Modernisierungsrahmenplan Soziale Stadt Laatzen

Auftraggeber:
Stadt Laatzen mit freundlicher Unterstützung des Landes Niedersachsen

Auftragnehmer:
argeplan

Stadtplaner und Architekten

Lindener Marktplatz 2 30449 Hannover
Tel: 0511/2153363 oder 311061
Fax: 0511/2153364 oder 311062
e - mail: info@argeplan-hannover.de

Verfasser:
Jörg Günther

Mitarbeiter:
Peter Erbstößer
Katja Brinkmeyer
Christian Ostendorf

Hannover, im Oktober 2006

Inhaltsverzeichnis

		Seite
1	**Aufgabenstellung**	**4**
2	**Öffentlichkeitsarbeit**	**5**
3	**Arbeitsweise**	**6**
3.1	Bestandsuntersuchung	6
3.2	Bestandsanalyse Bindungen, Chancen und Risiken	8
3.3	Inhalt des Sanierungsrahmenplanes	9
3.3.1	Vernetzungen	9
3.3.2	Verkehrskonzept	9
3.3.3	Gestaltungskonzept	10
3.3.4	Maßnahmenkonzept	11
4	**Modernisierungsrahmenplan**	**12**
4.1	**Bestandsuntersuchung**	**12**
4.1.1	Lage und Abgrenzung	12
4.1.2	Struktur – und Funktionsmerkmale	13
4.1.3	Bevölkerungsstruktur	14
4.1.4	Städtebauliche Struktur	15
4.1.5	Bebauung, Architektur	17
4.1.6	Erhaltenswürdigkeit der Gebäude, Baulicher Zustand Gebäudegestaltung	17
4.1.7	Ökologische Wertigkeit und Nutzung der Freiflächen	19
4.1.8	Art und Nutzung der Verkehrsflächen	20
4.1.9	Immissionen	21
4.1.10	Eigentumsgruppen	21
4.2	**Bestandsanalyse Chancen und Risiken**	**22**
4.2.1	Ausgewählte Bereiche	23
4.2.2	Bewertung der Entwicklungspotentiale	27
4.2.3	Leerstand	27
4.3	**Gestaltungskonzept**	**28**
4.3.1	Ziele des Modernisierungsrahmenplanes	28
4.4	**Nutzungskonzept**	**35**
4.5	**Maßnahmenkonzept**	**36**
4.5.1	Zusammenstellung der Maßnahmen, Realisierungszeiträume	36
5	**Empfehlungen**	**40**
6	**Anhang**	**41**
6.1	TÖB	41
6.2	Karten	

1 Aufgabenstellung

Die Stadt Laatzen hat durch die BauBeCon Sanierungsträger GmbH Bremen im Jahr 2003 in Zusammenarbeit mit dem Büro Lepere und Partner die vorbereitenden Städtebaulichen Untersuchungen für ein Stadtteil- Entwicklungskonzept Laatzen Mitte wird Top erstellt. Das Ergebnis ist die Ausweisung als förmlich festgelegtes Sanierungsgebiet und die Aufnahme in das Programm, Soziale Stadt.

Im September 2005 wurde das Planungsbüro argeplan, Hannover, mit der Modernisierungsrahmenplanung beauftragt.

Der nun erstellte städtebauliche Rahmenplan, für das 57 Hektar große Gebiet, bildet die planerische Grundlage für die durchzuführenden Maßnahmen und ergänzt bzw. baut auf den vorbereitenden Untersuchungen auf.

Anhand der inhaltlichen Gliederung dieses Berichtes mit Bestandsbewertung, Analyse und Konzeption bzw. Planung ist die Arbeitsweise direkt ablesbar und nachvollziehbar. Die gewählte Transparenz soll die Begründung der empfohlenen Maßnahmen in der Ableitung aus dem Bestand, über die Analyse zur planerischen Empfehlung ermöglichen. Dabei werden planerische Folgerungen geschlossen, die immer eine städtebauliche Interpretation der vor Ort vorgefundenen Situation beinhalten.

Der Detaillierungsgrad zeigt exemplarisch Beispiele auf. Alles weitere ist der konkreten Objektplanung überlassen. Aus diesem Grund wird versucht Gestaltungskriterien einzuführen, an die sich alle Beteiligten halten sollen.

Ziel dieser Fortschreibung und / oder Korrektur der vorbereitenden Untersuchungen ist es, ein städtebaulich tragfähiges Konzept für die städtebauliche Entwicklung zu erstellen. Er dient der Verwaltung als Handlungsrahmen im Gebiet.

Dieses Konzept soll für zukünftige Bau – und Gestaltungsvorhaben Richtschnur sein, die

- Den Erhalt einer Bau – und Siedlungsstruktur im Geschoss-Wohnungsbau,
- die verträgliche Einbindung notwendiger Veränderungen in die Struktur und Anpassung an heutige Wohnbedürfnisse und Bedarfe,
- einen sinnvollen, d.h. einen stützenden Beitrag zu notwendigen Verbesserungen und Umstrukturierungen,

gewährleistet.

Die Leitziele des Städtebaues sind dabei:

- Verbesserung der Wohnqualität,
- Verbesserung des Wohnumfeldes,
- Stärkung der Stadtteilfunktionen und Einbindung in die Gesamtstadt,
- Verbesserung des Gestaltwertes und ökologischen Wertes,
- Schaffung von sozialverträglichem Stadtraum,
- Stärkung der örtlichen Wirtschaftsstruktur.

Die Besonderheit der Aufgabe in Laatzen Mitte besteht in der Einbeziehung des Stadtzentrums in die Rahmenplanung.

2 Öffentlichkeitsarbeit

Im Rahmen der Ausweisung und Durchführung einer Städtebaulichen Maßnahme nach BauGB ist es notwendig und für die Akzeptanz der Maßnahme sinnvoll, die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und die Bürgerbeteiligung frühzeitig durchzuführen. Die vorgebrachten Wünsche und Anregungen fließen in das Gesamtkonzept zur Sozialen Stadt ein.
Aus diesem Grund wurden eine Reihe von Expertengesprächen vor allem mit den Wohnungsgesellschaften und Verwaltern während der Bestandsaufnahme durchgeführt. Anregungen wurden somit schon im Vorfeld berücksichtigt. Zusätzlich fand im Januar 2006 eine Bürgerversammlung zur Durchführung und zum weiteren vorgehen statt. Auf dieser Veranstaltung wurden erste Analyseergebnisse vorgestellt und konkrete Anregungen in der Folge eingearbeitet.
Auf der Basis des vorliegenden Entwurfes wurden im Juli 2006 die Träger öffentlicher Belange gemäß § 141 BauGB beteiligt. Sie wurden um Stellungnahme über die von Ihnen beabsichtigten oder bereits eingeleiteten Maßnahmen gebeten, die für die Wohnumfeldverbesserung bedeutsam sein werden. Gleichzeitig fand eine öffentliche ortsübliche Auslegung zur weiteren Beteiligung der Bürger statt. Es wurden keine Einwände erhoben.
Die eingegangenen Stellungnahmen der TÖB und Beteiligung wurden sodann im Anhang zusammenfassend aufgeführt bzw. entsprechend berücksichtigt und eingearbeitet.

3 Arbeitsweise

3.1 Bestandsuntersuchung

Die vorliegenden vorbereitenden Untersuchungen aus dem Jahr 2003 bilden die Grundlage für die weiteren Untersuchungen. Aufgrund von Veränderungen und notwendigen Ergänzungen seit 2003 sind die Daten umfangreich in neuen Karten zusammengestellt und bewertet. Dazu war es notwendig, den Bestand aufgrund von teilweise fehlenden bzw. fachlich unterschiedlichen Aussagen ergänzend neu zu betrachten.
Die vorgelegten Karten
1.1 Luftbild
1.2 Blocknutzungen
1.3 Gebäudenutzungen
1.4 Freiflächen
1.5 Verkehrsflächen
1.6 Eigentumsverzeichnis
erfassen somit den gesamten Bereich und schlüsseln die Nutzungen und Strukturen auf.

Für die Erhebung der städtebaulichen Einzeldaten wurde ein vom Büro argeplan entwickeltes Blockerfassungssystem verwendet, das die Daten Baublockweise erfasst. Die Baublöcke werden dabei in der Regel so gebildet, dass sie jeweils durch öffentliche Verkehrs- und Grünflächen begrenzt werden.

Die Randbebauung der Straßen im Rahmen der Bestandsaufnahme wird gebäudebezogen und teilweise fotographisch erfasst. Die Bewertung des Stadtbildbeitrages wird während der Bearbeitung aufgrund der bei der Begehung entstandenen Ortskenntnis und aufgrund der Fotokartei vorgenommen, in zweifelhaften Einzelfällen wird sie vor Ort überprüft.

Gebäudebezogen	Dachform, Geschosszahl, EG Nutzung
Grundstücksbezogen	Bauliche Nutzung, Immissionsquellen, Freiflächennutzung, -gliederung, wichtige Freiraumelemente
Verkehrsflächenbezogen	Funktion und Rangordnung, Gliederung, Parkmöglichkeiten

Die Gebäude wurden sodann in einer zweiten Stufe der Bestandserhebung, soweit Erneuerungsbedürfnisse an Dach, Fassaden, tragender Konstruktion, Sockel und Fenster von außen erkennbar waren, in 4 Zustandsstufen eingeordnet:

Stufe 1	guter baulicher Zustand
Stufe 2	modernisierungsbedürftig, geringer bis mittlerer Instandsetzungsbedarf, keine Mängelhäufung, keine kostenintensiven Reparaturen.
Stufe 3	Sanierungsbedürftig, hoher Instandsetzungsbedarf, Mängelhäufung, kostenintensive Reparaturen. Die Instandsetzungskosten werden die Neubaukosten annähernd erreichen oder sogar überschreiten.
Stufe 4	langfristig abgängige Bausubstanzen

Die nicht bebauten Flächen werden unterschieden in Freiflächen und Verkehrsflächen.
Die Freiflächen werden nach ihrem Bestand (Bewuchs) und der Nutzungsart verschieden klassifiziert:

Großgrün	Bäume und Sträucher größer 3 Meter
Hecken	Sträucher in linienförmiger Anordnung
Abstandsgrün	nicht genutzte Freiflächen um die Wohngebäude, meist Rasenflächen mit einzelnen Bäumen.
Gärten	private Gartenflächen
Wiesen, Büsche	ohne Freizeitnutzung, Obstwiesen etc.
Feuchtflächen	Gräben und Bachläufe nicht verrohrt mit angrenzenden feuchten Uferflächen und Bewuchs
Wasserflächen	Regenrückhalteflächen und offene fließende und stehende Gewässer
Freizeitflächen	Sportflächen, Spielflächen
Landwirtschaftliche Nutzflächen	Ackerflächen etc.
Versiegelte Flächen	mit Asphalt, Betonplatten etc. zu mind. 80 % versiegelt, wassergebundene Flächen

Die Verkehrsflächen werden nach ihrer Nutzung aufgeschlüsselt

Straßen	Wohnstraßen, Wohnsammelstraßen, Erschließungs- und Haupterschließungsstraßen, klassifizierte Straßen, Tempo - 30 - Zonen
Ruhender Verkehr	Parkplatz und Stellplatzflächen, Stellplatzbilanz
Wegflächen	Fußwege und Radwege, Platzflächen

3.2 Bestandsanalyse, Chancen und Risiken

Aufbauend auf die Bestandsaufnahme erfolgt die Bewertung der gesammelten Daten in den Karten

2.1 Bindungen
2.2 Mängel und Chancen
2.3 Versiegelung / Freiflächen

Die Bewertung der Entwicklungspotentiale der baulichen Anlagen und Freiräume sowie das Aufzeigen unterschiedlicher möglicher Entwicklungspotentiale unter der Berücksichtigung des Stadtbildzustandes, der Freiflächen, der Potentiale für Gewerbe und Handwerk werden in diesen Karten aufgeschlüsselt. Immissionen, Verkehr und erhaltenswerte Strukturen finden Aufnahme in den Kriterienkatalog für die Rahmenplanung. Bindungen im Sinne von erhaltenswerten Strukturen werden die Mängel aber auch die sich eröffnenden Chancen gegenübergestellt.

Stadtbildzustand
Das Stadtbild wird positiv wie negativ vor allem von dem Gebäudebestand bestimmt. Aber auch der Freiraum sowie die Elemente des Freiraums leisten wichtige Beiträge zur Stadtgestalt. Anhand von Bindungen wird der Wert der baulichen Anlage dargestellt, anhand von Störungen der städtebauliche Wert bzw. Beitrag.

Verkehr
Die Verkehrsflächen werden anhand von Negativkriterien in der Karte 2.2 aufgeschlüsselt. Dabei wird unterschieden zwischen gestalterischen Kriterien und störenden Belastungen durch ruhenden und fließenden Verkehr.

Freiflächen, Grünflächen
Erhaltenswerte Bäume und Freiraumelemente werden als positive Bindung gesetzt.

Raumkanten
Gebäude und Freiraum werden anhand von raumbildenden Elementen auf stadträumliche Bereiche untersucht.

3.3 Inhalt des Sanierungsrahmenplanes

Die Auswertung der bautechnischen Bestandsaufnahme beinhaltet eine Vielzahl differenzierter und nach Aspektschichten getrennter Feststellungen. Die Vielschichtigkeit der Materialien und Informationen ermöglicht keine zusammengefasste Darstellung in einer alle Teilaspekte umfassenden Karte. Der vorgelegte Sanierungsrahmenplan besteht deshalb aus vier verschiedenen gelagerten Karten:

3.1 Vernetzungen
3.2 Verkehrskonzept
3.3 Gestaltungskonzept
3.4 Maßnahmenkonzept

Gute und stadtbildwertvolle Bausubstanzen, besonders aber Gebäude auf die beide Feststellungen gleichzeitig zutreffen, wird ein Konzept zur Neuordnung zunächst einmal respektieren. Ebenfalls zu berücksichtigen sind das vorhandene Haupterschließungsnetz, wertvoller Baumbestand, erhaltenswerte Mauern, Hecken und Flächen die die vorausgehende Planung für besondere Inhalte vorbehalten hat.
Die im Untersuchungsgebiet festgestellten Mängel an den Bau- und Wohnungssubstanzen, aber auch Stadt- und Maßstab störende Gebäude, Baulücken und Leerstand, die unbebauten oder unerschlossenen Teile großer Grundstücke und die in Hinsicht auf ihre Zweckbestimmung, unzulänglich gestalteten Straßen geben unmittelbar Planungsanstoß und Planungsspielraum zugleich.

3.3.1 Vernetzungen

Der Plan nimmt einen Teilbereich aus der Mängelliste heraus und zeigt die unterschiedlichen städtebaulichen Ebenen für die Vernetzung des Quartiers mit dem Stadtgefüge auf. Diese bestehen aus Straßenverbindungen, Grünverbindungen Fuß- Radwegverbindungen und Entwicklungspotenzialen.

3.3.2 Verkehrskonzept

Aufbauend auf dem vorliegenden Gutachten Ingenieurbüro Theine* aus dem Jahr 2000 und der damit verbundenen Diskussion wird in diesem Plan die angestrebte Verkehrsführung schematisch dargestellt.
Es handelt sich dabei nicht um eine Ausbauplanung sondern vielmehr um die Beschreibung der notwendigen Maßnahmen zur:

- Reduzierung der Geschwindigkeit,
- Verkehrslenkung
- Veränderung und Verlagerung der Verkehrsströme,
- Verbesserung der Anbindung
- Verkehrsberuhigung

*Verkehrsuntersuchung Laatzen Mitte Planungsgruppe PGT Hannover 2000

3.3.3 Gestaltungskonzept

Der Plan stellt die beabsichtigte Zielplanung und Entwicklung dar. Dies ist das planerische Leitinstrument zur Neuordnung. Anhand von Bindungen und neuen planerischen Elementen wird das Konzept zur Umstrukturierung und Aufwertung dargestellt.

Einige Elemente in den Karten bedürfen der Erläuterung:

Bebauung:

- **Vorhandene Bebauung** Diese Gebäude leisten einen nicht schützenswerten Beitrag zum Stadtbild, tragen aber zur Stadtstruktur und zu den Raumkanten bei. Sie dürfen ohne Nachteile für das Stadtbild jederzeit durch ähnliche Bauvolumen ausgetauscht werden.

- **Bebauung zum Rückbau empfohlen** Diese Gebäude genießen Bestandsschutz, leisten aber keinen nennenswerten Beitrag zur Stadtgestalt, bzw. sind mit negativen Kriterien besetzt. Im Fall des Abrisses oder Abganges hat die Stadt an der Errichtung von ähnlichen Ersatzbauten kein Interesse. Soweit diese Gebäude innerhalb zu sichernder Freiflächen liegen, sollte die Möglichkeit zur Errichtung von Ersatzbauten nicht eingeräumt werden.

- **Bebauungsvorschlag** Diese gewählte Bebauung und Bauform ist aus städtebaulichen Gesichtspunkten wünschenswert.

Freiflächen:

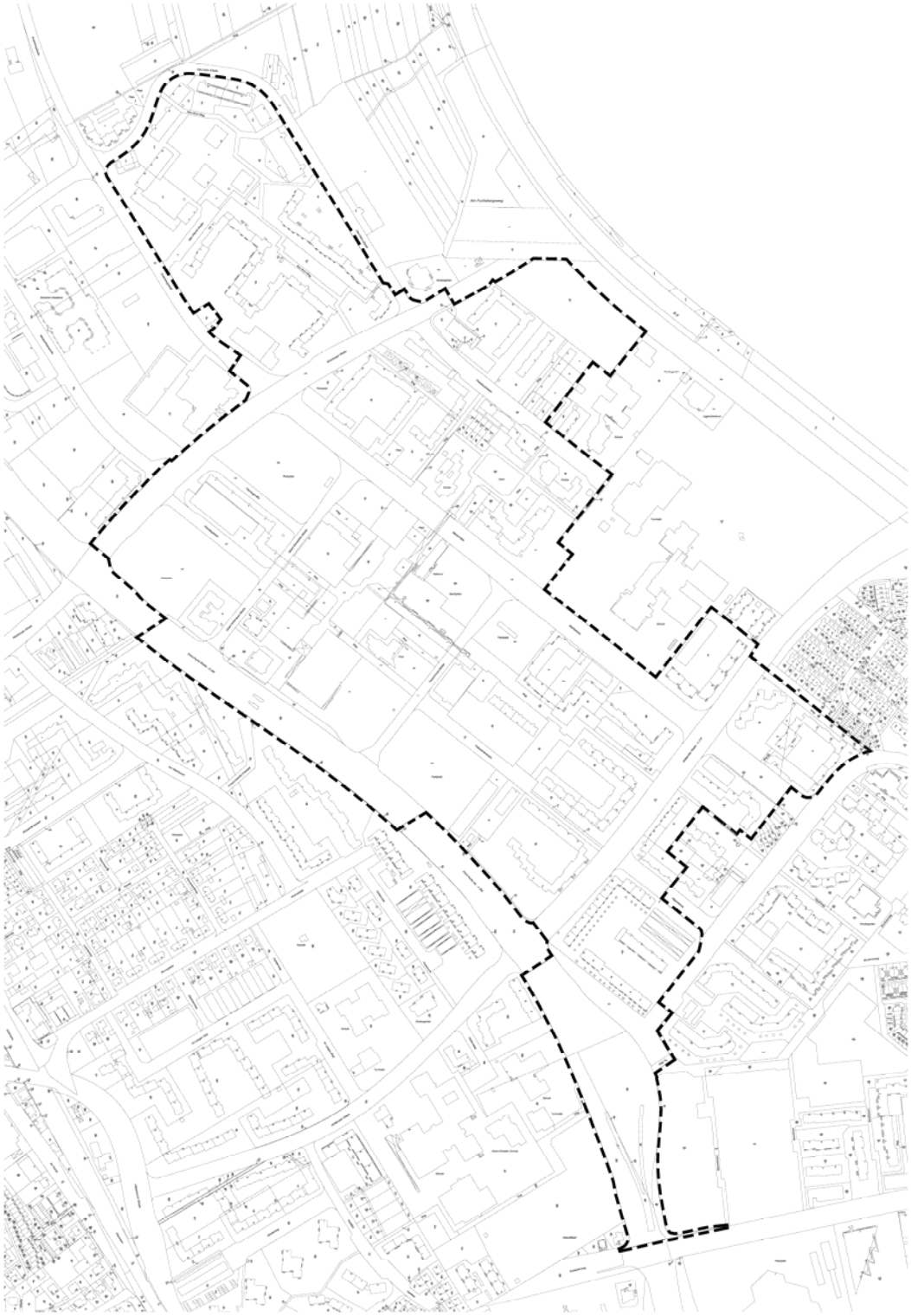
- **Freiflächengestaltung** neue Freiflächen als Stadtraum und Grünflächen Hierbei handelt es sich um eine Nutzungsänderung mit dem Hinweis, das diese beanspruchten Flächen eine intensive Grüngestaltung als städtischer Platzfreiraum erfahren soll.
- **Hecken Grundstücksbegrenzungen** Die Beseitigung dieser wichtigen Ortsbildelemente sollte nicht zugelassen werden. Erhaltende Maßnahmen und die Neuanlage sind förderungswürdig.
- **Private Grünflächen**
  Es handelt sich um private Freiflächen die als Grünflächen, Gärten gestaltet sind. Diese Flächen, meist nur als Abstandsgrün gestaltet, weisen in unterschiedlicher Form Gestaltungsbedarf auf.

Verkehr:

- **Tempo – 30- Zonen** Dabei handelt es sich um verkehrsberuhigte(geschwindigkeitsreduzierte) Bereiche, bei denen es in der Konkretisierung (Detailplanung) sowohl um einen Mischflächenausbau oder aber separierenden Ausbau handeln kann.
- **Fuß- / Radweg** straßenunabhängig neu gestaltete Verbindungen mit einer Nutzungseinschränkung

3.3.4 Maßnahmenkatalog

Im tabellarischen Maßnahmenkatalog werden die sich ergebenden Maßnahmen zusammen nach unterschiedlichen zusammenfassenden Kriterien aufgeschlüsselt und in die Maßnahmenbeschreibung eingeführt.
Damit entsteht ein zusammensetzbares Bild von Detailmaßnahmen, das in zeitlich versetzter Reihenfolge verwirklicht werden kann.
Die fachliche Maßnahmenbeschreibung im Sinne eines städtebaulichen Rahmenplanes hat Vorschlagcharakter.



Abgrenzung des Gebietes

4 Modernisierungsrahmenplan

4.1 Bestandsuntersuchung

4.1.1 Lage und Abgrenzung

Das Gebiet umfasst das Zentrum zwischen Erich- Panitz- Straße (K 260) im Westen, dem Messeschnellweg (B 6) im Osten, der Otto- Hahn-Straße im Norden und dem Kastanienweg/ Lange Weihe im Süden. Im Norden grenzt das Gebiet an das Mastbrucher Holz als Naherholungs-, Waldfläche an. Hier befinden sich in fast unmittelbarer Nähe das Messegelände der Stadt Hannover sowie die Anbindung an den Messering die Autobahn A37 und die EXPO Plaza. Im Osten bestehen über die beiden Brücken über den Messeschnellweg Anbindungen an die Freiflächen der EXPO und den Kronsberg.

Die Erich- Panitz- Straße bildet im Westen mit der linienförmigen 8- 10 Stockwerke hohen Geschossbebauung einen städtebaulichen und gestalterischen Riegel aus. Anbindungen bestehen nur über den Tunnel an der Haltestelle der Stadtbahn und über Würzburger- und Wülferoder Straße.

Im Süden führt die Straße Lange Weihe als Ringerschließung in die angrenzenden Wohngebiete.

Die weiteren städtischen Bereiche im Süden werden über K260 schnellstraßenartig angebunden. Die Landesversicherungsanstalt mit ihrem Hauptgebäude (ca. 2000 Arbeitsplätze) grenzt hier an das Rahmenplangebiet optisch durch die zurzeit bestehende Brachfläche an. Die Wendeschleife der Stadtbahn befindet sich im Rahmenplanbereich.

Das Gebiet wird durch die als Ringerschließung angelegten Straßen Marktstraße im Osten, Wülferoder Straße, Würzburger Straße und die angegliederten Wohnstraßen mit den an ihr liegenden Zeilen bzw. Reihenstrukturen der Wohnbauten und des Zentrum erschlossen.

Pettenkofer-, Albert Schweitzer-, Fleming-, Domakg-, Otto- Hahn-, Pestalozzi-, Pettenkofer-, Straße und Hilgerskamp übernehmen nur Erschließungsaufgaben.

Die Robert- Kochstraße dient als Sammelstraße.

4.1.2 Struktur und Funktionsmerkmale, Infrastruktur

Die Stadt Laatzen ist durch umfangreiche Neubauten in den Jahren 1970 bis 1990 von 12.000 Einwohnern auf 37.000 Einwohner gewachsen. (2005 ca. 40.000 Einwohner).
Die Planungen für Laatzen Mitte als Ortszentrum, durch die Neue Heimat, gingen ursprünglich von einer Größe von ca. 30.000 Einwohnern aus. Durch die Gebietsreform wurde das östlich des Messeschnellweges liegende Gebiet an Hannover abgegeben. Aus diesem Grund wurde eine Weiterentwicklung von Laatzen Mitte über den Messeschnellweg hinaus nicht mehr weiter vorangetrieben. Laatzen Mitte als Stadtteil hat zurzeit ca. 16.000 Einwohner.
Entsprechend dem Landesraumordnungsprogramm 2005 übernimmt die Stadt Laatzen die Funktion eines Mittelzentrums. Die Stadt ist an die Landeshauptstadt mit S- Bahn, Stadtbahn und Stadtautobahn sowie Stadtstraßen direkt angeschlossen.
Das Rahmenplangebiet übernimmt zentralräumliche Aufgaben für die Gesamtstadt Laatzen. Das Untersuchungsgebiet befindet sich im Bereich der Kernstadt und bildet das zentrale Einkaufszentrum der Stadt aus. Das Leine Center(LC) als zentrale Einkaufspassage weißt ein Einzugsgebiet in die umliegenden Gemeinden und über die Region Hannover hinaus, auf. (vor allem in den Kreis Hildesheim). Das Leine Center bildet die einzige Einkaufszone aus.
Im Gebiet befinden sich das Rathaus und zwei Kirchengemeinden.
Das Rahmenplangebiet(57 HA) mit seinen ca. 45 HA Bauflächen weißt eine Einwohnerdichte von ca. 145 EW / HA auf und liegt damit deutlich über dem Schnitt in der Stadt.
Der Anteil der Verkehrsflächen einschließlich der 3 großräumigen Parkplätze liegt bei ca. 22 HA Fläche.
Die Nahversorgung ist durch die Doppelfunktion des Leine-Center als Regionaler Anbieter und Nahversorger als gut zu bezeichnen. Die Anzahl der Ärzte im Gebiet ist als ausreichend, unter Berücksichtigung der Nähe zur Stadt Hannover zu betrachten. Das Angebot an zusätzlichen Dienstleistungen im Gesundheitswesen ist ausreichend. Die Ausstattung mit sonstigen Dienstleistungen außerhalb des Leine-Center jedoch kaum vorhanden. Gastronomische Einrichtungen und Cafes gibt es außerhalb des Leine Center nicht. Durch die Öffnungszeiten bis 20 Uhr hat sich die Situation in den Abendstunden und an Wochenenden nicht verbessert. Anziehungspunkte wie öffentliche Cafes, Schaufenster oder Restaurants und sonstige Dienstleistungen gibt es nicht.
Räumlichkeiten für Veranstaltungen stehen nur direkt angrenzend im Hotel Copshurn auf gehobenem Niveau bereit. Treffpunkte etc. gibt es nur im Leine- Center.
Das Angebot an kleineren Anbietern für den täglichen Bedarf (Lebensmittel etc.) besteht nur am Marktplatz aus einem Geschäft und ist als nicht ausreichend zu betrachten.
Diese Analyse führt zu dem plakativen Schluss:
„Das Zentrum der Stadt Laatzen besteht aus dem Leine- Center und findet nach Geschäftsschluss nicht statt “.
Das Gebiet dient neben seiner beschriebenen zentralräumlichen Funktion auch als Wohnstandort für ca. 6600 Menschen (mit Hauptwohnsitz).
Die Wohngebiete haben fast den Status reiner Wohngebiete, wenn nicht einzelne Dienstleistungsbetriebe (Rechtsanwalt, Arztpraxis) in die Wohnstruktur aufgenommen wären.
In unmittelbarer Nähe zum Gebiet liegen wichtige Schuleinrichtungen und Sporteinrichtungen der Stadt.

4.1.3 Bevölkerungsstruktur

Die wesentlichen Daten der Bevölkerungsstruktur und Entwicklung finden sich im Sozialen Rahmenplan wieder. An dieser Stelle wird deshalb nur auf die städtebaulich relevanten Größen eingegangen.

- Der aktuelle Bevölkerungsstand weißt 6600 Einwohner mit Hauptwohnsitz und ca. 350 Bewohner mit Nebenwohnsitz aus.
- Auffällig ist die hohe Zahl der Zuzüge und Wegzüge, die seit 2000 bei je ca. 14% pro Jahr liegt.
- Die Bevölkerungszahl nimmt kontinuierlich leicht ab.(Ausnahme 2005)
- Die Zahl der Geburten liegt auf dem Niveau der Sterbefälle bei 1 %
- Der Anteil der Bevölkerung mit Migrationshintergrund beträgt ca.42 % und der Ausländeranteil 17 %.
- Der Anteil der Kinder und Jugendlichen ist hoch.
- Die Bevölkerungspyramide weicht vom gesamtstädtischen Bild positiv ab.

Bevölkerung*	1994	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	%
Anfangswert		6716	6546	6537	6625	6627	6560	6613	-1,5
Gesamt	7677	7001	6849	6853	6947	6960	6892	6951	
Geburten		1	3	45	67	66	66		1
Sterbefälle		68	54	51	50	69	44		1
Zuzüge		1007	1270	1056	1080	976	757		14
Wegzüge		1109	1222	957	1090	1041	725		14
Umzüge		6	6	6		11	213		

* Stichtag 1.1. Datenauszug aus städtischen Einwohnerdaten

4.1.4 Städtebauliche Struktur

Der Stadtteil Laatzen Mitte folgt den städtebaulichen Leitbildern der 60er und 70er Jahre. Diese Form des Städtebaus findet sich in vielen Westdeutschen Mittel- und Großstädten, vorzugsweise als Siedlungsergänzung am Rande der wachsenden Stadt.
In Laatzen ist abweichend von der Siedlungsergänzung ein neuer Stadtteil als neues Stadtzentrum errichtet worden.
In Ostdeutschland findet man in Halle Neustadt oder Wolfen Nord vergleichbare städtebauliche Lösungen, die seit der Wende mit großen Strukturproblemen und Einwohnerverlusten arbeiten müssen. Diese Auswirkungen gibt es in Laatzen Mitte bisher nicht. Die Prognosen des Pestel Institutes sehen eine bis ins Jahr 2020 stabile Entwicklung voraus.*
Die städtebauliche Gestalt des Rahmenplangebietes ist durch die strikte Nutzungstrennung gekennzeichnet, die ausschließlich der Funktion folgt. Stadtgestalt und Stadtgefüge spielen eine untergeordnete Rolle. Verkehrsachsen sind gleichzeitig Funktion und Nutzungstrennungen. Grünflächen werden als Abstandsflächen zwischen den Nutzungen bzw. der Bebauung betrachtet.
Dementsprechend ist eine Zweiteilung des Gebietes in die Wohnstandorte und das Zentrum um das Leine Center und Rathaus festzustellen.
Die großflächigen Parkplätze (ca. 1800) um das Leine Center verstärken den inselhaften Eindruck des zentralen Bereiches zwischen Marktstraße und Erich-Panitz- Straße.
Die in Nord-, Süd-Richtung verlaufende Scheibenbebauung mit bis zu 12 Geschossen teilt das Zentrum. Es kommt zu erheblichen Verschattungen großer Freiflächen.

Das 19- geschossige Punkthochhaus an der Erich- Panitz- Straße, Albert-Schweitzer Straße überragt das Zentrum.

Block:	Fläche	Nutzung:	Geschosse:	WE:
1	8,4	Wohnen	4-12	926
2	9,6	Wohnen, GB Kirche	4-8	590
3	4,6	Geschäfte Wohnen, Parkplatz,	4-12	270
4	6,9	Dienstleistung, Geschäfte, Wohnen, Parkplatz Verwaltung	2-12	264
5	3,5	Parkplatz, Freifläche, Wohnen	11	0
6	5,0	Wohnen	4-8	598
7	2,7	Wohnen	4-6	207
8	3,5	Wohnen	4-8	363
Gesamt:	**44,2**			**3218**

* Beschäftigung, Bevölkerung und Wohnungsmarkt Pestel Institut Dezember 2005

Die GRZ für das Gesamtgebiet liegt unter 0,3. Für den Bereich 4 steigt dieses Verhältnis auf 0,8. Einige Wohnbereiche weisen eine GRZ von 0,6 aus.
Bei 3200 Wohnungen und 6900 Einwohnern im Gebiet kommt es zu einer Wohnungsbelegung von 2,2 Personen und ca. 150 Einwohnern pro Hektar. Ohne die 4 großen Parkplätze steigt diese Zahl sogar auf eine Einwohnerdichte von ca. 170 Einwohnern pro Hektar.
Die zusätzlich untersuchten Gebiete wurden hier aufgrund ihrer untypischen Nutzungen nicht berücksichtigt.

Schwarzplan

4.1.5 Bebauung, Architektur

Die Gebäude spiegeln die Entwicklung der politischen Diskussion die von einer Wohnraumnot und damit von großzügigen Finanzierungsmodellen für Genossenschaften und Wohnungsbaugesellschaften geprägt war. Große Wohnanlagen waren das Mittel der Wahl. Diese wurden als bandförmiges Schlangengebäude, als Punkthochhäuser oder als linienförmige gereihte Gebäude errichtet. Blockstrukturen wurden nur in Form von sich nicht schließenden Bandgebäuden in U- Form errichtet.
Die Gebäude folgen damit den Prinzipien des Städtebaues der 60er und 70er Jahre. Punkthochhäuser mit bis zu 19 Geschossen, Bandgebäude mit Längen über 300 Metern kennzeichnen das Gebiet und grenzen es zum Teil (Erich- Panitz- Straße) auch gegen das weitere Stadtgebiet ab.
In den 80er Jahren wurde diese erste industrielle Fertigbauweise mit großflächigen Wandplatten aus Waschbeton, durch die typischen Gebäudekomplexe mit versetzten Geschosskronen aus Sichtbeton ergänzt. Dachterrassen wurden nur vereinzelt vorgesehen. Gebäude mit geneigten Dächern finden sich nur im Block 7. Die Entstehung der Gebäude mit geschwungenen Seitenansichten (EG Tiefe größer als DG Tiefe) fallen in diesen Zeitraum hinein. Typisch für diese Gebäude sind die Fassadenverkleidungen mit Pressbitumen- Zementplatten (Asbestplatten etc.)

4.1.6 Erhaltenswürdigkeit der Gebäude, Baulicher Zustand, Gebäudegestaltung

Der festgestellte Entstehungszeitpunkt des Gebietes bringt es mit sich, dass die Gebäude mittlerweile alle ca. 30 Jahre als sind. Anders als in anderen Gebieten gibt es in Laatzen Mitte keine Altbauten die mehr als 40 Jahre alt sind. Die Erhaltenswürdigkeit kann sich in Laatzen somit nicht durch die Baugeschichte oder Kulturgeschichte einzelner Gebäude begründen. Bauhistorisch wichtige Gebäude gibt es nicht. Für die Struktur in Laatzen Mitte wurden bei der Analyse dennoch einige Gebäudekomplexe, die für das entstandene Ortsbild typisch und somit erhaltenswert sind, herausgearbeitet.

- Bebauung Gutenbergstraße Ecke Würzburgerstraße (ohne Parkpalette)
- Bebauung Würzburger Straße Ecke Marktstraße (ohne Parkpalette)
- Bebauung Würzburgerstraße Ecke Pestalozzistraße (ohne Parkpalette)
- Bebauung Marktstraße 27-31
- Bebauung Marktstraße Ecke Wülferoder Straße
- Bebauung Wülferoder Straße 9,11,13,15,17,19,21,23,25,27,29, 31

Auf Grund des Erstellungszeitraums können heute verschiedene Problembereiche an den Wohnbauten die zu lösen bzw. zu verbessern sind, festgestellt werden.

An der Struktur:

- Die Wohnungen entsprechen im Zuschnitt den Vorstellungen der 60er-/ 70er Jahre.
- Teilweise entsprechen die Grundrisse den Vorstellungen des sozialen Wohnungsbaus mit zu kleinen Kinderzimmern.
- Die Ausrichtung der Wohnungen nach Süden/ Westen ist nicht überall gewährleistet.
- Die Balkone sind oft sehr klein und teilweise nach Norden ausgerichtet.
- Die Fassadenöffnungen sind nach der Nutzung der Räume gestaltet
- Hauseingänge sind zum Teil dunkel und baulich nicht ansprechend betont.

An der Bausubstanz:

- Die Fassaden entsprechen nicht dem heutigen Stand in Bezug auf die Wärmedämmung.
- Die verwendeten Strukturen mit den Betonplatten (Waschbeton) sind nicht mehr zeitgemäß.
- Die Fugen der Fassadenplatten zeigen deutliche Alters- und Verwitterungsbedingte Mängel.
- Die Betonstruktur in einigen Bereichen wird porös. (Absplitterungen durch Frost und Feuchtigkeit mit Rostbildung am Stahl der tragenden Konstruktion).
- Die Fassadenverkleidungen sind nicht mehr zeitgemäß.
- Türen und Fenster sind nicht isoliert, oder die Fensterrahmen sind überaltert.
- Hauseingänge sind in schlechtem baulichem Zustand.

Positiv zu vermerken ist das Bemühen der Planer der 70ger Jahre die Stellplätze aus den Wohnbereichen zu verlagern. Diese wurden an den Blockecken als Parkpaletten angeordnet, mit der Folge, dass die Wege bis zur jeweiligen Wohnung sehr lang ausfallen. Dies hat direkten Einfluss auf die Auslastung und Vermietbarkeit der Stellflächen, da gleichzeitig in den Straßen ausreichend Stellplätze vorhanden sind. Der Zustand der Paletten ist insgesamt als modernisierungsbedürfig zu bezeichnen.

4.1.7 Nutzung der Freiflächen und Ökologische Wertigkeit

4.1.7.1 Aufenthaltscharakter und Vegetation

Das Rahmenplangebiet ist durch die Nutzungen auch in Bezug auf die Grünflächen zweigeteilt. Das Zentrum mit den ca. 2000 Stellplätzen und dem Leine Center weißt nur am Marktplatz straßenunabhängige Grünstrukturen auf. Die Spielfläche an der Würzburger Straße Ecke Flemmingstraße besitzt keine besonderen Wertigkeiten. Insgesamt weist das Zentrum einen Versiegelungsgrad von ca. 75 % auf.
Die Wohnquartiere wie auch das Zentrum haben einen Baumbestand ausgebildet der 30- 40 Jahre alt ist. Es findet sich dementsprechend eine hohe Anzahl von Bäumen die die Kriterien der Baumschutzsatzung erfüllen. In manchen Bereichen hat das ungehinderte Wachstum der Großbäume zu nicht wünschenswerten Verschattungen geführt. Der Anteil von Nadelgehölzen bzw. immergrünen Büschen ist auf den privaten Freiflächen hoch. Zumeist werden die Freiflächen um die Zeilengebäude nur als flächiges Abstandsgrün betrachtet, das unter Nutzungsausschluss steht. Mangelnde Pflege der Anlagen ist nur in wenigen Ausnahmebereichen im Süd-/Westen des Gebietes zu bemerken.
In einigen Wohnquartieren sind in den letzten Jahren Freiflächen gärtnerisch neu gestaltet worden.
Die privaten Kleinkind- und Spielplätze weisen meist erhebliche Mängel auf. Dies gilt nicht für die öffentlichen Spielplätze und den Spielpark, die in gutem Zustand sind.
Die fußläufigen Wegeverbindungen zwischen den Wohnanlagen bilden meist rechtwinklige Anbindungen oder Versprünge in der Wegestruktur aus. Dies führt zu unübersichtlichen Wegführungen.
Der Bereich Otto-Hahn- Straße weist mit seinen Bäumen und dem angrenzenden Mastbrucher- Holz Züge eine Waldsiedlung auf. Die anschließenden Gemeinbedarfsflächen der Schulen verstärken diesen Charakter.
Der als Regenrückhaltebecken dienende Teich weist gestaltete Uferflächen mit wenig attraktiven Freiflächen und überhöhten Ufern auf.
Der Bereich der Wendeschleife im Süden des Gebietes dient lediglich als Verkehrsgrün ohne weitere Anbindung und Nutzung.
(siehe Karte 1.3)

4.1.7.2 Ökologische Wertigkeit

In der vorliegenden Rahmenplanung kann an dieser Stelle auf Grund notwendiger Detailbetrachtungen, die für eine Darstellung und umfassende Bewertung notwendig sind, nur auf einige Besonderheiten hingewiesen werden.
Die B 6 bildet einen Riegel zwischen Kronsberg und Leinemasch, der kaum überwindbar erscheint. Als Anknüpfungspunkte bieten sich nur die beiden Brücken und die Kalsaune als Graben an.
Durch die Erich- Panitz- Strasse wird eine zweite Barriere ausgebildet, die ebenfalls bisher nur an den Knotenpunkten der Straßen und am Tunnel der Haltestelle überwindbar erscheint.
Im Norden fehlt eine Anbindung an den Park- der Sinne und im Süden an die Masch und Rethen.
Von besonderer Bedeutung für das Kleinklima sind das Mastbrucher- Holz und die angrenzenden Flächen des Spielparks, sowie der Baumbestand im Block 1. Weitere Bedeutung haben der Teich im Baublock 3 und der Grünbereich außerhalb des Rahmenplangebietes um die Schulen.
Die Fallwinde an den riegelartigen hohen Baukörpern bilden vor allem am Marktplatz ein Problem für die Aufenthaltsqualität aus.
Die Staubentwicklung auf den versiegelten Parkflächen ist hoch.

4.1.8 Art und Nutzung der Verkehrsflächen

Die Planungsgruppe PGT hat im August 2000 ihren Bericht zur Verkehrsanalyse in Laatzen Mitte vorgelegt. Die inhaltlichen Aussagen haben sich seit diesem Zeitpunkt nur wenig verändert. Aus diesem Grund wird an dieser Stelle nur kurz zusammenfassen dargestellt.
Zur Beurteilung der Verkehrsanlagen werden diese nach der Nutzung für den ruhenden und fließenden Verkehr aufgeschlüsselt.

4.1.8.1 Fließender Verkehr, Straßen und Wege:

Die Markt-, Gutenberg-, Würzburger- und Wülferoder Straße weisen überbreite Profile auf.
Die Trennung durch einen Zaun in der Marktstraße wirkt störend ist aber auf Grund der heutigen Geschwindigkeiten, die auf der geradlinigen Straße gefahren werden, notwenig.
Der Anbindung des Leine- Center fehlt eine Ergänzung aus Norden und nach Süden in Höhe der Robert- Koch- Straße.
Die Otto-Hahn - Straße bedarf einer weiteren Geschwindigkeitsreduzierung.
Die Knotenpunkte weisen überall auf Grund der großzügigen Dimensionierungen Überbreiten mit schlechten Übergangsmöglichkeiten für den Fuß- und Rad-Verkehr auf.
Das Straßenbegleitgrün ist nur in der Wülferoder Straße gut entwickelt.
Die Begrünung der Mittelstreifen ist rudimentär und führt zu einer weiteren Trennung der Bereiche und Quartiere.

4.1.8.2 Ruhender Verkehr, Parkplätze und Garagen:

Die Parkplätze des Leine- Center weisen unklare wenig gestaltete sowie verkehrsleittechnisch ungünstige Zu- und Abfahrten auf. Die Gestaltung der Flächen ist ungenügend. Die Anbindung an das Leine- Center ist für Ortsfremde unübersichtlich und nicht direkt.
Die Parkgaragen und Paletten der Wohnanlagen sind meist modernisierungsbedürftig (Stufe 3).
Die Lage an den Straßenecken führt zu städtebaulich ungünstigen Situationen. Die Entfernung zu den Wohnungen ist zu groß. Die Parkgaragen sind überdimensioniert.
Die räumliche Situation an der Langen Weihe Ecke Hilgerskamp bildet einen städtebaulichen Misstand und bedarf einer Umgestaltung.

4.1.9 Immissionen

Die Erich- Panitz- Straße(K 260) und der Messeschnellweg B6/ A37 begrenzen das Gebiet im Osten und Westen.
Es kommt dadurch zu Beeinträchtigungen für die Wohnbebauung in unmittelbarer Nähe.
Die Marktstraße und die Zu- und Abfahrten zum Leine- Center weisen ebenfalls derartige Defizite für die Umgebung auf.

4.1.10 Eigentumsgruppen

Im Wesentlichen lassen sich drei unterschiedlich strukturierte Eigentümergruppen bzw. Wohnformen ausbilden.

- Mietwohnungen in Wohnungsbauten der Wohnungsbaugesellschaften oder Fonds
- Mietwohnungen in Genossenschaftswohnungen
- Eigentumswohnungen in WEG

Die Eigentumswohnungen lassen sich auf Grund der Nutzer weiter unterscheiden in

- Selbstgenutzte Wohnungen
- Vermietete Wohnungen.

Die drei Grundformen finden sich im Gebiet wieder und sind für die weitere Beurteilung zu beachten (sh. Karte 1.5), da die Entwicklung dieser Wohnungsgruppen auf Grund der Interessenlage unterschiedlich verläuft.

4.2 Bestandsanalyse, Bindungen und Chancen und Risiken

Die Darstellung der Chancen und Risiken in der Karten 2.1 und 2.2 sind zum großen Teil selbsterklärend.
Die Bindungen befassen sich mit den Eigenheiten des jeweiligen Ortes und legen durch ihre Aufnahme eine Wertigkeit sowohl städtebaulich, baulich und nutzungsspezifisch fest. Als Bindungen sind somit die wesentlichen Elemente wie Wege und Straßen, Grünflächen und Gebäude anzusehen.
Die festgestellten städtebaulichen und gestalterischen Mängel begründen sich im Wesentlichen in:

- der fehlenden städtebaulichen Verknüpfung mit dem übrigen Stadtgebiet,
- der fehlenden Inbesitznahme vorhanden Freiflächen durch die Bewohner,
- der ausschließlichen Ausprägung durch den Geschosswohnungsbau,
- der Größe des Gebietes,
- dem Zustand der Gebäude,
- dem fehlenden Angebot an Infrastruktureinrichtungen,
- dem fehlenden Angebot an Spielflächen,
- der Eigentümerstruktur
- dem zunehmenden Leerstand in Teilbereichen
- der Verkehrsflächenausbildung und der Verkehrströme.

Für alle Wohnbereiche gilt:

- Es besteht Modernisierungsbedarf an den Gebäuden aus Waschbeton (Stufe 3).
- Die Eingänge der Gebäude sind an die veränderte Situationen anzupassen.
- Die Stellplätze sind neu zuzuordnen
  Die Garagen und Parkpaletten weisen bauliche Mängel auf. (Stufe 3).
- Die Freianlagen sind im Hinblick auf die Übergänge von Privat zu Öffentlich, auf den Nutzungscharakter sowie die Spielflächen hin zu überprüfen.
- Die Gebäude benötigen Einzeluntersuchungen betreffend Zustand und die Anpassungsnotwendigkeit der Grundrisse.

4.2.1 Ausgewählte Bereiche

An dieser Stelle werden nur einige besondere Bereiche detailliert auf bestimmte wichtige Defizite hin weiter analysiert.

- **Block1, Mastbrucher- Holz**
  Der Baublock 1 bildet an der Gutenbergstraße den nördlichen Eingang zur Stadt Laatzen, vom überörtlichen Messering und der Autobahn A37 her, aus. Dieser besonderen Situation ist zukünftig Rechnung zu tragen. Zurzeit befinden sich auf beiden Seiten der Gutenbergstraße hier Brachflächen. Es fehlen Raumkanten.

- **Verkehrsführungen und Anbindungen**
  - **Würzburger Straße Anbindung Expo Gelände**
    Die Ansiedlung von Ikea direkt an der B6 wird keine weitere Auswirkung auf das Rahmenplangebiet haben. Die Brücke über den Messeschnellweg ist nur als Fußgängerbrücke ausgebaut.

  - **Marktstraße**
    Die Marktstraße als Haupterschließungsstraße und Anbindung nach Hannover mit ihrem 4-spurigem Ausbau dem Mittelstreifen und Zaun hemmt die Entwicklung und Anbindung der Bereiche östlich. Auf Grund der Verkehrsbelastung ist ein 2-spuriger Ausbau ausreichend. Durch Verkehrsverlagerung auf die Erich- Panitz- Straße kann weiter eine Reduzierung der Verkehrsströme erzielt werden, die es erlaubt in Verbindung mit dem Rückbau bzw. Umbau der Knotenpunkte den Verkehrsraum weiter zurückzubauen.

- **Erich- Panitz- Straße, Robert- Koch- Straße**
  Der so genannte Durchstich an der Erich- Panitz- Straße soll eine zusätzliche Anfahrt der Parkplätze des Einkaufszentrums von Norden sichern, aber vor allem den Verkehr direkt nach Süden ableiten können. In diesem Zusammenhang steht der Tunnel, der einige städtebauliche Probleme in der Anbindung zum Leine- Center auf Grund der differenzierten Höhenentwicklung aufgibt, zur Diskussion. Eine breite oberirdische Verbindung wird ausreichen, da die Anbindung zur Stadtbahn oberirdisch geführt ist.

- **Block 6 / 8 und Wülferoder Straße**
  Der Baublock 6/8 bietet mit den Bauvolumen an der Kreuzung zur Erich- Panitz- Straße und dem Freiraum in Gestaltung und Bauzustand ein modernisierungsbedürftiges Bild. Die bauliche Neugestaltung der Gebäude ist dringend erforderlich. Hier könnte beispielhaft gezeigt werden, wie sich die Baukörper durch eine Modernisierung verändern können und wie Freiflächen der Nutzung der Mieter zugeführt werden.
  In diesem Zusammenhang ist die überdimensionierte Wülferoder-Straße bis zur B6 zurückzubauen. Der dadurch entstehende Freiraum ist den Grundstücken beidseits der Straße zuzuschlagen. In Höhe der querenden Anbindungen ist das Profil so zu gestalten, das Fuß- und Radverkehr bevorzugt behandelt werden.

- **Block 8 Kreuzung Lange Weihe / Hilgerskamp**

  Der Kreuzungspunkt liegt außerhalb des Rahmenplangebietes, beeinflusst jedoch die gesamte bauliche Situation im Hilgerskamp.
  Dies ist bedeutend, da hier Altbau der 60-er Jahre und Neubau der 90-er Jahre direkt aneinander stoßen. Aus diesem Grund sollte der Kreuzungspunkt der ausschließlich von Stellplätzen und Garagen gesäumt wird umgestaltet und räumlich gefasst werden. Des Weiteren ist über den Hilgerskamp eine direkte Anbindung des Bereiches Lange Weihe an die Pettenkofer Straße mit einer durchgängigen Wegeverbindung zu empfehlen. Dazu ist der Straßenraum neu zu gestalten.
  Die Altbauten weisen Mängel in der Fassadengestaltung auf. Eine Modernisierung wird empfohlen.

- **Zentrum**
  - **Block 2 Teich und Anbindung an das Zentrum, Marktplatz**

    Die Anbindung über die Brücke der Marktstrasse zum Teich bringt viele räumliche Probleme durch die Höhenentwicklung mit sich. Die Ufer zum Teich sind steil und nicht attraktiv. Auf den Eingang ins Leine-Center über die Brücke kann verzichtet werden.
  - **Die 4 großflächigen Stellplätze in Block 3, 4 und 5**

    Die großflächigen Parkplätze um das Leine Center bestehen alle aus fast vollständig versiegelten Flächen. Die Anbindung der Stellplätze an das Straßennetz ist unzureichend bzw. schlecht erkennbar. Die Zugänge zum Leine- Center nur durch Schilder erkennbar. Die Wege über die Straßen sind für Besucher des LC, bis auf den Karstadt Parkplatz, mindestens 100 Meter lang. Eine Lärmbelästigung der Bewohner der Wohnungen im Block 3 Süd ist damit verbunden.
  - **Leine- Center und Riegelbebauung, Marktplatz**

    Eine besondere Städtebauliche Situation bildet die Wohnbebauung Flemmingstraße und Robert- Koch –Straße 1-9. Beide Bebauungen bilden mit ihren 8- 12 Geschossen einen städtebaulichen Riegel. Dieser führt zu erheblichen Verschattungen. Der südliche Teil der Bebauung Flemmingstraße ragt in die Bebauung des Leine- Center hinein. Die Folge sind lange Wege zu den Stellflächen und Störungen zwischen der Wohn- und Geschäftsnutzung. Die Situation wirkt städtebaulich ungeordnet.
    Die Bebauung an der Robert- Koch- Straße bzw. am Marktplatz verschattet diesen ab den frühen Nachmittagsstunden durch die Bauweise(12 Geschosse).

Die angeordnete Galerie ermöglicht einen Zugang in das Leine-Center direkt in das Obergeschoss über die Marktstrasse und die Robert- Koch Straße. Die Eingänge sind der Galerie zugeordnet. Diese Galerie ist in baulich sehr schlechtem Zustand. Des Weiteren führt die Fußgängerführung in Hochlage zu einer Verödung der dunklen nicht attraktiven Erdgeschoßzone am Marktplatz.

Der Marktplatz weist wenig Aufenthaltscharakter auf. Die ungeordnete Grünfläche mit dem gut genutzten Bolzplatz südlich der Robert- Koch Straße und den Parkplätzen für Bedienstete des Rathauses trägt zu diesem Eindruck bei.
Die Eingänge des Leine- Center sind versteckt angeordnet und gestalterisch zurückgenommen.

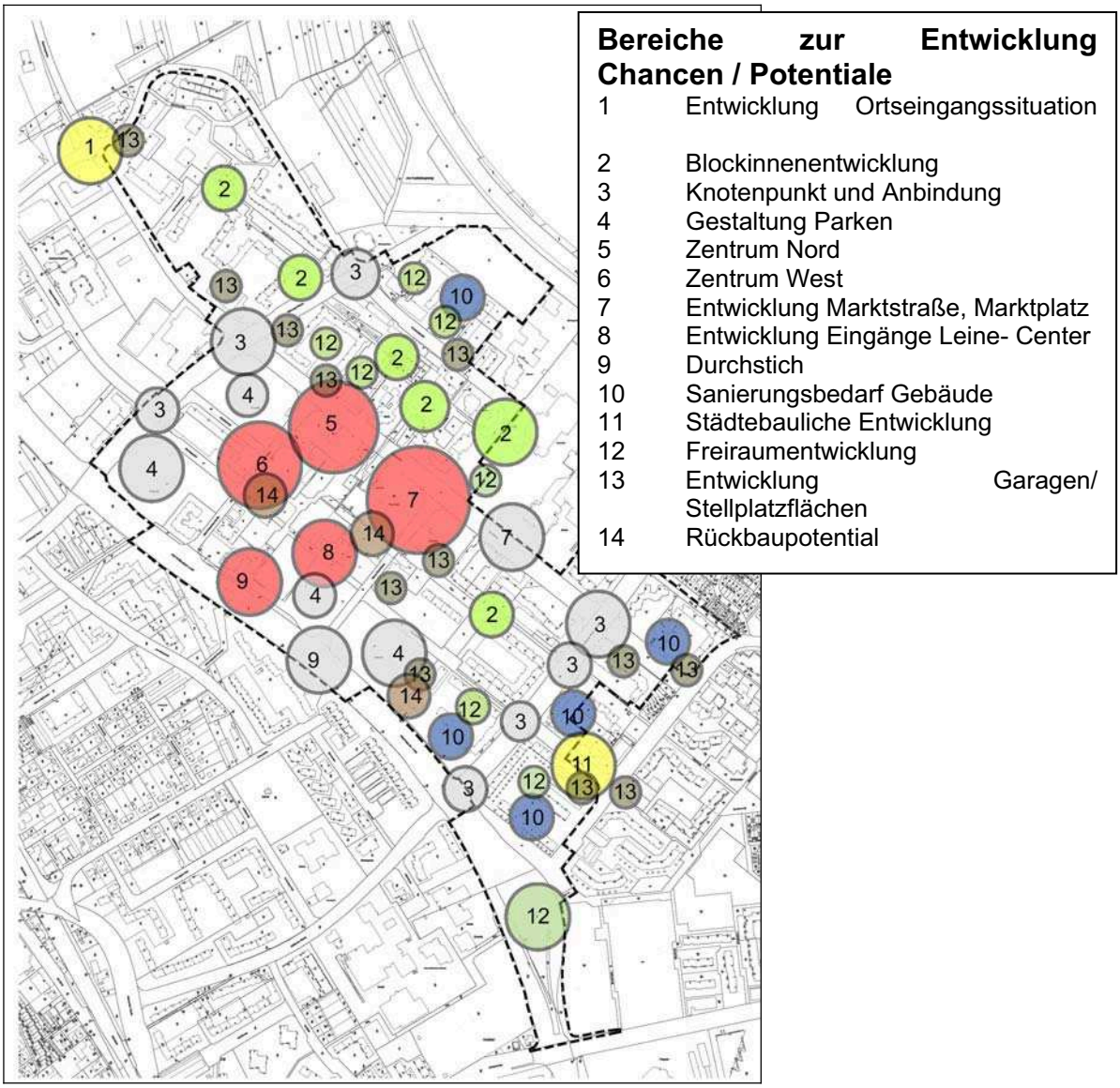
- **Pettenkofer – Straße**
  Die Pettenkofer Straße bildet einen Teil der Nord- Süd Achse durch Laatzen. Durch die unterschiedliche Gestaltung ergibt sich kein einheitliches Bild. Die Straße übernimmt deshalb zurzeit ausschließlich untergeordnete Erschließungsfunktionen. Die angrenzenden Stellflächen bieten Entwicklungspotentiale, da diese Stellplätze am weitesten vom LC entfernt sind und unterdurchschnittlich genutzt werden. Die Kreuzung Robert- Koch Straße und Pettenkofer Straße bedarf einer Neugestaltung.

4.2.2 Bewertung der Entwicklungspotentiale der baulichen Anlagen und Freiräume

Auf den ersten Blick sind die Probleme im Gebiet durch die vielen Grünanlagen mit dem über 30 jährigem Baumbestand kaum ersichtlich. Dieses positive Kriterium sollten bei einer Überplanung weiter verstärkt werden. Die großen Abstandflächen um die Zeilenbaukörper bieten ausreichend Raum für entsprechende Entwicklungen.
Die fehlende gestalterische Ausprägung der Gemeinbedarfsflächen bietet Entwicklungspotential. Eine Verknüpfung mit dem übrigen Stadtgebiet ist herzustellen, vorhandene geschlossene oder verwinkelte Wegverbindungen sind zu öffnen. Die Versiegelung im Zentrum auf den Parkplatzflächen sollte reduziert werden.

4.2.3 Leerstand

Der aktuelle Leerstand in den Wohngebäuden ist in der Karte 1. 5 aufgenommen. Eine genauere Darstellung erfolgt im Zusammenhang mit dem Sozialen Rahmenplan.



4.3 Gestaltungskonzept

Der Modernisierungsrahmenplan versucht das Gleichgewicht zwischen Wohnquartieren und Stadtzentrum zu berücksichtigen bzw. herzustellen. Dabei werden die Bereiche nach Osten, Norden und Süden soweit beruhigt, dass sich die Wohnqualität spürbar erhöht. Andererseits wird das Zentrum der Gesamtstadt durch aufwertende Maßnahmen attraktiver gestaltet. Dieser Zweigleisigkeit folgend werden die Maßnahmen für die Zentrumsentwicklung zusammengefasst. Die Wohnbereiche werden weitestgehend gemeinsam betrachtet.

4.3.1 Ziele des Modernisierungsrahmenplanes

Die wesentlichen baulichen Ziele der Entwicklung für das Gebiet werden durch die Mängel benannt.

- Stärkung der städtebaulichen Verknüpfung mit dem übrigen Stadtgebiet,
- Stärkung der Zentrumsfunktionen durch Errichtung zusätzlicher Bauvolumen und Nutzungen (z.B. Stadthalle, Bücherei, Stadtteilzentrum).
- Rückbau und Optimierung der Verkehrsflächen
- Rückbau der Versiegelung
- Gestaltung und Nutzung der privaten vorhanden Freiflächen durch die Bewohner,
- Veränderung der baulichen Struktur,
- Veränderung der Wahrnehmung und des Erscheinungsbildes
- Renovierung, Sanierung der Gebäude,
- Schaffung von Angeboten an Infrastruktureinrichtungen,
- Anlage von Spielmöglichkeiten.

Dementsprechend bilden sich mehrere Themenbereiche heraus:

- Vernetzungen und Übergänge
- Entwicklung Leine- Center
- Städtebauliche Entwicklung des Zentrums
- Verkehrliche Entwicklung Straßen , Kreuzungen
- Verkehrsanlagen Stellplätze, Sammelgaragen
- Entwicklung der Wohnbaublöcke
- Strukturveränderungen, Rückbau
- Gebäudesanierung
- Freiflächengestaltung privat
- Freiflächengestaltung öffentlich
- Ökologische Aufwertung
- Sonstige Maßnahmen

1. Vernetzungen und Übergänge, Radwege, Fußwege Grünverbindungen

- Die Ausbildung eines attraktiven baulichen Ortseinganges auf den Freiflächen an der Kreuzung Otto-Hahn-Straße beidseits der Gutenbergstraße ist anzustreben. Die fehlenden Raumkanten sollten durch eine beidseitige Straßenbegrünung ergänzt werden. Temporäre Brachflächennutzungen mit Grünstrukturen sind denkbar bis zu einer Bebauung.

- Durch das Mastbrucher- Holz ist eine Verbindung über die Messeparkplätze zum Kronsberg langfristig im den entsprechenden Planungen enthalten. Eine Anbindung an das Zentrum von Laatzen sollte über die Würzburger Straße und durch den Baublock 1 geführt werden.

- Der Kalsaune- Graben sollte weitestgehend frei gelegt werden und mit einer Wegeverbindung und begrünten Ufern durch das Gebiet geleitet werden.
- Es ist eine öffentliche Fuß- und Radweg- Verbindung(Radweg nicht im LC) vom Park der Sinne über die Domagkstraße, Pettenkofer Straße zur Langen Weihe zu führen. Diese sollte als Allee ausgebildet werden.

- Die Anbindung des Zentrums über die Erich- Panitz- Straße ist ebenerdig zu führen. Mit dem Durchstich Robert- Koch Straße ist eine weitere fußläufige Anbindung zu realisieren. Eine dritte Anbindung könnte mit einer neuen Zufahrt Parkplatz Süd entstehen.
- Die Anbindung des südlichen Kronsberg ist über die Wülferoder Straße gestalterisch zu verbessern.

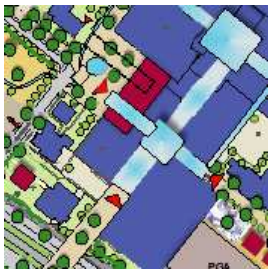
- Die Anbindung Spielpark, Jugendhaus, Grundschule an den Marktplatz ist geradlinig als Allee auszulegen und sollte weiter bis an die Erich- Panitz- Straße geführt werden.
- Die Gutenbergstraße, Marktstraße, Lange Weihe sollte als Allee mit einem durchgängigen Fuß- Radweg mit Vorfahrtsregelung ausgebildet werden.

- Die Erich- Panitz- Straße kann durch beidseitige weitere Baumreihen optisch schmaler werden. Dies wird durch zusätzliche Mittelbäume unterstützt.
- Bei einem Rückbau der Stadtbahnschleife ist die Straßenführung zu ändern (Rückbau der östlichen Straßenspuren) und der entstehende Freiraum kann als südlicher Eingang zum Zentrum neu gestaltet werden.

2. Entwicklung Leine- Center

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sollen das Leine- Center attraktiver nach außen gestalten und mit mehr Anziehungskraft versehen.

- Öffnung des LC auch außerhalb der Ladenzeiten in der Achse Pettenkofer Straße.
- Bauliche Betonung aller Eingänge.
- Bauliche Ergänzung und Erweiterung nach Norden.
- Einrichtung von Schaufensterzonen.
- Verbesserung der Anbindung an die nördlichen Parkplätze
- Schaffung attraktiver Freiräume um das LC
- Gestalterische Öffnung der Passage im Inneren.
- Rückbau der Eingänge über die Galerie und vom Kirchenzentrum ins OG.
- Errichtung eines neuen Einganges zum Parkplatz Nord mit direkter Anbindung ins OG.
- Errichtung einer Parkpalette auf dem Karstadt Parkplatz mit Anbindung EG und OG



3. Städtebauliche Entwicklung des Zentrums

Das LC kann nicht alle Aufgaben eines Zentrums erfüllen. Aus diesem Grund sind in die bestehende Struktur hinein zwei Erweitungsbereiche eingepasst. Diese Ergänzung zum LC erhöht die Stadtgestalt und soll zur Erweiterung des Stadtleben beitragen.

- Entwicklung einer Straßenbebauung an der Pettenkofer Straße aus Einzelgebäuden mit 3 -5 Geschossen.
  Nutzungen: Fachmärkte, Geschäfte, Dienstleistungen Gastronomie.
- Der Marktplatz ist zu attraktiveren.
  Eine Lösung für den Marktplatz, (der eigentlich auf der falschen Seite der Bebauung liegt) ist erst möglich wenn es im Bereich der Westkantenbebauung zu einer teilweisen Öffnung kommt. Es ist wünschenswert folgende Punkte in Absprache mit dem Eigentümer zu verändern.
  - Rückbau der Galerie
  - Öffnung des Erdgeschosses für die Eingänge , Läden und Durchblicke
  - Möglichst Rückbau der obersten Geschosse, bzw. Veränderung der Skyline.
  - Öffnung des Baukörpers über der Robert- Koch Straße.
  - Sanierung der Fassade

Eine Änderung der Lage des Marktplatzes auf die westliche Seite der Bebauung an der Post würde neue Probleme schaffen. Eine räumliche Platzsituation ist hier nur mit noch größerem baulichen Aufwand denkbar.

Für den Marktplatz gelten folgende planerischen Grundsätze.

- Eine Blockeckbebauung mit mindestens 2-3 Geschossen an der Robert-Koch- Straße Ecke Marktstraße ist beidseits der Straße zur Aufnahme von Stadtteilfunktionen und Zentrumsfunktionen mit ergänzenden Angeboten der Gastronomie und Dienstleistung wünschenswert.
- Der Marktplatz ist als „Erlebnis- Stadtplatz“ mit vielfältigen Aufenthalts-Möglichkeiten zu gestalten. Der Brunnen ist einzubeziehen.(kein Spielplatz aber ein Platz auf dem auch gespielt werden darf)
- Die Marktstraße ist als zweispurige Straße zurückzubauen. Stellplätze sind anzuordnen. Daneben ist eine Allee auszubilden.
- Die Brücke über die Marktstraße ist zurückzubauen und eine ebenerdige Anbindung des Teiches mit Öffnung zum Rathaus herzustellen.
- Die Robert- Koch- Straße ist im Bereich des Marktplatzes nur noch zur Erschließung der neuen Bebauung befahrbar.

- Klärung der nördlichen Eingangssituation (Real) und Rückbau der Wohnbebauung. Der Leerstand in diesem Bereich ist spürbar. Dies liegt unter anderem auch an der Gemengelage mit dem LC. Hier ist Entwicklungsraum nach Norden zu ermöglichen und eine attraktive Eingangssituation zum Parkplatz Nord 1 herzustellen. Die Wohnbebauung sollte hinter die Albert-Schweizer Straße zurückweichen.

4. Verkehrliche Entwicklung Straßen, KFZ,

- Der Durchstich Robert- Koch- Straße - Erich Panitz Straße ist zu erstellen
- Die Marktstraße, die Wülferoder Straße und Teile der Würzburger Straße sind zurückzubauen als 2- spurige Sammelstraßen.
- Die Kontenpunkte mit Wegeverbindungen oder Kreuzungen anderer Straßen der Robert- Koch Straße, der Marktstraße, der Würzburger Straße und der Wülferoder Straße sind zu verkleinern, die Übergange sind zu vereinfachen, die Fuß- und Radwegeverbindungen sind zu bevorzugen.
- Die Gutenbergstraße könnte als abknickende Vorfahrt in die Würzburger Straße geführt werden. Die Einmündung zur Marktstraße könnte verkleinert und baulich verzogen werden. Die Marktstraße wird als Tempo- 30 Straße zurückgebaut.
- Eine neue Zufahrt von Süden zwischen Wülferoder Straße und Robert Koch Straße würde den Verkehr direkt auf den Parkplatz Süd und zu den neuen Geschäftsflächen führen.

5. Verkehrsanlagen Stellplätze, Sammelgaragen

- **Private Parkpaletten.** Eine Modernisierung(Stufe 3) der meisten privaten Stellplatzanlagen ist erforderlich. Sollte dies beabsichtigt sein, so ist zu empfehlen über die Aufwertung städtebaulich, die Anzahl der Stellplätze, die Zu- und Abfahrten und die Gestaltung mit der Verwaltung Klärungen herbeizuführen. Städtebaulich ist es wie an einigen Stellen im Rahmenplan aufgezeigt, wünschenswert andere bauliche Strukturen an den Straßenkreuzungen zur Fassung des Stadtraumes und zur Aufwertung der Baustruktur herzustellen. Einer Umwandlung der Nutzung kann entsprochen werden. Die gilt vor allem für folgende Bereiche: Ecke Lange Weihe, Marktstraße, Gutenbergstraße, Pestalozzistraße und Würzburger Straße.

- **Die großen Stellplätze für das Leine Center.** Ziel ist es durch eine ansprechende Gestaltung (sh. Messegelände) die Attraktivität des Zentrums von Laatzen Mitte zu erhöhen.
- Der Anteil an versiegelten Flächen ist zu verringern.
- Die Erreichbarkeit der Stellplätze bzw. des LC ist zu verbessern.
- Klare Zu- und Abfahrten sind erforderlich.
- Eine Reduzierung des Stellplatzangebotes auf die zugesicherte Anzahl von 1600 Stellplätzen um das Leine- Center kann auch durch ein Angebot z.B. in der Marktstraße nach einer Reduzierung des Straßenprofils ausgeglichen werden.
- Eine Parkpalette auf dem Karstadt- Parkplatz erhöht die Stellplatzzahl bis max. 2000 und kann die Erreichbarkeit der Stellflächen und die Attraktivität erhöhen.
- Die Palette zwischen Panitz Straße und Pettenkofer Straße steht leer. Eine Überbauung mit anderen Nutzungen ist städtebaulich wünschenswert.
- An den zurück gebauten, beruhigten Straßen sind Stellplätze vorzusehen.

6. Entwicklung der Wohnbaublöcke, Gebäudesanierung, Freiflächengestaltung privat

An dieser Stelle muss grundsätzlich in der Vorgehensweise zwischen den Eigentümergruppen unterschieden werden. Sicherlich sind die Bestände der Wohnungsbaugesellschaften schneller umzugestalten als die der WEG's, auf Grund der Zustimmungspflicht aller Teileigentümer (Vorraussetzung: bei entsprechender finanzieller Ausstattung). Grundsätzlich gilt:

- Die Sanierung der Fassaden aller Waschbetonbauten scheint energetisch und bauphysikalisch erforderlich.
- Die Freiflächen sind gemeinsam mit den Bewohnern zu gestalten. Die Durchgängigkeit von Wegeverbindung, die Abgrenzung der privaten Flächen untereinander, zum öffentlichen Raum und die Aufenthaltsbereiche sind hierbei zu klären. Die Beleuchtung, Begrünung und Verschattung ist gestalterisch einzusetzen.
- Es sind Konzepte für jeden Baublock mit den Anwohnern und Eigentümern zu erarbeiten um einen Interessenausgleich zwischen den verschiedenen Gruppen herzustellen.
- Kleinkindspielflächen sind gemäß BauGB (NbauO) einzurichten.
- Alle Wohnungen sollten Balkone die nicht nach Norden ausgerichtet sind aufweisen. Die Südfassaden sollten große Fensteröffnungen erhalten.
- Die Hauseingänge sind gestalterisch aufzuwerten. Dabei sind Müllbehälter, Fahrradabstellplätze, Kinderwagenstellflächen, eine ansprechende Beleuchtung und die Gestaltung der Türanlagen mit Klingelanlagen und Briefkästen, zu berücksichtigen.

Besonderen Bedarf weisen einige Gebäude in den Baublöcken 1, 2,4, 6,7 und 8 auf. Hier bedarf es einer eingehenden separaten Untersuchung des Gebäudebestandes. In den hohen, großen Wohnblöcken können durch die Einrichtung von Concierge Lösungen anonyme Strukturen vermieden werden.

7. Strukturergänzungen, Rückbau

Bei den Strukturergänzungen handelt es sich um bauliche Maßnahmen an den Straßenkreuzungen. Diese sind durch die Zuordnung von Stellflächen(Garagen) räumlich überproportional groß. Eine städtebauliche Fassung dieser Flächen durch eine hochbauliche Entwicklung wird angestrebt. Sowohl Wohnnutzung in den Obergeschossen als auch Dienstleistungsnutzung im Erdgeschoss ist nutzungstechnisch und städtebaulich möglich.

Die Gebäude sind als Punkthäuser zu planen mit 4- 6 Geschossen. Die Gestaltung hat sich deutlich in Farbe und Material von den umgebenden Wohnbauten abzuheben, städtebaulich jedoch zu integrieren.

- Ein Rückbau baulicher Anlagen ist bei den oben angesprochenen Parkpaletten möglich.

Eine Zentrumsentwicklung wird langfristig nur mit einem gewissen Rückbau an den Wohnscheiben Domakgstraße und Marktplatz möglich sein.

- Die Brücke über die Marktstraße und die beiden Tunnel unter der Erich-Panitz- Straße sind rückzubauen, bzw. zu schließen.

8. Freiflächengestaltung öffentlich, Ökologische Aufwertung

Für die Gestaltung der öffentlichen Freiflächen sind folgende wesentliche Kriterien einzuhalten:

- Die Durchgängigkeit von Wegen ist zu gewährleisten.
- Die Bepflanzung mit standortgerechten Laubgehölzen ist den Nutzungen und Anforderungen entsprechend anzupassen.
- Die Versiegelung der Flächen ist zu reduzieren.
- Die Nutzungen bei Neugestaltungen sind klar zu definieren.
- Die Aspekte der Gender Planung in Bezug auf Sicherheit, Überschaubarkeit, Erreichbarkeit sind zu berücksichtigen, Barrierefreiheit ist zu erreichen.

Folgende Entwicklungsschwerpunkte sind vorrangig zu verfolgen:

- Grünverbindung Robert- Koch Straße – Jugendzentrum und weiter zur Würzburgerstraße sowie Wülferoder Straße. Alleeartiger Ausbau mit klarer Wegestruktur unter Einbeziehung der angrenzenden Grünflächen.
- Marktplatz wie vor
- Der Bolzplatz an der Marktstraße könnte zur Schaffung weiterer städtischer Räume auf die östliche Straßenseite verlegt werden.
- Blockinnenverbindung Marktplatz Wülferoder- Straße. Herstellung einer durchgängigen Wegeverbindung mit angrenzenden Grün und Aufenthaltsflächen und Anbindung zur Pettenkofer Straße.
- Schaffung einer durchgängigen Wegeverbindung vom Baublock 1 über die Würzburger Straße entlang des neuen Spielplatzes zum Teich, mit Anbindung an den Marktplatz und die Schulen.
- Umgestaltung der Uferflächen des Teiches mit Anbindung und Offenlegung Kalsaune- Graben.
- Gestaltung der Freiflächen um das LC mit einer attraktiven Gestaltung und verbesserten Aufenthaltsqualität.
- Grünzug. Durchgängige Gestaltung von der Langen Weihe (LVA) bis zur Robert- Koch- Straße als Freiraum mit Freizeitnutzungen wie z.B. Skaterstrecke etc.
- Begrünung aller Straßen

9. Sonstige Kriterien

- Für die Bereiche Müllentsorgung ist ein allgemein gültiges allen verständliches Konzept zu erarbeiten, bzw. zugängig zu machen.

(in Zusammenarbeit mit AHA)

- Die Verkehrsbeleuchtung hat einen bestimmenden Einfluss auf das abendliche Erscheinungsbild der Innenstadt Laatzens. Es ist ein abgestuftes Beleuchtungskonzept zu erarbeiten und umzusetzen, dass zwischen den verschiedenen hierarchischen Räumen klar differenziert. Überlagerungen der Lichtverhältnisse sollten reduziert werden.
- Um die zurzeit dominierende Farbe betongrau der Gebäude zu reduzieren, ist bei der Modernisierung ein Farbkonzept zu erstellen.
- ÖPNV bei einer Umgestaltung des Eingangsbereiches Erich- Panitz Str. Leine Center ist die ÖPNV Bushaltestelle mit einzubeziehen und gestalterisch näher an die Platzsituation anzubinden.
- Für die Planerischen Entwicklungen sind vor der Umsetzung konkreter Maßnahmen Planerische Leitlinien für die baulichen Anlagen und den Freiraum zu erarbeiten.
- Bauliche Entwicklung
    - Städtebauliche Ergänzung — Klärung des Umgang mit vorh. Bebauung und Neubauten
    - Gender Planung — Berücksichtigung und Integration
    - Barrierefreier Stadtteil — Zieldefinition
    - Alten/ Behindertengerechte Stadt — Zieldefinition
    - Wohnungspolitische Leitlinie — Zieldefinition
    - Öffentliche Gebäude — Zieldefinition
    - Wohngebäudesanierung — Zieldefinition Wohnungs- und Gebäudestandart
- Freiraumgestaltung
    - Verkehrsflächen und Beleuchtung — Zieldefinition
    - Öffentliche Grünflächen und Plätze — Zieldefinition
    - Private Grünflächen — Arbeitsgruppe Zieldefinition
    - Spielflächen — Zieldefinition, Arbeitsgruppe, Beteiligung

4.4 Nutzungskonzept

Das Nutzungskonzept ergänzt die Struktur der Geschosswohnbebauung. Aus diesem Grund sind die bestehenden Bauleitpläne rechtzeitig zu prüfen und gegebenenfalls anzupassen. Die großzügige Ausweisung von Kerngebieten bewirkt für das Zentrum, dass nur in Detailfragen Anpassungen notwenig werden.

4.5 Maßnahmenkonzept

4.5.1 Zusammenstellung der Maßnahmen und Realisierungszeiträume

Für die vorgesehenen Maßnahmen ist es notwendig zeitliche Reihenfolgen einzuhalten, um deren Erfolg zu sichern. Aus diesem Grund und vor dem Hintergrund, das alle Maßnahmen unterschiedliche Realisierungszeiträume bedürfen, ist es notwendig über eine Prioritätenliste und den Zeitraum Staffelungen einzuführen.
Die jeweils notwendigen Planungsabläufe sind für die Umsetzung der Maßnahmen einzurechnen.

1. Aufwertung von öffentlichen Grün und Verkehrsflächen

Titel 1 Rückbau Verkehrsflächen

Maßnahme		Kosten T €	Fläche/Stck	EP/m² €	Zeitraum
1.1	Ausweisung Tempo 30 / punktueller Umbau	120	Pauschal 10x		M
1.2	Umgestaltung Markt Str.	650	6500	100	M
1.3	Umgestaltung Wülferoder Str.	250	5000	50	L
1.4	Umgestaltung Würzburger Str.	150	3000	50	L
1.5	Kreisel	200	Pauschal 2x		L
1.6	Rückbau von Knotenpunkten	200	4x		M
1.7	Rückbau Robert Koch Str.	250	2500	100	M
1.8	Rückbau Albert Schweizer Str.	250	2500	100	L
1.9	Rückbau Pettenkoferstr.	250	2500	100	L
1.10	Umbau Domagkstr.	75	1500	50	L
1.11	Umbau Flemingstr.	75	1500	50	L
1.12	Bau Erschließung Panitz Str./ Pettenkoferstr.	150	1000	150	M
1.13	Rückbau Pestalozzistr.	50	1000	50	L
1.14	Rückbau Hilgerskamp	50	pauschal		M
1.15	Durchstich Robert Koch/ Panitz Str.	300	pauschal		K
1.16	Ampelanlagen	100	3		M
	Summe	**3120**			

Titel 2 Aufwertung von Straßen und Plätzen

-Maßnahme		Kosten T €	Fläche/Stck	EP/m² €	Zeitraum
2.1	Hauptverkehrsstraßen	600	400	1500	K
2.2	Marktplatz	1000	10000	100	L
2.3	Einzelmaßnahmen Begleitgrün	100	pauschal		
	Summe	**1700**			

Titel 3 Umgestaltung und Aufwertung von Fuß- und Radwegen

Maßnahme		Kosten T €	Fläche	EP/m² €	Zeitraum
3.1	Anlage von Fuß- und Radwegen	500	10000	50	M/L
3.2	Umgestaltung bestehender Fuß- und Radwege	300	10000	30	M
3.3	Umgestaltung und Anlage von Fahrradhäusern	100	pauschal		M
3.4	Weganbindungen Park der Sinne	200	pauschal		M/L
3.5	Weganbindungen Südstadt	200	pauschal		L
	Summe	**1300**			

Titel 4 Anlage des Stadtgarten/ Aufwertung der Spielflächen und Freiflächen

Maßnahme		Kosten T €	Fläche	EP/m² €	Zeitraum
4.1	Stadtgarten	1500	30000	50	L
4.2	Spielplätze öffentlich	200	pauschal		K/M/L
4.3	Pocket - Park	180	3	200	L
4.4	Freilegung Kalsaune	250	5000	50	L
4.5	Umgestaltung Teich	250	pauschal		L
4.6	Wohnumfeld Innenflächen Block 5/6	80	2000	40	K/M
	Summe	**2380**			

Titel 5 Verbesserung der Wegverbindungen und Straßenquerungen

Maßnahme		Kosten T €	Fläche	EP/m² €	Zeitraum
5.1	Rückbau/ Schließen Tunnel 1+2	200	pauschal		L
5.2	Rückbau Brücke	200	pauschal		M
5.3	Rückbau Übergang Marktplatz	400	pauschal		M
	Summe	**800**			

Titel 6 Verbesserung des ÖPNV

Maßnahme		Kosten T €	Fläche	EP/m² €	Zeitraum
6.1	Umgestaltung Wartebereiche/ Haltestellen	100	pauschal		L
	Summe	**100**			

2. Aufwertung von Privaten Freiflächen

Titel 1Umgestaltung und Aufwertung der privaten Freiflächen

Maßnahme		Kosten T €	Fläche	EP/m² €	Zeitraum
1.1	Umgestaltung Freiflächen	1000	100000	10	K
1.2	Umgestaltung Grundstückseinfriedungen	200	2000	10	K
	Summe	**1200**			

Titel 2 Gestaltverbesserung Stellplätze/ Garagen

Maßnahme		Kosten T €	Fläche	EP/m² €	Zeitraum
2.1	Umgestaltung von Stellplätzen	300	30000	10	K
6.2	Umgestaltung von bestehenden Garagen	300	pauschal		K
6.3	Rückbau bestehender Garagen	100	400 Stellpl.	250	K
	Summe	**700**			

3. Grunderwerb

Titel 1 Erwerb von Flächen

Maßnahme		Kosten T €	Fläche	EP/m² €	Zeitraum
3.1	Grunderwerb Flächen	1000	pauschal		M
6.2	Freiflächen	500	pauschal		L
	Summe	**1500**			

Titel 2 Erwerb von für die Sanierung wichtigen Gebäuden

Maßnahme		Kosten T €	Fläche	EP/m² €	Zeitraum
2.1	Gebäude	z. Z nicht abschätzbar	pauschal		M
6.2	Rückbau	z. Z nicht abschätzbar	pauschal		M
	Summe	**5000**			

4. Bauliche Aufwertung

Titel 1 Öffentliche Einrichtungen

Maßnahme		Kosten T €	Fläche	EP/m² €	Zeitraum
4.1	Bürgerhaus	2400	1200		M
4.2	Bücherei	2000	1500		M
4.3	Leine Center	2000	pauschal		K/L
4.4	Parkgarage	1500		200 STCK	L
	Summe	**7900**			

Titel 2 Aufwertung des Wohnungsbestandes

Maßnahme		Kosten T €	Fläche	EP/m² €	Zeitraum
2.1	Umbau Fassaden, Eingänge, Balkone, Grundrisse	36000	600000	60	K/L
2.2	Modernisierungspilotprojekte z.B. Umbau, z.B. Altenwohnen	700	2000	350	K/L
2.3	Modernisierungspilotprojekte Wohngrundrisse	700	2000	350	K/M
	Summe	**37400**			

Titel 3 Neubau Wohnen

Maßnahme		Kosten T €	Fläche	EP/m² €	Zeitraum
3.1	Neubau Wohnen	9000	4500	2000	K/L
3.2	Neubau Altenwohnen	3500	1400	2500	K/L
	Summe	**12500**	**0**		

Titel 4 Neubau Geschäftshäuser

Maßnahme		Kosten T €	Fläche	EP/m² €	Zeitraum
4.1	Neubau	12000	12000		M/L
	Summe	**12000**	**0**		

5. Erlöse

Maßnahme		Kosten T €	Fläche	EP/m² €	Zeitraum
5.1	Grundstücksverkauf	1000	pauschal		L
	Summe	**1000**	**0**		

6. Weitere Planungskosten Entwicklung Städtebaulicher Leitlinien

Maßnahme		Kosten T €	Fläche	EP/m² €	Zeitraum
6.1	Entwicklung Leitlinien	100	pauschal		K-L
	Summe	**100**	**0**		

Kostenübersicht Baumaßnahmen (Investive Maßnahmen)

Maßnahme		Gesamtkosten	Städtebau-Förderung	Dritte
1.Grün und Verkehrsflächen öffentlich	Titel 1 Verkehrsflächen	3120	3120	
	Titel 2 Verkehrsbegleitgrün	1700	1700	
	Titel 3 Fuß- und Radwege	1300	1300	
	Titel 4 Anlage des Stadtgarten/ Spielflächen/ Freiflächen	2380	2380	
	Titel 5 Straßenquerungen	800	800	
	Titel 6 ÖPNV	100	100	
Summe		9400	0	
2. Private Freiflächen	Titel 1 Freiflächen	1200	1200	
	Titel 2 Stellplätze/ Garagen	700	700	
Summe		1900	0	
3. Grunderwerb	Titel 1 Flächen	1500	500	1000
	Titel 2 Gebäude	5000	500	4500
Summe		6500	0	0
4.Bauliche Aufwertung	Titel 1 öffentlich	7900	7900	0
	Titel 2 Wohnen	37400	1000	36400
	Titel 3 Neubau Wohnen	12500	0	12500
	Titel 4 Neubau Geschäftshäuser	12000	0	12000
Summe		69800	0	0
5. Erlöse		-1000	-1000	0
6. Bauliche Leitlinien		100	100	0
Summe		0	20300	66400
Gesamtsumme		86700		

5. Empfehlungen

Um eine schnelle Realisierung in den einzelnen Quartieren zu erreichen, sollte mit Initialprojekten versucht werden, eine breite Zustimmung zu finden.

- Durchstich Robert- Koch- Straße
- Rückbau Marktstraße
- Blockkonzepte für die Bereiche 1 und 8 oder 6
- Kleinere Freiflächen

Die weitere Durchführung von Maßnahmen bedarf einer planerischen Vorbereitung und Diskussion wie sich das Zentrum der Stadt Laatzen entwickeln wird. Dazu ist es notwendig Leitlinien zu erarbeiten die als Maßstab für alle weiteren Projekte angelegt werden können. Der vorliegende Rahmenplan bietet hierzu alle erforderlichen Ansätze, die im Sinne einer Masterplanung weiterzuführen sind.
Die für die Rahmenplanung wichtigen zusätzlich untersuchten Flächen führen nicht zu einer Erweiterung des Sanierungsgebietes. Für die Betrachtung des Gebietes sind sie dennoch notwendig um im Zusammenhang zu beurteilen. Einzelne Maßnahmen sollten in diesen Randbereichen je nach der Entwicklung im angrenzenden Gebiet mit ausgeführt werden.

6 Anlagen

6.1 TÖB Stellungnahmen

Folgende Institutionen haben Stellungnahmen innerhalb der Frist bis zum 1. 9.06 abgegeben.
Region Hannover
Es liegen keine Einwände vor.

6.2 Karten

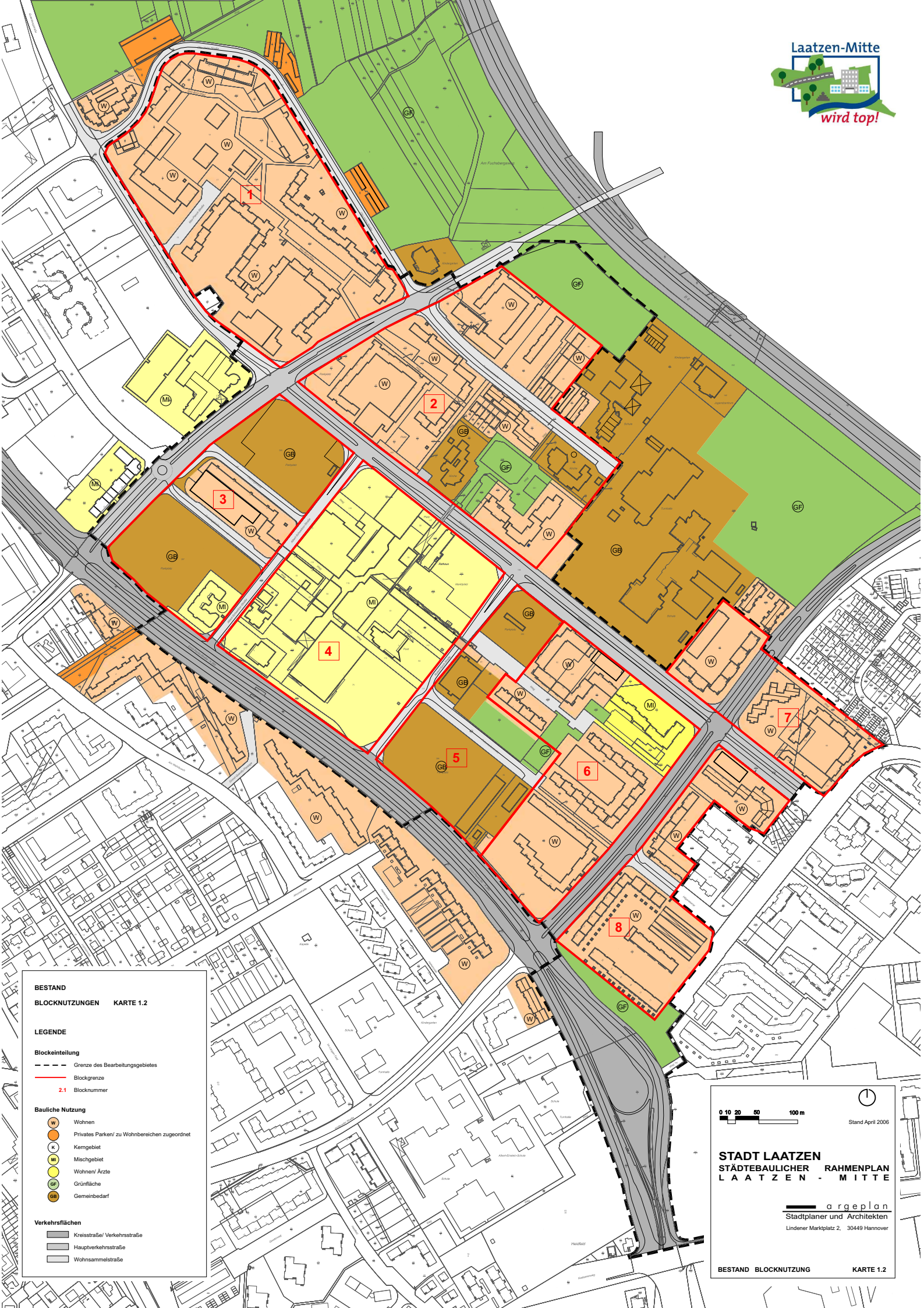
1.1 Luftbild
1.2 Blocknutzungen
1.3 Gebäudenutzungen
1.4 Freiflächen
1.5 Verkehrsflächen
1.6 Eigentumsverzeichnis

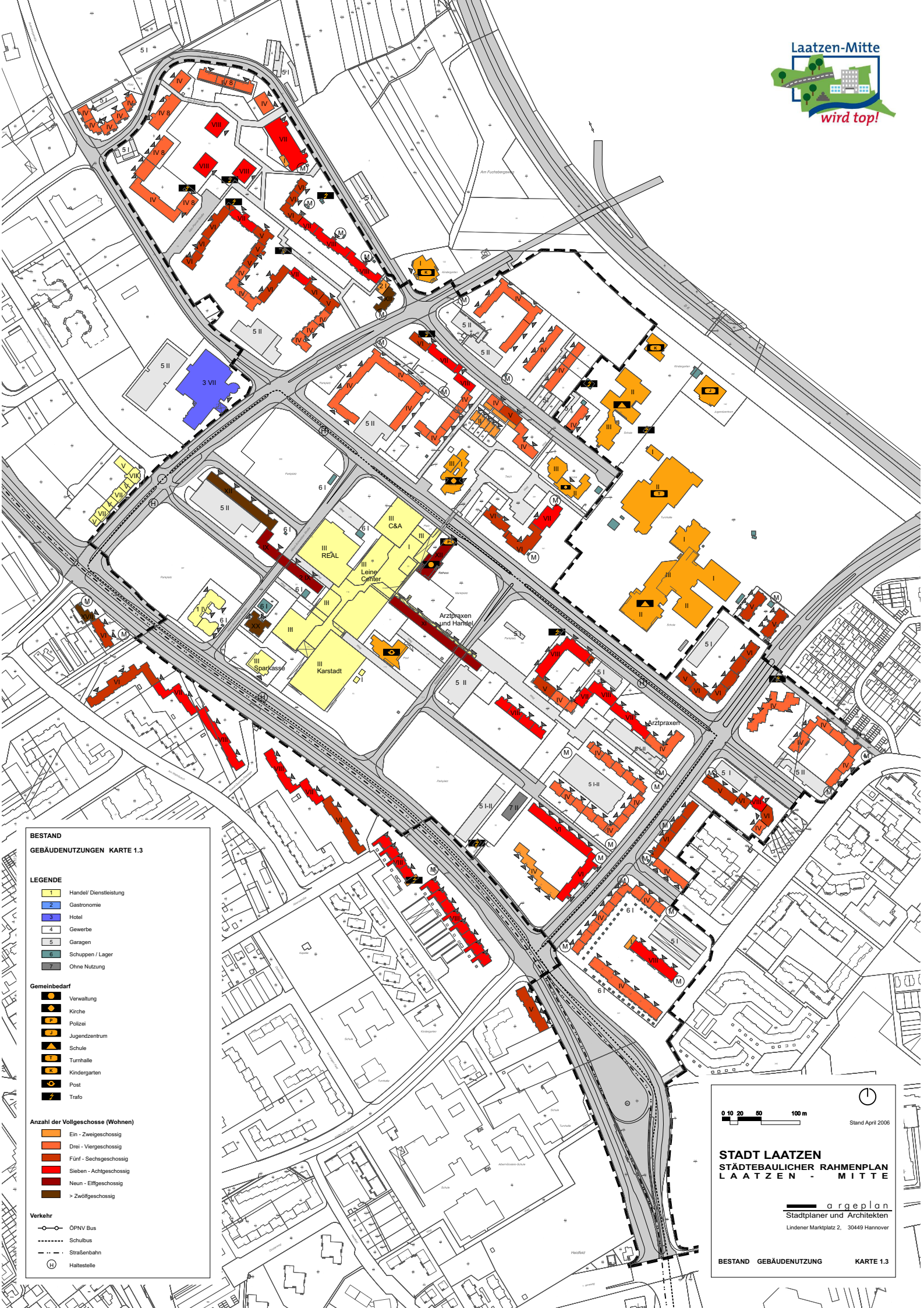
Analyse

2.1 Bindungen
2.2 Mängel und Chancen
2.3 Versiegelungen

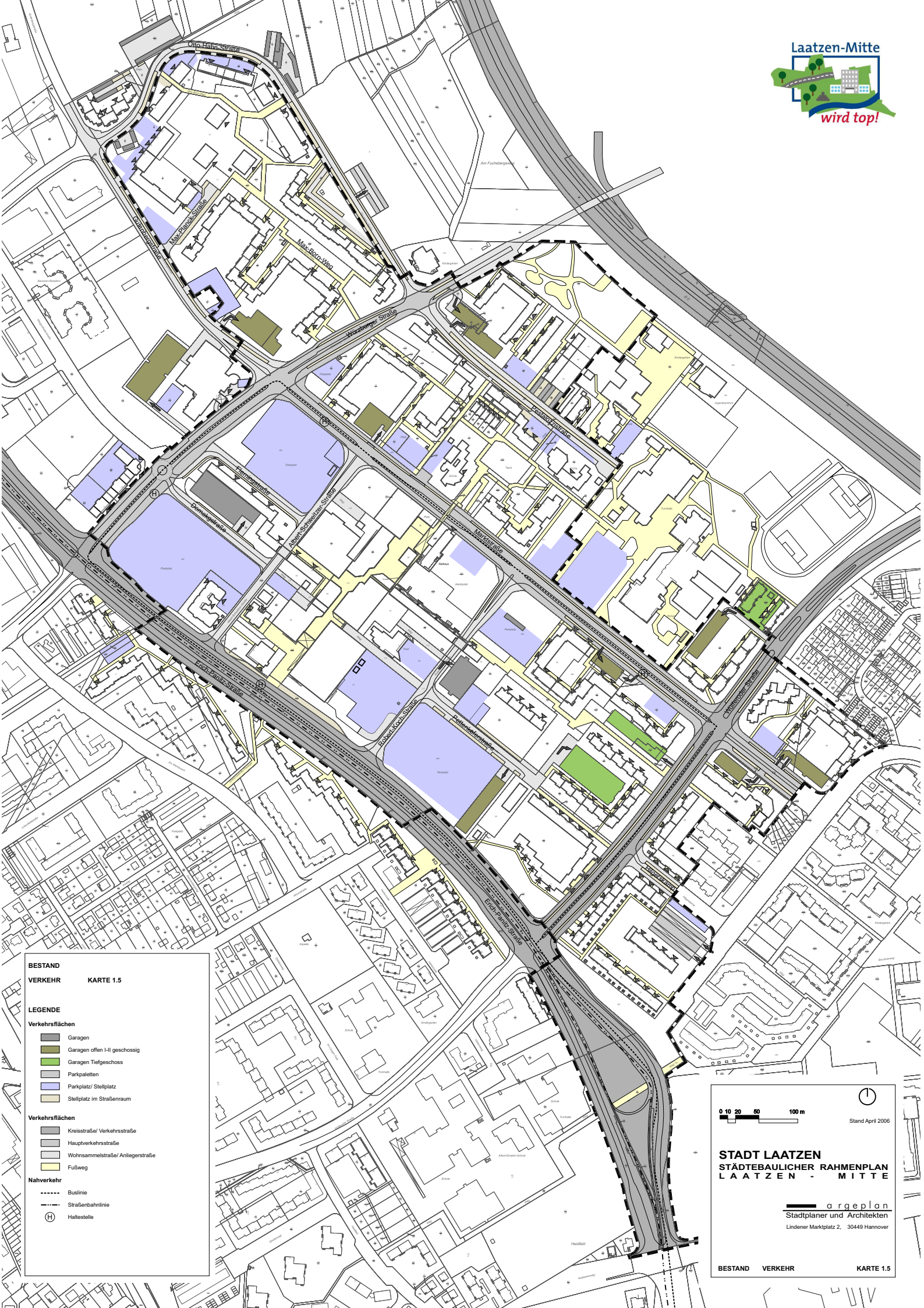
Rahmenplan

3.1 Vernetzungen
3.2 Verkehrskonzept
3.3 Gestaltungskonzept
3.4 Maßnahmenkonzept 1-3


Laatzen-Mitte
wird top!
1
2
3
4
5
6
7
8
BESTAND
BLOCKNUTZUNGEN KARTE 1.2
LEGENDE
Blockeinteilung
Grenze des Bearbeitungsgebietes
Blockgrenze
2.1 Blocknummer
Bauliche Nutzung
W Wohnen
Privates Parken/ zu Wohnbereichen zugeordnet
K Kerngebiet
MI Mischgebiet
Wohnen/ Ärzte
GF Grünfläche
GB Gemeinbedarf
Verkehrsflächen
Kreisstraße/ Verkehrsstraße
Hauptverkehrsstraße
Wohnsammelstraße
0 10 20 50 100 m
Stand April 2006
STADT LAATZEN
STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN
L A A T Z E N - M I T T E
argeplan
Stadtplaner und Architekten
Lindener Marktplatz 2, 30449 Hannover
BESTAND BLOCKNUTZUNG KARTE 1.2


Laatzen-Mitte
wird top!
3 VII
III C&A
III REAL
III Leine Center
Arztpraxen und Handel
III Sparkasse
III Karstadt
Arztpraxen
BESTAND
GEBÄUDENUTZUNGEN KARTE 1.3
LEGENDE
1 Handel/ Dienstleistung
2 Gastronomie
3 Hotel
4 Gewerbe
5 Garagen
6 Schuppen / Lager
7 Ohne Nutzung
Gemeinbedarf
Verwaltung
Kirche
Polizei
Jugendzentrum
Schule
Turnhalle
Kindergarten
Post
Trafo
Anzahl der Vollgeschosse (Wohnen)
Ein - Zweigeschossig
Drei - Viergeschossig
Fünf - Sechsgeschossig
Sieben - Achtgeschossig
Neun - Elfgeschossig
> Zwölfgeschossig
Verkehr
ÖPNV Bus
Schulbus
Straßenbahn
Haltestelle
0 10 20 50 100 m
Stand April 2006
STADT LAATZEN
STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN
L A A T Z E N - M I T T E
argeplan
Stadtplaner und Architekten
Lindener Marktplatz 2, 30449 Hannover
BESTAND GEBÄUDENUTZUNG KARTE 1.3

Laatzen-Mitte
wird top!
SP
BESTAND
FREIFLÄCHEN KARTE 1.4
LEGENDE
Wiese, Freiflächen
Brachflächen
Private Freifläche / Garten
SP Spielplatz
Sportflächen
Versiegelte Flächen
Parkplatz-, Stellplatzflächen
Wasserflächen
Fussweg
Vorh. Baum / -gruppe
Wald
0 10 20 50 100 m
Stand April 2006
STADT LAATZEN
STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN
L A A T Z E N - M I T T E
argeplan
Stadtplaner und Architekten
Lindener Marktplatz 2, 30449 Hannover
BESTAND FREIFLÄCHEN KARTE 1.4



Laatzen-Mitte wird top!

BESTAND

VERKEHR **KARTE 1.5**

LEGENDE

Verkehrsflächen

- Garagen
- Garagen offen I-II geschossig
- Garagen Tiefgeschoss
- Parkpaletten
- Parkplatz/ Stellplatz
- Stellplatz im Straßenraum

Verkehrsflächen

- Kreisstraße/ Verkehrsstraße
- Hauptverkehrsstraße
- Wohnsammelstraße/ Anliegerstraße
- Fußweg

Nahverkehr

- Buslinie
- Straßenbahnlinie
- (H) Haltestelle

0 10 20 50 100 m

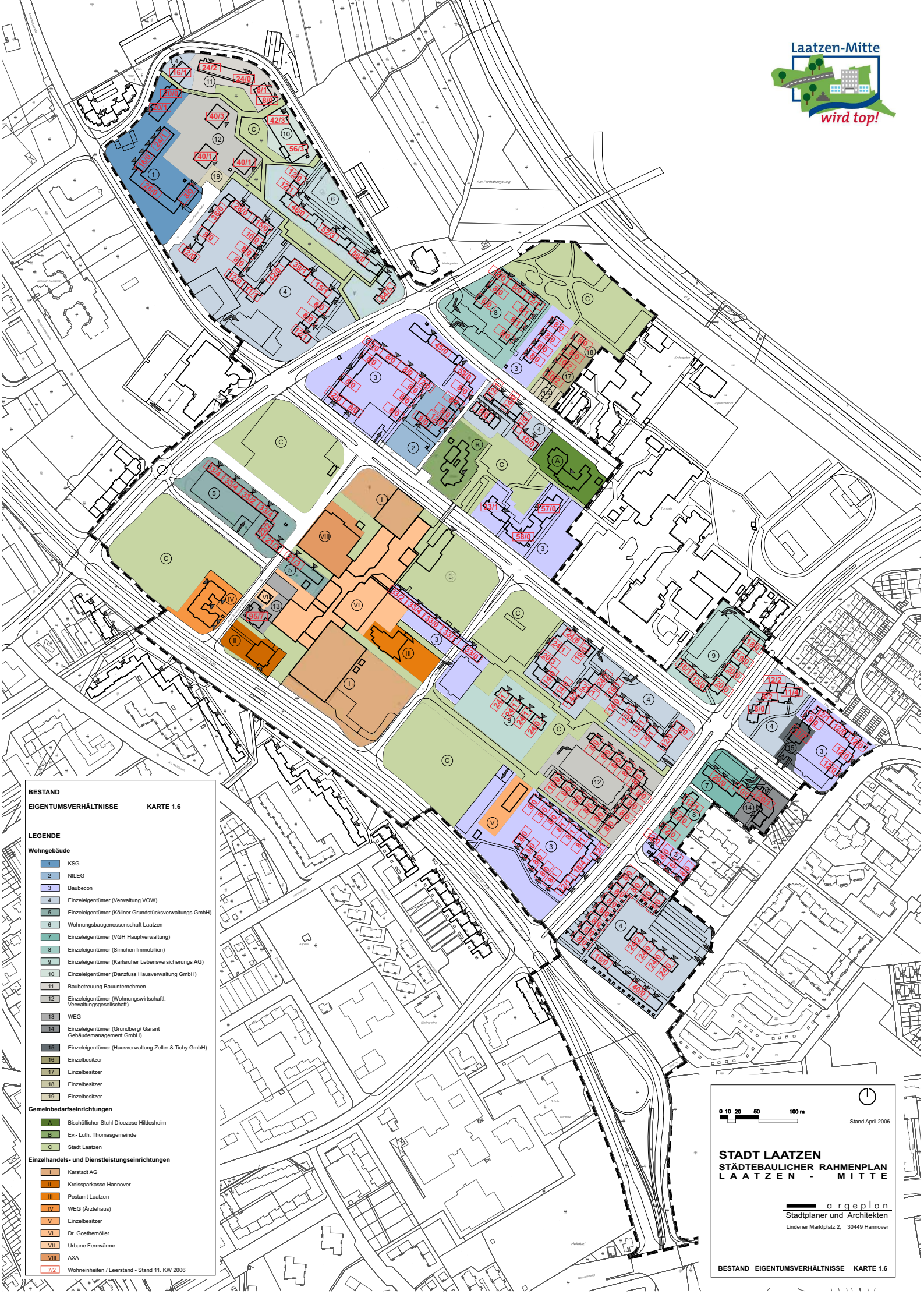
Stand April 2006

STADT LAATZEN

STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN LAATZEN - MITTE

argeplan
Stadtplaner und Architekten
Lindener Marktplatz 2, 30449 Hannover

BESTAND **VERKEHR** **KARTE 1.5**



BESTAND

EIGENTUMSVERHÄLTNISSE **KARTE 1.6**

LEGENDE

Wohngebäude

- 1 KSG
- 2 NILEG
- 3 Baubecon
- 4 Einzeleigentümer (Verwaltung VOW)
- 5 Einzeleigentümer (Kölner Grundstücksverwaltungs GmbH)
- 6 Wohnungsbaugenossenschaft Laatzen
- 7 Einzeleigentümer (VGH Hauptverwaltung)
- 8 Einzeleigentümer (Simchen Immobilien)
- 9 Einzeleigentümer (Karlsruher Lebensversicherungs AG)
- 10 Einzeleigentümer (Danzfuss Hausverwaltung GmbH)
- 11 Baubetreuung Bauunternehmen
- 12 Einzeleigentümer (Wohnungswirtschaftl. Verwaltungsgesellschaft)
- 13 WEG
- 14 Einzeleigentümer (Grundberg/ Garant Gebäudemanagement GmbH)
- 15 Einzeleigentümer (Hausverwaltung Zeller & Tichy GmbH)
- 16 Einzelbesitzer
- 17 Einzelbesitzer
- 18 Einzelbesitzer
- 19 Einzelbesitzer

Gemeinbedarfseinrichtungen

- A Bischöflicher Stuhl Dioezese Hildesheim
- B Ev.- Luth. Thomasgemeinde
- C Stadt Laatzen

Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen

- I Karstadt AG
- II Kreissparkasse Hannover
- III Postamt Laatzen
- IV WEG (Ärztehaus)
- V Einzelbesitzer
- VI Dr. Goethemöller
- VII Urbane Fernwärme
- VIII AXA

7/2 Wohneinheiten / Leerstand - Stand 11. KW 2006

0 10 20 50 100 m

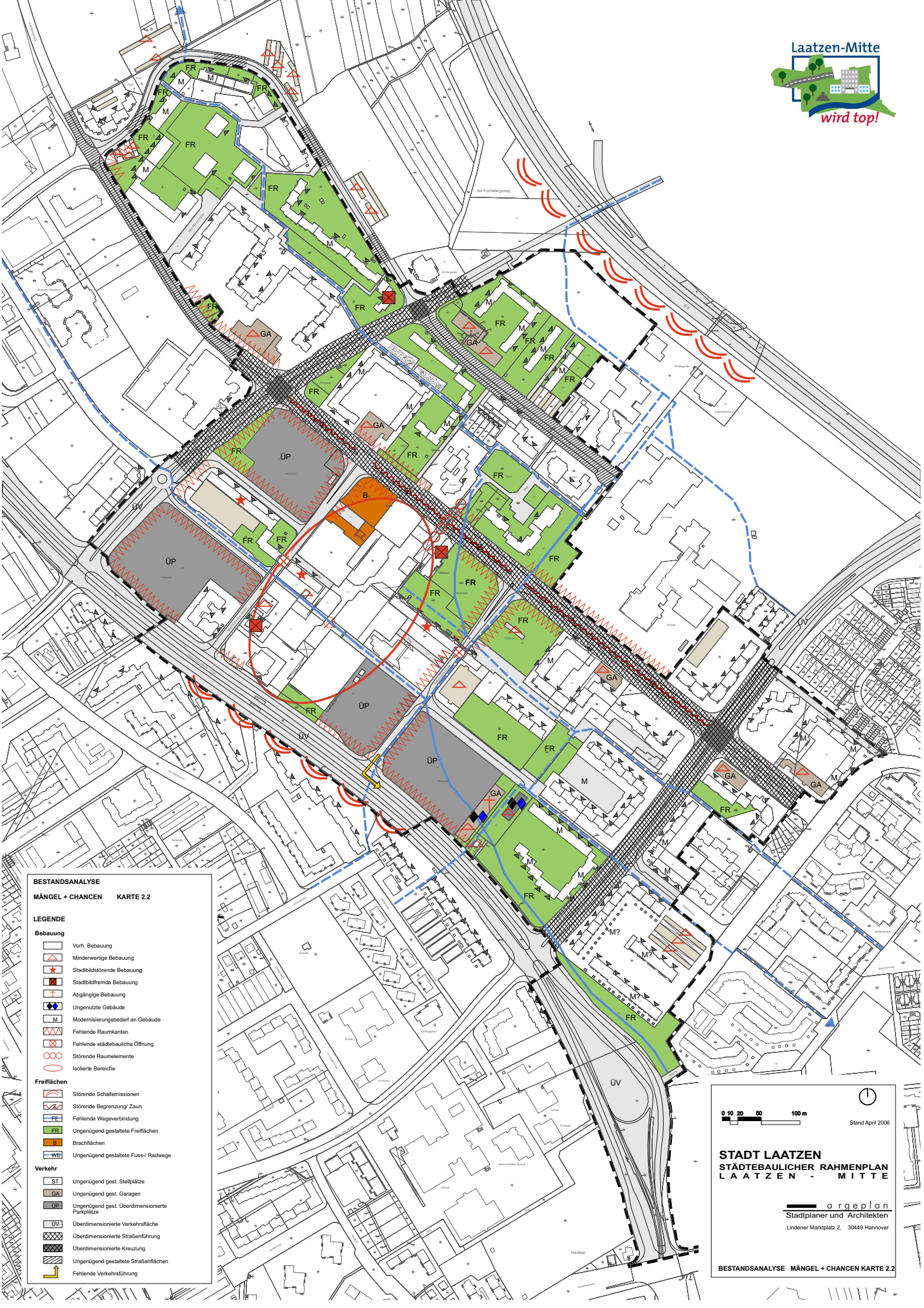
Stand April 2006

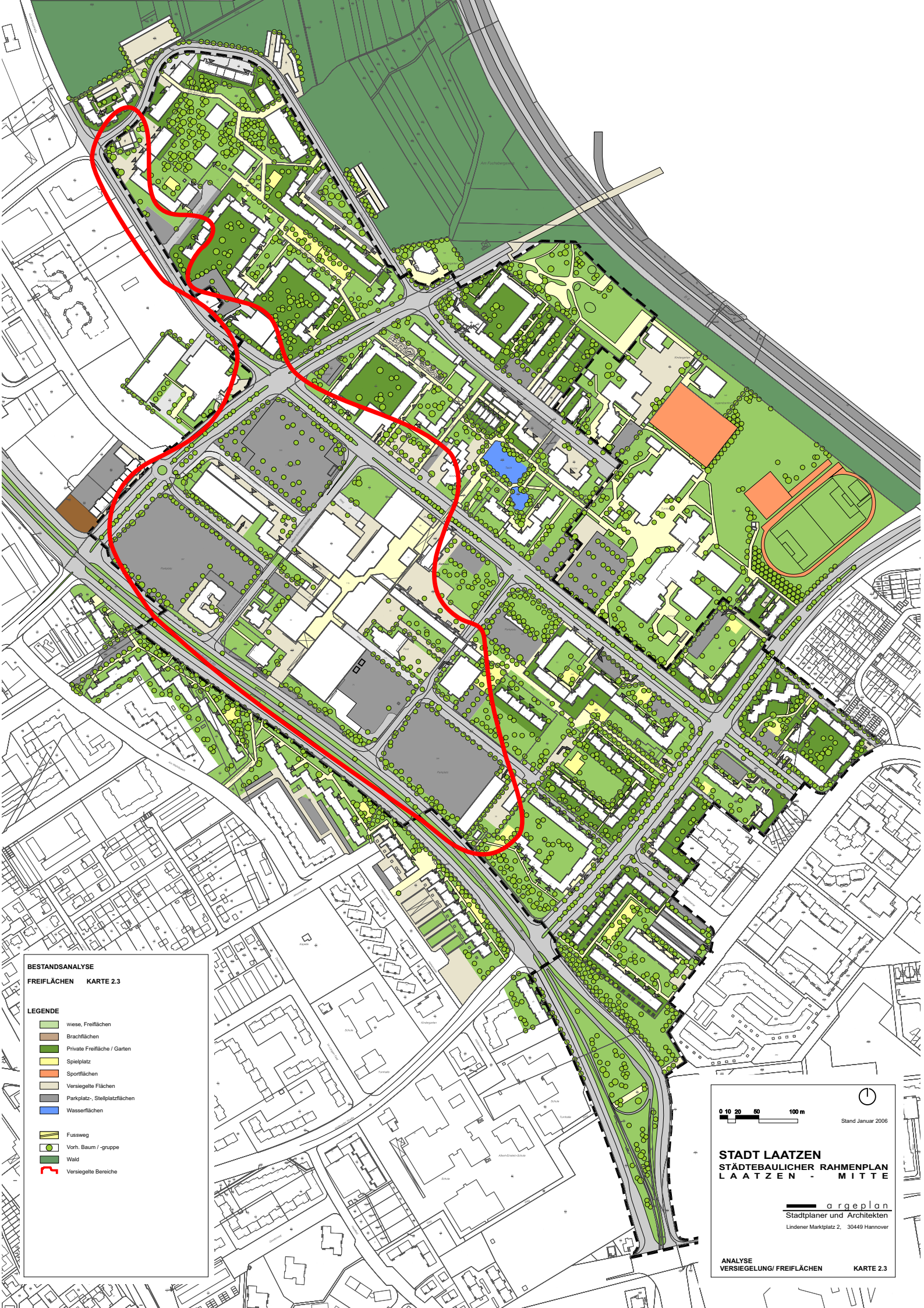
STADT LAATZEN

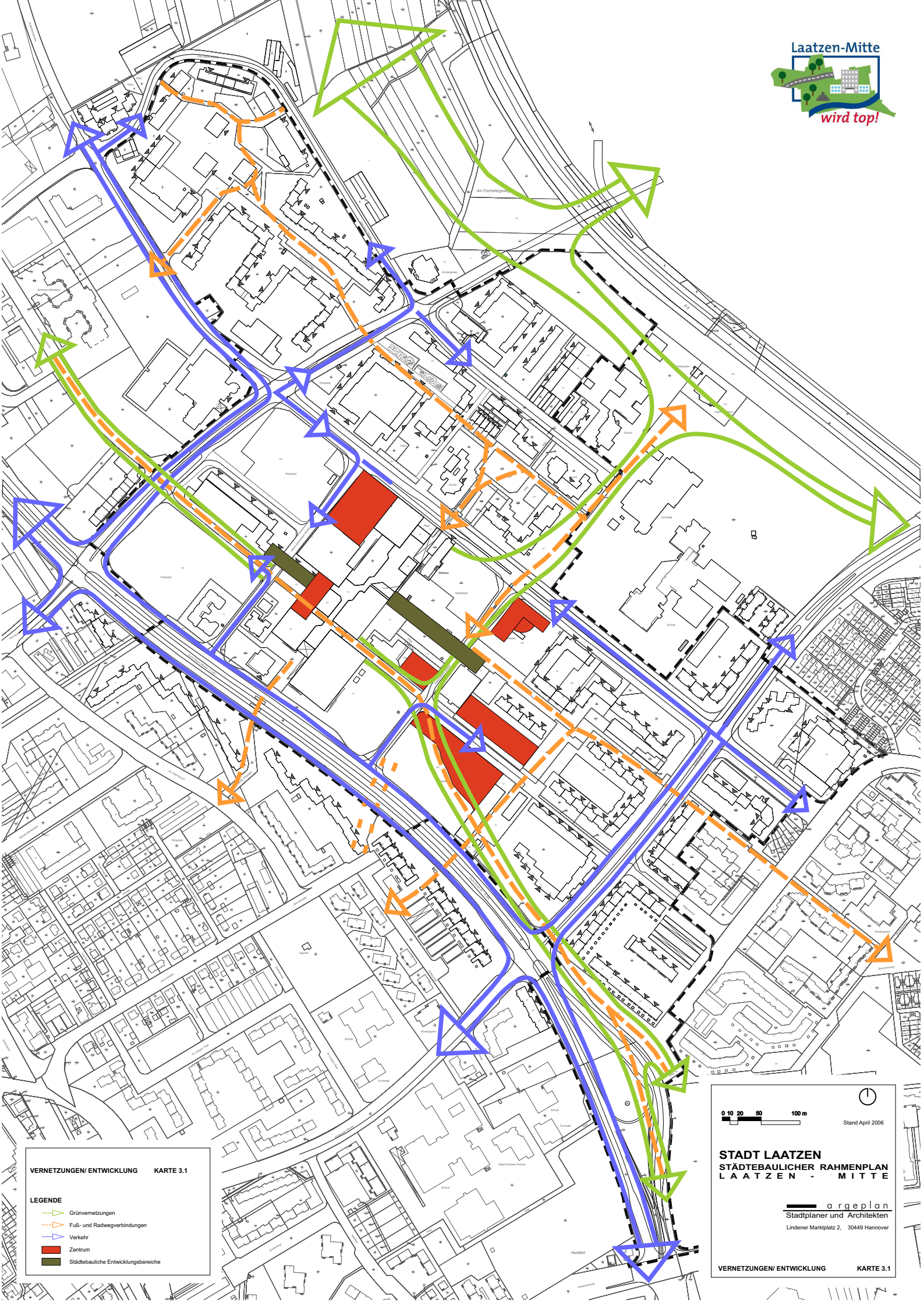
STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN LAATZEN - MITTE

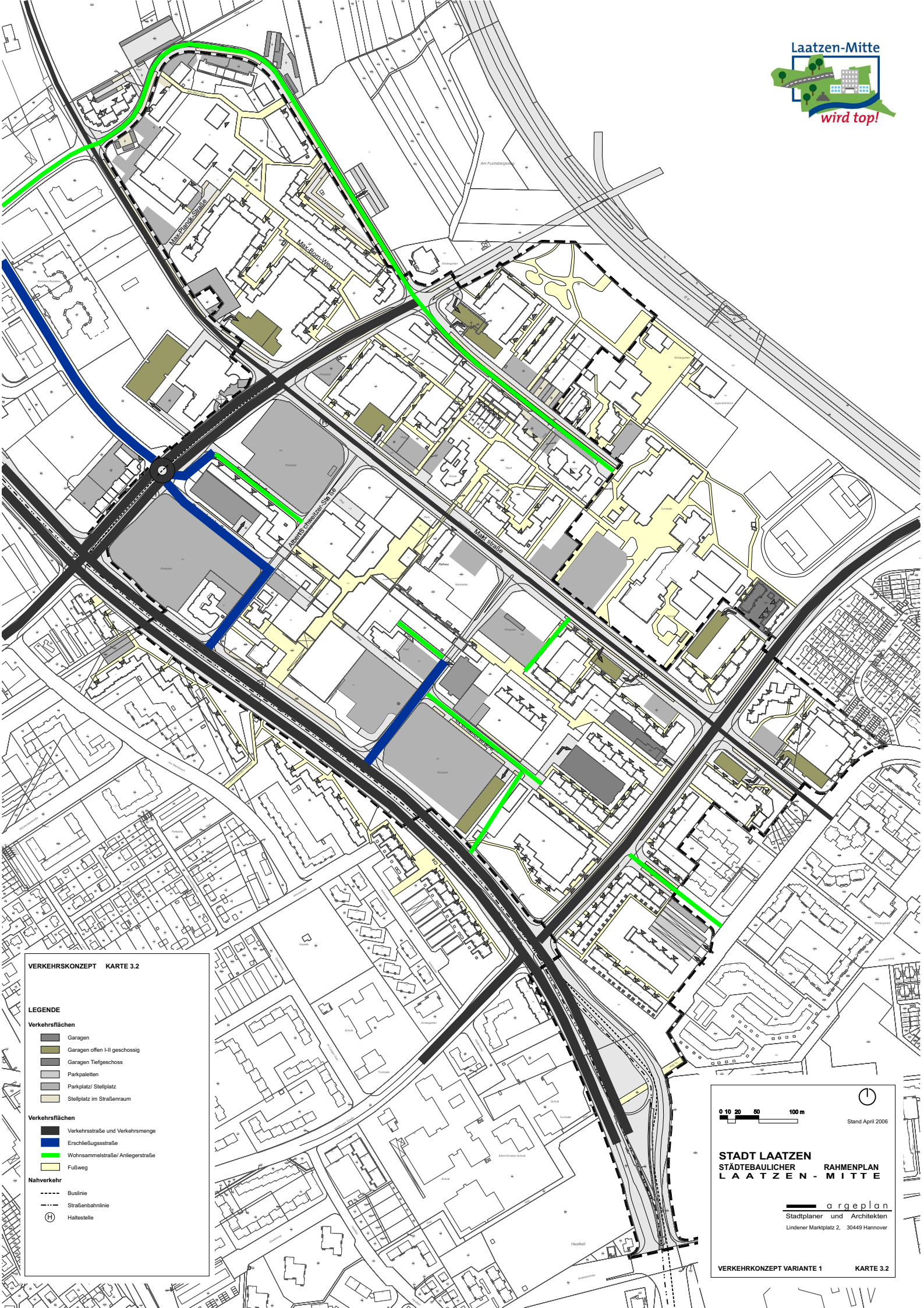
argeplan
Stadtplaner und Architekten
Lindener Marktplatz 2, 30449 Hannover

Laatzen-Mitte
wird top!
BESTANDSANALYSE
BINDUNGEN KARTE 2.1
LEGENDE
Raumkanten
Vorh. Bebauung
Geschlossene Raumkante
Raumkante mit anderen Elementen
Freiflächen
Vorhandene Bäume/ Gruppe
Öffentliche Grünfläche
SP Spielplatz
B Brachfläche
Verkehr
P Öffentlicher Parkplatz
ST Privater Stellplatz
GA Garagen
TG Tiefgaragen
Fussweg
Straßen
H Haltestellen
Sonstiges
Stadtplatz
0 10 20 50 100 m
Stand April 2006
STADT LAATZEN
STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN
LAATZEN - MITTE
argeplan
Stadtplaner und Architekten
Lindener Marktplatz 2, 30449 Hannover
BESTANDSANALYSE BINDUNGEN KARTE 2.1


Laatzen-Mitte
wird top!
BESTANDSANALYSE
MÄNGEL + CHANCEN KARTE 2.2
LEGENDE
Bebauung
Vorh. Bebauung
Minderwertige Bebauung
Stadtbildstörende Bebauung
Stadtbildfremde Bebauung
Abgängige Bebauung
Ungenutzte Gebäude
Modernisierungsbedarf an Gebäude
Fehlende Raumkanten
Fehlende städtebauliche Öffnung
Störende Raumelemente
Isolierte Bereiche
Freiflächen
Störende Schallemissionen
Störende Begrenzung/ Zaun
Fehlende Wegeverbindung
Ungenügend gestaltete Freiflächen
Brachflächen
Ungenügend gestaltete Fuss-/ Radwege
Verkehr
Ungenügend gest. Stellplätze
Ungenügend gest. Garagen
Ungenügend gest. Überdimensionierte Parkplätze
Überdimensionierte Verkehrsfläche
Überdimensionierte Straßenführung
Überdimensionierte Kreuzung
Ungenügend gestaltete Straßenflächen
Fehlende Verkehrsführung
0 10 20 50 100 m
Stand April 2006
STADT LAATZEN
STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN
LAATZEN - MITTE
argeplan
Stadtplaner und Architekten
Lindener Marktplatz 2, 30449 Hannover
BESTANDSANALYSE MÄNGEL + CHANCEN KARTE 2.2


BESTANDSANALYSE
FREIFLÄCHEN KARTE 2.3
LEGENDE
wiese, Freiflächen
Brachflächen
Private Freifläche / Garten
Spielplatz
Sportflächen
Versiegelte Flächen
Parkplatz-, Stellplatzflächen
Wasserflächen
Fussweg
Vorh. Baum / -gruppe
Wald
Versiegelte Bereiche
0 10 20 50 100 m
Stand Januar 2006
STADT LAATZEN
STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN
LAATZEN - MITTE
argeplan
Stadtplaner und Architekten
Lindener Marktplatz 2, 30449 Hannover
ANALYSE
VERSIEGELUNG/ FREIFLÄCHEN KARTE 2.3


Laatzen-Mitte
wird top!
VERNETZUNGEN/ ENTWICKLUNG KARTE 3.1
LEGENDE
Grünvernetzungen
Fuß- und Radwegverbindungen
Verkehr
Zentrum
Städtebauliche Entwicklungsbereiche
0 10 20 50 100 m
Stand April 2006
STADT LAATZEN
STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN
L A A T Z E N - M I T T E
argeplan
Stadtplaner und Architekten
Lindener Marktplatz 2, 30449 Hannover
VERNETZUNGEN/ ENTWICKLUNG KARTE 3.1



VERKEHRSKONZEPT KARTE 3.2

LEGENDE

Verkehrsflächen

- Garagen
- Garagen offen I-II geschossig
- Garagen Tiefgeschoss
- Parkpaletten
- Parkplatz/ Stellplatz
- Stellplatz im Straßenraum

Verkehrsflächen

- Verkehrsstraße und Verkehrsmenge
- Erschließugsstraße
- Wohnsammelstraße/ Anliegerstraße
- Fußweg

Nahverkehr

- Buslinie
- Straßenbahnlinie
- Ⓗ Haltestelle

0 10 20 50 100 m

Stand April 2006

STADT LAATZEN
STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN
L A A T Z E N - M I T T E

a r g e p l a n
Stadtplaner und Architekten
Lindener Marktplatz 2, 30449 Hannover

VERKEHRKONZEPT VARIANTE 1 KARTE 3.2

Laatzen-Mitte
wird top!
Otto-Hahn-Straße
Gruenbergerstraße
Max-Planck-Straße
Würzburger Straße
Flemingstraße
Dornierstraße
Albert-Schweitzer-Straße
Parkplatz Nord/Ost
Parkplatz Nord/West
Parkplatz Süd
PGA
SF
SP
Rah aus
Leine - Center
Erich- Kästner Schule
Merkurstraße
Robert-Koch-Straße
Fahrenkoefer-Straße
Erich-Panitz-Straße K260
Hüttenroder Straße
Hitzerskamp
Pestalozzistraße
0 10 20 50 100 m
Stand Mai 2006
STADT LAATZEN
STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN
LAATZEN - MITTE
argeplan
Stadtplaner und Architekten
Lindener Marktplatz 2, 30449 Hannover
GESTALTUNGSKONZEPT KARTE 3.3
GESTALTUNGSKONZEPT KARTE 3.3
LEGENDE
Bebauung
Vorh. Bebauung
Vorh. Bebauung im Sanierungsgebiet
Neue Bebauung empfohlen
Glasüberdachung
Zum Rückbau empfohlen
Freiflächen
Vorhandene Bäume/ Gruppe
Neue Bäume
Hecken Grundstücksbegrenzungen
Private Grünflächen
Wald/ dichter Baumbestand
Öffentliche Grünfläche
Spielplatz
Geplante Spielfläche
Sportflächen
Wasserflächen
Freiflächengestaltung
Neuanlage Pflasterflächen
Verkehr
Öffentlicher Parkplatz/ Grantfläche
Parkplatz
Garagen
Tiefgaragen/ begrünt
Vorhandene Fußwege
Neue geplante Fußwege
Kreuzungspunkte beruhigen

Aufwertung von öffentlichen Grün und Verkehrsflächen

Maßnahme		
1.1	Ausweisung Tempo 30	punktueller Umbau
1.2	Umgestaltung Markt Str.	Rückbau zur zweispurigen Sammelstraße mit Aufhebung des Mittelstreifen und einseitiger zum Zentrum gelegener Fuß/ Radwegallee und Stellplätzen
1.3	Umgestaltung Wülferoder Str.	Rückbau zur zweispurigen Sammelstraße mit Aufhebung des Mittelstreife- nund Umgestaltung der Straßenrandflächen
1.4	Umgestaltung Würzburger Str.	Rückbau zur zweispurigen Sammelstraße mit Aufhebung des Mittelstreife- nund Umgestaltung der Straßenrandflächen
1.5	Kreisel	Herstellung von Kreiseln zur Verkehrsdämpfung , Lenkung, Beruhigung, Verbesserung der Städtebaulichen Anbindung und Gestalt
1.6	Rückbau von Knotenpunkten	zur Verkehrsdämpfung, Lenkung, Beruhigung, Verbesserung der Städtebaulichen Anbindung und Gestalt
1.7	Rückbau Robert Koch Str.	zur Verkehrsdämpfung, Beruhigung, Verbesserung der Städtebaulichen Anbindung und Gestalt
1.8	Rückbau Albert Schweizer Str.	zur Beruhigung, Verbesserung der Städtebaulichen Anbindung und Gestalt
1.9	Rückbau Pettenkoferstr.	zur Beruhigung, Verbesserung der Städtebaulichen Anbindung und Gestalt
1.10	Umbau Domagkstr.	zur Beruhigung, Verbesserung der Städtebaulichen Anbindung und Gestalt
1.11	Umbau Flemingstr.	zur Beruhigung, Verbesserung der Städtebaulichen Anbindung und Gestalt
1.12	Bau Erschließung Panitz Str./ Pettenko-ferstr.	zur Verkehrsdämpfung , Lenkung,
1.13	Rückbau Pestalozzistr.	zur Beruhigung, Verbesserung der Städtebaulichen Anbindung und Gestalt
1.14	Rückbau Hilgerskamp	zur Beruhigung, Verbesserung der Städtebaulichen Anbindung und Gestalt
1.15	Durchstich Robert Koch/ Panitz Str.	zur Verkehrsdämpfung , Lenkung, Beruhigung
1.16	Ampelanlagen	zur Verkehrsdämpfung , Lenkung, Beruhigung,

Aufwertung von Straßen und Wegen

2.1	Hauptverkehrsstraßen	Veränderung der Fußwege, Begrünung
2.2	Marktplatz	Umgestaltung des Marktplatzes mit Wettbewerb zum Bürgerhaus und zur Platzgestaltung
2.3	Einzelmaßnahmen Begleitgrün	Punktuelle Begrünungen

Umgestaltung Fuß - und Radwege

3.1	Anlage von Fuß- und Radwegen	Fehlende Wegverbindungen werden für Fuß- Radverkehr angelegt
3.2	Umgestaltung bestehender Fuß- und Radwege	Gestalterische Neuanlage bestehender Wege zur besseren Verknüpfung und Anbindung
3.3	Umgestaltung und Anlage von Fahrradhäusern	
3.4	Weganbindungen Park der Sinne	Anlage einer Fußläufigen Verbindung zwischen Zentrum und dem Park der Sinne
3.5	Weganbindungen Südstadt	Verbesserung der Anbindung der südlichen und westlichen Stadtbereiche

Rückbau Verkehrsanlagen / Verbesserung ÖPNV

5.1	Rückbau/ Schließen Tunnel 1+2	Umgestaltung der Fußwegbereiche zur Querung der Erich Panitz Straße und Schließung der Unterführung
5.2	Rückbau Brücke	Rückbau der Brücke zum Leine Center und Umgestaltung des Fußläufigen Bereiches an der Marktstraße
5.3	Rückbau Übergang Marktplatz	Rückbau der öffentlichen Galerie an der Westseite des Marktplatzes

6.1	Umgestaltung Wartebereiche/ Haltestellen	Umgestaltung des Eingangsbereiches zum Leine Center unter Anbindung des Buswartebereiches
6.2	Umgestaltung von Stellflächen	Gestalterische Aufwertung bestehender Freiräume zur Einrichtung besserer Aufenthaltsqualitäten und Abgrenzungen privater Flächen
6.3	Umgestaltung von bestehenden Garagen	Gestalterische Maßnahmen zur Begrünung und Modernisierung bestehender Garagen

MASSNAHMENKONZEPT VERKEHR
KARTE 3.41

LEGENDE

Verkehr

- Öffentlicher Parkplatz/ Grantfläche
- Parkplatz
- PGA Garagen
- Tiefgaragen/ begrünt
- Vorhandene Fußwege
- Neue geplante Fußwege
- Kreuzungspunkte beruhigen
- Straßen

0 10 20 50 100 m

Stand Mai 2006

STADT LAATZEN
STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN
L A A T Z E N - M I T T E

argeplan
Stadtplaner und Architekten
Lindener Marktplatz 2, 30449 Hannover

MASSNAHMENKONZEPT VERKEHR KARTE 3.41

Freiflächenentwicklung

Maßnahme		
1.1	Umgestaltung Freiflächen	Gestalterische Aufwertung bestehender Freiräume zur Einrichtung besserer Aufenthaltsqualitäten und Abgrenzungen privater Flächen
1.2	Umgestaltung Grundstückseinfriedungen	Gestalterische Maßnahmen zur Abgrenzungen zwischen privaten und öffentlichen Räumen

Maßnahme		
4.1	Stadtgarten	Anlage eines Stadtgartens im Bereich der jetzigen Wendeschleife nach dem Rückbau der Stadtbahngleise
4.2	Spielplätze öffentlich	Anlage und Umgestaltung von Spielflächen
4.3	Pocket - Park	Anlage von kleinen Parkräumen mit besonderem Aufenthaltscharakter
4.4	Freilegung Kalsaune	Öffnung des Kalsaune- Graben und attraktive Gestaltung der Uferbereiche
4.5	Umgestaltung Teich	Umgestaltung der Uferbereiche des Teiches
4.6	Wohnumfeld Innenflächen Block 5/6	Wohnumfeldgestaltung im bereich der Blockinnenflächen

Bauliche Aufwertung

Maßnahme		
2.1	Modernisierungspilotprojekte z.B. Umbau, z.B. Altenwohnen	Aufzeigen von Beispielhaften zeitgemäßen Lösungen zur Aufwertung der Wohnbebauung
2.2	Modernisierungspilotprojekte Wohngrundrisse	Aufzeigen von Beispielhaften zeitgemäßen Lösungen zur Aufwertung der Wohnbebauung
2.3	Umbau Fassaden, Eingänge, Balkone, Grundrisse	Aufwertung der Wohnbebauung
3.1	Neubau Wohnen	Ergänzung der vorhandenen Baustruktur an städtebaulich verträglichen Stellen
3.2	Neubau Altenwohnen	Errichtung von Altenwohnungen im Zentrum
3.3	Neubau Gemischte Nutzungen	Errichtung einer neuen gemischten Baustruktur Geschäftsflächen , Dienstleistungen und Wohnen
4.1	Bürgerhaus	Planung und Bau eines Gebäudes am Marktplatz
4.2		unter Einbezeihung verschiedener Nutzungen
4.3	Leine Center	Umgestaltung der Eingangsbereiche und Öffnung einer Passage von Süd nach Nord in den Abendstunden
4.4	Parkgarage	Bau einer Parkpalette am Leine Center zur Verbesserung der Anbindung der Stellplätze zur Einkaufssituation und zum Ausgleich entfallener Stellflächen im Süden
5.1	Rückbau bestehender Garagen	Mögl. Rückbau bestehender Garagen
5.2	Rückbau	Mögl. Rückbau von Gebäuden die für die Umstrukturierung störend wirken
5.3	Rückbau Übergang Marktplatz	Sh. Karte 3.41