



# RAHMENPLAN GOSLAR-JÜRGENOHL



# RAHMENPLAN GOSLAR-JÜRGENOHL

## **Auftraggeberin:**

Stadt Goslar, Fachbereich Stadtplanung

Charley-Jacob-Straße 3

38640 Goslar

## **Verfasser\*innen:**

GRUPPE FREIRAUMPLANUNG, Freiraumplanung Ostermeyer + Partner mbB Landschaftsarchitekten

Landschaftsarchitektin bdlA Jessica Schütte

M.Sc. Ann Katrin Schönmann

plan-werkStadt, büro für stadtplanung & beratung

Dipl.-Ing. Heike Wohltmann

FORUM Karsten Hesse Matthes Partnerschaft

Dipl.-Ing. Felix Matthes

**Stand: 04.11.2020**



# INHALTSVERZEICHNIS

<b>1.</b>	<b>EINLEITUNG</b>	<b>5</b>
<b>2.</b>	<b>BESTANDSANALYSE</b>	<b>9</b>
2.1	Beteiligungen	10
2.2	Städtebauliches Profil	15
2.3	Soziales + Demographisches Profil	22
2.4	Bestandsanalyse	28
<b>3.</b>	<b>RAHMENPLAN</b>	<b>62</b>
3.1	Sanierungsziele + Umsetzungsideen	64
3.2	Rahmenpläne	68
<b>4.</b>	<b>INTEGRIERTES HANDLUNGSKONZEPT</b>	<b>95</b>
4.1	Lupenkorridore	96
4.2	Maßnahmenkatalog	114
4.3	Kosten- und Finanzierungsplan	148
<b>5.</b>	<b>AUSBLICK</b>	<b>153</b>

Anhang







# 1. EINLEITUNG



Goslars Stadtteil Jürgenohl ist seit 2017 Fördergebiet des Bund-Länder-Programms „Sozialer Zusammenhalt - Zusammenleben im Quartier gemeinsam gestalten“. Mit seinen 7.200 Einwohner\*innen und einer Fläche von rund 110 ha leben in Jürgenohl 81 unterschiedliche Nationalitäten in allen Altersgruppen miteinander und bestreiten ihren Lebensalltag mehr oder minder gemeinsam.

Der hier vorliegende Rahmenplan, der auf den Ergebnissen der Vorbereitenden Untersuchung (VU) aus 2016 aufbaut, skizziert eine Vision für eine attraktive, gerechte und grüne Zukunft des Stadtteils. Dabei werden insbesondere die Bebauungsstruktur, die Verkehrsflächen, der Freiraum und das soziale Miteinander analytisch betrachtet (s. Kap. 2), Defizite identifiziert und daraus Sanierungsziele und Umsetzungs-ideen abgeleitet. Sie werden in Rahmenplänen verortet (s. Kap. 3) und in ausgewählten Probeentwürfen - den Lupenkorridoren - detailliert. Im Ergebnis entsteht ein 32 konkrete Maßnahmen umfassender Katalog (s. Kap. 4), der dazu dient, Jürgenohl durch die kommenden Jahre in der Städtebauförderung zu begleiten und die Mittel gezielt und zugleich flexibel einzusetzen.

Grundlegend für die Entstehung dieses Rahmenplanes sind

- sein interdisziplinärer Ansatz, der sich u.a. in der Zusammensetzung des Bearbeitungsteams aus Stadtplanern und Landschaftsarchitekten zeigt,
- der Einsatz partizipativer Methoden, die umfassend Akteur\*innen in den Prozess einbinden,
- und nicht zuletzt der politische (Umsetzungs-)Wille.

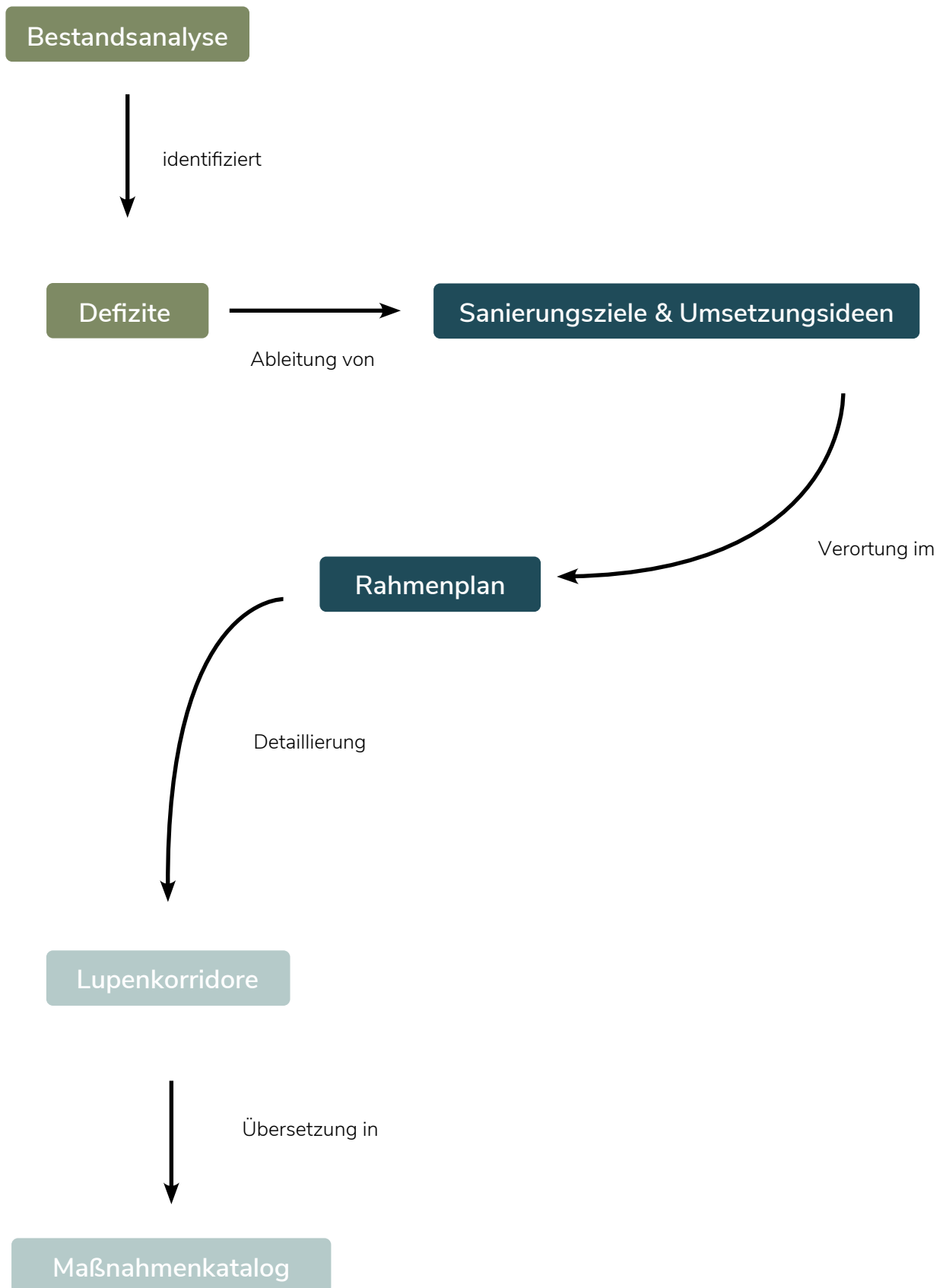


Abb. 1: Schematischer Aufbau des Rahmenplans



# 2. BESTANDSANALYSE

2.1 Beteiligungen

2.2 Städtebauliches Profil

2.3 Soziales + Demographischer Wandel

2.4 Bestandsanalyse



## 2.1 BETEILIGUNGEN

### BETEILIGUNGSFORMATE

Bei der Erarbeitung des Rahmenplans Jürgenohl wurde der Beteiligung und Information von Akteur\*innen und Bürger\*innen hohe Bedeutung beigemessen. Entsprechend wurde durch verschiedene Formate und zielgruppenspezifische Aktivitäten versucht, ein möglichst breites Spektrum Interessierter anzusprechen und in den Prozess einzubinden. Dazu gehörten Gespräche mit der Verwaltung, mit unterschiedlichen Zielgruppen (u.a. Wohnungswirtschaft, Vertreter\*innen des Jugendzentrums B6) oder z.B. die Vorstellung und Erörterung des Vorhabens in den öffentlichen Sitzungen des Sanierungsbeirates. Die bisher durchgeführten Module und ihre Ergebnisse werden im Folgenden kurz skizziert. Zusätzlich zu den Aktionen organisiert auch das Quartiersmanagement verschiedene Beteiligungsformate und bindet so alle Bürger\*innen Jürgenohls ein.

### AKTEURSGESPRÄCH WOHNUNGSWIRTSCHAFT

Beim Gespräch mit der Wohnungswirtschaft am 20. August 2019 - es waren Vertreter\*innen der Baugenossenschaft Wiederaufbau, der Wohnungsgesellschaften Goslar/Harz (GWG), der Stadt Goslar, des Sanierungsträgers, der Quartiersmanager und Vertreterinnen des Auftragnehmer-Teams zugegen – wurden folgende Themen erörtert:

- Abbau von Barrieren: Beide Wohnungsunternehmen sehen in dem Themenfeld wichtigen Handlungsbedarf, insbesondere da viele „Erdgeschoss“-Wohnungen im Hochparterre liegen. Selbst bei den (wenigen) Hochhäusern mit Aufzug ist dieser erst nach Überwindung einiger Treppen im Hochparterre erreichbar. Diesem Problem sind die Unternehmen bislang nur durch kleinere Maßnahmen nachgekommen, wie z.B. Rampen an wenigen Hauseingangsbereichen oder Handläufe zur einfacheren Erreichung der Hauseingänge. Dabei wären umfassendere Lösungen wie beispielsweise die barrierefreie/-arme Erschließung von Erdgeschosswohnungen über Rampenanlagen wünschenswert. Der Anbau von Fahrstühlen wird derzeit angesichts der damit verbundenen Kosten nicht in Betracht gezogen. Auch die Zugangswege zu den Gebäuden weisen vielfach Barrieren auf, die es zu beseitigen gilt. Zugleich weisen die Wohnungsunternehmen darauf hin, dass sich einige Erdgeschossbewohner\*innen über mangelnde Privatheit beklagen könnten, wenn Rampenanlagen geschaffen werden.
- Neben dem Abbau von Barrieren im Wohnungsbestand ist nach wie vor auch der Abbau von Barrieren im (halb-)öffentlichen Raum von zentraler Bedeutung: Zu hohe Bordsteine, fehlende gesicherte Überwege, Stufen und Treppen, zu steile Rampen oder rutschiges, abschüssiges Pflaster wurden als Hindernisse genannt.
- Die Aufenthaltsqualität der meisten Grün- und Freiflächen wird als unzureichend bewertet. Hier besteht ebenfalls Handlungsbedarf, bei dem zugleich auch die Nutzung der Flächen mit zu berücksichtigen ist. Ein Potenzial des Sanierungsgebietes sind die vielen Durchwegungen, Fuß- und Radwege, die in der Planung Berücksichtigung finden sollten. Aus dem Quartier sei der Wunsch nach einem Stadtpark entstanden.
- Fassadenbegrünungen sind nicht erwünscht. Ein Bedarf an weiteren Bäumen wird nicht gesehen, da in der Vergangenheit viele Bäume durch Sträucher ersetzt wurden. Ausnahme: Die Stadt pflanzt und pflegt die Bäume.
- Wünschenswert wären Projekte u.a. mit den Kleingärtner\*innen über den Verfügungsfonds.
- Hinsichtlich der sozialen Strukturen und in Bezug auf Treff- und Kommunikationsräume wird kein großer Bedarf im Quartier gesehen. Vorhandene Möblierungen wurden wegen Vandalismus vor einigen Jahren abgebaut. Wünschenswert wären Aktionen, die ein Miteinander von Eigenheimbesitzer\*innen und Mieter\*innen fördern würden.
- Ggf. wären Wohnungstauschbörsen hilfreich.
- Ein wichtiges Thema für die Bewohner\*innen des Quartiers sind Stellplätze – eine Reduzierung ist aus Sicht der Wohnungswirtschaft nicht vorstellbar, da

der Bedarf hoch ist. Allerdings wären ggf. alternative Unterbringungsmöglichkeiten (u.a. Quartiersgaragen) zu prüfen. Ein Mobilitätsmanagement hält die Wohnungswirtschaft für Jürgenohl nicht für erfolgversprechend.

- Die GWG denkt über Möglichkeiten der Dachbegrünungen sowie Begrünungen der Mülleinhausungen nach.

## VORSTELLUNG IM SANIERUNGSBEIRAT

Das Bearbeitungsteam war zudem am Dienstag, den 20. August 2019, zur 4. Sitzung des Sanierungsbeirates „Jürgenohl“ eingeladen, um sich dort vorzustellen und zum geplanten Arbeitsprozess zu berichten. Dabei wurde der beabsichtigte Ablauf zur Projektbearbeitung mit seinen unterschiedlichen Bausteinen und der vorgesehenen Zeitschiene erörtert sowie Ziele und Inhalte des Rahmenplans dargestellt (Vertiefung und Konkretisierung der Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchungen



Abb. 2: Akteursgespräch Wohnungswirtschaft

aus 2016; Darstellung beispielhafter Maßnahmen auf bestimmten Flächen bzw. für ausgewählte, „typische“ Herausforderungen, die als Blaupause auch für weitere Orte geeignet sind; keine Detailplanung für das gesamte Sanierungsgebiet). Es wurde vereinbart, zu geeigneten Zeitpunkten im Sanierungsbeirat über den Arbeitsfortschritt der Erarbeitung des Rahmenplans zu berichten.

### KICK-OFF MIT DER VERWALTUNG

Während einer verwaltungsinternen „Kick-off-Veranstaltung“ am Donnerstag, den 26. September 2019, wurden folgende Potenziale des Sanierungsgebietes in Jürgenohl herausgearbeitet:

- In städtebaulicher Hinsicht bietet Jürgenohl aufgrund seiner Vielfalt der Bestände Potenzial, das spannend ist und entsprechend inszeniert werden sollte.
- Ein großes Potenzial – besonders im Verhältnis zur Gesamtstadt – wird in der Flächenverfügbarkeit für Außenanlagen gesehen. Entsprechend wird das Wohnumfeld positiv bewertet, besonders wenn es gelingt, das vorhandene Grün aufzuwerten, die Ausstattung anzupassen und die regelmäßige Pflege zu gewährleisten.
- In sozialer Hinsicht ist Jürgenohl ein Ankommens-Stadtteil mit spannender, weil vielfältiger Bevölkerungsstruktur und Orten der Gemeinsamkeiten. Da zugleich eine sehr gute (Nah-)Versorgung im Sanierungsgebiet selbst und direkt angrenzend (Krankenhaus, Kirche, Arbeitsagentur, B6, Grundschule und KiTa) vorhanden ist, überwiegt die Einschätzung, dass der Stadtteil zu einem attraktiven Quartier entwickelt werden kann.

Dafür sind allerdings im Vorfeld einige Herausforderungen zu bewältigen:

- Dazu gehören beispielsweise der fehlende Wohlfühlcharakter im öffentlichen Raum (u.a. aufgrund der vielen parkenden Kfz), der „tostlose“ Eindruck (u.a. wirke Jürgenohl abends wie ausgestorben, weil Treffpunkte, Restaurants, Cafés usw. fehlen) und die Bebauungsstrukturen der Nachkriegsjahrzehnte gilt vielen - oft zu Unrecht - als monoton.
- Neben der Aufwertung der Gebäude sei auch lange nichts an den Außenanlagen gemacht worden. Sie

bedürfen einer Neugestaltung, da die Rasenöden (Abstandsgrün) sehr monoton und ungepflegt wirken und keine Anreize zum Verweilen, Aufenthalt oder für andere Nutzungen bieten.

- Gleiches gilt für viele Spielplätze. Hier ist ebenfalls „frischer Wind“ erforderlich, beispielsweise mittels zeitgemäßer Spielgeräte
- Zugleich wird die schwierige Parksituation hervorgehoben, für die man sich auch attraktivere Lösungen wünscht.
- Zudem wird Handlungsbedarf am Marktplatz gesehen.
- Angesichts dieser defizitären Situation findet wenig Leben auf der Straße statt und es kommt nicht zu einem gemeinschaftlichen Miteinander. Entsprechend wird eine hohe Fluktuation wahrgenommen, da Jürgenohl für einige Menschen kein Ort ist, an dem sie sich wohlfühlen und gerne wohnen möchten.
- Für die vielen Senioren gibt es zwar einige zielgruppenspezifische Infrastrukturangebote im Quartier, es gilt jedoch, den Bedarf für weitere relevante Angebote zu prüfen. Zugleich wird ein Mangel an barrierefreien und seniorengerechten Wohnungen gesehen, die erforderlich sind, um auch diese Gruppe zum Bleiben zu motivieren.
- Wünschenswert wäre auch, die Belange der hier stark vertretenen Gruppe der Migrant\*innen stärker in den Fokus zu rücken, um ihre Anforderungen an die Quartiersentwicklung besser berücksichtigen zu können.

### VOR-ORT-BEFRAGUNG UND BEOBACHTUNGEN AN DER KÖSLINER STRASSE

Am Morgen des 30. Oktober 2019 wurden vorm Schulbeginn Beobachtungen und ergänzende Befragungen an der Kösliner Straße durchgeführt. Ziel war es, die immer wieder von Akteuren als „gefährlich“ oder „chaotisch“ geschilderten Verkehrssituationen am Morgen im Bereich der Grundschule zu untersuchen. Die Beobachtungen starteten rund 30 Minuten vor Schulbeginn und dauerten bis rund 30 Minuten nach Schulbeginn an.

- Zu Beginn und zum Ende der Beobachtungszeit war die Situation sehr ruhig. Auffällig war jederzeit die Dominanz des ruhenden Verkehrs an den Straßenrändern.

- Etwa 15 bis 20 Minuten vor Schulbeginn erhöhte sich das Verkehrsaufkommen schlagartig stark: Viele Kinder kamen zu Fuß oder mit dem Fahrrad, vor allem aus Richtung Süden und Westen (durch die Karlsbader Straße) zur Schule. Gegenüber der Karlsbader Straße zweigt ein Fußweg ab, der zum Haupteingang der Schule für die Schüler\*innen führt.
- Fast genauso viele Kinder wurden von ihren Eltern im Auto gebracht und in der Regel ebenfalls in Höhe Karlsbader Straße herausgelassen.
- Die Kreuzung Kösliner Straße / Karlsbader Straße wurde somit schlagartig zum Schwerpunkt für unübersichtliche und teilweise gefährliche Situationen:
  - Die „Elterntaxis“ halten entweder am Straßenrand in der Kösliner Straße oder biegen in die Karlsbader Straße ein, um dort direkt zu wenden (um anschließend wieder über die Kösliner Straße wegfahren zu können).
  - Dabei blockieren sie für unterschiedlich lange Zeit den Straßenraum, sodass sich Rückstaus bilden. Andere Autos überholen dann die haltenden Fahrzeuge, um hinter dem Kreuzungsbereich anzuhalten.
  - Einige Eltern halten unmittelbar in der Einmündung der Karlsbader Straße, so dass der Bereich für andere Einbiegende kurz versperrt wird und sich der Verkehr aufstaut.
  - Die Straßeneinsicht für diejenigen Kinder, die von der Karlsbader Straße kommend die Kösliner Straße queren wollen, ist dadurch extrem eingeschränkt.
  - Erschwerend kommt hinzu, dass die Kösliner Straße an dieser Stelle eine langgezogene Kurve beschreibt und deshalb ohnehin schwer einsehbar ist.
  - Obgleich fast alle Kinder in diesem Kreuzungsbereich die Straße überqueren müssen, gibt es hier keinen Fußgängerüberweg. Teilweise lassen Autos den Kindern den Vorrang, teilweise jedoch auch nicht, insb. dann nicht, wenn sie gerade dabei sind, andere parkende Autos zu überholen. Dadurch kommt es zu gefährlichen Situationen, wenn das Verhalten des Anderen falsch eingeschätzt wird.
- Den Angaben eines Vaters zufolge, habe es früher einen Fußgängerüberweg an dieser Stelle geben, was deutlich sicherer für die Kinder gewesen sei.
- Eine angesprochene Mutter gab der „Bring-Situation“ morgens eine „glatte Sechse“. Die Situation mit den Eltern-Taxis sei sehr gefährlich und

unübersichtlich. Auf mehrere Anfragen nach einem Fußgängerüberweg an dieser Stelle habe sie keine Rückmeldung bekommen.

- Unmittelbar vor Schulbeginn entspannt sich die Situation so schnell, wie sie anfing.

Aus Beobachter-Sicht lassen sich die zuvor getätigten Aussagen bestätigen, wenngleich auch nur für ein recht kurzes Zeitfenster, in dem die Zustände allerdings ein unhaltbares Ausmaß annahmen.

### AKTEURSGESPRÄCH JUGENDZENTRUM B6

Ziel des Gesprächs mit Vertreter\*innen des Jugendzentrums B6 und der Stadtjugendpflege am Mittwoch, den 30. Oktober 2019, war es herauszufinden, ob es im Saniierungsgebiet Angebotsdefizite für Jugendliche, Mängel in der kinder- und jugendbezogenen Infrastruktur oder konkrete Ideen und Bedarfe gibt, die in die Rahmenplanung Eingang finden sollten.

- Die Angebote des B6 werden sehr gut angenommen – neben den Indoorangeboten kommen besonders auch die Sportmöglichkeiten draußen (Skateranlage und Fußball-Kleinfeld) sehr gut an.
- Auch die Möglichkeit Räume zu mieten, beispielsweise für private Feiern, wird gut genutzt. In dieser Hinsicht gibt es Angebotsdefizite in Jürgenohl, gerade auch für größere Familien.
- Schätzungsweise zwischen zwei Drittel und drei Viertel aller Kinder und Jugendlichen, die das B6 besuchen, kommen aus dem Stadtteil. Außer dem B6 gibt es mit dem SV Rammelsberg am Trebnitzer



Abb. 3: Impression Beteiligung



Platz und den beiden christlichen Kirchengemeinden (insbesondere der ev.-luth. St. Georg-Gemeinde) weitere starke Akteur\*innen in der Jugendarbeit.

- Außerhalb ihrer Einrichtung plädierten die Gesprächspartner für mehr Aufenthaltsorte für Jugendliche, an denen sie sich unter sich und „ungestört“ treffen können. Außerdem seien Wegeverbindungen (Grünzug, Dr.-Behrens-Weg und andere) dunkel, ungepflegt und wenig ansprechend für Kinder und Jugendliche.
- Zur Frage, wie Jugendliche oder Jugendarbeit im Stadtteil sichtbar gemacht werden könnten, hielten sich die Gesprächspartner eher bedeckt: Ideen wie z.B. ein „Pop-Up Jugendbüro“, ein Jugendcafé oder Proberäume für Bands zur Belebung des Stadtteils (beispielsweise am Marktplatz Danziger Straße oder am Kramerswinkler Markt, an dem sich viele Leerstände konzentrieren) werden zwar grundsätzlich gutgeheißen, eine Trägerschaft solcher „Außenstellen“ komme aber für das B6 kaum in Betracht.
- In Hinblick auf die Einrichtung selbst wird der Wunsch nach einem Beachvolleyballfeld, einem möglichen barrierefreien Umbau des B6 und nach mehr Aufmerksamkeit für die Einrichtung im öffentlichen Raum (z.B. durch Beschilderungen oder Info-Screens an öffentlichen Orten) geäußert.

## RESÜMEE

Vier Ziele wurden durch die Beteiligungsaktivitäten erreicht: Die Gutachter\*innen konnten sich der lokalen Expertise der Akteure vor Ort bedienen und sich „auf den Stand bringen“. Den Akteuren vor Ort wurde signalisiert, dass nun mit der Rahmenplanung der Sanierungsprozess insgesamt konkretisiert wird und Fahrt aufnimmt, zugleich konnten sie ihre Sicht der Dinge, eigene Ideen und Vorstellungen in den Prozess einspeisen. Die Zusammenarbeit über unterschiedliche Beteiligungsformate erfolgte zwar zielgerichtet, konnte aber dennoch das Gefühl gemeinschaftlichen Engagements für Jürgenohl stärken. Durch die zahlreichen (Beteiligungs-)Aktionen des Quartiermanagements (z.B. Wunschbaum) wird diese Gefühl immer weiter verstärkt.



Abb. 4: Marktplatz Jürgenohl

## 2.2 STÄDTEBAULICHES PROFIL

Für die Erarbeitung des Updates wurden in Ergänzung zu den umfassenden Ausführungen im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen (VU) von 2016 Recherchen zu den seither veränderten oder neuen Herausforderungen und Planungen durchgeführt, haben erneute Begehungen und Erhebungen im Stadtteil stattgefunden und sind aktuelle Daten und Materialien ausgewertet worden. Auch die Ergebnisse der unterschiedlichen Beteiligungs- und Informationsmodule (siehe separater Abschnitt) haben Eingang in das Update gefunden.

### UPDATE STÄDTEBAULICHES PROFIL

Während sich das städtebauliche Profil Jürgenohls gegenüber dem Zeitpunkt der Erstellung der VU nicht verändert hat, bringt die Öffnung und Entwicklung des direkt nördlich angrenzenden, ehemaligen militärischen Sperrgebietes „Fliegerhorst“ für den Stadtteil erhebliche Veränderungen: Hier entsteht ein neues, mischgenutztes Stadtquartier, geprägt durch Wohn- und Gewerbenutzungen sowie Nahversorgungsangebote, wodurch Jürgenohl nun nicht mehr den nördlichen Stadtrand bildet. Bisher stellt die Marienburger Straße die einzige Verbindung zwischen Jürgenohl und dem Fliegerhorst dar, die neue Nachbarschaft im Norden bietet aber Potenzial für viel mehr Vernetzungen und Verbindungen:

- Die schnellste Verbindung zum Fliegerhorst aus der historischen Altstadt verläuft über die westlich an Jürgenohl vorbeiführende Grauhöfer Landwehr, die nähräumliche Verbindung zu Jürgenohl erfolgt über die Marienburger Straße. Dieser Verbindung kommt besonders für den Fuß- und Radverkehr hohe Bedeutung zu, die es die nächsten Jahre auszubauen und zu stärken gilt. Zugleich ist eine einzige Verbindung für ein Zusammenwachsen von zwei Stadtquartieren nicht ausreichend. Weitere Verbindungswege, besonders für den Fuß- und Radverkehr, sind erforderlich, um Jürgenohl nach jahrelangem „Inseldasein“ (Begrenzung im Süden und Westen durch Straßen (B6 bzw. Grauhöfer Landwehr) und im Osten durch Grünschniesen) künftig besser in das gesamtstädtische Gefüge einzubinden.

- Hinsichtlich der Nutzungsstrukturen kommt der neuen Nachbarschaft ebenfalls zentrale Bedeutung zu: Im Fliegerhorst entsteht neuer, moderner Wohnraum, vielfach auch im höherpreisigen Segment als in Jürgenohl – bestenfalls kann sich diese Mischung gut miteinander ergänzen. Schwieriger wird es für den, ohnehin schon von Funktionsverlusten geprägten Marktplatz Jürgenohl. Die schwierige Situation im Einzelhandel, Gastronomie und ggf. auch für Dienstleistungen in Jürgenohl wird durch die neu entstehende Nachbarschaft mit ihren Angeboten nicht einfacher: Neue, große und moderne Nahversorgungs- und Supermärkte mit entsprechenden Folgeangeboten im Fliegerhorst sorgen für weniger Kundschaft auf dem Marktplatz Jürgenohl. Mit der Umgestaltung wird angestrebt, die verloren gegangene Attraktivität des Marktplatzes wiederherzustellen sowie Bewohner\*innen des Fliegerhorstes anzuziehen.
- Noch keine Aussagen können derzeit dazu getroffen werden, ob das mit der Entwicklung des Fliegerhorstes angestrebte Ziel der Ansiedlung wohnortnaher Arbeitsplätze erreicht werden kann und ob dies Auswirkungen für die Bewohner\*innen Jürgenohls hat.
- Durch die Öffnung des Fliegerhorstes ergeben sich Potenziale für Jürgenohl, da sich die Möglichkeit bietet, die dortigen Grün- und Freiflächen sowie Sportanlagen mit zu nutzen und sich entsprechend die Angebotsvielfalt im Nahraum erhöht.
- Auch wenn die Entwicklung des Fliegerhorstes noch am Anfang steht, ist es wichtig, sie und ihre möglichen Auswirkungen im Rahmen der Sanierung Jürgenohls stets im Blick zu haben.

### UPDATE NUTZUNGSSTRUKTUR

#### Wohnen

Nach wie vor ist Jürgenohl vorrangig durch Wohnnutzungen – überwiegend in Mehrfamilienhäusern, ergänzt um einige Reihenhausquartiere und einzelne freistehende Einfamilienhäuser – charakterisiert. Die Anzahl der Wohneinheiten ist nach Inaugenscheinnahme ähnlich

hoch wie 2016, auch wenn das ein oder andere Gebäude (u.a. an der Bromberger / Tilsiter Straße) seither abgebrochen wurde. Zukünftig sollte kein Abbruch ohne Ersatzbauneubau erfolgen. Und auch der Zustand der Gebäude hat sich kaum merklich verändert: Der Anlass des Entstehens Jürgenohls und das Baualter bedingen den überwiegend einfachen Standard der Gebäude was Ausstattung, Barrierefreiheit, Gebäudehülle, Zugänglichkeit, energetischer Zustand usw. betrifft.

Hinsichtlich der Eigentumsverteilung finden sich nach wie vor ein großer Teil der Reihen- und Einfamilienhausbebauung in privatem Einzeleigentum, während sich der weit überwiegende Teil der Mehrfamilienhausbestände in der Hand zweier Wohnungsunternehmen befindet: Der Baugenossenschaft Wiederaufbau eG und der GWG.

### Einzelhandel und Dienstleistungen

Mit Blick auf die Situation von Einzelhandel und Dienstleistungen im Quartier hat sich seit 2016 nicht viel verändert. Das aktuelle Bild vermittelt nicht den Eindruck, dass zwischenzeitlich Aktivitäten zur Aufwertung der Situation ergriffen wurden. Schaufenstergestaltung, Warenpräsentation, Ladeneinrichtung usw. einiger inhabergeführter Geschäfte lassen vielmehr auf fehlende Innovationskraft schließen. Leerstand ist hingegen nicht zu verzeichnen. Der zweimal wöchentlich stattfindende Wochenmarkt wird nach Auskunft der Besucher jedoch immer kleiner, dient jedoch nach wie vor (insbesondere für langjährige Bewohnerschaft) als Ort der sozialen Begegnung, der Kommunikation und des Austausches. Eine gestalterische sowie baulich-funktionale Neupositionierung des Marktplatzes in Jürgenohl muss ein wesentlicher Baustein der Sanierung sein – wobei dem Marktplatz möglichst Qualitäten zuzuweisen sind, die das neue Nahversorgungszentrum nicht bietet. Hierzu ist keine nähere Betrachtung notwendig, da parallel das Wettbewerbsverfahren läuft.

Der Marktplatz Kramerswinkel vermittelt gegenüber 2016 einen noch weniger attraktiven und nachgefragten Eindruck – bedingt durch die leerstehenden Ladenzeilen, die im Spätherbst 2019 geschlossene Gastronomie auf dem Platz sowie dessen vernachlässigtem Erscheinungsbild. Für diesen Raum sollten im Weiteren Ideen für eine baulich-funktionale Neuausrichtung und deren gestalterische Umsetzung entwickelt werden.

### Öffentliche Einrichtungen / Einrichtungen für den Gemeinbedarf

Die Ausstattung mit Angeboten öffentlicher Einrichtungen bzw. Einrichtungen für den Gemeinbedarf hat sich in den vergangenen Jahren nur geringfügig verändert: In den ehemaligen Räumen der Sparkasse am Marktplatz Jürgenohl (Danziger Straße 53), in denen zwischenzeitlich das Eis-Cafe San Marco angesiedelt war, ist Ende März 2019 das Stadtteilbüro eingezogen. Dort können seither zweimal wöchentlich, sowie nach Absprache, Informationen zum Sanierungsprozess ausgetauscht werden. Wie bereits 2016 formulieren auch 2020 einige Akteur\*innen und soziale Träger sowie Bewohner\*innen einen erheblichen Raumbedarf für den Gemeinbedarf – nicht zuletzt durch die vielen Geflüchteten und Zugewanderten, die seither nach Jürgenohl gekommen sind (vgl. nachfolgendes Kapitel), reichen die vorhandenen Angebote bei weitem nicht mehr aus und es fehlt Raum zur Begegnung, für Veranstaltungen und gemeinsame Aktivitäten. Diesem Defizit soll durch die Einrichtung einer neuen Gemeinbedarfseinrichtung auf dem Grundstück der Grundschule an der Kösliner Straße im Rahmen des Programmbereichs „Investitionspakt Soziale Integration im Quartier“ entgegen gewirkt werden. Seit Mai 2020 rückt das geplante Kultur- und Bildungszentrum für Jürgenohl in greifbare Nähe, da die Stadt aus dem Förderprogramm „Investitionspakt Soziale Integration im Quartier“ eine Förderung in Höhe von 1.346.000 Euro zur Realisierung des Vorhabens erhalten wird.

### UPDATE VERKEHRSSTRUKTUR

Jenseits der Anbindung des Fliegerhorstes über die nach Norden geöffnete Marienburger Straße haben sich bei der Verkehrsstruktur kaum Veränderungen ergeben.

- Entlang der Kösliner Straße finden sich zahlreiche soziale Infrastruktureinrichtungen: Die Niederlassung der Agentur für Arbeit, die Grundschule, der Kindergarten sowie die DRK-Station und das Krankenhaus. In den Stoßzeiten ist die Straße nach wie vor stark überlastet. Viele nutzen die Kösliner Straße als Durchgangsstraße vom und zum Krankenhaus (trotz alternativer Zufahrtsmöglichkeiten über die Lilienthalstraße). Besucher\*innen der Einrichtungen parken ihre Fahrzeuge entlang der Kösliner Straße



kostenlos, da hier keine Parkraumbewirtschaftung erfolgt. Im Gegensatz zu den zwar nahen, aber kostenpflichtigen Parkplätzen am Krankenhaus oder am Kramerswinkler Markt. „Elterntaxis“ zur Schule und zum Kindergarten verschlimmern die Situation morgens und mittags massiv (s. S. 13). Aus verkehrlichen Sicherheitsaspekten – insbesondere auch aus Sicht der Schulwegsicherung – ist dieser Zustand an der Kösliner Straße dringend zu verbessern, zumal sich diese Situation durch die Ansiedlung einer neuen Gemeinbedarfseinrichtung (s.o.) weiter zuspitzen wird. Im Fokus entsprechender Maßnahmen muss die Entschärfung des Gefahrenschwerpunktes in Höhe des zum Haupteingang der Schule führenden Fußweges gegenüber der Einmündung der Karlsbader Straße liegen.

- Es besteht der Eindruck, als sei der Parkdruck in vielen (besonders Anlieger-)Straßen noch höher geworden. In der Folge weisen die Straßen keine Aufenthaltsqualitäten mehr auf. Hier gilt es, exemplarisch Lösungen zu entwickeln, die die städtebaulichen, verkehrlichen und freiraumplanerischen Qualitäten des Stadtteils wieder stärker erkennbar machen - und zugleich einen Beitrag zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs leisten.
- Nach wie vor besticht Jürgenohl durch das dichte Wegenetz und vielfältige Verbindungen besonders für den Fuß- und Radverkehr – auch wenn sie zunehmend „in die Jahre gekommen“ sind und einer gestalterischen und funktionalen Erneuerung bedürfen.
- Gegenüber 2016 sind in Jürgenohl kaum Barrieren abgebaut worden, auch in diesem Aufgabenfeld besteht nach wie vor großer Handlungsbedarf.

## UPDATE FREI- UND GRÜNFLÄCHEN

Gegenüber der Erarbeitung der VU 2016 wirkt sich für das Themenfeld Grün- und Freiflächen die Öffnung des Fliegerhorstes ebenfalls erheblich aus, da die Grün-, Frei- und Sportflächen mitgenutzt werden können. Darüber hinaus haben sich im Verlauf der vergangenen vier Jahre kaum Veränderungen ergeben und der Handlungsbedarf ist nach wie vor hoch. Dieser besteht vor allem beim Dr.-Behrens-Weg mit seinen unterschiedlichen Bereichen, der Gestaltung der beiden Marktplätze



Abb. 5: Arcachon-Brücke

und der vielen weiteren kleinen Plätze (u.a. Trebnitzer Platz) sowie der für Jürgenohl typischen ungestalteten Abstandsrundflächen zwischen den Wohnblöcken. Außerdem ist das verwahrloste wirkende Wäldchen zur Grauhöfer Landwehr in diesem Kontext zu nennen.

## UPDATE INFRASTRUKTURAUSSTATTUNG UND AKTEURSNETZWERKE

Nach wie vor verfügt Jürgenohl über eine sehr gute und vielseitige Ausstattung mit öffentlichen und privaten Einrichtungen der sozialen Infrastruktur. Sowohl 2016 als auch 2020 wurde konstatiert, dass - bedingt durch die Zuwanderungen der letzten Jahre - die Nachfrage und der Druck auf die Einrichtungen steigen und die Angebote der ständigen Nachfrage nicht mehr in ausreichendem Maße gerecht werden. Bedarf besteht vor allem bei Raumangeboten im Quartier (u.a. für Treffpunkte,





Abb. 6: Stadtteilbüro Jürgenohl

Kinderbetreuung). Die Bewerbung der Stadt um Fördergelder für ein Gemeinschaftszentrum angrenzend an die Grundschule ist ein wichtiger Baustein zur Beseitigung der Defizite.

Für Jugendliche stellt das Jugendzentrum B6 einen stark frequentierten Anlaufpunkt mit einem vielseitigen Angebot dar (s.o.). Zudem ist es eine wichtige Begegnungsstätte für den Austausch und die Integration insbesondere jugendlicher Migrant\*innen.

Eine weitere Veränderung gegenüber der Situation in 2016 ist die Einrichtung eines Quartiersmanagements für Jürgenohl, das den Sanierungsprozess begleitet und unterstützt und mit dem Stadtteilbüro (Danziger Straße 53) am Marktplatz erste Anlauf- und Kontaktstelle für Akteur\*innen und Anwohner\*innen ist.

Das Beratungsbüro „LebensRaum“ in der Danziger Straße 53, wird weiterhin gemeinsam von GWG, Wiederaufbau und Der Paritätischen betrieben. Dort werden Beratungen der Bewohner\*innen durchgeführt. Die Räumlichkeiten werden zudem von unterschiedlichen Freizeitgruppen als Treffpunkt genutzt. Die „Außenstelle“

vom LebensRaum, im Nachbarschaftshaus in der Kneippstraße 14, wird ebenfalls durch die drei Partner betrieben. Auch hier finden Beratungen statt und Freizeitgruppen nutzen den Ort als Treffpunkt.

Fast ausnahmslos haben die Akteur\*innen und Institutionen im Quartier großes Interesse und zeigen große Mitwirkungsbereitschaft am Prozess der städtebaulich-sozialen, integrierten Stadtteilentwicklung u.a. durch die Mitwirkung im Sanierungsbeirat. Wünschenswert wären allerdings jenseits dieses Gremiums eine weitere Vernetzung der lokalen Akteur\*innen und eine Plattform für deren weitere Vernetzung und Kooperation. Möglicherweise ließe sich dabei anknüpfen an das Mitte 2015 entstandene Netzwerk „Auf geht's Jürgenohl!“, in das sich viele Akteur\*innen einbrachten und dass das öffentlich-private Engagement für einen integrierten Stadtteilentwicklungsprozess in Jürgenohl unterstrich.

## UPDATE BAULEITPLANUNG

### Flächennutzungsplan (FNP)

Der Flächennutzungsplan in den Grenzen des Stadtgebietes bis 31.12.2013 wurde am 20.03.2017 neu bekannt gemacht und ist seither rechtswirksam. Wesentliche und für das Sanierungsgebiet relevante Bedeutung kommt der 98. (2016) und 99. (2017) Änderung zu, die sich mit der Öffnung und Weiterentwicklung des Fliegerhorstes befassen und entsprechende Planungsgrundlagen schaffen.

Während das Sanierungsgebiet Jürgenohl weitgehend als Wohnbaufläche ausgewiesen ist, ergänzt um Flächen oder Baugrundstücke für den Gemeinbedarf sowie eine gemischte Baufläche im nördlichen Bereich an der Troppauer Straße, setzt der FNP für das Gebiet des Fliegerhorstes zwei große gewerbliche Bauflächen – getrennt durch gemischte Bauflächen – fest. Im südlichen Bereich des Fliegerhorstes, direkt angrenzend an Jürgenohl, ist eine Sonderbaufläche mit der Zweckbestimmung Nahversorgungszentrum ausgewiesen.

### Bebauungsplan

Neu und mit Relevanz für das Sanierungsgebiet Jürgenohl ist – wie oben schon skizziert – die Öffnung im Norden des Stadtteils und die Entwicklung des Fliegerhorstes. Am 31.01.2020 ist die 1. Änderung des B-Plans 172 (BP 172.1) inkraftgetreten. Ihr Geltungsbereich umfasst den Geltungsbereich des B-Plans 172 abzüglich des Alten Sportplatzes im Südwesten und ist in einen westlichen (vgl. Abb. 7) und einen östlichen Teil (vgl. Abb. 8) gegliedert. Die einzige inhaltliche Änderung betrifft die Mischgebiete. Hier wurden in einigen Gebieten auch eine alleinige Wohnnutzung ohne Mischung zugelassen. Das gesamte Gebiet ist markiert als Fläche, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind.

Für die baulichen Anlagen beinhaltet der Bebauungsplan eine örtliche Bauvorschrift zu deren Gestaltung.

## RESÜMEE

Gegenüber den Vorbereitenden Untersuchungen hat sich mit der Öffnung und Entwicklung des Fliegerhorstes für die städtebauliche Situation in Jürgenohl eine erhebliche Veränderung vollzogen. Durch die Öffnung des neuen Wohnquartiers kommen Jürgenohl neue Funktionen im städtischen Gefüge zu. Neben einer Aufwertung Jürgenohls bedarf es daher auch neuer Verknüpfungen und es gilt, sich dem neuen „Wettbewerb“ u.a. für Versorgung, Einzelhandel und Dienstleistungen für das Quartier zu stellen und sich entsprechend neu zu positionieren.

Nach wie vor mangelt es in Jürgenohl an Treffpunkten und Begegnungsräumen. Durch die projektierte Einrichtung eines Quartierszentrums angrenzend an die Grundschule wird dieser Bedarf allerdings in den nächsten Jahren gedeckt werden.

Dagegen bedarf die Vernetzung von Bevölkerung und Akteur\*innen – ähnlich wie in der VU beschrieben – noch einer Intensivierung: Zwar wurde für die Zeit der Sanierung ein Quartiersmanagement und ein Sanierungsbeirat eingerichtet, ein ergänzendes (Akteurs)Netzwerk konnte sich allerdings bislang noch nicht etablieren.



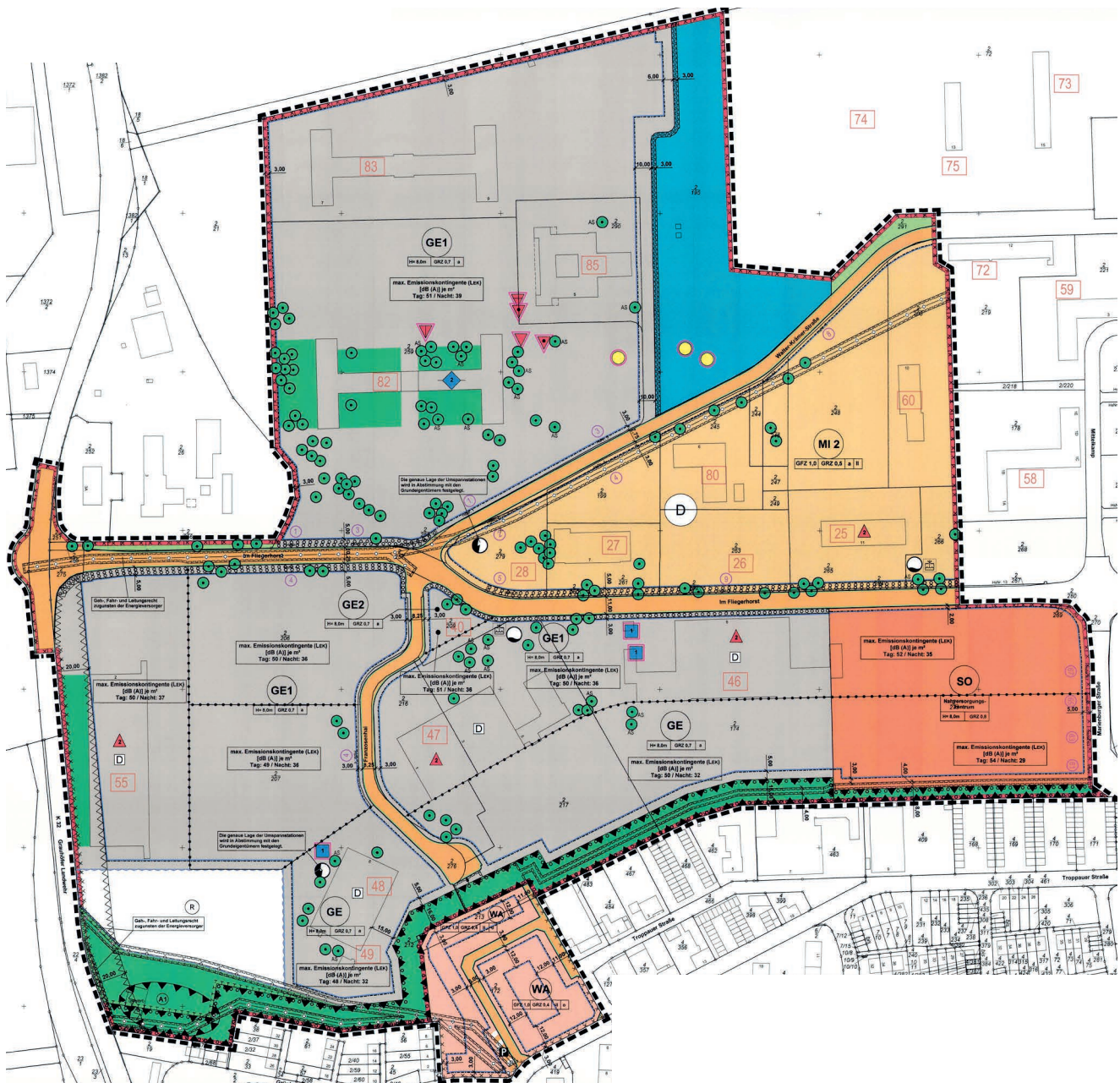


Abb. 7: Bebauungsplan 172, Blatt 1

Von West nach Ost weist der B-Plan 172 – Blatt 1 Gewerbegebiete aus, die u.a. max. Emissionskontingente für Lärmemissionen festlegen. Prägend ist zudem das ausgewiesene Mischgebiet im Herzen des Fliegerhorstes. Im südlichen Bereich, angrenzend an die Troppauer Straße, ist im Westen ein Allgemeines Wohngebiet ausgewiesen, das über die Troppauer und die Waldenburger Straße im Sanierungsgebiet erschlossen wird – aber keine Anbindung an das neue Quartier Fliegerhorst hat. Direkt östlich der Marienburger Straße im Süden des B-Plan-Gebietes ist ein Sondergebiet:

Nahversorgungszentrum ausgewiesen.

Planungsrechtlich abgegrenzt wird das Gebiet des Fliegerhorstes – mit Ausnahme des allgemeinen Wohngebietes, das Jürgenohl zugeordnet wird – durch einen Streifen Wald mit dem Hinweis, dass die Fläche Nutzungsbeschränkungen unterliegt bzw. für Maßnahmen zu Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes genutzt wird.





Abb. 8: Bebauungsplan 172, Blatt 2

Im östlichen Bereich (Blatt 2) sind die Allgemeinen Wohngebiete von Mischgebieten umgeben, die wiederum im östlichen Bereich weitgehend durch Gewerbegebiete (Ausnahme: ein kleineres Mischgebiet) begrenzt werden. Besonders der nordöstliche Rand des B-Plan-Gebietes ist als Fläche für Wald ausgewiesen.



## 2.3 SOZIALES + DEMOGRAPHISCHER WANDEL

In der Vorbereitenden Untersuchung für Jürgenohl sind die Besonderheiten der Bevölkerungs- und Sozialstruktur (Datenstand 12/2015) ausführlich herausgearbeitet worden. In diesem Update werden für das jetzt als Sanierungsgebiet ausgewiesene Areal einige der besonders auffälligen Aspekte mit aktualisiertem Datenstand (2018, teils auch 2019) erneut schlaglichtartig betrachtet.

### Grunddaten des Sanierungsgebiets

Fläche: 109,5 ha  
 Einwohner: 7.213  
 darunter 1.685 mit ausländischer oder doppelter Staatsbürgerschaft

### JÜRGENOHL WÄCHST!

Gegen den leicht rückläufigen Trend der Stadt insgesamt ist die **Einwohnerzahl im Sanierungsgebiet Jürgenohl zuletzt angestiegen**. Mit dem Anstieg hat sich auch ein weiterer Wandel der Einwohnerstrukturen vollzogen, denn viele Neubürger\*innen sind im Zuge der internationalen Wanderungsströme der letzten Jahre nach Jürgenohl gekommen.

- Zwischen 2015 und 2018 hat Jürgenohl fast 5% an Einwohner\*innen hinzugewonnen. Ende 2018 lebten im Sanierungsgebiet 7.213 Personen.
- Der Anstieg war nicht überall gleich stark. Besonders viel Wachstum gab es zuletzt in einem zentralen Bereich zwischen den Straßenzügen Kösliner und Marienburger Straße.

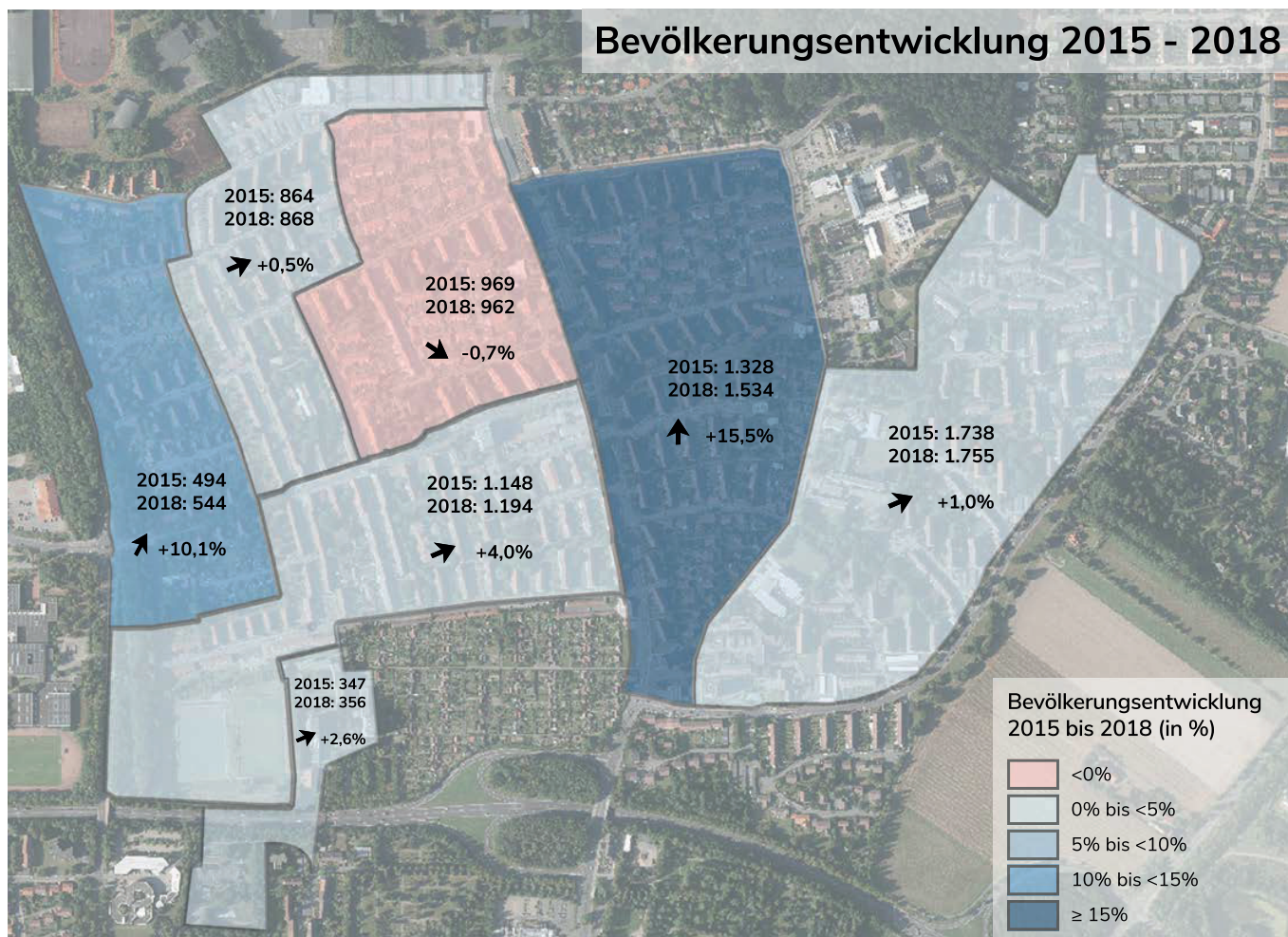


Abb. 9: Bevölkerungsentwicklung 2015-2018

## JÜRGENOHL IST INTERNATIONAL!

Jürgenohl übernimmt **vielfältige Aufgaben eines Ankommensstadtteils** und ist durch die starke Zuwanderung in den letzten Jahren (s.o.) noch internationaler geworden. Ohnehin ist der Stadtteil schon lange ein **bevorzugter Wohnstandort** von Personen mit **Migrationshintergrund** (hier: ausländische Staatsbürger\*innen bzw. Personen mit doppelter Staatsbürgerschaft). Die Anteile der bedeutendsten Nationalitäten haben sich infolge der jüngsten Entwicklungen verschoben.

- Der Anteil der Bewohner\*innen mit Migrationshintergrund lag Ende 2018 bei 23%, und damit um die Hälfte höher als in Goslar insgesamt (15%).
- Seit 2015 ist diese Bevölkerungsgruppe im Sanierungsgebiet Jürgenohl nochmals um etwa 40% gewachsen.
- Besonders stark zugenommen hat die Zahl der Menschen aus Syrien. Sie hat sich seit Ende 2015 vervierfacht und ist inzwischen die zweitgrößte ausländische Nationalität in Jürgenohl.
- Personen mit polnischen Wurzeln sind aber seit Jahren unverändert die größte Migrantengruppe.

## Anzahl ausländischer Staatsangehöriger im Sanierungsgebiet nach Nationalitäten (inkl. doppelte Staatsangehörigkeit) 2018 (2015)

[insg. 81 Nationalitäten bzw. doppelte Staatsbürgerschaften]

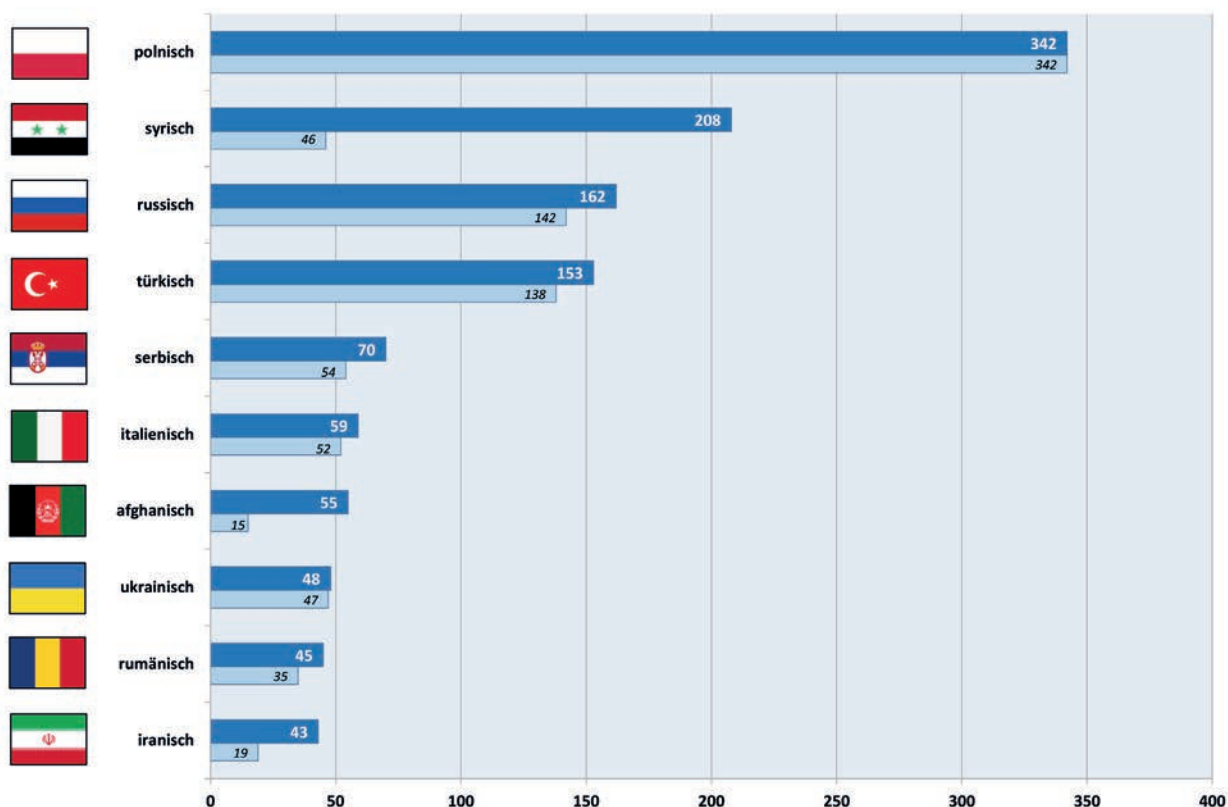
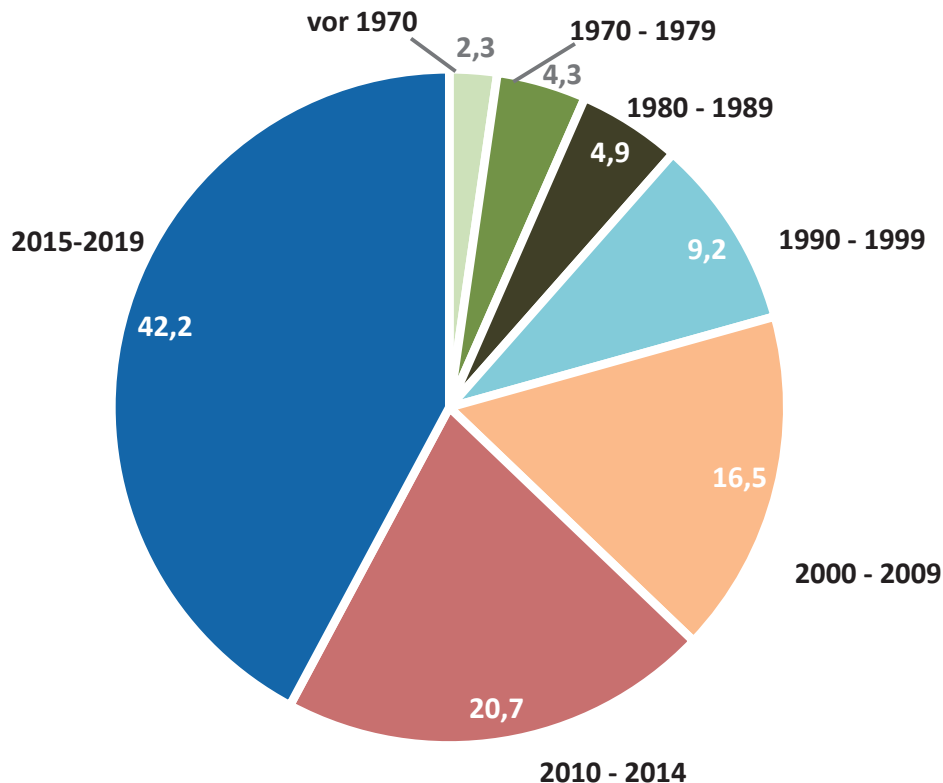


Abb. 10: Anzahl ausländischer Staatsangehöriger im Sanierungsgebiet nach Nationalitäten

## Wohndauer Wohnungsbestand Wohngesellschaften Goslar/Harz

### Vertragsbeginn, prozentuale Anteile an allen bestehenden Mietverhältnissen

(Stand: Herbst 2019; Gesamtzahl: 1.887)



Datenquelle: Wohngesellschaften Goslar/Harz

Abb. 11: Wohnungsdauer Wohnungsbestand Wohngesellschaften Goslar/Harz

## JÜRGENOHL IST VIELFÄLTIG UND STETS IM WANDEL!

Schaut man sich die **Sozial- und Bevölkerungsstrukturen der Straßenzüge und Quartiere** genauer an, erweisen sie sich als genauso **vielfältig wie dynamisch**. Das betrifft z.B. die **Altersstrukturen**, aber auch die **ethnische Zusammensetzung** der Bevölkerung. Auch wachsende und stagnierende Räume liegen manchmal eng beieinander. Während viele Bewohner\*innen erst seit wenigen Monaten in Jürgenohl leben, gibt es auch einen großen Bestand an Langzeit-Einwohner\*innen.

- Mehr als 40% der Mietverhältnisse der GWG bestand Ende 2019 kürzer als fünf Jahre – gleichzeitig ist aber jede dritte Mietpartei schon seit mehr als zwanzig Jahren in derselben Wohnung.
- In den ausgewerteten Teilgebieten variiert der Anteil der Kinder und Jugendlichen an der Bevölkerung zwischen 11 und 17%, der Senior\*innenanteil

zwischen 24 und 32% und der Ausländeranteil zwischen 20 und 26%.

- Entsprechend unterscheiden sich auch die Bedürfnisse und Infrastrukturbedarfe der Einwohner\*innen sehr kleinräumig.
- Zwischen 2015 und 2018 haben fast alle Teilgebiete Einwohner\*innen hinzugewonnen (bis zu 10%) – aber es gab auch ein Gebiet mit leicht rückläufiger Einwohnerzahl.
- Während insgesamt Menschen mit polnischen Wurzeln die größte ausländische Bevölkerungsgruppe bilden, sind dies in Kramerswinkel Menschen aus Syrien. In Kramerswinkel haben besonders viele Geflüchtete ein Zuhause gefunden.



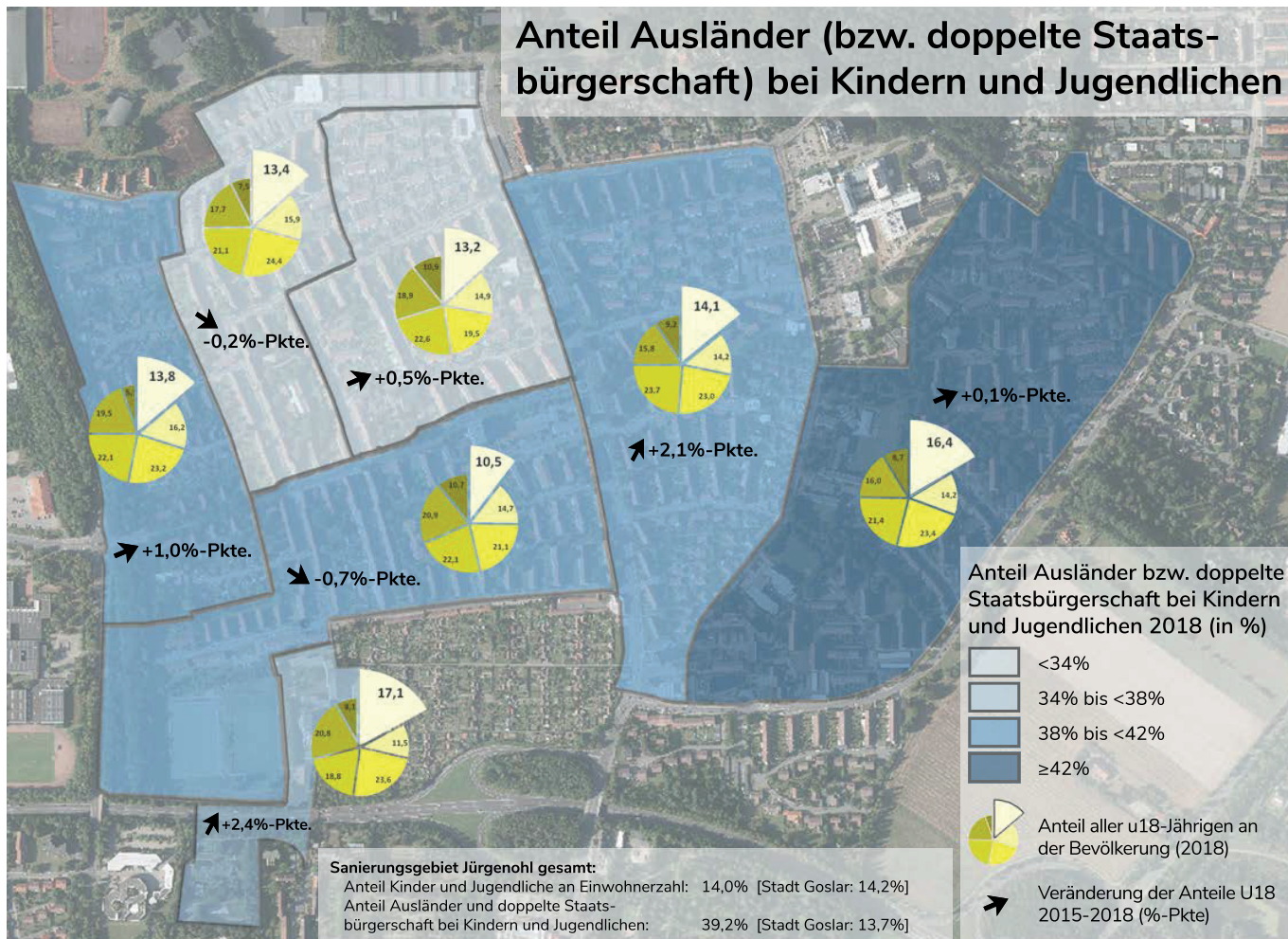


Abb. 12: Anteil Ausländer bei Kindern und Jugendlichen

## JÜRGENOHL IST ZWAR JÜNGER GEWORDEN...

Mit den beschriebenen Veränderungen der Bevölkerungszusammensetzung durch verstärkten Zuzug in das Gebiet hat sich auch ein **Wandel der Altersstruktur** vollzogen, denn unter den Geflüchteten befindet sich ein großer Anteil junger Menschen. Gegen den Trend ist die Bevölkerung im Untersuchungsgebiet daher zwischen 2015 und 2018 „jünger“ geworden.

- In Jürgenohl lebende Menschen aus Syrien und dem Irak (25 Jahre) sowie insbesondere aus Afghanistan (19 Jahre) sind im Mittel deutlich jünger als Bewohner\*innen anderer Nationalitäten.
- Viele kinderreiche Familien aus diesen Ländern sind in das Sanierungsgebiet gezogen.
- Im Sanierungsgebiet ist der Ausländeranteil in der Altersgruppe unter 18 Jahren mit knapp 40% dementsprechend höher als der Ausländeranteil

insgesamt (23%).

- Besonders hoch ist der Anteil ausländischer Kinder und Jugendlicher in Kramerswinkel (44,1%).
- Auch der Anteil an männlichen Personen ist in diesen Gruppen deutlich höher als im Durchschnitt (afghanische Staatsbürgerschaft: 63%, Syrien: 57%; Irak: 67%).

## ... ABER JÜRGENOHL IST NOCH IMMER HEIMAT VIELER SENIOREN!

Der Zuzug jüngerer Bevölkerungsgruppen hat zur Folge, dass der Anteil Älterer an allen Einwohner\*innen im Sanierungsgebiet seit 2015 leicht zurückgegangen ist (-1 %-Punkt). Diese Zahl sollte aber nicht über den nach wie vor **hohen Anteil Älterer im Sanierungsgebiet** hinwegtäuschen! Mittlerweile leben fast 2.000 Senior\*innen im Alter 65+ im Gebiet.

- Mehr als jede/r vierte Einwohner\*in (26,9%) in Jürgenohl ist 65 Jahre und älter.
- Inzwischen ist sogar jede elfte Person (9%) im hochbetagten Alter von 80+.
- Besonders viele Senior\*innen leben im Quartier zwischen Danziger und Königsberger Straße, hier beträgt der Anteil der Altersgruppe 65+ fast ein Drittel (31,6%).

- Unter den Älteren sind besonders viele deutsche Staatsbürger, das Durchschnittsalter Deutscher im Gebiet liegt bei fast 50 Jahren.

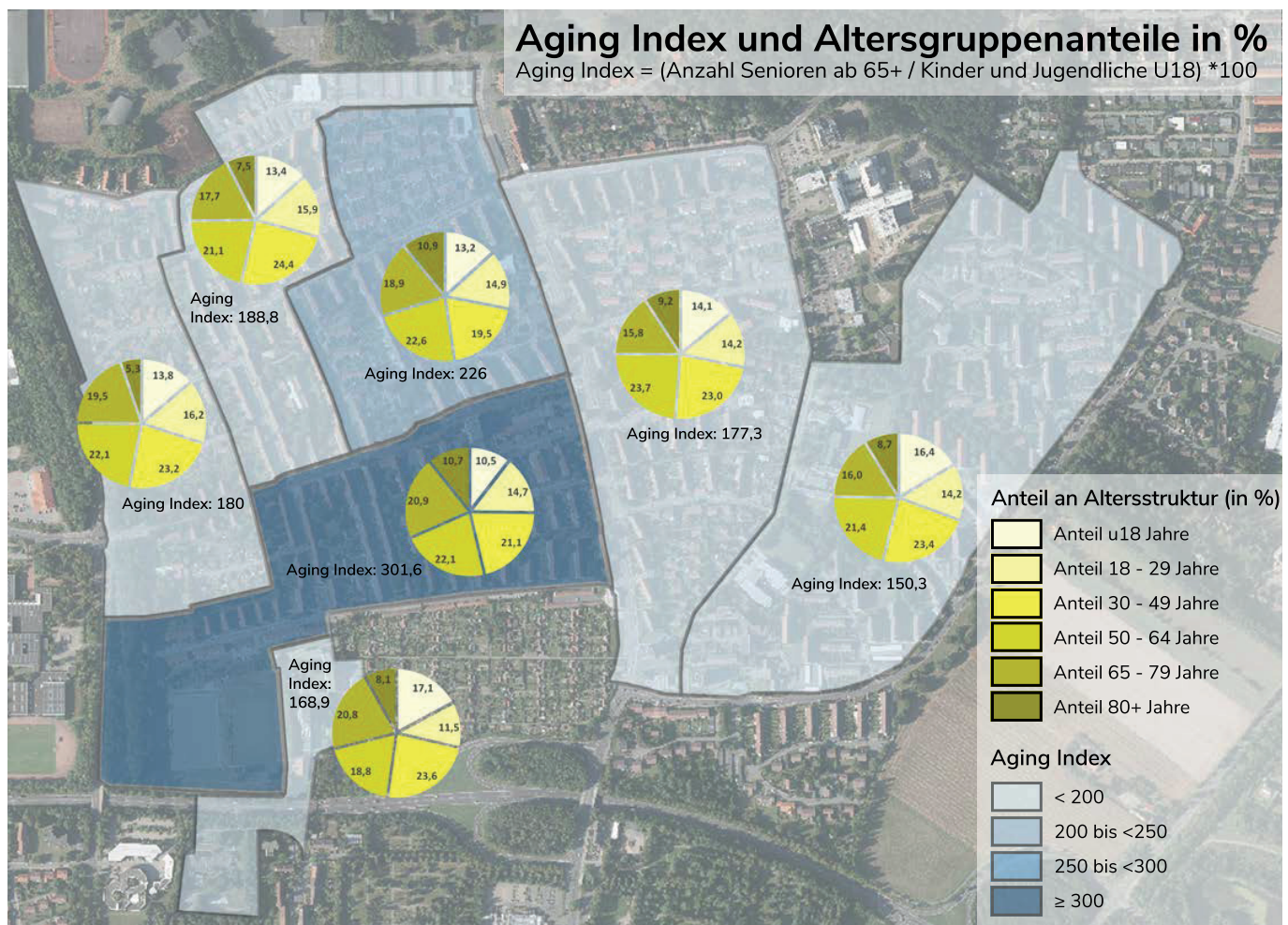


Abb. 13: Aging Index und Altersgruppenanteile in %



## RESÜMEE

Das Update der Auswertungen bestärkt den Befund aus den Vorbereitenden Untersuchungen. Es handelt sich bei dem Sanierungsgebiet um einen Raum mit einer **hohen Bevölkerungsdynamik**. Innerhalb des Stadtgebiets nimmt Jürgenohl (mit Kramerswinkel) dabei besondere Aufgaben als **Ankommensstadteil** für Menschen in jeder Lebenslage wahr – mit den hiermit verbundenen sozialen Herausforderungen. Innerhalb des Sanierungsgebiets gibt es darüber hinaus auf **engstem Raum erhebliche Unterschiede bei den ethnischen und demografischen Strukturen und Entwicklungen**.

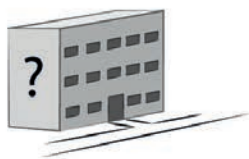
Die Herausforderungen im Hinblick auf eine altengerechte, barrierearme Anpassung des Sanierungsgebietes sind nach wie vor gegeben.

## 2.4 BESTANDSANALYSE

### **BEBAUUNGSSTRUKTUR Analyse**

Das Sanierungsgebiet Jürgenohl ist vornehmlich geprägt durch Zeilen- und Reihenbebauung. Aber auch weitere Strukturen, wie z.B. Einfamilienhäuser oder Solitäre, sind vorhanden und prägen Teilräume. Jede Bebauungsart weist charakteristische Stärken, aber auch Schwächen auf. Aufgrund der immer wiederkehrenden Formen wiederholen sich auch die damit verbundenen Herausforderungen.

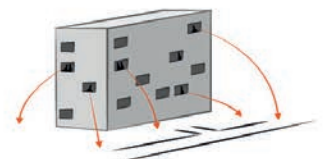
Anhand der folgenden Analyse können für jeden Gebäudetypus im Sanierungsgebiet Probleme identifiziert werden und im Umkehrschluss dazu einheitlich behoben bzw. ihnen entgegengewirkt werden.



gestaltlose Ecksituation



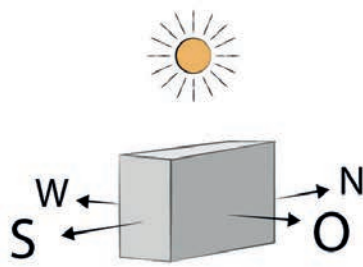
Geräuschbelastung



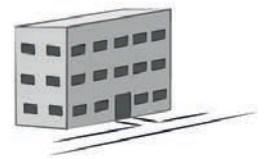
fehlende soziale Kontrolle



keine EG-Zuordnung



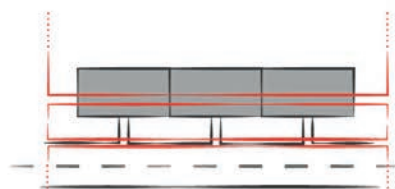
Himmelsausrichtung



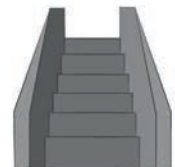
Einblick ins Gebäude



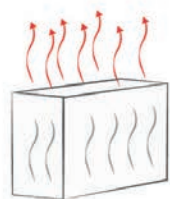
Anonymität



keine sozialräumliche Zonierung



Barrieren



schlechte Dämmung



Energieträger

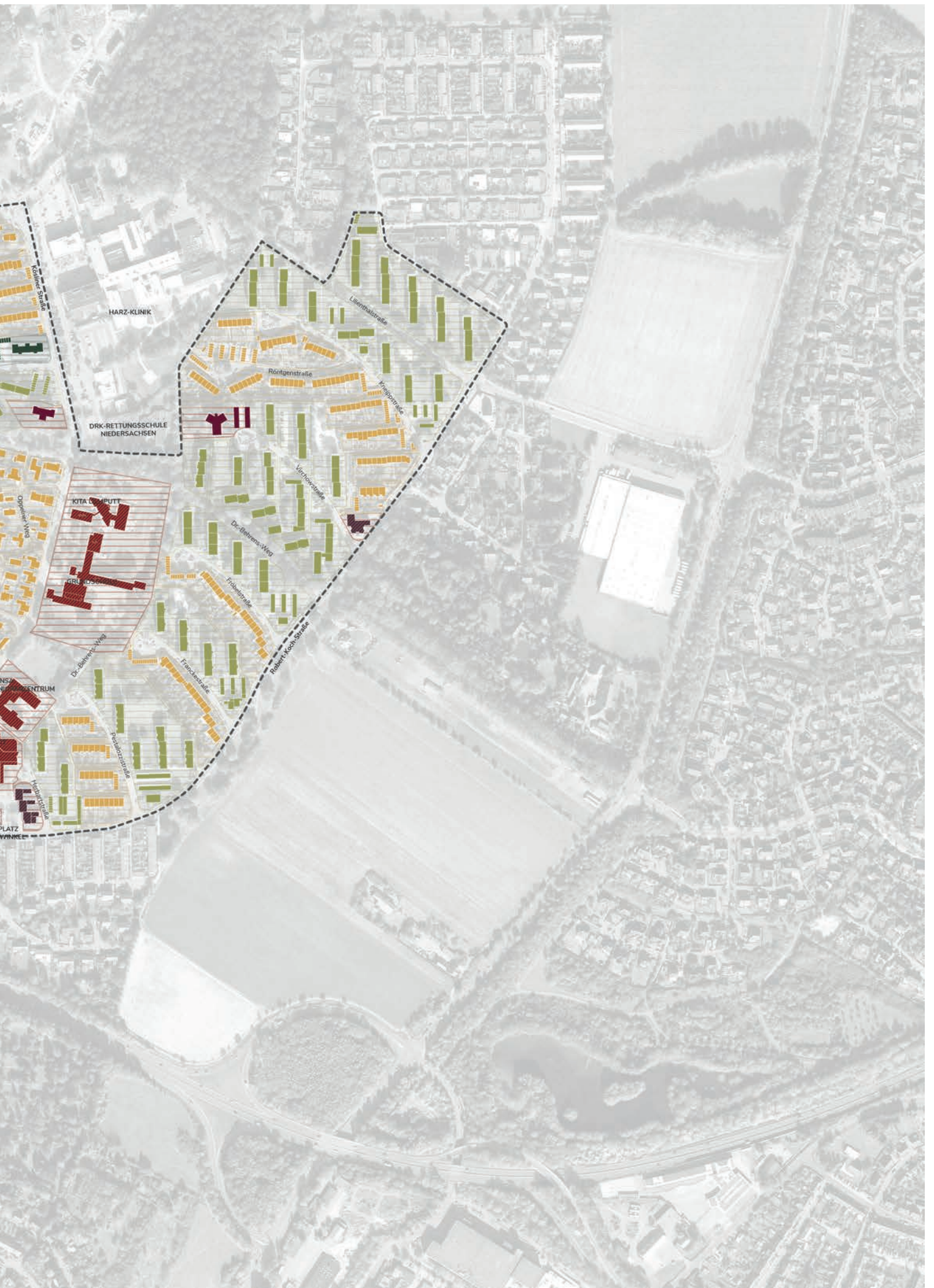
Abb. 14: Probleme der Bebauungsstruktur





Abb. 15: Analysegrafik Bebauungsstruktur und -nutzung im Sanierungsgebiet





HARZ-KLINIK

DRK-RETTUNGSSCHULE  
NIEDERSACHSEN

KITA AM RITT

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Kollmer-Straße

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Röntgenstraße

Lichtenhainstraße

Vogelstraße

Vogelstraße

Vogelstraße

Vogelstraße

Vogelstraße

Vogelstraße

Vogelstraße

Vogelstraße

Vogelstraße

Vogelstraße

Vogelstraße

Vogelstraße

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

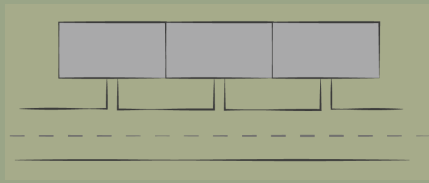
Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg

Dr. Sahm-Weg





## REIHENBEBAUUNG

- > Ein- und Zugänge zur Straße orientiert
- > soziale Kontrolle des Straßenraums aufgrund der Ausrichtung zur Straße
- > Straßenecken häufig „gesichtslose“ Situationen, da meistens keine Fenster auf Giebelseiten vorhanden sind
- > für den zugehörigen Freiraumtyp siehe „Analyse Freiraum - gemeinschaftlicher Freiraum“

### DEFIZITE

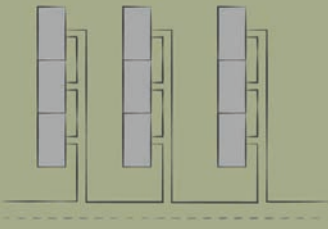
- Nutzung und Gestaltung der Gebäudevorzonen sowie Eingangsbereiche (Stellplätze, Müllstandorte etc.) häufig unzureichend
- Barrieren bei der Erschließung des Hauses
- zum Teil geringe Identifizierung mit dem Gebäude und der Umgebung
- energetisch defizitäre Sanierung
- Wärmeabstrahlung
- Nutzung fossiler Energieträger
- Vorherrschen kleiner und immer gleicher Wohnungsgrundrisse, wodurch nur bestimmte Familiengrößen bzw. Wohnungssuchende bedient werden

### BEDARF

- einladende Eingangsbereiche und gestalterisch ansprechende Funktionsbereiche herstellen
- Barrierefreiheit/-armut für die EG-Wohnungen herstellen
- Schaffung stärkerer Identifikation
- energetische Sanierung der Baukörper
- Umstellung auf regenerative Energieträger
- Leistung eines Beitrags zum ressourcensparenden Quartier (z.B. Nutzung Regenwasser)
- Angebot unterschiedlicher Grundrisse und Wohnungsgrößen, sodass eine stärkere Durchmischung von Mieter\*innen bedingt wird



Abb. 16: Reihensanierung im Sanierungsgebiet



## ZEILENBEBAUUNG

- > Ausrichtung der Stirnseite zur Straße; Eingänge seitlich
- > häufig Wiederholung des immergleichen Typs
- > privater als Reihenbebauung
- > für den zugehörigen Freiraumtyp siehe „Analyse Freiraum - gemeinschaftlicher Freiraum“

### DEFIZITE

- Nutzung und Gestaltung der Gebäudevonzonen sowie Eingangsbereiche (Stellplätze, Müllstandorte etc.) häufig unzureichend
- Barrieren bei der Erschließung des Hauses
- zum Teil geringe Identifizierung mit dem Gebäude und der Umgebung
- energetisch defizitäre Sanierung
- Wärmeabstrahlung
- Nutzung fossiler Energieträger
- Vorherrschen kleiner und immer gleicher Wohnungsgrundrisse, wodurch nur bestimmte Familiengrößen bzw. Wohnungssuchende bedient werden

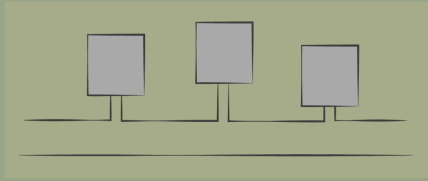
### BEDARF

- Barrierefreiheit/ -armut für die EG-Wohnungen herstellen
- Schaffung stärkerer Identifikation
- energetische Sanierung der Baukörper
- Umstellung auf regenerative Energieträger
- Leistung eines Beitrags zum ressourcensparenden Quartier (z.B. Nutzung Regenwasser)
- Angebot unterschiedlicher Grundrisse und Wohnungsgrößen, sodass eine stärkere Durchmischung von Mieter\*innen bedingt wird



Abb. 17: Zeilenbebauung im Sanierungsgebiet





- > Durchmischung verschiedener Stile
- > gute soziale Kontrolle
- > ruhige Wohngegend

## EINFAMILIENHAUS

### DEFIZITE

- Unruhe durch eine Vielzahl an Stilen
- energetisch defizitäre Sanierung
- Wärmeabstrahlung
- Nutzung fossiler Energieträger

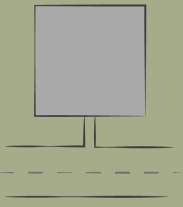
### BEDARF

- energetische Sanierung von Fassade, Dach etc.
- Begrünungsmaßnahmen, wie u.a. Dachbegrünung etc.
- Installation Photovoltaikanlagen



Abb. 18: Einfamilienhäuser im Sanierungsgebiet





## SOLITÄR

- > alle Gebäudeseiten sichtbar und einsehbar
- > Orientierungspunkt
- > häufig Sonderfunktion

### DEFIZITE

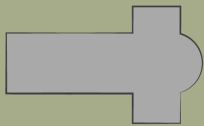
- Einblick von allen Seiten
- hohe Anonymität
- häufig unattraktive Lage
- energetisch defizitäre Sanierung
- Wärmeabstrahlung
- Nutzung fossiler Energieträger
- Vorherrschen kleiner und immer gleicher Wohnungsgrundrisse, wodurch nur bestimmte Familiengrößen bzw. Wohnungssuchende bedient werden

### BEDARF

- Signalwirkung positiv inszenieren
- Zusammengehörigkeit der Bewohner\*innen fördern
- energetische Sanierung der Baukörper
- Umstellung auf regenerative Energieträger
- Leistung eines Beitrags zum ressourcensparenden Quartier (z.B. Nutzung Regenwasser)
- Angebot unterschiedlicher Grundrisse und Wohnungsgrößen, sodass eine stärkere Durchmischung von Mieter\*innen bedingt wird



Abb. 19: Solitärbauten im Sanierungsgebiet



## SOLITÄR mit öffentlicher Nutzung

- > alle Gebäudeseiten einsehbar
- > Orientierungspunkt
- > häufig Sonderfunktion
- > St. Benno
- > St. Georg
- > Grundschule Jürgenohl
- > KiTa St. Georg
- > KiTa Lilliputt
- > Agentur für Arbeit
- > B6 Jugendzentrum
- > Hansa Seniorenzentrum

### DEFIZITE

- energetisch defizitäre Sanierung
- Wärmeabstrahlung
- Nutzung fossiler Energieträger

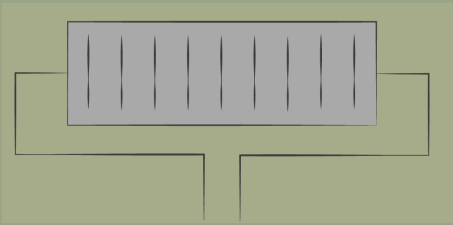
### BEDARF

- energetische Sanierung der Baukörper
- Umstellung auf regenerative Energieträger
- Leistung eines Beitrags zum ressourcensparenden Quartier (z.B. Nutzung Regenwasser)



Abb. 20: Öffentliche Nutzung im Sanierungsgebiet





> häufig Mischnutzung mit Wohnen

## SOLITÄR mit gewerblicher Nutzung

### DEFIZITE

- nur selten ansprechende Gestaltsprache, was häufig mit dem Rückstand von Sanierungsarbeiten zusammenhängt
- falls Wohnnutzung vorhanden, häufig unattraktiver Wohnort
- in den Abendstunden häufig Angsträume oder Unorte
- fehlende Barrierefreiheit
- energetisch defizitäre Sanierung
- Wärmeabstrahlung
- Nutzung fossiler Energieträger

### BEDARF

- gestalterische Aufwertung des Baukörpers
- Aufwertung des Umfelds, um Lage zu attraktivieren
- energetische Sanierung der Baukörper
- Umstellung auf regenerative Energieträger
- Leistung eines Beitrags zum ressourcensparenden Quartier (z.B. Nutzung Regenwasser)



Abb. 21: Gewerbliche Nutzung im Sanierungsgebiet



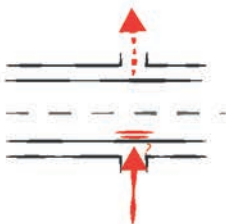
### VERKEHRSFLÄCHEN Analyse Strassenhierarchie

Das Sanierungsgebiet ist vor allem ein Quartier zum Wohnen. Nur in begrenzter Anzahl lassen sich Gewerbe oder Einrichtungen des täglichen Bedarfs finden. Dies spiegelt sich auch in der Straßenhierarchie wider: Wohnstraßen und Wohnwege prägen Jürgenohl sehr stark. Nur wenige Verbindungsstraßen verknüpfen das Quartier mit den angrenzenden Stadtteilen. Die Marienburger Straße wird, u.a. aufgrund der Öffnung zum Fliegerhorst und aufgrund des Ausbaustandards, vermehrt als Durchgangsstraße genutzt und teilt das Sanierungsgebiet so in zwei Hälften.

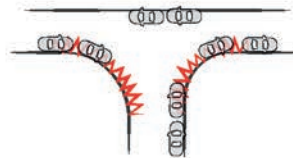
Die starke Präsenz und hohe Anzahl an PKW im Gebiet in Kombination mit fehlender Barrierefreiheit für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen führt dazu, dass dem Straßenraum wenig weitere Nutzungen zugesprochen werden können und eine Multicodierung der Flächen fast nirgendwo vorhanden ist.



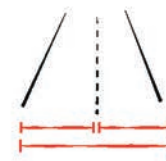
Durchgangsraum



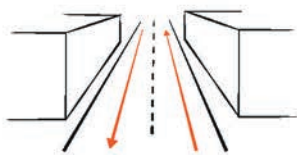
fehlende Querungsmöglichkeiten



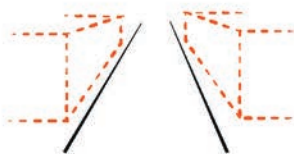
missbräuchliches Parken



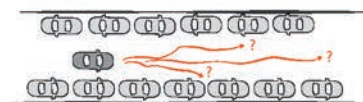
sehr breite Straßenräume



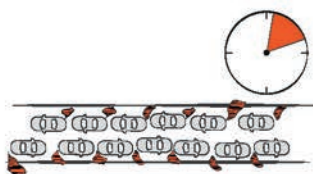
Linearität



fehlende Raumkanten



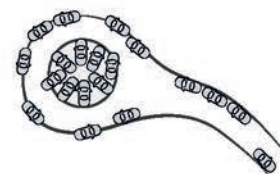
hoher Parkdruck



hohes Verkehrsaufkommen



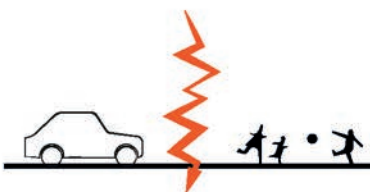
fehlende Barrierefreiheit



Wendehammer-Situationen



Garagenhöfe



Konflikte zwischen Nutzungen



hoher Grad an Versiegelung

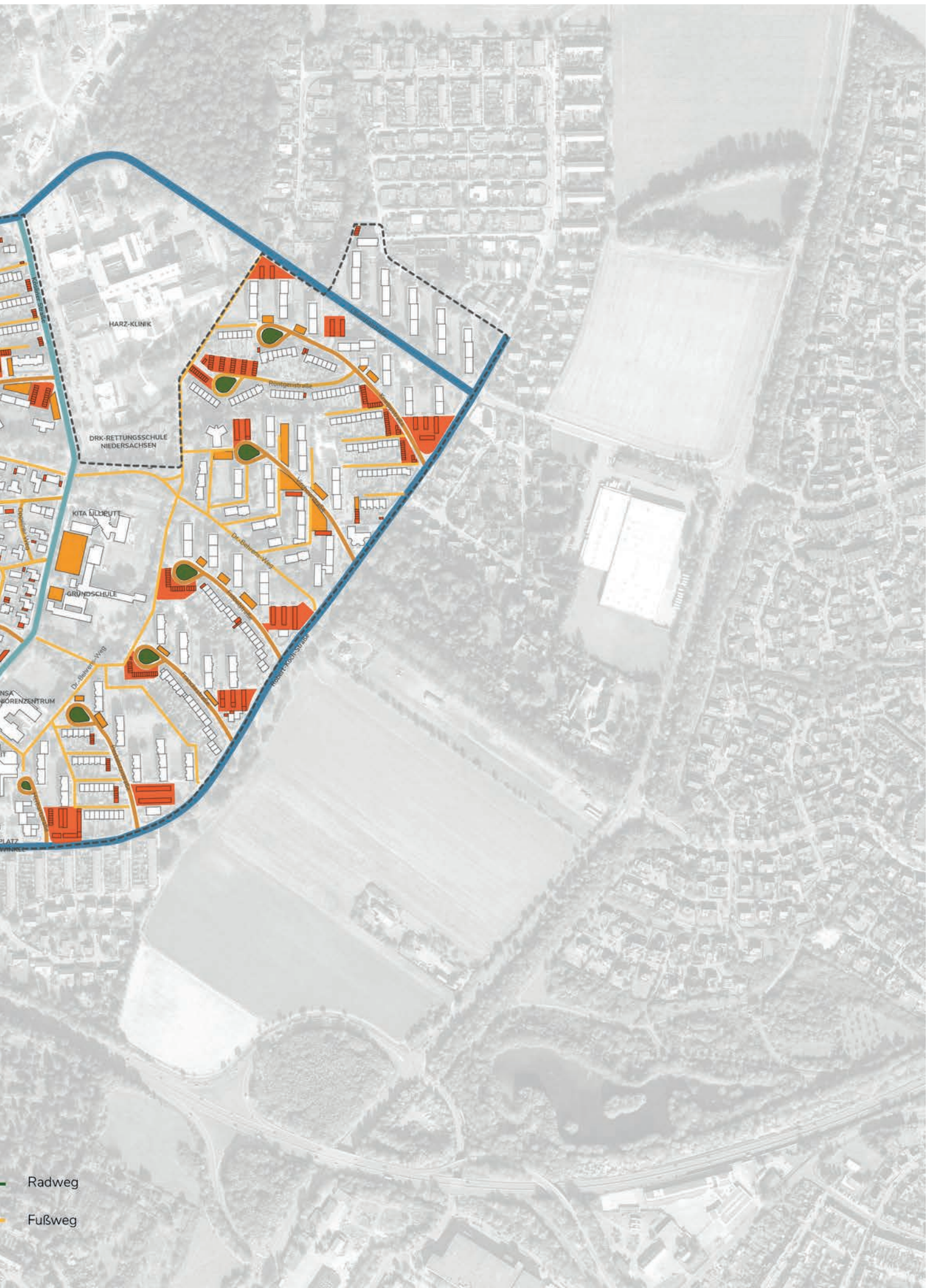
Abb. 22: Probleme der Straßenräume





Abb. 23: Analysegrafik Verkehrsräume im Sanierungsgebiet

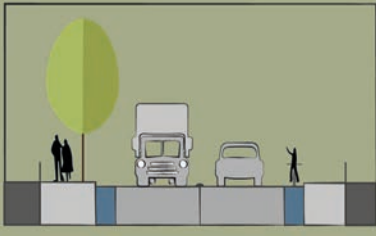




Radweg

Fußweg





- > Hauptverkehrsstraße
- > besondere Nutzungsansprüche: Radverkehr + ÖPNV

## VERBINDUNGSSTRASSE

### DEFIZITE

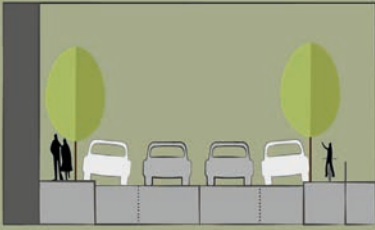
- ungenutzter und breiter Straßenraum führt zu subjektiv empfundener, überhöhter Geschwindigkeit
- häufig Konflikte zwischen ÖPNV, MIV, Rad- und Parksuchverkehr
- abschnittsweises Fehlen von sicherer Radinfrastruktur
- vereinzelt Fehlen von barrierefreien Querungsmöglichkeiten
- wenig Gestaltqualität u.a. aufgrund von fehlendem Straßenbegleitgrün

### BEDARF

- sichere, intuitive und generationengerechte Fortbewegung von Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen ermöglichen
- klare Zonierung bzw. Abschnittsbildung im Straßenraum
- Straßenraumbegrünung



Abb. 24: Verbindungsstraßen im Sanierungsgebiet



## SAMMELSTRASSE

- > Erschließungsstraße
- > besondere Nutzungsansprüche: teilweise Radverkehr + ÖPNV

### DEFIZITE

- immer wieder auftretende Konflikte zwischen MIV, Rad- und Parksuchverkehr
- zugeparkte Straßenränder versperren die Einsicht auf Fußwege und Kreuzungen
- ungenügend sicher gestalteter Fußgängerüberweg im Bereich der Grundschule
- unübersichtliche Situationen in Stoßzeiten vor der ansässigen Grundschule und im Bereich der KiTa

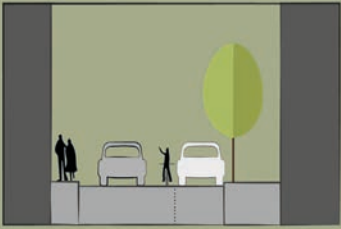
### BEDARF

- sichere, intuitive und generationengerechte Fortbewegung von Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen ermöglichen
- klare Zonierung bzw. Abschnittsbildung im Straßenraum mit klarer Nutzungszuweisung von Teilbereichen (Halten, Parken, etc.)
- bessere Abstimmung von Verkehrsraum und Verkehrsbedarfen mit den (sehr unterschiedlichen) Nutzerbedarfen der Einrichtungen



Abb. 25: Sammelstraßen im Sanierungsgebiet





- > Erschließungsstraße
- > Tempo-30-Zone

## WOHNSTRASSE

### DEFIZITE

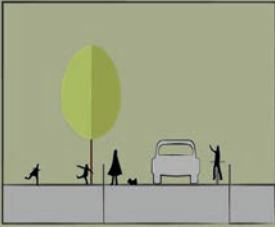
- hoher Parkdruck
- hohe Tendenz zu missbräuchlichem Parken
- hoher Anteil versiegelter Fläche
- kaum Möglichkeiten zum Aneignen des Straßenraums als öffentlicher Freiraum vorhanden
- Benutzung der Wendehammer als Wertstoffinseln und Abstellfläche für PKW

### BEDARF

- Reduzierung Stellplätze zugunsten von Straßengrün und Straßenraumzonierung
- Durchgängigkeit von Sackgassen für Fuß- und Radverkehr gestalterisch betonen
- abschnittsweise Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen, um Straßenraum zu Gunsten von Aufenthalt und Nutzung zu multicodieren
- streckenweise Ausweisung von Fahrradstraßen als gestalterisches und verkehrsberuhigendes Mittel
- Gestaltung und Nutzungszuweisung Wendehammer



Abb. 26: Wohnstraßen im Sanierungsgebiet



> Erschließungsstraße

## WOHNWEG

### DEFIZITE

- trotz privater Stellplätze werden die PKW vor allem im Straßenraum abgestellt
- hoher Anteil versiegelter Fläche
- kaum Möglichkeiten zum Aneignen des Straßenraums vorhanden
- Konflikt zwischen Nutzungen von z.B. PKW und Ballspiel

### BEDARF

- PKW-freie Abschnitte bilden
- barrierefreie Straßenquerschnitte
- Gestaltung und Nutzungszuweisung Wendehammer
- durch die Ausbildung von PKW-freien Abschnitten kann eine Multicodierung des Straßenraums zu Gunsten von Aufenthalt und Nutzung stattfinden
- sofern sinnvoll und noch nicht vorhanden, sollte eine Durchgängigkeit von Sackgassen für Fuß- und Radverkehr ausgestaltet werden

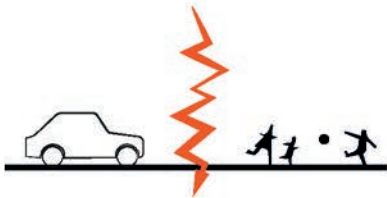


Abb. 27: Wohnwege im Sanierungsgebiet



### **VERKEHRSFLÄCHEN Analyse Infrastruktur**

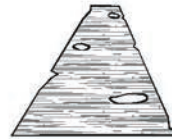
Die Infrastruktur im Sanierungsgebiet Jürgenohl ist stark auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) ausgerichtet und zudem sehr präsent. Parkende PKW versperren wichtige Wegeverbindungen, belegen notwendigen Freiraum und lassen nur wenig Raum für andere Aktionen. Bereiche für den Rad- oder Fußverkehr sind nur eingeschränkt vorhanden, häufig unattraktiv und mit Umwegen oder Barrieren verbunden. Der Grünanteil in diesen Bereichen ist fast ausschließlich sehr gering und wird durch einen sehr hohen Anteil von versiegelter Fläche dominiert.



Konflikte mit PKW



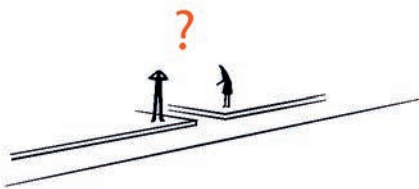
fehlende Wegeverknüpfungen



schlechter Zustand



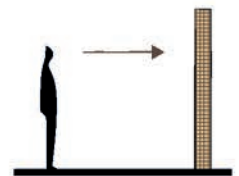
Vermüllung



fehlende Barrierefreiheit



Unternutzung/ fehlende Ausstattung



verstellte Sichtbeziehungen



Angsträume



geringer Grünanteil



hoher Grad an Versiegelung

Abb. 28: Probleme der Infrastruktur





## RADWEGE

- > Radinfrastruktur im Quartier entsprechend der StVO gut ausgebaut
- > vor dem Hintergrund der Förderung klimaneutraler Fortbewegungsmittel kann und sollte der Radverkehr intensiver, bequemer und priorisiert betrachtet und ausgebaut werden

### DEFIZITE

- nur eingeschränkt Radinfrastruktur im Gebiet vorhanden, daher Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmer\*innen, wenn z.B. gleiche Wege ebenfalls von Fußgänger\*innen oder PKW benutzt werden
- Wegedecken teilweise in einem schlechten Zustand, sodass das Befahren unkomfortabel ist
- nur vereinzelt Abstellanlagen, wodurch die Nutzung / das Abstellen des Rads indirekt erschwert wird

### BEDARF

- Sicherheit für Radfahrer\*innen muss erhöht werden
- Anbindung an angrenzende Stadtteile und die dort verlaufenden Radwege ist sicherzustellen
- Anlage neuer straßenbegleitender Fahrradspuren vor dem Hintergrund der Förderung klimaschonender Fortbewegung sinnvoll
- Etablierung von Fahrradstraßen setzt klare Signale in Richtung ‚Mobilität der Zukunft‘ und vermittelt dem Radverkehr die nötige Unterstützung
- weitere Ausstattungsmerkmale, wie z.B. Fahrradbügel an Haltestellen oder Einkaufsmöglichkeiten sowie E-Ladesäulen sollten installiert werden



Abb. 29: Radwege im Sanierungsgebiet



## FUSSLÄUFIGE VERBINDUNGEN

- > in Kramerswinkel gute Versorgung mit fußläufigen Verbindungen abseits vom Straßenverkehr
- > westlich der Marienburger Straße hingegen fast ausschließlich Verbindungen entlang der Straßen

### DEFIZITE

- häufig sehr schmale Wegebreiten, die das Begegnen von mehreren Menschen nur eingeschränkt erlauben
- teilweise schlechter Zustand der Wegedecke, wodurch die Barrierefreiheit eingeschränkt wird
- teilweise nur kurze Abschnitte, die nur bedingt weitergeführt werden
- Barrierefreiheit nur eingeschränkt vorhanden
- abschnittsweise Nutzungskonflikte mit Radverkehr
- fehlende Beleuchtung
- wenig Aufenthaltsgelegenheiten am Wegesrand
- überhängender Bewuchs

### BEDARF

- Bereitstellung von kurzen fußläufigen Verbindungen, die die verschiedenen Einrichtungen und Anlaufpunkte im Quartier barrierefrei miteinander verknüpfen
- Fortbewegung abseits des motorisierten Verkehrs vermehrt ermöglichen
- Aufwertung der Bestandswege durch Instandsetzung und regelmäßige Pflege
- Möglichkeiten zur Erholung und zum Verweilen in direkter Nähe zu Gehwegen anbieten

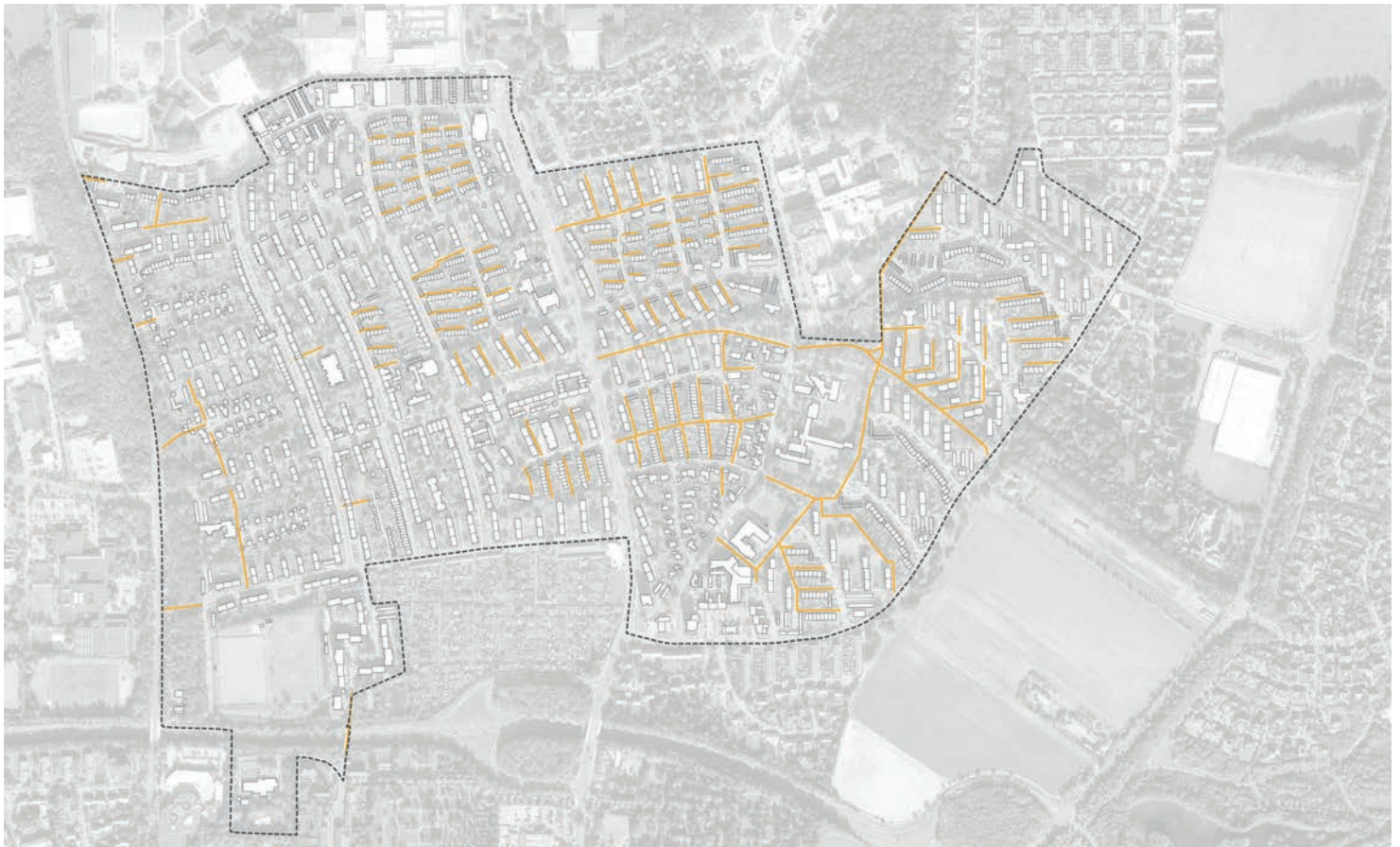
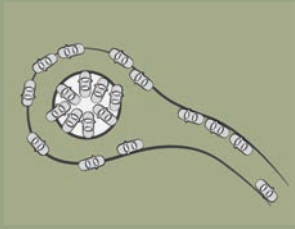


Abb. 30: Fußläufige Verbindungen im Sanierungsgebiet





- > ausschließlich an Enden der Wohnstraßen und Wohnwege
- > Hauptnutzung ist Abstellen der privaten PKW

## WENDEHAMMER

### DEFIZITE

- Wendeschleife dient fast ausschließlich als Stellplatz und Wertstoffsammelstelle (Sperrmüllproblem!)
- hoher Anteil versiegelter Fläche
- grauer und versiegelter Ort, fast immer ohne Grün
- keine Gestaltqualität vorhanden
- durch Ensemble von Garagen, PKW und Müll vor allem nachts ein Angstort

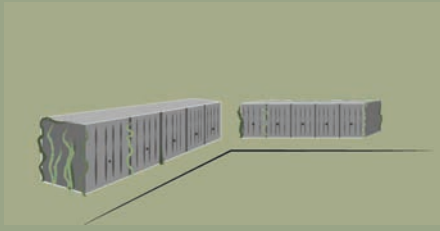
### BEDARF

- Verbindung in die angrenzenden Grünräume für Fuß- und Radverkehr herstellen bzw. ausbauen
- Umstrukturierung der Bereiche, sodass neben dem Parken auch Aufenthalt bzw. Spielflächen Platz eingeräumt wird
- Entsiegelung der Bereiche
- Falschparken unterbinden
- Neu-/Umgestaltung der Wertstoffsammelplätze



Abb. 31: Wendehammer im Sanierungsgebiet





- > große Anlagen im gesamten Gebiet verteilt
- > dominante Präsenz im gesamten Gebiet

## GARAGEN(HÖFE) und STELLPLATZANLAGEN

### DEFIZITE

- viel versiegelte Fläche, die selten genutzt wird
- Nutzung als Lagerraum, nicht als Stellplatz (u.a. aufgrund der heutigen Größe der PKW)
- teilweise Leerstand, der schlecht zu identifizieren ist
- vor allem nachts ein Angstraum
- Versperrung von Sichtachsen und Wegeverbindungen (Königsberger Str. und Troppauer Str.)

### BEDARF

- Freigabe für andere Nutzungen sowie Integration von neuer und innovativer Bepflanzung
- teilweise Entsiegelung der Flächen
- Umbau zu bzw. Neubau von Carports
- Dachbegrünung auf den Garagen
- Nutzungsüberlagerung mit Klimafolgenanpassung sowie freizeithlicher Nutzung
- Öffnung von wichtigen Wegeverbindungen oder Sichtachsen in angrenzende Räume



Abb. 32: Garagenhöfe und Stellplatzanlagen im Sanierungsgebiet

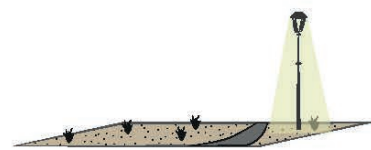
### FREIRAUM Analyse

Der Freiraumbestand im Sanierungsgebiet gliedert sich in öffentlich, gemeinschaftlich und privat nutzbare Bereiche auf. Während die privaten und gemeinschaftlichen Freiräume in großer Anzahl vorhanden sind, ist der öffentliche und von allen Anwohnern bespielbare Raum in nur sehr eingeschränkter Form verfügbar. Neben dem Straßenraum, der nur bedingt Aktivitäten zulässt, können lediglich die Grauhöfer Landwehr sowie kleine Freiflächen am Dr.-Behrens-Weg der Kategorie zugeordnet werden. Der Aufenthalt im Freien ist daher nur eingeschränkt und häufig nur auf wenig ansprechenden Flächen möglich. Als Ausnahme können die im Gebiet liegenden Spielplätze gesehen werden, wobei die Lage, die Ausstattung sowie die Gestaltung der Flächen in den meisten Fällen als unzureichend mit teilweise großen Mängeln beschrieben werden muss.

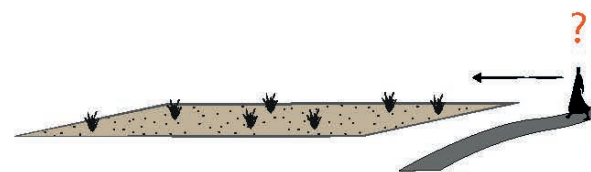
Die gemeinschaftlichen Freiräume, welche einer Vielzahl von Anwohner\*innen als potentielle Aufenthaltsflächen zur Verfügung stehen, sind häufig weder in Bezug auf die Nutzbarkeit, noch auf die Gestaltung durch Bepflanzung etc. besonders ausgestaltet bzw. ausgestattet.



fehlender Grünanteil



ungenügende Ausleuchtung



schlechte Erreichbarkeit



zu geringe Flächengrößen

Abb. 33: Probleme des Freiraums





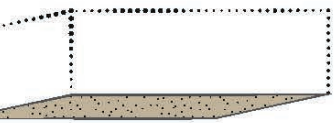
Unternutzung



fehlende Ausstattung



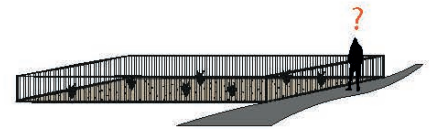
Nutzungsverbot privater Flächen



fehlende räumliche Fassung



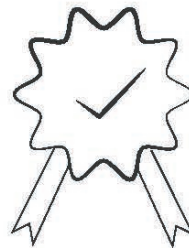
Angstraum



Absperrungen



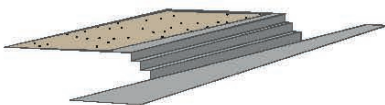
Verortung/ Lage im Quartier



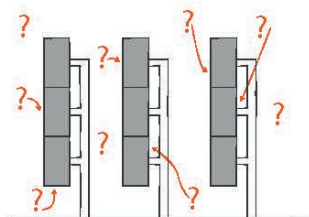
fehlende Qualität



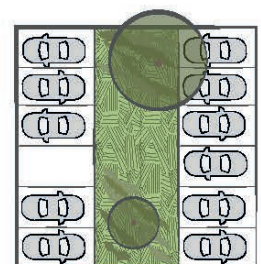
geringer Grünanteil



fehlende Barrierefreiheit



unklare räumliche Zugehörigkeit



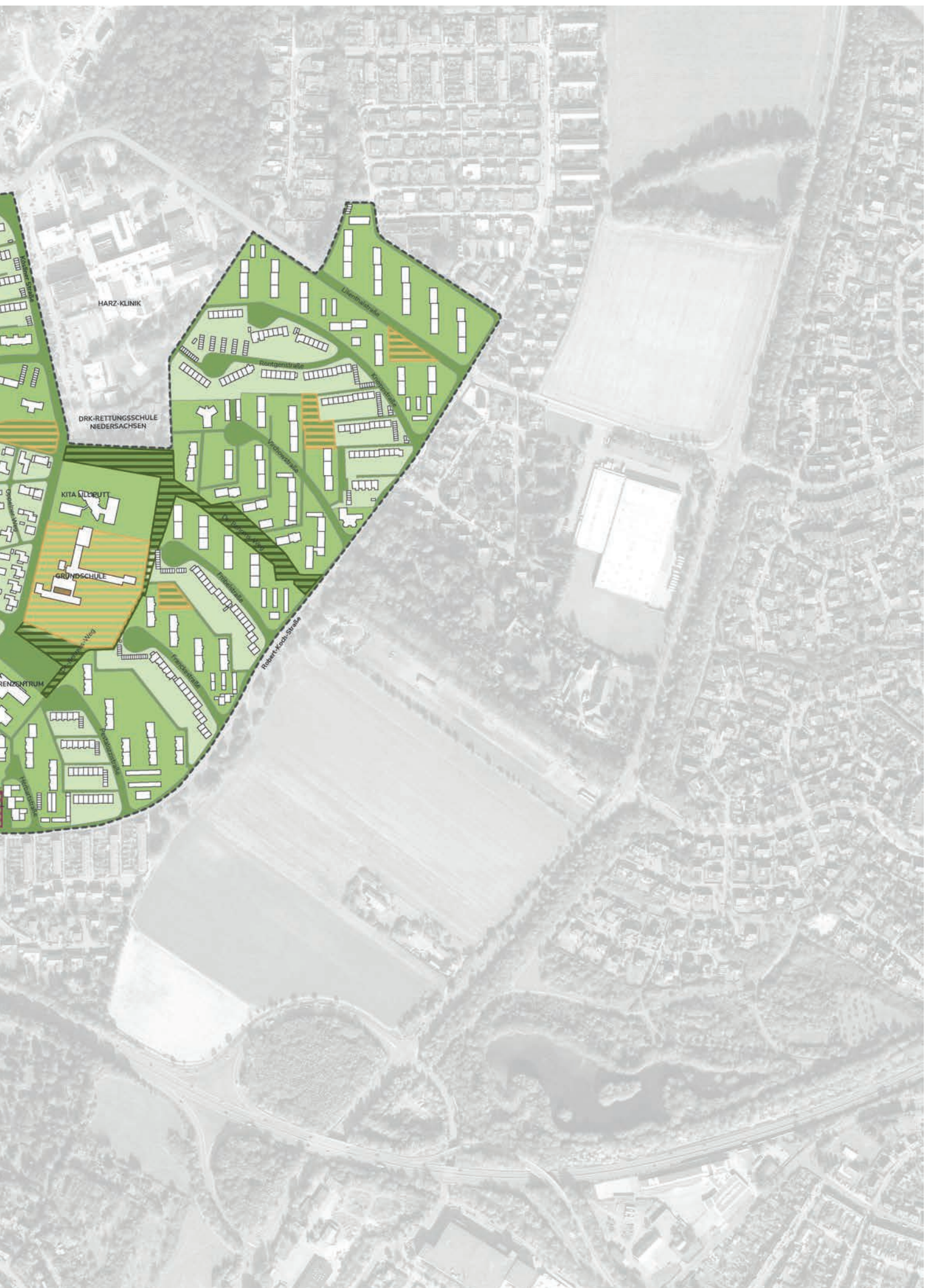
Dominanz von Stellplätzen



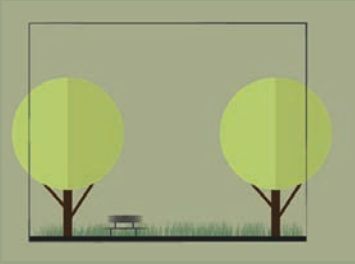


Abb. 34: Analysegrafik Freiraum im Sanierungsgebiet









- > Zusammentreffen aller Quartiersbewohner\*innen
- > Räume, in denen Gemeinschaftsgefühl entwickelt wird

## ÖFFENTLICHER FREIRAUM

### DEFIZITE

- wenig Flächen mit kaum Angeboten, häufig unattraktiver Gestalt und wenig Aufenthaltsqualität; da die Räume stellenweise Durchgangsorte sind, wird das Problem noch weiter verschärft
- Unorte / Angsträume aufgrund von Lage und Ausleuchtung der Fläche
- da ein Großteil des öffentlichen Freiraums der Straßenraum ist, muss ein Großteil des öffentlichen Freiraums als versiegelt angesehen werden

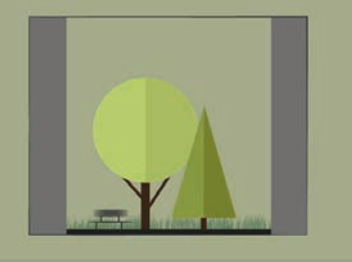
### BEDARF

- Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimafolgenanpassung
- Herstellung eines Freiraumverbunds durch die Verzahnung mit gemeinschaftlichen Freiräumen sowie der Integration von Baulücken und Brachflächen
- Integration einer durchgehenden Gestaltsprache in Kombination mit sinnvoller Durchwegung und Ausstattung für alle Generationen
- Offenhalten von Frischluftschneisen um die Versorgung mit zirkulierender Luft sicherzustellen
- Straßenraum als öffentlichen Freiraum umdenken und ihn abschnittsweise mit weiteren Nutzungen multicodieren



Abb. 35: Öffentlicher Freiraum im Sanierungsgebiet





## GEMEINSCHAFTLICHER FREIRAUM

- > Rückseiten sind deutlich privater als zur Straße gewandte Flächen
- > Anlaufpunkt und Zusammenkommen vieler verschiedener Menschen
- > zugehörig zu Zeilen- und Reihenbauten (Mehrfamilienhäuser)

### DEFIZITE

- fast ausschließlich Rasenflächen mit wenig ökologischem Wert, wenig Evapotranspiration und dadurch geringem Kühlungseffekt der Umgebung durch Verdunstung
- ungenutzte Freiflächen, vor allem auf Rückseiten der Mehrfamilienhäuser in Reihenanordnung, mit wenig einladendem Angebot für Spiel oder Aufenthalt
- nah beieinander liegende Räume ohne Zusammenhang, vor allem in Bereichen mit Zeilenbauten
- diffuse Räume ohne Zugehörigkeit, u.a., da Außenräume selten den EGs zugeordnet sind
- teilweise werden den Wohngebäuden zugeordnete Freiflächen als Abstellflächen für PKW gebraucht

### BEDARF

- Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimafolgenanpassung
- Erhöhung Retentionspotential
- abschnittsweise Öffnung für die Öffentlichkeit
- Erweiterung gemeinschaftlich nutzbarer Freiraumverbund und -angebot; Durchwegung durchs Quartier abseits der Straßenzüge
- Angebot erhöhen: Aufenthaltsbereiche in direktem Wohnungsumfeld, Mietergärten
- raumbildende Gestaltung implizieren, die den Lückenschluss zur Straße hin bewältigt und klare und voneinander abgrenzbare (soziale) Räume entstehen lässt
- Multicodierung der Flächen: Gleichgewicht zwischen Aufenthalt auf den Flächen und ökologischem Mehrwert



Abb. 36: Gemeinschaftlicher Freiraum im Sanierungsgebiet



> Freiräume der Einfamilienhäuser

## PRIVATER FREIRAUM

### DEFIZITE

- häufige Verwendung von Zierpflanzen mit geringem ökologischem Wert
- teilweise nur geringer Baumbestand, weshalb besonders in den Sommermonaten die wichtige Verschattung vom Außenraum, aber auch des Gebäudes fehlt
- Anteil an ökologisch fragwürdigen Steingärten im privaten Raum besonders hoch
- hoher Grad an Versiegelung, besonders in den Vorgärten, kann identifiziert werden

### BEDARF

- Beitrag zur Klimafolgenanpassung; Pflanzung von Klimagehölzen, Entsiegelung, Retention
- Ausbildung der Gärten zu Trittstein-Biotopen des Quartiers
- Förderung der Entsiegelung
- Sensibilisierung eines ökologischen Verständnisses für die Verwendung und Pflege von Pflanzen bzw. Gärten im Sinne eines klimagerechten und Artenvielfalt fördernden Stils



Abb. 37: Privater Freiraum im Sanierungsgebiet





## QUARTIERSPLATZ

- > Marktplatz Kramerswinkel
- > (Marktplatz Jürgenohl)

### DEFIZITE

- keine ansprechende Gestaltung
- wenig Aufenthaltsmöglichkeiten und -qualität
- Möglichkeiten zum Aneignen der Flächen sind kaum gegeben
- Teilflächen werden durch PKW-Stellplätze belegt
- abschnittsweises Fehlen von räumlicher Fassung, wodurch der Platz nicht als solcher wahrgenommen und die Funktion eines Quartiersplatzes nicht erfüllt wird

### BEDARF

- identifikationsstiftende und angemessene Gestaltsprache
- Schaffung von Aufenthaltsorten, die durch eine multifunktionale Gestaltung auf z.B. Stadtfeste oder Adventsmärkte reagieren können
- Ermöglichung von Außenanlagen für die ansässige (bzw. zukünftige) Gastronomie
- Nutzungsangebot für Jung und Alt schaffen, um die vorwiegend leeren Plätze zu bespielen und mit Leben zu füllen
- Schaffung von klaren Abgrenzungen, um so das Raumgefühl eines Platzes herzustellen und ihn deutlich vom Straßenraum abzuheben



Abb. 38: Quartiersplätze im Sanierungsgebiet



## SPIEL &amp; SPORT

- |                                   |                                  |
|-----------------------------------|----------------------------------|
| > Bromberger Straße               | > Kneippstraße                   |
| > Innenhof Breslauer Straße       | > Dr.-Behrens-Weg / Oppelner Weg |
| > Franckestraße / Dr.-Behrens-Weg | > Tilsiter Straße                |
| > Virchowstraße                   | > Trebnitzer Platz               |

## DEFIZITE

- Zustand, Ausstattung und Gestaltung der Anlagen größtenteils in schlechtem Zustand, wodurch wenig Aufenthaltsqualität besteht
- sowohl Zuwegung als auch Barrierefreiheit sind nur bedingt vorhanden
- teilweise versteckte Lage im Quartier; dadurch nicht für alle Bewohner\*innen erkennbar
- einzelne Flächen aufgrund von Lage und Ausleuchtung in den Abend- und Nachtstunden Angsträume

## BEDARF

- Modernisierung, Erweiterung und Aufwertung der bestehenden Flächen mit unterschiedlicher Schwerpunktsetzung, sodass ein abwechslungsreiches Angebot entsteht
- Anlage vereinzelter neuer Flächen für Jung und Alt; besonders die Schaffung kleiner Spielpunkte und das Angebot von inklusiven Spielgeräten sollte verfolgt werden
- verbesserte Erreichbarkeit bzw. Anbindung der Plätze, sodass die Zugänge barrierefrei und zudem deutlich markiert werden
- ausreichende Beleuchtung zur Vermeidung von gefühlten Angsträumen

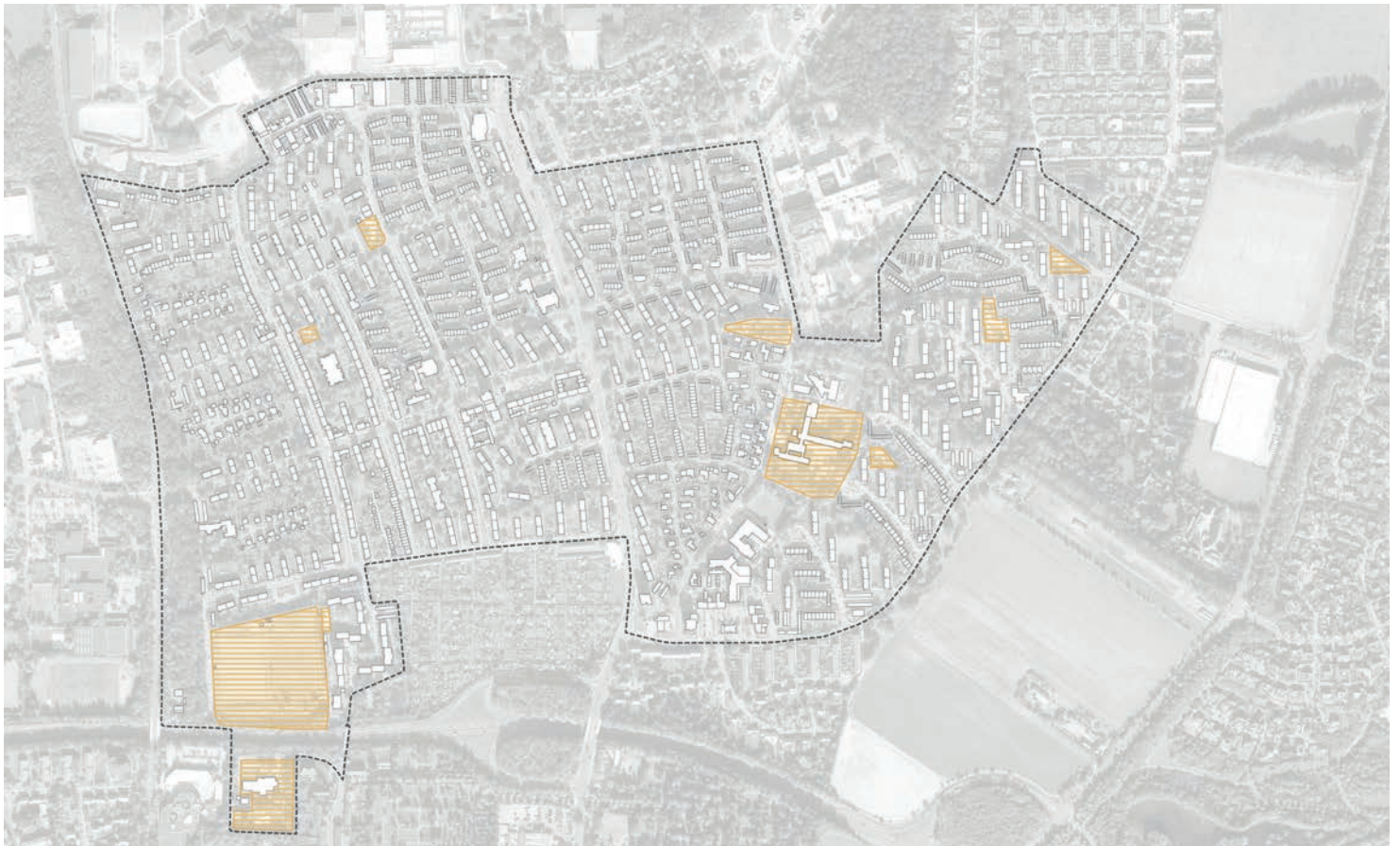


Abb. 39: Spiel und Sport im Sanierungsgebiet





## GRÜNRAUM

- > Dr.-Behrens-Weg
- > Landschaftsschutzgebiet östlich der Grauhöfer Landwehr

### DEFIZITE

- häufig sind sowohl Grün als auch dazugehörige Wege ungepflegt und in schlechtem Zustand; Gestaltung nicht mehr erkennbar
- abschnittsweise unsicher, da schlecht einsehbar und unzureichend ausgeleuchtet; soziale Kontrolle kann nicht stattfinden
- am Dr.-Behrens-Weg ist die Wegeführung aufgrund von Zäunen zum Kindergarten und zur Schule sowie durch Gebüsche auf der anderen Seite eingegrenzt; keine Ausweichmöglichkeiten
- aufgrund geringer Wegebreiten Konflikte zwischen Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen

### BEDARF

- Aufwertung des Grünraums sowie der Wege
- situationsbedingt Aufenthaltsorte schaffen, die unterschiedliche Funktionen erhalten (Spiel, Aufenthalt, Klimaanpassung, etc.)
- Anbindungen und Öffnungen hin zum Dr.-Behrens-Weg schaffen sowie die Eingänge gestalten und markieren
- Förderung besserer Verzahnung und Verknüpfung von Jürgenohl und Kramerswinkel
- Überplanung des Dr.-Behrens-Wegs, damit Potential des Raums genutzt werden kann und er als Naherholungsort dient



Abb. 40: Grünraum im Sanierungsgebiet

Im Rahmen des VU-Updates sowie der Bestandsanalyse wurden aktuelle Schwachstellen und Problematiken des Sanierungsgebiets Jürgenohl, vor allem in Bezug auf Klimawandel und Klimafolgenanpassung, aber auch auf sozialer, städtebaulicher und freiraumplanerischer Ebene, herausgefiltert. Mit den identifizierten Defiziten gehen Bedarfe einher, die wiederum in Sanierungsziele und daraus resultierenden Umsetzungsideen übersetzt werden können. Ebendiese Ziele und Ideen orientieren sich an drei Bausteinen des Quartiers: Der Bebauung, dem Verkehr sowie dem Freiraum. Für jeden Baustein definieren Sanierungsziele, welche Entwicklungen in Zukunft gefördert und angestrebt werden sollen, die Umsetzungsideen konkretisieren diese Absichten in Form von detaillierteren Ansätzen. Im Rahmenplan fließen all diese Ideen in den jeweiligen Bausteinen auf konzeptueller Ebene zusammen und skizzieren so eine erste Zukunftsvision für ein klimagerechtes und soziales Jürgenohl. In jede Ebene des Rahmenplans fließt eine vierte Ebene - der Baustein ‚Soziales Miteinander‘ - mit ein. Die Inhalte werden im Kapitel Maßnahmenkatalog konkretisiert und einzeln betrachtet.



# 3. RAHMENPLAN

3.1 Sanierungsziele + Umsetzungsideen

3.2 Rahmenpläne

# 3.1 SANIERUNGSZIELE + UMSETZUNGSEIDEN

## BEBAUUNGSSTRUKTUR

### Sanierungsziele

Schaffung eines klimaneutralen bzw. klimapositiven Gebäudebestandes

Etablierung eines gesunden, generationengerechten und sozialverantwortlichen Wohnens

Förderung der Quartiersidentität

### Umsetzungsideen

- > Energetische Gebäudesanierung
- > Einsatz regenerativer Energien
- > Dach- und Fassadenbegrünung
- > Regenwasserbewirtschaftung

- > Barrierefreie Wohnungen im EG
- > Variierende Wohnungsgrößen
- > Angebot an Sozialwohnungen
- > Anbau von Balkonen, Dachterrassen o.ä.
- > Aufenthalts- bzw. Gemeinschaftsräume

- > Fassadengestaltungs- bzw. Farbkonzept
- > Einladende Eingangsbereiche



## VERKEHRSFLÄCHEN

### Sanierungsziele

### Umsetzungsideen

Quartier der kurzen Wege

- > Ausbau des Rad- und Fußwegenetzes
- > Abbau von Barrieren
- > Intuitives Leitsystem und Beleuchtungskonzept

Etablierung einer zukunftsweisenden und klimaschonenden Mobilität

- > Ausbau des ÖPNV
- > Sharing-Angebote
- > E-Ladesäulen und E-Parkplätze

Transformation von Straßenräumen

- > Multicodierung von Verkehrsflächen
- > Umwandlung von Parkraum in Freiraum
- > Begrünung von Verkehrsinfrastrukturen
- > Klimaangepasste Pflanzenauswahl (Klimabäume)

## FREIRAUM

### Sanierungsziele

Förderung der sozialen und integrativen Funktion von Freiräumen

- > Treffpunkte und Aufenthaltsflächen im öffentlichen und gemeinschaftlich nutzbaren Raum
- > Spiel- und Sportangebote für alle Altersgruppen
- > Öffnung privater Freiräume
- > Bereitstellung von Flächen für gemeinschaftliches Gärtnern
- > Bereitstellung von Freiräumen zur individuellen Aneignung

Erhöhung der ökologischen Funktion von Freiräumen

- > Entsiegelung befestigter Flächen
- > Anlage von Blühstreifen zur Erhöhung der Biodiversität
- > Anlage von Trittsteinbiotopen zum Freiraumverbund
- > Extensivierung von Freiräumen
- > Umweltbildung

Stärkung der klimatischen Funktion von Freiräumen

- > Pflanzung schattenspendender und klimaangepasster Gehölze
- > Multicodierung von Freiräumen zur Erhöhung der Retentionsfähigkeit
- > Anlage von Wasserflächen
- > Freihaltung von Frischluft- und Kaltluftschneisen

### Umsetzungsideen





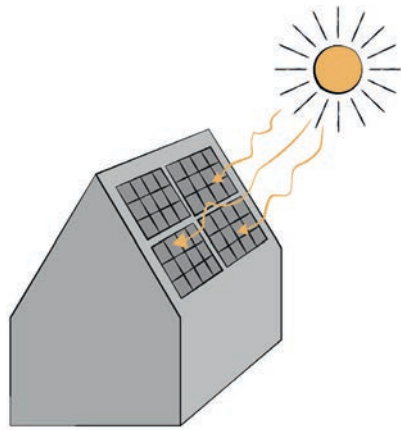
## 3.2 RAHMENPLÄNE

### **BEBAUUNGSSTRUKTUR Konzept**

Grundlegende Ziele für die Bebauungsstruktur im Sanierungsgebiet sind zum Großteil vor dem Hintergrund der Klimafolgenanpassung sowie der Generationengerechtigkeit ausgewählt worden. Vor allem bei den Gebäudebeständen aus den 50er und 60er Jahren ist eine Vielzahl von unterschiedlichen Sanierungsmaßnahmen möglich. Neben umfassender energetischer Sanierung und barrierefreier Erschließung kann durch unterschiedliche Begrünungsarten der Gebäude das Mikroklima nachhaltig positiv beeinflusst werden.

Durch Umbaumaßnahmen in Form von Balkonanbauten oder durch die Neuaufteilung der Wohnungsgrößen wird zudem die Wohnqualität deutlich erhöht und für die unterschiedlichsten Wohnbedürfnisse ein Angebot geschaffen.

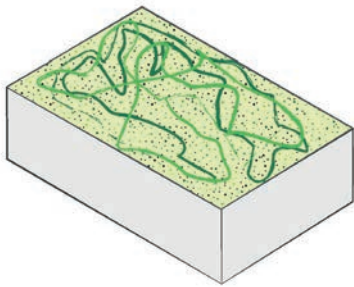




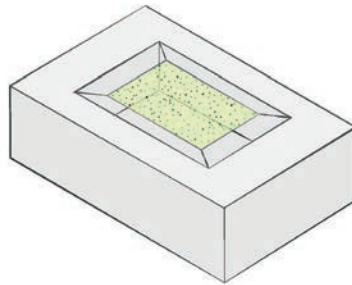
Nutzung erneuerbarer Energien



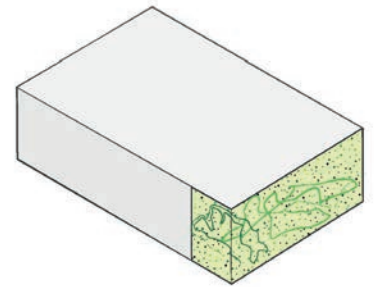
Regenwassernutzung



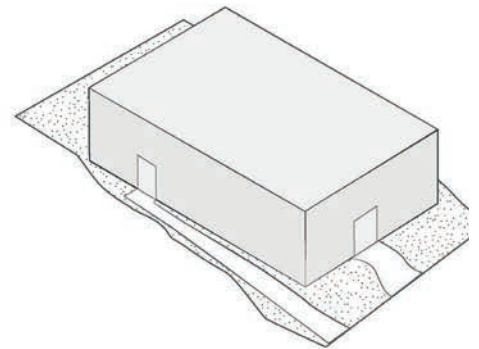
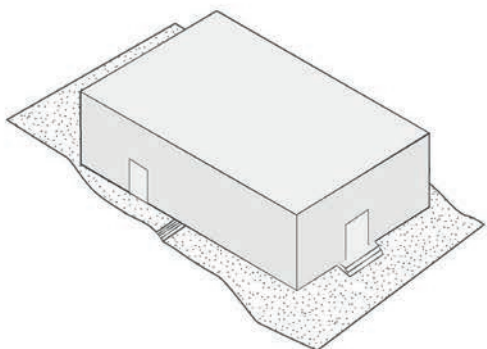
Dachbegrünung



Hofbegrünung



Fassadenbegrünung



Abbau von Barrieren und Ersatz durch Rampenanlagen

Abb. 41: Mögliche Ziele für die Bebauungsstruktur





Abb. 42: Rahmenplan ‚Bebauungsstruktur‘





**Energetische Sanierung**

- hohes Potential
- Potential

**Gebäudebegrünung**

- Fassadenbegrünung
- Dachbegrünung

**Bauliche Änderungen**

- Balkon
- unterschiedliche Wohnungsgrößen
- barrierefreier Zugang - Haupteingang
- barrierefreier Zugang - rückseitig





Abb. 43: Energetische Sanierung

## ENERGETISCHE SANIERUNG

- Grundsätzlich ist jedem Gebäude im Sanierungsgebiet Jürgenohl das Potential einer energetischen Sanierung zuzuschreiben.
- Eine Vielzahl der im Rahmenplan vorgeschlagenen Maßnahmen sind gezielt auf Flächen der Wohnungsbaugesellschaften verortet. Um einen Ausgleich zu diesen ungleichmäßigen Schwerpunkten zu schaffen, werden die privaten und öffentlichen Gebäude im Quartier bevorzugt bei der energetischen Sanierung behandelt, auch wenn diese Maßnahmen nicht direkt über die Städtebauförderung finanziert werden können. Diese Gebäudebestände sind in hohem Maße zu unterstützen, erst nachrangig sollte das Eigentum der Wohnungsbaugesellschaften finanzielle Förderung im Bereich der energetischen Sanierung beziehen können.
- Mögliche Maßnahmen, deren Umsetzung staatlich gefördert werden, sind:
  - Außenwanddämmung
  - Dachdämmung
  - Perimeterdämmung (Keller-Außenwand)
  - Kellerdeckendämmung
  - Fenstersanierung
  - Heizungssanierung (Niedertemperaturkessel, Brennwertkessel, Mikro-KWK, Wärmepumpe, Strahlungsheizung)
  - Photovoltaik
  - Solarthermie
  - Lüftungsanlage mit Wärmerückgewinnung





Abb. 44: Gebäudebegrünung

## GEBÄUDEBEGRÜNUNG

- Fassadenbegrünung ist ein wirksames Element im Kampf gegen den Klimawandel und den daraus resultierenden Folgen in dicht bebauten Siedlungen. Mit der Begrünung von Gebäudefassaden gehen verschiedene Effekte einher, die sich positiv auf die Gebäude selbst, aber auch auf das Umfeld und die vor Ort lebenden Menschen auswirken. Beschattung, Wasserspeicherung und Verdunstung sowie Bindung und Filterung von Staub und Luftschadstoffen verbessern das Mikroklima. Doch auch Dämmwirkungen gegen extreme Hitze oder Lärmschutz sind Aspekte, die mit einer Fassadenbegrünung einhergehen. An exponierten Kreuzungsabschnitten kann eine Fassadenbegrünung wirkungsvoll sein. Sie trägt zusätzlich zu einer deutlichen Aufwertung der Umgebung bei und wirkt sich durch ihre Exposition nicht nur auf Bewohner\*innen, sondern auch auf Passant\*innen aus.
- Dachbegrünungen wirken sich ebenfalls positiv auf das Raumklima im Gebäude aus, da sie eine Dämmwirkung ausüben und so die Räume vor starker Hitze und extremer Kälte schützen. Zudem speichern sie 50-70% des Niederschlagswassers, das wieder verdunstet und sich dadurch kühlend auf das Mikroklima sowie positiv auf die

Abwasserkosten des Gebäudes auswirkt. Die Dachflächen sind ökologische Lebensräume, welche Staub und Schadstoffe filtern. Für das Sanierungsgebiet Jürgenohl wird in einem ersten Schritt die Begrünung von Flachdächern bis zu 5° vorgeschlagen, da sich diese Flächen besonders gut eignen.

- Das Sanierungsgebiet erfährt durch die Begrünung eine deutliche Aufwertung, da mit der Maßnahme die Ästhetik sowie der Wert der Immobilie und des Umfelds steigt.
- Es werden zusätzliche Grünflächen geschaffen, die neue Lebensräume für Pflanzen und Tiere zur Verfügung stellen, die Biodiversität in der Stadt fördern und neue Habitate entstehen lassen.
- Das Sanierungsgebiet Jürgenohl erfährt durch diese gestalterischen, ökologischen und baulichen Anlagen eine deutliche Aufwertung, selbst, wenn sie nur an einzelnen Orten integriert werden.
- Auch der Charakter Jürgenohls wird nachhaltig positiv beeinflusst, da diese Maßnahme ein einheitliches Bild schafft und Zusammengehörigkeit aufgrund von Wiederholung der Begrünung vermittelt.



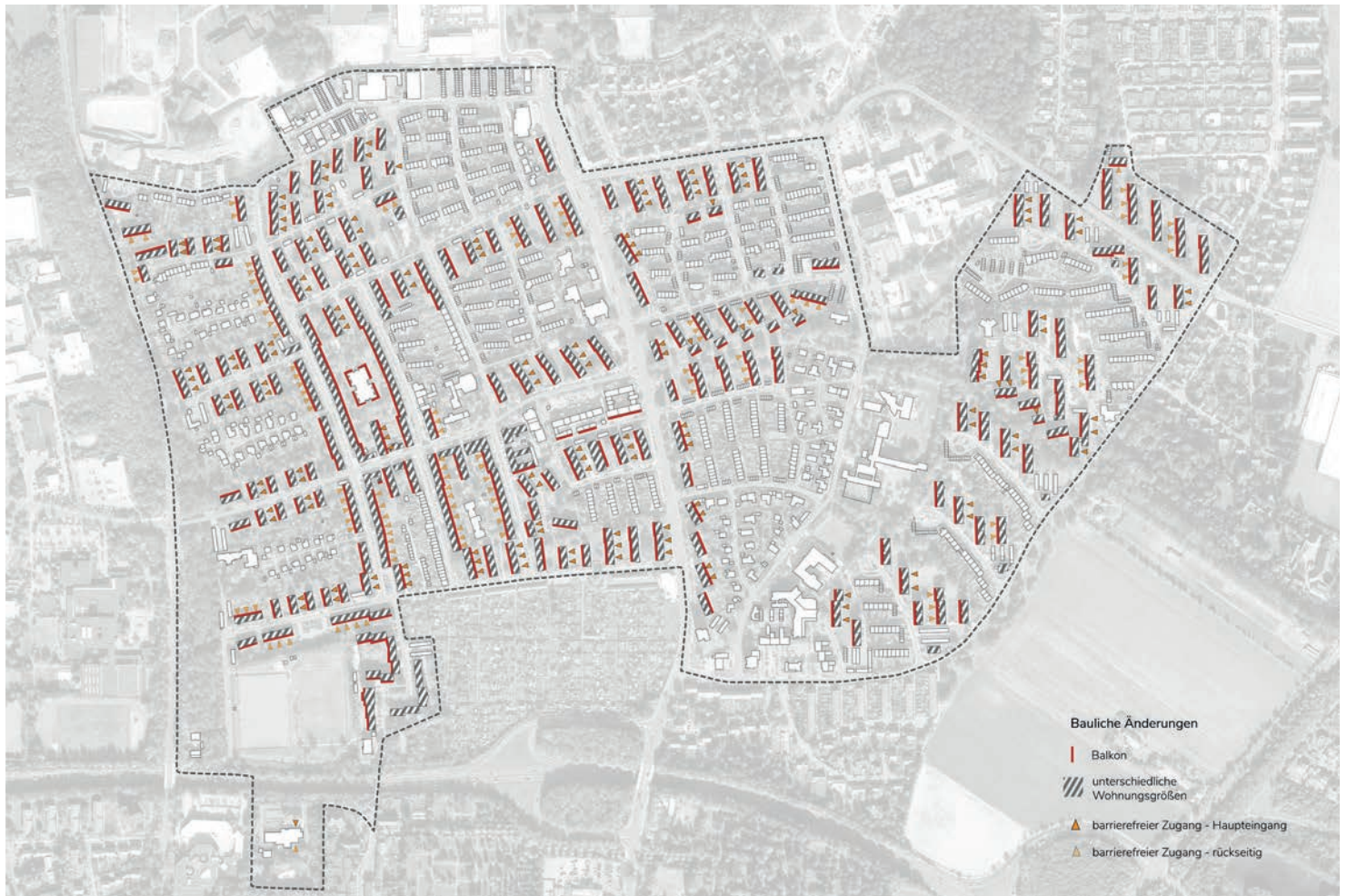


Abb. 45: Bauliche Änderungen

## BAULICHE ÄNDERUNGEN

- Sofern noch nicht vorhanden, sollten alle Objekte, die zur Miete angeboten werden, mit Balkonen versehen werden. Die Erweiterung des privaten Wohnraumes in den Außenraum ist sowohl für die Gesundheit, als auch für das Wohlbefinden und die Identifikation mit dem Stadtteil wichtig und förderlich. Allgemein erfahren die Mietwohnung durch die Anbauten eine Aufwertung und lassen sich besser vermarkten.
- Die Schaffung unterschiedlicher Wohnungsgrößen innerhalb eines Gebäudes ist wünschenswert. Durch das Angebot von 1-,2-,3- und 4-Zimmerwohnungen in einem Gebäude, werden unterschiedliche Bedürfnisse bedient. So finden sowohl Senior\*innen, Alleinerziehende oder große Familien ein passendes Wohnobjekt mit angemessen viel Platz. Generationsgerechtes Wohnen wird ermöglicht. Das Vorhalten von Sozialwohnungen sollte auch hierbei mit eingeplant werden. Derartige Maßnahmen fördern die Durchmischung der Mieterstrukturen, welche sich wiederum positiv auf das Miteinander im direkten Umfeld, aber auch im gesamten Quartier auswirkt. Durch die soziale Durchmischung der Mietenden

kommen Bewohner\*innen miteinander in Kontakt, die sich vorher nicht oder nur eingeschränkt begegnet wären. Sie entwickeln Verständnis füreinander und Freundschaften miteinander. Die Integration aller in das gesellschaftliche Leben wird somit gefördert.

- Vor dem Hintergrund der Inklusion sowie des demographischen Wandels ist die barrierefreie Erschließung von Gebäuden von großer Wichtigkeit. Besonderes Augenmerk sollte hierbei auf der direkten barrierefreien Erschließung der Erdgeschoss (EG)-Wohnungen liegen. Für diese ist eine ebenerdige Eingangssituation am ehesten herzustellen. In vielen Fällen kann durch die Anpassung der Topografie an den rückwärtigen Seiten der Gebäude eine direkte und barrierefreie Zuwegung in die Wohnung über z.B. private Terrassen oder Gärten hergestellt werden. Der häufig auftretenden Angst von Mieter\*innen der EG-Wohnungen vor Einbruch kann mit verstärkten Sicherheitsmaßnahmen sowie beispielhaften Referenzprojekten entgegengewirkt werden. Diese Maßnahme ist besonders für Mietobjekte geeignet, jedoch sollte zwischen den verschiedenen Bebauungstypen

unterschieden werden.

Für Reihenbebauungen eignet sich aufgrund der Ausrichtung der Gebäude zur Straße die Einrichtung privater Zugänge auf den Rückseiten. In diesem Fall lassen sich die Zugänge mit privaten Terrassen bzw. kleinen Gärten kombinieren. Aufgrund der wenigen Kontaktfläche mit der Straße gestaltet sich die Erschließung bei Zeilenbauten anders: Barrierefreie Zugänge sind hier seitlich über den Haupteingang möglich, oder sind, falls die EG-Wohnungen im Hochparterre liegen, über private Zugänge direkt in die Wohnung einzurichten.

Für beide Bebauungsarten gilt, dass eine flächendeckende Ausstattung mit barrierefreien Zugängen unrealistisch ist. Die Umsetzung der Maßnahme an jedem zweiten Haus kann daher als Möglichkeit in Betracht gezogen werden und würde die Verfügbarkeit von barrierefreien Wohnungen im Quartier signifikant erhöhen. Für höhergeschossige Gebäude (beispielsweise in Kramerswinkel oder am Trebnitzer Platz) ist der Anbau von Aufzügen zu überprüfen. Dieser ist in solchen Situationen besonders lohnend, da durch einen Aufzug eine Vielzahl an

Wohnungen barrierefrei erreichbar ist.

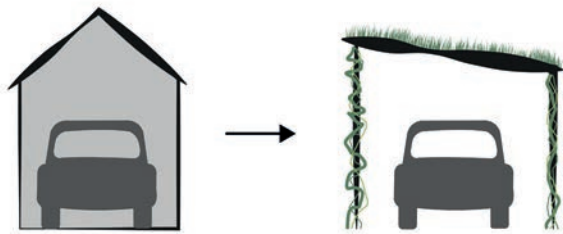
- Allgemein wird der Wohnraum, und im Umkehrschluss dazu das gesamte Quartier, durch die Umbaumaßnahmen aufgewertet und gestärkt. Moderner Wohnraum, der diverse Anforderungen bedient, zieht neues Klientel nach Jürgenohl und ist aufgrund der besseren Ausstattung für kommende Herausforderungen gewappnet.
- Für die vorgeschlagenen baulichen Änderungen kommen grundsätzlich alle Gebäude im Sanierungsgebiet in Frage.



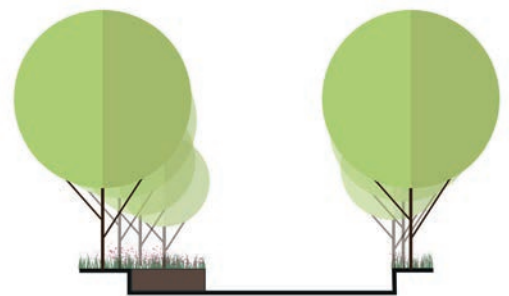
## VERKEHRSFLÄCHEN Konzept

Im Bereich der Mobilität können im Sanierungsgebiet eine Vielzahl an Maßnahmen im Sinne der Klimafolgenanpassung bzw. des Klimaschutzes getätigt werden. Dazu zählt zum einen die Förderung von E-Mobilität. Durch das Angebot von Stellplätzen ausschließlich für E-Autos und die Bereitstellung von Lademöglichkeiten werden Anreize geschaffen, diese Fortbewegungsart vermehrt zu nutzen und ihre Wichtigkeit im Bewusstsein der Bewohner\*innen zu verankern. Doch auch bei den herkömmlichen PKW lassen sich Verbesserungen vornehmen. So kann durch den Abriss der vielen ungenutzten Garagen ein Ersatz durch Carports mit Dachbegrünung geschaffen werden. Diese Variante reduziert das Parken im Straßenraum und schafft durch die Dachbegrünung zusätzlich ein kleines Biotop. Ein Ziel ist es, dass der PKW weniger genutzt wird. Dadurch, dass das Fahren mit dem Auto unbequemer (aber nicht unmöglich!) wird, sollen die Bewohner\*innen indirekt zur Nutzung anderer Fortbewegungsarten gebracht werden. Neben der Förderung von E-Mobilität ist es des Weiteren sinnvoll, Anreize für gänzlich klimaneutrale Fortbewegungen zu schaffen. Der Ausbau der Radinfrastruktur sowie der fußläufigen Verbindungen hat dabei höchste Priorität. Durch breite und sichere Verbindungen wird die Verwendung des Fahrrads indirekt angeregt. Auch die Bereitstellung von ausreichend Abstellanlagen sowie von Bike-Sharing an Mobilitätsstationen fördert die Verwendung des Rads.

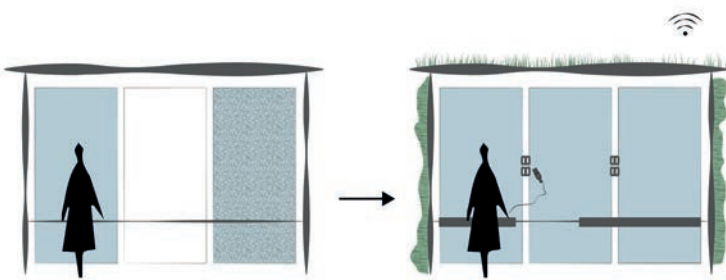
Grundsätzlich muss auch der Straßenraum mehr für die Klimafolgenanpassung leisten. Daher ist, neben der Entsiegelung, die Begrünung mit Klimagehölzen eine wichtige Aufgabe, die trotz stellenweiser Schwierigkeiten intensiv verfolgt werden sollte. Bei Neuanlagen von Straßenzügen ist zudem darauf zu achten, dass sie als Notwasserwege ausgebaut werden, um Regenwasserspitzen aufnehmen zu können und sie zeitlich verzögert abführen zu können.



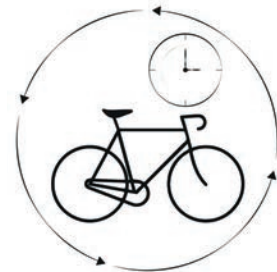
Carports statt Garagen



intensive Begrünung mit Klimgehölzen



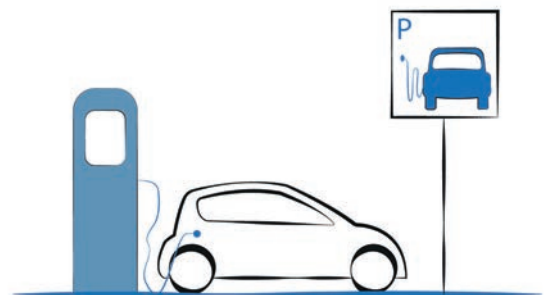
Aufwertung und Attraktivierung ÖPNV - Einrichtung



Bike-Sharing



Mobilitätsstation



Förderung E-Mobilität





Neuorganisation ruhender Verkehr







-  Reduzierung von Garagen und Stellplätzen
-  Umstrukturierung von Garagen und Stellplätzen
-  ÖPNV Haltepunkt mit enger Taktung
-  Mobilitätsstation groß - PKW & Rad
-  Mobilitätsstation klein - Rad
-  Potentialfläche für eine Quartiersgarage

Abb. 47: Rahmenplan 'Verkehrsflächen'







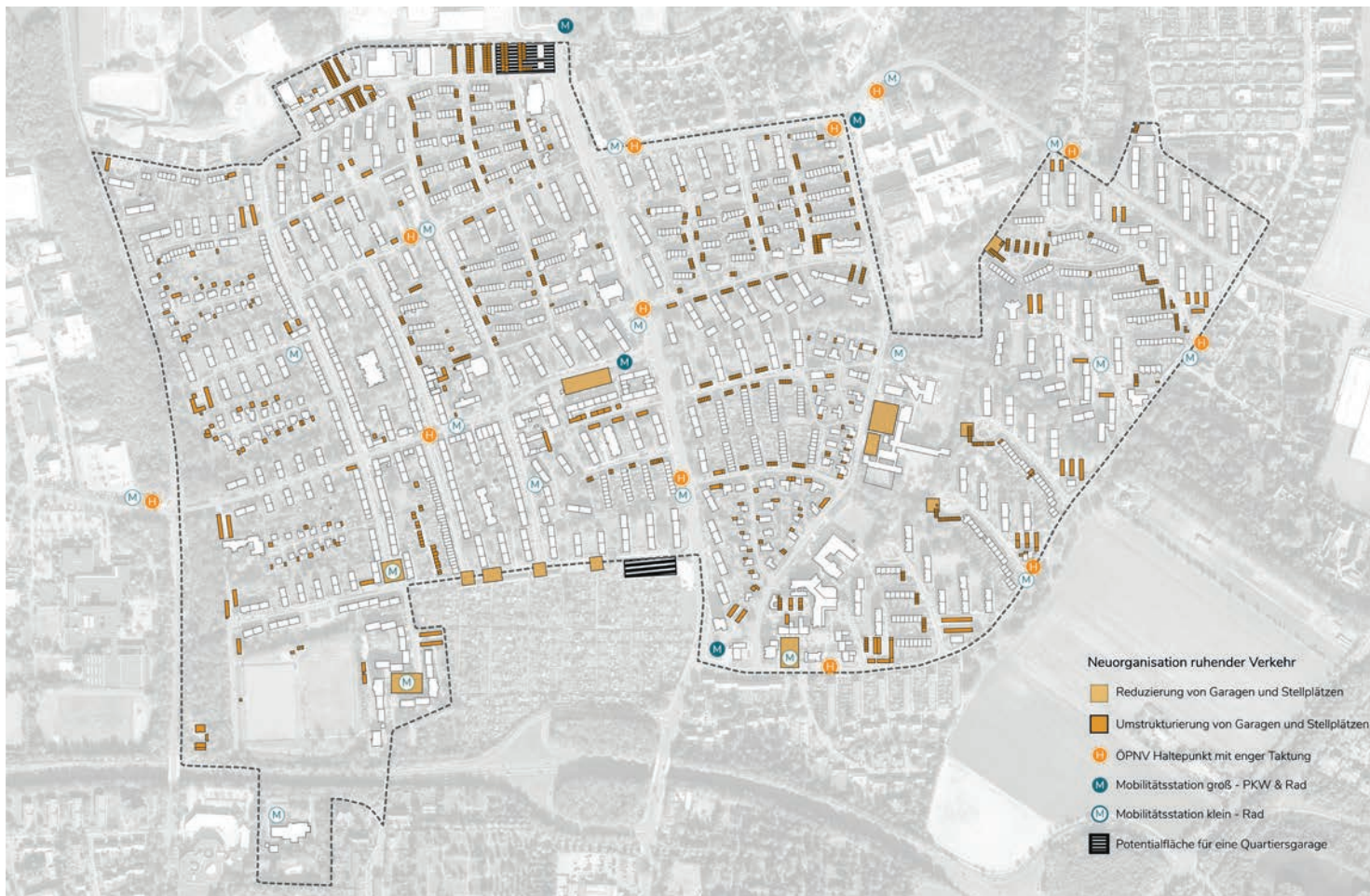


Abb. 48: Neuorganisation des ruhenden Verkehrs

## NEUORGANISATION DES RUHENDEN VERKEHRS

- Stellplatzanlagen und Garagenhöfe sind im Sanierungsgebiet sehr präsent. Besonders problematisch sind diese Situationen einzustufen, wenn sie Wegeverbindungen für Fußgänger\*innen oder Radfahrer\*innen blockieren oder Blickbeziehungen verstellen. Durch die Entnahme von wenigen Garagen bzw. Stellplätzen entsteht ein hoher gemeinschaftlicher Nutzen für alle Bewohner\*innen des Quartiers.
- Grundsätzlich sollte über eine Umstrukturierung der Abstellflächen für den ruhenden Verkehr nachgedacht werden. Viele Garagen werden nicht mehr zum Abstellen des PKW benutzt, vor allem da die Autos immer größer werden. Zum Parken wird daher der Straßenraum verwendet; ein hoher Parkdruck ist die Folge. Durch den Ersatz der Garagen durch Carports oder Stellplatzanlagen, können passend große Abstellbereiche angeboten sowie die Straßen vom Parkdruck befreit werden. Im Umkehrschluss dazu entsteht mehr Spielraum in der Straßenumgestaltung. Auch die Umgestaltung von Stellplätzen z.B. an Eingängen zu sozialen Einrichtungen kann von großer Wichtigkeit sein. Durch den Flächengewinn kann bessere Infrastruktur für Räder, aber auch Fläche zum Auf-

enthalt angeboten werden. Auch das fördert die Nutzung klimafreundlicher Fortbewegungsmöglichkeiten.

- Mit dem Ziel einer klimafreundlicheren Fortbewegung innerhalb des Quartiers geht die Anpassung der Taktung des ÖPNV sowie die Aufwertung der dazugehörigen Haltestellen einher. Beispielsweise kann an modernen Haltestellen das Smartphone durch Sonnenenergie aufgeladen werden. In Kombination mit unterschiedlich ausgestatteten Mobilitätsstationen soll der Nutzung des privaten PKW eine attraktive Alternative entgegengesetzt werden. Die großen Stationen sollten an den Eingängen des Quartiers, sowie an strategisch wichtigen Punkten verortet werden. Sie bieten sowohl für E-PKW als auch für Räder jeglichen Antriebs komfortable Abstell- und Lademöglichkeiten. Die kleinen Stationen verfügen nur über das Angebot für Räder und sind immer in direkter Nähe zu ÖPNV-Haltestellen angedacht.
- Als zukunftsweisende Geste wird eine Quartiersgarage im Norden geplant. Dieser moderne Bau verbindet Jürgenohl und den Fliegerhorst, da alle Bewohner\*innen ihn nutzen können, und kann des Weiteren durch einen Outdoor-Parcour auf dem Dach Flächen für Freizeit und Sport anbieten.



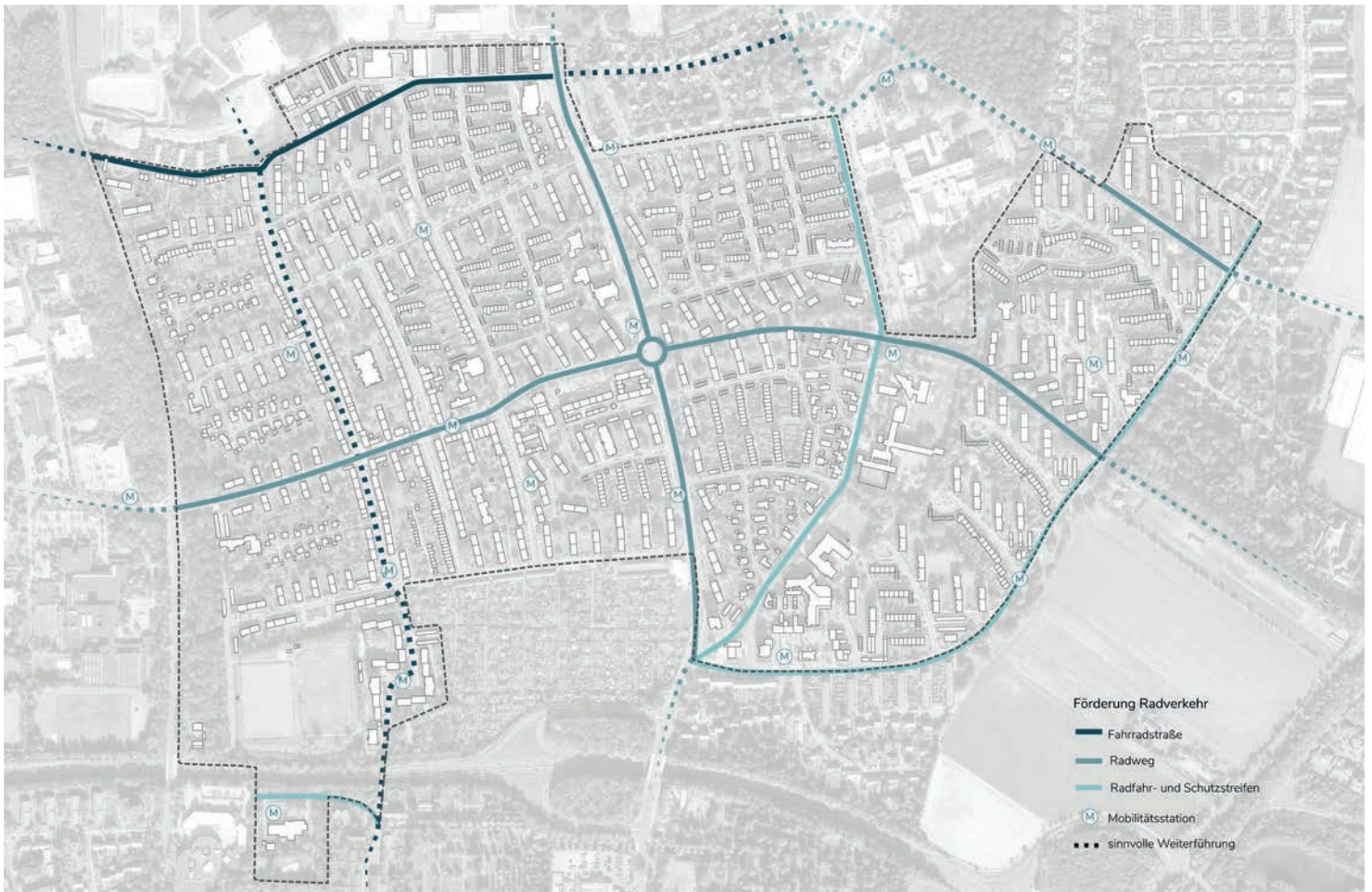


Abb. 49: Förderung des Radverkehrs

## FÖRDERUNG DES RADVERKEHRS

- Um die Fortbewegung mit dem Rad zu fördern und angenehmer zu gestalten, soll auf der Waldenburger Straße und dem Grünberger Weg eine Fahrradstraße ausgewiesen werden. Diese Maßnahme fungiert als entschleunigendes Mittel, da Radfahrer\*innen Vorrang haben und PKW Rücksicht nehmen müssen.
- Die Anlage und Ausweisung von neuen Radwegen und -spuren sowie die Instandsetzung der bereits bestehenden Infrastruktur ist ein zusätzlicher Baustein. Die Fortbewegung per Rad soll im Quartier, aber auch über die Grenzen hinaus, so komfortabel, schnell und sicher wie möglich ablaufen können, sodass häufiger auf das Auto verzichtet wird und stattdessen eine klimafreundlichere Fortbewegungsart gewählt wird.
- In direkter Nähe zu den Haltestellen des ÖPNV sowie durch die Lage an strategisch wichtigen Orten können auch Mobilitätsstationen aufgrund der bereitgestellten Infrastruktur als Anreiz zur Radnutzung fungieren. An derartigen Stationen kann das eigene Rad sicher und komfortabel abgestellt werden. Auch E-Bikes können abgestellt und aufgeladen sowie Miet-Räder ausgeliehen werden.
- Das individuelle Vorankommen im Sanierungsgebiet wird durch die unterschiedlichen Bausteine unterstützt und durch wiederkehrende Elemente gefördert. So leistet der Radverkehr einen wichtigen Beitrag zum nachhaltigen und klimafreundlichen Quartier.



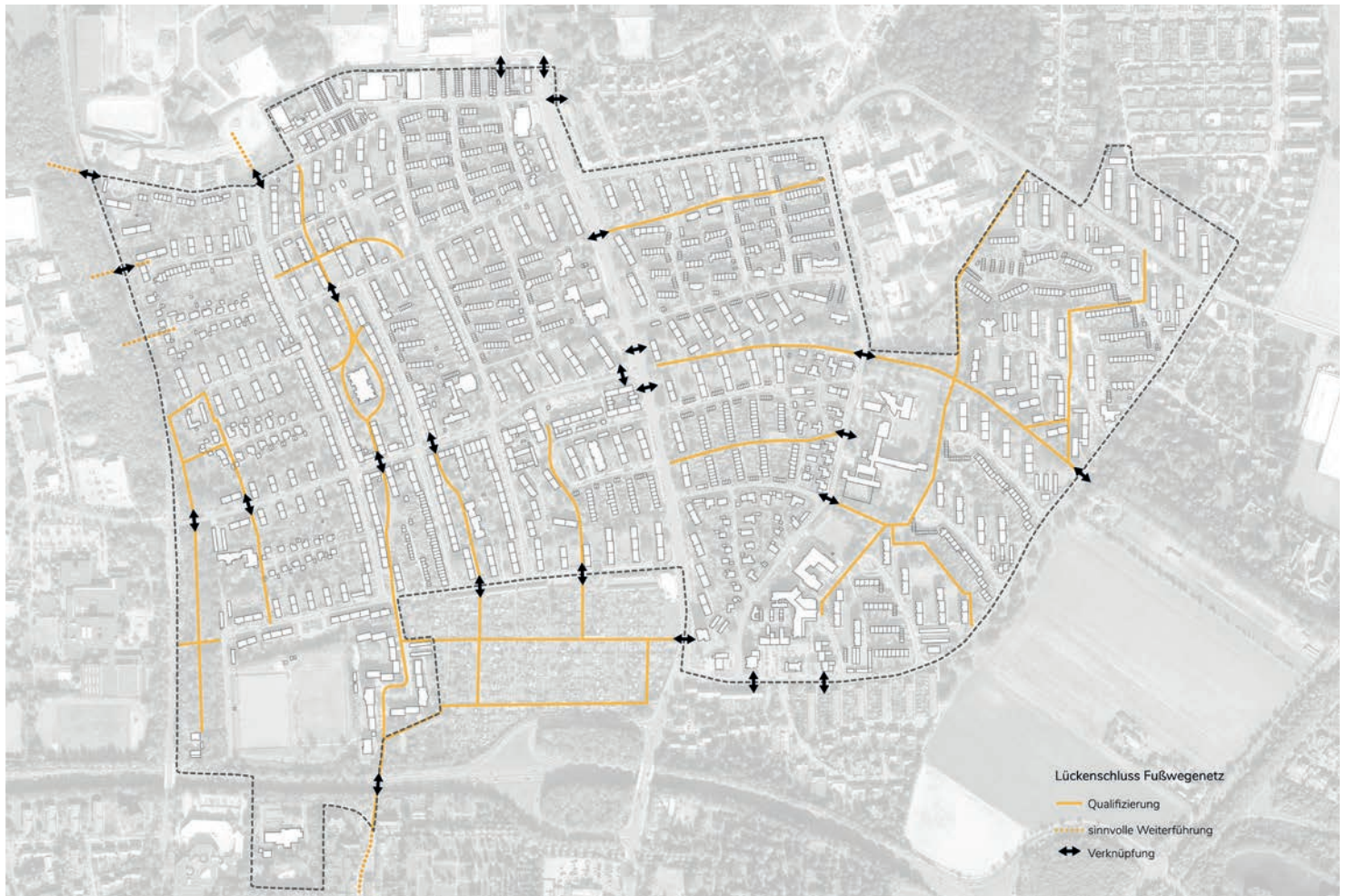


Abb. 50: Lückenschluss Fußwegenetz

## LÜCKENSCHLUSS FUSSWEGENETZ

- Durch die Schaffung neuer und die Aufwertung bereits bestehender Fußwege leistet der Stadtteil einen wichtigen Beitrag zum „Quartier der kurzen Wege“. Das Gebiet soll von allen Bewohner\*innen erlebt werden können. Vor diesem Hintergrund ist eine Modernisierung, vor allem im Hinblick auf Barrierefreiheit und Sicherheit sowie Gestaltung und Grünschnitt, besonders wichtig. Des Weiteren werden durch vereinzelte neue Wege Verbindungen hergestellt, die bisher nicht existierten, sodass vor allem der neue Siedlungsbereich Fliegerhorst mit ins städtebauliche Gefüge integriert und angebunden wird.
- Der Bereich „Kramerswinkel“ ist im Hinblick auf die Anzahl und die Führung fußläufiger Verbindungen gut aufgestellt, hier bedarf es lediglich einer Aufwertung der Wege im Hinblick auf Generationengerechtigkeit und Gestaltung. Jürgenohl hingegen weist nur wenige derartige Verbindungen auf. Aufgrund der städtebaulichen Struktur und der fehlenden öffentlichen Grünflächen, sollte eine fußläufige Verbindung über die gemeinschaftlich nutzbaren Freiflächen der Mehrfamiliengebäude laufen. So entstehen spannende Einblicke in das Jürgenohl der Hinterhöfe und kurze Verbindungen werden geschaffen. Dass die Nutzung der Fußwege für alle Bewohner\*innen des Quartiers erlaubt ist, sollte durch gestalterische Mittel deutlich gemacht werden.
- Die Öffnung der Kleingartenanlage südlich der Königsberger Straße für Fußgänger\*innen und achtsame Radfahrer\*innen wäre ein wichtiger Brückenschlag zur Stärkung der Verbindung von Jürgenohl und Kramerswinkel, aber auch der besseren Anbindung an die Stadtteile im Süden sowie die Innenstadt Goslars. Des Weiteren fungieren Kleingärten als Naherholungsorte und sollten daher für alle Anwohner\*innen geöffnet werden.





Abb. 51: Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche

## EINRICHTUNG VERKEHRSBERUHIGTER BEREICHE

- Die Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche lässt dem Straßenraum neue Nutzungsmöglichkeiten zukommen. Er ist nicht mehr nur noch zum Befahren und Parken da, sondern ermöglicht ebenfalls den Aufenthalt auf den Flächen.
- Besonders geeignet ist dafür das Prinzip des verkehrsberuhigten Bereichs. Im Sanierungsgebiet kann das Prinzip vornehmlich in Sackgassen, aber auch in einigen Wohnstraßen zum Einsatz kommen. Es entstehen multifunktionale Räume, die neben dem Parken variabel auf alltägliches Ballspielen, aber auch auf Straßenfeste, Sportveranstaltungen etc. reagieren können. Durch die Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen bekommt das Sanierungsgebiet neue Impulse des Miteinanders. Gleichberechtigung, auch im Straßenraum, soll so praktiziert werden und das Miteinander bzw. Aufeinander-Achten gestärkt werden. Zudem können durch die vielen Gestaltungsmöglichkeiten Barrieren im Straßenraum abgebaut werden und in eine generationengerechte Straßenraumgestaltung umgesetzt werden.
- Auch Straßensperrungen für den motorisierten

Individualverkehr (MIV) tragen zur Verkehrsberuhigung bei. Auf die Anbindung über den Brieger Weg auf die Grauhöfer Landwehr könnte aufgrund der Alternative über die Danziger Straße verzichtet werden. Durchgangsverkehr würde so reduziert und die Frequenz der Nutzung der Straße verringert.

Eine weitere Sperrung wäre in der Kösliner Straße auf Höhe des Dr.-Behrens-Wegs denkbar.

- Im Sanierungsgebiet gibt es viele Wendehammersituationen. Viele von ihnen sind Asphaltwüsten, die der Entsorgung dienen - nicht immer gemäß den Vorgaben. Derartige Unorte wirken sich negativ auf die Gestaltung, die Wohnqualität und das Sicherheitsgefühl der umliegenden Gebäude aus. Die Umgestaltung und Neustrukturierung dieser Orte sind daher wichtig. Neben der Überplanung der Stellplätze, sollte dies auch mit Entsiegelung und der Umstrukturierung der Wertstoffinseln einhergehen. Die Wendehammersituationen bieten sich gut als „Mini-Spielpunkte“ im Gebiet an. So können diese Bereiche begrünt und mit z.B. einer Schaukel und einer Bank ausgestattet werden. Die Nutzbarkeit als





Wohn- und Lebensumfeld wird dadurch erhöht und der Kontakt untereinander gefördert.

- An der Kösliner Straße liegen viele Einrichtungen: Agentur für Arbeit, Seniorenstift, Grundschule, KiTa, Ausbildungszentrum des DRK, Harzlinik und demnächst auch das geplante Kultur- und Bildungszentrum. Alle diese Institutionen werden zu den jeweiligen Stoßzeiten über die Kösliner Straße angefahren. Besonders zu Schulstart bzw. -schluss ist die Straße überlastet, blockiert und unübersichtlich, da Elterntaxis auf Gehwegen parken, die Durchfahrt versperren oder Wendemanöver durchführen.
- Eine ergänzende Maßnahme zur Bewältigung des Hol- und Bringverkehrs wäre die Anlage einer Wendeschleife südlich des zukünftigen Quartierszentrums. Die PKW halten abseits der Straße, der Straßenraum wird so freigehalten und den ankommenden Schüler\*innen wird ein sicherer Schulweg ermöglicht.
- Es wäre zudem ein klares Signal, wenn die Kösliner Straße auf Höhe des Dr.-Behrens-Weg für den Autoverkehr geschlossen werden würde um „Schleichwege“ in Richtung Klinik oder Parksuchverkehre zu minimieren.

Alle südlich gelegenen Einrichtungen können weiterhin erreicht werden. Das Krankenhaus wird vornehmlich aus Richtung Norden angefahren und die Notaufnahme nutzt die Lilienthalstraße. Die Maßnahme hätte eine enorme Beruhigung der umliegenden Bereiche zur Folge und würde die Erreichbarkeit der sozialen Infrastrukturen mit dem Rad oder zu Fuß für Kinder und Jugendliche deutlich sicherer machen. Es würde zudem ermöglichen, den grünen Dr.-Behrens-Weg über die Kösliner Straße fortzuführen und so ein neues Stück Stadtgrün zu entwickeln.

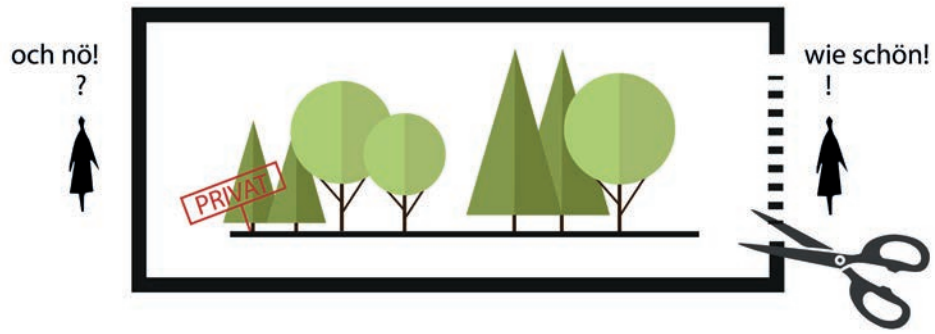




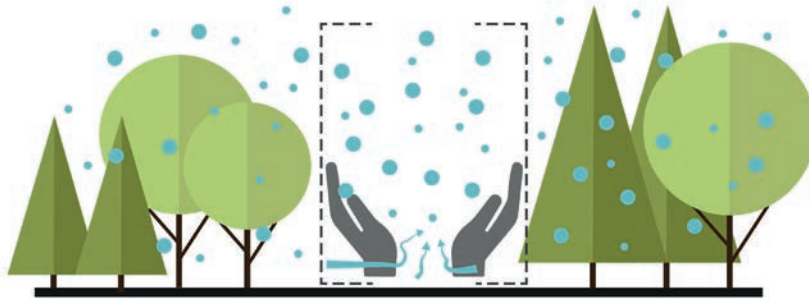
### **FREIRAUM Konzept**

Obwohl der Freiraumanteil in Jürgenohl hoch ist, lässt dies nicht auf die tatsächliche Nutzbarkeit schließen. Ein Großteil der Flächen verteilt sich auf private oder nur eingeschränkt gemeinschaftlich nutzbare Bereiche. Hinzu kommt, dass nur selten die Nutzung gewollt ist oder die Ausstattung Mängel in Funktion und Gestalt aufweist. Ein Ziel des Rahmenplans für das Sanierungsgebiet ist es daher, die potenziellen Freiräume zu öffnen, zu bespielen und nutzbar zu machen. Im gleichen Zuge sollen sie einen deutlich größeren Anteil zur Klimafolgenanpassungen leisten, als bisher der Fall ist. Die Extensivierung aller Grünflächen sowie die offene Regenwasserversickerung sollte als Hauptmaßnahmen gegen den Klimawandel, aber auch als gestalterisches Element gezielt eingesetzt werden.

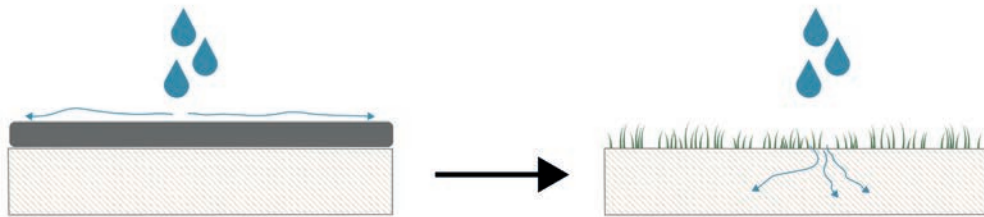
Durch die Erhöhung des Grünanteils sowie durch Förderung von Artenvielfalt, Retention und Kaltluftproduktion sollen attraktive Freiflächen entstehen, die den Bewohner\*innen Jürgenohls für unterschiedlichste Aktivitäten zur Verfügung stehen und gleichzeitig wichtige Bausteine im Kampf gegen den Klimawandel sind.



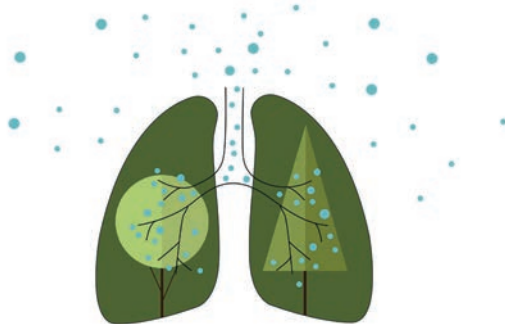
Öffnung gemeinschaftlicher Freiflächen für die Öffentlichkeit



Freihaltung von Frischluft- und Kaltluftschneisen



Entsiegelung



Frischlufproduktion



Förderung Artenvielfalt



Pflanzung Klimgehölze



Erhöhung Retentionsfähigkeit

Abb. 52: Mögliche Ziele für den Freiraum





Abb. 53: Rahmenplan ‚Freiraum‘





↔ Verknüpfung

**Grün**

- Aufwertungspotential
- Öffnung
- private EG-Terrassen o. Gärten
- Straßenraumverengung zugunsten von Begrünung

**Quartiersplatz**

- Neuanlage
- Aufwertungspotential
- Erweiterung

**Spiel & Sport**

- Aufwertungspotential
- zeitweise Öffnung
- Neuanlage
- Spielpunkt
- Erweiterung





Abb. 54: Grünraum

## GRÜNRAUM

- Im gesamten Sanierungsgebiet gibt es nur wenig öffentliche Grünflächen. Die wenigen vorhandenen sind zudem in einem schlechten Zustand und nicht ausreichend für die vielen Bewohner\*innen Jürgenohls. Der Aufwertung des Bestands sollte höchste Priorität zukommen.
- Zur Lösung dieses Mangels wäre es denkbar, in Kooperation mit den Wohnungsunternehmen, vereinzelte gemeinschaftliche Freiflächen der Mehrfamilienhäuser für alle Bewohner\*innen des Quartiers zu öffnen. Diese Maßnahme geht mit der Anlage fußläufiger Verbindungen einher und schafft in direktem Umfeld der Durchwegung Aufenthaltsbereiche und Nutzungspunkte. Die Aufwertung der Flächen kommt nicht nur den Anwohner\*innen, sondern allen Passanten zugute. Besonders sensibel muss dabei auf die Privatsphäre und das Ruhebedürfnis der Anwohner\*innen geachtet werden. Dies lässt sich durch gestalterische Mittel jedoch gekonnt umsetzen.
- Zudem wäre als temporäre Erweiterung des Freiraumangebots die Öffnung der Freiflächen von sozialen Einrichtungen denkbar. So könnte es eine Lösung sein, die Bereiche der Kirchen oder der Grundschule in den Nachmittagsstunden, bzw. dann, wenn die Gebäude oder Anlagen nicht benutzt werden, zu öffnen.
- Auch die Grauhöfer Landwehr sollte als Freiraum deutlicher in den Vordergrund rücken. Trotz der Ausweisung als Landschaftsschutzgebiet kann die Anbindung an Jürgenohl und die Erlebbarkeit dieses Raumes erhöht werden.
- Um den Anteil an wohnungsnahmen und privat nutzbarem Freiraum zu erhöhen, ist es vor allem für die Erdgeschosswohnungen der Mehrfamilienhäuser möglich kleine private Gärten anzulegen.
- Besonders die Straßen, die über einen überdimensionierten Querschnitt verfügen, können durch eine Straßenraumverengung verschmälert werden, sodass Raum für straßenbegleitendes Grün entsteht. Im Sanierungsgebiet ist vor allem die Königsberger Straße für eine Straßenraumverengung geeignet. Neben der Erweiterung des Grünraums wirkt sich diese Maßnahme reduzierend auf die Geschwindigkeit der fahrenden PKW aus. Zudem wird die Straße räumlich gefasst und erfährt durch die Begrünung mit Gehölzen und Stauden eine deutliche Aufwertung.





Abb. 55: Quartiersplatz

## QUARTIERSPLATZ

- Die Marktplätze Jürgenohl und Kramerswinkel sind beide geprägt durch Unternutzung und unattraktive sowie unangemessene Gestaltung. Beide bedürfen einer dringenden Umgestaltung, damit sie wieder als zentrale Plätze und Begegnungsorte erkannt und benutzt werden. Auch eine (gedachte) Erweiterung der Flächen über angrenzende Straßen und Flächen hinweg, vor allem am Jürgenohler Marktplatz, wäre denkbar und sinnvoll.
- Als Ergänzung können sowohl der Trebnitzer Platz als auch die Kreuzung Königsberger Straße - Breslauer Straße zu kleinen Quartiersplätzen umgestaltet werden, da es in diesem Bereich an öffentlichen Aufenthaltsqualitäten fehlt.
- Am Trebnitzer Platz kann durch die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereichs die Straßennutzung weiterhin uneingeschränkt stattfinden, jedoch ist es auch erlaubt, die Flächen zum Ballspielen oder Gehen zu benutzen. Ein multifunktional nutzbarer und barrierefreier Abschnitt entsteht, der allen Verkehrsteilnehmer\*innen Raum gewährt und im Gegenzug Rücksichtnahme und Anpassungsfähigkeit fordert.
- Die Rückgabe des Straßenraums an die Bewohner\*innen wird sich positiv auf die Identifikation, aber auch auf das Miteinander im Quartier auswirken. Zudem markieren die Plätze die Verbindung zum Jugendzentrum B6 und ins Zentrum Goslars. Die bisher versteckte Arcachon-Brücke wird besser eingebunden.



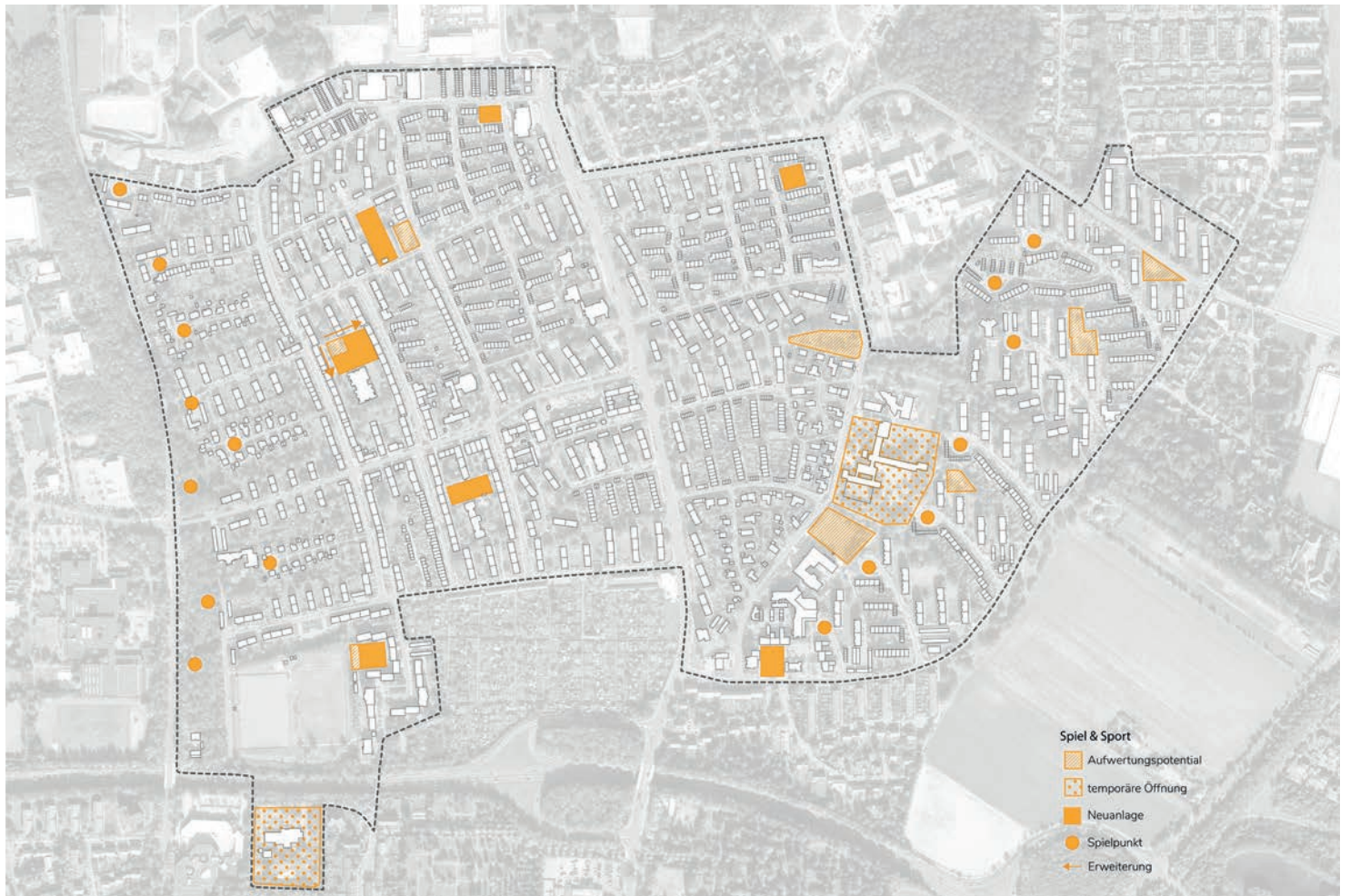


Abb. 56: Spiel- und Sportstätten

## SPIEL- UND SPORTSTÄTTEN

- Das Angebot für Spiel und Sport im Gebiet beschränkt sich, bis auf wenige Ausnahmen, hauptsächlich auf private Flächen. Daher bedarf es in diesem Angebotsbereich zum einen einer deutlichen Aufwertung und Öffnung bisher bestehender Spielplätze oder Bolzplätze, da der aktuelle Zustand zum Großteil wenig Spielwert aufweist und kaum einladend ist. Zum anderen sollte eine deutliche Erhöhung bzw. Erweiterung der Angebots- und Nutzungsvielfalt im ganzen Quartier verfolgt werden. Hierbei kann über Gemeinschaftsanlagen von städtischen und privaten Eigentümer\*innen nachgedacht werden, die allen Bewohner\*innen des Sanierungsgebiets zur Verfügung stehen. Bei der Neuanlage ist vor allem darauf zu achten, dass die Flächen möglichst präsent im Quartier liegen und sie einfach zu erreichen sind. Zudem sollte eine Differenzierung der Spielorte nach Altersgruppen, z.B. für Kleinkinder oder Jugendliche, angedacht werden.
- Kleine spielerische Aufenthaltspunkte können in den Sackgassen umgesetzt werden und statten diese Endpunkte mit neuer Qualität und Nutzungsmöglichkeit aus. Wohnungsnahes Spielen kann durch derartige

Mini-Anlagen unkompliziert zur Verfügung gestellt werden.

- Eine temporäre Öffnung von Flächen wie Schulhöfen oder Sportvereinsbereichen für die Öffentlichkeit könnte dem Mangel an Spiel- und Sportbereichen entgegenwirken und sollte dringend in Betracht gezogen werden. Auch hierbei bedarf es einer sehr engen Abstimmung mit den Eigentümer\*innen und einer deutlichen Regelung zur Nutzung der Flächen.



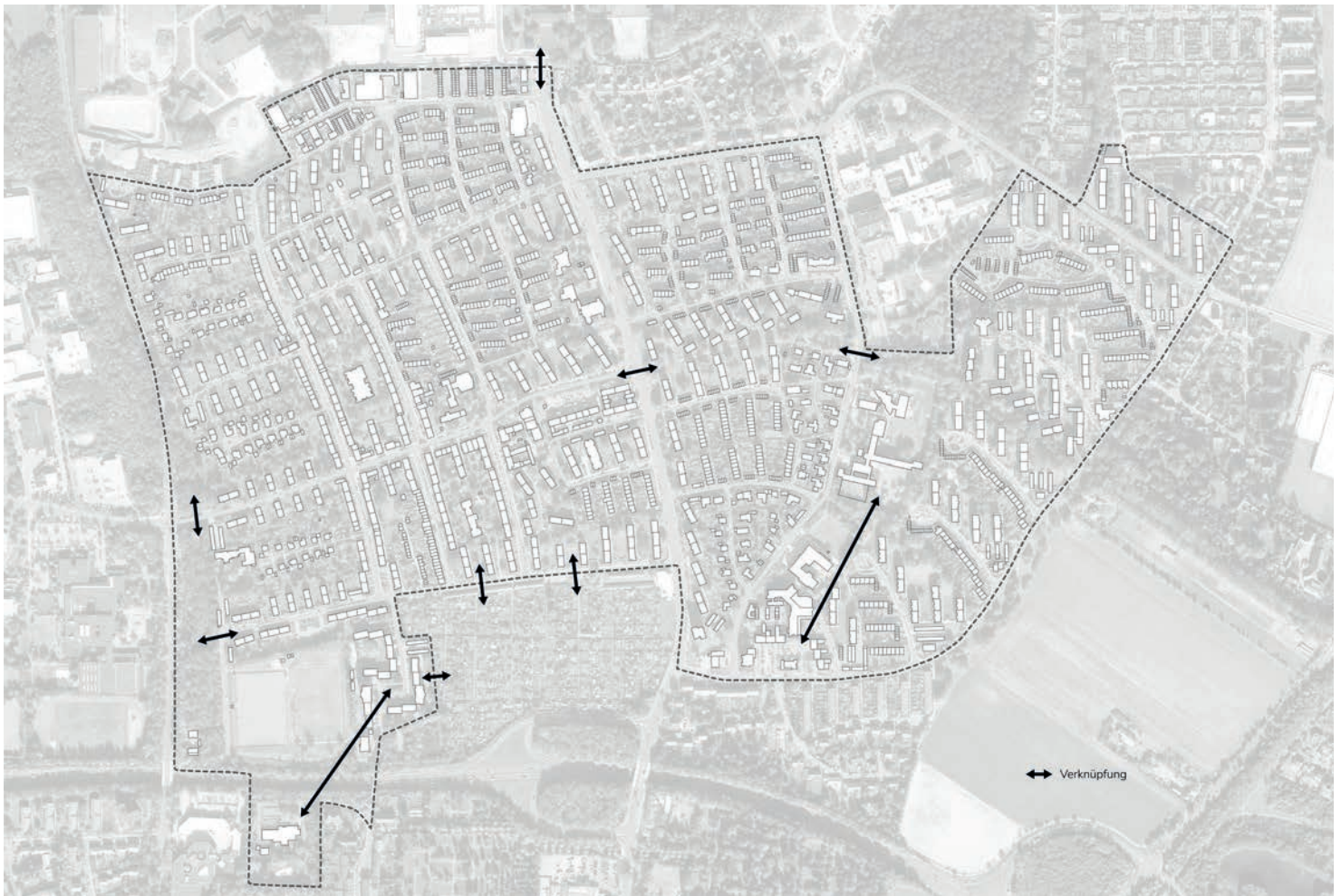


Abb. 57: Verknüpfung von Freiräumen

## VERKNÜPFUNG VON FREIRÄUMEN

- Neben der Erweiterung des nutzbaren Grünraums ist auch die bessere Anbindung und Verknüpfung von Bestandsflächen wichtig. Einige Bereiche sind nur schlecht erreichbar, deren Zugänge kaum erkennbar oder sie grenzen an starke Barrieren.
- Um den Verbund der Freiräume deutlicher hervorzuheben, sollen die jeweiligen Eingänge und Anbindungen gestärkt und betont werden. Räume, die bisher abseits lagen und wenig bis gar nicht bespielt wurden, sollen ins Freiraumnetz integriert werden. Doch auch die bereits bestehenden Verknüpfungen sind zu stärken. So wäre es wünschenswert, die einzelnen Abschnitte des Dr.-Behrens-Wegs deutlicher und weitläufiger miteinander zu verknüpfen.





# 4. INTEGRIERTES HANDLUNGSKONZEPT

4.1 Lupenkorridore

4.2 Maßnahmenkatalog

4.3 Kosten- und Finanzierungsplan



# 4.1 LUPENKORRIDORE

Um die konzeptuellen Ansätze des Rahmenplans räumlich zu erproben und die gute Kombinationsmöglichkeit der verschiedensten Schichten aufzuzeigen, werden vier Räume identifiziert, die repräsentativ für das gesamte Quartier stehen. In ihnen finden sich alle Ebenen des Rahmenplans wieder, sodass für jede Maßnahme gezeigt wird, wie sie sich räumlich umsetzen lässt und welche positiven Korrelationen mit weiteren Maßnahmen entstehen.

Durch die vorangegangene räumliche Analyse des Quartiers können alle weiteren Räume bzw. Situationen abgelesen werden, in die sich die Ergebnisse der Lupenkorridore kopieren lassen.



Abb. 58: Verortung und Abgrenzung Lupenkorridore







GESTALTUNGSPARAMETER

Der Stadtteil Jürgenohl verfügt nur über wenige qualifizierte öffentliche Freiräume, die von allen Bewohner\*innen genutzt werden können. Im Zuge des Rahmenplans wurde die teilweise Öffnung der privaten Freiräume der Mehrfamilienhäuser, die in der Hand der ansässigen Wohnungsbaugesellschaften sind, vorgeschlagen. Diese zum Großteil ungenutzten und ökologisch wenig wertvollen Bereiche grenzen teilweise an fußläufige Verbindungen durch das Quartier und eignen sich daher besonders gut für die Anlage gemeinschaftlich nutzbarer Freiräume, erholsamer Aufenthaltsbereiche oder spannender Spielorte. Um die nötige Privatsphäre der Anwohner\*innen nicht zu stören, wurde ein Zonierungskonzept entwickelt, welches unterschiedlich intensive Angebote vorsieht. Durch transparente Raumgrenzen, wie z.B. Vegetation, Wäscheleinen, Beleuchtung oder Ausstattungselemente, und eine deutliche Gestaltssprache werden die Bereiche voneinander getrennt und sind dadurch für unterschiedliche Nutzergruppen sowie mit sich thematisch unterscheidenden Schwerpunkten ausgestattet.

Der Gestaltung der Lupenkorridore liegt die Leitidee einer ansprechenden Gestaltung zugrunde, die durch eine Zonierung unterschiedlichste Bedürfnisse erfüllt und in nahezu jedem Bereich im Sanierungsgebiet anwendbar ist. Der Bereich der **gemeinschaftlichen Flächen** ist geprägt durch eine einladende Gestaltung, die einen öffentlichen Charakter vermittelt und zum Aufenthalt sowie zu verschiedenen Aktivitäten einlädt. Dies geht einher mit der Verortung der Bereiche, da sie den fußläufigen Wegeverbindungen im Quartier zugeordnet sind und so zum einen allen Passant\*innen zur Verfügung stehen und zum anderen eine einheitliche und verbindende Gestaltung im Quartier implizieren.

Die Zone der **Hausgemeinschaftsflächen** ist in direkter Nähe zu den jeweiligen Mehrfamilienhäusern vorgesehen und bedient alltägliche Funktionen und Aktionen der Bewohnerschaft. Aufgrund von eventuellen Kleinkinderspielbereichen und privaterem Aufenthalt sollten Hausgemeinschaftsflächen geschlossener gestaltet werden um dadurch mehr Privatheit herzustellen.

Ergänzt wird das Zusammenspiel der unterschiedlichen Bereiche durch die Anlage **privater Freiräume**. Diese sind den Erdgeschoss-Wohnungen zugeordnet und stehen mit Terrasse und/oder kleinen Gärten nur den jeweiligen Mieter\*innen zur Verfügung. Durch einheitliche Heckenpflanzungen wird den Gärten die nötige Privatheit verliehen. Idealerweise geht die Anlage des privaten Freiraums mit der Anpassung der Topographie einher, sodass barrierefreie Zugänge in die einzelnen Wohnungen geschaffen werden.

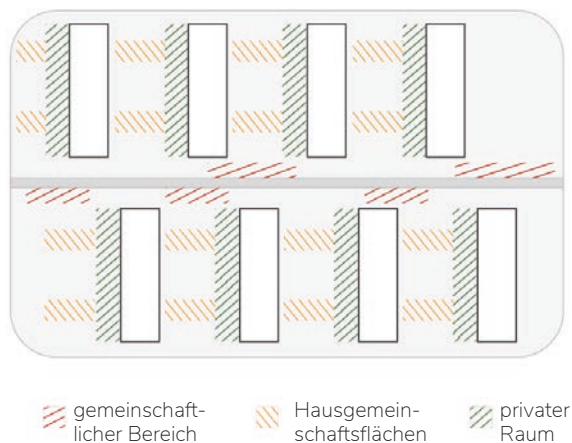


Abb. 59: Verortung Zonierungen innerhalb eines Blocks

Zwischen den unterschiedlichen Nutzungsbereichen liegen unbespielte Grünflächen, die sich zum einen frei angeeignet werden können. Zum anderen sind gerade diese Bereiche dafür geeignet, einen großen ökologischen Beitrag zu leisten. Sie können zur Regenwasserversickerung (Retentionsmulden) sowie zur Anlage von extensiven Blühwiesen oder zur Austestung unterschiedlicher Mahd-Konzepte genutzt werden, sodass wichtige Habitats für die unterschiedlichsten Arten entstehen.

Auch Neupflanzungen von Klimagehölzen sind vornehmlich auf diesen Flächen vorzusehen. Neben der immer wiederkehrenden Gestaltsprache der Zonen ist als ergänzendes Element ein auffälliges Gehölz angedacht, welches durch auffälliges Blattwerk und Blütenfarbe die Eingangssituationen, Platzflächen und Wegeverbindungen markiert und so zu einer verbindenden Geste durch das Sanierungsgebiet wird.

Für Bereiche mit versetzten Mehrfamilienhäusern in Zeilenbebauung bietet es sich an, Carports mit angegliederten Müll- und Fahrradhäusern versetzt zu den Häuserzeilen aufzustellen. Der Freiraum wird so nach außen hin abgegrenzt und es entsteht ein ruhiger und geschützter Freiraumverbund im „Inneren“ eines Blocks.

Die verschiedenen Flächen im Quartier unterscheiden sich aufgrund der jeweiligen räumlichen Bedingungen. Das Prinzip der Zonierung kann jedoch in jeder Situation angewendet werden, wodurch sowohl der Wiedererkennungswert als auch die Zusammengehörigkeit im Sanierungsgebiet steigt. Dennoch entstehen aufgrund der örtlichen Bedingungen immer wieder neue und spannende Situationen, die es individuell zu lösen gilt.

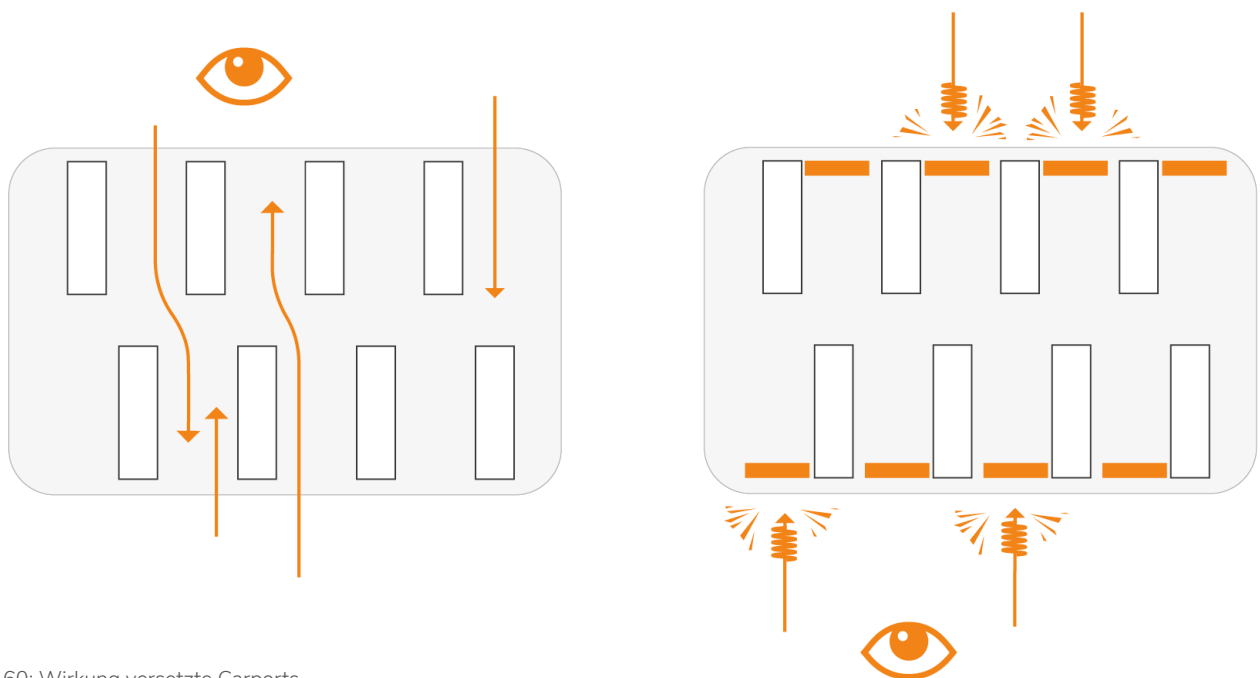


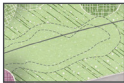

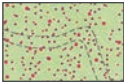














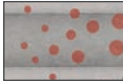



Abb. 60: Wirkung versetzte Carports



LEGENDE LUPENKORRIDORE

	Wiese		transparente Raumgrenzen
	Retentionsmulde		Auftakt-Pflanzung
	Blühwiese		Neupflanzung
	variierendes Mahdkonzept		Bestandsgehölz
	Spielfläche		Fassadenbegrünung
	Trampelpfad		Dachbegrünung
	temporäre Öffnung der Fläche		Mobilitätsstation
	E-(Lade)Parkplatz		Müll- & Fahrradhäuschen
	Stellplatz aus Ökobelag		Carport mit Dachbegrünung
	Umgebung		Aufmerksamkeitsfelder
	verkehrsberuhigter Bereich		

Zonierung



	gemeinschaftliche Flächen		Hausgemeinschaftsflächen		privater Außenraum
--	---------------------------	---	--------------------------	---	--------------------





Abb. 61-62: Gemeinschaftliche Flächen

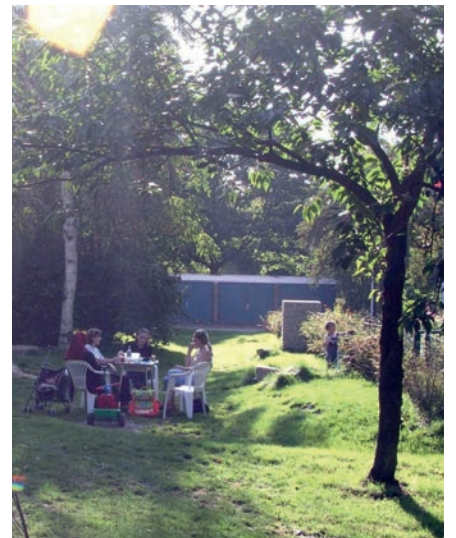


Abb. 63-64: Hausgemeinschaftsflächen



Abb. 65-66: Privater Außenraum



# DR.-BEHRENS-WEG



Abb. 67: Raumprobe „Dr.-Behrens-Weg“ - West





Ökobelag

variierendes Mahd-Konzept

Kösliner Straße

Retentionsfläche

Sandspiel + Kinderspielgeräte

Fitness + Tischtennis

Ballspiel

Auftakt-Pflanzung

dauerhafte Straßenspernung

gemeinschaftlich nutzbare Fläche

Mobilitätsstation

E-(Lade-)Stellplatz

Opperlner Weg

Aufmerksamkeitsfeld

Platzfläche mit Blätterdach

Kindertagesstätte Lilliputt

temporäre Öffnung des Schulhofs

Kösliner Straße

Grundschule Jürgenohl



DRK-Rettungsschule  
Niedersachsen

Carport mit  
Dachbegrünung

neue Platzsituation  
mit schmuckhafter  
Baumpflanzung

Dr. Behrens-Weg

gemeinschaftlich  
nutzbare Fläche

gemeins  
nutzbare

Wiese

temporäre Öffnung

Fitness-Insel

E-(Lade-)  
Stellplatz

Spielplatz

variierendes Mähd-Konzept





Wertstoff-Insel

Spielplatz

ausgemein-  
schaftsflächen

Aufmerksamkeitsfeld

Mobilitätsstation

chaftlich  
e Fläche

temporäre Öffnung  
der Hoffläche

Gehweg  
Fahradweg

Virchowstraße

Retentionsfläche

privater Außenraum

Wiese

Fröbelstraße

Blühwiese

Trampelpfad-Experiment

Robert-Koch-Straße

Auftakt-Pflanzung

temporäre Öffnung



o.M.

Abb. 68: Raumprobe ‚Dr.-Behrens-Weg‘ - Ost



# TREBNITZER PLATZ



variierendes  
Mahl-Konzept

transparente  
Raumgrenze

Carport mit  
Dachbegrünung

Aufmerksamkeitsfeld

privater Außenraum mit barrierefreier Zuwegung

Retentionsfläche

Mehrgenerationenspiel

Ökobelag  
Stellplätze

Müll- und  
Fahrradhäuschen

Mobilitäts-  
station

Trebnitzer Platz

Breslauer Straße

Quartiersplatz

Blühwiese

Wiese  
Hausgemein-  
schaftsflächen

Königsberger Straße

temporäre Öffnung





Quartiersplatz

Mobilitätsstation

Ökobelag-Stellplätze

privater Außenraum

Dachbegrünung

Fassadenbegrünung

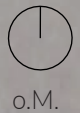
Hausgemeinschaftsflächen

SV Rammelsberg

Aufmerksamkeitsfeld

Archachonbrücke

B6



o.M.

Abb. 70: Raumprobe, Trebnitzer Platz – Süd



Lupenkorridor 3

# BROMBERGER STRASSE

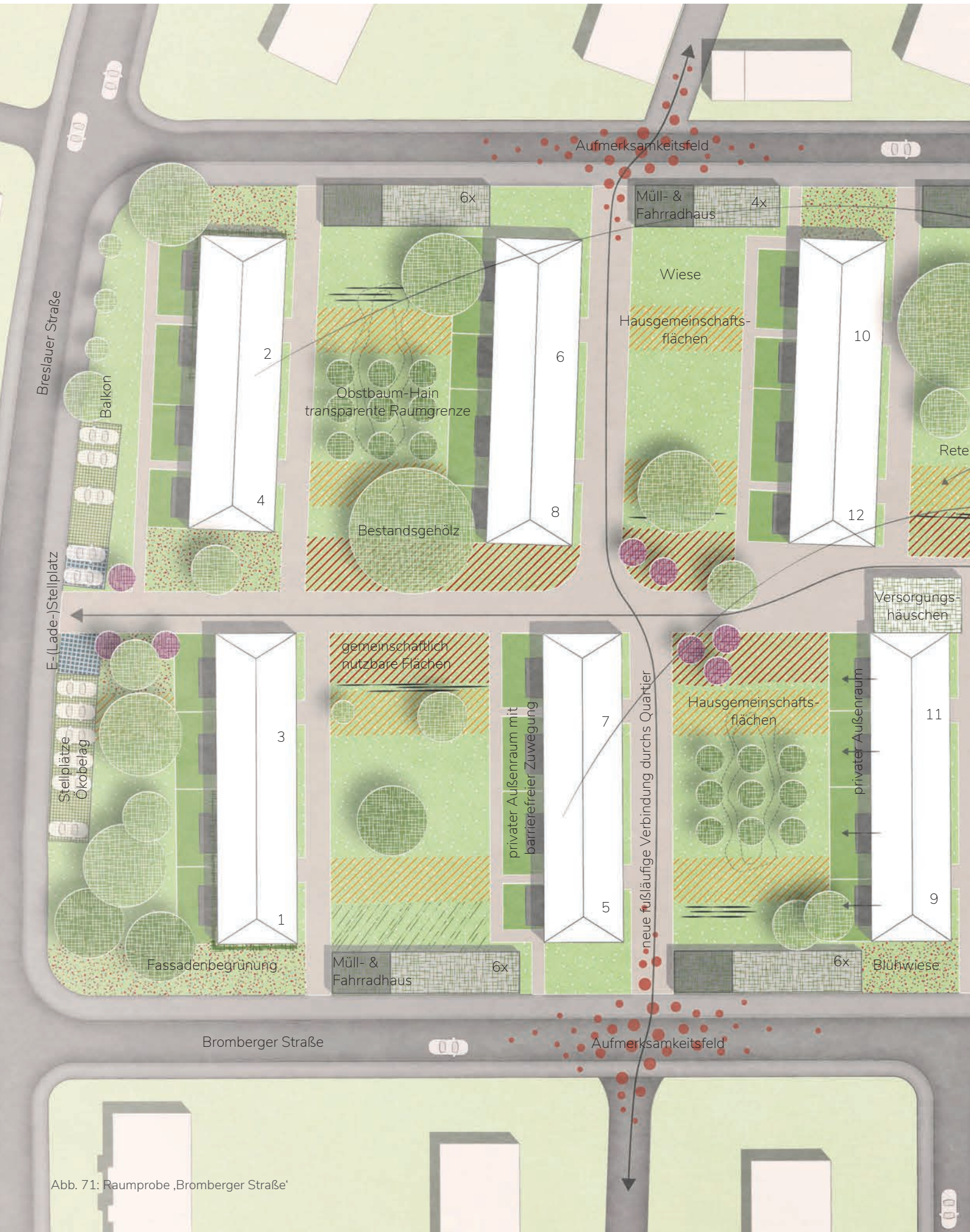
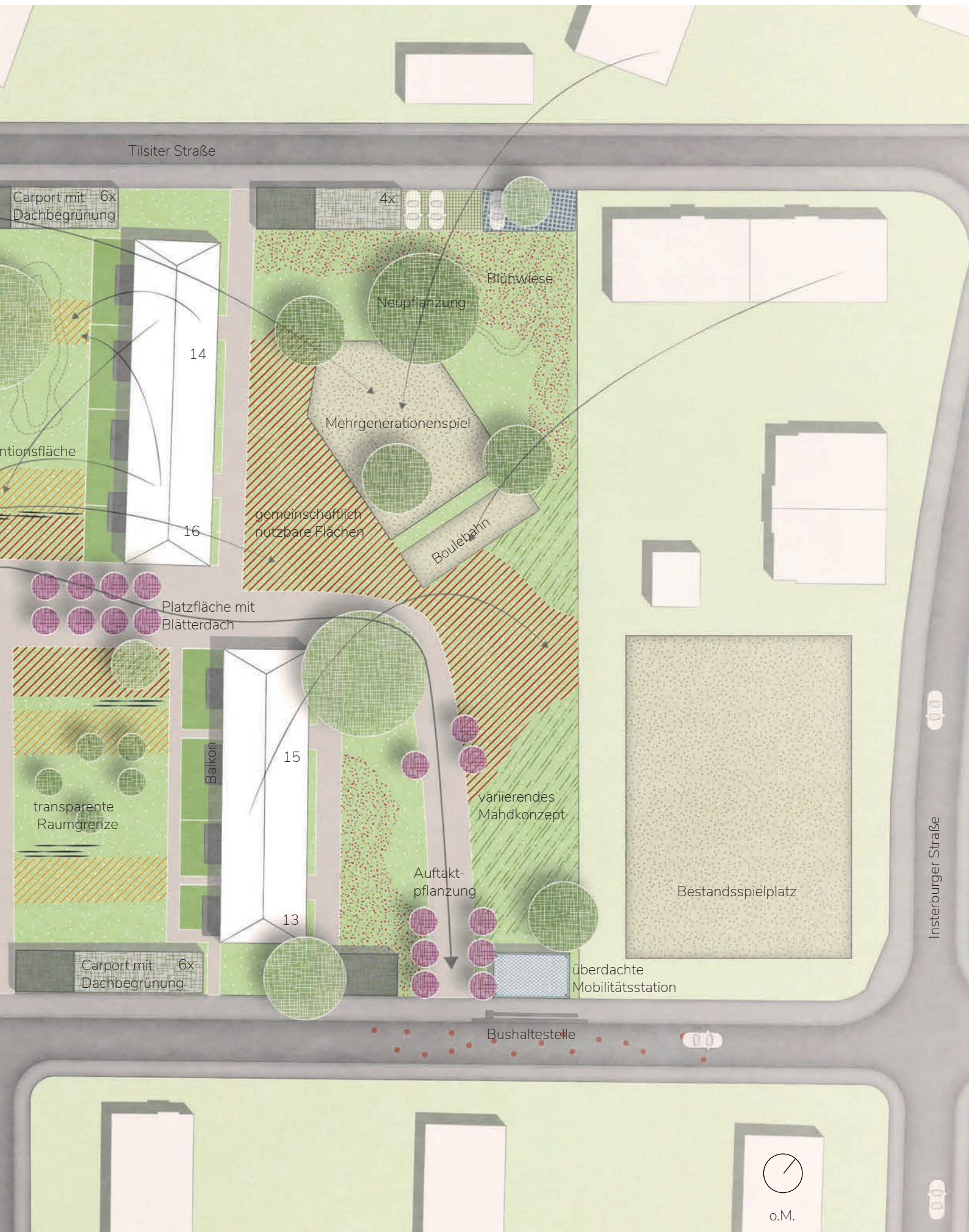


Abb. 71: Raumprobe ‚Bromberger Straße‘





Tilsiter Straße

Carport mit 6x Dachbegrünung

14

ntionsfläche

16

4x

Blühwiese

Neupflanzung

Mehrgenerationenspiel

gemeinschaftlich nutzbare Flächen

Boulebahn

Platzfläche mit Blätterdach

Balkon

15

transparente Raumgrenze

variierendes Mahdkonzept

13

Auftakt-pflanzung

Bestandsspielplatz

Carport mit 6x Dachbegrünung

überdachte Mobilitätsstation

Bushaltestelle

Insterburger Straße



o.M.



# MARKTPLATZ KRAMERSWINKEL

Gestaltungsschwerpunkte

AKTIVE ZONE

## Sport und Bewegung

- > Skaterplatz
- > Parcours
- > Calisthenics



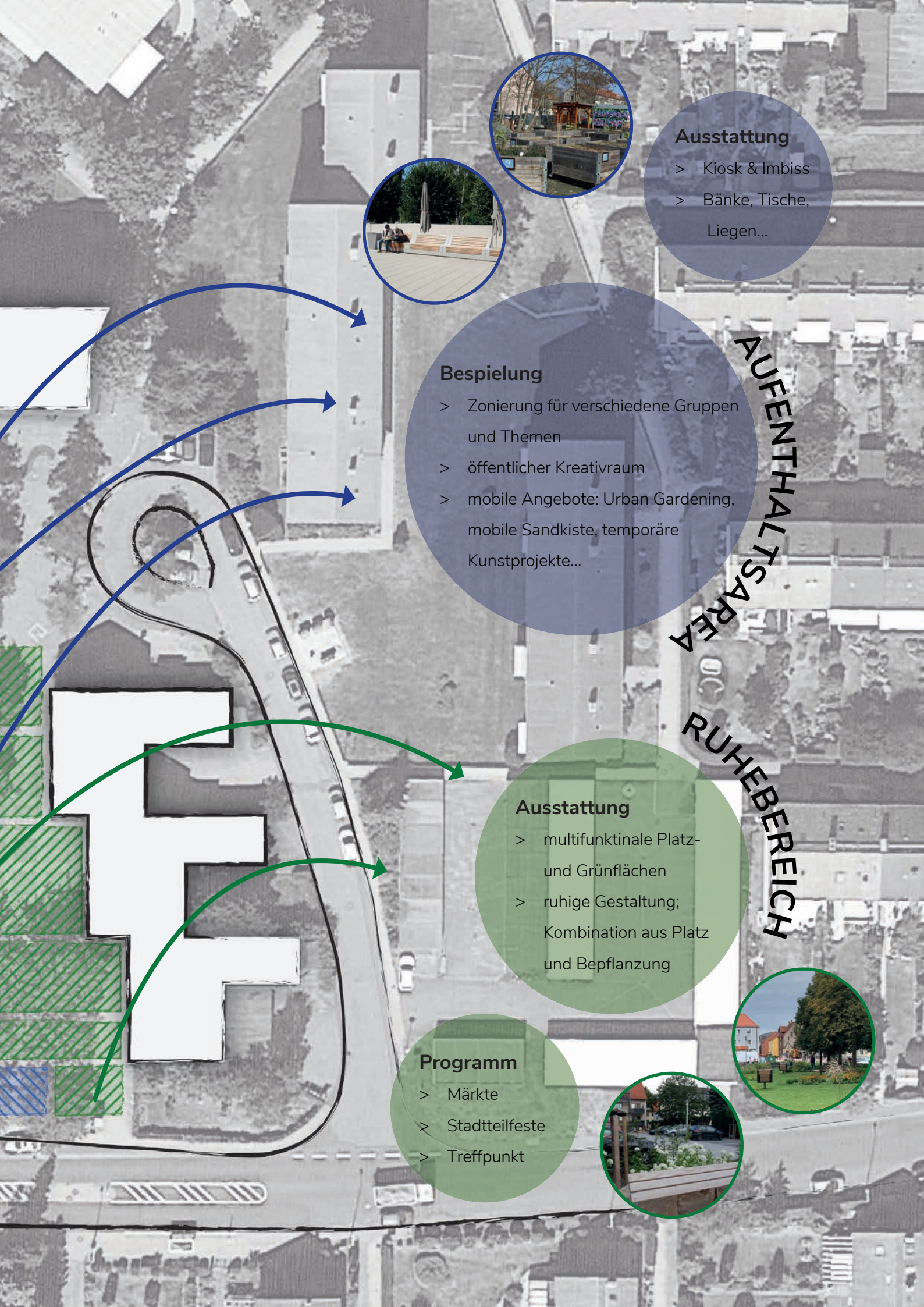
## Mobilität

- > Mobilitätsstation
- > Quartiersgarage
- > Bushaltestelle

## Bespielung

- > mobile Angebote: Spiel und Sport, Schulprojekte, Kinder- und Jugendzirkus, ...
- > Außen-Lesebereich Bibliothek





### Ausstattung

- > Kiosk & Imbiss
- > Bänke, Tische, Liegen...

### Bespielung

- > Zonierung für verschiedene Gruppen und Themen
- > öffentlicher Kreativraum
- > mobile Angebote: Urban Gardening, mobile Sandkiste, temporäre Kunstprojekte...

AUFENTHALTSAREA  
RUHEBEREICH

### Ausstattung

- > multifunktionale Platz- und Grünflächen
- > ruhige Gestaltung; Kombination aus Platz und Bepflanzung

### Programm

- > Märkte
- > Stadtteilstefte
- > Treffpunkt



# BARRIEREFREIE WOHNUNGSZUGÄNGE

## Gestaltungsbeispiel aus Hannover-Hainholz

Im Programmgebiet Soziale Stadt Hannover-Hainholz wurden im Zuge der Modernisierungen Maßnahmen zur Verbesserung des Wohnumfeldes durchgeführt. Ziel war es, die Adressbildung aufzuwerten und den Anwohnern verbesserte Möglichkeiten zur Aneignung der vorhandenen großzügigen Freiflächen zu geben.

Für die Zeile Bömelburgstraße 24-28 wurde ein Konzept zu einem behindertenfreundlichen Umbau verfolgt, das den Mietern ein möglichst langes Verweilen in der

Wohnung im Alter ermöglicht. Neben dem Umbau der Bäder und einem schwellenfreien Innenausbau wird dies in den Außenanlagen durch einen barrierefreien Zugang zu den Parterrewohnungen ermöglicht. Zu diesem Zweck wurden die Balkone im Parterre rückgebaut, Terrassen mit Mietergärten angelegt und die Erdgeschosswohnungen barrierefrei über die Terrassen erschlossen.

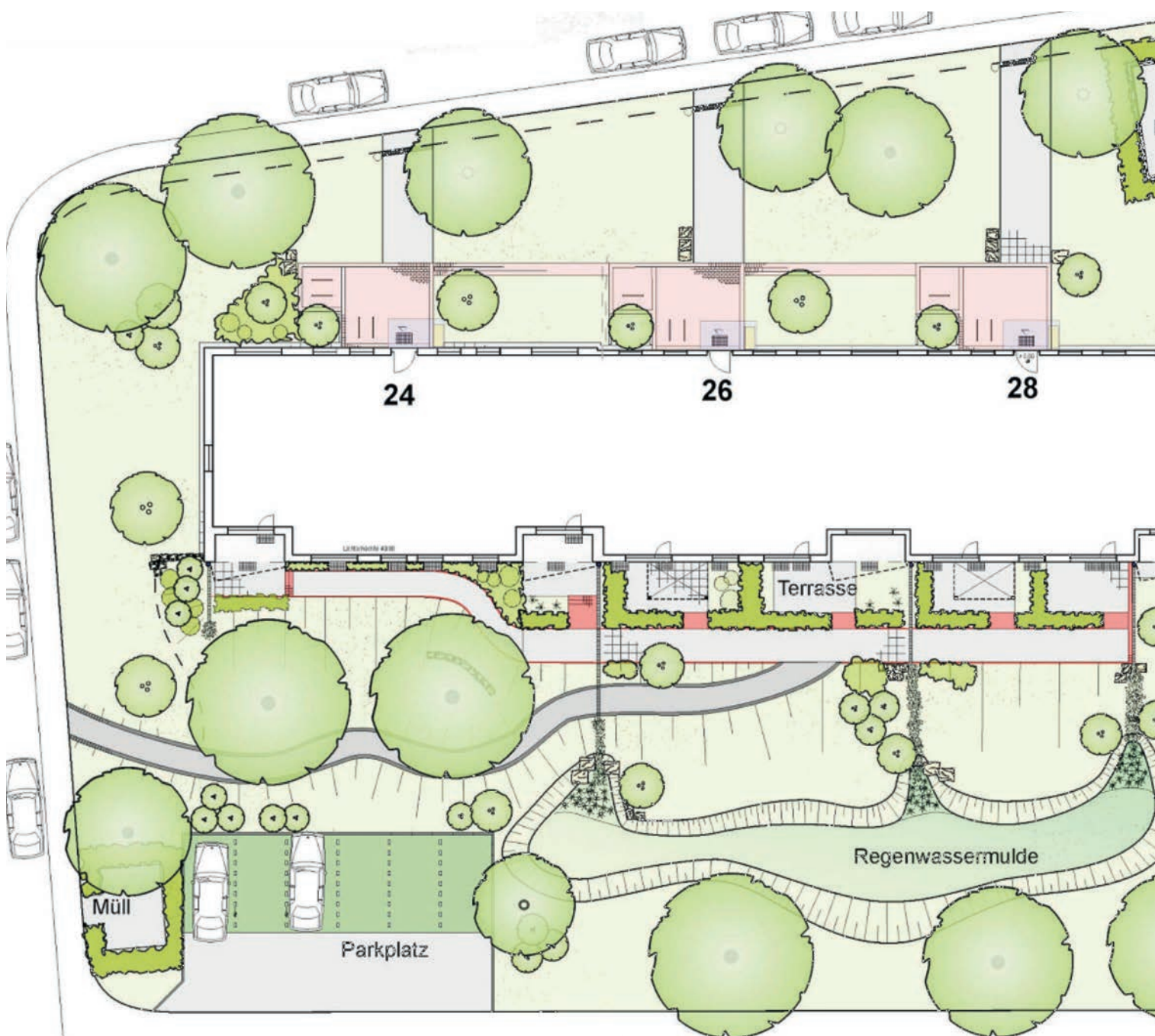


Abb. 73: Plan zur barrierefreien Wohnumfeldgestaltung des Gebäudes Bömelburgstraße 24-28 in Hannover-Hainholz





Abb. 74: Barrierefreie Erschließung über private Terrassen



Abb. 75: Barrierefreier Erschließungsweg mit weniger als 3% Gefälle



Abb. 76: Anschluss des Erschließungswegs an private Wohnungszugänge



## 4.2 MASSNAHMENKATALOG

Im nachfolgenden Kapitel werden die im Rahmenplan entwickelten und festgehaltenen Ideen zur Quartiersanierung im Zuge der Städtebauförderung konkretisiert und detaillierter ausformuliert. Es werden - ebenso wie in den Schritten zur Quartiersanalyse und zur Ausarbeitung des Rahmenplans - zu den Kategorien „Bebauungsstruktur“, „Verkehrsflächen“, „Freiräume“ sowie zu „Soziales Miteinander“ die jeweils zugehörigen Maßnahmen zugeordnet und in Steckbriefform genauer erläutert. Bei der Auswahl wurde vor allem auf generationengerechte, klimaneutrale und zukunftsorientierte Methoden und Vorschläge geachtet und entsprechende Materialität bzw. Herangehensweisen empfohlen.

Neben der Erklärung des Grundprinzips, welches im Zuge der Maßnahme angewendet werden sollte, wird vor allem auf die Vorteile, die die Umsetzung der Idee für das Quartier bzw. die direkte Umgebung hat, hingewiesen. Neben Aussagen zu ungefähren Kosten wird die Maßnahme ebenfalls in das Spektrum der Förderprogramme eingeordnet und die dadurch entstehenden Finanzierungsmöglichkeiten aufgezeigt. Dabei sollte erwähnt werden, dass die Städtebauförderung nach dem

Subsidiaritätsprinzip fördert. Es ist daher für jede einzelne Maßnahme zu prüfen, ob anderweitige Fördermittel zur Verfügung stehen. Da die Förderlandschaft einem stetigen Wandel unterliegt und dynamisch ist, ist nicht absehbar, ob ggf. weitere Programme oder Fördermöglichkeiten hinzukommen. Ergänzend werden die einzelnen Ideen den beispielhaften Entwürfen der Lupenkorridore zugeordnet, sodass eine grobe gestalterische Umsetzung bzw. Verortung in den jeweiligen Plänen abgelesen werden kann.

Das Konglomerat an Maßnahmensteckbriefen stellt eine Übersicht über sinnvolle und zukunftsweisende Vorschläge zur Quartiersaufwertung dar. Es ist jedoch nicht mit einer gänzlichen sowie gleichzeitigen Umsetzung der Ideen zu rechnen. Dass nur eine Auswahl an Maßnahmen tatsächlich Realität wird und dazu auch nur in zeitlichen Staffelungen Umsetzungen erfolgen werden, davon ist auszugehen.

### Legende



kurzfristig

Maßnahmen, die zeitnah umzusetzen sind, weil sie eine hohe Strahlkraft für das gesamte Quartier besitzen.



mittelfristig

Maßnahmen, die einer längeren Vorbereitungszeit bedürfen oder direkt auf die kurzfristigen Maßnahmen aufbauen.



langfristig

Maßnahmen, die sich positiv auswirken werden, deren Umsetzung derzeit aber noch ungewiss ist.

X = Verortung im Lupenkorridor bzw. Einordnung der Finanzierungsmöglichkeit

(X) = keine verlässliche Aussage möglich bzw. nur unter bestimmten Auflagen zutreffend

ÜBERSICHT MASSNAHMENBLÄTTER

Ebenen	Nr.	Maßnahmenblätter
<b>BEBAUUNGSSTRUKTUR</b>	1	Solarthermie und Photovoltaik
	2	Dach- und Fassadenbegrünung; Regenwassernutzung
	3	Schaffung nachfragegerechter Bausubstanz
	4	Barrierefreie Haus- und Wohnzugänge
	5	Gestalterische Aufwertung der Gebäudesubstanz
<b>VERKEHRSFLÄCHEN</b>	6	Sanierung und Aufwertung von Straßen
	7	Umstrukturierung und Reduzierung des ruhenden Verkehrs
	8	Herstellung von Carports und Abstellmöglichkeiten
	9	Mobilitätsstationen
	10	Ausbau, Aufwertung und Attraktivierung des ÖPNV
	11	Ausbau des Radwegenetzes
	12	Barrierefreie Neuanlage, Ausbau und Aufwertung von Fußwegen
	13	Herstellung verkehrsberuhigter Bereiche
	14	Straßensperrungen zur Verkehrsberuhigung
	15	Herstellung einer Wendeschleife (zur Sicherung des Schülerverkehrs)
	16	Aufwertung der Wendehammer-Situationen
	17	Anlage von Aufmerksamkeitsfeldern
<b>FREIRAUM</b>	18	Öffnung und Aufwertung vorhandener Grünräume
	19	Qualifizierung der Bestandsfreiräume
	20	Aufwertung und Umgestaltung von Quartiersplätzen
	21	Aufwertung und Umgestaltung Marktplatz Jürgenohl
	22	Aufwertung und Umgestaltung von Bestandsspielflächen
	23	Schaffung von Hausgemeinschaftsbereichen
	24	Herstellung transparenter Raumgrenzen
	26	Regenwassermanagement: Versickerung / Verdunstung / Ableitung
	26	Temporäre Öffnung von Spiel- und Sportflächen
	27	Extensivierung der Grünflächen
<b>SOZIALES MITEINANDER</b>	28	Neubau Kultur- und Begegnungszentrum
	29	Sanierung Jugendzentrum B6
	30	Einrichtung und Betrieb des Stadtteilbüros
	31	Stärkung weiterer sozialer Einrichtungen
	32	Aufbau von Akteursnetzwerken und Öffentlichkeitsarbeit





## 1| SOLARTHERMIE UND PHOTOVOLTAIK



Abb. 77: Solarthermische Kollektoren

### PRINZIP

- Umwandlung von Sonnenenergie in thermische bzw. elektrische Energie
- Anlagen dienen der Wassererwärmung, dem Heizen und der Stromversorgung
- Installation entsprechender Anlagen auf dem Dach
- Speichermöglichkeiten ermöglichen Eigenverbrauch unabhängig von schwankenden Strommengen

### VORTEILE

- Nutzung der Sonneneinstrahlung als Energiequelle
- Umweltfreundliche und nachhaltige Form der Stromerzeugung und Wärmegewinnung, CO<sub>2</sub>-emissionsfrei
- Hohes Einsparpotenzial bei der Wärmeversorgung
- Größere Unabhängigkeit von der Strompreisentwicklung
- Photovoltaik: vergütete Einspeisung in Stromnetz möglich
- Wartungsarme und langlebige Technik, Fertigmodule einfach und flexibel auf dem Dach zu installieren

### KOSTEN

Unterschiedliche Kosten, abhängig von der Art der Maßnahme und deren Ausführung, z.B.:

- Solarthermie: 3.000-6.000 € für eine Warmwasseranlage; Kosten für Kombi-Anlage für 150 m<sup>2</sup> zu beheizende Fläche ca. 8.000-9.000 €, zzgl. Montage und Installation
- Photovoltaik: Gesamtkosten je nach Größe und Leistung der Anlage 6.000-12.000 € (270-220 €/m<sup>2</sup>); Stromspeicher: i.d.R. 7.000-12.000 € Anschaffungswert
- Evtl. Finanzierung durch KfW-Programm 270 (Erneuerbare Energien) möglich
- Förderkonditionen abhängig von der zukünftigen sonstigen Förderlandschaft

### VERORTUNG IN DEN LUPENKORRIDOREN

Lupe 1	Lupe 2	Lupe 3	Lupe 4
X	X	X	X

### FINANZIERUNG

StBauF	Sonstige Förderungen	Kommune	Privat
	X		X

2| DACH- UND FASSADENBEGRÜNUNG; REGENWASSERNUTZUNG



Abb. 78: Begrünte Fassade in Hannover-Linden

PRINZIP

- Begrünung durch geplanten und kontrollierten Bewuchs
- Extensive oder intensive Dachbegrünung - in Abhängigkeit von der Tragfähigkeit der Unterkonstruktion; Bepflanzung von (Flach)Dächern mithilfe von Substratschichten
- Bodengebundene Fassadenbegrünung (selbstklimmende Pflanzen mit natürlichem Bodenwasseranschluss) oder wandgebundene Fassadenbegrünung (Bepflanzung mit gesteuerter Bewässerungstechnik und Nährstoffversorgung)
- Ersatz von Trinkwasser durch Regenwasser bei der Wassernutzung in Gewerbe oder Haushalt (z.B. für Gartenbewässerung, Toilettenspülung, Waschmaschine) durch Sammlung von Niederschlagswasser von Dachflächen in Zisternen & Entnahme über Pumpen

VORTEILE

- Verbesserung des Stadtklimas durch Verdunstungskühlung, Ausgleich von Temperaturextremen
- Optische Aufwertung des Gebäudes und positive Effekte auf das Quartier
- Ausfilterung von Staub/Luftschadstoffen
- Aufnahme und Verdunstung von Wasser, in der Jahresbilanz reduzierte Regenwasserableitung
- Gebäudekühlung durch Verschattung und Verdunstung
- Lebensraum für Insekten und Vögel

KOSTEN

Unterschiedliche Kosten, abhängig von der Art der Maßnahme und deren Ausführung, z.B.:

- Bodengebundene Fassadenbegrünung: 15-35 €/m<sup>2</sup>, fassadengebundene Systeme: mind. 400 €/m<sup>2</sup>;
- Extensive Dachbegrünung: Herstellungskosten 30-50 €/m<sup>2</sup>, intensive Dachbegrünung: Herstellungskosten mind. 50-100 €/m<sup>2</sup>
- Förderfähig als Wohnumfeldmaßnahme gem. §3 (2) Nr. 2 der kommunalen Förderrichtlinie (unter Beachtung der zukünftigen sonstigen Förderlandschaft)

VERORTUNG IN DEN LUPENKORRIDOREN

Lupe 1	Lupe 2	Lupe 3	Lupe 4
X	X	X	X

FINANZIERUNG

StBauF	Sonstige Förderungen	Kommune	Privat
X	X		X





### 3 | SCHAFFUNG NACHFRAGEGERECHTER BAUSUBSTANZ



Abb. 79: Angebot verschiedener Wohnungsgrößen und -grundrisse in Dortmund

#### PRINZIP

Schaffung nachfragegerechter Bausubstanz u.a. durch:

- Flexible und unterschiedliche Wohnungsgrößen innerhalb eines Gebäudes
- Abbau von Barrieren innerhalb der Wohnungen (z.B. durch Verbreiterung von Türrahmen, niveaugleiche Duschtassen etc.)
- Schaffung von Gemeinschafts- und Aufenthaltsräumen
- Durchmischung unterschiedlicher Miet- und Eigentumsstrukturen (frei finanziert, Sozialwohnungen, ggf. Einzel Eigentum)

#### KOSTEN

- Unterschiedliche Kosten, abhängig von der Art der Maßnahme und deren Ausführung
- Kostenreduzierung durch Kombination unterschiedlicher Maßnahmen und Gewerke möglich
- Evtl. Finanzierung durch KfW-Programm 159 (Altersgerecht umbauen) möglich

#### VORTEILE

- Demografiegerechte Siedlungsentwicklung und Durchmischung des Quartiers mit unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen mit ihren jeweiligen Ansprüchen
- Möglichst lange Verbleibchancen für Senior\*innen in ihren Wohnungen
- Durchmischung der Mieterstrukturen in den Gebäuden und den Nachbarschaften
- Entstehung neuer Kontakte / Beziehungen und Entwicklung eines sozialen Netzwerkes
- Ggf. positive Auswirkungen auf den Immobilienwert

#### VERORTUNG IN DEN LUPENKORRIDOREN

Lupe 1	Lupe 2	Lupe 3	Lupe 4
X	X	X	X

#### FINANZIERUNG

StBauF	Sonstige Förderungen	Kommune	Privat
X	X		X



## 4| BARRIEREFREIE HAUS- UND WOHNUNGSZUGÄNGE

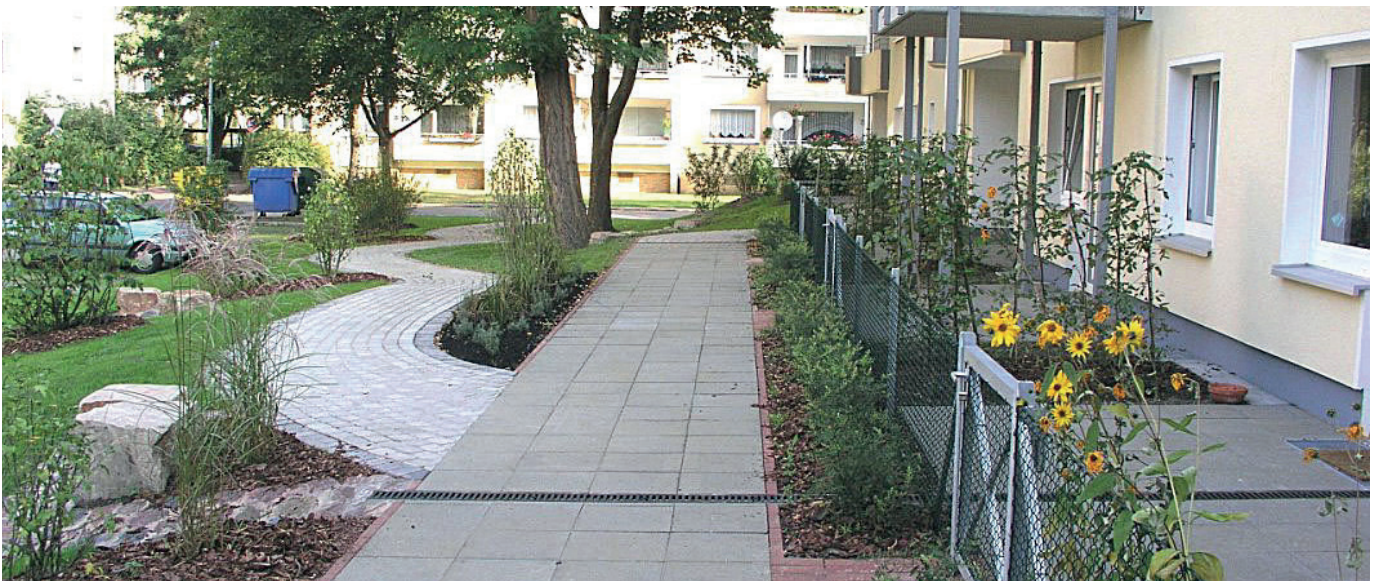


Abb. 80: Nachträglich hergestellte barrierefreie Wohnungseingänge über aufgeschüttete Terrassen

### PRINZIP

- Abbau von Hindernissen zur stufen- und schwellenlose Erreichbarkeit des Hauses (mindestens der untersten Wohnebene) durch z.B.:
  - Zur Überwindung von Höhenunterschieden: Rampensysteme, Hebelifte (vertikale Funktionsweise neben der Treppenanlage) und Plattformlifte (Bewegung entlang des Treppenlaufes)
  - Barrierefreie Zugänge zu Erdgeschosswohnungen über rückwärtige, ebenerdige Terrassen
- Einbau von Hilfsmitteln im Eingangsbereich wie z.B. Haltegriffe, automatische Türöffner etc.

### VORTEILE

- Barrierefreie Erreichbarkeit und barrierefreies Wohnen als Beitrag zu Teilhabe und Inklusion (punktuell in den Erdgeschossen bei Gebäuden ohne Aufzug, grundlegend bei Hochhäusern mit Aufzug ab Ebene 1)
- Förderung eines Generationenmixes im Wohngebiet; Möglichst lange Verbleibchancen für Senior\*innen in ihren Wohnungen
- Sicherheit und Komfort für Bewohner\*innen und Besucher\*innen; Vernetzung und Entstehung neuer Beziehungen
- Bessere Vermietbarkeit der Wohnungen

### KOSTEN

- Türverbreiterung: ca. 600-750 €
  - Elektrischer Türantrieb mit Sensor: ca. 1.800 €
  - Einbau einer Schiebetür: ca. 800-950 €; mit elektrischem Antrieb: ca. 2.200 €
  - Hebelift: 5.000-5.700 €
  - Plattformlift für den Außenbereich: ab 9.000-15.000 €
  - Personenaufzug (Tragfähigkeit 240 kg): für 3 Haltepunkte ca. 24.000-40.000 €; für 5 Haltepunkte ca. 70.000-90.000 €
  - Rampe in Abhängigkeit von Höhe x Breite x Länge, pauschal je Eingang ab ca. 5.000 €
- Förderrichtlinie Jürgenohl § 3 Abs. 2 1. Baumaßnahmen zum Abbau von Barrieren
  - Evtl. Finanzierung durch KfW-Programm 159 (Altersgerecht umbauen) möglich

### VERORTUNG IN DEN LUPENKORRIDOREN

Lupe 1	Lupe 2	Lupe 3	Lupe 4
X	X	X	X

### FINANZIERUNG

StBauF	Sonstige Förderungen	Kommune	Privat
X	(X)		X



5| GESTALTERISCHE AUFWERTUNG DER GEBÄUDESUBSTANZ



Abb. 81: Auszug aus einem Gestaltungs- und Sanierungsleitfaden der Eisenbahnstraße Saarbrücken

PRINZIP

- Entwicklung eines „roten Fadens“ zur gestalterischen Aufwertung der vorhandenen – und ggf. neu hinzukommenden – Gebäudefassaden
- Aufwertung der vorhandenen Fassaden und des direkten Wohnumfeldes (Vorgärten und Außenanlagen, Werbeanlagen, Vordächer usw.)
- Grundlage bildet ein Farb- und Gestaltungskonzept, das den Rahmen für vielfältige Möglichkeiten einer aufeinander abgestimmten Gestaltung bietet und dabei die Besonderheiten des 1950er, 60er und 70er Jahre Städtebaus gezielt aufgreift und modern interpretiert

VORTEILE

- Aufwertung des teilweise heterogenen Ortsbildes
- Herausarbeiten der Siedlungsschätze im Quartier
- Stärkung der Identifikation der Bewohner\*innen mit ihrem Quartier
- Imageförderung mit Ausstrahleffekt über Jürgenohl hinaus

KOSTEN

- Konzeptentwicklung: 30.000 €
- Über steuerliche Abschreibungen gem. §7h EStG können Maßnahmen, die den Zielen eines zuvor erarbeiteten Farb- und Gestaltungskonzeptes entsprechen, von Privaten gefördert werden

VERORTUNG IN DEN LUPENKORRIDOREN

Lupe 1	Lupe 2	Lupe 3	Lupe 4
X	X	X	X

FINANZIERUNG

StBauF	Sonstige Förderungen	Kommune	Privat
	X		X

6 | SANIERUNG UND AUFWERTUNG VON STRASSEN



Abb. 82: Neugestaltung eines Straßenzugs in München mit offener Regenwasserversickerung

PRINZIP

- Sanierung von Straßen mit entsprechenden Bedarfen (z.B. Bromberger Straße, Marienburger Straße)
- Aufwertung des Straßenraums durch Neuordnung und Reduzierung des ruhenden Verkehrs
- (Teilweise) Verengung der Fahrbahn zugunsten von Begrünungsmaßnahmen; Pflanzung standortgerechter Vegetation wie Straßenbäume und begleitendes Wegegrün
- Anpassung des Straßenraumes unter Berücksichtigung der Platzbedürfnisse des Rad- und Fußgängerverkehrs
- Maßnahmen zur Klimaanpassung durch entsprechende Straßenabflüsse: Ableitung auftretender Abflussspitzen bei Starkregenereignissen in weniger gefährdende Bereiche und Verlangsamung des Wasserabflusses

VORTEILE

- Sanierung beschädigter Fahrbahnen und Nebenanlagen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Anpassung der Straßenräume in Hinblick auf Aspekte der Barrierefreiheit und zugunsten des Fuß- und Radverkehrs
- Aufwertung der Straßenräume und Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Rücknahme des ruhenden Verkehrs
- Anpassung an den Klimawandel (Regenwasserableitung sowie mehr Verschattung durch Bäume) und Beitrag zum Klimaschutz

KOSTEN

- StBauF: Förderobergrenze für die Herstellung oder Änderung von Erschließungsanlagen: 230 €/m<sup>2</sup>
- Ca. 2.500 bis 5.000 € je Herstellung eines Baumquartiers und Baumpflanzung

VERORTUNG IN DEN LUPENKORRIDOREN

Lupe 1	Lupe 2	Lupe 3	Lupe 4
X	X	X	

FINANZIERUNG

StBauF	Sonstige Förderungen	Kommune	Privat
X		X	



7 | UMSTRUKTURIERUNG UND REDUZIERUNG DES RUHENDEN VERKEHRS



Abb. 83: Neu gestaltete Parkflächen mit Rasengittersteinen in einem Flensburger Wohnquartier

PRINZIP

- Reduzierung nicht mehr benötigter / fehlgenutzter Anlagen für den ruhenden Verkehr (Garagen, Park- und Stellplätze)
- Umstrukturierung von Garagen, Stell- und Parkplätzen durch transparentere, strukturiere Gestaltung, Carports (z.B. mit begrünten Dächern), Teilentsiegelung bzw. wasserdurchlässige Pflasterung (Rasengittersteine, Ökobelag o.ä.) und durch Grün strukturierte Park- und Stellplätze
- Anlage moderner Quartiersgaragen

VORTEILE

- Aufwertung des Ortsbildes
- Entlastung der Straßen von bestehendem Parkdruck
- Mehr Freiraum im Straßenbereich für Gestaltung, Begrünung, Aufenthalt, Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur
- Freiere Sichtbeziehungen
- Schaffung neuer Verbindungen und Verknüpfungen

KOSTEN

- Variable Kosten - abhängig von der Art der Maßnahme und deren Ausführung
- Kosten Rückbau (Schätzung): 40€/m<sup>3</sup> umbauter Raum
- StBauF: Kappungsgrenze für Neubau von Erschließungsanlagen: 230 €/m<sup>2</sup>

VERORTUNG IN DEN LUPENKORRIDOREN

Lupe 1	Lupe 2	Lupe 3	Lupe 4
X	X	X	X

FINANZIERUNG

StBauF	Sonstige Förderungen	Kommune	Privat
X			X



## 8 | HERSTELLUNG VON CARPORTS UND ABSTELLMÖGLICHKEITEN



Abb. 84: Carportanlage mit Dachbegrünung und Rasenfugenpflaster in Burgdorf

### PRINZIP

- Herstellung von transparenten Carports mit Dachbegrünungen und wasserdurchlässigen Pflasterungen
- Erweiterung der Carports um transparente und zugleich gesicherte Möglichkeiten zur Unterbringung von Fahrrädern und Mülltonnen
- Anspruchsvolle und klimaneutrale Gestaltung der Carports und weiterer Abstellmöglichkeiten

### VORTEILE

- Aufwertung des Ortsbildes
- Erhöhung der Transparenz und Schaffung freierer Sichtbeziehungen
- Beitrag zur Erhöhung des Klimaschutzes durch höheren Grünanteil bei den Verkehrsflächen
- Ausreichende und einfachere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Mülltonnen

### KOSTEN

- Variable Kosten - abhängig von der Art der Maßnahme und deren Ausführung
- StBauF: Förderobergrenze für die Herstellung oder Änderung von Erschließungsanlagen: 230 €/m<sup>2</sup> (nur einzusetzen im Zusammenhang mit einer Wohnumfeldmaßnahme) abzüglich rentierlicher Kosten (z.B. Einnahmen aus Vermietung)

### VERORTUNG IN DEN LUPENKORRIDOREN

Lupe 1	Lupe 2	Lupe 3	Lupe 4
X	X	X	X

### FINANZIERUNG

StBauF	Sonstige Förderungen	Kommune	Privat
(X)			X



9 | MOBILITÄTSSTATIONEN



Abb. 85: Mobilitätsstation mit Fahrradunterstand, verschließbarem Schuppen und Möglichkeit zum Reifenaufpumpen

PRINZIP

- Schaffung von großen Mobilitätsstationen an zentralen Orten im Sanierungsgebiet (Quartierseingänge, Bushaltestellen sowie an wichtigen Verkehrsknoten) Schaffung von kleinen Mobilitätsstationen an zentralen Kreuzungsbereichen oder auf Wendehämmern im Sanierungsgebiet
- Bündelung von Angeboten wie Bike-Sharing (auch Lastenräder), Radabstellanlagen, E-Ladesäulen und E-Parkplätzen, Car-Sharing; attraktive Gestaltung der Stationen
- Mehr Freiraum im Straßenbereich für Gestaltung, Begrünung, Aufenthalt, Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur

VORTEILE

- CO<sub>2</sub>-Einsparung durch Steigerung der Attraktivität und Stärkung des Umweltverbundes
- Schnelle Anbindung und gute Erreichbarkeit innerhalb der Stadt und des Quartiers; Anwendung eines unkomplizierten Systems mit hoher Mobilität durch weites Netz an Mobilitätsstationen
- Sicherung der Teilhabe für mobilitätseingeschränkte Bewohner\*innen und Förderung gesunder Fortbewegung
- Entlastung der Verkehrssituation durch weniger Kfz

KOSTEN

- Variable Kosten – abhängig von dem Ausbau und dem Angebot der Mobilitätsstationen
- Preis für einen Fahrradanhänger (= 2 Stellplätze) inkl. Bodenvorbereitung, Erd- und Pflasterarbeiten: 600 €
- StBauF nur für die bauliche Infrastruktur; in Kooperation mit einem Sharing-Anbieter
- Ggf. kann die Anschaffung eines Lasten-Leihfahrrads aus dem Verfügungsfonds (mit-)finanziert werden
- Pro kleiner Station ca. 25.000€, pro großer Station ca. 50.000€
- Evtl. Förderung über die Kommunalrichtlinie des BMUB

VERORTUNG IN DEN LUPENKORRIDOREN

Lupe 1	Lupe 2	Lupe 3	Lupe 4
X	X	X	X

FINANZIERUNG

StBauF	Sonstige Förderungen	Kommune	Privat
X	X		X



## 10| AUSBAU, AUFWERTUNG UND ATTRAKTIVIERUNG DES ÖPNV



Abb. 86: Neugestaltung der Bus-Haltestelle am Berliner Platz in Hannover

### PRINZIP

- Attraktivierung des ÖPNV zur Anregung der häufigeren Nutzung
- Anpassung der Fahrzeiten des ÖPNV, engere Taktung
- Überprüfung der Linienführung
- Aufwertung und Modernisierung der Haltestellen (z.B. Wartehäuschen, Sitzgelegenheit, Fahrradständer, Smartphone-Auflademöglichkeit mit Solarenergie)

### VORTEILE

- CO<sub>2</sub>-Einsparung
- Schnelle Anbindung und gute Erreichbarkeit innerhalb der Stadt und des Quartiers
- Sicherung der Teilhabe für mobilitätseingeschränkte Bewohner\*innen
- Förderung klimaschonender Fortbewegung, attraktive Alternative zum Kfz
- Entlastung der Verkehrssituation durch weniger Kfz

### KOSTEN

- Variable Kosten - abhängig von dem Ausbau und dem Angebot der Haltestellen
- Evtl. Förderung über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

### VERORTUNG IN DEN LUPENKORRIDOREN

Lupe 1	Lupe 2	Lupe 3	Lupe 4
X	X	X	X

### FINANZIERUNG

StBauF	Sonstige Förderungen	Kommune	Privat
	X	X	



11 | **AUSBAU DES RADWEGENETZES**



Abb. 87: Radwegsanieerung in Hamburg

**PRINZIP**

- Verbesserung der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur, u.a. durch Aufwertung der Wegebeschaffenheit
- Erhöhung der Radverkehrssicherheit u.a. durch Ausweisung von Schutzstreifen auf der Fahrbahn für die vorrangige Nutzung durch Radverkehr
- Umwidmung einzelner Straßen zu Fahrradstraßen
- Weiterführung von Verbindungen zum Ausbau des Radwegenetzes

**VORTEILE**

- Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs zur Gesundheitsförderung und CO<sub>2</sub>-Einsparung
- Förderung des Umstiegs vom Kfz auf das Fahrrad zur Entlastung der angespannten Verkehrssituation
- Reduzierung von Nutzungskonflikten zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmer\*innen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

**KOSTEN**

- Kosten abhängig von der Art der Maßnahme
- StBauF: Förderobergrenze für die Herstellung oder Änderung von Erschließungsanlagen: 230 €/m<sup>2</sup>
- Evtl. Förderung über das Klimaschutzprogramm 2030 des BMVI

**VERORTUNG IN DEN LUPENKORRIDOREN**

Lupe 1	Lupe 2	Lupe 3	Lupe 4
X	X	X	X

**FINANZIERUNG**

StBauF	Sonstige Förderungen	Kommune	Privat
X	X	X	

12 | **BARRIEREFREIE NEUANLAGE, AUSBAU UND AUFWERTUNG VON FUSSWEGEN**



Abb. 88: Neuer Fußweg in einem Wohnquartier in Elmshorn

**PRINZIP**

- Stärkung des Zu-Fuß-Gehens abseits der Kfz-Straßen, u.a. durch Erschließung bisher nicht genutzter Räume (z.B. Kleingartenanlage)
- Schließen von Lücken im Fußwegenetz durch neue barrierefreie und attraktive Wege zur Erhöhung der Fußwegequalität
- Abbau von Barrieren und Aufwertung bestehender Fußwege (u.a. Verbreiterung des Wegequerschnitts und Erneuerung sanierungsbedürftiger Beläge) zur Schaffung eines attraktiven, barrierefreien Fußwegenetzes; Herstellung einer der Barrierefreiheit entsprechenden Neigung der Arcachonbrücke
- Errichtung sicherer, barrierefreier Fußgängerüberwege
- Pflege der wegebegleitenden Begrünung

**VORTEILE**

- Attraktive, barrierefreie Wege zur Stärkung des Zu-Fuß-Gehens, „Quartier der kurzen Wege“, auch für Senioren und mobilitätseingeschränkte Menschen
- Schnelle Anbindung auch zu benachbarten Vierteln und Stadtteilen (z.B. Siedlungsbereich Fliegerhorst)
- Naherholung durch Aufenthalt/Fortbewegung auf Grünflächen und in Kleingartenanlagen auf attraktiven Fußwegen
- Sicherheit und Komfort durch Barrierefreiheit, Erlebbarkeit für alle Nutzer\*innen
- Schaffung bequemer und attraktiver fußläufiger Wegeverbindungen

**KOSTEN**

- Herstellungskosten für eine neue Fuß- und Radwegebrücke: ca. 5.000 bis 7.500€/m<sup>2</sup>
- StBauF: Förderobergrenze für die Herstellung oder Änderung von Erschließungsanlagen: 230 €/m<sup>2</sup>

**VERORTUNG IN DEN LUPENKORRIDOREN**

Lupe 1	Lupe 2	Lupe 3	Lupe 4
X	X	X	X

**FINANZIERUNG**

StBauF	Sonstige Förderungen	Kommune	Privat
X			



13 | HERSTELLUNG VERKEHRSBERUHIGTER BEREICHE



Abb. 89: Verkehrsberuhigter Bereich in Hamburg

PRINZIP

- Ausweisung gemischter Verkehrsbereiche beruhend auf Gleichberechtigung von Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr
- Weitgehender Verzicht auf Verkehrszeichen und Fahrbahnmarkierungen; System der gegenseitigen Rücksichtnahme
- Durchgehend barrierefreie Gestaltung und Begrünung des Straßenraums
- Unterstützung der Verkehrsberuhigung ggf. auch durch Einbahnstraßenregelung, z.B. Kösliner Straße

VORTEILE

- Erhöhung der Verkehrssicherheit; Förderung von gegenseitiger Rücksichtnahme und Miteinander
- Reduzierung von Verkehrsaufkommen und -geschwindigkeit
- Belebung von Räumen durch Nutzungsüberlagerungen (z.B. Nutzung als Spielfläche, Veranstaltungsfläche, sozialer Treffpunkt, etc.)
- Entstehung neuer Begegnungsräume für alle Nutzergruppen
- Bessere Erreichbarkeit von Zielen für den Fuß- und Radverkehr

KOSTEN

- StBauF: Förderobergrenze für die Herstellung oder Änderung von Erschließungsanlagen: 230 €/m<sup>2</sup>

VERORTUNG IN DEN LUPENKORRIDOREN

Lupe 1	Lupe 2	Lupe 3	Lupe 4
X	X	X	X

FINANZIERUNG

StBauF	Sonstige Förderungen	Kommune	Privat
X			



## 14 | STRASSESPERRUNGEN ZUR VERKEHRSBERUHIGUNG



Abb. 90: Für den MIV gesperrte Straße ‚Vordere Schöneworth‘ in Hannover-Nordstadt

### PRINZIP

- Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs an stark frequentierten Straßenabschnitten (mit vorgeschalteter notwendiger Verkehrsuntersuchung), z.B.:
  - Sperrung der Anbindung des Brieger Weges an die Grauhöfer Landwehr (stattdessen: Befahrung der Danziger Straße)
  - Sperrung der Kösliner Straße auf Höhe des Dr.-Behrens-Weges in Zusammenhang mit Einbahnstraßenregelung (Notwendigkeit eines vorgeschalteten Verkehrsgutachtens das mögliche Auswirkungen erkennt)

### VORTEILE

- Entlastung der Verkehrssituation in Wohnstraßen und vor der Grundschule
- Schaffung von Orientierung und Übersichtlichkeit
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verringerung von Nutzungskonflikten zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmer\*innen
- Schaffung eines angenehmeren Umfeldes für Bewohner\*innen; Senkung von Lärm und Emission
- Aufwertung Wegeverbindung Dr.-Behrens-Weg

### KOSTEN

- StBauF: Förderobergrenze für die Herstellung oder Änderung von Erschließungsanlagen: 230 €/m<sup>2</sup>

### VERORTUNG IN DEN LUPENKORRIDOREN

Lupe 1	Lupe 2	Lupe 3	Lupe 4
X			

### FINANZIERUNG

StBauF	Sonstige Förderungen	Kommune	Privat
X			(X)



15 | HERSTELLUNG EINER WENDESCHLEIFE



Abb. 91: Kartenausschnitt Wendeschleife im Bereich der Grundschule

PRINZIP

- Starker Verkehr und Unfallgefahren z.B. durch das Zur-Schule-Bringen von Kindern mit dem Auto vor Grundschulen
- Wendemöglichkeiten als Beitrag zur Verkehrssicherheit und zur Förderung des Zu-Fuß-Gehens
- Wendemöglichkeiten gibt es als kleine (z.B. Wendeschleife Höhe Seniorenheim) und große Lösungen

VORTEILE

- Erhöhung Schulweg- und Verkehrssicherheit
- Entlastung der Verkehrssituation direkt vor der Grundschule und in den Anliegerstraßen
- Größere Übersichtlichkeit an Orten mit Nutzungskonflikten

KOSTEN

- StBauF: Förderobergrenze für die Herstellung oder Änderung von Erschließungsanlagen: 230 €/m<sup>2</sup>

VERORTUNG IN DEN LUPENKORRIDOREN

Lupe 1	Lupe 2	Lupe 3	Lupe 4
X			

FINANZIERUNG

StBauF	Sonstige Förderungen	Kommune	Privat
X			



## 16 | AUFWERTUNG DER WENDEHAMMER-SITUATIONEN



Abb. 92: Wendehammer-Situation in Kramerswinkel

### PRINZIP

- Freiräumung, Strukturierung und attraktive Gestaltung von Wendehämmern
- Entsiegelung und Begrünung der Flächen
- Umgestaltung der Parkplatzsituation und Entsorgungspunkte; ggf. Etablierung von Unterflur-Entsorgungssystemen
- Schaffung kleiner Mobilitätsstationen (s. Steckbrief Nr. 8)
- Nutzbarmachung und Belebung der Räume durch Funktionsüberlagerung (z.B. Spiel- und Sportgeräte)
- Verknüpfung in die angrenzenden (Grün-)Strukturen

### VORTEILE

- Aufwertung des öffentlichen Raums
- Erhöhung der Wohnqualität, Verbesserung des Sicherheitsempfindens durch entsprechende Ausgestaltung
- Aufwertung der Verbindungen
- Schaffung von Begegnungsorten
- Verbesserte Identifikation der Bewohner\*innen mit dem Stadtteil durch ansprechende Gestaltung und Nutzungsangebote

### KOSTEN

Unterschiedliche Kosten, abhängig von der Art der Maßnahme und deren Ausführung

- Abbruch / Abräumen und Entsiegelung: ca. 40 €/m<sup>3</sup>
- StBauF: Förderobergrenze für die Herstellung oder Änderung von Erschließungsanlagen: 230 €/m<sup>2</sup>

### VERORTUNG IN DEN LUPENKORRIDOREN

Lupe 1	Lupe 2	Lupe 3	Lupe 4
X			

### FINANZIERUNG

StBauF	Sonstige Förderungen	Kommune	Privat
X			(X)





## 17 | ANLAGE VON AUFMERKSAMKEITSFELDERN



Abb. 93: Visualisierung ‚Aufmerksamkeitsfeld Königsberger Straße‘

### PRINZIP

- Erhöhung der Aufmerksamkeit in unübersichtlichen oder besonders gefährlichen Abschnitten im öffentlichen Straßenraum, wie z.B. an Einmündungen, Querungen, Spielplätzen usw.
- Aufmerksamkeitsfelder in Form von Farbmarkierungen im Straßenraum

### VORTEILE

- Beitrag zur Erhöhung von Verkehrssicherheit
- Gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raums
- Identifikationsmerkmal

### KOSTEN

- StBauF: Förderobergrenze für die Herstellung oder Änderung von Erschließungsanlagen: 230 €/m<sup>2</sup>

### VERORTUNG IN DEN LUPENKORRIDOREN

Lupe 1	Lupe 2	Lupe 3	Lupe 4
X	X	X	X

### FINANZIERUNG

StBauF	Sonstige Förderungen	Kommune	Privat
X	(X)		

## 18 | ÖFFNUNG UND AUFWERTUNG VORHANDENER GRÜNRÄUME



Abb. 94: Kleingartenanlagen in Rotenburg / Wümme

### PRINZIP

- Schaffung eines Grün- und Freiraumnetzes
- Öffnung von Durchwegungen (z.B. Kleingartenanlagen und Kirchengelände, ggf. auch temporär) und Schaffung von Zuwegungen; Aufwertung von Eingangsbereichen und Zugängen zu privaten / gemeinschaftlichen Grünräumen
- Grünräume für die Allgemeinheit erlebbar machen
- Schaffung von Verbindungswegen; Betonung der Zusammengehörigkeit der „Freirauminseln“
- Integration abseits gelegener Freiflächen
- Aufwertung, z.B. durch Neupflanzungen, Möblierung, erweiterte Nutzungsangebote

### VORTEILE

- Aufwertung des Quartiers und der Lebensqualität durch Naherholungsangebot, Schaffung eines Netzes an Grünflächen und Freiräumen in direkter Nähe
- Stärkung von ökologischen Potenzialen und Klimaschutzbelangen
- Vielfalt der Nutzungsmöglichkeiten erfüllt breites Band an Bedürfnissen (z.B. Nutzung als Spielfläche, für sportliche Aktivitäten, etc.)
- Entstehung neuer Begegnungsorte

### KOSTEN

- StBauF: Förderobergrenze für die Herstellung oder Änderung von Erschließungsanlagen: 230 €/m<sup>2</sup>
- Ggf. Kosten für den Rückbau (privater) Einfriedungen
- Ca. 50 €/m<sup>2</sup> für wassergebundene Wegedecke und Staudenstreifen

### VERORTUNG IN DEN LUPENKORRIDOREN

Lupe 1	Lupe 2	Lupe 3	Lupe 4
X	X	X	

### FINANZIERUNG

StBauF	Sonstige Förderungen	Kommune	Privat
X			X



## 19 | QUALIFIZIERUNG DER BESTANDSFREIRÄUME



Abb. 95: Innenhofaufwertung in Burgdorf

### PRINZIP

- Aufwertung vorhandener Grün- und Freiräume sowie von Platzsituationen
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch attraktive Nutzungsangebote wie Sitzgelegenheiten, Bewegungsangebote, Urban Gardening und Informationen (z.B. zum Thema Klimaschutz und Anpassungen an den Klimawandel, Begegnungsräume)
- Anlässe für Benutzung der Bestandsfreiräume schaffen

### VORTEILE

- Aufwertung des Quartiers und der Lebensqualität durch attraktive Naherholungs- und Verweilangebote
- Vielfalt der Nutzungsmöglichkeiten erfüllt breites Band an Bedürfnissen (z.B. Nutzung als Spielfläche, für sportliche Aktivitäten)
- Entstehung neuer Begegnungsorte

### KOSTEN

- StBauF: Förderobergrenze für die Herstellung oder Änderung von Erschließungsanlagen: 230 €/m<sup>2</sup>

### VERORTUNG IN DEN LUPENKORRIDOREN

Lupe 1	Lupe 2	Lupe 3	Lupe 4
X	X	X	X

### FINANZIERUNG

StBauF	Sonstige Förderungen	Kommune	Privat
X			

20 | AUFWERTUNG UND UMGESTALTUNG VON QUARTIERSPLÄTZEN



Abb. 96: Neu gestalteter Quartiersplatz ‚Bahnhof Pferdemarkt‘ in Langenhagen

PRINZIP

- Aufwertung vorhandener Quartiersplätze mit generationengerechtem Angebot und Aufenthaltsqualität, z.B. am Trebnitzer Platz, Breslauer-/Königsberger Straße
- Schaffung multifunktional nutzbarer Bereiche
- Raumkonzept und Neugestaltung öffentlicher Räume mit Platzcharakter
- Erhöhung der Aufenthalts-, Nutzungs- und Gestaltungsqualitäten, z.B. durch Begrünungen
- Moderne gestalterische Interpretation von Freiraum- bzw. Platzsituationen aus den Nachkriegsdekaden

VORTEILE

- Belebung der Räume, Entwicklung zu Begegnungs-/ Kommunikationsräumen
- Berücksichtigung der Bedürfnisse verschiedener Nutzergruppen
- Vernetzung und Entstehung neuer Beziehungen zwischen Nutzer\*innen
- Erhöhung der Identifikation der Bewohner\*innen mit Jürgenohl
- Aufwertung der Plätze und bessere Einbindung in das Quartiersgefüge

KOSTEN

- Abbruch und Entsiegelung ca. 25-40 €/m<sup>2</sup>
- Kosten für Stadtmobiliar je nach Modellen und Ausführung; Kosten für einen neuen Baumstandort ca. 2.500 bis 5.000 €
- StBauF: Förderobergrenze für die Herstellung oder Änderung von Erschließungsanlagen: 230 €/m<sup>2</sup>

VERORTUNG IN DEN LUPENKORRIDOREN

Lupe 1	Lupe 2	Lupe 3	Lupe 4
X	X	X	X

FINANZIERUNG

StBauF	Sonstige Förderungen	Kommune	Privat
X			



## 21| AUFWERTUNG UND UMGESTALTUNG MARKTPLATZ JÜRGENOHL



Abb. 97: Visualisierung umgestalteter Marktplatz Jürgenohl; © nsp andschaffsarchitekten stadtplaner

### PRINZIP

- Aufwertung des Quartiersplatzes mit generationenrechtem Angebot, Aufenthaltsqualität und Marktbereich
- Erarbeitung von Umgestaltungsideen in einer Arbeitsgruppe in 2019
- Abstimmung des Auslobungstextes im Sanierungsbeirat in 2019
- Durchführung des freiraumplanerischer nicht offener Realisierungswettbewerb in 2020
- 1. Platz nsp schonhoff schadzek depenbrock landschaftsarchitekten stadtplaner PartGmbH
- Grundsatzbeschluss Umgestaltung Marktplatz, Ratsbeschluss am 29.09.2020

### VORTEILE

- Belebung und Neugestaltung des Raums, Entwicklung zu Begegnungs-/ Kommunikationsraum
- Berücksichtigung der Bedürfnisse verschiedener Nutzergruppen
- Erhöhung der Identifikation der Bewohner\*innen mit Jürgenohl
- Bessere Einbindung in das Quartiersgefüge

### KOSTEN

- StBauF: Kostenrahmen in Höhe von 1.100.000 €

### VERORTUNG IN DEN LUPENKORRIDOREN

Lupe 1	Lupe 2	Lupe 3	Lupe 4

### FINANZIERUNG

StBauF	Sonstige Förderungen	Kommune	Privat
X			

22 | AUFWERTUNG UND UMGESTALTUNG VON BESTANDSSPIELFLÄCHEN



Abb. 98: Spielplatz mit Angebot für große und kleine Kinder, Jugendliche und Erwachsene in Velbert

PRINZIP

- Qualifizierung vorhandener und Bau neuer Spiel- und Sportpunkte
- Schaffung von anregenden Bewegungs- und Erlebnisräumen
- Aufwertung vorhandener Spielplätze und Sportmöglichkeiten mit Blick auf Sicherheit und Attraktivität
- Schaffung eines zeitgemäßen Angebots
- Differenzierung der Spielorte nach Zielgruppen

VORTEILE

- Erweiterung eines attraktiven Angebots an wohnungsnahe und gut erreichbaren Spiel-, Sport- und Bewegungsflächen
- Stärkung der Funktionen durch Erweiterung der Nutzungen; Vernetzung und Entstehung neuer Beziehungen
- Förderung des Aufenthalts im Freien; Spiel- und Bewegungsmöglichkeiten an der frischen Luft
- Aufwertung des Quartiers, Erhöhung der Identifikation der Bewohner\*innen mit dem Stadtteil

KOSTEN

- Größere Spielplätze pauschal 150.000 €
- Kleinere Spielpunkte pauschal 50.000 €
- Neuordnung und Aufwertung von Flächen ca. 200 €/m<sup>2</sup>
- Evtl. Finanzierung über verschiedene Initiativen von Vereinen (PLATZ Da!) oder Konzernen (FANTA Spielplatz Initiative)

VERORTUNG IN DEN LUPENKORRIDOREN

Lupe 1	Lupe 2	Lupe 3	Lupe 4
X		X	

FINANZIERUNG

StBauF	Sonstige Förderungen	Kommune	Privat
X	(X)		



23| SCHAFFUNG VON HAUSGEMEINSCHAFTSBEREICHEN



Abb. 99: Hausgemeinschaftsbereich in Burgdorf

PRINZIP

- Schaffung von gemeinschaftlichen Grün- und Freiräumen für Hausgemeinschaften
- Begegnungs- und Kommunikationsort zur Stärkung von Nachbarschaften
- Breites Nutzungsangebote für verschiedene Interessen
- Pflege und Bepflanzung der Bereiche durch die Bewohner\*innen
- Wohnumfeldverbesserung

VORTEILE

- Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität
- Ökologische Aufwertung von Rasenbrachen (Flächen für Transpiration und als Nahrungs-/Lebensgrundlage für Tiere)
- Ermöglichung des Aufenthalts in überschaubaren gemeinschaftlichen Strukturen
- Aufwertung des Quartiers durch liebevolle Gestaltung; verbesserte Identifikation der Bewohner\*innen mit dem Stadtteil
- Erhöhung Aufenthaltsqualität

KOSTEN

- Je nach Art der Maßnahmen ca. 200 €/m<sup>2</sup>
- StBauF: Ggf. (Mit-)Finanzierung gem. Förderrichtlinie § 3 Abs. 2 sowie in Abhängigkeit der Art der Maßnahme Förderung über die kommunale Förderrichtlinie möglich (Wohnumfeldmaßnahme)

VERORTUNG IN DEN LUPENKORRIDOREN

Lupe 1	Lupe 2	Lupe 3	Lupe 4
X	X	X	X

FINANZIERUNG

StBauF	Sonstige Förderungen	Kommune	Privat
(X)	(X)		X



## 24| HERSTELLUNG TRANSPARENTER RAUMGRENZEN

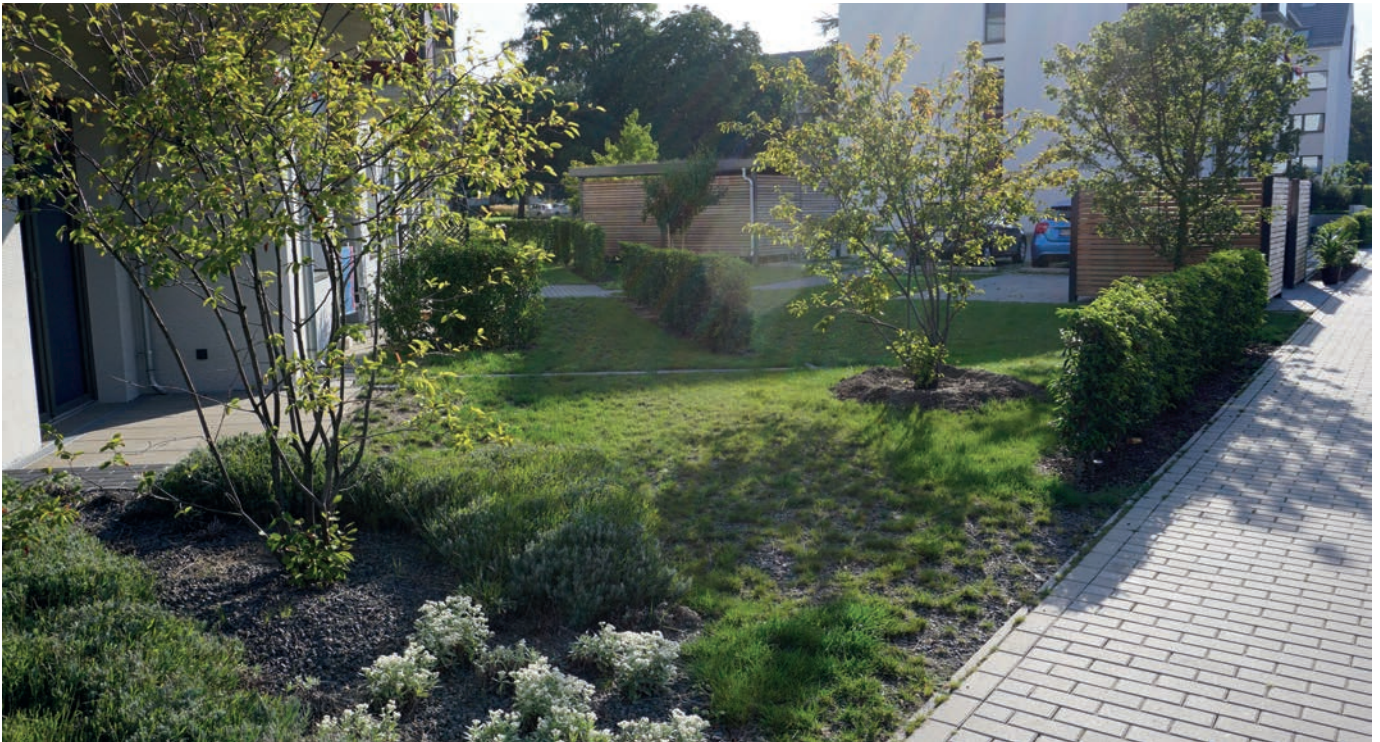


Abb. 100: Angedeutete Raumgrenzen in einer Wohnanlage in Burgdorf

### PRINZIP

- Gliederung des gemeinschaftlichen Grün- und Freiraums durch transparente und kaum als Grenze wahrnehmbare Raumgrenzen
- Strukturierungen von Flächen für unterschiedliche Nutzungen
- Multicodierung von Flächen
- Mögliche Elemente: Hecken, Bäume, Blühstreifen, Pflasterwechsel, topographische Modellierung zur Regenwasserversickerung etc.

### VORTEILE

- Orientierungshilfe durch Raumstrukturierung
- Aufwertung des Wohnumfeldes
- Erhöhung der Wohnqualität
- Förderung der Angebotsvielfalt im gemeinschaftlichen Raum, Stärkung der Nutzungsanreize

### KOSTEN

- StBauF: Förderung im Zusammenhang mit Wohnumfeldmaßnahmen
- StBauF: Ggf. auch Finanzierung gem. Förderrichtlinie § 3 Abs. 2
- Ca. 70€/m<sup>2</sup> (einfache Ausstattung)

### VERORTUNG IN DEN LUPENKORRIDOREN

Lupe 1	Lupe 2	Lupe 3	Lupe 4
X	X	X	X

### FINANZIERUNG

StBauF	Sonstige Förderungen	Kommune	Privat
(X)			X





## 25 | REGENWASSERMANAGEMENT: VERSICKERUNG / VERDUNSTUNG / ABLEITUNG



Abb. 101: Offene Regenwasserversickerung in Hannover Hainholz; Abb. 102: Versickerungsmulde im Quartier ‚Lavendelwiese‘ Burgdorf

### PRINZIP

- Versickerung direkt oder nach Zwischenspeicherung in dezentralen Versickerungsanlagen zur Verlagerung des Oberflächenwassers in tiefere Bodenschichten bzw. Zuführung zum Grundwasser (bei guter Bodenqualität)
- Verdunstung bzw. Transpiration als elementarer Bestandteil der Wiederherstellung des naturnahen Wasserhaushaltes
- Ableitung des Niederschlagswassers z.B. in oberirdischen Versickerungsanlagen (Pflaster-, Kastenrinnen); gedrosselte Ableitung zum verzögerten Abfluss des Niederschlagswassers nach Zwischenspeicherung im Rückhalteteicher (bei schlechter Bodenqualität)
- Abflussvermeidung durch Minimierung der Versiegelung
- Verschiedene Systeme mit unterschiedlicher Speicherkapazität, Flächenbedarf, hydraulischer Ausstattung: Flächenversickerung, Versickerungsmulden, Rohr- und Rigolen Versickerung, Mulden-Rigolen-Systeme, Teichversickerung, Schachtversickerung

### KOSTEN

- Aufbrechen Gelände und Begrünung: ca. 25 - 40 €/m<sup>2</sup>
- Flächenversickerung: ca. 2,50-5 €/m<sup>2</sup>
- Versickerungsmulden: 35-45 €/m<sup>2</sup> Muldenfläche
- Rohr- und Rigolenversickerung: Richtwert 100-150 €/m<sup>3</sup>
- Teichversickerung: Kosten für Abdichtung ca. 70 €/m<sup>2</sup>

### VORTEILE

- Verbesserung des Stadt- und Kleinklimas (Verdunstungskühlung), Ausgleich von Temperaturextremen
- Gestalterische Aufwertung von Jürgenohl (z.B. Bepflanzung, Wasserfluss)
- Teilweise Wiederherstellung der lokalen Wasserbilanz
- Entlastung der Kanalisation und Vermeidung hydraulischer Überlastungen zu Spitzenabflusszeiten
- Reinigung des Niederschlagswassers bei Filterung durch belebten Oberboden oder integriertes Filtermaterial zur Entlastung des Grundwassers
- Entstehung von Rückzugsräumen für Pflanzen und Tiere
- Schadstoffreduktion

- Schachtversickerung: 1.000-2.500 €/Schacht
- Offene Pflasterrinnen: 10-100 €/m<sup>2</sup>; Kastenrinnen ab 50 €/m<sup>2</sup>
- Drosselung: Kosten bestimmt durch Retentionsraum und Drosselorgan
- Wasserdurchlässige Beläge zwischen 22 und 43 €/m<sup>2</sup>

### VERORTUNG IN DEN LUPENKORRIDOREN

Lupe 1	Lupe 2	Lupe 3	Lupe 4
X	X	X	X

### FINANZIERUNG

StBauF	Sonstige Förderungen	Kommune	Privat
(X)	(X)		X



## 26 | TEMPORÄRE ÖFFNUNG VON SPIEL- UND SPORTFLÄCHEN



Abb. 103: Temporär geöffneter Spielhof ‚Alter Markt‘ in Hildesheim

### PRINZIP

- Erweiterung des Freiflächenangebots für die Öffentlichkeit durch Nutzungsmöglichkeiten von derzeit unzugänglichen Flächen
- Zeitweise Öffnung ohnehin bestehender Spielbereiche wie z.B. an der Schule
- Ggf. Organisation der temporären Öffnung

### VORTEILE

- Erreichen eines vielfältigen und dichten Netzes an attraktiven Frei- und Bewegungsräumen in Wohnungsnahe
- Neue soziale Treffpunkte; Vernetzung und Entstehung neuer Beziehungen
- Förderung des Aufenthalts im Freien, Spiel- und Bewegungsmöglichkeiten an der frischen Luft

### KOSTEN

- 15.000 € pro elektronischem Tor (z.B. steuerbar per Handy)
- Evtl. Förderung durch Stiftungen, wie z.B. ‚Lebendige Stadt‘ oder ‚Deutsches Kinderhilfswerk‘

### VERORTUNG IN DEN LUPENKORRIDOREN

Lupe 1	Lupe 2	Lupe 3	Lupe 4
X			

### FINANZIERUNG

StBauF	Sonstige Förderungen	Kommune	Privat
	(X)		



27| **EXTENSIVIERUNG DER GRÜNFLÄCHEN**



Abb. 104: Visualisierung ‚Extensive Wiesenflächen in Jürgenohl‘

**PRINZIP**

- „Grün darf frei wachsen“ - ökologisch orientierte Grünflächenpflege
- Förderung des Artenreichtums
- Verzicht auf regelmäßiges Mähen der Flächen
- Orientierung an Naturschutzzielen
- Verwendung standortgerechter Pflanzen
- Wegbegleitender Ackerrandstreifen als gestalterisches Element

**VORTEILE**

- Artenreiche Lebensräume
- Klimaschutz / Anpassung an den Klimawandel
- Schaffung von Erlebnisräumen
- Ermöglichung des Naturkontaktes zugunsten der Umweltbildung der Quartiersbewohner\*innen
- Einsparung von Pflegekosten durch anspruchslosen Bewuchs

**KOSTEN**

- Ca. 6 €/m<sup>2</sup> Anlage Wiese
- 4x Wiesenmahd 3 €/m<sup>2</sup>
- Förderung abhängig von der Art der Maßnahme, von der öffentlichen Mitnutzbarkeit und dem Flächeneigentümer

**VERORTUNG IN DEN LUPENKORRIDOREN**

Lupe 1	Lupe 2	Lupe 3	Lupe 4
X	X	X	X

**FINANZIERUNG**

StBauF	Sonstige Förderungen	Kommune	Privat
(X)	(X)		X

**28| NEUBAU KULTUR- UND BILDUNGSZENTRUM**



Abb. 105: Visualisierung des neuen Kultur- und Bildungszentrums an der Kösliner Straße; © Morese Architekten

**PRINZIP**

- Stärkung des sozialen und generationenübergreifenden Miteinanders im Quartier durch Schaffung und Bereitstellung von Räumlichkeiten für gemeinnützige Aktivitäten, Treffen und Veranstaltungen
- Geplantes Kultur- und Bildungszentrum Jürgenohl (direkt angrenzend an die Grundschule) als ein solcher Ort des sozialen Miteinanders
- Zurverfügungstellung von Räumlichkeiten für bereits vorhandene Angebote und bedarfsgerechte Entwicklung weiterer Angebote: Quartiersarbeit, Beratungs-, Bildungs- und Bewegungsangebote, Veranstaltungen und kulturelle Angebote

**VORTEILE**

- Schaffung von Orten der Begegnung
- Förderung des sozialen Miteinanders, Stärkung Jürgenohls als „Ankommensquartier“, Stärkung der Integration und des interkulturellen Austausches, Förderung des generationenübergreifenden Miteinanders
- Schaffung nachfragegerechter Angebote
- Stärkung von Bildung, Kultur, Gemeinsinn

**KOSTEN**

- Für den Neubau des Kultur- und Bildungszentrums werden knapp 1,5 Mio. € veranschlagt. Die Stadt Goslar hat 2020 im Rahmen des Förderprogramms „Investitionspakt Soziale Integration im Quartier“ eine Förderzusage über 90% der Investitionskosten (entspricht 1.346.000 €) für das Projekt erhalten

**VERORTUNG IN DEN LUPENKORRIDOREN**

Lupe 1	Lupe 2	Lupe 3	Lupe 4
X			

**FINANZIERUNG**

StBauF	Sonstige Förderungen	Kommune	Privat
	X		



29 | SANIERUNG JUGENDZENTRUM B6



Abb. 106: Jugendzentrum B6 in Jürgenohl

PRINZIP

- Sanierung vorhandener Räumlichkeiten für gemeinnützige Aktivitäten, Treffen und Veranstaltungen
- Energetische Sanierung (Dach, Fenster, Türen, Wärmedämmung)
- Aktive Mitwirkung der Nutzer\*innen (Jugendliche) bei der Fassadengestaltung
- Herstellung von Barrierefreiheit (Zugang und Sanitäranlagen)

VORTEILE

- Sanierung einer Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtung
- Verknüpfung der Themen „Soziales Miteinander“ mit „Barrierefreiheit“ und „Energetischer Ertüchtigung“
- Stärkung des sozialen und generationenübergreifenden Miteinanders im Quartier

KOSTEN

- StBauF: Rund 400.000 € für die energetischen Maßnahmen und die Herstellung von Barrierefreiheit
- Förderung für Innenausstattung, Bescheid liegt vor

VERORTUNG IN DEN LUPENKORRIDOREN

Lupe 1	Lupe 2	Lupe 3	Lupe 4
	X		

FINANZIERUNG

StBauF	Sonstige Förderungen	Kommune	Privat
X	X		



## 30 | EINRICHTUNG UND BETRIEB DES STADTTEILBÜROS



Abb. 107: Stadtteilbüro Jürgenohl

### PRINZIP

- Schaffung einer zentralen Anlaufstelle für alle Quartiersbelange
- Bereitstellung eines Büros für das Quartiersmanagement und den Sanierungsträger
- Belebung eines Ladenleerstands am Marktplatz (bis zur Fertigstellung des neuen Kultur- und Bildungszentrums, dann Umzug dorthin geplant)

### VORTEILE

- Schaffung von Orten der Begegnung
- Förderung des sozialen und generationsübergreifenden Miteinanders, Stärkung Jürgenohls als „Ankommensquartier“, Stärkung der Integration

### KOSTEN

- Quartiersmanagement rd. 400.000 € über zehn Jahre
- Stadtteilbüro (Herrichtung und Mietzins): rd. 40.000 €

### VERORTUNG IN DEN LUPENKORRIDOREN

Lupe 1	Lupe 2	Lupe 3	Lupe 4

### FINANZIERUNG

StBauF	Sonstige Förderungen	Kommune	Privat
X			



### 31 | STÄRKUNG WEITERER SOZIALER EINRICHTUNGEN



Abb. 108: Nachbarschaftstreff in Burgdorf

#### PRINZIP

- Stärkung des sozialen und generationenübergreifenden Miteinanders im Quartier durch Sanierung weiterer vorhandener Räumlichkeiten für gemeinnützige Aktivitäten, Treffen und Veranstaltungen
- Bauliche Veränderungen und Erweiterungen an öffentlichen Einrichtungen wie z. B. Kindergärten und Grundschule
- Bauliche Veränderungen an öffentlich zugänglichen Bedarfseinrichtungen privater Einrichtungen (z.B. Einrichtung Lebensraum, Gemeindezentren der beiden Kirchengemeinden etc.); u.a. Abbau von Barrieren

#### VORTEILE

- Schaffung von Orten der Begegnung
- Förderung des sozialen und generationsübergreifenden Miteinanders, Stärkung Jürgenohls als „Ankommensquartier“, Stärkung der Integration und der interkulturellen Begegnung

#### KOSTEN

- 200.000 € pauschal für die Ertüchtigung und Erweiterung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen
- Zuschüsse zum Abbau von Barrieren
- StBauF: Kirchliche Einrichtungen können i.d.R. keine StBauF-Mittel in Anspruch nehmen, es sei denn nach Prüfung für Wohnumfeldmaßnahmen oder öffentlich zugängliche Räume bzw. Angebote

#### VERORTUNG IN DEN LUPENKORRIDOREN

#### FINANZIERUNG

Lupe 1	Lupe 2	Lupe 3	Lupe 4
X	X	X	X

StBauF	Sonstige Förderungen	Kommune	Privat
X	(X)	X	X



## 32| AUFBAU VON AKTEURSNETZWERKEN UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT



Abb. 109: Öffentlichkeitsveranstaltung in Pulheim

### PRINZIP

- Initiative „Gemeinsam für Jürgenohl“ vertiefen
- Seitens der Bevölkerung, der Akteure und Institutionen besteht großes Interesse und Mitwirkungsbereitschaft am Sanierungsprozess
- Bedarf an niedrigschwelligen Austausch- und Vernetzungsmöglichkeiten sowie Kooperationen untereinander
- Schaffung einer entsprechenden Plattform (ggf. anknüpfend an das Netzwerk „Auf geht’s Jürgenohl“)
- Initiierung und anfängliche Begleitung und Moderation durch das Quartiersmanagement
- Öffentlichkeitsarbeit u.a. durch Stadtteilzeitung
- Das Quartiersmanagement sollte den Aufbau entsprechender Strukturen initiieren und anschließend begleitend unterstützend. Dabei ist frühzeitig auf eine Verselbständigung und Verstetigung hinzuwirken

### KOSTEN

- Quartiersmanagement und Formate der Öffentlichkeitsarbeit über die Städtebauförderung finanzierbar
- Bis zur Fertigstellung des neuen Kultur- und Bildungszentrums Jürgenohl sollten Initiativen und Gruppen kostenlos Räume in der Schule oder bei den Kirchengemeinden erhalten.

### VERORTUNG IN DEN LUPENKORRIDOREN

Lupe 1	Lupe 2	Lupe 3	Lupe 4
X	X	X	X

### VORTEILE

- Stärkung des sozialen Miteinanders
- Unterstützung / Förderung von Selbsthilfe und bürgerschaftlichem Engagement
- Stärkung der Identifikation mit dem Sanierungsgebiet
- Vernetzung und Entstehung neuer Beziehungen zwischen Quartiersbewohner\*innen

### FINANZIERUNG

StBauF	Sonstige Förderungen	Kommune	Privat
X			X





# 5. AUSBLICK





Der Blick in die Zukunft macht deutlich, dass auch auf den Goslarer Stadtteil Jürgenohl globale Herausforderungen wie Klimawandel, neue Mobilitätsformen oder Zuwanderung zukommen. Wie kann der Stadtteil auf die damit verbundenen Schwierigkeiten reagieren? Mit welcher „Grundausstattung“ kann er punkten und sich vorbereiten? Wie wird Jürgenohl zu einem generationengerechten Stadtteil mit Angeboten und Raum für alle? Zu diesen und weiteren Fragen findet der Rahmenplan vielfältige Antworten.

So wird auf eine zunehmende soziale Spaltung, die sich durch divergierende Lebensstile - in Verbindung mit einer Ungleichverteilung der jeweiligen finanziellen Ressourcen - ergibt, mit einem Angebot an variablen Wohnungsgrößen und -zuschnitten sowie mit Orten für Aufenthalt und Kommunikation im öffentlich und gemeinschaftlich nutzbaren Raum geantwortet. Diese machen Jürgenohl attraktiv und leisten Integrationsarbeit auf verschiedenen Ebenen.

Und nicht zuletzt die COVID19-Pandemie hat gezeigt, wie groß der individuelle Bedarf an wohnungsnahen Grün- und Freiflächen ist, zu denen auch

generationenübergreifende Spiel- und Sportangebote zählen. Durch die Etablierung einer intakten Grünen Infrastruktur aus zusammenhängenden Freiräumen steigert Jürgenohl seine Resilienz in Bezug auf die Folgen des Klimawandels und fördert die Biodiversität, was zu einem gesunden Lebensumfeld führt. Sinnvolle und barrierefreie Wegeverbindungen verknüpfen unterschiedliche Freiräume miteinander und fördern eine klimaneutrale Fortbewegung. Jürgenohl entwickelt sich so zu einem klimafreundlichen, generationengerechten und zukunftsfähigen Stadtteil mit Treffpunkten und unterschiedlichen Aktionsangeboten im Freien.

Anhand der vorgenannten Punkte, die nur einen kleinen Auszug an möglichen Antworten abbilden, wird deutlich, wie vielfältig auch die Verknüpfungsmöglichkeiten und Synergieeffekte der im Rahmenplan aufgezeigten Maßnahmenbündel sind. Selbst kleine Maßnahmen können somit Großes bewirken.

Nun ist es an der Zeit, dass die Bewohner\*innen, das Quartiersmanagement, die Verwaltung, der Beirat und viele weitere die Zukunft Jürgenohls aktiv und kreativ gestalten.



ANHANG

## Abbildungsverzeichnis

Titelblatt: eigene Aufnahme

Abb. 1: Schematischer Aufbau des Rahmenplans; eigene Darstellung

Abb. 2: Akteursgespräch Wohnungswirtschaft; eigene Aufnahme

Abb. 3: Impression Beteiligung; eigene Aufnahme

Abb. 4: Marktplatz Jürgenohl; eigene Aufnahme

Abb. 5: Arcachon-Brücke; eigene Aufnahme

Abb. 6: Stadtteilbüro Jürgenohl, eigene Aufnahme

Abb. 7: Bebauungsplan 172, Blatt 1; Stadt Goslar, Fachbereich 3 Bauservice, 24.01.2020

Abb. 8: Bebauungsplan 172, Blatt 2; Stadt Goslar, Fachbereich 3 Bauservice, 24.01.2020

Abb. 9: Bevölkerungsentwicklung 2015-2018; eigene Darstellung

Abb. 10: Anzahl ausländischer Staatsangehöriger im Sanierungsgebiet nach Nationalitäten; eigene Darstellung

Abb. 11: Wohnungsdauer Wohnungsbestand Wohngesellschaften Goslar/Harz; eigene Darstellung

Abb. 12: Anteil Ausländer bei Kindern und Jugendlichen; eigene Darstellung

Abb. 13: Aging Index und Altersgruppenanteile in %; eigene Darstellung

Abb. 14: Probleme der Bebauungsstruktur; eigene Darstellung

Abb. 15: Analysegrafik Bebauungsstruktur & -nutzung im Sanierungsgebiet; eigene Darstellung

Abb. 16: Reihenbebauung im Sanierungsgebiet; eigene Darstellung

Abb. 17: Zeilenbebauung im Sanierungsgebiet; eigene Darstellung

Abb. 18: Einfamilienhäuser im Sanierungsgebiet; eigene Darstellung

Abb. 19: Solitärbauten im Sanierungsgebiet; eigene Darstellung

Abb. 20: Öffentliche Nutzung im Sanierungsgebiet; eigene Darstellung

Abb. 21: Gewerbliche Nutzung im Sanierungsgebiet; eigene Darstellung

Abb. 22: Probleme der Straßenräume; eigene Darstellung

Abb. 23: Analysegrafik Verkehrsräume im Sanierungsgebiet; eigene Darstellung

Abb. 24: Verbindungsstraßen im Sanierungsgebiet; eigene Darstellung

Abb. 25: Sammelstraßen im Sanierungsgebiet; eigene Darstellung

Abb. 26: Wohnstraßen im Sanierungsgebiet; eigene Darstellung

Abb. 27: Wohnwege im Sanierungsgebiet; eigene Darstellung

Abb. 28: Probleme der Infrastruktur; eigene Darstellung

Abb. 29: Radwege im Sanierungsgebiet; eigene Darstellung

Abb. 30: Fußläufige Verbindungen im Sanierungsgebiet; eigene Darstellung

Abb. 31: Wendehammer im Sanierungsgebiet; eigene Darstellung

Abb. 32: Garagenhöfe und Stellplatzanlagen im Sanierungsgebiet; eigene Darstellung

Abb. 33: Probleme des Freiraums; eigene Darstellung

Abb. 34: Analysegrafik Freiraum im Sanierungsgebiet; eigene Darstellung

Abb. 35: Öffentlicher Freiraum im Sanierungsgebiet; eigene Darstellung

Abb. 36: Gemeinschaftlicher Freiraum im Sanierungsgebiet; eigene Darstellung

Abb. 37: Privater Freiraum im Sanierungsgebiet; eigene Darstellung

Abb. 38: Quartiersplätze im Sanierungsgebiet; eigene Darstellung

Abb. 39: Spiel und Sport im Sanierungsgebiet; eigene Darstellung

Abb. 40: Grünraum im Sanierungsgebiet; eigene Darstellung

Abb. 41: Mögliche Ziele für die Bebauungsstruktur; eigene Darstellung

Abb. 42: Rahmenplan ‚Bebauungsstruktur‘; eigene Darstellung

Abb. 43: Energetische Sanierung; eigene Darstellung

Abb. 44: Gebäudebegrünung; eigene Darstellung

Abb. 45: Bauliche Änderungen; eigene Darstellung



Abb. 46: Mögliche Ziele für die Verkehrsflächen; eigene Darstellung

Abb. 47: Rahmenplan ‚Verkehrsflächen‘; eigene Darstellung

Abb. 48: Neuorganisation des ruhenden Verkehrs; eigene Darstellung

Abb. 49: Förderung des Radverkehrs; eigene Darstellung

Abb. 50: Lückenschluss Fußwegenetz; eigene Darstellung

Abb. 51: Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche; eigene Darstellung

Abb. 52: Mögliche Ziele für den Freiraum; eigene Darstellung

Abb. 53: Rahmenplan ‚Freiraum‘; eigene Darstellung

Abb. 54: Grünraum; eigene Darstellung

Abb. 55: Quartiersplatz; eigene Darstellung

Abb. 56: Spiel- & Sportstätten; eigene Darstellung

Abb. 57: Verknüpfungen von Freiräumen; eigene Darstellung

Abb. 58: Verortung und Abgrenzung Lupenkorridore; eigene Darstellung

Abb. 59: Verortung Zonierungen innerhalb eines Blocks; eigene Darstellung

Abb. 60: Wirkung versetzte Carports; eigene Darstellung

Abb. 61-62: Gemeinschaftliche Flächen; eigene Aufnahme

Abb. 63-64 Hausgemeinschaftsflächen; eigene Aufnahme

Abb. 65-66 Privater Außenraum; eigene Aufnahme

Abb. 67: Raumprobe ‚Dr.-Behrens-Weg‘ - West; eigene Darstellung

Abb. 68: Raumprobe ‚Dr.-Behrens-Weg‘ - Ost; eigene Darstellung

Abb. 69: Raumprobe ‚Trebitzer Platz‘ - Nord; eigene Darstellung

Abb. 70: Raumprobe ‚Trebitzer Platz‘ - Süd; eigene Darstellung

Abb. 71: Raumprobe ‚Bromberger Straße‘; eigene Darstellung

Abb. 72: Ideensammlung Marktplatz Kramerswinkel; eigene Darstellung

Abb. 73: Plan zur barrierefreien Wohnumfeldgestaltung des Gebäudes Bömmelburgstraße 24-28 in Hannover-Hainholz; eigene Darstellung

Abb. 74: Barrierefreie Erschließung über private Terrassen; eigene Aufnahme

Abb. 75: Barrierefreier Erschließungsweg mit weniger als 3% Gefälle; eigene Aufnahme

Abb. 76: Anschluss des Erschließungswegs ans private Wohnungszugänge; eigene Aufnahme

Abb. 77: Solarthermische Kollektoren; eigene Aufnahme

Abb. 78: Begrünte Fassade in Hannover-Linden; eigene Aufnahme

Abb. 79: Angebot verschiedener Wohnungsgrößen und -grundrisse in Dortmund; eigene Aufnahme

Abb. 80: Nachträglich hergestellte barrierefreie Wohnungseingänge über aufgeschüttete Terrassen; eigene Aufnahme

Abb. 81: Auszug aus einem Gestaltungs- und Sanierungsleitfaden der Eisenbahnstraße Saarbrücken; Landeshauptstadt Saarbrücken – Baudezernat, Stadtplanungsamt

Abb. 82: Neugestaltung eines Straßenzugs in München mit offener Regenwasserversickerung; eigene Aufnahme

Abb. 83: Neu gestaltete Parkflächen mit Rasengittersteinen in einem Flensburger Wohnquartier; eigene Aufnahme

Abb. 84: Carportanlage mit Dachbegrünung und Rasenfugenpflaster in Burgdorf; eigene Aufnahme

Abb. 85: Mobilitätsstation mit Fahrradunterstand, verschließbarem Schuppen und Möglichkeit zum Reifenaufpumpen; eigene Aufnahme

Abb. 86: Neugestaltung der Bus-Haltestelle am Berliner Platz in Hannover; eigene Aufnahme

Abb. 87: Radwegsanierung in Hamburg; eigene Aufnahme

Abb. 88: Neuer Fußweg in einem Wohnquartier in Elmshorn; eigene Aufnahme

Abb. 89: Verkehrsberuhigter Bereich in Hamburg; eigene Aufnahme

Abb. 90: Für den MIV gesperrte Straße ‚Vordere Schöneworth‘ in Hannover-Nordstadt; eigene Aufnahme

Abb. 91: Kartenausschnitt Wendeschleife im Bereich der Grundschule; eigene Aufnahme

Abb. 92: Wendehammer-Situation in Kramerswinkel; eigene Aufnahme

Abb. 93: Visualisierung ‚Aufmerksamkeitsfeld Königsberger Straße‘; eigene Darstellung

Abb. 94: Kleingartenanlagen in Rotenburg / Wümme; eigene Aufnahme

Abb. 95: Innenhofaufwertung in Burgdorf; eigene Aufnahme

- Abb. 96: Neu gestalteter Quartiersplatz ‚Bahnhof Pferdemarkt‘ in Langenhagen; eigene Aufnahme
- Abb. 97: Visualisierung umgestalteter Marktplatz Jürgenohl; © nsp andschaftsarchitekten stadtplaner
- Abb. 98: Spielplatz mit Angebot für große und kleine Kinder, Jugendliche und Erwachsene in Velbert; eigene Aufnahme
- Abb. 99: Hausgemeinschaftsbereich in Burgdorf; eigene Aufnahme
- Abb. 100: Angedeutete Raumgrenzen in einer Wohnanlage in Burgdorf; eigene Aufnahme
- Abb. 101: Offene Regenwasserversickerung in einem 50er-Jahre Quartier in Hannover Hainholz; eigene Aufnahme
- Abb. 102: Versickerungsmulde im Quartier ‚Lavendelwiese‘ Burgdorf; eigene Aufnahme
- Abb. 103: Temporär geöffneter Spielhof ‚Alter Markt‘ in Hildesheim; eigene Aufnahme
- Abb. 104: Visualisierung ‚Extensive Wiesenflächen in Jürgenohl‘; eigene Darstellung
- Abb. 105: Visualisierung des neuen Kultur- und Bildungszentrums an der Kösliner Straße; © Morese Architekten
- Abb. 106: Jugendzentrum B6 in Jürgenohl; eigene Aufnahme
- Abb. 107: Stadtteilbüro Jürgenohl; eigene Aufnahme
- Abb. 108: Nachbarschaftstreff in Burgdorf; eigene Aufnahme
- Abb. 109: Öffentlichkeitsveranstaltung in Pulheim; eigene Aufnahme

Alle verwendeten Piktogramme: eigene Darstellung