



Das Urheber- und Verlagsrecht einschließlich der Mikroverfilmung sind vorbehalten. Dieses gilt auch gegenüber Datenbanken und ähnlichen Einrichtungen sowie gegenüber sonstigem gewerblichen Verwerten. Verwertungen jeglicher Art bedürfen der Genehmigung der Landeshauptstadt Hannover.

Redaktion und Text	Franziska Scharsky Michael Römer
Fotos	Friedhelm Birth Walter Jörries Karl Johaentges Ralf Kirchhof Thomas Oberdorfer Michael Plümer Michael Römer Helmut Rother Franziska Scharsky Dr. Harald Schulte Harald Vennegeerts Manfred Wassmann weitere Fotos wurden vom Historischen Museum Hannover und Fotoarchiv des Fachbereichs Planen und Stadtentwicklung zur Verfügung gestellt
Kartengrundlagen und Luftbilder	Bereich Geoinformation der Landeshauptstadt Hannover Stadtarchiv der Landeshauptstadt Hannover
Pläne	Christian Murphy, Franziska Scharsky
Gestaltung Druck	Erika Prätsch Quensen Druck + Verlag GmbH & Co. KG Gedruckt auf 100 % Recyclingpapier Oktober 2007
Stand Auflage	1.000
Weitere Informationen	Landeshauptstadt Hannover Sachgebiet Stadterneuerung Rudolf-Hillebrecht-Platz 1 30159 Hannover 61.41@Hannover-Stadt.de Michael Römer und Franziska Scharsky www.hannover.de
E-Mail Ansprechpartner Internet	



Sanierung Nordstadt

Abschlussbericht



Inhalt



Vorwort	2	Straßen und Plätze	46
Die bauliche Entwicklung der Nordstadt	4	Ausgangslage	50
Entstehung und bauliche Entwicklung bis 1945	5	Verkehrskonzept	50
Bauliche Entwicklung nach 1945	8	Straßen	53
		Fuß- und Radwege	58
		Plätze	62
		Ruhender Verkehr	65
Ausgangslage und Sanierungsziele	10	Grünflächen und Spielplätze	68
Lage im Stadtgebiet und Charakteristik des Sanierungsgebietes Nordstadt	11	Ausgangslage	72
Problemlage zu Beginn der Sanierung	12	Konzepte und Maßnahmen	72
Sanierungsziele und Handlungsfelder	13		
Sanierungsprozess	14	Gemeinbedarfseinrichtungen	78
Planung und Umsetzung	16	Ausgangslage und Sanierungsziel	79
Besonderheiten des Nordstädter Sanierungsprozesses	17	Maßnahmen	79
Stadtfeilerweiterung und -neuordnung	20	Industrie, Gewerbe und Einzelhandel	82
Ausgangslage und Sanierungsziel	21	Ausgangslage und Sanierungsziel	84
Maßnahmen	22	Maßnahmen	86
Modernisierung und Neubau	28	Bewohnerinnen- und Bewohnerbeteiligung	88
Modernisierung	30	Entwicklung der Bevölkerungsstruktur	92
Ausgangslage	30	Resümee	94
Ziele und Maßnahmen	31	Sanierung Nordstadt – Eine Erfolgsgeschichte	
Förderung von Modernisierungen	34		
Sozialplanung	35		
Neubau	38		
Ausgangslage und Sanierungsziel	38		
Bauträger	38		

Vorwort



Die Stärkung benachteiligter Stadtquartiere ist seit Jahrzehnten ein wichtiges Ziel der Bundes- und Landespolitik und der Landeshauptstadt Hannover. Bereits seit 1972 fördern Bund, Land und Stadt gemeinsam die Stadterneuerung in hannoverschen Stadtteilen. Nach den Gebieten Linden-Süd, Linden-Nord und Vahrenwalder Park kann nun auch die Sanierung der Nordstadt erfolgreich abgeschlossen werden.

Mit Hilfe der klassischen Sanierung wurde in Hannover viel geleistet. Vernachlässigte Stadtquartiere, in denen die Selbstheilungskräfte nicht mehr ausreichten, um die Probleme zu bewältigen, wurden stabilisiert und zu attraktiven Wohnquartieren umgebaut. Durch geförderte Maßnahmen vor allem im öffentlichen Raum, konnten private Investitionen in erheblichen Umfang angeregt werden. So konnten diese Stadtteile optimal auf die Zukunft vorbereitet werden.

Besonderes Augenmerk lag auf der Sanierung der innenstadtnahen Altbauquartiere. Ihr Erhalt und nachhaltiger Umbau ist eine große wirtschaftliche Herausforderung, die nur durch den Einsatz von Städtebauförderungsmitteln bewältigt werden konnte.

Die intensive Beteiligung der Bevölkerung war ein Garant für den Erfolg der Stadterneuerung in Hannover. Wenn die Ziele und Maßnahmen innerhalb der Sanierung von den Bewohnerinnen und Bewohnern des Stadtteils mitgetragen und unterstützt werden, ist der Erneuerungsprozess erfolgreich und nachhaltig.

Die Sanierung der Nordstadt ist ein besonders positives Beispiel dafür, wie erfolgreich Stadterneuerung in Hannover ist und was durch das Instrument der städtebaulichen Sanierung selbst unter schwierigen Rahmenbedingungen alles erreicht werden kann. Mit Hilfe dieses Instrumentes ist es in der Nordstadt gelungen, die enormen strukturellen Veränderungen zu bewältigen und ein lebendiges und

lebenswertes Stadtquartier zu schaffen, das auch für Familien attraktiv ist.

Die städtebauliche Sanierung hat sich über Jahrzehnte hinweg als hervorragendes Instrument zur Behebung städtebaulicher Missstände, wie die Umnutzung und Reaktivierung von Bahn- und Industriebrachen oder die Versorgung der Bevölkerung mit angemessenem Wohnraum und Grün sowie ausreichenden Infrastruktureinrichtungen, in Hannover bewährt. Probleme des wirtschaftlichen und demographischen Wandels konnten neben strukturellen Missständen erfolgreich bewältigt werden. Wenn es um die Behebung solcher Missstände geht, wird die städtebauliche Sanierung – ergänzt durch die Förderprogramme „Soziale Stadt“ und „Stadtumbau“ – weiterhin ein wichtiges Instrument zur erfolgreichen Stabilisierung und Aufwertung von Quartieren in Hannover sein.

Ich spreche hiermit allen an der Sanierung der Nordstadt Beteiligten aus der Bevölkerung des Stadtteils, den politischen Gremien und der Verwaltung meinen ausdrücklichen Dank für die in den letzten 23 Jahren gemeinsam geleistete Arbeit aus. Das Ergebnis kann sich sehen lassen, wie diese Abschlussdokumentation sehr anschaulich zeigt.

Stephan Weil, Oberbürgermeister



Die städtebauliche Sanierung Nordstadt findet nunmehr nach 23 Jahren einen Abschluss. In dieser Zeit wurde der Stadtteil fit gemacht für die Zukunft. Er ist auf einem guten Weg. Möglich wurden die umfangreichen Projekte der Sanierung erst durch die Aufnahme des Stadtteils in das Städtebauförderungsprogramm des Landes Niedersachsen im Jahre 1984 und die Bereitstellung von Städtebauförderungsmitteln des Bundes, des Landes Niedersachsen und der Landeshauptstadt Hannover.

Es gab viel zu tun, um die Nordstadt zu dem zu machen, was sie heute ist – ein lebendiger und lebenswerter Stadtteil mit viel Grün und Spielplätzen, attraktiven Plätzen, einer Flanier- und Einkaufsmeile und einer vielfältigen Bewohnerstruktur. Es war ein langer und nicht immer einfacher Weg. Dieser Bericht zieht Bilanz aus dem Sanierungsprozess und zeigt, welche Erfolge im Einzelnen erreicht werden konnten und unter welchen Bedingungen sie erreicht wurden.

Die Herausforderungen im Stadtteil zu Beginn der Sanierung waren vielfältig. Die städtebaulichen Missstände lagen in der schlechten Ausstattung und Modernisierungsbedürftigkeit vieler Wohnhäuser, den mangelnden privaten und öffentlichen Frei- und Spielflächen im Stadtteil, dem Durchgangsverkehr, dem Defizit an Stellplätzen und in der mangelhaften Gestaltung der öffentlichen Räume. Die für den Stadtteil typische Nutzungsmischung aus Wohnen und Gewerbe führte ebenfalls vielfach zu Konflikten. Diese Probleme konnten nur mit einem hohen finanziellen Aufwand und dem großen Engagement aller an der Sanierung Beteiligten gelöst werden.

Der Einsatz von 65 Millionen Euro allein an Städtebauförderungsmitteln für ausgewählte Sanierungsprojekte wirkte auch als Anstoß für weitere öffentliche und private Investitionen. Der Aufwand hat sich gelohnt. Ein vernachlässigter Stadtteil wurde zu einem attraktiven Wohnquartier

mit hoher Lebensqualität für seine Bewohnerinnen und Bewohner. Fast alle Altbauwohnungen wurden modernisiert. Die Versorgung mit privaten und öffentlichen Dienstleistungen wurde ausgebaut und das kulturelle Angebot im Stadtteil gestärkt. Der Stadtteil wurde nach Osten beträchtlich erweitert. Insbesondere für Familien mit Kindern wurden hier neue Wohnungen gebaut. Der öffentliche Raum hat sich grundlegend verändert. So wurden nicht nur neue Grünflächen und Spielplätze auf ehemaligen Gewerbeflächen geschaffen, sondern auch Straßen und Plätze, insbesondere für Fußgänger, attraktiv umgestaltet. Durch die hohe Aufenthaltsqualität dieser Räume konnten auch der Marktbereich Engelbosteler Damm/Lutherkirche stabilisiert und neue private Investitionen angeregt werden.

Die Bewohnerinnen und Bewohner waren intensiv in den Erneuerungsprozess eingebunden und haben sich zum Teil sehr engagiert eingebracht. Auch wenn es unruhige Zeiten gab, ohne die intensive Beteiligung und die enge und konstruktive Zusammenarbeit mit der Verwaltung und den politischen Gremien wäre diese grundlegende Umgestaltung des Stadtteils nicht möglich gewesen.

Ich danke allen, die zur erfolgreichen Sanierung der Nordstadt beigetragen haben.

Uta Boockhoff-Gries, Stadtbaurätin

Die bauliche Entwicklung der Nordstadt

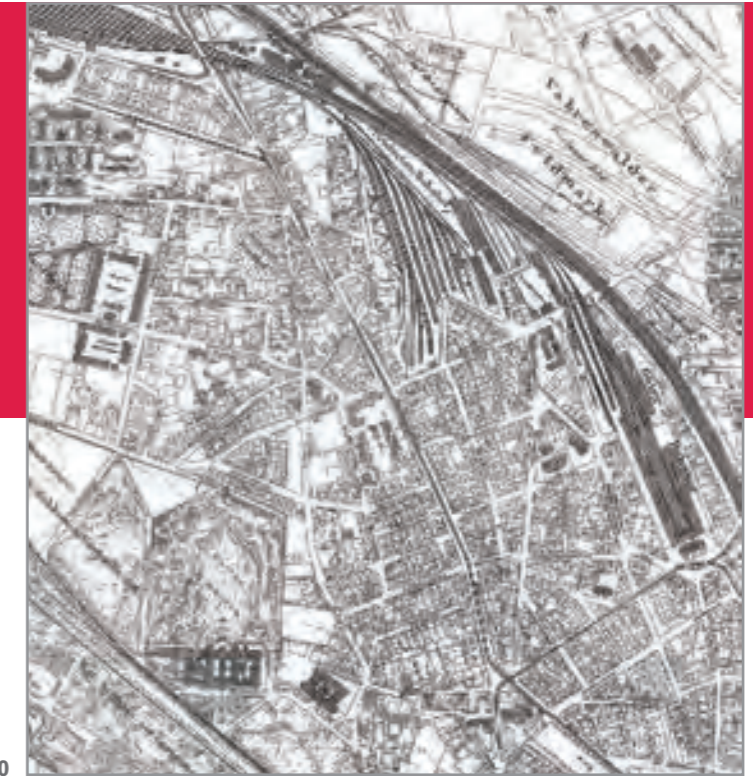


AN DER LUTHERKIRCHE

NORDSTADT UM 1850



HISTORISCHE BEBAUUNG: NELKENSTRASSE AUS DER ZEIT 1870-1890



NORDSTADT UM 1900

Der Stadtteil Nordstadt entstand im Wesentlichen in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts, als im Zuge der Industrialisierung und dem damit verbundenen Bevölkerungsanstieg eine rasante Bebauung auf den ehemaligen Garten- und Ackerflächen vor den Toren der Stadt Hannover einsetzte. In dieser Zeit bis etwa zum Beginn des 1. Weltkrieges entstanden hier neben Wohngebäuden zahlreiche Industrieanlagen und Infrastruktureinrichtungen.

Durch die Bombardements im März 1945 wurden große Teile der Nordstadt zerstört. Nach einer Räumungs- und Wiederaufbauphase wurden zwischen 1950 und 1960, insbesondere östlich des Engelbosteler Damms, zahlreiche neue Wohngebäude errichtet. Im west-

lichen Teil der Nordstadt blieb die gründerzeitliche Bebauung weitgehend erhalten und wurde im Rahmen des Sanierungsverfahrens an die heutigen Anforderungen an gesundes Wohnen angepasst.

Während des wirtschaftlichen Aufschwungs verlagerten zahlreiche Betriebe ihren Standort aus der Nordstadt und hinterließen mehrere z.T. großflächige Brachflächen. Diese stellen ein großes Potenzial für die Weiterentwicklung und Umstrukturierung des Stadtteils dar.



HISTORISCHE BEBAUUNG AN DER CHRISTUSKIRCHE BLICK ÜBER DEN KLAGESMARKT NACH SÜDEN

Entstehung und bauliche Entwicklung bis 1945

Der Bereich der Nordstadt war bereits im 11. Jahrhundert besiedelt. Zu dieser Zeit befanden sich hier zwei Dörfer: Puttenhausen und Schöneworde. Diese Dörfer wurden im 14. Jahrhundert verlassen und verfielen vollständig.

Ab dem 15. Jahrhundert legten hannoversche Bürgerinnen und Bürger im Bereich der heutigen Nordstadt vor der Stadtmauer Gärten an und bauten Gartenhäuser – es entstanden kleine Gartengemeinden. In der Folgezeit wurden diese Gartenhäuser dauerhaft bewohnt.

Ein erster Siedlungskern entwickelte sich um den Judenkirchhof Mitte des 17. Jahrhunderts. Zunehmend zogen zu dieser Zeit auch hannoversche Bürgerinnen und Bürger dauerhaft in die Gartengemeinden vor der Stadt. Ein Grund waren vor allem die besseren Wohnbedingungen als in der engen Altstadt.



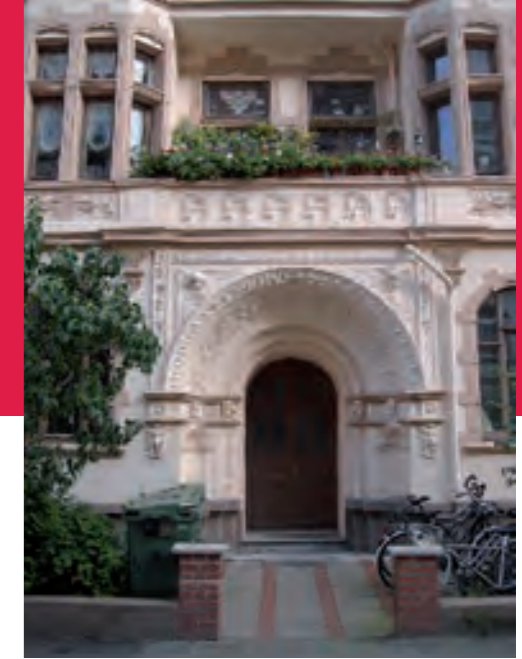
HISTORISCHE BEBAUUNG AM ENGELBOSTELER DAMM



HISTORISCHE FABRIKANLAGE: TELEPHON-FABRIK, DEUTSCHE GRAMMOPHON



HISTORISCHE BEBAUUNG AN DER LUTHERKIRCHE: LUTHERSCHULE



IM MOORE: AUFWENDIG GESTALTETER EINGANG EINES BÜRGERHAUSES

Neben den Gartengemeinden entstanden im 17. und 18. Jahrhundert – ausgehend von der Sommerresidenz Herrenhausen – mehrere Gartenanlagen mit kleinen Schlösschen und Lusthäusern, die vom Adel errichtet wurden, z.B. das Schlösschen Mont Brillant, an dessen Stelle 1856 das Welfenschloss errichtet wurde.

1847 wurden die Gartengemeinden zur hannoverschen Vorstadt zusammengefasst und 1859 schließlich von der Stadt Hannover eingemeindet.

Ausgehend von den vorhandenen Siedlungsschwerpunkten (Häusergruppen) um den Judenkirchhof, die Rehbockstraße und An der Strangriede begann in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts der Verstädterungsprozess im Bereich der Nordstadt. Aufbauend auf dem landwirtschaftlichen Wegenetz wurde die Grundstruktur des Stadtteils festgelegt, die auch heute noch erkennbar ist.

Voraussetzung für die verstärkte bauliche Entwicklung waren die Agrarreform von 1831 und ein neues Bodenrecht, durch die der Kauf und Verkauf von Ackerland und dessen Umnutzung legitimiert wurden. Infolgedessen kam es zu massiven Bodenspekulationen.

Um die anfangs noch recht planlos verlaufende Bebauung zu ordnen, wurden Verkopplungs- und Wegebaukommissionen gegründet, deren Aufgabe die Neuordnung von Grundstücken, das Anlegen von Straßen und Wegen und der Ausbau bestehender Wege waren. Mit dem Bau der Eisenbahnstrecke Hannover-Bremen im Jahre 1847 erhielt der Stadtteil seine östliche und

nördliche Begrenzung. In den 70er Jahren des 19. Jahrhunderts war die grundlegende Struktur des Stadtteils durch die neu angelegten Straßen weitgehend festgelegt.

Im Zuge der Industrialisierung kam es zu einem erheblichen Bevölkerungsanstieg in Hannover, der zu einem starken Siedlungsdruck auf die Nordstadt führte. So stieg in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts die Bevölkerung dieses Stadtteils von 10.000 Personen im Jahre 1859 auf 46.000 Personen im Jahre 1910. Im Zuge dessen setzte eine rasante Bebauung des Stadtteils ein. Errichtet wurden Wohnhäuser, Industrieanlagen und Infrastruktureinrichtungen. In dieser Zeit entstanden auch die drei großen, das Stadtbild prägenden Kirchen: Christuskirche,



SPRENGELSCHOKOLADENFABRIK: POSTKARTENMOTIV VON 1898



ROHGÜTERBAHNHOF MÖHRINGSBERG

ANNA-SIEMSEN-SCHULE: ERBAUT 1930



Marienkirche und Lutherkirche, insgesamt sechs Schulen und das Nordstadt Krankenhaus am nördlichen Rand des Stadtteils sowie der Güterbahnhof und der Rohgüterbahnhof Möhringsberg. 1875 wurde das Welfenschloss zur Technischen Universität umgebaut.

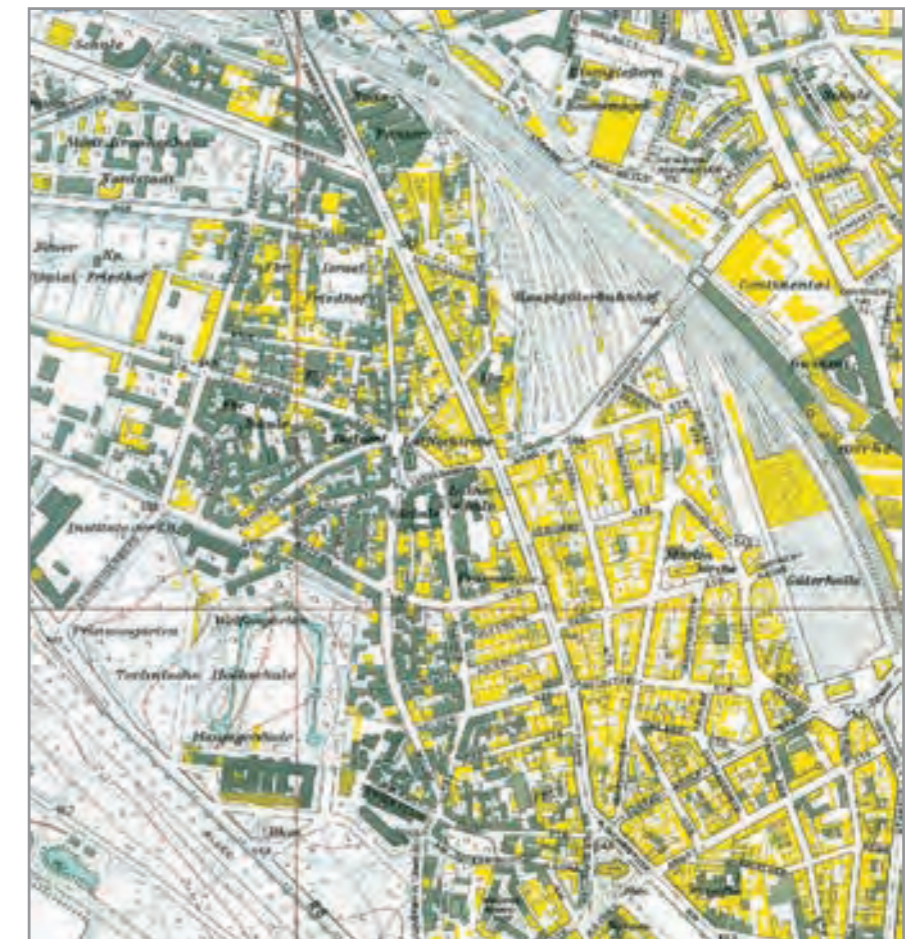
Die Nähe zu Fabriken, wie z.B. der Sprengel-Schokoladenfabrik und der Armaturenfabrik Pruss und zur Bahn führte dazu, dass die Nordstadt vorwiegend ein Wohnort für Arbeiter und Bahnbedienstete wurde. In der Nähe des Welfengartens entstanden allerdings auch sehr großzügige Bürgerhäuser, die von der Nähe zu den attraktiven Grünflächen auch heute noch profitieren.

in den 20er und 30er Jahren gab es kaum noch freie Flächen in der Nordstadt, die für eine Bebauung zur Verfügung standen. Lediglich der Brüggemannhof als genossenschaftlicher Wohnungsbau und die Anna-Siemsen-Schule in der Formensprache des „Neuen Bauens“ wurden in dieser Zeit errichtet.



HISTORISCHE BEBAUUNG IM MOORE: REICH VERZIERTER BÜRGERHÄUSER

IM ZWEITEN WELTKRIEG ZERSTÖRTE BEREICHE





TRÜMMERGRUNDSTÜCK IN DER NORDSTADT



TRÜMMERBAHN AUF DEM ENGELBOSTELER DAMM



KORNSTRASSE: NEUBEBAUUNG IM ÖSTLICHEN BEREICH DER NORDSTADT

Bauliche Entwicklung nach 1945

Kurz vor dem Ende des 2. Weltkrieges wurden im März 1945 große Teile der Nordstadt durch Bomben zerstört. Besonders betroffen waren die Bereiche östlich des Engelbosteler Damms, wo fast kein Gebäude die Bombardements überstanden hat.

umfangreichen Gewerbe- und Industriebrachflächen führte. Die Notwendigkeit zur Umnutzung dieser Flächen war unter anderem ein Grund für die Festsetzung der Nordstadt als Sanierungsgebiet.

Die Zeit nach Beendigung des Krieges bis ca. 1950 diente vor allem der Räumung von Grundstücken und dem Wiederaufbau von Gebäuden. In den darauf folgenden Jahren bis etwa 1960 wurden insbesondere östlich des Engelbosteler Damms zahlreiche neue Wohngebäude im Rahmen des Sozialen Wohnungsbaus in der für diese Zeit typischen Gestaltungsform gebaut. Die Neubebauung nahm im Wesentlichen die alte Blockstruktur und Straßenführung auf. Allerdings wurde der Straßenraum des Engelbosteler Damms deutlich verbreitert.

Im östlichen Stadtteil wurden im Zuge des Wiederaufbaus störende gewerbliche Nutzungen im Wesentlichen vom Wohnen getrennt. So konzentrierte sich die gewerbliche Nutzung auf die Grundstücke am Weidendamm und nördlich der Paulstraße. Im nicht so stark zerstörten Bereich westlich des Engelbosteler Damms blieb die Nutzungsmischung aus Gewerbe, Industrie und Wohnen weitestgehend erhalten. Allerdings verlagerten ab den 50er Jahren zunehmend Firmen ihre Betriebe wegen mangelnder Entwicklungsmöglichkeiten aus dem dicht bebauten Stadtteil, was zu



RÄUMUNG EINES TRÜMMERGRUNDSTÜCKS AM ENGELBOSTELER DAMM



NACHKRIEGSKINDER



TULPENSTRASSE: NEUBEBAUUNG AUS DEN 50ER JAHREN IM WESTLICHEN TEIL DER NORDSTADT



SCHEFFELSTRASSE: NEUBEBAUUNG AUS DEN 50ER JAHREN IM ÖSTLICHEN TEIL DER NORDSTADT

Ausgangslage und Sanierungsziele



BLICK ÜBER DIE LEIBNIZ UNIVERSITÄT UND DEN WELFENGARTEN IN DIE NORDSTADT



BLICK ÜBER DEN MÖHRINGSBERG ZUM NAHEN STADTZENTRUM



SANIERUNGSGEBIET IM STADTRAUM

Lage im Stadtgebiet und Charakteristik des Sanierungsgebietes Nordstadt

Das ca. 86 ha große und am 17.12.1984 förmlich festgelegte Sanierungsgebiet Nordstadt umfasst fast den gesamten Stadtteil und wird im Norden und Osten von Bahnflächen, im Westen durch den Welfengarten, die Universität, den Nikolai-Friedhof und das Nordstadt-Krankenhaus und im Süden durch die Arndtstraße und die Schlosswender Straße begrenzt. Es liegt in direkter Nachbarschaft zur hannoverschen Innenstadt.

Die heutige Struktur der Nordstadt entstand im Wesentlichen in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts. Im westlichen Teil ist die gründerzeitliche Bebauung noch weitestgehend erhalten. Im östlichen Bereich, der im 2. Weltkrieg fast vollständig zerstört wurde, bestimmen Nachkriegsbauten aus den 50er und 60er Jahren das Stadtbild. Insgesamt ist das Sanierungsgebiet durch eine hohe Wohndichte und eine traditionelle Mischung dieser Wohnnutzung mit gewerblicher Nutzung gekennzeichnet.

Insbesondere die Bewohnerinnen und Bewohner des westlichen Teils der Nordstadt profitieren von der Nähe zum Welfen- und Georgengarten und zur Leineau.

Im Stadtteil leben ca. 15.000 Personen. Bedingt durch die Nachbarschaft zur Leibniz Universität Hannover ist der Anteil an Studenten und jungen Berufstätigen im Stadtteil überdurchschnittlich hoch.



JÜDISCHER FRIEDHOF IN DER OBERSTRASSE

Die Nordstadt profitiert von ihrer Nähe zur hannoverschen Innenstadt und von Ihrer Nachbarschaft zum Welfengarten sowie der Leibniz Universität. Während Im östlichen Teil Nachkriegsbauten das Stadtbild dominieren, blieb die gründerzeitliche Bebauung im westlichen Teil im Wesentlichen erhalten.

Die Probleme vor Beginn der Sanierung lagen sowohl in der schlechten Ausstattung und Modernisierungsbedürftigkeit der Häuser, den mangelnden privaten und öffentlichen Freiflächen im Stadtteil, dem Durchgangsverkehr und dem Defizit an Stellplätzen als auch in der mangelhaften Gestaltung der öffentlichen Räume. Die für den Stadtteil typische Nutzungsmischung aus Wohnen und Gewerbe führte vielfach zu Konflikten.

Aus dieser Problemlage ergaben sich die fünf Handlungsfelder der Sanierung: Wohnen, Verkehr, Grünflächen und Spielplätze, Industrie, Gewerbe und Einzelhandel sowie Gemeinbedarfseinrichtungen, für die konkrete Sanierungsziele formuliert wurden.

Das oberste Ziel der Sanierung der Nordstadt war die Beseitigung der städtebaulichen Missstände und die Verbesserung der Wohn- und Lebensbedingungen für die angestammte Bevölkerung des Stadtteils.



DICHT STEHENDE, MODERNISIERUNGSBEDÜRFTIGE VORDER- UND HINTERHÄUSER, IN DIE WOHNUNGEN KOMMT NUR WENIG LICHT UND SONNE

Die Nordstadt verfügt über eine gute Versorgung mit Läden, privaten Dienstleistungsunternehmen und öffentlichen Einrichtungen. Durch die Mischung aus Wohnen, Dienstleistungen und gesamtstädtischen Einrichtungen, wie der Universität, ist die Nordstadt ein ausgesprochen lebendiger und vielfältiger Stadtteil.

Problemlage zu Beginn der Sanierung

Wohnen

Zu Beginn der Sanierung gab es in der Nordstadt ein großes Defizit an familien- und altengerechten Wohnungen. Gleichzeitig hatte ein großer Teil des Wohnungsbestandes, insbesondere in den gründerzeitlichen Gebäuden, Ausstattungsmängel (z.B. keine Bäder in den Wohnungen und WCs auf halber Treppe) und war in erheblichem Maße modernisierungsbedürftig. Durch die z.T. dichte Bebauung der Höfe mit Hintergebäuden hatten die Wohnungen in diesen Lagen sehr schlechte Belichtungsverhältnisse.

Verkehr

Viele Bereiche der Nordstadt hatten unter Durchgangsverkehr zu leiden. Davon betroffen waren insbesondere der Engelbosteler Damm und der Bereich um die Lutherkirche sowie die Callinstraße und die Schaufelder Straße. Das Defizit an Stellplätzen führte zu einem rücksichtslosen Beparken von Straßen, Gehwegen und Plätzen. Ein weiteres Problem war die geringe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum durch die mangelhafte Gestaltung von Straßen und Plätzen, z.B. fehlten weitgehend Bäume in den Straßen.



PLATZ AN DER LUTHERKIRCHE

Grünflächen und Spielplätze

Trotz der Nähe zum Welfengarten gab es ein Defizit an ausreichenden wohnungsnahen qualitativ hochwertigen Grün- und Spielflächen im Stadtteil. Die Innenbereiche der Baublöcke waren vielfach stark verbaut und vollständig versiegelt.

Industrie, Gewerbe und Einzelhandel

Das für den Stadtteil typische Nebeneinander von Wohnen und Gewerbe führte in vielen Bereichen wegen der von den Gewerbetrieben ausgehenden Emissionen zu Konflikten. Wegen fehlender Entwicklungsmöglichkeiten verlagerten zahlreiche Unternehmen ihre Betriebe an neue Standorte außerhalb des Stadtteils. Dadurch entstanden großflächige Brachen im Stadtteil. Gleichzeitig gab es nach der Stilllegung des Rohgüterbahnhofs Möhringsberg große Flächenpotenziale für neue Nutzungen im Osten des Stadtteils.

DIESE MAUER BILDETE BEI SANIERUNGSBEGINN DIE BEGRENZUNG DES STADTTEILS



BLOCKINNENBEREICH MIT GEWERBLICHER NUTZUNG

Gemeinbedarfseinrichtungen

Zu Beginn der Sanierung fehlten im Stadtteil einige Gemeinbedarfseinrichtungen, u.a. Kindertagesstätten und eine Versammlungs- bzw. Begegnungsstätte.

Sanierungsziele und Handlungsfelder

Oberstes Ziel der Sanierung der Nordstadt war die Beseitigung der städtebaulichen Missstände und die Verbesserung der Wohn- und Lebensbedingungen für die angestammte Bevölkerung des Stadtteils.

Für die einzelnen Handlungsfelder wurden konkrete Sanierungsziele formuliert:

Wohnen

Sanierungsziel war die Schaffung von qualitativem aber weiterhin preisgünstigem Wohnraum für die ansässige Bevölkerung. Dieses Ziel sollte durch Neubau, insbesondere von familiengerechten Wohnungen, und die Modernisierung des Altbestandes erreicht werden. Maßstab für die Modernisierungen sollten die Standards des Sozialen Wohnungsbaus sein. Gleichzeitig sollte das Wohnumfeld verbessert und aufgewertet werden.

Verkehr

Sanierungsziele im Handlungsfeld Verkehr waren:

- die Entlastung der Nordstadt vom Durchgangsverkehr und die Verkehrsberuhigung durch geeignete Straßensperrungen und den Bau einer Entlastungsstraße (Verlängerung des Weidendamms),
- die Neugestaltung von Straßen und Plätzen,
- der Ausbau und die Ergänzung des Fuß- und Radwegenetzes und



BRACH LIEGENDE BAHNFLÄCHEN

- die Neuordnung des ruhenden Verkehrs und die Schaffung von Stellplätzen.

Grünflächen und Spielplätze

Durch die Förderung der Umgestaltung von Blockinnenbereichen und privaten Hofflächen sollte das Defizit an wohnungsnahen Grün- und Spielflächen verringert werden und zusätzliche Flächen für diese Nutzungen gewonnen werden. Ein weiteres Sanierungsziel war die qualitative Aufwertung bestehender Grün- und Spielflächen.

Industrie, Gewerbe und Einzelhandel

Sanierungsziel war es einerseits, störende Gewerbebetriebe aus den vornehmlich dem Wohnen dienenden Bereichen zu verlagern. Andererseits sollte die traditionelle Mischung aus Wohnen und nicht störendem Gewerbe im Stadtteil erhalten werden. Die Brachflächen sollten für den Bau von Wohnungen, nicht störenden gewerblichen Nutzung und Grünflächen genutzt werden.

Ein weiteres Sanierungsziel war die Stärkung und Entwicklung des Marktbereichs entlang des Engelbosteler Damms und um die Lutherkirche.

Gemeinbedarfseinrichtungen

Das Sanierungsziel in diesem Handlungsfeld war die Verbesserung der sozialen Infrastruktur durch den Neubau von fehlenden Gemeinbedarfseinrichtungen (Stadtteilzentrum, Kindertagesstätte).

Insgesamt sollte die Bevölkerung des Stadtteils intensiv in die Sanierung der Nordstadt eingebunden werden.

GROSSES DEFIZIT AN WOHNUNGNAHEN UND QUALITATIV HOCHWERTIGEN SPIELFLÄCHEN

VOLL VERSIEGELTER HOF: ES FEHLEN WOHNUNGNAHE GRÜNFLÄCHEN



Sanierungsprozess



SPRENGELGELÄNDE: EINGANG AUF DAS GELÄNDE



SCHOKOLADENFABRIK SPRENGEL



BAUWAGEN AUF DEM SPRENGELGELÄNDE

Während der Durchführung der Sanierung der Nordstadt gab es immer wieder Rückschläge, Verzögerungen und Warteschleifen. Vielerlei Hemmnisse auf allen Seiten führten zu langen Laufzeiten der Vorhaben. Allen Akteuren wurde viel Geduld und Kompromissbereitschaft abgefordert.

Besonderen Belastungen waren die Bewohnerinnen und Bewohner der Nordstadt ausgesetzt, als während der Auseinandersetzungen um das Sprengelgelände und durch die Präsenz der Punk-Szene sehr unruhige Zeiten anbrachen.

Trotz dieser Hemmnisse konnte die Sanierung der Nordstadt zu einem erfolgreichen Abschluss gebracht werden.



SPRENGELGELÄNDE: VOR UND NACH DER NEUORDNUNG



BLICK AUF DAS SPRENGELGELÄNDE



HEUTIGER EINGANG ZUM SPRENGELGELÄNDE



DIE KOFFERFABRIK WÄHREND DER BESETZUNG



DIE KOFFERFABRIK HEUTE



SPRENGELGELÄNDE: BLICK AUF DAS KANTINENGEBÄUDE



SPRENGELGELÄNDE: BAUWAGEN VOR DEM EHEMALIGEN KANTINENGEBÄUDE



SPRENGEL-FABRIKGEBÄUDE

Planung und Umsetzung

Der Ablauf und die Durchführung der Sanierung waren durch drei Phasen gekennzeichnet:

In den ersten fünf bis sechs Jahren wurden die Sanierungsziele entwickelt, diskutiert und festgeschrieben, wurde die Bürgerbeteiligung organisiert, die Betroffenen informiert, die Rahmenplanung ausgearbeitet und für erste Projekte konkrete Planungen vorgelegt.

Die zweite und längste Phase fand in den 90er Jahren statt: Begleitet von zum Teil langwierigen Diskussionen wurden die Planungen intensiviert und in die Realität umgesetzt, die Nordstadt wurde sichtbar verändert, Brachen wurden in Grünflächen umgewandelt, Straßen umgebaut und Gebäude modernisiert.

Zum Ende des Sanierungszeitraumes, in den letzten fünf bis sechs Jahren, konnte bereits ein großer Teil des ehemaligen Sanierungsgebietes (südlich der Kopernikusstraße und Hahnenstraße) aus der Sanierung entlassen werden. Die letzten umfangreichen Projekte – insbesondere am Möhringsberg – wurden abgeschlossen.



SPRENGELGELÄNDE: KOFFERFABRIK

Besonderheiten des Nordstädter Sanierungsprozesses

Die ersten beiden Phasen waren stark durch die Ereignisse, die mit der Besetzung des Sprengelgeländes ausgelöst wurden, und die Punkerproblematik in den neunziger Jahren geprägt.

Der Bedarf an mietgünstigem Wohnraum und der Wunsch nach selbst gestalteten und selbst verwalteten Wohnprojekten führten zu den Auseinandersetzungen um das Sprengelgelände. Das Industrieareal stand bereits einige Jahre leer. Teilabbrüche in Vorbereitung von Wohnungsneubau waren erfolgt. Der Investor scheiterte jedoch mit dem Projekt und ging in die Insolvenz. Im Juni 1985 übernahm die Stadt das Grundstück aus der Konkursmasse. Kurze Zeit später wurde die Fabrik von etwa 50 bis 60 jungen Leuten besetzt.

Zwischen den Besetzern, Vertretern der Politik und der Verwaltung begannen langwierige Verhandlungen über die künftige Nutzung der Immobilie. Leider wurden die Gespräche immer wieder begleitet von zum Teil gewalttätigen Unruhen im Umfeld des Sprengelgeländes. Die Nachbarschaft wurde dadurch immer wieder in Mitleidenschaft gezogen. Der gesamte Stadtteil wurde allmählich stigmatisiert und sein Image verschlechterte sich zunehmend. In dieser Zeit der Konfrontationen lag der Fokus sämtlicher Stadtteildebatten auf der Lösung des „Sprengel-Konfliktes“. Andere Probleme der Sanierung gerieten in den Hintergrund und fanden kaum öffentliches Interesse.

Nach sechs Jahren konnten sich die Beteiligten endlich auf ein Konzept zur Nachnutzung des Geländes verständigen.

Es dauerte noch weitere fünf Jahre bis das Konzept umgesetzt wurde. In dieser Zeit zogen sich die Besetzer nach und nach von Teilen des Sprengelgeländes zurück. So konnte die Stadt die geplanten öffentlichen Freiflächen für wohnungsnahen Nutzungen herrichten. In die ehemalige Turnhalle zog die KITA „Mäuseburg“ ein. Die GBH baute das Fabrikgebäude an der Schaufelder Straße um. Nach Entwürfen der Kölner Architekten dt8 entstanden hier Wohnungen und Büroräume für stadtteilbezogene Dienstleistungen. Auf dem rückwärtigen Grundstücksteil errichtete die GBH einen Neubau mit 25 Wohnungen. Die Wohnungsgenossenschaft Woge nutzte das ehemalige Maschinenhaus zu einem Projekt für gemeinschaftliches Wohnen und eine Kita für „Lückekinder“ um. In der Bürgerschule wurde das Stadtteil-Zentrum eingerichtet und modernisiert. Die Kofferfabrik und angrenzende Flächen blieben einem Trägerverein für ein alternatives Projekt „Wohnen und Arbeiten“ überlassen. In dem Verein hatten sich überwiegend junge Leute aus der Zeit der Besetzung des Sprengelgeländes konstituiert.

Parallel dazu gewannen auch wieder Planungen zu anderen Sanierungsproblemen das Interesse der Öffentlichkeit, es konnten Entscheidungen zur Verkehrsberuhigung und zur Entwicklung der Flächen am Möhringsberg vorbereitet und herbeigeführt werden.

Allerdings mussten sich diese Projektplanungen in der Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit immer wieder gegenüber der ungeliebten täglichen Präsenz von Punkern, insbesondere an der Lutherkirche, behaupten.

Das Stigma der Nordstadt als unruhiger Stadtteil konnte in den 90er Jahren trotz



SPRENGELGELÄNDE: GRÜN- UND SPIELFLÄCHEN



SPRENGELGELÄNDE: BLICK ENTLANG DER KOFFERFABRIK ZUR BÜRGERSCHULE



KLAUS-MÜLLER-KILIAN-WEG



SPRENGELGELÄNDE: BLICK ENTLANG DER KOFFERFABRIK ZUR BÜRGERSCHULE VOR DER NEUORDNUNG



SPRENGELGELÄNDE: FABRIKGEBÄUDE VOR UND NACH DER SANIERUNG

aller Sanierungsaktivitäten kaum gemindert werden. Als sich während der „Chaos-Tage“ (in den Jahren 1994, 95, 96) der Schwerpunkt der Auseinandersetzungen zwischen den Punks und der Polizei von der Innenstadt in die Nordstadt verlagerte, wurde der Stadtteil über Gebühr belastet.

Eine besonders schwierige Situation entstand, als es 1995 zu weiteren Hausbesetzungen in der Heisenstraße kam und ein Laden in der Schaufelder Straße geplündert wurde. Die ausgeprägte Integrationskraft des Stadtteils war bereits durch die Auseinandersetzungen um das Sprengelgelände sehr stark belastet und wurde in dieser Zeit extrem überzogen.

Schließlich konnte durch den Einsatz eines Beauftragten der Stadtverwaltung die Präsenz der Punks durch Angebote von anderen Aufenthaltsplätzen im Stadtteil spürbar gemindert werden. Ebenso gelang es dem Beauftragten, für die Bewohnerinnen und Bewohner der Kofferfabrik auf dem Sprengelgelände eine verbindliche Lösung in Form eines Erbpachtvertrages für das ehemals besetzte Gebäude zu finden. Dies war nur durch ein über Jahre dauerndes hohes Engagement des Beauftragten möglich.

Vor dem Hintergrund der gesellschaftlichen und politischen Entwicklungen in Hannover (EXPO in Vorbereitung) und in der Bundesrepublik durchlebte die Nordstadt unruhige Jahre. Trotzdem gelangen Sanierungsschritte und -erfolge, weil im Rahmen der Sanierung angemessen auf diese Entwicklungen reagiert und kontinuierlich gehandelt wurde.

Von Ende der 80er bis Mitte der 90er Jahre wurden die Balkankrise, die Ostöffnung und die Wiedervereinigung mit einem hohen

Druck auch auf den Nordstädter Wohnungsmarkt spürbar. Es war deshalb unstrittig, dass auf städtischen Flächen grundsätzlich nur öffentlich geförderte Wohnungen gebaut wurden. Zudem war der Abriss von Wohnungen – insbesondere von Hinterhäusern in dicht bebauten Blöcken – politisch nicht durchsetzbar. Erst nach der Jahrtausendwende akzeptierte die Öffentlichkeit Abrissmaßnahmen zugunsten einer Verbesserung des Wohnumfeldes.

Zu den Besonderheiten der Nordstädter Sanierung zählt auch die umfangreiche Unterstützung von Potenzialen im Stadtteil, die auf veränderte Lebensbedingungen durch neue Wohn- und Lebensgemeinschaften reagierte. So entstand unter anderem ein deutlicher Bedarf an gemeinschaftlichen Wohnprojekten (Genossenschaften mit ausschließlichem Stadtteilbezug wie die Wohnungsgenossenschaft Woge Nordstadt e.G., die Wabe GbR oder der Trägerverein der Kofferfabrik auf dem Sprengelgelände). Daneben wurden auch besondere Ausbildungsprojekte mit dem Ziel der beruflichen Qualifizierung benachteiligter Jugendlicher im Rahmen der Sanierung unterstützt.

Die für solche Vorhaben notwendigen Gebäude wurden durch die Stadt häufig über lange Zeit vorgehalten. Bis sich alle Mieter/Nutzer und Projektbeteiligte gefunden und in einer verbindlichen Form konstituiert hatten, vergingen oft Jahre, in denen den Interessenten eine Option auf die leer stehenden Immobilien eingeräumt wurde.

Im Umgang mit den besonderen sozialen Problemen hat die Stadt immer wieder eine hohe Kompetenz bewiesen. So konnte – gemeinsam mit den Betroffenen – mit viel Geduld und in kleinen Schritten die Nordstadt erfolgreich erneuert werden.

SPRENGELGELÄNDE: RESTE DES SOZIALTRAKTS



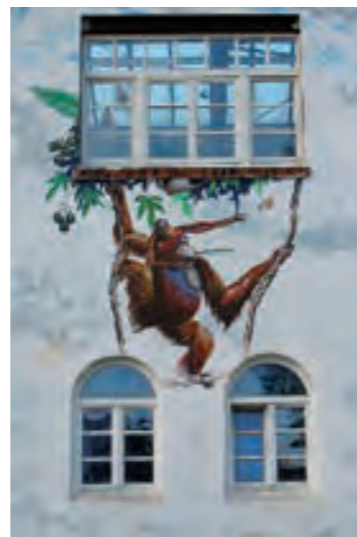
Stadteilerweiterung und -neuordnung



„WOLLE UND WATTE“: NACH NEUORDNUNG

In der Nordstadt gab es fünf Stadteilerweiterungs- bzw. Neuordnungsbereiche: den Möhringsberg, „Wolle und Watte“, das Sprengel-Gelände, den Bäte-Block und den Heisehof. Nachdem Flächen in diesen Bereichen durch die Aufgabe oder Verlagerung von Betrieben brach gefallen waren, verfolgte die Stadt das Sanierungsziel, hier öffentliche Grün- und Spielflächen zu schaffen, familiengerechte Wohnungen und Altenwohnungen sowie fehlende öffentliche Einrichtungen zu errichten und wohnungsnaher Stadtteilgaragen zu bauen.

Durch den Einsatz eines umfangreichen Spektrums von Sanierungsinstrumenten konnten diese Bereiche erfolgreich mit neuen Nutzungen in den Stadtteil integriert werden und so die Lebensqualität in der Nordstadt deutlich verbessert werden.



„WOLLE UND WATTE“: KÜNSTLERHALLE



ROHGÜTERBAHNHOF MÖHRINGSBERG MIT BLICK AUF DIE VORDERE SCHÖNEWORTH



BLICK ÜBER DEN STADTEILERPARK MÖHRINGSBERG AUF DEN BÄTE-BLOCK

Ausgangslage und Sanierungsziel

Brach gefallene ehemalige Gewerbeflächen, die zur Umnutzung anstanden, waren neben dem modernisierungsbedürftigen Wohnungsbestand ein weiterer Grund für die Festsetzung der Nordstadt als Sanierungsgebiet.

Zu Beginn der Sanierung befanden sich im Wesentlichen zwei größere Brachflächen in der Nordstadt: das Sprengel-Gelände und der ehemalige Rohgüterbahnhof Möhringsberg. Es gab aber auch Gemengelage, in denen störendes Gewerbe noch in unmittelbarer Nachbarschaft zum Wohnen zu Belästigungen der Anwohnerinnen und Anwohner führte, z.B. „Wolle und Watte“ und der „Bäte-Block“ nördlich der Schulzenstraße. In diesen Bereichen hatten Betriebe keine Entwicklungschancen und verlagerten ihre Unternehmen zunehmend in reine Gewerbegebiete. So bot sich die Chance zu einer grundlegenden Neuordnung und Verbesserung des Wohnumfeldes.

Sanierungsziel war es, die brach gefallenen Gewerbeflächen für zusätzliche öffentliche Grün- und Spielflächen umzunutzen, familiengerechte Wohnungen und Altenwohnungen zu errichten und wohnungsnaher Stadtteilgaragen zu schaffen. Daneben sollten fehlende öffentliche Einrichtungen, vor allem Kindertagesstätten errichtet werden. Kleinere, nicht störende Betriebe sollten

SPRENGEL-BLOCK: NACH NEUORDNUNG



GEBÄUDEABBRÜCHE IM NÖRDLICHEN TEIL DES SANIERUNGSGEBIETS



nach Möglichkeit in den Gebieten verbleiben („Stadt der kurzen Wege“).

Am Möhringsberg sollte der Stadtteil erweitert und ein neuer Stadtteilrand geschaffen werden. Zunächst war dort vorwiegend eine Nutzung für Büro und Verwaltung vorgesehen. Für Teile dieser Flächen wurde auch eine Wohnnutzung vorgeschlagen.

Maßnahmen

Die in den vorbereitenden Untersuchungen identifizierten Neuordnungs- und Stadtteilerweiterungsbereiche stellten die Schwerpunkte der stadträumlichen Sanierung dar (siehe Abb. „Neuordnungsschwerpunkte und Stadteilerweiterung“). Daneben wurden allerdings noch weitere Neuordnungsmaßnahmen im Sanierungsgebiet durchgeführt, z.B. im Bereich zwischen An der Strangriede, Schneiderberg und Haltenhoffstraße.

In den zum Teil sehr komplexen und sehr zeitaufwendigen Neuordnungsverfahren kam ein umfangreiches Spektrum von Sanierungsinstrumenten zum Einsatz.

Grundsätzlich waren unterschiedliche Herangehensweisen in Abhängigkeit von der Ausgangssituation in den jeweiligen Neuordnungsbereichen notwendig. Einerseits gab es größere Brachflächen mit nur einem Eigentümer, z.B. die Flächen des Möhringsbergs, andererseits gab es Bereiche mit vielen Einzeleigentümern, z.B. „Wolle und

Watte“, Heisehof und Bäte-Block. Im letzteren Fall waren oftmals langwierige und komplizierte Verhandlungen notwendig, da für jeden Nutzer und Eigentümer individuelle Lösungen, auch im Rahmen der „Gewerbe-sozialplanung“, gefunden werden mussten.

Zu Beginn der Blockneuordnungen wurden mit den Eigentümern und Anwohnern innerhalb des betreffenden Gebietes Vorschläge für ein Blockkonzept erarbeitet. In den folgenden Diskussionen wurden die Ziele für die Umnutzung identifiziert, die als Grundlage für die Erstellung von städtebaulichen Gutachten (Gutachterwettbewerbe) dienten.

Zum Teil konnte die Stadt Grundstücke in den betreffenden Bereichen erwerben und für neue Nutzungen vorbereiten. Typische Maßnahmen waren in diesem Zusammenhang:

- Gebäudeabbrüche,
- Bodensanierungsmaßnahmen und
- Grundstücksneuordnungen.

Die Abbildung „Gebäudeabbrüche im nördlichen Teil des Sanierungsgebiets“ gibt einen Überblick über den Umfang der Abbruchmaßnahmen in diesem Teil der Nordstadt. An den Ballungen der Gebäudeabbrüche lässt sich die Lage der Neuordnungsbereiche erkennen.

Die Stadt trat im Regelfall nur als Zwischen-erwerber der Grundstücke in den Neuordnungsbereichen auf. Die Grundstücke wurden an Wohnungsbaugesellschaften, Genossenschaften oder private Investoren



weiterveräußert, die dann die Planungen für die jeweiligen Bereiche umsetzten.

Im Rahmen der Sanierung konnten in den fünf Neuordnungs- und Erweiterungsbereichen:

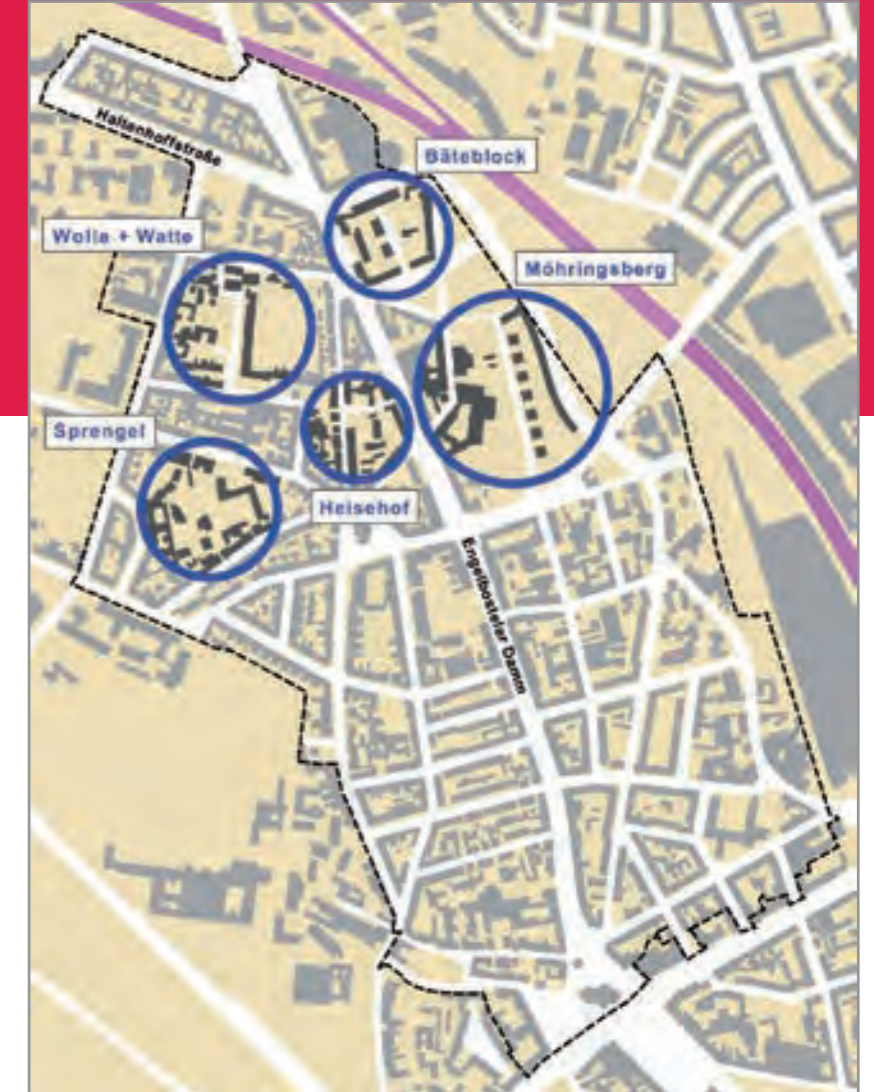
- ca. 560 neue familiengerechte Wohnungen errichtet,
- 15 Bestandsgebäude mit Förderung modernisiert,
- neue Grün- und Spielflächen für den Stadtteil gewonnen,
- blockdurchquerende Wegeverbindungen gebaut und
- neue Gemeinbedarfseinrichtungen, wie z.B. das Stadtteilzentrum Bürgerschule und die Kita Mäuseburg geschaffen werden.

Etwa zwei Drittel der insgesamt für das Sanierungsgebiet zur Verfügung stehenden Städtebauförderungsmittel wurden allein für diese Maßnahmen aufgewendet. Damit wird die hohe Intensität der Sanierungsarbeit in diesen Projekten deutlich.

Neuordnung des Bereichs „Wolle und Watte“

Ausgangslage

Der Begriff „Wolle und Watte“ bezeichnet den westlichen Bereich des Blocks zwischen der Kniestraße, dem Schneiderberg, An der Strangriede und der Heisenstraße. Der Name geht auf die ehemalige Textilreißfabrik Wolle und Watte, einem Hersteller für Putzwolle, zurück.



NEUORDNUNGSSCHWERPUNKTE UND STADTEILERWEITERUNG

Der Block war hinsichtlich seiner Bebauung und Nutzungen sehr heterogen:

- Wohnnutzung im Blockrand und z.T. in Hinterhäusern in der zweiten Reihe,
- gewerbliche Nutzung im Kernbereich des Blockes (Woll- und Waffefabrik, Deutsche Grammophon, Pruß-Armaturenfabrik),
- Mischnutzung aus Wohnen und Kleingewerbe an der Kniestraße und
- Friedhofsnutzung (Israelischer Friedhof) im Osten des Blockes.

Durch Aufgabe der gewerblichen Nutzungen im Innenbereich des Blockes, standen ca. zwei Hektar des insgesamt fünf Hektar großen Blocks für eine Umnutzung zur Verfügung.



„WOLLE UND WATTE“: GEWERBEBAUTEN VOM ISRAELISCHEN FRIEDHOF AUS GESEHEN



„WOLLE UND WATTE“: GEWERBEBETRIEBE VOR NEUORDNUNG



„WOLLE UND WATTE“: GRÜNER INNENBEREICH NACH NEUORDNUNG



„WOLLE UND WATTE“: DEUTSCHE GRAMMOPHON VOR MODERNISIERUNG



„WOLLE UND WATTE“: DEUTSCHE GRAMMOPHON NACH MODERNISIERUNG



„WOLLE UND WATTE“: VOR NEUORDNUNG



„WOLLE UND WATTE“: NACH NEUORDNUNG

Maßnahmen

Ende der 80er Jahre konnte die Stadt ehemals gewerblich genutzte Flächen erwerben und schaffte so die Grundlage für die Umnutzung des Blockes.

Anfang 1989 stellte sie fünf eigene Planungsvarianten zu den folgenden Themen vor:

- Einfamilienhäuser in Stadthausform,
- Geschosswohnungsbau,
- Stadtteilpark,
- Gewerbehof und
- kulturelle Nutzung.

In allen Varianten wurden der Bau einer Wegeverbindung zwischen Kniestraße und An der Strangriede sowie eine öffentliche Grünfläche vorgesehen. Die mehrgeschossigen Gewerbegebäude wurden überwiegend als erhaltenswert eingestuft. Von besonderem stadthistorischen Interesse ist das Gebäude der Deutschen Grammophon, in dem die weltweit ersten Schallplatten gepresst wurden. Die übrigen Gewerbegebäude waren aufgrund ihres schlechten Zustands nicht erhaltenswert.

Nach intensiver öffentlicher Diskussion der vorgelegten Entwürfe wurden folgende Sanierungsziele für den Block formuliert:

- Umnutzung und Modernisierung von Teilen der vorhandenen Bebauung für Kultur und Wohnen,
- Schaffung von neuem Wohnraum und
- zusätzlichen Grün- und Spielflächen für den Stadtteil.

1989 wurden fünf Planungsbüros mit der Erarbeitung von städtebaulichen Gutachten auf der Grundlage dieser Sanierungsziele beauftragt. An dem Gutachterverfahren nahmen folgende Büros teil: Bollmann/Friedemann, Koch/Uffelman, Mosaik, Dr. Sprenger und Planerwerkstatt 3/Grünplan. Drei der vorgelegten Entwürfe wurden zur Weiterbearbeitung empfohlen, aus denen die Verwaltung ein endgültiges Konzept erarbeitete. Dieser informelle Plan wurde den Gremien vorgelegt und stellte die Grundlage für die nachfolgenden Sanierungsmaßnahmen dar.

Bei der Neuordnung des Bereiches Wolle und Watte kamen viele Instrumente der Sanierung zum Einsatz:

- Ankauf von Grundstücken als Zwischenerwerb durch die Stadt,
- Freiräumen der Grundstücke/ Gebäudeabbrüche,
- Bodensanierungsmaßnahmen,
- Modernisierung und Umnutzung von Bestandsgebäuden,
- Neubau (Sozialwohnungen, Genossenschaftswohnungen und frei finanzierte Wohnungen),
- Sozialplanung für betroffene Mieterinnen und Mieter und Betriebe
- Durchführung von Modellvorhaben wie Blockheizkraftwerk, Nutzung von Sonnenenergie, Versickerung von Regenwasser.

Zwischen 1989 und 1994 wurden als erste Bauvorhaben die Gebäude An der Strangriede 53, Edwin-Oppler-Weg 11, 13 und 16-18 modernisiert.



„WOLLE UND WATTE“: ALTE LAGERHALLE

Parallel dazu begann der Abriss der aufgegebenen Gewerbegebäude und die notwendigen Dekontaminationen des Bodens.

Die ersten neuen Wohnungen errichtete **1995** die Gesellschaft für Bauen und Wohnen mbH (GBH) in Zusammenarbeit mit dem Architekten Dr.-Ing. Helmut Sprenger und der Architektengemeinschaft Margit und Eckehard Bollmann und Eckert Friedemann entlang der Mauer des israelischen Friedhofs und der Kniestraße. Hier entstanden **62** Sozialwohnungen vorrangig für Familien. Im Keller entstand eine Tiefgarage mit **52** Stellplätzen. **1996** folgten zwei Neubauvorhaben der Wohnungsgenossenschaft WOG Nordstadt eG, bei denen die Mieter als Selbsthelfer ihre „Muskelhypothek“ einbrachten: die Gebäude Kniestraße 12 und An der Strangriede 54.

Die Stadt modernisierte ihr Gebäude der Deutschen Grammophon **1997** grundlegend und verkaufte es **2006** an die Woge. Es wird heute von verschiedenen stadtteilbezogenen Büros, Dienstleistungen und kulturellen Einrichtungen genutzt.

Ein besonderes Projekt wurde auf dem Grundstück Edwin-Oppler-Weg 9/9A umgesetzt. Die Wohngruppe WABE GbR konnte hier **1999** ihr gemeinschaftliches Wohnprojekt realisieren. Während der 8-jährigen Planungs- und Findungsphase hielt die Stadt das teilweise abgeräumte Grundstück mit einer restlichen Altbausubstanz für die Wohngruppe bereit. Nach Plänen von RVW-Architekten entstand ein 2-geschossiger Neubau, der sich mit dem modernisierten



„WOLLE UND WATTE“: NEUE KÜNSTLERHALLE

„WOLLE UND WATTE“: EHEMALIGE PRUSS-ARMATURENFABRIK, HEUTE ATTRAKTIVE BÜROS



„WOLLE UND WATTE“: PASSIVHÄUSER

Bestandsgebäude um einen Wohnhof gruppiert. Von den insgesamt **11** Wohnungen des Mehrgenerationenhauses wurden vier als Sozialwohnungen finanziert. Besondere ökologische Aspekte wurden bei der Umsetzung des Vorhabens verfolgt: Energiegewinnung durch eine Photovoltaikanlage, Einrichtung eines Blockheizkraftwerks, an das auch die Ateliers im „Block 16“ angeschlossen wurden und die Freiflächengestaltung mit integrierten Regenwasserversickerungsmulden. Das Vorhaben wurde **2000** mit dem Niedersächsischen Staatspreis für Architektur ausgezeichnet.

2001 wurden die öffentlichen Frei- und Spielflächen nach der Planung des Landschaftsarchitekten Prof. Dr. Haag fertig gestellt. Alte Mauerreste wurden saniert und in die Freiflächengestaltung einbezogen. Sie erinnern an die industrielle Vergangenheit des Geländes. Die fast **4000 m²** große Freifläche wird von Kindern unterschiedlichen Alters als ein abwechslungsreicher Spiel- und Bewegungsraum sehr gut angenommen.

Der neue Edwin-Oppler-Weg erschließt die neuen Nutzungen und ist ein Baustein des die Nordstadt durchziehenden Wegenetzes, das die einzelnen öffentlichen Grün- und Spielflächen untereinander verbindet.

Zwischen **2004** und **2006** wurden abschließend zwei ca. **100** jährige Wohngebäude (Edwin-Oppler-Weg 1 und 3) im Rahmen von Modellvorhaben erstmals in der Nordstadt mit Passivhausstandard modernisiert.

Die für die Nordstadt typische kleinteilige Nutzungsmischung aus Wohnen, Gewerbe und Kultur konnte im Rahmen der Neuordnung von „Wolle und Watte“ erhalten bzw. wieder hergestellt werden.

Insgesamt wurden die Sanierungsmaßnahmen bei „Wolle und Watte“ mit ca. **11 Mio.** Euro aus Städtebauförderungsmitteln unterstützt. Mit diesem Geld wurden ca. sechsmal so viele private Mittel mobilisiert.



„WOLLE UND WATTE“: NEUBAU DER WABE

Modernisierung und Neubau



HAHNENSTRASSE: MODERNISIERTE ALTBAUTEN

Zu Beginn der Sanierung bestand im Stadtteil ein erheblicher Bedarf an familiengerechten Wohnungen und Altfenwohnungen. Zudem war ein großer Teil des Wohnungsbestandes aus der Gründerzeit stark modernisierungsbedürftig.

Sanierungsziel war es, beide Mängel zu beheben und preisgünstigen Wohnraum für die ansässige Bevölkerung zur Verfügung zu stellen, zum einen durch umfangreiche Modernisierung des Altbestandes und zum anderen durch Neubau von familiengerechten Wohnungen, jeweils entsprechend den Standards und mit Mieten des Sozialen Wohnungsbaus. Rund ein Drittel der im Sanierungsgebiet Nordstadt zur Verfügung stehenden Städtebauförderungsmittel wurde allein für die Förderung der

MÖHRINGSBERG:
WOHNUNGSNEUBAU MIT STADTTEILPARK



Modernisierung von 310 Wohnungen aufgewendet. Gefördert wurden nur Maßnahmen, die ökologisch sinnvoll und überdurchschnittlich energiesparende Effekte aufwiesen. Damit wurden viele beispielhafte Projekte, zum Teil mit Pilotcharakter, initiiert.

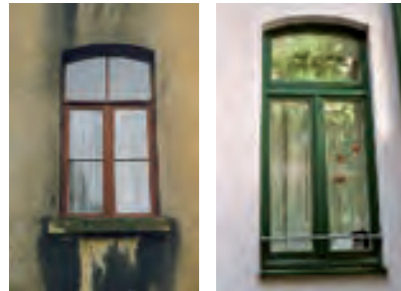
Neue Wohnungen wurden vor allem auf brach gefallenen ehemaligen gewerblichen Flächen, in einzelnen Baulücken und auf ehemaligen Bahnflächen errichtet. Durch ca. 700 Neubauwohnungen, die durch Programme der Wohnungsbauförderung finanziert wurden, konnten Sanierungsbetroffene mit bezahlbarem Wohnraum im eigenen Stadtteil versorgt werden.



FLIEDERSTRASSE 1: ALTE RÜCKFRONT

Modernisierung

Ausgangslage



FLIEDERSTRASSE 1: DETAIL VOR UND NACH DER MODERNISIERUNG

Im Bereichsplan Nordstadt von 1980 wurde die Mehrzahl aller Wohnungen im Altbaubestand in diesem Stadtteil als modernisierungsbedürftig eingestuft. Es wurde befürchtet, dass es, wenn nicht umfangreiche Modernisierungsarbeiten durchgeführt würden, zu massiven Abwanderungen aus dem Stadtteil kommen würde (diesbezügliche Tendenzen gab es bereits) und sich dadurch das soziale Gefüge des Stadtteils so verändert, dass es zu einer Destabilisierung führt.

Im Rahmen der Vorbereitung der Sanierung Nordstadt wurde der Wohnungsbestand des Stadtteils genauer untersucht und bewertet. Modernisierungsbedürftige Wohngebäude wurden bis auf wenige Ausnahmen vor allem in dem durch gründerzeitliche Bauten geprägten Gebiet westlich des Engelbosteler Damms vorgefunden. Die im Wesentlichen nach 1954 errichteten Gebäude östlich des Engelbosteler Damms entsprachen zum Zeitpunkt der Untersuchung meist den damaligen Standards und Ansprüchen an gesundes Wohnen und wurden deshalb nicht als modernisierungsbedürftig eingestuft.

Die Voruntersuchungen zur Sanierung Nordstadt kamen hinsichtlich des Zustands und der Modernisierungsbedürftigkeit der Wohnungen im Untersuchungsgebiet zu folgenden Ergebnissen:

- insgesamt war der Wohnungszustand deutlich schlechter als der Durchschnitt der Gesamtstadt Hannover,
- 12% aller Wohnungen im Untersuchungsgebiet hatten kein WC innerhalb der Wohnung,



FLIEDERSTRASSE 1: MIT NEUER RÜCKFRONT

- 13 % aller Wohnungen im Untersuchungsgebiet verfügten weder über ein Bad noch eine Dusche,
- 38 % aller Wohnungen hatten Einzelöfen für Kohle, Öl, Gas oder Nachtstrom,
- sonstige häufig auftretende Mängel an Gebäuden und in Wohnungen waren: ungünstige Grundrisszuschnitte, mangelnde Wärmedämmung (Dächer und Wände), nur wenige Balkone, unzureichende Belichtung vieler Wohnungen, besonders in den Gebäuden in den Blockinnenbereichen,
- bei ca. 700 Wohneinheiten wurde ein geringer Modernisierungsbedarf festgestellt (z.B. Erneuerung Heizung, Fenster oder Fassade der betroffenen Gebäude),
- bei ca. 290 Wohneinheiten wurde von einem mittleren Modernisierungsbedarf ausgegangen (z.B. kleinere Erneuerungsmaßnahmen, Verlagerung von WCs aus den Treppenhäusern in die Wohnungen ohne grundlegende Grundrissänderungen, Einrichtung von Bädern in den Wohnungen),
- ca. 840 Wohneinheiten wurden als hochgradig modernisierungsbedürftig eingestuft (umfangreiche Instandsetzung und Modernisierung der Gebäude war notwendig, durchgreifende Grundrissänderungen der Wohnungen und Einrichtung von Bädern und WCs in den Wohnungen),
- einige Gebäude im Untersuchungsgebiet wurden wegen mangelhafter, nicht modernisierbarer Bausubstanz und unzumutbarer Wohnbedingungen zum Abbruch vorgeschlagen.



FLIEDERSTRASSE 1: VOR DER MODERNISIERUNG

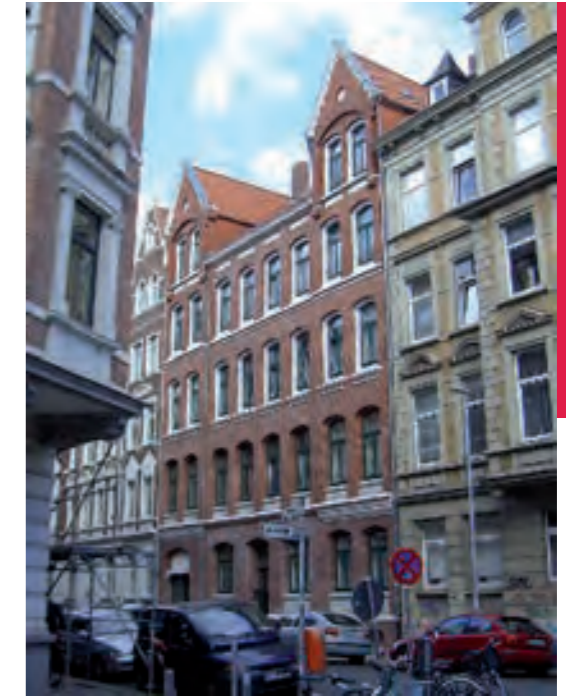
Ziele und Maßnahmen

Das Sanierungsziel, die Wohn- und Lebensqualität im Sanierungsgebiet Nordstadt nachhaltig zu verbessern, konnte durch Modernisierung und Instandsetzung von Wohnungen mit mangelhafter Ausstattung und die Änderung von Grundrissen erreicht werden. Die Maßnahmen gingen dabei weit über eine reine Bauerhaltung und Instandsetzung hinaus. Die Gebäude wurden an die aktuellen technischen, hygienischen und wohnkulturellen Standards angepasst. Als Maßstab galten die Standards des Sozialen Wohnungsbaus.

Im Rahmen der Modernisierung von Wohnungen und Gebäuden wurden unter anderem folgende Maßnahmen durchgeführt:

- Verbesserung des Wärmeschutzes (Einbau von Fenstern mit Wärmeschutzverglasung, Wärmedämmung an Dächern und Fassaden),
- Einbau von Zentralheizungen, z.T. Errichtung von Blockheizkraftwerken,
- Erneuerung der Haustechnik,
- Grundrissänderungen,
- Einbau von WCs und Bädern,
- Fassadeninstandsetzung,
- Errichtung von Balkonen,
- Attraktivierung des Wohnumfeldes und Verbesserung der Freiflächennutzung auf den Grundstücken.

Neben Standardmodernisierungen standen insbesondere energieeffiziente Modernisierungsmaßnahmen im Vordergrund. Beispielhaft wurde an einigen Objekten gezeigt, wie energiesparend modernisiert werden kann. Entsprechende **Modellvorhaben** (siehe Exkurs) wurden finanziell mit Sanierungsmitteln unterstützt und von der Verwaltung organisatorisch begleitet.



FLIEDERSTRASSE 1: MODERNISIERT

„Modellvorhaben“

Ökologisch orientierte und energieeffiziente Modernisierungen wurden häufig als Modellvorhaben durchgeführt. Im Rahmen solcher Modellvorhaben wurden Modernisierungen unter Berücksichtigung besonderer Standards und Anforderungen, z.B. schonender Umgang mit Rohstoffen, Verwendung umweltverträglicher Baustoffe, erhöhte Anforderungen an den Wärmeschutz und eine effiziente Energieversorgung sowie Regenwassersammlung und -nutzung, ausgeführt.

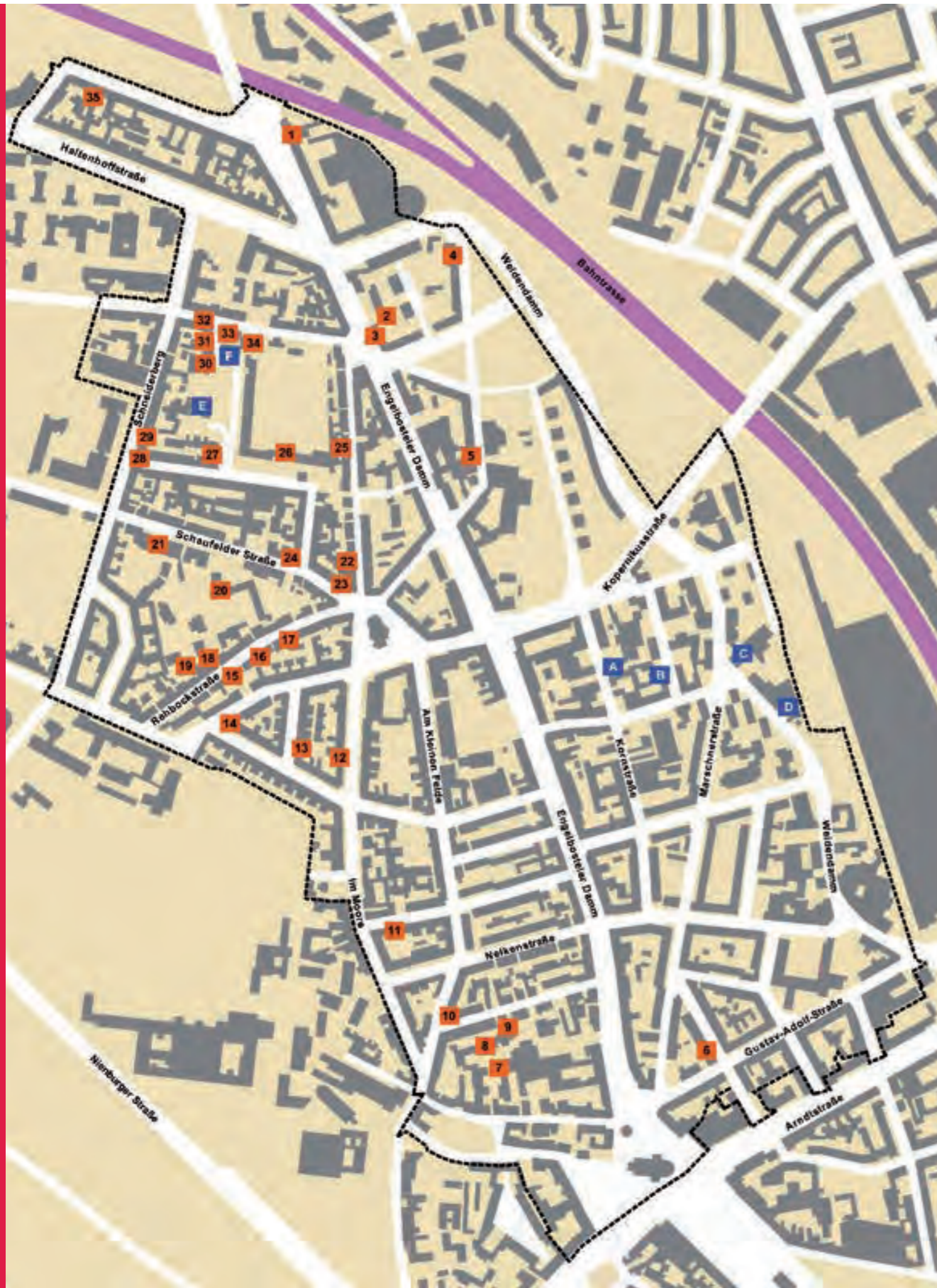
Das erste große ökologisch orientierte Modernisierungsprojekt war die Installation eines Blockheizkraftwerkes (neben Dämmung und wassersparenden Maßnahmen) in der Rehbockstraße 26/28. Es folgten weitere Projekte bis hin zur Modernisierung des Altbaues Schaufelder Straße 8/9 mit Passivhausstandard. Passivhäuser zeichnen sich durch eine überdurchschnittlich dicke Gebäudedämmung und eine kontrollierte Be- und Entlüftung mit Wärmerückgewinnung aus. Durch diese Maßnahmen kann der Wärmeverlust und damit der Heizenergiebedarf erheblich gesenkt werden.

Bei einigen Vorhaben kamen auch alternative Methoden zur Strom- und Wärmeerzeugung mit Hilfe erneuerbarer Energien zum Einsatz (Photovoltaik, Solarthermie, Wärmepumpen).

Folgende Modernisierungen wurden als ökologisch orientierte Modellvorhaben im Rahmen der Sanierung gefördert: Engelbosteler Damm 100/102, Rehbockstraße 26, 26 A, 28, 28 A, Schaufelder Straße 8/9, Edwin-Oppler-Weg 1/3 und Schneiderberg 17.

REHBOCKSTRASSE 17: VOR UND NACH DER MODERNISIERUNG





Modernisierungen mit Förderung

Wohngebäude

- 1** Engelbosteler Damm 134
1995
- 2** Engelbosteler Damm 102
1995
- 3** Engelbosteler Damm 100
2003
- 4** Hintere Schöneworth 23
1929
- 5** Vordere Schöneworth 9
1997
- 6** Türkstraße 14
1995/96
- 7** Oberstraße 11
1987
- 8** Warstraße 13 A
1992
- 9** Warstraße 15, 15 A
1991/1994
- 10** Warstraße 10
2003
- 11** Lilienstraße 27
2004
- 12** Im Moore 35
2007
- 13** Fliederstraße 1
2002
- 14** Astenstraße 42
1991
- 15** Rehböckstraße 23
1995
- 16** Rehböckstraße 17/19
2002
- 17** Rehböckstraße 11
1989
- 18** Rehböckstraße 26, 26 A
1987
- 19** Rehböckstraße 28 A, 28
1989/1990
- 20** Klaus-Müller Kilian-Weg 1
2003
- 21** Schaufelder Straße 29
1982
- 22** Heisenstraße 32 A, 32
1989/2003

- 23** Schaufelder Straße 2
1980
- 24** Schaufelder Straße 8/9
2007
- 25** Heisenstraße 23, 24
1989
- 26** Kniestraße 13
1994
- 27** Edwin-Oppler-Weg 1, 3
2004/2005
- 28** Kniestraße 24 A
1991
- 29** Schneiderberg 17
2007
- 30** Edwin-Oppler-Weg 9, 9 A
1999
- 31** Edwin-Oppler-Weg 11
1992
- 32** Edwin-Oppler-Weg 13
1999
- 33** Edwin-Oppler-Weg 16/18
1990
- 34** An der Strangriede 53
1989
- 35** Auf dem Loh 24 A, 24
1992/1995

Gewerbeobjekte

- A** Komstraße 32
1982/91
- B** Bachstraße 14
1985
- C** Weidendamm 32/34
1985
- D** Weidendamm 28
1985
- E** Edwin-Oppler-Weg 5
1987
- F** Edwin-Oppler-Weg 14
2003



AM KLEINEN FELDE 26:
VOR MODERNISIERUNG

Die Übersicht „Modernisierungen mit Förderung“ zeigt, welche geförderten Modernisierungsvorhaben im Sanierungszeitraum in der Nordstadt durchgeführt wurden. Insgesamt wurde die Modernisierung von 310 Wohnungen direkt mit ca. 20 Mio. € aus Städtebauförderungsmitteln bezuschusst, d.h., dass fast ein Drittel der Städtebauförderungsmittel allein für die Verbesserung von Wohnungen verwendet wurden. Der weitaus überwiegende Teil dieser Wohnungen war im Eigentum der Gesellschaft für Bauen und Wohnen Hannover mbH (GBH) oder der Wohnungsgenossenschaft Woge eG.

Die Gesamtzahl der Modernisierungen im Sanierungszeitraum ging allerdings deutlich über die in der Übersicht dargestellten Modernisierungen hinaus, da durch die geförderten Maßnahmen auch weitere Modernisierungen durch Privateigentümer angeregt werden konnten. So wurden allein ca. 400 Wohnungen nach den Zielen und Standards der Sanierung von Privaten modernisiert, die dafür ihre Finanzierung durch steuerliche Sonderabschreibungen erleichtern konnten.

Förderung von Modernisierungen

Förderwege und vertragliche Vereinbarungen

Neben den im Sanierungsgebiet zur Verfügung stehenden Städtebauförderungsmitteln wurden auch Mittel des Sozialen Wohnungsbaus, örtliche Förderprogramme (z.B. proKlima), Mittel der Landestreuhandstelle (Wohnungsbaufördermittel) sowie der Kreditanstalt für Wiederaufbau für die Förderung von Modernisierungen durch Zuschüsse und günstige Darlehen eingesetzt.

Belegungsrechte und Mietpreisbindungen

An die Gewährung von Zuschüssen oder günstigen Darlehen wurden Bedingungen geknüpft, die dem Schutz der angestammten Mieterschaft dienten. So sicherte sich die Stadt u.a. Belegungsrechte für Wohnungen in den modernisierten Gebäuden. Die Zeitspanne, für die diese Belegungsrechte gelten, richtete sich nach der Höhe der Förderung. Der Anteil der Belegrechte an dem gesamten Wohnungsbestand der Nordstadt lag am Ende des Sanierungszeit-



AM KLEINEN FELDE 26: IN NEUEM GLANZ

SCHAUFELDER STRASSE 8-9: NACH MODERNISIERUNG MIT PASSIVHAUSSTANDARD



SCHAUFELDER STRASSE 8-9: VOR MODERNISIERUNG



HORNEMANNWEG 5-9:
DAS ALTE ORDNUNGSAMT

raumes bei 10,5%, das entspricht dem Durchschnitt der hannoverschen Stadtteile.

Neben den Belegrechten nahm die Stadt Einfluss auf die Miethöhe und ggf. Steigerung des Mietpreises (Mietpreisbindung). Dadurch konnte die angestammte Mieterschaft vor übermäßigen Mietpreiserhöhungen in Folge der Modernisierungsmaßnahmen geschützt werden.

Sozialplanung

Neben vielen positiven Ergebnissen für Eigentümerinnen und Eigentümer sowie Bewohnerinnen und Bewohner können Neuordnungs- und Modernisierungsmaßnahmen auch negative Auswirkungen für einzelne von diesen Maßnahmen Betroffene haben, z.B. für die Mieterinnen und Mieter eines Hauses, das umfangreich modernisiert oder abgebrochen werden soll. Dies gilt auch für von Neuordnungs- oder Modernisierungsvorhaben betroffene gewerbliche Unternehmen. Um die finanziellen, technischen und organisatorischen Probleme, die durch geplante Neuordnungs- und Modernisierungsmaßnahmen entstehen können, zu vermeiden oder zu mildern, stellte die Stadt für jeden unmittelbar von den Maßnahmen betroffenen Eigentümer oder Mieter vor der Durchführung dieser Maßnahmen einen individuellen Sozialplan auf.

Als Grundlage für die Sozialplanung im Sanierungsgebiet Nordstadt galten die in den Vorbereitenden Untersuchungen zur Sanierung niedergelegten Grundsätze für den Sozialplan. Die wichtigsten Grundsätze waren:

— Niemand, der in der Nordstadt wohnen bleiben möchte, sollte nach Möglichkeit durch Abriss oder Umbaumaßnahmen aus



HORNEMANNWEG 5-9: MODERNISIERT – EIN ATTRAKTIVER BÜROSTANDORT

dem Stadtteil verdrängt werden. Soweit möglich, sollte jede Bewohnerin und jeder Bewohner in seiner Wohnung bleiben können oder eine angemessene Ersatzwohnung in unmittelbarer Umgebung erhalten können. Wenn Betroffene nach der Modernisierung in ihre alten Wohnungen zurückziehen wollten, sollte ihnen die Möglichkeit dazu gegeben werden.

— Modernisierungsmaßnahmen sollten möglichst frühzeitig mit den betroffenen Bewohnerinnen und Bewohnern abgestimmt werden, um notwendige Maßnahmen zur Vermeidung von unzumutbaren Härten möglichst frühzeitig einleiten zu können.

Die finanziellen Unterstützungen zur Milderung negativer Auswirkungen von Ord-

nungs- und Modernisierungsmaßnahmen im Sanierungsgebiet Nordstadt reichten von Entschädigungen für Bausubstanz über das Angebot von Ersatzwohnungen bis hin zur Übernahme von Umzugskosten. Insgesamt wurden im Sanierungszeitraum etwa 750.000 € allein für sozialplanerische Maßnahmen aus Städtebauförderungsmitteln aufgewendet. Mit diesen Mitteln wurden u.a. 417 sanierungsbetroffene Haushalte in neue Wohnungen umgesetzt. Diese Haushalte waren mit den Ersatzwohnungen überwiegend so zufrieden, dass sie von dem Rückzugsrecht in ihre alte Wohnung keinen Gebrauch machten. Für die meisten Betroffenen wurden auf deren Wunsch Ersatzwohnungen in der Nordstadt gefunden. Nur wenige Sanierungsbetroffene zogen auf eigenen Wunsch in andere Stadtteile.



LAGEPLAN

SCHNEIDERBERG 17: RÜCKFRONT VOR UND NACH MODERNISIERUNG

SCHNEIDERBERG 17: STRASSENANSICHT VOR UND NACH MODERNISIERUNG

Modernisierung des Wohngebäudes Schneiderberg 17

Ausgangslage

Das Gebäude Schneiderberg 17 ist ein 4½-geschossiges gründerzeitliches Wohnhaus im Westen des Sanierungsgebietes Nordstadt.

Die Landeshauptstadt Hannover hatte das Gebäude 1988 erworben, um preiswerten Wohnraum im Sanierungsgebiet Nordstadt zu sichern.

Das Gebäude war vor der Modernisierung in einem schlechten Zustand. Es gab sowohl Schäden an der Gebäudesubstanz (z.B. Brandschäden, Holzschäden, sonstige Bauschäden und Asbest in Bodenbelägen und Fliesenklebern) als auch Mängel hinsichtlich der Ausstattung (schlecht nutzbare Wohnungsgrundrisse, z.T. keine Bäder und WCs in den Wohnungen, veraltete Heizungen und Haustechnik).

Konzept und Durchführung der Maßnahmen
2002 bekundete die Wohnungsgenossenschaft WOG Nordstadt eG erstmals Interesse an einem Erwerb des Gebäudes Schneiderberg 17 von der Stadt zum Zweck der Modernisierung. Zu diesem Zeitpunkt waren noch vier der zehn Wohnungen im Gebäude bewohnt.

2003 erstellte die Wohnungsgenossenschaft WOG Nordstadt eG in Zusammenarbeit mit dem Büro bauart Architekten ein Modernisierungs- und Instandsetzungsgutachten sowie ein Finanzierungskonzept. Dabei wurden die folgenden Ziele und Rahmenbedingungen für die Modernisierung des Gebäudes festgelegt:

- Schaffung von Wohnungen mit einfacher und solider Ausstattung und gutem Komfort,

- Berücksichtigung der Vorgaben des Sozialen Wohnungsbaus,
- Sicherstellung erschwinglicher Mieten und geringer Nebenkosten,
- Minimierung des Energiebedarfs und Schonung von Ressourcen,
- Berücksichtigung der Grundriss- und Ausstattungswünsche der zukünftigen Mieterinnen und Mieter,
- Berücksichtigung des Gebäudebestandes, Erhalt des Altbaucharakters und der vorhandenen Bausubstanz,
- Beseitigung vorhandener Schadstoffe,
- Verwendung dauerhafter Baustoffe und wartungsarmer Konstruktionen.

Im selben Jahr bewarb sich die Wohnungsgenossenschaft WOG Nordstadt eG bei der Deutschen Energieagentur darum, die Modernisierung des Gebäudes Schneiderbergs 17 im Rahmen des Modellvorhabens dena Faktor 10 Standard durchführen zu können. An die Durchführung im Rahmen dieses Modellvorhabens waren bestimmte energetische Ausbauanforderungen geknüpft. 2004 wurde die Aufnahme des Projektes in das Modellvorhaben bewilligt.

Als sich das Vorhaben weiter konkretisierte, führte die Landeshauptstadt Hannover für die noch im Gebäude wohnenden Mieterinnen und Mieter die Sozialplanung durch, d.h. für jede Mieterin und jeden Mieter wurden individuelle Sozialpläne aufgestellt. Die Bewohnerinnen und Bewohner wurden mit neuem Wohnraum versorgt und bei den Umzügen unterstützt. Anfang 2005 zog die letzte Mieterin in eine Ersatzwohnung um.

Mitte 2005 erwarb die Wohnungsgenossenschaft WOG Nordstadt eG das Gebäude von der Landeshauptstadt Hannover.

Der Umbau und die umfassende Modernisierung des Gebäudes sowie die notwendige Asbestsanierung erfolgten im Wesentlichen im Jahr 2006. Ende desselben Jahres konnten die ersten Mieterinnen und Mieter in das Gebäude einziehen.

Selbsthilfe

Neben der Durchführung der Modernisierung im Rahmen des dena Modellvorhabens gab es eine weitere Besonderheit, die die Wohnungsgenossenschaft Woge ihren Mietern angeboten hat: ein Teil des zur Modernisierung notwendigen Eigenkapitals wurde über Selbsthilfeleistungen der zukünftigen Mieterinnen und Mieter aufgebracht.

Die Mieterinnen und Mieter erhielten im Gegenzug für ihre Arbeit langfristige Mietverträge zu besonders günstigen Konditionen.

Voraussetzung für die Einbindung zukünftiger Mieterinnen und Mieter in die Modernisierung eines Gebäudes ist, dass schon sehr frühzeitig bekannt sein muss, wer zukünftig im modernisierten Gebäude wohnen wird. So kam es in einigen Fällen zu

langen Vorbereitungszeiträumen, bis die endgültige Mieterschaft feststand und gemeinsam mit der Modernisierung beginnen konnte. Mehrere modernisierungsbedürftige Objekte hielt die Stadt deshalb über Jahre so lange vor, bis sich die Mieterinnen und Mieter der Genossenschaft organisiert hatten.

Folgende Arbeiten wurden typischerweise als Selbsthilfeleistungen von den zukünftigen Mieterinnen und Mietern ausgeführt:

- Demontagarbeiten,
- Entfernen von Tapeten, Bodenbelägen und Putz,

- Abbrucharbeiten,
- Malerarbeiten,
- sonstige Zuarbeiten.

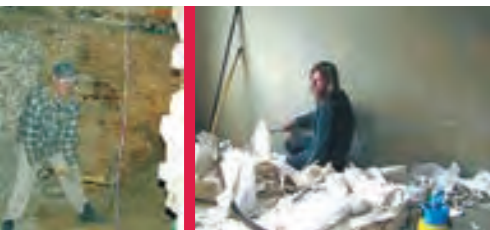
Finanzierung

Die Modernisierung des Gebäudes Schneiderberg 17 wurde folgendermaßen finanziert:

- Eigenleistung der zukünftigen Mieterinnen und Mietern,
- Darlehen der Nord LB und
- KfW-Förderdarlehen,
- Fördermittel der Region Hannover,
- Zuschüsse von proKlima,
- Städtebauförderungsmittel des Bundes, Landes Niedersachsen und der Stadt Hannover.

SCHNEIDERBERG 17: ZUSTAND VOR MODERNISIERUNG

SCHNEIDERBERG 17: SELBSTHELPER



SCHNEIDERBERG 17: ALTER GRUNDRISS



NEUER GRUNDRISS



Fotos und Material zum Modellvorhaben Schneiderberg 17 wurden freundlicherweise vom Büro bauart für diesen Bericht zur Verfügung gestellt.

Neubau

Ausgangslage und Sanierungsziel

Der Mangel an familiengerechten Wohnungen und Altenwohnungen im Stadtteil wurde bereits 1980 im Bereichsplan Nordstadt festgestellt.

Zur Behebung dieses Mangels wurde dann in den Vorbereitenden Untersuchungen neben Modernisierungsvorhaben auch der Neubau von Wohnungen auf ehemaligen Gewerbeflächen im Stadtteil als **Sanierungsziel** formuliert. Zusätzlicher Wohnraum war auch notwendig, um Ersatz für weggefallene Wohnungen aufgrund von Gebäudeabbrüchen und Wohnungszusammenlegungen im Rahmen von Modernisierungen anbieten zu können. Vor dem Hintergrund eines in den 80er und Anfang der 90er Jahre sehr angespannten Wohnungsmarktes, sollte es aufgrund von Sanierungsmaßnahmen auf keinen Fall zu einer Verschärfung des Wohnraumdefizits kommen. Gleichzeitig sollten Sanierungsmaßnahmen keinen Verdrängungsprozess der angestammten Bevölkerung auslösen.

Standorte für den Bau von neuem Wohnraum im Sanierungsgebiet ergaben sich zum einen durch den Wegfall von gewerblichen Nutzungen in den Bestandsbereichen (Heisehof, „Wolle und Watte“, Sprengelgelände) und zum anderen im östlichen Bereich des Stadtteils auf den Flächen des ehemaligen Rohgüterbahnhofs Möhringsberg. Die im Sanierungszeitraum durchgeführten Neubauprojekte zeigt der Übersichtsplan „Neubau von Gebäuden im Sanierungszeitraum“.



SCHNEIDERBERG 31-31C: WOHNUNGSNEUBAU

Bauträger

Bauträger für den Großteil der Neubauvorhaben, insbesondere für die Vorhaben, die im Rahmen des Sozialen Wohnungsbaus errichtet wurden, waren im Wesentlichen die Gesellschaft für Bauen und Wohnen Hannover (GBH) und die Niedersächsische Landesentwicklungsgesellschaft (NILEG). Sie finanzierten die Neubauten überwiegend mit Mitteln der Wohnungsbauförderung. Damit wurde sichergestellt, dass insbesondere sanierungsbedingte Mieter mit bezahlbarem Wohnraum versorgt werden konnten.

Privat finanzierter Wohnungsneubau ergänzte das Wohnungsangebot. Er fand in kleinerem Umfang in Baulücken statt: Lilienstraße, Oberstraße, An der Strangriede, Kniestraße, Engelbosteler Damm. Drei Grundstücke in Baulücken verkaufte die Stadt an private Bauherren für Wohnzwecke: Marschnerstraße, Heisehof, Hintere Schöneworth.

Mietwohnungsneubau am Möhringsberg

Durch die Aufgabe des Rohgüterbahnhofs Möhringsberg und die Verlagerung von bahnbezogenen Betrieben wurden umfangreiche Flächen im Osten des Sanierungsgebietes Nordstadt frei. Dadurch bot sich die Möglichkeit zur Erweiterung des Stadtteils.

Ende der 80er Jahre wurden die Flächen des ehemaligen Rohgüterbahnhofs von der Stadt mit Städtebauförderungsmitteln erworben.

ROHGÜTERBAHNHOF MÖHRINGSBERG



KNIESTRASSE 12: NEUBEBAUUNG DER WÖGE



BÄTE-BLOCK: NEUBEBAUUNG

Wegen des angespannten Wohnungsmarktes sollten auf diesen Flächen in großem Umfang Wohnungen errichtet werden. Gleichzeitig sollten das Stadtteilzentrum Engelbosteler Damm/An der Lutherkirche in die Kopernikusstraße hinein ausgeweitet und die funktionale und die städtebauliche Bedeutung der Kopernikusstraße als Zufahrt zur Nordstadt aufgewertet werden.

Priorität bei der Entwicklung des Nutzungskonzeptes hatte aber zunächst die Forderung, das erhebliche Defizit an Grün- und Freiflächen im Sanierungsgebiet zu beheben. Deshalb bekam das Büro des Landschaftsplaners Professor Latz 1991 den Auftrag, einen Freiflächenstrukturplan für die Gesamtfläche des aufgegebenen Güterbahnhofs zu entwerfen. Wesentliches Merkmal des Entwurfes war der Grundgedanke, dass die ehemaligen Bahnnutzungen innerhalb eines ausgedehnten Stadtteilparks weiterhin erkennbar bleiben und die alte Ladestraße als verbindendes Element sowohl zwischen den Nutzungen auf dem Gelände als auch zu den bestehenden Strukturen des Stadtteils erhalten werden sollte. Die Ruderalfluren, die sich auf dem

Gelände angesiedelt hatten, sollten wenigstens in Teilen erhalten bleiben.

Für die verbliebenen bebaubaren Flächen wurde 1993 ein Gutacherverfahren zur Erarbeitung städtebaulicher Konzepte begonnen. Beteiligt waren vier Planungsbüros: Kellner Schleich Wunderling Architekten+Stadtplaner GmbH, Muth + v. d. Lage Architekten, Despang Architekten und das Architekturbüro pk Nord. Ziel war die Entwicklung von Gestaltungsvorschlägen als Grundlage für den Bau von Wohnungen, Büros/Verwaltungsbauten, der Unterbringung von Einzelhandel und eines Stadtteilparkhauses. Besondere Bedeutung kam der Gestaltung und Vernetzung des Stadtteilparks Möhringsberg und der privaten Freiflächen sowie dem Umgang mit der hohen Lärmbelastung durch die Bahnstrecke und den verlängerten Weidendamm zu.

Die Vorschläge der Büros Kellner Schleich Wunderling Architekten+Stadtplaner GmbH und Muth + v. d. Lage Architekten wurden für die weitere Bearbeitung ausgewählt. Aus dieser Überarbeitung entstand das Bebauungs- und Funktionskonzept für die

MÖHRINGSBERG: BAUSTELLE





Neubau von Gebäuden im Sanierungszeitraum

Abgeschlossene Vorhaben Wohnungen

- 1** Bodestraße 8/10/12
1998
- 2** Bodestraße 6/7/9/11
Bäteweg 7
1995
- 3** Bäteweg 3
1997
- 4** Engelbosteler Damm 104
1997
- 5** Am Kläberberg 1/3/5/7/9
Hintere Schöneworth 1
1997
- 6** Hintere Schöneworth 5
2001
- 7** Möhringsberg 1
Weidendamm 51-79
1998/99
- 8** Kopernikusstraße 4, 4 A
1998/99
- 9** Marschnerstraße 9
1999
- 10** Oberstraße 21
1995
- 11** Engelbosteler Damm 11
1995/96
- 12** Warstraße 13
1993/96
- 13** Schaufelder Straße 29 A
1998
- 14** Heisenstraße 4-6
Horst-Fitjer-Weg 8-24
2006
- 15** Heisenstraße 26-28
2006
- 16** Kniestraße 12
1996
- 17** Kniestraße 14-16
Edwin-Oppler-Weg 2/4/6/ 8
1995/96
- 18** Edwin-Oppler-Weg 9/9A
1999
- 19** An der Strangriede 54
1996
- 20** An der Strangriede 10
2007
- 21** Schneiderberg 30-31C
1993

Gewerbliche Objekte

- 1** Bodestraße 6
1998
- 2** Weidendamm 44
1991
- 3** Bachstraße 12
1994
- 4** Gustav-Adolf-Straße 8
1985/86
- 5** An der Christuskirche 3/5
1986

Vorhaben in der Durchführung bzw. in Vorbereitung

- A** Engelbosteler Damm 112
2007/08
- B** Bäteweg 8
2007
- C** Kopernikusstraße 5
2007/08
- D** Kopernikusstraße 7
2007/08
- E** Gustav-Adolf-Straße 3
2007



MÖHRINGSBERG: WOHNBEBAUUNG INNENBEREICH



MÖHRINGSBERG: ALTE LADESTRASSE



MÖHRINGSBERG: STADTVILLEN AN DER LADESTRASSE



MÖHRINGSBERG: DETAIL



MÖHRINGSBERG: „WOHNSCHLANGE“, ANSICHT WEIDENDAMM



MÖHRINGSBERG: NEUE GESTALTUNG

Entwicklung des Möhringsbergs: eine straßenbegleitende „Wohnschlange“ entlang des Weidendamms, sechs Punkthäuser in der Form von „Stadtvillen“, aufgereiht an der Alten Ladestraße und eine Mischnutzung von Büros, Läden und einem Parkhaus an der Kopernikusstraße.

Die straßenbegleitende Bebauung lehnt sich in ihrer Form und mit der geklinkerten Straßenfassade an die Bautradition des benachbarten Stadtteils Vahrenwald (Continental an der Philipsbornstraße) an. Die Wohnungen in der „Wohnschlange“ wurden so ausgerichtet, dass die Nebenräume zu den Lärmquellen Weidendamm und Bahn orientiert wurden, die Wohnräume sich aber nach Westen zum ruhigen Innenbereich öffneten. Die „Wohnschlange“ diente gleichzeitig als Lärmschutz für die dahinter liegenden „Stadtvillen“. Die Rückfront der Wohnschlange und die Punkthäuser wurden in hellem Putz ausgeführt und erzeugen so einen hellen Blockinnenbereich.

Nach Diskussionen mit Bürgern im Stadtteilforum entschieden sich die Bauträger anstelle einer ursprünglich geplanten 7. Stadtvilla ein Gemeinschaftshaus für die zukünftigen Bewohner und Bewohnerinnen des Wohngebiets zu bauen und zu betreiben.

Die Anbindung des neuen Wohngebiets an den Stadtteil Nordstadt erfolgt über die Ladestraße und Querverbindungen, wie die Kopernikusstraße, Schulzenstraße und Am Kläperberg. Insbesondere durch attraktive Nutzungen in den Neubauten entlang dieser

Straße, die auch Bewohnerinnen und Bewohner der restlichen Nordstadt anziehen und das Einzelhandelsangebot des Engelbosteler Damms ergänzen sollen, erfolgt eine Verknüpfung mit den anderen Bereichen der Nordstadt. Ebenfalls ein wichtiges Bindeglied zwischen dem Stadtteil und dem Neubaugebiet bildet der Stadtteilpark Möhringsberg.

Das Baukonzept, das von den beiden ausgewählten Büros erarbeitet wurde, diente als Grundlage für die Erarbeitung des Bebauungsplans Nr. 1414, der 1997 beschlossen wurde.

Im selben Jahr wurde auch mit dem Bau des neuen Wohngebiets begonnen. Das Vorhaben wurde unter der Bauträgerschaft der Gesellschaft für Bauen und Wohnen Hannover (GBH) in Zusammenarbeit mit dem Büro Kellner Schleich Wunderling Architekten+Stadtplaner GmbH und der Niedersächsischen Landesentwicklungsgesellschaft (NILEG) realisiert. Die zugehörigen Freiflächen auf den privaten Grundstücken wurden vom Büro Landschaftsplaner Dieckmann als frei zugänglich beispielbare Angebote ausgestaltet.

Die ersten Mieter zogen Anfang 1999 in die neuen Wohngebäude am Weidendamm ein. Insgesamt entstanden hier 16 Wohnhäuser mit insgesamt rund 200 Wohnungen.

Um bei der Vermietung der Wohnungen eine Durchmischung zu erreichen, galten für etwa ein Drittel der neuen Wohnungen

höhere Einkommensgrenzen als im Sozialen Wohnungsbau.

Um eine möglichst hohe Zufriedenheit der Mieterinnen und Mieter mit ihren Wohnungen und dem Wohnumfeld zu erreichen, verfolgte die GBH bei der Vermietung ihrer Wohnungen eine besondere Strategie: Jedem der zu vermietenden Häuser wurde ein Wohnthema zugeordnet. Interessenten konnten zwischen den Oberthemen „Alleinerziehend, aber nicht allein“, „Junges Wohnen“, „Alt und Jung unter einem Dach“ und „Wohnen mit Kindern“ wählen. In zwei Veranstaltungen wurden dann die Interessenten zusammengebracht; die Aufteilung der Wohnungen wurde dann von den zukünftigen Bewohnern selbst geregelt. Durch dieses Vorgehen konnten schon im Vorfeld Nachbarschaften geschaffen werden, die eine gute Grundlage für eine erfolgreiche und langfristige Vermietung der Objekte bilden. Mit der Durchführung dieses Auswahl- und Verteilungsprozesses beauftragte die GBH das Institut für Wohnen und Stadtökologie (IWS).

Rund 36% der Mieter stammen aus der Nordstadt. Die Mieterschaft in den neuen Wohngebäuden zeigt aber einige Unterschiede im Vergleich zum restlichen Stadtteil. So leben hier besonders viele junge Familien mit Kindern. Der Anteil von Kindern und Jugendlichen liegt bei 34% – in der restlichen Nordstadt sind es gerade 17%. Dagegen leben hier verhältnismäßig wenig alte Menschen, es sind nur 4% im Vergleich zu 11,7% im Stadtteil. Insgesamt

leben 16 Nationen in den Häusern am Weidendamm (Stand 2000).

Der Nachweis der Stellplätze für die neuen Wohnungen erfolgte nicht in Tiefgaragen oder als offene Stellplätze, sondern – wie innerhalb des Bebauungsplans Nr. 1414 vorgesehen – in einem Stadtteilparkhaus auf dem benachbarten Grundstück Kopernikusstraße 5.

Für das Parkhaus wurden unterschiedliche Bauweisen in Erwägung gezogen. So gab es sowohl Interessenten für den Bau eines konventionellen als auch für den Bau eines mechanischen Parkhauses. Auf Beschluss des Stadtbezirksrates Nord wurde schließlich das städtische Grundstück Kopernikusstraße 5 an einen Bewerber verkauft, der ein konventionelles Parkhaus auf dem Grundstück errichtet.

Neben der Errichtung des Parkhauses und eines Wohn- und Geschäftshauses ist auch der Bau eines Lebensmittelmarktes auf dem Grundstück geplant. Im Rahmen der weiteren Projektentwicklung wurde der Bebauungsplan an das Vorhaben angepasst.

Nach achtjähriger Projektentwicklungszeit wurde 2007 mit den Bauarbeiten auf dem Grundstück Kopernikusstraße 5 begonnen.

Für das Nachbargrundstück Kopernikusstraße 7 gab es in der Vergangenheit immer wieder Planungen, die aber zu keinem umsetzungsfähigen Konzept führten. Zurzeit gibt es einen Interessenten, der die



HEISEHOF: BLICK AUF GEWERBE IM BLOCKINNENBEREICH HEISENSTRASSE 6 UND 6A



HEISEHOF: NEUBAUUNG

Errichtung eines transkulturellen Pflegeheims auf dem Grundstück plant. Mit der Realisierung dieses Vorhabens würde der letzte Baustein für die funktionale und städtebauliche Anbindung des ehemaligen Rohgüterbahnhofs Möhringsberg an das Stadtteilzentrum Nordstadt umgesetzt werden.

Bau von Eigenheimen im Heisehof

Die Nutzung des Blockbereichs zwischen Heisenstraße, Horst-Fitjer-Weg, Engelbosteler Damm und Hornemannweg war zu Beginn der Sanierung durch eine Mischung aus Gewerbebetrieben, Garagenhöfen und Wohngebäuden, z.T. mit Geschäftsnutzungen im Erdgeschoss, gekennzeichnet. Während im Süden, Westen und Osten des Blockes eine relativ geschlossene Blockrandbebauung aus Wohn- und Geschäftshäusern vorhanden war, gab es nach Norden zum Horst-Fitjer-Weg keinen geordneten Abschluss. Im Blockinnenbereich befanden sich folgende Betriebe:

- ein Schrotthandel (Engelbosteler Damm 63/65 und Hornemannweg 4),
- ein Fuhrbetrieb, der später zu einem Garagenhof umgenutzt wurde (Hornemannweg 6/8),
- ein Betrieb für Dachdeckerbedarf (Heisenstraße 4), in diesem Gebäude wurde später der Sanierungsladen untergebracht und
- ein Garagenhof (Heisenstraße 6/6A).

1988 erarbeitete das Architekturbüro Planungsgemeinschaft P & R Blockkonzepte für diesen Bereich. Ziel war es, in dem Block einen Ausgleich für Stellplätze, die durch den Umbau der Plätze und Straßen in der Nachbarschaft wegfallen würden, durch den Bau von Tiefgaragen zu schaffen. Die Blockrandbebauung sollte bei diesen Entwürfen im Wesentlichen erhalten bleiben.

1990 erwarb die Stadt die stark modernisierungsbedürftigen, zum Teil unbewohnten Gebäude Heisenstraße 6 und 6 A. Die

HEISENSTRASSE: ABRUCH



Wohnhäuser mussten 1993 wegen bauordnungsrechtlich nicht mehr tragbarer Zustände teilweise gesperrt werden. Daraufhin erfolgte im Rahmen der Sozialplanung die Entmietung der Gebäude und die Vermittlung von Ersatzwohnraum an die Mieterinnen und Mieter. Gleichzeitig erstellte die GBH ein Modernisierungsgutachten für die Gebäude, das ergab, dass eine grundlegende Modernisierung unwirtschaftlich sei.

1994 untersuchte die Wohnungsgenossenschaft WOG Nordstadt eG im Rahmen des Programms „Jugend baut für Jugend“ Möglichkeiten zur Erhaltung und Modernisierung der Gebäude. Auch die WOG kam zu dem Ergebnis, dass eine Modernisierung nicht wirtschaftlich ist, selbst mit der Mitarbeit von Selbst Helfern.

1994 wurden die Häuser besetzt. Die Besetzer wehrten sich gegen einen Abbruch der Gebäude und die Vernichtung von Wohnraum.

1995 wurden die Vorderhäuser mit den dazugehörigen Nebengebäuden auf den Grundstücken Heisenstraße 6, 6A geräumt und abgebrochen.

Die Stadt kaufte weitere Grundstücke (Hornemannweg 4, Engelbosteler Damm 63/65, Heisenstraße 5), um den Bereich insgesamt neu zu ordnen und bebaubare Flächen zu schaffen. Anfang 2000 wurden Garagen und andere Nebengebäude im Bereich des heutigen Heisehofs abgerissen.

2002 führte die Stadt einen Investorenwettbewerb durch. Ziel dieses Wettbewerbs war es, Investoren und Bauherren für die Realisierung einer Wohnbebauung zu finden, die vor allem jungen Familien mit Kindern eine innenstadtnahe, kinderfreundliche Wohnmöglichkeit bieten sollte. Der Entwurfsbereich umfasste nicht nur Flächen im Blockbereich zwischen Heisenstraße, Horst-Fitjer-Weg, Engelbosteler Damm und Hornemannweg, er erstreckte sich auch auf den Spielplatz zwischen der Heisenstraße und der Kniestraße. Der Spielplatz war schlecht zugeschnitten und wurde wenig genutzt. Er stand zur Verlagerung an. Auch für die Umgestaltung der Straßenräume (Heisenstraße und Horst-Fitjer-Weg) sollten Vorschläge eingereicht werden.



HEISEHOF: EHEMALIGE NUTZUNG UND ALTER SPIELPLATZ



HEISEHOF: WOHNNUNGSNEUBAU MIT SPIELPLATZ

Insgesamt beteiligten sich fünf Teilnehmer an dem Wettbewerb. Den ersten Preis gewann das Büro agsta Architekten und Ingenieure zusammen mit der Weber Massivhaus GmbH, deren Entwurf 21 Einfamilienhäuser auf den beiden Teilflächen vorsah. Der Spielplatz wurde auf eine Fläche südlich des Horst-Fitjer-Weges verlagert. Die Wohnhäuser wurden zum einen entlang der Heisenstraße angeordnet und zum anderen um einen kleinen Hof gruppiert. Die Unterbringung der notwendigen Stellplätze erfolgte in einer Tiefgarage, die von der Heisenstraße aus angefahren wird.

Für die Gestaltung des Spielplatzes und der Wegeverbindung arbeitete das Büro agsta Architekten und Ingenieure mit dem Landschaftsarchitekten Diekmann zusammen. Die Planung des Spielplatzes erfolgte unter Beteiligung von Kindern aus dem umliegenden Gebiet.

Die Ergebnisse des Entwurfs flossen in einen Bebauungsplan ein, der Anfang 2004 als Satzung beschlossen wurde.

In den Gebäuden entlang der Heisenstraße entstanden 13 nachfragegerechte Eigen-

tumswohnungen. Die übrigen Grundstücke wurden mit 13 Reihenhäuser bebaut.

Nach weiteren Gebäudeabbrüchen und einer Bodensanierung, die mit Städtebauförderungsmitteln finanziert wurden, konnte im März 2005 mit dem Bau begonnen werden. Nach einer kurzen Bauzeit wurden die ersten Neubauten schon Ende desselben Jahres bezogen. Im Anschluss daran erfolgte der Ausbau des Spielplatzes. 2007 erhielt der Horst-Fitjer-Weg zwischen der Kniestraße und dem Engelbosteler Damm eine einheitliche Gestaltung.



HEISEHOF: VOR NEUORUNG



HEISEHOF: NACH NEUORUNG

Straßen und Plätze



PLATZ AN DER STRANGRIEDE

Sanierungsziel in der Nordstadt war es, die öffentlichen Räume als einen Teil des Wohnumfeldes zu entwickeln und durch Maßnahmen im Bereich Verkehr und Grünflächen einschließlich der Spielplätze die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.

Es ging vor allem um eine Entlastung der Nordstadt vom Durchgangsverkehr durch geeignete Straßensperrungen und die Kanalisierung des Verkehrs auf dem

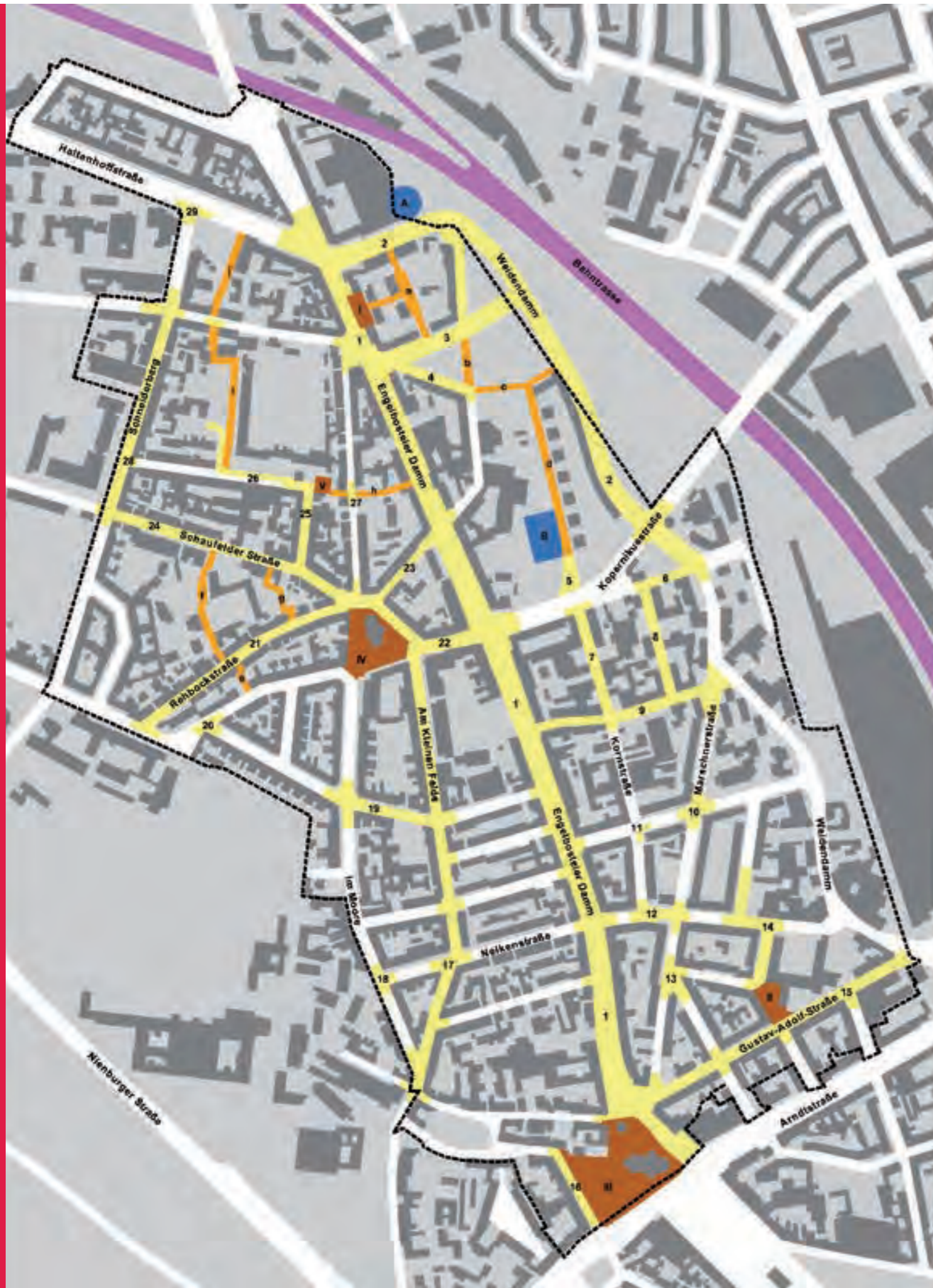


PLATZ AN DER LUTHERKIRCHE

Weidendamm in Randlage des Stadtteils sowie um die Neugestaltung der durch diese Maßnahmen entlasteten Straßen und Plätze. Dadurch konnte unter anderem der Engelbosteler Damm zu einer lebendigen Einkaufs- und Flaniermeile im Zentrum des Stadtteils umgestaltet werden.

Der Ausbau und die Ergänzung des Fuß- und Radwegenetzes ermöglicht es Fußgängern und Radfahrern jetzt, den Stadtteil auch abseits der Straßen auf ruhigen Wegen zu durchqueren.

Durch die Neuordnung des ruhenden Verkehrs und den Bau von zwei Parkhäusern war es möglich, das Parkraumproblem abzumildern.



Erneuerung und Umbau von Straßen, Plätzen und Wegen

Straßen

- 1** Engelbosteler Damm
Straßenumbau 1960-2000
- 2** Weidendamm / Bodestraße
Straßenumbau 1992-98
- 3** Am Kläberberg
Straßenumbau 1993-97
- 4** Schulzenstraße
Straßenumbau 1998-99
- 5** Alte Ladestraße
Straßenumbau 2008
- 6** Sandstraße
Straßenumbau 2003-04
- 7** Komstraße
Straßenumbau 2003-04
- 8** Bachstraße
Straßenumbau 2005-04
- 9** Gerhardtstraße
Straßenumbau und Verkehrsberuhigung 1998-2000
- 10** Marschnerstraße / Paulstraße
Neugestaltung des Kreuzungsbereiches 2001-02
- 11** Komstraße / Paulstraße
Neugestaltung des Kreuzungsbereiches 2001-02
- 12** Scheffelstraße / Komstraße / Marschnerstraße
2001-02
Neugestaltung der Einmündungs- und Kreuzungsbereiche
- 13** Marschnerstraße / Türkstraße / Umlandstraße
Neugestaltung des Einmündungsbereiches 2001-02
- 14** In der Flage / Scheffelstraße / Windhorststraße
Straßenumbau, Verkehrsberuhigung 1999
- 15** Gustav-Adolf-Straße
Straßenumbau 1999-2000
- 16** An der Christuskirche
Straßenumbau 2000
- 17** Am Kleinen Felde
Straßenumbau 2005-06
- 18** Im Moore / Nelkenstraße
Neugestaltung des Einmündungsbereiches 2004
- 19** Asternstraße
Straßenumbau, Verkehrsberuhigung 1997
- 20** Asternstraße / Hahnenstraße
Neugestaltung des Einmündungsbereiches 2006
- 21** Rehbockstraße
Straßenumbau 2000
- 22** An der Lutherkirche
Straßenumbau 1999
- 23** Hornemannweg
Straßenumbau 1999
- 24** Schaufelder Straße
Straßenumbau 2007

- 25** Kniestraße - kurzes Knie
Straßenumbau 2007
- 26** Kniestraße - langes Knie
Neugestaltung der Nebenstraßen 1995
- 27** Heisonstraße
Verkehrsberuhigung, Aufbläserung 2005-07
- 28** Schneiderberg
Straßenumbau 2000-03
- 29** Schneiderberg / Hallenhofstraße
Neugestaltung des Einmündungsbereiches 2001

Plätze

- I** Haltestelle An der Strangriede
Platzneugestaltung, Verkehrsberuhigung 1990
- II** In der Flage
Platzneugestaltung, Verkehrsberuhigung 1990
- III** An der Christuskirche
Platzneugestaltung 2000
- IV** An der Lutherkirche
Platzneugestaltung 1998-99
- V** Knieplatz
Platzneugestaltung 2007

Wege

- a** Bäteweg
1994
- b** Vordere Schöneworth - Hintere Schöneworth
1995-99
- c** Möhringsberg
1999
- d** Ladestraße
1999
- e** Hahnenstraße - Rehbockstraße
2000
- f** Klaus-Müller-Kilian-Weg
1993-97
- g** Rehbockstraße 10 - Schaufelder Straße 34
2007
- h** Horst-Filzer-Weg
2009-07
- i** Edwin-Oppler-Weg
1994-2001
- j** An der Strangriede - Hallenhofstraße
2006-07

Parkhäuser

- A** Bodestraße 2
1998
- B** Kopernikusstraße 5
2007

IM MOORE/ASTERSTRASSE: DIAGONALSPERRE



VERLÄNGERTER WEIDENDAMM

Ausgangslage

Vor Beginn der Sanierung hatte die Nordstadt erheblich unter den Auswirkungen des Kfz-Verkehrs zu leiden. Dieser beschränkte sich nicht nur auf die Hauptverkehrsstraßen (Durchgangsverkehr), sondern belastete auch die Straßen in den Wohnbereichen (Schleichverkehr, Parksuchverkehr). Zusätzlich wurde insbesondere die westliche Nordstadt durch den mit der Hochschule verbundenen Verkehr belastet. Starke Beeinträchtigungen der Nordstadtbewohnerinnen und -bewohner durch den Kfz-Verkehr ergaben sich vor allem durch die mangelnde Sicherheit in den Straßenräumen für Kinder und ältere Menschen. Stadtteilinterne Wegeverbindungen fehlten und der Zustand vieler Straßen, insbesondere der Gehwege, im Gebiet war sehr schlecht.

Daneben wurden vor allem Fußgänger durch rücksichtsloses und ungeordnetes Parken in den Straßenräumen erheblich behindert. Problematisch war der hohe Parkdruck, insbesondere in den Altbaugebieten westlich des Engelbosteler Damms.



ZUGEPARKTE BEREICHE



ENGELBOSTELER DAMM VOR UMBAU



VOR ALLEM FUSSGÄNGER WURDEN DURCH RÜCKSICHTSLOSES UND UNGEORDNETES PARKEN ERHEBLICH BEHINDERT

Verkehrskonzept

Um den Stadtteil vom Durchgangsverkehr zu entlasten, wurde seit Ende der 70er Jahre immer wieder über ein Verkehrskonzept diskutiert. Ziel war die Neuordnung des Verkehrs, um den Ansprüchen aller Nutzer zu genügen.

Der „Bereichsplan Nordstadt“ von 1980 enthielt unter anderem ein Verkehrskonzept, in dem die Entlastung des Stadtteils vom Durchgangsverkehr durch den Bau einer Entlastungsstraße für den Engelbosteler Damm vorgeschlagen wurde. Daneben sollten verkehrsberuhigte Wohnquartiere geschaffen werden. Ergänzend zum vorhandenen Straßennetz sollten blockdurchquerende Fußwege angelegt werden. Zur Eindämmung des „wilden“ Parkens wurden folgende Vorschläge gemacht:

- Schaffung der erforderlichen Einstellplätze auf dem Hochschulgelände,
- Bau von Stadtteilgaragen und
- Neuordnung des Parkens im Zusammenhang mit dem Umbau von Straßen.

Daneben wurden Vorschläge zur Umgestaltung des Engelbosteler Damms unter der Voraussetzung, dass die oberirdische Stadtbahn in Tunnellage ausgeführt wird, vorgelegt.

1982 wurden diese Vorschläge in die Vorbereitenden Untersuchungen zur Sanierung Nordstadt übernommen.

1989 legte die Verwaltung ein Verkehrskonzept für die Nordstadt vor, in dem die Vorschläge des „Bereichsplans Nordstadt“ weiterentwickelt wurden.

1991 wurden der Sanierungskommission, nach einem intensiven Beteiligungsprozess mit vielen Bürgerversammlungen und öffentlichen Diskussionen, fünf Varianten für ein Verkehrskonzept zur Abstimmung vorgelegt.

Eine dieser Varianten wurde 1992 als Verkehrskonzept für die Nordstadt von den politischen Gremien beschlossen. Besonderheit dieses Konzeptes war, dass eine Durchquerung der Nordstadt von Ost nach West und umgekehrt unterbunden werden sollte. Insbesondere die Straßensperrung im Bereich An der Lutherkirche zur Verhinderung des Ost-West-Verkehrs wurde in den darauf folgenden Jahren immer wieder kontrovers diskutiert. Das führte dazu, dass das Verkehrskonzept erneut auf den Prüfstand kam. In mehreren Versammlungen trugen Nordstädter Verbände und Gruppen, wie z.B. der Arbeitskreis Verkehr, die Interessengemeinschaft Nordstadt und der Verein Stadtteilplatz Lutherkirche und Umgebung, ihre Ideen und Wünsche für eine zukünftige Verkehrsführung zusammen.

1993 stellte der Anwaltsplaner Michael Tertilt diese Vorstellungen von insgesamt 10 Interessengruppen in einer eigenen Broschüre vor. Wichtige Diskussionspunkte waren die Verkehrsführung auf dem Platz An der Lutherkirche und die Teilspernung und Gestaltung des Engelbosteler Damms sowie eine stadtteilinterne Verbindung in Form einer Überfahrt an der Einmündung Heisenstraße/Rehbockstraße im Bereich der Lutherkirche. Nach wiederum intensiver Diskussion entstand ein Konzept, das 1995 in Sanierungskommission und Stadtbezirksrat als verkehrspolitische Leitlinie für die Nordstadt verabschiedet wurde. Wichtig-

stes Merkmal dieses Konzeptes war das Taschenprinzip zur Verhinderung von Durchgangsverkehr (siehe dazu Exkurs „Das Taschenprinzip“).

1996 wurde schließlich mit der Umsetzung der Projekte aus dem Verkehrskonzept begonnen:

- Errichtung der Diagonalsperre in der A sternstraße,
- Teilspernungen und Ausbau von Fußgängerzonen in den Straßen Am Kleinen Felde, In der Flage und Scheffelstraße,
- Sperrung der Hahnenstraße an der Lutherkirche sowie
- Einrichtung von Anwohnerparkzonen im Westteil der Nordstadt.

Nachdem die Kritik an der Verkehrsführung an der Lutherkirche und an anderen Straßensperrungen nicht verstummte, wurde 1999 durch den Stadtbezirksrat ein „Runder Tisch Verkehr Nordstadt“ initiiert. An diesem Runden Tisch nahmen Vertreter unterschiedlicher Interessengruppen teil. Im Ergebnis dieses Runden Tisches wurde die Sperrung an der Lutherkirche wieder aufgehoben. Das „Taschenprinzip“ blieb aber als wichtiges Grundprinzip für die Verkehrsführung in der Nordstadt erhalten und hat sich bewährt.

Die heutige Verkehrsführung in der Nordstadt mit den umgesetzten Maßnahmen des Verkehrskonzeptes zeigt die Abb. „Verkehrskonzept“.



WEIDENDAMM VOR VERLÄNGERUNG



WEIDENDAMM NACH VERLÄNGERUNG



VERKEHRSKONZEPT

„Das Taschenprinzip“

Durch die Einrichtung von sechs abgeschlossenen „Taschen“ müssen Kraftfahrzeuge den Wohnbereich auf den Straßen wieder verlassen, auf denen sie in das Viertel hinein gefahren sind. Durch Sperrungen wird weitgehend verhindert, dass Fahrzeuge innerhalb des Stadtteils von einer „Tasche“ in die nächste fahren. So wird der Durchgangsverkehr aus den Wohnstraßen der Nordstadt herausgehalten. Trotz der Sperrungen bleibt jedes Gebäude in der Nordstadt mit dem Auto erreichbar.

AM KLEINEN FELDE: STRASSENSPERRUNG



BACHSTRASSE: VOR UND NACH UMBAU

AM KLEINEN FELDE: VOR UND NACH UMBAU

Straßen

Das Sanierungsziel, durch Umbau und Neuordnung der Straßenräume die Wohn- und Arbeitsbedingungen für die Anlieger zu verbessern, konnte durch eine Vielzahl kleinerer und größerer Maßnahmen erreicht werden. Dabei gingen die Maßnahmen in den meisten Fällen über die bloße Erneuerung der Beläge weit hinaus.

Unter anderem wurden folgende Maßnahmen durchgeführt:

➔ **Straßenerneuerung, -umbau und -neubau**
 Im Sanierungszeitraum wurden 18 Straßen erneuert bzw. umgebaut. Der Umfang der Neuordnungen der Straßenräume richtete sich zum einen nach dem baulichen Zustand und zum anderen nach den aus funktionaler und gestalterischer Sicht notwendigen Maßnahmen. Im Vordergrund standen dabei, sichere Überquerungen an Kreuzungen und Einmündungen zu erreichen und die Straßenräume durch Bäume zu begrünen.

Im Zuge der Umnutzung der Bahnflächen des ehemaligen Rohgüterbahnhofs Möhringsberg wurden drei Straßen neu angelegt: die Verlängerung des Weidedamms als Entlastungsstraße für den Engelbosteler Damm und zwei neue Straßen zur Erschließung des Baugebietes Möhringsberg und des Bäte-Blocks, die Straße Am Kläperberg und die Bodestraße.

➔ **Sicherung von Übergängen und Erhöhung der Übersichtlichkeit an Kreuzungsbereichen**

An zahlreichen Kreuzungen und Einmündungen wurde durch das Hineinziehen der Fußwege in den Straßenraum („Nasen“) das Überqueren sicherer gemacht. Damit wird ein Zuparken der Ecken unterbunden und die Einsehbarkeit der Kreuzungs- und Einmündungsbereiche verbessert. Vor allem Kindern und älteren Menschen wird so das Überqueren der Fahrbahnen erleichtert.

➔ **Maßnahmen zur Begrünung**

Im Sanierungszeitraum wurden insgesamt rund 700 neue Bäume in den Straßenräumen gepflanzt.



MARSCHNERSTRASSE: „NASEN“



AM KLÄPERBERG: STRASSENNEUBAU

AM KLEINEN FELDE ECKE NELKENSTRASSE: STRASSENKREUZUNG VOR UND NACH UMBAU





IN DER FLAGE: NEUE AUFENTHALTSBEREICHE DURCH VERKEHRSBERUHINGUNG



SCHNEIDERBERG EINMÜNDUNG HALTENHOFFSTRASSE: AUFPLASTERUNG



ENGELBOSTELER DAMM: HISTORISCHE SITUATION



ENGELBOSTELER DAMM SÜD: BREITE GEHWEGE LADEN ZUM FLANIEREN EIN



ENGELBOSTELER DAMM: AKTUELLE SITUATION

—● Aufpflasterungen

Aufpflasterungen wurden im Bereich von Einmündungen von Nebenstraßen in übergeordnete Straßen verwirklicht, so z.B. im Bereich des Engelbosteler Damms und der Einmündung des Schneiderbergs in die Haltenhoffstraße, aber auch bei Kreuzungen von Fuß- und Radwegen mit Wohnstraßen, wie z.B. in der Heisenstraße.

—● Neugestaltung gesperrter Straßen

Ergänzend zu den bereits vorhandenen Straßensperrungen wurden im Sanierungsgebiet zehn Straßenabschnitte für den Kfz-Verkehr gesperrt. Das führte zu einer erheblichen Reduzierung der verkehrsbedingten Belastungen in den Wohnbereichen, da der Durchgangsverkehr ausblieb. Gleichzeitig konnten zusätzliche Aufenthaltsflächen für die Anwohnerinnen und Anwohner und insbesondere Kinder gewonnen werden.

Die einzelnen Maßnahmen im Bereich von Straßenerneuerung, -umgestaltung und -neubau zeigt der Übersichtsplan „Erneuerung und Umbau von Straßen, Plätzen und Wegen“.

Der Umbau des Engelbosteler Damms

Ausgangslage

Zu Beginn der Sanierung war der Engelbosteler Damm nicht nur die Haupterschließungsstraße für die Wohn-, Geschäfts- und Gewerbebereiche der Nordstadt, sondern gleichzeitig eine Hauptverkehrsstraße mit starkem Durchgangsverkehr. Seiner Funktion als Stadtteilzentrum, Aufenthaltsort und Marktbereich mit dichter Geschäftsnutzung und einem hohen Anteil an Wohnungen (in den meisten anliegenden Gebäuden ab



VERKEHRSBERUHINGUNG: SCHEFFELSTRASSE



TÜRKSTRASSE: EINER VON 700 NEUEN BÄUMEN IN DER NORDSTADT



URSPRÜNGLICHER STRASSENQUERSCHNITT

- Fahrbahn
- Fußgängerbereich
- Radweg



AKTUELLER STRASSENQUERSCHNITT

dem 1. Obergeschoss) konnte er aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der damit verbundenen Belastungen nur eingeschränkt gerecht werden. Die vierspurige Fahrbahn war schlecht zu überqueren. Das Parken am Fahrbahnrand war zugunsten des Durchgangsverkehrs in den Hauptverkehrszeiten eingeschränkt. In den meisten Bereichen waren die Gehwege zu schmal. Insgesamt hatte der Engelbosteler Damm ein unattraktives Erscheinungsbild.

Sanierungsziele und Rahmenbedingungen

Die Neugestaltung des Engelbosteler Damms war immer wieder Teil der Diskussionen um das Verkehrskonzept für die Nordstadt, da eine Neuordnung dieser Straße nicht unabhängig von den Maßnahmen im

restlichen Stadtteil betrachtet werden konnte. Umgestaltungen dieser Straße haben immer auch Auswirkungen auf den Rest des Stadtteils (z.B. Verkehrsverlagerungen in die Wohnbereiche) und umgekehrt haben auch Sperrungen oder andere Maßnahmen im Stadtteil und darüber hinaus Auswirkungen auf die Verkehrsströme auf dem Engelbosteler Damm, wie z.B. die Sperrung des Klagesmarktes für den Kfz-Verkehr.

Nachdem die Entscheidungen gefallen waren, die Stadtbahn im Bereich zwischen der Christuskirche und der Kopernikusstraße in einen Tunnel zu verlegen und den Durchgangsverkehr über den Weidendamm zu führen, war der Weg frei für eine grund-

legende Neugestaltung des Engelbosteler Damms. Mit der Sperrung des Klagesmarktes und der Teilspernung des Engelbosteler Damms (zwischen An der Strangriede und Haltenhoffstraße) sowie der Verlängerung des Weidendamms nach Norden mit Anschluss an die Bodestraße konnte der Durchgangsverkehr weitgehend auf den Weidendamm verlagert werden.

Ziele für die Neugestaltung des Engelbosteler Damms waren:

- Verkehrsberuhigung,
- Aufwertung des Engelbosteler Damms als Stadtteilmitte,
- Stärkung des Marktbereiches und
- Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität.



ENGELBOSTELER DAMM SÜD: GESTALTUNGSPLAN

Gestaltung des südlichen Engelbosteler Damms

1988 legte die Verwaltung ein Faltblatt mit drei Gestaltungsvarianten für den südlichen Teil der Straße vor. Nach intensiver Diskussion der Varianten in der Bevölkerung fiel 1990 dann die Entscheidung, die Variante A umzusetzen. Doch auch danach wurde noch weiter über die Gestaltung des Straßenabschnittes diskutiert, was dazu führte, dass das Konzept für den Ausbau noch mehrfach geändert wurde. So war zunächst z.B. zwischen der Gerhardt- und der Kopernikusstraße eine Fußgängerzone eingeplant, von der später wieder Abstand genommen wurde. Der Bereich erhielt allerdings durch eine Aufpflasterung und Betonsteinpflaster in der Fahrbahn einen besonderen Charakter. Der Ausbau des südlichen Teils der Straße konnte im Wesentlichen bis 1996 abgeschlossen werden. Der Bereich zwischen Gerhardt- und Kopernikusstraße wurde erst im September 1999 fertig gestellt.

Fast im gesamten Bereich des südlichen Engelbosteler Damms wurde die Fahrbahn zu einer Breite von 6,50 m rückgebaut. Die ehemals vorhandenen vier Fahrspuren wurden auf zwei reduziert. Durch die geringere Fahrbahnbreite steht jetzt viel Platz für großzügige Fußgängerbereiche, die zum Flanieren einladen, zur Verfügung. Zwischen dem Gehweg und der Fahrbahn liegt ein zwei Meter breiter Streifen, der für verschiedene Nutzungen, z.B. Parkbuchten, Ladezonen, Fahrradabstellplätze oder als Teil des Gehweges zur Verfügung steht. Insgesamt konnte beim Ausbau des südlichen Engelbosteler Damms die Zahl der ehemals vorhandenen 132 Parkplätze (zumeist Kurzzeitparkplätze) erhalten bleiben. Eine attraktive Begrünung des Engel-



ENGELBOSTELER DAMM SÜD: VOR UMBAU



ENGELBOSTELER DAMM SÜD: DIE AKTUELLE SITUATION

ENGELBOSTELER DAMM: LUFTBILD VOR UMBAU



ENGELBOSTELER DAMM: LUFTBILD NACH UMBAU



bosteler Damms wurde durch das Anpflanzen von 138 Kaiserlinden erreicht. Damit wird an die Gestaltung des Engelbosteler Damms vor dem Zweiten Weltkrieg angeknüpft. Sie tragen wesentlich zum positiven Erscheinungsbild bei und spenden Schatten an heißen und sonnigen Tagen.

Ein gesonderter Radweg wurde nicht angelegt. Auf Beschluss des Stadtbezirksrates wurde ein Tempolimit von 30 km/h angeordnet. Hintergrund der Entscheidung war der Wunsch des ADFC, durch die Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer auf dem Engelbosteler Damm den Kfz-Verkehr auf der Straße zu verlangsamen. Diese Entscheidung führt heute leider zu Problemen, da vielen Radfahrerinnen und Radfahrern das Fahren auf der engen Fahrbahn zu gefährlich ist und sie auf die Fußwege ausweichen, was immer wieder zu Konflikten mit Fußgängern führt.

Durch die Umbaumaßnahmen konnte der Kfz-Verkehr im Bereich des südlichen Engelbosteler Damms auf rund 3.400 Fahrzeuge pro Tag im Vergleich zu 24.000 Fahrzeugen pro Tag vor Beginn der Sanierung reduziert werden.

Insgesamt ist der Engelbosteler Damm besonders im südlichen Bereich zu einer attraktiven Geschäftsmeile geworden.

Gestaltung des nördlichen Engelbosteler Damms

Größter Diskussionspunkt hinsichtlich der Gestaltung des nördlichen Engelbosteler Damms war die Sperrung der Straße im Bereich zwischen An der Strangriede und der Haltenhoffstraße. Vorteil einer solchen Sperrung ist die weitgehende Entlastung des Straßenabschnittes vom Kfz-Verkehr und die Schaffung eines sicheren Ein- und Ausstiegs in Stadtbahn und Busse. Kritik an einer Sperrung wurde vor allem von den ansässigen Geschäftsleuten geäußert, die Umsatzeinbußen befürchteten. Der Beschluss zugunsten der Sperrung dieses Bereiches und zur Einrichtung einer Fußgängerzone fiel 1998. Voraussetzung für die Sperrung an der Haltestelle An der Strangriede war der Neubau der Bodestraße, über die der von Norden kommende Verkehr auf den Weidendamm geführt wird.

Der Bereich der Fußgängerzone wurde als neuer Stadtplatz „An der Strangriede“ mit einem teppichartigen Streifenmuster und

einer Baumgruppe nach Entwürfen des Nordstädter Architekturbüros Pax & Hadamczik gestaltet. Für die Stadtbahn wurde ein neuer Hochbahnsteig errichtet. Die trennende Wirkung des Hochbahnsteigs sollte durch die besondere Gestaltung des Stadtplatzes gemildert werden. Auch der für Kfz weiterhin befahrbare Bereich des nördlichen Engelbosteler Damms (Am Kläperberg bis Kopernikusstraße) wurde neu gestaltet. Die Fahrspuren wurden auf zwei reduziert, die Stellplätze neu geordnet und insgesamt 31 Kaiserlinden gepflanzt.

AN DER STRANGRIEDE: HALTESTELLE ALT



AN DER STRANGRIEDE: NEUER HOCHBAHNSTEIG





KLAGESMARKT: WEGEVERBINDUNG VON DER NORDSTADT ZUR INNENSTADT



EHEMALIGER ZUGANG ZUM BEREICH „WOLLE UND WATTE“ UND MIT NEUER WEGEVERBINDUNG



LADESTRASSE: FUSSWEGEVERBINDUNG



FÜR RADFAHRER FREI



Fuß- und Radwege

Ausgangslage

Zu Beginn der Sanierung gab es kaum alternative Wegeverbindungen zu den straßenbegleitenden Fuß- und Radwegen. Zudem wurden die vorhandenen Fuß- und Radwege häufig durch parkende Fahrzeuge verstellt. Das Verkehrskonzept von 1989 forderte ein geschlossenes Radwegenetz und attraktive Fußwegeverbindungen.

Fußgängerverkehr

Sanierungsziel: Für Fußgänger sollte ein möglichst flächendeckendes Netz aus verkehrsfreien „Grünen Querwegen für Jung und Alt“ durch die Nordstadt und darüber hinaus zur Anbindung an benachbarte Stadtteile geschaffen werden. Diese Wege sollten der Erschließung der Blockinnenbereiche und der Verbindung von Grünflächen und Spielplätzen untereinander dienen. Kinder können so sicher von einer Spielfläche zur anderen gelangen (vgl. Abb. „Grün und Spiel in der Nordstadt“). Entsprechende stadtteilinterne Wegeverbindungen wurden im Zuge von Blockneuordnungen angelegt, z.B. der Edwin-Oppler-Weg über „Wolle und Watte“ oder der Klaus-Müller-Kilian-Weg über das Sprengelgelände. Auch bei Neubauvorhaben wurden sichere und autofreie Fußwegeverbindungen von Anfang an eingeplant und realisiert, so der Bäteweg und die Alte Ladestraße. Welche Wege im Rahmen der Sanierung neu angelegt wurden, zeigt der Übersichtsplan „Erneuerung und Umbau von Straßen, Plätzen und Wegen“.

Im Rahmen der Sanierung wurden aber auch bestehende Gehwege verbessert. So erhielt z.B. der Engelbosteler Damm im

BEGRÜNUNG IN DER REHBOCKSTRASSE



DIE NEUEN ABSTELLMÖGLICHKEITEN FÜR FAHRRÄDER WERDEN GUT ANGENOMMEN

Zuge des Umbaus einen sehr breiten Fußweg und Fußgängerinseln als Querungshilfen. In den Wohnstraßen konnten durch die Neuordnung des ruhenden Verkehrs im Zuge der Straßenerneuerungen bzw. -umbauten Flächen für die Fußgänger zurück gewonnen werden.

Radverkehr

Der Radverkehr verdient besondere Aufmerksamkeit in der Nordstadt, da in diesem Stadtteil wegen der Universität der Radverkehrsanteil besonders hoch ist.

Sanierungsziel war die Schaffung eines geschlossenen Netzes aus

- Radwegen an stärker belasteten Straßen,
- aus verkehrsarmen Straßen ohne separate Radwege und
- aus unabhängig geführten Radwegen (Fahrradstraßen),

das sicher, bequem und schnell zu befahren sein sollte. Daneben sollten Fahrradbügel in ausreichender Anzahl im öffentlichen Raum aufgestellt werden.

Radfahrerinnen und Radfahrer in der Nordstadt profitieren insbesondere von den für den Kfz-Verkehr gesperrten Bereichen, in denen das Fahrradfahren weiterhin zulässig ist. Zufahrten wurden zugunsten von Radfahrern abgesenkt, so dass sie problemlos überfahren werden können. In Einbahnstraßen ist das Radfahren auch gegen die Richtung der Einbahnstraßen erlaubt. Durch diese Maßnahmen ist die Durchlässigkeit des Stadtteils für Radfahrerinnen und Radfahrer nach wie vor gegeben und das Fahren ist durch die Beruhigung des Kfz-Verkehrs in vielen Bereichen deutlich sicherer geworden.

Im Zuge der Sanierung wurden hunderte Fahrradbügel im Stadtteil aufgestellt. Durch die Fahrradabstellplätze konnte in vielen Bereichen, vor allem an Straßenecken, gleichzeitig illegales Parken verhindert werden; in erster Linie sollen sie aber das sichere und geordnete Abstellen der Fahrräder in der Nähe der Wohnungen, Arbeitsplätze oder Einkaufsbereiche ermöglichen.





BLOCKBEREICH ZWISCHEN AN DER STRANGRIEDE,
HALTENHOFFSTRASSE UND SCHNEIDERBERG
VOR NEUORDNUNG UND

NACH NEUGESTALTUNG

Die Wegeverbindung zwischen An der Strangriede und Haltenhoffstraße

Die Herstellung einer Nord-Süd-Verbindung durch den Baublock zwischen der Haltenhoffstraße, An der Strangriede und dem Schneiderberg steht in engem Zusammenhang mit der Neuordnung dieses Bereiches. Der Block war durch eine dichte Bebauung mit Hinterhäusern gekennzeichnet, die sich zum Teil in sehr schlechtem baulichen Zustand befanden. Im nördlichen Bereich des Blockes an der Haltenhoffstraße befindet sich ein Spielplatz, der in schlechtem Zustand war. Durch seine eingeschränkte Erreichbarkeit aus den angrenzenden Wohngebieten war der Spielplatz untergenutzt. In direkter Nachbarschaft zum Spielplatz befindet sich die Ruine eines Luftschutzbunkers.

Seit dem Jahr 1998 gab es Überlegungen und Planungen, wie eine Wegeverbindung zwischen An der Strangriede und der Haltenhoffstraße durch diesen Blockbereich realisiert werden könnte. Dabei sollten die folgenden Sanierungsziele verwirklicht werden:

- Schaffung einer neuen Wegeverbindung für Fußgänger und Radfahrer durch den Baublock,
- Neugestaltung des Spielplatzes,
- Behebung städtebaulicher Missstände und Wohnumfeldverbesserung sowie
- Aufwertung des Bunkers und des umliegenden Bereiches.

Diese Ziele wurden in ein Blockkonzept eingearbeitet, dass neben dem Bau der Wegeverbindung den Abbruch von Hinterhäusern und Nebenanlagen auf den Grundstücken An der Strangriede 12 und 13, die Modernisierung und den Umbau des Bunkergebäudes und die Neugestaltung des Spielplatzes

an der Haltenhoffstraße beinhaltete. Der Abbruch der Hintergebäude war einerseits Voraussetzung für die Realisierung der Blockdurchquerung diente aber gleichzeitig auch der Verbesserung der Wohnbedingungen in den angrenzenden Gebäuden durch eine bessere Belichtung und eine ansprechende Gestaltung der durch die Abbrüche entstehenden Freiflächen mit einem hohen Grünanteil.

Im Zusammenhang mit der Umsetzung des Konzeptes waren schwierige und langwierige Abstimmungen mit allen Projektbeteiligten notwendig. Für die von den Sanierungsmaßnahmen betroffenen Mieterinnen und Mieter wurden im Zuge der Sozialplanung neue Wohnungen gefunden. Die Hinterhäuser An der Strangriede 12 und 13

wurden 2005/06 abgebrochen. Der südliche Teil der Wegeverbindung zwischen An der Strangriede und der Haltenhoffstraße wurde 2005 bis zum südlichen Eingang des Spielplatzes fertig gestellt. Gleichzeitig wurden die privaten Freiflächen von den Eigentümern der Grundstücke An der Strangriede 12 und 13 neu gestaltet.

Durch den neuen Weg ist der 2005 neu gestaltete Spielplatz jetzt auch von Süden her erschlossen und konnte an das Wegenetz zwischen den Spielplätzen und Grünflächen in der Nordstadt angeschlossen werden.

Der Ausbau des nördlichen Teils des Weges und des Parkplatzes soll im Anschluss an den Umbau des Bunkergebäudes erfolgen.



SPIELPLATZ HALTENHOFFSTRASSE

AN DER STRANGRIEDE 12 UND 13: HINTERHÄUSER UND GARAGENHOF



FREIFLÄCHEN AUF DEN GRUNDSTÜCKEN, MODERNISIERTE HÄUSER, NEU ANGELEGTER WEG AN DER STRANGRIEDE - HALTENHOFFSTRASSE





PLATZ AN DER CHRISTUSKIRCHE



PLATZ AN DER LUTHERKIRCHE: HISTORISCHES BILD



PLATZ AN DER LUTHERKIRCHE: VOR UMBAU



PLATZ AN DER CHRISTUSKIRCHE: LUFTBILDER 1984 UND 2006

Der Platz An der Christuskirche

Mit dem Bau der U-Bahn ergab sich die Chance, die durch Straßen zerteilten Flächen um die Christuskirche zu einem großzügigen Stadtteilplatz zusammenzuführen. Die Stadt schrieb dazu 1989/90 einen städtebaulichen Wettbewerb aus. Preisträger war der Entwurf des Büros Schleich Kellner Wunderlich. Eine ringförmige niedrige Bebauung sollte dem Kirchplatz eine angemessene Charakteristik und Intimität verleihen. Da der Vorschlag keine Zustimmung bei der Kirche fand, wurde 1997 ein weiterer Wettbewerb durchgeführt, der allein auf die Freiraumgestaltung ausgerichtet war. Auch diesen Wettbewerb gewann das gleiche Büro.

Der Platz wurde im Jahre 2000 umgebaut. Baumbeete umschließen den nun großzügigen Platz ringförmig und binden die Christuskirche ein. Die Pflasterung der Platzfläche mit Schwedengranit ist auf das Klinkermaterial der Kirche abgestimmt. Das leichte, transparente Eingangsbauwerk der U-Bahnstation fügt sich unaufdringlich in die Platzgestaltung ein. Der neu entstandene Stadtplatz wird mit der neuen Gestaltung seiner Funktion als Gelenk und verbindendes Element zwischen dem Stadtteil Nordstadt und der Innenstadt gerecht, die ihm durch seine Lage an der Einmündung des Engelbosteler Damms in die Arndtstraße zukommt.

Der Platz an der Lutherkirche

Vor Beginn der Sanierung befand sich die Lutherkirche auf einem Baugrundstück in der Mitte eines stark befahrenen Straßendreiecks von nur andeutungsweise platzartiger Qualität. Trampelpfade führten über den Kirchenvorplatz. Der Zustand der Freiflächen war unbefriedigend, gekennzeichnet durch dichten verwilderten Bewuchs und Hundekot auf den offenen Flächen. Insgesamt wurde die Gestaltung dieses Bereiches der besonderen Bedeutung des Platzes als Mittelpunkt der Nordstadt nicht gerecht.

Die Umgestaltung des Platzes, der das „Herz der Nordstadt“ genannt wird, war bereits Ziel des Bereichsplans von 1980. Dabei standen die Verkehrsberuhigung und die Vergrößerung der autofreien Fläche im Zusammenhang mit den angrenzenden Straßenräumen im Vordergrund.

Voraussetzung für die Umgestaltung war die Auflösung der Insellage der Kirche inmitten von stark befahrenen Straßen durch die Änderung der Verkehrsführung. Gerade die für diesen Bereich geplanten Maßnahmen entfachten die Diskussionen um das Verkehrskonzept immer wieder neu.

1986 wurde im Auftrag der Stadt ein Freiraum- und Verkehrskonzept für den Bereich Lutherkirche vom Büro Grünplan und der Planungsgemeinschaft Verkehr erarbeitet.

Darauf aufbauend wurden im Verkehrskonzept von 1989 erste Vorschläge für eine zukünftige Verkehrsführung im Bereich der Lutherkirche vorgestellt.

Im April 1991 fand auf Initiative des SPD-Ortsvereins Nordstadt und der Lutherkirchengemeinde eine Versammlung von verschiedenen Interessensgruppen rund um den Lutherkirchenplatz (Anwohner, Geschäftsinhaber,

Plätze

Sowohl der Platz an der Christuskirche als auch der Platz an der Lutherkirche sind wesentliche Orientierungspunkte und identitätsstiftende Orte in der Nordstadt. Diese Funktion zu stärken, war Sanierungsziel in diesem Bereich. Zusätzlich entstanden – im Rahmen der Verkehrsberuhigungsmaßnahmen – drei platzartig aufgeweitete Straßenräume: In der Flage, der Kniestraße und an der Haltestelle An der Strangriede.

Die Entwürfe für die Neugestaltungen wurden intensiv mit der Bevölkerung und den Interessensvertretern verschiedener Nordstädter Vereine und Gruppierungen diskutiert. Zum Teil konnten die Pläne erst nach sehr langwierigen Abstimmungsverfahren in den politischen Gremien realisiert werden.



PLATZ AN DER LUTHERKIRCHE: VOR UMBAU



PLATZ AN DER LUTHERKIRCHE: NACH UMBAU



AN DER LUTHERKIRCHE: PLATZGESTALTUNG NACH UMBAU

Kirche) mit Beteiligung der Verwaltung statt. Ziel dieser Veranstaltung war die Sammlung von Wünschen und Anregungen der einzelnen Interessensgruppen hinsichtlich der Gestaltung des Platzes und der Verkehrsführung.

Im August desselben Jahres legte der Anwaltsplaner für die Nordstadt, Michael Tertilt, einen Entwurf für die Gestaltung des Platzes vor, in dem viele der Wünsche der Interessensgruppen berücksichtigt wurden. Dieser Entwurf sah die Gestaltung eines ebenerdigen gepflasterten Platzes vor. Vor dem Eingangsbereich der Lutherkirche sollte durch die Sperrung für den Kfz-Verkehr ein kleiner Platz entstehen.

Diese Planung wurde neben Gestaltungsvorschlägen der Verwaltung und anderer Interessensgruppen (Lutherkirchengemeinde, Elterninitiative Nordstadt und Verein Stadtteilplatz Lutherkirche und Umgebung etc.) in der Broschüre „Verkehrskonzepte für die Nordstadt“ von 1993 vorgestellt.

Darauf aufbauend erarbeitete die Verwaltung vier weitere Gestaltungsvorschläge, in die die Straßensperrungen an der Süd- und die Westseite des Platzes aufgenommen wurden. Ende 1995 wurden sie in der

Sanierungskommission Nordstadt sowie im Stadtbezirksrat Nord präsentiert. Außerdem wurden sie im Januar 1996 in der Sanierungszeitung veröffentlicht.

Nach intensiven Diskussionen zu den Themen Erschließung, Erreichbarkeit der Läden, Stellplätze und Ruhebereiche mit den Nordstädter Bürgerinnen und Bürgern, vor allem mit dem Verein „Stadtteilplatz Lutherkirche und Umgebung e.V.“ und der Lutherkirchengemeinde wurden aus den vier Varianten zwei Gestaltungsvorschläge herausgearbeitet, die im Juni 1996 den Bürgerinnen und Bürgern präsentiert wurden.

Im August 1996 wurde einer dieser beiden Vorschläge von den Gremien beschlossen.

Anlieger äußerten weiterhin Bedenken insbesondere bezüglich des Verlusts von Parkplätzen. Außerdem wurde der Erhalt der Bäume um die Lutherkirche gefordert. Diesen Wünschen wurde in der folgenden Detailplanung weitgehend Rechnung getragen, mit der im Dezember 1996 das Büro Dittert & Reumschüssel begann.

Anfang 1998 gestattete die Lutherkirchengemeinde den Platz um die Kirche entspre-



PLATZ AN DER LUTHERKIRCHE: BELIEBTER NORDSTÄDTER TREFFPUNKT

chend der Planung auszubauen und dafür auch das Kirchgrundstück in Anspruch zu nehmen.

Zwölf Jahre nach Beginn der Diskussionen über die Neugestaltung erfolgte 1998 endlich der Umbau des Platzes.

Der Platz bekam eine großzügige Gestaltung. Die Straßen im Süden und Westen wurden zu Fußgängerbereichen umgebaut. Durch einen Belagwechsel sind die historischen Straßenverläufe nach wie vor erkennbar. Der Platz selbst wurde in Granitgroßpflaster ausgelegt. Der Höhenunterschied zwischen dem Kirchensockel und dem umliegenden Straßenraum wurde stufenlos ausgeglichen. Alle erhaltenswerten Bäume blieben stehen, zusätzlich wurden fünf neue Bäume gepflanzt. Die alte, in der südöstlichen Ecke des Platzes vorhandene Pferdetränke wurde als Brunnen reaktiviert. Im Süden der Kirche wurden Sandsteinblöcke als Sitzgelegenheit aufgestellt.

Der neu gestaltete Platz An der Lutherkirche wurde im August 1998 mit einem Fest eingeweiht.

Trotz der langen Planungs- und Diskussionszeiträume verstummte die Kritik am

Taschenprinzip nicht. Aus diesem Grund richtete die Verwaltung einen Runden Tisch mit einer professionellen Moderatorin ein. Ihr gelang es, einen Konsens herzustellen, der auch umgehend umgesetzt wurde: die Straßensperrung im nördlichen Bereich der Kirche wurde 1999 wieder aufgehoben. Dadurch wurde die Durchfahrt in Richtung der Schaufelder Straße und der Rehbockstraße wieder möglich.



LUTHERKIRCHE



KNIESTRASSE: SENKRECHTPARKEN



IN DER FLAGE: NEU GEORDNETE STELLPLÄTZE



STADTEILPARKHAUS BODESTRASSE

Ruhender Verkehr

Die Baustruktur der Nordstadt ist zum großen Teil gründerzeitlich geprägt. Typisch dafür sind dicht bebaute Grundstücke und enge Straßenräume, in denen nur ein kleiner Teil des Stellplatzbedarfes der Anwohnerinnen und Anwohner gedeckt werden kann. Die Nähe der Universität und die vielen privaten und öffentlichen Einrichtungen im Stadtteil verstärken den ohnehin hohen Parkdruck in den Wohnstraßen. Insbesondere westlich des Engelbosteler Damms führte der akute Mangel an Stellplatzflächen zum rücksichtslosen Beparken von Straßen und Plätzen.

Um die Probleme zu mildern, wurden bereits im Bereichsplan von 1980 die folgenden Maßnahmen vorgeschlagen:

- Bau der erforderlichen Einstellplätze für die Universität auf eigenem Gelände durch das Land Niedersachsen (ca. 2.000 Einstellplätze),
- Neuordnung des Parkens in den Straßen im Zusammenhang mit Verkehrslenkung und dem Umbau von Wohnstraßen,
- Bau kleinerer Stadtteilgaragen in den Wohnquartieren (ca. 700 Stellplätze).

Standortvorschläge für Stadtteilgaragen wurden aus dem Bereichsplan in die Vorbereitenden Untersuchungen als Sanierungsziel übernommen. Die Sicherung entsprechender Flächen sollte durch Bauleitplanung erfolgen.

Der Bau von offenen Stellplatzanlagen in den Blockinnenbereichen wurde aufgrund der Konkurrenz zu anderen Nutzungen (u.a. wohnungsnahen Spielmöglichkeiten) kritisch gesehen. Für einige Blockinnenbereiche wurden daraufhin Konzepte für Tiefgaragen

entwickelt, auf deren Dächern Spiel- und Aufenthaltsangebote hergestellt werden sollten. Unter anderem wurde die Einrichtung eines Stadteilkonzepts unter dem Schulhof der Lutherkirche erwogen. Die Umsetzung dieser Konzepte scheiterte allerdings an den zu hohen Baukosten, durch die ein unvermeidbar hoher Anteil der Städtebauförderungsmittel gebunden worden wäre.

Im Rahmen der Sanierung wurden letztlich folgende Maßnahmen zur Entschärfung des Parkraumproblems in der Nordstadt durchgeführt:

- Ein Stadteilkonzept mit 340 Einstellplätzen wurde an der Bodestraße errichtet. Ein weiteres Stadteilkonzept mit ca. 380 Stellplätzen wird Ende 2007 an der Kopernikusstraße in Betrieb gehen. Auch wenn die Auslastung der Stadteilkonzepte noch verhalten ist, stellen sie doch ein Potenzial für die künftige Entwicklung des ruhenden Verkehrs dar.
- Im Zusammenhang mit Neubauvorhaben wurden Stellplatzanlagen und/oder Tiefgaragen errichtet, so bei den Bauvorhaben der GBH in der Kniestraße/Edwin-Oppler-Weg und im Schneiderberg 31 sowie beim Neubauprojekt Heisehof. Dadurch führte der Wohnungsneubau zu keiner Erhöhung des Stellplatzdefizits. Für die großen Neubauvorhaben am Möhringsberg und im Bereich des Bäte-Blocks erfolgte der Nachweis der notwendigen Stellplätze in den jeweiligen Stadteilkonzepten Bodestraße und Kopernikusstraße.
- Im Bereich des Engelbosteler Damms und An der Lutherkirche wurden Kurzzeitparkplätze eingerichtet, die den Kunden der in diesen Bereichen ansässigen Geschäfte das Parken in der Nähe der Läden ermöglichen. In den Abend- und Nachtstunden stehen diese Stellplätze den Anwohnern zum Parken zur Verfügung.

Durch die genannten Maßnahmen konnte das Parkproblem in der Nordstadt lediglich gemildert werden. Eine vollständige Lösung des Problems ist aufgrund der räumlichen Struktur des Stadtteils nicht zu erwarten.

Stadteilkonzepte Bodestraße und Kopernikusstraße

Die beiden Stadteilkonzepte wurden im Zuge des Wohnungsneubaus auf den ehemaligen Bahnflächen des Rohgüterbahnhofs Möhringsberg errichtet.

Der Neubau der ca. 350 neuen Wohnungen sollte nicht zu einer Verschärfung des Stellplatzproblems im Stadtteil führen. Um aber die Freiflächen im direkten Umfeld der neu errichteten Wohnungen (Bäte-Block und Möhringsberg) als Grün- und Spielflächen für die Bewohnerinnen und Bewohner maximal nutzen zu können und die Versiegelung des Bodens so gering wie möglich zu halten, wurde der notwendige Stellplatznachweis in den Stadteilkonzepten konzentriert. Die Finanzierung erfolgte zum großen Teil aus Mitteln der Wohnungsbauförderung und teilweise aus Städtebauförderungsmitteln. Die insgesamt ca. 700 Stellplätze in diesen Parkhäusern stehen aber nicht nur den Bewohnern der umliegenden Neubauten zur Verfügung, auch Interessenten aus dem Stadtteil haben die Möglichkeit hier einen Stellplatz zu mieten.

Exkurs: Anwohnerparken

Um den Anwohnern im Bereich zwischen Lutherkirche und Christuskirche sowie im Moore und Engelbosteler Damm, also dem Bereich, der am stärksten von der Stellplatzproblematik betroffen war, das wohnungsnah Parken zu erleichtern, richtete die Stadt 1997 in diesem Bereich eine Anwohnerparkzone zunächst für 1 Jahr auf Probe ein. Anwohner konnten einen Parkausweis bei der Stadt erwerben, der zum Parken in besonders gekennzeichneten Bereichen berechtigte. Ein Anspruch auf einen Stellplatz bestand allerdings nicht. Problematisch war, dass es deutlich mehr Parkberechtigte gab, als Stellplätze im Gebiet vorhanden waren. Gleichzeitig kam es immer wieder zu Beschwerden, dass ausgewiesene Anwohnerstellplätze fremd genutzt und nicht ausreichend kontrolliert wurden. Problematisch war auch, dass in diesen Bereichen keine Besucher oder Beschäftigte ansässiger Betriebe parken durften. Dieser Personenkreis musste meist erhebliche Umwege in Kauf nehmen, um einen Stellplatz zu finden. Diese Punkte führten zu massiver Kritik aus der Bevölkerung. In einer Umfrage im Jahr 1998 sprachen sich deshalb 75% der betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner gegen das Anwohnerparken aus. Mitte 1999 wurde das Experiment der Anwohnerparkzone aufgehoben.

IM MOORE: UNGEORDNETES PARKEN



Grünflächen und Spielplätze



SKATERANLAGE AUF DEM SPRENGELGELÄNDE



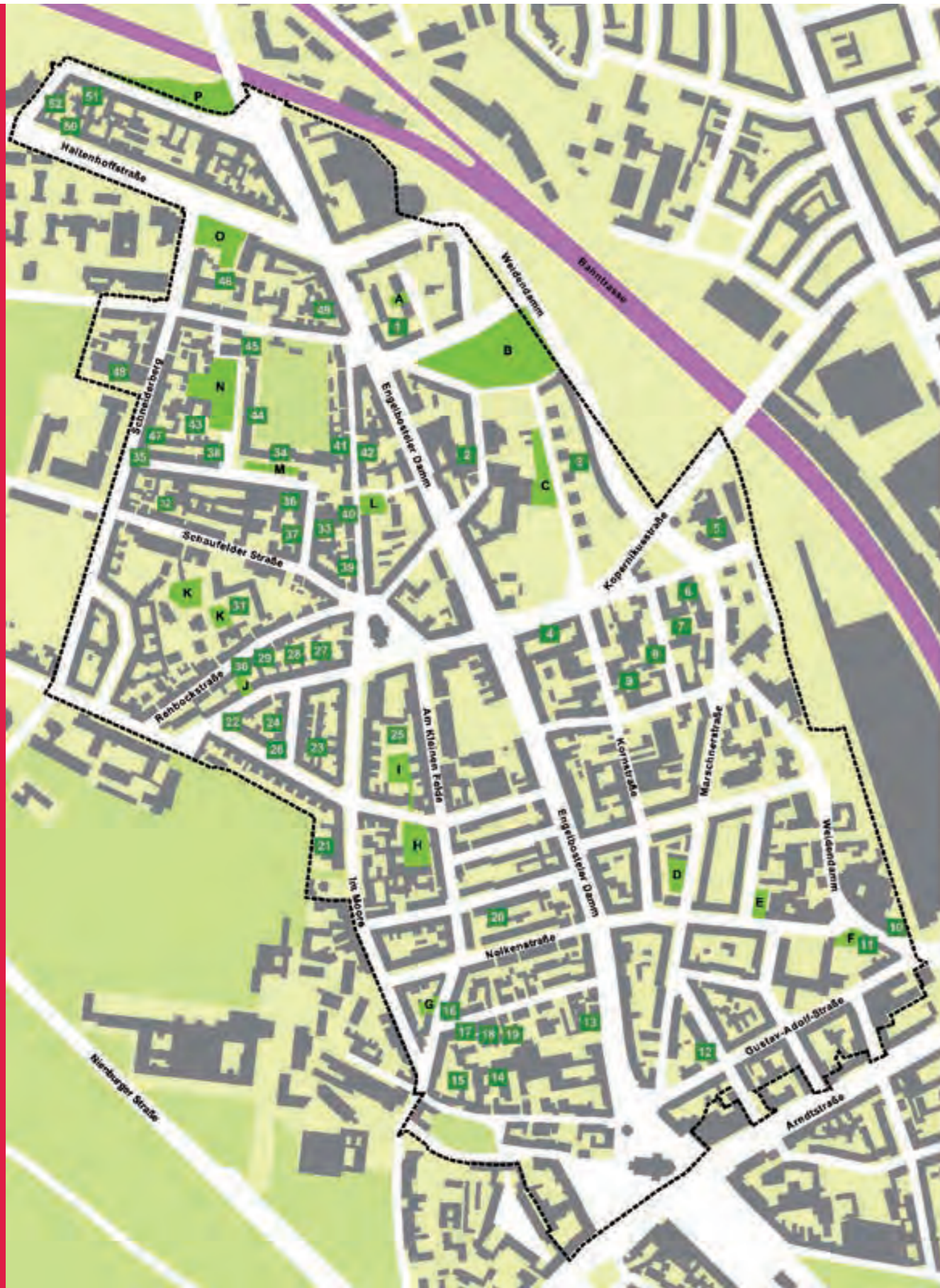
HORNEMANNWEG 5-9: NEU GESTALTETER FREIBEREICH IM RAHMEN EINER MODERNISIERUNGSMASSNAHME

Sanierungsziel war es, das erhebliche Defizit an Grün- und Spielflächen in der Nordstadt zu verringern. Durch zahlreiche Maßnahmen, die auf öffentlichen und privaten Flächen im Rahmen der Sanierung durchgeführt wurden, hat sich die Versorgung der Bewohnerinnen und Bewohner mit Grünflächen und Spielplätzen heute in vielen Bereichen deutlich verbessert. Vor dem Hintergrund, dass die Nordstadt ein innenstadtnaher und sehr dicht bebauter Stadtteil ist, konnten diese Verbesserungen nur durch erhebliche Umstrukturierungen und Neuordnungen erreicht werden. Die in

diesem Zusammenhang durchgeführten Maßnahmen reichen vom Ankauf und der Umnutzung von Brachflächen, auf denen Grünflächen und Spielplätze angelegt wurden, der Neuordnung von ganzen Baublöcken, bis hin zur Durchführung von Neuordnungs- und Begrünungsmaßnahmen auf einzelnen Privatgrundstücken.



STADTTEILPARK MÖHRINGSBERG



Neu- und Umbau von Grünflächen und Spielplätzen

Öffentliche Grünflächen und Spielplätze

- A** Bätoweg
Neubau 1995
- B** Stadtpark Mönchsberg
Neubau 1988/90
- C** Grünfläche an der Alten Ladestraße
Neubau 1988/90
- D** Spielplatz Marschenerstraße
Neugestaltung 1980
- E** Spielplatz Windhorststraße / Scheffelstraße
Neubau 1992
- F** Bolzplatz Scheffelstraße
Neubau 1999
- G** Spielplatz am Kleinen Felde
Neubau 1995
- H** Spielplatz Asternstraße
Neugestaltung 1995 / 2001
- I** Spielplatz Asternstraße 18
Neubau 1993
- J** Spielplatz Hahnenstraße 18
Erneuerung 1999/08
- K** Spielplatz Klaus-Müller-Kilian Weg (Sprenzel)
Neubau 2003
- L** Spielplatz Heisenstraße / Horst-Filzer-Weg
Neubau nach Verleinerung 2009
- M** Grünanlage Kriestraße
Neubau 1995
- N** Grünfläche und Spielplatz Edwin-Oppler-Weg
Neubau 2004/01
- O** Spielplatz Haltenhoffstraße
Neugestaltung 1994
- P** Spielplatz auf dem Loh
Neubau 1994

Geförderte Maßnahmen auf privaten Grundstücken

- 1** Grünflächen Bäte-Block
Neubau 1995/05
- 2** Vordere Schönwirth 9
Neugestaltung 1998
- 3** Bebauung Mönchsberg, private Freiflächen
Neugestaltung im Zuge der Neubebauung der Häuser
- 4** Kopernikusstraße 4
Abbruch und Neubau, Freiflächenneugestaltung 1999
- 5** Weidendamm 44
Abbruch von Nebengebäude, Freiflächenneugestaltung 1999
- 6** Sandstraße 16
Erneuerung, Freiflächenneugestaltung 1994
- 7** Bachstraße 4, 5
Abbruch von Nebengebäude 1992 / 1998
- 8** Bachstraße 12
Wohnungsbau, Innenhof 1998
- 9** Kornstraße 26, 30
Freiflächenneugestaltung 1999
- 10** Weidendamm 2A, 2B
Abbruch der Gebäude, Erneuerung 1995
- 11** Weidendamm 5
Abbruch Nebengebäude, Freiflächenneugestaltung 1994
- 12** Türkstraße 14
Freiflächenneugestaltung 1994
- 13** Engelbosteiler Damm 11
Freiflächenneubau 1995
- 14** Oberstraße 11
Neugestaltung 1999
- 15** Oberstraße 14
Abbruch Nebengebäude, Aufbau Grün 1997
- 16** Warstraße 10
Neugestaltung 2002
- 17** Warstraße 12 A
Freiflächenneugestaltung 1997
- 18** Warstraße 13
Neubau und Freiflächenneugestaltung 1999/04
- 19** Warstraße 15 A
Neugestaltung 1994
- 20** Lilienstraße 13, 15
Abbruch Nebengebäude, Freiflächenneugestaltung 2001
- 21** im Moore 27
Freiflächenneugestaltung 2004
- 22** Asternstraße 42
Freiflächenneugestaltung 1999
- 23** Fliederstraße 1
Abbruch Nebengebäude, Freiflächenneugestaltung 1999
- 24** Fliederstraße 6
Neugestaltung 2002
- 25** Asternstraße 18
Abbruch Gebäude, Freiflächenneugestaltung 1999
- 26** Asternstraße 34
Abbruch Nebengebäude, Freiflächenneugestaltung 2001
- 27** Hahnenstraße 2, 4
Abbruch von Nebengebäude, Freiflächenneugestaltung 2003/04
- 28** Hahnenstraße 6, 8
Abbruch Nebengebäude, Freiflächenneugestaltung 1999
- 29** Renbockstraße 23
Freiflächenneugestaltung 1999
- 30** Renbockstraße 17, 19
Freiflächenneugestaltung 2001
- 31** Private Grünflächen auf dem ehemaligen Sprengplatz
Abbruch Gebäude, Freiflächenneugestaltung 1994/98
- 32** Schaufelder Straße 19, 20
Abbruch von Nebengebäude, Freiflächenneugestaltung 2004
- 33** Kriestraße 5
Abbruch von Nebengebäude, Freiflächenneugestaltung 1999
- 34** Kriestraße 12, 13, 14, 15, 16
Abbruch und Neubau, Freiflächenneugestaltung 1999/05
- 35** Kriestraße 24 A
Erneuerung im Hofgelände
- 36** Kriestraße 36
Freiflächenneugestaltung 1999
- 37** Kriestraße 40
Abbruch Nebengebäude, Freiflächenneugestaltung 1994
- 38** Edwin-Oppler-Weg 1, 3
Abbruch und Neubau, Freiflächenneugestaltung 2004/05
- 39** Heisenstraße 32, 32 A
Abbruch von Gebäude, Freiflächenneugestaltung 2004/05
- 40** Heisenstraße 29
Neugestaltung, Freiflächenneugestaltung 1999
- 41** Heisenstraße 23, 24
Freiflächenneugestaltung 1999
- 42** Heisenstraße 10
Abbruch von Nebengebäude, Freiflächenneugestaltung 1997
- 43** Woll und Walle
Freiflächenneugestaltung 1999/00
- 44** An der Strangriede 55
Freiflächenneugestaltung 1999
- 45** An der Strangriede 53, 54
Abbruch von Nebengebäude, Freiflächenneugestaltung 2000
- 46** An der Strangriede 12, 13
Abbruch von Nebengebäude, Freiflächenneugestaltung 2004/05
- 47** Schneiderberg 17
Abbruch Garage, Freiflächenneugestaltung 2007
- 48** Schneiderberg 30 - 31 C
Freiflächenneugestaltung 1999
- 49** Engelbosteiler Damm 97
Abbruch von Nebengebäude, Freiflächenneugestaltung 1998
- 50** Haltenhoffstraße 38
Abbruch Nebengebäude, Freiflächenneugestaltung 1994
- 51** Auf dem Loh 24
Freiflächenneugestaltung 1999/00
- 52** Auf dem Loh 32
Abbruch Nebengebäude, Freiflächenneugestaltung 1999



SPIELPLÄTZE VOR DER SANIERUNG



SPIELPLATZ AUF DEM LOH



MODERNISIERTER PRIVATER INNENHOF



KLEINKINDERSPIELPLATZ AUF PRIVATGRUNDSTÜCK

Ausgangslage

Die Nordstadt, insbesondere der westliche Bereich des Stadtteils, profitiert von ihrer räumlichen Nähe zu den auch über diesen Stadtteil hinaus bedeutsamen Grünanlagen Welfengarten, Prinzengarten und den Grünanlagen um die Universität.

Trotz dieser Lage war der Stadtteil mit wohnungsnahen Grün-, Frei- und Spielflächen deutlich unterversorgt. Es gab nicht nur zu wenige öffentliche Grünflächen und Spielplätze, sondern auch wenig Grün in den Straßen und in den Innenhöfen. In den dicht bebauten Blockinnenbereichen befanden sich häufig Hinterhäuser, aber auch Gewerbebetriebe und Garagen bzw. Stellplätze. In vielen Bereichen gab es keinerlei private Grünflächen und in der Regel keine Kleinkinderspielplätze. Die Anbindung des Stadtteils an die großen Grünbereiche im Westen war schlecht.

Zu Beginn der Sanierung gab es nur fünf Spielplätze im Gebiet zuzüglich zweier Spielplätze, die in der Wilhelm-Busch-Straße und im Welfengarten lagen. Im Bereich östlich des Engelbosteler Damms gab es nur einen einzigen Spielplatz in der Marschnerstraße. Von hier aus mussten die Bewohnerinnen und Bewohner zusätzlich noch längere Wege zum nächsten größeren zusammenhängenden Grünbereich (Welfengarten) in Kauf nehmen.

Konzepte und Maßnahmen

Das Problem der schlechten Versorgung mit wohnungsnahen Grün- und Spielflächen wurde bereits im Bereichsplan von 1980 festgestellt. Es wurden folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Freiflächensituation im Stadtteil vorgeschlagen:

- Grunderwerb durch die Stadt für zusätzliche Grün- und Freiflächen,
- Verkehrsberuhigung und Umbau von Wohnstraßen,
- Umgestaltung von Innenhöfen,
- Erhaltung und Entwicklung des Welfengartens und
- Anlegen neuer Spielplätze und kleinerer Spielbereiche.

Für die Sanierung der Nordstadt war die Verbesserung der Freiflächensituation für die Bewohnerinnen und Bewohner im Stadtteil ein elementares Ziel. Durch den Abriss von Gebäuden in den Blockinnenbereichen sollten unter anderem neue Flächen für Spielplätze gewonnen werden.

Das Sanierungsziel „Verbesserung der wohnungsnahen Freiflächenversorgung“ wurde bei der Erstellung von Blockkonzepten für ausgewählte Bereiche der Nordstadt berücksichtigt, die beispielhaft für andere Blöcke Verbesserungsmöglichkeiten für die Freiraumversorgung in den Blockinnenbereichen aufzeigen sollten.

Blockkonzepte mit diesem Sanierungsziel wurden unter anderem für folgende Bereiche entwickelt:

- vier Blöcke zwischen Hahnenstraße, A Sternstraße und Engelbosteler Damm,
- den Bereich zwischen der Haltenhoffstraße, Auf dem Loh und Engelbosteler Damm,
- den Block zwischen Haltenhoffstraße, An der Strangriede, Engelbosteler Damm und Schneiderberg (Bunker-Block),
- den Bereich zwischen Oberstraße, Engelbosteler Damm, Warstraße und Am Kleinen Felde,
- den Block zwischen Im Moore, Am Kleinen Felde, A Sternstraße und Lilienstraße,
- den Bereich zwischen Schneiderberg, Heisenstraße, An der Strangriede und Kniestraße (Wolle und Watte),
- die Neuordnung des Bereichs zwischen der Schaufelder Straße, Schneiderberg, Rehbockstraße und Glünderstraße (Spengel-Block) und für
- die Neuordnung bzw. Neubebauung zwischen der Bodestraße, dem Engelbosteler Damm, der Hinteren Schöneworth und Am Kläperberg (Bäte-Block).

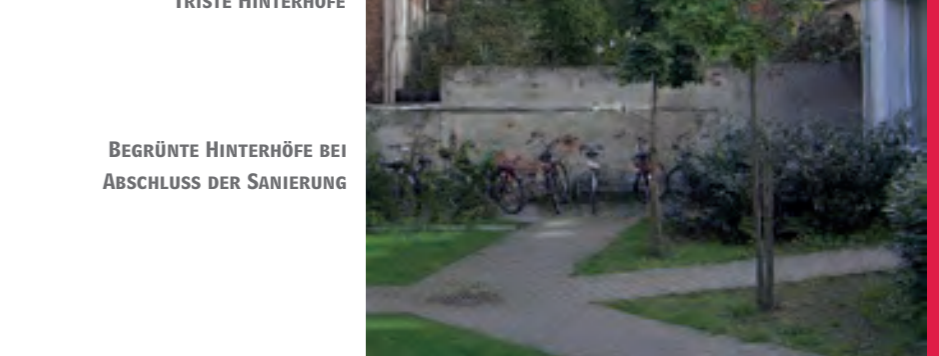
Weitere Konzepte wurden für die Umnutzung und Neubebauung des Möhringsbergs erstellt.

In diesen Konzepten, die teilweise bereits in den ersten Jahren der Sanierung erarbeitet wurden, wurden konkrete, grundstücksbezogene Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung der wohnungsnahen Freiflächenversorgung gemacht.

Die Blockkonzepte dienten als Grundlage für die intensive Beteiligung der Bewohnerinnen und Bewohner und Eigentümerinnen und Eigentümer in den Blöcken und als Einstieg in die Diskussion über die Verbesserung der Grünversorgung und damit der Lebensbedingungen in den betroffenen



TRISTE HINTERHÖFE



BEGRÜNTETE HINTERHÖFE BEI ABSCHLUSS DER SANIERUNG



ATTRAKTIVER VORGARTEN

Bereichen. Die einzelnen Konzepte wurden weiterentwickelt und zum Teil als Zielkonzepte für die Blockentwicklung beschlossen, z.B. das Blockkonzept Auf dem Loh (Beschluss 1992). Im Bereich Bäte-Block und Möhringsberg sowie auf dem Sprengelgelände bildeten sie die Grundlage für Bebauungspläne.

Bis in die Mitte der neunziger Jahre ließen sich Vorschläge zur Blockkernung allerdings nicht durchsetzen. Es bestand ein erheblicher Widerstand bis in die politischen Gremien gegen Gebäudeabbrüche, da in dieser Zeit des angespannten Wohnungsmarktes preisgünstiger Wohnraum in Hinterhäusern auf jeden Fall erhalten werden sollte. Die Umsetzung der Ziele für die einzelnen Blockbereiche kam deshalb nur schleppend voran. In enger Abstimmung mit den Grundstückseigentümern konnten schließlich einige Maßnahmen zur Verbesserung der Freiflächensituation in den Blockinnenbereichen durchgeführt werden. Neben dem Abbrechen von Hinterhäusern und Nebengebäuden standen die Entsiegelung von Höfen und das Anlegen von Grünflächen auf den frei gewordenen Flächen im Vordergrund. Zahlreiche Maßnahmen wurden von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Sanierungsträgers Stadt Hannover angeregt und von den Eigentümern mit Unterstützung durch Städtebauförderungs-mittel durchgeführt. Die einzelnen Maßnahmen sind im Übersichtsplan „Neu- und Umbau von Grünflächen und Spielplätzen“ dargestellt.

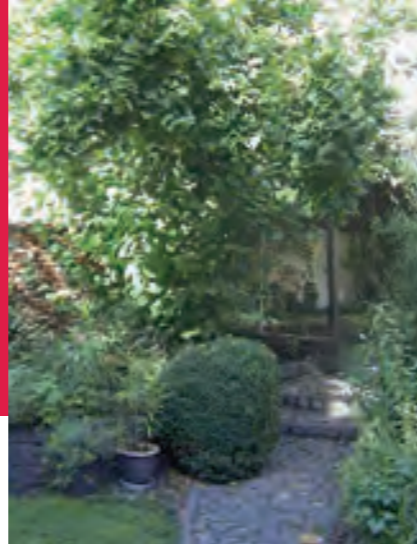
Um die Versorgung der Nordstädter Bevölkerung mit wohnungsnahen Freiflächen und Spielflächen nicht nur in den Blockinnenbereichen zu verbessern, wurden auch zahlreiche Maßnahmen im öffentlichen

Raum durchgeführt. So wurden im Rahmen der Sanierung zwölf Spielplätze und Grünflächen im Sanierungsgebiet neu gebaut und vier Spielplätze erneuert. Die Spielplätze und Grünflächen entstanden zum großen Teil auf ehemals gewerblich genutzten Flächen, z.B. Sprengel-Gelände, „Wolle und Watte“ und auf den ehemaligen Bahnflächen Möhringsberg und Auf dem Loh.

Während das Grünflächendefizit am Anfang der Sanierung ca. 75% betrug, konnte es im Laufe der Sanierung auf 25% gesenkt werden. Ein vollständiger Ausgleich des Spiel- und Grünflächendefizits ist in einem innenstadtnahen und dicht bebauten Stadtviertel wie der Nordstadt allerdings kaum möglich.

Neben der Verbesserung der wohnungsnahen Freiraumversorgung auf privaten Flächen in den einzelnen Baublocken und der Verbesserung der Versorgung mit öffentlichen Grün- und Spielflächen wurde ein Gesamtkonzept für den Stadtteil erarbeitet, das die vorhandenen und neu geschaffenen Grünbereiche und Spielplätze im Stadtteil durch ein Netz aus „grünen“ Wegen verknüpft. Dieses Netz der zum Teil blockdurchquerenden Wege stellt sicher, dass Kinder die Grünflächen und Spielplätze auf eigenen und kurzen Wegen abseits der Straßen sicher erreichen können.

Im dicht bebauten Sanierungsgebiet Nordstadt kommt Vorgartenflächen vor den Gebäuden eine besondere Bedeutung zu (Mikroklima und Gestaltung). Der überwiegende Teil der Vorgärten im Stadtteil wurde planungsrechtlich abgesichert, um eine Umnutzung zu Stellplätzen, Nebenanlagen oder anderen Zwecken zu verhindern. Bei Neubauten wurden in vielen Fällen Vorgärten angelegt, z.B. Neubebauung Edwin-Oppler-Weg und Schneiderberg 30-31c.



GRÜNE IDYLLE STATT ENGEM VERBAUTEM INNENBEREICH



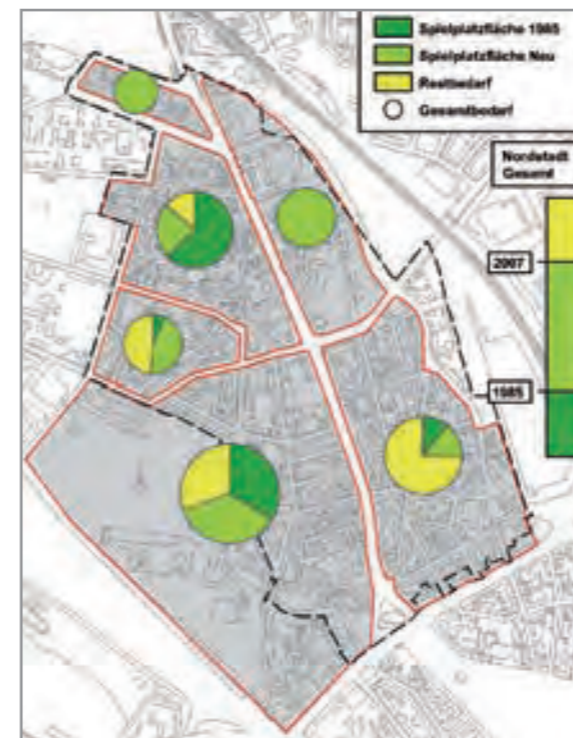
WINDHORSTSTRASSE: ALTE TANKSTELLE



WINDHORSTSTRASSE: KINDERSPIELPLATZ NACH UMBAU DES GRUNDSTÜCKS



AUF DEM LOH: SPIELPLATZ AUF EHEMALIGER BAHNFLÄCHE



VERSORGUNGSGRAD MIT SPIELPLÄTZEN



ROHGÜTERBAHNHOF MÖHRINGSBERG: DAS GELÄNDE DES STADTTEILPARKS VOR DER UMNUTZUNG



STADTTEILPARK MÖHRINGSBERG: ERINNERUNG AN DIE EHEMALIGE NUTZUNG



STADTTEILPARK MÖHRINGSBERG: EINGANGSTOR

Der Neubau des Stadtteilparks Möhringsberg

Eines der wichtigsten Ziele der Sanierung der Nordstadt war die Behebung des Freiflächen- und Spielplatzdefizits im östlichen Bereich des Stadtteils. Als Mitte der 80er Jahre die Flächen des ehemaligen Rohgüterbahnhofs Möhringsberg frei wurden und für eine Nachnutzung zur Verfügung standen, hatte deshalb die Schaffung von Grün- und Spielflächen Vorrang vor anderen Nutzungen auf der Fläche.

Dem besonders hohen Stellenwert neuer Grünflächen in diesem Bereich wurde dadurch Rechnung getragen, dass die Beplanung des Gebiets Möhringsberg zuerst mit einem maximalen Grünkonzept (Landschaftsplaner Professor Peter Latz aus Kassel) begonnen wurde. Die Dimensionierung der Wohnbauflächen ordnete sich diesem Konzept unter. Wesentlicher Teil dieses Grünkonzepts war ein Stadtteilpark der sich nördlich an das Wohngebiet anschließt.

1997 wurde mit dem Bau des ca. 10.000 qm großen Stadtteilparks begonnen. Die Parkfläche ist in zwei Bereiche gegliedert, die durch die ehemalige Straße Schönepfand getrennt werden. Auf dem alten Straßenprofil wurde u.a. eine Skaterbahn eingerichtet. Westlich dieses Straßenstückes schließt sich ein kleinteiliger Quartiersgarten mit verschiedenen durch Hecken abgeteilte Nutzungsbereichen, u.a. einem Kleinkinderspielfeld, an. Vom Engelbosteler Damm tritt man durch ein großzügiges mit einer Pergola überdachtes Eingangstor in diesen Quartiersgarten. Der östliche Teil des Stadtteilparks ist weitläufig und bietet viel Raum für bewegungsintensiven Sport und Spiel. Spuren der ehemaligen Nutzung halten die Erinnerung an den Güterbahnhof wach.



STADTTEILPARK MÖHRINGSBERG: LUFTBILDER VOR UND NACH DER UMNUTZUNG DER FLÄCHEN



Teile von Gleisen, ein Prellbock, alte Schotterflächen, aufwendig restaurierte Mauerteile und eine ehemalige Ladestraße wurden in die Grünflächen integriert. Diese Elemente geben dem Park seinen ganz besonderen Reiz.

Um den Stadtteilpark vom Verkehrslärm des Weidendamms und der Bahnflächen abzuschirmen, wurde im östlichen Bereich ein künstlicher Hang aufgeschüttet und durch eine Wand am Weidendamm abgestützt. In den nach Südwesten ausgerichteten Hang wurde ein Sitzrondell integriert.

Der Stadtteilpark bietet für alle Altersgruppen Raum für Ruhe und Bewegung: einen großen Sandspielplatz für Kleinkinder, Erholungszonen für Erwachsene und Spielflächen für Jugendliche. Für den Stadtteil hat er eine wichtige Funktion als verbindendes Element zwischen dem westlichen (alten) Teil und dem östlichen (neuen) Teil der Nordstadt.



LÄRMSCHUTZWAND



STADTTEILPARK MÖHRINGSBERG: SITZRONDELL IM LÄRMSCHUTZWALL



STADTTEILPARK MÖHRINGSBERG: KLEINKINDERSPIELBEREICH



PRIVATGRUNDSTÜCK VOR UND NACH DEM UMBAU

Ordnungsmaßnahmen auf privaten Grundstücken

Anhand der Neuordnung eines Grundstückes soll beispielhaft gezeigt werden, wie Ordnungsmaßnahmen zur Verbesserung der wohnungsnahen Grün- und Freiflächenversorgung auf privaten Flächen im Sanierungsgebiet Nordstadt durchgeführt wurden.

Der Baublock, in dem sich das Grundstück befindet, ist einer der am dichtesten bebauten Blöcke im Sanierungsgebiet Nordstadt. Durch die Dreiecksform und die geringe Größe des Blocks ist der Abstand zwischen den vorwiegend gründerzeitlichen bis zu 5-geschossigen Vorderhäusern insbesondere in den Eckbereichen sehr gering. Zusätzlich waren die hinteren Grundstücksbereiche häufig mit Hinterhäusern und Nebengebäuden bebaut, u.a. mit einem 3½-geschossigen Hinterhaus, das nur einen Abstand von ca. vier Metern zum denkmalgeschützten Vorderhaus hatte, was zu erheblichen Belichtungs- und Besonnungsproblemen der Wohnungen insbesondere in den unteren Geschossen der beiden Häuser führte.

Um die Wohn- und Lebensbedingungen, insbesondere die Belichtung und Besonnung der Wohnungen sowie die Versorgung der Bewohner mit wohnungsnahen Freiflächen nachhaltig zu verbessern, wurde der Abbruch des leer stehenden und in Teilen baufälligen Hinterhauses und die Begrünung der dadurch frei werdenden Fläche angestrebt.

Um für die Eigentümer einen Anreiz für den Abbruch zu schaffen, bot die Stadt eine

finanzielle Förderung mit Städtebauförderungsmitteln an. Nach einer längeren Abstimmungsphase, in der über den Umfang der durchzuführenden Maßnahmen, die anschließende Gestaltung der Grundstücksfreiflächen und die Höhe der finanziellen Entschädigung verhandelt wurde, konnte eine Vereinbarung über die Durchführung der Arbeiten und die Kosten der Maßnahmen zwischen dem Sanierungsträger Landeshauptstadt Hannover und dem Grundstückseigentümer geschlossen werden. Da das Grundstück im Umlegungsgebiet lag, wurde die Vereinbarung im Rahmen des Umlegungsverfahrens beschlossen.

In Fällen, in denen die abzurechenden Gebäude noch bewohnt sind, stellt die Stadt gemeinsam mit den Mieterinnen und Mietern einen Sozialplan auf, unterstützt diese bei der Suche nach Ersatzwohnraum und gibt finanzielle Hilfen für den Umzug.

Nach dem Abbruch des Hinterhauses wurden die neu entstandenen Freiflächen begrünt. Durch die Maßnahme kommt nun mehr Licht, Luft und Sonne in den kleinen Block in der Nordstadt.

Durch die Aussicht, bei Abbruch- und Neuordnungsverfahren finanziell von der Stadt unterstützt zu werden und eine Entschädigung für die abzurechenden Gebäude zu erhalten, konnten viele Grundstückseigentümer in der Nordstadt überzeugt werden, sich mit Abbrüchen von Hinterhäusern oder Nebengebäuden für eine Verbesserung der Freifächensituation auf ihren Grundstücken zu engagieren.



ORDNUNGSMASSNAHME AUF PRIVATGRUNDSTÜCK: HINTERHAUS VOR DEM ABRUCH



GRUNDSTÜCK NACH ABRUCH DES HINTERHAUSES: PLATZ FÜR GRÜN UND BÄUME

Gemeinbedarfseinrichtungen



SPRENGEGELÄNDE:
KINDERTAGESSTÄTTE IN DER UMGEBAUTEN
TURNHALLE

Zu Beginn der Sanierung gab es vor allem einen Bedarf an Kindertagesstätten und einer Versammlungs- und Begegnungsstätte im Stadtteil. Sanierungsziel war deshalb die Ergänzung des Angebots an Gemeinbedarfseinrichtungen im Sanierungsgebiet.

Neben der Schaffung von Einrichtungen zur Kinderbetreuung und dem Umbau der Bürgerschule zu einem Stadtteilzentrum wurden allerdings im Rahmen der Sanierung noch viele weitere Maßnahmen im Bereich dieses Handlungsfeldes gefördert, so z.B. der Bau eines Gemeinschaftshauses für das Neubaugebiet Möhringsberg oder die Modernisierung des Jugendzentrums in der Kornstraße.

Diese Maßnahmen trugen dazu bei, dass der Stadtteil heute über ein umfangreiches und vielfältiges Angebot an Einrichtungen für alle Bevölkerungsgruppen verfügt.



SPRENGEGELÄNDE: EHEMALIGE TURNHALLE



JUGENDZENTRUM KORNSTRASSE



GEMEINSCHAFTSHAUS MÖHRINGSBERG

Ausgangslage und Sanierungsziel

Zu Beginn der Sanierung gab es ein Defizit an Kindertagesstätten und Freizeiteinrichtungen für Kinder und Jugendliche. Außerdem fehlte eine Versammlungs- bzw. Begegnungsstätte für die Bewohnerinnen und Bewohner des Stadtteils.

Das Sanierungsziel war deshalb die Verbesserung der sozialen Infrastruktur des Stadtteils durch den Neubau von fehlenden Gemeinbedarfseinrichtungen.

Maßnahmen

Das Defizit an Gemeinbedarfseinrichtungen sollte vor allem durch den Bau von ergänzenden Einrichtungen erfolgen. Insbesondere auf den ehemals gewerblich genutzten Flächen im Sanierungsgebiet bot sich die Möglichkeit, die benötigten Stadteinrichtungen zu realisieren. Im Maßnahmenplan der Vorbereitenden Untersuchungen zur Sanierung Nordstadt wurden entsprechende Standortvorschläge für Gemeinbedarfseinrichtungen im Bereich „Wolle und Watte“ und auf dem Gelände des Werkhofs gemacht.

In den vorbereitenden Untersuchungen wurde noch von einem verhältnismäßig geringen Aufwand im Handlungsfeld Gemeinbedarfseinrichtungen ausgegangen. Der Bedarf an entsprechenden Einrichtungen sollte vor allen Dingen durch den Neubau einer Kindertagesstätte und einer Versammlungsstätte gedeckt werden. Im Laufe der Sanierung wurde der Bedarf an verschiedensten Gemeinbedarfseinrichtungen immer größer und eine Vielzahl verschiedener Maßnahmen wurde in diesem Handlungsfeld durchgeführt.

Der Schwerpunkt lag dabei auf der Modernisierung und Umnutzung von Gebäuden. Vor allem ehemals gewerblich genutzte Gebäude im Bereich des Sprengelgeländes wurden für soziale Nutzungen umgebaut.

Folgende Maßnahmen wurden mit Hilfe von Städtebauförderungsmitteln im Sanierungszeitraum durchgeführt:

➔ Zur Deckung des Bedarfs an Einrichtungen zur Kinderbetreuung wurden drei Kindertagesstätten und eine Betreuungseinrichtung für Lückekinder (Kinder im Alter von 10-14 Jahren) geschaffen. Für zwei der Kindertagesstätten und für die Lückekinderbetreuung wurden Gebäude auf dem Sprengelgelände umgebaut und grundlegend modernisiert. Durch diese Maßnahmen konnte der Bedarf des Stadtteils zwar



SPRENGEGELÄNDE: EHEMALIGES MASCHINENHAUS



EINRICHTUNG FÜR LÜCKEKINDER UND BEREUTES WOHNEN IM UMGEBAUTEN MASCHINENHAUS

formal gedeckt werden, allerdings kommt es nach wie vor immer wieder zu Versorgungsengpässen, da die Einrichtungen auch von Bewohnerinnen und Bewohnern anderer Stadtteile genutzt werden.

→ Das ehemals gewerblich genutzte Grundstück Aternstraße 18 wurde mit Städtebauförderungsmitteln in eine Grünfläche umgewandelt. Einen Teil der Fläche erhielt die Anna-Siemsen-Schule für einen Schulgarten. Einen weiteren Teil pachtete der Nachbarschaftsverein „Aternstraße 18“ als Grabeland.

→ Dem Sanierungsziel der Schaffung einer Versamlungs- und Begegnungsstätte für den Stadtteil wurde durch den Umbau der Bürgerschule zu einem Stadtteilzentrum Rechnung getragen.

→ Im Rahmen der Stadteilerweiterung auf dem ehemaligen Rohgüterbahnhof Möhringsberg wurde von den Bauträgern ein Gemeinschaftshaus errichtet und verwaltet.

→ Das Jugendzentrum UJZ Kornstraße wurde modernisiert.

→ Ein Wohnheim für obdachlose Drogenabhängige („Sleep In“) wurde neu gebaut.

→ Die Räumlichkeiten der Drogenberatungsstelle (Drobs) wurden modernisiert.

→ Der Kommunale Sozialdienst erhielt neue Räumlichkeiten im Zuge der Modernisierung des ehemaligen Fabrikgebäudes auf dem Sprengelgelände (Schaufelder Straße 29) als Ersatz für den ehemaligen Standort in der Kniestraße.

Durch diese umfangreichen Maßnahmen im Bereich Gemeinbedarfseinrichtungen wurde das vorhandene Netz ergänzt. Der Stadtteil



NEUBAU UND MODERNISIERUNG VON GEMEINBEDARFSEINRICHTUNGEN IM SANIERUNGSZEITRAUM MIT FÖRDERUNG



BÜRGERSCHULE VOR UMBAU



STADTTEILZENTRUM BÜRGERSCHULE NACH MODERNISIERUNG

verfügt heute über ein vielseitiges Angebot verschiedenster Orte der Begegnung und Freizeitgestaltung, durch die das Stadtteilleben und Engagement der Bürgerinnen und Bürger unterstützt und gefördert wird.

Umbau der Bürgerschule zu einem Stadtteilzentrum

Das 1886 als Grundschule in der Schaufelder Straße errichtete Gebäude der Bürgerschule war von 1930 bis 1967 eine Berufsschule für Baugewerbe. Zwischen 1967 und 1980 wurde es von der Schokoladenfabrik Sprengel genutzt. Nach Schließung der Fabrik wurde das Gebäude 1981 zusammen mit den anderen Gebäuden auf dem Sprengelgelände an eine Immobilienfirma verkauft. 1986 ging das Gebäude in das Eigentum der Landeshauptstadt Hannover (Kulturamt) über.

Die Entwicklung der Bürgerschule war eng mit den Konflikten um das Sprengelgelände verbunden.

Der Umbau erfolgte in mehreren Bauabschnitten über einen langen Zeitraum. Erste Arbeiten am Gebäude wurden bereits 1991 durchgeführt. Der eigentliche Umbau erfolgte zwischen 1998 und 2005, als endlich als letzte Maßnahme das Café im Erdgeschoss fertig gestellt wurde. Die Modernisierung erfolgte in enger Abstimmung mit dem Trägerverein der Bürgerschule, dem 1983 gegründeten gemeinnützigen Verein Stadtteil-Zentrum Nordstadt e.V.. Geplant und durchgeführt wurden die Maßnahmen durch das Hochbauamt der Stadt

Hannover in Zusammenarbeit mit dem Nordstädter Büro pgs Architektur und Stadtplanung und dem Anwaltsplaner. Der Umbau wurde fast vollständig aus Städtebauförderungsmitteln finanziert. Die Kosten betragen ca. 1 Mio. Euro.

Nach dem Umbau verfügt das behindertengerecht erschlossene Stadtteilzentrum Bürgerschule über mehrere Versamlungs-, Seminar- und Gruppenräume, einen Theaterraum, einen Bewegungsraum, einen Tanzsaal und ein Café. Außerdem hat der Trägerverein seine Verwaltungsräume im Gebäude. Einige Büro- und Atelierräume wurden dauerhaft vermietet.

Das Stadtteilzentrum Bürgerschule ist heute ein offenes Kultur- und Kommunikationszentrum vor allen Dingen für die Bewohnerinnen und Bewohner der Nordstadt. Es steht aber auch Bürgerinnen und Bürgern aus anderen Stadtteilen offen. Hier finden nicht nur regelmäßige Veranstaltungen und Seminare statt, sondern auch verschiedene kulturelle Veranstaltungen, z.B. Konzerte, Theater, Lesungen und Versamlungen. So nutzte auch die Kommission Sanierung Nordstadt die Räume regelmäßig für ihre Sitzungen.

Mit dem Stadtteilzentrum Bürgerschule wurde eine große Bereicherung für das stadtteilkulturelle Leben in der Nordstadt geschaffen.

Industrie, Gewerbe und Einzelhandel



SCHAUFELDER STRASSE: UMGEBAUTE EHEMALIGE INDUSTRIEGEBÄUDE

Wohnen und Arbeiten prägen seit jeher das Bild der Nordstadt. Das enge Nebeneinander beider Nutzungen führte aber in vielen Fällen zu Problemen. Zu Beginn der Sanierung hatten bereits strukturelle Veränderungen im gewerblichen Sektor zu Betriebsverlagerungen geführt, die zahlreiche – zum Teil großflächige Gewerbebrachen – zurückließen. Sanierungsziel war es einerseits, wesentlich störende Gewerbebetriebe aus den vornehmlich dem Wohnen dienenden Bereichen zu verlagern und andererseits die traditionelle Mischung aus Wohnen und Arbeiten zu erhalten. Die Brachflächen sollten – sofern sie nicht für Betriebe des tertiären Sektors vorgehalten wurden – für den Bau von Wohnungen und Grünflächen genutzt werden.



ENGELBOSTELER DAMM: ATTRAKTIVER MARKTBEREICH

Der Einzelhandel in der Nordstadt konzentrierte sich im Wesentlichen auf den Marktbereich entlang des Engelbosteler Damms und um die Lutherkirche. Die Stärkung und Entwicklung dieses Marktbereiches war das Sanierungsziel für den Einzelhandel. Durch die Ausweitung des Marktbereiches, die Ansiedlung von ergänzenden Einzelhandelsnutzungen und die Umgestaltung des Engelbosteler Damms und des Platzes An der Lutherkirche wurde der Marktbereich gestärkt und seine Attraktivität für Einzelhändler und deren Kunden deutlich verbessert.



BODESTRASSE: NEUES EINKAUFSZENTRUM



SANIERUNGSGEBIET NORDSTADT: GEWERBEBRACHE

Ausgangslage und Sanierungsziel

Industrie und Gewerbe

Durch die unmittelbare Nähe zur Eisenbahn, zum Hauptgüterbahnhof und Rohgüterbahnhof Möhringsberg und die Lage am Rande der damaligen Kernstadt begünstigt, siedelten sich schon frühzeitig Gewerbebetriebe und Industrieanlagen in der Nordstadt an, z.B. die Schokoladenfabrik Sprengel, die Firma Bäte, die Armaturenfabrik Pruss, Hävemeyer und Sander, die Gramophon und viele mehr. Die Fabrikanlagen und Gewerbebetriebe lagen zum Teil in direkter Nachbarschaft zu Wohngebäuden. Insbesondere Wohnhäuser für die Beschäftigten wurden oft in deren unmittelbarer Umgebung gebaut.

Diese Mischung aus Gewerbe, Industrie und Wohnen überdauerte den Zweiten Weltkrieg bis in die 50er Jahre. Mit dem wirtschaftlichen Aufschwung in den 50er und 60er Jahren verlagerten immer mehr Firmen ihre Betriebe aus der Nordstadt, da ihnen hier die Flächen für eine weitere Entwicklung fehlten oder die Nachbarschaft zum Wohnen zu Konflikten führte. Dadurch entstanden mehrere große Brachflächen in der Nordstadt. Die Umnutzung und Revitalisierung dieser Brachflächen war ein Grund für die Festsetzung der Nordstadt als Sanierungsgebiet.

Sanierungsziel war es, die gewachsene Mischung aus Wohnen und kleinen, nicht störenden Gewerbebetrieben soweit wie möglich zu erhalten. Störendes Gewerbe sollte aus den Wohnbereichen der Nordstadt verlagert werden. In den vorwiegend der gewerblichen Nutzung vorbehaltenen



STRANGRIEDE 53 UND 54: DICHTES NEBENEINANDER VON WOHNEN UND GEWERBE



EHEMALIGE GEWERBEBETRIEBE IM BEREICH DES BÄTE-BLOCKS



ENGELBOSTELER DAMM: MARKTBEREICH VOR DER UMGESTALTUNG DER STRASSE



ENGELBOSTELER DAMM: NACH DER UMGESTALTUNG DER STRASSE

Bereichen am Weidendamm sollten die Standortbedingungen für gewerbliche Betriebe verbessert werden.

Durch den Weggang von Betrieben entstandene Brachflächen sollten – sofern sie nicht einer erneuten nicht störenden gewerblichen Nutzung zugeführt werden konnten – für Wohnungsneubau und die Schaffung von wohnungsnahen Grün- und Spielflächen genutzt werden.

Einzelhandel

Die Verteilung von Einzelhandelsbetrieben in der Nordstadt vor Beginn der Sanierung entsprach im Wesentlichen den heutigen Standorten. Einzelhandelsbetriebe, die auch über den Stadtteil hinaus Kunden anzogen, gab es vor allem entlang des Engelbosteler Damms und im Bereich um die Lutherkirche. Dieser Bereich wurde im Flächennutzungsplan von 1976 als Bereich mit Marktfunktion festgesetzt. Entlang des Engelbosteler Damms gab es eine fast durchgehende Einzelhandelsnutzung in den Erdgeschosszonen der Gebäude. Kleinere Läden, die insbesondere der Nahversorgung der Stadtteilbevölkerung dienen (z.B. Bäcker) sowie Gaststätten bzw. Studentenkneipen waren über den gesamten Stadtteil verteilt, wobei im Bereich westlich des Engelbosteler Damms eine höhere Dichte zu verzeichnen war als im östlichen Stadtteil.

Sanierungsziel für den Einzelhandel in der Nordstadt war die Sicherung und Weiterentwicklung des Marktbereiches am Engelbosteler Damm und um die Lutherkirche sowie die Steigerung der Attraktivität dieses Bereiches. Gleichzeitig sollte die Nahversorgung der Stadtteilbevölkerung mit Gütern des täglichen Bedarfs gesichert werden.



ENGELBOSTELER DAMM: WÄHREND DES UMBAUS WAR DIE SITUATION FÜR DIE EINZELHÄNDLER OFT SCHWIERIG.



ENGELBOSTELER DAMM: ALT EINGESSENER FAHRRADLADEN



AM KLEINEN FELDE: BÄCKEREI MIT TRADITION



FIRMA KÜHLER-RAGGE AM ALTEN STANDORT



WEIDENDAMM: FIRMA KÜHLER-RAGGE NEUER STANDORT NACH VERLAGERUNG



BACHSTRASSE: TAXI-UNTERNEHMEN



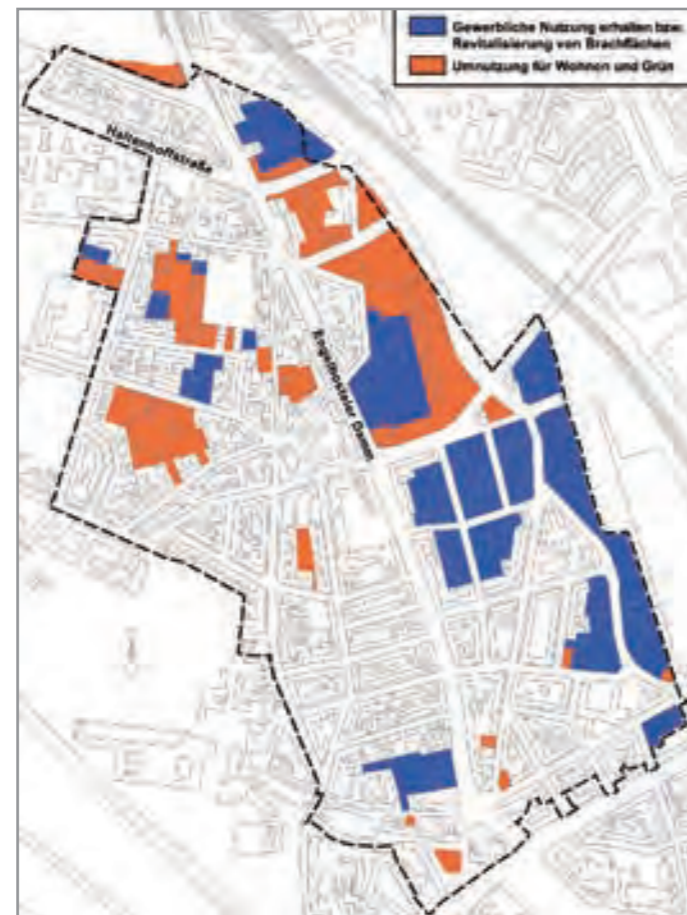
STABILISIERUNG EINES EINZELHANDELSTANDORTS AM ENGELBOSTELER DAMM

Maßnahmen

Industrie und Gewerbe

Ein Schwerpunkt der Sanierung der Nordstadt im Zusammenhang mit Industrie und Gewerbe lag in der Verlagerung von störenden Gewerbebetrieben aus den hauptsächlich dem Wohnen dienenden Bereichen. Besonderes im Zusammenhang mit der Neuordnung von größeren zusammenhängenden Blockbereichen, wie z.B. „Wolle und Watte“, Bäte-Block oder Heisehof wurden Betriebe verlagert. Dabei wurden sie im Rahmen der Gewerbesozialplanung bei der Suche nach neuen geeigneten Standorten und beim Umzug auf die neuen Flächen unterstützt. Viele Unternehmen verlagerten ihre Betriebe in andere Bereiche des Stadtteils, insbesondere in die vorwiegend gewerblich genutzten Bereiche östlich des Engelbosteler Damms, so zog z.B. die Firma Kühler-Ragge aus der Kniestraße auf ein Grundstück am Weidendamm. Insgesamt wurden 33 gewerbliche Unternehmen im Rahmen der Sozialplanung seitens der Sanierung unterstützt.

Mit den gewerblichen Flächen, die schon zu Beginn der Sanierung brach lagen, und den Flächen, die durch Betriebsverlagerungen frei wurden, konnten größere zusammenhängende Flächen für grundlegende Neuordnungen gewonnen werden. Der Übersichtsplan „Umnutzung und Revitalisierung von Gewerbeflächen im Sanierungsgebiet“ zeigt, in welchen Bereichen des Sanierungsgebietes Nordstadt die gewerbliche Nutzung erhalten wurde oder Brachflächen für eine gewerbliche Nutzung revitalisiert werden konnten. Gleichzeitig sind ehemals gewerblich genutzte Flächen dargestellt, die einer anderen Nutzung zugeführt wurden.



UMNUTZUNG UND REVITALISIERUNG VON GWERBEFLÄCHEN IM SANIERUNGSGEBIET

den. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Flächen für Wohnen und um Grün- und Spielflächen. Nicht störendes Gewerbe wurde vielfach auch in vorwiegend dem Wohnen dienenden Bereichen erhalten bzw. auf reaktivierten Gewerbebrachen neu angesiedelt, z.B. im Werkhof oder im Bereich „Wolle und Watte“.

Im östlichen Teil des Sanierungsgebietes wurde die gewerbliche Nutzung entlang



KORNSTRASSE: GWERBE BETRIEB

des Weidendamms und im Bereich der Bachstraße, nördlichen Kornstraße und Gerhardtstraße über Bebauungspläne langfristig gesichert. Um diese Bereiche als Standorte für Gewerbebetriebe attraktiver zu machen, wurden zahlreiche Maßnahmen im öffentlichen Raum durchgeführt. So wurden die Straßen umgebaut, begrünt und der ruhende Verkehr neu geordnet. Diese Maßnahmen wurden mit Städtebauförderungsmitteln finanziert.

Einzelhandel

1989 wurde der Marktbereich Engelbosteler Damm/Lutherkirche im Rahmen einer Einzelhandelsstrukturuntersuchung der Firma Econ-Consult untersucht. Ziel der Studie war es, die Einzelhandelsituation in der Nordstadt zu analysieren und Vorschläge für die zukünftige Weiterentwicklung des Marktbereichs zu unterbreiten. In der Untersuchung wurde unter anderem vorgeschlagen, den Marktbereich auf Flächen nördlich und südlich der Kopernikusstraße im Abschnitt zwischen dem Engelbosteler Damm und dem Weidendamm zu erweitern. Die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben in diesem Bereich sollte das Angebot des Marktbereichs ergänzen und somit zu dessen Attraktivitätssteigerung beitragen. Ein weiterer Grund für diese Erweiterung war, dass im eigentlichen Marktbereich kaum noch freie Flächen für neue, ergänzende Nutzungen vorhanden waren.

Neben diesem Vorschlag verwies das Gutachten auf den engen Zusammenhang zwischen der Qualität des öffentlichen Raumes und der Qualität der Einzelhandelsunternehmen in den Marktbereichen. So können Aufwertungsmaßnahmen an Gebäuden und

im öffentlichen Raum positive Effekte auf die Sicherung und Fortentwicklung von Einzelhandelsbereichen haben. Im Gutachten wurden deshalb entsprechende Maßnahmen im Marktbereich Engelbosteler Damm/An der Lutherkirche vorgeschlagen.

Durch die grundlegende Umgestaltung des Engelbosteler Damms und des Platzes An der Lutherkirche, die Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf den Weidendamm und die Umsetzung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen bei gleichzeitiger Sicherstellung der Erreichbarkeit der Geschäfte konnte der Marktbereich stabilisiert werden. So siedelten sich in den letzten Jahren zunehmend neue attraktive Geschäfte und Cafés in diesem Bereich an. Das vorhandene Angebot wurde durch den Bau eines Geschäftshauses in der Bodestraße und eines größeren Versorgungsmarktes sowie mehrerer Geschäfte auf dem Grundstück Kopernikusstraße 5 ergänzt. Diese neuen Einzelhandelsflächen wurden in engem Zusammenhang mit Stadtteilparkhäusern gebaut, um Kunden mit einem Kfz das Parken in direkter Nachbarschaft zum Einkaufen zu ermöglichen. Um den Marktbereich zu stärken und gleichzeitig ein Zersplittern zu verhindern, wurde die Ansiedlung von neuen Einzelhandelsunternehmen außerhalb des erweiterten Marktbereiches nicht gestattet.

SCHAUFELDER STRASSE: FIRMA HÄVEMEYER UND SANDER IN DEN 70ER JAHREN



SCHAUFELDER STRASSE: WERKHOF MIT NEUER GWERBLICHER NUTZUNG

Bewohnerinnen- und Bewohnerbeteiligung



SYMBOLISCHE SCHLÜSSELÜBERGABE FÜR DAS GEMEINSCHAFTSHAUS MÖHRINGSBERG

Beteiligung

Ziel der Sanierung der Nordstadt war es, die Lebensverhältnisse der Menschen, die im Stadtteil leben und arbeiten, zu verbessern. Daher ist es ausschlaggebend für den Erfolg des Sanierungsprozesses, zu wissen, was die Bevölkerung des Stadtteils als Problem wahrnimmt und wo sie Verbesserungsmöglichkeiten sieht. Eine möglichst intensive Einbindung der Bewohnerinnen und Bewohner der Nordstadt in den Erneuerungsprozess war deshalb die Voraussetzung dafür, dass Sanierung in diesem Sinne funktioniert.

Um die Bevölkerung des Stadtteils intensiv an der Sanierung zu beteiligen, wurden verschiedene Instrumente zur Information und Aktivierung eingesetzt. So wurden die Nordstädterinnen und Nordstädter mit Broschüren, Faltblättern und Sanierungszeitungen über wichtige Planungen und Konzepte informiert.

Durch das Angebot regelmäßiger Sprechstunden im Sanierungsladen und in diversen Anwohnerversammlungen hatten sie außerdem die Möglichkeit, Einwände und Vorschläge vorzubringen und direkten Einfluss auf die Planungen zu nehmen.

Eine Schlüsselrolle bei der Beteiligung und Aktivierung der Nordstädter Bürgerinnen und Bürger spielten außerdem die Sanierungskommission, das Stadtteilforum, das Sozialforum und der Anwaltsplaner.



Die Beteiligung der von der Sanierung Betroffenen ist eine Grundvoraussetzung für die erfolgreiche Umsetzung von Sanierungszielen. Deshalb wurden schon in den Vorbereitenden Untersuchungen zur Sanierung Nordstadt die folgenden Grundsätze für die Gewährleistung der Mitwirkung der Betroffenen an der Planung und Durchführung der Sanierung festgelegt:

- Rat und Verwaltung sollten die Bürgerinnen und Bürger und deren Vertretungen in verständlicher Form über alle Planungsabsichten und Fördermöglichkeiten informieren.
- In einem Sanierungsladen sollten die Sanierungsbedingten regelmäßig beraten werden.
- Planungen und Konzepte für die Gestaltung von Baublöcken sollten mit den Eigentümerinnen und Eigentümern sowie den Bewohnerinnen und Bewohnern in Blockversammlungen diskutiert werden. Die von den Betroffenen vorgetragenen Empfehlungen sollten nach Möglichkeit in die Planungen eingearbeitet werden.
- Die Mitwirkung von Bürgervertretungen am Sanierungsprozess sollte in jeder sinnvoll erscheinenden Form gefördert werden.

Ausgehend von diesen Grundsätzen entstand in der Nordstadt eine Beteiligungskultur, die sich an den bewährten Beteiligungsformen aus den Lindener Sanierungsgebieten orientierte.

Sanierungskommission

Die Kommission Sanierung Nordstadt, die sich aus gewählten Mitgliedern des Rates und des Stadtbezirksrates sowie Nordstädter Bürgerinnen und Bürgern zusammensetzt, wurde eingesetzt, um die politischen Gremien der Stadt unmittelbar an der Sanierung zu beteiligen. Sie tagte in regelmäßigen Abständen im Stadtteil und nahm direkten Einfluss auf den Sanierungsprozess und die Bewältigung von Konflikten im Stadtteil. Sie diente gleichzeitig als Instrument der Öffentlichkeitsinformation und -beteiligung. Bürgerinnen und Bürger konnten durch ihr Rederecht in der Kommission indirekten Einfluss auf die Entscheidungsprozesse nehmen. Während der unruhigen Jahre der Sprengelbesetzung wurde der Sitzungsort wegen massiver anhaltender Störungen vorübergehend in das Rathaus verlegt. Einige Sitzungstermine fanden sogar unter Polizeischutz statt. In den letzten Jahren tagte die Kommission im Stadtteil-Zentrum Bürgerschule in unmittelbarer Nachbarschaft zum Sprengelgelände.

Stadtteilforum

Das Stadtteilforum war ein Zusammenschluss von interessierten Bewohnerinnen und Bewohnern der Nordstadt, die sich regelmäßig trafen, um Probleme des Stadtteils zu diskutieren und Verbesserungsvorschläge zu entwickeln. Das Forum verlor im Laufe des Sanierungsgeschehens an Bedeutung, da sich die betroffenen Bürgerinnen und Bürger zunehmend in projektorientierten Foren oder Gruppen artikulierten.



Entwicklung der Bevölkerungsstruktur



STUDENTISCHES LEBEN IN DER NORDSTADT

Der drastische Bevölkerungsrückgang in der Nordstadt in den 60er und 70er Jahren (knapp 30%) war Ausdruck einer beginnenden Negativspirale in der Entwicklung des Stadtteils. Durch Sanierung sollten weitere Abwanderungen aus der Nordstadt verhindert und einer zunehmenden Verslumung des Stadtteils entgegengewirkt werden.

Ziel der Sanierung war es, die angestammte Bevölkerung nicht zu verdrängen.

Die Struktur des Wohnungsbestandes barg allerdings die Gefahr, dass sich der Prozess der Gentrifizierung verstärken könnte. Dieses zu vermeiden und dennoch die soziale Situation im Stadtteil zu stabilisieren war eine Gratwanderung, die gelungen ist.

Durch die Verbesserungen des Wohnumfeldes, den Neubau familiengerechter Wohnungen und die Förderung preiswerten Wohnraumes in den Altbauten konnte der Abwärtstrend gestoppt werden.



DURCH DEN BAU VON NEUEN WOHNUNGEN UND SPIELPLÄTZEN IST DIE NORDSTADT AUCH FÜR FAMILIEN MIT KINDERN ALS WOHNSTANDORT INTERESSANT

Im Sanierungszeitraum verlangsamte sich der Bevölkerungsrückgang im Stadtteil erheblich. So verlor die Nordstadt von 1985 bis heute nur etwa 1.000 Bewohnerinnen und Bewohner. Das entspricht etwa 5% der Stadtteilbevölkerung und ist vergleichbar mit der Entwicklung der Gesamtstadt in diesem Zeitraum.

Der Anteil nicht deutscher Bewohnerinnen und Bewohner in der Nordstadt war 1985 mit 18% noch doppelt so hoch wie der städtische Durchschnitt (9%). Im Sanierungszeitraum nahm die Zahl der Migranten langsamer zu als in der Gesamtstadt. Heute liegt der Anteil der nicht deutschen Bevölkerung bei rund 22%.

Eine Besonderheit hinsichtlich der Zusammensetzung der Bevölkerung in der Nordstadt ist der hohe Anteil an Personen zwischen 18 und 39 Jahren. Knapp die Hälfte der Nordstädter Bevölkerung gehört dieser Altersgruppe an. Der Anteil hat sich innerhalb des Sanierungszeitraumes nicht wesentlich verändert. In der Gesamtstadt sind es im Vergleich dazu nur 33%.

Weitere Strukturmerkmale weisen auf den Einfluss der benachbarten Universität hin: rund 40% der Haushalte sind Ein-Personen-Haushalte und nur etwa ein Viertel aller Haushalte wohnen länger als 20 Jahre im Stadtteil. Die Nordstadt ist einer der bevorzugten Wohnstandorte für Studenten und junge Berufstätige in der Landeshauptstadt Hannover.

Entsprechend liegt der Anteil der über 65-jährigen deutlich unter dem städtischen Durchschnitt. Allerdings ist der Anteil dieser Altersgruppe im Sanierungszeitraum noch gesunken. Heute sind nur noch knapp 10% der Bevölkerung der Nordstadt über 65 Jahre alt. Das sind etwa halb so viele wie im gesamtstädtischen Durchschnitt (ca. 19%).

Der Anteil an Transferleistungsempfängerinnen und -empfängern in der Nordstadt (ca. 21%) liegt über dem städtischen Durchschnitt. Er ist innerhalb des Sanierungsgebietes unterschiedlich verteilt und konzentriert sich im Wesentlichen auf die Bereiche mit gefördertem Wohnungsbau.

Insgesamt traten die Befürchtungen aus den Anfängen der Sanierung hinsichtlich der weiteren Abwanderung der Bevölkerung aus dem Stadtteil und einer zunehmenden Verslumung nicht ein. Insbesondere durch Modernisierungs- und Neubaumaßnahmen sowie einer konsequenten Aufwertung der öffentlichen Räume konnte der Abwärtstrend aufgehalten und der Stadtteil stabilisiert werden. Familien mit Kindern schätzen die vielfältigen Angebote zum Spielen, Aufenthalt, Versorgung und die kurzen Wege zur City und zu den ausgedehnten Grünanlagen. Mit ihrem hohen Anteil an jungen Leuten ist die Nordstadt ein sehr dynamischer Stadtteil mit einem ausgeprägten kulturellen und sozialen Leben, von dem alle Bevölkerungsgruppen profitieren und angeregt werden.

WOCHENMARKT AUF DEM KLAGESMARKT



Resümee



BLICK ÜBER DIE NORDSTADT 2007

Sanierung Nordstadt – Eine Erfolgsgeschichte

Nach dem Wiederaufbau in den Wirtschaftswunderjahren drohte die Nordstadt, hervorgerufen durch den Abbau von wohnungsnahen Betriebsstätten und Arbeitsplätzen, begleitet vom Wegzug der Bewohnerinnen und Bewohner und von stagnierenden Modernisierungen und Investitionen im Wohnungsangebot, in die Trostlosigkeit abzurutschen.

Die städtebauliche Sanierung beendete die Stagnation. Es begann eine neue Ära, in der die positiven Seiten der Nordstadt herausgestellt wurden und die entstandenen räumlichen und strukturellen Brüche als Potenziale erkannt und genutzt wurden:

SPIELFLÄCHEN IM BEREICH „WOLLE UND WATTE“



WOHNPROJEKT WABE



HEISENSTRASSE: ALT UND NEU NEBENEINANDER



BEGRÜNTETE INNENHÖFE

- Auf gewerblichen Brachflächen entstanden grüne Freiflächen.
- Versiegelte, düstere Höfe wurden zu lichten, wohnungsnahen Grünräumen umgestaltet.
- Für Fußgänger und Radfahrer wurden Flächen im Straßenraum zurück gewonnen. Durch den Bau neuer Wege wurden ihnen kürzere Verbindungen zu den wichtigen Punkten im Stadtteil ermöglicht.
- Ehemalige Durchgangsstraßen wurden zu ruhigen Wohnstrassen.
- Zahlreiche neue Bäume beleben heute die Straßen und Plätze.
- Sanierte Fassaden und architektonisch anspruchsvolle Neubauten sorgen für eine positive Ausstrahlung.
- Mit der vorbildlichen Modernisierung von Gebäuden wurden überdurchschnittliche Effekte bei der Energieeinsparung erzielt (Blockheizkraftwerke, Fassadendämmung, Passivhausstandard).
- Die steigende Nachfrage nach alternativen Wohnformen fand genügend Raum in Alt- und Neubauten.

Die heftigen Auseinandersetzungen um das Sprengelgelände endeten mit einer ausgewogenen, nachbarschaftsverträglichen Nutzung und stadtteilbezogenen sozialen und kulturellen Angeboten auf dem Gelände. Die Stadt hat beim Umgang mit sozialen

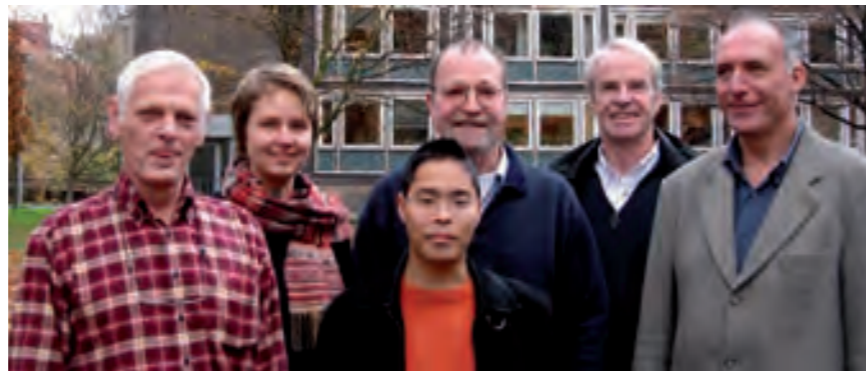
Problemen – auch in extremen Formen – viel Kompetenz erworben und gezeigt. Dieser Vorlauf hat das Sanierungshandeln schon sehr früh beeinflusst und zu einem integrierten Ansatz geführt, der später fest im Programm „Soziale Stadt“ verankert wurde.

Mit ihrem planerischen und finanziellen Instrumentarium und damit verbundenem hohen personellen Einsatz brachte die Stadt als Sanierungsträger immer wieder wichtige Impulse und Anstöße zur Entwicklung und zur positiven Veränderung in den Stadtteil ein. Von Bund, Land und Stadt wurden dafür insgesamt ca. 65 Mio. Euro an Städtebauförderungsmitteln in der Nordstadt investiert. Die technische und soziale Infrastruktur wurde nachhaltig verbessert, ergänzt und tragfähige soziale Strukturen geschaffen. Private Maßnahmenträger wurden durch Vorschläge der Stadt angeregt und ermutigt, auf ihren Grundstücken und an ihren Häusern Verbesserungen vorzunehmen.

So konnte die Nordstadt ihr Image verbessern. Mit Hilfe der städtebaulichen Sanierung wurde der Stadtteil ins rechte Licht gerückt und die Grundlagen für eine positive Weiterentwicklung der Nordstadt als lebenswerter, sozial lebendiger und zukunftsfähiger Stadtteil gelegt.



„NORDSTADT 2007 – SANIERUNG ABGESCHLOSSEN“



„TEAM SANIERUNG NORDSTADT 2007 (V. L. N. R.):
HANS BERAN (PLANUNG),
FRANZISKA SCHARSKY (PLANUNG),
TAGORE TOBSCHALL (VERTRÄGE UND CONTROLLING),
VOLKER HARFF (SOZIALPLANUNG),
MICHAEL RÖMER (KOORDINATION),
HELMUT ROTHER (MODERNISIERUNG)“