



---

## STADT GRONAU (LEINE)

Städtebaulicher Masterplan  
„Gronau Innenstadt“

**Projekt** Masterplan Gronau (Leine) Innenstadt

**Projektnummer** 19305

**Auftraggeber** Stadt Gronau (Leine)

**Auftragnehmer**



---

stadtplanung umweltplanung consulting gmbh

Häuserstraße 1

37154 Northeim

**Projektleitung** Nora Buhl, M.Sc.

**Mitarbeit** Raphael Bachmann, M.Sc.

Northeim, den 10.09.2020

## 01 ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG

## 02 STÄDTEBAULICHE STRUKTUR & BESONDERHEITEN

## 03 STÄDTEBAULICHE MISSSTÄNDE

Leerstände und Strukturschwäche

Bausubstanz und Wohnumfeld

Verkehr und Parken

Innerstädtische Freiflächen, Durchwegung und Begrünung

## 04 HANDLUNGSBEDARFE / ANREGUNGEN ORTSBEGEHUNG

## 05 HANDLUNGSFELDER, MASSNAHMENPLAN

## 06 MASTERPLAN & DETAILENTWÜRFE

Entwicklungsoptionen und Schlüsselprojekte

## 01 Anlass und Aufgabenstellung

Aufbauend auf den Ergebnissen vorangegangener Betrachtungen in den Vorbereitenden Untersuchungen (VU) und Entwicklungskonzept Innenstadt aus dem Jahr 2014 sind detailliertere Aussagen zur Stadtentwicklung in der Gronauer Innenstadt erforderlich. Damit sollen im Sanierungsgebiet Innenstadt auch Instrumente des besonderen Städtebaurechts in Anspruch genommen sowie eine aktivere Rolle im Management von Leerständen und untergenutzten Flächen im Innenstadtbereich ermöglicht werden.

Die vorliegenden VU beschreiben die städtebaulichen Missstände zwar treffend, liefern aber noch keine ausreichende Sanierungskonzeption. Gleiches gilt für das Entwicklungskonzept Innenstadt, welches als Entwicklungsrichtung einer Sanierungskonzeption betrachtet werden kann. Daher soll nun ein städtebaulicher Masterplan für die Gronauer Innenstadt erstellt werden.

Aufbauend auf den Erhebungen einer Leerstandserfassung sollen im Masterplan Schlüsselbereiche für eine städtebauliche Neuordnung identifiziert und Empfehlungen für die Attraktivierung und den Umbau des Innenstadtquartiers geliefert werden.

Raumkonkret sollen Möglichkeiten für den Ausbau der innerstädtischen Wegeverbindungen, die Etablierung von Freiraumstrukturen oder Neuordnung/Schaffung von Stellplätzen aufgezeigt werden, um die Innenstadt auch als Wohnstandort nachhaltig zu stärken. Der Masterplan bildet hierfür den Handlungsrahmen und hilft bei der Identifizierung von Schlüsselbereichen für die konkrete Nachnutzungsmöglichkeiten aufgezeigt werden.

- » Mit den vorbereitenden Untersuchungen und dem Innenstadtentwicklungskonzept wurden 2014 detaillierte Bestandsaufnahmen durchgeführt, städtebauliche Missstände aufgezeigt sowie das Sanierungsverfahren Innenstadt eingeleitet.
- » Der Schwerpunkt des laufenden Sanierungsverfahrens liegt auf der Revitalisierung des öffentlichen Raums mit räumlichen Fokus auf dem Gronauer Viereck.
- » Begleitend werden Anreize zur Sanierung des Gebäudebestandes gesetzt (Städtebauförderung und städtisches Fassadenprogramm).

- » Die Handlungsbedarfe sind entsprechend VU und IEK hinsichtlich innerstädtischer Freiräume, Wohnumfeldgestaltung und -ausstattung zu sehen. Eine entsprechende städtebauliche Konzeption ist hierfür nicht vorhanden.
- » Die Ergebnisse von VU und IEK werden zusammengefasst dargestellt und dort wo erforderlich aktualisiert. Eine vollständige Neuauflage ist hierfür nicht vorgesehen.

## 02 Städtebauliche Struktur & Besonderheiten

Die historische Altstadt und der weitere Siedlungskörper Gronau (Leine) sind stadträumlich aufgrund der Insellage weitestgehend unabhängig zu betrachten und weisen gänzlich unterschiedliche Charakteristika auf.

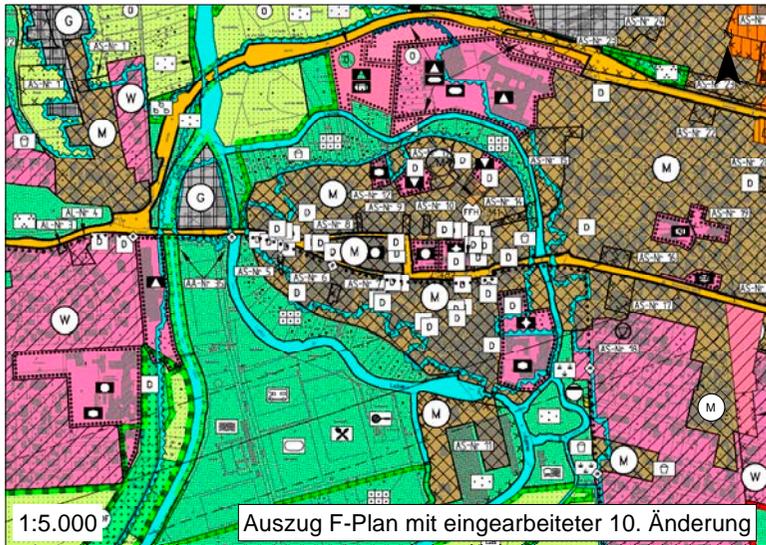
Auf der Leineinsel gelegen findet sich das historische, aber auch heutige Zentrum Gronaus mit einem hohem Anteil denkmalgeschützter Bausubstanz. Der Siedlungsgrundriss entspricht noch heute überwiegend einer Ackerbürgerstadt.

- » Insellage
- » Neuzeitliche Siedlungsstrukturen westlich und östlich der Leineinsel
- » Intakter hist. Stadtgrundriss
- » Erkennbare Stadtmitte
- » tlw. erhaltene Wallstrukturen
- » Kompakte Blockstrukturen
- » Kleinteilige Parzellierung mit durchgehenden Grundstücken
- » Teilweise noch erkennbare historisch Aufteilung in (ehemalige) Wohn- und Arbeitsbereiche - vor allem im Südwesten



[ ] Sanierungsgebiet Gronau Innenstadt

▲ Siedlungsstruktur: Schwarzplan



▲ Auszug Flächennutzungsplan

## Status FNP

- » Weiträumig Mischbaufläche
- » Gemeinbedarfsflächen Rathaus, Kirchen, Bürgermeisterhaus, Altenwohnen
- » Hoher Denkmalanteil (auch Ensembles)
- » Wallanlagen Kleingarten
  
- » Wohn- und Wirtschaftsstandort
- » Schwerpunkt mischgenutzter Bausubstanz in Hauptstraße, Blankestraße und Steintor
- » Schwerpunkte Wohnen sind in der Nordstraße und Südstraße, zusätzlich Senioren-/Service-Wohnen
- » Weitere Umstrukturierungsprozesse durch Leerstand, vorwiegend mischgenutzter Gebäude, zeichnen sich in den Bereichen westliche Hauptstraße / Blanke Straße ab



- Wohnen
- Mischnutzung (Schwerpunkt Einzelhandel)
- Öffentliche Infrastruktur
- Private Infrastruktur

▲ Nutzungsschwerpunkte (tatsächliche Nutzung)

## 03 Städtebauliche Missstände

Mit den VU liegen bereits umfassende Untersuchungen zur städtebaulichen Struktur, Schwächen und möglichen Ansätzen zur Behebung dieser vor. Der vorliegende Masterplan baut auf diesen Ergebnissen auf und dient als Konkretisierung der bereits angedeuteten Lösungswege in der Gronauer Innenstadt.

### Städtebauliche Missstände gem. VU 2014

- » Städtebauliche Missstände gem. BauGB § 136 liegen vor allem hinsichtlich der Wohn- und Arbeitsverhältnisse vor
- » Städtebauliche Funktionsverluste sind im Zusammenhang mit wirtschaftlichen Strukturwandel im Stadtbild erkennbar
- » In Teilen zeichnen sich deutliche bauliche Mängel der Bausubstanz ab
- » Eine Negativbeeinflussung des Umfeldes durch Leerstände mit Auswirkungen auf die (benachbarte) Bausubstanz ist erkennbar: Leerstände sind oftmals bereits lange Zeit leerstehend
- » Beeinträchtigung der Wohnumfeldqualität und Gefährdung der Sicherheit aufgrund „verbauter“ Blockinnenbereiche
- » Aufgrund der dichten Baustruktur herrscht ein Mangel an innerstädtischen, wohnungsnahen, begrünten Freiräumen
- » Belastung durch den KFZ-Verkehr (ruhender und fließender Verkehr); mit starker Präsenz im öffentlichen Raum
- » In Teilen überdimensionierte Straßenräume und daraus resultierender Unterordnung von Fuß- und Radwegeverbindungen
- » Lückenhaftes Rad- und Fußwegenetz
- » Keine durchgängige Wegeverbindung in und durch die umliegenden Wallanlage
- » Eingeschränkte Barrierefreiheit (insb. Mangel an barrierefreien Querungsmöglichkeiten)
- » Sehr geringer Anteil an Grünelementen und Freiräumen in der Innenstadt mit entsprechend hohem Anteil versiegelter Flächen (auch bei privaten Flächen)

## 04 Handlungsbedarfe / Anregungen Ortsbegehung

- 01 Barrierefreie Übergänge durch Aufplasterung: Für die fußläufige Anbindung zwischen Johanniter-Stift-Altenheim - Innenstadt - Eiscafé, bzw. DRK-Tagespflegeeinrichtung, Östliche Blanke Straße ansonsten ohne Sanierungsbedarf.
- 02 Stadteingang Steintor: Abriss des leerstehenden Pavillons zur Schaffung von gestalteten Parkflächen und eines grünen Eingangs zur Stadt und Wallrundweg (Lückenschluss Wallrundweg bis Leineinsel). Über Stellflächen gelingt der Stellplatznachweis für den Gewerbeleerstand Steintor 3. Grundstückseigenschaften schwierig aufgrund bestehenden Baurecht, aber auch Überschwemmungs- und Verfüllungsflächen. Inszenierung des Stadteingangs durch Maßnahmen aus dem Beleuchtungskonzept, Freiraumgestaltung im Bereich des ehem. Pavillion unter Erhalt der Bestandsbäume.
- 03 Geplant ist hier ggf. der Abriss des Nebengebäudes Blanke Straße 1. Dieses würde eine verkehrliche Verbesserung für Junkernstraße bewirken durch bessere Einsehbarkeit des Straßenverlaufs.
- 04 Geplant ist der Neubau eines Gemeindehauses. Positiv zu werten wäre ein Gebäude, welches die Raumkante Junkernstraße sinnvoll ergänzt und schließt. Auf dem vorderen Grundstücksteil befinden sich öffentliche Parkplätze der Stadt. Der Baumbestand entlang der Junkernstraße soll nach Möglichkeit erhalten bleiben.
- 05 Geplante Sanierung der Junkernstraße mit Oberflächenerneuerung und Neuordnung Seitenbereiche (Parkierung) ab 2021 im Rahmen des Sanierungsverfahren „Gronau (Leine) Innenstadt“.
- 06 Geplanter Umbau des Gebäudes Junkernstraße 10 zu einer altengerechten Wohnstätte. Im Konzept ist ein Anbau auf Seiten des Bürgermeisterhauses vorgesehen, da in Richtung Wallanlage aus denkmalschutzrechtlichen Gründen nicht gebaut werden darf. Für das Gebäude Junkernstraße 14 besteht tlw. Verkaufsbereitschaft. Hieraus würde sich eine große Entwicklungsfläche ergeben, die für das Vorhaben Junkernstraße 10 und einen Anbau genutzt werden könnte, um den Abstand zum Bürgermeisterhaus zu wahren.
- 07 Das Gebäude Junkernstraße 13 weist keine besondere Bauqualität auf und kann mittel- bis langfristig als Dispositionsmasse betrachtet werden. Hierüber könnte eine neue Wegebeziehung in die Innenstadt eröffnet und die freiwerdende Fläche als Grünfläche gestaltet sowie durch Stellplätze ergänzt werden. Momentan besteht kein Durchbruch in Richtung Blanke Straße, hier sind jedoch rückwärtig vorwiegend Nebengebäude verortet.
- 08 Kreuzungsbereich Junkernstraße - Nordstraße ist recht großzügig bemessen. Im Zuge der Sanierung der Junkernstraße könnte dieser zugunsten der Gehwege und einer Begrünung im Straßenraum verkleinert werden.
- 09 Grundstück zwischen Nordstraße 2 und Maschstraße 1 (Jugendbegegnungsstätte) gehört der Stadt. Die an das Grundstück grenzenden Nebengebäude (rückwärtig Nordstraße 2) sind abgängig und beeinträchtigen die Nachnutzungsmöglichkeiten. Vorstellbar sind je nach Flächenverfügbarkeit eine Nachnutzung als Parkplatz sowie eine fußläufige Verbindung in Richtung Nordstraße 5A.
- 10 Der Kreuzungsbereich Nordstraße / Blanke Straße / Leintor ist ein überdimensionierten Verkehrsraum. Über eine Neuordnung der Verkehrsführung kann ausreichend Platz für Gehwege, Außengastronomie geschaffen werden. Für die Umorganisation der wegfallenden Parkstände kann ggf. durch den Abriss des leerstehenden, baufälligen Gebäudes Hauptstraße 46 eine Alternativfläche generiert werden.
- 11
- 12 Auch die platzähnliche Fläche im Kreuzungsbereich sollte bei einer Umgestaltung integriert werden.
- 13 Das Quartier weist eine stark verdichtete Struktur auf: Ruhender Verkehr und Nebengebäude sind hinsichtlich des Brandschutzes problematisch. Eine Entspannung der städtebaulichen Situation und die Verbesserung des Wohnumfeldes ist durch Quartiersstellplätze und Ordnungsmaßnahmen (Nebengebäude) vorstellbar. Die dafür erforderlichen Flächen können durch Abriss der Gebäude Blanke Straße 32,34 und 36 generiert werden. Das Herstellen einer Verbindung über die Brandgasse-Hauptstraße-Südstraße in Richtung Wallrundweg ist ebenfalls erstrebenswert.

- 14 Die historische Hofstelle in der Südstraße 34 stellt eine Besonderheit in der Gronauer Innenstadt dar. Durch den Abriss des Gebäudes Südstraße 34A (Teilleerstand / geringe bauliche Qualität) könnte diese Besonderheit in den Fokus rücken. Begleitend ist die Freiraumgestaltung der Hofflächen zu betrachten.
- 15 Die Durchgangssituation zwischen Südstraße und Wallanlage ist aufgrund des angrenzenden Garagenhofs nicht zufriedenstellend. Ein Ansatz wäre in der freiräumlichen Aufwertung der Hofflächen zu sehen mit einer Verlagerung der Garagen an die Brandwand des Gebäudes Südstraße 25.
- 16 Die Gartenfläche des Grundstückes Hauptstraße 31 (privat) stellt eine freiräumliche Qualität der Innenstadt dar. Die Flächen gehören zu einem mischgenutzten Gebäude und erscheinen untergenutzt. Die Zugänglichkeit der Fläche würde wesentlich zur Attraktivierung der Wegeverbindung beitragen. Die Stadt würde die Pflege der Fläche übernehmen, eine Öffnung könnte durch Schleifen der Grundstücksmauer (bei Erhalt des Natursteinsockels) erfolgen.
- 17 Dem Café, bzw. der Gastronomie in der Hauptstraße und Apothekerstraße fehlen Außenflächen. Im Bereich Hauptstraße ist eine Verschwenkung des Fahrstreifens möglich. Der Flächengewinn würde durch den Zuschlag einer bisherigen Sperrfläche zum Gehweg erfolgen.
- 18 Im Bereich Apothekerstraße wird eine Verbesserung der Platzverhältnisse durch den anstehenden Umbau der Hauptstraße gewährleistet. Rückwärtig des Gebäudes Hauptstraße 17 wurde eine Stellplatzanlage für die Geschäftsräume geschaffen. Hier könnte eine freiräumliche Gestaltung die Ecklage ordnen und städtebaulich aufwerten.
- 19 Im Rahmen der Sanierung der Straßen „Am Markt“ und des „Ratskellerplatzes“, war eine Standortverlagerung des kleinen Kiosks vorgesehen. Bisher ist der Kiosk am bisherigen Standort verblieben. Der Kioskbetreiber wird das Geschäft voraussichtlich noch einige Jahre betreiben. Danach könnte über eine Verlagerung und Erweiterung des Kiosks (innerstädtischer Kleinstsupermarkt) nachgedacht werden.

- 20 Die Blanke Straße ist eine Einbahnstraße. Im östlichen Abschnitt ist die Aufteilung des Straßenraums dementsprechend. Die Parkstreifen sind in diesem Bereich von der Fahrbahn abgesetzt und verengen diese optisch. Im westlichen Abschnitt liegt die Fahrbahn ohne weitere Untergliederung vor und verläuft linear. Hierdurch kommt es zu erhöhten Geschwindigkeiten. Für eine Einbahnstraße ist die Fahrgasse zudem sehr breit. Eine Untergliederung des Straßenraums durch abgesetzte Parkstreifen und eine Gehwegverbreiterung würde zu einer eindeutigeren Verkehrssituation und Attraktivitätssteigerung des Straßenzuges beitragen-



▲ Übersichtsplan Begehungspunkte und Anmerkungen Startergespräch

## 05 Handlungsfelder, Maßnahmenplan

### Gebäudesubstanz & Nutzungen



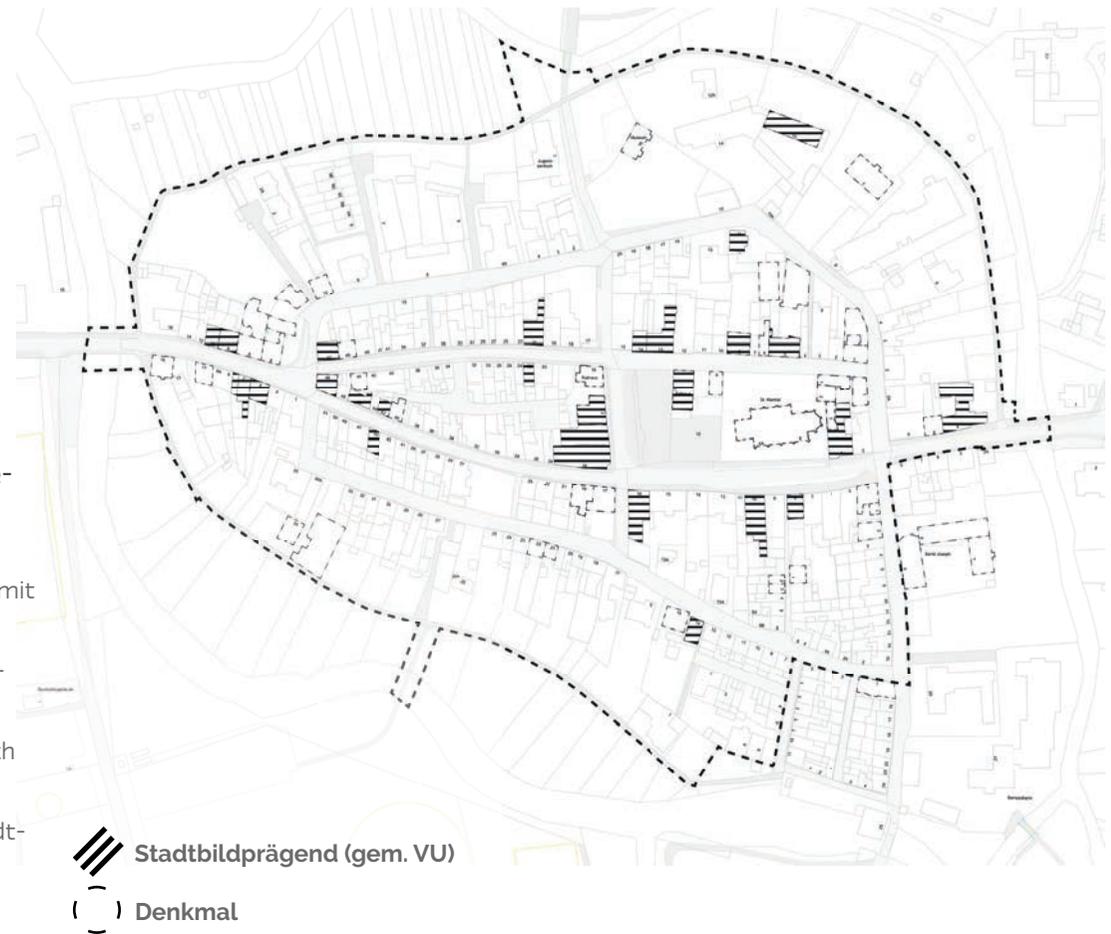
#### Leerstände und Strukturschwäche

Die Aktualisierung des Baulücken- und Leerstandskatasters (BLK) verdeutlicht, dass die vermuteten Funktionsverluste schwerpunktmäßig abseits der Hauptgeschäftslage in der Hauptstraße vorliegen:

- » Leerstandshäufung (v.a. gewerblich) in westlicher Hauptstraße und Blanke Straße, mit sich abzeichnender Negativwirkung auf das nähere Umfeld.
- » Entsprechend der (langen) Leerstandszeiten und ausbleibender Investitionen beeinträchtigte Gebäudesubstanz entlang der westlichen und Blanke Straße.
- » Mängel in der Bausubstanz und Leerstandstendenzen in abgeschwächter Form auch in der Südstraße vorhanden.
- » Die Denkmalbestände sind vorwiegend im Bereich „Gronauer Viereck“ und den Stadteingängen verortet.

#### Ansätze

- » Die Leerstandserfassung liefert einen Überblick der Leerstände und ihre städtebauliche Lage.
- » Die Leerstände befinden sich alle in einer städtebaulich integrierten Lage. D.h. die Entnahme der Bausubstanz ist hinsichtlich ihrer Raumwirkung zu bewerten.
- » Für die teilgewerblich genutzten Gebäude, kann abseits der 1A-Lagen, ein Umbau zu reinen Wohngebäuden ein möglicher Impuls sein. Hierzu sollte die Attraktivität der Gebäude durch eine höhere Nutzfläche und einen (kleinen) Freiraumanteil erhöht werden, z.B. durch Abriss von Nebengebäuden, etc..



/// Stadtbildprägend (gem. VU)

( ) Denkmal

▲ Übersicht „besondere Gebäude“:  
Stadtbildprägende Gebäude / Denkmalschutz

## Exkurs: Leerstandsmanagement

Die Thematik Leerstand und Immobilienmanagement sind ein Schwerpunktthema des Zentrenmanagements „Gronau (Leine) bewegt“. Im Zuge dessen wurde eine Projektskizze mit den ersten Schritten zum Aufbau eines Leerstands- / Immobilienmanagements erarbeitet. Als einer der ersten Schritte wurde das Baulücken- und Leerstandskataster (BLK) für den Innenstadtbereich durch eine Ortsbegehung aktualisiert und die Daten in die digitale Übersicht des Tools eingepflegt.

Analog wurde ein Fragebogen für Immobilieneigentümer entwickelt. Dieser fragt Objekteigenschaften ab, die für eine gezielte Vermarktung nützlich sein können. Weiterhin ist der Fragebogen so angelegt, dass die erhobenen Daten auch in das BLK eingepflegt werden können. Mit Einverständnis der Eigentümer soll damit eine (Online-)Datenbank aufgebaut werden, bei der Eigentümer und Interessenten zügig einen Kontakt miteinander herstellen können.

Als wesentliche nächste Schritte steht die Kontaktaufnahme mit Eigentümern leerstehender oder Problemimmobilien (z.B. mit hoher Fluktuation) an. Hier sollen etwaige Gesprächs-/Beratungsbedarfe sowie Investitionsbereitschaft abgefragt und eine erste Sensibilisierung und Information über das Vorhaben „Leerstandsmanagement“ erfolgen.

Grundsätzlich sollen die Ursachen der Leerstände ermittelt und individuelle Lösungsansätze für Immobilieneigentümer erarbeitet werden. Der Masterplan zeigt den räumlichen Kontext der aktuellen Leerstände auf. In Teilbereichen lassen sich durch einen Abriss neue räumliche Qualitäten schaffen. In anderen Fällen ist die Optimierung der Bausubstanz ausreichend.

## Projektziele

---

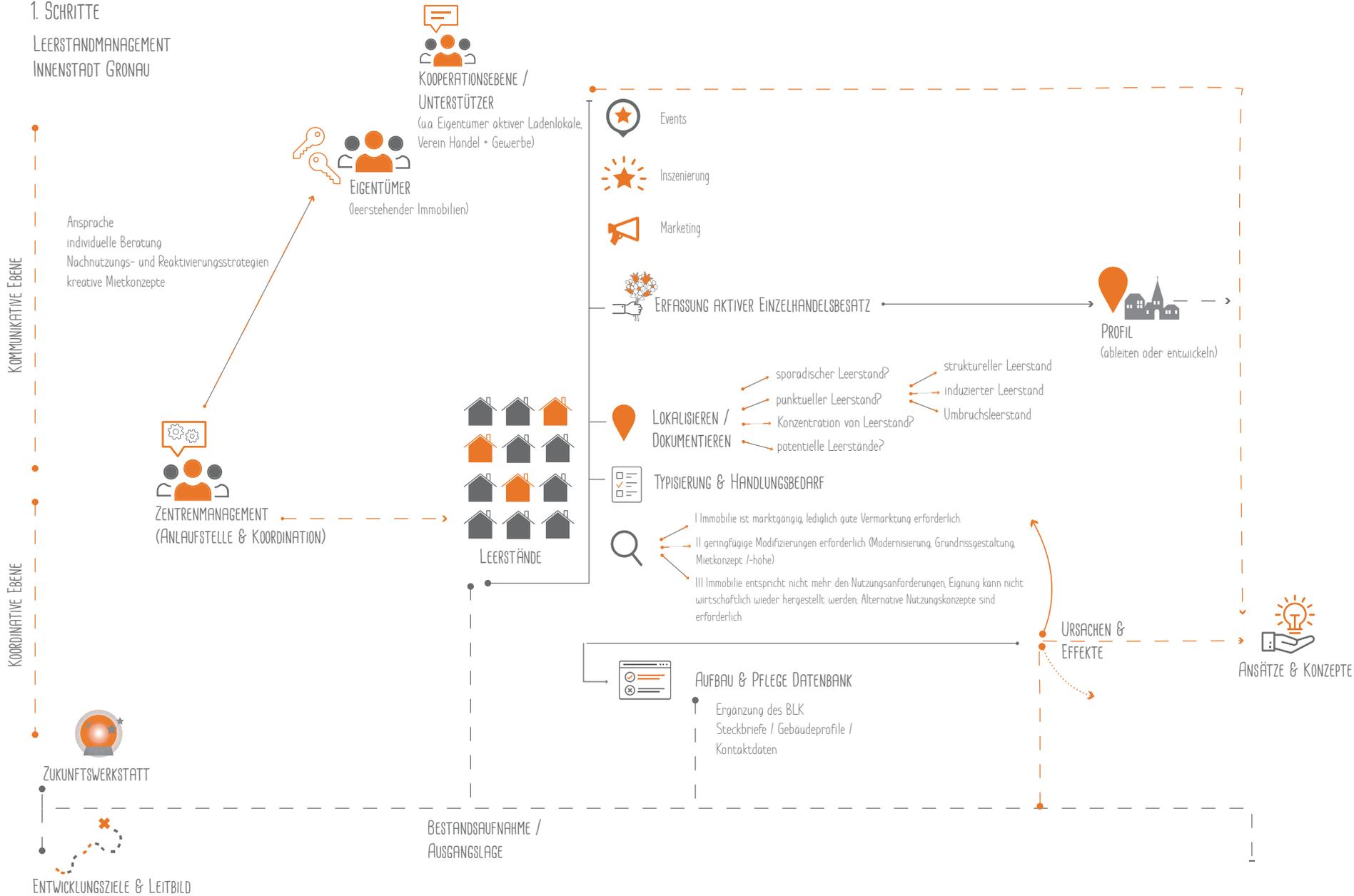
- » Vernetzung
- » Was ist an Fläche (überhaupt) noch erforderlich?
- » Schlüsselimmobilien definieren + Impulsprojekte umsetzen
- » Wo muss die Stadt aktiv werden?
- » Aufklärungsarbeit (Folgen bei nicht-aktiv-werden)
- » Anreizsysteme (z.B. an Städtebauförderung koppeln, Förderung von Existenzgründungen)
- » Gründerzentren / Zwischennutzung als Option
- » Nachfrageseite ausloten (gezielte Anwerbung (Eingangsfrage), was ist möglich, was gewollt?)
- » Öffentlichkeitswirksam konkrete Vorhaben kommunizieren
- » Umwandlung über Einzelhandel hinaus (kulturelle Nutzung, Handwerk, gastronomisches Angebot, Arbeiten + Wohnen, Dienstleistung, altengerechtes Wohnen im Zentrum, barrierefrei (EG Nutzung), Senioren-WG, Mehrgenerationen Wohnen)

## Ziele / Ergebnisse Anschubphase

---

- » Dauerhaft tragfähige Organisation des Leerstandsmanagements (Kooperation öffentlicher u. privater Akteure)
- » Umfassende Bestandsaufnahme (laufende Aktualisierung)
- » Tragfähiges Leitbild / Profil
- » Kommunikations- u. Vermarktungskonzept mit aufweisbaren Vermarktungserfolg
- » Mit Bürgern entwickelter Ideenpool für Zwischennutzungen und Projekte
- » Mit Eigentümern entwickelte Strategien für Mietkonzepte und neue Nutzungskonzepte für nicht mehr marktfähige Immobilien

# 1. SCHRITTE LEERSTANDMANAGEMENT INNENSTADT GRONAU



## Bausubstanz und Wohnumfeld

Ein Großteil der Gronauer Innenstadt weist starke Verdichtungstendenzen der Blockinnenbereiche auf. Dieses ist zum Teil dem historischen Stadtgrundriss geschuldet, welcher die engen Grundstückszuschnitte bedingt. In vielen Teilen sind es jedoch auch neuzeitliche Nebengebäude, welche in die Blockinnenbereiche gesetzt wurden und heute zu ungeordneten Zuständen führen.

- » Die verbliebenen Freiflächen der Innenstadtblöcke sind zumeist versiegelte Flächen. Private Grünflächen in den Blockinnenbereichen bilden die Ausnahme.
- » In der Regel werden die Flächen als Garagen und Stellplätze für PKW genutzt. Dieses geschieht aufgrund der beengten Verhältnisse zu Lasten der Wohnumfeldqualität.
- » In vielen Bereichen führt dieser Zustand neben einem ungeordneten Erscheinungsbild, zu schlechten Belichtungs- und Belüftungszuständen sowie brandschutzrechtlich bedenklichen Situationen.

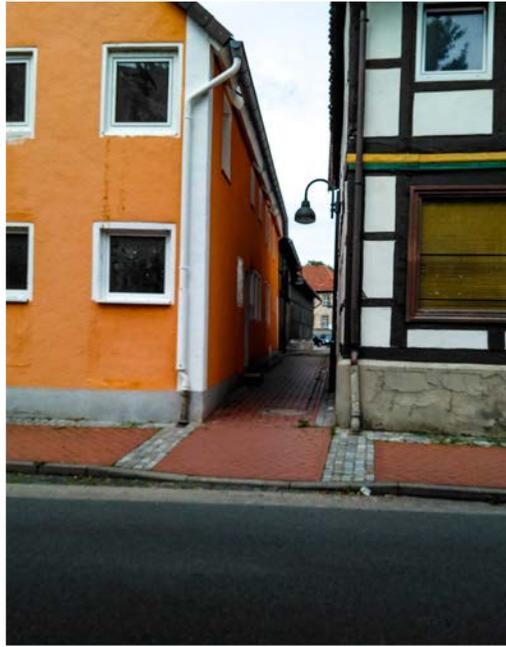
## Ansätze

---

- » Mit Augenmerk auf Langzeitleerstände: Ist eine Nachnutzung des Gebäudes in der jetzigen Bauart / Nutzung möglich, oder müssen grundlegende Veränderungen greifen? In Teilen kann der Abriss der Altsubstanz erforderlich werden.
- » Grundsätzlich ist eine Entdichtung der Blockinnenbereiche zu fördern: Durch den gezielten Abriss ungenutzter Nebengebäude kann ein Flächenpotenzial für eine freiräumliche Aufwertung der Blockinnenbereiche und eine Neuordnung der Stellplatzsituation, z.B. durch Quartiersparkplätze, generiert werden.
- » Parallel erhöhen die Grünmaßnahmen und der Ausbau des Fußwegenetzes die Wohnqualität. Ein entsprechendes Einzelhandelsangebot in der Innenstadt stärkt zudem die weichen Standortfaktoren.



▲ Bereiche mit starker Verdichtung der Innenhöfe durch Nebengebäude bzw. hohe Versiegelungsgrade



▲ Bsp. Bestandssituation dichter Stadtgrundriss mit historischen Gassen

## Verkehr und Parken

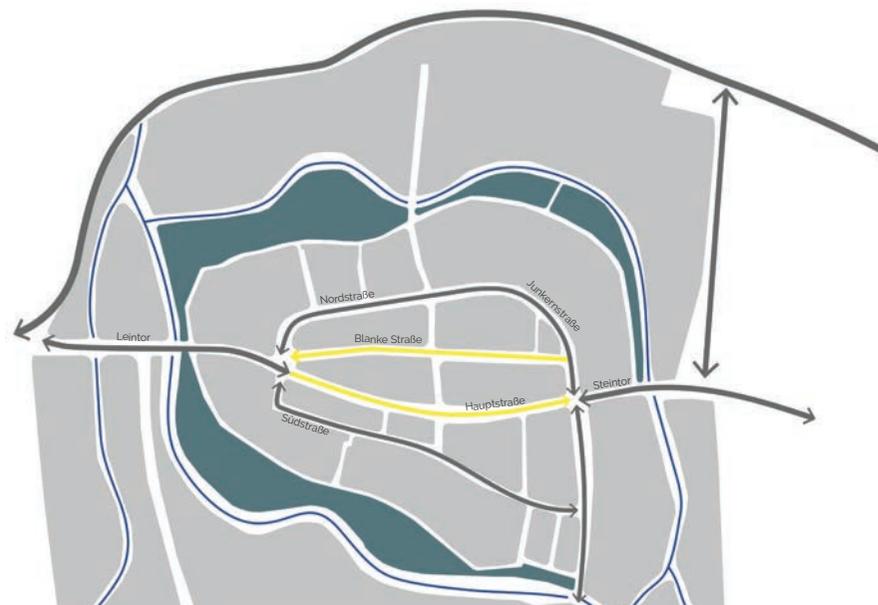
Die Gronauer Innenstadt ist für den motorisierten Individualverkehr komplett erschlossen. Die Erschließungsstraßen sind am historischen Stadtgrundriss orientiert. Die Haupteerschließung erfolgt über die „Hauptstraße“. In Teilen sind Einbahnstraßenregelungen vorhanden.

Der Hohe Durchgangsverkehr auf der Hauptstraße sowie der Parksuchverkehr rund um das Gronauer Viereck wird negativ wahrgenommen und trägt zu einer subjektiven Abwertung der Bereiche bei. Die Sanierung und Neuordnung der östlichen Hauptstraße sowie die gewünschte Etablierung eines Parkleitsystems setzen hier an.

Ein besonderes Augenmerk soll im Masterplan auf die fußläufige Durchwegung der Innenstadt und die Verbesserung der Erreichbarkeit für Fußgänger und Radfahrer gelegt werden, ohne die Erreichbarkeit der Innenstadt, z.B. für Anlieferung, zu beeinträchtigen.

Dem ruhenden Verkehr wird aufgrund der Befahrbarkeit der Innenstadt auch an zentralen Stellen ein großer Flächenanteil eingeräumt. Mit der Umgestaltung der Straße „Am Markt“ ist in der Innenstadt attraktiver Parkraum geschaffen worden. Die Fläche dient auch als multifunktionale Ergänzung des Rathausplatzes. Die Stadt hat sich dadurch eine größere Nutzungsmöglichkeit ihrer zentralen Bereiche gesichert.

- » Undefinierte Stadteingänge bei beiden Innenstadteingängen Leintor und Steintor; die Besonderheit der Leineinsel ist beim Einfahren in die Innenstadt nicht wahrnehmbar.
- » Der Vorrang und die Dominanz des KFZ-Verkehrs ist auch bei der Wegeführung in die Innenstadt deutlich. Querungsmöglichkeiten und eine eindeutige Wegeführung für Fußgänger und Radverkehr sind wenig bis gar nicht vorhanden.
- » Die Parkplatzsuche konzentriert sich auf die zentralen Parkplätze „Am Markt“. Die in ausreichender Kapazität vorhandenen innenstadtnahen Stellplatzangebote (bis 400 m) sind nicht präsent, bzw. werden nicht ausreichend gekennzeichnet.
- » In Teilen gehen die überdimensionierten Fahrspuren zu Lasten der Gehwege. Dieses wird v.a. im Kreuzungsbereich „Leintor / Hauptstraße / Nordstraße / Blanke Straße“, der „Blanke Straße“ und westlichen „Hauptstraße“ als Einbahnstraßen und in Teilen



▲ Verkehrliche Situation Innenstadt Gronau (Leine)

„Junkernstraße“ deutlich. Auch aufgrund der in Teilen viel zu schmalen Gehwege ist eine barrierefreie Erreichbarkeit der Innenstadt nur teilweise gegeben.

- » Die Anbindung der Innenstadt für Fußgänger und Radfahrer ist überwiegend unattraktiv.

## Ansätze

- » Ein parallel zu erstellendes Park- und Besucherleitsystem sollte das innenstadtnahe Stellplatzangebot stärker in den Fokus rücken und eine optimierte Besucherlenkung durch die Innenstadt ermöglichen.
- » Die Verkehrsführung ist zu optimieren. Durch eine Flächenumverteilung resultiert eine angemessene Gehwegbreite und die Übersichtlichkeit des Straßenraumes wird erhöht.
- » Parkmöglichkeiten können überwiegend straßenbegleitend als von der Straßenfläche separierte Parkstreifen (unterschiedliche Materialität) angelegt werden.
- » Die Neuordnung von Innenbereichen kann weiterhin zu einer Entlastung der Parksituation an den Straßen führen.
- » Durch gezielte Aufpflasterungen wird zum einen ein durchgängiges, barrierearmes Fußwegenetz begünstigt und zum anderen eine erforderliche Geschwindigkeitsdämpfung für bestimmte Bereiche erzielt.



▲ Bsp. Bestandssituation Parken und Verkehr: Parken vorwiegend im Straßenraum, untergenutzte innenstadtnahe Parkmöglichkeiten



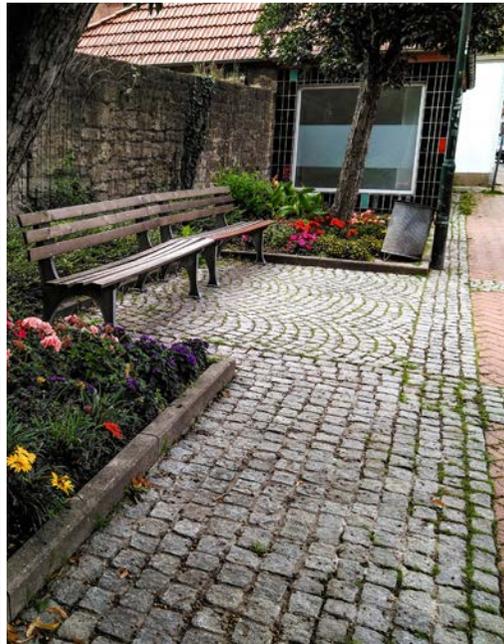
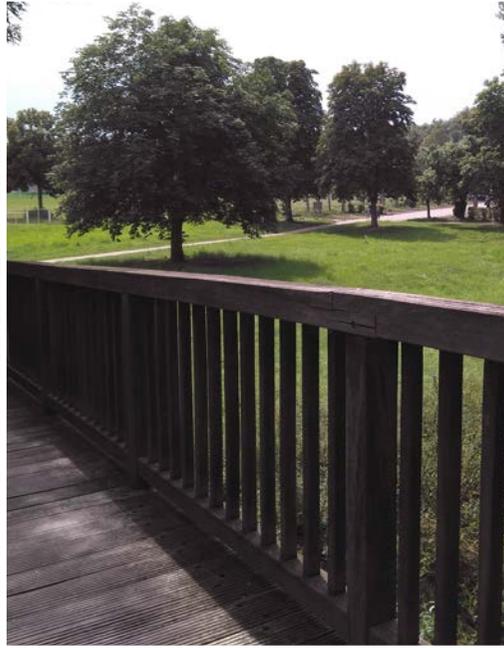
Die hohe bauliche Dichte der Gronauer Innenstadt bewirkt einen Mangel an innerstädtischen Grün- und Freiflächen. Private Gärten stellen in den dichten Innenstadtblöcken eine Ausnahme dar und sind zumeist den Grundstücken entlang der Wallanlage vorbehalten (Südstraße, Nordstraße, Junkernstraße und Burgstraße). Die Grünflächen der Wallanlage werden als Kleingärten genutzt und stehen damit in großen Teilen nicht der Öffentlichkeit zur Verfügung. Öffentliche Plätze und Freiräume sind zumeist versiegelte, nutzungsintensive Bereiche ohne Grünstruktur. Daraus resultiert ein Mangel an öffentlichen Grünräumen, die auch im Innenstadtbereich Raum für Erholung und Aufenthalt bieten und insgesamt zu einer Attraktivierung des Wohnumfeldes beitragen. Die Erhöhung des innerstädtischen Anteils an Grünflächen und kleinteiliger Pflanzmaßnahmen beeinflussen zudem das Mikroklima positiv und reduzieren Wärmeinseleffekte.

## Ansätze

---

- » Straßenraumbegrünung ermöglichen durch verbreiterte Gehwege; kleinteilige Ergänzung der Straßenraumbegrünung zur Attraktivitätssteigerung der Wegeverbindungen und Aufenthaltsqualität.
- » Ergänzung des Fuß- und Radwegenetzes zur besseren Erreichbarkeit von Naherholungsflächen
- » Öffnung vorhandener Freiflächen / Nutzwert erhöhen, z.B. Parkanlage Museum - Bockhof I - Bürgermeisterhaus
- » Erlebbarkeit der naturnahen Leine durch den Lückenschluss Am Mühlengraben / Steintor.
- » Ausführung der Quartiersstellplätze mit freiräumlichen Anteil / Anspruch als Mikroplätze für die Quartiere.
- » Aufweitung der Eingangsbereiche des Wallrundweges zur Präsenzstärkung mit Platzcharakter.
- » Nach Möglichkeit Entsiegelung privater Freiflächen, z.B. Entsiegelung / Versiegelungsbeschränkung in Bebauungspläne verankern. Erhöhung des Freiraumanteils durch

Abriss untergenutzter Nebengebäude.



▲ Bsp. Bestandssituation Wallanlage

## Wegeverbindungen & Erreichbarkeit



Die derzeitige Aufteilung des öffentlichen Raums bedingt einen Mangel qualifizierter Wegeverbindungen in und durch die Innenstadt Gronau (Leine). Das 2018 fertiggestellte Mobilitätskonzept der Samtgemeinde Leinebergland wird sich bei seiner Umsetzung insbesondere den Thematiken „ÖPNV“, „Nahmobilität“ und „verträglicher KFZ-Verkehr“ annehmen (VGL. SAMTGEMEINDE LEINEBERGLAND 2018: KLIMASCHUTZ-TEILKONZEPT „MOBILITÄTSKONZEPT 2030“, INTEGRIERTER MASSNAHMENKATALOG). Der Fokus des Masterplans wird daher verstärkt auf den kleinteiligen Lückenschluss innerstädtischer Wegeverbindungen und die Optimierung der Flächennutzung im Straßenraum für alle Verkehrsteilnehmer gelegt.

Dem „Wallrundweg“ fehlt beispielsweise der Lückenschluss zwischen Steintor und Burgstraße / Am Mühlengraben. Hier muss auf die straßenbegleitenden Gehwege ausgewichen werden. Die Eingangssituation der Wallwege ist städtebaulich und freiräumlich nicht genau definiert, bzw. wirken diese im Straßenverlauf unauffällig und untergeordnet. Gehwege sind größtenteils zu schmal und die Querung von Straßen ist nur in Teilen gesichert möglich. In Teilbereichen konnte die Aufenthaltsqualität und Attraktivität von Wegeverbindungen bereits erhöht werden, z.B. Rastplatz an der Leine (Burgstraße), Ratskellerplatz oder „Am Markt“. Die Altstadtgassen stellen eine Qualität im Sinne der „Stadt der kurzen Wege“ dar und bedürfen einer besseren Vernetzung. Derzeit sind die Gassen jedoch wenig attraktiv und unscheinbar. Ein Teil des Leine-Heide-Radweges führt durch die Innenstadt. Auch hier mangelt es an ausreichender Orientierung, etwa über eine geeignete Wegführung.

### Ansätze

- » Die Ergänzung des Fußwegenetzes durch insbesondere kleinteiligen Lückenschluss und die Attraktivierung vorhandener Wegeverbindungen
- » Ergänzung und Sichtbarmachung von Querungsstellen; barrierefreie (niveaugleiche) Ausführung
- » Nach Möglichkeit Fußwegaufweitung durch Flächenumverteilung
- » Fahrbahnverschwenkungen, Sichtbarkeit besonderer Einfahrtssituationen (z.B. Stadteingänge)

- » Aufenthaltsqualität auch auf Mikroplätzen
- » Straßenbegrünung zur Attraktivitätssteigerung der Wegeverbindungen

### Besonderheit: Radwege

- » Bezogen auf die Flächenverfügbarkeiten der Straßenräume in der Gronauer Innenstadt ist eine normgerechte, verkehrssichere Ausführung von Rad- und Fußwegen mit entsprechenden Fahrbahnbreiten, Parkständen und Straßenbegrünung nur bedingt umzusetzen und bedarf eines auf den Einzelfall zugeschnittenen Lösungsansatzes.
- » Aufgrund der häufig unmittelbar an die Gehwege angrenzenden Hauseingänge, den zahlreichen Grundstückszufahrten und Benutzung der Gehwege durch besonders schutzbedürftige Fußgänger (z.B. Senioren), ist die gemeinsame Führung von Geh- und Radwegen für die Innenstadt Gronau (Leine) überwiegend ungeeignet.
- » In Tempo-30-Zonen sind benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen nicht zulässig. Soll der Radverkehr zusammen auf der Fahrbahn geführt werden, sind entsprechende Abwägungen zu treffen.
- » Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 Km/h ist die Führung des Radverkehrs auf den Fahrbahnen der Innenstadt mit ausreichender Sicherheit möglich (ausgehend von einer Mindestfahrbahnbreite der Einbahnstraßen von 3,5 m). In diesen Fällen ist zu entscheiden, ob die Einbahnstraßen auch in Gegenrichtung für den Radverkehr geöffnet werden.
- » Vorteilhaft bei der gemeinsamen Fahrbahnnutzung ist die direkte Sicht auf den Fahrradfahrer, ohne Einschränkungen durch Parkstände, Bäume, etc..
- » Bei Öffnung der Einbahnstraßen für gegengerichteten Radverkehr muss die Höchstgeschwindigkeit auf 30 Km/h beschränkt werden und eine Fahrbahnbreite von min. 3,50 m vorhanden sein.
- » In den Kreuzungsbereichen können Fahrbahnmarkierungen für Radspuren / Piktogramme die Übersichtlichkeit und Sichtbarkeit der Radfahrer erhöhen (neben einer Ausschilderung).
- » Es wird daher empfohlen die Radwege, soweit nicht anders gekennzeichnet, gemeinsam mit dem KFZ-Verkehr auf der Straße zu führen. Die Straßenräume sind so zu konzipieren, dass eine entsprechende Geschwindigkeitsdämpfung bewirkt werden kann (z.B. Aufpflasterungen) und ausreichend Ausweichmöglichkeiten vorhanden sind.



▲ Bsp. Bestandssituation Gassen und Wege

## Exkurs: Park- und Besucherleitsystem

Die Innenstadt Gronau (Leine) verfügt quantitativ betrachtet über ein sehr gutes Angebot an Innenstadt- und innenstadtnahen Parkplätzen. In Teilen ist eine Beschilderung vorhanden (z.B. Richtungsweiser an den Kreiseln).

Das innenstadtnahe Parken wird bisher jedoch nicht entsprechend der vorhandenen Kapazitäten genutzt und der Parksuchverkehr konzentriert sich auf die zentralen Bereiche rund um das „Gronauer Viereck“. Dieses führt insbesondere während Baumaßnahmen in den zentralen Bereichen zu starken Beeinträchtigungen. Seitens der Händlerschaft wird beklagt, dass die Innenstadt bei verkehrlichen Beeinträchtigungen, wie zuletzt beim Umbau der Straße „Am Markt“, gemieden werde. Alternative Parkmöglichkeiten sind entweder nicht bekannt oder werden nicht genutzt. Dieses schlägt sich maßgeblich auf die ansässige Händlerschaft nieder.

Zudem fehlt es an Orientierungshilfen für Ortsfremde. Diese sind, auch z.B. für den Leine-Heide-Radweg, welcher durch die Gronauer Innenstadt führt, wenig bis gar nicht vorhanden.

Die Einrichtung eines einheitlichen Leitsystems für die Parkverkehrs- und Besucherleitung setzt hier an:

Ziel ist es, den Bekanntheitsgrad der innenstadtnahen Parkplätze durch eine ausreichende Beschilderung und attraktive Wegeführung zu steigern. Die Vorzüge der Parkplätze (kostenlos, Verfügbarkeit) sollen darüber präsenter werden. Zielgruppen sind jedoch vorallem Besucher und Touristen mit wenig Ortskenntnis.

Das Leitsystem für die Innenstadt stärkt die Sichtbarkeit vorhandener Sehenswürdigkeiten, schafft Orientierung und vernetzt die unterschiedlichen Bereiche der Innenstadt miteinander. Durch die Kombination des Park- und Besucherleitsystems soll die Bündelung und Leitung des Verkehrs sowie als Resultat eine Verringerung des Parksuchverkehrs, als auch eine Besucherlenkung ab den Parkplätzen in die Innenstadt und an besondere Orte bewirkt werden.

Die Schildervielfalt soll dabei möglichst reduziert werden und eine einheitliche Ausschilderung erfolgen.



▲ Bsp. Besucherleitsystem

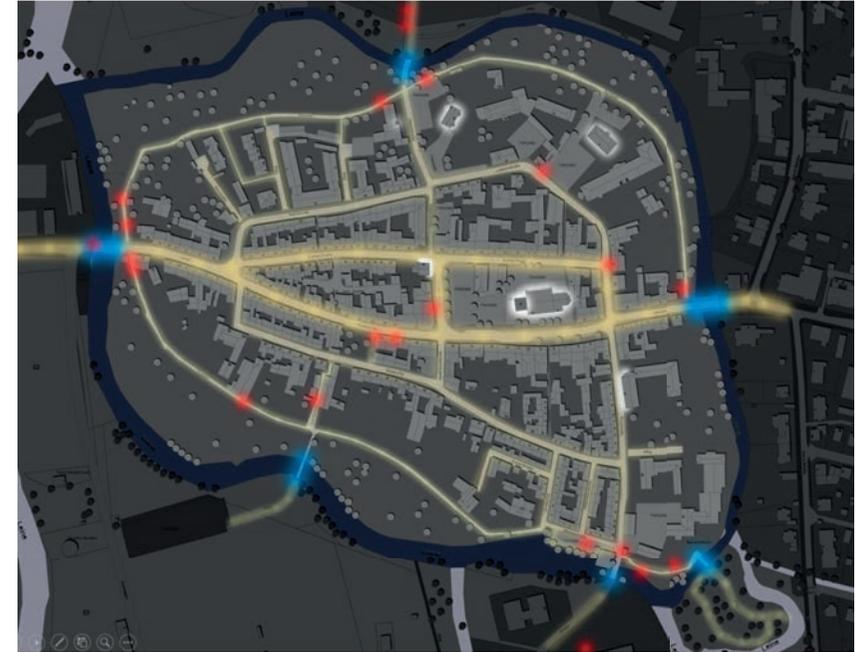
▼ Bsp. vorhandene Beschilderung



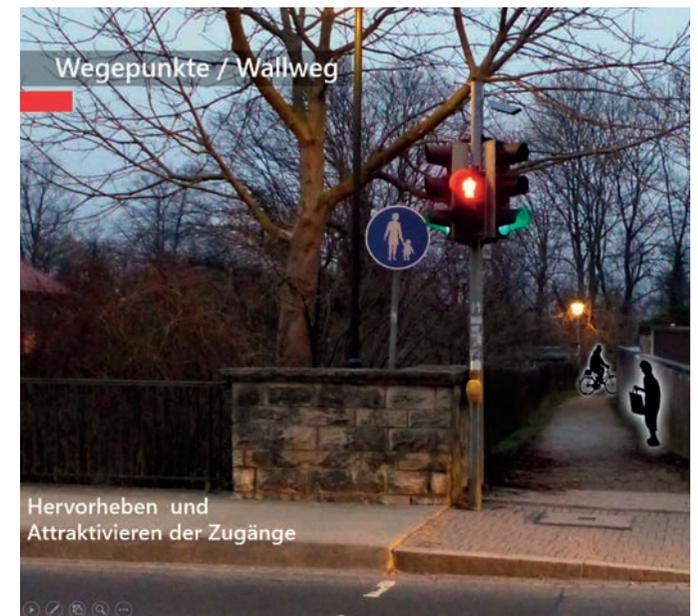
## Exkurs: Beleuchtungskonzept

Im Rahmen der vorbereitenden Sanierungskonzeption für die Gronauer Innenstadt, wurde im Jahr 2016 auch ein Beleuchtungskonzept erstellt. Das Konzept zeigt Möglichkeiten auf, wie durch ein durchdachtes Beleuchtungssystem, z.B. ortsbildprägende Gebäude und der öffentliche Raum akzentuiert werden können. Neben der Inszenierung der Nutzungseckpunkte der Innenstadt, werden im Konzept auch Anregungen für die wichtigen Wegeverbindungen, sprich Transiträume, gegeben.

Auf der Grundlage des Beleuchtungskonzeptes, können die wichtigen Orientierungspunkte der Stadt hervorgehoben werden und die angestrebten städtebaulichen Maßnahmen in ihrer Orientierungswirkung atmosphärisch unterstützen.



◆ Auszüge Beleuchtungskonzept Gronau (Leine) Innenstadt



## Fazit

---

In der Gronauer Innenstadt zeichnen sich aufgrund der Überlagerung des historischen Stadtgrundrisses mit heutigen Nutzungsstrukturen gewisse Problemlagen ab.

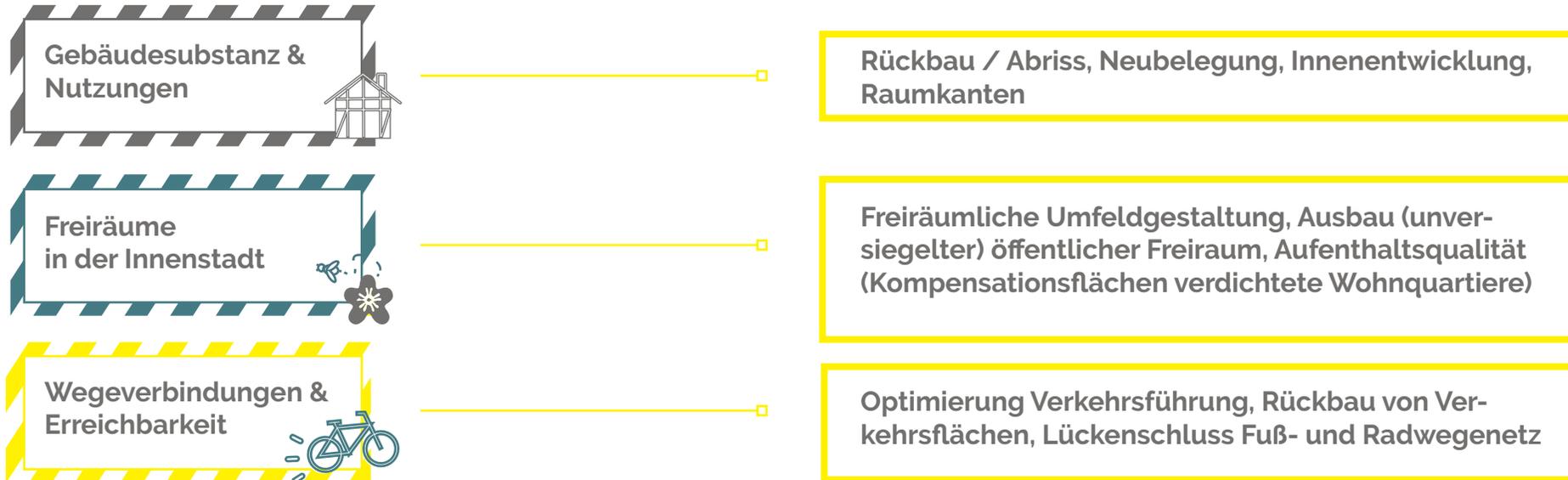
Aus dem Stadtgrundriss ergeben sich Raumabfolgen und öffentliche Freiräume, welche auch in Hinblick auf die geringe Ausstattung mit privatem Freiraum, eine erhöhte Bedeutung erfahren. In der jetzigen Ausprägung können sie dieser ausgleichenden Funktion für die bauliche Dichte in den Wohnquartieren jedoch nicht nachkommen. Die Innenstadt verliert in Folge an Qualität als Wohnstandort. Insbesondere im Ausbau dieser Qualitäten und der Vernetzung dieser Räume muss bei der weiteren Entwicklung der Innenstadt Gronau (Leine) ein Schwerpunkt gesetzt werden. Zum anderen wird auch in der Verbesserung der unmittelbaren Wohnumfeldqualitäten, in den durch Nebengebäude stark verdichteten Innenhöfen, ein städtebaulicher Handlungsbedarf gesehen, die Innenstadt als Wohnstandort zu stärken. Denn neben der Schwächen als Wohnstandort sind Indikatoren funktionaler Schwächen, wie Leerstand und Teilleerstände gewerblicher Einheiten abzulesen, die für bestimmte Bereiche ein erhöhtes Handlungserfordernis bedeuten.

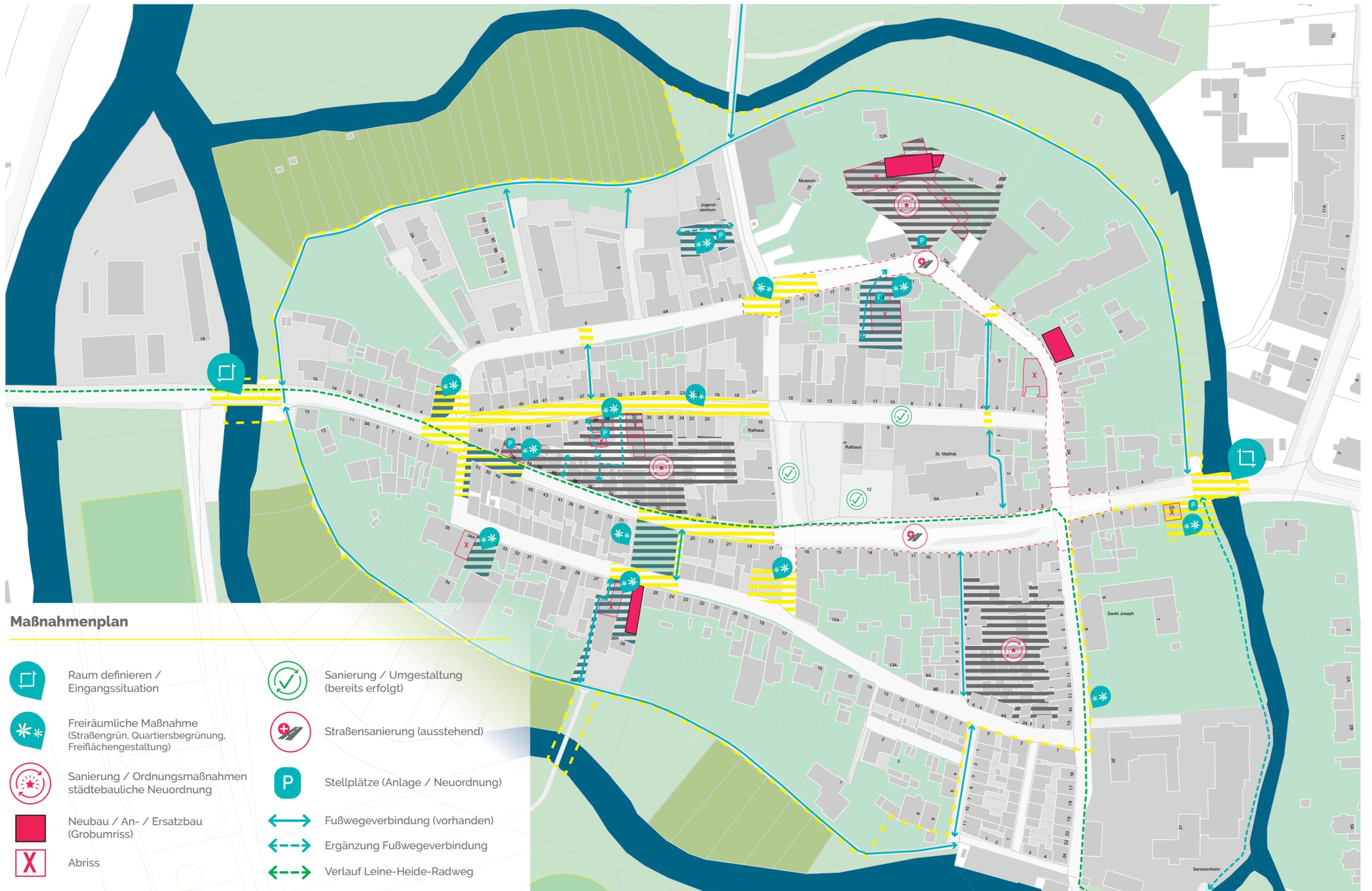
Es zeigt sich, dass es besondere Schlüsselbereiche gibt, die von besonderer Bedeutung bei der städtebaulichen Neuordnung der Innenstadt insgesamt sind. Die identifizierten Schlüsselbereiche decken zumeist mehrere Handlungsfelder ab und sind daher vorrangig zu entwickeln, um das Ziel einer positiven Innenstadtentwicklung zu forcieren. Eine Neuordnung im Sinne eines städtebaulichen Entwicklungsrahmens kann somit die genannten Probleme ins Positive wandeln.

Es gilt die nachfolgend dargestellten Handlungsfelder aufzugreifen und als Standortqualitäten durch räumlich konkrete Maßnahmen zu übersetzen. In der Folge wird das Stadtbild so zu wandeln sein, dass die Vorzüge der Innenstadt, Wohnen – Einzelhandel – kurze Wege im Sinne eines attraktiven Lebens- und Nutzungsumfeldes gefördert werden.

## Handlungsfelder

Aus der Auflistung der Missstände und in Folge der Ortsbegehung lassen sich folgende Themenfelder mit höherem Handlungsbedarf für die Gronauer Innenstadt ableiten:





## Maßnahmenplan

- |  |   |  |  |
|--|---|--|--|
|  | Raum definieren / Eingangssituation   |  | Sanierung / Umgestaltung (bereits erfolgt) |
|  | Freiräumliche Maßnahme (Straßengrün, Quartiersbegrünung, Freiflächengestaltung) |  | Straßensanierung (ausstehend)              |
|  | Sanierung / Ordnungsmaßnahmen städtebauliche Neuordnung                         |  | Stellplätze (Anlage / Neuordnung)          |
|  | Neubau / An- / Ersatzbau (Grobumriss)   |  | Fußwegeverbindung (vorhanden)              |
|  | Abriß   |  | Ergänzung Fußwegeverbindung                |
|  |   |  | Verlauf Leine-Heide-Radweg                 |



## Kurzübersicht - Maßnahmen Masterplan Innenstadt

### Legende Gebäudekennzeichnung

 (Ersatz-)Neubau

- 01** Stadteingänge Leintor- Steintor  
- (Raumkanten, Aufpflasterung, gestalterische Einbindung Innenstadtsanierung, Fußgängerüberwege, Beleuchtung, Auftakt Wallrundweg)
- 02** Wallrundweg - Lückenschluss Am Mühlengraben - Steintor   
- (Stellplatzanlage Steintor, Ausbau zum Rundweg, Lückenschluss durch Steg am Uferstrand Mühlengraben)
- 03** westliche Hauptstraße   
- (Verkehrsführung als Einbahnstraße, Zweichrichtungs-Radfahrverkehr, Flächenumstrukturierung für Gehwege, Parkflächen + Straßenraumbegrünung, Aufpflasterungen, Stellplatzanlage (Abriss Hauptstr. 44/46), Öffnung Grünfläche Hauptstr. 31 / Eingliederung Wegeverbindung „Rote Gasse“)
- 04** Kreuzung Leintor / Hauptstraße / Blanke Str. / Nordstr.  
- (Klare Verkehrsführung: Einbahnstraßen Hauptstr. / Blanke Str. untergeordnet, Querungsmöglichkeit Fußgänger / Radverkehr, Flächengewinn für Gehwege und Gebäudevorzonen)
- 05** Nutzungskonzept „Fachwerkhäuser Leinegarten“, Leintor 4  
- (Nutzungskonzept für den historischen Gebäudekomplex und Gartenanlage)
- 06** Blanke Str.   
- (Verkehrsführung als Einbahnstraße, Zweichrichtungs-Radfahrverkehr, Flächenumstrukturierung für Gehwege, Parkflächen + Straßenraumbegrünung, Aufpflasterungen;
- 6.1** Blockinnenbereich „Auf dem Schilde“  
- Abriss Leerstände Blanke Str. 30-36, Teilabriss Nebengebäude, Einrichtung Quartierstellplatzanlage, Begrünung, Ergänzung Fußgängerverbindung Nordstr.-Blanke Str.-Hauptstr.)
- 07** Junkernstraße / Nordstraße  
- (Flächenumstrukturierung für Gehwege, Parkflächen + Straßenraumbegrünung, Aufpflasterungen, Abriss Nebengebäude Blanke Str.1, Stellplatzanlage Maschstraße, Durchwegung Museum - Bockhof II - Bürgermeisterhaus)
- 08** Bauliche Ergänzungen Junkernstraße  
städtebauliche Schlüsselgrundstücke
- 8.1** Junkernstr. 10 „Bockhof I“  
- Abriss Junkernstr. 14, An- und Neubau
- 8.2** Junkernstr. 13 „LDZ-Gebäude“   
- Abriss + Nachverdichtungsoptionen, Wegeführung Junkernstr. / Mönchstr.
- 8.3** Junkernstr. 5 
- Neubau „Gemeindehaus“, Lückenschluss Raumkante, Ersatzstellplätze
- 09** Ordnungsmaßnahmen / Freiraummaßnahmen Südstraße
- 9.1** Südstraße 34  
- Abriss Südstraße 34A, freiräumliche Aufwertung Hof
- 9.2** Blockinnenbereiche Petersilienstraße / Kiesau  
- Abriss untergenutzter Nebengebäude, Ersatzstellplätze, Begrünung Blockinnenbereiche
- 9.3** Zum Südwall / Südstraße 26   
- Abriss+Ersatzbau Nebengebäude, freiräumliche Aufwertung Verbindung Südstraße - Zum Südwall

 **01 Stadteingänge Leintor und Steintor**

» Maßnahmenvorschlag im Entwicklungskonzept Innenstadt, S.48

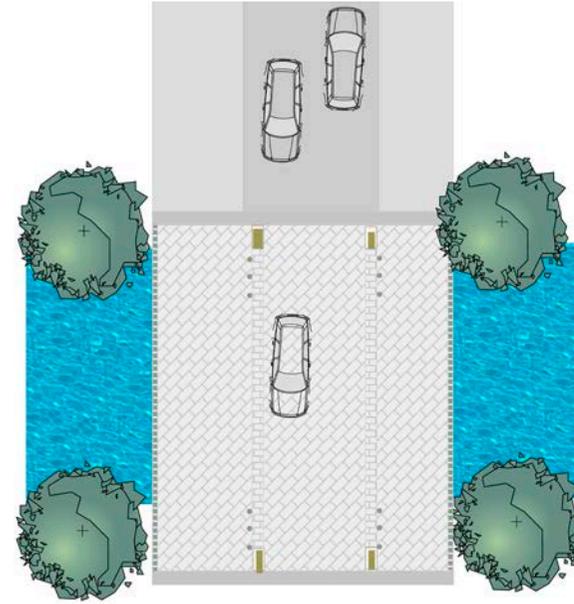
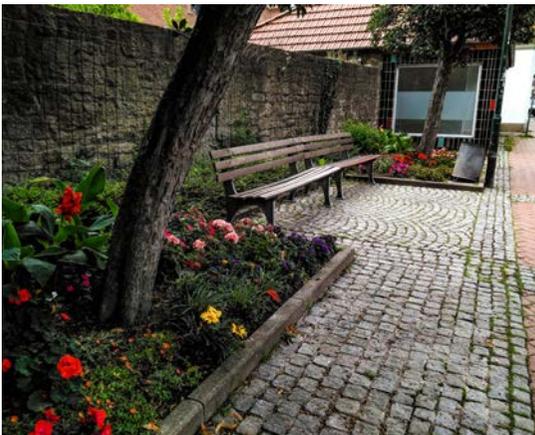
Inszenierung des Überganges zur Leineinsel & Innenstadt durch:

- » Aufpflasterung / Materialwechsel analog der Sanierung der Hauptstraße
- » Barrierefreie Fußgänger- und Radfahrer-Querung ggü. der Eingangsbereiche des Wallrundweges
- » Grüne Einfassung durch Bäume
- » Ggf. Fahrbahnverengung
- » Aufweitung (Mikroplätze) der Eingangsbereiche Wallrundweg zur Betonung / Öffnung der Fußwege
- » Im Bereich Steintor Ergänzung um Kunden- / Besucherstellplätze
- » Kombination mit den Maßnahmen des Beleuchtungskonzepts
- » Aufsteller des Besucherleitsystems, bzw. Hinweis auf historische Stadteingangssituation durch Stelen / Mauerpfeiler



Bestandssituation Innenstadteingänge:  
Leintor (westlicher Innenstadteingang) ▲

Bestandssituation Innenstadteingänge:  
Eingangsbereiche „Wallrundweg“ ►



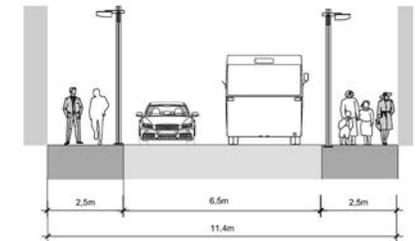
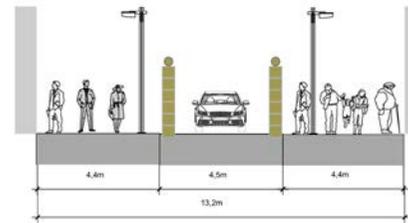
Skizze Stadteingänge

Stadtplanung und Architektur  
**plan  
zwei**

◆ Maßnahmenvorschläge Entwicklungskonzept Innenstadt 2014, S. 48

**Leintor/Steintor** □  
□ Stadteinfahrt

**Steintor**  
Zweirichtungsverkehr, barrierefrei,  
reduzierte Geschwindigkeit



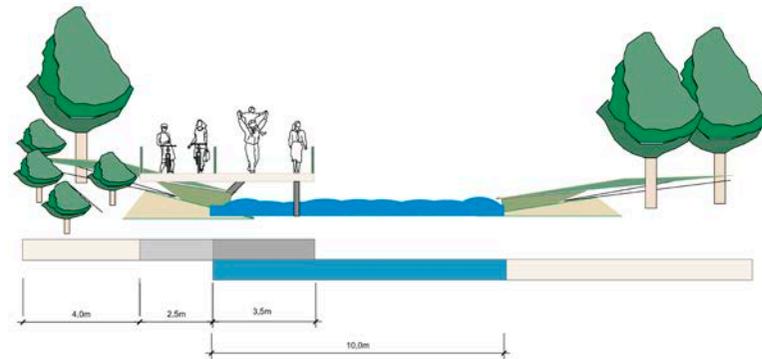
▲ Bestandssituation Innenstadteingänge:  
Steintor (östlicher Innenstadteingang)

▲ Bestandssituation Innenstadteingänge:  
Eingangsbereiche „Wallrundweg“

   **02** Wallrundweg - Lückenschluss Am Mühlengraben - Steintor

- » Maßnahmenvorschlag im Entwicklungskonzept Innenstadt, S.40
- » Der Wallrundweg weist momentan eine Lücke zwischen Steintor und Am Mühlengraben auf, die nicht entlang der Leine führt.
- » Der Gebäudekomplex Burgstraße 21 steht hier sehr nah an der Uferböschung. In den VU / Innenstadtentwicklungskonzept wird der Ausbau zum Rundweg durch einen Steg am Uferstrand rückwärtig des Gebäudes vorgeschlagen (s. Abb.)
- » Im Bereich Steintor, ist das Grundstück durch den Abriss des leerstehenden Pavillons (Steintor 2A) als Schlüsselbereich zu sehen. Hier kann das Grundstück als freiräumlicher Auftakt für einen grünen Eingang zur Stadt und dem Wallrundweg ausgestaltet werden.
- » Zusätzlich kann auf einem Teil der Flächen geringfügig Stellplätze ergänzt werden, um durch den Stellplatznachweis für den Gewerbeleerstand Steintor 3 die Chancen für künftige Vermietungen zu erhöhen.

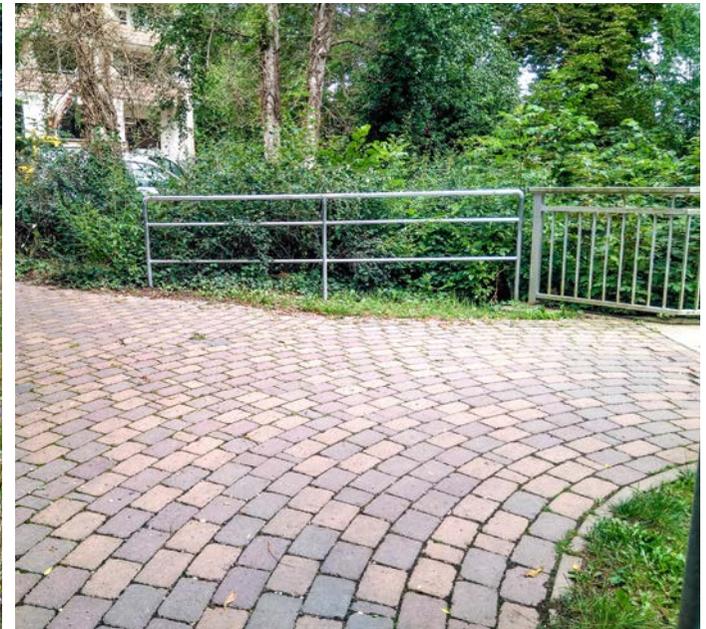
**Ergänzung Wallweg**  
Fuß- und Radweg



Wallwegergänzung mit Wegführung über Leine

▲ Maßnahmenvorschläge Entwicklungskonzept Innenstadt 2014, S. 40

▼ Bestandssituation Steintor / Anschlussstelle Wallrundweg Burgstraße / Am Mühlengraben



   03 Westliche Hauptstraße

Neuorganisation des Straßenraums und ruhenden Verkehrs. Flächenverteilung zugunsten von Straßenraumbegrünung und Fußwegeverbindungen.

- » Die Hauptstraße ist im westlichen Abschnitt bis zum Kreuzungsbereich Apothekerstraße eine Einbahnstraße. Der Straßenquerschnitt bietet großes Flächeneinsparpotenzial durch die Anwendung von Regelquerschnitten gemäß RAS 06 und die optische Abgrenzung verschiedener Nutzungsansprüche.
- » Vorgeschlagen wird die Verschmälerung der Fahrgasse entsprechend einer Einbahnstraße auf 3,5 m, die Anlage eines separaten Parkstreifens sowie die optische Unterscheidung der Materialität und räumliche Untergliederung von Gehwegen durch Straßengrün (kleinkronige Bäume).
- » Der resultierende Flächenzugewinn aus der Reduzierung der Straßenfläche kann im Einfahrtbereich Südstraße und Leintor 48 für Außengastronomie und im gesamten Verlauf für verbreiterte Gehwege genutzt werden.
- » Die parallel aufzubauenden Fußwegeverbindungen Nordstraße - Blanke Straße - Hauptstraße - Südstraße können durch Aufpflasterungen in ihrer Leitfunktion unterstützt werden.
- » Augenmerk wird hier auf die „Rote Gasse“ gelegt. Als Verbindungsweg verläuft sie entlang des Gartengrundstücks der Hauptstraße 31. Dieses stellt mit seinem gewachsenen Baumbestand eine Besonderheit der ansonsten baulich dichten Innenstadt dar. Das Grundstück ist momentan durch eine Mauer vom Straßenraum abgegrenzt. Eine Teilöffnung des Grundstücks zur „Rote Gasse“ oder das „Schleifen“ der Mauer, erhöht die Attraktivität und Sichtbarkeit des Verbindungsweges.



\_Bestandssituation Hauptstraße ▶

## Bausubstanz & Leerstände

- » Insbesondere in der westlichen Straße zeichnet sich die Strukturschwäche der Gronauer Innenstadt durch eine höhere Anzahl an (Gewerbe-)Leerständen ab.
- » Über den Ausbau und eine Stärkung der Wegebeziehungen sowie Flächenzugewinne für Gehwege und Straßenraumbegrünung werden neue räumliche Qualitäten in der westlichen Innenstadt geschaffen. Dieses kann auch für die angeschlagene Bausubstanz eine neue Potenziallage bewirken.
- » Über das städtische Fassadenprogramm können ggf. erneut Anreize gesetzt werden und möglicherweise auch als Impuls auch für potenzielle Immobilienkäufer in der Vermarktung platziert werden.

### Abriss, Umnutzung:

- » Bei dem Langzeitleerstand Hauptstraße 46 können über einen Abriss des Gebäudes zum einen Flächen generiert werden, die sich zur Nachnutzung als „Quartiersstellplatz“. Die kleinteilige Stellplatzanlage dient zudem als Ersatz der zu Gunsten von Gehwegflächen / Flächen für Außengastronomie aufgegebenen Straßenparkierung im Einfahrtbereich westliche Hauptstraße. Weiterhin trägt der Abriss zu besseren Belichtungsverhältnissen des stark verdichteten Blockinnenbereichs bei.
- » Das teilgewerbliche Gebäude Hauptstraße 33 weist aufgrund des Gebäudezuschnitts und -zustands schwierige Nachnutzungsmöglichkeiten auf. Hier ist ggf. eine Aufstockung mit Angleich der Traufhöhe und Erhöhung der Nutzfläche eine Option.



Bild oben: Hauptstraße 33 und 31  
(Backsteingebäude) ▲

Bild 2.v.o. links: Hauptstraße 46 ▲

Bsp. Bestandssituation Bausubstanz,  
Gewerbeleerstand Hauptstraße ▲



04

## Kreuzungsbereich Blanke Straße / Hauptstraße / Nordstraße

Umstrukturierung des Kreuzungsbereichs zugunsten einer übersichtlichen Kreuzungslösung und Flächenverteilung zugunsten von Straßenraumbegrünung und Fußwegeverbindungen.

- » Im Kreuzungsbereich Blanke Straße / Hauptstraße / Nordstraße treffen derzeit zwei Einbahnstraßen und eine Zweirichtungsstraße aufeinander. Die Kreuzungssituation ist unübersichtlich, aufgrund einer fehlenden optischen Hierarchisierung der Straßen und großzügig dimensionierten Straßenflächen. Es fehlen zudem Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radverkehr.
- » Angestrebt werden sollte eine Umverteilung der Flächen: Rückbau der überdimensionierten Fahrspuren Blanke Straße und Hauptstraße (Einbahnstraßen), das „Auflösen“ der Kreuzung durch eine klare Hierarchisierung in Leintor - Nordstraße in Zweirichtungsverkehr als vorfahrtsberechtigter Straße und eine optisch deutliche Gestaltung der Einbahnstraßen Hauptstraße und Blanke Straße. Die ehemalige Kreuzungsfläche kann für eine Gehwegverbreiterung sowie als Vorplatz mit Begrünung für das Gebäude Blanke Straße 48 genutzt werden.
- » Im ehemaligen Kreuzungsbereich kann durch die Neugliederung eine Querungsmöglichkeit (Zebrastrifen) mit optisch abgesetzter Radspur eingeführt werden.
- » Der vorhandene, untergenutzte „Mikroplatz“ im Einfahrtbereich Nordstraße sollte zugunsten der Verkehrsführung reduziert werden und durch die Anlage eines großzügigen Gehweg mit Begrünung umgestaltet werden.



Bestandssituation Leintor, stadteinwärts ▲

Bestandssituation Blankestraße,  
stadtauswärts ▲

Bestandssituation Hauptstraße,  
stadtauswärts / Mikroplatz im Einfahrtbereich Nordstraße ▶



## 05 Nutzungskonzept „Fachwerkhäuser Leinegarten“, Leintor 4

Nutzungskonzept für den historischen Gebäudekomplex und die historische Gartenanlage.

- » Die „Fachwerkhäuser Leinegarten“ beschreiben einen Gebäudekomplex am Leintor 4. In prägnanter Stadteingangslage, verfügt der Komplex über eine beeindruckende Gartenanlage bis zum Wall.
- » Derzeit werden die Gebäude sporadisch als Beherbergungsbetrieb mit Ferienwohnungen, Zimmern, aber auch großem Saal genutzt.
- » Der Entwicklungsansatz für die Anlage „Bockhof I“ mit einem parkähnlichen Freiraumanteil und der Gestaltung der Übergänge zwischen Museum und Bürgermeisterhaus, machen den Abriss des unmaßstäblichen und untergenutzten Gebäudekomplexes (Junkernstraße 14) erforderlich (s. 8.1).
- » Als mögliche Nachnutzung kommt daher einerseits die Qualifizierung als Veranstaltungsort in Frage.
- » Aufgrund der Attraktivität der Gebäude und auch der Gartenanlage, käme allerdings auch eine Entwicklung mit permanenten Wohneinheiten oder einem Angebot für gemeinschaftliches Wohnen in Betracht.



Bestandssituation „Fachwerkhäuser Leinegarten“:  
Ansicht vom Leintor, Platzsituation Nordstraße  
und eingewachsenes Grundstück / Innenhof

    **Blanke Straße**

Neuorganisation des Straßenraums und ruhenden Verkehrs. Flächenverteilung zugunsten von Straßenraumbegrünung und Fußwegeverbindungen.

- » Die Blanke Straße ist eine Einbahnstraße mit straßenbegleitenden Parken. Der derzeitige Straßenaufbau verleitet zu nicht angemessenen Fahrgeschwindigkeiten. Auch hier ist daher großes Flächeneinsparpotenzial durch die Anwendung von Regelquerschnitten gemäß RAST 06 und die optische Abgrenzung verschiedener Nutzungsansprüche vorhanden.
- » Für die Einbahnstraße sollte die Fahrgasse auf 3,5 m verschmälert werden. Die Parkstreifen werden separat und entsprechend der Fahrbahnverschwenkung rechts- und linksseitig angelegt. Ähnlich der Hauptstraße kann auch hier die optische Unterscheidung der Materialität der Gehwege und räumliche Untergliederung durch Straßengrün (kleinkronige Bäume) erfolgen.
- » Die Geschwindigkeitsdämpfung wird durch Aufpflasterungen und Fahrbahnverschwenkungen erzielt. Die Aufpflasterungen sind als barrierefreie Quermöglichkeiten des Gehweges auszuführen.
- » Der Aufbau der Wegebeziehung Nordstraße - Blanke Straße - Hauptstraße - Südstraße kann durch die Aufpflasterung unterstützt werden und die Leitfunktion der Fußwegeverbindungen gestärkt werden.



▲ Blanke Straße (östlicher Abschnitt)  
 ▲ Blanke Straße (westlicher Abschnitt)  
 ► Bestandssituation Parken:  
 ► Blanke Straße (östlicher Abschnitt)  
 ► Blanke Straße (westlicher Abschnitt)



## 6.1 Blockinnenbereich „Auf dem Schild“

Neuorganisation des Blockinnenbereichs aufgrund städtebaulicher Missstände und Sicherheitsbedenken im Brandfall.

- » Der Block „Auf dem Schild“ (zwischen westlicher Hauptstraße / Blanke Straße) weist insbesondere eine starke Innenverdichtung durch Nebengebäude auf. Durch eine Innenschließungsmaßnahme in den 1970er-Jahren wurde der Blockinnenbereich bereits etwas entkernt. Heute wird dieser maßgeblich durch Garagen und Nebengebäude sowie eine willkürliche Stellplatzsituation geprägt. Die Ver- und Entsorgung gestaltet sich schwierig. Das Anfahren der Grundstücke ist im Brandfall nur in Teilen möglich. Die Strukturschwäche in den Bereichen der westlichen Hauptstraße und Blanke Straße spiegelt sich in der Gebäudesubstanz wider - diese weist in großen Teilen Mängel auf und gewerbliche, bzw. Wohnleerstände sind in beiden Straßenzügen deutlich sichtbar.
- » Im Umgang mit den Gebäudeleerständen und (untergenutzten) Nebengebäuden kann zum einen Abriss zugunsten einer Neuordnung / Schaffung von grünen Freiflächen im Blockinnenbereich ein Ansatz sein. Der Abriss von Wohngebäuden sollte unter Gesichtspunkten der jeweiligen städtebaulichen Situation abgewogen werden, bzw. durch eine Nachverdichtung Raumkanten wieder geschlossen werden.

- » Weiter haben die Maßnahmen das Ziel Wohnumfeldqualitäten durch Neuordnung, Entsiegelung, Grün- und Pflanzmaßnahmen zu stärken: Anzustreben sind der Aufbau einer Quartiersdurchwegung zur Minderung der Insellage, Herstellung einer geordneten Blockinnenstruktur mit ausreichend Flächen zur Andienung durch Ver- und Entsorgungsfahrzeuge sowie des Brandschutz.
- » Hierfür muss eine Neuordnung des Blockinnenbereichs durch die Entnahme von Bausubstanz erfolgen. Ein Teil der Nebengebäuden / Garagen können durch eine Quartiersstellplatzanlage ersetzt werden.

Abriss, Umnutzung:

- » Die Gebäudeleerstände Blanke Str. 30 und 36 sowie die dazugehörigen Nebengebäude sind stark sanierungsbedürftig. Eine wohnbauliche Nachnutzung gestaltet sich schwierig. Die Grundstücke können bei einem Abriss der Bausubstanz den Platzbedarf der Quartiersstellplatzanlage sowie einer begrünten Durchwegung decken.
- » Abriss Nebengebäude rückseitig Blanke Str. 40 zur Belichtung des Blockinnenbereichs
- » Aufbau einer fußläufigen Durchwegung zur Hauptstraße im Bereich Hauptstraße 36 / 40
- » Langfristig Umstrukturierung gewerblicher Einheiten (Langzeitleerstände) zu Wohnen (außer rückwärtig „Am Markt“)

▼ Bestandssituation Blockinnenbereich „Auf dem Schild“



Neuorganisation des Straßenraums und ruhenden Verkehrs. Flächenverteilung zugunsten von Straßenraumbegrünung und Fußwegeverbindungen.

- » Die Junkernstraße und im weiteren Verlauf Nordstraße führt derzeit als Zweirichtungsstraße durch die nördliche Innenstadt. Die Sanierung der Junkernstraße ist bereits in Planung. Für die Gesamtentwicklung der nördlichen Verbindungsstrecke sollten folgende Aspekte Berücksichtigung finden:
- » Die Breite der Fahrbahngasse beträgt derzeit zwischen 5,5 m und 7,2 m, bzw. 4,6 an ihrer schmalsten Stelle in der südlichen Junkernstraße. Ein durchgängiger Gehweg ist nur auf der nördlichen Straßenseite vorhanden. Der Kreuzungsbereich Junkernstraße / Nordstraße / Mönchstraße / Maschstraße ist derzeit sehr großzügig bemessen.
- » Über einen Regelquerschnitt von 5,5 m können die Flächen der Gehwege erweitert werden und ein beidseitiger Gehwegs bis zur Einmündung Mönchstraße eingeführt werden. Dieses kann im südlichen Bereich Junkernstraße durch den Abriss der Nebengebäude Blanke Straße 1 ermöglicht werden. Die derzeitige Grenzbebauung erlaubt in diesem Bereich momentan nur einen einseitigen Gehweg.
- » Die Nebengebäude des Hauptgebäudes Blanke Straße 1 stehen möglicherweise zur Disposition. Durch einen Abriss wird zudem die Einsehbarkeit des Straßenverlaufs Junkernstraße an einer Engstelle maßgeblich verbessert. Eine entsprechende Modernisierungsvoruntersuchung liegt bereits vor.
- » Durch die Gehwegverbreiterung ist eine Begrünung des Straßenverlaufs in Teilbereichen möglich.
- » In der Junkernstraße 6 ist ein Altenheim ansässig. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite ist mit der Schulgasse eine direkte Wegeverbindung in die Innenstadt vorhanden. Diese Wegebeziehung sollte durch eine barrierefreie Aufplasterung gestärkt werden. Gleichzeitig sollten sich die Aufpflasterungen im Sinne einer Geschwindigkeitsdämpfung an Querungspunkten wiederholen.

## **Stellplatzanlage „JUZ“ / Maschstraße**

- » Die Stadt nutzt das Grundstück in der Maschstraße (rückwärtig Nordstraße 2) derzeit als Baulager für anstehende Arbeiten der Innenstadtsanierung.
- » Langfristig soll das Gelände Stellplätze mit ergänzender Infrastruktur (z.B. E-Ladesäule) beherbergen und ein Übergang in Richtung Erschließungsanger Nordstraße fußläufig ermöglicht werden.
- » Die weiter vorhandenen Nebengebäude (Nordstraße 2) sind abgängig. Die dadurch freiwerdende Fläche sollte möglichst zur Begrünung der Stellplatzanlage genutzt werden.

Bilder linke Seite:  
Bestandssituation Blanke Straße / Nordstraße ▶

Bilder rechte Seite:  
Brache Maschstraße ▶



## 08 Bauliche Ergänzungen Junkernstraße

### 8.1 Denkmalgeschützte Anlage „Bockhof I“ / Freiraumachse Museum / Bürgermeisterhaus

Die Gebäude Bürgermeisterhaus, der Zwillingebau Bockhof I und das Museum bilden einen gemeinsamen, durch einen großzügigen Freiraumanteil der Wallanlagen verbundenen, städtebaulichen Kontext nördlich der Junkernstraße aus. Das denkmalgeschützte Gebäude Junkernstraße 10 (hist. Bockhof I) ist leerstehend und droht zu zerfallen. Es besteht eine Investitionsabsicht für eine seniorengerechte Service-Wohnanlage (Argentum). Dieses ist zunächst zu begrüßen. Hierfür ist ein Erweiterungsbau in Richtung Bürgermeisterhaus vorgesehen. Das Vorhaben verzögert sich aufgrund denkmalschutzrechtlicher Bedenken.

Der Masterplan unterbreitet einen Alternativvorschlag, um den denkmalschutzrechtlichen Bedenken Rechnung zu tragen und den Anbau in die Raumfolge der Bestandsgebäude einzugliedern.

Hierzu soll der Blick stärker auf die Umgebung gerichtet werden:

- » Der Gebäudekomplex Junkernstraße 14 ist überwiegend leerstehend und aufgrund von Bauart und Zustand als nicht erhaltenswert einzustufen. Das Hauptgebäude verfügt über einige Ergänzungsbauten, die eine städtebaulich willkürliche Situation schaffen. Dazugehörig ist ein vollständig versiegelter Vorplatz, welcher derzeit als Parkplatz fungiert.
- » Das Grundstück Junkernstraße 14 sollte leergeräumt und in den Entwicklungskontext Junkernstraße 10 einbezogen werden. Der Bockhof I ist an der westlichen Giebelseite über ein Nebengebäude mit dem Gebäude der Junkernstraße 14 verbunden.
- » Der beabsichtigte Ergänzungsneubau sollte an dieser Stelle wieder anschließen und als Riegel in Längsanordnung mit Verbindungstrakt zum Hauptgebäude ausgeführt werden.
- » Die Betonung der Freiraumspange erfolgt über einen Ausbau der Wegebeziehungen durch Verbindung der Freianlagen Museum - Bockhof I - Bürgermeisterhaus.
- » Durch Verlagerung der Haupteinschließung zwischen Junkernstraße 12 und Junkernstraße 10A, rückt der Bockhof I stärker in den Fokus und erhält eine

repräsentative Wirkung.

Zusätzlich wird der ebenfalls eine historische Mauerfragment entlang der östlichen Grundstücksgrenze nicht durch das Erschließungsgeschehen beeinträchtigt.

- » Optional ist die städtebauliche Ergänzung um ein weiteres Gebäude, mit ähnlicher Kubatur wie des Ergänzungsneubaus in Richtung Museum.

▼ Bestandssituation „Bockhof I“, Junkernstraße 10





## 8.2 Perspektive Junkernstraße 13, Nachverdichtungsoption

- » Die Gebäude Junkernstraße 13 steht möglicherweise langfristig zur Disposition. Das Gebäude weist keinen baukulturellen Wert auf und ist sanierungsbedürftig.
- » Durch einen Abriss kann ein Grundstück in attraktiven Umfeld von Museum, möglicherweise grundsaniertem Bockhof II mit Servicewohnen und Bürgermeisterhaus entstehen.
- » Durch zwei Ersatzneubauten, kann der städtebauliche Kontext ergänzt und die Raumkante zur Junkernstraße geschlossen werden. Insbesondere aufgrund des baulichen Umfeldes, ist hier auch eine teilgewerbliche Nutzung, z.B. für Gesundheitsdienstleistungen, etc. vorstellbar.
- » Eine kleinteilige Wegeverbindung in die Innenstadt ist ebenfalls denkbar und ließe sich in die Erschließung eines hinteren Gebäudes integrieren.



## 8.3 Neubau Gemeinschaftshaus ev. Kirche

- » Neubauvorhaben der evangelische Kirche in der Junkernstraße 5
- » Das Vorhaben soll sich in bauliche Umgebung einfügen und sich an der Gebäudestellung entlang der Junkernstraße orientieren.
- » Die Baumbestände sollten erhalten bleiben, um die weiteren Bestrebungen zur Begrünung der Straßenräume nicht zu dämpfen.
- » Die vorhandenen Stellplätze der Stadt sollten in das Vorhaben integriert werden, ansonsten muss der 1:1 Ersatz an anderer Stelle erfolgen.



Gebäude der LDZ, Junkernstraße 13

Gebäude der St. Matthäi-Kirchengemeinde,  
Junkernstraße 5

## 09 Freiraum, Ordnungsmaßnahmen Südstraße

### 9.1 Südstraße 34

Das Gebäude auf dem Grundstück der Südstraße 34, stellt eine bauliche Besonderheit der Innenstadt dar. Die erhaltene historische Hofstelle kann durch den Abriss des leerstehenden Gebäudes Südstraße 34A (Teilleerstand / geringe bauliche Qualität) wieder stärker in den Fokus rücken. Begleitend ist die Freiraumgestaltung der Hofflächen zu betrachten.

▼ Bestandssituation Hofanlage Südstraße 34



▲ Bestandssituation Petersilienstraße und Kiesau

### 9.2 Blockinnenbereiche Kiesau / Petersilienstraße

Die Blockinnenbereiche „Kiesau“ und „Petersilienstraße“ sind baulich stark verdichtet und weisen ein sehr enges Grundraster auf. Mittels Abrissen untergenutzter Nebengebäude, können in den dichten Innenstadtblöcken, bspw. Ersatzstellplätze und die Erhöhung des Grünanteils bewirkt werden. In Teilen erfolgte bereits die Entnahme von Nebengebäuden. Die bereits angestoßenen Entwicklungen sollten hier langfristig fortgeführt werden.

   **9.3 Wallrundweg - Gasse Südstraße 26 - Zum Südwall**

Attraktivierung der Wegeverbindung zwischen Südstraße, Wallrundweg und Sportanlage „Kuhmasch“:

Angeregt werden Freiraum- und Ordnungsmaßnahmen der momentan dominierenden Garagenhöfe des Gebäudes Südstraße 26 sowie die Umgestaltung der Pflanzflächen entlang der Fußwegeverbindung.

- » Das in Teilen gewerblich genutzte Grundstück Südstraße 26 liegt als flächig versiegelter Garagenhof vor. Die Wegeverbindung wird beidseitig maßgeblich von den Rückseiten der Garagen eingefasst, wodurch ein beengtes Raumgefühl entsteht.
- » Über eine Umstrukturierung der Garagenanlagen in Richtung Südstraße 24 sowie die freiräumliche Gestaltung der freiwerdenden Flächen, kann ein Beitrag zur Attraktivierung der Wegeverbindung gelingen.
- » Die optische Eingliederung in das innerstädtische Fußwegesystem kann durch eine Ausführung der Pflasterung analog der Innenstadtsanierung und Aufpflasterungen bei Straßenquerungen erfolgen und damit zu einer besseren Orientierungswirkung der Wegeführung beitragen.
- » Die Einbindung in ein Besucherleitsystem ausgehend vom Parkplatz „Kuhmasch“ ergänzt diese Wirkung.
- » In Abstimmung mit den Anwohnern, sollten Anregungen für die Gestaltung der verbleibenden Rückseiten gegeben werden (s.Abb.).



▲ Bestandsituation „Zum Südwall“

◀ Maßnahmenvorschläge Entwicklungskonzept Innenstadt 2014, S. 40





## STÄDTEBAULICHE DETAILS

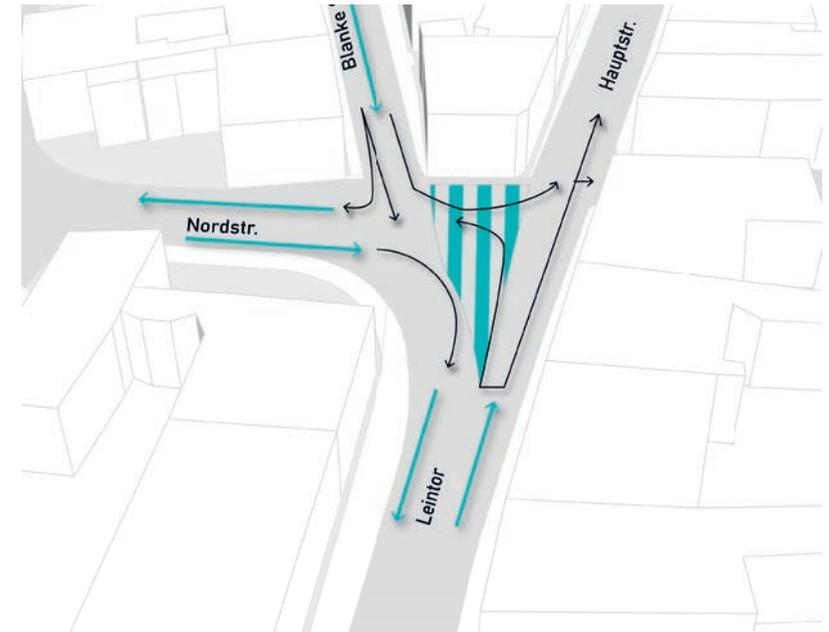
Für die Teilbereiche der Stadteingänge im Bereich Steintor, den Kreuzungsbereich Hauptstraße / Blanke Straße / Nordstraße sowie den Blockinnenbereich „Am Schild“ und eine untergenutzte Fläche in der Maschstraße, sollen erste vertiefende städtebauliche Aussagen getroffen werden. Die Bereiche haben eine besondere Funktion und Bedeutung für die künftige Stadtentwicklung und bedürfen bereits jetzt einer ersten Konkretisierung, um die nächsten Schritte einzuleiten. Parallel können auch weitere, hier vorgestellte Maßnahmen in die Umsetzung überführt werden.

Es gilt das vorliegende Planwerk praxisorientiert und entsprechend sich wandelnder Rahmenbedingungen fortzuschreiben und weiterzudenken sowie für die weiteren Handlungsbedarfe im Sanierungsgebiet Gronau - Innenstadt Lösungen zu entwickeln. Die nachfolgend dargestellten Ansätze, bieten einen ersten Lösungsansatz für vier Teilbereiche im Sanierungsgebiet, mit besonderem Handlungsbedarf, die als Diskussionsgrundlage für eine mögliche Umsetzung dienen können.

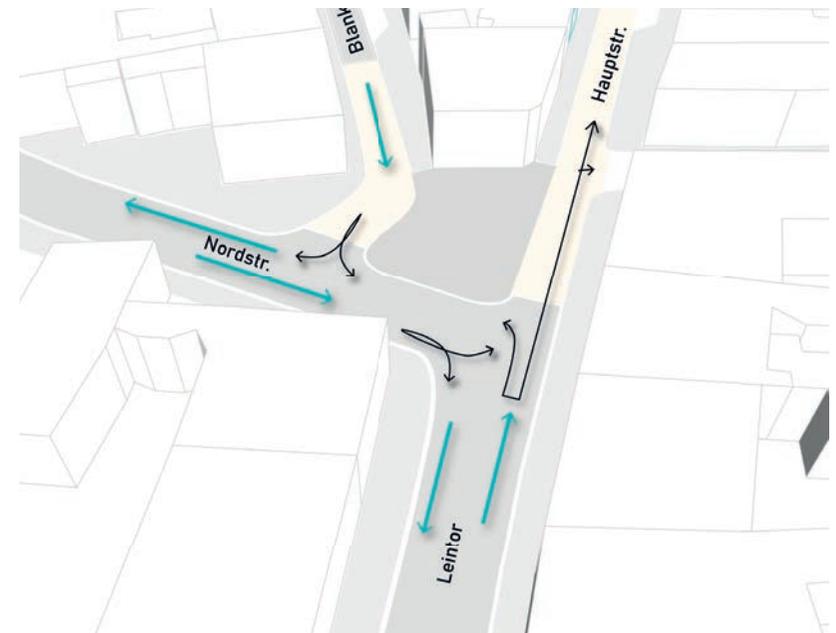
## Kreuzungsbereich Blanke Straße / Hauptstraße / Nordstraße

Der unübersichtliche Kreuzungsbereich Blanke Straße / Hauptstraße / Leintor / Nordstraße erhält durch eine grundlegende Neuaufteilung der Flächen eine klare Hierarchisierung:

- » Die Blanke Straße wird eindeutig der Nordstraße untergeordnet und erhält einen für eine Einbahnstraße angemessene Fahrbahnbreite von 3,5 m.
- » Auch die Hauptstraße wird im Verlauf bis zum Ratskellerplatz eindeutig als Einbahnstraße geführt und die Fahrbahn auf 3,5 m verschmälert.
- » Die Straßen Leintor und Nordstraße behalten ihre für den Zweirichtungsverkehr ausgelegte Breite von 6,5 m bei.
- » Die kleine Platzfläche an der Nordstraße wird dem Kopfgebäude Blanke Str. 48 zugeordnet und dient als Entree für die Gewerbeeinheit, kleinteilige Grünfläche sowie geräumige Fußgängerinsel.
- » In allen Bereichen gelingt eine Verbreiterung der Gehwege und durch die übersichtliche Situation im Kreuzungsbereich, können sichere Querungsmöglichkeiten geschaffen werden.
- » Die Materialwahl folgt der bisherigen Umbaumaßnahmen im Stadtzentrum. Es wird angeregt für den Platz großformatigere und kleinformatigere Pflastersteine für die Gehwege zu verwenden, um einen optischen Zusammenhang der Innenstadt und eine Beruhigung des Erscheinungsbildes zu erwirken.
- » Im Bereich der Einbahnstraßen wird angeregt, besonders Aufmerksamkeitsbedürftige Bereiche, (bspw. Einfahrtsbereich und Querungen für Fußgänger) von der Fahrbahn durch Aufplasterungen abzusetzen.
- » Für den Langzeitleerstand Hauptstraße 46 ist ein Abriss zu erwägen. Hierdurch würden bessere Belichtungsverhältnisse für den Blockinnenbereich erreicht werden.
- » Um die Raumkante nicht ganz aufzubrechen, könnte die Baulücke für kleinteilige Anbauten der benachbarten Gebäude, zur Wohnraumerweiterung, Einrichtung von Freisitzen sowie einer kleinen Grünfläche genutzt werden. Hierdurch könnten bspw. auch die Vermarktungschancen für das leerstehende Gebäude Hauptstraße 44 steigen.
- » Alternativ, bzw. als Interimslösung, könnten auch Anwohner-, bzw. Kundenparkplätze in der Baulücke eingerichtet werden.



▲ Funktionsweise Kreuzung (Bestand)



▲ Funktionsweise Kreuzung Entwurf



Nordstraße

Blanke Straße

Leintor

Hauptstraße

Südstraße

6,50 m

3,50 m

3,50 m

N

▲ ohne Maßstab (Originalmaßstab siehe Anhang)

Legende Gebäudekennzeichnung

○ (Ersatz-)Neubau



Nordstraße

Blanke Straße

Leintor

Hauptstraße

Südstraße

6,50 m

3,50 m

3,50 m

▲ Alternativ:  
Nachnutzung der Baulücke Hauptstraße 46 als Anwohner-/Kundenstellplatz

N  
▲ ohne Maßstab (Originalmaßstab siehe Anhang)

Legende Gebäudekennzeichnung

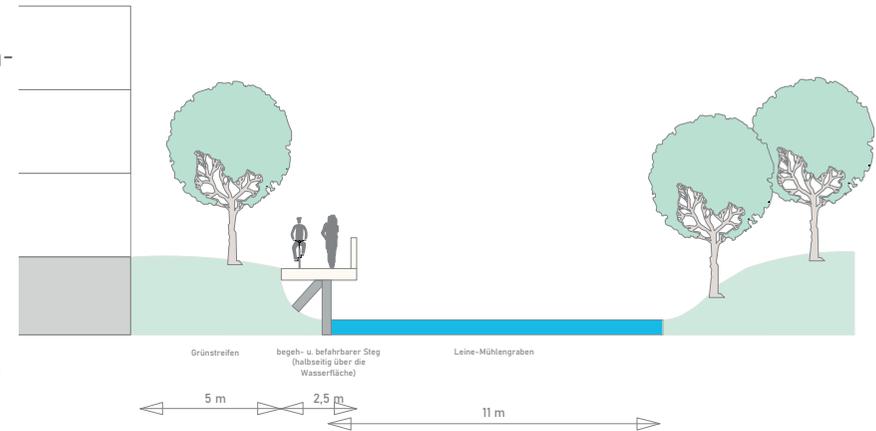
○ (Ersatz-)Neubau



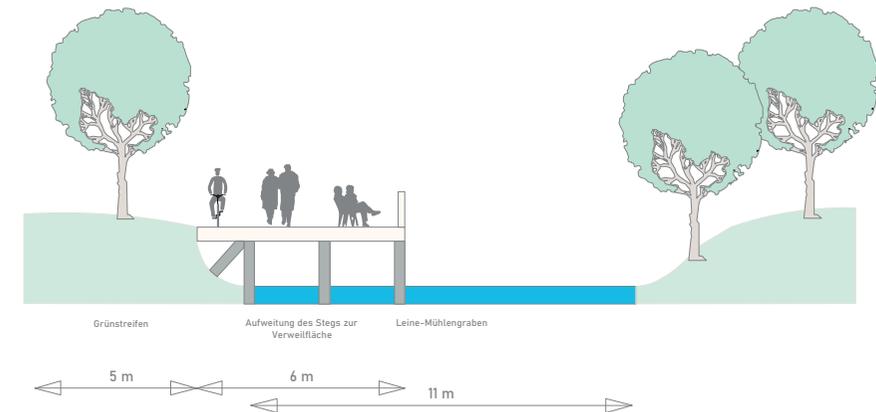
## Wallrundweg - Lückenschluss Am Mühlengraben - Steintor

Im Bereich Steintor wurde zur Schaffung eines grünen Eingangs in die Innenstadt ein leerstehender Pavillon abgerissen. Durch das Freiwerden dieses Schlüsselgrundstückes, gelingt der Lückenschluss des Wallrundweges bis zur Leineinsel für den Fußgänger- und Radverkehr.

- » Die Überquerung der Steintorstraße wird mithilfe einer Aufpflasterung und damit optischen Absetzung der Brückenüberfahrt und der flankierenden Plätze von der restlichen Fahrbahn und der hierdurch resultierenden Aufmerksamkeitslenkung der Autofahrer erleichtert. Weiterhin wird ein optischer Zusammenhang mit dem nördlichen Abschnitt des Wallrundweges ermöglicht.
- » Die nördlich anschließende Platzfläche wird durch die Fortführung des Pflasters optisch in den Bereich Steintor eingegliedert und stärkt als Standort einer Infosteile des Park- und Besucherleitsystems, die Funktion als östlichen Innenstadtengang.
- » Der Bereich wird optisch durch verschiedene Pflastersteine und Materialien in seinen Funktionen unterstützt. Angelehnt an die bisherige Gestaltungs des Stadtzentrum, dienen diese einerseits zur Strukturierung des Raumes und andererseits zur Erhöhung der Nutzerfreundlichkeit mithilfe der Kontrastierung der Pflasterflächen.
- » Mit den neu geschaffenen Stellplätzen am Standort des Pavillons, gelingt der Stellplatznachweis für den derzeitigen Gewerbeleerstand Steintor 3. Die Stellplätze verbessern die Möglichkeit einer zukünftigen Vermietung.
- » Für das Material der Stellplatzflächen wird eine versickerungsfähige Alternative empfohlen. Im Eingangsbereich zwischen den Stellplatzflächen und dem Wallrundweg soll eine wassergebundene Materialdecke geschaffen werden, um somit ein kontrastarmen Übergang zum Straßenbereich zu ermöglichen. Die Materialdecke des Wallrundweges folgt dem bereits bestehenden Abschnitt des Rundweges.
- » Die Dominanz der neu geschaffenen Parkflächen zur Straße hin, soll durch eine ansprechende Begrünung und Eingliederung in die Vegetationsstrukturen des Wallrundweges (z.B. durch Anlage weiterer Blühwiesen, Staudengärten, mittelstämmige Gehölze) verringert und der Eingang zum Wallrundgang in den Vordergrund gerückt werden.
- » Der Gebäudekomplex Burgstraße 21 befindet sich sehr nah an der Uferböschung. In diesem Bereich wird der Ausbau zum Rundweg durch einen Steg am Uferrand rückwärtig des Gebäudes ermöglicht. Der 2,5m breite Rundweg wird daher im Bereich Burgstraße 21 halbseitig über einen Steg fortgeführt. Durch eine einmalige Verbreiterung des Stegs wird eine Verweilfläche mit Sitzgelegenheit und Ausweichmöglichkeit geschaffen.



▲ Schnitt A: Regelprofil Steg auf Höhe Burgstraße 21 (Maßstab 1:250)



▲ Schnitt B: Aufweitung mit Verweilmöglichkeit (Maßstab 1:250)



Steintor

2,50 m

6 m

Infopoint „Steintor“

6 Kundenstellplätze

[optional]



ohne Maßstab (Originalmaßstab siehe Anhang)



DRK Alten- und Pflegeheim



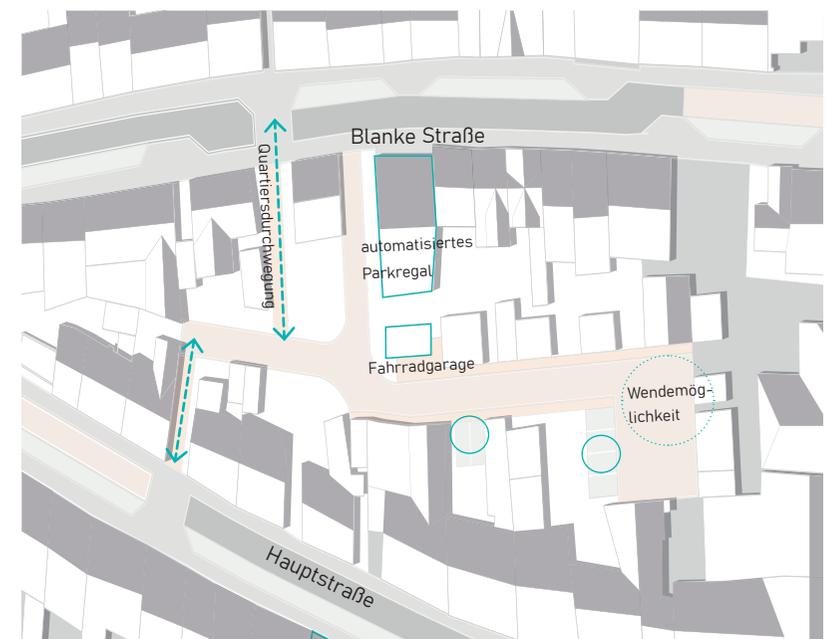
## Blockinnenbereich „Auf dem Schild“

Der Blockinnenbereich „Auf dem Schild“ zwischen der westlichen Hauptstraße und Blanke Straße soll aufgrund städtebaulicher Missstände und Sicherheitsbedenken im Brandfall neugeordnet werden:

- » Durch den Abriss der stark sanierungsbedürftigen Gebäudeleerstände Blanke Straße 34 / 36 und der dazugehörigen Nebengebäude wird eine übersichtliche Eingangssituation in den Blockinnenbereich „Auf dem Schild“ von der Blanke Straße aus geschaffen.
- » Die im Bereich Blanke Straße 34 entstehende Baulücke sollte durch einen Ersatzneubau geschlossen werden, um zu einer geordneten städtebaulichen Struktur beizutragen. Durch die Neuordnung der Einfahrtssituation erhöht sich die Attraktivität des Grundstückes, welches fortan über privaten Freiraum verfügt.
- » Des Weiteren wird vorgeschlagen im Bereich der Blanke Straße 38 ein „Parkregal“ zu errichten (nähere Informationen zum „Parkregal“ auf der nachfolgenden Seite).
- » Mithilfe der städtebaulichen Neuordnung wird die Quartiersdurchwegung zwischen Hauptstraße im Süden und Blanke Straße im Norden wieder hergestellt und somit die Insellage des Blockinnenbereiches verringert. Die fußläufige Durchwegung befindet sich im Bereich Hauptstraße 38 / 40 und Blanke Straße 34 / 36 und wird nördlich durch die Brandgasse weitergeführt, sodass eine zusammenhängende fußläufige Durchwegung von der Hauptstraße bis zur Nordstraße möglich ist.
- » Die Fahrbahnbreite wird im Blockinnenbereich auf 4 m verringert und somit der Anteil an versiegelter Fläche reduziert. Trotz der schmaleren Fahrbahnbreite wird eine problemlose Befahrbarkeit durch Ver- und Entsorgungsfahrzeuge sowie durch Fahrzeuge der Feuerwehr im Brandfall ermöglicht, da die wasserdurchlässigen Flächen zusätzlich befahren werden können. Eine ausreichende Wendemöglichkeit ist im westlichen Teil des Blockinnenbereiches gegeben.
- » Im Bereich der Wendemöglichkeit werden durch den Abriss der Nebengebäude im rückwärtigen Bereich der Hauptstraße 26 und Hauptstraße 30 geordnete Stellplätze geschaffen.
- » Durch die Neuordnung der Blanke Straße entsteht eine weitere Entlastung der Blockinnenbereiche, durch straßenbegleitende Stellflächen und gleichzeitiger Verkehrsberuhigung.
- » Neben der Schaffung von Flächen für Pkw-Stellplätze soll auch eine Fahrradgarage mit einer integrierten Ladestation für E-Bikes im rückwärtigen Bereich der Blanke Straße 32 für die Anwohner des Blockinnenbereiches entstehen.



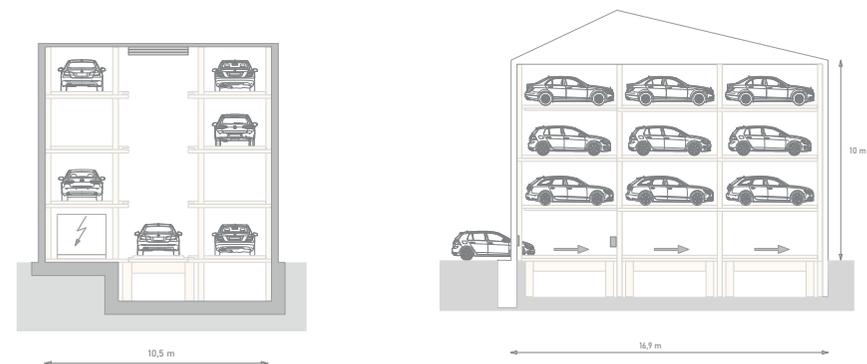
▲ Funktionsweise Blockinnenbereich „Auf dem Schild“ Bestand



▲ Funktionsweise Blockinnenbereich „Auf dem Schild“ Entwurf

## P „Parkregal“ Blanke Straße 38

- » Im Zuge der städtebaulichen Neuordnung des Blockinnenbereichs „Am Schild“ stehen insbesondere Lösungsansätze zum Umgang mit dem ruhenden Verkehr der Anwohner\*innen im Vordergrund.
- » Im Bereich Blanke Straße 38 wird ein Ersatzneubau für das marode Wohngebäude in Form eines vollautomatischen Parkregales für die Anwohner\*innen des Blockinnenbereiches entstehen.
- » Der Baukörper trägt entgegen einer weiteren Entdichtung des Straßenzuges zu einer geschlossenen Raumkante bei. Durch eine fein abgestimmte Fassadengestaltung fügt sich das „Parkregal“ problemlos in die vorhandenen Strukturen ein und kann bspw. mit einer begrünten Fassade neue Maßstäbe setzen.
- » Das vollautomatische Parkregal bietet gegenüber herkömmlichen Stellplatzflächen u.a. folgende Vorteile:
  - » Zum einen wird eine viel geringere Erschließungsfläche in Anspruch genommen, da lediglich die Grundfläche und der Zufahrtsbereich für das Parkhaus benötigt werden. Dieses entlastet den bereits engen Blockinnenbereich vom ruhenden Verkehr und hält die erforderlichen Erschließungsflächen frei für Ver- und Entsorgungsfahrzeuge, sowie im Notfall.
  - » Weiterhin sind die Fahrzeuge sicher verwahrt, sodass gegenüber den wegfallenden Einzelgaragen keine Einschränkung in Kauf genommen werden muss.
  - » Der Bereich der Abgabe bzw. Entnahme der Fahrzeuge ist ebenerdig und bietet somit eine barrierefreie Erreichbarkeit.
- » Funktionsweise „Parkregal“: Das Parkhaus wird durch ein vollautomatisches System betrieben. Der Nutzer hat nur Zugang zum Bereich der Abgabe bzw. Entnahme des Fahrzeuges. Der Zutritt in das Innere des Parksystems ist nicht möglich. Ein vollautomatisches Parkhaus funktioniert im Grundprinzip wie ein Hochregallager. Der Einfahrtbereich ist als eine bewegliche Parkplattform konstruiert. Der Fahrer stellt sein Fahrzeug auf der Plattform ab. Nach dem Verlassen des Fahrzeugs leitet der Fahrer außerhalb der Parkplattform durch Knopfdruck den Parkmechanismus ein. Das auf der Parkplattform abgestellte Fahrzeug wird mithilfe einer hydraulischen Verschiebeeinheit in den freien Stellplatz gefahren. Das „Parkregal“ besteht aus 4 Ebenen und insgesamt 23 Stellplätzen.



▲ Schnitte Aufbau Parkregal Blanke Straße



▲ Bsp. Fassadengestaltung Parkregal / Einbindung in den Straßenzug

- 1) <https://www.baunetzwissen.de/imgs/1/3/9/4/4/6/7/ab51211ff227e53f.jpg>
- 2) <https://mobilane.com/app/uploads/2018/05/DSCF0822-1024x683.jpg>
- 3) [https://www.baunetz-architekten.de/img/2/0/0/0/1/4/9/460\\_307-px-7e2479b73158870a.jpg](https://www.baunetz-architekten.de/img/2/0/0/0/1/4/9/460_307-px-7e2479b73158870a.jpg)



straßenbegleitendes Parken

Blanke Straße

Anwohner  
Parkregal

4 m

Fahrrad-  
garage

N

ohne Maßstab (Originalmaßstab siehe Anhang)

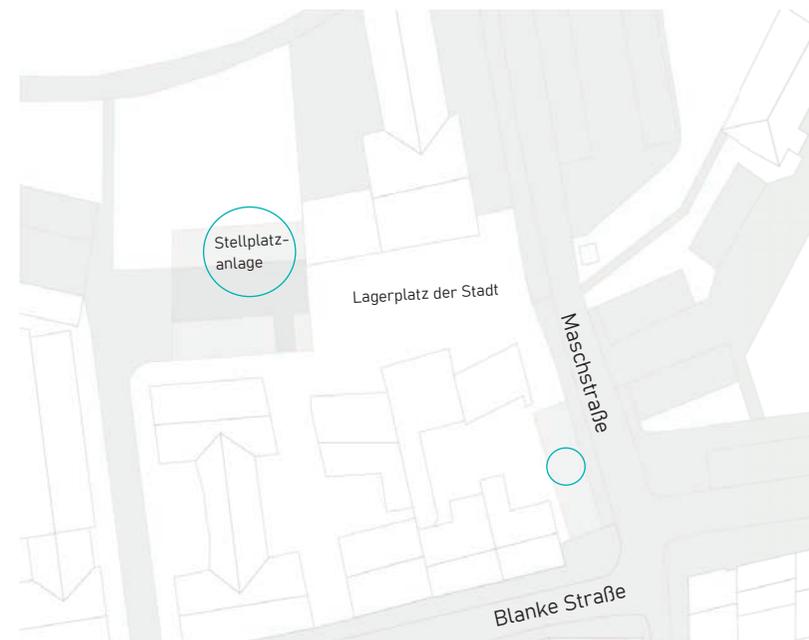
Legende Gebäudekennzeichnung

(Ersatz-)Neubau

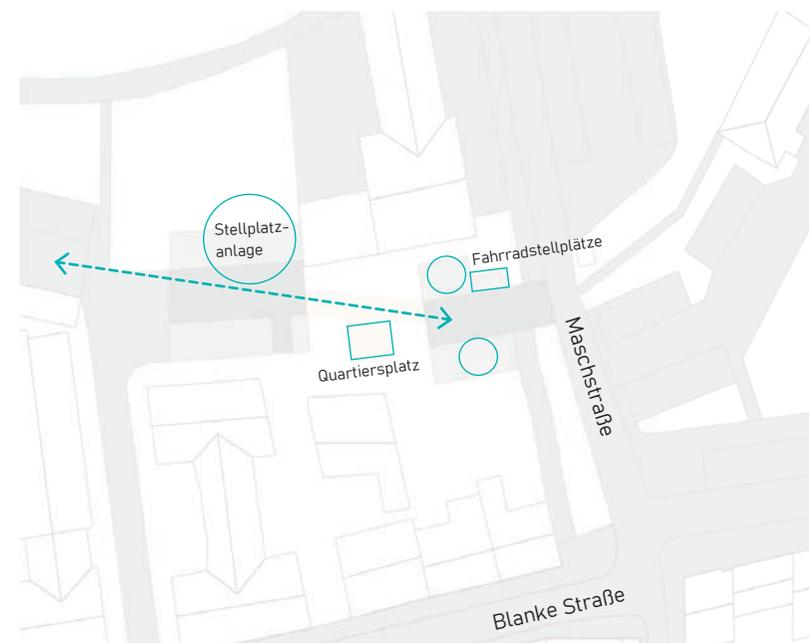


Der Bereich südlich des Jugendzentrums wird zurzeit als Baulager der Stadt genutzt und soll zukünftig mithilfe von städtebaulichen und freiräumlichen Maßnahmen geordnet und umgestaltet werden. Im Fokus steht die Schaffung eines fußläufigen Durchgangs zwischen der Maschstraße und der sich im rückwärtigen Bereich der Nordstraße 4A befindlichen Stellplatzanlage sowie des Seniorenzentrums. Der Bereich soll folgende grundlegende Neuaufteilung erhalten:

- » Der Abriss der Nebengebäude der Nordstraße 2 / 3 trägt zu einer städtebaulichen Neuordnung des Bereiches bei. Dadurch entsteht im rückwärtigen Bereich der Nordstraße 2 / 3 eine Freifläche.
- » Mithilfe der Neuordnung der Flächen wird für den Fuß- und Radverkehr ein Übergang in Richtung des Erschließungswegs Nordstraße von der Maschstraße aus ermöglicht. Insbesondere für die Bewohner des angrenzenden Seniorenzentrums wird somit eine Möglichkeit geschaffen das Quartier problemlos zu „umgehen“.
- » Des Weiteren soll ein Quartiersplatz mit Sitzmöglichkeiten im Zuge der städtebaulichen Neuordnung des Bereiches geschaffen werden. Dieser kann vor allem den Bewohnern des Seniorenzentrums als schattige Verweilmöglichkeit dienen.
- » Ergänzend werden geringfügig Pkw-Stellplätze entstehen und zusätzlich im Eingangsbereich an der Maschstraße sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder hergestellt.
- » Die PKW- und auch die Fahrradstellplätze sollen ergänzend mit E-Ladestationen ausgestattet werden.
- » Für das Material der Stellplatzflächen wird eine versickerungsfähige Alternative empfohlen.
- » Die bislang in der Maschstraße waagrecht zur Straße angeordneten Stellplätze, westlich der Nordstraße 2, werden durch eine straßenbegleitende Grünstruktur und einen Gehweg ersetzt.



▲ Funktionsweise Stellplatzanlage „JUZ“ / Maschstraße Entwurf



▲ Funktionsweise Stellplatzanlage „JUZ“ / Maschstraße Entwurf



Fahrradgarage und Stellplätze  
mit Lademöglichkeit

Maschstraße

N



Maßstab 1:250