



EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Fonds für
regionale Entwicklung

Als Teil der Reaktion
der EU auf die
Covid-19-Pandemie
finanziert



Stadt Sehnde

FD Stadtentwicklung und Straßen,
Grünflächen und Klimaschutz

NEUE MITTE SEHNDE



INNENSTADTKONZEPT

planerzirkel
bernd schmalenberger srl, akn
städtebau, grün- und
landschaftsplanung


MICHELMANN

 **Zacharias Verkehrsplanungen**
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias

Neue Mitte Sehnde

Innenstadtkonzept

Auftraggeber:

Stadt Sehnde
FD Stadtentwicklung und Straßen,
Grünflächen und Klimaschutz
Nordstraße 21
31319 Sehnde

Bearbeitung:

Planerzirkel
Bernd Schmalenberger srl, akn
Städtebau, Grün- und Landschaftsplanung
Ottostrasse 33
31137 Hildesheim

Michelmann-Architekt GmbH
Lorbeerrosenweg 8
D-30916 Isernhagen

Zacharias Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias
Hilde-Schneider-Allee 3
30173 Hannover

Datum

Januar 2023

Inhalt

1	Einleitung	5
1.1	Anlass und Aufgabenstellung	5
1.2	Planungs- und Kommunikationsprozess.....	7
2	Stadtprofil Sehnde	9
2.1	Regionaler und gesamtstädtischer Kontext	9
2.2	Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur	12
2.3	Planungsrechtliche Verhältnisse	13
3	Bestandsanalyse des Untersuchungsgebietes.....	19
3.1	Abgrenzung und Umgebung des Untersuchungsgebietes	19
3.2	Zonierung des Untersuchungsgebietes	19
3.3	Städtebauliche Struktur.....	21
3.4	Bebauung.....	24
3.5	Wohnen	26
3.6	Einzelhandel, Dienstleistungen und Gastronomie	26
3.7	Soziale Infrastruktur und Freizeit	29
3.8	Verkehr und Mobilität	30
3.9	Freiraum und Umwelt	43
4	Stärken-Schwächen-Analyse	50
5	Konzept.....	52
5.1	Handlungsfeld Identität und Leben	53
5.2	Handlungsfeld Stadtumbau und Erneuerung.....	58
5.3	Handlungsfeld Verkehrswende und Mobilität	71
5.4	Handlungsfeld Freiraum und Umwelt	79
6	Maßnahmenkatalog	100
7	Ausblick.....	104
8	Quellenverzeichnis	106
	Abbildungsverzeichnis	109
9	Anhang.....	113

1 Einleitung

Das Innenstadtkonzept „Neue Mitte Sehnde“ ist ein integriertes Gesamtkonzept für den zentralen Innenstadtbereich der Stadt Sehnde. Die Maßnahme ist für die Stadt Sehnde ein Baustein im Rahmen des Sofortprogramms „Perspektive Innenstadt“, das vom Land Niedersachsen mit Mitteln aus dem EU REACT Programm potenziell gefördert wird. Das Sofortprogramm dient zur Innenstadtentwicklung von 207 Kommunen und kommunalen Verbänden in Niedersachsen, mit dem Ziel den Auswirkungen der Corona-Pandemie entgegenzuwirken. Es sollen neue Nutzungen und Aufenthaltsqualitäten entstehen und Beiträge zum Klimaschutz geleistet werden.

Ziel der vorliegenden Planung ist eine Attraktivierung der Sehnder Innenstadt. Das Konzept zeigt Verbesserungspotentiale auf, befasst sich mit diversen Entwicklungsmöglichkeiten und stellt diese als kurz-, mittel- und langfristig umzusetzende Maßnahmen dar.

1.1 Anlass und Aufgabenstellung

Die Sehnder Innenstadt leidet unter Leerstand und Besucher*innenschwund. Damit steht die Stadt Sehnde nicht alleine da. Die Verödung der Innenstädte ist ein allgemeines Problem und ebenso sind es auch die Gründe dafür. Verschiedene gesellschaftliche und auch städtebauliche Veränderungen sowie eine fehlende Anpassungsfähigkeit in den letzten Jahren haben zu dem Bedeutungsverlust der Innenstädte geführt.

Der demographische Wandel zeigt die veränderte gesellschaftliche Struktur, die sich, wie auch finanzielle Unsicherheiten, auf das Kaufverhalten der Gesellschaft auswirkt. Doch ist es in erster Linie der Onlinehandel, der insbesondere das Kaufverhalten der jüngeren Generationen verändert hat. Die rund um die Uhr verfügbare, schnell gelieferte und unendliche Auswahl im Internet wird häufig einem Besuch der Innenstädte vorgezogen. Durch die stetige Schließung von Geschäften schrumpfen die Auswahl und die Verfügbarkeit weiter und damit auch der Anreiz die Innenstadt aufzusuchen. Das Einkaufsmotiv stellt den wichtigsten Grund für den Besuch einer Innenstadt dar und die Attraktivität dieser wird von den Verbraucher*innen an der Vielfalt sowie dem Angebot der Geschäfte gemessen. Der Onlinehandel ist nicht die einzige Konkurrenz. Hinzu kommen die Einkaufszentren, die am Siedlungsrand „auf der grünen Wiese“

errichtet wurden oder attraktivere Angebote der Nachbarstadt, durch die Kund*innen „ihrer Innenstadt“ fernbleiben.

Durch die fehlende Kundschaft sinkt der Umsatz, wohingegen die Mieten steigen. Schon für etablierte Inhaber*innen ist das Geschäft fast nicht mehr wirtschaftlich und Neugründungen sind kaum noch möglich. Die hohen Mieten sind nicht nur ein Problem des Gewerbes, auch das Wohnen wird immer teurer.

Und paradoxer Weise stehen am Ende der Abwärtsspirale, all dieser sich gegenseitig beeinflussenden Faktoren, leerstehende Flächen durch die niemand einen finanziellen oder sozialen Gewinn erfährt.

Die Corona-Pandemie hat den vorher schon sichtbaren Trend der Verödung der Innenstädte noch einmal beschleunigt.

Die Ausrichtung auf den Einzelhandel hat Innenstädte jeher nach Ladenschluss veröden lassen. Nun ist dieser Zustand dauerhaft geworden. Der Einzelhandel kann die Innenstädte nicht mehr tragen. Das bedeutet zum einen, dass sich der Handel an die heutige Zeit anpassen muss – Stichwort Digitalisierung. Zum anderen müssen die

Innenstädte der Zukunft auf mehr als nur den Konsum ausgerichtet sein.

Vielmehr müssen sie zu einem multifunktionalen Lebensmittelpunkt einer Stadt werden und der öffentliche Raum ein Ort der sozialen Teilhabe. Ästhetik, Erreichbarkeit und Sicherheit geben den nötigen Rahmen, der mit Funktionen und Leben gefüllt werden muss. Möglichkeiten zum Wohnen, Arbeiten, Ausgehen und Einkaufen müssen ebenso wie unkommerzielle Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten sowie ökologisch wertvolle Frei- und Grünflächen ein Teil davon sein.

Auf Grund der Tatsache, dass Innenstädte in Zukunft heterogen und multifunktional sein sollen, werden sich auch in der Planung die Themen zunehmend überschneiden. Ämter der Verwaltung, betroffene Akteure sowie Planende unterschiedlicher Disziplinen müssen eng zusammenarbeiten und es müssen neue Verwaltungs- und Kooperationsstrukturen entwickelt werden. Dabei ist eine Flexibilität und auch eine gewisse Bereitschaft Fehler zu riskieren notwendig, damit Dinge ausprobiert werden können.

Eine Studie der imakomm zeigt, dass der Bedeutungsverlust des Einzelhandels umso größer ausfällt, je kleiner die Kommune ist (imakomm: 2021, S.17). Doch als junge und wachsende Stadt hat Sehnde eine gute Ausgangsposition, sich den Herausforderungen zu stellen. Hinzu kommen die Bemühungen der Stadt, die schon eine Vielzahl an Studien und Planungen in Auftrag gegeben und Gelder akquiriert hat.

So gibt es unter anderem ein Biodiversitätskonzept und einen Verkehrsentwicklungsplan sowie eine Planung für eine größere Grünfläche in Bahnhofsnähe und Konzepte für Neubauten im Zentrum.

Diese Teilaspekte sollen in dem vorliegenden Konzept zusammengeführt und ergänzt werden. Es bedarf einer interdisziplinären Betrachtung der Aspekte wie städtebauliche Struktur, Bebauung, Freiflächen und Verkehr sowie deren Funktion und Nutzung. Durch gezielte städtebauliche Veränderungen kann die Attraktivität des Zentrums gesteigert werden und die Grundlage und der Raum für eine Belebung geschaffen werden.

Die Mittelstraße und der Marktplatz sind durch ihre Lage und Struktur prädestiniert für ein belebtes Zentrum und sind daher eines der Kernthemen des Konzeptes. Bisher weisen beide Räume keine hohe Aufenthaltsqualität auf und insbesondere die Mittelstraße dient dem Mittel zum Zweck für schnelle und gezielte Erledigungen. Da diese Funktion jedoch, wie oben beschrieben, zunehmend geschwächt wird, ist hier ein Umdenken und Paradigmenwechsel notwendig.

Die umliegende städtebauliche Situation zeugt derzeit von einem in die Jahre gekommenen Stadtbild, in dem Pkw-Verkehr die höchste Priorität zukommt. Für eine zukunftsfähige Stadt muss auch hier ein Umdenken stattfinden.

Die Notwendigkeit für Veränderungen wird immer deutlicher. Auch wenn der derzeitige Zustand ein Verlust gegenüber den intakten Einkaufsmeilen der letzten Jahrzehnte darstellt, kann auch eine Chance darin gesehen werden: Ein Weg fort von den Ansammlungen immergleicher Filialen und verkehrsdominierten Flächen, hin zu individuellen und nachhaltigen Städten.

Dafür sind individuelle Lösungen erforderlich. Im Rahmen des Innenstadtkonzeptes „Neue Mitte Sehnde“ wird der Bestand in seinen einzelnen Aspekten und in seiner Gesamtheit betrachtet und Stärken und Schwächen herausgearbeitet. Darauf aufbauend wird ein Gesamtkonzept dargelegt, welches Vorschläge für den Weg zu einer lebendigen und zukunftsfähigen Stadt beschreibt. Einzelne Maßnahmen sind kurzfristig umsetzbar andere benötigen Ausdauer und das Zusammenarbeiten von Verwaltung, Politik und Bürger*innen sowie Immobilieneigentümer*innen, Investor*innen, örtliche Gewerbetreibende und Planenden.

Die Umgestaltung kann nur durch einen dynamischen Prozess erfolgen, bei dem die Stadt Sehnde die „Leader-Funktion“ übernimmt und alle Akteure beteiligt und motiviert. Nicht nur die Stadt kann Veränderungen aktiv voranbringen. Bürgerinnen und Bürger und insbesondere Immobilien- und Geschäftsinhaber*innen können durch koordinierte und ergänzende Maßnahmen zum Erfolg beitragen.

1.2 Planungs- und Kommunikationsprozess

Ziel der Stadtentwicklung ist es, das Leben in der Stadt zu optimieren und die Attraktivität zu steigern. Alle dafür zu betrachtenden Aspekte wie Mobilität, Wohnen, Nachhaltigkeit, Versorgung, Soziales, Kultur, Gestaltung etc. führen an einem Punkt zusammen: Bei den Bürgerinnen und Bürgern.

Die Planungs- und Veränderungsprozesse dienen den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt. Daher ist es unbedingt erforderlich, sie an den Prozessen zu beteiligen. Dabei sollen sie nicht nur informiert, sondern aktiv beteiligt werden. Denn sie sind nicht nur die Adressaten der Planung, sie sind auch die Expertinnen und Experten ihres Wohnumfeldes und des Lebens in der Stadt. Dadurch können sie die Planung positiv beeinflussen, wodurch zeitgleich auch die Akzeptanz und Unterstützung gesteigert wird.

Es wird die Möglichkeit geschaffen, dass Bürger*innen, Politik, Verwaltung und Planende ins Gespräch kommen und sich untereinander austauschen können. Die unterschiedlichen Standpunkte der derzeitigen und potentiellen Nutzergruppen und der verschiedenen Akteure können angehört werden, wodurch Verständnis füreinander geschaffen werden kann.

Im Planungsprozesses des Innenstadtkonzeptes „Neue Mitte Sehnde“ gab es drei Phasen der Beteiligung.

Workshop mit Stadtrat und Ortsrat

Der Beteiligungsprozess startete mit einem Workshop am 25. und 26.02.2022, im Zuge dessen Verwaltung, Politik und Planende miteinander ins Gespräch kamen.

Die Teilnehmergruppe setzte sich aus Ratsleuten des Rates der Stadt Sehnde und des Ortsrates Sehnde zusammen. Die Moderation wurde von der Verwaltung sowie den Planenden übernommen. Als weiterer Experte war Herr

Prof. Dr. Axel Priebis für eine Ortsbegehung am ersten Tag eingeladen.

Herr Prof. Dr. Axel Priebis ist derzeit Honorarprofessor an der Universität Kiel und Vizepräsident der Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft. Im Laufe seiner Karriere war er erster Regionsrat und Dezernent für Umwelt, Planung und Bauen der Region Hannover sowie hauptberuflicher Professor an der Universität Wien.

Am zweiten Tag wurden die 16 Teilnehmenden, nach der Begrüßung durch den Bürgermeister Olaf Kruse, per Losverfahren auf vier Arbeitsgruppen aufgeteilt, in denen zuerst die Stärken und Schwächen analysiert und darauf aufbauend Ideen und Lösungsansätze entwickelt werden sollten. Zum Ende wurden die Ergebnisse vorgestellt und diskutiert.

Die Arbeitsgruppen wurden von Mitarbeiter*innen verschiedener Planungsbüros, die in den Fachgebieten ihren jeweiligen Schwerpunkt haben, geleitet und behandelten folgende Themen:

- Mobilität
- Bebauung
- Handel
- Biodiversität

Darüber hinaus wurde die Veranstaltung mit einem interaktiven Onlinetool begleitet.

Workshop mit den Bürgerinnen und Bürgern

Die zweite Veranstaltung war an die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Sehnde gerichtet. Angemeldet hatten sich rund 15 Personen, tatsächlich teilgenommen hat jedoch ca. die doppelte Anzahl.

Der Ablauf war ähnlich zu dem des ersten Workshops. Doch da eine geringere Teilnehmerzahl erwartet wurde, wurden die vier Arbeitsgruppen auf zwei reduziert. In diesen

Gruppen wurden nicht nur eines der genannten Themen, sondern alle diskutiert.

Auch diese Veranstaltung wurde mit einem interaktiven Onlinetool begleitet.



Abb. 1: Ortsbegehung (Stadt Sehnde: Aufnahme 2022)



Abb. 2: Arbeitsgruppe Bebauung (Stadt Sehnde: Aufnahme 2022)



Abb. 3: Vorstellung der Ergebnisse (Stadt Sehnde: Aufnahmen 2022)

Bergfest

Zwar war die Anzahl der Teilnehmenden bei dem zweiten Workshop höher als zuerst angenommen, doch wird mit einem solchen Angebot für gewöhnlich nur ein Bruchteil der Bevölkerung erreicht. Zu hoch sind die Hürden wie fehlende Zeit oder Motivation, eventuellem

Unbehagen oder gar die fehlende Kenntnis über das Stattfinden der Veranstaltungen.

Ein Weg um diese Hürden zumindest teilweise zu beseitigen, wurde darin gesehen das Projekt als Stand auf dem Bergfest zu präsentieren. Auf diese Weise mussten die Bürger*innen nicht zur Stadt kommen, sondern die Verwaltung der Stadt Sehnde ist zu den Bürger*innen gekommen.

Das Bergfest ist ein von der Stadt Sehnde organisiertes Fest für Jung und Alt und fand 2022 zum sechsten Mal statt. Zur Party am Samstagabend kamen rund 4.000 Gäste auf den Kaliberg. Am Familiensonntag sorgten rund 40 Vereine Verbände und Institutionen für ein buntes Programm, informative Stände und das leibliche Wohl von mindestens 18.000 Gästen (Stadt Sehnde: 2022, www).

Neben den Verwaltungsmitarbeitenden sowie Mitarbeitenden zweier Planungsbüros, die die Besucher*innen informierten und mit ihnen ins Gespräch kamen, verbrachte auch der Bürgermeister eine lange Zeit am Stand und beantwortete die Fragen der Bürger*innen. Zudem konnte an einer Online-Umfrage teilgenommen werden.

Das Interesse der Bürger*innen war sehr groß, es entstanden lange und intensive Gespräche und die Resonanz über die Präsenz der Stadtplanung war äußerst positiv. Die in den vorherigen Workshops gesammelten Hinweise auf Stärken, Schwächen und Maßnahmen wurden bestätigt. Die Ergebnisse sind im Anhang dokumentiert.



Abb. 4: „Neue Mitte Sehnde“ auf dem Bergfest 2022 (Stadt Sehnde: Aufnahme 2022)

2 Stadtprofil Sehnde

Um ein Konzept zu erstellen, welches die Belebung und Modernisierung der Innenstadt zum Ziel hat, ist es notwendig den räumlichen, sozialen und rechtlichen Kontext zu betrachten. Daher wird vor der detaillierten Bestandsanalyse des Untersuchungsgebietes im Folgenden zunächst die Stadt Sehnde sowie der Ortsteil Sehnde übergeordnet betrachtet.

Nur durch die Analyse des Umfeldes, der potentiellen Nutzergruppen sowie der bisher rechtlich festgesetzten Ziele und Planungen kann erörtert werden, was das Zentrum der Stadt in Zukunft leisten kann und muss.

2.1 Regionaler und gesamtstädtischer Kontext

Die Stadt Sehnde ist Teil der Region Hannover, welche aus der Landeshauptstadt Hannover und 20 weiteren Städten und Gemeinden besteht. In der Region wohnen ca. 1,18 Mio. Menschen, davon ca. 523.000 in der Landeshauptstadt (Stand 12/2021) (Region Hannover: 2022, S.1). Die Stadt Sehnde verzeichnete im Dezember 2021 insgesamt 24.733 Einwohner*innen

(Stadt Sehnde: 2022, www). In der Region Hannover hat die Stadt Sehnde mit Abstand das größte Wachstum vorzuweisen (Pestel Institut: 2020, S.1) und ist, gemeinsam mit der Landeshauptstadt, die im Altersdurchschnitt jüngste Kommune (Stadt Sehnde: 2022, www).

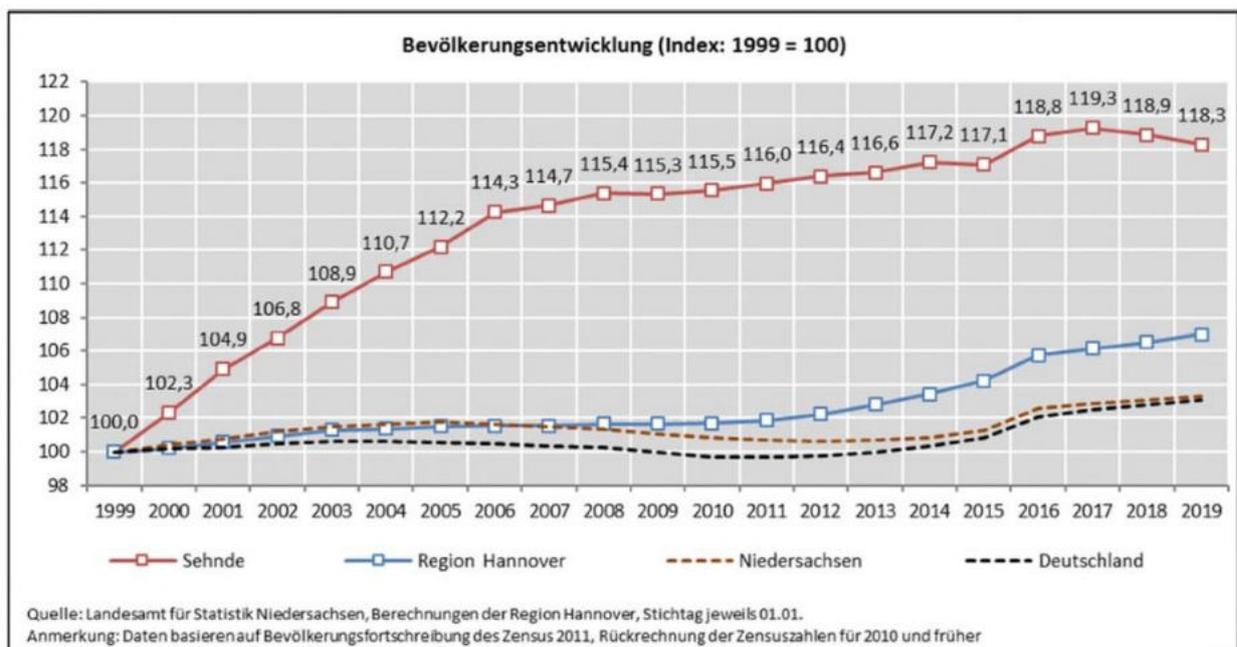


Abb. 5: Bevölkerungsentwicklung Sehndes im Vergleich 1999 – 2019 (Region Hannover 2020, S. 3)

Sehnde liegt am südöstlichen Rand der Region Hannover und grenzt an drei Städte der Region sowie zwei Landkreise. Im Norden befindet sich die Stadt Lehrte, im Nordwesten die Landeshauptstadt Hannover, im Südwesten die Stadt Laatzen, im Süden der Landkreis Hildesheim und im Westen der Landkreis Peine. Auffällig ist die hohe Dichte an Grund- und Mittelzentren in der Umgebung, die eine gute Versorgung, jedoch auch eine hohe Konkurrenz bedeutet. Sehnde selbst ist laut RROP 2016 als Grundzentrum einzuordnen.

In Sehnde kreuzen sich die Bundesstraßen 65 und 443, über die Laatzen, Lehrte, Peine und Hannover direkt zu erreichen sind und Sehnde mit den Bundesautobahnen 2 und 7 sowie der Bundesstraße 6 (Messeschnellweg) verbunden ist.

Über den öffentlichen Personennahverkehr ist Sehnde ebenfalls gut angebunden. Die S-Bahn-

Linie 3 fährt im Stundentakt zwischen Hannover Hbf und Hildesheim Hbf, mit Halt in Hannover Kleefeld, Hannover Karl-Wichert-Allee, Hannover Anderten-Misburg, Ahlten, Lehrte, Sehnde, Algermissen und Harsum. Busverbindungen sowie der sprinti (ÖPNV On-Demand) verbinden die einzelnen Ortsteile Sehndes sowie die umliegenden Kommunen miteinander und auch Hannover ist mit dem sprintH durch seine enge Taktung und direkte Verbindung gut mit dem Bus zu erreichen.

Insgesamt erstreckt sich Sehnde über eine Fläche von 10.350,4 ha (davon 206,13 ha Exklaven im Altwarmbüchener Moor), von denen ca. 67 % landwirtschaftlich genutzt werden. Die Stadt setzt sich aus 15 Ortsteilen zusammen: Bilm, Bolzum, Dolgen, Evern, Gretenberg, Haimar, Höver, Ilten, Klein Lobke, Müllingen, Rethmar, Sehnde, Wassel, Wehmingen und Wirringen.

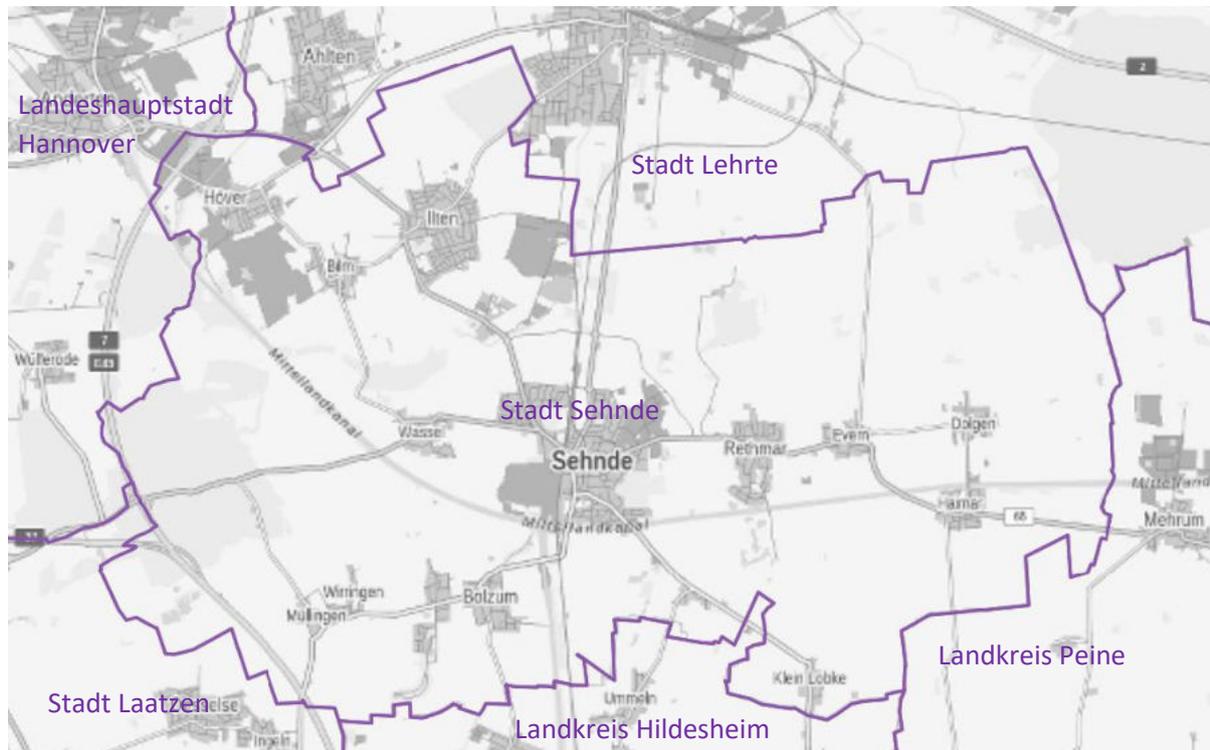


Abb. 6: Gemeindegrenzen (LBEG: 2022, www)

Im Ortsteil Sehnde wohnen mit 9.104 Personen (Stand 12/2021) mit Abstand die meisten Menschen (Stadt Sehnde: 2022, www). Dieser ist auch der flächenmäßig größte Ortsteil und der einzige mit einer zentralen Versorgungsfunktion. Die anderen Ortsteile sind nur teilweise mit grundlegender Nahversorgung sowie schulischen Angeboten ausgestattet, besitzen einen historisch-dörflichen Charakter und sind in den letzten Jahren unterschiedlich stark gewachsen.

Der Randbereich des Ortsteils Sehnde besitzt durch die lockere Bebauung aus zumeist Einfamilienhäusern, ähnlich wie die anderen Ortsteile, überwiegend einen ländlichen

Charakter. Eine Ausnahme von der recht einheitlichen Siedlungsstruktur bildet das Gewerbegebiet im Nordosten des Stadtteils sowie die Kernstadt. Die Kernstadt ist eher urban geprägt. Dieser Charakter entsteht in erster Linie durch die zwei breiten und viel befahrene Bundesstraßen, die durch die Siedlung führen, durch die Geschossbauten und teilweise großflächigen Baukörper im Zentrum sowie die urbanen Freiräume.

Die Kernstadt stellt mit dem Rathaus, den großen Supermärkten, weiterem Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs den Versorgungskern dar.

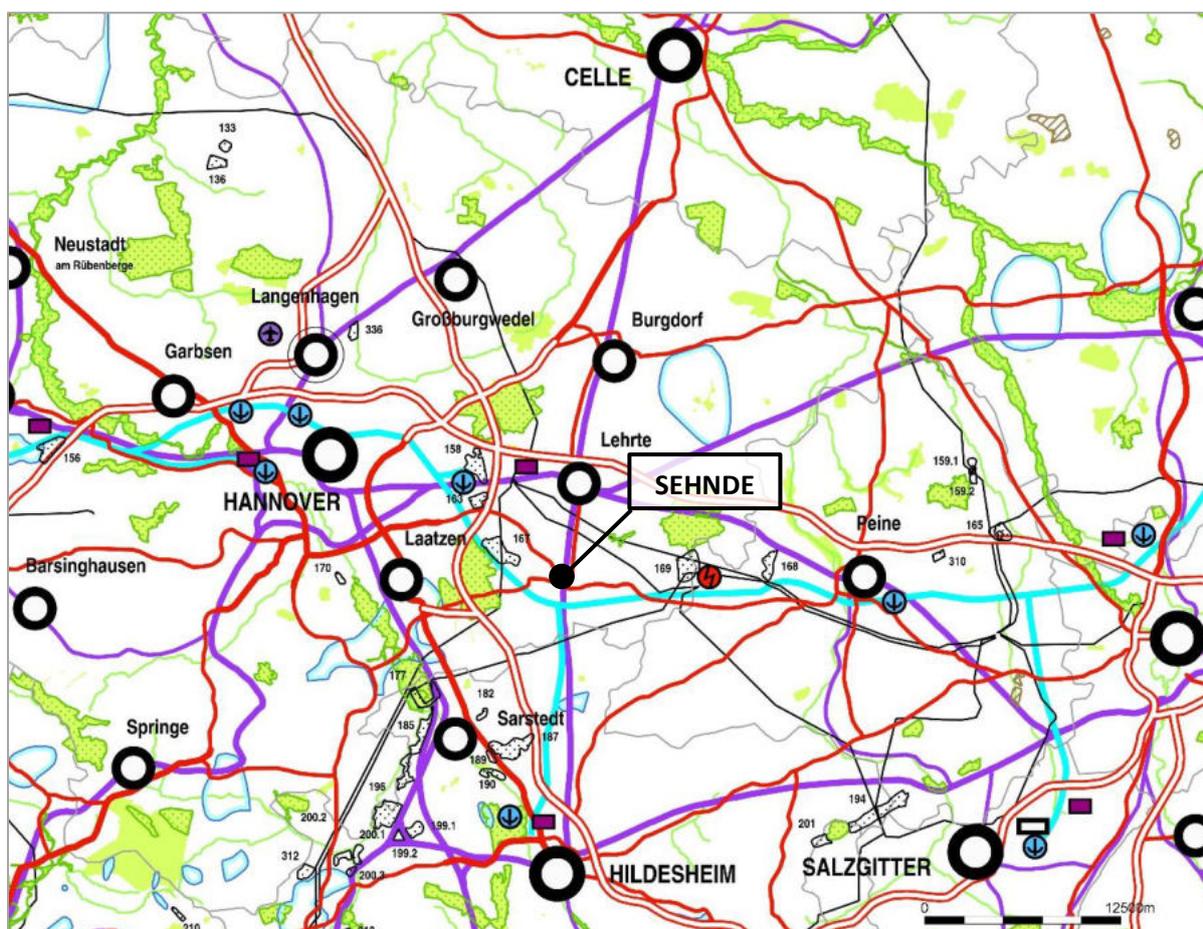


Abb. 7: Ausschnitt aus dem Landes Raumordnungsprogramm (LROP 2017)

2.2 Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur

Ortsteil	Einwohner*innen
Bilm	915
Bolzum	1.349
Dolgen	385
Evern	505
Gretenberg	120
Haimar	773
Höver	1.957
Ilten	5.286
Klein Lobke	229
Müllingen	459
Rethmar	1.928
Sehnde	9.104
Wassel	701
Wehmingen	687
Wirringen	335

Anzahl der Einwohner*innen der Ortsteile, Stand 12/2021
(Stadt Sehnde: 2022, www)

Die Bevölkerungszahl der Stadt Sehnde wächst seit Jahrzehnten fast stetig. Seit 1995 bis 2021 ist die Zahl um ca. 32 % auf 24.733 gestiegen. Die vom Pestel Institut durchgeführte Studie beschreibt die Bevölkerungsentwicklung von 1995 bis 2018 detailliert.

Im Jahre 2018 und 2019 wird das stetige Wachstum unterbrochen, erholt sich jedoch in den darauffolgenden Jahren wieder (LSN: 2022, www).

In den von der Pestel Studie betrachteten Jahren stieg die Bevölkerung der Stadt Sehnde um gut 26 %. Damit lag die Zunahme weit über der der Region Hannover (5,3 %), Niedersachsens (3,2 %) und Deutschlands (2,2 %) (Pestel Institut: 2020, S.1). Diese Entwicklung ist auf die Zuwanderung zurückzuführen. Die Zahl der Sterbefälle lag in dieser Zeit fast jedes Jahr über der Geburtenrate. (ebd., S. 3)

Mit der positiven Entwicklung der Bevölkerung stieg auch die Zahl der Beschäftigten und der Arbeitsplätze deutlich an. Damit einher gehen auch die Zahlen der Ein- und Auspendelnden, die ebenso stetig gestiegen sind (ebd., S. 6f.). Im Jahr 2019 arbeiteten weniger als 18 % der Beschäftigten in Sehnde. Von den

Auspendelnden arbeiteten rund 87 % im Nahbereich (Region Hannover, LK Hildesheim, LK Peine), die meisten davon in Hannover, gefolgt von Lehrte und Laatzen. Bei den Einpendelnden hat der Nahbereich einen ähnlichen Anteil (ca. 84 %). (ebd., S. 7)

Die Zunahme der Bevölkerung war nur möglich, weil zusätzliche Wohnmöglichkeiten geschaffen wurden. Der Wohnungsbestand wuchs um ca. 32 %. Durchschnittlich wurden in den Jahren von 1991 bis 2004 180 Wohnungen je Jahr gebaut, von 2005 bis 2018 waren es nur noch 64 Wohnungen jährlich und lag damit unter dem geplanten Wohnungsbau. (ebd., S. 14f.)

Der Wohnungsbestand stieg in den letzten Jahrzehnten stärker als die Bevölkerungszahl, was mit der Abnahme der Haushaltsgrößen zusammenhängt. Zwischen 1994 und 2004 kehrte sich die Tendenz der abnehmenden Haushaltsgrößen temporär um, da es zu der Zeit einen starken Familienzuzug mit überdurchschnittlich großen Haushalten gegeben hat. Trotzdem sank die Anzahl der Erwachsenen pro Haushalt weiterhin. (ebd., S. 15)

Der Leerstand in der Stadt Sehnde lag 2011 bei 3,7 %. Wenn man davon ausgeht, dass für einen funktionierenden Wohnungsmarkt in der Regel 3 % Leerstand angesetzt wird und es in Sehnde überdurchschnittliche viele Zweifamilienhäuser gibt, bei denen nach Tilgung des Kredites die Vermietung der zweiten Wohnung häufig nicht mehr angestrebt wird, kann von einem weitgehend ausgeglichenen Wohnungsmarkt ausgegangen werden. Unabhängig davon wurde ein Mangel an Wohnungen für ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen festgestellt. (ebd. S. 18)

Die Studie geht davon aus, dass sich der Preis für Wohnen in Zukunft weiterhin erhöht (ebd., S. 16). Da jedoch nicht mit einer Einkommenssteigerung gerechnet werden kann, ist mit einer Senkung der Wohnkosten durch

Absenkung des Wohnflächenkonsums zu rechnen. Bei Mehrpersonenhaushalten kann dies häufig realisiert werden, bei Single-Haushalten ist es durch das begrenzte Wohnungsangebot schwieriger umzusetzen. (ebd. S. 22)

Eine ergänzende Studie des Pestel Instituts von 2021 zeigt, dass im Bezirk Sehnde deutlich mehr ältere und allein lebende Personen leben als in den Bezirken Höver, Ilten und Rethmar (Pestel Institut: 2021, S.9).

Das Einzelhandelskonzept von 2015 bewertet die Entwicklung ebenfalls grundsätzlich als positiv. Aus den wirtschaftlichen Rahmendaten wie der Entwicklung der

sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten sowie der Pendler*innen wird geschlussfolgert, dass sich auf den positiven Entwicklungen der vergangenen Jahre aufbauen lässt und Sehnde zunehmend die Funktion als Arbeitsstätte und weniger als Wohn- und Schlafstandort einnimmt. (Cima: 2015, S.8)

Laut Konzept beläuft sich das Nachfragepotenzial in der Stadt Sehnde auf ca. 133,1 Mio. Euro, von denen etwa 69,8 Mio. Euro auf den periodischen Bedarf entfallen (ebd., S. 10). Das größte Kaufkraftpotenzial im Stadtgebiet Sehnde verzeichnet der Kernort Sehnde mit 48,5 Mio. Euro und liegt damit deutlich über den weiteren Ortsteilen (ebd. S. 11).

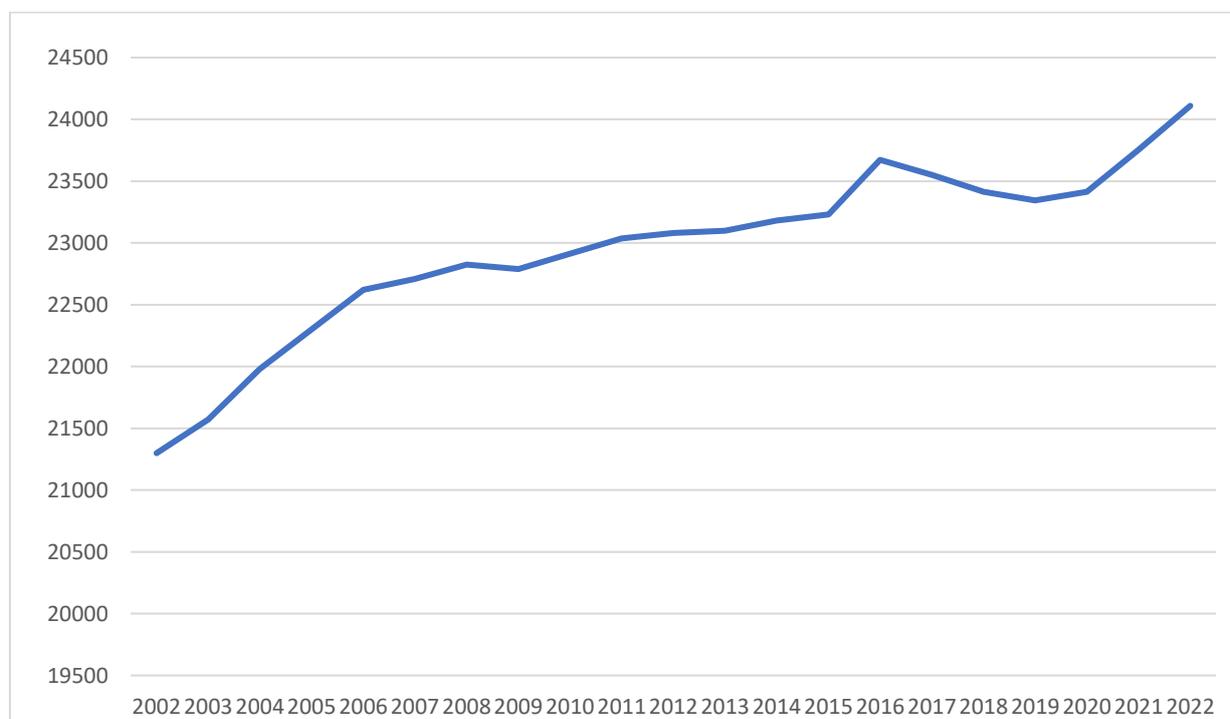


Abb. 8: Bevölkerungsentwicklung Sehndes (LSN: 2022, www)

2.3 Planungsrechtliche Verhältnisse

Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP 2017)

Im LROP 2017 sind die B 65, die B 443 sowie die K 148 als *Hauptverkehrsstraßen* dargestellt, die durch einige Ortsteile der Stadt Sehnde führen.

Sie kreuzen sich im OT Sehnde, durch den auch die Bahnleise als *Haupteisenbahnstrecke* führen. Südlich der Siedlungsgrenze vom OT Sehnde verläuft der Mittellandkanal mit dem Abzweig Stichkanal Hildesheim als *Vorranggebiet Schifffahrt*.

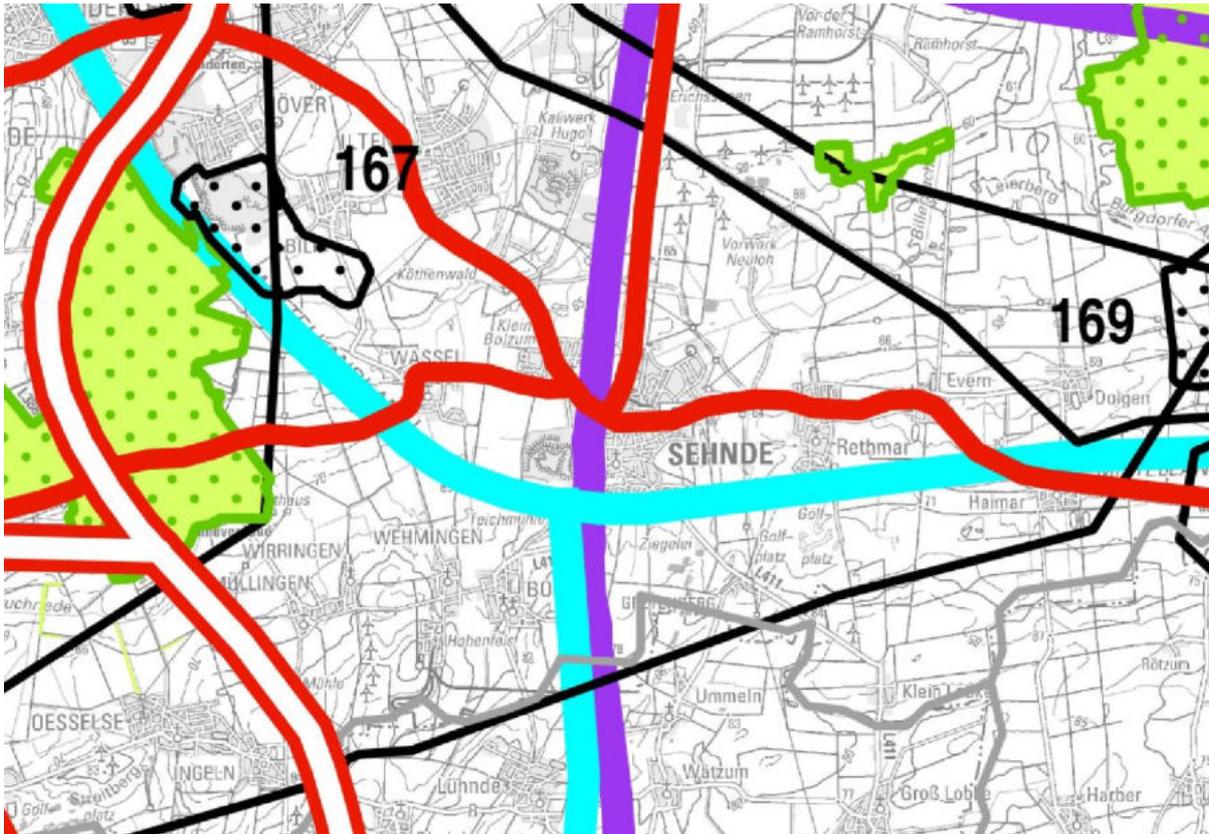


Abb. 9: Ausschnitt aus dem Landes Raumordnungsprogramm (LROP 2017)

Regionales Raumordnungsprogramm (RROP 2016)

Infrastruktur

Im RROP 2016 ist die Stadt Sehnde als *Grundzentrum* festgelegt. Der OT Sehnde ist als *Vorhandene Bebauung/bauleitplanerisch gesicherter Bereich* gekennzeichnet, in dessen Zentrum sich der *Versorgungskern* mit Einzelhandel, Dienstleistungen und Gastronomie befindet. Als Schwerpunktaufgabe ist *Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten* genannt.

Im Nordosten befinden sich lineare *Vorranggebiete Leitungstrasse*, ein *Vorranggebiet Umspannwerk* sowie ein *Vorranggebiet Kläranlage*. Im Südwesten befindet sich der Kaliberg als ein *Vorranggebiet Abfallbeseitigung/Abfallverwertung*.

Verkehr

In und um den OT Sehnde befindet sich ein Netz aus den *Vorranggebieten Hauptverkehrsstraße* und *Straßen von Regionaler Bedeutung*.

Die Darstellung der Hauptverkehrsstraßen unterscheidet sich von der des LROP. Im RROP enden die aus Norden kommenden B 443 und B 65 vor dem Siedlungsbereich und der Verkehr wird über eine kommunale Entlastungsstraße geleitet. Dadurch soll der Siedlungsbereich in Zukunft verkehrlich entlastet werden.

Im Süden sind die Nordstraße, die Kurze Straße und die Gretenberger Straße als *Straßen von Regionaler Bedeutung* dargestellt.

Im Westen des OT Sehnde verläuft in Nord-Süd-Richtung das *Vorranggebiet Haupteisenbahnstrecke (Vorranggebiet Elektrischer Betrieb)*. Das *Vorranggebiet Bahnhof/Haltepunkt* befindet sich ungefähr auf mittlerer Höhe des Ortsteils Sehnde und ist ein Halt der S3 auf der Strecke zwischen Hannover und Hildesheim.

Südlich der Siedlungsgrenze des OT Sehnde verläuft der Mittellandkanal mit dem Abzweig Stichkanal Hildesheim als *Vorranggebiet Schifffahrt*. Östlich ist der *Sportboothafen* und westlich ein *Hafen mit regionaler Bedeutung* dargestellt.

Natur und Landschaft

Der Kaliberg und seine Umgebung sind als *Vorbehaltsgebiet zur Verbesserung der Landschaftsstruktur und des Naturhaushaltes* dargestellt. Daran schließt westlich ein *Vorbehaltsgebiet zur Vergrößerung des Waldanteils* an.

Im Osten des Ortsteils ist ein *Vorranggebiet Wald (Historischer Waldstandort)* zugleich als *Vorranggebiet Natur und Landschaft* dargestellt, an dem sich kleinflächig ein

Vorbehaltsgebiet zur Vergrößerung des Waldanteils und größer ein *Vorbehaltsgebiet Natur und Landschaft* anschließt. Im Nordwesten ist, umgeben von Siedlungsfläche, ein *Vorbehaltsgebiet Wald (Historischer Waldstandort)* dargestellt.

Im Nordosten schließen sich *Vorbehaltsgebiet zur Verbesserung der Landschaftsstruktur und des Naturhaushaltes* sowie *Vorbehaltsgebiet Natur und Landschaft* an das Siedlungsgebiet.

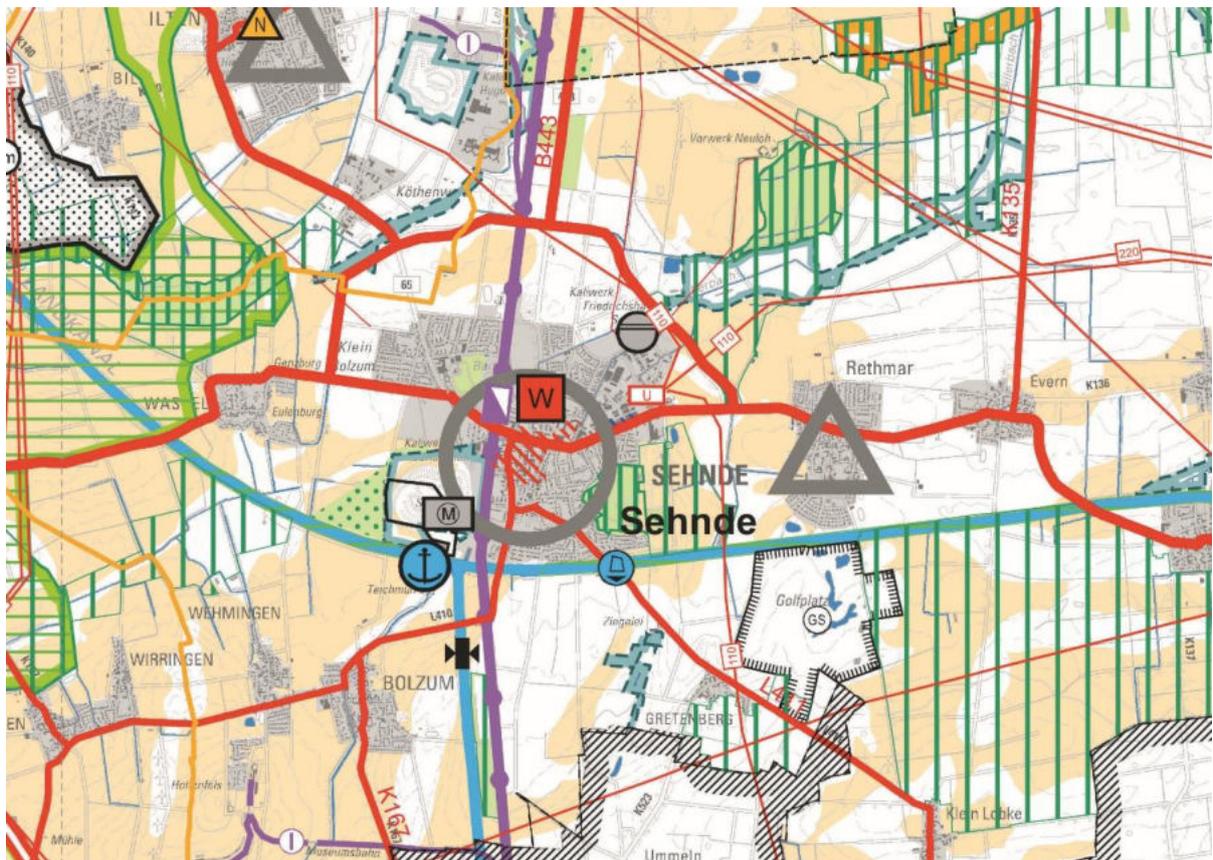


Abb. 10: Ausschnitt aus dem Regionalem Raumordnungsprogramm (RROP 2016)

Landschaftsrahmenplan (LRP 2013)

Der LRP 2013 der Region Hannover wurde zur Kenntnis genommen, wird im Folgenden jedoch nicht weiter beschrieben. Der Landschaftsplan der Stadt Sehnde stellt die Belange in aktuellerer und detaillierterer Form dar, wodurch auf eine genauere Betrachtung des LRP verzichtet werden kann.

Landschaftsplan (LP 2021)

Es wurden alle Aspekte des Landschaftsplanes der Stadt Sehnde betrachtet. Beschrieben werden jedoch nur diejenigen, die innerhalb des Untersuchungsgebietes liegen oder Auswirkungen auf dieses haben könnten.

Das Untersuchungsgebiet befindet sich im Landschaftsraum Sehnder Börde und gehört dem Naturraum Braunschweiger-Hildesheimer Lössbörde an (LP 2021, S.7).

Biotope / Bewertung / Biotopverbund (Karten 1 a-c)

Das Untersuchungsgebiet besteht zum Großteil aus versiegelten Siedlungs- und Verkehrsflächen. Es gibt nur wenige Grünflächen. Der Bouleplatz südlich des Rathauses ist als Parkanlage dargestellt, ebenso die Grünfläche „Drösewiese“ im Westen des Gebietes. Teil dieser Fläche ist das Gewässer II. Ordnung „Billerbach“. Auf der gegenüberliegenden Seite der Peiner Straße befindet sich eine Grünanlage mit altem Baumbestand. Entlang der Gleisanlage ist ein kleinflächiger Gehölzbestand dargestellt.

Die Grünanlage mit altem Baumbestand entlang der Peiner Straße ist als Biotoptyp mit mittlerer Bedeutung dargestellt.

Außerhalb des Gebietes befinden sich weitere vereinzelte kleine und größere Flächen von Biotoptypen mit mittlerer Bedeutung sowie wenige, dafür in der Regel größere, Flächen hoher und sehr hoher Bedeutung.

So auch der Köttersche Park, der nordwestlich an das Untersuchungsgebiet anschließt und eine von zwei Kernflächen mit Bedeutung für den lokalen Biotopverbund im Siedlungsgebiet von Sehnde ist.

Landschaftsbild (Karte 2)

Der Großteil des Untersuchungsgebietes ist als unbewerteter Siedlungsbereich dargestellt. Alleine die Grünfläche „Drösewiese“ ist als wertvolle innerörtliche Freifläche dargestellt. Sie wird mit einer guten Zugänglichkeit und einem begleitenden Fließgewässer (Billerbach) beschrieben.

Nordwestlich des Gebietes, angrenzend an die Bahntrasse befindet sich der Kötterscher Park. Der Park stellt sich als naturnah ausgeprägter Eichen-Hainbuchenwald dar, der für die Öffentlichkeit nur im Rahmen von speziellen Führungen zugänglich ist.

Wasser- und Stoffretention, Klima und Luft (Karte 4)

Entlang des Billerbachs befinden sich Bereiche mit vorläufig gesichertem Überschwemmungsgebiet. Im Norden sind Teile des Untersuchungsgebietes als bioklimatisch mäßig belastete Siedlungsgebiete gekennzeichnet.

Schutzgebiete (Karte 6)

Innerhalb des Untersuchungsgebietes befinden sich keine Schutzgebiete. Der Kötterscher Park wird als Geschützter Landschaftsbestandteil nach § 22 (3) NAGBNatSchG beschrieben sowie das im Park liegende naturnahe nährstoffreiche Stillgewässer als potentiell „Gesetzlich geschütztes Biotop“ nach Drachenfels (2021).

Maßnahmen (Karte 7)

Innerhalb des Untersuchungsgebietes befinden sich drei Flächen im Bebauungsplan-Verfahren.

Im Südosten befindet sich ein Teil des Themenradwegs und in Nord-Süd-Richtung verläuft die Regionsroute.

Die Grünfläche „Drösewiese“ mit dem Billerbach wird als Fläche für Erhalt und Entwicklung innerörtlicher Freiräume dargestellt.

Flächennutzungsplan (FNP)

Der FNP stellt das Untersuchungsgebiet überwiegend als Gemischte Baufläche dar. Im Osten ist die Zweckbestimmung Post festgesetzt, die jedoch nicht mehr existent ist. Eine Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung Öffentliche Verwaltung sowie eine Wohnbaufläche befinden sich im Zentrum des Gebietes. Weitere Wohnbauflächen ragen von der großflächigen Wohnbaufläche im Osten in das Gebiet. Im Westen befindet sich eine Sonderbaufläche. Auf der Grenze der Gemeinbedarfsfläche zum Mischgebiet ist die Zweckbestimmung

Spielplatz dargestellt. An dieser Stelle befindet sich der derzeitige Bouleplatz. Im Westen befinden sich Grünflächen inkl. eines Fließgewässers III. Ordnung innerhalb des Gebietes. Auch Teile der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Bahnanlage sind Teil des Untersuchungsgebietes, wie auch der Bahnhof und ein Netz aus Straßenverkehrsflächen.

Der Bereich unterhalb des Salzstockes ist als „Fläche, bei deren Bebauung besondere bauliche Vorkehrungen gegen äußere Einwirkungen oder bei denen besondere bauliche Sicherungsmaßnahmen gg. Naturgewalten erforderlich sind“ dargestellt.

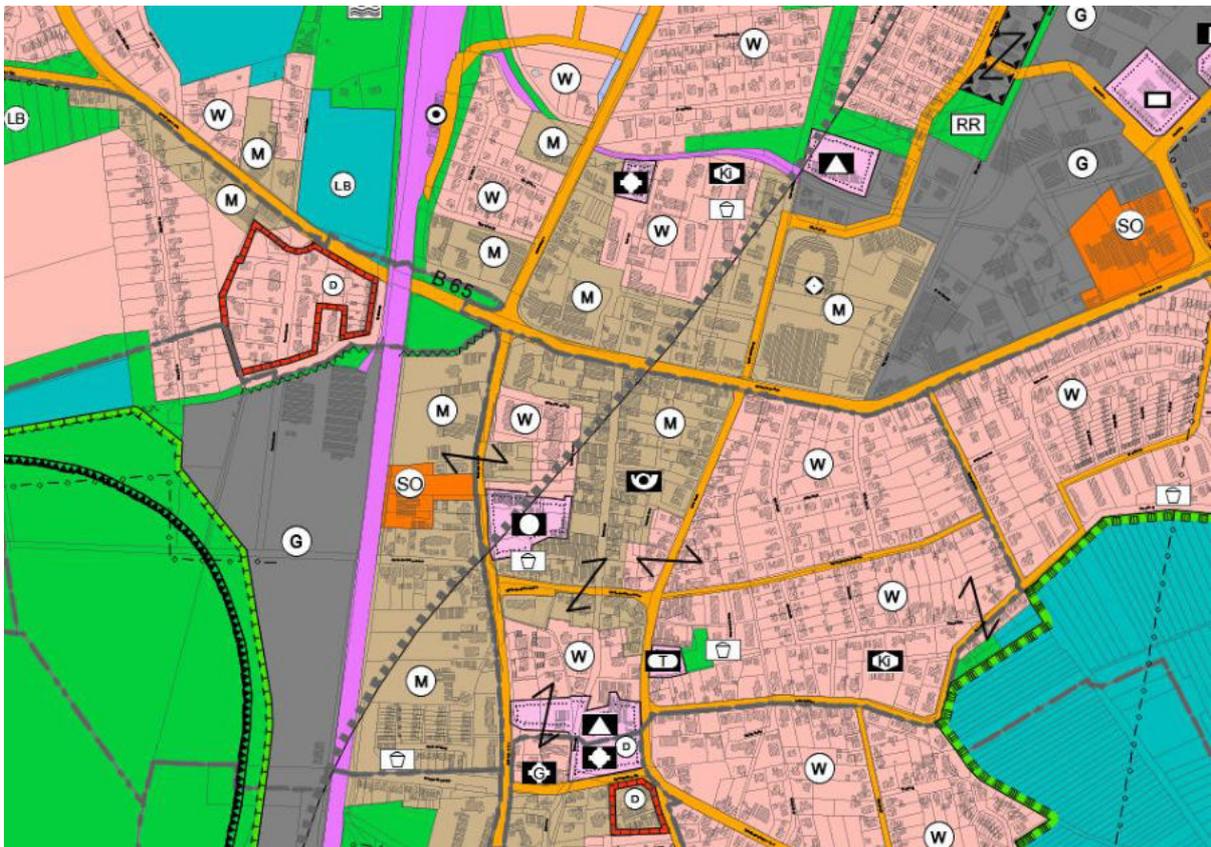


Abb. 11: Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan

Bebauungspläne (BP)

Im Untersuchungsgebiet befinden sich 17 Bebauungsplangebiete, von denen sich derzeit drei im Verfahren befinden.

- BP Nr. 312 „Ortskern neu“
- BP Nr. 312/4 „Ortskern neu“
- BP Nr. 312/5 „Ortskern neu“
- BP Nr. 320 Zuckerfabriksweg
- BP Nr. 320/1 Zuckerfabriksweg
- BP Nr. 328 „Lehrter Straße – Peiner Straße“
- BP Nr. 328/1 „Lehrter Straße – Peiner Straße“
- BP Nr. 331 „Vor dem Bahnhof“
- BP Nr. 331/1 „Vor dem Bahnhof“
- BP Nr. 332 „Ortskern Neu II“
- BP Nr. 332/1 „Ortskern Neu II“
- BP Nr. 332/2 „Ortskern Neu II“
- BP Nr. 332/3 „Ortskern Neu II“ (im Verfahren)
- BP Nr. 332/4 „Ortskern Neu II“
- BP Nr. 332/5 „Ortskern Neu II“ (im Verfahren)
- BP Nr. 343 „Rosenstraße“ (im Verfahren)
- BP Nr. 352 „Maschwiese Süd“

Bestehende Analysen, Konzepte und Planungen

Die folgenden Analysen, Konzepte und Planungen werden in den jeweiligen Kapiteln der Bestandsanalyse betrachtet.

- Planung Drösewiese (Stadt Sehnde: 2022)
- Planung Rathaus- und Einzelhandel-Neubau (UP+ Architekten und Stadtplaner Uffelman. Purin Partnerschaft mbB: 2021)
- Biodiversitätskonzept für die Innenstadt von Sehnde (Planungsgruppe Landespflege TNL GmbH: 2022)
- Verkehrsentwicklungsplan Stadt Sehnde (PGT Umwelt und Verkehr GmbH: 2021)
- Studie zur Entwicklung der Bevölkerung in den Schulbezirken der Stadt Sehnde (ISP Eduard Pestel Institut für Systemforschung e. V: 2020, Fortschreibung 2021)
- Einzelhandelskonzept für die Stadt Sehnde (Cima Beratung + Management GmbH: 2015)

3 Bestandsanalyse des Untersuchungsgebietes

Im Folgenden werden die verschiedenen Aspekte des Untersuchungsgebietes dargestellt und in Bezug auf ihre Stärken und Schwächen analysiert. Neben den Strukturen der Gebäude, Freiräume und Verkehrsflächen werden auch deren Nutzungen betrachtet. Die detaillierte Betrachtung des Bestandes ist die Grundlage für eine angepasste Entwicklungsstrategie.

3.1 Abgrenzung und Umgebung des Untersuchungsgebietes

Das ca. 25 ha große Untersuchungsgebiet stellt den innerstädtischen Bereich von Sehnde dar. Die Umgebung des Gebietes stellt sich wie folgt dar:

- Im Norden befinden sich überwiegend Wohnsiedlungen mit vereinzelter Gewerbe und Dienstleistungen. Im westlichen Bereich ist die Bebauung durch Einfamilienhäuser, Doppelhäuser und Reihenhäuser geprägt, die Richtung Osten durch Mehrfamilienhäuser und schließlich durch Gewerbebebauung abgelöst werden.
- Im Nordosten grenzt die Spitze des keilförmigen Gewerbegebietes an.
- Im Südosten und Süden befinden sich, wie im Norden, Wohngebiete aus überwiegend Einfamilien-, Doppel- und Reihenhäusern. Vereinzelt befinden sich in den Gebäuden Gewerbe und Dienstleistungen. Hier liegt auch der historische Ortskern von Sehnde.
- Im Südwesten liegt das ehemalige Kaliwerk Friedrichshall mit dem Kaliberg.
- Im Westen schließen hinter den Gleisen eine weitere Wohnsiedlung sowie innerörtliche Waldflächen an das Gebiet an.

3.2 Zonierung des Untersuchungsgebietes

Das Untersuchungsgebiet lässt sich grob in zwei Bereiche unterteilen: Den zentralen Versorgungsbereich, welcher im Zuge des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Sehnde herausgearbeitet wurde (Cima: 2015) und im Rahmen des Innenstadtkonzeptes erweitert wurde. An diesen städtischen Kern schließt sich im Nordwesten das Bahnhofsumfeld an.

Innerhalb dieser Bereiche lassen sich noch weitere Räume herausarbeiten, die im Zuge des Konzeptes genauer betrachtet werden.

Städtischer Kern:

- Mittelstraße und Marktplatz
- Peiner Straße
- Breite Straße und Straße d. Großen Freien
- Karl-Backhaus-Ring

Bahnhofsumfeld:

- Bahnhof
- Drösewiese inkl. Schwarzer Weg

Ein weiterer Fokusraum liegt auf der Grenze:

- Kreuzung Lehrter Straße – Peiner Straße – Nordstraße



Abb. 12: Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

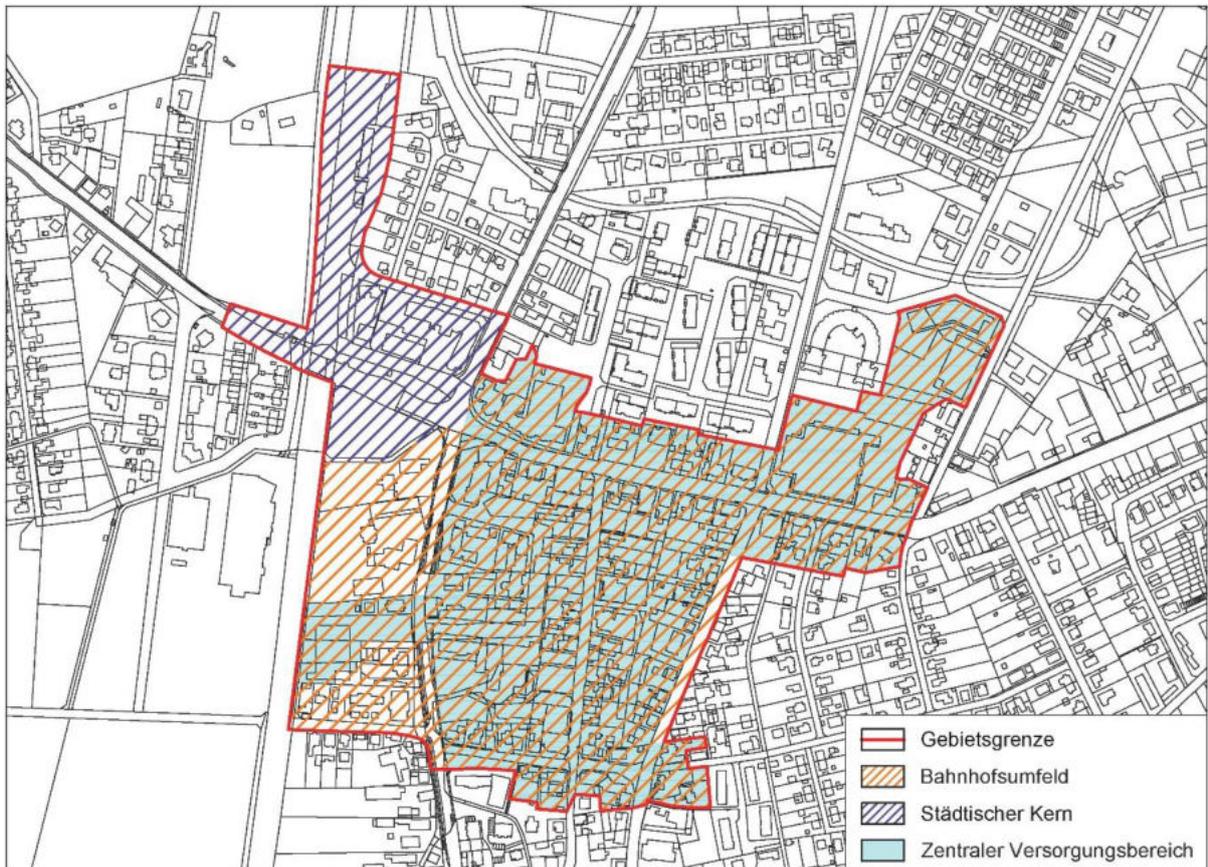


Abb. 13: Zonierung des Untersuchungsgebietes

3.3 Städtebauliche Struktur

Gebäude- und Flächenstruktur

Sowohl die Nutzung als auch die Struktur des Untersuchungsgebietes unterscheidet sich von der des übrigen Ortsteils Sehnde. Während diese größtenteils homogene und geordnete Wohn- oder Gewerbegebiete darstellen, ist im Untersuchungsgebiet eine Mischnutzung innerhalb einer uneinheitlichen und teilweise unübersichtlichen städtebaulichen Struktur gegeben.

Neben Gebäuden die nur der überwiegend öffentlichen Nutzung dienen, wie Einzelhandel, Dienstleistungen, Gastronomie oder Verwaltungsgebäuden und Gebäuden die ausschließlich dem privaten Wohnen dienen, befinden sich im Gebiet auch viele Gebäude mit sowohl öffentlicher als auch privater Nutzung. Das Erscheinungsbild der Gebäude ist ebenso

heterogen. Das Spektrum reicht von modernen und gepflegten Gebäuden über sanierungsbedürftige Gebäude bis hin zu historischen Gebäuden unter Denkmalschutz.

Durch die Nutzungen und Gebäudestruktur ergeben sich bereits eigene Bereiche innerhalb des Gebietes, die durch die Straßen teilweise noch einmal betont, oder auch getrennt werden.

Die Hauptstraßen Sehndes, die zum Teil als Bundesstraße ausgewiesen sind, kreuzen sich im Untersuchungsgebiet. Im Osten liegt die B 65 als Peiner Straße, im Westen die B 443 ebenfalls als Peiner bzw. später als Iltener Straße und im Norden die B 443 als Lehrter Straße. Aus Süden kommend trifft die Nordstraße auf die Kreuzung.

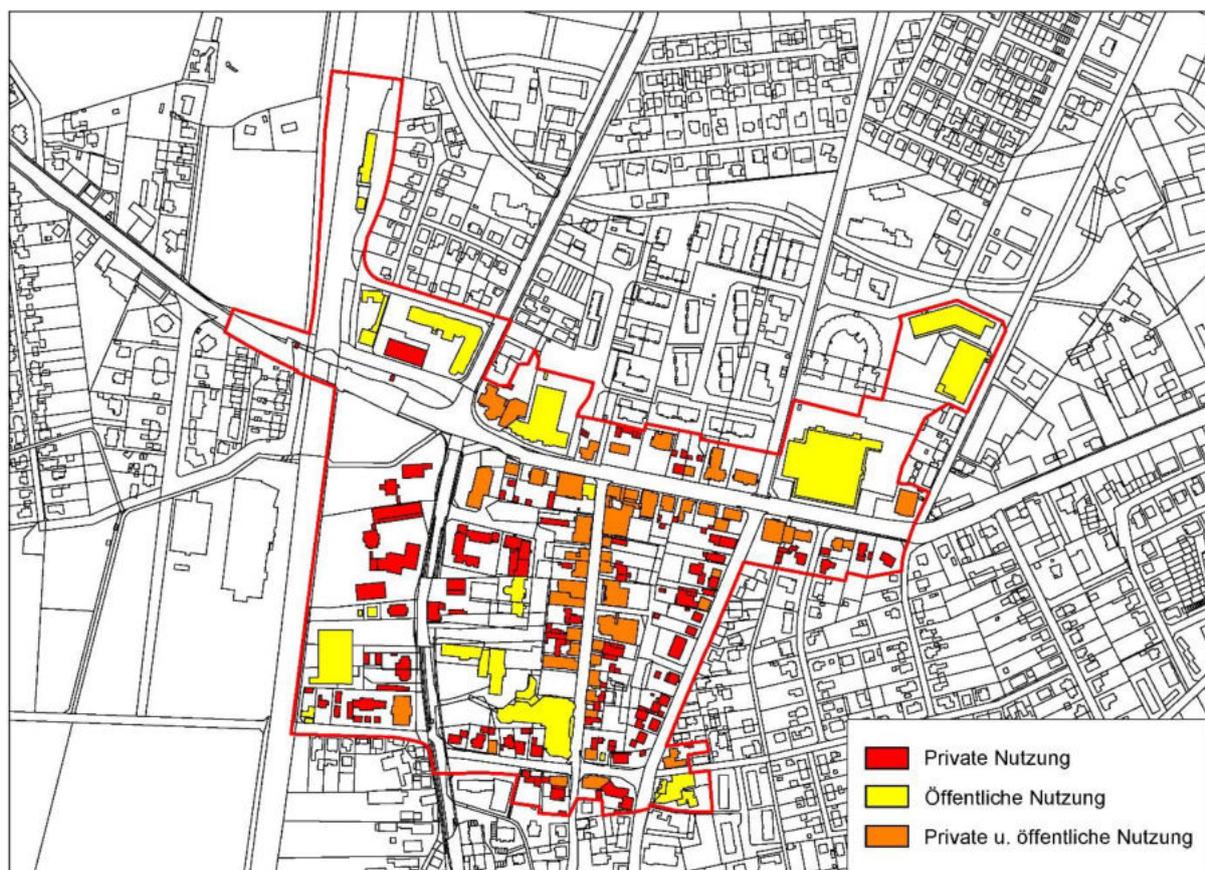


Abb. 14: Gebäudenutzungen

Die Peiner Straße und die Nordstraße umschließen gemeinsam mit der Breiten Straße und der Straße des Großen Freien den Kernbereich des Untersuchungsgebietes. Innerhalb dieses Blockes befinden sich ein ca. 300 m langer Teil der Mittelstraße und der angrenzende Marktplatz, die gemeinsam das verkehrsberuhigte Zentrum des öffentlichen Lebens darstellen. Daran schließt sich eine weitere Platzfläche an, die den Vorplatz des Rathauses bildet.

In der Mittelstraße sowie in der Peiner Straße ist der Großteil des Einzelhandels, der Dienstleistungen und der Gastronomie ansässig. In den meisten Fällen findet in diesen Gebäuden eine Mischnutzung aus öffentlicher und privater Nutzung statt. Hinter der östlichen Gebäudereihe der Mittelstraße befinden sich öffentliche Parkplätze sowie private Freiflächen die den Gebäuden der Mittelstraße und der Breiten Straße zugehörig sind. Die Gebäude zur Breiten Straße dienen fast ausschließlich dem

Wohnen. So auch die Gebäude nördlich und südlich des Rathauses.

Die Mittelstraße ist als Tempo-10-Zone ausgewiesen, in der das Parken auf wenigen extra markierten Einstellplätzen für maximal eine Stunde gestattet ist. Trotz der ähnlichen Gebäudenutzung unterscheidet sich der Charakter und die Aufenthaltsqualität stark von der der Peiner Straße, denn diese wird stark von dem Verkehr beeinflusst.

Innerhalb des Kernbereiches liegen die Straßen Karl-Backhaus-Ring und „Hinter der Post“. Diese werden in erster Linie von Anwohnenden oder Parkplatzsuchenden befahren und haben in der Regel kein hohes Verkehrsaufkommen. Von beiden Straßen gibt es fußläufige Wegeverbindungen in die Mittelstraße und zwischen der Mittelstraße und „Hinter der Post“ ist eine Pkw-Verbindung vorhanden.

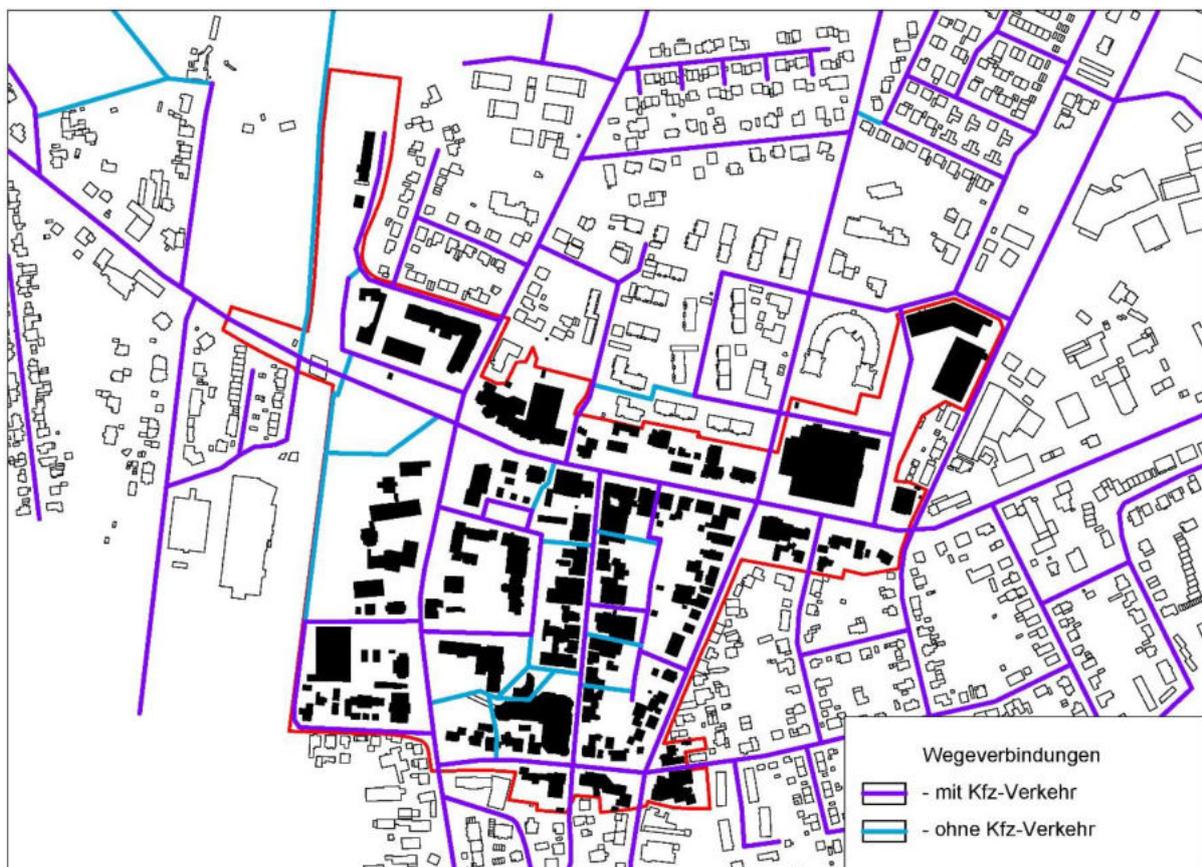


Abb. 15: Wegeverbindungen

An diesen, von den vier Straßen umgebenen Bereich, schließt überwiegend Wohnnutzung an. Als eigener Bereich an der Peiner Straße stellt sich der Nordosten des Untersuchungsgebietes dar. Dieser ist von großflächigem Einzelhandel und Parkplätzen geprägt. Ein ähnlicher, nur weniger groß dimensionierter Bereich ist im Westen an der Nordstraße zu finden. Nördlich davon liegen zwei Hofstellen. Durch die Großzügigkeit der Grundstücke sowie die historische Bebauung unterscheidet sich dieser Bereich stark vom restlichen Gebiet.

Im Nordwesten des Untersuchungsgebietes befindet sich der Bahnhof mit seinem Umfeld sowie die Drösewiese. Diese stellt die größte Frei- und Grünfläche innerhalb des Untersuchungsgebietes dar und wird im Norden und Osten vom Billerbach, im Norden von der Peiner Straße und im Westen vom Bahndamm begrenzt.

Topografie, Sichtbeziehungen und Wahrzeichen

Wohingegen sich im Großteil des Untersuchungsgebietes kaum topographische Veränderungen bemerkbar machen, sind die Höhenunterschiede am Bahnhof und seinem Umfeld sehr prägnant. Die Peiner Straße senkt sich von der Mitte der Kreuzung mit einer Höhe von ca. 65,5 m NHN bis unter die Gleisbrücke um rund 2 m ab, wodurch eine Art Trog entsteht. Die Gleise befinden sich auf einer Höhe von ca. 69 m NHN. Das Gelände steigt parallel zu den Gleisen auf eine gemeinsame Höhe hin an. Nicht nur die Topographie, sondern auch die Verkehrs- und Wegeführung sowie die mangelhafte Beschilderung machen den Bahnhof unübersichtlich. Dadurch, sowie durch die mangelhafte Beleuchtung, wird der Bahnhof und seine Umgebung teilweise als Angstraum empfunden. Insbesondere bei Dunkelheit wird bei einigen Bürger*innen ein fehlendes Sicherheitsgefühl sowie ein Unbehagen auslöst. Ähnlich verhält es sich im Schwarzen Weg. Abgesehen von diesen Orten ist das Sicherheitsgefühl der Bürger*innen hoch.

Der „Trogeffekt“ der Peiner Straße betont den ohnehin dominanten Verkehr. Sowohl die Straßen als auch die Kreuzung sind groß dimensioniert und die Umgebung wird durch den Verkehrslärm auch akustisch stark belastet. Durch die Topographie und die langen, geraden Achsen wird die optische und akustische Beeinträchtigung verstärkt. Für Personen, die Sehnde mit dem Zug, Bus oder auch Pkw erreichen, ist dies das prägende Erscheinungsbild und der erste Eindruck mit dem sie in Sehnde-Mitte willkommen geheißen werden.



Abb. 16: „Trogeffekt“ der B 443

Lange Sichtachsen durch eine gerade Verkehrsführung ergeben sich auch in der Mittelstraße und in der Breiten Straße. Das Bild dieser Straßen ist von fließendem aber in erster Linie von ruhendem Verkehr beeinträchtigt.



Abb. 17: Sichtachse Breite Straße



Abb. 18: Sichtachse Mittelstraße

Das bekannteste Wahrzeichen der Stadt befindet sich zwar nicht im Plangebiet, ist jedoch von der Nordstraße aus zu sehen: Der Kaliberg ist auch über die Stadtgrenzen hinaus bekannt und sichtbar.

Innerhalb des Untersuchungsgebietes befinden sich weitere Wahrzeichen aus der Zeit des Sehnder Bergbaus. Dazu zählt die Seilscheibe auf der Grünfläche vor dem Bahnhof und auch vor und hinter dem Rathaus sowie auf dem Marktplatz finden sich Relikte aus diesem Kapitel der Stadtgeschichte wieder. Am Rathaus selbst hängt seit 1998 ein Glockenspiel mit 16 Klangkörpern, welches um 12 Uhr, 15 Uhr und 18 Uhr erklingt. Die großdimensionierten Blattläuse an der Fassade wurden 2009 zum Auftakt der Aktion „Gartenregion“ der Region Hannover am Regionsgebäude und in allen Kommunen der Region installiert.

Eine historische und auch städtebauliche Bedeutung für die Stadt haben die Gebäude der zwei großen Hofstellen an der Peiner Straße, deren Gebäude teilweise unter Denkmalschutz

stehen. Bei dem nördlichen der beiden Grundstücke ist sowohl das Wohnhaus als auch die Scheune, die Ende des 18. Jahrhunderts erbaut wurden, als Denkmal eingetragen. Ebenso das davon südlich stehende Wohnhaus, das rund 100 Jahre später erbaut wurde. (NLD: 2022, www)

Eine Villa in der Peiner Straße stand einmal unter Denkmalschutz, dies ist aber aufgehoben.



Abb. 19: Seilscheibe



Abb. 20: Rathaus

3.4 Bebauung

Wie bereits erwähnt, sind im Untersuchungsgebiet sowohl Ein- und Zweifamilienhäuser, Mehrfamilienhäuser, kleinere Gebäude mit gewerblicher- und öffentlicher Nutzung als auch Gebäude mit einer Mischnutzung vorzufinden. Eine einheitliche Gebäudestruktur und

Architektursprache sind nicht vorzufinden. Auch die Materialität und Farbigkeit der Fassaden weist ein großes Spektrum auf. Rötlicher Klinker und heller Putz sind aber die ortsprägenden Materialien und meist als Primärmaterial in der Fassadengestaltung eingesetzt.

Der derzeit gültige B-Plan des Ortskerns gibt für die Mittelstraße eine geschlossene Bauweise vor. Jedoch ist diese nur stellenweise vorzufinden. Die Mittelstraße ist überwiegend geprägt von einzelnen freistehenden ein- bis dreigeschossigen Gebäuden. Die Zwischenräume sind meist mit kleinen eingeschossigen Zwischenbauten oder mit Zuwegungen der im Rückraum befindlichen Grundstücks- und Parkplatzflächen versehen. So ist dort eine heterogene und ungeordnet wirkende Struktur vorzufinden, die kein einheitliches Bild der Innenstadt ermöglicht.



Abb. 21: Fassadenmaterialien Mittelstraße

Der Zustand der Bebauung variiert stark. Es befinden sich im Gebiet sowohl erhaltenswerte und durchaus ansehnliche Objekte, aber auch stark sanierungsbedürftige Gebäude, die sowohl vom Fassadenbild, als auch von der Bausubstanz in die Jahre gekommen sind.



Abb. 22: Erhaltenswertes Gebäude Mittelstraße

Andere Gebäude sollten hingegen einem Neubau weichen, da die Modernisierung hier nicht mehr zielführend erscheint. Sowohl die Grundsubstanz als, auch die äußere Anmutung entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen. Der Edeka, als platzbildender Baukörper am Marktplatz wirkt durch seine Dimensionierung und den damit einhergehenden Maßstabssprung in Bezug auf die umgebende Bebauung deplatziert. Auch die Architektursprache passt nicht in das Gesamterscheinungsbild der Mittelstraße, welches eher durch kleinteilige Gebäudestrukturen geprägt ist. Hier gibt es bereits Konzepte für zwei Neubauten sowohl für das Rathaus als auch für einen Einzelhandel.



Abb. 23: Nicht erhaltenswerte Gebäude

Vereinzelte neuere Bauten – wie z.B. im nördlichen Teil der Mittelstraße die Sonnenapotheke oder das gegenüberbefindliche dreigeschossige Haus mit Staffelgeschoss, sowie der Rossmann mit seiner weißen Putzfassade – sind schon vorhanden und können als Startschuss für eine Modernisierung und Attraktivierung der Mittelstraße gesehen werden.



Abb. 24: Moderne Putzfassade Rossmann

3.5 Wohnen

Wie in Kapitel 2.2 Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur beschrieben, kann in Sehnde von einem weitestgehend ausgeglichenen Wohnungsmarkt gesprochen werden. Doch auf Grund der sich verändernden Lebensweise steigt der Bedarf an Wohnungen für kleinere Haushalte. Hinzu kommen die steigenden Wohnkosten, durch die häufig eine Verkleinerung der Wohnfläche angestrebt wird. Außerdem wurde ein Mangel an Wohnraum für ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen festgestellt.

Typisch für Kerngebiete, ist im Untersuchungsgebiet eine besonders hohe Anzahl an Gebäuden vorzufinden, in denen eine Mischnutzung stattfindet. Im Erdgeschoss sind Einzelhandelsbetriebe, Gastronomiebetriebe oder Dienstleister ansässig und das Obergeschoss wird als Wohnfläche genutzt.



Abb. 25: Eingeschossiges Gebäude in der Mittelstraße

Insbesondere bei den älteren Gebäuden stellt sich der Wohnraum als äußerst beengt, sanierungsbedürftig und nicht barrierefrei dar.

Teilweise sind die Gebäude nur eingeschossig, wodurch potentieller Wohnraum bei gleichbleibender versiegelter Fläche nicht genutzt wird.

Die moderneren Gebäude sind in der Regel mehrgeschossig und verfügen zum Teil über einen Fahrstuhl, wodurch sie auch von Menschen mit Beeinträchtigungen bewohnt werden können.

Insgesamt überwiegen, wie bei innerstädtischen Gebieten üblich, die Mehrfamilienhäuser und die Häuser mit einer Mehrfachnutzung deutlich gegenüber den reinen Einfamilienhäusern.



Abb. 26: Mehrgeschossiges Gebäude in der Mittelstraße

3.6 Einzelhandel, Dienstleistungen und Gastronomie

Die Stadt Sehnde übernimmt als Grundzentrum die raumordnerische Versorgungsaufgabe für die eigene Bevölkerung. Die Einrichtungen und Angebote für den allgemeinen täglichen Grundbedarf befinden sich zum größten Teil im Zentrum des Ortsteils Sehnde. Sie bilden den im Rahmen des Einzelhandelskonzeptes für die

Stadt Sehnde (Cima: 2015) herausgearbeiteten Zentralen Versorgungsbereich der Stadt Sehnde, welcher Teil des Untersuchungsgebietes ist.

Das Einzelhandelskonzept stellt die Grundlage für die strategische Steuerung des

Einzelhandels im Gemeindegebiet dar. Es wurde als städtebauliches Entwicklungskonzept im Sinne von § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB von den zuständigen Gremien der Stadt Sehnde beschlossen.

In den Jahren seit der Erstellung des Konzeptes bis heute ist es zwar teilweise zu Änderungen der Gebäudenutzung gekommen, grundsätzlich hat es jedoch seine Gültigkeit behalten.

Das Konzept unterteilt den Zentralen Versorgungsbereich grob in drei Lagekategorien, die jeweils unterschiedliche Qualitäten besitzen:

- Die Mittelstraße bildet den Kernbereich. Neben der Einzelhandelsfunktion sind hier Dienstleistungsunternehmen sowie Gastronomie angesiedelt. Die Aufenthaltsqualität ist zwar deutlich höher als im anschließenden Teilbereich der Peiner Straße, die stark von Verkehr geprägt ist, dennoch sind auch in der Mittelstraße deutliche städtebauliche Defizite bezüglich der Außendarstellung sowie des Geschäftsbesatzes auszumachen. (ebd., S. 26)
- Die zweite Lagekategorie bildet die Peiner Straße zwischen Nordstraße im Westen und Breite Straße im Osten. Wie auch in der Mittelstraße liegt in den Erdgeschossen fast vollständig der Besatz von Einzelhandel, Dienstleistungsunternehmen und Gastronomie vor. Die Aufenthaltsqualität wird durch die stark befahrene B 65 (Peiner Straße) eingeschränkt und die Verkehrsfunktion steht deutlich im Vordergrund. (ebd., S.27)
- Die dritte Lagekategorie liegt im Nordosten des Gebietes an der Peiner Straße. Durch die großdimensionierten Lebensmittel- und Fachmärkte sowie Parkplatzflächen weist dieser Teilbereich eher den Charakter eines Fachmarktzentrums auf. Der Bereich ist stark funktional ausgerichtet und spricht insbesondere Kund*innen an, die mit dem Auto kommen an (Autokund*innen). (ebd., S. 27)

Eine geringe Dichte an Einzelhandel, Dienstleistungsunternehmen und Gastronomie weisen die Breite Straße, die Straße des Großen Freien, die Nordstraße und besonders das Bahnhofsumfeld auf. Auch an der Peiner Straße dünnen sich die Standorte östlich der Breiten Straße aus. Eine Ausweitung des Geschäftsbesatzes ist auch nicht vorgesehen.

Einzelhandel

Die meisten Geschäfte befinden sich in der Mittelstraße, darauf folgt die Peiner Straße. Hier handelt es sich in der Regel um kleinere, inhabergeführte Fachgeschäfte (Elektrofachgeschäft, Optiker, Fahrradgeschäft, Bekleidungsgeschäft etc.). Die Eingänge und Schaufenster sind der Straße zugewandt, wodurch Laufkundschaft angesprochen wird. Es sind in der Regel keine oder nur wenige dem Geschäft zugehörigen Parkplätze vorhanden. Vereinzelt sind ebensolche Fachgeschäfte in der Breiten Straße sowie in der Straße des Großen Freien angesiedelt (Fleischerei, Blumengeschäft, Fahrradgeschäft). Im Bahnhofsumfeld ist keinerlei Einzelhandel vertreten.

Der oben beschriebene fachmarktzentrumartige Bereich unterscheidet sich von den anderen Einzelhandelsstandorten der Peiner Straße. Hier haben sich in erster Linie Discounter (Bekleidung, Haushaltswaren, Lebensmittel, etc.) angesiedelt, es werden insbesondere Autokunden angesprochen und die Geschäfte sind von der Peiner Straße abgewandt ausgerichtet. Ähnliches gilt für die Einzelhandelsstandorte (Lebensmitteldiscounter, Getränkemarkt) entlang der Nordstraße.

Als Besonderheit ist der wöchentlich auf dem Marktplatz stattfindende Markt zu erwähnen.

Das Einzelhandelskonzept empfiehlt, inhabergeführte Fachgeschäfte im mittelpreisigen Segment in der Mittelstraße anzusiedeln, um die historisch gewachsene Einzelhandelslage in ihrer Funktion zu erhalten und zu stärken (ebd. S. 30).

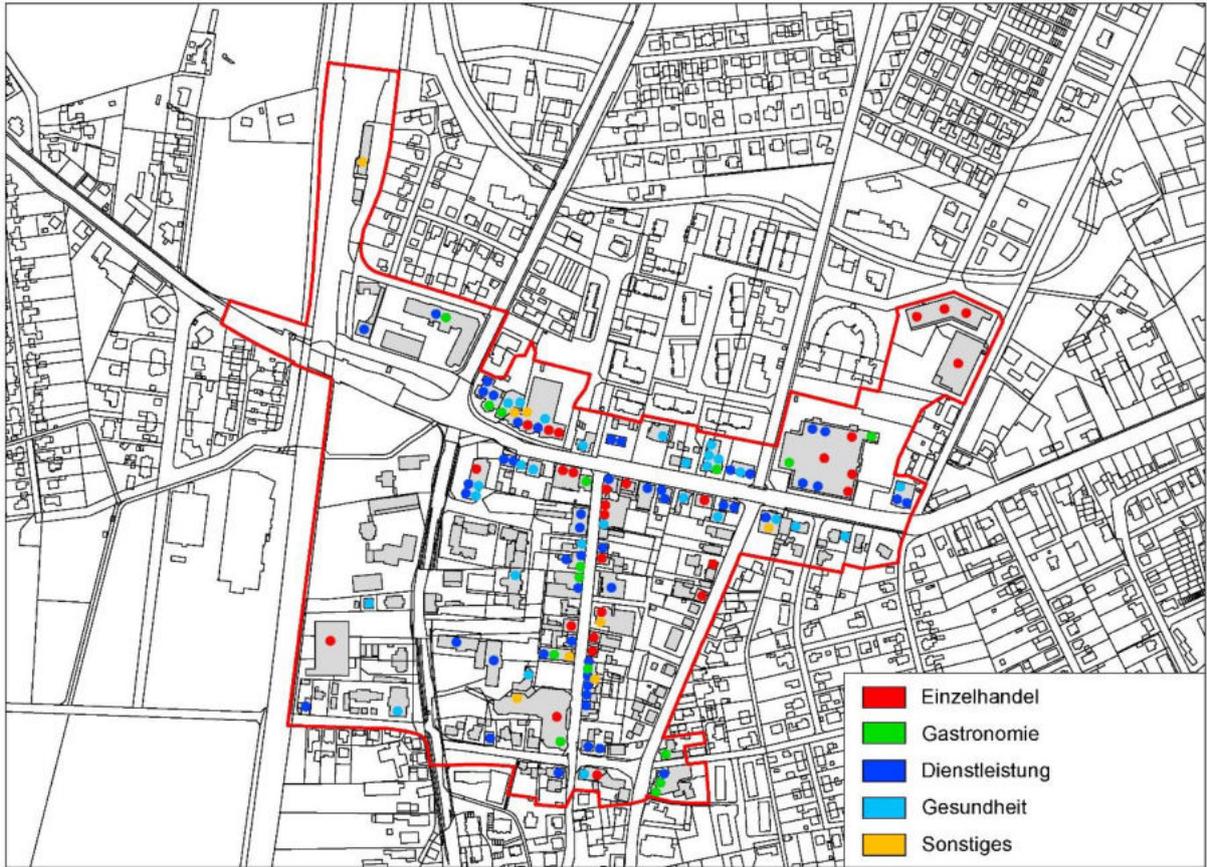


Abb. 27: Nutzungsverortung



Abb. 28: Leerstand

Der Lebensmitteleinzelhandel in der Mittelstraße ist ein wichtiger Frequenzbringer, der erhalten werden muss. Jedoch entsprechen die fehlenden ebenerdigen Parkplätze, die eingeschränkte Verkaufsfläche und der in die Jahre gekommene Gebäudekomplex nicht mehr den heutigen Kundenansprüchen. (ebd., S. 26) Durch die fehlende Modernisierung entsteht eine Diskrepanz und ein Wettbewerbsnachteil gegenüber den Märkten, die sich bereits vergrößert und modernisiert haben.

Der Drogeriemarkt stellt sich ebenfalls als wichtiger Frequenzbringer dar.

Discount- und Fachmärkte sollten im nordöstlichen Teilbereich an der Peiner Straße angesiedelt werden (ebd., S.46).

Der Konkurrenzdruck durch die vielen Grund-, Mittel- und Oberzentren in der Nachbarschaft ist hoch. Diese Konkurrenzsituation, der Onlin Handel sowie die Corona-Pandemie haben einen schleichenden Funktions- und Bedeutungsverlust der Innenstadt Sehnde zur Folge.

Dienstleistungen

Die meisten Dienstleistungsunternehmen im Gebiet sind dem Gesundheitssektor zuzuordnen. Es sind zahlreiche Praxen der Allgemeinmedizin sowie unterschiedlicher Fachrichtungen ansässig. Der Großteil ist entlang der Peiner Straße angesiedelt. Abgerundet wird das medizinische Angebot durch Apotheken,

Ambulante Pflegedienste sowie ein Altenpflegeheim.

Neben den Gesundheitsdienstleistungen gibt es eine breite Palette an weiteren Dienstleistungsunternehmen. Friseure und Versicherungsagenturen sind am häufigsten vertreten. Außerdem sind unter anderem Banken, Angebote aus dem Bereich Körperpflege, Büros von Maklern oder Kanzleien, Textilreinigung und Schneidereien, Reisebüros, Hotels, Fahrschulen sowie weitere Dienstleistungen ansässig. Die Dienstleistungen sind zum größten Teil an der Peiner Straße und an der Mittelstraße angesiedelt.

An der Nordstraße Ecke Karl-Backhaus-Ring liegt das Rathaus inkl. Bürgerbüro sowie die Stadtwerke. Ein Teil der Stadtverwaltung ist in einer Außenstelle an der Peiner Straße untergebracht.

Gastronomie

Ähnlich wie beim Einzelhandel und den Dienstleistungen sind viele der Gastronomiebetriebe in der Mittelstraße und der Peiner Straße zu finden (jeweils 6 Stk.). Neben Restaurants handelt es sich dabei auch um Imbisse, eine Bar, Cafés, ein Lieferdienst und Bäckereien. Eine Ballung an Gastronomie befindet sich außerdem an der Kreuzung der Breiten Straße und der Straße des Großen Freien (3 Stk.).

3.7 Soziale Infrastruktur und Freizeit

Im Ortsteil Sehnde gibt es sowohl zwei Grundschulen und eine weiterführende Schule als auch sieben Kindertagesstätten sowie einen Hort und einen Kinder- und Jugendtreff. Jedoch befindet sich keine dieser Einrichtungen innerhalb des Untersuchungsgebietes.

Innerhalb des Gebietes befinden sich an der Peiner Straße Seminarräume der Volkshochschule Ostkreis Hannover sowie Seminar- und Schulungsräume des Klinikums Wahrenndorff.

In einem Gebäude am Marktplatz ist derzeit „Die 2. Chance“, eine Jugendhilfemaßnahme für Schulverweigerer, untergebracht. In der Peiner Straße befindet sich eine Nachhilfeagentur sowie die Begegnungsstätte der Stadt Sehnde. Hier finden Veranstaltungen wie Sportkurse, Filmnachmittage oder Selbsthilfegruppen statt.

Nur wenige öffentliche Veranstaltungen finden im Untersuchungsgebiet selbst statt. Diese

finden in der Regel außerhalb des Gebietes in den Räumlichkeiten der Schulen, im Kinder- und Jugendtreff, in Kirchen oder Gemeindehäusern, im Cafégarten Köthenwald, im Awo-Servicehaus oder auf dem Gutshof in Rethmar statt. Ausgehend von dem Projekt „GutKlima – Gutes Klima im Dorf, Klare Zukunft im Blick“ in Bolzum gibt es eine Reihe von Veranstaltungen an verschiedenen Orten in Sehnde. Zudem gibt es in Rethmar und in Wehmingen jeweils ein Museum.

Veranstaltungen im Freien, wie der wöchentliche Markt, das Schützenfest oder Stadtfeste finden auf dem Marktplatz statt bzw. werden bei größeren Veranstaltungen der Rathausvorplatz und die Mittelstraße mitbeansprucht.

Der regelmäßig wiederkehrende Weihnachtsmarkt findet an der Kreuzkirche statt und die einzelnen Ortsteile richten regelmäßig Dorflohmärkte aus.

Zur Freizeitgestaltung sind ein Fitnessstudio, eine Tanzschule sowie eine Spielothek an der

Peiner Straße im Untersuchungsgebiet vorzufinden. In der Mittelstraße hat die Ortsgruppe Sehnde des NABU ihr Büro und setzt sich von dort aus für die Belange des Naturschutzes ein und klärt die Bürger*innen über ihre Arbeit auf.

Außerdem stellen die ansässigen Gastronomiebetriebe Orte zur Freizeitgestaltung und Treffpunkte dar. Bei vielen Betrieben kann sich sowohl drinnen als auch draußen aufgehalten werden, dabei ist jedoch der Verzehr von Getränken oder Speisen Voraussetzung.

Für den Aufenthalt und Treffpunkt im Freien ohne kommerzielle Nutzungen werden in erster Linie der Marktplatz und die Mittelstraße sowie die Drösewiese genutzt. Einen hohen Stellenwert in Bezug auf Freizeitgestaltung im Freien hat auch der Bouleplatz an der Nordstraße. Auf die Freiräume und ihre Qualität wird in Kapitel 3.9 Freiraum und Umwelt näher eingegangen.

3.8 Verkehr und Mobilität

Für die Stadt Sehnde liegt ein Verkehrsentwicklungsplan vor (PGT Umwelt und Verkehr GmbH, Februar 2021), in dem die aktuelle Verkehrssituation analysiert wurde. Auf der Basis von erwarteten Prognoseentwicklungen wurden Maßnahmen zur Minimierung oder Beseitigung von Mängeln sowie zur Stärkung gewünschter Entwicklungen dargestellt.

Im Folgenden sollen die für das Projekt Neue Mitte wesentlichen Ergebnisse dargestellt und durch weitere Untersuchungen vertieft werden.

SPNV/ ÖPNV

Die Stadt Sehnde ist gut an das regionale Schienennetz der Region Hannover (Schienenpersonennahverkehr/ SPNV) angebunden (S 3: Hannover - Lehrte - Sehnde - Harsum - Hildesheim).

In Hannover und Hildesheim besteht Anschluss an den Fernverkehr.

Lokal wird die Kernstadt von verschiedenen Buslinien und dem Sprinti bedient (öffentlicher Personennahverkehr/ ÖPNV). Zentrale Haltestelle ist dabei neben dem Schulzentrum der Bahnhof.

Insgesamt ist der Kernort gut durch das lokale Busliniennetz mit dem Umfeld verbunden. Allerdings ist im öffentlichen Nahverkehr eine Verbesserung (zusätzliche Linien, höhere Taktfrequenzen in den Haupt- und Nebenzeiten, günstigere Tarife, mehr Komfort etc.) immer wünschenswert. Hierdurch wird entweder ein besseres Angebot auch für die derzeitigen Nutzerinnen und Nutzer geschaffen oder Fahrten können vom Pkw auf den umweltfreundlicheren SPNV/ ÖPNV verlagert werden.



Abb. 29: Auszug GVH Liniennetzplan

Der Bahnhof ist für den Kfz-Verkehr nur über die Bahnhofstraße erreichbar. Allerdings befinden sich Stellplätze für den bahnhofsbezogenen Pkw-Verkehr südlich des Bahnhofes, die aber nur über die parallel zur Bahnhofstraße verlaufenden Straßenachse erreichbar sind.

Die Anzahl der Stellplätze direkt am Bahnhof ist insbesondere bei einer erhöhten Attraktivität des ÖPNV nicht ausreichend. An dem Umsteigepunkt Bahnhof könnten Pkw-Nutzer sowohl auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) als auch auf den Buslinienverkehr umsteigen.

Die Parkplätze direkt am Bahnhofsgebäude sind zum einen zu wenig, zum anderen nur schlecht ausgebaut.



Abb. 30: P+R-Stellplätze direkt am Bahnhofsgebäude

Die Bike+Ride (B+R)-Abstellplätze werden gut angenommen. Die Ausstattung mit Abstellbügeln (überdacht und nicht überdacht) sowie in einer geschlossenen Anlage sind vorhanden.

Grundsätzlich sind mehr überdachte Stellplätze und geschlossene Abstellbereiche gerade für hochwertige Fahrräder (Pedelects) immer wünschenswert.



Abb. 31: B+R-Stellplätze Bahnhof



Abb. 32: B+R-Stellplätze Bahnhof (geschlossene Anlage)

Aus den neuen Baugebieten im Bereich Maschwiese gibt es keine Verbindung zum Bahnhof. Diese ist aber in Planung, die Ausführung ist im Jahr 2023 vorgesehen.

Die Haltestellen am Bahnhof weisen zwei Schwachstellen auf. Zum einen liegen diese je nach Fahrtrichtung nördlich und südlich der Peiner Straße. Um den Bahnhof zu erreichen, muss demnach die Peiner Straße gequert werden. In Fahrtrichtung Osten befindet sich die Bushaltestelle östlich der Lehrter Straße/ Nordstraße, so dass von/ zum Bahnhof sogar zwei Straßen an der signalgeregelten Kreuzung Peiner Straße/ Lehrter Straße/ Nordstraße gequert werden müssen.

Die Haltestelle der Linie 371 in Fahrtrichtung Norden befindet sich in der Lehrter Straße gegenüber der Einmündung Bahnhofstraße.

Durch die unterschiedliche Lage ist neben der größeren Entfernung der Haltestellen zum

Bahnhof für Fahrgäste ohne Ortskenntnis die Orientierung erschwert.

Der Bahnsteig in südlicher Fahrtrichtung ist von der Peiner Straße aus nicht direkt zu erreichen. Lediglich südlich des Bahnhofsgebäudes befindet sich eine Unterführung von der Ost- auf die Westseite. Auch hierdurch ergeben sich längere Wegstrecken vom Gehwegnetz zum Bahnsteig.



Abb. 33: Lage Bahnhof und Bushaltestellen Bahnhof

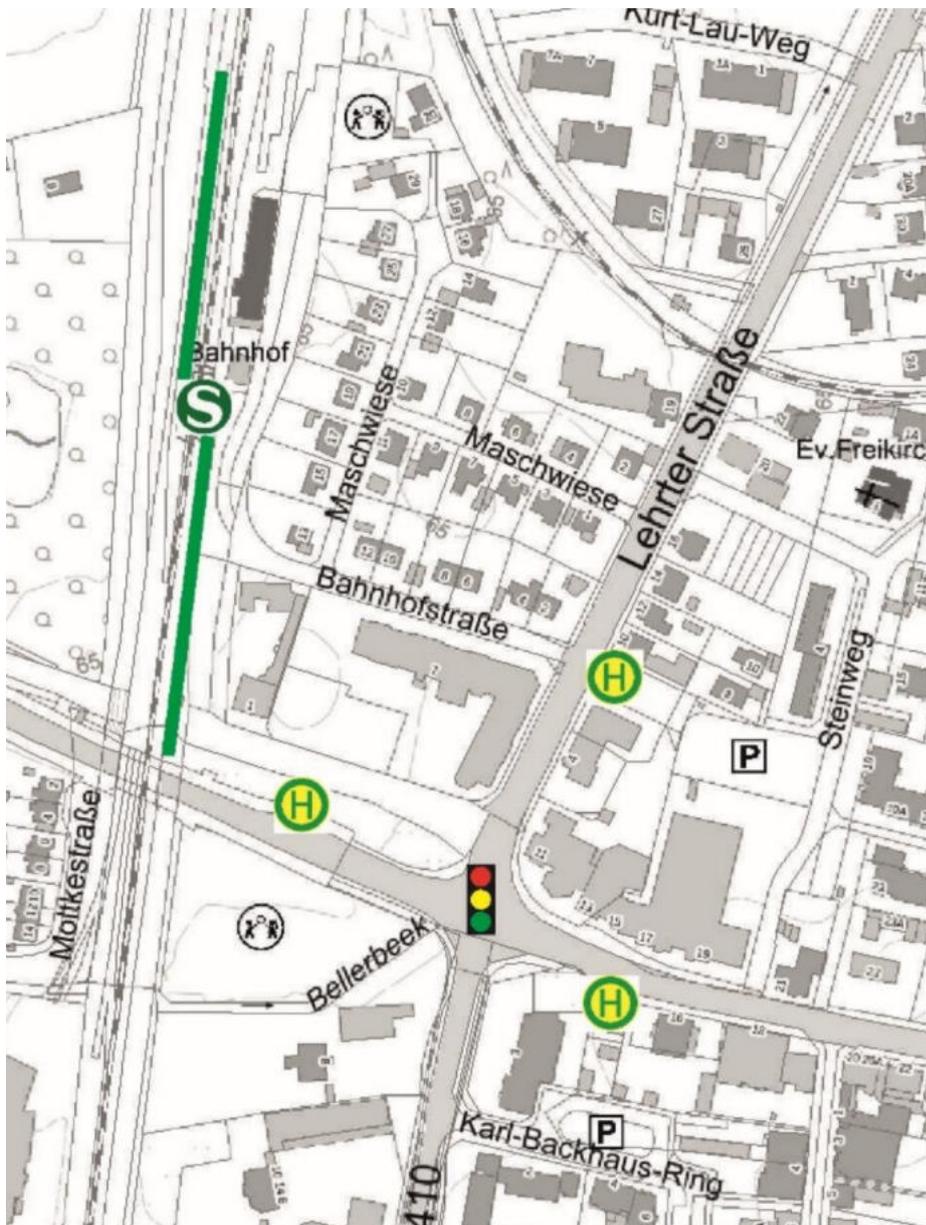


Abb. 34: Lage Bahnhof und Bushaltestellen Bahnhof

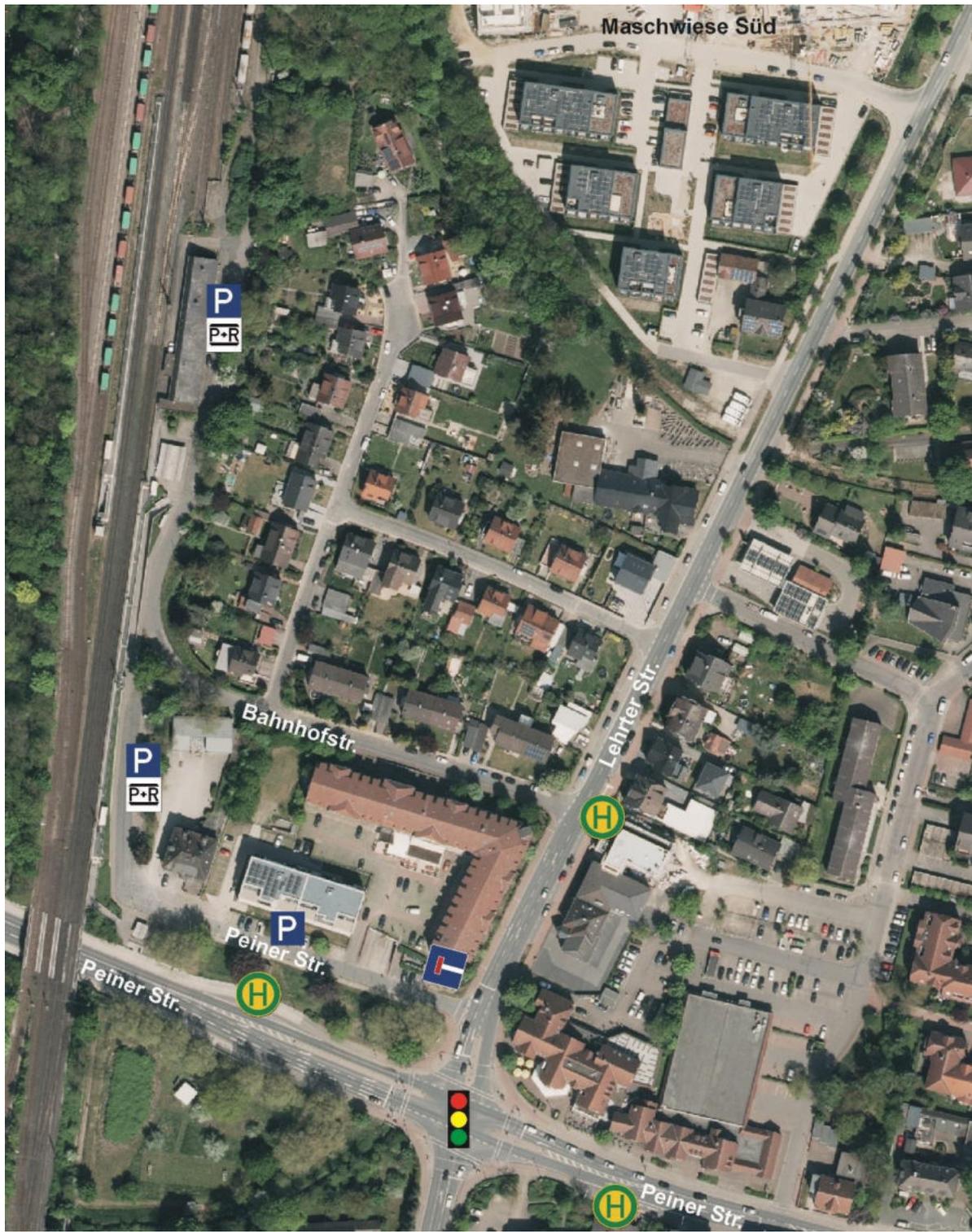


Abb. 35: Bahnhofsumfeld Bestand

Kfz-Verkehr

Im Bestandsnetz wird der Ortskern durch die B 65, die B 443 und die L 410 durchzogen. Bei geplanten Umgestaltungen von Kreuzungspunkten oder Straßenräumen ist entsprechend immer die zuständige Straßenbauverwaltung zu beteiligen bzw. die entsprechende Genehmigung einzuholen.

Zudem sind auch die Wegweisungen und teilweise BAB-Umleitungen auf das klassifizierte Bundes- und Landesstraßennetz ausgerichtet. So erfolgt die Ausschilderung der B 65 als überregionale Verbindungsstraße durch den Siedlungsbereich von Sehnde hindurch.

Im Rahmen von aktuellen Zählungen wurde auch das Verkehrsaufkommen auf der B 65 erfasst. Während eines Teilzeitraums der Zählung war die BAB 2 in Höhe Sehnde in einer

Fahrtrichtung voll gesperrt. Trotz der bestehenden Umfahrungsmöglichkeit des Ortskerns über die Entlastungsstraße ergab sich eine deutliche Erhöhung der Kfz-Verkehre in diesem Zeitraum auf der Peiner Straße als zentrale Ost-West-Achse. Hierdurch zeigt sich, dass auch überregionale Verkehre weiterhin den Ortskern auf der „alten“ B 65 befahren.

Von Norden verläuft die B 443 in den Siedlungsbereich hinein und wird am zentralen Kreuzungspunkt Peiner Straße/ Lehrter Straße/ Nordstraße mit der B 65 verknüpft. Damit ist auch die Lehrter Straße innerhalb des Siedlungsbereiches eine klassifizierte überregionale Hauptverkehrsstraße.

Von Süden bindet noch die L 410 als Landesstraße an die Kreuzung an (Nordstraße).

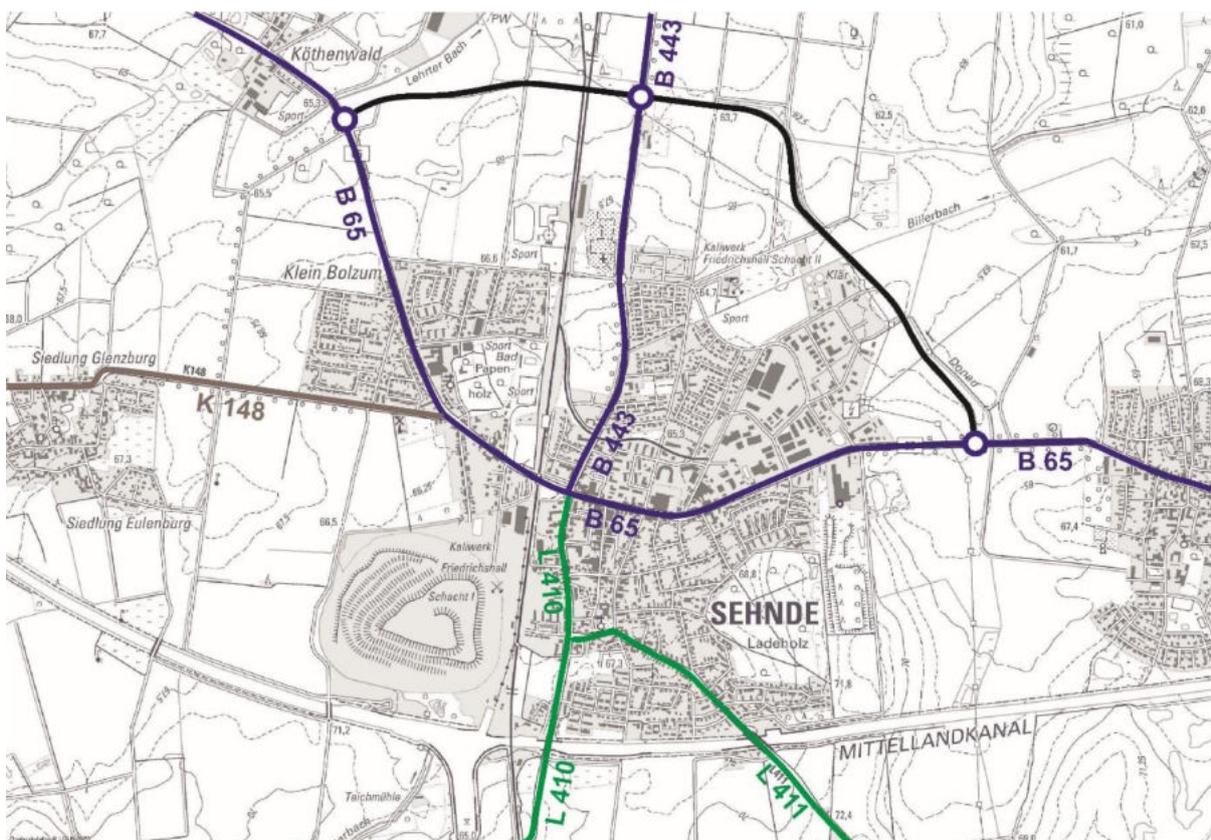


Abb. 36: Klassifiziertes Straßennetz

Die Daten der aktuellen Verkehrszählung im Jahr 2022 wurden in dem Zeitraum von Donnerstag, dem 30.06.2022 bis Samstag, dem 02.07.2022 durchgeführt. Die Zählung an der zentralen Kreuzung Peiner Straße/ Lehrter Straße/ Nordstraße wurde über 24 Stunden des Donnerstags als Normalwerktag ausgewertet. Für die Zählungen an der Mittelstraße wurden die Werte für den Donnerstag, Freitag und Samstag ausgewertet.

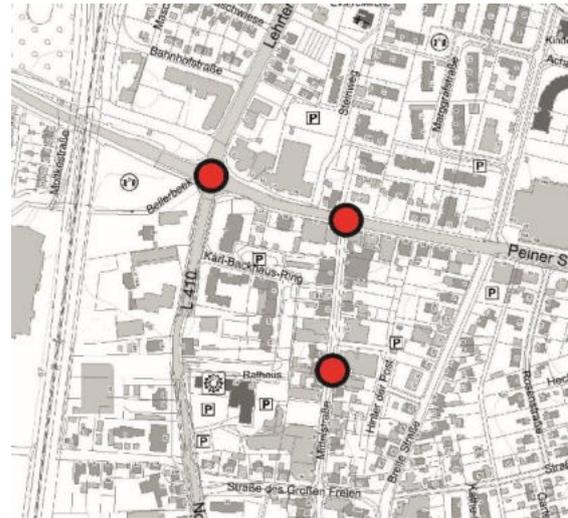


Abb. 37: Zählstellen 2022



Abb. 38: Verkehrszählung 2022 (Zacharias)

Die Peiner Straße wird gemäß aktueller Zählungen pro Normalwerktag (Montag bis Freitag außerhalb der Schulferien ohne weitere besondere verkehrliche Einflüsse) von ca. 12.750 bis fast 16.000 Kfz befahren. Die Verkehrswerte liegen leicht über den im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans erhobenen Daten des Jahres 2018. Allerdings sind die Abweichungen nur gering. Ein allgemeiner Trend lässt sich aus diesen 2 Zählungen nicht ableiten. Auch auf der Lehrter Straße und der Nordstraße ergaben sich 2022 höhere Verkehrsmengen als 2018. Auf der Nordstraße sind die Belastungen gegenüber 2018 spürbar höher (+ 27,5 %).

Größere Abweichungen ergeben sich hinsichtlich des Schwerververkehrs (Kfz > 3,5 t) auf der Peiner Straße, der aktuell deutlich höher ermittelt wurde, als im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans 2018. Auf der Lehrter Straße und der Nordstraße wurden hingegen leicht geringere Schwerverkehrswerte erhoben.

Die Ursachen dieser Abweichungen sind nicht zu bestimmen. Zum einen können allgemeine Abweichungen zwischen Zähltagen kleinere Differenzen begründen. Gegebenenfalls waren oder sind auch kleinere Baustellen, Straßensperrungen o.ä. im Umfeld für diese Entwicklungen ursächlich.



Abb. 39: Verkehrszählung 2018 (PGT)

Grundsätzlich sind die Kfz- Verkehrsbelastungen auf der Peiner Straße trotz des Baus der Ortskernentlastungsstraße sehr hoch und mit der Lage direkt im Stadtzentrum nicht verträglich.

Auch auf der Nordstraße sind die Kfz-Verkehrsbelastungen sehr hoch, auch wenn hier der besonders störende Schwerverkehr deutlich geringer ist.

Auf der Breiten Straße und der Straße des Großen Freien sind die Kfz-Verkehrsmengen deutlich niedriger und auch für eine Straßenachse am Rande der Innenstadt verträglich. Teilweise werden entsprechende Verkehrsbelastungen in Wohn- und Sammelstraßen deutlich überschritten. Der Anteil des Schwerverkehrs (zu dem auch die Busse des öffentlichen Nahverkehrs/ ÖPNV zählen) ist hier nur gering.

Die Mittelstraße wird von knapp über 800 Kfz/ Werktag befahren. Der Anteil des Schwerverkehrs ist minimal. Auf der Verbindung der Straße Hinter der Post zur Mittelstraße wurden knapp über 400 Kfz/ Werktag erfasst.

Aus den Zählungen ergibt sich, dass die Kfz-Fahrten die Mittelstraße zumeist nicht in voller Länge von der Peiner Straße zur Straße des Großen Freien befahren.

So fahren je nach Tag auf dem Nordabschnitt von der Peiner Straße zur Anbindung Hinter der Post 138 (Samstag) bis 208 Kfz (Donnerstag). Der Südabschnitt von der Anbindung Hinter der Post zur Straße des Großen Freien wird von 214

(Donnerstag) bis 283 (Freitag) Kfz befahren. Zwischen 572 (Samstag) und 656 Kfz (Freitag) befahren die Mittelstraße mit zwischenzeitlichem Parkstopp auf ganzer Länge.

Kfz/ Tag	Do	Fr	Sa
nur Nordabschnitt	208	193	138
nur Südabschnitt	214	283	238
Beide Abschnitte	626	656	572
Gesamt-Kfz	1.048	1.132	948

Insgesamt bewegen sich damit auf der Mittelstraße zwischen 948 (Samstag) und 1.132 (Freitag) Kfz.

Auffällig ist dabei, dass ein nennenswerter Teil der Mittelstraße auch von der östlichen Peiner Straße zufährt, obwohl hier ein Linksabbiegeverbot besteht.

Zu verkehrlichen Schwachlastzeiten ergeben sich zudem Kfz-Fahrten entgegen der Einbahnrichtung.

Die Ganglinien des Kfz-Verkehrs auf der Mittelstraße zeigen ein übliches Bild mit zwei Spitzenstunden am Vormittag und Nachmittag an einem Donnerstag. Am Freitag verschiebt sich die nachmittägliche Verkehrsspitze zeitlich nach vorne und verschmilzt mit der Vormittagsspitze. An Samstagen ergibt sich die typische Einkaufsspitze am späten Vormittag. Nachmittags sinken die Verkehre spürbar ab.

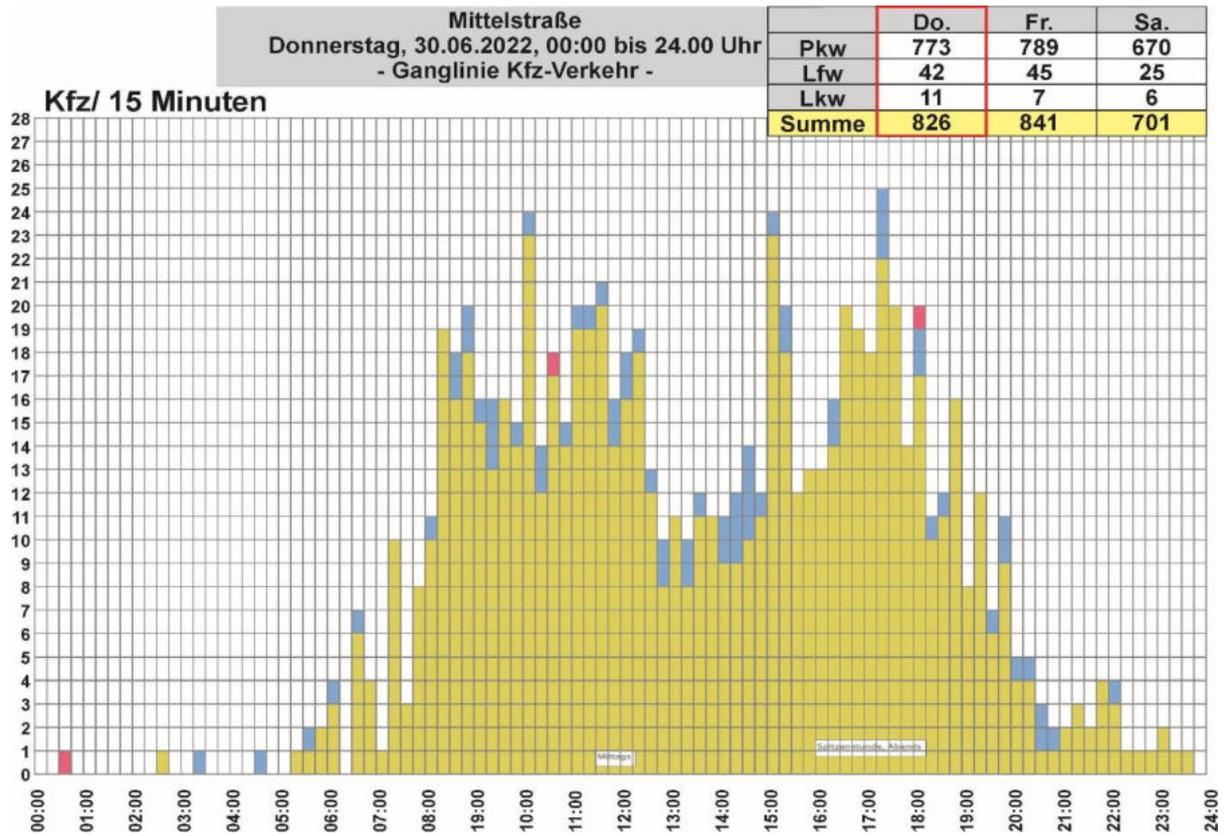


Abb. 40: Verkehrszählung Ganglinie Mittelstraße Donnerstag

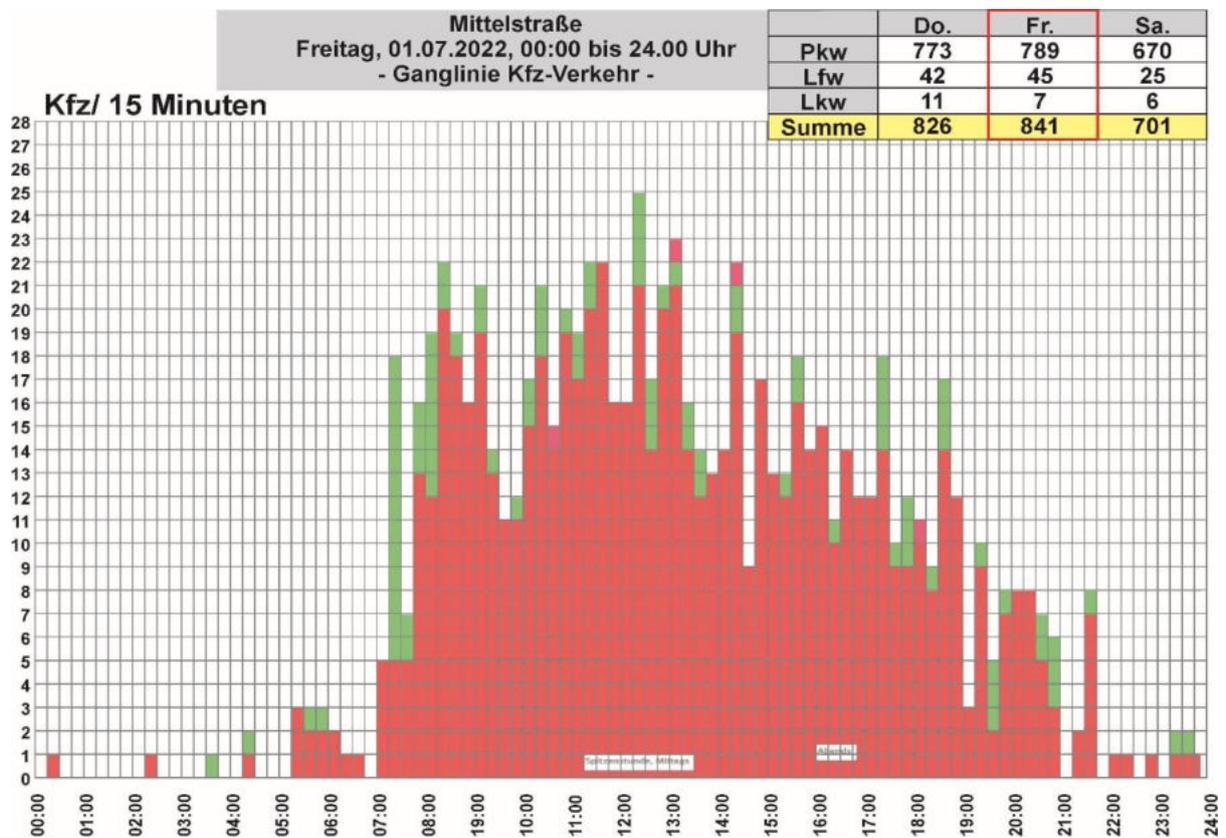


Abb. 41: Verkehrszählung Ganglinie Mittelstraße Freitag

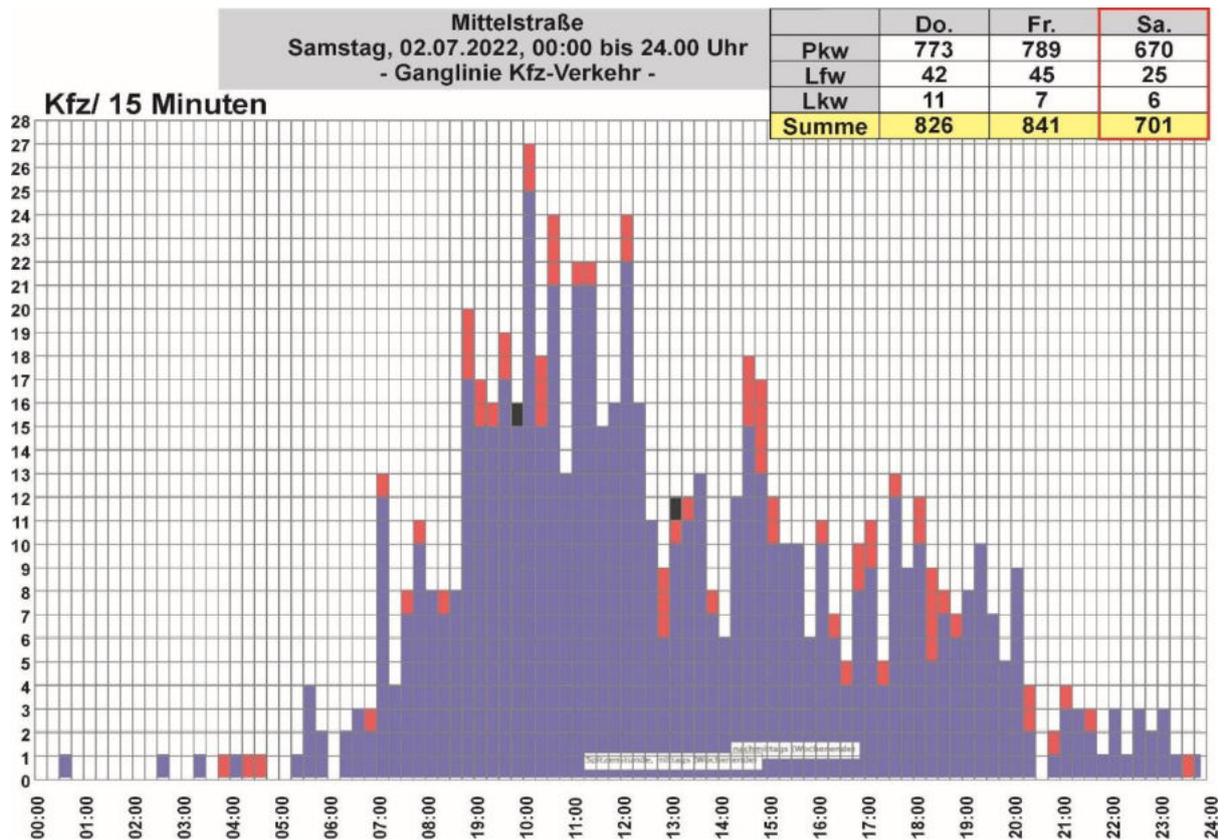


Abb. 42: Verkehrszählung Ganglinie Mittelstraße Samstag

Fuß- und Radverkehr

Das Radverkehrsnetz ist wie häufig in gewachsenen zentralen Stadtlagen nicht optimal. Separate Radverkehrsanlagen in ausreichender Breite sind oftmals nicht vorhanden. Auch für eine gemeinsame Führung des Radverkehrs mit dem Fußverkehr (gemeinsame Geh-/ Radwege oder Gehwege, Radverkehr frei) sind die vorhandenen Wege zumeist zu schmal.

Oftmals wird sich dadurch beholfen, den Radverkehr auch auf dem Hauptstraßennetz gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn zu führen, zugleich aber die Gehwege für den Radverkehr freizugeben.

Diese Lösung ist nicht optimal, da der Radverkehr auf der Fahrbahn bei hohen Kfz-

Verkehrsmengen nicht sicher geführt werden kann. Zudem stören sich zu Fuß Gehende und Radfahrende auf schmalen Wegen gegenseitig.

Im Fuß- und Radverkehr ergeben sich in der Innenstadt im Zuge der Peiner Straße Verkehrsmengen von jeweils rund 1.000 zu Fuß Gehenden und 1.000 Radfahrenden. Auf der Mittelstraße wurden zwischen 500 und 600 Radfahrende erfasst.

An der zentralen Kreuzung Peiner Straße/ Lehter Straße/ Nordstraße/ ergeben sich je nach Kreuzungsarm 239 bis 806 Radfahrende und 346 bis 926 zu Fuß Gehende. Am stärksten wird dabei der nördliche Arm als Querung der Lehter Straße genutzt.

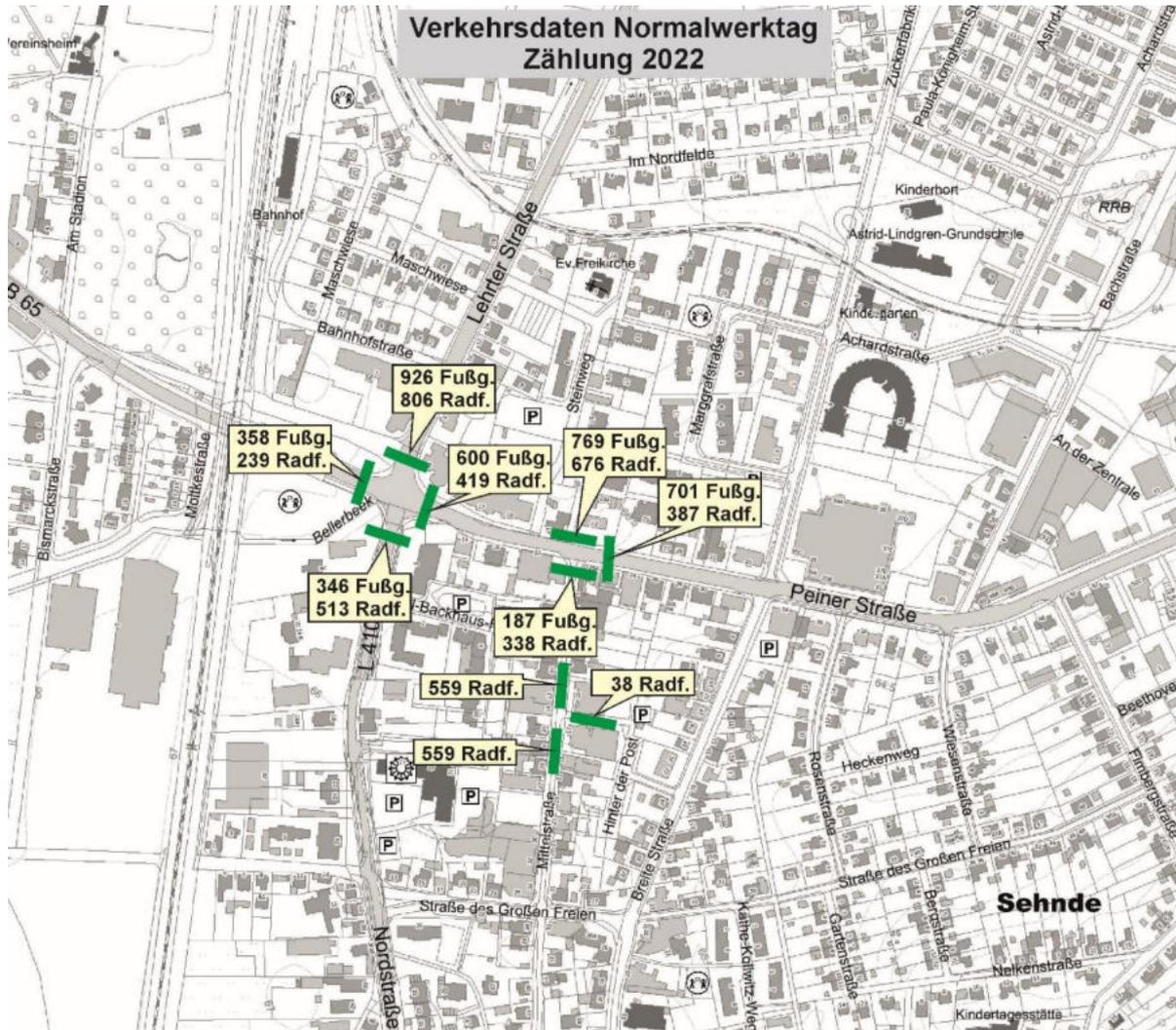


Abb. 43: Verkehrszählung 2022 (Zacharias)

Zentrale Kreuzung Peiner Straße/ Lehrter Straße/ Nordstraße

Die Ganglinie des Verkehrsaufkommens an einem Normalwerktag zeigt an der Kreuzung Peiner Straße/ Lehrter Straße/ Nordstraße eine kleine Morgenspitze von 07.30 bis 08.30 Uhr sowie eine leicht höhere Mittagsspitze von 11.15 bis 12.15 Uhr mit 1.523 bzw. 1.608 in die Kreuzung einfahrende Kfz/ h. Die höchsten Kfz-Verkehrsmengen ergeben sich allerdings am Nachmittag von 15.45 bis 16.45 Uhr mit fast 2.100 einfahrenden Kfz/ h.

Die Spitzenstunden sind für die Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität von Knotenpunkten ausschlaggebend. Anhand der Verkehrs-

mengen im Kfz-, Rad- und Fußverkehr wird auf der Grundlage des Handbuches für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) die Leistungsfähigkeit in 6 Qualitätsstufen A bis F angegeben. Die Stufe A bedeutet dabei einen nahezu freien Verkehrsfluss, die Stufe F zeigt eine Überlastung der Verkehrsanlage an.

Neben den absoluten Verkehrsmengen ist für die Leistungsfähigkeit auch die Belastung der einzelnen Verkehrsströme (Rechtsabbieger, Geradeausfahrer, Linksabbieger) von entscheidender Bedeutung. Insofern sollte die Leistungsfähigkeit an der Kreuzung grundsätzlich für alle 3 ermittelten Spitzenstunden überprüft werden.

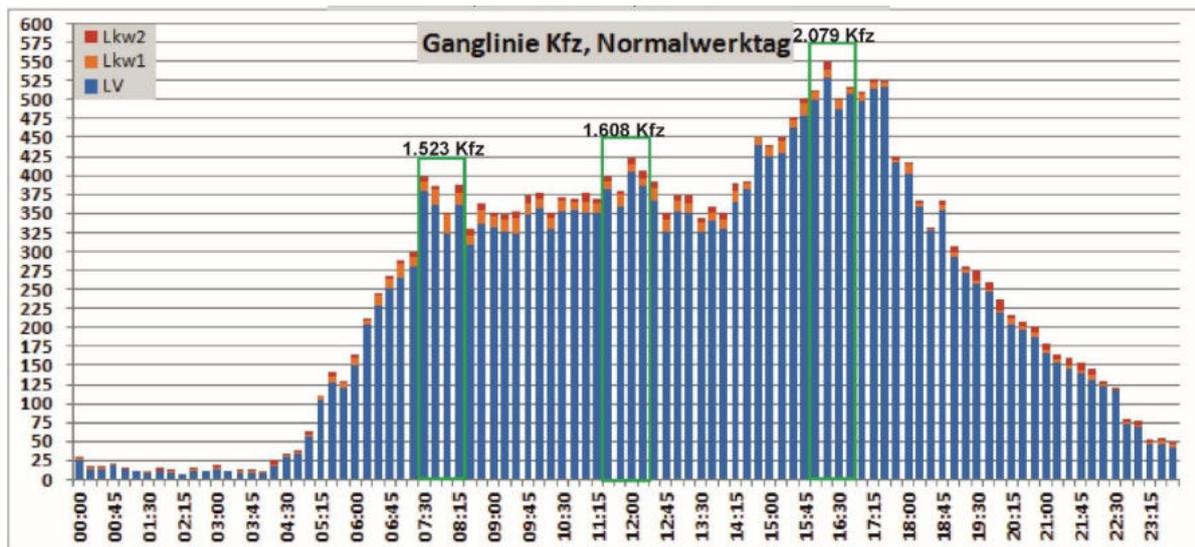


Abb. 44: Ganglinie Kfz-Verkehre Normalwerktag Kreuzung Peiner Straße/ Lehrter Straße/ Nordstraße, Verkehrszählung 2022 (Zacharias)

Im Fuß- und Radverkehr ergibt sich morgens eine etwa 30-minütige Doppelspitze (über 2 15-Minutenintervalle) von 07.30 bis 08.00 Uhr, die vor allem durch Schulverkehre verursacht wird. Dabei ergeben sich hohe Verkehrsmengen insbesondere über den nördlichen Kreuzungsarm, d.h. in der Querung der Lehrter Straße.

Auch am Mittag und Nachmittag steigen die Verkehrsbelastungen nochmals an, sind dabei aber nur als singuläre Spitzen in einzelnen 15-Minutenintervallen ausgeprägt. Für die Leistungsfähigkeit sind diese singulären Spitzen grundsätzlich vorteilhafter. Mögliche kurzzeitige Überlastungserscheinungen können dann wesentlich schneller wieder abgebaut werden, als bei einer Spitzenbelastung über 2 15-Minutenintervalle.

Auffällig ist eine hohe Spitzenviertelstunde von 12.00 bis 12.15 Uhr. Allerdings verteilen sich die Querungen sehr gleichmäßig über die 4 Kreuzungsarme was sich auf die Leistungsfähigkeit der Kreuzung oder eines möglichen Kreisverkehrsplatzes positiv auswirkt. In dieser Viertelstunde scheinen viele Personen vom Bahnhof in Richtung Innenstadt/ Bushaltstelle zu gehen. Je nach Grünphase nutzen diese erst die nördliche und dann die östliche Querung oder die westliche und dann die südliche Querung an der Kreuzung.

Auf die Leistungsfähigkeit eines Kreisverkehrsplatzes könnte sich hier die morgendliche über 30 Minuten andauernde Spitze bei sehr ausgeprägter Querung über die Lehrter Straße negativ auswirken.

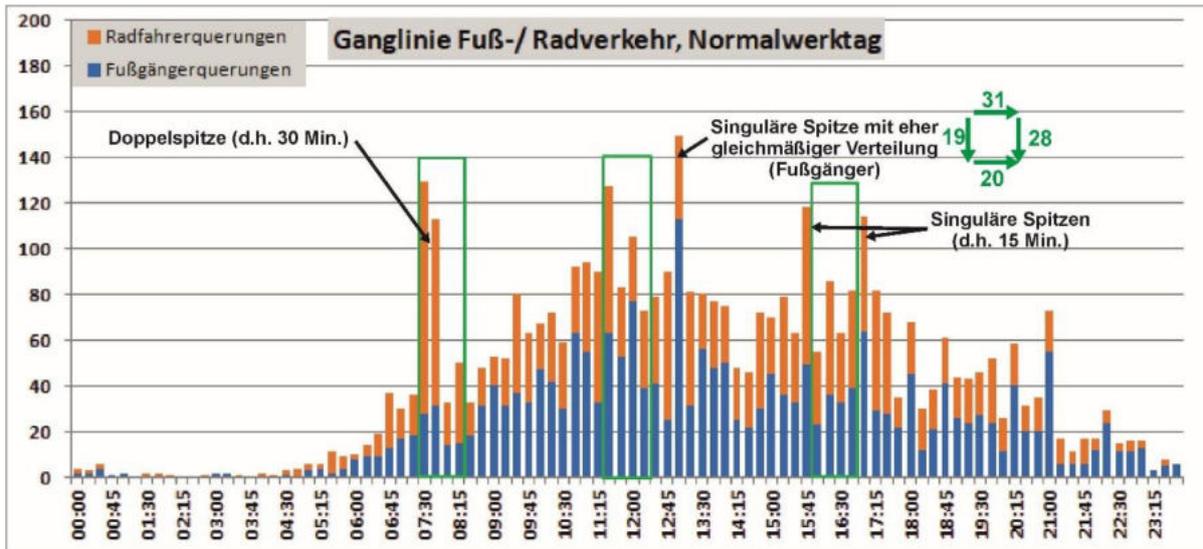


Abb. 45: Ganglinie Fuß- und Radverkehre Normalwerktag Kreuzung Peiner Straße/ Lehrter Straße/ Nordstraße, Verkehrszählung 2022 (Zacharias)

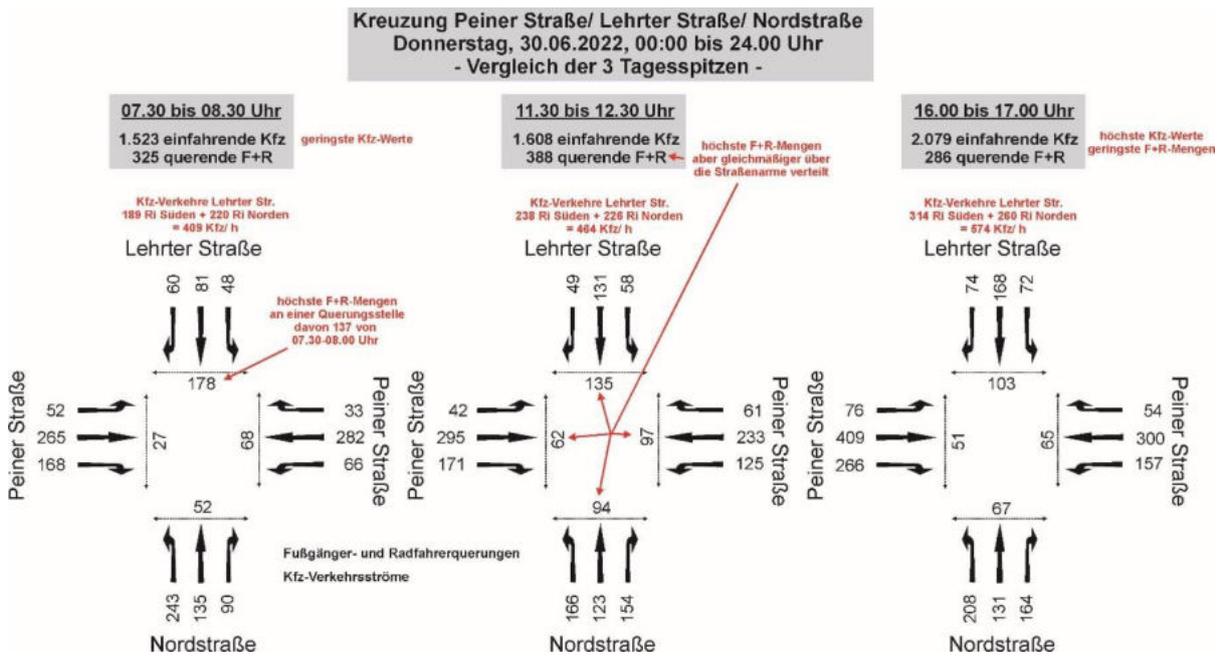


Abb. 46: Vergleich Kreuzung Peiner Straße/ Lehrter Straße/ Nordstraße, Verkehrszählung 2022 (Zacharias)

3.9 Freiraum und Umwelt

Im Untersuchungsgebiet lassen sich sowohl grüne als auch graue/asphaltierte Freiräume definieren, die unterschiedliche Nutzungen und Qualitäten aufweisen.

Insgesamt ist der zentrale Versorgungsbereich eher von einer grauen Infrastruktur geprägt. Öffentliche Grünflächen und Straßenbegleitgrün sind nur kleinflächig, vereinzelt und in erster Linie rund um das Rathaus vorhanden.

Deutlich grüner stellt sich das Bahnhofsumfeld mit der Drösewiese und der gegenüberliegenden Grünfläche dar.

Viele der versiegelten Freiflächen dienen dem Parken. Besonders prägnant durch ihre großen Dimensionen sind die Parkplatzflächen des fachmarktzentrumartigen Bereichs im Nordosten des Untersuchungsgebietes sowie die des Lebensmitteldiscounters im Westen. Hier ist der Baumbestand im Vergleich zu den Straßenräumen relativ groß, doch da es sich um private Flächen handelt, sind die Baumstandorte nicht eingemessen.

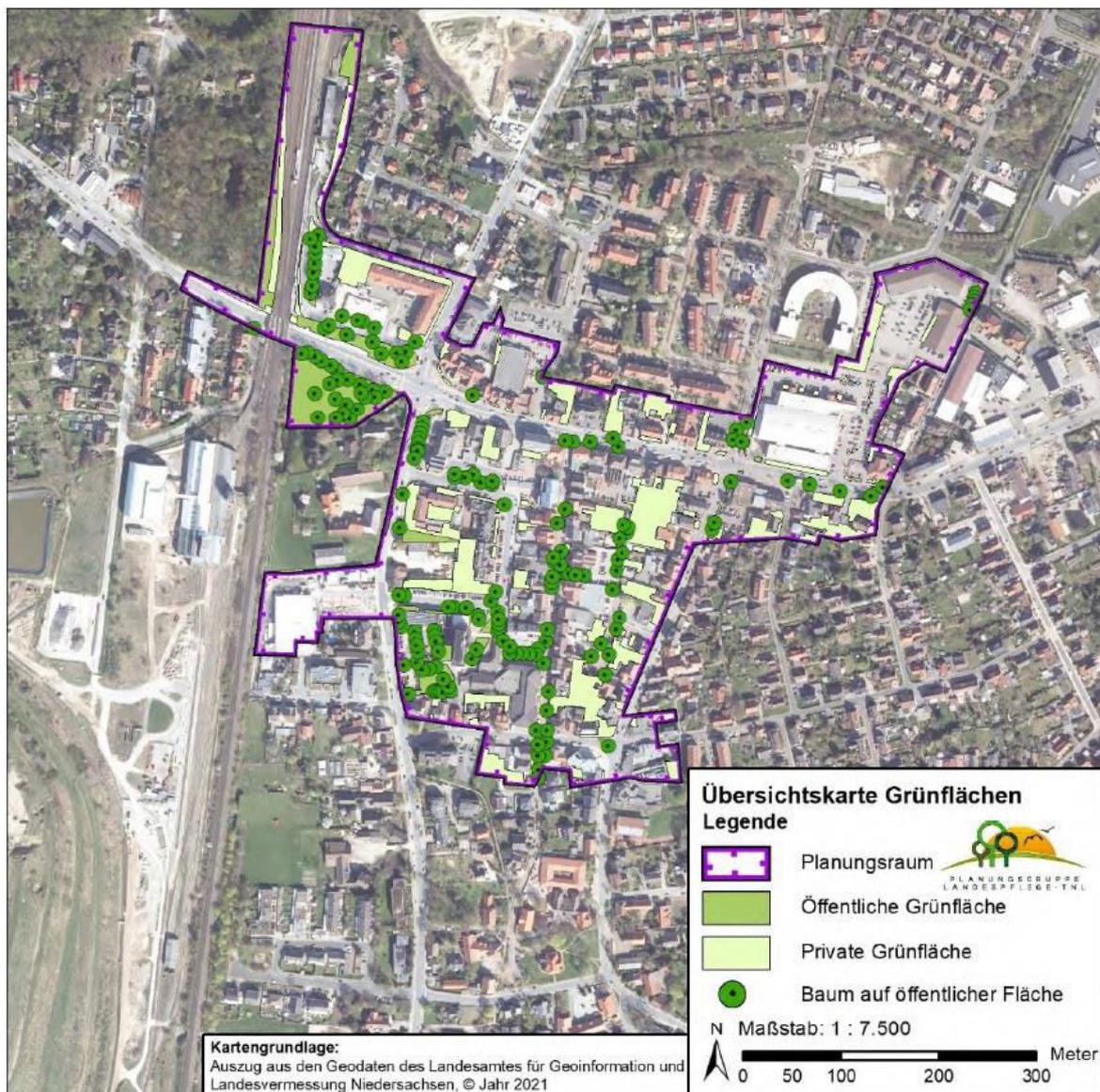


Abb. 47: Übersichtskarte der Bestandsgrünflächen (Planungsgruppe Landespflege TNL: 2022, S. 14, geändert)

Die einzigen größeren Platzflächen, die nicht von Pkw-Verkehr dominiert sind, sind der Rathausvorplatz und der Marktplatz. Auch wenn sich das Rathausumfeld als verhältnismäßig grün darstellt, überwiegt die versiegelte Fläche und der urbane Charakter.

Ein Mangel an Grünflächen und ein hoher Versiegelungsgrad machen Städte weniger resilient gegenüber den kommenden Herausforderungen. Eine intakte grüne Infrastruktur ist Voraussetzung für die Bewältigung der Folgen des Klimawandels. Sie erhöht die Versickerungsrate und mindert damit den Oberflächenabfluss, kühlt die Umgebung durch Schatten und Verdunstung und erhöht die Luftqualität durch Filtern und eine erhöhte Luftfeuchtigkeit. Zusätzlich wird Biodiversität sowie Aufenthaltsqualität gesteigert.

Rathausvorplatz

Die prominentesten und größten Plätze sind der Marktplatz sowie der angrenzende Rathausvorplatz. Beide Plätze sind frei von Pkw-Verkehr. Der Rathausvorplatz stellt das Entrée zum Rathaus dar und hat durch die geometrisch angelegten Rasen- und Beetflächen sowie die freie Sicht auf den Haupteingang einen repräsentativen Charakter. Es befindet sich sowohl funktionales als auch repräsentatives Mobiliar auf dem Platz. Vor dem Haupteingang des Rathauses stehen zwei Bänke, daneben ein Förderwagen sowie eine Glocke aus dem früheren Bergbau. Drei weitere Bänke befinden sich im Osten vor der Fassade des angrenzenden Gebäudes. Relativ zentral auf dem Platz steht die rote „Baumelbank“. Eine weitere Besonderheit ist ein großes Herz, an dem s.g. „Liebesschlösser“ befestigt werden können. Entlang der Rathausfassade reihen sich Fahrradständer. Unter den zwei Eichen im Norden ist ein Stadtplan in einem Schaukasten sowie ein Bücherschrank vorzufinden. Auf der ellipsenförmig angelegten Grünfläche befinden sich Fahnenmaste sowie ein Schachfeld, bei dem jedoch die Figuren fehlen. Zudem befinden sich mehrere Abfallbehälter und Laternen auf dem Platz. Das Mobiliar wurde sukzessiv immer wieder ergänzt, wodurch teilweise ein unruhiges

und inhomogenes Bild entsteht. Trotzdem wirkt der Platz nicht zugestellt, sondern offen. Diese Offenheit ergibt sich auch durch die seitliche Anordnung der Gehölze, die dem Platz einen Rahmen geben. Insgesamt dient der Platz weniger dem Aufenthalt, sondern stellt sich eher als ein Durchgangsort dar.



Abb. 48: Rathausvorplatz von oben



Abb. 49: Rathausvorplatz

Marktplatz

Der angrenzende Marktplatz stellt trotz der räumlichen Nähe zum Rathausvorplatz einen gesonderten Freiraum dar, der durch die Gestaltung und die Gebäudeausrichtung abgegrenzt ist. Der Platz ist als offizielle Fußgängerzone ausgewiesen, auf dem Radfahren gestattet ist. Der Charakter des Platzes wird in erster Linie durch die begrenzenden Gebäude geprägt sowie die mittigen Baumreihen aus Platanen mit ausladenden Kronen. Durch das Blätterdach und die umgebenden Gebäude entsteht ein leicht beengendes Gefühl. Trotz der wenig einladenden Atmosphäre wird der Platz als Aufenthaltsraum im Freien angenommen. Dies

ist fast ausschließlich dem Eiscafé mit seiner großzügigen Außenbestuhlung zu verdanken, das einen beliebten Treffpunkt darstellt und von allen Generationen sehr gut angenommen wird. Das Angebot an unkommerziellen Aufenthaltsmöglichkeiten ist spärlich und wenig attraktiv. Unter einer der Platanen steht eine in die Jahre gekommene Rundbank als einzige Sitzgelegenheit. Als weiteres Mobiliar sind Fahrradständer, eine E-Bike-Ladestation, Abfallbehälter, Laternen sowie ein Förderwagen mit Staudenbepflanzung vorzufinden.



Abb. 50: Marktplatz von oben



Abb. 51: Marktplatz

Mittelstraße

Auch die Mittelstraße kann in dem Bereich zwischen der Peiner Straße und der Straße des Großen Freien als Freiraum bezeichnet werden, doch werden durch den Verkehr erhebliche Einbußen in der Aufenthaltsqualität gemacht. Zwar ist die Straße durch eine Tempo-10-Zone verkehrsberuhigt und die Parkdauer auf maximal eine Stunde begrenzt, doch wird trotzdem Rücksichtnahme von zu Fuß

Gehenden gefordert. Verstärkt wird dieser Missstand dadurch, dass sich weder an die vorgegebenen Parkflächen noch an die vorgeschriebene Parkdauer gehalten wird. Auch die Fahrgeschwindigkeit von 10 km/h sowie die Einbahnstraßenregelung werden regelmäßig missachtet.

Auch optisch beeinflussen die seitlich parkenden Autos den Raum negativ und lassen ihn noch schmaler wirken. Das rote Pflaster aus den 80er Jahren ist heute nicht mehr zeitgemäß und zusammen mit den unruhigen Fassaden entsteht ein unbefriedigender Gesamteindruck. Auch die Gehölze in der Mittelstraße können das Bild nicht aufwerten. Die Baumscheiben sind bepflanzt oder gepflastert und die Anordnung der Gehölze ist unregelmäßig und wirkt willkürlich. Erste Aufwertungen wurden in Form von Blumenampeln an den Laternen unternommen. Auf der Strecke von rund 300 m gibt es insgesamt sechs Sitzbänke. Außerdem sind sowohl Spielgeräte als auch Abfallbehälter in der Straße platziert. Die Spielgeräte sind wenig einladend und verstärken das Bild einer in die Jahre gekommenen Gestaltung. Die Eingänge von der Peiner Straße und von der Straße des Großen Freien in die Mittelstraße sind äußerst unscheinbar und lassen Vorbeigehende oder -fahrende nicht erahnen, dass sich an dieser Stelle das Zentrum der Stadt befindet.

Insgesamt ist derzeit eine so große Anzahl an Nutzungen in der Mittelstraße vorgesehen (Außenbereichsnutzung von Einzelhandel und Dienstleistungen, Außengastronomie, Pkw-Verkehr, Radverkehr, Fußgängerverkehr, Pkw-Stellplätze, Fahrradstellplätze, Begrünung, Spielgeräte, Aufenthaltsmöglichkeiten, Begegnungsraum), dass diese sich auf dem schmalen Raum negativ beeinflussen und Konflikte hervorrufen. Folgende Situationen als Beispiele:

- Die durch die Pflasterung angedeuteten Fußwege sind in vielen Bereichen durch beispielsweise parkende Autos, Pflanzflächen oder Außenbestuhlung belegt, wodurch zu Fuß Gehende auf die Fahrbahn ausweichen müssen und so eventuell

Konflikte mit dem Rad- und Pkw-Verkehr entstehen.

- „Wild“ parkende Autos beeinträchtigen je nach Standort nicht nur zu Fuß Gehende, sondern auch den fließenden Rad- und Pkw-Verkehr oder versperren Einfahrten oder Seitenstraßen.
- Die Spielgeräte befinden sich sehr nah an der von Pkws genutzten Verkehrsfläche, sodass das Spielen auf äußerst engem Raum stattfinden muss und große Vorsicht geboten ist.



Abb. 52: Mittelstraße von oben



Abb. 53: Mittelstraße

Weitere Plätze

Der Bouleplatz am Rathaus macht einen äußerst gepflegten und zugleich intensiv genutzten Eindruck. Der Platz ist mit sieben Bänken, Abfallbehältern und Fahrradständern ausgestattet und durch die zu drei Seiten dichte Gehölzstruktur abgeschirmt und schattig. Die Informationen zum Spielbetrieb im Schaukasten vor Ort sowie im Internet zeigen, dass der Platz fast täglich in Benutzung ist. Auch im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde deutlich, dass der

Bouleplatz sehr gut angenommen wird und in seiner Funktion erhalten bleiben sollte. Aktuelle Planungen sehen jedoch eine Umnutzung des Platzes vor (UP+: 2021).



Abb. 54: Bouleplatz

Ein weiterer Platz befindet sich an der Peiner Straße Ecke Zuckerfabriksweg. Zwar ist hier Aufenthalt auf den Bänken zu beobachten, doch wirkt der ganze Ort stark vernachlässigt. Die Grünflächen sind nicht gepflegt, die Pflanzbeete von Efeu überwuchert und ein ehemaliger Baumstandort wurde mit Kies aufgefüllt, wodurch die Gestaltungsidee verloren gegangen ist.



Abb. 55: Platz Ecke Peiner Straße/Zuckerfabriksweg

Kein Platz, jedoch ein belebter Raum stellt die Kreuzung der Breiten Straße und der Straße des Großen Freien dar. Hier sind drei Gastronomien verortet und insbesondere der Bäcker sorgt für eine hohe Freqüentierung. Die privaten Außenflächen werden von der Gastronomie durch Außenbestuhlung genutzt.

Drösewiese

Die größte und zugleich vegetationsreichste öffentliche Freifläche ist die Drösewiese im Westen des Untersuchungsgebietes. Insbesondere im Osten ist die Fläche von einem Baumbestand aus zum Teil großen Altbäumen geprägt. Der westliche Bereich ist frei von Bäumen, hier befindet sich ein großes Brombeergebüsch. Zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme war die Wiesenfläche zum Teil durch Mahd nutzbar gemacht. Der Billerbach war zu diesem Zeitpunkt trockengefallen. Über den Billerbach hinweg führt eine Brücke zum Schwarzen Weg. Dieser stellt sich als schmale, unbefestigte und nicht ausgeleuchtete nach Süden verlaufende Wegeverbindung dar.

Zur Straße befindet sich neben einer Baumreihe aus Platanen eine aufkommende Gebüschstruktur sowie ein Geländer, welches vor dem nach Nordwesten immer größer werdenden Höhengsprung zur Straße schützt. Weiteres Mobiliar sind zwei Tore, Müllbehälter sowie eine überdachte Sitzgruppe aus Natursteinblöcken. Um die Sitzgruppe herum sind Wände, auf denen Sprays gestattet ist, installiert.



Abb. 56: Drösewiese von oben



Abb. 57: Schwarzer Weg

Weitere Grünflächen

Auf der gegenüberliegenden Seite der Hauptstraße befindet sich eine weitere Grünfläche. Wie die Drösewiese ist die Fläche durch einen nach Westen größer werdenden Höhengsprung und ein Geländer von der Straße getrennt. Aufgebrochen wird diese Barriere durch zwei Treppen. Eine dient als Verbindung zum Bahnhof, die andere endet am Wartehäuschen der Bushaltestelle. Abgesehen davon wird die Grünfläche nicht zum Aufenthalt genutzt. Neben dem Wartehäuschen befinden sich hohe und ausladende Gehölze, ein Trafohäuschen sowie eine Seilscheibe als Erinnerung an das Kaliwerk Friedrichshall auf der Grünfläche.



Abb. 58: Grünfläche am Bahnhof

Auf der diagonal gegenüberliegenden Seite der Kreuzung (Peiner Straße Ecke Nordstraße) befindet sich eine unbebaute Fläche auf der sich eine dichte Gebüschstruktur entwickelt hat. Durch diese führen gepflasterte und nicht einsehbare Wege. Durch diese Enge und

Uneinsehbarkeit wird ein beklemmendes und unwohles Gefühl hervorgerufen.



Abb. 59: Grünfläche Ecke Peiner Straße/Nordstraße

Eine gänzlich andere Atmosphäre aber ebenso wenig Aufenthaltsqualität vermittelt die Grünfläche am Karl-Backhaus-Ring gegenüber des Rathauses. Die unscheinbare und ungenutzte Rasenfläche hat den Charakter einer unbeplanten Restfläche.



Abb. 60: Grünfläche Karl-Backhaus-Ring

Straßenräume

Im ganzen Untersuchungsgebiet ist der motorisierte Verkehr optisch sowie akustisch sehr dominant. Die breiten Straßen, die hohe Dichte an Pkw-Stellplätzen sowie die schmalen Fuß- und Radwege machen deutlich, welchen Verkehrsteilnehmenden die höchste Priorität zugesprochen wird.

Die Bestandssituation macht das Durchfahren des innerstädtischen Bereichs mit dem Pkw äußerst attraktiv. Dadurch besteht kein Anreiz die Entlastungsstraße zu nutzen.

Für Radfahrende, zu Fuß Gehende und Menschen die auf einen Rollstuhl oder andere Hilfen angewiesen sind, ist die Verkehrssituation hingegen nicht zufriedenstellend. Sogar in der verkehrsberuhigten Mittelstraße wird Rücksichtnahme gegenüber dem motorisierten Verkehr gefordert.

Auch die Begrünung der Straßenräume erfährt derzeit keine Priorität. Es gibt nur vereinzelt Straßenbegleitgrün und das vorhandene ist klein dimensioniert, wenig abwechslungsreich und naturfern gestaltet (Planungsgruppe Landschaftspflege TNL: 2022, S. 45).



Abb. 61: B 443



Abb. 62: B 65

Private Flächen

Wie die öffentlichen Flächen weisen auch die privaten Flächen einen relativ hohen Versiegelungsgrad auf. Insbesondere die Flächen von Unternehmen wie Dienstleistern oder Einzelhandel stellen sich häufig als versiegelte Parkplatzflächen für Kund*innen dar.

In einigen Bereichen, insbesondere in der Peiner Straße, stellen sich die privaten Flächen als öffentlich zugängliche und versiegelte Bereiche dar. Die öffentlichen Verkehrsflächen gehen teilweise übergangslos in die privaten Flächen über und werden als Gehwege genutzt.

An Gebäuden die der Wohnnutzung dienen, schließen sich private Parkplätze und Privatgärten an. Das Biodiversitätskonzept beschreibt die Privatgärten als struktur- und artenarm. Durch Versiegelung und kurze Mähzyklen fehlen die Blühaspekte. Zum Nachteil der heimischen Fauna werden stark gezüchtete und nichtheimische Arten eingesetzt und Laub und Totholz vernichtet. Insgesamt machen die privaten Grünflächen jedoch einen bedeutenden Anteil der Grünflächen aus und einige weisen Elemente einer ansatzweisen naturnahen Gestaltung auf. (ebd., S.111)



Abb. 63: Verkehrsfläche und private Fläche Peiner Straße

Nutzung von Dächern und vertikale Begrünung

Im Untersuchungsgebiet sind zwar einige Flachdächer vorzufinden, doch sind ausschließlich die der Stadtwerke und des Ratssaals begrünt. Die Bepflanzung ist extensiv und weist keine große Artenvielfalt auf (ebd. S. 84). Wie bei mehreren der moderneren Gebäude ist das Dach der Stadtwerke zudem mit einer Photovoltaikanlage ausgestattet. Im ganzen Gebiet betrifft dies aber lediglich rund 10 Gebäude, was nur einen Bruchteil der vorhandenen Dachflächen ausmacht.

Ebenso wie die Dächer werden auch die vertikalen Strukturen bisher selten begrünt. Lediglich vereinzelt werden Hausfassaden oder Mauern, i.d.R. Privatbesitz zur Begrünung genutzt. Bei der Begrünung handelt es sich um bodengebundenen und in manchen Fällen wildgewachsenen Direktbewuchs. (ebd. S. 75)

4 Stärken-Schwächen-Analyse

Aufbauend auf den Ergebnissen der Analyse werden nachfolgend im Sinne einer Stärken-Schwächen-Analyse (SWOT-Analyse) die wesentlichen Stärken (Strengths), Schwächen (Weakness), Chancen (Opportunities) und Risiken (Threads) zusammengefasst.

Stärken

- Steigende Einwohnerzahl Sehndes
- Junge Bevölkerung Sehndes
- Verkehrsberuhigter Kern (Mittelstraße, Marktplatz, Rathausvorplatz)
- Lebensmittelgeschäft und Drogerie in der Mittelstraße als Frequenzbringer
- Ergänzung des stationären Einzelhandels durch einen Wochenmarkt
- Gut angenommenes gastronomisches Angebot auf dem Marktplatz (in den Sommermonaten)
- Gute Grundversorgung
- Hoher Besatz an Gesundheitsdienstleistungen
- Ausreichendes Pkw-Stellplatzangebot

Schwächen

- Rückläufige Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote
- In die Jahre gekommenes städtebauliches Erscheinungsbild
- Geringe Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität des Außenraumes
- Gestalterische und funktionale Mängel der Gebäude
- Uneffektive Baugrundnutzung
- Geringer Grünflächenanteil
- Wenig Kultur-, Freizeit- und Bildungsangebote
- Ungenügendes Angebot insbesondere für junge Menschen
- Kfz-Verkehr beeinträchtigt Belebung der Mittelstraße
- Kfz-Verkehr bestimmt das gesamte Gebiet (Lärm, Optik, Barrierewirkung)
- Unübersichtliches Pkw-Stellplatzangebot
- Unübersichtliche Verkehrssituation und geringe Aufenthaltsqualität am Bahnhof

Chancen

- Wachsende und junge Bevölkerung bietet viel Potential für zukünftige Entwicklungen
- Freie Geschäftsräume als Potential für weitere Funktionen (Gebäudeumnutzung)
- Gute Erreichbarkeit durch ÖPNV
- Kurze Wege im Zentrum
- Inhabergeführte Fachgeschäfte
- Nutzungsmix in der Mittelstraße vorhanden
- Drösewiese als innerstädtischer Grünraum mit hoher Aufenthaltsqualität und ökologischem Wert
- Wachsende Initiative aus Verwaltung, Händler*innen, Eigentümer*innen und Bürger*innen

Risiken

- Steigender Bedarf an barrierefreien und Single-Wohnungen
- Steigender Bedarf an günstigem Wohnraum
- Ausbleibende Modernisierung und fehlende Anpassung des Wohnraums
- Unsachgemäße Sanierung
- Fehlende Fachgeschäfte
- Starke autokundenorientierte Nahversorgungsangebote außerhalb des verkehrsberuhigten Zentrums
- Konkurrenz des Einzelhandelsstandortes zu den umliegenden Zentren außerhalb Sehdens
- Steigender Funktions- und Bedeutungsverlust der Geschäftslage
- Hoher Anteil an Einzeleigentümer*innen
- Steigender Leerstand
- Vernachlässigung des Fuß- und Radverkehrs
- Verlust des Bouleplatzes

5 Konzept

Die in der Bestandsanalyse betrachteten Aspekte wie städtebauliche Struktur, Bebauung, Freiflächen und Verkehr sowie deren Funktion und Nutzung werden aufgegriffen und unter Berücksichtigung der Potentiale und Hemmnisse zu Handlungsfeldern weiterentwickelt.

Das übergeordnete Ziel aller Handlungsfelder ist die Planung hin zu einer nachhaltigen und lebendigen Stadt. Innerhalb der Handlungsfelder werden verschiedene Ziele verfolgt und Maßnahmen entwickelt. Die Handlungsfelder werden im Folgenden zwar für sich betrachtet, sind in der Umsetzung jedoch nicht immer voneinander zu trennen. Sie bedingen sich gegenseitig und die Ziele können nur durch das Voranbringen aller erreicht werden.

Die vier Handlungsfelder und ihre Ziele lauten:

- Identität und Leben
 - Anpassungsfähigkeit
 - Hohe Aufenthaltsqualität
 - Alleinstellungsmerkmale
 - Lebenswerte Stadt
 - Frequenzsteigerung
 - Soziales Miteinander

- Stadtumbau und Erneuerung
 - Attraktives Erscheinungsbild
 - Zukunftsfähige Architektur
 - Funktionale Städtebauliche Gestaltung
 - Stärkung des Wohnstandortes
 - Attraktive Räume für Gewerbe

- Verkehrswende und Mobilität
 - Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs
 - Stärkung des Fuß- und Radverkehrs
 - Übersichtliche Parksituation
 - Planung im Sinne der Nachhaltigkeit und Zukunftsfähigkeit
 - Attraktivierung des ÖPNV

- Freiraum und Umwelt
 - Attraktives Erscheinungsbild
 - Hohe Aufenthaltsqualität
 - Multifunktionalität
 - Resilienz gegenüber den Folgen des Klimawandels
 - Steigerung der Biodiversität
 - Umweltbildung

5.1 Handlungsfeld Identität und Leben

Mit dem Handlungsfeld Identität und Leben werden einerseits die Grundsätze für die Handlungsfelder Stadtumbau und Erneuerung, Freiraum und Umwelt sowie Verkehrswende und Mobilität geschaffen, andererseits werden die durch die drei weiteren Handlungsfelder geschaffenen Rahmenbedingungen mit Funktionen und Leben gefüllt.

An neue Situationen anpassen

1974 gab es durch die Schließung von Kalibergbaubetrieben, der Ziegelei und der Zuckerfabrik einschneidende Veränderungen in Sehnde. Doch statt daran zu verzweifeln, wurden Maßnahmen eingeleitet, diese Verluste aufzufangen. Es wurden Gewerbeflächen ausgeweitet und neue Wohngebiete erschlossen. Der Ortskern wurde saniert und gewann durch zusätzliche Versorgungsangebote an Bedeutung. (Stadt Sehnde: o.J., www)

Diese Anpassungsfähigkeit und der Mut zu Veränderungen ist, was im Fokus der Stadtgeschichte stehen sollte und daran muss die Stadt heute anknüpfen. Die Maßnahmen, die damals notwendig und richtig waren, müssen nun wieder an die heutigen Bedingungen angepasst werden.

Für eine nachhaltige Entwicklung werden teilweise große städtebauliche Veränderungen vorgeschlagen, aber auch kleine Gesten können zum Gesamterfolg beitragen.

An vielen Orten erinnern Relikte an die Zeit des Bergbaus. Die Kalibergbaubetriebe haben viel dazu beigetragen, dass Sehnde die Stadt ist, die sie heute ist. Doch durch den Wechsel der Generationen, sind es nicht mehr viele Bewohner*innen, die sich und die Stadt darüber definieren. In Vergessenheit wird der Teil der Geschichte niemals geraten. Dafür sorgt der Kaliberg, der weit über die Stadtgrenzen bekannt ist.

Das Ziel sollte sein, den Berg für die Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Ein solch erlebbares Alleinstellungsmerkmal sorgt für eine Individualität und Identität der Stadt, mit der sich die Bewohner*innen identifizieren können und Besucher*innen angelockt werden. Der große Erfolg des regelmäßig stattfindenden Bergfestes, zeigt das bestehende Interesse.



Abb. 64: Bergfest 2022 (Rieche, H.: 2022)

Damit der Kaliberg als das, was er ist, wahrgenommen wird, lautet der Vorschlag die Relikte, die derzeit noch in der Stadt verteilt sind, auf/an dem Berg zu bündeln und durch Informationstafeln o. ä. unter dem Motto „Spuren der Industriegeschichte“ zu ergänzen.

Dadurch wird die Geschichte lebendig gehalten und im städtischen Kern Platz für die Zukunft gemacht.

Gebäude mit Leben füllen

Das Konzept schlägt städtebauliche Veränderungen im Zentrum der Stadt vor. Ausgangspunkt für die Überlegungen ist die Errichtung eines neuen Rathauses an zentraler Stelle der Mittelstraße (UP+: 2021). Es bleiben ortsbildprägende Gebäude erhalten, um die Identität der Stadt zu wahren und in Kombination und Wechselwirkung mit den geplanten Neubauten das neue innerstädtische Stadtbild zu prägen. Hierdurch entstehen spannende Räume und Beziehungen zwischen den einzelnen Gebäudedekubaturen.

Die Neubauten sollen durch ihre Gestaltungsqualität das Erscheinungsbild der Stadt aufwerten. Doch sind es in erster Linie die Nutzungen, die durch die Neubauten möglich gemacht werden, die das Zentrum verändern.

Laut der vom Pestel Institut durchgeführten Studie zur Entwicklung der Bevölkerung Sehndes steigt der Bedarf an Wohnungen für kleine Haushalte, wird häufig eine Verkleinerung der Wohnfläche angestrebt und herrscht ein Mangel an Wohnraum für ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen (vgl. Kap. 2.2).

Die Lage im innerstädtischen Kern ist prädestiniert dafür, diesen Bedürfnissen entgegen zu kommen. In die ohnehin verdichtete städtische Struktur fügen sich die Geschosswohnungsbauten gut ein. Die Wohnungen können barrierefrei geplant werden und die Grund- sowie ärztliche Versorgung ist fußläufig zu erreichen. Auch alternative Wohnkonzepte können Platz finden.

Mehr **Wohnnutzung** bedeutet auch gleichzeitig eine erhöhte Frequentierung, mehr Möglichkeiten zur sozialen Interaktion und auch eine steigende Anzahl an Konsument*innen.

Der **Einzelhandel** spielt eine bedeutende, aber nicht mehr die wichtigste Rolle in Innenstädten. Doch kann er, sowie auch **Dienstleistungen** und **Gastronomie**, durch eine erhöhte Frequentierung gestärkt werden und neu Fuß fassen.

Neben Einzelhandel und Gastronomie ist es wichtig auch Angebote zu schaffen, die nicht auf Konsum ausgerichtet sind. Dies könnte beispielsweise in Form eines **Bürgercafés** geschehen. Der Ort soll ein Treffpunkt für alle Generationen darstellen und kann verschiedene Nutzungen übernehmen. So kann er z.B. als Lernort für Kinder und Jugendliche, als Treffpunkt für verschiedene Gruppenangebote oder ein Ort für spontane soziale Interaktion sein.

Zudem könnten hier eine „**freie Bibliothek**“ entstehen und der Bücherschrank, der sich derzeit auf dem Rathausvorplatz befindet in alter oder neuer Form Platz finden. Auch für eine

öffentlich zugängliche und barrierefreie Toilette wäre der Ort geeignet. Die derzeitige **öffentliche Toilette** muss im Zuge der Planung des neuen Rathauses weichen.

Des Weiteren sollen Möglichkeiten für Kultur- und Freizeitangebote geschaffen werden. **Veranstaltungen und Ausstellung** finden bisher außerhalb des Zentrums statt. Eine Verlagerung in den Ortskern bietet den Vorteil, dass eine gute Erreichbarkeit gewährleistet ist und dass die Innenstadt auch nach Ladenschluss belebt bleibt.

Die **Öffnungszeiten** der Geschäfte sollten einander angepasst werden. Kund*innen müssen sich darauf verlassen können, dass zu den Kernöffnungszeiten alle Geschäfte zugänglich sind. Ist dies nicht gegeben, vermindert das den Anreiz die Innenstadt für Besorgungen aufzusuchen.

Um den Einkaufskomfort weiter zu erhöhen und damit die Kund*innen zu halten, müssen Geschäftsinhaber*innen mit der Zeit und damit mit der **Digitalisierung** gehen. So könnte beispielsweise das Sortiment online einsehbar sein oder Bestellungen online getätigt werden und später im Laden abgeholt werden. Wenn Kund*innen wissen, dass das Benötigte tatsächlich verfügbar ist, steigt die Wahrscheinlichkeit, dass die Erledigungen in der Stadt und nicht über einen Onlinehändler tätigt.

Für Neugründungen ist es derzeit schwierig sich in Innenstädten zu etablieren. Um Neues aber möglich zu machen und gleichzeitig Leerstände zu vermeiden, müssen neue Wege gegangen werden. Immobilieneigentümer*innen sind hier in der Verantwortung ihre Mietforderungen anzupassen und einen Branchenmix zu gewährleisten. Die Stadt kann als Vermittlerin agieren, sollte sich aber auch bemühen selber zur (temporären) Eigentümerin zu werden oder finanzielle Unterstützung anbieten, um somit die Entwicklungen steuern zu können. Kommunale Entwicklungsgesellschaft mit kommunaler Beteiligung haben in Bremerhaven dazu geführt, dass das Hafenviertel neu erfunden werden konnte – gleiches gilt für die Hafency

in Hamburg. Das modellhafte dieser Projektentwicklung sollte für Sehnde überprüft werden. Zudem sollten Überlegungen bezüglich eines **Innenstadtmanagers** angestellt werden, der als Schnittstelle zwischen Verwaltung und Stakeholdern fungiert.

Leerstand sollte in jedem Fall vermieden werden und bei weitem muss nicht jedes Gebäude, das seine ursprüngliche Nutzung verloren hat, abgerissen und neugebaut werden. Stattdessen sollten **Gebäudeumnutzungen** stattfinden. So könnte beispielsweise das zum Teil leerstehende Bahnhofsgebäude zukünftig als Paket-City-Hub genutzt werden. Verkehrstechnisch eignet sich die Lage sehr gut, dass die Pakete mit großen Fahrzeugen geliefert und mit kleineren, emissionsfreien Fahrzeugen in der Stadt verteilt werden.

Und auch ein Bürgercafé oder Veranstaltungsräume müssen nicht zwangsweise in einem der Neubauten untergebracht werden, sondern können (vorerst) direkt in einem der Leerstände stattfinden.

Aufenthaltsqualität im Freien schaffen

Für die Freiflächen gilt ähnliches wie für die Gebäude. Durch eine Umgestaltung kann die optische Attraktivität schnell verbessert werden. Die Angebote und die Bepflanzung auf den Flächen, sind aber schlussendlich entscheidend für die Aufenthaltsqualität. Insbesondere in verdichten Bereichen wie Innenstädte, bei denen nicht jede*r Anwohner*in einem privaten Zugang ins Freie hat, sind hochwertige Freiräume von besonderer Bedeutung.

Die Plätze und Parks sollten sich möglichst unterscheiden und eine oder mehrere Funktionen erfüllen. So dient ein Marktplatz als Ort für Veranstaltungen und hat zeitgleich auch eine repräsentative Funktion. Ein Stadtplatz bietet Möglichkeiten der sozialen Interaktion und ein Park erlaubt die Flucht aus dem hektischen Stadtleben und bietet Raum für Bewegung.

Diese Nutzungsvielfalt muss gestärkt werden, damit für jede*n Bewohner*in und für jedes

Bedürfnis eine Aufenthaltsmöglichkeit vorhanden ist.

Auch wenn Gastronomie gestärkt werden soll, darf die Außenbestuhlung nicht die einzige Möglichkeit zum Verweilen bieten. Unkommerzielle Aufenthaltsmöglichkeiten sind ein Muss für lebendige Innenstädte.

So wie darauf geachtet werden muss, dass niemand durch seine finanzielle oder soziale Situation benachteiligt wird, müssen auch die Generationsunterschiede bei der Planung beachtet werden. Das Ziel sollte sein, dass nicht nur niemand ausgeschlossen wird, sondern dass die Menschen zusammengebracht werden.

Das kann beispielsweise durch eine Kombination von unterschiedliche Nutzungsangeboten für verschiedene Zielgruppen oder durch Veranstaltungen geschehen. Der Wochenmarkt ist für viele eine Möglichkeit regelmäßig bekannte Gesichter zu sehen. Dieses Angebot sollte ausgebaut werden und regelmäßige und unregelmäßige **Veranstaltungen** gefördert werden. Über den Wochenmarkt hinaus können weitere Märkte wie Flohmärkte, Stadtfeste und kulturelle Veranstaltungen wie ein Freiluft-Kino stattfinden.

Verkehrswende einleiten

Zukünftige Städte müssen die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben für Alle gewährleisten. Dem Thema Nachhaltigkeit muss eine hohe Priorität eingeräumt werden und Investitionen müssen getätigt werden, um auch kommenden Generationen eine lebenswerte Zukunft zu gewährleisten. Dies bedeutet beispielsweise den Ausbau des ÖPNV-Netzes, fahrrad- und fußgängergerechte Verkehrsführung, Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs, die Förderung von emissionsarmen Transportmöglichkeiten und die Begrünung des Straßenraumes.

Außerdem ist eine Planung mit logischer Wegeführung und kurzen Wartezeiten anzustreben. Neben einer geordneten Parksituation ist dies

auch für Pendler*innen und Besucher*innen von besonderer Bedeutung.

Auf Parkplätzen und in Parkhäusern können **Ladesäulen** für Elektroautos und an einzelnen Fahrradstellplätzen für E-Bikes installiert werden. Außerdem sollte überprüft werden, ob ein **Car-Sharing-Angebot** eine sinnvolle Ergänzung wäre.

Kleine Gesten mit großer Wirkung

Wie schon angeklingen ist, müssen es nicht immer die großen städtebaulichen Gesten sein, die eine Stadt verändern. Einige Maßnahmen können und sollten mit wenig Zeit- und Geldaufwand umgesetzt werden. Beispiele dafür sind, dass Abfalleimer regelmäßig geleert und Fußwege gereinigt werden. Defekte Gegenstände sollten zeitnah erneuert werden und im Zuge dessen vereinheitlicht werden. Leere Schaukästen sollten bestückt und nicht mehr aktuelle oder nicht mehr leserliche Schilder ersetzt werden.

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde mehrmals das negative Erscheinungsbild der Stadt bemängelt. Durch eine **regelmäßige Aufwertung und Pflege** fühlen sich die Bürger*innen ernst genommen. Außerdem ist die Hemmschelle für wild entsorgten Müll, liegengelassenem Hundekot und Vandalismus bei einem gepflegten Stadtbild höher als bei einem ohnehin schon ungepflegten Erscheinungsbild.



Abb. 65: Ungeordnetes Erscheinungsbild am Bahnhof

Einige der Gebäude an der Mittelstraße sind in einem sanierungsbedürftigen Zustand. Bei einigen Immobilien ist zu befürchten, dass sich eine optische und energetische Sanierung finanziell nicht mehr rechnen. Hierfür schlägt das Konzept Neubauten vor und zeigt mögliche Entwicklungsperspektiven auf.

Da zu erwarten ist, dass diese Entwicklungsziele mit einer langfristigen Beharrlichkeit begleitet werden müssen, zeigt dieses Konzept auch kurzfristig umsetzbare Handlungsfelder und Maßnahmen auf. Zum Beispiel können mit kleineren Verschönerungsmaßnahmen, Fassadenbegrünung oder **Streetart** kurzfristig Verbesserungen eingeleitet werden. Dabei können und müssen die Bürger*innen miteinbezogen werden. Für private Immobilien können einheitliche Pflanzkübel und Rankhilfen zur Verfügung gestellt werden, die sich in das Gesamtbild des Konzeptes einordnen. So kann ein Anreiz zur Begrünung zum öffentlichen Raum hin geschaffen werden. Es können Künstler*innen engagiert werden, die in Kooperation mit den Bürger*innen Fassaden gestalten. Im Jahr 2019 wurde ein solches Projekt bereits durchgeführt: Jugendliche gestalteten, mit Unterstützung eines Graffiti-Künstlers, die Unterführung in der Chausseestraße in Sehnde. Dieses vorliegende Konzept soll den Anstoß für weitere Überlegungen geben.

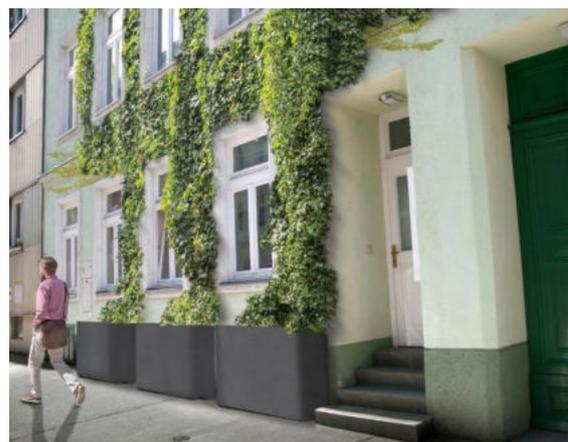


Abb. 66: Beispiel: Grünfassaden-Modul (Grünstattgrau: o.J., S. 29)



Abb. 67: Beispiel: Street Art in Berlin (Graffitistreet: 2018, www)



Abb. 68: Beispiel: Streetart in Sehnde (Stadt Sehnde: Aufnahme 2022)

Ein Beispiel für eine weitere Maßnahme ist die von der Stadt Sehnde bereits realisierte **Winterbeleuchtung**, die einen großen optischen Mehrwert während der dunklen Wintermonate bringt und weiterhin ergänzt werden kann.



Abb. 69: Winterbeleuchtung Marktplatz, bereits umgesetzt (Stadt Sehnde: Aufnahme 2022)

Auf dem Marktplatz sind bereits Installationen wie die Liebeschlösser, die Baumelbank, der Bücherschrank und das Glockenspiel vorhanden. Diese sollten weiterhin im Zentrum einen Platz erhalten und ergänzt werden (z.B. durch Kunstinstallationen). Dadurch wird die Individualität gefördert

Auch das von den Bürger*innen gewünschte freizugängliche **WLAN** in der Innenstadt ist eine schnellumzusetzende Maßnahme und ein erster Schritt in Richtung Smart-City.

5.2 Handlungsfeld Stadtumbau und Erneuerung

Im Folgenden wird beschrieben, wie sowohl durch einzelne punktuelle bauliche Ergänzungen als auch durch massive großflächige Eingriffe neue Räume geschaffen werden können. Die aufgeführten Maßnahmen sollten als Einzelmaßnahmen gesehen werden, von denen jede für sich steht und einzeln betrachtet und umgesetzt werden kann.

Die vorgeschlagenen Veränderungen für die Schaffung einer zukunftsfähigen, attraktiven und lebendigen Stadt sollten als langfristige und dadurch weitgreifende Veränderung gesehen werden, die sowohl die Lebens- und Aufenthaltsqualität für die Alteingesessenen, aber auch für zukünftige Bewohner*innen der Stadt steigert, als auch neue Zielgruppen und Besucher*innen anspricht.

Ein wichtiger Aspekt, bei der Neugestaltung von Sehnde ist der permanente Blick auf die Nachhaltigkeit. Hier gilt es so Ressourcenschonend wie möglich zu planen. Hierbei sind allerdings nicht nur ökologische Gesichtspunkte, wie regionale Baustoffe, klimaneutrale Rohstoffe und recyclebare Materialien von Bedeutung, der Fokus muss ebenfalls auf die soziokulturellen und ökonomischen Anforderungen an nachhaltige Gebäude gerichtet werden. Auch sollte in Hinblick auf eine mögliche Nachnutzung die Grundrissgestaltung so flexibel, wie möglich geplant werden. Ein ökologisches und effizientes Energiekonzept mit bspw. Photovoltaikanlage, Wärmepumpen und Regenwassernutzung ist ebenso zielführend für eine nachhaltige Stadtentwicklung. Um der großflächigen Versiegelung entgegenzuwirken ist die Begrünung von Dach- und Fassadenflächen ebenso wirksam, wie die sorgsame Gestaltung der Freianlagen mit einem hohen Maß an unversiegelten intensiv bepflanzten Flächen.

Baukörper, Materialität und Gestaltung

Wichtig bei der baukörperlichen Ausbildung der Gebäude und der Gestaltung der Fassaden ist es, eine gewisse Diversität zu schaffen, die

allerdings nicht ins Beliebige verfallen darf und somit ein chaotisches Bild entsteht. Es müssen klare gestalterische Vorgaben, für Baulinien, Materialität und Farbauswahl, Geschossigkeit und Gebäudehöhen getroffen werden, die der möglichen Gestaltungsvielfalt einen Rahmen geben. Die Kunst ist es, ein einheitliches Gesamtbild zu erhalten, aber dennoch ausreichend Spielraum für individuelle Gestaltung zu bieten. Hier spielt die präzise Ausgestaltung der Details eine entscheidende Rolle.

Fensterrahmen und Faschen aus Sekundärmaterialien, so wie Akzentuierungen mit bspw. Backsteinornamentik können ein gutes Mittel sein, um eine angemessene Gestaltungsvielfalt zu erhalten.

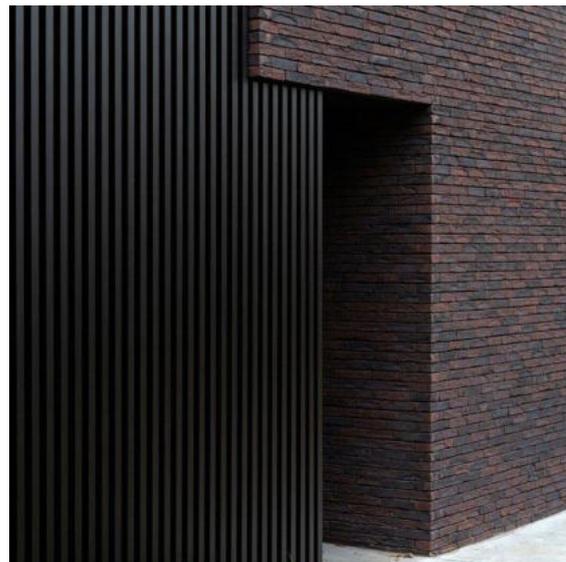


Abb. 70: Beispiel Materialmix (Hulpia Architekten: 2019 www)



Abb. 71: Beispiel Fensterdetail (Transform: 2019 www)

Aufenthaltsqualität am Bahnhof

Die ungenutzte Grünfläche an der Peiner Straße soll zum neuen Bahnhofsvorplatz entwickelt werden. Dieser soll sowohl für die Bus- als auch für die Bahnreisenden einen Aufenthaltsort bieten und den Bahnhof mit der Bushaltestelle funktional verbinden. Auf dieser Fläche soll ein **Kiosk oder Bäcker** seinen Platz finden.

Die Bebauung soll sich leicht und wie selbstverständlich in die Umgebung einfügen und die großen Bestandsbäume möglichst wenig beeinträchtigen. Der Baukörper selbst, wird kompakt gehalten, wohingegen das ausladende

geschwungene Dach Schutz vor Sonne und Witterung bietet und zum Verweilen einlädt. So entsteht eine Art Pavillonarchitektur, die die Grenzen zwischen Innen und Außen verschwimmen lässt.

Das Trafohäuschen, das sich auf der Fläche befindet, wird mit in die Hülle integriert und erhält so ein neues Gesicht. Natürliche Materialien wie Holz in Kombination mit großen verglasten Flächen lassen das Gebäude leicht und schwebend wirken.

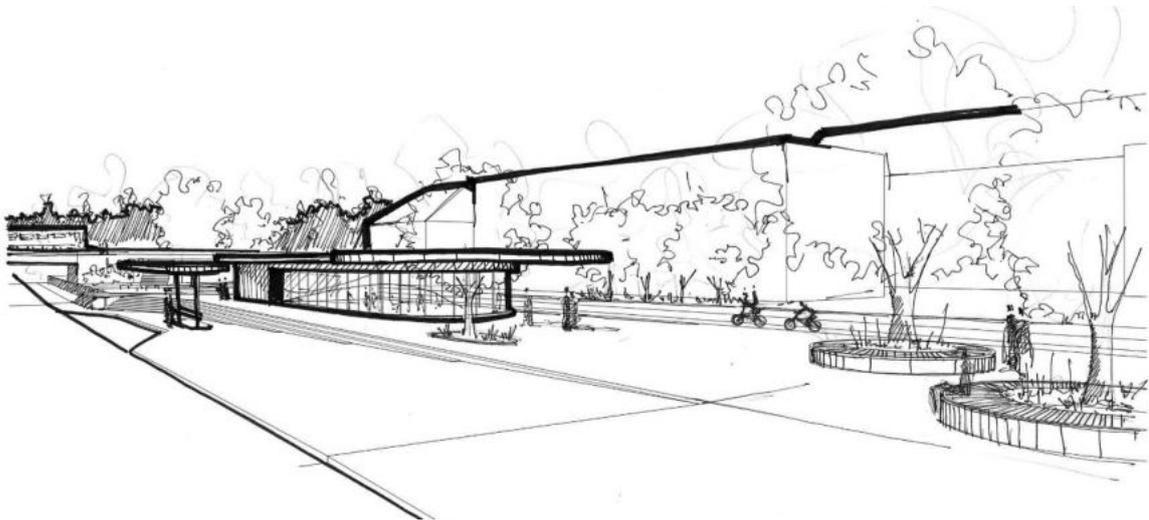


Abb. 72: Skizze Bushaltestelle/Kiosk am Bahnhof

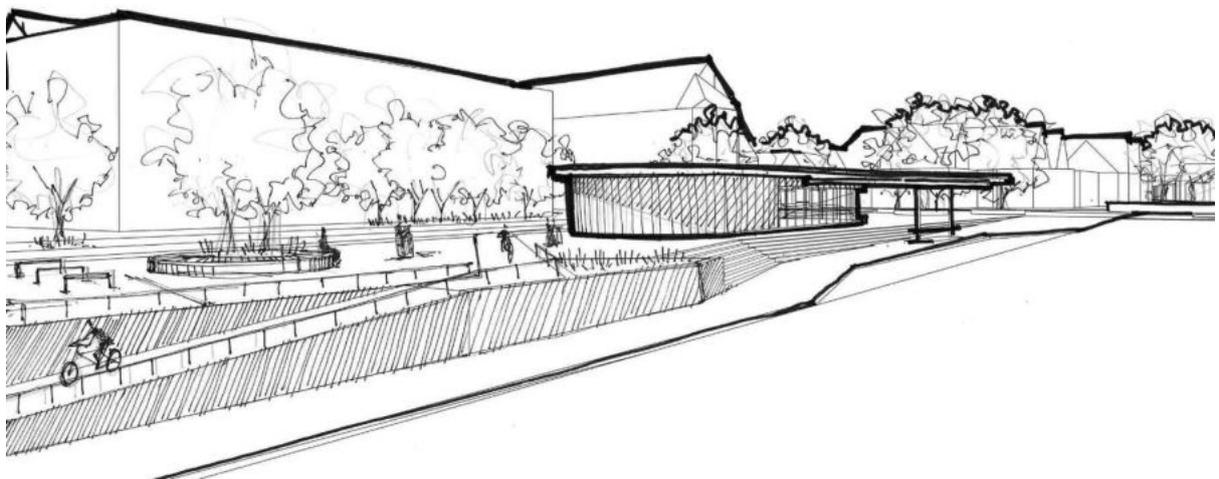


Abb. 73: Skizze Bushaltestelle/Kiosk am Bahnhof



Abb. 74: Lageplan Neuer Bahnhofsvorplatz

Das Tor zur Innenstadt

Die Kreuzung Lehrter Straße und Peiner Straße, die einem Kreisverkehr weichen soll, ist verkehrlicher Dreh- und Angelpunkt der Stadt und gleichzeitig das „Tor“ zur Innenstadt, also das Erste, das beim Erreichen der Stadt wahrgenommen wird. Diese prädestinierte Stellung im städtebaulichen Gefüge bietet die Chance, an

diesem Ort mit einer angemessenen Bebauung zu reagieren und so dem Zentrum schon aus der Ferne ein neues Gesicht zu verleihen. Hier kann ein markanter monolithischer Baukörper als **Eckgebäude** eine spannende Perspektive bieten und als Landmark dienen.

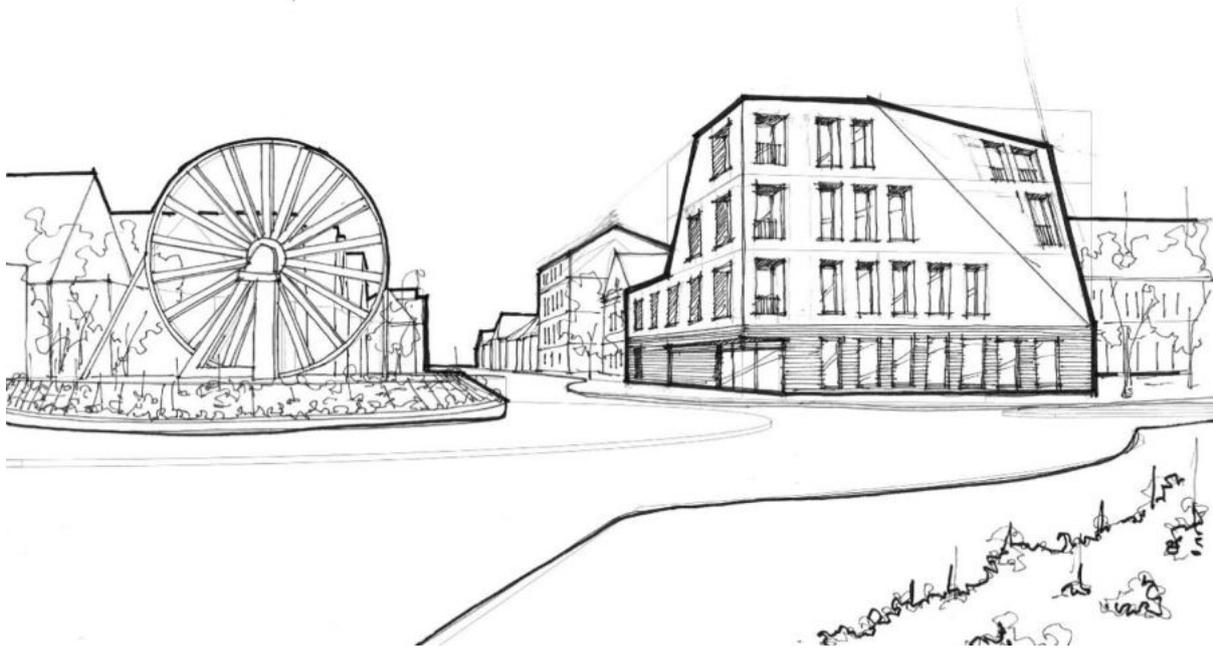


Abb. 75: Skizze Eckgebäude am neuen Kreisel



Abb. 76: Visualisierung Eckgebäude am neuen Kreisel

Ergänzende Wohnbebauung am Karl-Backhaus-Ring

Am Karl-Backhaus-Ring, gegenüber des Rathauses und der Sehnder Stadtwerke, befindet sich eine ungenutzte „Restfläche“, die Potenzial für die Errichtung neuer Wohngebäude bietet und baulich verdichtet werden sollte. Die dreigeschossigen Gebäude fassen den Straßenraum und sind für die Hauptzuwegung von Westen in die Mittelstraße von großer Bedeutung. Vor- und Rücksprünge in der Kubatur lockern die Straßenfronten auf und gliedern die Fassade. Das Kopfgebäude an der Kreuzung

Nordstraße wird um ein Geschoss erhöht, um so die Einfahrt in das Zentrum zu markieren.

Die Stellplätze an der Straße bleiben für Besucher*innen erhalten und werden mit Bäumen, alle 5-6 Parkplätze ergänzt. Die Stellplätze für die Bewohner*innen des neuen Wohnquartiers werden unterirdisch angeordnet. Dies bietet die Möglichkeit, die unversiegelten Flächen zu erhöhen, die begrünt werden können und von den Bewohner*innen genutzt werden können. Dachbegrünungen verbessern die klimatischen Bedingungen innerhalb und außerhalb der Gebäude.



Abb. 77: Skizze Neubau Karl-Backhaus-Ring



Abb. 78: Skizze Neubau Karl-Backhaus-Ring

Bauliche Verdichtung „Hinter der Post“

Um eine effiziente Ausnutzung der Grundstücke im Bereich hinter der Post zu erlangen, sollten die massiv versiegelten Flächen, die als Parkplätze für die Bewohner*innen und Besucher*innen der Stadt dienen, umgenutzt und aufgewertet werden. Das Konzept schlägt vor, die vorhandenen Stellplätze, die entscheidend für die Geschäfte, Dienstleistungen und Gastronomiebetriebe in der Innenstadt sind, an einem Ort zu bündeln. Hierfür wird ein **Parkhaus** geplant, das mit seinen ca. 100 Stellplätzen einen Großteil des ruhenden Verkehrs aufnehmen soll.

Das Parkhaus wird sich direkt angrenzend hinter dem neu geplanten Stadtplatz befinden und ist nur wenige Schritte entfernt zur Mittelstraße. Vorstellbar ist eine leichte modulare und offene Architektur mit zwei bis drei Park Ebenen. Die Fassaden sollen bspw. mit Rankpflanzen begrünt werden, die zum einen das Klima der Stadt verbessern, aber auch für ein gutes klimatisches Verhältnis im Innern des Parkhauses sorgen. Auch eine optische Aufwertung wird durch die Begrünung erreicht. Wie bereits erwähnt, schafft das Parkhaus die Möglichkeit und Chance, den diffusen Raum hinter der Post baulich zu verdichten und so attraktiven urbanen Wohnraum zu schaffen.

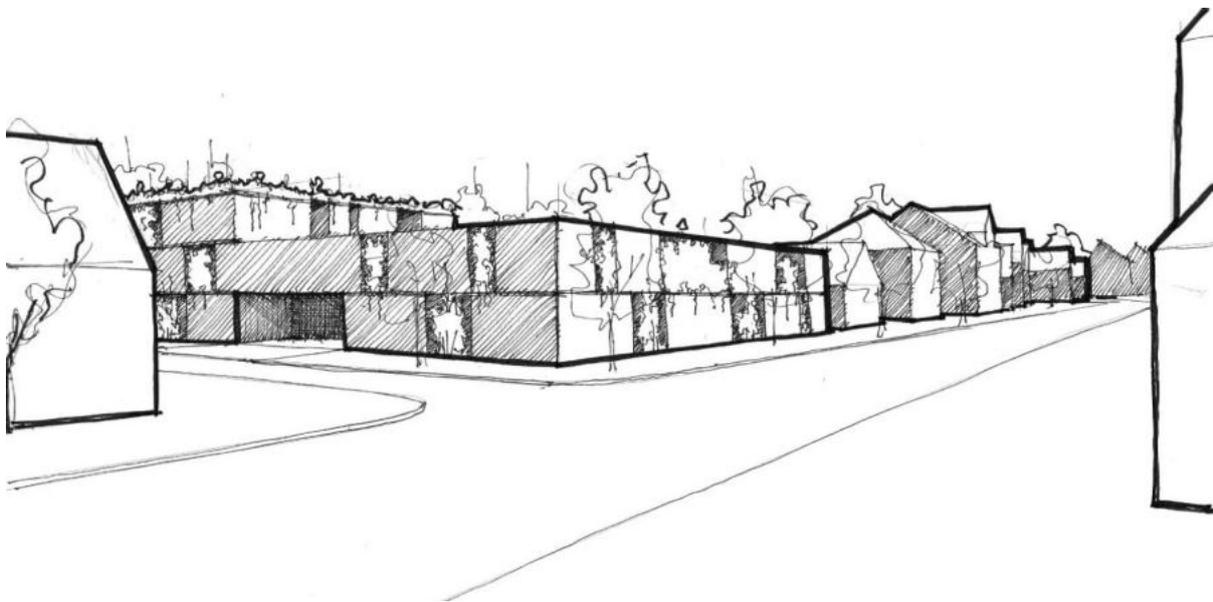


Abb. 79: Skizze Parkhaus Ecke Breite Straße

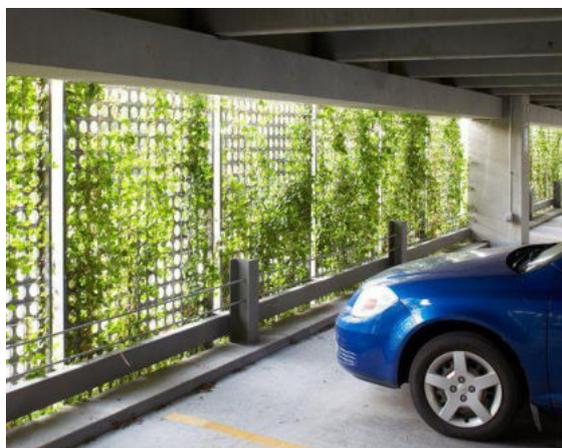


Abb. 80: Beispiel begrüntes Parkhaus (BNIM, o.J. www)

Analog zu der vorgeschlagenen Wohnbebauung am Karl-Backhaus-Ring sieht das Konzept auch „Hinter der Post“ verdichtete Gebäudestrukturen vor, die durch ihre baukörperliche Ausrichtung und Anordnung kleine halb-öffentliche Plätze und Grünflächen schaffen, aber auch ausreichend private Freiflächen für die Bewohner*innen bieten. So entsteht parallel zur Mittelstraße eine grüne Achse, die sich mit Aufweitungen und Verengungen von Süden nach Norden zieht und sowohl eine Ruhezone als auch einen Ort der nachbarschaftlichen Begegnung und Kommunikation darstellt.

Um einem zu massigen und großformatigem Erscheinungsbild entgegenzuwirken, wird auch

hier mit Vor- und Rücksprüngen und Höhenstaffellungen von zwei bis drei Geschossen gespielt. So erhält man, trotz großflächiger Bauvolumen mit flächeneffizienten Grundrissstrukturen ein kleinteiliges Gesamtbild, das sich gut in die vorhandene heterogene städtebauliche Struktur einfügt. Durch geschicktes Einsetzen von verschiedenen Fassadenmaterialien, wie Klinker und Putz, verschiedenen Oberflächenstrukturen und durch das Setzen von Akzentmaterialien wie z.B. Holz und Stahl werden die Gebäude weiter gegliedert und erhalten so ihr individuelles Gesicht.

Die modernen kubistischen Formen mit Einschnitten, Vor- und Rücksprüngen und unterschiedlichen Höhenentwicklungen lockern den Straßenraum visuell auf und bieten Platz für Freisitze, Dachterrassen, Begrünung und Eingänge. Entscheidend ist hier die Individualität der Objekte im Zusammenspiel mit klaren gestalterischen Vorgaben, die z.B. in Kombination mit einem Bebauungsplan festgeschrieben werden können.



Abb. 81: Beispiel Baukörper (TVK, 2013, www)



Abb. 82: Skizze Bebauung hinter der Post

Die Mittelstraße

Wie bereits beschrieben, befinden sich in der Mittelstraße durchaus Gebäude, die erhaltenswert sind. Diese sollten auch weiterhin, so lange wie möglich genutzt werden und mittelfristig sinnvoll ergänzt werden. Langfristig sollte jedoch eine weitgreifende bauliche Umstrukturierung erfolgen.



Abb. 83: Mittelstraße, Bestand



Abb. 84: Mittelstraße, Planung (bauliche Ergänzung im Bestand)

Neben funktionalen und verkehrlichen Maßnahmen ist ebenso eine ansprechende und **zeitgemäße Architektur** von Bedeutung. Es sind immer die Häuser, die man als erstes wahrnimmt, wenn man eine Stadt, einen Platz oder eine Straße betritt und die das Erscheinungsbild eines Ortes und damit das positive oder negative Empfinden der Betrachtenden maßgeblich prägen und beeinflussen.

Das Konzept sieht vor, die kleinteilige Grundstruktur mit Einzelhäusern und kurzen Straßenfronten aufzugreifen und weiterzuentwickeln, um das Bild einer natürlich gewachsenen Stadt nicht zu zerstören. Hier soll allerdings mit weniger, aber dafür gezielt platzierten Durchwegungen in die hinteren Bereiche, wie zur Straße Hinter der Post oder zum Karl-Backhaus-Ring gearbeitet werden. Das Ziel ist, eine klare raumbildende Straßenkante zu schaffen, aber gleichzeitig eine Heterogenität der Baukörper und der Fassaden zu erhalten. So sollen die diffusen und ungeordneten Zwischenräume, die teilweise den Anschein von Baulücken aufweisen, baulich ergänzt werden. Auch hier arbeitet der Entwurf mit Vor- und Rücksprüngen. Die Architektursprache ist in der Mittelstraße allerdings eine klassischere, als beispielsweise die eher moderne Architektur in der Straße Hinter der Post. Mit Satteldächern, die mal giebelseitig und mal traufseitig die Straße begleiten, wird eine Struktur geschaffen, die der einer Altstadt ähnelt, aber durch moderne Fassadenelemente aufgewertet wird. Diese modernen Elemente, wie Rahmungen, Faschen in den Fensterbereichen und Materialwechsel in den Vor- und Rücksprüngen lockern das Bild auf und lassen ausreichend Spielraum für individuelle Gestaltungsvorstellungen in die Planung der einzelnen Gebäude einfließen lassen und somit jedem Gebäude ein individuelles Gesicht geben. Dies trägt maßgeblich zur Identifikation bei und hilft bei der Orientierung im Straßenraum.

Eine Drei-Geschossigkeit insbesondere als platzbildende Bebauung ist für ein Zentrum dieser Größenordnung angemessen und schafft ausreichend attraktive barrierefreie Wohnflächen in den oberen Geschossen. Die Flächen in den Erdgeschossen werden für Einzelhandel, Dienstleistungen und Gastronomien vorbehalten und mit großen einladenden Schaufensterflächen versehen. Die einzelnen Nutzungen in den Gebäuden sollten klar von außen ablesbar sein. Dies trägt maßgeblich zur Orientierung und zur Identität einer funktionierenden und zukunftsfähigen Stadt bei.



Abb. 85: Beispiel Gebäudestruktur Mittelstraße (tchoban Voss, 2020, www)



Abb. 86: Beispiel Gebäudestruktur Mittelstraße (van Ommeren Architekten, o.J. www)

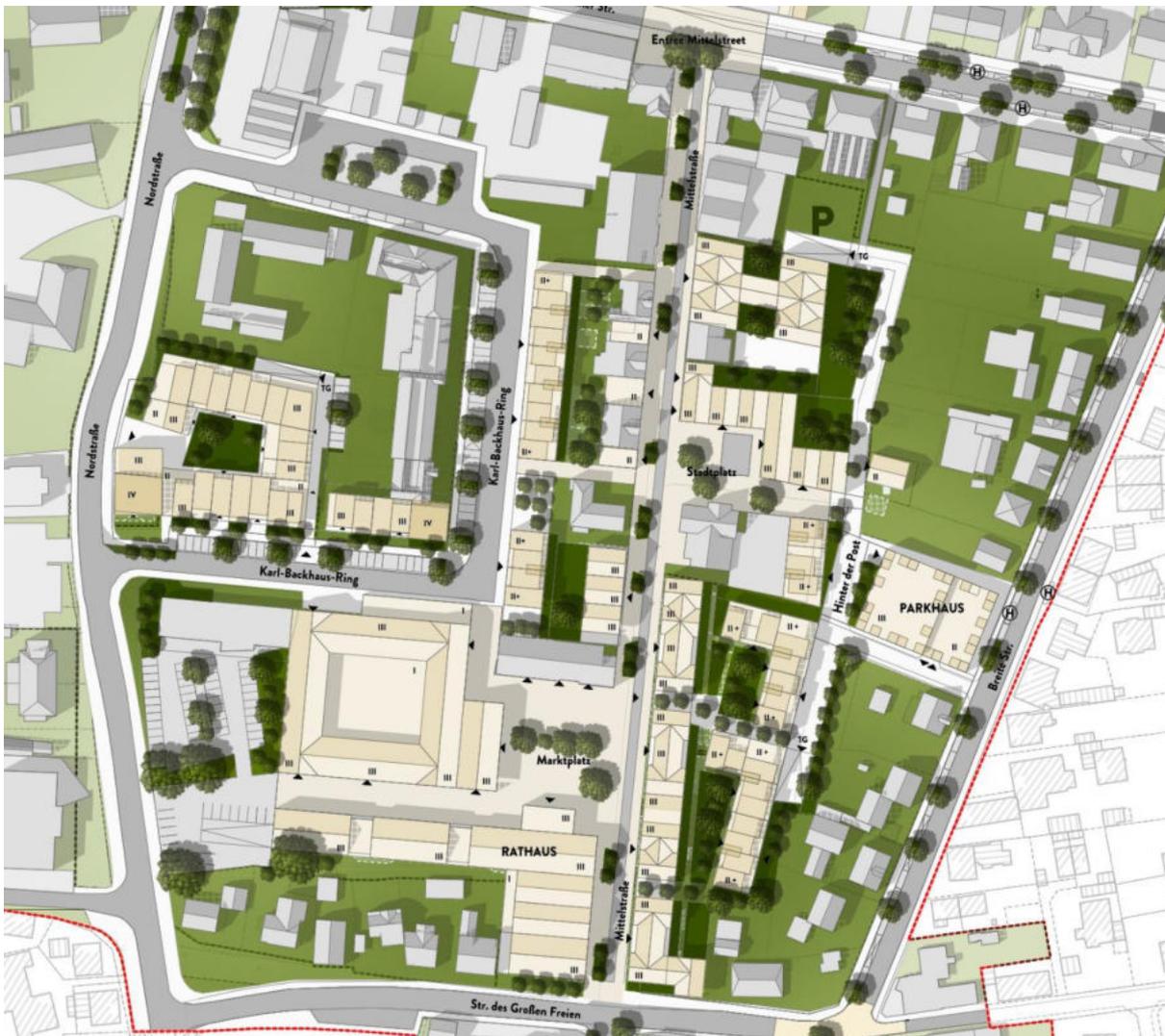


Abb. 87: Lageplan Innenstadt



Abb. 88: Mittelstraße, Bestand



Abb. 89: Mittelstraße, Planung

Der Marktplatz

Ausgangspunkt für die Gestaltung und Ausbildung des Marktplatzes ist der **Neubau des Rathauses und des Einzelhandelsstandortes** mit der darüber befindlichen Wohnnutzung. Das Rathaus und der Lebensmitteleinzelhandel sind, was ihre Volumina und die Flächenausnutzung betrifft, die baukörperlich größten Gebäude im Zentrum und erhalten dadurch, aber auch durch ihre bedeutende Nutzung einen besonderen und zentralen Stellenwert im

Gesamtgefüge. Die geplante dreigeschossige Neubebauung gegenüber des Marktplatzes gibt dem öffentlichen Freiraum einen Rahmen. So entsteht ein allseitig gefasster und geschützter Raum, der, mit den richtigen Nutzungen bespielt, die größtmögliche Aufenthaltsqualität erreicht. Entscheidend dafür ist u.a. ein stimmiges und klares Fassadenbild, dass zur Identitätsbildung des Platzes beiträgt.

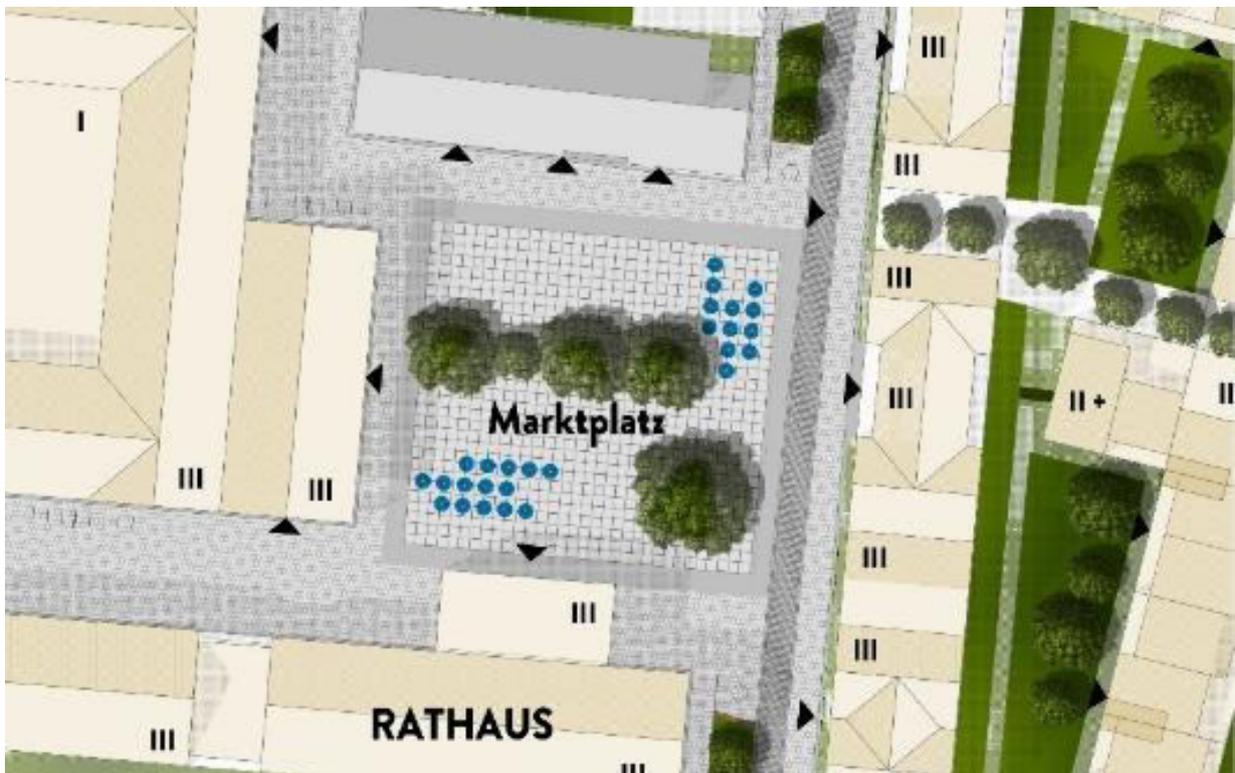


Abb. 90: Lageplan Marktplatz

Der Stadtplatz

Ergänzend zu dem neugestalteten Marktplatz soll ein weiterer, etwas kleinerer Platz in der Mittelstraße entstehen, der durch seine Funktion und die Nutzung der begrenzenden Gebäude eine besondere Stellung in der Innenstadt erhält, ohne in Konkurrenz zum Marktplatz zu stehen. Der **Stadtplatz** wird dort vorgesehen, wo sich derzeit das Gebäude der Volksbank befindet, und wird im Süden von dem weiß verputzten Rossmann begrenzt. Die nördlich und östlich begrenzenden Gebäude werden als dreigeschossige Neubauten mit ihren Giebelseiten zum Platz hin geplant. Hier kann

ein spannendes Zusammenspiel zwischen den Bestandsbauten an der Mittelstraße und den ergänzenden Neubauten entstehen.

Die Fassadensprache der Mittelstraße soll sich hier fortziehen, so dass sich der Stadtplatz visuell als Aufweitung des Straßenraumes darstellt. Der Stadtplatz dient nicht nur als Aufenthaltsort für die Bewohner*innen und Besucher*innen der Stadt, sondern auch als Verbindung zwischen dem Parkhaus „Hinter der Post“ und der Mittelstraße. Hier werden die Passant*innen durch die Stellung und Ausrichtung der Gebäude direkt auf den Platz geleitet.



Abb. 92: Lageplan Stadtplatz



Abb. 93: Visualisierung Stadtplatz

5.3 Handlungsfeld Verkehrswende und Mobilität

Hauptverkehrsstraßen

Um Kfz-Verkehre aus dem Siedlungsbereich zu verlagern, die wegweisende Beschilderung und die BAB-Umleitungsbeschilderung anzupassen und bei der Gestaltung der Straßenräume nicht auf die Zustimmung des zuständigen Straßenbaulastträgers angewiesen zu sein, könnten die **klassifizierten Straßen** im Kernort umgewidmet werden.

Die Bundesstraße B 65 könnte auf die Entlastungsstraße verlagert werden. Die von Norden zulaufende B 443 würde dann an der B 65 enden. Der weitere Verlauf der Lehrter Straße von der Entlastungsstraße zur Peiner Straße wäre dann städtische Hauptverkehrsstraße.

Sofern die Peiner Straße nicht mehr als Bundesstraße B 65 klassifiziert ist, können durch

entsprechende Beschilderungen und bauliche Maßnahmen Kfz-Verkehre aus der Peiner Straße auf alternative Routen verlagert werden.

Die Landesstraßen im Süden (L 410 und L 411) könnten miteinander verknüpft werden der nach Norden führende Abschnitt der Nordstraße wäre dann städtische Hauptverkehrsstraße. Ob dabei die Nummern der Landesstraßen beibehalten werden oder eine Landesstraße umbenannt wird (z.B. die L 411 zur L 410) ist im Detail abzustimmen.

Die von Westen nach Sehnde hineinführende Kreisstraße K 148 (ehemalige B 443) könnte auf der Peiner Straße und der Nordstraße zur L 410/ L 411 geführt werden.

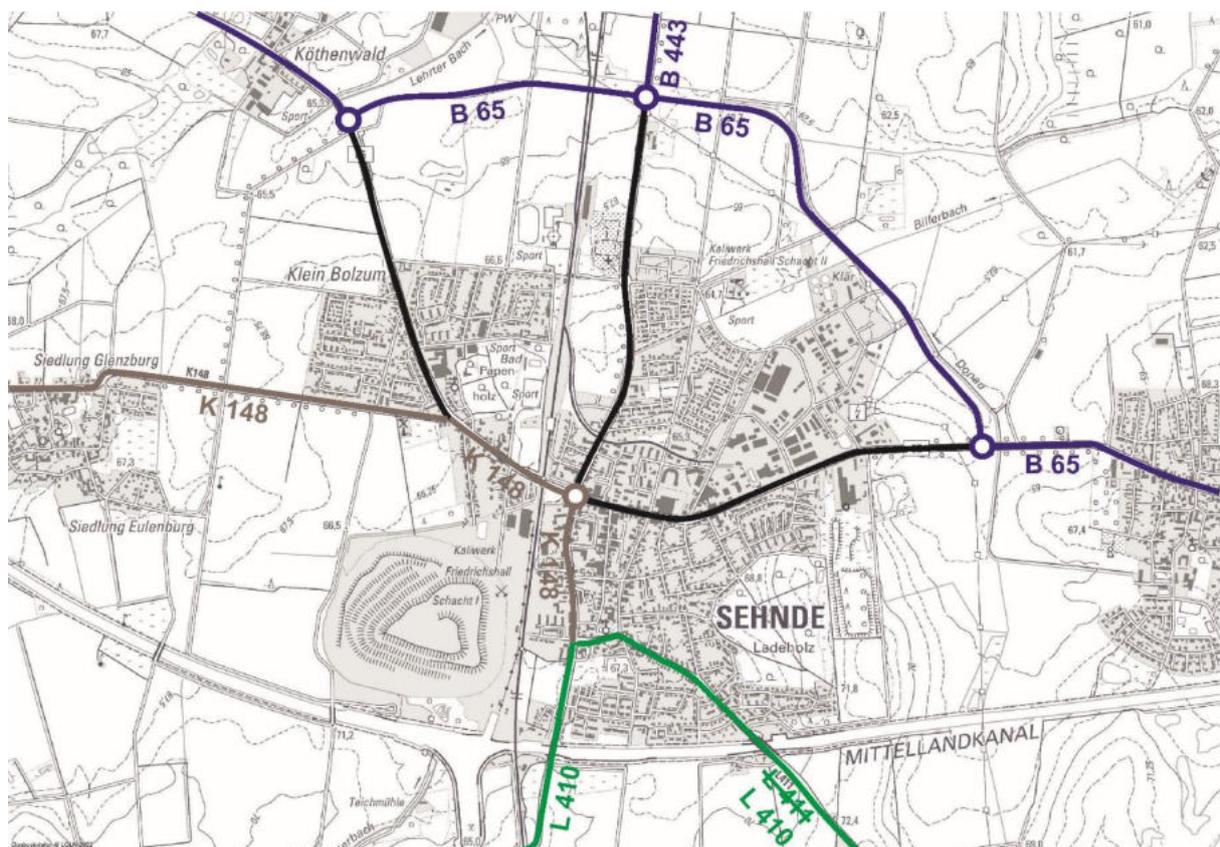


Abb. 94: Änderung Straßenklassifizierung

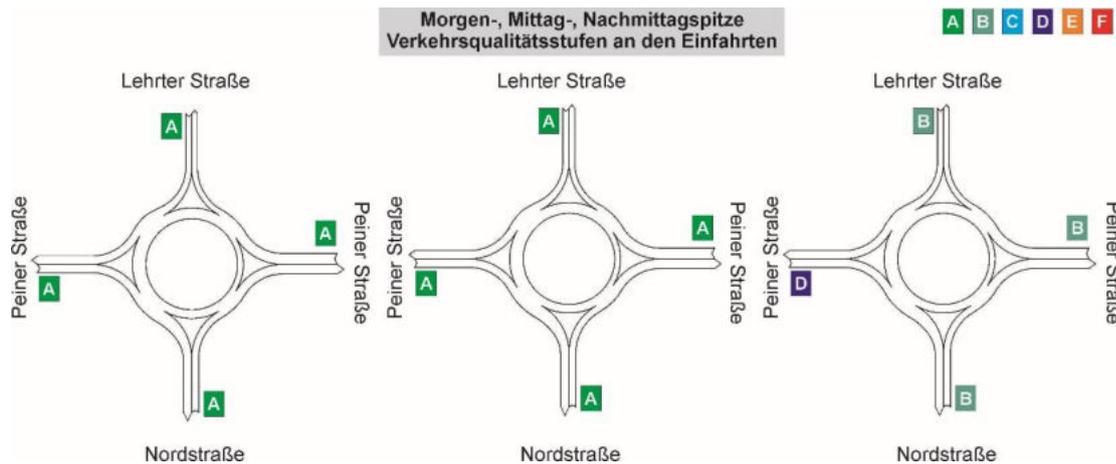


Abb. 95: Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität Kreisverkehr

Auf der Grundlage der aktuellen Verkehrsmengen wird die Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität eines möglichen **Kreisverkehrsplatzes** an der derzeit signalgeregelten Kreuzung Peiner Straße/ Lehrter Straße/ Nordstraße über das Programm Kreisel gemäß des Handbuches für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) für die 3 ermittelten Spitzenstunden eines Normalwerktages geprüft.

Die Berechnungen ergeben zunächst eine Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität des ein-fahrenden Verkehrs an.

In der Morgen- und in der Mittagsspitze können alle einfahrenden Kfz mit einer sehr guten Verkehrsqualität der Stufe A fließen. Am Nachmittag ergeben sich für die östliche Peiner Straße, die Lehrter Straße und die Nordstraße gute Verkehrsqualitäten der Stufe B. Für die westliche Peiner Straße wird eine Verkehrsqualität der Stufe D errechnet. Hierbei wirkt sich der starke nachmittägliche Berufsverkehr von Hannover in die Region Hannover und darüber hinaus aus. Sofern demnach regionale Verkehre verstärkt z.B. auf die Ortsumgehung verlagert werden können, reduziert sich der rückfließende Verkehr am Nachmittag. Die mit den aktuellen Verkehrswerten errechnete Verkehrsqualität der Stufe wird verbessert.

Auf der Grundlage der berechneten Wartezeiten lässt sich auch eine Verkehrsqualität an der Ausfahrt angeben. Diese ist in erster Linie von dem dort bevorrechtigt querenden Fuß- und Radverkehr abhängig. Hier ergeben sich an den

Ausfahrten in allen 3 Spitzenstunden Verkehrsqualitäten der Stufe A.

Ergänzend können an den Zu- und Ausfahrten die Rückstaulängen ermittelt werden. Bei der Ein- und Ausfahrt müssen Kfz dem querenden Fuß- und Radverkehr Vorrang gewähren. Bei der Einfahrt muss zudem der sich im Kreis befindende Kfz-Verkehr als bevorrechtigt beachtet werden.

Für die Rückstaulängen werden 3 Werte angegeben:

- Mittelwert des Rückstaus innerhalb der jeweiligen Spitzenstunde: Hier liegen die Werte jeweils unter 2 oder sogar unter einem Kfz. Lediglich in der östlichen Peiner Straße ergibt sich nachmittags eine mittlere Rückstaulänge von 4,6 Kfz.
- Der zweite Wert gibt eine Rückstaulänge an, die mit 95%iger Wahrscheinlichkeit nicht überschritten wird (L-95). Das heißt, nur mit 5%iger Wahrscheinlichkeit ist der Rückstau in den Spitzenstunden länger. Hierbei ergeben sich Rückstaulängen bei der Einfahrt von 2 bis 7 Kfz. Lediglich in der östlichen Peiner Straße ergibt sich nachmittags eine Rückstaulänge L-95 von 17 Kfz. Bei der Ausfahrt werden an allen Ausfahrten L-95 Rückstaulängen von 1 bis 4 Kfz erreicht.
- Der dritte Wert gibt eine Rückstaulänge an, die mit 99%iger Wahrscheinlichkeit nicht überschritten wird (L-99). Das heißt, nur mit 1%iger Wahrscheinlichkeit ist der

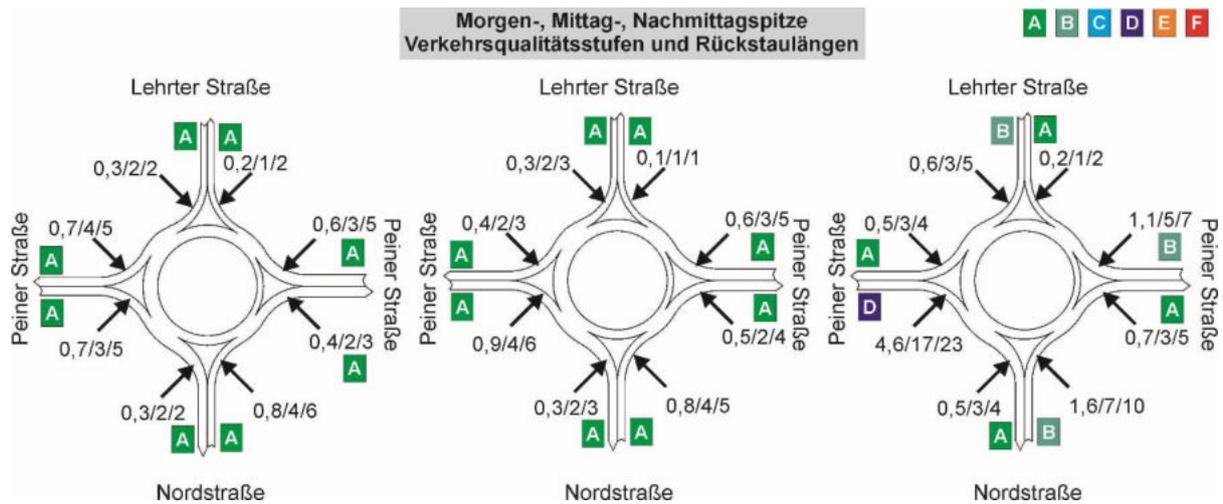


Abb. 96: Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität Kreisverkehr

Rückstau in den Spitzenstunden länger. Dieser Wert liegt zwischen 2 und 7 Fahrzeugen. Lediglich am Nachmittag ergeben sich an den Einfahrten auf der Peiner Straße/ West mit 7 Kfz, auf der Nordstraße mit 10 Kfz und auf der Peiner Straße/ Ost mit 23 Kfz längere L-99- Rückstaulängen

Allerdings können die starren Berechnungen die zukünftige tatsächliche Situation in einem dynamischen Verkehrssystem insbesondere des querenden bevorrechtigten Fuß- und Radverkehrs nur bedingt wiedergeben.

Zur Beurteilung der künftigen Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität an einem Kreisverkehrsplatz wurde deshalb eine Verkehrssimulation mit dem Programmsystem Vissim für die morgendliche Spitzenstunde durchgeführt.

Die Fuß- und Radverkehrsmengen wurden dabei verdoppelt, d.h. in der Simulation wird theoretisch davon ausgegangen, dass die hohen Fuß- und Radverkehrsströme des Halbstundenintervalls von 07.30 bis 08.30 Uhr die ganze Spitzenstunde andauern.

Die Ergebnisse der Verkehrssimulation bestätigen hierbei die Berechnungsergebnisse. Der Fuß- und Radverkehr kann über Fußgängerüberwege (Zebrastrifen) und Radverkehrsfurten die einzelnen Knotenarme sicher und bevorrechtigt queren. Der Kfz-Verkehr muss zwar insbesondere an der Ein- und Ausfahrt der

Lehrter Straße des Öfteren warten, längere Rückstauungen oder Mängel in der Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität ergeben sich dadurch aber nicht.

Aus verkehrsplanerischer Sicht ist unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität die Anlage eines Kreisverkehrs an der derzeit signalregulierten Kreuzung Peiner Straße/ Lehrter Straße/ Nordstraße möglich.

Die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes bietet eine Reihe von Vorteilen bezüglich der künftigen Verkehrssituation und **Straßenraumgestaltung**. Verkehrsplanerisch wird die große von Kfz-Verkehrsflächen dominierte Kreuzung aufgelöst. Der Kreisverkehrsplatz betont verkehrlich den Ortskern, die Mittelinsel ist städtebaulich gestaltbar.

Der Kfz-Verkehr läuft auch in den Spitzenstunden mit guter bzw. sehr guter Verkehrsqualität. Lange Wartezeiten oder Rückstauungen ergeben sich nicht. Lediglich in der Nachmittagspitze sind längere Wartezeiten und Rückstaulängen auf der westlichen Peiner Straße zu erwarten. Die Verkehrsqualität ist aber auch dann ausreichend.

Außerhalb der Spitzenzeiten oder in Schwachlastzeiten ergeben sich keine Wartezeiten bei roter Signalanlage mehr, obwohl in den übrigen Verkehrsbeziehungen dann kaum bzw. keine Fahrzeuge abfließen.

Der Fuß- und Radverkehr kann die Knotenarme am Kreisverkehr bevorrechtigt über Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) und Radverkehrsfurten queren.

In den Zufahrten wird jeweils nur 1 Fahrstreifen benötigt. Auf die separat eingerichteten Linksabbiegestreifen kann verzichtet werden. In der westlichen Peiner Straße können von den 3 vorhandenen Fahrstreifen (Linksabbieger, Geradeausfahrer, Rechtsabbieger) sogar 2 Fahrstreifen entfallen.

Entsprechend ergeben sich zusätzliche Flächen, die in der westlichen Peiner Straße zur **Anlage einer Bushaltestelle** auf der Südseite genutzt werden können. Hierdurch wird die Verlegung der Bushaltestellen auf der östlich der Kreuzung gelegenen Peiner Straße und in der nördlich der Kreuzung gelegenen Lehrter

Straße ermöglicht. Die Situation der Bushaltestellen am Bahnhof wird übersichtlicher, die Querung der Fahrbahnen des Kfz-Verkehrs vereinfacht.

In diesem Zusammenhang ist bezüglich der Straßenraumgestaltung zu prüfen, ob in der westlichen Peiner Straße direkt östlich der Bahnbrücke eine Mittelinsel als **Querungshilfe** für den Fuß- und Radverkehr eingerichtet wird. Alternativ steht die Mittelinsel mit Fußgängerüberweg und Fahrradfurt am Kreisverkehr als Querungsmöglichkeit zur Verfügung.

Alternativ oder ergänzend könnte der östliche Bahnsteig verlängert und als Brücke über die Peiner Straße geführt werden. Damit ergäbe sich ein direkter Bahnsteigzugang von der Drösewiese.



Abb. 97: Verkehrssimulation Morgenspitze Kreisverkehr

Bahnhofsumfeld

Für die Erreichbarkeit des Bahnhofes bietet es sich an, von den neuen Baugebieten Maschwiese Süd eine **Straßenverbindung** für den Kfz-Verkehr anzubieten. Dies kann als Einbahnstraße in Richtung Bahnhof eingerichtet werden. Für den Fußverkehr ist ein separater Gehweg vorzusehen. Der Radverkehr kann die Achse in beiden Richtungen befahren (je nach Detailplanung auf der Fahrbahn oder auf einem separaten Radweg). Die Verbindung ist im Bebauungsplan Nr. 352 der Stadt Sehnde vorgesehen. Die Umsetzung ist für 2023 geplant.



Abb. 98: Ausschnitt B-Plan 352 „Maschwiese Süd“

Die Bahnhofstraße kann zur **Einbahnstraße** in Richtung Bahnhof umgewidmet werden. Der Radverkehr sollte die Einbahnstraße in Gegenrichtung befahren dürfen.

Auf der Lehrter Straße könnte der in südlicher Richtung vorhandene Linksabbiegestreifen umgedreht werden. Linksabbieger vom Kreisverkehr kommend können sich dann hier beim Abbiegen in die Bahnhofstraße aufstellen und beeinträchtigen nicht den nachfolgenden Kfz-Verkehr.



Abb. 99: Umkehrung Linksabbiegestreifen Lehrter Str.

Um den Bereich des Bahnhofes wieder verlassen zu können, ist die derzeitige Sackgassensituation an der südlichen Parallelstraße aufzuheben. Von der Bahnhofstraße kann dann über diese Parallelstraße wieder zur Lehrter Straße ausgefahren werden.

Pkw-Nutzer*innen, die direkt am Bahnhofsgelände keine freien Stellplätze gefunden haben, können dann direkt den südlich der Bahnhofstraße gelegenen Parkplatzbereichen anfahren.

Die Ausfahrt von dem Parallelweg kann beschränkt werden, so dass hier nur Rechtsabbiegevorgänge zulässig sind. Kfz, die nach Norden in die Lehrter Straße fahren wollen, können dann einfach im Kreisverkehr wenden.

Der Verbindungsweg sollte auch als Einbahnstraße in beiden Richtungen durch den Radverkehr befahrbar sein. Dies könnte durch eine einfache Beschilderung in Verbindung mit der Einbahnstraßenbeschilderung gewährleistet werden.

Allerdings ist direkt südlich des Parallelweges ein separater Radweg in Ost-West-Richtung vorgesehen. Durch die abgesetzte Führung des Radverkehrs nördlich der Bushaltestelle an der Peiner Straße sollen Konflikte der ein- und aussteigenden ÖPNV-Nutzer*innen und des Radverkehrs vermieden werden.

Dabei würde aber der Radverkehr in Ost-West-Richtung auf der falschen Seite des Verbindungsweges geführt werden. Eine doppelte Radverkehrsführung auf der Fahrbahn entgegen der Einbahnstraße und auf einem direkt an die Fahrbahn südlich angrenzenden Radweg wäre nicht sinnvoll. Gegebenenfalls kann der Radweg durch einen Grünstreifen von der Fahrbahn abgesetzt werden.

Ebenso wie bei der Überleitung des abgesetzten Radweges in Richtung Trog und der sich

dort ggf. ergebenden Kreuzungen von Achsen des Fußverkehrs sind weitere Detailplanungen und Abstimmungen zur endgültigen Festlegung der Lage und Gestaltung erforderlich.

Am Bahnhofsgebäude selbst sollten zusätzliche Kapazitäten für **P+R- und B+R-Stellplätze** geschaffen werden.

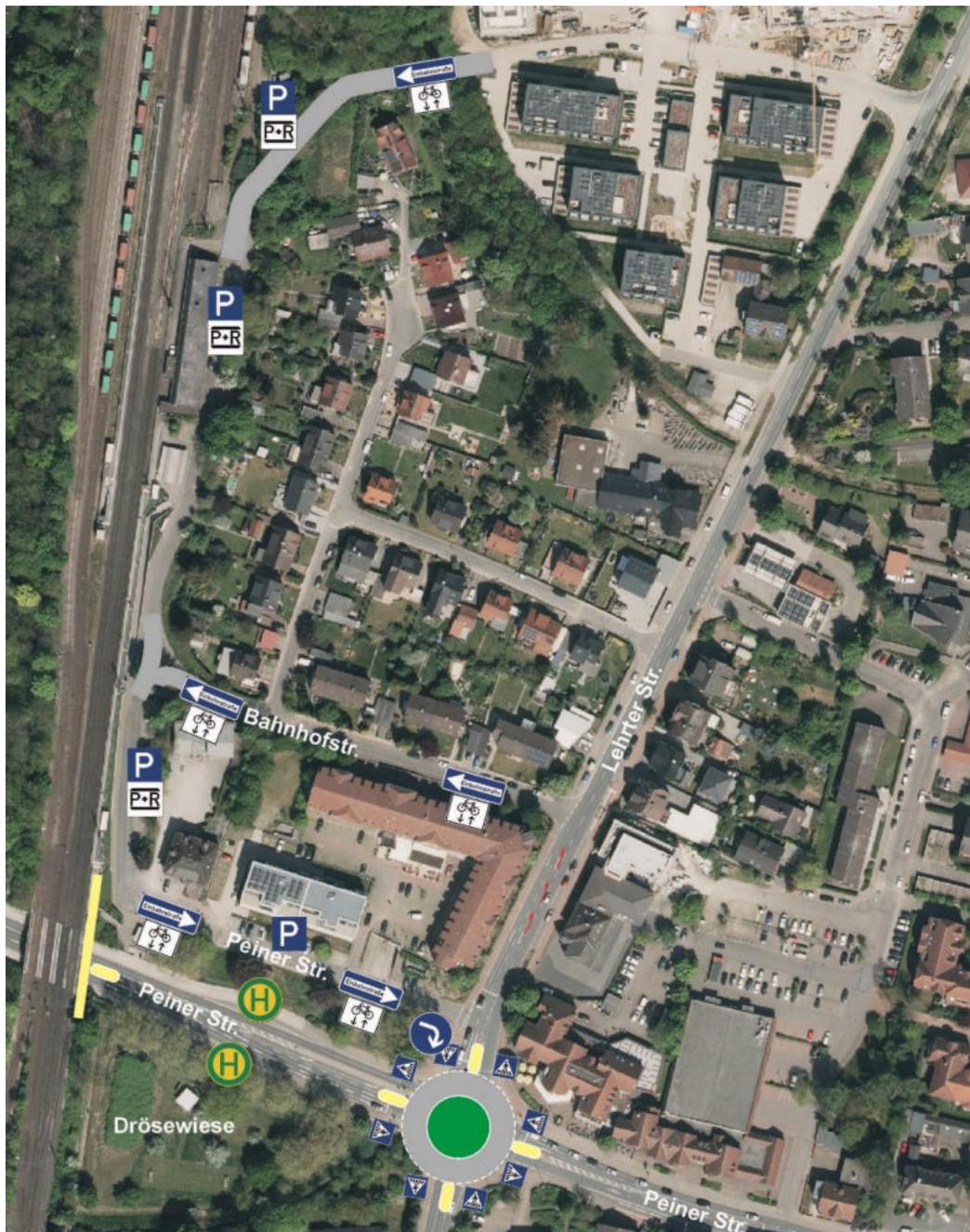


Abb. 100: Maßnahmen Bahnhofsumfeld

Städtischer Kern

Die Mittelstraße kann als **Fußgängerzone** ausgewiesen werden. Der Radverkehr sowie zu eingeschränkten Zeiten der Lieferverkehr sollten die Straße weiterhin mit besonderer Rücksicht befahren dürfen.

In der Mittelstraße werden damit die Funktionen zu Fuß gehen, Bummeln und Aufenthalt deutlich gestärkt.

Das Kfz-Verkehrsaufkommen ist in der Mittelstraße nur gering und kann aus verkehrsplanerischer Sicht unproblematisch auf die benachbarten Achsen und die dortigen Parkplätze verlagert werden.

Im Zuge des geplanten Neubaus des Rathauses und der Lebensmitteleinzelhandelsnutzung ist die Anlage einer **Tiefgarage** vorgesehen, die von der Nordstraße erschlossen wird. Derzeit erfolgt die Zufahrt über die Straße des Großen Freien, die dadurch entlastet wird.

Im Bereich der Breiten Straße könnte ein Parkhaus/ eine Parkpalette den ruhenden Verkehr aufnehmen. Die Zu- und Abfahrt erfolgt wie bisher die Anbindung der Parkplätze im Bereich Hinter der Post über die Breite Straße.

Im Zuge des Karl-Backhaus-Ringes stehen zahlreiche für die Innenstadt relevante Stellplätze zur Verfügung. Diese sollten im Wesentlichen beibehalten werden. Vom Karl-Backhaus-Ring wären ergänzende **Durchgänge für den Fußverkehr** von den Pkw-Stellplätzen zur Mittelstraße sinnvoll.

Eine weitere wichtige Achse für den Fuß- und Radverkehr ergibt sich entlang der Bahntrasse von der Straße des Großen Freien (Lidl-Einzelhandelsnutzung) bis zur Drösewiese, der Peiner Straße, den dortigen Bushaltestellen und dem Bahnhof (Schwarzer Weg).

Die Mittelstraße sollte nicht als bevorzugte Achse des Radverkehrs ausgewiesen werden. Eine zu hohe Geschwindigkeit der hier lediglich durchfahrenden Radfahrenden würde die Aufenthaltsqualität des Fußverkehrs beeinträchtigen.

Alternativ bietet es sich an, den Bereich der Breiten Straße und der Straße des Großen Freien als **Fahrradzone** auszuweisen. Die Breite Straße kann als Parallelroute zur Mittelstraße (in der kein hohes Radverkehrsaufkommen gewünscht ist) und zur Nordstraße (auf der die Radverkehrsanlagen bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen nicht optimal sind) dienen. Zudem liegt an der südlichen Breiten Straße die Grundschule.

Die Straße des Großen Freien verläuft durch die Innenstadt bzw. südlich des eigentlichen Stadtzentrums und kann hier als wichtige Ost-West-Achse Radverkehre aufnehmen.

Die Kreuzung der Breiten Straße und der Straße des Großen Freien könnte mit einer anderen Pflasterung versehen werden, um hier ein Aufmerksamkeitsfeld bei der geltenden Rechtsvor-Links-Regelung zu schaffen.

In der Peiner Straße bietet sich ebenfalls eine platzartige Gestaltung im Einmündungsbereich der Mittelstraße an. Hierdurch wird der Beginn der Fußgängerzone betont. Zudem kann die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs auf ein innenstadtverträgliches Maß reduziert werden.

Auch in der Peiner Straße selbst ist eine städtebaulich ansprechende Umgestaltung aus verkehrsplanerischer Sicht zu empfehlen, um die Verkehrsmengen, insbesondere aber die gefahrenen Geschwindigkeiten zu reduzieren.

5.4 Handlungsfeld Freiraum und Umwelt

Frei- und insbesondere Grünflächen kommen in Zeiten des Klimawandels eine immer größer werdende Bedeutung zu. Durch den begrenzten Raum werden Maßnahmen in innerstädtischen Bereichen nicht dazu führen können den Ursachen der klimatischen Veränderungen tatsächlich entgegenzuwirken. Sie können jedoch dabei helfen mit den Folgen umzugehen und die Auswirkungen vor Ort zu reduzieren.

Unversiegelte Bereiche erhöhen die Versickerungsrate und mindern damit den Oberflächenabfluss, Vegetation kühlt die Umgebung durch Schatten und Verdunstung und erhöht die Luftqualität durch Filtern sowie eine erhöhte Luftfeuchtigkeit. Außerdem wird durch eine vielfältige Begrünung die Biodiversität der Flora und Fauna gesteigert und durch sichtbare Maßnahmen das Klima- und Naturbewusstsein gefördert. Das Biodiversitätskonzept 2022 geht ausführlich auf das Thema ein und macht Vorschläge zur Steigerung der Biodiversität sowie zur Anpassung an die Herausforderungen des Klimawandels, die hier teilweise übernommen und/oder konkretisiert wurden.

Das Handlungsfeld Stadtumbau und Erneuerung sieht insbesondere im Bereich der Mittelstraße eine starke Verdichtung der Bebauung vor. Es handelt sich dabei überwiegend um mehrgeschossige Wohnungsbauten, bei denen ein direkter Zugang ins Freie höchstens über einen Balkon möglich ist. Daher ist eine intakte grüne Infrastruktur nicht nur auf Grund der zusätzlichen Versiegelung von besonderer Wichtigkeit, sondern auch zur Schaffung von qualitativ hochwertigen und nicht-kommerziellen Aufenthaltsmöglichkeiten im Freien.

Neben der Schaffung und Aufwertung von öffentlichen Freiräumen ist auch der Umgang mit privaten Flächen zu optimieren. Dies bezieht sich sowohl auf die unbebauten Flächen, als auch auf die Bebauung selbst. Dächer und Fassaden bieten viel Potential, welches bisher nicht annähernd ausgeschöpft wird.

Mittelstraße

Die derzeitige Attraktivität der Mittelstraße besteht darin, direkt vor einem Geschäft zu parken und die Besorgung gezielt zu erledigen. Das mag auf dem ersten Blick ein Luxus darstellen, der den Kunden an einen Ort lockt. Doch betrachtet man nicht die einzelnen Geschäfte, sondern sieht die Mittelstraße als Einheit, gehen durch das schnelle und gezielte Erledigen Potentiale verloren. Denn dadurch wird nicht an weiteren Geschäften vorbei gegangen und es ist unwahrscheinlicher, dass spontan ein weiteres Geschäft aufgesucht wird. Da die Besucher häufig im Halteverbot stehen, möchten sie sich möglichst kurz aufhalten, was ein spontanes Verweilen und soziale Interaktionen unwahrscheinlich machen. Zudem beeinflussen die fahrenden und parkenden Autos das Erscheinungsbild negativ und senken die Aufenthaltsqualität.

Da der Einzelhandel, durch das veränderte Kaufverhalten und die Corona-Pandemie, die Belebung der Innenstädte nicht mehr allein tragen kann, darf die Straße nicht mehr als Mittel zum Zweck für die Besorgungen im Einzelhandel angesehen werden. Der Pkw-Verkehr muss weichen, um einen Ort der Begegnung und des Lebens für allen Einwohner*innen Sehndes zu schaffen.

Die Mittelstraße der Zukunft ist Pkw-frei. Es gibt ausreichend Parklätze in der nahen Umgebung und zu den Geschäften müssen maximal wenige 100 m zurückgelegt werden. Für den Radverkehr ist die Straße weiterhin geöffnet und auch Lieferverkehr ist zu bestimmten Zeiten möglich.

Der Grundgedanke des Konzeptes für die Mittelstraße ist eine Zonierung der Fläche. Derzeit ist zwar optisch eine Zonierung vorgegeben, doch wird sie funktional nicht umgesetzt. Die derzeitige Situation fordert die Rücksichtnahme von zu Fuß Gehenden und birgt Konfliktpotential (vgl. Kap.3.9).



Abb. 102: Planung Mittelstraße, Lageplan

Das Konzept sieht Fußwege zu beiden Seiten der Straße vor. Dadurch wird das barrierefreie durchqueren der Straße möglich gemacht. Zudem führen die Wege stetig entlang der Schaufenster, was zum Bummeln und spontanen Besuchen des Einzelhandels und der Gastronomie einlädt.

An den westlichen Fußweg grenzt die Fahrbahn für den Rad- und Lieferverkehr. Die Pflasterung unterscheidet sich von der umliegenden, um die Aufmerksamkeit querender Personen zu erhöhen. Die Breite der Fahrbahn ist mit 3 m auf das für den Lieferverkehr benötigte Minimum begrenzt.

Zwischen der Fahrbahn und dem östlich verlaufenden Gehweg befindet sich eine 4 m breite Fläche, auf der verschiedene Funktionen im Wechsel stattfinden. Das immer wiederkehrende Kernelement sind Grünflächen mit Gehölzen und einer artenreichen Unterpflanzung. Damit wird der im Biodiversitätskonzept

empfohlenen Entsiegelung und Entwicklung als Grünachse der Mittelstraße nachgegangen. Die Flächen bieten den Bäumen ausreichend Wurzelraum, sollen als Sickermulden ausgebildet und blütenreich unterpflanzt werden. Die bepflanzen Flächen bieten verschiedenen Arten eine Lebens- und Nahrungsgrundlage, wirken durch Verschattung und Verdunstung positiv auf das Stadtklima sowie durch das Filtern von Schadstoffen und der Erhöhung der Luftfeuchtigkeit positiv auf die Luftqualität und vermindern den Regenwasserabfluss. Zudem erhöhen sie auch optisch die Aufenthaltsqualität, was durch einen besonderen Blühaspekt oder eine auffällige Herbstfärbung verstärkt werden kann. Beispielsweise bringt eine Kombination aus *Magnolia kobus* (Baummagnolie) (Vorschlag Biodiversitätskonzept S. 66) und *Ame-lanchier lamarckii* (Kupfer-Felsenbirne) im Frühling unterschiedliche große weiße Blüten und eine Herbstfärbung aus gelben und roten Blättern in das Straßenbild. Diese Arten sind

auf Grund ihrer Klimaresilienz und relativ geringen Wuchshöhe gut für den Stadtraum geeignet. Ein zusätzlicher Pluspunkt ist sind die essbaren Früchte der Kupfer-Felsenbirne.



Abb. 103: Beispiel Bepflanzung: Magnolia kobus (Bruns: o.J. www)



Abb. 104: Beispiel Bepflanzung: Amelanchier lamarckii (Bruns: o.J. www)

Zwischen den Pflanzflächen entstehen kleinere Plätze, auf denen jeweils mindestens eine Sitzbank als Aufenthaltsmöglichkeit vorgesehen ist. Hier sind die Bänke auf jedes Pflanzbeet angepasst und optisch integriert, sodass eine Einheit entsteht. Denkbar ist jedoch auch, handelsübliche Bänke zu wählen und so die Kosten zu senken.

Die Plätze werden auf verschiedene Weise gespielt. Auf einigen sind festinstallierte Elemente wie Spielgeräte oder Fahrradständer vorgesehen. Die Fahrradständer befinden sich jeweils nahe der Zugänge zur Mittelstraße.

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde häufig der Wunsch nach Spielmöglichkeiten für Kinder geäußert. Eltern wünschen sich einen Ort, an dem sich ihre Kinder beschäftigen können und ihnen als Eltern einen Ort zum

Verweilen bietet. Die Spielmöglichkeiten sind sowohl auf der Mittelstraße als auch auf dem angrenzenden Markt- und neu geschaffenen Stadtplatz verteilt. An jedem Spielgerät befindet sich mindestens eine Bank und durch den Ausschluss des Pkw-Verkehres, sind die davon ausgehenden Gefahren behoben. Trotzdem sind entlang der Straße Elemente ausgewählt, die nicht zum ausgiebigen Toben einladen, sondern die optische und akustische Sinneswahrnehmung ansprechen. Elemente die Bewegung fordern, sind auf den Plätzen vorgesehen.



Abb. 105: Beispiel Spielgerät: Spielplatztelefon (Richter, o.J., www)



Abb. 106: Beispiel Spielgerät: Wasserstrudel (Richter, o.J., www)

Die freien Flächen können und sollen von den angrenzenden Betrieben genutzt werden. So können die Verkaufsflächen vergrößert werden und das Geschäft und somit auch Lebendigkeit in den Außenbereich gebracht werden. In den Bereichen ist Platz für Tische und Stühle der Gastronomie, Verkaufsstände, Außenverkaufsfläche von Geschäften, Ausstellungen und mehr. Wünschenswert wäre, wenn bei den mobilen Elementen auf eine hochwertige und einheitliche Optik geachtet wird.

Auch zu bestimmten Anlässen oder Festen können die Flächen genutzt werden, wie beispielsweise einem Flohmarkt an Sonntagen oder einen Weihnachtsmarkt zur Winterzeit. Wenn große Besuchermengen zu erwarten sind, kann zeitweise zusätzlich der Radverkehr aus der Mittelstraße ausgeschlossen werden und die Fahrspur genutzt werden.

Durch die klare Zonierung des Straßenraumes entstehen keine Nutzungskonflikte und die Gehwege werden freigehalten. Das ist

insbesondere für Menschen mit Einschränkungen wichtig, für die ein ständiges Ausweichen erschwerlich sein kann. Für die tatsächliche und optische Durchlässigkeit ist es daher auch wichtig, dass ausreichend Fläche freigehalten wird. Die stringente Führung entlang der Häuserreihe, erleichtert auch Menschen mit Sehbeeinträchtigung das durchqueren der Mittelstraße.

Der Gehweg entlang des multifunktionalen Bereiches hat eine Breite von 2 m. Der gegenüberliegende hat eine Breite von 3 m. Somit können auch die Betriebe, die auf dieser Seite liegen, einen kleinen Bereich von max. einem Meter direkt am Gebäude nutzen. Außerdem sollen in diesem Bereich Blumenkübel für die vertikale Begrünung der Fassaden Platz finden. Dies hat die obengenannten positiven Effekte auf Klima, Luft- und Aufenthaltsqualität und gleicht optisch die einseitige Bepflanzung des Straßenraumes aus. Da es sich hier größtenteils um private Immobilien handelt, ist ein bürgerschaftliches Engagement notwendig.



Abb. 107: Zonierung Mittelstraße, Visualisierung

Die Planung sieht ein Materialmix aus hellem Naturstein, Beton, Holz und schwarz beschichtetem Metall vor. Die Wege und die Multifunktionsfläche sind im Reihenverband aus zwei Formaten. Die Fahrbahn ist ein wilder Verband aus drei kleineren Formaten des selben Materials. Die Bänke haben eine Holzauflage und sollten mindestens teilweise mit Rückenlehnen ausgestattet sein. Für weiteres Mobiliar wird einheitlich eine schwarze und matte Optik empfohlen. Die Beleuchtung soll hier mittels an Drahtseilen befestigte Leuchten stattfinden. Dadurch können die Leuchten auch mittig platziert werden und der Raum wirkt in sich geschlossen.



Abb. 108: Beispiel Bank (Ziegler: o.J., www)



Abb. 109: Beispiel Mobiliar (Ziegler: o.J., www)



Abb. 110: Beispiel Beleuchtung (Bergmeister, o.J., www)

Zu erreichen ist die Mittelstraße über die **Entrées** im Norden und Süden, von denen besonders der Zugang von der Peiner Straße betont wird. Die Pflasterung aus der Mittelstraße zieht sich über die Peiner Straße und in diesem Bereich findet eine leichte Erhebung der Straßenverkehrsfläche statt. Dadurch wird die Aufmerksamkeit auf die zu Fuß Gehenden gelenkt und der normalerweise schnell fließende Verkehr verlangsamt. Die Bestandsbäume bilden ein Tor in die Mittelstraße und bleiben als dieses erhalten.

Im Süden zieht sich die Pflasterung der Mittelstraße allein über den Fußweg der Straße des Großen Freien und nicht wie im Norden über die gesamte Verkehrsfläche.

Weitere Zugänge bilden der Marktplatz von der Nordstraße sowie vom Karl-Backhaus-Ring und den jeweiligen Parkplätzen, der Stadtplatz zur Straße Hinter der Post und dem dort geplanten Parkhaus sowie weitere Durchgänge zum Karl-Backhaus-Ring und zur Straße hinter der Post, die zwar untergeordnet sind, jedoch die Durchlässigkeit zu den Parkplätzen gewährleisten.



Abb. 111: Entrée Mittelstraße, Bestand



Abb. 112: Entrée Mittelstraße, Visualisierung

Marktplatz



Abb. 113: Planung Marktplatz, Lageplan

Der Marktplatz einer Stadt hat nicht nur einen funktionalen und sozialen, sondern auch einen repräsentativen Nutzen. Der Marktplatz von Sehnde sollte Treffpunkt, Veranstaltungsort und Highlight des Zentrums sein.

Der Platz wird mit Hilfe eines Bodenmusters gefasst. Das Bodenmuster zieht sich über den Gehweg bis an die Fahrbahn der Mittelstraße. Dadurch wird das Bild der Mittelstraße unterbrochen und der Marktplatz gewinnt an Priorität und Fläche. Eine stringente Querung des Platzes entlang der Fahrbahn bleibt weiterhin möglich und der Platz kann schon aus der Ferne wahrgenommen werden. Entlang der Gebäude am Marktplatz bleiben ebenfalls barrierefreie Wegeverbindungen bestehen.

Im Inneren des Platzes finden verschiedene Nutzungen statt. Kernelement ist die Baumreihe aus Bestandsgehölzen um die herum organisch geformte Sitzelemente liegen, die einen unkommerziellen Aufenthalt möglich

machen. Innerhalb dieser Flächen befinden sich wassergebundene Decken als Baumscheiben.

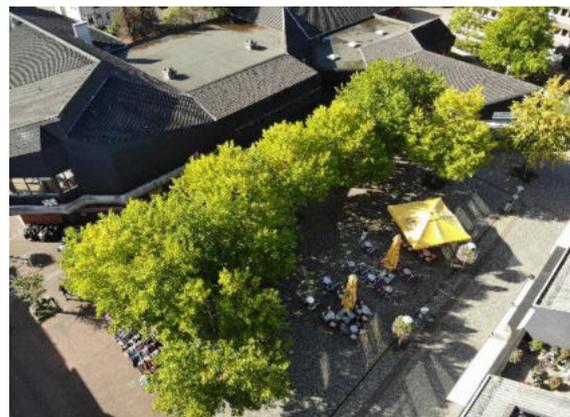


Abb. 114: Bestandsgehölze

Der Baum außerhalb der Reihe stellt einen Bestandsbaum dar, der auf Grund der neuen Gebäudegrundrisse weichen muss. Es sollte versucht werden ihn zu erhalten und umzusetzen. Die Pflanzfläche ist erhöht, mit einer Sitzfläche umgeben und artenreich bepflanzt.



Abb. 115: Beispiel Sitzelement mit Wassergebundener Wegedecke und Gehölz (Steinbach: o.J., www)



Abb. 116: Beispiel Sitzelement mit erhöhter Pflanzfläche und Gehölz (Rasche: o.J., www, bearbeitet)

Als Highlight befinden sich auf dem Platz zwei Felder mit Wasserfontänen. Neben dem optischen und akustischen Mehrwert, kühlt das Wasser im Sommer die Luft, bietet großen Spaß für Kinder und auch anderen Generationen eine willkommene Erfrischung.

Damit wird auch dem, im Rahmen des Beteiligungsprozesses häufig genannten, Wunsch nach dem Element Wasser nachgegangen. Eine nachhaltige und ressourcenschonende Technik muss dafür selbstverständlich sein.

Durch die im Boden versenkten, regulierbaren und ausschaltbaren Düsen, kann jeder Zeit zwischen einen mit Wasser bespielten Platz und einer multifunktional nutzbaren Freifläche gewechselt werden. Denn für den Wochenmarkt und weitere angestrebte Feste und Aktivitäten im Zentrum der Stadt, muss dieses über eine

ausreichend dimensionierte freie Fläche verfügen.



Abb. 117: Beispiel Wasserfontänen (Aqua Transform, o.J., www)

Nördlich der Baumreihe ist weiterhin Platz für die Außenbestuhlung der ansässigen Gastronomie, die den Platz in den Sommermonaten bereits zuverlässig mit Leben erfüllt.

Die Materialauswahl der Mittelstraße setzt sich auf dem Platz weiter fort. Der Platz ist durch ein breites Band gefasst, in dessen Inneren zwölf Felder liegen, die mit einem Reihenverband im quadratischen Format gefüllt sind. Als Beleuchtung sind schlichte Stehlen vorgesehen.



Abb. 118: Beispiel Lichtstele (Bergmeister, o.J. www)

Stadtplatz



Abb. 119: Planung Stadtplatz, Lageplan



Abb. 120: Stadtplatz Visualisierung

Nördlich des Marktplatzes ist auf der gegenüberliegenden Seite zwischen Bestands- und Neubauten ein weiterer, jedoch kleinerer urbaner Platz geplant. Verbunden sind die beiden Plätze durch die Materialien und die Formsprache der Sitzelemente.

Wie auch auf dem Marktplatz sind um die Pflanzflächen Sitzelemente integriert. Sie sind

mit Gehölzen bestückt und artenreich unterpflanz.

Der Platz ist dem Marktplatz deutlich untergeordnet. Das macht sich nicht nur in der deutlich geringeren Größe bemerkbar. Anders als der Marktplatz grenzt der Stadtplatz an die Mittelstraße an und reicht nicht in die Straße hinein. Und auch durch seine wesentlich ruhigere Gestaltung nimmt er sich weit zurück.

Auf dem Platz soll neben den Sitzelementen und Pflanzflächen ein Bouleplatz entstehen, verschiedene Spielelemente und ein Trinkwasserbrunnen Platz finden und Gastronomie ansässig sein.

Auch in ihrer Funktionalität unterscheiden sich die beiden Plätze. Wohingegen der Marktplatz durch seine Offenheit, Wandelbarkeit und Multifunktionalität profitiert, sind dem Stadtplatz klare und dauerhafte Nutzungen zugewiesen.

Durch die unterschiedlichen Aufgaben die die beiden Plätze im innerstädtischen Bereich erfüllen, konkurrieren sie nicht miteinander. Sie ergänzen sich in ihren Funktionen und harmonisieren in ihrer Gestaltung.

Der derzeitige Bouleplatz muss für die neue Planung des Rathauses weichen. Die Suche nach einem neuen Platz gestaltet sich schwierig und wird voraussichtlich vorerst in einer Übergangslösung enden. Die Nutzer*innen-gruppe des Bouleplatzes ist über die Jahre immer weiter gewachsen und der Bouleplatz wird täglich genutzt.



Abb. 121: Beispiel Sitzelement mit erhöhter Pflanzfläche (HNW: o.J., www)

Mit der Verortung auf dem Stadtplatz erhält der Bouleplatz einen prominenten Platz, an einem der wenigen verkehrsfreien Flächen des innerstädtischen Bereichs. Der Platz ist für jeden erreichbar, bietet eine ausgebaute Infrastruktur und ist durch die Bebauung sowohl wind- als auch sonnengeschützt. Durch die tägliche und intensive Nutzung bringt er regelmäßig Leben in den Stadtkern, Passant*innen einen Grund zum Verweilen und den

Spieler*innen Zuschauer*innen und eventuell neue Mitspieler*innen.

Zwischen Bouleplatz und Gebäuden befinden sich dem Bouleplatz zugeordnete Bänke. Zur Mitte des Platzes befinden sich zwei Spieltische (z.B. Schach, Mühle, etc.). Darauf folgen die Sitz- bzw. Pflanzelemente sowie Spielelemente. Durch die Kombination verschiedener interaktiver Elemente sollen unterschiedliche Zielgruppen angesprochen und Generationen zusammengebracht werden.



Abb. 122: Beispiel Spielgerät: Hüpfplatten (Richter, o.J., www)



Abb. 123: Beispiel Spielgerät: Spieltisch (Richter, o.J., www)

Im Sommer 2022 hat die Bundesregierung beschlossen, dass Kommunen künftig Trinkwasserbrunnen auf öffentlichen Orten aufstellen sollen. Hitzewellen und Trockenperioden werden in Zukunft immer häufiger und intensiver. Mit den für jede*n zugänglichen Trinkwasserquellen sollen Kommunen einen Beitrag zum Gesundheits- und Hitzeschutz von Bürger*innen leisten. (BMUV: 2022, www)

Da an diesem Ort ein längerer und eventuell bewegungsintensiver bzw. sportlicher Aufenthalt vorgesehen und gewünscht ist, ist hier das Installieren eines Trinkwasserbrunnen sinnvoll.

Peiner Straße



Abb. 124: Leitbild für die Entwicklung der Peiner Straße als Grünachse (Cuulbox: o.J., www)

Die Peiner Straße ist ein, sowohl vom Pkw-Verkehr als auch von anderen Verkehrsteilnehmenden, stark frequentierter Bereich. Gemeint ist hier insbesondere der Abschnitt zwischen der Kreuzung Lehrter Straße, Peiner Straße, Nordstraße und der östlichen Gebietsgrenze.

Der motorisierte Verkehr beansprucht mit Abstand den meisten Raum der Straßenverkehrsfläche und Fuß- und Radwege müssen deutliche Einbußen machen. Ebenso wie das Straßenbegleitgrün. Derzeit befinden sich nur vereinzelt Straßenbäume in der Peiner Straße und die wenigen Grünflächen sind klein, artenarm und wirken vernachlässigt.

Die Peiner Straße ist derzeit eine Bundesstraße. Die Stadt Sehnde verfolgt das Ziel einer Umwidmung. Dies wird empfohlen und ist die Voraussetzung für die folgende Planung. Zum einen, weil sich dadurch eine Reduzierung des Straßenverkehrs und damit auch der

Lärmbelastung erhofft wird und zum anderen, da im Zuge dessen andere Möglichkeiten der Straßenraumgestaltung entstehen.

Das Biodiversitätskonzept empfiehlt die Entwicklung einer Grünachse sowie die Herstellung einer verkehrlichen Gleichberechtigung durch Geh- und Radwege (ebd., S. 32). Als Leitbild wurde das in Abbildung 124 zu sehende Beispiel herangezogen. Eine solche Gestaltung ist in der Peiner Straße nur bedingt möglich. Auf Grund der Verkehrsführung sowie den Bestandsgebäuden ergeben sich abschnittsweise unterschiedliche Gestaltungen des Verkehrsraums (vgl. Konzeptplan).

Aus verkehrsplanerischer Sicht ist eine Straßenbreite von min. 6,5 m, eine Fahrradwegbreite von min. 2 m und eine Gehwegbreite von 2,5 m zu empfehlen. Parkbuchten für parallel zur Fahrbahn parkende Autos sollte die Breite von 2 m nicht unterschreiten.



Abb. 125: Kreuzung, Bestand



Abb. 126: Kreisel, Visualisierung

Für eine dementsprechende Zonierung wird eine Straßenraumbreite von insgesamt min. 19,5 m benötigt. Eine solche Breite ist jedoch nur in einem kurzen Abschnitt östlich der derzeitigen Kreuzung gegeben. Jedoch ist in diesem Bereich im Zuge der Umgestaltung der Kreuzung zu einem Kreisel, eine andere Aufteilung des Straßenraums vorgesehen.

Im Westen der Peiner Straße werden die durch den Kreisverkehr wegfallenden Fahrspuren genutzt um eine mittige Grünfläche zu ermöglichen, welche mit Gehölzen und einer blütenreichen Staudenunterpflanzung versehen ist. Hier haben die Straßen jeweils eine Breite von 3,5 m. Die Radwege haben die empfohlene Breite von 2 m und die Gehwege sind teilweise auch breiter als die angestrebten 2,5 m. Der Kreisel selbst und die weiteren daran anschließenden Straßen werden ebenfalls begrünt.

Im Bereich der Mittelstraße, verengt sich der Straßenraum, sodass weder Straßenbegleitgrün noch Pkw-Stellplätze Platz finden. Die Fahrspuren werden zusammengeführt und haben eine Gesamtbreite von 6,5 m.

Daraufhin weitet sich der Straßenraum. Jedoch nicht weit genug um die im Biodiversitätskonzept vorgeschlagene Zonierung mit den empfohlenen Maßen umzusetzen. Um dies zu ermöglichen müsste die Planung über die öffentlichen Flächen hinausgehen, was hier beispielhaft gemacht wurde. Die zu den jeweiligen Gebäuden zugehörigen privaten Flächen sind derzeit versiegelt und ungenutzt bzw. werden inoffiziell als Fußweg genutzt. Wenn es der Stadt möglich ist, an diese Flächen zu gelangen, ist es durchaus sinnvoll dies zu tun. Dadurch können sie offiziell in die Straßenverkehrsplanung einbezogen werden und es ergeben sich neue Möglichkeiten der Straßenraumgestaltung.

Die 6,5 m breite Fahrbahn wird in diesem Abschnitt von einem jeweils 2,1 m breiten Grün- bzw. Parkstreifen begleitet. Darauf folgen Fuß- und Radweg zu beiden Seiten und es ergibt sich das im Biodiversitätskonzept vorgeschlagene Leitbild.

Im darauffolgenden Abschnitt ist eine mögliche Gestaltung ohne die Hinzunahme der privaten Flächen veranschaulicht. Hier ist ausschließlich auf einer Straßenseite Platz für einen ausreichend breiten Parkstreifen. Die versiegelten Bereiche werden wie im vorherigen Abschnitt mit Grünflächen kombiniert. Durch die empfohlenen Maße für Fuß- und Radweg bleibt auf der gegenüberliegenden Seite nur Platz für eine schmalere Grünfläche. Von einer Reduzierung der Fläche für nicht motorisierten Verkehr zu Gunsten von Parkraum wird abgesehen. Stattdessen muss in diesem Bereich auf Parkraum verzichtet werden, was sich angesichts der großen Parkflächen des angrenzenden Einzelhandelskomplexes als unproblematisch darstellt. Aufgrund der geringen Breite der Grünfläche von ca. 1,3 bis 1,6 m ist auch von einer Baumpflanzung abzusehen. Hier ist eine Pflanzung aus blütenreichen Stauden zu empfehlen.

Die parallel verlaufende private Grünfläche wird im Biodiversitätskonzept als artenarmer Scherrasen beschrieben und kritisiert (Planungsgruppe Landespflege TNL: 2022, S. 31). An dieser Stelle könnten Baumpflanzungen die Bäume der beidseitigen Baumreihe ersetzen, deren Pflanzung auf Grund der geringen Grünflächenbreite nicht direkt an der Straße möglich ist.



Abb. 127: Peiner Straße, Bestand



Abb. 128: Peiner Straße, Visualisierung

Breite Straße

Die Breite Straße soll gemeinsam mit der Straße des Großen Freien zur Fahrradzone entwickelt werden (vgl. Kap. 5.3).

Das Biodiversitätskonzept empfiehlt das Gerüst der Verkehrsinfrastruktur zu nutzen, um sie als Grünachsen zu entwickeln und übergeordnete Grünräume zu verbinden (Planungsgruppe Landespflege TNL: 2022, S. 23). In der Breiten Straße soll dies durch eine einseitige Baumreihe geschehen.

Von einer beidseitigen Bepflanzung wird abgesehen, da sich unter der östlichen Fahrbahnseite Leitungen befinden.

Derzeit ist in der Breiten Straße das Parken am Straßenrand gestattet und wird auch genutzt. Dadurch verengt sich die Fahrbahn und es muss bei entgegenkommenden Verkehr in bestehende Lücken ausgewichen werden. Zukünftig soll das Parken nur noch auf einer Seite möglich sein.

Karl-Backhaus-Ring

Der Karl-Backhaus-Ring bildet ein wichtiges Entrée zum Rathaus, dem Marktplatz und der Mittelstraße. Durch die geplante Bebauung wird Wohnraum geschaffen und der Verkehrsraum gefasst und optisch aufgewertet. Um der Versiegelung entgegenzuwirken und einen optischen Mehrwert zu schaffen, sieht das Konzept die Umwandlung von einzelnen Pkw-Stellplätzen zu Baumstandorten vor. Dies kann auch unabhängig von der neuen Bebauung als Sofortmaßnahme umgesetzt werden.

Pocket-Parks

Kleinere öffentliche oder halböffentliche Flächen im Stadtgebiet sollen zu Pocket-Parks umgewandelt werden. Pocket-Parks zeichnet ihre geringe Größe aus, sowie das Bestreben auch „Restflächen“ nutzbar zu machen und gestalterisch aufzuwerten. Im Plangebiet sind dies der Platz an der Peiner Straße Ecke Zuckerfabriksweg, sowie die zugewucherte Grünfläche Peiner Straße Ecke Nordstraße.

Auf dem Platz an der Peiner Straße Ecke Zuckerfabriksweg sind bereits große Bestandsbäume vorhanden. Diese sollten erhalten und ergänzt, sowie unterpflanzt werden. Ein Großteil der Fläche sollte entsiegelt werden. Für einen angenehmen Aufenthalt sollten Bänke, Abfallbehälter und Beleuchtung erneuert werden.

An der Ecke Peiner Straße/Nordstraße ist ein neues, modernes Gebäude vorgesehen (vgl. Kap. 5.2). Passend dazu wären hier stringent angeordnete Gehölze. Durch ein Lichtkonzept mit indirekter Beleuchtung und modernem Mobiliar würde nicht nur ein neuer Aufenthaltsort geschaffen werden, sondern auch – in Kombination mit dem Neubau – ein repräsentativer Auftakt zum städtischen Kern gebildet.



Abb. 129: Beispiel für Pocket Park an der Ecke Peiner Straße Zuckerfabriksweg (Adaptterra Awards: o.J., www)



Abb. 130: Beispiel für Pocket Park an der Ecke Peiner Straße/Nordstraße



Abb. 131: Breite Straße, Bestand



Abb. 132: Breite Straße, Visualisierung



Abb. 133: Karl-Backhaus-Ring, Bestand



Abb. 134: Karl-Backhaus-Ring, Visualisierung

Drösewiese

Von der Stadt Sehnde liegt bereits eine Planung zur Umgestaltung der Drösewiese vor. Laut dieser Planung ist die Aufweitung des Billerbaches und die damit einhergehende Abflachung des Ufers vorgesehen. Dadurch soll nicht nur das Wasser zugänglich und erlebbar gemacht werden, ebenso hat die Maßnahme einen ökologischen Wert und fördert die Biodiversität. Als Sitzgelegenheiten sollen Sandsteinquader in die Böschung integriert werden.

Im Nordwesten der Wiese soll ein Hügel mit Gehölzneupflanzungen entstehen, hinter dem in Zukunft geschützt der Bolzplatz liegen wird. Als zusätzliches Angebot für Jugendliche ist eine Streetballfläche geplant. Der derzeitige Unterstand soll erhalten bleiben.

Außerdem hat die Stadt bereits den Ausbau des **Schwarzen Weges** beschlossen. Die

Planung sieht eine wassergebundene Decke und das Aufstellen von Mastleuchten vor. Damit soll die Attraktivität als Wegeverbindung für nicht motorisierten Verkehr gesteigert werden und die eventuelle Wahrnehmung als Angstraum aufgehoben werden.

Im Bereich der Drösewiese soll der Weg von Gehölzneupflanzungen sowie Sitzmauern in Form von Sandsteinquadern begleitet werden. Neben dem Schwarzen Weg führt eine weitere Wegeverbindung parallel zum Billerbach quer über die Drösewiese.

Durch die vorgeschlagene Fußgängerbrücke über die Lehrter Straße (vgl. Kap. 5.3) gewinnt der Schwarze Weg als Wegeverbindung in den innerstädtischen Bereich an Bedeutung und ein Ausbau ist in jedem Fall anzustreben.



Abb. 135: Planung der Stadt Sehnde zur Drösewiese (Stadt Sehnde 2022)

Das Biodiversitätskonzept schlägt vor, bei den neu zu pflanzenden Gehölzen alte und heimische Obstbaumsorten zu wählen. Diese würden die bestehenden Obstbäume ergänzen, den Charakter einer Streuobstwiese unterstreichen und weiteren Arten einen Lebensraum und Nahrung bieten. (Planungsgruppe Landespflege TNL: 2022, S. 38)

Um die Ansiedlung von Insekten zu unterstützen, wäre das Aufstellen eines Insektenhotels eine sinnvolle Ergänzung. Dies schafft nicht nur Lebensraum für Insekten, sondern auch Aufmerksamkeit und eine Beobachtungsmöglichkeit und kann somit zur Umweltbildung beitragen. Der Bau kann beispielsweise in einer Gemeinschaftsaktion über den Ferienpass Sehnde erfolgen und ein bestehendes Schild kann langfristig zur Aufklärung beitragen.

Eine weitere Möglichkeit um die Attraktivität der Drösewiese für verschiedene Altersgruppen zu steigern, ist das Aufstellen von 1-2 Tischtennisplatten. Die Drösewiese ist einer der wenigen Orte im Untersuchungsgebiet, die das nötige Umfeld für diese Aktivität mit sich bringt.

Bahnhofsvorplatz

Durch die Verlagerung der Bushaltestelle, der Bahnsteige sowie Aufgänge und durch die Einrichtung einer Bäckerei und einem Aufenthaltsbereich, zentrieren sich die Geschehnisse am Bahnhof. Dadurch kommt der Grünfläche eine neue Bedeutung als Bahnhofsvorplatz zu. Ein Teil der Fläche muss zum Zuge der Bebauung weichen. Da in diesem hoch frequentierten Bereich eine konsequente Wegführung von besonderer Bedeutung ist, muss auch für die Wege ein Teil der Fläche versiegelt werden. In der Planung wurde jedoch darauf geachtet, dass der Großteil der Bestandsbäume erhalten bleibt. (vgl. Kap. 5.1)

Neben diesen städtebaulichen Veränderungen können hier, wie in Kapitel 5.1 beschrieben, schon kleine Veränderungen eine große Wirkung erzeugen. Eine Erneuerung der Deckschicht der Straße kann das allgemeine Erscheinungsbild beruhigen, eine einheitliche Beschilderung kann die Orientierung erleichtern und eine intakte und flächendeckende Beleuchtung kann das Sicherheitsgefühl und Wohlbefinden erheblich steigern.



Abb. 136: Schwarzer Weg, Bestand



Abb. 137: Schwarzer Weg, Visualisierung

Private Flächen

Die privaten Flächen im Plangebiet weisen häufig einen hohen Versiegelungsgrad sowie eine geringe Struktur- und Artenvielfalt auf. Auch wenn die Gestaltung der Flächen im Sinne und durch die Pflege der Eigentümer*innen oder Bewohner*innen durchgeführt wird, kann die Politik und Verwaltung einen gewissen Einfluss nehmen. Das Biodiversitätskonzept beschreibt, welche Maßnahmen bereits von der Stadt Sehnde bzw. der Region Hannover geleistet wurden, die zu einer ökologisch wertvollen Gestaltung von privaten Flächen beitragen sollen. Dazu zählen Flyer mit Gestaltungshinweisen, Festsetzungen in der Bauleitplanung und Vorgaben beim Verkauf von Grundstücken (Planungsgruppe Landespflege TNL: 2022, S. 111).

Das Ziel ist, durch private Flächen den Strukturreichtum der Grünflächen und das Grünflächenmosaik der Stadt zu stärken. Das soll durch Maßnahmen wie veränderte Mähzyklen, Entsiegelung von Flächen, gebietseigener Pflanzenauswahl sowie das Bereitstellen von Nisthilfen erreicht werden. Das Biodiversitätskonzept beschreibt diese Maßnahmen ausführlicher (ebd. S. 111 ff.). Da dies nicht allein durch Vorschriften geschehen kann, ist die Aufklärungsarbeit durch Umweltbildung und Öffentlichkeitsarbeit hier von besonderer Bedeutung. Öffentliche Flächen sowie Flächen die zwar unter privatem Eigentum stehen, jedoch von der Öffentlichkeit genutzt werden können als Vorbilder dienen. Dazu zählen insbesondere auch Parkplatzflächen, die im Untersuchungsgebiet großflächig vorhanden sind.

Dächer und Fassaden

Insbesondere in innerstädtischen Bereichen machen Dächer einen großen Teil der Fläche aus. In Sehnde werden bisher nur wenige dieser Flächen genutzt. Das Ziel sollte sein, das Potential zukünftig im Sinne der Nachhaltigkeit auszuschöpfen.

Das Land Niedersachsen hat eine Verpflichtung zur Installation von Photovoltaikanlagen auf Dächern von Gewerbeimmobilien ab 75 m²

Dachfläche ab dem Jahr 2023 und für alle Neubauten ab dem Jahr 2025 beschlossen.

Durch die vielen geplanten Neubauten würde das zukünftig auf einen großen Teil der Gebäude im innerstädtischen Bereich zutreffen. Darüber hinaus müssen Anreize geschaffen werden Bestandsgebäude nachzurüsten, wobei öffentliche Gebäude sowie Gebäude mit Nutzungen mit einem hohen Energiebedarf im Fokus stehen sollten. Für Privatpersonen sollten Informationen frei zur Verfügung stehen (Veranstaltungen, Beratungsservice, Flyer, Internet etc.). Die Region Hannover führt bereits ein Solardachkataster. Online sind Daten bezüglich der Eignung für die Installation einer Photovoltaik- oder Solarthermieanlage einsehbar. (Region Hannover: o.J., www)

Auf Flachdächern können Photovoltaikanlagen problemlos mit einer Dachbegrünung kombiniert werden (ebd., S. 87). Auch an südexponierten Fassaden lassen sich Photovoltaikanlagen installieren und ebenfalls mit Begrünung kombinieren (ebd., S. 79). Das Biodiversitätskonzept schlägt auch eine Begrünung von kleineren Gebäuden und Überdachungen wie Trafohäuschen, Wartehäuschen etc. vor (ebd., S. 83) und beschreibt die Anlage von Biodiversitätsgründächern detaillierter (ebd. S. 83ff.).

Besonders gut eignet sich bodengebundene Vegetation zur Begrünung von Baukörpern. Der finanzielle Aufwand ist geringer und die Statik weniger anspruchsvoll als bei wandgebundener Vegetation. Die Verwendung von Rankpflanzen und Kletterhilfen, gegenüber einem Einsatz von Selbstklimmern, die sich direkt an der Fassade anheften, schont die Fassaden. Sie sind mit jeder Fassade kombinierbar und sehr effizient was die Begrünung des Straßenraums betrifft, da sie einen deutlich geringeren Anspruch an den Wurzelraum haben als Bäume.

Neben den Vorteilen die eine Begrünung des städtischen Raums generell bietet, hat vertikale Begrünung auch eine isolierende und schützende Wirkung auf die Gebäude und kann genutzt werden um unansehnliche Fassaden zu verdecken. (ebd. S. 77ff)

6 Maßnahmenkatalog

Handlungsfeld Identität und Leben		
Maßnahme	Geschätzte Kosten in Euro	Verweis
Wohnnutzung stärken (Verdichtung, Barrierefreiheit, alternative Wohnkonzepte)	Angabe nur projektbezogen möglich	S. 54
Bürgercafé	ca. 100.000	S. 54
„Freie Bibliothek“	Angabe nur projektbezogen möglich	S. 54
Öffentliche Toilette	ca. 120.000	S. 54
Räume für öffentliche Veranstaltungen und Ausstellungen	Angabe nur projektbezogen möglich	S.54
Einheitliche Öffnungszeiten	-	S. 54
Digitalisierung	Angabe nur projektbezogen möglich	S. 54
Innenstadtmanager	Angabe nur projektbezogen möglich	S. 55
Gebäudeumnutzung (Beispiel: Paket-City-Hub)	Angabe nur projektbezogen möglich	S. 55
Open-Air Veranstaltungen	Angabe nur projektbezogen möglich	S. 55
E-Ladesäulen	je Einheit ca. 25.000	S. 55
Car-Sharing	-	S. 55 f.
Pflegemaßnahmen	Angabe nur projektbezogen möglich	S. 56
Streetart	Angabe nur projektbezogen möglich	S. 56
Winterbeleuchtung	bereits umgesetzt, Erweiterungen möglich	S. 57
WLAN	Angabe nur projektbezogen möglich	S. 57

Handlungsfeld Stadtumbau und Erneuerung		
Maßnahme	Geschätzte Kosten in Euro	Verweis
Kiosk/Bäcker am Bahnhof	ca. 300.000 bis 500.000	S. 59 f.
Eckgebäude am Kreisel	ca. 4,0 bis 5,0 Mio.	S. 61
Bebauung am Karl-Backhaus-Ring inkl. Tiefgarage	ca. 35,0 Mio.	S. 62
Bauliche Verdichtung hinter der Post	ca. 10,0 Mio.	S. 63 f.
Parkhaus hinter der Post	ca. 2,5 Mio.	S. 63 f.
Neubau Tiefgaragen im Zuge der baulichen Verdichtung hinter der Post	ca. 10,0 bis 12,0 Mio.	S. 63 f.
Neubau Rathaus + Lebensmitteleinzelhandel	Angabe nur projektbezogen möglich	S. 67
Sanierung und optische Aufwertung einzelner Gebäude in der Mittelstraße z.B. 6,10,12,16	ca. 500.000 bis 1,0 Mio.	S.65 f.
Neubau Mittelstraße 5 und 7	ca. 10,0 Mio.	S. 65 f.
Neubauten Mittelstraße als Ergänzung zum Bestand (Westseite)	ca. 4,5 Mio.	S. 65 f.
Neubauten Mittelstraße (Ostseite) gegenüber des Marktplatzes	ca. 17,0 Mio.	S. 67
Neubauten Mittelstraße (Ostseite)	ca. 10,0 Mio.	S. 69
Abbruch Volksbankgebäude zur Herstellung des Stadtplatzes	ca. 500.000	S. 69 f.

Handlungsfeld Verkehrswende und Mobilität		
Maßnahme	Geschätzte Kosten in Euro	Verweis
Anpassung Straßenklassifizierung (insb. B 65)	ca. 25.000	S. 71
Kreisverkehr Peiner Straße/ Lehrter Straße/ Nordstraße	ca. 1,0 Mio.	S. 72 ff.
Umbau angrenzende Straßenräume am Kreisverkehr	ca. 500.000	S. 73
Verlegung und Bündelung Bushaltestellen an der Peiner Straße	ca. 100.000	S. 74
Querungshilfe Peiner Straße in Höhe Trog. Alternativ oder ergänzend: Verlängerung Bahnsteig bis Drösewiese	25.000 bis 1,0 Mio.	S. 74
Anbindung Bahnhof über WG Maschwiesen	aktuell in Umsetzung	S. 75
Anbindung Bahnhof über Bahnhofstraße und Parallelweg Peiner Straße (Einbahnstraßensystem)	ca. 250.000	S. 75 f.
Anlage ergänzender P+R- und B+R-Plätze am Bahnhof	ca. 150.000	S. 76
Breite Straße Parkpalette/Begrünung	ca. 1,0 Mio.	S. 77 f. / S. 93 f.
Fahrradzone Breite Straße/ Straße des Großen Freien mit Pflasterung Kreuzung	ca. 250.000	S. 77 f.
Tiefgarage Rathaus/ Lebensmitteleinzelhandel Neubau mit geänderter Zu-/Ausfahrt	Angabe nur projektbezogen möglich	S. 77
Durchgänge Karl-Backhaus-Ring/Hinter der Post – Mittelstraße für Fußverkehr	ca. 250.000	S. 77
Umbau Peiner Straße mit Platzgestaltung in Höhe Mittelstraße	ca. 2,0 Mio.	S. 77 f. / S. 89 ff.

Handlungsfeld Freiraum und Umwelt		
Maßnahme	Geschätzte Kosten in Euro	Verweis
Straßenraumumgestaltung Mittelstraße	ca. 1,5 Mio.	S. 77f./ S. 79 ff.
Umgestaltung Entrée Mittelstraße	ca. 200.000	S. 83 f.
Umgestaltung Marktplatz	ca. 1 Mio.	S. 85 f.
Herstellung Stadtplatz	ca. 300.000	S. 87 f.
Straßenbegleitgrün Karl-Backhaus-Ring	ca. 75.000	S. 93/95
Herstellung Pocket-Park Ecke Peiner Straße/Zuckerfabriksweg	ca. 90.000	S. 93
Herstellung Pocket-Park Ecke Peiner Straße/Nordstraße	ca. 60.000	S. 93
Umgestaltung Drösewiese	aktuell in Umsetzung	S. 96 f.
Ausbau Schwarzer Weg	aktuell in Umsetzung	S. 77 / S. 96 ff.
Ausbau Bahnhofsvorplatz	ca. 250.000	S. 97
Private Flächen	Angabe nur projektbezogen möglich	S. 99
Nutzung von Dächern und Fassaden	Angabe nur projektbezogen möglich	S. 99

7

Ausblick

Mit dem Innenstadtkonzept „Neue Mitte Sehnde“ wurde ein zentraler Orientierungs- und Handlungsrahmen zur Gestaltung der Zukunft Sehndes geschaffen. Es wurden die Potentiale und Hemmnisse der Stadt analysiert und die Ideen und Anregungen der Bürger*innen angehört und weiterentwickelt. Auf dieser Grundlage wurden Projekte und Einzelmaßnahmen herausgearbeitet, die eine Gesamtstrategie und das Ziel einer lebendigen und nachhaltigen Innenstadt verfolgen.

Das Konzept gibt Denkanstöße und konkrete Maßnahmen auf unterschiedlichen Maßstäben. Vertieft wurden insbesondere die städtebaulichen Inhalte, die zukünftig als Grundlage für die Bauleitplanung dienen sollen. Es sind einige grundlegende Veränderungen notwendig, die langfristig und sukzessive herbeigeführt werden können. Andere Maßnahmen sind kurzfristig und ohne hohen Kostenaufwand umzusetzen. Das Ziel sollte sein, diese bis 2030 umgesetzt bzw. auf den Weg gebracht zu haben.

Die teilweise tiefgehenden Veränderungen sind notwendig, um die Potentiale, die Sehnde und insbesondere das Zentrum der Stadt bereithalten, zu nutzen. Die derzeitige Gestaltung und Nutzung des Gebietes sind auf den Einzelhandel und schnelle Erledigungen ausgelegt. Durch den Wandel von Gesellschaft und Kaufverhalten spielt dies jedoch nicht mehr die gewohnte übergeordnete Rolle, wodurch das Sehnder Zentrum einen Funktionsverlust erfährt. Ein „Weiter-wie-bisher“ würde die Leerstandsquote weiter erhöhen und die Innenstadt endgültig veröden lassen. Im Konzept wurden zahlreiche Möglichkeiten aufgezeigt, wie die Flächen und Gebäude sinnvoll genutzt werden können und die Innenstadt belebt wird. Durch die Verdichtung des Wohnraumes wird nicht nur notwendiger Wohnraum geschaffen, sondern auch die Frequentierung erhöht. Das gleiche gilt für neue Aktivitäten und Aufenthaltsmöglichkeiten, die durch eine Umgestaltung und Attraktivierung möglich gemacht werden. An dieser Stelle schließt sich der Kreis: Denn, bei einer Anpassung an das moderne Kaufverhalten, ergeben sich durch die erhöhte Frequentierung des Gebietes neue Chancen für Einzelhandel, Dienstleistungen und Gastronomie.

Im Zuge der Bürgerbeteiligung wurden die Bürger*innen über das Projekt informiert und in die Planung miteinbezogen. Viele zeigten sich mit der derzeitigen Situation unzufrieden, einige schienen schon fast resigniert zu haben und nicht mehr an einen positiven Wandel zu glauben. Auf der anderen Seite kam von den Bürger*innen auch viel positive Resonanz darüber, dass sich die Stadt dem Thema der derzeit unattraktiven Innenstadt annimmt und sich damit an die Bürger*innen wendet – auch wenn hierzu eine kontroverse Diskussion zu erwarten ist.

Aus diesem Grund ist es besonders wichtig, Bürger*innen und betroffene Akteure zu beteiligen und ihnen so auch die Möglichkeit zu geben, sich untereinander auszutauschen. So können Sorgen und Wünsche angehört und gegenseitiges Verständnis geschaffen werden. Wenn sich die Bürger*innen gehört fühlen, wird auch das bürgerliche Engagement steigen.

Einige Maßnahmen sind allein von Seiten der Stadt umsetzbar, bei anderen ist die Zusammenarbeit mit beteiligten Akteuren ausschlaggebend für die Realisierung der Planung. Insbesondere das Zusammenarbeiten der Stadt und der Immobilieneigentümer*innen ist von besonderer Bedeutung.

Das vorliegende Konzept zeigt auf, wie die Sehnder Innenstadt den Strukturwandel überwinden kann, sich der Herausforderung stellt und eine zukunftsfähige Entwicklung eingeleitet werden kann. Es zeigt einen lebendigen, multifunktionalen und zukunftsorientierten Ort mit einem großen Mehrwert für alle Bürger*innen der Stadt Sehnde.

Dies ist der erste Schritt in einem dynamischen Planungsprozess zur Entwicklung der Sehnder Innenstadt. Die Realisierung der Ziele, Projekte und Maßnahmen bedarf weitere konkretisierende Planungen, Akquisition finanzieller Mittel, einen langfristigen Blick für die Entwicklung und den Mut zur Umgestaltung.

„Den Stein ins Rollen“ bringen müssen aber die Bürger*innen der Stadt Sehnde und ihre gewählten politischen Vertreter.

8 Quellenverzeichnis

Adaptterra Awards, o.J.: Krakow Pocket Parks. Aufgerufen am 20.11.2022, https://www.adaptterraawards.cz/en/Databaze/2020/Krakow-Pocket-Parks	Adaptterra Awards: o.J., www
Aqua Transform, o.J.: Neugestaltung Bundesplatz, Bern. Aufgerufen am 30.11.2022, https://aquatransform.ch/projects/neugestaltung-bundesplatz-bern/	Aqua Transform, o.J., www
Bergmeister Leuchten GmbH, o.J.: Böblingen – „Neue Meile“. Aufgerufen am 30.11.2022, https://www.bergmeister-leuchten.de/portfolio/stadtbeleuchtung_und_mobiliar_boeblingen/	Bergmeister: o.J., www
Bergmeister Leuchten GmbH, o.J.: Freilassing – Das Badylon. Aufgerufen am 30.11.2022, https://www.bergmeister-leuchten.de/portfolio/lichtstele-canna200-freilassing-badylon/	Bergmeister: o.J., www
BNIM, North Parking Garage and Retail, o.J. https://www.bnim.com/project/north-parking-garage-and-retail	BNIM, o.J. www
Bruns Pflanzen-Export GmbH & Co.KG, o.J.: Amelanchier lamarckii. Aufgerufen am 30.11.2022, https://online.bruns.de/de-de/artikel/2986/magnolia-kobus	Bruns: o.J., www
Bruns Pflanzen-Export GmbH & Co.KG, o.J.: Magnolia kobus. Aufgerufen am 30.11.2022, https://online.bruns.de/de-de/artikel/4595/amelanchier-lamarckii	Bruns: o.J., www
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV), 2022: Städte und Gemeinden müssen Trinkwasser im öffentlichen Raum kostenlos bereitstellen. Aufgerufen am 19.10.222, www.bmu.de/pressemitteilung/staedte-und-gemeinden-muessen-trinkwasser-im-oeffentlichen-raum-kostenlos-bereitstellen	BMUV: 2022, www
Cima Beratung + Management GmbH, 2015: Einzelhandelskonzept für die Stadt Sehnde	Cima: 2015
Cuulbox, o.J.: So sieht die Strasse der Zukunft aus. Aufgerufen am 14.06.2022, www.cuulbox.at/loesungen	Cuulbox: o.J., www
GraffitiStreet, 2018: Telmo Miel and James Bullough, Berlin Mural Fest 2018. Photo Credit Berlin Mural Fest. Aufgerufen an 28.11.2022, https://www.graffitistreet.com/berlins-first-street-art-mural-festival-2018/#jp-carousel-24599	GraffitiStreet: 2018, www
Grünstattgrau Forschungs- und Innovations GmbH, o.J.: BeRTA – Das Grünfassaden-Modul.	Grünstattgrau: o.J.
HNW Landschaftsarchitektur, o.J.: Stadtplatz „Kleine Seingrube“. Aufgerufen am 29.11.2022, https://hnw-land.de/portfolio-items/stadtplatz-kleine-steingrube/	
Hulpia, Wondelgem, 2019, https://www.hulpia.be/projecten/architectuur/p15/	Hulpia Architekten: 2019 www
Imakomm Akademie GmbH, 2021: Nationale Studie Zukunftsfester Innenstädte – Zwischenbilanz und Strategien	Imakomm: 2021
ISP Eduard Pestel Institut für Systemforschung e. V., 2020: Die Entwicklung der Bevölkerung in den Schulbezirken in der Stadt Sehnde.	Pestel Institut: 2020
ISP Eduard Pestel Institut für Systemforschung e. V., 2022: Die Entwicklung der Bevölkerung in den Schulbezirken in der Stadt Sehnde – ergänzende Berechnungen 2021.	Pestel Institut: 2021
Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG), 2022: NIBIS Kartenserver – Gemeinden. Aufgerufen am 07.07.2022, www.nibis.lbeg.de/cardomap3	LBEG: 2022, www
Landesamt für Statistik Niedersachsen, 2022: Bevölkerung nach Geschlecht; Fläche, Bevölkerungsdichte (Gemeinde; Zeitreihe) Stadt	LSN: 2022, www

Sehnde. Aufgerufen am 29.11.2022, https://www1.nls.niedersachsen.de/statistik/html/default.asp	
Niedersächsisches Landesamt für Denkmalpflege (NLD), 2022: Denkmalatlas Niedersachsen. Aufgerufen am 07.07.2022, www.denkmalatlas.niedersachsen.de	NLD: 2022, www
Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, 2017: Landes-Raumordnungsprogramm 2017	LROP 2017
PGT Umwelt und Verkehr GmbH, 2020: Verkehrsentwicklungsplan Stadt Sehnde	PGT: 2021
Planungsgruppe Landespflege TNL GmbH, 2021: Landschaftsplan Sehnde.	LP 2021
Planungsgruppe Landespflege TNL GmbH, 2022: Biodiversitätskonzept für die Innenstadt von Sehnde	Planungsgruppe Landespflege TNL: 2022
Rasche Holding GmbH, o.J.: Steingrube Hildeshei. Aufgerufen am 30.11.2022, https://www.rasche.eu/oeffentliche-hand-gewerbe/steingrube-hildesheim	Rasche: o.J., www
Region Hannover, 2013: Landschaftsrahmenplan.	LRP 2013
Region Hannover, 2016, 1. Änderung 2020: Regionales Raumordnungsprogramm Region Hannover 2016.	RROP 2016
Region Hannover, 2020: Standortprofil 2020 – Stadt Sehnde.	Region Hannover: 2020
Region Hannover, 2022: Statistische Kurzinformationen der Region Hannover – Bevölkerung Ende Dezember 2021. Ausgabe Nr. 03/2022	Region Hannover: 2022
Region Hannover, o.J.: Solarkataster der Region Hannover. Aufgerufen am 15.12.2022, https://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Umwelt-Nachhaltigkeit/Klimaschutz-Energie/Beratung-und-F%C3%B6rderung/Beratungsangebote-zum-Klimaschutz/Solaroffensive/Solarkataster-der-Region-Hannover	Region Hannover: www
Richter Spielgeräte GmbH, o.J.: Konferenz. Aufgerufen am 30.11.2022, https://www.richter-spielgeraete.de/de/spielgeraete/produkte/akustik/1055000-konferenz/	Richter, o.j., www
Richter Spielgeräte GmbH, o.J.: Wasserstrudel mit Beleuchtung. Aufgerufen am 30.11.2022, https://www.richter-spielgeraete.de/de/spielgeraete/produkte/sinne/optik/1017500-wasserstrudel-mit-beleuchtung/	Richter, o.j., www
Stadt Sehnde, 2019: Flächennutzungsplan der Stadt Sehnde.	FNP 2019
Stadt Sehnde, 2022: Aufnahmen 2022	Stadt Sehnde: Aufnahme 2022
Stadt Sehnde, 2022: Bergfest 2022. Aufgerufen am 15.12.2022, https://www.sehnde.de/leben/kalihalden/	Stadt Sehnde: 2022, www
Stadt Sehnde, 2022: Zahlen – Daten – Fakten. Aufgerufen am 05.05.2022, www.sehnde.de/stadt/sehnde/zahlen-daten-fakten	Stadt Sehnde: 2022, www
Stadt Sehnde, 2022: Planung Neue Mitte Sehnde – Drösewiese/Schwarzer Weg.	Stadt Sehnde: 2022
Stadt Sehnde, o.J.: Geschichtliche Entwicklung. Aufgerufen am 14.10.2022, www.sehnde.de/stadt/sehnde/historie	Stadt Sehnde: o.J., www
Stadt Sehnde, o.J.: Übersicht über rechtskräftige Bebauungspläne in Sehnde. Aufgerufen am 07.07.2022, www.sehnde.de/portal/aseiten/abgeschlossene-verfahren-1500004-22550.html	BP
Steinbach Steinindustrie-Schotterwerke GmbH & Co. KG, o.J.: Hansegrad-Wegedecke. Aufgerufen am 30.11.2022, https://www.steinindustrie.de/baustoffe/felsgesteine-und-sande/wassergebundene-wegedecken/hansegrad-wegedecken.html	Steinbach: o.J., www
Tchoban voss, 2019, Steinstraße 20 in Anklam https://tchobanvoss.de/project/show/en/38d867a5-ec41-e8f1-6cb9-963e15478a7b	tchoban Voss, 2020, www
Transform, Aarhus, 2019, Rathaus in Vejen, https://www.baunetzwissen.de/fenster-und-tueren/objekte/buero-verwaltung/rathaus-in-vejen-7705820	Transform, 2019 www
TVK, 93 sozial housing and home ownership units, Arcueil, 2013 http://www.tvk.fr/en/architecture/logements-chaperon-vert	TVK, 2013, www

UP+ Architekten + Stadtplaner Uffelmann.Pruin Partnerschaft mbB, 2021: Vorentwurf Bauvorhaben Rathaus und Edeka.	UP+: 2021
Van Ommeren Architekten, o.J., De Scheepmaker in Harlem, https://www.vo-a.com/work/de-scheepmaker-contemporary-dutch-housing-for-tailor-made-living/	van Ommeren Architekten, o.J. www
Ziegler Metallbearbeitung GmbH, o.J.: Abfallbehälter Glace. Aufgerufen am 30.11.2022, https://www.ziegler-metall.de/136-312/abfallbehaelter-glace-aus-stahl-mit-vollblech-mit-schutzdach-ohne-ascher#81bdfacdf9fdd808fd41f6be6158519c	Ziegler: o.J., www
Ziegler Metallbearbeitung GmbH, o.J.: Anlehnbügel TAMPA. Aufgerufen am 30.11.2022, https://www.ziegler-metall.de/636-087/anlehn-buegel-tampa-pulverbesch-breite-850-mm-zum-einbetonieren-ohne-innenbuegel#9cb909942fd63800fd4c13dd58b8ca77	Ziegler: o.J., www
Ziegler Metallbearbeitung GmbH, o.J.: Sitzbank DEMETRA. Aufgerufen am 30.11.2022, https://www.ziegler-metall.de/sitzbank-demetra-aus-beton-bzw-marmor-wahlweise-mit-holzbelatung?p=1&o=10&n=20	Ziegler: o.J., www

9 **Abbildungsverzeichnis**

Abb. 1: Ortsbegehung (Stadt Sehnde: Aufnahme 2022)	8
Abb. 2: Arbeitsgruppe Bebauung (Stadt Sehnde: Aufnahme 2022)	8
Abb. 3: Vorstellung der Ergebnisse (Stadt Sehnde: Aufnahmen 2022	8
Abb. 4: „Neue Mitte Sehnde“ auf dem Bergfest 2022 (Stadt Sehnde: Aufnahme 2022)	8
Abb. 5: Bevölkerungsentwicklung Sehndes im Vergleich 1999 – 2019 (Region Hannover 2020, S. 3)	9
Abb. 6: Gemeindegrenzen (LBEG: 2022, www).....	10
Abb. 7: Ausschnitt aus dem Landes Raumordnungsprogramm (LROP 2017)	11
Abb. 8: Bevölkerungsentwicklung Sehndes (LSN: 2022, www).....	13
Abb. 9: Ausschnitt aus dem Landes Raumordnungsprogramm (LROP 2017)	14
Abb. 10: Ausschnitt aus dem Regionalem Raumordnungsprogramm (RROP 2016)	15
Abb. 11: Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan	17
Abb. 12: Abgrenzung des Untersuchungsgebietes	20
Abb. 13: Zonierung des Untersuchungsgebietes	20
Abb. 14: Gebäudenutzungen.....	21
Abb. 15: Wegeverbindungen	22
Abb. 16: „Trogeffekt“ der B 443	23
Abb. 17: Sichtachse Breite Straße	23
Abb. 18: Sichtachse Mittelstraße.....	24
Abb. 19: Seilscheibe	24
Abb. 20: Rathaus.....	24
Abb. 21: Fassadenmaterialien Mittelstraße.....	25
Abb. 22: Erhaltenswertes Gebäude Mittelstraße.....	25
Abb. 23: Nicht erhaltenswerte Gebäude	25
Abb. 24: Moderne Putzfassade Rossmann.....	25
Abb. 25: Eingeschossiges Gebäude in der Mittelstraße	26
Abb. 26: Mehrgeschossiges Gebäude in der Mittelstraße	26
Abb. 27: Nutzungsverortung.....	28
Abb. 28: Leerstand	28
Abb. 29: Auszug GVH Liniennetzplan	31
Abb. 30: P+R-Stellplätze direkt am Bahnhofsgebäude	31
Abb. 31: B+R-Stellplätze Bahnhof.....	31
Abb. 32: B+R-Stellplätze Bahnhof (geschlossene Anlage).....	31
Abb. 33: Lage Bahnhof und Bushaltestellen Bahnhof.....	32
Abb. 34: Lage Bahnhof und Bushaltestellen Bahnhof.....	32
Abb. 35: Bahnhofsumfeld Bestand.....	33
Abb. 36: Klassifiziertes Straßennetz	34
Abb. 37: Zählstellen 2022.....	35
Abb. 38: Verkehrszählung 2022 (Zacharias).....	35
Abb. 39: Verkehrszählung 2018 (PGT)	36
Abb. 40: Verkehrszählung Ganglinie Mittelstraße Donnerstag	38
Abb. 41: Verkehrszählung Ganglinie Mittelstraße Freitag.....	38
Abb. 42: Verkehrszählung Ganglinie Mittelstraße Samstag.....	39
Abb. 43: Verkehrszählung 2022 (Zacharias).....	40

Abb. 44: Ganglinie Kfz-Verkehre Normalwerktag Kreuzung Peiner Straße/ Lehrter Straße/ Nordstraße, Verkehrszählung 2022 (Zacharias).....	41
Abb. 45: Ganglinie Fuß- und Radverkehre Normalwerktag Kreuzung Peiner Straße/ Lehrter Straße/ Nordstraße, Verkehrszählung 2022 (Zacharias).....	42
Abb. 46: Vergleich Kreuzung Peiner Straße/ Lehrter Straße/ Nordstraße, Verkehrszählung 2022 (Zacharias)	42
Abb. 47: Übersichtskarte der Bestandsgrünflächen (Planungsgruppe Landespflege TNL: 2022, S. 14, geändert)	43
Abb. 48: Rathausvorplatz von oben	44
Abb. 49: Rathausvorplatz	44
Abb. 50: Marktplatz von oben.....	45
Abb. 51: Marktplatz.....	45
Abb. 52: Mittelstraße von oben.....	46
Abb. 53: Mittelstraße	46
Abb. 54: Bouleplatz	46
Abb. 55: Platz Ecke PeinerStraßee/Zuckerfabriksweg	46
Abb. 56: Drösewiese von oben.....	47
Abb. 57: Schwarzer Weg.....	47
Abb. 58: Grünfläche am Bahnhof.....	47
Abb. 59: Grünfläche Ecke Peiner Straße/Nordstraße	48
Abb. 60: Grünfläche Karl-Backhaus-Ring	48
Abb. 61: B 443.....	48
Abb. 62: B 65.....	48
Abb. 63: Verkehrsfläche und private Fläche Peiner Straße	49
Abb. 64: Bergfest 2022 (Rieche, H.: 2022)	53
Abb. 65: Ungeordnetes Erscheinungsbild am Bahnhof	56
Abb. 66: Beispiel: Grünfassaden-Modul (Grünstattgrau: o.J., S. 29).....	56
Abb. 67: Beispiel: Street Art in Berlin (Graffitistreet: 2018, www)	57
Abb. 68: Beispiel: Streetart in Sehnde (Stadt Sehnde: Aufnahme 2022)	57
Abb. 69: Winterbeleuchtung Marktplatz, bereits umgesetzt (Stadt Sehnde: Aufnahme 2022) ...	57
Abb. 70: Beispiel Materialmix (Hulpia Architekten: 2019 www)	58
Abb. 71: Beispiel Fensterdetail (Transform: 2019 www).....	58
Abb. 72: Skizze Bushaltestelle/Kiosk am Bahnhof.....	59
Abb. 73: Skizze Bushaltestelle/Kiosk am Bahnhof.....	59
Abb. 74: Lageplan Neuer Bahnhofsvorplatz.....	60
Abb. 75: Skizze Eckgebäude am neuen Kreisel	61
Abb. 76: Visualisierung Eckgebäude am neuen Kreisel	61
Abb. 77: Skizze Neubau Karl-Backhaus-Ring.....	62
Abb. 78: Skizze Neubau Karl-Backhaus-Ring.....	62
Abb. 79: Skizze Parkhaus Ecke Breite Straße	63
Abb. 80: Beispiel begrüntes Parkhaus (BNIM, o.J. www)	63
Abb. 81: Beispiel Baukörper (TVK, 2013, www).....	64
Abb. 82: Skizze Bebauung hinter der Post.....	64
Abb. 83: Mittelstraße, Bestand	65
Abb. 84: Mittelstraße, Planung (bauliche Ergänzung im Bestand).....	65
Abb. 85: Beispiel Gebäudestruktur Mittelstraße (tchoban Voss, 2020, www)	66
Abb. 86: Beispiel Gebäudestruktur Mittelstraße (van Ommeren Architekten, o.J. www)	66
Abb. 87: Lageplan Innenstadt.....	66
Abb. 88: Mittelstraße, Bestand	67

Abb. 89: Mittelstraße, Planung	67
Abb. 90: Lageplan Marktplatz	67
Abb. 91: Visualisierung Blick vom Marktplatz in die Mittelstraße	68
Abb. 92: Lageplan Stadtplatz	69
Abb. 93: Visualisierung Stadtplatz	70
Abb. 94: Änderung Straßenklassifizierung	71
Abb. 95: Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität Kreisverkehr	72
Abb. 96: Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität Kreisverkehr	73
Abb. 97: Verkehrssimulation Morgenspitze Kreisverkehr	74
Abb. 98: Ausschnitt B-Plan 352 „Maschwiese Süd“	75
Abb. 99: Umkehrung Linksabbiegestreifen Lehrter Str.	75
Abb. 100: Maßnahmen Bahnhofsumfeld	76
Abb. 101: Maßnahmen Mittelstraße/ Rathaus	78
Abb. 102: Planung Mittelstraße, Lageplan	80
Abb. 103: Beispiel Bepflanzung: Magnolia kobus (Bruns: o.J. www)	81
Abb. 104: Beispiel Bepflanzung: Amelanchier lamarckii (Bruns: o.J. www)	81
Abb. 105: Beispiel Spielgerät: Spielplatztelefon (Richter, o.J., www)	81
Abb. 106: Beispiel Spielgerät: Wasserstrudel (Richter, o.J., www)	81
Abb. 107: Zonierung Mittelstraße, Visualisierung	82
Abb. 108: Beispiel Bank (Ziegler: o.J., www)	83
Abb. 109: Beispiel Mobiliar (Ziegler: o.J., www)	83
Abb. 110: Beispiel Beleuchtung (Bergmeister, o.J., www)	83
Abb. 111: Entrée Mittelstraße, Bestand	84
Abb. 112: Entrée Mittelstraße, Visualisierung	84
Abb. 113: Planung Marktplatz, Lageplan	85
Abb. 114: Bestandsgehölze	85
Abb. 115: Beispiel Sitzelement mit Wassergebundener Wegedecke und Gehölz (Steinbach: o.J., www)	86
Abb. 116: Beispiel Sitzelement mit erhöhter Pflanzfläche und Gehölz (Rasche: o.J., www, bearbeitet)	86
Abb. 117: Beispiel Wasserfontänen (Aqua Transform, o.J., www)	86
Abb. 118: Beispiel Lichtstele (Bergmeister, o.J. www)	86
Abb. 119: Planung Stadtplatz, Lageplan	87
Abb. 120: Stadtplatz Visualisierung	87
Abb. 121: Beispiel Sitzelement mit erhöhter Pflanzfläche (HNW: o.J., www)	88
Abb. 122: Beispiel Spielgerät: Hüpfplatten (Richter, o.J., www)	88
Abb. 123: Beispiel Spielgerät: Spieltisch (Richter, o.j., www)	88
Abb. 124: Leitbild für die Entwicklung der Peiner Straße als Grünachse (Cuulbox: o.J, www) ..	89
Abb. 125: Kreuzung, Bestand	90
Abb. 126: Kreisel, Visualisierung	90
Abb. 127: Peiner Straße, Bestand	92
Abb. 128: Peiner Straße, Visualisierung	92
Abb. 129: Beispiel für Pocket Park an der Ecke Peiner Straße Zuckerfabriksweg (Adaptterra Awards: o.J., www)	93
Abb. 130: Beispiel für Pocket Park an der Ecke Peiner Straße/Nordstraße	93
Abb. 131: Breite Straße, Bestand	94
Abb. 132: Breite Straße, Visualisierung	94
Abb. 133: Karl-Backhaus-Ring, Bestand	95
Abb. 134: Karl-Backhaus-Ring, Visualisierung	95

Abb. 135: Planung der Stadt Sehnde zur Drösewiese (Stadt Sehnde 2022)	96
Abb. 136: Schwarzer Weg, Bestand	98
Abb. 137: Schwarzer Weg, Visualisierung	98

10 Anhang

I Ergebnisse Bürgerbeteiligung

STÄRKEN	SCHWÄCHEN
<p>Zentrum vorhanden Gute Grundversorgung Lokal und Regional ÖPNV (S-Bahn, Bus, Sprinti) Kurze Wege Geschäftsnahe Parkplätze Mittelstraße = Treffpunkt Bouleplatz Bolzplatz Drösewiese Marktplatz Dörflicher Charakter</p>	<p>Erscheinungsbild Geringe Aufenthaltsqualität Kein Gestaltungskonzept In die Jahre gekommene Gestaltung 70er-Jahre-Bauten Starker Innerörtlicher Verkehr Durchgangsverkehr Verkehrslärm (B 65) Schlechte Querung B 65 mit Fahrrad und zu Fuß Eingangssituation Sehnde Anbindung Bahnhof Unübersichtlichkeit am Bahnhof Fehlende Radwege Fehlende Beschilderung Fehlende Fahrradständer Fehlende Barrierefreiheit (Kopfsteinpflaster) Vermüllung/Hundekot Starke Versiegelung Wenig Grün Kaum Straßenbäume/Straßenbegleitgrün Marktplatz Fehlender hochwertiger Platz/Park Fehlende nicht-kommerzielle Aufenthaltsmöglichkeiten Fehlende Fachgeschäfte Zersiedlung der Angebote Eingangssituationen Mittelstraße Zu viel Verkehr in der Mittelstraße Zu wenig Parkplätze Parkraum ungeordnet</p>
MASSNAHMEN	
<p>Aufenthaltsqualität steigern Kommunikation fördern durch verbesserte Aufenthaltsqualität Kreisel statt Kreuzung Verlegung der B 65 Fußgängerbrücke über B 65 am Bahnhof Bahnhof auf die Brücke Weiterer Kassenautomat am Bahnhof Bus- und Bahnverbindung verbessern Erreichbarkeit von außen (Parkplätze) Verkehrsberuhigung B65</p>	

Parkbuchten verbreitern
Einbahnstraßenregelungen (Rewe/Aldi)
Begrenzte Parkdauer
Mehr Parkplätze in der Nähe des Handels
Fahrradstraßen
Fahrrad- und fußgängerfreundliche Verkehrsführung
Beschilderung (Bahnhof, Mittelstraße, Radverkehr)
Autofreie Mittelstraße
Radverkehr durch die Mittelstraße
Mittelstraße zeitweise verkehrsberuhigen
Nachverdichtung
Mehr Wohnbebauung = Mehr Konsumenten = belebter
Mehrgenerationenhaus
Andere Wohnkonzepte
Gespräche mit Eigentümern
Konzentration des Handels in die Mittelstraße
Mehr Gastronomie
Historische Gebäude sanieren
Markthalle
Räumlichkeiten für größere Veranstaltungen
Kulturelle Veranstaltungen (im Freien)
WLAN
Digitale Marketingplattform
Barrierefreiheit schaffen
Wasserspiel/Brunnen
Spielplatz
Spielemöglichkeiten für Kinder
Angebot für Kinder und Eltern
Mehr nicht-kommerzielle Angebote/Treffpunkte
Mehrgenerationenplatz
Bouleplatz
Nutzungsmix
Entsiegelung
Grüne Inseln schaffen
Verkehrsbegleitgrün
Pflegeaufwand mitdenken
Umweltbildung
Mitmachaktionen
Samenkarten/Blühkugeln
Hochbeete
Blühaspekte schaffen
Biodiversität schaffen
Mobile grüne Elemente
Renaturierung und Zugänglichkeit Billerbach
Begrünungspatenschaften
Regionalität stärken
Vernetzung von Jung und Alt

