3.2.5 Erkrath

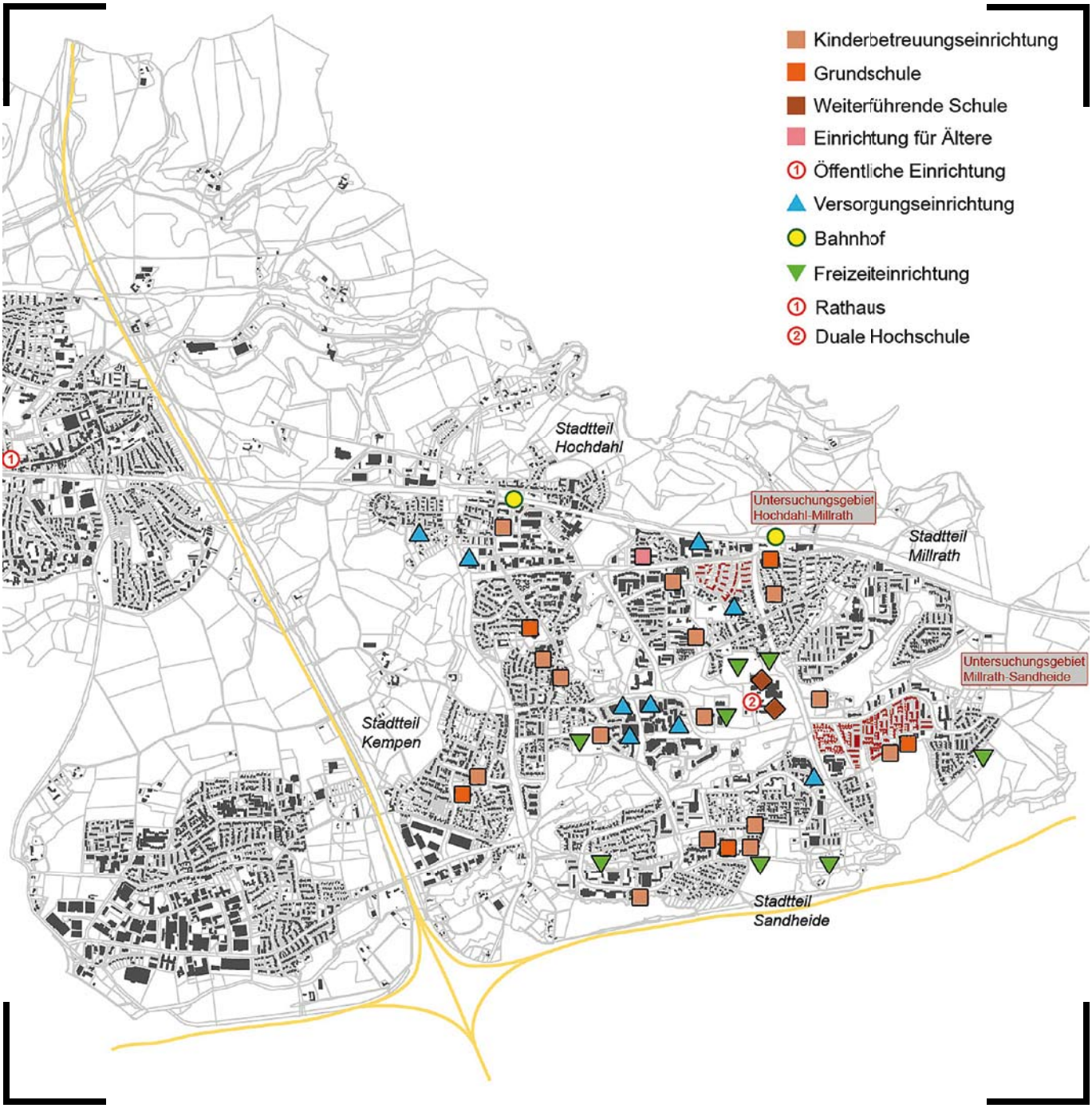


Abb. 77 Überblickskarte Erkrath (ohne Maßstab)

A Erkrath: Gesamtstadt

a) Überblick

Die Stadt Erkrath gehört zum Kreis Mettmann und liegt im Einzugsbereich von Düsseldorf (ca. neun Kilometer). Die Stadt liegt in der Niederrheinischen Bucht an den westlichen Ausläufern des Niederbergischen Landes. Erkrath war ursprünglich ein Dorf, das seinen Aufschwung nach dem Zweiten Weltkrieg erlebte. Durch Zuzug von Vertriebenen und Fachkräften für die Erkrather Industrie entwickelte es sich zu einer Mittelstadt. Dies wurde durch Verleihung der Stadtrechte 1966 dokumentiert. Die Stadt ist seit den 1960er Jahren deutlich gewachsen, seit 2002 ist die Einwohnerentwicklung jedoch rückläufig. Die heutige Stadt besteht aus den drei Ortsteilen Erkrath (oft als Alt-Erkrath bezeichnet), Hochdahl und Unterfeldhaus. Der Stadtteil Hochdahl wurde Anfang der 1960er Jahre durch die Entwicklungsgesellschaft Hochdahl mit der Bezeichnung „Neue Stadt Hochdahl" als „Entlastungsstadt für Düsseldorf" entwickelt. Hochdahl ist mit knapp 30.000 Einwohnern der größte Stadtteil von Erkrath.

b) Großräumige Lage und Verkehrsanbindung

Erkrath grenzt im Westen und Norden an die nordrhein-westfälische Landeshauptstadt Düsseldorf, im Süden an Hilden, im Osten an Haan und Mettmann (allesamt Kreis Mettmann). Die Stadt ist verkehrsmäßig sehr gut erschlossen, allerdings durch diese Verkehrsadern auch stark zerschnitten. Die A 3 durchläuft die Stadt in nord-südlicher Richtung und trennt Alt-Erkrath und Unterfeldhaus von Hochdahl. Die A 46 mit dem Autobahnkreuz Hilden begrenzt die Stadt im Süden. Die S-Bahnstrecke mit Haltepunkten in Hochdahl, Hochdahl–Millrath und Alt-Erkrath verläuft in ost-westlicher Richtung und verbindet Düsseldorf, Neuss, Meerbusch, Krefeld und Duisburg. Zudem gibt es die Regiobahn-Verbindung von Düsseldorf nach Mettmann mit einem Haltepunkt in Alt-Erkrath Nord. Die Lärmbelästigung durch die Autobahnen und die Bahnstrecke ist sehr hoch und in weiten Teilen der Stadt störend.

c) Stadtstruktur und Stadtbild

Die drei relativ eigenständigen Ortsteile prägen die Struktur der Stadt. Alle Ortsteile haben eigene Zentren. Während die Zentren in Hochdahl und Unterfeldhaus in erster Linie auf die Nahversorgung abzielen, ist das Zentrum in Alt-Erkrath auch auf den mittelfristigen Bedarf ausgerichtet. So wurde dort nach dem Konkurs von Hertie das Bavier Zentrum neu eröffnet, in dem 2010 zudem ein größeres Textilkaufhaus angesiedelt werden konnte.

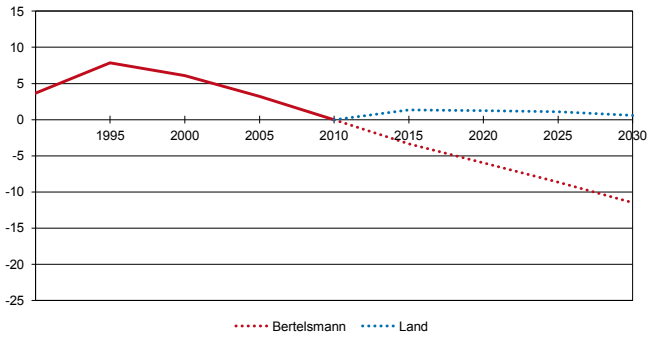


Abb. 78 Bevölkerungsentwicklung 1990 – 2030 (ab 2010 Prognose)

Tab. 23 Strukturdaten Stadt Erkrath

Kommune	Stadt Erkrath
Landkreis	Mettmann
Bundesland	Nordrhein-Westfalen
Einwohner (2009)	46.957
Bevölkerungsdichte	1.711 EW/km²
Nat. Saldo 2005 – 2009	– 91
Wand. Saldo 2005 – 2009	– 129
Altersdurchschnitt 2009	45,3
Altenquotient	0,35
Ausländeranteil	12,0 %
Bertelsmann Demographietyp	Typ 3: Suburbaner Wohnort mit rückläufigen Wachstumserwartungen
Zentrale-Orte-Einstufung	Mittelzentrum in Ballungsrandzone
Entfernungen zu Großstädten	9 km Düsseldorf 40 km Köln
Lagetyp	sehr zentral
Siedlungsstrukturelle Prägung	überwiegend städtisch
EFH-Anteil (2005)	77,8 %
1950er – 1970er Jahre Anteil Wohngebäude	56,4 %
Kommunale Risikoklasse	III

d) Bevölkerung

Die Einwohnerzahl Erkraths stieg in der Nachkriegszeit durch den Zuzug von Flüchtlingsfamilien stark an. Im Jahr 1955 wurde die 10.000-Einwohner-Grenze überschritten. Durch die seit Anfang der 1960er Jahre aufgesiedelten Neubaugebiete in Hochdahl und Unterfeldhaus stieg die Einwohnerzahl bis knapp unter 50.000. Die natürliche Bevölkerungsentwicklung lag in Erkrath 2009 bei –4,6 Prozent (gegenüber 2003), während sie im Kreis Mettmann im selben Zeitraum bei –2,4 Prozent und im NRW-Durchschnitt bei –1 Prozent lag.(30) Gemäß der Bevölkerungsvorausberechnung von IT.NRW wird sich die Bevölkerung bis 2030 gegenüber 2008 um 1,6 Prozent reduzieren.(31)

e) Wirtschaft und Arbeitsplätze

Die Wirtschaftsstruktur der drei Ortsteile ist geprägt durch kleine und mittelständische Unternehmen mit dem Schwerpunkt Handel, Dienstleistungen und verarbeitendes Gewerbe. Für die fünf ausgewiesenen verkehrsgünstig gelegenen Gewerbegebiete wird besonders um Unternehmen der Informationstechnologie, der Medizin- und Gentechnik und der Beratung geworben. Grundsätzlich gibt es im Bereich der Gewerbeansiedlung noch große, nicht mehr genutzte Gewerbe- und Industrieanlagen, die sich überwiegend in Unterfeldhaus und im Bereich Alt-Erkrath befinden. Diese sind jedoch meist bebaut und liegen in Gemengelagen, d. h. sie grenzen an Wohnbebauung und sind deshalb erheblichen Restriktionen unterworfen.

f) Soziale Infrastruktur und Nahversorgung

Erkrath kann, was die Nahversorgung betrifft, als „Stadt der kurzen Wege“ bezeichnet werden. Es ist bisher gelungen, die Nahversorgung auf die Zentren zu konzentrieren und nicht in Gewerbegebieten anzusiedeln. Wegen der Konkurrenz zu Düsseldorf und Hilden ist es jedoch schwierig, anspruchsvollere Läden des mittelfristigen Bedarfs (wie Bekleidung, Schuhe) zu etablieren. Mit dem gesamtstädtischen Einzelhandelskonzept hat die Stadt seit 2008 die Zielvorgaben für die weitere Entwicklung festgelegt. Die beiden Hauptzentren Alt-Erkrath und Hochdahl und das Stadtteilzentrum in Unterfeldhaus sollen gesichert und weiterentwickelt werden. Um die gewünschte Entwicklung der Zentren nicht zu gefährden, sollen zentren- und nahversorgungsrelevante Einzelhandelsnutzungen in nicht integrierten Lagen durch planungsrechtliche Instrumente ausgeschlossen werden.(32)

Die Erhaltung der Bildungsinfrastruktur stellt angesichts sinkender Schülerzahlen eine Herausforderung dar. In Alt-Erkrath wird im Schuljahr 2013/2014 eine Hauptschule geschlossen, darüber hinaus wird diskutiert, zwei weitere Grundschulen als Hauptstelle und Dependance zusammenzuschließen. In Hochdahl wurde der Standort einer Realschule-Dependance aufgegeben. Es stellt sich die Frage der Nachfolgenutzung des Geländes.

Abb. 79 Alt-Erkrath Markthalle

Abb. 80 Alt-Erkrath Altes Kurhaus, jetzt Café

Abb. 81 Hochdahler Bürgerhaus

Abb. 82 Hochdahler Markt

g) Stadtentwicklung und Wohnungsmarkt

Die Stadt Erkrath hat 2010 ein Stadtentwicklungskonzept in Auftrag gegeben, in dem Konzepte für die künftige Entwicklung der Stadt in den nächsten 15 bis 20 Jahren erarbeitet werden sollen. Wichtige Fragstellungen sind der Umgang mit der demographischen Entwicklung, dem Wohnungsbestand, der Infrastruktur sowie mit Brachflächen bzw. der Innenentwicklung. Bestandteil des Stadtentwicklungskonzeptes ist ein breit angelegtes Beteiligungsverfahren, bei dem sich alle Bürger der Stadt mit Anregungen und Ideen in den Planungsprozess einbringen können. Das Abschlussforum soll Anfang 2012 gehalten werden und das Konzept bis Mitte / Ende 2012 abgestimmt vorliegen. Die neue politische Mehrheit in Erkrath bestehend aus SPD, Grünen und BmU hat die Ausweisung von Baugebieten zurückgenommen bzw. angehalten. Ob neue Bauflächen ausgewiesen werden, hängt von den Ergebnissen des Stadtentwicklungskonzepts ab. Hier sollen sowohl zum Thema Nachverdichtung innerhalb der Baugebiete als auch zur Umnutzung vorhandener Flächen (beispielsweise das Gelände der ehemaligen Realschul-Dependance) Ziele formuliert werden.

h) Aktuelle Situation älterer Einfamilienhausgebiete

Erkrath hat mit 56,4 Prozent den zweithöchsten 1950er – 1970er Jahre Wohnungsbestand (EFH und Geschosswohnungsbestand) aller Kommunen, die am Forschungsprojekt mitwirken. Vor allem im Ortsteil Hochdahl befinden sich durch die Entwicklungsgesellschaft Hochdahl einheitlich geplante und aufgesiedelte Einfamilienhausbestände, die ein wichtiges Zeitzeugnis der Planungsvorstellungen der 1960er bis in die 1980er Jahre darstellen. Stark verdichtete Einfamilienhausbebauung mit typischen Erschließungsformen auf Siedlungsebene, einheitliche Haustypen und meist eine Verknüpfung mit Geschosswohnungsbau machen die Betrachtung der Zukunftsfähigkeit dieser Bestände besonders interessant, vor allem angesichts des begonnenen Generationenwechsels. Es zeichnet sich eine Tendenz ab, dass in zunehmendem Maße Eigenheime von Familien mit Migrationshintergrund erworben werden. Das städtebauliche Experiment der neuen Stadt Hochdahl ist trotz der guten Infrastrukturausstattung durch die heute eher umstrittene Architektur in Frage gestellt.

30 BertelsmannStiftung, 2009a, 3
31 Information und Technik Nordrhein-Westfalen, (o. J.), 4
32 CIMA Beratung + Management GmbH, 2008b, 46

B Erkrath: Millrath West

a) Einordnung in Gesamtstadt

Das Gebiet Millrath West liegt, wie auch der Willbecker Hang, in Hochdahl, dem östlichsten Stadtteil der Stadt Erkrath. Das Gebiet grenzt dabei südlich an die S-Bahn-Linie, die Erkrath mit Düsseldorf bzw. mit Wuppertal verbindet.

b) Entwicklungsgeschichte

Der Stadtteil Hochdahl entstand – wie bereits im Steckbrief zur Kommune Erkrath erwähnt – in den 1960er Jahren als „Neue Stadt Hochdahl". Mit der Erschließung des Gebiets Millrath West wurde allerdings bereits in den späten 1950er Jahren begonnen.

c) Bebauung

Die Bebauung besteht überwiegend aus zweigeschossigen, einfach gestalteten Reihenhäusern mit flach geneigten Satteldächern, die entweder quer zur Straße mit schmalen Fußwegen erschlossen werden oder straßenbegleitend angeordnet sind. Die drei Stichstraßen, die das Gebiet von der Bergstraße aus erschließen, verlaufen leicht ansteigend und enden jeweils als Wendehammer mit einem Garagenhof.

d) Soziale Infrastruktur, Nahversorgung und Verkehrsanbindung

Die infrastrukturelle Ausstattung von Millrath West kann als gut bezeichnet werden. Unmittelbar an die untersuchten Straßenzüge grenzt das kleine Versorgungszentrum „Bergstraße". Dort befinden sich u. a. ein kleiner Supermarkt, ein Bäcker, eine Apotheke, ein Ärztehaus, ein Orthopädie-Technik-Geschäft sowie eine Bank. Eine Grundschule ist unmittelbar östlich des Wohngebiets gelegen; ein Kindergarten westlich. Weiterführende Schulen – Gymnasium, Realschule und Hauptschule – finden sich in der Rankestraße – fußläufig erreichbar südlich des Gebiets. Eine Realschul-Dependance, die an das Nahversorgungszentrum anschließt, wurde stillgelegt.

Bezogen auf die Verkehrsinfrastruktur ist das Gebiet gut angebunden, ein S-Bahn-Anschluss grenzt unmittelbar an das Gebiet an (Haltestelle Hochdahl-Millrath). Buslinien sind fußläufig erreichbar.

e) Bewohner

Die Einwohnerzahl in Millrath West stieg mit 246 Bewohnern im Jahre 1994 und 289 Bewohnern im Jahr 2009 um 17 Prozent an. Der Generationenwechsel vollzieht sich gerade bzw. ist zum Teil bereits vollzogen. Dementsprechend liegt der Altenquotient

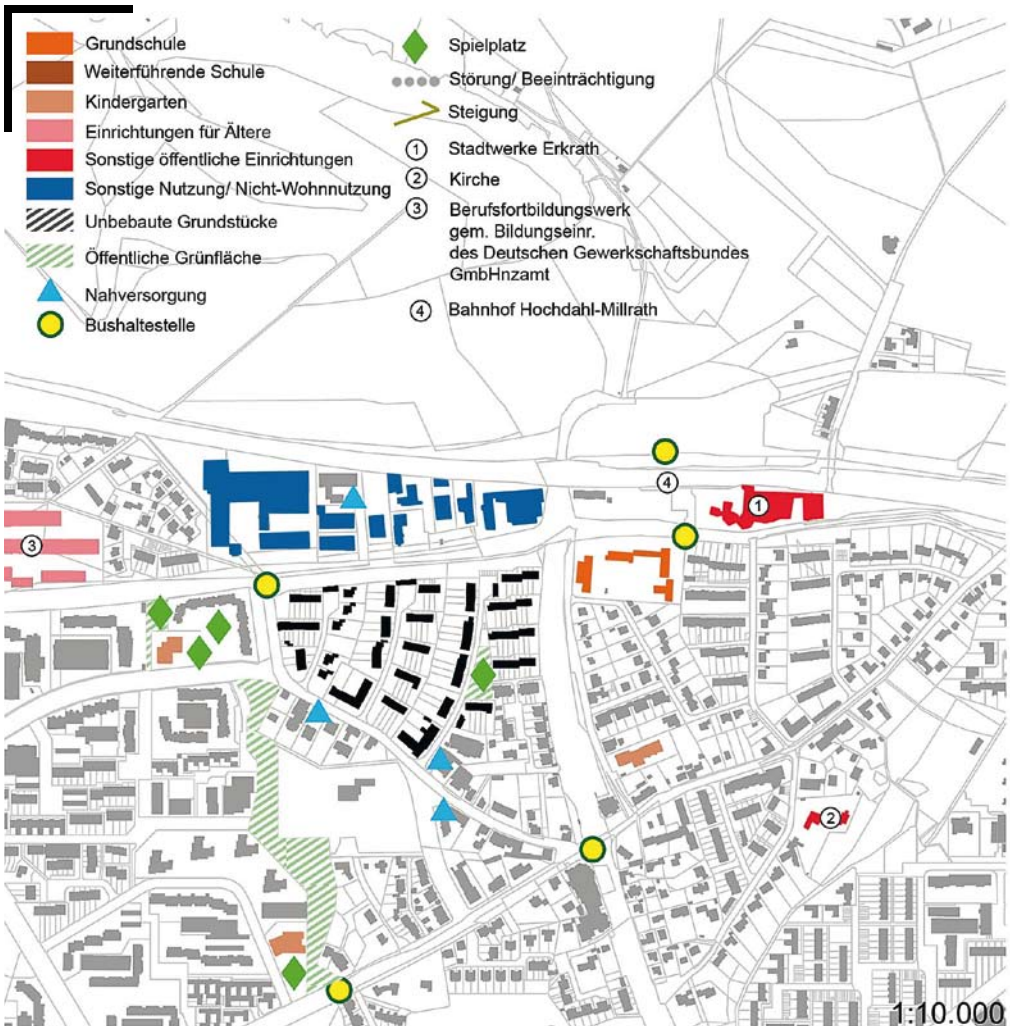


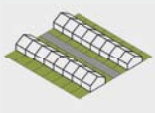
Abb. 83 Untersuchungsgebiet Millrath West (1:10.000)

Abb. 84 Foto aus der Bauphase

Tab. 24 Strukturdaten Millrath West

Lage	Distanz zum Ortsmittelpunkt	1,3 km
	Lage in Gesamtstadt	Ortsteil
	Topographie	Hanglage
Fläche	Gebietsfläche (netto)	4,5 ha
	durchschn. Grundstücksgröße	329 m²
	Anteil unbebauter Grundstücke	3,3 %
Bebauung	Grundflächenzahl (real)	0,22
	Bebauungsstruktur	verdichtet
	Aufsiedlungsprozess	zusammenhäng.
	dominierende Baualtersklassen	1950er – 1960er Jahre
Bewohner	Einwohnerzahl (2009)	394 EW
	Einwohnerentwicklung 1994 – 2009	17 %
	Einwohnerdichte (2009)	87 EW/ha
	Altenquotient	0,30
	Ausländeranteil	1,8 %
Besonderheit	Gebiet grenzt unmittelbar an ein Nahversorgungszentrum	

Tab. 25 Kurzcharakteristik Millrath West

Lage in Gesamtstadt	Bebauungs-struktur	unbebaute Grundstücke	Altenquotient
Ortsteil	verdichtet	3,3 %	0,30
			

mit 0,30 niedriger als der der Stadt Erkrath insgesamt (0,35). Offenbar scheint das Gebiet für Familien mit Kindern attraktiv zu sein. Dies mag sicherlich u. a. auf die insgesamt verkehrsmäßig ruhige und sichere Lage zurückzuführen sein. Zudem gibt es einen kleinen Spielplatz im Gebiet.

f) Bauplanungsrecht

Trotz einheitlicher Bebauungsstruktur und Aufsiedelung gibt es für Millrath West keinen Bebauungsplan. Die Häuser mit einer Wohnfläche von 90 oder 120 m² sind relativ klein und lassen aufgrund der verdichteten Bauweise wenig Erweiterungsspielraum.

g) Bereits durchgeführte Maßnahmen und Problemstellungen

Im Jahr 2007 wurde im Zuge der Umgestaltung der Bergstraße eine Tempo-30-Zone eingeführt. Probleme im Wohngebiet bestehen durch parkende Autos sowie die schmalen einseitigen Gehwege in den drei Stichstraßen Ulmenweg, Buchenweg und Lärchenweg.

h) Status quo und Ausblick

Durch die günstige Anbindung und die verhältnismäßig gute Ausstattung mit Einkaufsmöglichkeiten ist nicht abzusehen, dass das Gebiet in naher Zukunft mit Nachnutzungsproblemen konfrontiert sein wird. Die ruhige Lage macht das Gebiet trotz der teilweise relativ kleinen Wohnflächen gerade für Familien mit Kindern attraktiv, da zudem Schulen und Kindergärten in direkter Nähe zu finden sind. Unter den neu hinzugezogenen Familien sind viele mit Migrationshintergrund, der Anteil wird sich sicherlich im Zuge des fortschreitenden Generationenwechsels weiter erhöhen.

Abb. 85 Angrenzende Nahversorgung

Abb. 86 Siedlungseingang mit Mehrfamilienhaus

Abb. 87 Gärten der Reihenhäuser

Abb. 88 Spielplatz

Abb. 89 Reihenhäuser Straßenansicht

Abb. 90 Angrenzende aufgegebene Realschule

Abb. 91 Gärten der Reihenhäuser

C Erkrath: Willbecker Hang

a) Einordnung in Gesamtstadt

Ebenso wie Millrath West liegt das Gebiet Willbecker Hang in Hochdahl, dem östlichsten Stadtteil der Stadt Erkrath. Jedoch besteht hier keine direkte Anbindung an die S-Bahn. Diese liegt hier ca. zwei Kilometer entfernt.

b) Entwicklungsgeschichte

Das Gebiet entstand ab 1966 als Teil der neuen Stadt Hochdahl als einheitlich geplantes und aufgesiedeltes Einfamilienhausgebiet mit angrenzendem Geschosswohnungsbau „aus der Retorte". Das Areal wurde in Abschnitten errichtet. Die ältesten Bereiche befinden sich in der Mitte, der jüngste Bereich am westlichen Rand. Dieser und auch andere Bereiche des Gebiets sind auf Grundlage von Wettbewerbsergebnissen entstanden.

c) Bebauung

Der Willbecker Hang wurde als verdichtete Einfamilienhausbebauung mit verschiedenen Typen wie Reihenhäusern, Winkelbungalows, Kettenhäusern und Atriumhäusern konzipiert. Durch die Baustruktur, die Erschließung durch Fußwege und Treppen und die gebündelte Parkierung in Garagenhöfen stellt er ein Zeitzeugnis der damaligen Planungsvorstellungen dar. Die Wohnflächen liegen meist zwischen 90 und 125 m², die Grundrisse entsprechen den damaligen Wohnvorstellungen mit zumeist großzügigen Wohnbereichen und eher kleinen Kinderzimmern. Der benachbarte Geschosswohnungsbau, breite Erschließungsstraßen im Westen und Norden und ein an das Gebiet anschließender Grünzug begrenzen das Gebiet.

d) Soziale Infrastruktur, Nahversorgung und Verkehrsanbindung

Einkaufsmöglichkeiten sind im Gebiet nicht vorhanden, allerdings liegt das Gebiet in fußläufiger Entfernung (etwa zehn Minuten) vom Hochdahler Zentrum. Dort befinden sich ein Schulzentrum, ein Bürgerhaus sowie Einkaufsmöglichkeiten zur Deckung des kurz- und mittelfristigen Bedarfs. In unmittelbarer Nähe des Wohngebiets befinden sich zwei Kindergärten, ein weiterer ist ebenso wie eine Haupt- und Realschule fußläufig zu erreichen. Die Nahverkehrsanbindung ist im Vergleich zu Millrath weniger gut. Direkt im Wohngebiet befinden sich drei Bushaltestellen mit insgesamt vier verschiedenen Buslinien, diese verkehren wochentags im 20-Minuten-Takt, am Wochenende halbstündlich. Der S-Bahnanschluss ist mit dem Bus gut zu erreichen.

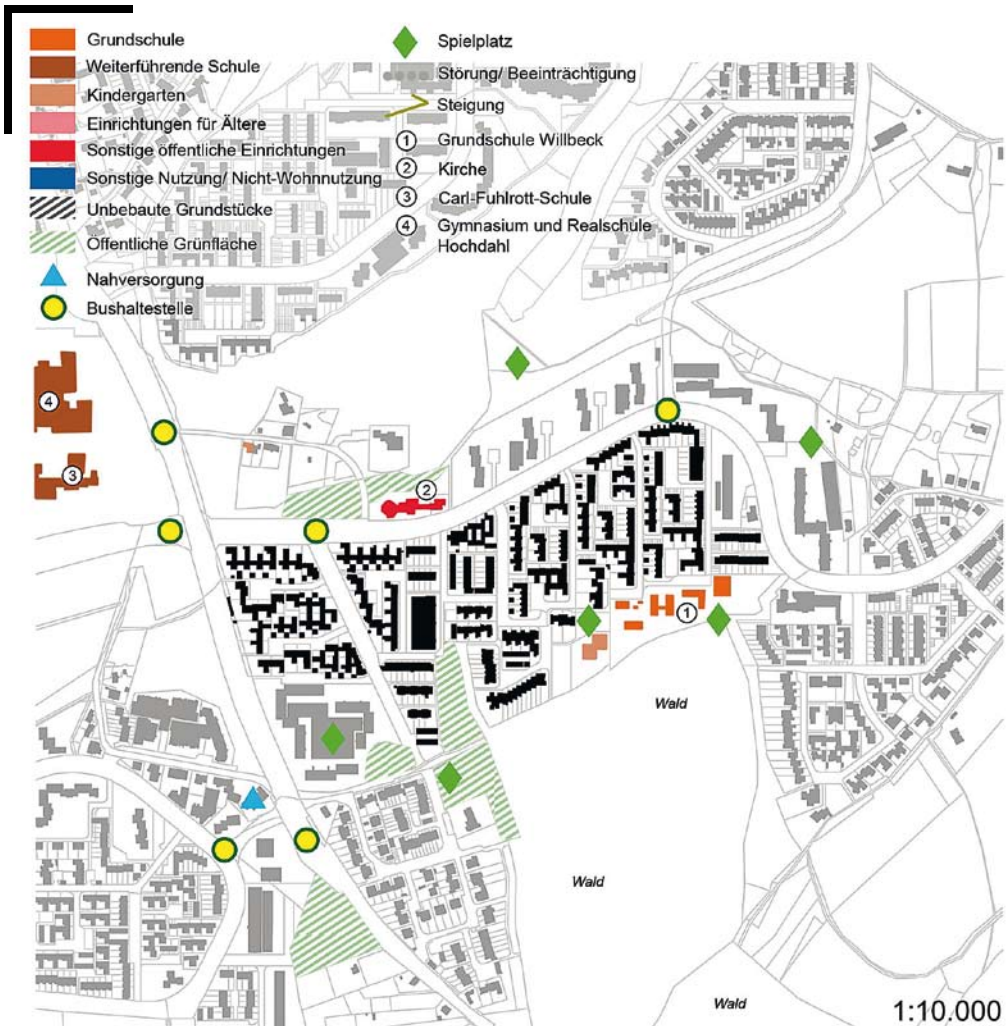


Abb. 92 Untersuchungsgebiet Willbecker Hang (1:10.000)

e) Bewohner

Die Anzahl der Bewohner im Gebiet liegt aktuell bei 709 Einwohnern und ist gegenüber 1994 um etwa sieben Prozent angestiegen. Der Altenquotient liegt mit 0,61 deutlich höher als der der Gesamtstadt Erkrath (0,35) und deutet darauf hin, dass der Generationenwechsel noch voll im Gange ist. Bezogen auf die Bewohnerschaft lässt sich im Gebiet eine gewisse Zweiteilung erkennen. Während im westlichen Bereich – der im Zuge eines Wettbewerbs entstand – recht große Grundstücke mit einer eher finanziell potenteren Bewohnerschaft zu finden sind, ist der weitaus größere östliche Teil des Gebiets sehr stark verdichtet und hat eine eher kleinbürgerliche Bewohnerstruktur, zudem ist dieser Bereich durch den angrenzenden Geschosswohnungsbau geprägt.

f) Bauplanungsrecht

Das Gebiet wurde in Abschnitten auf Basis mehrerer Bebauungspläne (1966, 1967, 1972) errichtet. Viele der Häuser sind auch noch im Ursprungszustand und weisen die baujahrestypischen Ausprägungen auf.

g) Bereits durchgeführte Maßnahmen und Problemstellungen

Tempo-30-Zonen sind in der Diskussion, jedoch noch nicht überall umgesetzt. Das Gebiet ist jedoch durch die fußläufigen Erschließungswege und Treppen verkehrsberuhigt und lediglich die Bebauung an den Erschließungsstraßen im Westen und Norden ist durch Verkehrslärm beeinträchtigt. Die meist eingeschossigen Häuser wären für ältere Bewohner geeignet, die fußläufigen Erschließungsformen sind jedoch für diese Klientel ein Problem und heute auch bei jungen Nachfragern nicht beliebt. Die Aufgrund der verdichteten Bauweise können die Häuser kaum erweitert werden, auch sind energetische Modernisierungen nur in nachbarschaftlicher Absprache durchführbar.

h) Status quo und Ausblick

Ein klarer Vorteil des Gebiets ist die ruhige Lage im Inneren. Die fußläufigen Erschließungsformen eignen sich grundsätzlich für Familien mit Kindern, diese scheinen jedoch in Erkrath als Nachfrager zu fehlen oder bevorzugen andere Wohngebiete. Aufgrund der fallenden Preise für die Einfamilienhausbestände im Gebiet kann der Generationenwechsel aber künftig auch vermehrt zugunsten von Kaufinteressenten aus anderen sozioökonomischen Schichten bzw. mit Migrationshintergrund (z. B. aus dem angrenzenden Geschosswohnungsbau) stattfinden.

Tab. 26 Strukturdaten Willbecker Hang

Lage	Distanz zum Ortsmittelpunkt	1,5 km
	Lage in Gesamtstadt	Ortsteil
	Topographie	Hanglage
Fläche	Gebietsfläche (netto)	9,6 ha
	durchschn. Grundstücksgröße	335 m²
	Anteil unbebauter Grundstücke	6,6 %
Bebauung	Grundflächenzahl (real)	0,34
	Bebauungsstruktur	verdichtet
	Aufsiedlungsprozess	zusammenhäng.
	dominierende Baualtersklassen	1960er – 1970er Jahre
Bewohner	Einwohnerzahl (2009)	709 EW
	Einwohnerentwicklung 1994 – 2009	+7 %
	Einwohnerdichte (2009)	74 EW/ha
	Altenquotient	0,61
	Ausländeranteil	2,7 %
Besonderheit		

Tab. 27 Kurzcharakteristik Willbecker Hang

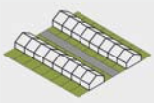
Lage in Gesamtstadt	Bebauungsstruktur	unbebaute Grundstücke	Altenquotient
Ortsteil	verdichtet	6,6 %	0,61
			

Abb. 93 Einzige Infrastruktur im angrenzenden Geschosswohnungsgebiet

linke Spalte von oben nach unten:
Abb. 94 Reihenhäuser
Abb. 95 Reihenhäuser mit und ohne Fassadendämmung
Abb. 96 Vorgartengestaltung Gartenhofhaus
Abb. 97 Treppenwegerschließung

rechte Spalte von oben nach unten:
Abb. 98 Schule und Kindergarten angrenzend
Abb. 99 Reihenhäuser, davor Garagenhof
Abb. 100 Gartenhofhaus
Abb. 101 Angrenzender Geschosswohnungsbau

3.2.6 Garbsen

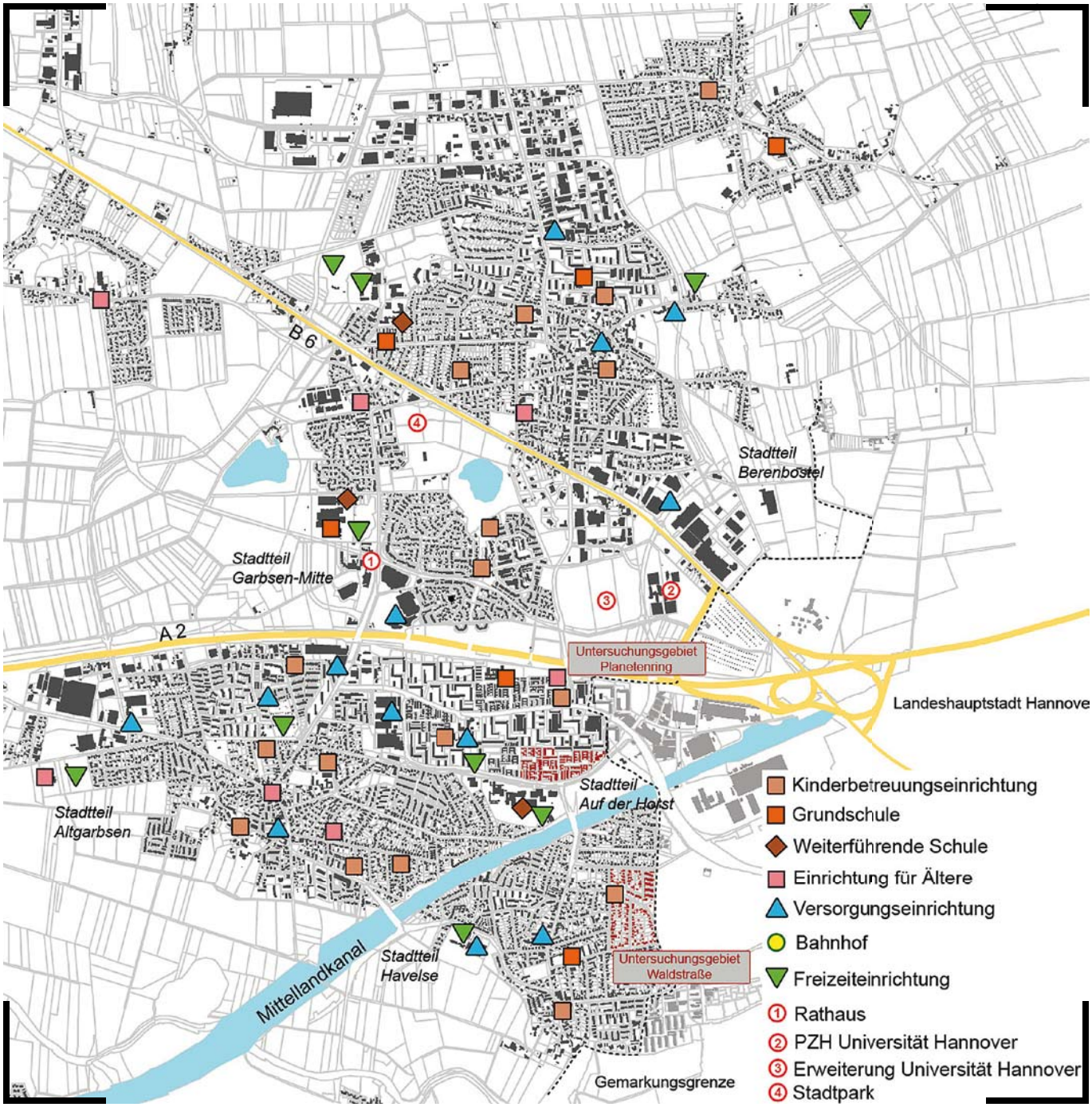


Abb. 102 Überblickskarte Garbsen (ohne Maßstab)

A Garbsen: Gesamtstadt

a) Überblick

Die Stadt Garbsen ist ein Mittelzentrum in der Region Hannover in unmittelbarer Nachbarschaft zur niedersächsischen Landeshauptstadt. Die erst in den 1960er und 1970er Jahren durch den Zusammenschluss mehrerer Gemeinden gebildete Stadt war bislang vor allem ein suburbaner Wohnstandort. Seit einigen Jahren wird in Garbsen jedoch ein Zweigstandort der Leibniz-Universität Hannover entwickelt, in diesem Fahrwasser möchte sich die Stadt als Wirtschafts- und Technologiestandort profilieren.

b) Großräumige Lage und Verkehrsanbindung

Garbsen grenzt im Südosten direkt an Hannover, südlich bildet die Leine die Stadtgrenze zum Nachbarort Seelze, östlich liegt die Stadt Langenhagen mit dem Flughafen Hannover-Langenhagen. Westlich und nördlich liegen die Städte Wunstorf und Neustadt am Rübenberge sowie die Gemeinde Wedemark. Garbsen hat keinen Bahnanschluss, ist aber über die Stadtbahnlinie 4 der Hannoverschen Verkehrsbetriebe ÜSTRA an den ÖPNV angeschlossen. Zudem ist eine Verlängerung der Bahnlinie geplant. Die Stadt liegt direkt an der Autobahn A 2 (Ruhrgebiet–Berlin) und an der Bundesstraße 6, die Autobahn A 7 (Flensburg–Kempten) ist etwa 20 Kilometer entfernt. Die Distanz zum Stadtzentrum von Hannover beträgt etwa 15 Kilometer und nach Braunschweig sind es rund 80 Kilometer.

c) Stadtstruktur und Stadtbild

Garbsen ist eine *neue Stadt*, die in der jetzigen Form und Größe erst seit Mitte der 1970er Jahre besteht. Ab 1964 hatte die Stadt Hannover überwiegend auf Garbsener Gemarkung die Großwohnsiedlung „Auf der Horst“ errichtet. Um eine mögliche Eingemeindung durch die Stadt Hannover zu verhindern, schlossen sich im Jahr 1967 die ehemals selbständigen Gemeinden Garbsen und Havelse zur Stadt Garbsen zusammen. Im Zuge der kommunalen Neugliederung im Jahr 1974 kamen dann weitere Ortsteile hinzu. Die Stadt besteht heute aus den stärker verdichteten und mittlerweile „zusammengewachsenen“ Stadtteilen Altgarbsen, Havelse, Auf der Horst und Berenbostel sowie acht kleineren Stadtteilen, die teils suburban, teils ländlich geprägt sind. Zudem wird seit den 1980er Jahren der zwischen Altgarbsen und Berenbostel bzw. zwischen A 2 und B 6 gelegene Stadtteil Garbsen-Mitte entwickelt. Durch eine Konzentration von öffentlichen und kommerziellen Funktionen wie Rathaus, Multiplex-Kino und Einkaufszentren sollen die einzelnen Ortslagen der Stadt Garbsen hier ein neues gemeinsames Zentrum erhalten. Die Stadtteile Auf der Horst und Garbsen-Mitte, sowie Teile von Berenbostel sind vom Geschosswohnungsbau geprägt, die übrigen Bereiche werden von aufgelockerter Einfamilienhausbebauung dominiert.

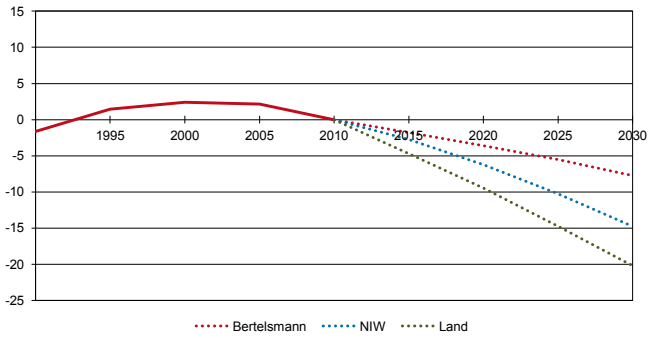


Abb. 103 Bevölkerungsentwicklung 1990 – 2030 (ab 2010 Prognose)

Tab. 28 Strukturdaten Stadt Garbsen

Kommune	Stadt Garbsen
Landkreis	Region Hannover
Bundesland	Niedersachsen
Einwohner (2009)	61.818
Bevölkerungsdichte	779 EW/km²
Nat. Saldo 2005 – 2009	– 14,3/TEW
Wand. Saldo 2005 – 2009	– 8,3/TEW
Altersdurchschnitt 2009	44,6
Altenquotient	0,34
Ausländeranteil	9,5 %
Bertelsmann Demographietyp	Typ 6: Stadt im ländlichen Raum mit geringer Dynamik
Zentrale-Orte-Einstufung	Mittelzentrum
Entfernungen zu Großstädten	15 km Hannover 80 km Braunschweig
Lagetyp	sehr zentral
Siedlungsstrukturelle Prägung	überwiegend städtisch
EFH-Anteil (2005)	80 %
1950er – 1970er Jahre Anteil Wohngebäude	56 %
Kommunale Risikoklasse	II

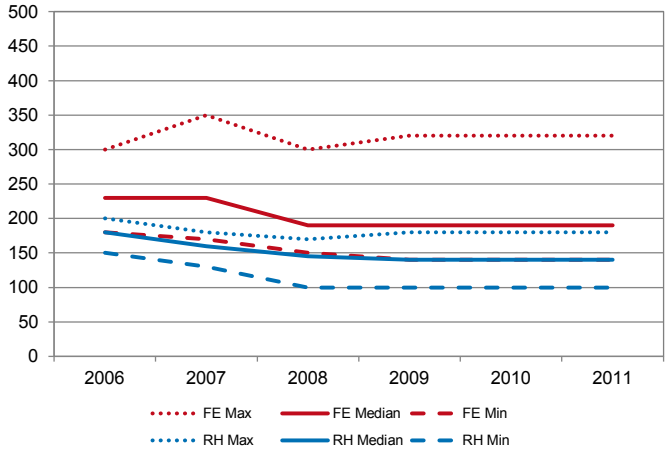


Abb. 104 Preisentwicklung für gebrauchte Einfamilienhäuser 2006 – 2011

d) Bevölkerung

Die Stadt Garbsen verliert seit dem Jahr 2001 aufgrund anhaltender Sterbeüberschüsse durchschnittlich 0,25 Prozent der Bevölkerung pro Jahr. Im Jahr 2009 lebten 61.818 Menschen in Garbsen. Zwei Drittel der Einwohner konzentrieren sich in den fünf zentralen Stadtteilen Altgarbsen, Havelse, Auf der Horst, Berenbostel und Mitte. Gemäß der Bevölkerungsvorausberechnung des Landesbetriebs für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen (LSKN) wird die Einwohnerzahl bis 2030 auf rund 49.300 Menschen fallen, das entspricht einem Bevölkerungsrückgang um etwa 20 Prozent zwischen 2010 und 2030. Das Niedersächsische Institut für Wirtschaftsforschung (NIW) ermittelt in seinem Demographie-Test einen etwas geringeren Rückgang um circa 15 Prozent. Die grundlegende Tendenz unterscheidet sich jedoch nicht.

Abb. 105 Rathaus

Abb. 106 Schwarzer See

e) Wirtschaft und Arbeitsplätze

Garbsen war und ist abhängig von der industriellen Entwicklung im benachbarten Hannoverschen Stadtteil Stöcken mit Produktionsstandorten der renommierten Firmen Volkswagen Nutzfahrzeuge (12.500 Arbeitsplätze), Varta (heute: Johnson Controls) und Continental (seit 2009 geschlossen). In Garbsen selbst gibt es hauptsächlich kleinere und mittlere Betriebe aus den Bereichen Handel und Dienstleistungen. Neu ist die Ansiedlung des „Produktionstechnischen Zentrums Hannover" (PZH), das im Jahr 2004 die Arbeit aufnahm. Das PZH vereint sechs Institute der Leibniz-Universität Hannover, die sich mit Produktionstechnik und Logistik beschäftigen, mit derzeit 15 Start-ups und Unternehmen derselben Branche[33]. Daneben wurden noch weitere Abteilungen der Uni Hannover nach Garbsen verlagert und es gibt Planungen, die gesamte Fakultät Maschinenbau in Garbsen anzusiedeln. Mit lediglich 219 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten pro tausend Einwohner liegt Garbsen fast 50 Prozent unter dem niedersächsischen Landesdurchschnitt (415 Arbeitnehmern/TEW). Entsprechend fällt der Pendlersaldo mit –115 pro tausend Einwohner im Jahr 2010 deutlich negativ aus. Jedoch zeigt der Trend aufwärts, denn die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort ist zwischen 2000 und 2010 um nicht weniger als 15,5 Prozent gestiegen.

f) Soziale Infrastruktur und Nahversorgung

In Garbsen sind alle Schularten, darunter zwei Gymnasien und eine integrierte Gesamtschule vorhanden. Kindertageseinrichtungen für alle relevanten Altersstufen werden angeboten, der Krippenbereich wird derzeit stark ausgebaut. Auch Seniorenheime und Pflegeeinrichtungen sind vorhanden. Mit 2,9 Quadratmetern Verkaufsfläche pro Einwohner ist eine gute Ausstattung im Bereich Einzelhandel gegeben. Die Verkaufsfläche konzentriert sich dabei auf mehrere Einkaufszentren und großflächige Fachmärkte, während sich die wohnortnahen Versorgungsangebote rückläufig entwickeln. Das Stadtgebiet ist als Teil des Verkehrsverbundes der Region Hannover an die Landeshauptstadt durch Busse und die Stadtbahn angeschlossen.

Abb. 107 Stadtbibliothek

g) Stadtentwicklung und Wohnungsmarkt

Wichtige Themen der Stadtentwicklung sind die Weiterentwicklung der neuen Stadtmitte, vor allem im Bereich Einzelhandel, sowie die Gewerbeentwicklung in Autobahnnähe und im Umfeld des Universitätsstandorts. Im Stadtteil Auf der Horst gibt es ein Soziale Stadt-Gebiet. In den eher ländlich geprägten Stadtteilen werden Maßnahmen der Dorfentwicklung betrieben. Während lange Zeit großzügig Neubaugebiete ausgewiesen wurden, sind zuletzt nur noch kleinere Gebiete ergänzt worden. Erschlossenes Wohnbauland kostet in Garbsen zwischen 150 und 200 Euro pro Quadratmeter. Dass Garbsen ein Kind der Nachkriegssuburbanisierung ist, lässt sich an einem Anteil der Wohngebäude aus den 1950er bis 1970er Jahren von 56 Prozent ablesen.[34] Das bedeutet, dass sich derzeit über die Hälfte des Wohngebäudebestands kurz vor oder bereits in einer Umbruchphase befindet. Die Stadt hat daher Beratungsangebote zum Wohnen im Alter eingerichtet. Im Jahr 2008 wurde ein „Wohnwinkel" eröffnet, das ist eine ehrenamtlich getragene Beratungseinrichtung für das Wohnen und Leben im Alter. Zudem gibt es eine kommunale Vor-Ort-Altenwohnberatung.[35]

h) Aktuelle Situation im Bereich älterer EFH-Gebiete

Die Wohnungen in Einfamilienhäusern aus den 1950er bis 1970er Jahren haben einen Anteil von 13 Prozent am Gesamtwohnungsbestand und von 31 Prozent an dieser Wohnform. In einzelnen Stadtteilen werden deutlich höhere Werte erzielt. Die Stadt erwartet im Zusammenhang mit dem Generationenwechsel positive Effekte, etwa den verstärkten Zuzug junger Familien durch das zunehmende Angebot an günstigen Bestandsobjekten. Zudem wird mit Preisrückgängen, Wohnungsverlusten durch die Umwandlung von Zwei- in Einfamilienhäuser und der Nachverdichtung bei großen Grundstücken gerechnet.[36] Ein unsaniertes freistehendes Einfamilienhaus aus den 1950er / 1960er Jahren kostet aktuell zwischen 100.000 bis 150.000 Euro.

33 http://www.pzh-hannover.de (letzter Zugriff: 07.12.2011)
34 Stadt Garbsen, 2007
35 http://www.garbsen.de (letzter Zugriff: 07.12.2011)
36 Stadt Garbsen, 2007

B Garbsen: Auf der Horst-Planetenring

a) Einordnung in Gesamtstadt

Die Großwohnsiedlung Auf der Horst liegt als geschlossene Siedlungseinheit zwischen der Autobahn A 2 und dem Mittellandkanal. Das Wohngebiet befindet sich zu einem kleinen Teil auf dem Gebiet des Hannoverschen Stadtteils Marienwerder. Das Untersuchungsgebiet ist der südöstliche Teil der Großwohnsiedlung. Südlich davon befindet sich ein Schulzentrum, südöstlich ein Friedhof. Die westlich und nördlich anschließende Geschosswohnungsbebauung ist als Soziale-Stadt-Gebiet ausgewiesen und hat einen schlechten Ruf, der auch auf die Einfamilienhausbereiche abfärbt und zeitweise sogar das Image der ganzen Stadt Garbsen prägte. Die neue Garbsener Stadtmitte ist zwar nur zwei Kilometer entfernt, ist jedoch durch die Barriere der A 2 sehr stark abgetrennt.

b) Entwicklungsgeschichte

Die Errichtung des Wohngebiets Auf der Horst war eine Maßnahme der Landeshauptstadt Hannover zur Behebung der Wohnungsnot und zur Versorgung der sozial schwachen Bevölkerungsteile mit kommunalen Mietwohnungen. Die Großwohnsiedlung wurde zwischen 1964 und 1968 in industrieller Bauweise (*Plattenbau*) errichtet und besteht aus meist dreigeschossigen Mehrfamilienhäusern mit Sozialwohnungen, eingestreuten Hochhäusern und 480 verdichteten Reihen- und Gartenhofhaushäusern als Eigenheimen. Auf einer über 120 Hektar großen Fläche wurden rund 3.000 Wohneinheiten realisiert, die anfangs etwa 10.000 Bewohner beherbergten – im Jahr 2009 waren es jedoch nur noch 7.000 Einwohner. Die ehemals kommunalen Wohnungsbestände wurden inzwischen verkauft. Zum Teil gehören sie Unternehmen, die die Gebäude sanieren, andere Teile sind im Besitz von global agierenden Fondsgesellschaften, die nicht in die Bestände investieren, sodass sich hier der schlechte Zustand der Gebäude und das negative Image des Gebiets weiter fortsetzen.

c) Bebauung

Im Untersuchungsgebiet gibt es vier verschiedene Haustypen: eingeschossige winkelförmige Gartenhofhäuser und zweigeschossige Reihenhäuser in drei Varianten. Alle Gebäude hatten ursprünglich Flachdächer, die inzwischen teilweise durch geneigte Dächer ersetzt wurden. Auch Aufstockungen und Anbauten wurden zwischenzeitlich realisiert. Die Gartenhofhäuser haben eine Grundfläche von 150 Quadratmetern, die Grundstücke sind um die 300 Quadratmeter groß. Die zwei-

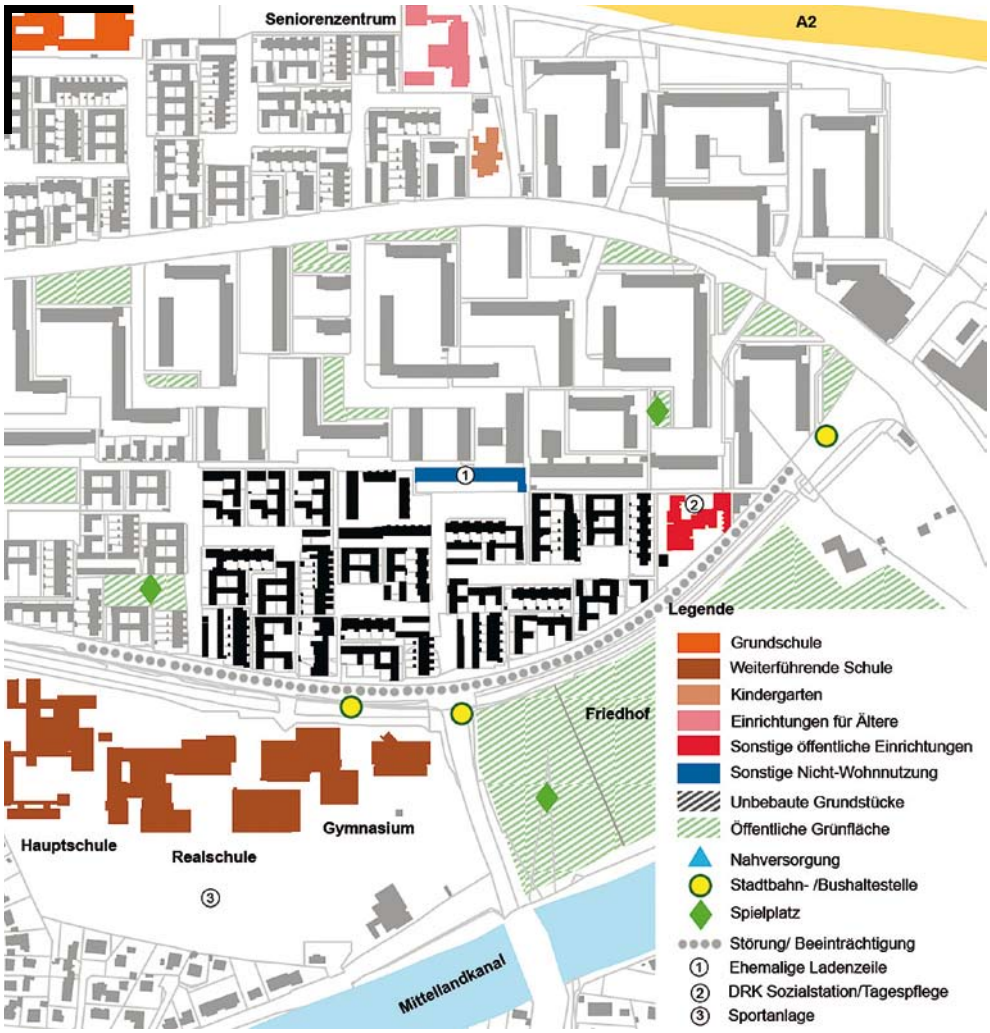


Abb. 108 Untersuchungsgebiet Auf der Horst-Planetenring (1:10.000)

Tab. 29 Strukturdaten Auf der Horst-Planetenring

Lage	Distanz zum Ortsmittelpunkt	2,0 km
	Lage in Gesamtstadt	zentral
	Topographie	eben
Fläche	Gebietsfläche (netto)	5,1 ha
	durchschn. Grundstücksgröße	337 m²
	Anteil unbebauter Grundstücke	0,0 %
Bebauung	Grundflächenzahl (real)	0,43
	Bebauungsstruktur	verdichtet
	Aufsiedlungsprozess	zusammenhäng.
	dominierende Baualtersklassen	1960er Jahre
Bewohner	Einwohnerzahl (2010)	323 EW
	Einwohnerentwicklung	k. A.
	Einwohnerdichte (2010)	62,8 EW/ha
	Altenquotient	1,28
	Ausländeranteil	6,8 %
Besonderheit	Demonstrativbauvorhaben des Bundes	

Tab. 30 Kurzcharakteristik Auf der Horst-Planetenring

Lage in Gesamtstadt	Bebauungs-struktur	unbebaute Grundstücke	Altenquotient
innenstadtnah	verdichtet	0,0 %	1,28

geschossigen Reihenhäuser stehen meist auf 180 bis 220 Quadratmeter großen Parzellen. Die Häuser selbst hatten je nach Typ ursprünglich Grundflächen zwischen 60 und 100 Quadratmetern. Die Erschließung erfolgt nach dem „Radburn-System", d. h. um das Gebiet herum führt eine Haupterschließungsstraße für den Autoverkehr, von der Stichstraßen abzweigen, die zu den Parkplätzen und Garagenhöfen führen. Die weitere Erschließung erfolgt über Wohnstraßen und schmale Durchgänge, die nur für Fußgänger zugelassen sind. Insgesamt hat das Wohngebiet Planetenring aufgrund der Planung und Errichtung als Gesamtanlage und einer überschaubaren Anzahl von verwendeten Gebäudetypen ein einheitliches Erscheinungsbild.

d) Soziale Infrastruktur / Nahversorgung / Verkehrsanbindung

Innerhalb des Gebiets gibt es keine soziale Infrastruktur, aber in der Nachbarschaft gibt es zwei Kindergärten mit Krippe und eine Grundschule, gegenüber ein Schulzentrum mit Hauptschule, Realschule und Gymnasium. Früher gab es direkt angrenzend eine Ladenzeile, heute stehen die Geschäfte leer oder wurden als soziale Einrichtungen umgenutzt. Dort befinden sich unter anderem eine Sozial- und Migrationsberatung, eine Jugendhilfeeinrichtung und eine Ausgabestelle der „Hannöverschen Tafel". In der Nähe gibt es jedoch einen Lebensmittel-Discounter. Am Rande des Gebiets befindet sich eine Stadtbahn- und Bushaltestelle. Mit der Stadtbahn wird der Busbahnhof Garbsen in drei Minuten und das Zentrum von Hannover in 23 Minuten erreicht. Die Stadtbahn verkehrt wochentags alle zehn Minuten, samstags alle 15 Minuten und sonntags alle halbe Stunde. Die neue Garbsener Stadtmitte erreicht man in elf Minuten per Bus, der wochentags alle 20 Minuten fährt.

e) Bewohner

Der Altenquotient von 1,28 im Gebiet übersteigt den der Gesamtstadt (0,35) um mehr als das 3,5-fache und auch das Durchschnittsalter liegt mit rund 58,3 Jahren erheblich über dem des Garbseners Durchschnitts (44,6 Jahre). Das Gebiet Planetenring weist den höchsten Altersdurchschnitt aller untersuchten Gebiete auf. Der Generationenwechsel hat sich also größtenteils noch nicht vollzogen. In 156 Häusern leben 323 Menschen, sodass ein Haus durchschnittlich mit 2,1 Personen belegt ist. Der Ausländeranteil liegt mit 6,8 Prozent unter dem Wert für die Gesamtstadt von 9,5 Prozent.

f) Bauplanungsrecht

Das Gebiet liegt in einem Bereich, der im Flächennutzungsplan und im Bebauungsplan aus den 1960er Jahren als reines Wohngebiet (WR) ausgewiesen ist. Die Grundflächenzahl (GRZ) ist bei den eingeschossigen Gartenhofhäusern auf 0,6 und bei den zweigeschossigen Reihenhäusern auf 0,4, die Geschossflächenzahl (GFZ) ist bei den Gartenhofhäusern auf 0,6 und bei den Reihenhäusern auf 0,8 festgesetzt. Bei den zweigeschossigen Häusern sind Flachdächer vorgeschrieben, bei den eingeschossigen Häusern sind auch flach geneigte Dächer zugelassen. Durch eine Änderung des Bebauungsplans wurde später die Aufstockung eines zweiten Geschosses bei den Gartenhofhäusern ermöglicht und geneigte Dächer auch bei den zweigeschossigen Häusern zugelassen.

g) Status quo und Ausblick

Das Untersuchungsgebiet befindet sich erst am Beginn des Generationenwechsels. Da alle Häuser des Gebiets Ende der 1960er Jahre gleichzeitig bezugsfertig geworden sind, ist hier die „Durchalterung" der Bewohnerschaft besonders augenfällig. Die Gebäude sind überwiegend in gutem Zustand, jedoch ist die energetische Qualität meist gering. Die bisher durchgeführten Modernisierungs- und Umbaumaßnahmen fügen sich nicht immer harmonisch ins ursprüngliche Siedlungsbild ein, auf der anderen Seite wird durch die unterschiedlichen verwendeten Materialien und Farben der mitunter monotone Eindruck der Typenhäuser aufgelockert. Durch vermehrte Sanierungen könnte die einheitliche Gestaltung der Siedlung in Zukunft noch stärker verloren gehen.

Abb. 109 Leerstehendes Ladenlokal

Abb. 110 Parkplatz, Zweigeschosser, Dachaufstockung

Abb. 111 Zweigeschosser Typ 1

Abb. 112 Zweigeschosser Typ 2

Abb. 113 Eingeschosser, Dachaufstockung

Abb. 114 Hauptfußgängerachse, angrenzender Geschosswohnungsbau

C Garbsen: Havelse-Waldstraße

a) Einordnung in Gesamtstadt

Das Untersuchungsgebiet Waldstraße liegt zentral im Stadtteil Havelse im Südosten der Stadt Garbsen. Östlich grenzt direkt der zu Hannover gehörende Marienwerder Forst an, ansonsten ist das Gebiet von ähnlicher aufgelockerter Einfamilienhausbebauung umgeben. Die neue Garbsener Stadtmitte ist etwa 3,5 Kilometer entfernt.

b) Entwicklungsgeschichte

Das Wohngebiet ist eine Vorortsiedlung überwiegend aus den 1960er Jahren. Die Häuser wurden von Einzelbauherren errichtet. Am westlichen Rand des Untersuchungsgebiets entwickelte sich damals das Ortszentrum von Havelse mit einer Kirche und verschiedenen Geschäften. Die Läden stehen heute allerdings überwiegend leer. Auf einem schmalen Streifen kam in den 1970er Jahren eine verdichtete Reihenhausbebauung hinzu. Für eine inzwischen aufgegebene Planung einer neuen Stadtbahntrasse wurde über Jahrzehnte ein etwa 30 Meter breiter Streifen (im Volksmund „Kuhwiese“) frei gehalten, der erst in den 1990er Jahren zur Bebauung freigegeben wurde.

c) Bebauung

Neben traditionellen Siedlungshäusern und vereinzelten Doppel-, Reihen- und Zweifamilienhäusern gibt es im Untersuchungsgebiet vor allem freistehende Einfamilienhäuser, die meist auf 700 bis 1.200 Quadratmeter großen Parzellen stehen. Viele Häuser sind entsprechend der großen Grundstücke großzügig gebaut (110 – 150 m² Grundfläche). Da die Grundstücke oft große Tiefen aufweisen, wurden bereits zehn Häuser in der *zweiten Reihe* gebaut. Die Erschließung erfolgt dann über eine Stichstraße auf dem vorderen Grundstück. Neben Putz- sind auch Klinkerfassaden verbreitet. Die Reihenhäuser wurden in verdichteter Form als Gruppe von fünf Reihen à acht Wohneinheiten errichtet. Sie haben eine Grundfläche von 80 bis 90 Quadratmetern auf Grundstücken, die um die 180 Quadratmeter groß sind. Den Reihenhäusern sind Sammelgaragen zugeordnet, bei den Einzelhäusern steht meist eine Garage auf dem Grundstück. Die Straßenerschließung ist konventionell rasterförmig organisiert, nur parallel zur aufgegebenen Stadtbahntrasse verlaufen die Straßen bogenförmig.

d) Soziale Infrastruktur / Nahversorgung / Verkehrsanbindung

Innerhalb des Untersuchungsgebiets gibt es einen Kindergarten und einen Kinderspielplatz. Eine Grundschule ist in der Nach-

Abb. 115 Untersuchungsgebiet Havelse-Waldstraße (1:10.000)

barschaft. Früher gab es Ansätze einer Einkaufsstraße heute stehen die meisten Geschäfte leer. Die nächste Bushaltestelle ist circa 500 Meter entfernt, zur Stadtbahnhaltestelle sind es etwa 1.000 Meter. Mit dem Bus, der wochentags im 20-Minuten-Takt verkehrt, ist die Stadtbahn in einer Minute, der Busbahnhof Garbsen in sieben und die neue Stadtmitte in zwölf Minuten zu erreichen. Die Fahrt ins Zentrum von Hannover dauert mit dem ÖPNV etwa eine halbe Stunde. Die Stadtbahn verkehrt wochentags alle zehn Minuten, samstags alle 15 Minuten und sonntags jede halbe Stunde.

e) Bewohner

Der Altenquotient der Bevölkerung ist mit 0,51 deutlich höher als in der Gesamtstadt (0,35) und auch das Durchschnittsalter liegt mit 47,8 Jahren über dem Garbsener Durchschnitt (44,6 Jahre). Ein Haus ist durchschnittlich mit 3,3 Personen belegt, was eine vergleichsweise gute Belegungsziffer darstellt. Der Ausländeranteil liegt mit 6,4 Prozent unter dem Wert für die Gesamtstadt von 9,5 Prozent.

f) Bauplanungsrecht

Der nördliche Teil des Untersuchungsgebiets ist im Flächennutzungsplan als reines Wohngebiet, der südliche Teil als allgemeines Wohngebiet dargestellt ist. Der südliche Teil des Untersuchungsgebiets wurde zudem mit einem Bebauungsplan überplant. Die Grundflächenzahl (GRZ) wurde auf 0,3 und die Geschossflächenzahl (GFZ) auf 0,6 festgesetzt. Zugelassen sind maximal zweigeschossige Einzel- und Doppelhäuser mit geneigtem Dach in offener Bauweise. Später wurde für einen Baublock mit besonders großen und tiefen Grundstücken ein *Nachverdichtungs-Bebauungsplan* erstellt, der die Bebaubarkeit des Blockinneren und ein höhere bauliche Ausnutzung ermöglicht. Für den Blockrand wurden GRZ und GFZ auf 0,4 bzw. 0,8 erhöht, im Blockinneren wird eine eingeschossige Einzelhausbebauung mit einer GRZ von 0,4 zugelassen.

g) Status quo und Ausblick

Durch die Besiedelung in mehreren Phasen ist die Altersstruktur gemischter als im Untersuchungsgebiet Planetenring und der Generationenwechsel vollzieht sich weniger abrupt. Die allgemein geringe Grundstücksausnutzung wird durch vermehrte Neubauten auf den hinteren Grundstücksteilen erhöht; dies trägt auch zur Verjüngung der Bewohnerschaft bei. Da das Blockinnere aber nicht durch eine durchgehende öffentliche Straße erschlossen wird, sondern durch Stichstraßen auf Privatgrundstücken, entstehen komplizierte Erschließungsstrukturen. Aufgrund der Nähe zu Hannover, der ruhigen Wohnlage, der unmittelbaren Nachbarschaft zum Marienwerder Forst und einer passablen ÖPNV-Anbindung hat das Untersuchungsgebiet gute Entwicklungsaussichten. Da die bestehende individuelle Bebauung durch unterschiedliche Baustile und Fassadengestaltungen gekennzeichnet ist, ist die Empfindlichkeit des Siedlungsbildes gegenüber baulichen Veränderungen durch Modernisierungen, Umbau und Nachverdichtung eher gering.

Tab. 31 Strukturdaten Havelse-Waldstraße

Lage	Distanz zum Ortsmittelpunkt	3,5 km
	Lage in Gesamtstadt	Randlage
	Topographie	eben
Fläche	Gebietsfläche (netto)	9,1 ha
	durchschn. Grundstücksgröße	576 m²
	Anteil unbebauter Grundstücke	5,5 %
Bebauung	Grundflächenzahl (real)	0,23
	Bebauungsstruktur	aufgelockert
	Aufsiedlungsprozess	sukzessive
	dominierende Baualtersklassen	1950er – 1960er Jahre
Bewohner	Einwohnerzahl (2010)	487 EW
	Einwohnerentwicklung	k. A.
	Einwohnerdichte (2010)	53,6 EW/ha
	Altenquotient	0,51
	Ausländeranteil	6,4 %
Besonderheit		

Tab.32 Kurzcharakteristik Havelse-Waldstraße

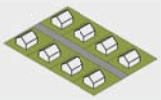
Lage in Gesamtstadt	Bebauungs-struktur	unbebaute Grundstücke	Altenquotient
Randlage	aufgelockert	5,5 %	0,51
			

Abb. 116 Spielplatz

Abb. 117 Einzelhäuser

Abb. 118 Einzelhäuser

Abb. 119 Neue Hinterbebauung

Abb. 120 Leeres Ladengeschäft

Abb. 121 Reihenhäuser

3.2.7 Gundelsheim

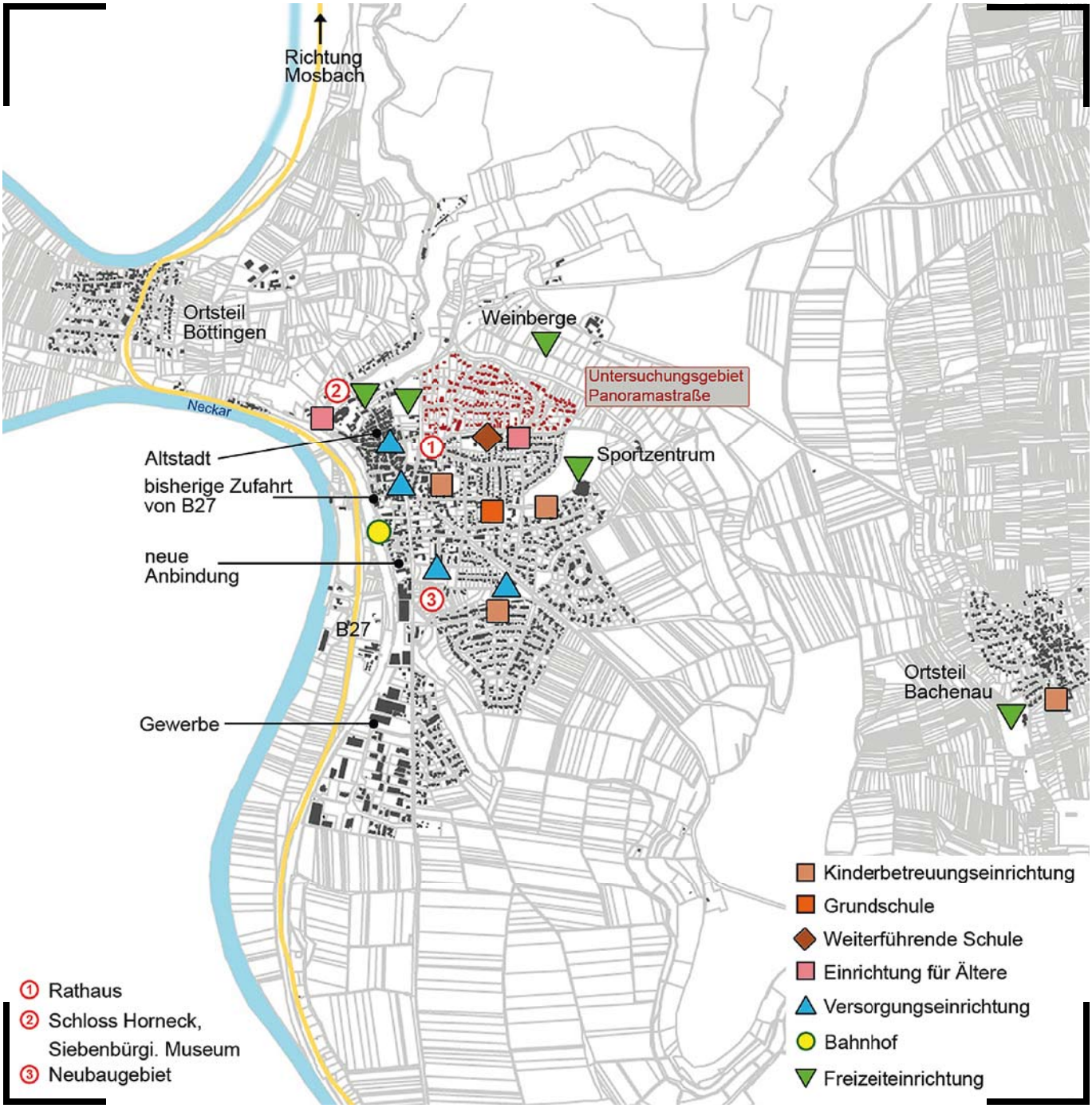


Abb. 122 Überblickskarte Gundelsheim (ohne Maßstab)

A Gundelsheim: Gesamtstadt

a) Überblick

Gundelsheim liegt in der Region Heilbronn-Franken am Rande der Wirtschaftszentren und der übergeordneten Verkehrsinfrastruktur im Landkreis Heilbronn. Naturräumlich wird Gundelsheim von der Lage am rechten Neckarufer sowie von den umliegenden Weinbergen geprägt. Von einem geplanten Anschluss an das Heilbronner Stadtbahnnetz werden wichtige Impulse für die Stadtentwicklung und die Stärkung des Wohnstandorts erwartet.

b) Großräumige Lage und Verkehrsanbindung

Das Kleinzentrum[37] Gundelsheim liegt ca. 14 km vom Mittelzentrum Neckarsulm und rund 12 km von Mosbach entfernt. Wichtigster Verkehrsanknüpfungspunkt ist die Bundesstraße B 27 im Westen und die rund 15 km entfernte Autobahn A 6. Mit der Neckartalbahn (Heidelberg–Bad Friedrichshall) ist Gundelsheim an das überregionale Schienennetz angebunden. Aktuell ist ein Stadtbahnanschluss Richtung Bad Friedrichshall–Neckarsulm-Heilbronn in Planung.

Tab. 33 Strukturdaten Stadt Gundelsheim

Kommune	Stadt Gundelsheim
Landkreis	Heilbronn
Bundesland	Baden-Württemberg
Einwohner (2009)	7.223
Bevölkerungsdichte	188 EW/km²
Nat. Saldo 2005 – 2009	– 5,9/TEW
Wand. Saldo 2005 – 2009	– 2,7/TEW
Altersdurchschnitt 2009	42,8
Altenquotient	0,33
Ausländeranteil	7,6 %
Bertelsmann Demographietyp	Typ 5: Stabile Städte und Gemeinden im ländlichen Raum mit hohem Familienanteil
Zentrale-Orte-Einstufung	Kleinzentrum
Entfernungen zu Großstädten	–
Lagetyp	zentral
Siedlungsstrukturelle Prägung	überwiegend städtisch
EFH-Anteil (2005)	92,5 %
1950er – 1970er Jahre Anteil Wohngebäude	39,6 %
Kommunale Risikoklasse	I

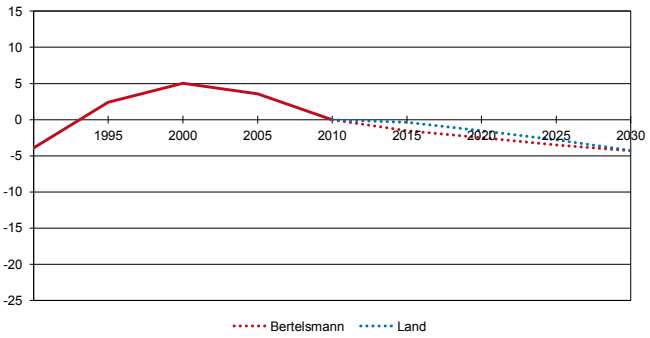


Abb. 123 Bevölkerungsentwicklung 1990 – 2030 (ab 2010 Prognose)

c) Stadtstruktur und Stadtbild

Gundelsheim besteht neben der Kernstadt aus sechs eingemeindeten, landwirtschaftlich geprägten Ortsteilen. Südlich und östlich der mittelalterlichen, imageprägenden Altstadt entstanden nach dem zweiten Weltkrieg große Eigenheimgebiete. Die Siedlungsstruktur ist sehr kleinteilig überwiegend von Einfamilienhäusern geprägt, Mehrfamilienhäuser oder verdichtete Strukturen gibt es nur punktuell. In den Wohngebieten befinden sich sehr viele unbebaute Grundstücke. Am Süd- und Westrand liegen Gewerbeflächen, die mit der benachbarten Wohnbebauung einen Nutzungskonflikt darstellen.

d) Bevölkerung

Gundelsheim hatte vor dem Zweiten Weltkrieg rund 3.750 Einwohner, 1950 waren es 5.287. Zwischen 1950 und 2009 nahm die Einwohnerzahl um 35 Prozent auf 7.156 Einwohner zu. Gundelsheim kann nicht mit der Entwicklung der umliegenden Kommunen mithalten, die meist infolge von Stadtbahnabschlüssen erheblich gewachsen sind.[38] Nach dem Bevölkerungshöchststand von 7.591 Einwohnern 2001 betrug der Rückgang bis 2009 rund 4,8 Prozent. Grund dafür ist vor allem ein starkes Geburtendefizit. Das Statistische Landesamt Baden-Württemberg berechnet zwischen 2010 und 2030 einen Rückgang auf rund 6.900 Einwohner bzw. um 4,2 Prozent voraus.

e) Wirtschaft und Arbeitsplätze

Im Jahr 2010 verzeichnete Gundelsheim 2.273 Berufsauspendler und lediglich 683 Berufseinpendler. Viele Bewohner pendeln zu den großen Arbeitgebern nach Neckarsulm (z. B. Audi) oder Heilbronn. Auch wenn Gundelsheim einige solvente Betriebe besitzt, ist die Stadt primär Wohnstandort. Mit rund 150 Arbeitnehmern pro tausend Einwohner hat Gundelsheim ein geringes Arbeitsplatzangebot. Die Zahl der sozialversicherungs-

37 Regionalverband Heilbronn-Franken, 2006, 34, 48
38 Die STEG, 2010, 28 – 29

Abb. 124 Gundelsheim von B 27 abgetrennt

Abb. 125 Schloss Horneck

Abb. 126 Altstadt Gundelsheim

Abb. 127 Blick in die Gundelsheimer Altstadt

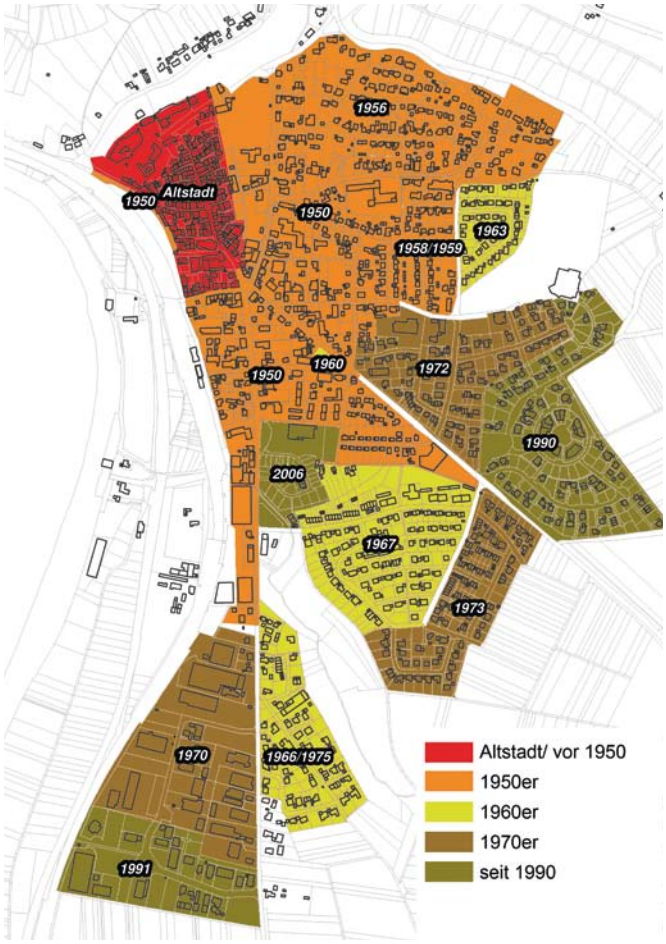


Abb. 128 Bauepochenplan Stadt Gundelsheim

Abb. 129 Neubaugebiet im Winter

pflichtig Beschäftigten am Arbeitsort ist zwischen 2000 und 2010 um circa sechs Prozent gesunken. Die mittelalterliche Altstadt und Schloss Horneck mit den historischen Zeugnissen des Deutschen Ordens begünstigen den Tourismus als Wirtschaftsfaktor.[39]

f) Soziale Infrastruktur und Nahversorgung

In der Kernstadt gibt es eine Grundschule sowie eine Haupt- und Realschule mit Werkrealschule. Um den Wohnstandort zu stärken, wird das Bildungs- und Betreuungsangebot gezielt ausgeweitet. Mit einer Ausnahme gibt es in den Ortsteilen Kindergärten. In der Kernstadt sind alle Infrastruktureinrichtungen für den alltäglichen Bedarf in einer angemessenen Quantität und Qualität vorhanden. Abgesehen von den Geschäften in der Innenstadt gibt es zwei Discounter im südlichen Bereich. Eine der beiden Altenpflegeeinrichtungen befindet sich in prominenter Lage auf Schloss Horneck.

g) Stadtentwicklung

Als Arbeitsgrundlage wurde unter Bürgerbeteiligung zwischen 2008 und 2010 ein Stadtentwicklungskonzept erarbeitet. In den letzten Jahren standen die Sanierung der Altstadt sowie Maßnahmen in den strukturschwachen Ortsteilen (Entwicklungsprogramm ländlicher Raum) im Fokus. Derzeit finden große Veränderungen statt, wie die neue Anbindung an die Bundesstraße oder der für 2013 geplante Stadtbahnanschluss.[40] Gundelsheim verfolgt die Strategie durch kinderfreundliche Rahmenbedingungen für Familien an Attraktivität als Wohnstandort zu gewinnen.

h) Baulandpolitik und Wohnungsmarkt

Derzeit befindet sich ein Wohngebiet auf einer baulich vorgenutzten Fläche in der Entwicklung. Der Quadratmeterpreis für Einzel-, Reihen- und Doppelhausbebauung liegt bei 160 bis 185 Euro. Die Nachfrage wird als gut bewertet. Die zahlreich vorhandenen Baulücken in Bestandsgebieten stellen ein großes, jedoch schwer mobilisierbares Innenentwicklungspotential dar. Im aktuellen Flächennutzungsplan sind größere Erweiterungsflächen für Gewerbe und Wohnen im Süden vorgesehen. Falls in Folge der verbesserten Schienenverkehrsanbindung die Einwohnerzahl zunimmt, würde die Stadt die Erschließung eines neuen Baugebiets in Erwägung ziehen.

i) Situation im Bereich älterer Einfamilienhausgebiete

In der Kernstadt übersteigt derzeit die Nachfrage nach Bestandseigenheimen sogar das Angebot, während die strukturschwachen Ortsteile und das Umland eher von Vermarktungsschwierigkeiten betroffen sind. Der Generationenwechsel ist schon sehr stark vorangeschritten. Von dem künftigen Stadtbahnanschluss erwartet sich die Stadt einen Aufschwung und somit auch langfristig eine Sicherung der Bestandswohngebiete.

39 Die STEG, 2010, 28 – 29
40 Regionalverband Heilbronn-Franken, 2006, 48

B Gundelsheim: Panoramastraße

a) Einordnung in Gesamtstadt

Das Untersuchungsgebiet Panoramastraße liegt im Nordosten der Gundelsheimer Kernstadt an einem leicht nach Süden abfallenden Hang. Im Norden und Osten grenzen Waldflächen und Weinberge an, im Westen liegt das Freibad. Im Süden grenzt weitere kleinteilige Einfamilienhausbebauung an. Das Gebiet gilt als gute bis sehr gute Wohnlage mit einem hohen Wohnwert.

b) Entwicklungsgeschichte

Mitte der 1950er Jahre begann die Aufsiedlung im Südwesten des Gebiets entlang der Panoramastraße. Ursprünglich handtuchförmige Grundstücke wurden neu geordnet, eine Erschließung geplant und Parzellen für eine Bebauung mit Einfamilienhäusern vorbereitet. Im Laufe der sukzessiven Aufsiedlung wurden die ursprünglichen Planungen teilweise modifiziert (z. B. Änderung der Straßenführung).

c) Bebauung

Die heterogene Bebauungsstruktur ist von freistehenden Einfamilienhäusern und wenigen Doppelhäusern auf zum Teil sehr großen Grundstücken geprägt. Vereinzelt gibt es kleine Mehrfamilienhäuser, die sich aber hinsichtlich Größe und Typologie nicht gravierend von der umgebenden Einfamilienhausbebauung unterscheiden sowie punktuelle Sondernutzungen (z. B. Kirche, Kolpinghaus, Landwirtschaftsgebäude). In dem Gebiet gibt es ca. zehn unbebaute Grundstücke. Einige weit von der Straße abgerückte, bergseitige Gebäude sind nur über lange Treppen zu erreichen. Durch das Untersuchungsgebiet führt die übergeordnete Panoramastraße, von der aus das Gebiet über Anlieger- und Stichstraßen erschlossen wird. In Nord–Süd-Richtung führen schmale Fußwege durch das Gebiet.

d) Soziale Infrastruktur, Nahversorgung und Verkehrsanbindung

Innerhalb des Untersuchungsgebiets gibt es mit Ausnahme des Kolpinghauses keine soziale Infrastruktureinrichtungen und keine Nahversorgung. Allerdings grenzt im Süden direkt die Haupt- und Realschule an. Aber auch die Grundschule und der Kindergarten weiter südlich sind fußläufig erreichbar. Die nahe Altstadt übernimmt die Nahversorgungsfunktion für das Gebiet. Bushaltestellen, die in Stoßzeiten verstärkt angefahren werden, befinden sich im Süden des Gebiets.

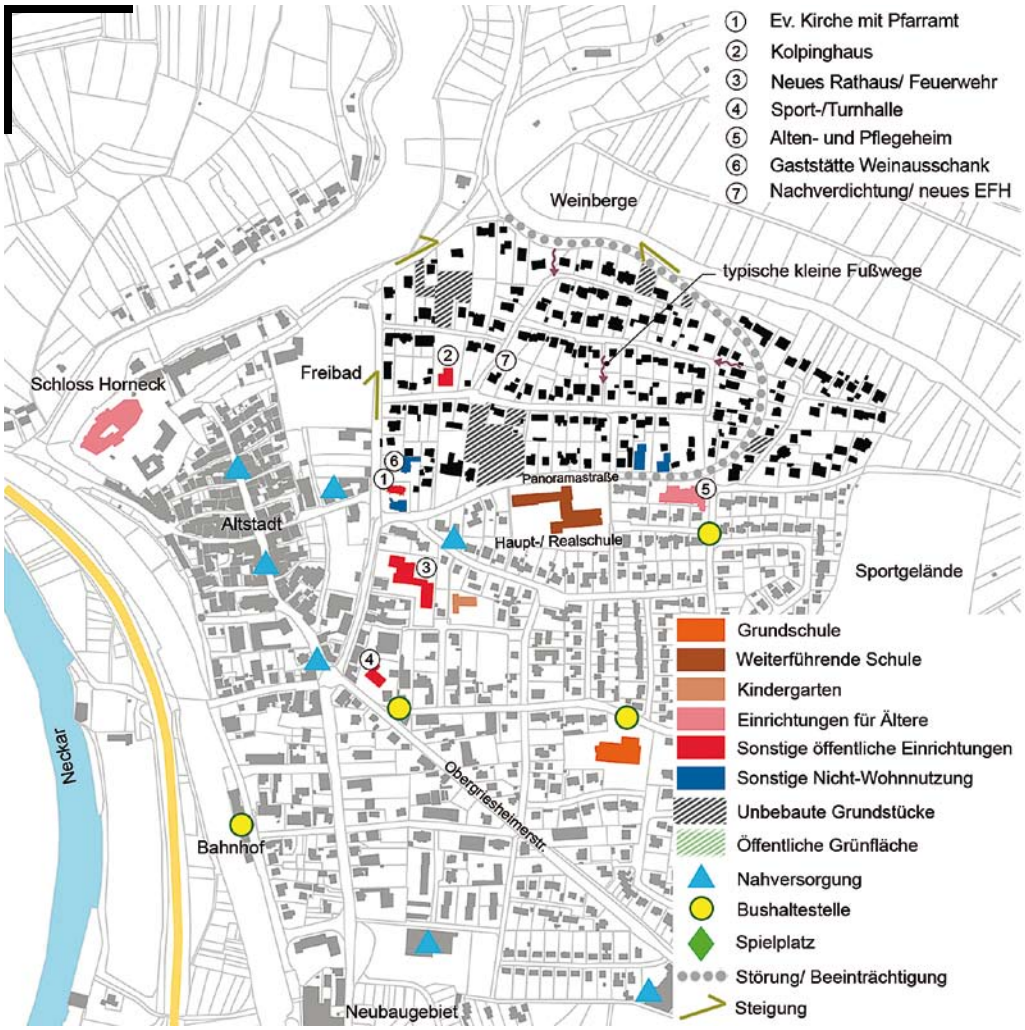


Abb. 130 Untersuchungsgebiet Panoramastraße (1:10.000)

Tab. 34 Strukturdaten Panoramastraße

Lage	Distanz zum Ortsmittelpunkt	0,5 km
	Lage in Gesamtstadt	innenstadtnah
	Topographie	leichte Hanglage
Fläche	Gebietsfläche (netto)	12,8 ha
	durchschn. Grundstücksgröße	791 m²
	Anteil unbebauter Grundstücke	6 %
Bebauung	Grundflächenzahl (real)	0,14
	Bebauungsstruktur	aufgelockert
	Aufsiedlungsprozess	sukzessive
	dominierende Baualtersklassen	gemischt
Bewohner	Einwohnerzahl (2009)	451 EW
	Einwohnerentwicklung 1994 – 2009	+1 %
	Einwohnerdichte (2009)	35 EW/ha
	Altenquotient	0,4
	Ausländeranteil	7,5 %
Besonderheit		

Tab. 35 Kurzcharakteristik Panoramastraße

Lage in Gesamtstadt	Bebauungs-struktur	unbebaute Grundstücke	Altenquotient
innenstadtnah	aufgelockert	6 %	0,40

Abb. 131 Neubau in einer Baulücke

e) Bewohner

Aus den vorliegenden gebietsbezogenen Bewohnerdaten lässt sich eine ständige leichte Zu- und Abnahme der Bewohnerzahl in den letzten Jahren erkennen. Die Bewohnerzahl scheint sich seit Mitte der 1990er Jahre zwischen 438 und 450 eingependelt zu haben. Der Altenquotient liegt bei 0,4, was auf einen eingesetzten Generationenwechsel hinweist. In dem gewachsenen Gebiet wohnt eine Vielfalt an Bevölkerungsschichten, Alters- und Berufsgruppen. Vor allem Familien mit Kindern fragen den Standort nach.

f) Bauplanungsrecht

Der südwestliche Bereich um die Kirche ist auf Grundlage eines Ortsbauplanes aus dem Jahr 1950 entstanden, der u. a. die Stellung der Gebäude durch Baulinien vorgab. In einem weiteren Bebauungsplan aus dem Jahr 1956 wurde ein Großteil der östlichen und nördlichen Gebietsteile überplant. Dieser Plan wurde 1961 um den nördlichen Bereich erweitert. Für den Ostteil wurde 1958 ein Bebauungsplan beschlossen. In den 1960er Jahren wurden mehrere Bebauungsplanänderungen durchgeführt (z. B. Veränderung der geplanten Verkehrsführung). Der Großteil des Gebiets ist als allgemeines Wohngebiet festgesetzt – ein kleiner Bereich im Südosten als Mischgebiet.

g) Bereits durchgeführte Maßnahmen und Problemstellungen

Vor ca. zehn Jahren wurden alle Wohngebiete in Gundelsheim als Tempo-30-Zonen ausgewiesen, um Beeinträchtigungen durch den Verkehr zu minimieren. Abgesehen von einzelnen Befreiungen ist die Kommune bisher in dem Gebiet nicht tätig geworden. Der Wunsch einiger Bauherren Gebäude in moderner Architektursprache zu realisieren (z. B. mit Flachdach), steht im Konflikt zum geltenden Baurecht. Die Kommune sieht hier Handlungsbedarf.

h) Status quo und Ausblick

Die Situation in den Bestandseinfamilienhäusern im Untersuchungsgebiet ist stabil und die Gebäude können problemlos vermarktet werden. Jüngst sind auf zwei bisher nicht bebauten Grundstücken neue Häuser sowie auf einem sehr tiefen Grundstück eine Nachverdichtung entstanden. Aufgrund der sehr guten Lage kann auch langfristig von einer positiven Entwicklung ausgegangen werden. Jedoch können Themen des inneren Leerstands sowie baurechtlicher Befreiungen ohne die Aufstellung eines neuen Bebauungsplanes an Bedeutung gewinnen. Ebenso stellt sich die Frage, wie sich modern gestaltete Einfamilienhäuser in das gewachsene Erscheinungsbild einfügen.

Abb. 132 Blick in die Wohnstraße

Abb. 133 Häuser am Hang mit großen Südgärten

Abb. 134 Unbebaute Grundstücke

Abb. 135 Blick in die Panoramastraße

Abb. 136 Blick in Richtung Schloss

Abb. 137 Fußwegverbindungen durch das Gebiet

Abb. 138 Typisches Zweifamilienhaus

3.2.8 Kassel

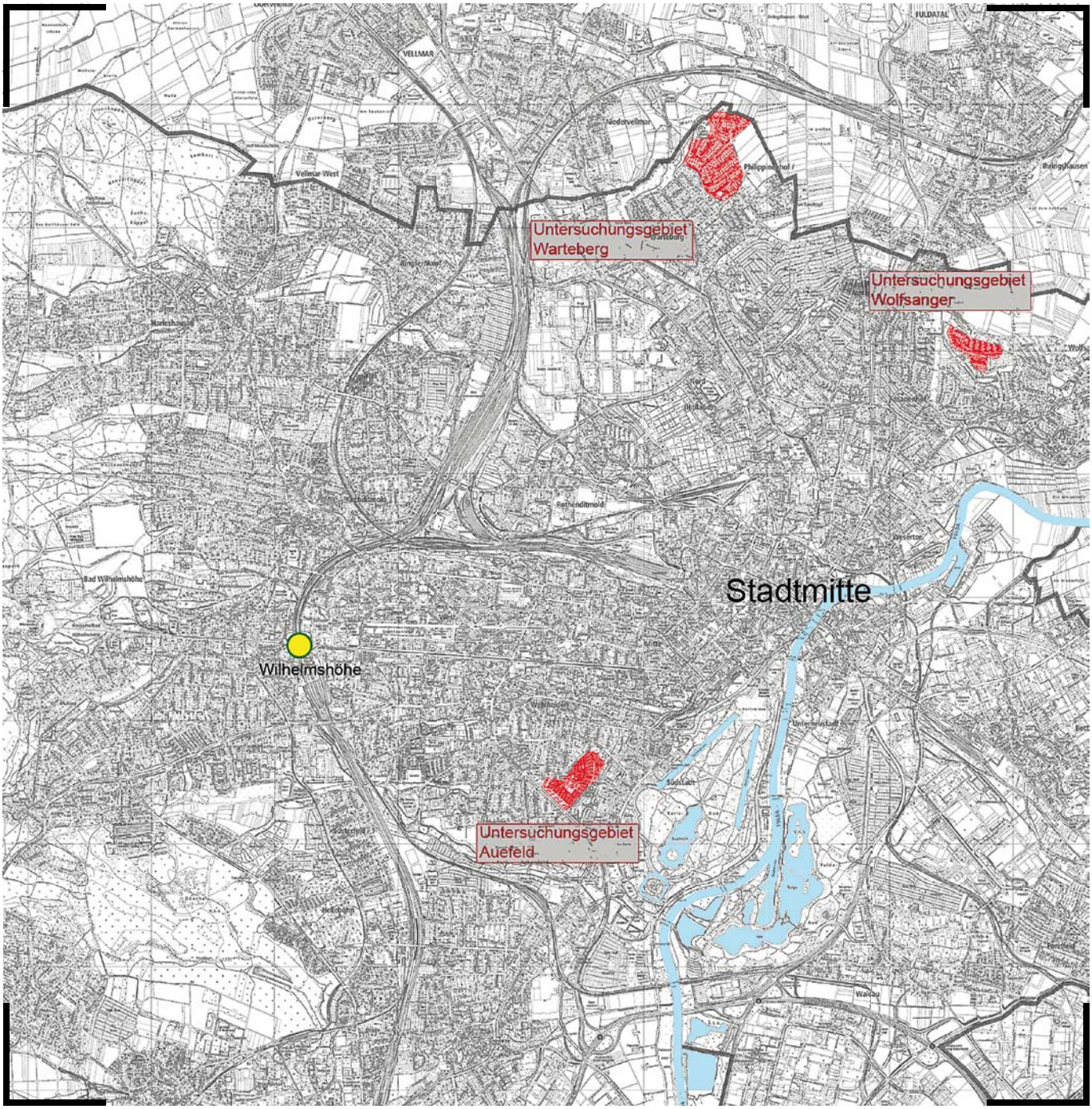


Abb. 139 Überblickskarte Kassel (ohne Maßstab)

A Kassel: Gesamtstadt

a) Überblick

Das Oberzentrum Kassel liegt in der Region Nordhessen in hügeliger, bewaldeter Landschaft nahe der niedersächsischen Grenze. Wegen der alle fünf Jahre stattfindenden Kunstausstellung documenta trägt Kassel seit 1999 offiziell den Namen „documenta Stadt". Kassel liegt sehr verkehrsgünstig in der Mitte Deutschlands. Nach den schwierigen Jahren des Strukturwandels in den 1990er Jahren erlebt die Stadt derzeit einen leichten Aufschwung, vor allem durch innovative Unternehmen im Energiebereich.

b) Großräumige Lage und Verkehrsanbindung

Kassel ist die drittgrößte Stadt Hessens und die einzige Großstadt in Nordhessen. In der Agglomeration Kassel leben ca. 450.000 Einwohner. Direkt an das Stadtgebiet grenzen unter anderem die Mittelstadt Baunatal und die Kleinstadt Vellmar. Kassel ist über drei Autobahnen (A 7, A 44, A 49), fünf Bundesstraßen und mehrere Eisenbahnhauptverbindungen (u. a. ICE-Strecke) verkehrstechnisch gut angebunden. Die Innenstadt sowie die Stadtteile und das Umland werden durch ein Straßenbahn- und Busnetz erschlossen.

Tab. 36 Strukturdaten Stadt Kassel

Kommune	Stadt Kassel
Landkreis	Region Nordhessen
Bundesland	Hessen
Einwohner (2009)	192.241[41]
Bevölkerungsdichte	1.800 EW/km²
Nat. Saldo 2005 – 2009	– 2,1/TEW
Wand. Saldo 2005 – 2009	0,6/TEW
Altersdurchschnitt 2009	42,3
Altenquotient	0,31
Ausländeranteil	12,7 %
Bertelsmann Demographietyp	Typ G1: Stabile Großstädte mit geringem Familienanteil
Zentrale-Orte-Einstufung	Oberzentrum
Entfernungen zu Großstädten	–
Lagetyp	zentral
Siedlungsstrukturelle Prägung	überwiegend städtisch
EFH-Anteil (2005)	63 %
1950er – 1970er Jahre Anteil Wohngebäude	52 %
Kommunale Risikoklasse	III

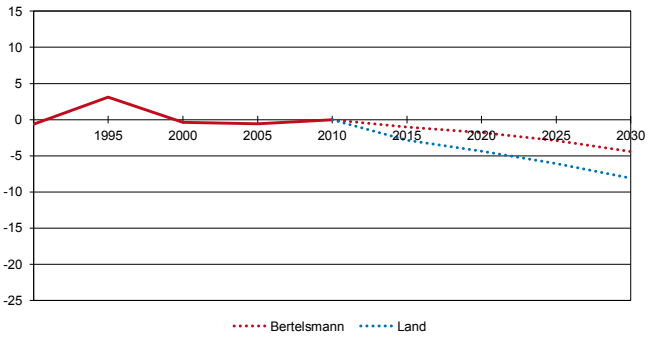


Abb. 140 Bevölkerungsentwicklung 1990 – 2030 (ab 2010 Prognose)

c) Stadtstruktur und Stadtbild

Kassel besteht aus 23 Stadtteilen. Vielerorts gehen die Siedlungsflächen der Nachbarkommunen nahtlos ineinander über. Die nach dem Zweiten Weltkrieg stark zerstörte Innenstadt wurde nach den Planungsvorstellungen der 1950er Jahre autogerecht geplant. Wohngebiete entwickelten sich vor allem im Westen, Südwesten und im Norden, während sich im östlichen und südöstlichen Bereich verstärkt Industrie und Gewerbe ansiedelten.

d) Bevölkerung

1939 hatte Kassel mit rund 216.000 Einwohnern seinen historischen Höchststand. Nach dem Krieg und einem damit verbundenen starken Einwohnerrückgang stieg die Bevölkerung bis Anfang der 1970er Jahre stark an. Seither wechseln sich Wachstums- mit Stagnations- bzw. Schrumpfungsphasen ab. Nach kontinuierlichen Bevölkerungsverlusten zwischen 1992 und 2001 von 200.208 auf 191.103 Einwohner (–4,5 Prozent) sind seither leichte Gewinne zu verzeichnen. Ein positives Wanderungssaldo gab es 2009 vor allem in der Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen mit einem Überhang von 1.449 Personen. 2009 hatten von den 102.687 Haushalten 81,7 Prozent keine Kinder. Gemäß einer Vorausberechnung des Hessischen Statistischen Landesamtes wird Kassel im Jahr 2030 rund 180.000 Einwohnern haben, das entspricht einem Rückgang um acht Prozent zwischen 2010 und 2030.[42]

41 Stadt Kassel, Statistisches Amt und Wahlamt: Amtliche Zahl der Einwohner 2009: 193.965

42 Stadt Kassel, Fachstelle Statistik, 2009;
Stadt Kassel, Bevölkerungsbewegungen, 2010; 2009; 2008

Abb. 141 Die Orangerie in der Innenstadt

Abb. 142 Neubau mit noch nicht fertig gestellten Erschließungsstraßen

Abb. 143 Innerstädtisches Wohnen in der Unterneustadt

e) Wirtschaft und Arbeitsplätze

Kassel ist ein wichtiger Verwaltungs- und Behördensitz. Im Zuge des Strukturwandels sind einige große Industriebetriebe weggebrochen. In den letzten Jahren wurde Kassel zu einem Standort wichtiger Unternehmen im Bereich der regenerativen Energien und Energieeffizienz, was sich positiv auf die wirtschaftliche Entwicklung auswirkt. Es ist daher mit einer weiter wachsenden Zahl sozialversicherungspflichtig Beschäftigter zu rechnen. Im Zeitraum 2000 bis 2010 ist die Zahl der abhängig Beschäftigten um knapp sechs Prozent gestiegen. Im Jahr 2010 gab es in Kassel fast 500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte pro tausend Einwohner.

f) Soziale Infrastruktur und Nahversorgung

Insgesamt hat Kassel 27 Grundschulen, acht Gesamtschulen, vier Haupt- und Realschulen, sieben Gymnasien sowie eine Vielfalt weiterer Bildungsangebote. Die seit Anfang der 1970er Jahre bestehende Gesamthochschule Kassel (GhK) wurde 2002 in die Universität Kassel mit rund 20.000 Studierenden umbenannt. Seit den 1980er Jahren hat sich die Geschäftsstruktur in der Innenstadt stark verändert. In den Randbereichen entstehen immer mehr Einkaufszentren, die zum lokalen, kleinteiligen Handel in Konkurrenz stehen.

g) Stadtentwicklung

Der Fokus der Stadtentwicklung liegt bisher auf der Verbesserung der Innenstadt als Wohnstandort, auf verschiedenen Themen im Bereich Bildung und Kultur sowie auf der Umnutzung von Gewerbe- und Industriebrachen. Derzeit wird im Stadtteil Harleshausen, der einen hohen Anteil an Ein- und kleinen Mehrfamilienhäusern aufweist, das ämterübergreifende Pilotprojekt „Wohnen mit Zukunft im Stadtteil Harleshausen“ durchgeführt. Im Rahmen des Projektes werden der demographische Wandel und seine spezifischen Problemstellungen in kleinteiligen Eigentumsstrukturen untersucht und auch bauliche, soziale und strukturelle Maßnahmen umgesetzt.

h) Baulandpolitik und Wohnungsmarkt

In Kassel wird hinsichtlich der Baulandpolitik eine Doppelstrategie verfolgt. Einerseits wird eine nachfrageorientierte Innenentwicklung und Nachverdichtung betrieben, andererseits werden aber neue Baugebiete angeboten, um eine Abwanderung in das Umland zu vermeiden. Im Immobilienpreisspiegel liegen Grundstückspreise für Einfamilienhäuser in guter Lage bei 120 Euro, Preise für bezugsfertige freistehende Eigenheime mit gutem Wohnwert zwischen 170.000 und 220.000 Euro.[43] Der Wohnungsleerstand lag 2009 mit 180 leerstehenden Wohnungen im unteren Bereich. 2009 wurden 59 Wohngebäude in Kassel fertiggestellt, davon waren rund 80 Prozent Einfamilienhäuser.[44]

i) Situation im Bereich älterer Einfamilienhausgebiete

Insgesamt gilt der Immobilienmarkt bei Einfamilienhäusern in Kassel als intakt. Es werden auch langfristig keine großen Probleme erwartet. Herausforderungen werden aber durchaus in dem zunehmenden Anteil älterer Bewohner gesehen, die möglichst lange in ihren nicht altengerechten Häusern wohnen bleiben möchten. Bestandsimmobilien sind wesentlich gefragter, da sie meist zentraler in der Stadt liegen. In bevorzugten Lagen, in denen Bauträger gerne Einfamilienhäuser aufkaufen und durch größere Gebäude ersetzen, stellt sich die Frage nach der Erhaltung der Gebietscharakteristik.

Abb. 144 Neubaugebiet am Stadtrand

43 IVD-Immobilienpreisspiegel Nordhessen, Erhebungszeitraum Winter 2009 – Stand 1/2010
44 Stadt Kassel, Wohnungsmarktbericht 2010

B Kassel: Auefeld

a) Einordnung in Gesamtstadt

Das Untersuchungsgebiet Auefeld liegt ca. zwei Kilometer südlich der Kasseler Innenstadt im Stadtteil Südstadt. Das Auefeld ist von Wohngebieten unterschiedlicher Entstehungszeiten umgeben. Im Osten befindet sich eine Kleingartenanlage. Die städtebauliche Struktur gibt dem Gebiet eine ganz eigene Prägung. Die Wohnqualitäten und das Image des innerstädtischen Gebiets sind gut.

b) Entwicklungsgeschichte

Auf Grundlage eines städtebaulichen Wettbewerbs errichtete zwischen 1955 und 1959 die Gemeinnützige Wohnungs- und Siedlungsbaugenossenschaft Kassel (GEWOBAG) 277 Eigenheime und 432 öffentlich geförderte Mietwohnungen als „Gartenstadt Auefeld". Grundgedanken der Aufsiedlung war es, in flächensparender Bauweise zentrumsnahen, bezahlbaren Wohnraum mit viel Individualität zu schaffen.[45]

c) Bebauung

Geplant nach den städtebaulichen Grundgedanken der Gartenstadt befinden sich im Innenbereich Reihenhäuser und an den Rändern einige Punkthäuser und Wohnzeilen. Es gibt fünf verschiedene Einfamilienhaustypen, die im Rahmen eines Wettbewerbs von verschiedenen Architekten entworfen wurden. Die ein- bis eineinhalbgeschossigen Typen sind in Gruppen gereiht, stark verdichtet und passen sich an das abfallende Gelände an. Die Reihenhäuser entsprechen mit ca. 60 bis 80 m² Wohnfläche nicht mehr den heutigen Wohnansprüchen. Die Erschließung erfolgt über eine ringförmig angelegte, für die Gartenstadtidee typische „organische" Erschließungsstraße, von der zwei kleine Stichstraßen abgehen. Sehr schmale, heute stark eingewachsene Wohnwege führen zu den Gebäuden.

d) Soziale Infrastruktur, Nahversorgung und Verkehrsanbindung

Gleich zu Beginn wurden eine Kirche, eine Schule, ein Altenheim, eine Gaststätte und eine Großwäscherei errichtet. Die Schule ist gut ausgelastet, aber es sind noch Kapazitäten vorhanden. An zentraler Stelle befinden sich ein kleines Zentrum mit einem Bäcker und kleinen Dienstleistungseinrichtungen sowie ein 2004 neu gestalteter Platz. Für die Nahversorgung gibt es in der unmittelbaren Umgebung ein vielfältiges Angebot. In den 1990er Jahren wurde das im Osten gelegene Altenheim in ein Alten- und Stadtteilzentrum umgebaut. Durch Buslinienverkehr mit nahegelegenen Haltestellen im Süden und Osten ist das Gebiet gut an die Innenstadt angebunden.

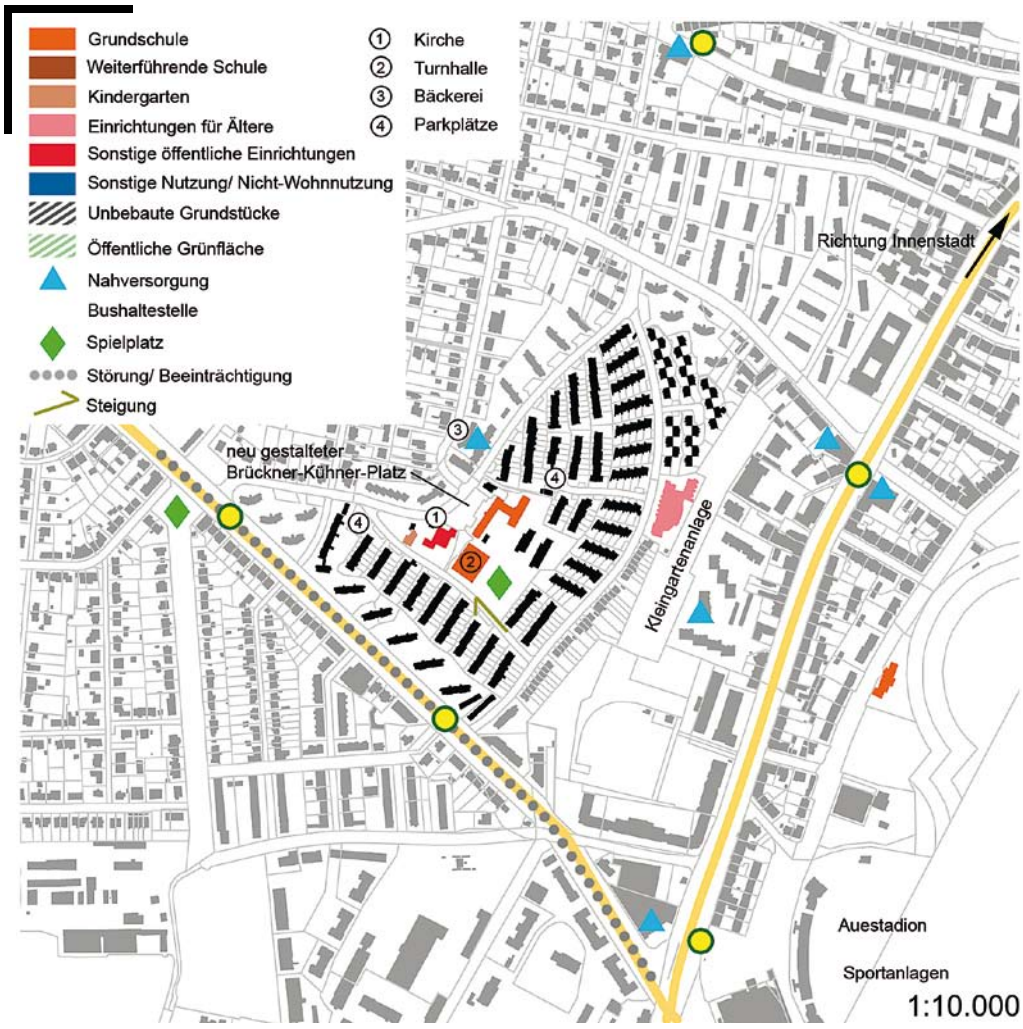


Abb. 145 Untersuchungsgebiet Auefeld (1:10.000)

45 GWH, 2006, 4–7; Wiegand, 2005, 477–484

Tab. 37 Strukturdaten Auefeld

Lage	Distanz zum Ortsmittelpunkt	ca. 2 km
	Lage in Gesamtstadt	innenstadtnah
	Topographie	leichte Hanglage
Fläche	Gebietsfläche (netto)	11,9 ha
	durchschn. Grundstücksgröße	365 m²
	Anteil unbebauter Grundstücke	1,8 %
Bebauung	Grundflächenzahl (real)	0,3
	Bebauungsstruktur	EFH (verdichtet) + MFH
	Aufsiedlungsprozess	in einem Zug
	dominierende Baualtersklassen	1950er Jahre
Bewohner	Einwohnerzahl (2009)	664 EW
	Einwohnerentwicklung 2004 – 2009	– 3,5 %
	Einwohnerdichte (2009)	56 EW/ha
	Altenquotient	0,51
	Ausländeranteil	4,4 %
Besonderheit	beispielhafte Siedlung für den Wohnungsbau der 1950er Jahre; heute als Gesamtanlage geschützt	

Tab. 38 Kurzcharakteristik Auefeld

Lage in Gesamtstadt	Bebauungs-struktur	unbebaute Grundstücke	Altenquotient
innenstadtnah	EFH + MFH	1,8 %	0,51

e) Bewohner

Nach der Fertigstellung war das Auefeld durch eine vielfältige Bewohnerstruktur gekennzeichnet. Wegen der sehr kleinen Wohnflächen werden die Gebäude heute überwiegend von kleinen Haushalten mit maximal einem Kind nachgefragt. Das Durchschnittsalter lag 2009 mit 48,4 Jahren weit über dem städtischen Durchschnitt von 42,3 Jahren.

f) Bauplanungsrecht

Die Gartenstadt Auefeld wurde auf Grundlage eines 1955 beschlossenen Bebauungsplanvorschlags errichtet. 1969 wurde ein Bebauungsplan aufgestellt, um die ursprüngliche, städtebauliche Einheit zu bewahren und Garagen sowie Stellplätze an städtebaulich vertretbaren Stellen zu ermöglichen. Um Veränderungswünschen zu entsprechen, wurden in der Folge zahlreiche Befreiungen von den Festsetzungen des Bebauungsplanes erteilt. Im Jahr 2005 wurde der bis dahin rechtsverbindliche, aber nicht mehr zeitgemäße Bebauungsplan aufgehoben, da eine Beurteilung einzelner Bauvorhaben nach § 34 Baugesetzbuch (Einfügung des Bauwerks in die Umgebung) besser aktuellen Planungs- und Wohnbedürfnissen gerecht werde.

Abb. 146 Nachträglich errichtete Garagen an Stirnseite

Abb. 147 Schmale Wege zu den Reihenhäusern

g) Bereits durchgeführte Maßnahmen und Problemstellungen

Die Aufhebung des Bebauungsplanes sollte eine zukunftsfähige Entwicklung vereinfachen. Um die Besonderheiten der Planung zu bewahren, steht das Auefeld seit 2004 als Gesamtanlage unter Denkmalschutz. 2004 wurde der zentrale Platz neu gestaltet und umbenannt. Ansonsten wurden in dem Gebiet keine weiteren Maßnahmen durchgeführt.

h) Status quo und Ausblick

Viele Gebäude wurden mittlerweile sehr stark verändert und sind in sehr unterschiedlichem Sanierungszustand. Das einheitliche Erscheinungsbild ist in vielen Bereichen verschwunden. Trotz der kleinen Wohnflächen besteht eine große Nachfrage nach Häusern in dem Gebiet. Die Innenstadtlage, das hochwertige Wohnumfeld, die kurzen Wege und der besondere Charme sind wichtige Standortfaktoren. Um Nachfragewünschen nach größeren Wohnungen zu entsprechen, könnte vielleicht in Zukunft über die Zusammenlegung von Wohneinheiten nachgedacht werden. Es wird davon ausgegangen, dass sich das Gebiet auch langfristig ohne kommunales Handeln positiv weiter entwickeln wird.

Abb. 148 Blick in die aufgefächerte Reihenhausbebauung

Abb. 149 Blick in den Straßenraum

C Kassel: Warteberg

a) Einordnung in Gesamtstadt

Das Untersuchungsgebiet Warteberg liegt im Stadtteil Philippinenhof-Warteberg direkt an der nördlichen Stadtgrenze. Das Gebiet liegt etwas abgekoppelt ca. 5 Straßenkilometer vom Stadtzentrum entfernt. Philippinenhof-Warteberg ist überwiegend von Wohnnutzung geprägt und zählt ca. 4.000 Einwohner. Während die Geschosswohnungsbaugebiete im Südosten zum Teil erhebliche Imageprobleme haben, werden die Einfamilienhausgebiete im Westen als durchschnittliche, gut bürgerliche Wohnlage beschrieben.

b) Entwicklungsgeschichte

Der Stadtteil Philippinenhof-Warteberg ist aus einem Kleinsiedlungsgebiet aus der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg entstanden. Er wurde von Südwesten nach Nordosten sukzessive in den 1950er bis 1970er Jahre aufgesiedelt. In den 1980er Jahren war eine Arrondierung der nordöstlich gelegenen Freiflächen geplant, die aber nicht durchgeführt wurde.

c) Bebauung

Die Bebauung besteht überwiegend aus freistehenden Einfamilienhäusern sowie vereinzelt aus Doppel- und Reihenhäusern sowie kleinen Mehrfamilienhäusern. Die Grundstücke sind zum Teil sehr groß und tief. Es gibt nur wenige unbebaute Grundstücke. Die meisten Gebäude sind West–Ost ausgerichtet. Das Gebiet wird von breiten, in einem Raster angeordneten Wohnstraßen erschlossen. Inmitten der langgezogenen Bebauungsbereiche gibt es zum Teil schmale Fußwegeverbindungen. Auf vielen Grundstücken befinden sich freistehende Garagen oder Carports. Die Bebauung wirkt durch das Nebeneinander verschiedener Einfamilienhaustypen und Architekturen eher heterogen. An einer Stelle gibt es eine Nachverdichtung in zweiter Reihe.

d) Soziale Infrastruktur, Nahversorgung und Verkehrsanbindung

Im Südosten des Gebiets liegen wohnortnah eine bereits 1957 errichtete Grundschule mit Bücherei und Turnhalle sowie ein Kindergarten. Die Schülerzahlen sind momentan rückläufig und die Kapazitäten nicht vollständig ausgeschöpft. Innerhalb des Gebiets gibt es keine Nahversorgungseinrichtungen. Je nach Standort in dem Gebiet ist das Ladenzentrum, das sich im Südosten außerhalb des Gebiets befindet, nur erschwert fußläufig erreichbar. Mit einer Buslinie im 15-Minutentakt ist die Innenstadt in 20 Minuten zu erreichen. Vier Haltestellen befinden sich in fußläufiger Entfernung.

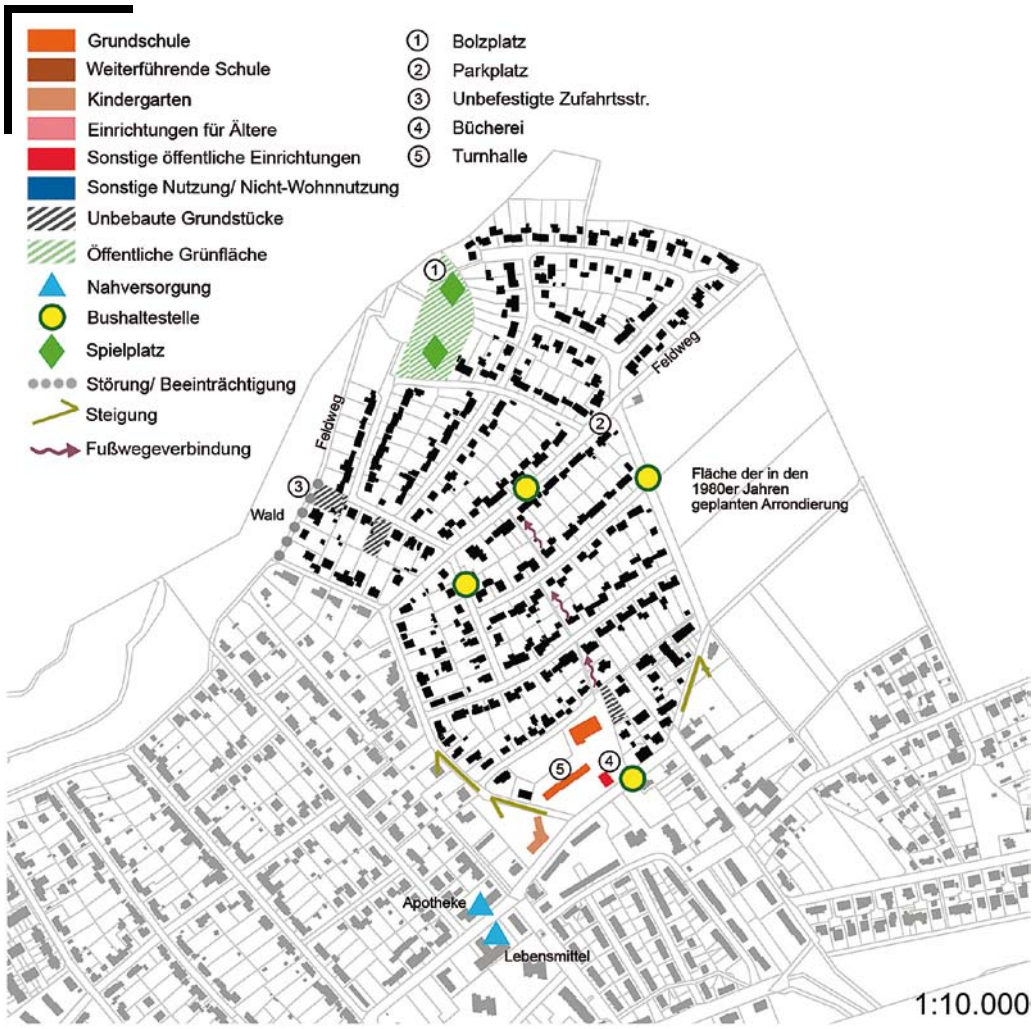


Abb. 150 Untersuchungsgebiet Warteberg (1:10.000)

e) Bewohner

Mit 49,5 Jahren liegt das Durchschnittsalter weit über dem städtischen Durchschnitt von 42,3 Jahren. Rund 32 Prozent der Bewohner sind älter als 65 Jahre. Der Generationenwechsel ist noch nicht weit fortgeschritten. In der Sozialraumanalyse über den Stadtteil ist zu lesen: „*Aus dem oberen Bereich kommen fast keine Kinder nach, da diese aus dem Haus sind, studieren oder bereits nach einer Ausbildung weggezogen sind.*“[46] Mit Zuzug in dieses Gebiet ist primär von Haushalten zu rechnen, die schon im Stadtteil wohnen oder gewohnt haben sowie von Auswärtigen, die günstigen Wohnraum im Einfamilienhaus suchen. Die Sozialstruktur im Bereich der Eigenheime hebt sich positiv von jener im Bereich der Geschosswohnungsbauten im Südosten ab.

f) Bauplanungsrecht

Für das Gebiet gibt es keinen rechtskräftigen Bebauungsplan. Vom Gebietscharakter her handelt es sich um ein reines Wohngebiet. Es wurde zur Entstehungszeit ein Aufstellungsverfahren eingeleitet, das aber nicht zum Abschluss gebracht wurde. Bisher gab es kaum Anfragen wegen baurechtlicher Veränderungen.

g) Bereits durchgeführte Maßnahmen und Problemstellungen

Seitens der Kommune wurden bisher noch keine Maßnahmen in dem Gebiet durchgeführt. Im Jahr 2011 wurde im Westen ein neuer Spielplatz errichtet, um die Versorgung mit öffentlichen Freiflächen für Kinder zu verbessern.

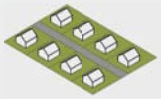
h) Status quo und Ausblick

Viele Gebäude wurden bereits saniert, weiter entwickelt und verändert. Die Gebäude in den Randlagen mit Weitblick auf das offene Land weisen Lagevorteile auf. Die großen, tiefen Grundstücke könnten ein Potenzial für das Bauen in der zweiten Reihe darstellen. Der direkte Landschaftsbezug sowie das geordnete Umfeld werden als Standortvorteil gesehen. Die Preise sind weitgehend stabil, wobei es sich nach Aussage des befragen Immobilienexperten um eine „sehr enge“ Nachfragegruppe handelt, die Immobilien in diesem Bereich nachfragen. Sofern der Preis stimmt, werden die Einfamilienhäuser auch künftig gut vermarktet werden können. Die nur einseitig angebaute Straße im Nordosten würde sich für kleinere Arrondierungen anbieten.

Tab. 39 Strukturdaten Warteberg

Lage	Distanz zum Ortsmittelpunkt	ca. 5 km
	Lage in Gesamtstadt	Stadtrandlage
	Topographie	Ebene, Hanglage
Fläche	Gebietsfläche (netto)	19,4 ha
	durchschn. Grundstücksgröße	822 m²
	Anteil unbebauter Grundstücke	3,4 %
Bebauung	Grundflächenzahl (real)	0,12
	Bebauungsstruktur	aufgelockert
	Aufsiedlungsprozess	sukzessive
	dominierende Baualtersklassen	gemischt
Bewohner	Einwohnerzahl (2009)	708 EW
	Einwohnerentwicklung 2004 – 2009	– 7,9 %
	Einwohnerdichte (2009)	36 EW/ha
	Altenquotient	0,59
	Ausländeranteil	3,5 %
Besonderheit		

Tab. 40 Kurzcharakteristik Warteberg

Lage in Gesamtstadt	Bebauungs-struktur	unbebaute Grundstücke	Altenquotient
Randlage	aufgelockert	3,4 %	0,59
			

46 Stadt Kassel, Sozialraumanalyse, 2010a, 10

Abb. 151 Blick in eine der breiten Erschließungsstraßen

Abb. 152 Das Gebiet liegt am Stadtrand von Kassel

Abb. 153 Freistehendes Haus am Nordrand

Abb. 154 Die Gebäude stehen auf großen Grundstücken

D Kassel: Wolfsanger

a) Einordnung in Gesamtstadt

Das Untersuchungsgebiet Wolfsanger liegt im Stadtteil Wolfsanger-Hasenhecke im Nordosten der Kasseler Kernstadt, die rund 4,5 km Straßenkilometer entfernt ist. Der dörflich geprägte Stadtteil befindet sich am äußersten nordöstlichen Stadtrand und hat rund 6.700 Einwohner. Das Gebiet liegt abgekoppelt vom Stadtgebiet an einem leicht nach Süden abfallenden Hang und ist über zum Teil steile Straßen zu erreichen. Es liegt in Aussichtslage mit Blick über das Fuldatal und auf das Wahrzeichen der Stadt, den Herkules. Im Norden grenzen direkt Felder an. Die Wohnlage wird als mittelmäßig eingestuft.

b) Entwicklungsgeschichte

Bedingt durch das starke Einwohnerwachstum wurden in den Randbereichen der Stadt Anfang der 1960er Jahre neue Wohngebiete ausgewiesen. Entsprechend den damaligen Planungsprinzipien wurden Geschosswohnungsbau und Einfamilienhäuser gemischt. Für den Erwerb von Eigentum in der Siedlung gaben die Banken spezielle Kredite. Die Häuser wurden damals von dem gemeinnützigen Wohnungsunternehmen Hessische Heimstätte erbaut.

c) Bebauung

Das Untersuchungsgebiet besteht überwiegend aus Reihenhäusern, die in Ost–West-Richtung orientiert und in elf Dreiergruppen und zwei Vierergruppen angeordnet sind. Im Westen und im Süden befinden sich freistehende individuell gestaltete Einfamilienhäuser sowie kleinere Mehrfamilienhäuser. Im Norden des Untersuchungsgebiets grenzen mehrere Geschosswohnungsbauten an. Hier hat der Leerstand in den letzten Jahren zugenommen. Die Grundstücke der Reihenhäuser sind mit bis zu 47 Meter sehr tief. Die Gebäude passen sich dem leicht abfallenden Gelände an und sind nur über eine kleine Eingangstreppe zu erreichen. Das Gebiet wird über eine ringförmig angelegte Straße sowie eine Stichstraße erschlossen. Zu den Reihenhäusern führen schmale Fußwege, die Parkierung erfolgt auf Stellplätzen entlang der Straße und im öffentlichen Raum.

d) Soziale Infrastruktur, Nahversorgung und Verkehrsanbindung

Direkt an das Untersuchungsgebiet angrenzend befindet sich eine Kindertagesstätte. Die Grundschule westlich des Gebiets ist ca. 500 Meter, die weiterführende Schule im Osten ca. 1.000 Meter entfernt. In den 1970er Jahren gab es noch Einkaufsmöglichkeiten im Gebiet, die im Laufe der Jahre weg-

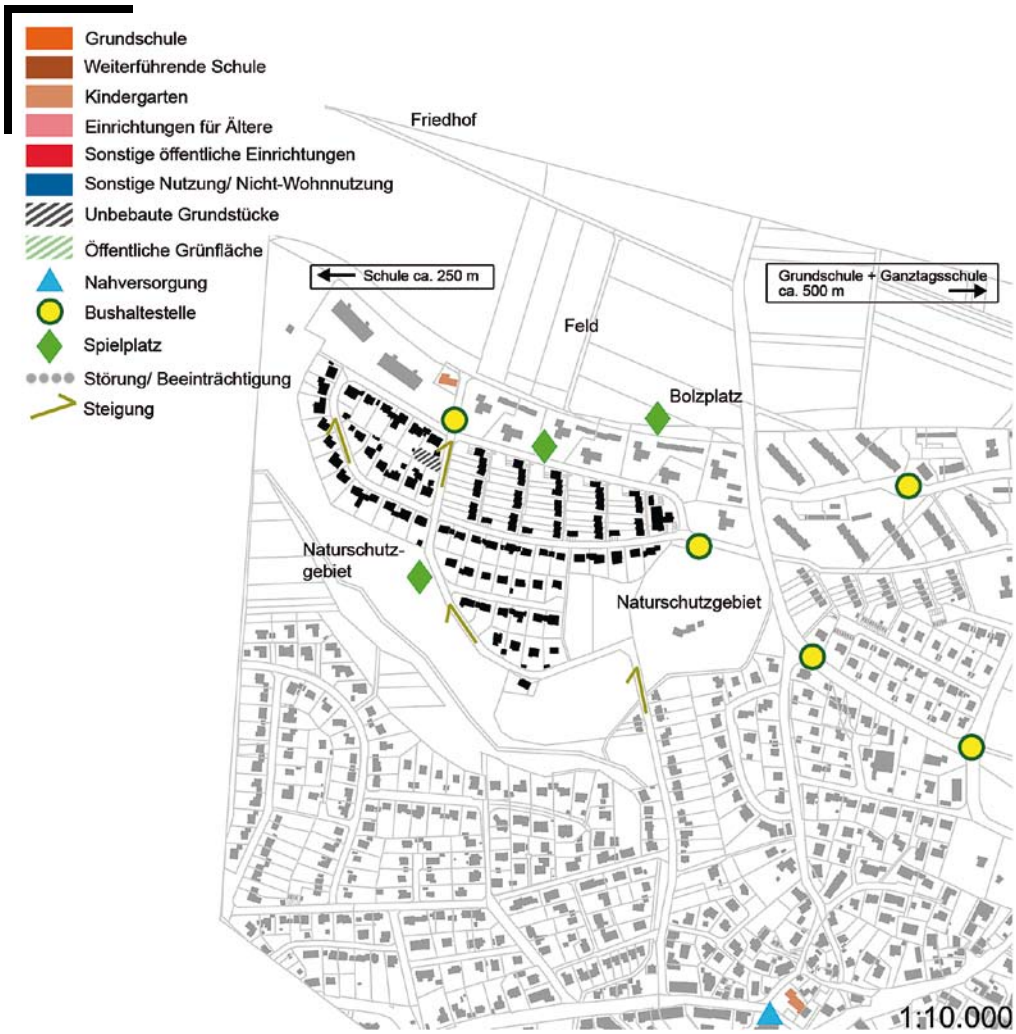


Abb. 155 Untersuchungsgebiet Wolfsanger (1:10.000)

Tab. 41 Strukturdaten Wolfsanger

Lage	Distanz zum Ortsmittelpunkt	4 km
	Lage in Gesamtstadt	Stadtrandlage
	Topographie	Ebene, Hanglage
Fläche	Gebietsfläche (netto)	6,4 ha
	durchschn. Grundstücksgröße	650 m²
	Anteil unbebauter Grundstücke	0,8 %
Bebauung	Grundflächenzahl (real)	0,15
	Bebauungsstruktur	EFH gemischt
	Aufsiedlungsprozess	in einem Zug
	dominierende Baualtersklassen	1950er, 1960er Jahre
Bewohner	Einwohnerzahl (2009)	243 EW
	Einwohnerentwicklung 2004 – 2009	– 1 %
	Einwohnerdichte (2009)	38 EW/ha
	Altenquotient	0,61
	Ausländeranteil	5,3 %
Besonderheit		

Tab. 42 Kurzcharakteristik Wolfsanger

Lage in Gesamtstadt	Bebauungs-struktur	unbebaute Grundstücke	Altenquotient
Randlage	EFH gemischt	0,8 %	0,61

gebrochen sind. Aufgrund der stark ansteigenden Topographie ist die nächstgelegene Versorgungseinrichtung im Südosten nur eingeschränkt fußläufig erreichbar. An den öffentlichen Personennahverkehr ist das Gebiet durch zwei Buslinien angebunden, die tagsüber in einem Halbstundentakt verkehren.

e) Bewohner

Der Stadtteil Wolfsanger / Hasenhecke gehört zu den wenigen Stadtteilen, die aufgrund der fortwährenden Wohnungsbautätigkeit jahrelang ein stetiges Bevölkerungswachstum verzeichnen konnten. Erst in den letzten Jahren ist die Bevölkerungsentwicklung trotz weiterer Neubautätigkeit rückläufig. In die Reihenhäuser zogen zur Entstehungszeit vor allem junge Familien. Heute ziehen vor allem Haushalte zu, die bereits in dem Stadtteil wohnen. Das Durchschnittsalter von 50 Jahren liegt weit über dem Kasseler Durchschnitt von 42,3 Jahren. Rund ein Drittel der Bewohner ist 65 Jahre oder älter. Nur ungefähr 14 Prozent der Bewohner gehören der Altersgruppe 0 bis 17 Jahre an. Der Ausländeranteil liegt mit 5,3 Prozent deutlich unterhalb des städtischen Durchschnitts (12,7 Prozent).[47]

f) Bauplanungsrecht

Für das Gebiet gibt es keinen rechtskräftigen Bebauungsplan. Es wurde 1962 ein Aufstellungsverfahren eingeleitet, das aber nicht zum Abschluss gebracht wurde. Anfragen von Bewohnern hinsichtlich der Änderung des vorhandenen Baurechts gibt es bisher nicht.

g) Bereits durchgeführte Maßnahmen und Problemstellungen

Bislang bestand im Bereich der Einfamilienhäuser noch keine Notwendigkeit kommunalen Handels. Die Qualität des Wohnstandorts ist durch die abgelegene Lage, die mangelnde Nahversorgung und die erschwerte Erreichbarkeit durch die steil ansteigende Verbindungsstraße eingeschränkt.

h) Status quo und Ausblick

Aktuell ist die Nachfrage im Gebiet eher gering. Dennoch lassen sich die Gebäude trotz der unvorteilhaften Grundstückszuschnitte im Bereich der Reihenhäuser aber bislang vermarkten. Die Preise sind stabil und liegen für ein Reihenhaus bei ca. 100.000 Euro. Die Gebäude sind in sehr unterschiedlichem Zustand. Die Topographie wird als besondere Schwierigkeit für ältere Bewohner eingeschätzt. Insbesondere die nicht integrierte Lage und die fehlenden Infrastruktureinrichtungen lassen erwarten, dass langfristig die Vermarktung schwieriger werden könnte.

47 Stadt Kassel, Sozialraumanalyse, 2010 b

Abb. 156 Blick auf die Reihenhäuser von Westen

Abb. 157 Erschließungsstraße mit Reihen- und freistehenden Einfamilienhäusern

Abb. 158 Reihenhäuser mit tiefen Grundstücken

Abb. 159 Ansteigende Wohnwege zu den Reihenhäusern

3.2.9 Lauterbach

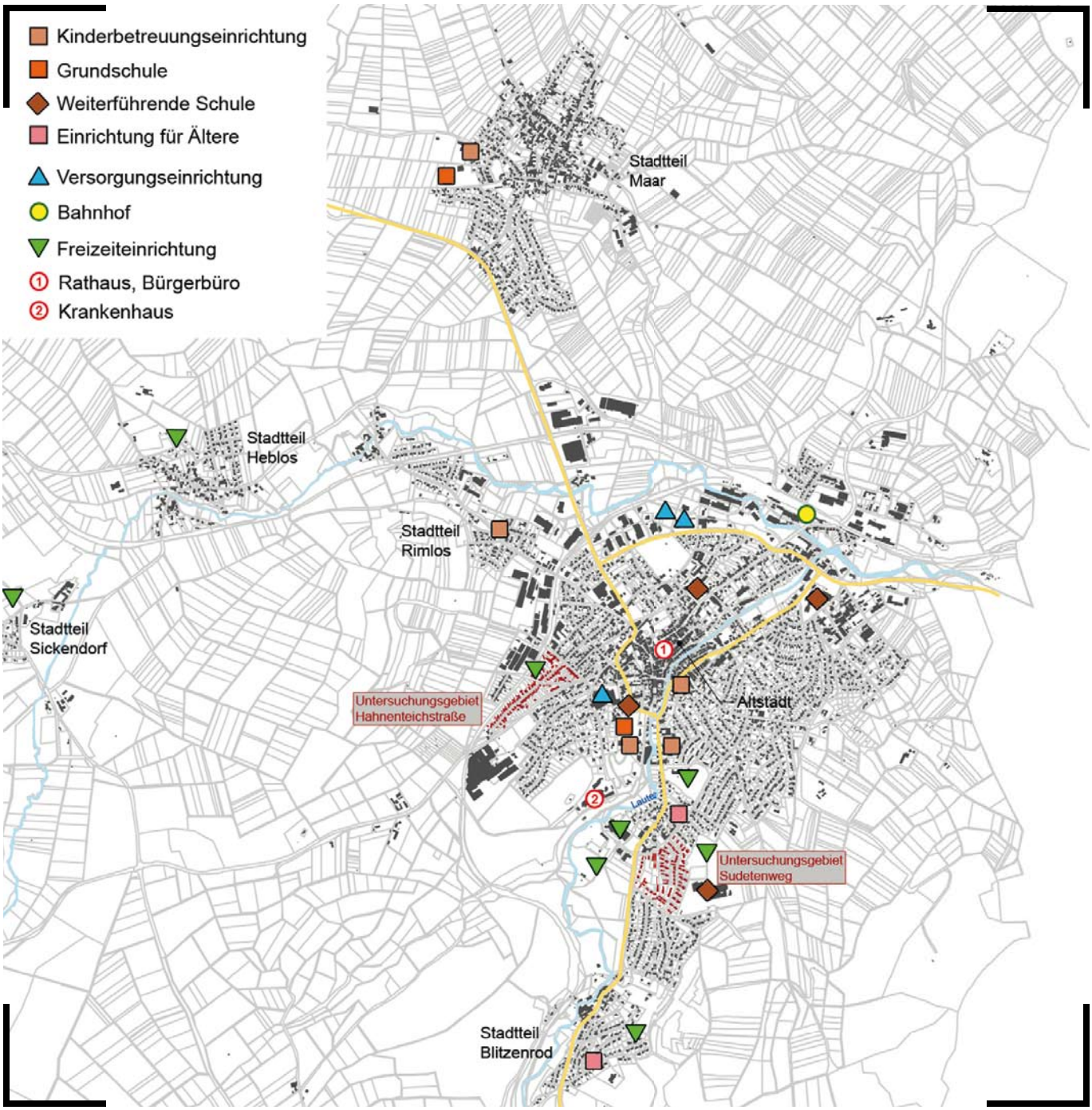


Abb. 160 Überblickskarte Lauterbach (ohne Maßstab)

A Lauterbach: Gesamtstadt

a) Überblick

Die mittelhessische Stadt Lauterbach ist Kreisstadt des Vogelsbergkreises und liegt im Osten des Landkreises in reizvoller, von Vulkanismus geprägter Landschaft. Für den Vogelsbergkreis wird bis 2030 von einer Bevölkerungsabnahme bis zu fast 15 Prozent ausgegangen. Das geringe Arbeitsplatzangebot führte zu verstärktem Fortzug aus der Region in den letzten Jahren.

b) Großräumige Lage und Verkehrsanbindung

Lauterbach ist die zweitgrößte Stadt im Vogelsbergkreis und übernimmt als Mittelzentrum die Versorgungsfunktion für rund 47.000 Einwohner. Nächstgelegenes Mittelzentrum ist das rund 15 km entfernte Alsfeld, das Oberzentrum Fulda ist 25 km entfernt. Verkehrlich ist Lauterbach über die Bundesstraßen 254 und 275 an das überörtliche Verkehrsnetz angebunden. Die Autobahnanschlussstelle Fulda an die A 7 liegt rund 25 km und die Anschlussstelle Alsfeld an die A 5 rund 18 km entfernt.

Tab. 43 Strukturdaten Stadt Lauterbach

Kommune	Stadt Lauterbach
Landkreis	Vogelsbergkreis
Bundesland	Hessen
Einwohner (2009)	13.659[48]
Bevölkerungsdichte	134 EW/km²
Nat. Saldo 2005 – 2009	– 3,9/TEW[49]
Wand. Saldo 2005 – 2009	– 3,8/TEW
Altersdurchschnitt 2009	k. A.
Altenquotient	0,38
Ausländeranteil	6,1%
Bertelsmann Demographietyp	Typ 1: Stabile Mittelstädte und regionale Zentren mit geringem Familienanteil
Zentrale-Orte-Einstufung	Mittelzentrum
Entfernungen zu Großstädten	–
Lagetyp	peripher
Siedlungsstrukturelle Prägung	ländlich
EFH-Anteil (2005)	90 %
1950er – 1970er Jahre Anteil Wohngebäude	48 %
Kommunale Risikoklasse	I

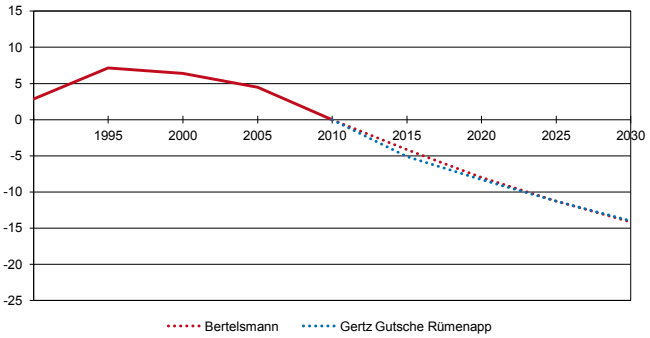


Abb. 161 Bevölkerungsentwicklung 1990 – 2030 (ab 2010 Prognose)

Nach Stilllegung mehrerer Bahnstrecken ist Lauterbach heute nur noch über die Vogelsbergbahn (Regionalbahnstrecke Gießen–Fulda) an das Schienennetz angebunden. Der Linienbusverkehr des Rhein-Main-Verkehrsverbunds erschließt Lauterbach und die Umgebung.

c) Stadtstruktur und Stadtbild

Neben der kleinstädtisch geprägten Kernstadt und dem direkt angrenzenden Ortsteil Blitzenrod besteht Lauterbach aus zehn dörflich geprägten Stadtteilen. Bis in die 1970er Jahre entwickelte sich die Stadt um den Altstadtkern entlang der überörtlichen Straßen. Die Wohngebiete im Süden und Osten der Kernstadt sind von ein- bis zweigeschossigen Ein- oder Zweifamilienhäusern geprägt. Lediglich im südöstlichen Bereich entstand nach dem zweiten Weltkrieg eine größere Mietwohnungsbebauung. Flächenintensive Gewerbebetriebe siedelten sich früh entlang der Bahnstrecken im Norden und Nordwesten an.

d) Bevölkerung

Von 1950 bis 1979 hat die Bevölkerung um 57 Prozent auf 14.589 Einwohner zugenommen. Seit 2002 nimmt die Wohnbevölkerung kontinuierlich um 0,4 bis 0,7 Prozent pro Jahr ab, sodass sie im Jahr 2009 13.695 Einwohner betrug. Eine 2011 erstellte kleinräumige Bevölkerungsprognose geht bis 2020 von einem Rückgang um sieben Prozent bzw. um ca. 1.000 Personen und bis 2030 um ca. 13 Prozent bzw. um ca. 1.800 Personen gegenüber 2009 aus. Die prognostizierte Schrumpfung Lauterbachs fällt damit etwas geringer aus als der für den gesamten Vogelsbergkreis erwartete Rückgang um rund 15 Prozent bis 2030. Die Bevölkerungsabnahme ist ganz überwiegend auf Sterbeüberschüsse zurückzuführen.[50]

48 KIV Kommunale Informationsverarbeitung. Daten der KIV unterscheiden sich von jenen des Hessischen Statistischen Landesamtes (Bevölkerungsstand HSL 2009: 13.975)
49 Berechnung auf Datengrundlage des Hessischen Statistischen Landesamtes
50 Gertz Gutsche Rümenapp, 2011

e) Wirtschaft und Arbeitsplätze

Der Wirtschaftsstandort Lauterbach ist vor allem von Industrie und Gewerbe geprägt. Mit rund 41 Prozent der Beschäftigten ist das produzierende Gewerbe überdurchschnittlich vertreten. Wichtige Arbeitgeber sind zudem Einrichtungen der Kreisverwaltung. Im Jahr 2009 lag der Pendlerüberschuss bei 134 Beschäftigten pro tausend Einwohner, wobei der positive Pendlersaldo zwischen 2005 und 2009 um rund 12 Prozent zurückging. Nachdem bis Mitte der 1990er Jahre die Zahl der Beschäftigten stark zugenommen hat, hat zwischen 2000 und 2010 die Zahl der Beschäftigten am Arbeitsort um elf Prozent abgenommen. Die Stadt verfügt über touristische Anziehungskraft durch eine gut erhaltene Altstadt, die Lage in einer attraktiven Landschaft, den „Vulkanradweg“ und die Ernennung zum Luftkurort.

f) Soziale Infrastruktur und Nahversorgung

In Lauterbach sind alle Schularten, zahlreiche Kindergärten sowie eine gute medizinische Versorgung und ein Krankenhaus vorhanden. Es gibt ein kommunales Freizeitzentrum mit Eishalle, Schwimm- und Freibad sowie ein umfangreiches Vereinsleben und kulturelles Angebot. In der historischen Altstadt sind die Einzelhandelsstrukturen rückläufig, stattdessen breitet sich am nordöstlichen Rand großflächiger Einzelhandel aus. Aufgrund von Geschäftsschließungen ist die Nahversorgung gerade im südlichen Stadtgebiet ausgedünnt.[51]

g) Stadtentwicklung und Wohnungsmarkt

Lauterbach wurde Ende 2005 als eine der ersten hessischen Kommunen in das Förderprogramm „Stadtumbau West“ aufgenommen. Ziel ist es, mit finanzieller und fachlicher Unterstützung frühzeitig die Strukturveränderungen aktiv zu gestalten. Dafür wurde ein integriertes Handlungskonzept unter der Annahme „Stadtentwicklung ohne Wachstum“ erarbeitet. Weitere Planungsgrundlagen sind eine Einzelhandelsstrukturuntersuchung sowie eine aktuelle, kleinräumige Bevölkerungsprognose.

Nachdem seit den 1970er Jahren keine größeren Wohngebiete mehr entstanden waren, wurde Ende der 1990er Jahre ein Baugebiet für rund 130 Einfamilienhäuser erschlossen. Die Nachfrage ist aktuell schleppend und ein zweiter Erschließungsabschnitt wurde aufgeschoben. In Lauterbach werden offenbar Gebrauchtimmobilien bevorzugt, Neubaueigenheime sind eher die Ausnahme. In den letzten Jahren ist der in Lauterbach ohnehin nur schwach ausgeprägte Markt für Geschosswohnungsbau weitgehend zum Erliegen gekommen.[52]

h) Situation im Bereich älterer Einfamilienhausgebiete

Aktuell lassen sich in Lauterbach keine Probleme bei der Nachnutzung von Einfamilienhäusern der 1950er bis 1970er Jahre feststellen. Mittelfristig ist es allerdings vorstellbar, dass tatsächlich ein Überangebot an Immobilien entstehen könnte und zudem diese Bestände beim Generationenwechsel auch noch in direkte Konkurrenz zu Beständen aus den 1920er/1930er Jahren treten. Über den Preis scheint sich die Vermarktung aber noch länger regeln zu können. Da die Erbengeneration oft aufgrund des mangelnden Arbeitsplatzangebots aus Lauterbach wegzieht, könnte sich die Frage nach der Nachnutzung der Bestände mittelfristig verschärfen. Besonders schwierig gestaltet sich die Situation in den dörflichen Stadtteilen.

Abb. 162 Historische Altstadt von Lauterbach

51 GMA, 2010
52 DSK (o. J.)

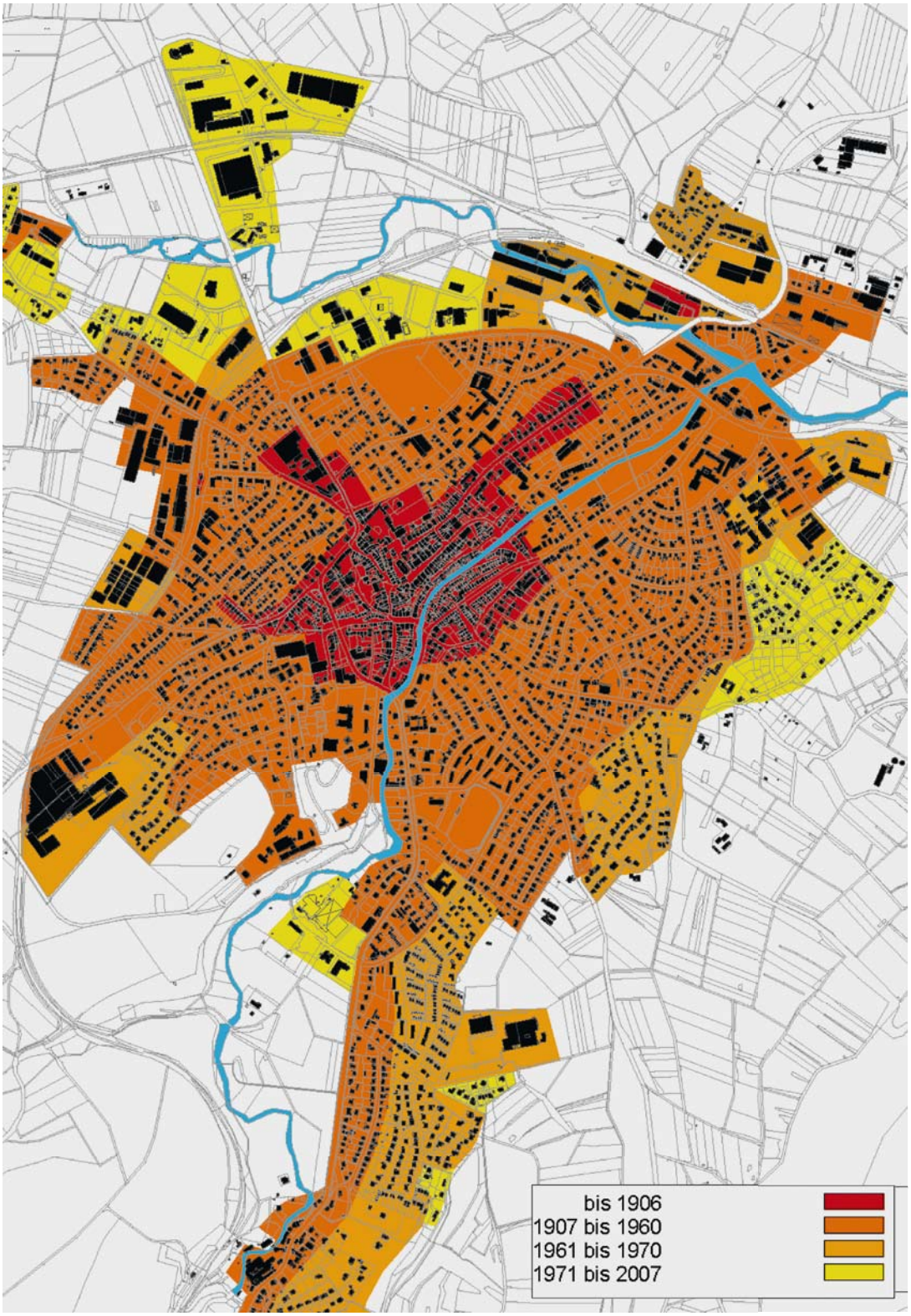


Abb. 163 Bauepochenplan Stadt Lauterbach (ohne Maßstab)

B Lauterbach: Hahnenteichstraße

a) Einordnung in Gesamtstadt

Das Untersuchungsgebiet Hahnenteichstraße liegt im Westen der Lauterbacher Kernstadt. Das Gebiet umfasst im Wesentlichen einen Straßenzug, an dem sich auf einer Länge von ca. 550 Metern mehrheitlich typengleiche Einfamilienhäuser aufreihen. Das Gebiet hebt sich durch seine Gestaltung und Einheitlichkeit von der umgebenden Bebauung ab. In Lauterbach gilt der Bereich als gute Wohnlage und hat dementsprechend ein gutes Image.

b) Entwicklungsgeschichte

Die Aufsiedlung des Gebiets begann bereits vor 1950. Ende der 1970er Jahre wurde sie abgeschlossen. Die Siedlung entstand auf Grundlage einer einheitlichen Architektenplanung. Auf Grundlage eines Musterhauses konnten dort Kriegsvertriebene in viel Eigenleistung Häuser errichten. Die Grundstücke wurden überwiegend im Erbbaurecht vergeben, um die große Wohnungsnachfrage nach dem Krieg zu befriedigen und den Bauinteressenten ausreichend Wohnbauland zur Verfügung zu stellen. Das Erbbaurecht gilt heute nur noch für einzelne Häuser. Die restlichen Grundstücke wurden inzwischen von den Bewohnern gekauft.

c) Bebauung

Das Untersuchungsgebiet ist von den freistehenden, typengleichen Einfamilienhäusern geprägt, die sich auf beiden Seiten der Hahnenteichstraße giebelständig aufreihen. Im Nordosten des Gebiets gibt es eine kleine Gruppe von Reihenhäusern sowie weitere Einfamilienhäuser und kleine Gewerbegebäude, die eine andere Architektursprache aufweisen. Die Bebauung ist sehr homogen und zeichnet sich durch ein einheitliches, hochwertiges Erscheinungsbild aus. Die Grundstücke sind zum Teil sehr tief und schmal.

d) Soziale Infrastruktur, Nahversorgung und Verkehrsanbindung

Nahversorgungseinrichtungen für den alltäglichen Bedarf liegen zwar nicht im Gebiet, sind aber fußläufig zu erreichen. Kindergarten und Schule sind ca. 500 Meter entfernt. Durch Bushaltestellen an der überörtlichen Straße im Süden ist das Gebiet an den öffentlichen Personennahverkehr angeschlossen.

e) Bewohner

Aufgrund der frühen Aufsiedlungszeit unmittelbar nach dem Krieg hat der Bewohnerwechsel im Untersuchungsgebiet schon stark eingesetzt. Es sind vor allem Familien in das Gebiet nachgezogen. Größe, Grundrisse und Lage der Häuser scheinen für

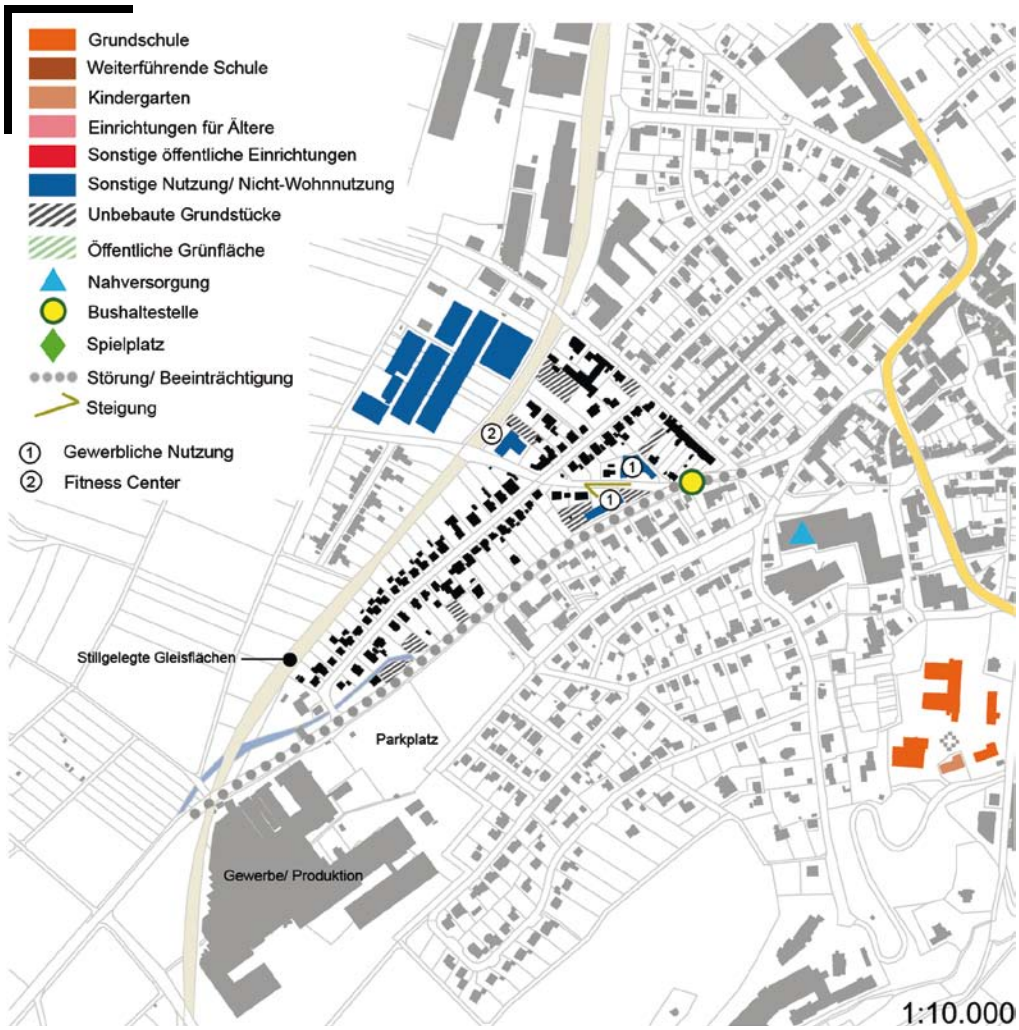
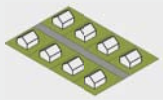


Abb. 164 Untersuchungsgebiet Hahnenteichstraße (1:10.000)

Tab. 44 Strukturdaten Hahnenteichstraße

Lage	Distanz zum Ortsmittelpunkt	1 km
	Lage in Gesamtstadt	innenstadtnah
	Topographie	Ebene
Fläche	Gebietsfläche (netto)	6,9 ha
	durchschn. Grundstücksgröße	694 m²
	Anteil unbebauter Grundstücke	9,3 %
Bebauung	Grundflächenzahl (real)	0,14
	Bebauungsstruktur	aufgelockert
	Aufsiedlungsprozess	in einem Zug
	dominierende Baualtersklassen	gemischt
Bewohner	Einwohnerzahl (2009)	240 EW
	Einwohnerentwicklung	k. A.
	Einwohnerdichte (2009)	34,8 EW/ha
	Altenquotient	0,39
	Ausländeranteil	5,7 %
Besonderheit	einheitliche Siedlungshäuser	

Tab. 45 Kurzcharakteristik Hahnenteichstraße

Lage in Gesamtstadt	Bebauungs-struktur	unbebaute Grundstücke	Altenquotient
innenstadtnah	aufgelockert	9,3 %	0,39
			

Familien ideal zu sein. Die Bewohnerstruktur wird als vom Mittelstand geprägt und eher heterogen beschrieben. Rund 77 Prozent der Bewohner sind Eigentümer der Gebäude, 23 Prozent sind Mieter.

f) Bauplanungsrecht

Über dem Gebiet liegen frühe Fluchtlinienpläne, die die Positionierung der Gebäude vorgeben. Ein Bebauungsplan existiert nicht; baurechtlich wird für das Gebiet § 34 BauGB angewendet. In den letzten Jahren wurden bereits zahlreiche Veränderungen an den Häusern in Form von Anbauten, Erweiterungen oder Gaupen durchgeführt, die aber alle mit § 34 BauGB geregelt werden konnten. Seitens der Stadt wird trotz des hochwertigen Erscheinungsbildes keine Notwendigkeit gesehen, weitere planungsrechtliche Maßnahmen zu ergreifen.

g) Bereits durchgeführte Maßnahmen und Problemstellungen

Die Hahnenteichstraße ist in den letzten Jahren als verkehrsberuhigte Zone umgestaltet worden. Gehsteige wurden barrierefrei angelegt und der öffentliche Raum aufgewertet. Die Neugestaltung hat eine positive Entwicklung des Gebiets unterstützt, wobei dies nach Aussage der kommunalen Vertreter nicht überbewertet werden dürfe. Durch die Stilllegung der Bahnlinie, die einst direkt im Nordwesten an der Bebauung vorbei führte, hat das Gebiet an Qualität gewonnen. Was mit den ungenutzten, bereits von Gleiskörpern befreiten Bahnflächen geschieht, ist derzeit noch unklar.

h) Status quo und Ausblick

Die vielfältigen Vorteile lassen auch langfristig eine positive Entwicklung des Gebiets erwarten. Sowohl seitens der Stadt als auch der Immobilienwirtschaft wird das Gebiet als Selbstläufer eingeschätzt. Angesichts der zum Teil sehr großen und tiefen Grundstücke könnte über eine Teilung und Nachverdichtung im Gebiet nachgedacht werden. Der Erhaltung des hochwertigen und prägenden Siedlungsbildes sollte verstärkt Aufmerksamkeit geschenkt werden.

Abb. 165 Die neu gestaltete Hahnenteichstraße

Abb. 166 Der hochwertige öffentliche Raum prägt das Gebiet

Abb. 167 Typisches freistehendes Einfamilienhaus mit kleinen Veränderungen

Abb. 168 Einheitliches Siedlungsbild durch typengleiche Einfamilienhäuser

C Lauterbach: Sudetenweg

a) Einordnung in Gesamtstadt

Das Untersuchungsgebiet Sudetenweg liegt ca. 1,5 km südöstlich der Lauterbacher Altstadt. Das Gelände fällt leicht nach Westen und Osten ab. In der Umgebung befinden sich weitere Einfamilienhäuser und vereinzelt Geschosswohnungsbauten. Westlich schließen Landwirtschaftsflächen an und im Osten grenzt ein Schulzentrum mit Großsporthalle an. Zur Entstehungszeit galt das Gebiet als durchschnittliche Wohnlage. Das einst gute Image hat sich in den letzten Jahren wegen problematischer Entwicklungen in den Mehrfamilienhäusern verschlechtert.

b) Entwicklungsgeschichte

Das Gebiet wurde in den 1960er Jahre in verdichteter Bauweise mit dem Ziel aufgesiedelt, dort preisgünstigen Eigentumserwerb zu ermöglichen. Zeitgleich mit den zahlreichen Kaufeigenheimen entstanden auch Mietwohnungen in Geschosswohnungsbauten. Im Gebiet ließen sich viele Sudetendeutsche nieder.

c) Bebauungsstruktur

Der Bereich Sudetenweg besteht überwiegend aus Reihen- und Doppelhäuser sowie aus einigen freistehenden Einfamilienhäusern und Geschosswohnungsbauten im Innenbereich. In dem Gebiet befinden sich 71 Einfamilienhäuser, zehn Zweifamilienhäuser sowie 136 Wohnungen in Mehrfamilienhäusern. Die zweigeschossigen Reihenhäuser sind in Gruppen von zwei bis maximal vier Gebäuden angeordnet und unterkellert. Das Eingangsniveau ist bei den meisten Häusern nur über einige Treppenstufen zu erreichen und somit nicht barrierefrei. Die Haupterschließungsstraße, die das Gebiet in Nord–Süd-Richtung durchzieht, ist als Einbahnstraße und Tempo-30-Zone ausgewiesen. Der Straßenraum ist von ruhendem Verkehr beeinträchtigt. Zahlreiche Reihenhäuser sind nur über Wohnwege erreichbar. Die Parkierung erfolgt dezentral.

d) Soziale Infrastruktur, Nahversorgung und Verkehrsanbindung

Eine Grund- und Realschule grenzt im Osten an das Gebiet an. Die nächste Grundschule liegt 1 km und der nächste Kindergarten 700 Meter entfernt. Bis 2001 gab es im Gebiet ein kleines Lebensmittelgeschäft zur Versorgung der Bewohner mit Gütern des täglichen Bedarfs. Nach der Schließung siedelte sich dort für wenige Jahre ein Drogerie-Discounter an. Eine Nachnutzung als Verkaufsstelle für Haushaltsgroßwaren musste nach Anwohnerprotesten aufgegeben werden, da es sich um keine im

Abb. 169 Untersuchungsgebiet Sudetenweg (1:10.000)

reinen Wohngebiet zulässige Nutzung handelte. Heute steht das Ladengebäude am Gebietseingang leer. An den Randbereichen befinden sich insgesamt drei Bushaltestellen, die das Gebiet in einem Halbstunden-Takt an die Innenstadt anbinden.

e) Bewohner

Die Bewohnerstruktur hat sich seit der Entstehung stark verändert. Heute sind rund 28 Prozent der Einfamilienhäuser vermietet. Zur Entstehungszeit befanden sich in den Mehrfamilienhäusern zahlreiche Landesbedienstetenwohnungen. Diese Bewohnerschicht zog im Laufe der Zeit in die umliegenden Reihenhäuser, und viele Aus- oder Übersiedler folgten in die Wohnungen.

f) Bauplanungsrecht

Das Gebiet ist auf Grundlage eines 1969 genehmigten Bebauungsplanes entstanden. Für die Reihenhäuser sind eine GRZ von 0,27 und eine GFZ von 0,54 festgesetzt. Auf der Eingangsseite ist die Position der Gebäude durch Baulinien genau vorgegeben, zur Gartenseite bilden Baugrenzen das Baufenster. Planungsrechtlich ist das Gebiet als reines Wohngebiet festgesetzt. Schwierigkeiten hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung ergaben sich, als das leerstehende Ladengebäude nachgenutzt werden sollte. Bisher gab es kaum Wünsche nach Befreiungen. Die bisherigen Festsetzungen scheinen für die aktuellen Anforderungen ausreichend zu sein.

g) Bereits durchgeführte Maßnahmen und Problemstellungen

Die Kommune hat in dem Gebiet noch keine Maßnahmen durchgeführt. Für die Nachnutzung des leer stehenden Ladengebäudes wäre die Stadt zu einigen Zugeständnissen bereit gewesen. Der schlechte Zustand und der zunehmende Leerstand im Geschosswohnungsbau drohen das Gebiet weiter negativ zu beeinflussen. Die Stadt könnte sich vorstellen, mittelfristig dort einzugreifen und eine Strategie für diesen Standort zu entwickeln.

h) Status quo und Ausblick

Derzeit gibt es keine Nachnutzungsprobleme in dem Gebiet. Die Preise sind vergleichsweise moderat. Die mangelnde Nahversorgung könnte sich langfristig negativ auf die Gebietsentwicklung auswirken. Die nicht barrierefreien Gebäude sind gerade für ältere Bewohner problematisch. Eine weitere Verschärfung der Situation im Geschosswohnungsbau könnte die Entwicklung der Einfamilienhäuser in direkter Umgebung beeinträchtigen.

Tab. 46 Strukturdaten Sudetenweg

Lage	Distanz zum Ortsmittelpunkt	1,5 km
	Lage in Gesamtstadt	Stadtrandlage
	Topographie	Ebene, Hanglage
Fläche	Gebietsfläche (netto)	7,4 ha
	durchschn. Grundstücksgröße	586 m²
	Anteil unbebauter Grundstücke	3,4 %
Bebauung	Grundflächenzahl (real)	0,11
	Bebauungsstruktur	EFH (gemischt) + MFH
	Aufsiedlungsprozess	in einem Zug
	dominierende Baualtersklassen	1960er, 1970er Jahre
Bewohner	Einwohnerzahl (2009)	459 EW
	Einwohnerentwicklung	k. A.
	Einwohnerdichte (2009)	62 EW/ha
	Altenquotient	0,5
	Ausländeranteil	9,8 %
Besonderheit		

Tab. 47 Kurzcharakteristik Sudetenweg

Lage in Gesamtstadt	Bebauungs-struktur	unbebaute Grundstücke	Altenquotient
Randlage	EFH + MFH	3,4 %	0,5

Abb. 170 Südansicht einer Reihenhausgruppe

Abb. 171 Bebauung wirkt vielerorts noch einheitlich

Abb. 172 Wohnweg mit Garagen

Abb. 173 Teilweise sehr tiefe Grundstücke

Abb. 174 Mischung Geschosswohnungsbau und Reihenhäuser

Abb. 175 Blick in die Haupterschließungsstraße

Abb. 176 Leerstehendes Ladengeschäft

Abb. 177 Geschosswohnungsbau mit zunehmendem Leerstand

Abb. 178 Die Häuser reihen sich entlang der Straße auf

3.2.10 Meppen

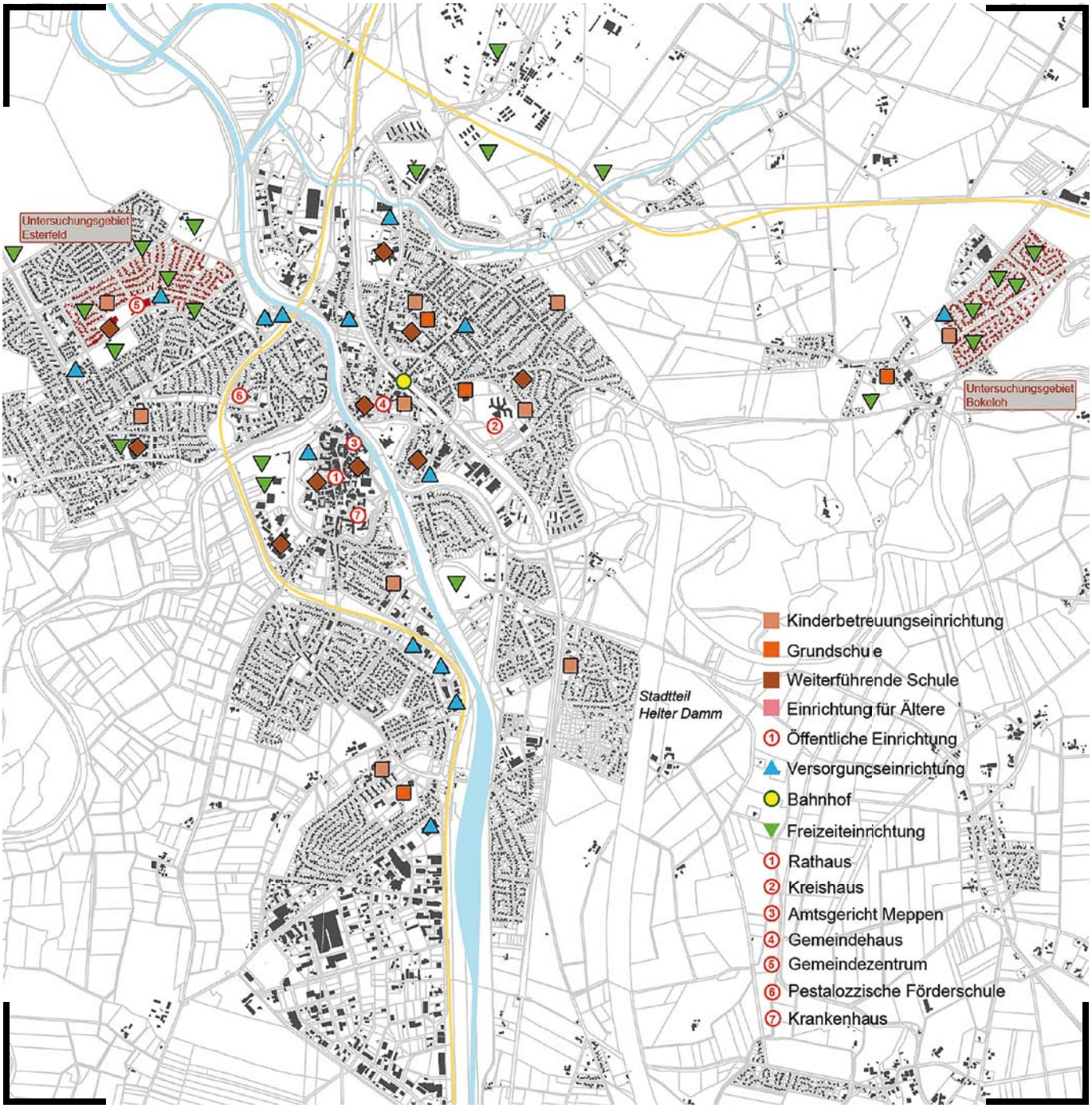


Abb. 179 Überblickskarte Meppen (ohne Maßstab)

A Meppen: Gesamtstadt

a) Überblick

Meppen liegt am westlichen Rand von Niedersachsen, etwa 20 km von der niederländischen Grenze entfernt. Wirtschaftliche Bedeutung erlangte die Stadt durch den Bau der Eisenbahnstrecke Rheine–Emden 1856 und den Dortmund-Ems-Kanal 1900. Ein entscheidender Wirtschafts-faktor war für Meppen die Errichtung des Krupp'schen Schießplatzes im Jahre 1877. Dieser ist heute mit einer Fläche von 200 km² Technologiezentrum der Bundeswehr für die Bereiche Waffen und Munition, d. h. Versuchsgelände und „größter instrumentierter Schießplatz Westeuropas".(53) Meppen ist seit 1977 Kreisstadt des Landkreises Emsland, des flächenmäßig zweitgrößten der Bundesrepublik Deutschland.(54) In der Betroffenheitsanalyse zeigte die Stadt Meppen zwar auf kommunaler Ebene unauffällige Ergebnisse (Risikoklasse III), die jedoch im Gegensatz zu den Ergebnissen auf Kreisebene (Risikoklasse I) standen.

b) Großräumige Lage und Verkehrsanbindung

Meppen ist ein Mittelzentrum und nach Lingen (Ems) und Papenburg die drittgrößte Stadt des Emslandes. Die nächstgelegenen Oberzentren sind Osnabrück und Oldenburg.(55) Allerdings stellt Meppen innerhalb seines direkten Umlandes die einzige größere Ortschaft da, somit orientieren sich die Bewohner des ländlichen Umfeldes in Bezug auf Einkaufen, Kultur, Bildung usw. dorthin. Die Stadt ist an die Bundesstraßen B 70 und B 402 / E 233 angebunden, in zehn Minuten Fahrzeit ist auch die Autobahn A 31 zu erreichen.(56) Diesen relativ guten Anbindungen in Nord–Süd-Richtung stehen schlechtere Reisemöglichkeiten nach Osten und Westen gegenüber.

c) Stadtstruktur und Stadtbild

Stadtbildprägendes Element für Meppen sind die Wasserflächen von Ems, Hase und Dortmund–Ems-Kanal. Die Stadt besteht aus der Kernstadt mit den Stadtteilen Altstadt, Esterfeld, Feldkamp, Neustadt, Nödike, Kuhweide und Schleusengruppe sowie dreizehn 1973/1974 eingemeindeten Ortsteilen. Während sich in der Altstadt die wesentlichen zentralörtlichen Einrichtungen befinden, sind in der Neustadt „Zentrumsergänzungsfunktionen für die Altstadt" angesiedelt, wobei die Bedeutung des dortigen Emshafens auslaufend ist. Der Stadtteil Nödike hat den Nutzen eines zentrumsnahen Industriegebiets, während die anderen Stadtteile eher dem zentrumsnahen Wohnen dienen.(57) Der den Stadtgrundriss bis heute ebenfalls prägende Stadtwall ist der Überrest einer Wallanlage der ehemaligen Festung Meppen und erfüllt heute Naherholungsfunktionen.(58)

d) Bevölkerung

Die Bevölkerungszahl der Stadt Meppen steigt seit Jahren kontinuierlich an. Die städtisch geprägte Kernstadt (ca. 71 Prozent der Gesamtbevölkerung) hat sich zwar positiv, aber im Vergleich zur Gesamtstadt unterdurchschnittlich entwickelt. Einige der Ortsteile verzeichnen dagegen ein Wachstum von bis zu 44 Prozent innerhalb der letzten zehn Jahre (Stand 2009), während die Ortsteile Apeldorn, Bokeloh, Hüntel und Klein Fullen und die Stadteile Neustadt und Nödike Bevölkerungsverluste

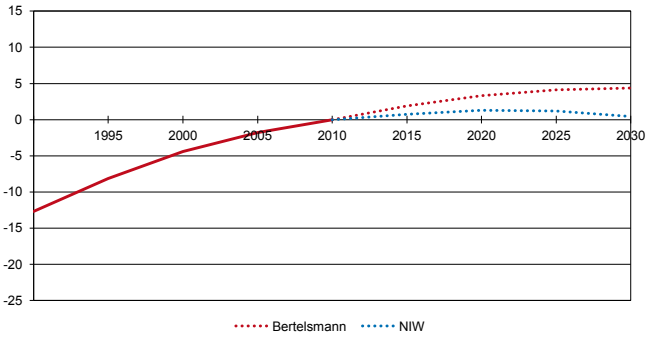


Abb. 180 Bevölkerungsentwicklung 1990 – 2030 (ab 2010 Prognose)

Tab. 48 Strukturdaten Stadt Meppen

Kommune	Meppen
Landkreis	Emsland
Bundesland	Niedersachsen
Einwohner (2009)	34.773
Bevölkerungsdichte	184,5 EW/km²
Nat. Saldo 2005 – 2009	– 31
Wand. Saldo 2005 – 2009	197
Altersdurchschnitt 2006	41,3
Altenquotient	0,25
Ausländeranteil (2009)	4,89 %
Bertelsmann Demographietyp	Typ 1: Stabile Mittelstädte und regionale Zentren mit geringem Familienanteil
Zentrale-Orte-Einstufung	Mittelzentrum
Entfernungen zu Großstädten	115 km Münster 130 km Bremen
Lagetyp	peripher
Siedlungsstrukturelle Prägung	teilweise städtisch
EFH-Anteil (2005)	92,2 %
1950er – 1970er Jahre Anteil Wohngebäude	51,1 %
Kommunale Risikoklasse	III

53 Landkreis Emsland, 2007
54 Stadtverwaltung Meppen (o. J.) a
55 Project M GmbH, 2008, 7
56 Stadtverwaltung Meppen (o. J.) a
57 NWP Planungsgesellschaft mbH: Stadtentwicklungskonzept (o. J.), unveröffentlicht
58 city-map Region Emsland, 2011

Abb. 181 Luftbild Stadtkern mit Wallanlage

Abb. 182 Höltingmühle an der Hasemündung

Abb. 183 Historisches Rathaus

aufweisen. Das Wanderungssaldo der unter 18-Jährigen und der 30- bis 40-Jährigen (Familienwanderung) für denselben Zeitraum weist mit 8,1 einen positiven und deutlich überdurchschnittlichen Wert auf, im Vergleich hat das Emsland ein Wanderungssaldo von 4,4, Niedersachsen von 3,3. Daraus kann geschlossen werden, dass Meppen für Familien attraktiver ist als der Durchschnitt des Kreises bzw. des Landes.[59]

e) Wirtschaft und Arbeitsplätze

Die Meppener Wirtschaft ist hauptsächlich durch den Dienstleistungssektor (51 Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten[60]) gekennzeichnet, außerdem durch die Bereiche Handel, Gastgewerbe und Verkehr, wodurch die zentralörtliche Bedeutung im ländlichen Raum zum Ausdruck kommt.[61] Die wichtigsten Arbeitgeber sind öffentlich-rechtliche Einrichtungen wie die wehrtechnische Dienststelle der Bundeswehr, das Krankenhaus Ludmillenstift, die Kreisverwaltung und das St. Vitus-Werk (eine Einrichtung für geistig beeinträchtigte Kinder und Senioren) mit jeweils etwa 1.000 Mitarbeitern. Der Anteil der Hochqualifizierten in Meppen liegt mit 8,4 Prozent über dem Landesdurchschnitt von 7,3 Prozent.

f) Soziale Infrastruktur und Nahversorgung

Das klar definierte Einzelhandelszentrum ist die historische Altstadt. Hier konzentriert sich der spezialisierte Einzelhandel. Der großflächige Einzelhandel (z. B. Baumarkt) ist dagegen im Gewerbegebiet in Nödike angesiedelt. Ergänzt wird dieses Angebot durch dezentrale Einzelhändler des kurzfristigen Bedarfs.[62] In den ländlichen Ortsteilen ist die Nahversorgung tendenziell immer weniger gewährleistet. So ging in den 1990er Jahren die Zahl der kleinen Lebensmittel-Einzelhandelsgeschäfte unter 200 m² Verkaufsfläche um fast 50 Prozent zurück.[63] In Meppen gibt es 16 Kindergärten, 13 Grundschulen, zwei Förderschulen, drei Haupt- und Realschulen, zwei Gymnasien und drei berufsbildende Schulen. Während Grundschulen und Kindergärten über das gesamte Stadtgebiet verteilt sind, konzentrieren sich die weiterführenden Schulen auf das Stadtzentrum.[64] Fast in allen Stadtteilen wurden Schulmodernisierungen und energetische Anpassungen von Schulen und öffent-lichen Gebäuden im Rahmen des Konjunkturpakets durchgeführt.

Abb. 184 Wohnen an der Deichstraße

g) Stadtentwicklung und Wohnungsmarkt

Im Stadtentwicklungskonzept, welches noch in der politischen Diskussion ist, wurden als Ziele formuliert, die Entwicklung der Kernstadt vorrangig vor den Ortsteilen zu betreiben und die Ortsteile nur entsprechend der dort bereits vorhandenen Infrastruktur zu entwickeln. Dies bedeutet, dass im kernstädtischen Bereich Flächenreserven, die sich dort in den weiträumigen Siedlungen ergeben, und Grundstücke, die über 1.000 qm groß sind, auf Möglichkeiten für eine Innenverdichtung untersucht werden sollen. Im Gegensatz dazu sollen jedoch auch die Ortsteile weitere Entwicklungsmöglichkeiten bekommen, z. B. könnten die größeren Ortsteile Gewerbe ansiedeln, während in den kleineren Bauernschaften mit wenigen 100 Einwohnern allenfalls ein paar Baulücken entwickelt werden sollten. Im Rahmen der Dorferneuerung wurden gemeinsam mit der Bevölkerung Pläne für zehn Ortsteile, darunter Bokeloh, erarbeitet.[65] Sowohl der Bestand als auch der Neubau sind im starken Maße durch Einfamilienhäuser (92,2 Prozent) geprägt.[66] Es gibt zwei größere Baugebiete, das Gebiet „Am Esterhof" westlich der Innenstadt (von 2002) mit knapp 300 WE und das Gebiet „Im Feldkamp" südöstlich der Innenstadt und jenseits der Ems von 2004 mit 200 WE. Insgesamt sind aktuell noch 201 Bauplätze verfügbar.[67]

h) Aktuelle Situation älterer Einfamilienhausgebiete

Die Einschätzung des eher geringen Risikos aus der Betroffenheitsanalyse hat sich für die Kernstadt und die Stadtteile nahe der Kernstadt (z. B. Esterfeld) bestätigt. Hier ist kein größeres Vermarktungsrisiko für Einfamilienhausbestände zu erwarten. In Meppen ist es schon heute gängige Praxis, Bestände abzureißen und durch Neubau zu ersetzen. In nicht integrierten Ortsteilen wird es jedoch Probleme hinsichtlich der Nachnutzung von Beständen geben, da die vorhandene Infrastruktur unzureichend oder aber im Bestand gefährdet ist.

Weiterführende Literatur

Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen (LSKN): Kleinräumige Bevölkerungsvorausberechnung für die Jahre 2015 und 2020. Hannover 2011 [http://www.nls.niedersachsen.de/Applet/Prognose/P1000001.HTM] (letzter Zugriff am 24. 8. 2011)

59 Project M GmbH, 2008, 13 – 19
60 Stadt Meppen, 2010
61 Project M GmbH, 2008, 37
62 Ebenda, 20 – 44
63 Stadt Meppen, Demographiebericht (o. J.), 16
64 Project M GmbH, 2008, 22
65 Stadtverwaltung Meppen (o. J.) a
66 Project M GmbH, 2008, 33
67 Stadtverwaltung Meppen (o. J.) a

B Meppen: Bokeloh

a) Einordnung in Gesamtstadt

Das Wohngebiet liegt östlich der Kernstadt von Meppen (3,5 km Luftlinie) im Ortsteil Bokeloh. Das Gebiet grenzt unmittelbar an die Hase, einen Nebenfluss der Ems. Bokeloh ist mit dem Zentrum durch den „Stationsweg“ verbunden, welcher an den Wochenenden ausschließlich von Radfahrern und Fußgängern genutzt werden darf.

b) Entwicklungsgeschichte

Das einst landwirtschaftlich geprägte Dorf wurde im Zuge der Gebietsreform 1974 eingemeindet.(68) Das Dorf besitzt mit der über 1000 Jahre alten St.-Vitus-Kirche die älteste Kirche im Emsland. Die gesamte Grundfläche der Siedlung war bis in die 1960er Jahre Eigentum der Kirche, erst danach konnten die Bürger die Grundstücke, auf denen ihre Häuser standen, erwerben. Die restlichen Flächen sind auch heute noch im Besitz der Kirchengemeinde.

c) Bebauung

Die aufgelockerte Bebauung ist durch überwiegend freistehende Einfamilienhäuser und einige Zweifamilienhäuser in der für Norddeutschland typischen Ziegelbauweise gekennzeichnet. Die durchschnittlichen Grundstücksgrößen sind mit 911 m² die größten Grundstücke aller im Projekt untersuchten Gebiete.

d) Soziale Infrastruktur, Nahversorgung und Verkehrsanbindung

Im Ortsteil Bokeloh gibt es eine Grundschule, die noch zweizügig geführt wird. Mit der Schließung der Grundschule in Apeldorn vergrößerte sich das Einzugsgebiet der Bokeloher Grundschule, die in diesem Zusammenhang modernisiert und an die größere Anzahl von Schülern angepasst wurde. Auch der Kindergarten wurde an größere Kinderzahlen angepasst. Des Weiteren unterhält die Kirchengemeinde eine Gemeindezentrum. Jedoch ist es kaum möglich, sich mit Waren des täglichen Bedarfs zu versorgen, so stellt ein Kiosk mit Brötchenverkauf die einzige Einkaufsmöglichkeit dar. Daher sind die Bewohner Bokelohs grundsätzlich auf ein Auto angewiesen, was für dort lebende ältere Menschen eine selbstständige Lebensführung auf Dauer erschwert.

Der Ort liegt unmittelbar an der B 402, die nach Haselünne, Meppen und Borken anbindet, doch die Busverbindungen zur Innenstadt sind mäßig: Zwei Buslinien mit drei Haltestellen im Ort verbinden stündlich zum Zentrum, von einer Haltestelle an der B 402 zeitweise im 20-Minuten-Takt. Der Bahnhof liegt fünf Kilometer vom Untersuchungsgebiet entfernt. Mit dem Rad ist

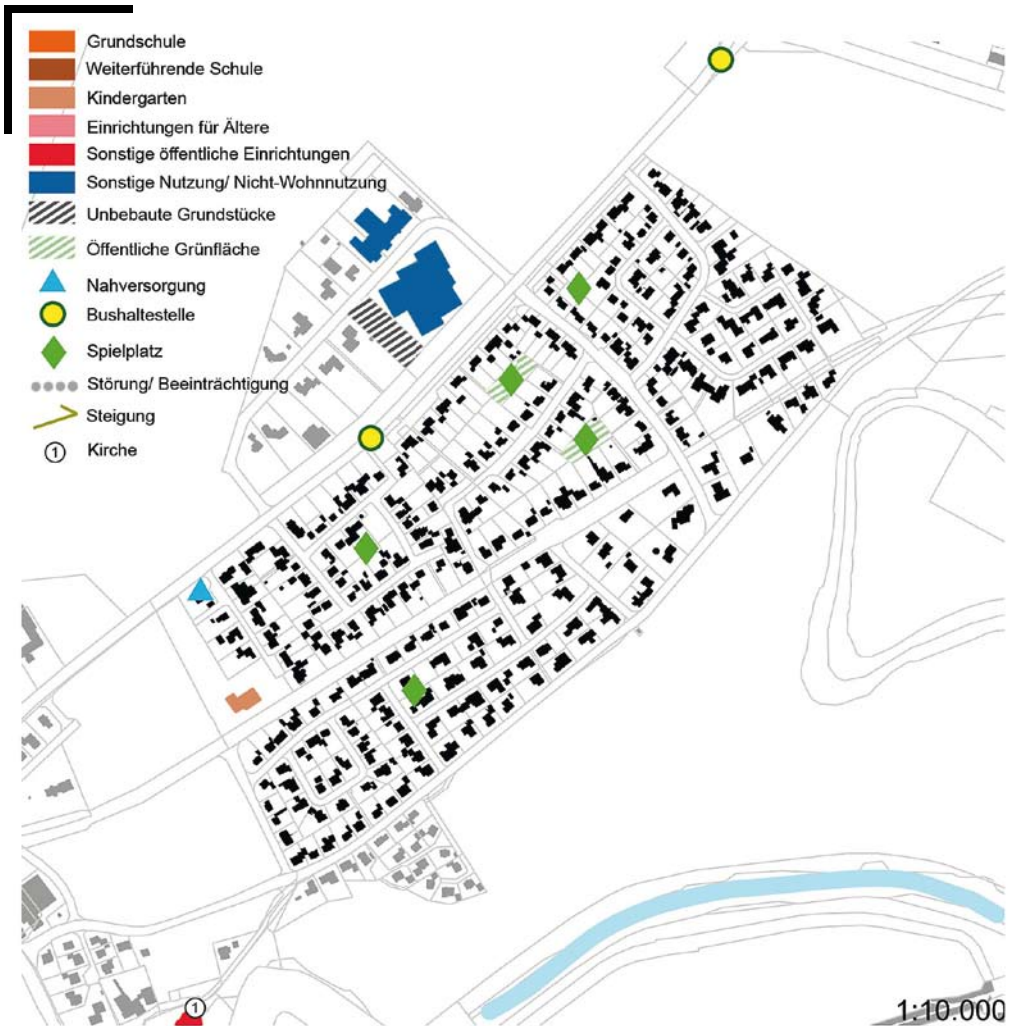


Abb. 185 Untersuchungsgebiet Bokeloh (1:10.000)

die Strecke zur Innenstadt von 5,6 km in 22 Minuten zu bewältigen. Attraktiv ist Bokeloh dagegen im Hinblick auf die Naherholung durch die waldnahe Lage und die Nähe zur Hase mit begleitendem Wanderweg und Möglichkeiten zum Kajakfahren.

e) Bewohner

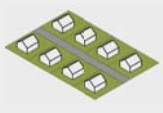
1961 zählte der Ort Bokeloh 413 Einwohner und 21 bäuerliche Betriebe. Mit Gründung eines Spanplattenwerks Ende der 1960er Jahre entstanden die Wohngebiete nordwestlich des Apeldorner Kirchwegs. Im gesamten Ortsteils Bokeloh, der noch kleinere neuere Siedlungsteile außer dem von uns betrachteten Bereich umfasst, leben 1.206 Einwohner (Stand 2009). Seit 2000 ging die Bevölkerung dabei kontinuierlich um 6,1 Prozent zurück.[69] Die häufig älteren Einwohner des Gebiets haben meist einen engen Bezug zum Ortsteil, wohingegen Familien gänzlich ohne diesen Bezug Bokeloh selten als Wohnstandort wählen. Der Altenquotient liegt dementsprechend mit 0,44 deutlich höher als in Meppen insgesamt (0,25).

Abb. 186 Einfamilienhäuser

Tab. 49 Strukturdaten Bokeloh

Lage	Distanz zum Ortsmittelpunkt	5,7 km
	Lage in Gesamtstadt	Ortsteil
	Topographie	eben
Fläche	Gebietsfläche (netto)	28 ha
	durchschn. Grundstücksgröße	911 m²
	Anteil unbebauter Grundstücke	2,5 %
Bebauung	Grundflächenzahl (real)	k. A.
	Bebauungsstruktur	aufgelockert
	Aufsiedlungsprozess	sukzessive
	dominierende Baualtersklassen	1950er, 1960er, 1970er Jahre
Bewohner	Einwohnerzahl (2009)	835 EW
	Einwohnerentwicklung 1990 – 2009	– 6 %
	Einwohnerdichte (2009)	30 EW/ha
	Altenquotient	0,44
	Ausländeranteil	2,7 %
Besonderheit		

Tab. 50 Kurzcharakteristik Bokeloh

Lage in Gesamtstadt	Bebauungs-struktur	unbebaute Grundstücke	Altenquotient
Ortsteil	aufgelockert	2,5 %	0,44
			

f) Bauplanungsrecht

Das Untersuchungsgebiet wurde in Bebauungsplanabschnitten von 1963, 1967 und 1971 errichtet, Teilbereiche stammen aus der Zeit vor 1963 und werden nach § 34 BauGB behandelt.

g) Bereits durchgeführte Maßnahmen und Problemstellungen

Abgesehen von der Einführung von Tempo-30-Zonen wurden in Bokeloh bislang keine Maßnahmen zur Wohnumfeldverbesserung durchgeführt. Die Straßen befinden sich noch im Zustand der ursprünglichen Baustraßen ohne Gehwege, jedoch gibt es ausgenommen der den Ortsteil begrenzenden Römerstraße keinen Durchgangsverkehr. Neben der Römerstraße verläuft ein Radweg, der in den Stationsweg übergeht und die kürzeste Radverbindung zum Stadtkern von Meppen herstellt.

h) Status quo und Ausblick

Aufgrund der schlechten Infrastrukturausstattung und der mäßigen ÖPNV-Anbindung des Gebiets wird Bokeloh mit Problemen des Generationenwechsels konfrontiert sein. Es ist zu befürchten, dass es schwierig sein wird, Nachnutzer zu finden, da das Gebiet für jüngere und nicht direkt ortsverbundene Interessenten weniger attraktiv ist.

68 Stadtverwaltung Meppen (o. J.) b
69 NWP Planungsgesellschaft mbH: Stadtentwicklungskonzept (o. J.), unveröffentlicht

Abb. 187 Anbau an Bestandsgebäude

Abb. 188 Zweifamilienhäuser

Abb. 189 Dachausbau

Abb. 190 Einfamilienhaus aus dem Siedlungsbeginn

Abb. 191 Spielplatz

C Meppen: Esterfeld

a) Einordnung in Gesamtstadt

Das Untersuchungsgebiet ist ein zentraler Teilbereich des Stadtteils Esterfeld, der nordwestlich der Kernstadt von Meppen auf der linken Seite der Ems liegt. Esterfeld ist der Stadtteil mit den meisten Einwohnern in Meppen. *„Wer was auf sich hält, wohnt in Esterfeld"*. Diese Zuschreibung kam in den 1970er Jahren auf, der Zeit der Hauptwachstumsphase dieses Gebietes. Dieses Image hat sich allerdings inzwischen relativiert.

b) Entwicklungsgeschichte

Das Gebiet des heutigen Stadtteils gehörte zu Beginn des 19. Jahrhunderts dem Herzog von Arenberg. Durch ein Sturmereignis im Jahr 1972 wurde der nordwestlich an das damalige Wohngebiet angrenzende Forst deutlich zerstört und in der Folge von der Stadt Meppen aufgekauft und als Baugebiet ausgewiesen.

c) Bebauung

Das Gebiet wurde sukzessive aufgesiedelt. Im Bereich der Esterfelder Stiege gibt es einen für das Emsland eher untypischen Geschosswohnungsbau. Ansonsten finden sich im Gebiet fast ausschließlich freistehende Einfamilienhäuser in der für Norddeutschland typischen Ziegelbauweise. Die Immobilienpreise sind in Esterfeld aufgrund der zentrumsnahen Lage höher als in dem zweiten Untersuchungsgebiet Bokeloh. Dies spiegelt sich auch in den Bodenwerten wider, die hier in den letzten Jahren relativ konstant geblieben sind.

d) Soziale Infrastruktur, Nahversorgung und Verkehrsanbindung

Die Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs ist in Esterfeld in weiten Bereichen gewährleistet; es gibt fünf Discounter, zwei Apotheken, einige kleinere Läden sowie eine Förderschule. Im Untersuchungsgebiet gibt es einen Lebensmitteleinzelhandel mit Postfiliale, eine Grund-, eine Haupt- und Realschule sowie eine Kindertagesstätte. So sind die Bewohner diesbezüglich nicht auf die Innenstadt angewiesen. Die Anbindung des Stadtteils über den Individualverkehr kann als gut bezeichnet werden. Es gibt eine günstige Anbindung zur Autobahn, und die Kernstadt von Meppen ist ohne Probleme mit dem Fahrrad (2,3 km, neun Minuten Fahrtzeit) zu erreichen. Der öffentliche Personennahverkehr hingegen hat keine herausgehobene Bedeutung: Eine Buslinie verbindet das Wohngebiet stündlich mit der Innenstadt.

Abb. 192 Untersuchungsgebiet Esterfeld (1:10.000)

Abb. 193 Einfamilienhäuser und Tempo 30

Abb. 194 Zweifamilienhäuser

Abb. 195 Mehrfamilienhäuser

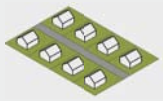
Abb. 196 Flachdach-Einfamilienhäuser

Abb. 197 Nahversorgung im Gebiet

Tab. 51 Strukturdaten Esterfeld

Lage	Distanz zum Ortsmittelpunkt	2,15 km
	Lage in Gesamtstadt	Randlage
	Topographie	eben
Fläche	Gebietsfläche (netto)	26,7 ha
	durchschn. Grundstücksgröße	760 m²
	Anteil unbebauter Grundstücke	4,2 %
Bebauung	Grundflächenzahl (real)	k. A.
	Bebauungsstruktur	aufgelockert
	Aufsiedlungsprozess	sukzessive
	dominierende Baualtersklassen	1970er Jahre
Bewohner	Einwohnerzahl (2009)	1.031 EW
	Einwohnerentwicklung 2004 – 2009	+3,1 %
	Einwohnerdichte (2009)	39 EW/ha
	Altenquotient	0,5
	Ausländeranteil	3,5 %
Besonderheit		

Tab. 52 Kurzcharakteristik Esterfeld

Lage in Gesamtstadt	Bebauungs-struktur	unbebaute Grundstücke	Altenquotient
Randlage	aufgelockert	4,2 %	0,5
			

e) Bewohner

Während der Stadtteil in den 1970er Jahren – im Zeitraum der Aufsiedlung des Gebiets – ein gehobenes Image besaß, lebt dort heute ein breiter Querschnitt durch alle Bevölkerungsschichten. In den 1970er Jahren stand die Aufsiedlung des Gebiets vor dem Hintergrund wachsender Bevölkerungszahlen und eines gewissen Wohlstands, auch bedingt durch die verstärkte Ansiedlung von Behörden in Meppen. So weist fast jeder dritte Haushalt einen Bezug zur Kreisbehörde mit 1.300 Mitarbeitern auf. Für das Untersuchungsgebiet konnte die Bevölkerungsentwicklung der zurückliegenden Jahre nicht ermittelt werden. Daher bezieht sich die folgende Betrachtung auf die Einwohnerentwicklung des gesamten Stadtteils Esterfeld. Zwischen den Jahren 2004 und 2011 stieg die Bevölkerung – nach einigen Schwankungen – von 9.165 auf 9.487 Bewohner an. Damit leben aktuell 27,2 Prozent der Einwohner Meppens in Esterfeld.[70] Die Gruppe der Älteren ist dabei überproportional vertreten (Altenquotient für Esterfeld 0,5; Gesamtstadt 0,25).

f) Bauplanungsrecht

Das Gebiet liegt im Bereich des B-Plan Nr. 12 aus dem Jahr 1968, der die für die 1970er Jahre typischen Festlegungen (in einem Teilbereich z. B. Flachdachbungalows) enthielt. Er wurde bereits zwölfmal geändert, um Bebauungswünsche, die von den ursprünglichen Festsetzungen abweichen (z. B. Satteldach), zu ermöglichen.

g) Bereits durchgeführte Maßnahmen und Problemstellungen

Das Gesamtgebiet macht einen gepflegten Eindruck. Die Straßen sind bis auf wenige Ausnahmen mit neueren Belägen versehen, meist mit beidseitigen, gepflasterten Gehwegen. Im Bereich der Esterfelder Stiege gibt es zudem einen Radweg. Teilweise sind Tempo-30-Bereiche eingeführt und einige Straßen als Spielstraßen ausgewiesen. Einige schmale Seitenstraßen sind komplett gepflastert.

h) Status quo und Ausblick

Das Gebiet wird aufgrund der zentrumsnahen Lage und guten Infrastrukturausstattung vermutlich auch in der nächsten Zeit keine gravierenden Probleme hinsichtlich der Nachnutzung des Baubestands bekommen. Dazu wird auch beitragen, dass in Fällen ungeeigneter Bausubstanz in Meppen bereits Erfahrungen mit Abriss und Neubau vorliegen.

70 NWP Planungsgesellschaft mbH: Stadtentwicklungskonzept (o. J.), unveröffentlicht

3.2.11 Mosbach

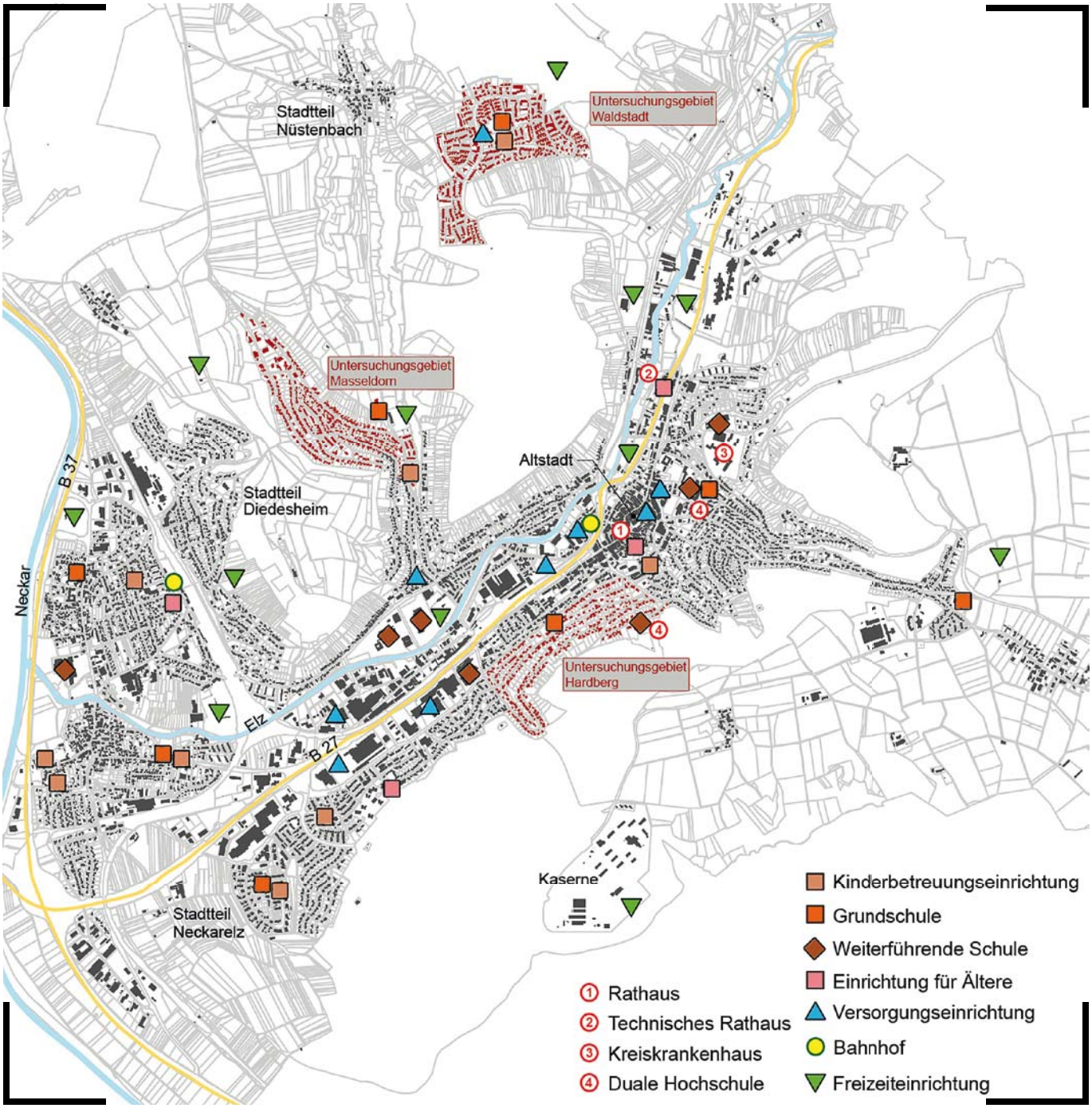


Abb. 198 Überblickskarte Mosbach (ohne Maßstab)

A Mosbach: Gesamtstadt

a) Überblick

Die Große Kreisstadt Mosbach liegt im Norden Baden-Württembergs. Sie ist ein Mittelzentrum für über 100.000 Einwohner im Versorgungsbereich. Mosbach ist ein wichtiger Schul- und Einkaufsstandort und Sitz einer Dualen Hochschule. Die Stadt liegt in landschaftlich attraktiver Lage an den südlichen Ausläufern des Odenwaldes und gehört zum Naturpark Neckartal-Odenwald sowie zum UNESCO Geo-Naturpark Bergstraße-Odenwald.

b) Großräumige Lage und Verkehrsanbindung

Mosbach liegt im östlichen Bereich der Metropolregion Rhein-Neckar ca. 34 km nördlich von Heilbronn und 45 km östlich von Heidelberg. Die Autobahnen A 6 und A 81 sind rund 30 km entfernt, die Bundesstraßen B 27, B 37 und B 292 führen durch das Stadtgebiet. Seit 2003 ist Mosbach mit drei Haltestellen an das S-Bahn-Netz des Verkehrsverbundes Rhein–Neckar angebunden. Mosbach liegt an zwei Bahnstrecken, welche die Stadt mit Regionalzügen und S-Bahnen an den Bahnfernverkehr anbinden. Ein engmaschiges Netz an Buslinien ergänzt den öffentlichen Personennahverkehr.

c) Stadtstruktur und Stadtbild

Siedlungsstrukturell besteht Mosbach aus der Kernstadt sowie fünf Stadtteilen. Der mittelalterliche Stadtkern liegt im Nordwesten der Kernstadt, die von steilen Hanglagen begrenzt wird. In den 1960er und 1970er Jahren wuchs die Kernstadt mit den westlich gelegenen, ehemals selbstständigen Kommunen Neckarelz und Diedesheim zu einem Siedlungskörper zusammen. Die Misch- und Gewerbegebiete liegen in der Talsenke entlang der B 27, während sich die Wohngebiete immer mehr in die Hanglagen und in Seitentäler ausdehnen. Das freistehende Einfamilienhaus ist der vorherrschende Gebäudetyp, Geschosswohnungsbau gibt es nur punktuell.

d) Bevölkerung

Mosbach hatte vor dem Zweiten Weltkrieg etwa 9.300 Einwohner, 1950 waren es bereits rund 16.000. Zwischen 1950 und 2009 ist die Einwohnerzahl um über 50 Prozent auf fast 24.600 gestiegen. In der Kernstadt leben etwas mehr als die Hälfte der Bewohner. Anfang der 1990er Jahre nahm die Bevölkerung stark zu und erreichte 1996 mit 25.265 Einwohnern ihren Höchststand. Seit 2005 fällt die Bewohnerzahl kontinuierlich und hat zwischen 2005 und 2009 um rund 2,1 Prozent abgenommen. Das Statistische Landesamt Baden-Württemberg berechnet für das Jahr 2030 eine Einwohnerzahl von rund 23.400 Personen, dies entspricht einem Bevölkerungsrückgang von 4,5 Prozent zwischen 2010 und 2030.

e) Wirtschaft und Arbeitsplätze

Mit 475 sozialversicherungspflichtig Beschäftigen pro tausend Einwohner hat Mosbach ein gutes Arbeitsplatzangebot, was sich auch in einem erheblichen Einpendlerüberschuss von 154 Arbeitnehmern pro tausend Einwohner manifestiert (2010). Die Wirtschaftsstruktur der Stadt zeichnet sich durch einen hohen

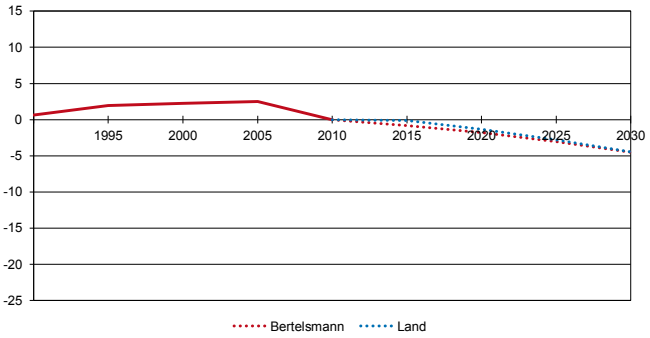


Abb. 199 Bevölkerungsentwicklung 1990 – 2030 (ab 2010 Prognose)

Tab. 53 Strukturdaten Stadt Mosbach

Kommune	Mosbach
Landkreis	Neckar-Odenwald-Kreis
Bundesland	Baden-Württemberg
Einwohner (2009)	24.585
Bevölkerungsdichte	395 EW/km²
Nat. Saldo 2005 – 2009	– 2,1/TEW
Wand. Saldo 2005 – 2009	– 2,7/TEW
Altersdurchschnitt 2009	43,5
Altenquotient	0,34
Ausländeranteil (2009)	11,7 %
Bertelsmann Demographietyp	Typ 1: Stabile Mittelstädte und regionale Zentren mit geringem Familienanteil
Zentrale-Orte-Einstufung	Mittelzentrum
Entfernungen zu Großstädten	–
Lagetyp	zentral
Siedlungsstrukturelle Prägung	überwiegend städtisch
EFH-Anteil (2005)	86,3 %
1950er – 1970er Jahre Anteil Wohngebäude	57,9 %
Kommunale Risikoklasse	I

Abb. 200 Bundesstraße und Eisenbahn im Tal

Abb. 201 Fachwerk prägt das Zentrum

Abb. 202 Historischer Stadtkern von Mosbach

Abb. 203 Fußgängerzone

Anteil an Beschäftigten im Dienstleistungssektor aus (ca. 52 Prozent), ein dominierendes Unternehmen gibt es nicht. Ein 40 Hektar großer, interkommunaler Technologiepark befindet sich im Westen der Stadt. Aufgrund seiner landschaftlichen Qualitäten verfügt Mosbach über touristisches Potenzial.

f) Soziale Infrastruktur und Nahversorgung

Als wichtiger regionaler Bildungsstandort verfügt Mosbach über acht Grundschulen, drei Hauptschulen (zum Teil mit Werkrealschule), eine Realschule, zwei allgemeinbildende Gymnasien sowie zahlreiche berufsbildende Schulen. Auch eine ausreichende Zahl an Kindergärten sichert eine flächendeckende Versorgung auch in den Ortsteilen, in denen es jedoch keine Schulen mehr gibt. Von besonderer Bedeutung ist die Duale Hochschule mit rund 2.400 Studierenden.

Zwischen den beiden Einzelhandelskonzentrationen in der Innenstadt und in Neckarelz siedelt sich zunehmend großflächiger Einzelhandel entlang der Bundesstraße 27 an, der die Existenz kleinerer Nahversorger gefährdet. In zwei Ortsteilen ist die Nahversorgung bereits weggebrochen.

g) Stadtentwicklung und Wohnungsmarkt

Wichtige Themen der künftigen Stadtentwicklung sind die starke Verkehrsbelastung durch die Bundesstraßen sowie die Aktivierung von Umnutzungspotenzialen und Baulücken. Aufgrund der angespannten kommunalen Finanzlage sind aktuell größere Projekte kaum umsetzbar. Mosbach hat bisher kein Stadtentwicklungskonzept. Weder im Flächennutzungsplan noch im aktuell fortgeschriebenen Regionalplan werden größere Erweiterungsflächen für Wohnbauentwicklung ausgewiesen, da noch ausreichend Entwicklungspotenzial vorhanden ist und ein neues Baugebiet nur noch außerhalb der Tallage möglich wäre.[71]

Seit 2005 wird ein acht Hektar großes Baugebiet in Innenstadtnähe entwickelt, das zur Hälfte bebaut ist (Grundstückspreis ca. 185 Euro/m²). Der Einfamilienhausbau stagniert aufgrund der vergleichsweise geringen Grundstückspreise im Umland.

h) Aktuelle Situation älterer Einfamilienhausgebiete

In Mosbach lassen sich bisher keine Vermarktungsschwierigkeiten bei Einfamilienhäusern der 1950er bis 1970er Jahre feststellen. Jedoch lässt sich tendenziell bei sehr großen Bestandshäusern im gehobenen Sektor eine eingeschränkte Marktgängigkeit erkennen. Die Stadt geht davon aus, dass sich der Einfamilienhausmarkt angesichts der Standortqualitäten Mosbachs auch langfristig über den Preis regeln wird. Die hohen Grundstückspreise führen dazu, dass Interessenten entweder in umliegende Gemeinden mit günstigeren Grundstücken ausweichen oder eine Bestandsimmobilie erwerben.

71 Flächennutzungsplan: Erste Fortschreibung des Flächennutzungsplanes der Vereinbarten Verwaltungsgemeinschaft Mosbach-Elztal-Neckarzimmern-Obrigheim. Erläuterungsbericht in der Fassung des Feststellungsbeschlusses vom 10.4.2000; Stadt Mosbach, 2001; CIMA Beratung + Management GmbH, 2008a

B Mosbach: Hardberg

a) Einordnung in Gesamtstadt

Der Untersuchungsbereich Hardberg grenzt an die Bebauung der Talebene an und liegt an einem steil nach Nordwesten abfallenden Hang. Das Gebiet hat eine Längsausdehnung von ca. einem Kilometer und ist je nach Standort 0,3 bis 1,0 Kilometer vom Stadtzentrum entfernt. Der Hardberg gilt als sehr gute Wohnlage trotz der nachteiligen Nordhang-Orientierung.

b) Entwicklungsgeschichte

Bereits 1936 entstand für den nordöstlichen Teilbereich der Straßen- und Baufluchtenplan „Hardberg“, auf dessen Grundlage ca. 30 freistehende Häuser errichtet wurden. Ende der 1950er Jahre wurde die Bebauung der steilen Hanglagen verstärkt vorangetrieben. Ziel war es, in unmittelbarer Stadtnähe neue Wohngebiete zu schaffen und den Bau von Familienheimen zu fördern. Rund 70 Prozent der Gebäude sind im Zeitraum zwischen 1950 und 1979 entstanden.

c) Bebauung

Das Gebiet besteht aus freistehenden, meist sehr großen Einfamilienhäusern sowie sehr vereinzelt aus Reihen-, Doppel- und Mehrfamilienhäusern. Aufgrund der starken Hangneigung sind die meisten Häuser nur über Treppen zu erreichen. Erschlossen wird das Gebiet von drei hangparallelen Straßen. Einige Straßenabschnitte sind sehr steil und schmal. Für Fußgänger gibt es mehrere Treppenwege.

d) Soziale Infrastruktur, Nahversorgung und Verkehrsanbindung

Innerhalb des Gebietes gibt es keine Nahversorgung. Nächstgelegene Versorgungseinrichtungen mit Gütern des täglichen Bedarfs befinden sich in der nahen Kernstadt. Die Kernstadt ist prinzipiell fußläufig gut erreichbar, Einschränkungen ergeben sich jedoch für Ältere oder Gehbehinderte wegen der steilen Wege. Mehrere Bushaltestellen im Tal binden das Gebiet an den ÖPNV an. Am Fuße des Hangs befindet sich eine Grund- und Förderschule. Im Nordosten liegen an das Gebiet angrenzend ein Kindergarten sowie ein Standort der Dualen Hochschule. In der Waldstraße besteht Fahrverbot für Kraftfahrzeuge – nur Anrainern ist die Zufahrt gestattet.

e) Bewohner

Der Anteil einkommensstarker Haushalte im Gebiet ist relativ hoch. Zwischen 2001 und 2009 nahm die Bewohnerzahl im Untersuchungsgebiet um knapp fünf Prozent zu. Der Altenquotient von 0,34 deutet darauf hin, dass der Generationenwechsel

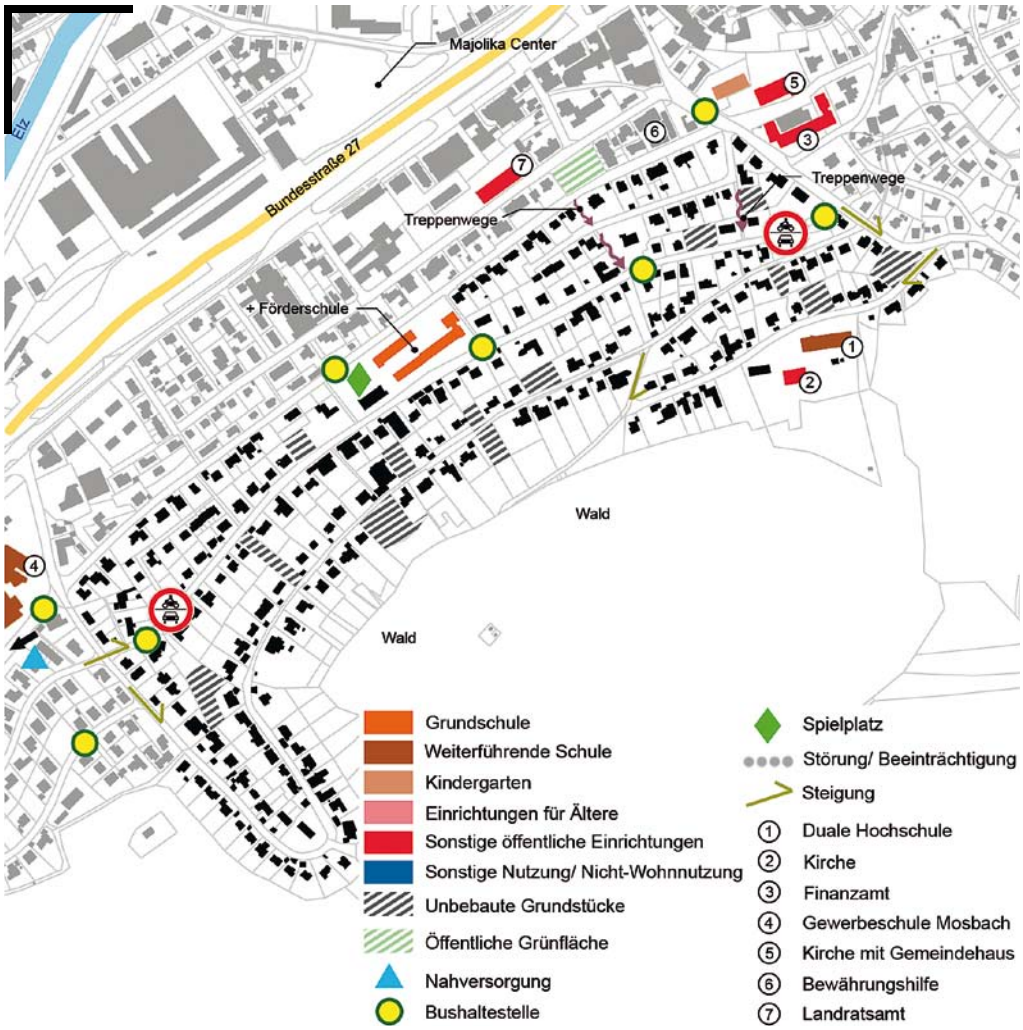


Abb. 204 Untersuchungsgebiet Hardberg (1:10.000)

Tab. 54 Strukturdaten Hardberg

Lage	Distanz zum Ortsmittelpunkt	500 m
	Lage in Gesamtstadt	zentrumsnah
	Topographie	Hanglage
Fläche	Gebietsfläche (netto)	25,9 ha
	durchschn. Grundstücksgröße	949 m²
	Anteil unbebauter Grundstücke	6,8 %
Bebauung	Grundflächenzahl (real)	0,16
	Bebauungsstruktur	aufgelockert
	Aufsiedlungsprozess	sukzessive
	dominierende Baualtersklassen	1960er, 1970er Jahre
Bewohner	Einwohnerzahl (2009)	906 EW
	Einwohnerentwicklung 2001 – 2009	+4,5 %
	Einwohnerdichte (2009)	35 EW/ha
	Altenquotient	0,34
	Ausländeranteil	7,2 %
Besonderheit		

Tab. 55 Kurzcharakteristik Hardberg

Lage in Gesamtstadt	Bebauungs-struktur	unbebaute Grundstücke	Altenquotient
zentrumsnah	aufgelockert	6,8 %	0,34

Abb. 205 Steile Straßen prägen das Gebiet.

schon fortgeschritten ist. Die Bewohner schätzen die Nähe zur Innenstadt und die Aussichtslage.

f) Bauplanungsrecht

Dem Straßen- und Baufluchtenplan für den nordöstlichen Bereich aus dem Jahr 1936 folgten in den Jahren 1960 und 1966 zwei weitere Teilbebauungspläne, die nur Einzelhäuser und mit Ausnahme Doppelhäuser zuließen. Der Bereich ist als reines Wohngebiet und partiell für öffentliche und Sondernutzungen ausgewiesen. 1996 wurden die bestehenden Bebauungspläne durch einen neuen Bebauungsplan ersetzt, da die einst getroffenen Festsetzungen in städtebaulicher und gestalterischer Hinsicht nicht mehr den heutigen Anforderungen entsprachen. Hintergrund war, dass infolge steigender Bodenpreise in den 1990er Jahren auf Baulücken verstärkt Mehrfamilienhäuser entstanden, die innerhalb der Einzelhausbebauung als störend empfunden wurden. Zudem wurden immer mehr Befreiungen und Ausnahmen erforderlich. In dem neuen Bebauungsplan wurden die unterschiedlichen Planaussagen der alten Bebauungspläne vereinheitlicht, die überbaubaren Flächen in Bezug auf Straßen- und Waldabstand neu geregelt und die maximal zulässige Anzahl von Wohneinheiten sowie Art und Maß der baulichen Nutzung grundstücksbezogen (Reduzierung der GRZ von 0,4 auf 0,35) festgesetzt.

g) Bereits durchgeführte Maßnahmen und Problemstellungen

Abgesehen von den umfangreichen Bebauungsplanänderungen, die auf eine Erhaltung der Charakteristik des Gebiets abzielen, wurden seitens der Kommune noch keine nennenswerten Maßnahmen durchgeführt. In den nächsten Jahren könnten allerdings die Sanierung oder der Ausbau der zum Teil sehr schmalen und desolaten Straßen zum Thema werden.

h) Status quo und Ausblick

Die Einfamilienhäuser in dem Gebiet weisen sehr unterschiedliche Sanierungsstände auf. Einige Gebäude wurden schon zur Entstehungszeit sehr hochwertig gebaut oder sind in den letzten Jahren energetisch verbessert worden. Gerade bei den sehr großen Einfamilienhäusern lässt sich feststellen, dass sie nicht mehr zu den Preisvorstellungen der Eigentümer verkauft werden können. Diese Gebäude entsprechen mit ihrer Baukonstruktion, Ausstattung und Grundrissorganisation oft nicht den Vorstellungen einkommensstarker Nachfragegruppen. Strategien hinsichtlich der Weiterentwicklung könnten von der Aufteilung der Gebäude in Mehrfamilienhäuser bis hin zu Bestandsersatz reichen.

Abb. 206 Gebäude oft nur über Treppen zu erreichen

Abb. 207 Viele Häuser wurden schon verändert.

Abb. 208 Errichtung eines Aufzuges

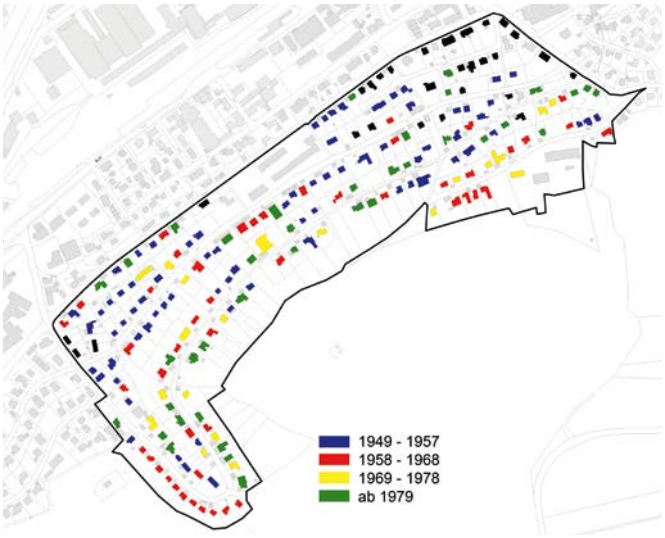


Abb. 209 Schätzung der Baualtersklassen im Bereich Hardberg

Abb. 210 Treppenwege im Gebiet

C Mosbach: Masseldorn

a) Einordnung in Gesamtstadt

Das Untersuchungsgebiet Masseldorn befindet sich nordwestlich der Mosbacher Innenstadt in einem schmalen Seitental. Das Gebiet liegt ca. 3,5 km Weglänge vom Stadtzentrum entfernt. Es gilt als mittlere Wohnlage. Der hohe Anteil an Donauschwaben, die sich in großer Anzahl nach dem Krieg in dem Bereich ansiedelten, prägt das Image.

b) Entwicklungsgeschichte

In den 1960er / 1970er Jahren hat sich die Stadt immer weiter in die Hanglagen und Seitentäler ausgeweitet. Heimatvertriebene, die zuvor in Baracken wohnten, alteingesessene Mosbacher sowie Neubürger errichteten im Masseldorn ab 1958 in viel Eigenleistung neue Häuser. Die Aufsiedlung begann entlang der beiden Haupterschließungsstraßen und war Ende der 1970er Jahre weitgehend abgeschlossen.[72]

c) Bebauung

Freistehende Einfamilienhäuser sowie zweigeschossige Doppelhäuser prägen die Bebauung. Zwischen den Gebäuden befinden sich oft seitlich angebaute Garagen, sodass die Bebauung zur Straßenseite relativ geschlossen wirkt. Im Osten liegen kleinere Reihenhausgruppen. In der Mitte des Stadtteils wurden in den 1960er Jahren auch Mietwohnungen in fünf Zeilen errichtet, die heute eine problematische Mieterstruktur aufweisen. Viele Häuser liegen in steilen Hanglagen und sind nur über Treppen erreichbar. Erschlossen wird das Gebiet durch zwei parallele, leicht geschwungene Straßen, von denen Quer- und Stichstraßen abzweigen. Im Westen schließt eine Gewerbefläche an, die zum Teil städtebauliche Missstände aufweist.

d) Soziale Infrastruktur, Nahversorgung und Verkehrsanbindung

Mit Ausnahme eines Getränkehändlers gibt es im Gebiet keine Nahversorgung. Die Bewohner weichen in die Kernstadt und auf die großflächigen Einzelhandelsstandorte aus. Abgekoppelt vom Siedlungsgebiet liegt eine 1966 eröffnete Grund- und Hauptschule. Im Osten befinden sich ein Kindergarten und ein Fußballplatz. Das Haus der Donauschwaben im Westen ist ein überregionaler Treffpunkt der Volksgruppe. Aufgrund verkehrlicher und naturräumlicher Barrieren ist die Rad- oder Fußwegeverbindung zur Innenstadt eingeschränkt. Eine Buslinie, die an Wochentagen im Stundentakt verkehrt, bindet das Gebiet an die Kernstadt an. Auf Betreiben der Stadt hat der Verkehrsbetrieb die Taktung an den Wochenenden verbessert, zudem gibt es einen Ruftaxi-Service.

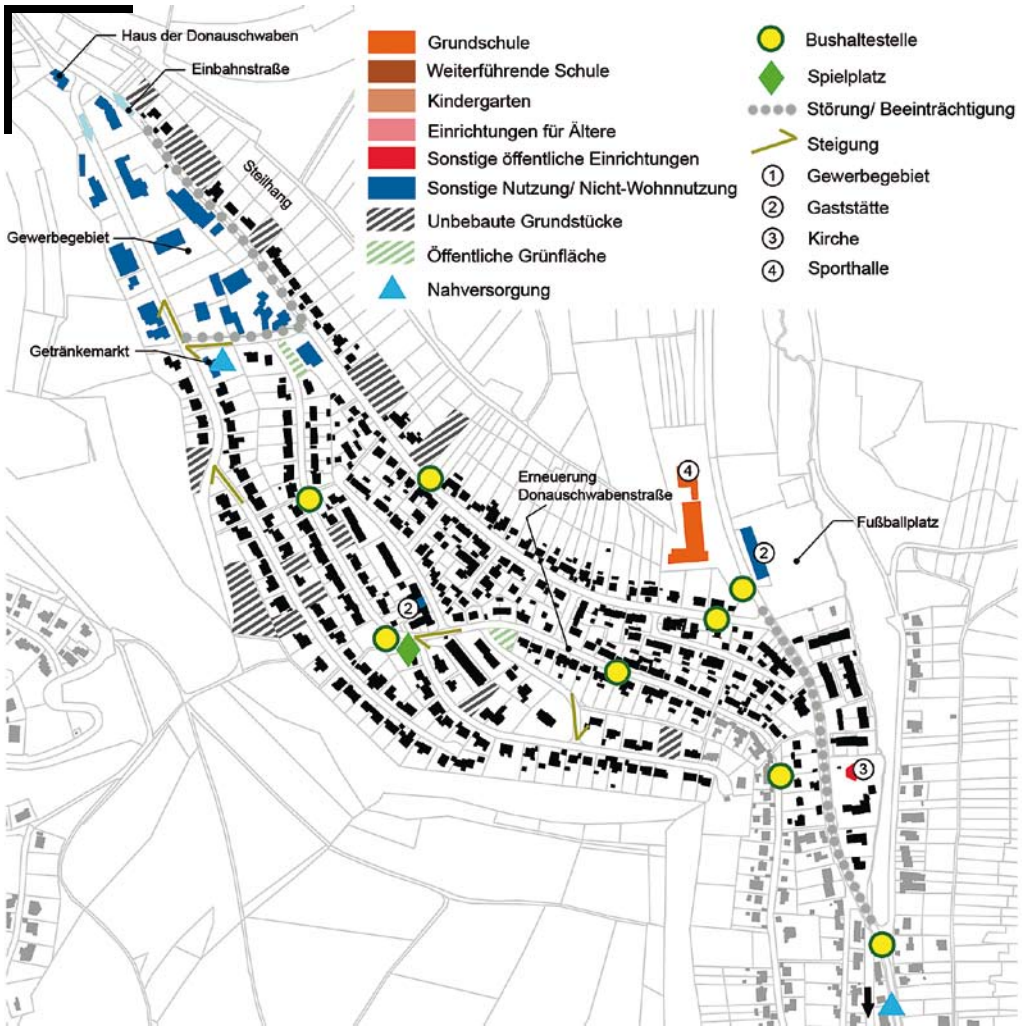


Abb. 211 Untersuchungsgebiet Masseldorn (1:10.000)

72 Haas, 1993, 110–115; o. Hg.: 25 Jahre Masseldorn-Siedlung. Mosbach, 1983; Kindtner, 2008

Abb. 212 Mosbach Masseldorn

e) Bewohner

Zwischen 1994 und 2009 ist im Untersuchungsgebiet die Einwohnerzahl um knapp 17 Prozent zurückgegangen. Der Altenquotient von 0,39 lässt den Schluss zu, dass der Generationenwechsel schon eingesetzt hat. Im Masseldorn bestehen ein lebendiges Vereinsleben und ein ausgeprägtes Gemeinschaftsgefühl.

f) Bauplanungsrecht

Mit Ausnahme des westlich gelegenen Gewerbe- und Mischgebiets und der Sondernutzungen im Bereich der sozialen Infrastruktur ist Masseldorn als Wohngebiet ausgewiesen. Das Gebiet ist auf Grundlage von fünf partiellen Bebauungsplänen entstanden, in denen beispielsweise eine Mindestgrundstücksgröße von 600 qm sowie einige gestalterische Vorgaben (Proportionen der Gebäudevolumen, Materialien, Dachformen) festgesetzt waren. Nach zwei Planänderungen in den 1980er Jahren wurden die Bebauungspläne wegen unzeitgemäßer Festsetzungen aufgehoben. Seither erfolgen bauliche Veränderungen auf Grundlage von § 34 Baugesetzbuch.

g) Bereits durchgeführte Maßnahmen und Problemstellungen

In den letzten Jahren hat die Stadt eine der Haupterschließungsstraßen erneuert. Die damit verbundene Aufwertung des öffentlichen Raums löste auch private Investitionen und Aufwertungsmaßnahmen auf den angrenzenden Grundstücken aus. In der Vergangenheit wurde im westlichen Bereich zur Verkehrsberuhigung eine Einbahnregelung eingeführt.

h) Status quo und Ausblick

Die Einfamilienhäuser sind in sehr unterschiedlichem Zustand. Der hohe Anteil an großen Zweifamilienhäusern, in denen meist zwei Generationen wohnen, führt dazu, dass sich der Generationenwechsel oft innerhalb der Familien vollzieht und somit viele Gebäude nicht auf den Immobilienmarkt kommen. Zwischen 1994 und 2011 haben rund 17 Prozent der Häuser ihren Eigentümer gewechselt, knapp 25 Prozent davon sind an Verwandte übergegangen. Die steilen Hanglagen schränken ältere Bewohner stark in ihrem Alltag ein. Bisher lassen sich keine Nachnutzungsprobleme feststellen. Seitens der Kommune und der Immobilienwirtschaft werden auch langfristig keine Probleme erwartet.

Abb. 213 Blick von Osten auf das Gebiet

Abb. 214 Neugestaltung der Donauschwabenstraße

Tab. 56 Strukturdaten Masseldorn

Lage	Distanz zum Ortsmittelpunkt	3,5 km
	Lage in Gesamtstadt	peripher, nicht integriert
	Topographie	Hang-/Tallagen
Fläche	Gebietsfläche (netto)	28,1 ha
	durchschn. Grundstücksgröße	659 m²
	Anteil unbebauter Grundstücke	8,2 %
Bebauung	Grundflächenzahl (real)	0,19
	Bebauungsstruktur	überwiegend freistehende EFH
	Aufsiedlungsprozess	sukzessive
	dominierende Baualtersklassen	1960er, 1970er Jahre
Bewohner	Einwohnerzahl (2009)	1.072 EW
	Einwohnerentwicklung 1994 – 2009	– 16,7 %
	Einwohnerdichte (2009)	38 EW/ha
	Altenquotient	0,39
	Ausländeranteil	10,6 %
Besonderheit		

Abb. 215 Gebäude oft nur über Treppen erreichbar

Tab. 57 Kurzcharakteristik Masseldorn

Lage in Gesamtstadt	Bebauungs-struktur	unbebaute Grundstücke	Altenquotient
Ortsteil	aufgelockert	8,2 %	0,39

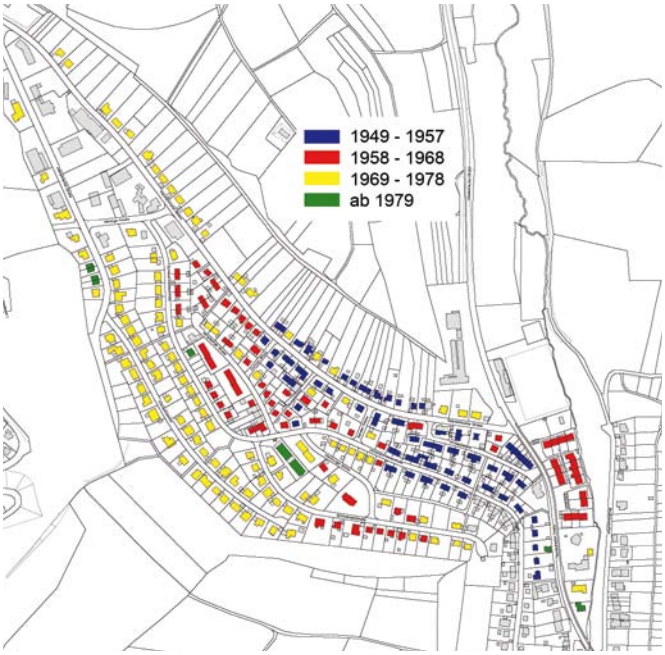


Abb. 216 Schätzung der Baualtersklassen im Bereich Masseldorn

D Mosbach: Waldstadt

a) Einordnung in Gesamtstadt

Die Waldstadt liegt abgetrennt vom restlichen Siedlungsgebiet nördlich der Mosbacher Kernstadt auf einem nach Süden und Osten abfallenden Hang. Das Gebiet ist ca. 3,5 km Weglänge vom Zentrum entfernt. In Mosbach gilt die Waldstadt als gute bis sehr gute Wohnlage. Die Bewohnerstruktur mit einem hohen Anteil an Freiberuflern, Selbstständigen und leitenden Angestellten prägt das Image und die Außenwahrnehmung.

b) Entwicklungsgeschichte

Da in den 1950er Jahren in Mosbach wegen der topographischen Kessellage geeignete Erweiterungsflächen für dringend benötigten Wohnraum fehlten, wurde auf gerodeten Waldflächen die Waldstadt ab 1961 auf Grundlage eines städtebaulichen Gesamtkonzepts errichtet. Aufgrund innovativer Planungsideen wurde das Projekt zu einem Demonstrativbauvorhaben des Bundes für kosten- und flächensparendes Bauen ernannt.[73]

c) Bebauung

In der Waldstadt gibt es freistehende Einfamilienhäuser, Reihen-, Winkel- und Terrassenkammhäuser in den Hanglagen sowie Geschosswohnungsbauten, die je nach Typ in Gruppen angeordnet sind. Unbebaute Grundstücke sind kaum vorhanden. Erschlossen wird die Waldstadt über ein Ringsystem, von dem kurze Stichstraßen abzweigen. Charakteristisch für den Städtebau der 1960er Jahre sind viele Häuser nur über Wohnwege und in den Hanglagen nur über Treppen zu erreichen.

d) Soziale Infrastruktur, Nahversorgung und Verkehrsanbindung

Die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs erfolgt in der Waldstadt über ein kleines Ladenzentrum mit einem Lebensmittelladen, einer Apotheke und einer Bankfiliale. Es ist abzusehen, dass sich die vorhandene Nahversorgung langfristig nicht halten kann. Von Anfang an gab es zwei Kindergärten, eine Grundschule mit Turnhalle sowie eine Kirche und ein Gemeindezentrum in zentraler Lage. Aufgrund der nicht-integrierten Lage und der steilen Verbindungsstraße ist das Gebiet mit dem Rad oder zu Fuß nur eingeschränkt erreichbar. Die Waldstadt ist über eine Buslinie im Halb-Stunden-Takt an die Kernstadt angebunden und zählt zu einem der öffentlich am besten erschlossenen Gebiete in Mosbach. Der Ausbau des Busverkehrs wird von der Kommune seit einigen Jahren finanziell unterstützt. Im Vergleich zu anderen Stadtteilen nutzen die Bewohner der Waldstadt den ÖPNV intensiv.

Abb. 217 Untersuchungsgebiet Waldstadt (1:10.000)

Tab. 58 Strukturdaten Waldstadt

Lage	Distanz zum Ortsmittelpunkt	3,5 km
	Lage in Gesamtstadt	nicht integriert
	Topographie	Hanglage
Fläche	Gebietsfläche (netto)	27,5 ha
	durchschn. Grundstücksgröße	461 m²
	Anteil unbebauter Grundstücke	2,5 %
Bebauung	Grundflächenzahl (real)	0,3
	Bebauungsstruktur	EFH (gemischt) + MFH
	Aufsiedlungsprozess	in einem Zug
	dominierende Baualtersklassen	1960er, 1970er Jahre
Bewohner	Einwohnerzahl (2009)	2.284 EW
	Einwohnerentwicklung 1994 – 2009	– 10,8 %
	Einwohnerdichte (2009)	83 EW/ha
	Altenquotient	0,43
	Ausländeranteil	8,5 %
Besonderheit	Demonstrativbauvorhaben des Bundes	

Tab. 59 Kurzcharakteristik Waldstadt

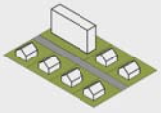
Lage in Gesamtstadt	Bebauungs-struktur	unbebaute Grundstücke	Altenquotient
Ortsteil	EFH + MFH	2,5 %	0,43
			

Abb. 218 Die Gehwege sind mit Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt.

e) Bewohner

Zwischen 1994 und 2009 hat die Bewohnerzahl in der Waldstadt um rund 8,4 Prozent abgenommen. Der Altenquotient von 0,43 lässt den Schluss zu, dass zu einem großen Teil noch die erste Bezugsgeneration im Gebiet wohnt. Beim zunehmenden Generationenwechsel lässt sich feststellen, dass gerade einst in der Waldstadt aufgewachsene Personen gezielt dort ein Haus suchen. Zudem sind auch verstärkt Umzüge innerhalb des Gebiets zu beobachten. Die Bewohner identifizieren sich sehr stark mit ihrem Wohngebiet. Einige haben sich in einer Siedlergemeinschaft organisiert.

f) Bauplanungsrecht

Für jeden Bauabschnitt wurden ursprünglich eigene Bebauungspläne erstellt. Mit Ausnahme des kleinen Ladenzentrums und der öffentlichen Einrichtungen ist die gesamte Waldstadt als reines Wohngebiet (WR) festgesetzt. 1992 wurden die vorhandenen Bebauungspläne in einen neuen Gesamtbebauungsplan eingearbeitet, um einheitliche Regelungen zu treffen, unerwünschten Veränderungen vorzubeugen, Baugrenzen zu erweitern sowie die Zulässigkeit von Nebenanlagen zu regeln. 2007 wurde eine Satzung über den Anschluss und die Benutzung der Nahwärmeversorgung erlassen (Anschluss- und Benutzungszwang.)

g) Bereits durchgeführte Maßnahmen und Problemstellungen

In den letzten Jahren führte die Kommune bereits kleinere Maßnahmen durch: Verkehrsberuhigung, Neugestaltung der Straßen, neue Querungsinsel für Fußgänger, Einrichtung einer Außenstelle der Jugendarbeit, Verbesserung der Taktzeiten des ÖPNV. Die Stadt ist immer wieder mit Anfragen nach zusätzlichen Garagen und Stellplätzen konfrontiert. Der Anschluss an das Nahwärmenetz, das in einem Vorzeigeprojekt auf Biogas umgestellt wurde, wurde 2008 in einer Satzung der Stadt geregelt.[74]

h) Status quo und Ausblick

Sowohl die Einfamilienhäuser als auch der Geschosswohnungsbau sind überwiegend in einem guten baulichen Zustand. Viele Gebäude sind saniert und gestalterisch verändert (v. a. Umgestaltung der Eingangsbereiche, Farbgestaltung). Der Generationenwechsel setzte in den letzten Jahren ein. Seit 1994 haben rund 36 Prozent der Einfamilienhäuser den Eigentümer gewechselt. Die Gebäude können gut am Markt platziert werden. Seitens der Kommune und der Immobilienwirtschaft werden aufgrund der zahlreichen Standortvorteilen auch langfristig keine Vermarktungsschwierigkeiten oder größere Wertverluste in der Waldstadt erwartet.

73 DSK, 1983; Forschungsgemeinschaft Bauen und Wohnen Stuttgart FBW, 1971

74 Website Stadt Mosbach mit Download der Satzung: http://www.mosbach.de/mosmedia/Downloads/Rathaus_Politik/Stadtrecht/7_13_Fernwaermeversorgung_Waldstadt.pdf (letzter Zugriff 26.9.2011)

Abb. 219 Reihenhäusern vorgelagerte Garagen prägen den Straßenraum.

Abb. 220 In Hanglagen sind viele Häuser nur über Treppen zu erreichen.

Abb. 221 Kleiner Spielplatz in der verdichteten Eigenheimbebauung

Abb. 222 Reihenhäuser treppen sich den steilen Hang nach unten.

Abb. 223 Die Waldstadt gehört zu den besseren Wohnlagen in Mosbach.

Abb. 224 Eingeschossige, dichte Bebauung mit vorgelagerten Garagen

Abb. 225 Das kleine Ladenzentrum in der Mitte

Abb. 226 Der öffentliche und private Freiraum sind überwiegend in gutem Zustand.

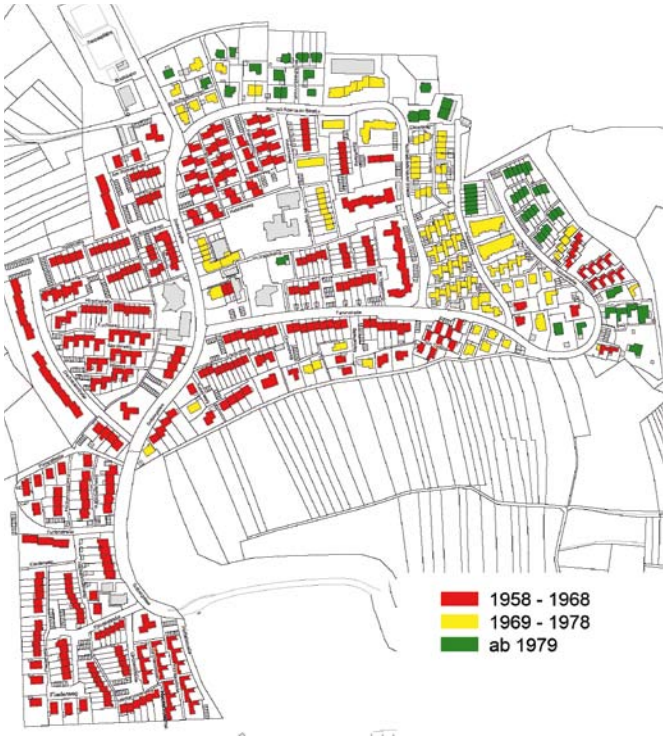


Abb. 227 Abschätzung der Baualtersklassen im Untersuchungsgebiet Waldstadt

Abb. 228 Überblick Gebäudetypen

3.2.12 Pressig

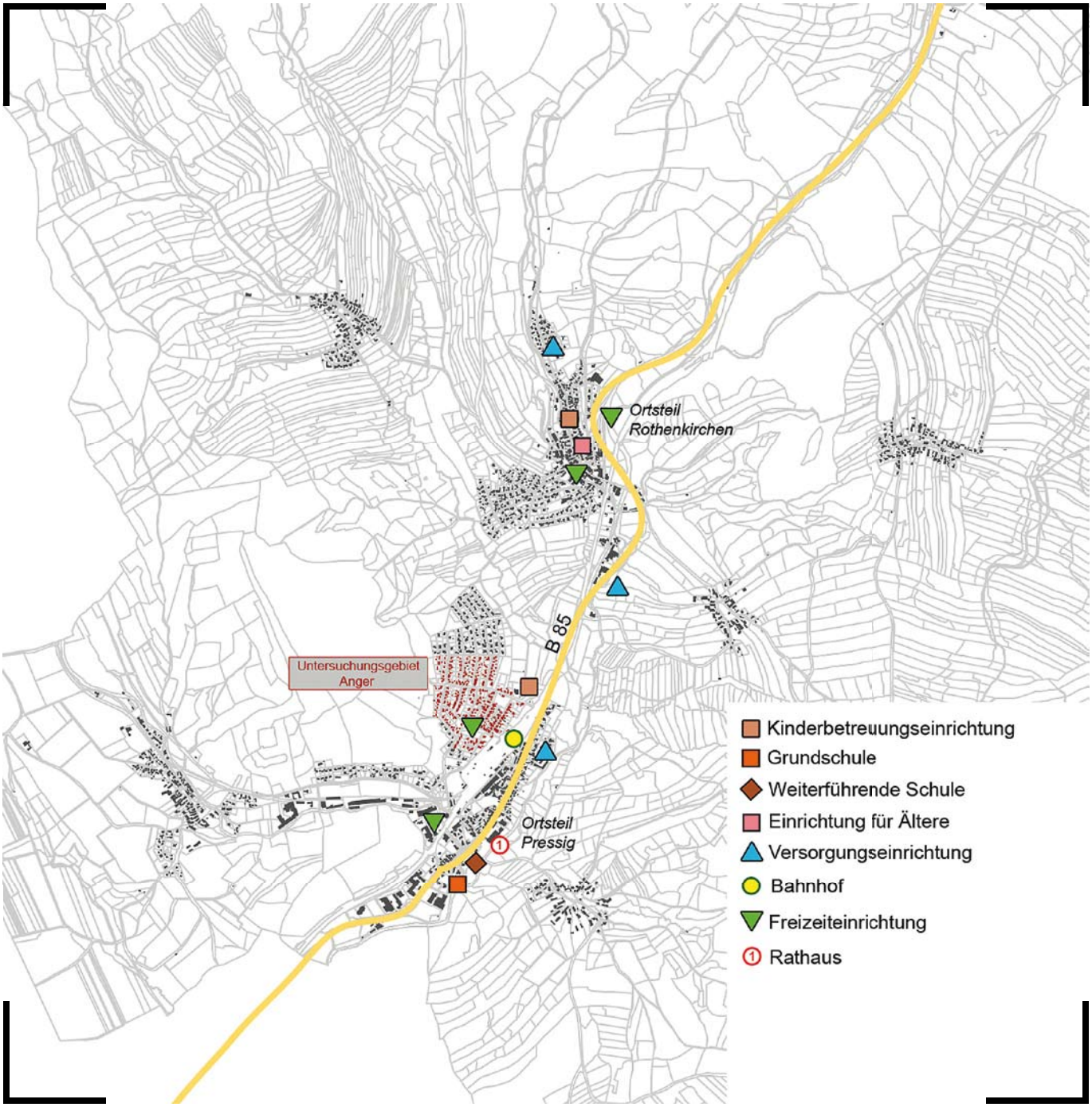


Abb. 229 Überblickskarte Pressig (ohne Maßstab)

A Pressig: Gesamtstadt

a) Überblick

Der Markt Pressig ist eine bayerische Landgemeinde im Frankenwald. Durch den Wegfall der Zonenrandförderung und die Konkurrenz der Hochfördergebiete im unmittelbar angrenzenden Thüringen steht die wirtschaftliche Entwicklung des Marktes unter schwierigen Vorzeichen. Zusammen mit der Nachbargemeinde Stockheim bildet Pressig ein gemeinsames Unterzentrum. Im Hauptort befindet sich ein größeres zusammenhängendes Einfamilienhausgebiet, das über die Jahrzehnte kontinuierlich gewachsen ist.

b) Großräumige Lage und Verkehrsanbindung

Im Landkreis Kronach im bayerischen Regierungsbezirk Oberfranken gelegen, grenzt Pressig direkt an Thüringen. Die Kreisstadt Kronach liegt 15 Kilometer südlich. Zusammen mit der südlich angrenzenden Gemeinde Stockheim bildet Pressig ein gemeinsames Unterzentrum. Die B 85 durchquert den Ort, die Entfernung zur B 173 beträgt zehn Kilometer, zur A 73 und zur A 70 etwa 30 Kilometer. Die nächstgelegenen Großstädte sind Nürnberg (140 km) und Erfurt (110 km). Pressig liegt an der Bahnstrecke Lichtenfels–Saalfeld, eine Regionalbahn verkehrt etwa im stündlichen Takt.

c) Stadtstruktur und Stadtbild

Das Gemeindegebiet besteht aus dem Hauptort Pressig und dem etwas kleineren Rothenkirchen sowie acht dörflichen Ortsteilen. Der Siedlungsschwerpunkt erstreckt sich im Haßlachtal, entlang der Bahnstrecke und der B 85. Größere zusammenhängende Wohngebiete der Nachkriegszeit befinden sich in den Bereichen Pressig und Rothenkirchen jeweils an den Hängen der westlichen Talseite. Die anderen Ortsteile sind überwiegend landwirtschaftlich geprägt.

d) Bevölkerung

Seit dem Bevölkerungshöchststand in den 1950er Jahren fällt die Einwohnerzahl kontinuierlich. Zwischen 2005 und 2010 ist Pressig durchschnittlich um 0,7 Prozent pro Jahr geschrumpft. Im Jahr 2010 hat der Markt Pressig 4.123 Einwohner, von denen gut 60 Prozent in Pressig und Rothenkirchen wohnen, die restlichen knapp 40 Prozent verteilen sich auf die acht kleineren Ortsteile. Gemäß der Bevölkerungsvorausberechnung des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung wird die Einwohnerzahl bis 2021 auf knapp 3.800 Menschen fallen, das entspricht einem Bevölkerungsrückgang von mehr als acht Prozent zwischen 2010 und 2021.

e) Wirtschaft und Arbeitsplätze

Die Region ist strukturschwach, von der traditionellen Glas- und Keramikindustrie konnten sich nur wenige Produzenten halten. Das einzige noch existierende ortsansässige Keramik-Unternehmen hat seinen Firmensitz nach der Grenzöffnung in den thüringischen Nachbarort verlegt, und das für Pressigs wirtschaftliche Entwicklung einmal wichtige Bahnbetriebswerk gibt es seit 1968 nicht mehr, sodass die Gemeinde nur über geringe Gewerbesteuereinnahmen verfügt. Mit 230 sozialversi-

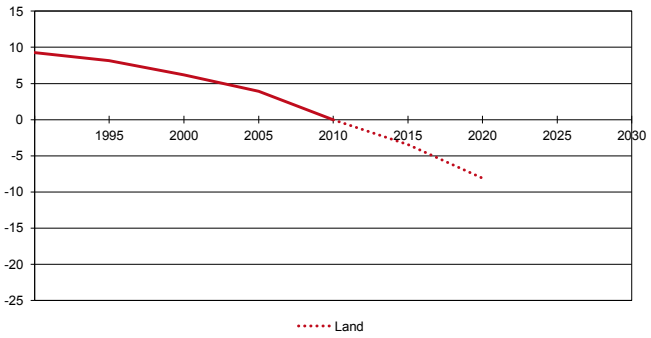


Abb. 230 Bevölkerungsentwicklung 1990 – 2021 (ab 2010 Prognose)

Tab. 60 Strukturdaten Markt Pressig

Kommune	Markt Pressig
Landkreis	Kronach
Bundesland	Bayern
Einwohner (2009)	4.155
Bevölkerungsdichte	78 EW/km²
Nat. Saldo 2005 – 2009	– 4,3/TEW
Wand. Saldo 2005 – 2009	– 2,9/TEW
Altersdurchschnitt 2009	44,5
Altenquotient	0,35
Ausländeranteil (2009)	0,9 %
Bertelsmann Demographietyp	k. A.
Zentrale-Orte-Einstufung	gemeinsames Unterzentrum Pressig-Stockheim
Entfernungen zu Großstädten	110 km Erfurt 140 km Nürnberg
Lagetyp	sehr peripher
Siedlungsstrukturelle Prägung	ländlich
EFH-Anteil (2005)	93 %
1950er – 1970er Jahre Anteil Wohngebäude	43 %
Kommunale Risikoklasse	I

Abb. 231 Pressig mit dem Wohngebiet Anger in der Fichtelgebirgslandschaft

cherungspflichtig Beschäftigten pro tausend Einwohner, davon etwa die Hälfte im Produktionssektor, verfügt Pressig über ein eher bescheidenes Arbeitsplatzangebot. Zudem ist die Zahl der abhängig Beschäftigten am Arbeitsort zwischen 2000 und 2010 um fast 16 Prozent gesunken. Der Auspendlerüberschuss liegt aktuell bei 150 Arbeitnehmern pro tausend Einwohner.

f) Soziale Infrastruktur und Nahversorgung

In Pressig gibt es Kindergärten, jedoch keine Kinderkrippen und Horte. Eine Grund- und Mittelschule gibt es vor Ort, Realschulen und Gymnasien in der Kreisstadt Kronach. Die Nahversorgung ist über einen größeren Supermarkt am Rande des Ortsteils Rothenkirchen sichergestellt. Ärzte, Apotheken und ein Altenpflegeheim sind vorhanden.

g) Stadtentwicklung und Wohnungsmarkt

Der Markt Pressig betreibt keine strategische Ortsplanung, die sich in Entwicklungskonzepten niederschlagen würde. Die geringen personellen und finanziellen Ressourcen beschränken den diesbezüglichen Handlungsspielraum. Das wichtigste Thema der Stadtentwicklung ist die Erneuerung und Stärkung des Innenbereichs auch mit Mitteln der Städtebauförderung. Bei den Wohngebieten gibt es derzeit noch keine gravierenden Probleme, die ein sofortiges kommunales Handeln erfordern. Bauwillige können zwischen Bauplätzen an verschiedenen Standorten auswählen. Erschlossenes Wohnbauland kostet zwischen 40 und 45 Euro pro Quadratmeter. Ein durchschnittliches gebrauchtes Einfamilienhaus kostet aktuell zwischen 50.000 und 100.000 Euro.

h) Aktuelle Situation im Bereich älterer EFH-Gebiete

In Pressig werden derzeit noch keine gravierenden Vermarktungsprobleme bei den Einfamilienhausbeständen der 1950er – 1970er Jahren wahrgenommen. Aufgrund der Abwanderung vieler jüngerer Einwohner mangels ortsnaher Arbeitsmöglichkeiten nimmt das Nachfragepotenzial für den Eigentumserwerb ab, zugleich stehen frei werdende Bestandsobjekte in Konkurrenz zu günstigem Bauland in unmittelbarer Nachbarschaft. Unter diesen Voraussetzungen erscheint die Weiternutzungsperspektive älterer Einfamilienhäuser zunehmend unsicher.

Abb. 232 Rathaus und katholische Herz-Jesu-Kirche

B Pressig: Anger

a) Einordnung in Gesamtstadt

Das Wohngebiet Anger liegt im Nordwesten des Hauptortes Pressig jenseits der Bundesstraße und der Bahnlinie und ist im vorderen und hinteren Bereich über eine Unter- bzw. Überführung straßenseitig an den Ortskern angeschlossen. Zudem gibt es eine direkte Fußgängerverbindung zum Bahnhof. Das Gelände ist im unteren Bereich durch eine leichte und im oberen Bereich durch eine stärkere Hanglage geprägt. Das Gebiet Anger gilt als durchschnittliche bis gute Wohnlage.

b) Entwicklungsgeschichte

Der südöstliche Teil des Gebiets, der direkt an das Bahngelände angrenzt, ist bereits in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts entstanden und wird als „Eisenbahnersiedlung" bezeichnet. Der westlich anschließende Teil wurde überwiegend in den 1950er Jahren bebaut. Südlich, westlich und vor allem nördlich schließen Straßenzüge an, die hauptsächlich in den 1960er Jahren bebaut wurden, einzelne Häuser stammen aber auch aus den 1970er Jahren. Das Gebiet Anger entwickelt sich vor allem nach Norden hin stetig weiter, sodass angrenzend an den hier untersuchten Abschnitt erst jüngere Baualtersklassen und schließlich noch unbebaute Grundstücke folgen.

c) Bebauung

Zwischen der aufgelockerten Einfamilienhausbebauung befinden sich zehn kleinere Mehrfamilienhäuser mit maximal sechs Wohnungen. Freistehende Einfamilienhäuser machen etwa die Hälfte des Einfamilienhausbestands aus. Die andere Hälfte besteht aus Doppel- und Zweifamilienhäusern, wobei letztere überwiegen. Im älteren Siedlungsteil im Südosten befinden sich viele kleinere Einzel- und Doppelhäuser mit Grundstücken meist zwischen 300 und 600 Quadratmetern. Die Ein- und Zweifamilienhäuser aus den 1950er und 1960er Jahren stehen auf 600 bis 1.000 Quadratmeter großen Grundstücken. Im Untersuchungsgebiet befinden sich noch etwa zwölf freie Bauplätze. Der Anger wird über ein konventionelles Straßennetz erschlossen, geparkt wird überwiegend auf den Grundstücken.

d) Soziale Infrastruktur, Nahversorgung und Verkehrsanbindung

Innerhalb des Untersuchungsgebiets gibt es keine Läden mehr. Es gibt noch einen Kindergarten als einzige soziale Struktur, eine Gastwirtschaft, einen Friseur, einen Schönheitssalon und einen Schuhmachermeister. Die Verkehrsanbindung ist durch den Fußweg zum Bahnhof und den direkten Anschluss an die Bundestraße gut. Außerdem fährt an Wochentagen früh und mittags ein Schulbus.

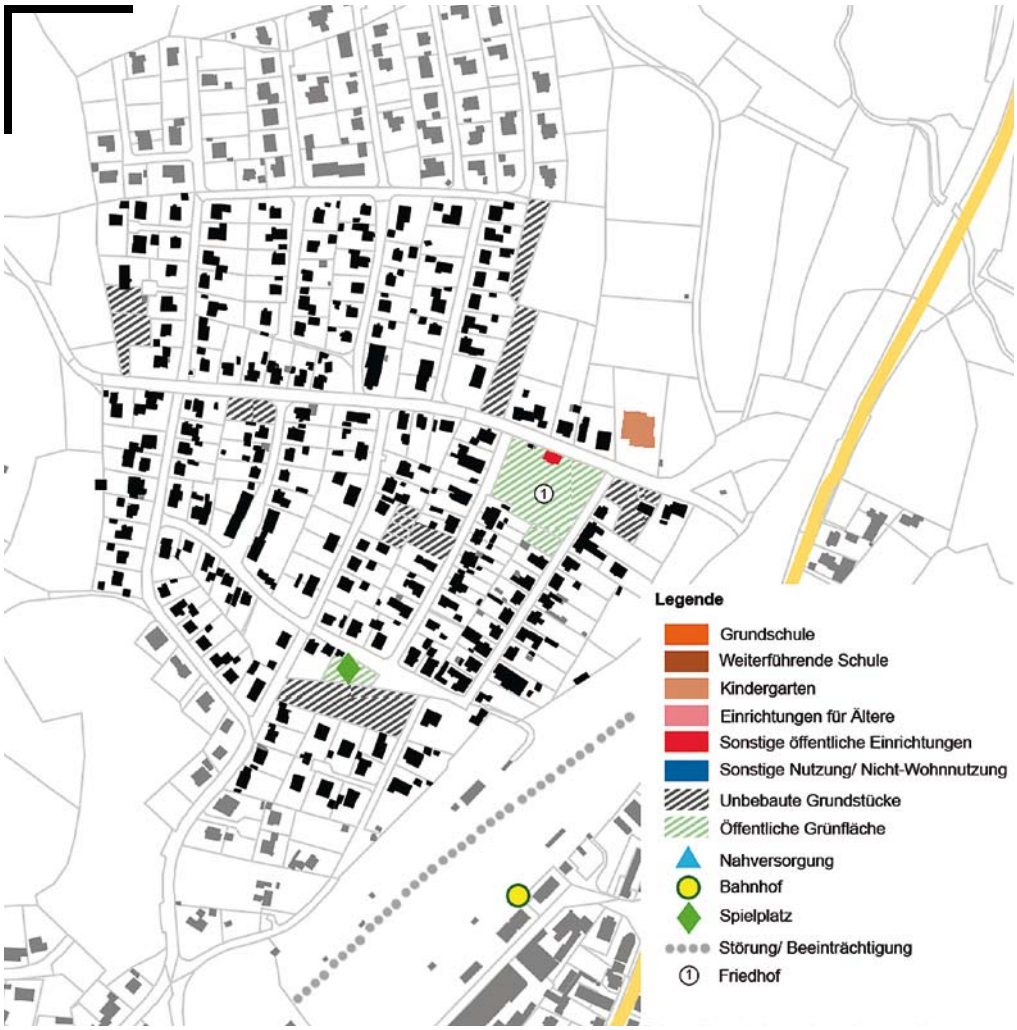


Abb. 233 Untersuchungsgebiet Anger (1:10.000)

e) Bewohner

Über die Einwohnerentwicklung und die Altersstruktur im Untersuchungsgebiet liegen keine statistischen Daten vor, dafür gibt es detaillierte Angaben zur Verteilung der Bewohner auf den Gebäudebestand. Im August 2010 sind knapp 550 Menschen mit Hauptwohnsitz im Untersuchungsgebiet gemeldet. Über 19 Prozent der Einfamilienhäuser werden nur noch von einer Person bewohnt, knapp 28 Prozent von zwei Personen und vier Prozent stehen leer. Die Belegungsdichte beträgt durchschnittlich knapp über zwei Personen pro Wohnung. In den Mehrfamilienhäusern ist die Belegungsdichte mit 1,4 Personen pro Wohnung dabei deutlich geringer als in den Einfamilienhäusern mit 2,2.

f) Bereits durchgeführte Maßnahmen und Problemstellungen

Die Kommune sah bisher noch keine Veranlassung, Maßnahmen zu ergreifen. Ein Problem vor allem im unteren Bereich stellen die unmittelbare Nähe zu den Bahngleisen und die damit verbundenen Lärmemissionen dar. Hier konzentriert sich zugleich die ältere, dichtere Bebauung mit teilweise schlechter Bausubstanz.

g) Status quo und Ausblick

Die Gebäude sind überwiegend in mittlerem bis gutem Zustand. Etwa die Hälfte der älteren Häuser aus der Zeit vor 1950 ist in den 1960er, 1970er und 1980er Jahren umgebaut bzw. modernisiert worden. Fünf der sieben leerstehenden Häuser gehören zu dieser älteren Bebauung. Von den Ein- und Zweifamilienhäusern aus den 1950er – 1970er Jahren wurden bislang weniger als ein Fünftel umfassend erneuert oder ausgebaut. Etwa die Hälfte der Häuser wird nur noch von einer oder zwei Personen bewohnt – der Generationenwechsel ist also noch lange nicht abgeschlossen. Da sowohl innerhalb des Gebietes als auch unmittelbar angrenzend noch freie Bauplätze zur Verfügung stehen, besteht die Gefahr, dass die älteren Häuser zunehmend schwieriger am Markt zu platzieren sind. Insgesamt werden weiter fallende Preise und eine steigende Zahl unverkäuflicher Gebäude erwartet.

Tab. 61 Strukturdaten Anger

Lage	Distanz zum Ortsmittelpunkt	1,0 km
	Lage in Gesamtstadt	zentrumsnah
	Topographie	Hanglage
Fläche	Gebietsfläche (netto)	16,3 ha
	durchschn. Grundstücksgröße	796 m²
	Anteil unbebauter Grundstücke	8,0 %
Bebauung	Grundflächenzahl (real)	0,14
	Bebauungsstruktur	aufgelockert
	Aufsiedlungsprozess	sukzessive
	dominierende Baualtersklassen	1950er – 1960er Jahre
Bewohner	Einwohnerzahl (2010)	548 EW
	Einwohnerentwicklung	k. A.
	Einwohnerdichte (2010)	34 EW/ha
	Altenquotient	k. A.
	Ausländeranteil	1,1 %
Besonderheit	Gebietsursprung als Eisenbahnersiedlung	

Tab. 62 Kurzcharakteristik Anger

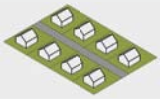
Lage in Gesamtstadt	Bebauungs-struktur	unbebaute Grundstücke	Altenquotient
zentral	aufgelockert	8,0 %	–
			

Abb. 234 Leerstehendes „Eisenbahnerhaus“

Abb. 235 Baugrundstücke

Abb. 236 Spielplatz

Abb. 237 Mehrfamilienhäuser

Abb. 238 Einfamilienhäuser

Abb. 239 Zweifamilienhäuser

3.2.13 Rehau

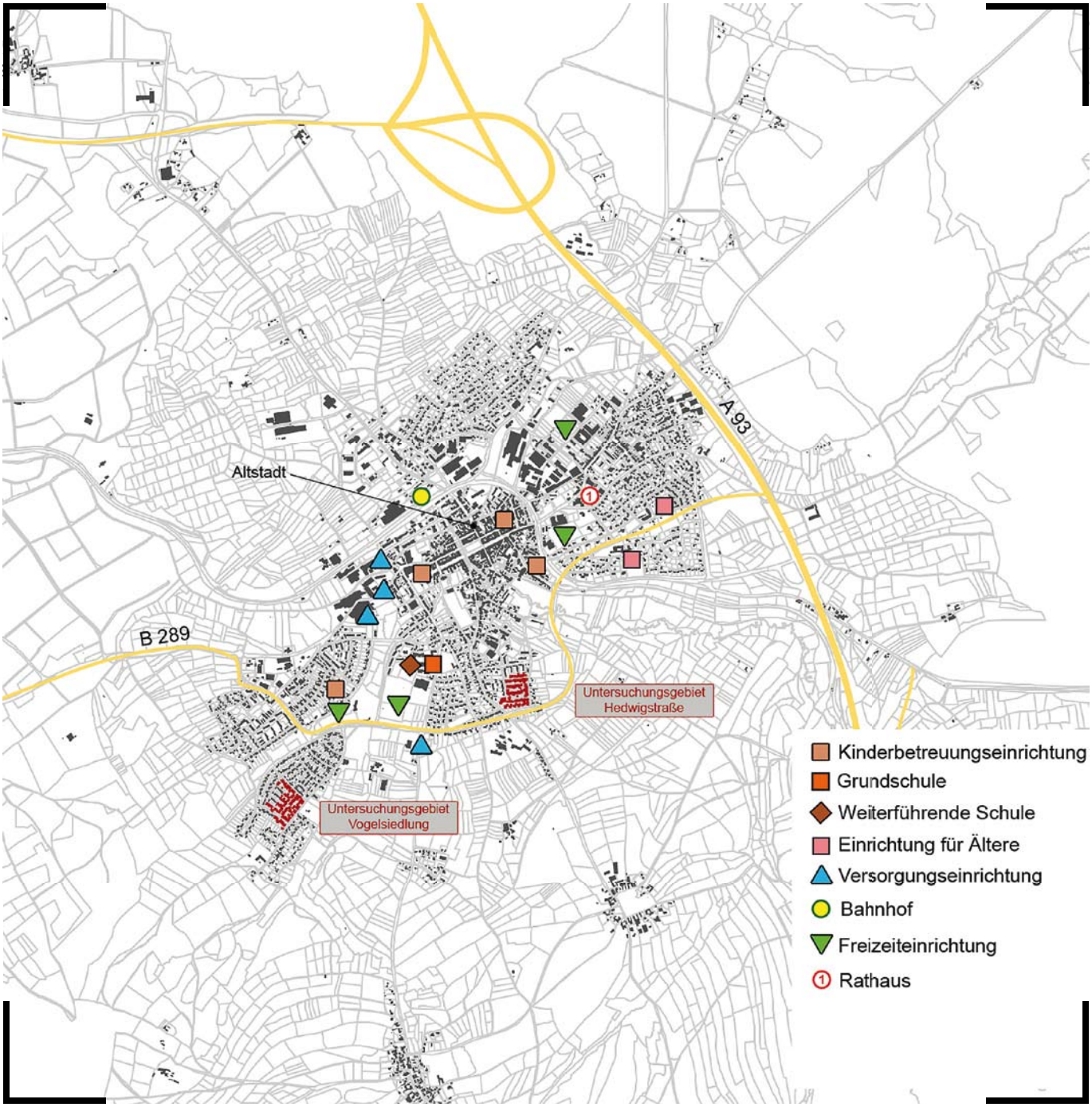


Abb. 240 Überblickskarte Rehau (ohne Maßstab)

A Rehau: Gesamtstadt

a) Überblick

Die Stadt Rehau ist eine Industriestadt am Rande des Fichtelgebirges. Im Landkreis Hof im bayerischen Regierungsbezirk Oberfranken gelegen, grenzt Rehau direkt an tschechisches Staatsgebiet. Die Region ist durch den Niedergang der traditionellen Porzellan- und Textilproduktion seit Jahrzehnten einem tiefgreifenden Strukturwandel mit hohen Arbeitsplatzverlusten unterworfen. In Rehau selbst ist mit dem gleichnamigen kunststoffverarbeitenden Unternehmen jedoch noch ein überregional bedeutsamer Arbeitgeber vorhanden, dem die Stadt einen Großteil ihrer Gewerbesteuereinnahmen verdankt. Aufgrund der bereits seit den 1970er Jahren rückläufigen Einwohnerentwicklung und der großen Zahl der Einpendler ist der Wohnungsmarkt eher entspannt. Im Stadtgebiet gibt es einzelne Bereiche mit schwer verkäuflichen und leerstehenden Wohngebäuden.

b) Großräumige Lage und Verkehrsanbindung

In der Region Hochfranken im äußersten Nordosten Bayerns gelegen, grenzt die Stadt Rehau direkt an Tschechien. Die Grenze zu Sachsen ist nur neun Kilometer entfernt. Das Oberzentrum Hof liegt 15 Kilometer nördlich, zu den Nachbargemeinden gehören Selb, Schwarzenbach an der Saale und die tschechische Stadt Aš (Asch). Rehau liegt direkt an der B 289 und der A 93. Die A 9 und die A 72 sind jeweils nur etwa 20 Kilometer entfernt. Die nächstgelegenen Großstädte sind Nürnberg (140 km) und Chemnitz (110 km). Rehau liegt an der im stündlichen Takt befahrenen Bahnstrecke Hof–Selb.

c) Stadtstruktur und Stadtbild

Das Stadtgebiet Rehau besteht aus der Kernstadt und fünf dörflichen Ortsteilen. Charakteristisch ist der orthogonale Grundriss der Innenstadt, der auf den Wiederaufbau der brandzerstörten Stadt als klassizistische Planstadt in den Jahren 1818 bis 1824 zurückgeht. Die Industrieanlagen, die sich vor allem entlang der Eisenbahngleise entwickelt haben, bilden einen Industriegürtel nördlich und westlich der Innenstadt. Umgeben werden die zentralen und gewerblichen Bereiche von Wohngebieten, die ganz überwiegend durch Einfamilienhausbebauung geprägt sind.

d) Bevölkerung

Seit dem Bevölkerungshöchststand in den 1960er Jahren fällt die Einwohnerzahl kontinuierlich. An dieser Tendenz konnten auch die kurzfristigen Zuwächse durch die Eingemeindungen der 1970er Jahre und in Folge der Grenzöffnung 1989 nichts ändern. Zwischen 2005 und 2010 ist Rehau durchschnittlich um mehr als ein Prozent pro Jahr geschrumpft. Im Jahr 2010 hat die Stadt 9.427 Einwohner, die überwiegend in der Kernstadt wohnen. Gemäß der Bevölkerungsvorausberechnung des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung wird die Einwohnerzahl bis 2030 auf knapp 7.840 Menschen fallen, das entspricht einem Bevölkerungsrückgang von fast 17 Prozent zwischen 2010 und 2030.

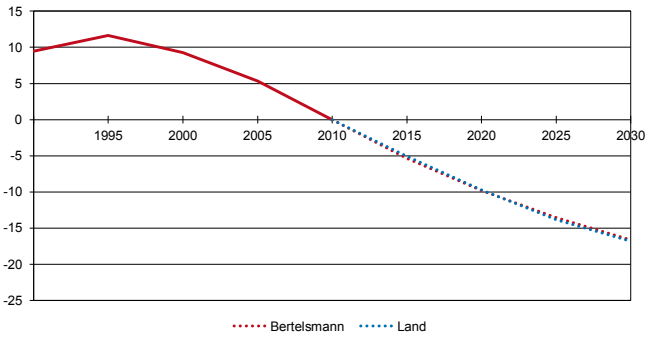


Abb. 241 Bevölkerungsentwicklung 1990 – 2030 (ab 2010 Prognose)

Tab. 63 Strukturdaten Stadt Rehau

Kommune	Stadt Rehau
Landkreis	Hof
Bundesland	Bayern
Einwohner (2009)	9.476
Bevölkerungsdichte	118 EW/km²
Nat. Saldo 2005 – 2009	– 8,1/TEW
Wand. Saldo 2005 – 2009	3,8/TEW
Altersdurchschnitt 2009	45,6
Altenquotient	0,43
Ausländeranteil (2009)	8,1%
Bertelsmann Demographietyp	Typ 1: Stabile Mittelstädte und regionale Zentren mit geringem Familienanteil
Zentrale-Orte-Einstufung	mögliches Mittelzentrum (Unterzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums)
Entfernungen zu Großstädten	110 km Chemnitz 140 km Nürnberg
Lagetyp	peripher
Siedlungsstrukturelle Prägung	teilweise städtisch
EFH-Anteil (2005)	85%
1950er – 1970er Jahre Anteil Wohngebäude	48%
Kommunale Risikoklasse	I

Abb. 242 Luftbild der Innenstadt mit dem Maxplatz im Zentrum

Abb. 243 Maxplatz-Panorama

Abb. 244 Maxplatz

Abb. 245 Maxplatz

e) Wirtschaft und Arbeitsplätze

Mit 500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten pro tausend Einwohner hat Rehau ein sehr gutes Arbeitsplatzangebot. Allerdings liegt eine monostrukturelle Prägung vor, da 75 Prozent der Arbeitsplätze auf den Bereich des produzierenden Gewerbes entfallen. Es gibt einen Einpendlerüberschuss von knapp 160 Arbeitnehmern pro tausend Einwohner. Fast jeder dritte Beschäftigte hat seinen Wohnsitz außerhalb der Kommune. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort ist zwischen 2000 und 2010 um sieben Prozent gesunken.

f) Soziale Infrastruktur und Nahversorgung

Die Kindertageseinrichtungen in Rehau bieten sowohl Krippen- und Kindergarten- als auch Hortgruppen an. Grund-, Mittel- und Realschulen gibt es vor Ort, Gymnasien können in den Nachbarstädten Hof und Selb besucht werden. In der Rehauer Innenstadt sind kleinteilige Fachgeschäfte zu finden. Drei Supermärkte befinden sich am westlichen Innenstadtrand, ein weiterer Discounter in nicht integrierter Lage im Süden der Stadt. In den letzten Jahren haben vier Lebensmittelmärkte ihre Standorte geschlossen oder verlagert, sodass eine Nahversorgung in den Wohngebieten nicht mehr gegeben ist.

g) Stadtentwicklung und Wohnungsmarkt

In Rehau gibt es ein Städtebauliches Entwicklungskonzept aus dem Jahr 2005 und im Juli 2011 wurde ein Einzelhandelsentwicklungskonzept präsentiert. Das wichtigste Thema der Stadtentwicklung ist die Stärkung der unter Funktionsverlust leidenden Innenstadt. In baulicher Hinsicht gibt es Probleme mit unsanierten und leerstehenden Altbauten. Bei den Wohngebieten gibt es derzeit keine gravierenden Probleme, die ein kommunales Handeln erfordern. Wohnungsleerstand gibt es abgesehen von der Innenstadt vereinzelt in Reihenhäusern aus der Zeit vor dem zweiten Weltkrieg. Die Stadt weist weiterhin Bauland aus, um jedem Bauwilligen möglichst ein passendes Angebot machen zu können. Derzeit sind im Stadtgebiet in drei Baugebieten sowie Baulücken etwa 50 bis 60 Bauplätze vorhanden, die sich überwiegend in privater Hand befinden. Da viele der benachbarten Städte und Gemeinden stärker von Arbeitsplatz- und Bevölkerungsrückgang betroffen und die Immobilien- und Bodenpreise dort entsprechend niedrig sind, stehen auch die Preise in Rehau unter Druck. Erschlossenes Wohnbauland kostet zwischen 50 und 55 Euro pro Quadratmeter und ein durchschnittliches gebrauchtes Einfamilienhaus aktuell zwischen 50.000 und 100.000 Euro.

h) Situation im Bereich älterer Einfamilienhausgebiete

Die Rehauer Einfamilienhausbestände aus den 1950er bis 1970er Jahren sind derzeit nicht von akuten Weiternutzungsproblemen betroffen. Wegen der guten Arbeitsplatzausstattung am Ort und dem geringen Neubauvolumen ist damit zu rechnen, dass gut erhaltene Bestandsgebäude auf eine entsprechende Nachfrage stoßen.

B Rehau: Hedwigstraße

a) Einordnung in Gesamtstadt

Das Untersuchungsgebiet Hedwigstraße liegt etwa einen Kilometer südlich der Rehauer Innenstadt. Der Bereich zwischen dem Wohngebiet und dem Stadtzentrum ist mit einem Friedhof und eingestreuten Gewerbebauten heterogen strukturiert. Nördlich angrenzend an das Untersuchungsgebiet stehen acht dreigeschossige Häuser mit Mietwohnungen der kommunalen Wohnungsbaugesellschaft, im Süden verläuft die Bundesstraße B 289. Das Gelände ist weitgehend eben.

b) Bebauung

Das Wohngebiet Hedwigstraße besteht größtenteils aus Typenhäusern, die ab den 1960er Jahren von einer Baufirma errichtet wurden. Im mittleren Bereich des Untersuchungsgebiets stehen sechs Reihenhauszeilen. Die Parzellen der Mittelhäuser sind 200 Quadratmeter groß, die Reihenendhäuser stehen auf doppelt so großen Parzellen. Im nördlichen Abschnitt gibt es individuelle freistehende Einfamilienhäuser mit Grundstücken um die 500 Quadratmeter sowie Doppelhäuser mit Grundstücksflächen zwischen 350 und 400 Quadratmetern pro Haushälfte. Im südlichen Bereich, der von der Bundesstraße begrenzt wird, stehen größere einheitlich gestaltete Einfamilienhäuser auf 700 bis 1.000 Quadratmeter großen Parzellen. Das Gebiet hat einen regelmäßigen, nahezu orthogonalen Straßengrundriss. Zwischen einzelnen Straßen gibt es noch kleinere Verbindungswege für Fußgänger. Die Reihenhäuser werden durch sehr enge Straßen erschlossen, daher gibt es dort keine Gehwege. Zu den Reihenhäusern gehören Sammelgaragen, bei den Einzel- und Doppelhäusern wird auf den Grundstücken geparkt.

c) Soziale Infrastruktur, Nahversorgung und Verkehrsanbindung

Innerhalb des Untersuchungsgebietes gibt es keine Läden oder soziale Einrichtungen. Das Gebiet liegt aber günstig zur Innenstadt und zum Schulzentrum, ein ÖPNV-Anschluss besteht nicht.

d) Bewohner

Die Einwohnerentwicklung war während der letzten zwanzig Jahre deutlich rückläufig. Seit 1989 hat das Gebiet über 20 Prozent der Bewohner verloren. Das Durchschnittsalter ist mit knapp 48 Jahren relativ hoch (Stadt Rehau 46 Jahre), und auch

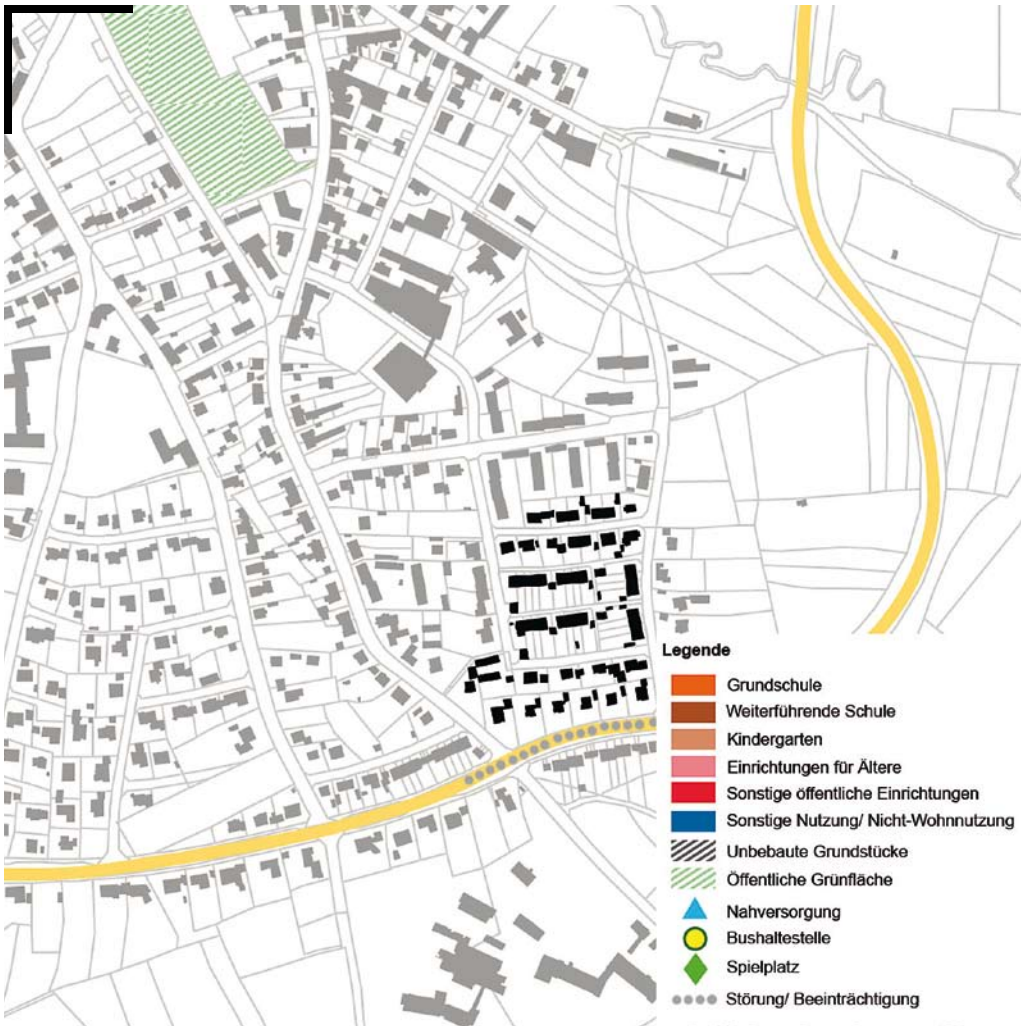


Abb. 246 Untersuchungsgebiet Hedwigstraße (1:10.000)

Tab. 64 Strukturdaten Hedwigstraße

Lage	Distanz zum Ortsmittelpunkt	1,0 km
	Lage in Gesamtstadt	zentrumsnah
	Topographie	eben
Fläche	Gebietsfläche (netto)	2,3 ha
	durchschn. Grundstücksgröße	439 m²
	Anteil unbebauter Grundstücke	0,0 %
Bebauung	Grundflächenzahl (real)	0,19
	Bebauungsstruktur	gemischt
	Aufsiedlungsprozess	sukzessive
	dominierende Baualtersklassen	1960er – 1970er Jahre
Bewohner	Einwohnerzahl (2010)	119 EW
	Einwohnerentwicklung 1989 – 2010	– 21 %
	Einwohnerdichte (2010)	52 EW/ha
	Altenquotient	0,68
	Ausländeranteil	3,4 %
Besonderheit	Gebietsursprung als Kleinsiedlung	

Tab. 65 Kurzcharakteristik Hedwigstraße

Lage in Gesamtstadt	Bebauungs-struktur	unbebaute Grundstücke	Altenquotient
innenstadtnah	gemischt	0,0 %	0,68

der Altenquotient von 0,68 (Stadt Rehau 0,44) zeigt an, dass der Generationenwechsel noch nicht voll eingesetzt hat. Im Vergleich zur Vogelsiedlung ist der Altenquotient aber etwas geringer. Ein weiterer Unterschied ist, dass im Gebiet Hedwigstraße fast 30 Prozent der Häuser / Wohnungen vermietet sind.

e) Bereits durchgeführte Maßnahmen und Problemstellungen

Die das Gebiet tangierende Bundestraße ist mit störendem Lärm für die direkten Anrainer verbunden. Das einzige zum Untersuchungszeitpunkt leer stehende Haus gehört zu diesen lärmbelasteten Gebäuden. Zwar gibt es Überlegungen für eine großräumige Ortsumfahrung, eine Umsetzung ist jedoch derzeit nicht absehbar. Ein weiterer geringfügiger Nachteil des Gebiets ist die direkte Nachbarschaft zum kommunalen Mietwohnungsbau, da einige Gärten von den angrenzenden Wohnblocks aus einsehbar sind. Vorteil ist jedoch die gute Erreichbarkeit von Schulen und Stadtzentrum.

f) Status quo und Ausblick

Das Untersuchungsgebiet ist derzeit vor allem von einer älteren Wohnbevölkerung geprägt, ein Gebäude steht leer. Der relativ hohe Anteil vermieteter Häuser und Wohnungen könnte ein Hinweis auf Probleme bei der Vermarktung bzw. geringe erzielbare Verkaufserlöse sein. Die Gebäude sind überwiegend in gutem Zustand, jedoch ist die energetische Qualität meist gering. Aus Sicht der Kommune besteht derzeit kein Handlungsbedarf. Solange die Entwicklung der lokalen Wirtschaft positiv verläuft, ist kein gravierender Nachfragerückgang zu erwarten.

Abb. 247 Leerstehendes Haus an der Bundesstraße

Abb. 248 Einfamilienhaus

Abb. 249 Doppelhaus

Abb. 250 Reihenhaus

Abb. 251 Reihenhaus, Straßenfront

Abb. 252 Schmale Durchgänge zwischen den Reihenhäusern

C Rehau: Vogelsiedlung

a) Einordnung in Gesamtstadt

Die Vogelsiedlung liegt als langgestreckter geschlossener Siedlungskörper im Südwesten Rehaus. Das Gelände ist weitestgehend eben und an drei Seiten von freier Landschaft umgeben. Das Untersuchungsgebiet ist ein kleinerer Abschnitt im südlichen Kernbereich der Siedlung. Die Rehauer Innenstadt ist etwa zwei Kilometer entfernt.

b) Entwicklungsgeschichte

Im Jahr 1949 wurde der Grundstein der nach dem damaligen Bürgermeister benannten „Fritz-Strobel-Siedlung“ gelegt. Die Errichtung der Siedlung war eine Maßnahme zur Bekämpfung der großen Wohnungsnot, die aus dem Zustrom tausender Flüchtlinge resultierte. Im Untersuchungsgebiet gibt es einige Häuser aus dem ersten Jahrzehnt der Siedlungsentwicklung, drei Viertel stammen aber aus den 1960er Jahren. Die Siedlungshäuser wurden von der Bayerischen Landessiedlung, die übrigen von Einzelbauherren oder privaten Bauträgern errichtet. Wegen der Benennung der Straßen nach Vogelarten hat sich die Bezeichnung Vogelsiedlung eingebürgert.

c) Bebauung

Im Untersuchungsgebiet befinden sich sieben Reihenhauszeilen. Die Parzellen der Mittelhäuser sind 200 Quadratmeter groß, die Reihenendhäuser stehen auf doppelt so großen Grundstücken. Die Parzellen der Doppelhäuser sind zwischen 300 und 600 Quadratmeter groß, die der freistehenden Einfamilienhäuser zwischen 600 und 800 Quadratmeter. Es gibt einige typische eingeschossige Siedlungshäuser mit einem zweiten Wohngeschoss im ausgebauten Steildach. Die anderen Häuser sind zweigeschossig mit ursprünglich ungenutztem Dachgeschoss. Inzwischen wurden häufig die Dächer ausgebaut, teilweise Anbauten hinzugefügt und ursprünglich als Zweifamilienhäuser errichtete Häuser in Einfamilienhäuser umgewandelt. Das Gebiet wird von einer geschwungenen Ringstraße und orthogonalen Wohnstraßen erschlossen. Die Querschnitte der Wohnstraßen sind gering, daher sind die Gehwege sehr schmal oder fehlen ganz. Zu den Reihenhäusern gehören Sammelgaragen, bei den Einzel- und Doppelhäusern wird auf den Grundstücken geparkt.

Abb. 253 Untersuchungsgebiet Vogelsiedlung (1:10.000)

d) Soziale Infrastruktur, Nahversorgung und Verkehrsanbindung

Innerhalb des Untersuchungsgebiets gibt es keine Läden oder soziale Einrichtungen. In der gesamten Vogelsiedlung ist außer einer katholischen Kirche und einem Kinderspielplatz keine soziale Infrastruktur vorhanden. An Wochentagen kann vormittags ein Rufbus bestellt werden.

e) Bewohner

Die Einwohnerentwicklung stagnierte während der letzten zwanzig Jahre und war zuletzt deutlich rückläufig. Das Durchschnittsalter ist mit 49 Jahren relativ hoch (Stadt Rehau 46 Jahre) und auch der Altenquotient von 0,76 (Stadt Rehau 0,44) zeigt an, dass der Generationenwechsel noch nicht voll eingesetzt hat. Auf den Gebäudebestand bezogen stellt sich die Situation so dar, dass selbst wenn sich die Kinder und Jugendlichen unter 19 Jahren gleichmäßig auf die Häuser verteilen würden, nur in jedem dritten Haus eines wohnen würde. Bei einer Gleichverteilung der Menschen über 64 Jahre würden dagegen vier von fünf Häusern von einem älteren Menschen bewohnt. Nahezu alle Häuser werden von selbstnutzenden Eigentümern bewohnt.

f) Bauplanungsrecht

Das Gebiet liegt in einem Bereich, der im Flächennutzungsplan von 1984 als allgemeines Wohngebiet (WA) ausgewiesen ist. Der aus der Entstehungszeit als Kleinsiedlung stammende Gestaltungsplan, der nur bestimmte Haustypen zuließ, wurde Anfang der 1980er aufgehoben, um den Erweiterungswünschen der Eigentümer besser entsprechen zu können.

g) Bereits durchgeführte Maßnahmen und Problemstellungen

Die Stadt hatte in der Vergangenheit einen Rufbus-Service eingeführt, um die Mobilität der älteren Menschen, die nicht (mehr) Auto fahren können oder wollen, zu verbessern. Dieser städtisch getragene Busverkehr wurde aber aufgrund geringer Nachfrage und mangelnder Rentabilität wieder eingestellt und durch einen von einem Privatunternehmen unterhaltenen Rufbusverkehr mit reduziertem Angebot ersetzt. Bezüglich des Problems fehlender Einkaufsmöglichkeiten sieht die Stadt keinen Handlungsbedarf, da von den Marktakteuren Lösungen angeboten werden, wie ein Bring-Service, der die Einkäufe auf Wunsch nach Hause liefert.

h) Status quo und Ausblick

Das Untersuchungsgebiet ist derzeit stark überaltert, jedoch gibt es keine Vermarktungsprobleme bei frei werdenden Häusern und entsprechend auch keine Leerstände. Die Gebäude sind überwiegend in gutem Zustand, jedoch ist die energetische Qualität meist gering. Die bisher durchgeführten Modernisierungs- und Umbaumaßnahmen fügen sich meist harmonisch ins ursprüngliche Siedlungsbild ein. Mittelfristig sind keine Angebotsüberhänge zu erwarten, da eine ausreichende Nachfrage nach den verhältnismäßig preisgünstigen gebrauchten Häusern vorhanden ist. Allerdings könnte durch vermehrte Sanierungen die einheitliche Gestaltung der Siedlung verloren gehen.

Tab. 66 Strukturdaten Vogelsiedlung

Lage	Distanz zum Ortsmittelpunkt	2,0 km
	Lage in Gesamtstadt	Randlage
	Topographie	eben
Fläche	Gebietsfläche (netto)	2,4 ha
	durchschn. Grundstücksgröße	415 m²
	Anteil unbebauter Grundstücke	1,3 %
Bebauung	Grundflächenzahl (real)	0,20
	Bebauungsstruktur	gemischt
	Aufsiedlungsprozess	sukzessive
	dominierende Baualtersklassen	1950er – 1960er Jahre
Bewohner	Einwohnerzahl (2010)	120 EW
	Einwohnerentwicklung 1989 – 2010	– 10 %
	Einwohnerdichte (2010)	51 EW/ha
	Altenquotient	0,76
	Ausländeranteil	0,0 %
Besonderheit	Gebietsursprung als Kleinsiedlung	

Tab. 67 Kurzcharakteristik Vogelsiedlung

Lage in Gesamtstadt	Bebauungsstruktur	unbebaute Grundstücke	Altenquotient
Randlage	gemischt	1,3 %	0,76

Abb. 254 Siedlungshäuser

Abb. 255 Reihenhaus, kein Gehweg

Abb. 256 Überdimensionierter Erweiterungsbau

Abb. 257 Doppelhaus mit einseitigem Dachausbau

Abb. 258 Doppelhaus mit gartenseitigem Anbau

Abb. 259 Schmale Erschließungsstraße ohne Fußweg

3.2.14 Sulzbach-Rosenberg

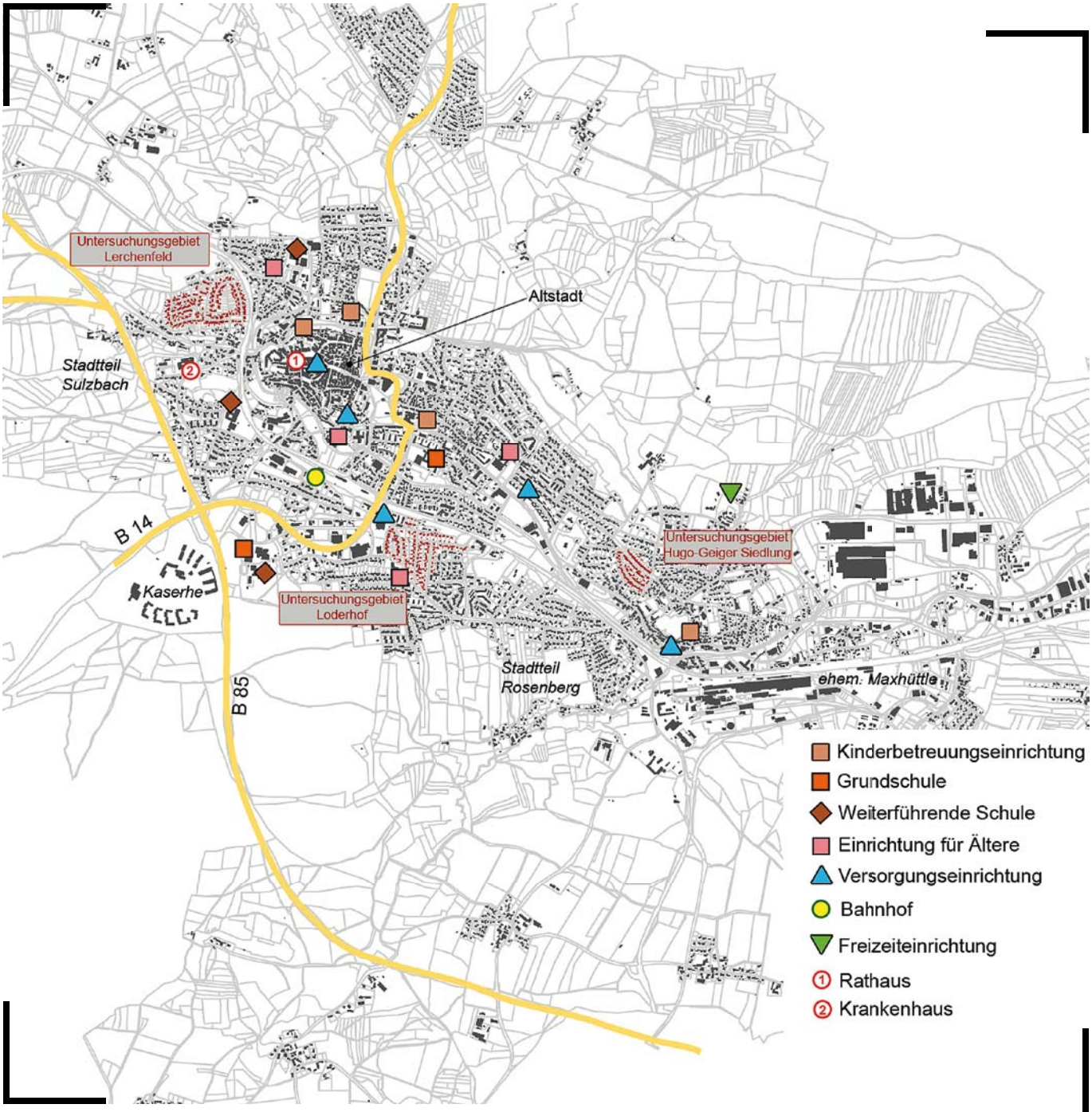


Abb. 260 Überblickskarte Sulzbach-Rosenberg (ohne Maßstab)

A Sulzbach-Rosenberg: Gesamtstadt

a) Überblick

Die Stadt Sulzbach-Rosenberg ist eine sowohl mittelalterlich als auch industriell geprägte Stadt in der Oberpfalz. Ihre jüngere Geschichte ist eng verbunden mit der Entwicklung der Rosenberger Maxhütte. Das Ende des Eisenerzabbaus in den 1970er Jahren und die endgültige Schließung der Maxhütte im Jahr 2002 markierten die Tiefpunkte des wirtschaftlichen Strukturwandels in Sulzbach-Rosenberg.

b) Großräumige Lage und Verkehrsanbindung

Sulzbach-Rosenberg liegt im Landkreis Amberg-Sulzbach in der Oberpfalz. Das Oberzentrum Amberg liegt 15 Kilometer östlich, die Großstadt Nürnberg 60 Kilometer westlich. In Sulzbach kreuzen sich die B 85 und die B 14, die Autobahn A 6 ist nur zehn Kilometer entfernt. Sulzbach-Rosenberg liegt an der Bahnstrecke Nürnberg–Schwandorf, eine Regionalbahn; verkehrt etwa im stündlichen Takt.

c) Stadtstruktur und Stadtbild

Die Stadt Sulzbach-Rosenberg besteht aus der historischen Stadt Sulzbach und der ehemaligen Bergbau- und Hüttengemeinde Rosenberg sowie etlichen dörflichen Ortsteilen. Die gut erhaltene mittelalterliche Sulzbacher Altstadt liegt auf einem Hügel. Östlich anschließend erstreckt sich ein langgezogenes Siedlungsband bis zum Stadtteil Rosenberg. Dieser wird im Süden durch die großflächige Anlage der ehemaligen Maxhütte begrenzt. Die Wohngebiete liegen westlich, südlich und östlich der Sulzbacher Altstadt.

d) Bevölkerung

In den ersten Jahrzehnten nach dem zweiten Weltkrieg ist Sulzbach-Rosenberg gewachsen, aber bereits in den 1960er Jahren setzte im Zusammenhang mit dem Niedergang des Bergbaus ein Einwohnerrückgang ein. Nach der Grenzöffnung 1989 kam es wieder zu einem Bevölkerungswachstum, das bis zur Jahrtausendwende anhielt. Seitdem ist die Einwohnerentwicklung wieder rückläufig. Zwischen 2005 und 2009 ist Sulzbach-Rosenberg durchschnittlich um ein Prozent pro Jahr geschrumpft. Im Jahr 2010 hat die Stadt knapp 19.800 Einwohner. Gemäß der Bevölkerungsvorausberechnung des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung wird die Einwohnerzahl bis 2030 auf knapp 18.000 Personen fallen, das entspricht einem Bevölkerungsrückgang von fast neun Prozent zwischen 2010 und 2030.

e) Wirtschaft und Arbeitsplätze

Sulzbach-Rosenberg war traditionell eine Industrie- bzw. Arbeiterstadt, heute liegt der Anteil der Beschäftigten im Produktionssektor knapp unter 50 Prozent. Mit knapp 370 Arbeitnehmern pro tausend Einwohner liegt der Beschäftigtenbesatz leicht über dem bayerischen Durchschnitt. Der Pendlersaldo ist mit +11 pro tausend Einwohner im Jahr 2010 leicht positiv. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort ist zwischen 2000 und 2010 um 14 Prozent gesunken. Allerdings scheint der Tiefpunkt der Arbeitsplatzverluste bereits

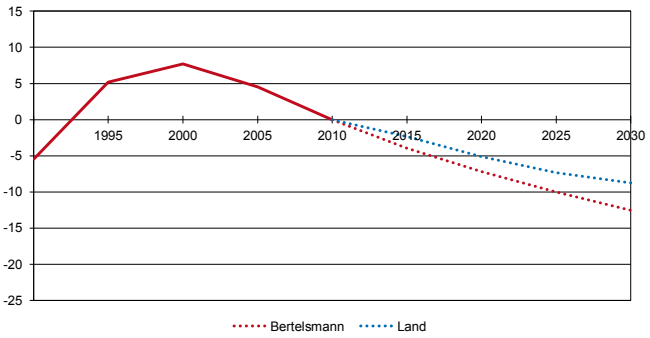


Abb. 261 Bevölkerungsentwicklung 1990 – 2030 (ab 2010 Prognose)

Tab. 68 Strukturdaten Stadt Sulzbach-Rosenberg

Kommune	Stadt Sulzbach-Rosenberg
Landkreis	Amberg-Sulzbach
Bundesland	Bayern
Einwohner (2009)	19.781
Bevölkerungsdichte	372 EW/km²
Nat. Saldo 2005 – 2009	– 22,9/TEW
Wand. Saldo 2005 – 2009	– 23,8/TEW
Altersdurchschnitt 2009	44,4
Altenquotient	0,38
Ausländeranteil (2009)	8,1%
Bertelsmann Demographietyp	Typ 1: Stabile Mittelstädte und regionale Zentren mit geringem Familienanteil
Zentrale-Orte-Einstufung	Mittelzentrum
Entfernungen zu Großstädten	60 km Nürnberg
Lagetyp	peripher
Siedlungsstrukturelle Prägung	überwiegend städtisch
EFH-Anteil (2005)	84 %
1950er – 1970er Jahre Anteil Wohngebäude	46 %
Kommunale Risikoklasse	I

Abb. 262 Sulzbacher Altstadt in der Landschaft

Abb. 263 Sulzbacher Altstadt mit Schloss

Abb. 264 Rathaus

überschritten zu sein. Hatte die Stadt im Zusammenhang mit der Schließung der Maxhütte zwischen 2000 und 2005 noch einen Beschäftigtenrückgang um 23 Prozent zu verkraften, ist die Zahl der abhängig Beschäftigten am Arbeitsort seit 2005 wieder um 12 Prozent gestiegen.

f) Soziale Infrastruktur und Nahversorgung

In Sulzbach-Rosenberg sind alle Schularten und Kindertageseinrichtungen vorhanden. Darüber hinaus können auch die weiterführenden Schulen in der Nachbarstadt Amberg besucht werden. Der Bereich Einzelhandel ist in Sulzbach-Rosenberg aufgrund der Nähe des gut ausgestatteten Oberzentrums Amberg und der unterdurchschnittlichen Kaufkraft der Bevölkerung mit lediglich 1,7 m² Verkaufsfläche je Einwohner unterentwickelt[75] – die Nahversorgung ist gleichwohl gewährleistet. Das Stadtgebiet ist durch Buslinien gut erschlossen, sodass eine autounabhängige Erreichbarkeit der öffentlichen Einrichtungen und Einkaufsmöglichkeiten auch für unterversorgte Wohngebiete gegeben ist.

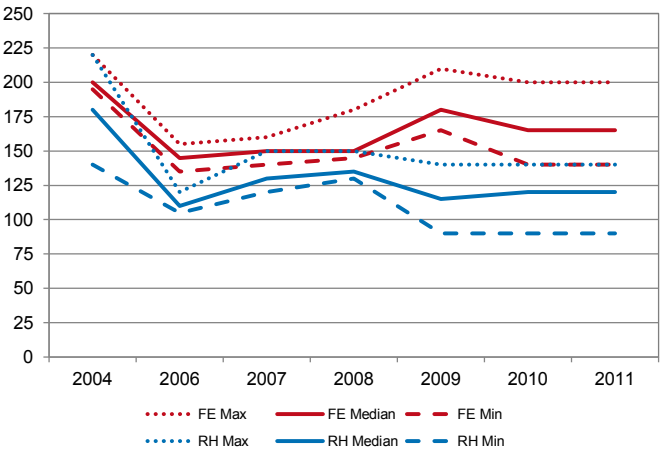


Abb. 265 Preisentwicklung für gebrauchte Einfamilienhäuser 2004 – 2011

Abb. 266 Maxhütte im Stadtteil Rosenberg

g) Stadtentwicklung und Wohnungsmarkt

Wichtige Themen der Stadtentwicklung sind die Sanierung und Revitalisierung der Sulzbacher Altstadt und die Aufwertung Rosenbergs. In Rosenberg gibt es sowohl Soziale-Stadt- als auch Stadtumbau-West-Gebiete. Darüber hinaus ist die Gewerbeentwicklung von besonderer Bedeutung. Im Bereich Wohnen wird vorrangig auf Innenentwicklung und Arrondierung gesetzt – es gibt mehrere kleinere Baugebiete im Innen- bzw. Randbereich. Für den Fall eines erhöhten Wohnflächenbedarfs werden neue Wohngebiete als Erweiterung bestehender Siedlungseinheiten geplant. Erschlossenes Wohnbauland gibt es in Sulzbach-Rosenberg ab 60 Euro pro Quadratmeter. Die Stadt unterstützt die Wohneigentumsbildung von Familien über zinslose Darlehen (Wohnungsbauförderprogramm) und kinderbezogene Preisnachlässe beim Erwerb städtischer Baugrundstücke (Baulandprogramm).[76]

h) Situation im Bereich älterer EFH-Gebiete

Die Einfamilienhausbestände aus den 1950er – 1970er Jahren in Sulzbach-Rosenberg sind derzeit nicht von akuten Weiternutzungsproblemen betroffen. Die wirtschaftliche Erholung und ein relativ niedriges Preisniveau wirken sich positiv auf die Marktchancen gebrauchter Einfamilienhäuser aus. Als günstige Alternative zum Neubau werden die älteren Eigenheime vor allem von Eigentumserwerbern mit beschränktem finanziellem Spielraum nachgefragt. Unsanierte freistehende Einfamilienhäuser aus der Zeit vor 1980 werden für 70.000 bis 150.000 Euro angeboten.

75 Wagner, 2008, 8
76 Wohnungsbauförderung der Stadt Sulzbach-Rosenberg. http://www.sulzbach-rosenberg.de/index.php?id=0,103 (letzter Zugriff 15.10.2011)

B Sulzbach-Rosenberg: Hugo-Geiger-Siedlung

a) Einordnung in Gesamtstadt

Die Hugo-Geiger-Siedlung liegt als geschlossene Siedlungseinheit auf einem sanft ansteigenden Südwest-Hang im Stadtteil Rosenberg. Die Maxhütte ist etwa einen Kilometer, das Sulzbacher Stadtzentrum etwa 2,5 Kilometer entfernt.

b) Entwicklungsgeschichte

Im Jahr 1948 wurde die Siedlung als Werkssiedlung der Maxhütte errichtet, um den in Baracken hausenden Arbeitern (Flüchtlingen) bessere Wohnbedingungen zu ermöglichen. In jedem Haus wurden zwei Familien auf jeweils etwa 40 Quadratmetern untergebracht. Die Hugo-Geiger-Siedlung ist ein vor allem bei den *Rosenbergern* beliebtes Wohngebiet. Der Bodenrichtwert (mit Erschließung) liegt bei 80 – 100 Euro pro Quadratmeter.

c) Bebauung

Das Untersuchungsgebiet wird dominiert von eingeschossigen Doppelhäusern mit einem zweiten Wohngeschoss im ausgebauten Steildach. Daneben gibt es noch sechs freistehende Einfamilienhäuser und ein Mehrfamilienhaus mit fünf Wohnungen. Die ursprünglich als Zweifamilienhäuser errichteten Doppelhaushälften wurden mittlerweile in Einfamilienhäuser umgewandelt. Zwischen den Häusern stehen häufig Doppelgaragen, zum Mehrfamilienhaus gehören Sammelgaragen. Die durchschnittliche Grundstücksgröße beträgt knapp 470 Quadratmeter.

d) Soziale Infrastruktur, Nahversorgung und Verkehrsanbindung

Innerhalb des Untersuchungsgebiets gibt es keinerlei Läden oder soziale Einrichtungen. Am Eingang und Ausgang der Siedlung befindet sich jeweils eine Bushaltestelle. Durch den Busverkehr ist eine angemessene Erreichbarkeit der öffentlichen Einrichtungen und Einkaufsmöglichkeiten gewährleistet.

e) Bewohner

Das Durchschnittsalter ist mit 54,7 Jahren sehr hoch (Gesamtstadt 44,4 Jahre) und auch der extrem hohe Altenquotient von 1,02 (Gesamtstadt 0,36) zeigt an, dass der Generationenwechsel noch nicht voll eingesetzt hat. In 101 Wohneinheiten leben 122 Menschen, das bedeutet eine Wohnung ist durchschnittlich mit nur 1,2 Personen belegt. Nahezu alle Häuser werden von selbstnutzenden Eigentümern bewohnt, drei Wohnungen sind vermietet, eine Wohneinheit steht aktuell leer. Fünf Prozent der Bewohner haben einen Migrationshintergrund.

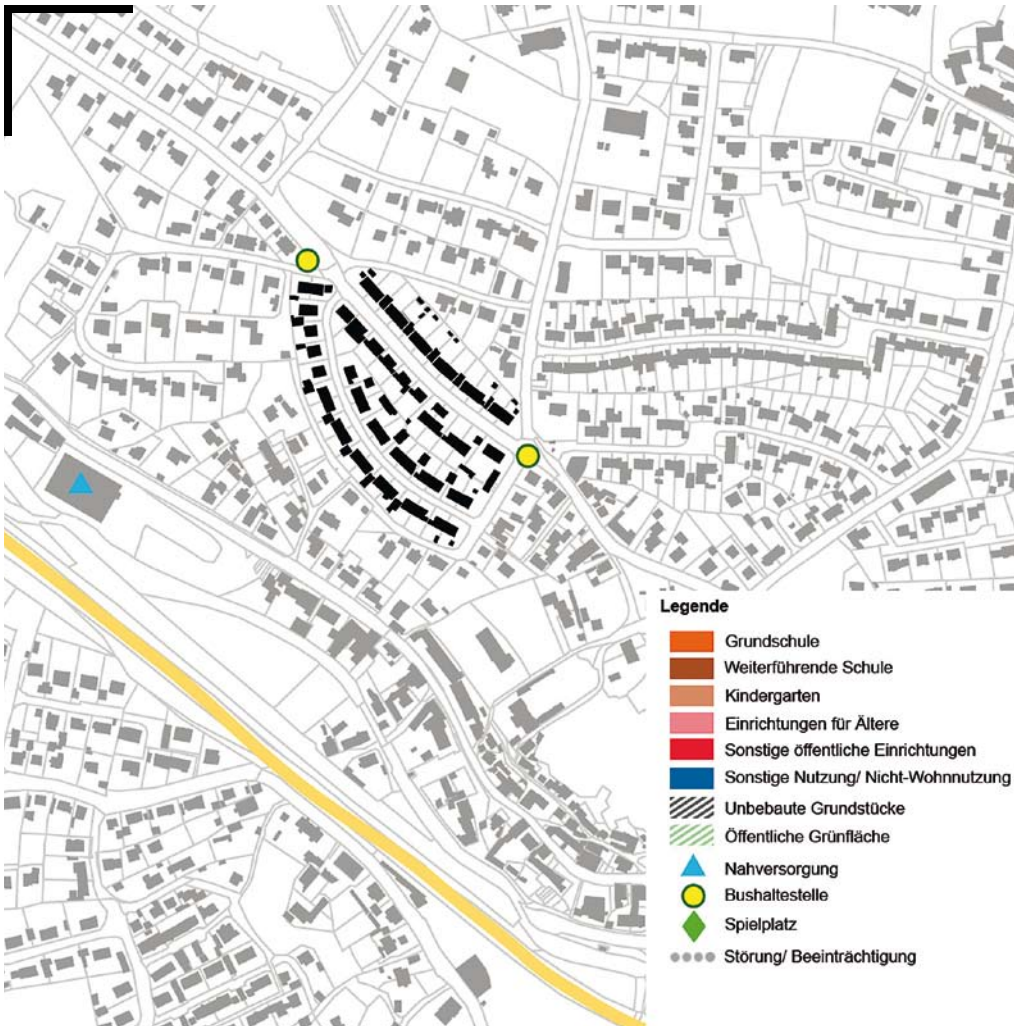


Abb. 267 Untersuchungsgebiet Hugo-Geiger-Siedlung (1:10.000)

Tab. 69 Strukturdaten Hugo-Geiger-Siedlung

Lage	Distanz zum Ortsmittelpunkt	2,5 km
	Lage in Gesamtstadt	Randlage
	Topographie	relativ eben
Fläche	Gebietsfläche (netto)	2,6 ha
	durchschn. Grundstücksgröße	466 m²
	Anteil unbebauter Grundstücke	0,0 %
Bebauung	Grundflächenzahl (real)	0,20
	Bebauungsstruktur	verdichtet
	Aufsiedlungsprozess	zusammenhäng.
	dominierende Baualtersklassen	1948
Bewohner	Einwohnerzahl (2010)	122 EW
	Einwohnerentwicklung	k. A.
	Einwohnerdichte (2010)	47 EW/ha
	Altenquotient	1,02
	Ausländeranteil	0,0 %
Besonderheit	Gebietsursprung als Werkssiedlung der Maxhütte	

Tab. 70 Kurzcharakteristik Hugo-Geiger-Siedlung

Lage in Gesamtstadt	Bebauungs-struktur	unbebaute Grundstücke	Altenquotient
Randlage	EFH gemischt	0,0 %	1,02

f) Bauplanungsrecht

Das Gebiet liegt in einem Bereich, der im Flächennutzungsplan von 1984 überwiegend als allgemeines Wohngebiet ausgewiesen ist, ein kleiner Teil als reines Wohngebiet. Ein rechtsverbindlicher Bebauungsplan besteht nicht.

g) Bereits durchgeführte Maßnahmen und Problemstellungen

Die Stadt hatte erwogen, die Siedlung unter Denkmalschutz zu stellen, was allerdings nicht umgesetzt wurde. Aufgrund der geringen Wohnflächen müssen die Häuser in der Regel erweitert werden, um heutigen Wohnansprüchen zu genügen.

h) Status quo und Ausblick

Das Untersuchungsgebiet ist derzeit stark von älteren Bewohnern geprägt. Die Gebäude sind überwiegend in gutem Zustand, jedoch ist die energetische Qualität meist gering. Die bisher durchgeführten Modernisierungs- und Umbaumaßnahmen fügen sich meist harmonisch ins ursprüngliche Siedlungsbild ein. Allerdings könnte durch vermehrte Sanierungen die einheitliche Gestaltung der Siedlung in Zukunft verloren gehen.

Abb. 268 Blick in den Straßenraum

Abb. 269 Einzelhäuser

Abb. 270 Doppelhäuser

Abb. 271 Dach: modernisiert und Ursprungszustand

Abb. 272 Mehrfamilienhaus

Abb. 273 Doppelhaus mit gartenseitigem Anbau

C Sulzbach-Rosenberg: Lerchenfeld-Siedlung

a) Einordnung in Gesamtstadt

Die Lerchenfeld-Siedlung liegt als geschlossene Siedlungseinheit auf einem sanft ansteigenden Hang im Stadtteil Sulzbach, etwa einen Kilometer vom Stadtzentrum entfernt. Im Osten wird das Gebiet durch eine Bahnlinie in einem Geländeeinschnitt zwischen dem Lerchenfeld und der höher gelegenen Sulzbacher Altstadt begrenzt. Wegen dieser Zäsur wird das Stadtzentrum trotz der geringen Distanz als nicht unmittelbar benachbart wahrgenommen. Im Norden wurde die Siedlung ab dem Jahr 2000 um einen Straßenzug erweitert.

b) Entwicklungsgeschichte

Die Lerchenfeld-Siedlung wurde anfangs als Kleinsiedlung vorrangig für Bergarbeiter der Sulzbacher Erzgruben errichtet. Dabei sollten sowohl einheimische Arbeiter berücksichtigt werden als auch Heimatvertriebene, die zu dieser Zeit in verschiedenen Gasthöfen und Flüchtlingslagern untergebracht waren. Der östliche Abschnitt der Siedlung wurde in den Jahren 1950 bis 1952 erbaut. Die Eigenleistung der Siedler bestand unter anderem im Brechen von Steinen und Graben von Bausand. Der westliche Teil wurde überwiegend zwischen 1958 und 1962 bebaut.[77] Die Lerchenfeld-Siedlung ist ein vor allem bei den *Sulzbachern* beliebtes Wohngebiet. Der Bodenrichtwert (mit Erschließung) liegt bei 85 – 100 Euro pro Quadratmeter.

c) Bebauung

Charakteristisch für das Siedlungsbild sind die abwechslungsreiche, geschwungene Straßenführung und die korrespondierende städtebauliche Figur sowie die einheitlich weiß gestrichenen auf wenigen Bautypen beruhenden Häuser. Das Untersuchungsgebiet wird dominiert von 57 eingeschossigen Doppelhäusern mit „Einliegerwohnungen“ im ausgebauten Steildach. Die ursprünglichen Zwei-, Drei- und Vierraumwohnungen hatten 35, 45 bzw. 65 Quadratmeter Wohnfläche. Heute werden die beiden Wohngeschosse einer Doppelhaushälfte zusammen als eine Wohnung genutzt, vereinzelt wurden die Häuser um ein Geschoss aufgestockt. Im Untersuchungsgebiet befinden sich zudem 27 Einzelhäuser sowie drei kleinere Mehrfamilienhäuser mit insgesamt elf Wohnungen. Schließlich gibt es noch etwa drei unbebaute Grundstücke. Die durchschnittliche Grundstücksgröße beträgt 600 Quadratmeter, es gibt aber auch einige „Handtuchgrundstücke“ mit bis zu 1.000 Quadratmeter Grundfläche.

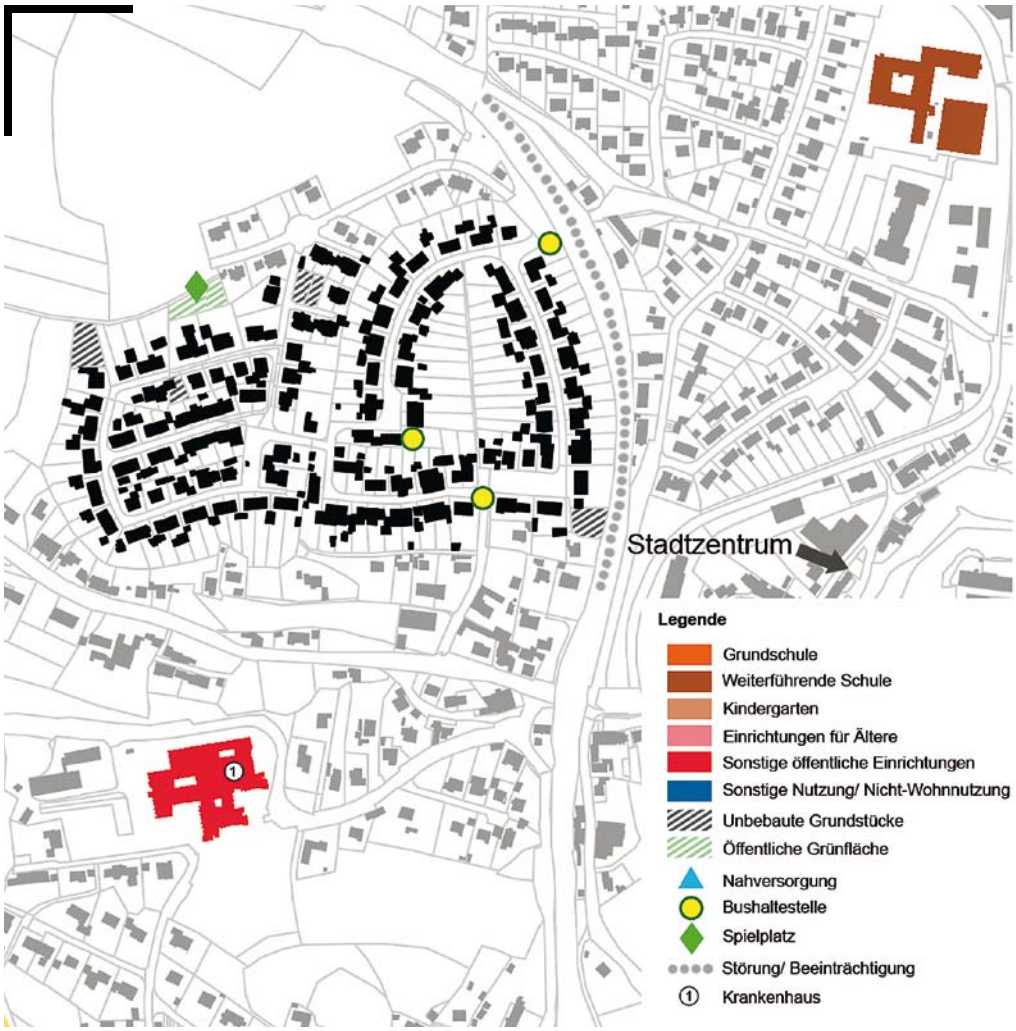


Abb. 274 Untersuchungsgebiet Lerchenfeld-Siedlung (1:10.000)

77 Festschrift „50 Jahre Siedlergemeinschaft Lerchenfeld e. V.“

d) Soziale Infrastruktur, Nahversorgung und Verkehrsanbindung

In der Siedlung gibt es drei Quartiersplätze, an denen sich die planerische Idee eines gestalteten öffentlichen Raums für die Gemeinschaft der Siedler ablesen lässt. Allerdings beschränkt sich die öffentliche Nutzung heute im Wesentlichen auf Bushaltestellen, Altglascontainer und Parken. Es gibt einen Kinderspielplatz im Bereich der nördlichen Gebietsarrondierung. Innerhalb des Untersuchungsgebiets sind keinerlei Läden oder soziale Einrichtungen vorhanden. Durch den Busverkehr ist eine angemessene Erreichbarkeit der öffentlichen Einrichtungen und Einkaufsmöglichkeiten jedoch gewährleistet.

e) Bewohner

Das Durchschnittsalter ist mit 51,3 Jahren sehr hoch (Gesamtstadt 44,4 Jahre) und auch der hohe Altenquotient von 0,72 (Gesamtstadt 0,36) zeigt an, dass der Generationenwechsel noch nicht voll eingesetzt hat. In 152 Wohneinheiten leben 410 Menschen, sodass eine Wohnung durchschnittlich mit 2,7 Personen belegt ist. Rund 91 Prozent der Einfamilienhäuser werden von selbstnutzenden Eigentümern bewohnt, knapp sechs Prozent sind vermietet und 3,5 Prozent (fünf Gebäude) stehen aktuell leer. Viele Bewohner sind in der 1951 gegründeten Siedlergemeinschaft Lerchenfeld e. V. organisiert, die dem Eigenheimerverband Bayern e. V. angehört. Der Anteil der Bewohner mit ausländischem Pass oder Migrationshintergrund liegt unter vier Prozent.

f) Bauplanungsrecht

Ein einfacher Bebauungsplan für den ersten Teil der Siedlung trat 1950 in Kraft. Um den Erweiterungswünschen der Bewohner entgegen zu kommen und zugleich baulichen „Wildwuchs" zu verhindern, wurde 1971 eine Gestaltungssatzung mit einer Gültigkeit von 20 Jahren erlassen.[78] Das Untersuchungsgebiet liegt in einem Bereich, der im Flächennutzungsplan von 1984 als allgemeines Wohngebiet ausgewiesen ist.

g) Bereits durchgeführte Maßnahmen und Problemstellungen

Abgesehen von der inzwischen nicht mehr gültigen Gestaltungssatzung hat die Stadt noch keine Maßnahmen ergriffen.

h) Status quo und Ausblick

Das Untersuchungsgebiet befindet sich noch am Beginn des Generationenwechsels. Die Gebäude sind überwiegend in gutem Zustand, jedoch ist die energetische Qualität meist gering. Die bisher durchgeführten Modernisierungs- und Umbaumaßnahmen fügen sich nicht immer harmonisch ins ursprüngliche Siedlungsbild ein. Durch vermehrte Sanierungen könnte die einheitliche Gestaltung der Siedlung in Zukunft noch stärker verloren gehen, da die Gestaltungssatzung aus den 1970er Jahren nicht mehr gültig ist. Die Tatsache, dass derzeit fast zehn Prozent der Einfamilienhäuser vermietet oder unbewohnt sind, deutet auf ein abnehmendes Kaufinteresse hin.

Tab. 71 Strukturdaten Lerchenfeld-Siedlung

Lage	Distanz zum Ortsmittelpunkt	1 km
	Lage in Gesamtstadt	innenstadtnah
	Topographie	Hanglage
Fläche	Gebietsfläche (netto)	9,7 ha
	durchschn. Grundstücksgröße	594 m²
	Anteil unbebauter Grundstücke	2,7 %
Bebauung	Grundflächenzahl (real)	0,18
	Bebauungsstruktur	verdichtet
	Aufsiedlungsprozess	zusammenhäng.
	dominierende Baualtersklassen	1950er – 1960er Jahre
Bewohner	Einwohnerzahl (2010)	410 EW
	Einwohnerentwicklung	k. A.
	Einwohnerdichte (2010)	42 EW/ha
	Altenquotient	0,72
	Ausländeranteil	0,5 %
Besonderheit	Gebietsursprung als Siedlung für Bergarbeiter und Heimatvertriebene / Flüchtlinge	

Tab. 72 Kurzcharakteristik Lerchenfeld-Siedlung

Lage in Gesamtstadt	Bebauungs-struktur	unbebaute Grundstücke	Altenquotient
innenstadtnah	gemischt	2,7 %	0,72

78 Verordnung über die Erweiterung von Wohngebäuden und damit zusammenhängende Gestaltung von Dachaufbauten im Hauptquartier Lerchenfeld der Stadt Sulzbach-Rosenberg

Abb. 275 Einzelhausbebauung

Abb. 276 Doppelhausbebauung

Abb. 277 Straßenraum, im Vordergrund aufgestockte Häuser

Abb. 278 Quartiersplatz am Gebietseingang

Abb. 279 Doppelhaus

Abb. 280 Einzelhaus

D Sulzbach-Rosenberg: Loderhof-Siedlung

a) Einordnung in Gesamtstadt

Der Loderhof liegt etwa in der Mitte zwischen den Ortskernen von Sulzbach und Rosenberg, jeweils rund zwei Kilometer vom historischen Zentrum entfernt. Die Distanz zum Bahnhof Sulzbach-Rosenberg beträgt etwa einen Kilometer. Im Norden wird das Gebiet durch eine Bahntrasse begrenzt, im Westen durch großflächigen Einzelhandel. Südlich des Untersuchungsgebiets befindet sich Geschosswohnungsbau, teils in hoher Verdichtung. Östlich wurde in den letzten Jahren im Rahmen einer Innenentwicklungsmaßnahme ein kleines Neubaugebiet mit Ein- und Mehrfamilienhäusern bebaut.

b) Entwicklungsgeschichte

Die Loderhof-Siedlung wurde bereits 1935 als Kleinsiedlung begonnen. Die zweite Entwicklungsphase begann 1948 wieder in der Form des Kleinsiedlungsbaus, später wurde aber auch individuell gebaut. Am Loderhof unterhielt die Wehrmacht während des zweiten Weltkriegs ein Kriegsgefangenenlager, das nach dem Krieg erst von der amerikanischen Besatzungsmacht zur Internierung von SS-Angehörigen, später dann zur Unterbringung von Flüchtlingen genutzt wurde. Ein Viertel der Häuser im Untersuchungsgebiet stammt aus der Zeit vor 1950, über die Hälfte aus den 1950er Jahren, die restlichen Gebäude überwiegend aus den 1960ern. Der Loderhof hat kein besonders gutes Image („Glasscherbenviertel"), ist aber dennoch, insbesondere bei Spätaussiedlern, eine nachgefragte Wohnlage. Der Bodenrichtwert (mit Erschließung) liegt bei 100 – 120 Euro pro Quadratmeter.

c) Bebauung

Die Bebauungsstruktur der Loderhof-Siedlung ist eher heterogen. Neben kleineren Siedlungshäuschen in Form spitzgiebeliger Doppelhäuser gibt es auch größere freistehende Gebäude. Zwei Drittel der Häuser im Untersuchungsgebiet sind Einfamilienhäuser, der Rest Zweifamilienhäuser. Häufig wurden Anbauten durchgeführt. Die durchschnittliche Grundstücksgröße beträgt 700 Quadratmeter und die bauliche Grundstücksausnutzung ist eher gering.

d) Soziale Infrastruktur, Nahversorgung und Verkehrsanbindung

Innerhalb des Untersuchungsgebiets sind keinerlei Läden oder soziale Einrichtungen vorhanden. In der unmittelbaren Nachbarschaft jedoch befinden sich ein Seniorenheim, ein großer Supermarkt sowie verschiedene kleinere Läden und eine Bushaltestelle.

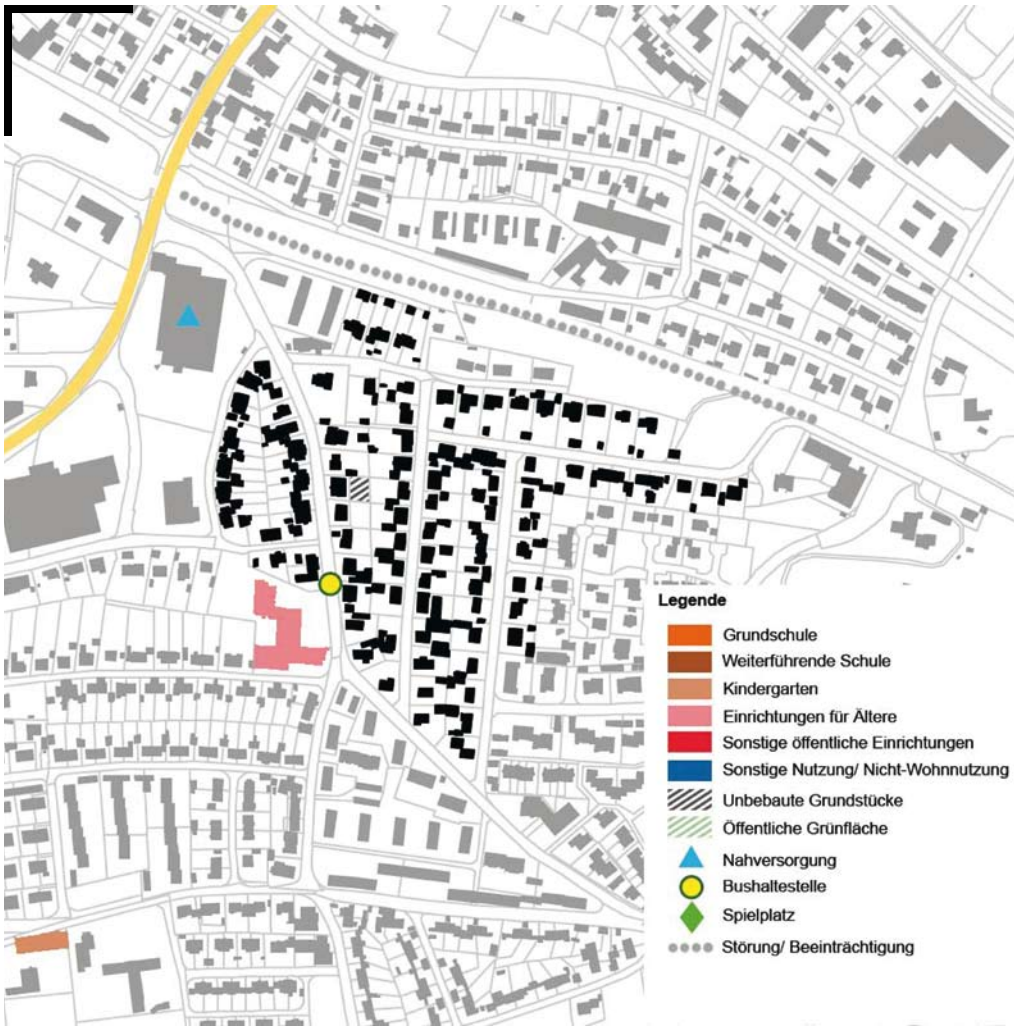
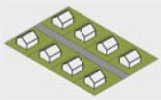


Abb. 281 Untersuchungsgebiet Loderhof-Siedlung (1:10.000)

Tab. 73 Strukturdaten Loderhof-Siedlung

Lage	Distanz zum Ortsmittelpunkt	2 km
	Lage in Gesamtstadt	Randlage
	Topographie	teilw. Hanglage
Fläche	Gebietsfläche (netto)	7,2 ha
	durchschn. Grundstücksgröße	697 m²
	Anteil unbebauter Grundstücke	0,5 %
Bebauung	Grundflächenzahl (real)	0,16
	Bebauungsstruktur	aufgelockert
	Aufsiedlungsprozess	sukzessive
	dominierende Baualtersklassen	1950er – 1960er Jahre
Bewohner	Einwohnerzahl (2010)	276 EW
	Einwohnerentwicklung	k. A.
	Einwohnerdichte (2010)	38 EW/ha
	Altenquotient	0,49
	Ausländeranteil	1,1 %
Besonderheit	ehemaliger Standort eines Barackenlagers für Heimatvertriebene/Flüchtlinge	

Tab. 74 Kurzcharakteristik Loderhof-Siedlung

Lage in Gesamtstadt	Bebauungs-struktur	unbebaute Grundstücke	Altenquotient
Randlage	aufgelockert	0,5 %	0,49
			

e) Bewohner

Das Durchschnittsalter ist mit 48,2 Jahren deutlich höher als in der Gesamtstadt (44,4 Jahre) und auch der Altenquotient ist mit 0,49 (Gesamtstadt 0,38) entsprechend erhöht. Zwei Drittel der Bewohner sind 40 Jahre und älter. In 103 Wohneinheiten leben 276 Menschen, sodass eine Wohnung durchschnittlich mit 2,7 Personen belegt ist. Der Ausländeranteil ist mit einem Prozent zwar gering, aber immerhin fast 17 Prozent der Bewohner besitzen einen Migrationshintergrund, ebenso ist der Anteil der Spätaussiedler erhöht. 80 Prozent der Häuser werden von selbstnutzenden Eigentümern bewohnt, 18 Prozent sind vermietet und zwei Gebäude stehen aktuell leer.

f) Status quo und Ausblick

Es bestehen keine akuten Vermarktungsprobleme bei frei werdenden Häusern und entsprechend auch kaum Leerstand. Die meisten Häuser befinden sich in einem guten Zustand, es gibt aber auch einige sanierungsbedürftige Gebäude und die energetische Qualität ist überwiegend gering. Die Tatsache, dass derzeit 20 Prozent der Einfamilienhäuser vermietet oder unbewohnt sind, deutet auf ein abnehmendes Kaufinteresse hin. Aufgrund der heterogenen Gebietsstruktur könnte sich das traditionell eher geringe Ansehen des Stadtteils verfestigen.

Abb. 282 Leerstehendes sanierungsbedürftiges Einzelhaus

Abb. 283 Saniertes Siedlerhaus

Abb. 284 Blick in den Straßenraum

Abb. 285 Doppelhaus mit älterer Aufstockung

Abb. 286 Aufstockung jüngeren Datums

Abb. 287 Unsaniertes Einzelhaus

3.3 Gesamtauswertung

Im Folgenden werden ausgewählte (geo-) statistische Kennwerte der Untersuchungsgebiete einer Querauswertung unterzogen. Es werden die Durchschnittswerte und die Spannbreiten der Kennwerte insgesamt sowie unterschieden nach zentral und peripher gelegenen Kommunen (gemäß den Raumtypen 2010 des BBSR) dargestellt. Insgesamt wurden Untersuchungen in jeweils sieben Kommunen in zentraler und peripherer Lage vorgenommen. Von den 29 Untersuchungsgebieten liegen 13 in peripheren Städten und Gemeinden und 16 in zentral gelegenen Kommunen. Da vom Untersuchungsgebiet in der Gemeinde Pressig keine altersdifferenzierten Einwohnerdaten vorliegen und von der Stadt Meppen die Kartengrundlagen der Gebiete nicht in für die GIS-Analyse ausreichender Qualität zur Verfügung gestellt wurden, mussten diese beiden Kommunen wegen Datenlücken von der Querauswertung ausgenommen werden.

Die Auswertung erfolgt für 26 Untersuchungsgebiete aus zwölf Städten. Zehn Gebiete befinden sich in peripher gelegenen Kommunen (Bad Sachsa, Beverungen, Lauterbach, Rehau, Sulzbach-Rosenberg), die restlichen 16 Gebiete in zentral gelegenen Städten (Arnsberg, Backnang, Garbsen, Gundelsheim, Erkrath, Kassel, Mosbach). Die peripheren Kommunen haben im Jahr 2010 allesamt weniger als 20.000 Einwohner. Bei den zentral gelegenen Städten dominieren Mittelstädte mit Einwohnerzahlen zwischen 25.000 und 75.000, dazu kommt die Kleinstadt Gundelsheim mit kaum mehr als 7.000 Einwohnern sowie die Großstadt Kassel mit einer Bevölkerungszahl von knapp 200.000. Die Analyse erfasst die Distanz des Untersuchungsgebiets zum Stadtzentrum, die durchschnittliche Grundstücksgröße, den Anteil der unbebauten Grundstücken an der Fläche des Untersuchungsgebiets, die durchschnittliche reale Grundflächenzahl (GRZ), die Siedlungsdichte, den Altenquotient und den Ausländeranteil.

Tab. 75 Übersicht über die Mittelwerte der gebietlichen Kennwerte

	Distanz zum Stadtzentrum [km]	Durchschnittl. Grundstücksgröße [m²]	Anteil unbebauter Grundstücke [%]	Durchschnittl. GRZ	Siedlungsdichte [EW/ha]	Altenquotient $\left[\frac{65 \text{ und älter}}{18-64}\right]$	Ausländeranteil [%]
Gebiete in peripheren Kommunen	1,8	658	6,2	0,17	42,3	0,52	3,8
Gebiete in zentralen Kommunen	2,6	565	5,6	0,23	47,1	0,50	6,5
Gebiete insgesamt	2,2	606	5,8	0,21	45,2	0,51	5,5

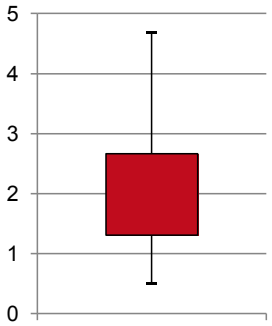


Abb. 288 Distanz zum Stadtzentrum [km]

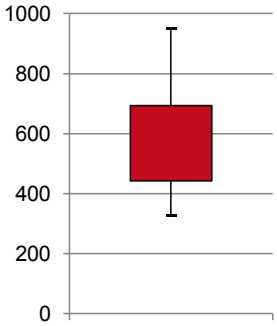


Abb. 289 Durchschnittliche Grundstücksgröße [m²]

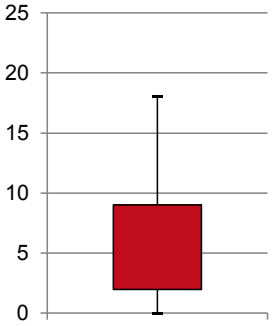


Abb. 290 Anteil unbebauter Grundstücke [%]

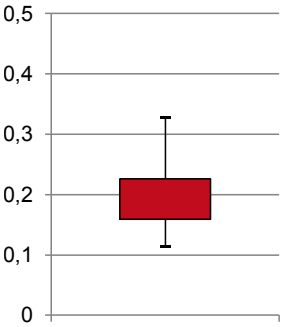


Abb. 291 Durchschnittliche reale Grundflächenzahl

Die untersuchten Gebiete liegen meist nur ein bis drei Kilometer vom Stadt- bzw. Ortszentrum entfernt *(Abb. 288)*. Entgegen der oft formulierten These einer zentrumsfernen Lage suburbaner Einfamilienhausgebiete kann für die untersuchten Siedlungen aus den 1950er bis 1970er Jahren das Gegenteil konstatiert werden. Die durchschnittliche Distanz beträgt hier lediglich 2,2 Kilometer, in den peripheren Kommunen ist der Abstand mit durchschnittlich 1,8 Kilometern noch geringer, bei den Städten im Zentralraum mit 2,6 Kilometern etwas größer. Entfernungen von über drei Kilometern treten bei diesem Sample nur bei in Ortsteilen gelegenen Gebieten sowie im großstädtischen Kontext auf.

Die meisten Grundstücke sind zwischen 500 und 700 Quadratmeter groß, der Durchschnittswert liegt insgesamt bei rund 600 Quadratmetern *(Abb. 289)*. In den peripher gelegenen Gemeinden sind die Grundstücke mit durchschnittlich 658 Quadratmetern fast 100 Quadratmeter größer als in den zentralen Städten mit 565 Quadratmetern. Es ist zu beachten, dass bei dieser Berechnung die größeren Grundstücke von freistehenden Einfamilienhäusern und die kleineren Parzellen von Doppel- und Reihenhäusern zusammengefasst sind. Die geringere durchschnittliche Grundstücksgröße bei den zentral gelegenen Kommunen ist nicht nur auf die höheren Bodenpreise, sondern auch auf den höheren Anteil verdichteter Gebäudetypen mit entsprechend kleineren Grundstücken zurückzuführen.

Der Anteil unbebauter Grundstücke an der Gebietsfläche liegt meist zwischen zwei und neun Prozent, im Durchschnitt bei 5,8 Prozent *(Abb. 290)*. Öffentliche Erschließungs- und Freiflächen wurden bei der Berechnung nicht berücksichtigt. Ansonsten wurden aber alle unbebauten Grundstücke einbezogen, unabhängig davon, ob sie als Wohnbauflächen ausgewiesen waren oder nicht. In den peripher gelegenen Städten liegt der durchschnittliche Anteil unbebauter Grundstücke mit 6,2 Prozent etwas höher als in den zentralen Kommunen mit 5,6.

Die durchschnittliche reale Grundflächenzahl (GRZ), also das Verhältnis von überbauter Grundstücksfläche zur Gesamtgrundstücksfläche liegt durchschnittlich bei 0,21 *(Abb. 291)*. Das bedeutet, dass nur rund 20 Prozent der Grundstücksfläche überbaut sind. In den peripheren Kommunen ist die GRZ mit durchschnittlich 0,17 deutlich geringer als in den Städten im Zentralraum mit 0,23. Diese Werte liegen weit unterhalb der gemäß Paragraf 17 Baunutzungsverordnung in allgemeinen oder reinen Wohngebieten zulässigen GRZ von 0,4.

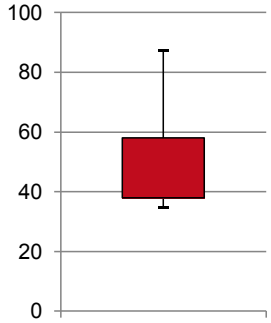


Abb. 292 Siedlungsdichte [EW/ha]

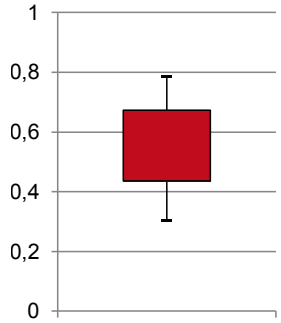


Abb. 293 Altenquotient [65 und älter / 18 – 64]

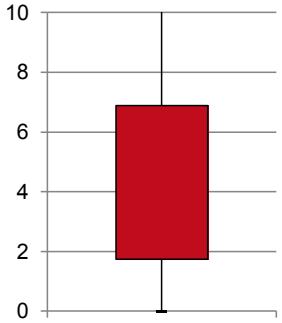


Abb. 294 Ausländeranteil [%]

Die Grafiken stellen die Kennwerte als „Boxplots" (Kastengrafiken) dar. Dabei stellt die Box – der rote Kasten – den Wertebereich dar, in dem die mittleren 50 Prozent der Daten liegen.
Sie wird durch das obere und das untere Quartil begrenzt und die Länge der Box entspricht dem Interquartilsabstand. Durch die schwarzen Linien ober- und unterhalb des Kastens werden die außerhalb der Box liegenden Werte dargestellt. Um eine Verzerrung durch einzelne Ausreißer zu vermeiden, werden jedoch nur die Werte dargestellt, die innerhalb des 1,5-fachen Interquartilsabstands liegen.

Die Bruttosiedlungsdichte, also die Zahl der Einwohner bezogen auf die Gebietsfläche ohne Erschließungsflächen liegt im Durchschnitt aller Untersuchungsgebieten bei rund 45 Einwohnern pro Hektar *(Abb. 292)*. In den peripheren Gemeinden liegt die Siedlungsdichte mit durchschnittlich 42,3 Einwohnern pro Hektar deutlich niedriger als in den zentral gelegenen Städten mit einem Wert von über 47.

Der Altenquotient unterscheidet sich kaum zwischen den zentralen und peripheren Kommunen. Insgesamt liegt er durchschnittlich bei 0,51, das bedeutet dass auf zehn Gebietsbewohner im Erwerbstätigenalter (18 bis 64 Jahre) fünf Bewohner im Rentenalter (65 Jahre und älter) kommen. Die Spannbreite der Werte ist dabei recht hoch und reicht von 0,30 bis 1,28, also von drei bis 13 Senioren je zehn potenziell Berufstätige *(Abb. 293)*. Verglichen mit dem Durchschnittswert der fünf betrachteten Bundesländer von 0,32 ist der Altenquotient in den Einfamilienhausgebieten signifikant höher, was mit den Ausgangshypothesen des Forschungsvorhabens korrespondiert.

Der Ausländeranteil liegt insgesamt durchschnittlich bei 5,5 Prozent. Bei diesem Wert liegt eine deutliche Abweichung zwischen den Gebieten in peripheren Kommunen mit nur 3,8 Prozent und den Gebieten der zentral gelegenen Städte mit immerhin 6,5 Prozent vor *(Abb. 294)*. Der durchschnittliche Ausländeranteil in den untersuchten Einfamilienhausgebieten beträgt kaum mehr als die Hälfte des Durchschnitts der fünf betrachteten Bundesländer von über zehn Prozent. Nur in einem Gebiet liegt der Anteil höher, in zwei Gebieten leben sogar überhaupt keine ausländischen Personen.

Die Gesamtauswertung bestätigt im Wesentlichen die bekannten Unterschiede zwischen eher ländlich und eher städtisch geprägten Regionen. Einfamilienhausgebiete in peripher gelegenen Kommunen liegen im Vergleich zu Gebieten im Zentralraum näher am Stadtzentrum, der Anteil unbebauter Grundstücke ist höher, die Hausgrundstücke sind größer, die GRZ und die Siedlungsdichte niedriger. Während sich beim Altenquotient keine nennenswerten Unterschiede ausmachen lassen, liegt der Ausländeranteil in der Peripherie deutlich unterhalb der Werte die in zentral gelegenen Städten erreicht werden.