

2009

STADT PATTENSEN
VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
ALTSTADT PATTENSEN



B a u B e C o n
Sanierungsträger GmbH



VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN

ALTSTADT PATTENSEN

STADT PATTENSEN

FRÜHJAHR 2009

Auftraggeber

Stadt Pattensen

Marienstraße 2
30982 Pattensen
Tel.: 05101 – 1001.252
Fax: - 05101 – 1001.8252

Bearbeitung

Frau Katrin Schoppe-Holzapfel | Herr Mathias Greve

Auftragnehmer

BauBeCon Sanierungsträger GmbH

Anne-Conway-Straße 1
28359 Bremen
Tel.: 0421 – 32901-0
Fax.: 0421 – 32901-22

Bearbeitung

Klaus von Ohlen

In Kooperation mit

Planungsbüro Petersen

Am Uhrturm 1-3
30519 Hannover
Telefon: 0511 – 8387364
Fax: 0511 – 832900
mailbox@pbp-hannover.de
Ulf Petersen

Bearbeitung

Inhaltsverzeichnis

0.	Vorbemerkungen	4
1.	Rechtliche Grundlagen.....	5
1.1	<i>Städtebauförderprogramm: Programmkomponente „Städtebaulicher Denkmalschutz“</i>	<i>5</i>
1.2	<i>Vorbereitende Untersuchungen nach dem BauGB</i>	<i>6</i>
2.	Das Untersuchungsgebiet	7
3.	Bestandsanalyse.....	9
3.1	<i>Siedlungsstruktur.....</i>	<i>9</i>
3.2	<i>Erschließungsstruktur</i>	<i>13</i>
3.2.1	<i>Fahrverkehr.....</i>	<i>13</i>
3.2.2	<i>Ruhender Verkehr</i>	<i>18</i>
3.2.3	<i>Geh- und Radwege</i>	<i>20</i>
3.2.4	<i>Öffentlicher Personennahverkehr</i>	<i>22</i>
3.3	<i>Nutzungsstruktur</i>	<i>24</i>
3.3.1	<i>Einzelhandel und Dienstleistungen</i>	<i>26</i>
3.3.2	<i>Wohnen</i>	<i>28</i>
3.3.3	<i>Einrichtungen für den Gemeinbedarf</i>	<i>29</i>
3.4	<i>Situationsanalyse Gebäudesubstanz</i>	<i>30</i>
3.5	<i>Freiflächenbestand und Zustand</i>	<i>35</i>
3.6	<i>Stadtgestalt</i>	<i>36</i>
3.7	<i>Denkmalschutz</i>	<i>38</i>
3.7.1	<i>Ziele des Denkmalschutzes</i>	<i>38</i>
3.7.2	<i>Baudenkmale</i>	<i>39</i>
4.	Städtebauliche Missstände	50
5.	Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	53
6.	Bürgerbeteiligung.....	53
7.	Erneuerungskonzept.....	54
7.1	<i>Erhaltung der historisch gewachsenen Stadtstruktur und der denkmalgeschützten und stadtbildprägenden Bausubstanz</i>	<i>54</i>
7.2	<i>Stärkung der Altstadt als Standort für Handels- und Dienstleistungsbetriebe</i>	<i>54</i>
7.3	<i>Stärkung der Altstadt als kulturelles und gesellschaftliches Zentrum</i>	<i>55</i>
7.4	<i>Entwicklung des Ortskernes zum touristischen Anziehungspunkt</i>	<i>56</i>
7.5	<i>Stärkung des Ortskernes als attraktiven Wohnstandort</i>	<i>58</i>
7.7	<i>Geplante Einzelmaßnahmen.....</i>	<i>60</i>
8.	Maßnahmen, Kosten- und Finanzierungsübersicht.....	77
8.1	<i>Kosten- und Finanzierungsübersicht.....</i>	<i>78</i>
9.	Abgrenzung des Sanierungsgebietes	80
10.	Verfahren nach dem besonderen Städtebaurecht	82
11.	Begründung des qualifizierten öffentlichen Interesses an der Sanierung	83
12.	Anlagen.....	84

0. Vorbemerkungen

Die Innenstädte von Grund- und Mittelzentren verzeichnen seit den Strukturänderungen im Einzelhandel einen erheblichen Verlust ihrer Standortqualität. Darüber hinaus hat der nahezu parallel ablaufende demographische Wandel zu einer mittlerweile substanziellen Bedrohung dieser Innenstädte geführt. In diesem Spannungsfeld sind insbesondere gewachsene Innenstädte zunehmend gefährdet, denn

- historische und denkmalgeschützte Gebäude lassen sich nicht beliebig den aktuellen Verkaufsstrategien global operierender Verkaufsketten anpassen und
- historische Straßen und Plätze der Altstädte sind häufig nicht mit den Interessen verkehrsoptimierter Einzelhandelsstrategien in Einklang zu bringen.

Ist für die kulturhistorisch bedeutsame Altstadt von Pattensen dieses Szenario schon zutreffend, wirken sich die nahe und verkehrstechnisch gut angebundene Großstadt Hannover sowie eine Vielzahl von großflächigen Einzelhandelszentren im näheren Umfeld von Pattensen zusätzlich nachhaltig negativ auf die Entwicklung der Pattenser Altstadt aus.

Ohne den Einsatz öffentlicher Fördermitteln kann die Stadt Pattensen diese Entwicklung nicht stoppen, geschweige denn umkehren! In diesem Zusammenhang ist auch zu bemerken, dass die Stadt Pattensen bisher keine Fördermittel aus dem Städtebauförderungsprogramm in Anspruch genommen hat.

Deshalb hat der Rat der Stadt Pattensen nach der Bekanntmachung des Landes Niedersachsen, die Programmkomponente „Städtebaulicher Denkmalschutz“ der Städtebauförderung aufzulegen, die Initiative ergriffen und Untersuchungen in Auftrag gegeben, welche für die Gesamtstadt und speziell auch für die Altstadt Konzepte aufzeigen, wie der zunehmenden Funktionsschwäche der Altstadt begegnet werden kann, um so die historische Altstadt in ihrer Gesamtheit für die folgenden Generationen zu erhalten.

Dieser Bericht dokumentiert die vorgenommenen Analysen und stellt in einem Erneuerungskonzept alle Maßnahmen zusammen, die zur Beseitigung der bestehenden städtebaulichen Missstände und zur Erhaltung der historischen Altstadt erforderlich sind. Die Untersuchungen sind sowohl mit der unteren Denkmalbehörde als auch mit dem Landesamt für Denkmalpflege abgestimmt und stehen dabei auf der Basis der Ergebnisse eines für das gesamte Stadtgebiet aufgestellten „Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes“.

Inhaltlich relevante Daten, wie

- Geografische Grundlagen
- Bevölkerungsstruktur und -entwicklung
- Wirtschaftsstruktur und Arbeitsmarkt
- Wohnen, Arbeiten, Freizeit und
- Soziales

können diesem Integrierten Stadtentwicklungskonzept Pattensen 2009 entnommen werden.

1. Rechtliche Grundlagen

1.1 Städtebauförderprogramm: Programmkomponente „Städtebaulicher Denkmalschutz“

Im Jahr 2008 haben der Bund und das Land Niedersachsen erstmals die schon seit 1991 für die neuen Bundesländer geltende Programmkomponente "Städtebaulicher Denkmalschutz" in die Städtebauförderung aufgenommen. Dieses Bund-Länder Programm unterstützt den Erhalt besonders wertvoller historischer Stadtkerne, in denen nicht nur einzelne Gebäude, sondern ganze Straßenzüge, Plätze oder die gesamte historische Innenstadt erhaltenswert sind. Aufgabe des Städtebaulichen Denkmalschutzes ist es, diese historischen Ensembles mit ihrem besonderen Charakter und in ihrer Gesamtheit zu erhalten und gleichzeitig zu lebendigen Orten zu entwickeln, die als Wohnstandort, als Arbeitsstätte, als Ort für kulturelle Veranstaltungen und für Freizeitaktivitäten gleichermaßen attraktiv sind und sowohl Einwohner als auch Besucher anziehen.

Gefördert werden einzelne Vorhaben auf der Grundlage eines städtebaulichen Entwicklungskonzepts als Bestandteil einer Gesamtmaßnahme, die als städtebauliche Sanierungsmaßnahme (§§ 136 bis 164 BauGB) durchgeführt wird.

Demnach können die Fördermittel im Einzelnen eingesetzt werden für:

- die Sicherung erhaltenswerter Gebäude, historischer Ensembles oder sonstiger baulicher Anlagen von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung,
- die Modernisierung und Instandsetzung, der Um- und Ausbau erhaltenswerter Gebäude oder Ensembles,
- die Erhaltung und Umgestaltung von Straßen- und Platzräumen von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung,
- die Durchführung von Ordnungsmaßnahmen zur Erhaltung bzw. Wiederherstellung des historischen Stadtbildes und Stadtgrundrisses,
- der innenstadtbedingte Mehraufwand für die Herrichtung von Gebäuden und ihres Umfeldes für Handel, Dienstleistungen und innenstadtverträgliches Gewerbe,
- die Vorbereitung der Gesamtmaßnahme sowie die Erarbeitung und Fortschreibung von Planungen und Konzepten, die Leistungen von Sanierungsträgern, von Sanierungs- sowie anderen bestätigten Beauftragten zur Beratung von Eigentümern/Investoren über die Einhaltung von Auflagen der Denkmalpflege oder von Vorgaben aus örtlichen Satzungen.

1.2 Vorbereitende Untersuchungen nach dem BauGB

Grundlage für Vorbereitende Untersuchungen im Rahmen der städtebaulichen Sanierung in der Stadt Pattensen ist der § 141 BauGB. In Verbindung mit den Verwaltungsvorschriften zum BauGB werden Vorbereitende Untersuchungen als zwingende verfahrensrechtliche Voraussetzung für den Erlass einer Sanierungssatzung aufgeführt.

Von Vorbereitenden Untersuchungen kann abgesehen werden, wenn bereits hinreichende Beurteilungsunterlagen vorliegen (vgl. § 141 Abs. 2 BauGB). Diese Regelung bezieht sich jedoch nur auf einzelne Untersuchungen im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen, nicht aber auf die Einleitung der Vorbereitenden Untersuchungen als Verfahrensabschnitt insgesamt.

Aufgabe und Inhalt der Vorbereitenden Untersuchungen sind nach § 141 Abs. 1 BauGB:

- Nachweis der städtebaulichen Missstände im Untersuchungsgebiet
- Begründung der Erforderlichkeit von Sanierungsmaßnahmen
- Nachweis, dass eine einheitliche und zügige Durchführung im öffentlichen Interesse liegt
- Ermittlung der nachteiligen Auswirkungen für die Betroffenen und Feststellung der Mitwirkungsbereitschaft der Bürgerinnen und Bürger im Untersuchungsgebiet
- Begründung der Durchführbarkeit und Erforderlichkeit von Sanierungsmaßnahmen
- Vorschlag zur Abgrenzung eines förmlich festzulegenden Sanierungsgebietes

Entsprechend § 141 Abs. 3 BauGB leitet die Kommune die Vorbereitung der Sanierung durch den Beschluss über den Beginn der Vorbereitenden Untersuchungen ein. Der Beschluss ist ortsüblich bekannt zu machen. Dabei ist auf die Auskunftspflicht nach § 138 BauGB hinzuweisen.

2. Das Untersuchungsgebiet

Die Vorbereitenden Untersuchungen erfolgen in einem abgegrenzten Gebiet, das sich strukturell oder funktional als zusammenhängender Bereich darstellt und in dem städtebauliche Missstände bereits bekannt sind oder vermutet werden.

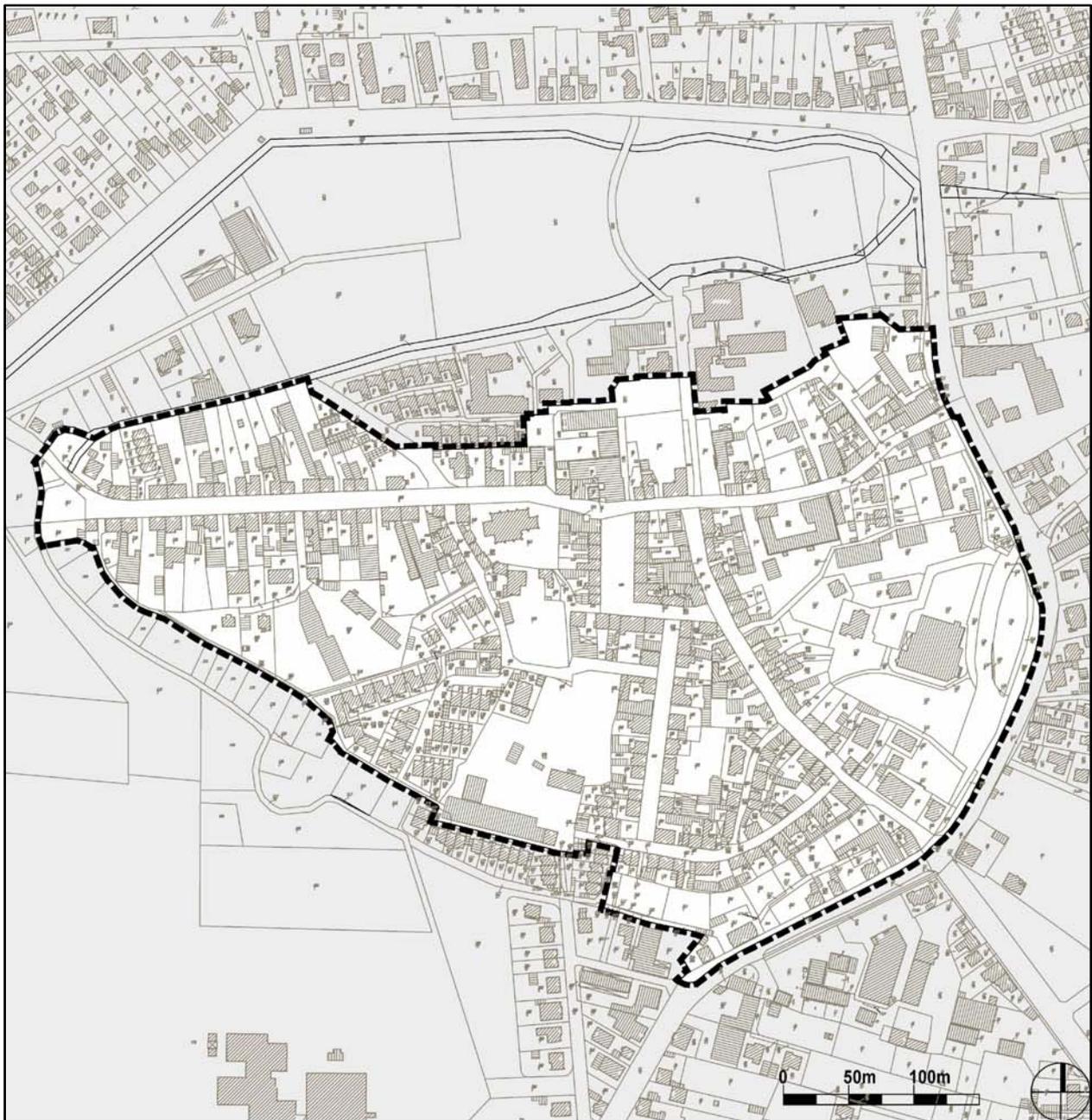
In Pattensen folgt der Untersuchungsbereich in weiten Teilen dem historisch gewachsenen Altstadtgrundriss, der bis heute noch gut ablesbar ist. Im Norden und im Südwesten bilden daher die noch vorhandenen ehemaligen Wallanlagen und im Osten die Göttinger Straße die Begrenzung. Dieser Straßenzug ist in etwa identisch mit der Lage des früheren Befestigungsgrabens.

Ausgenommen ist im Norden ein bebauter Abschnitt, der zum einen als Wohnbereich und zum anderen für Gemeinbedarfseinrichtungen und Geschäftshäuser neu entwickelt wurde und hier aufgrund der jüngeren Entstehungszeit keine städtebaulichen Mängel zu erkennen sind.

Das Untersuchungsgebiet ist insgesamt ca. 22,2 ha groß.



Lage des Untersuchungsbereiches im Stadtgebiet



LEGENDE



Abgrenzung des
Untersuchungsgebietes

Gesamtfläche: 22,2 ha



**VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
ALTSTADT**

**Abgrenzung des
Untersuchungsgebietes**

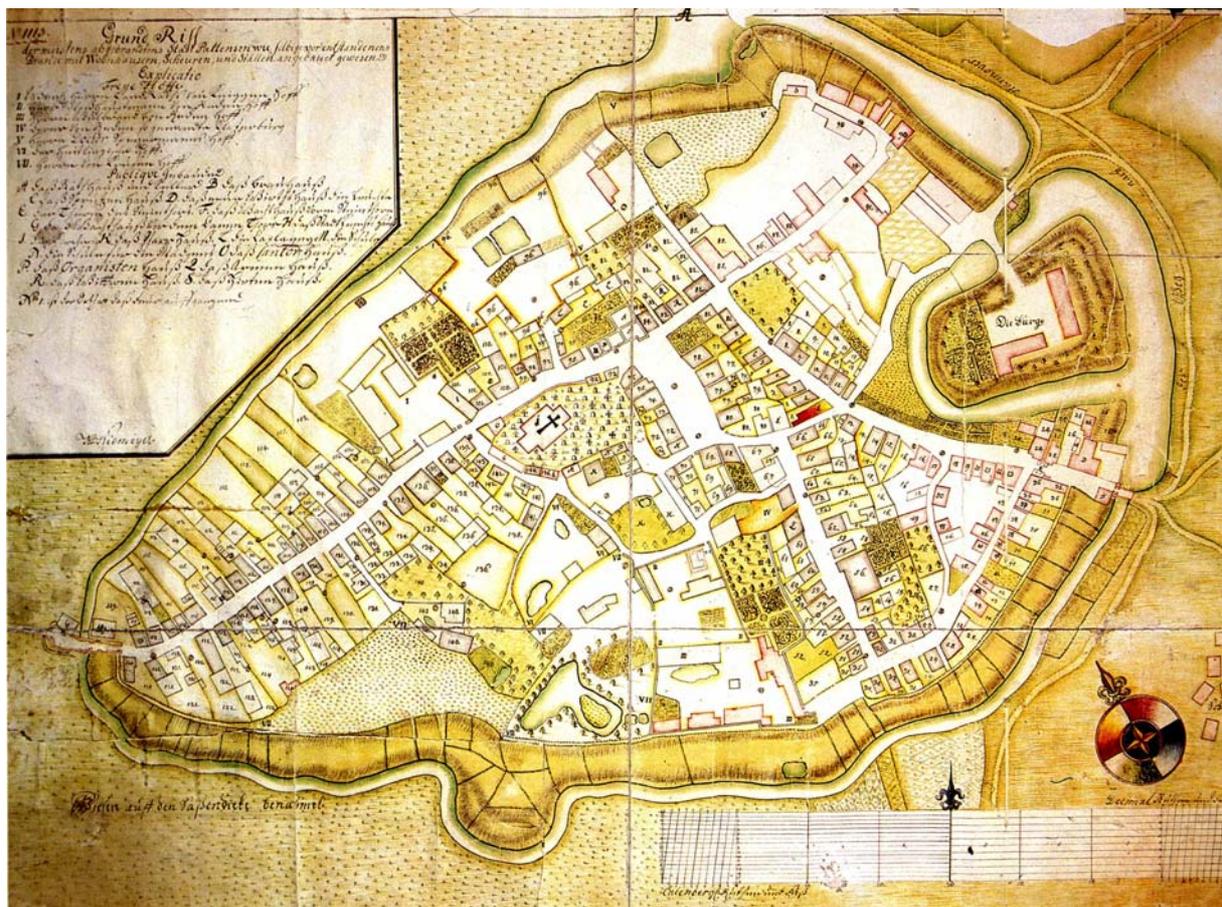
BauBeCon Sanierungsträger GmbH
Anne-Corway-Straße 1 - 28359 Bremen
Tel. (0421) 32901-0 Fax. (0421) 32901-22
info@baubeconstadtsanierung.de

Planungsbüro Petersen
Am Uhrturm 1-3 - 30519 Hannover
Tel. (0511) 8387362 - Fax (0511) 832900
mailbox@pbp-hannover.de

3. Bestandsanalyse

3.1 Siedlungsstruktur

Die Ursprünge erster Siedlungsansätze im Bereich der heutigen Stadt Pattensen werden für das 6.- 8. Jahrhundert angenommen. Aufgrund der strategisch bedeutsamen Lage an einem in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Handelsweg und dem Nebenzweig des Hellweges in Ost-West-Richtung wurde etwa ab 1170 mit der Anlage einer Burg und umliegenden Burgmannshöfen begonnen, die dann um 1200 zu einer städtischen Siedlung ausgebaut wurden. Die sumpfige Schillenniederung begünstigte als natürlicher Schutz die Anlage. 1356 wurde der vorhandene Wassergraben durch einen Wall oder eine Mauer ergänzt. Um diese Zeit ist Pattensen in seinen um die Burg und den Marktplatz noch heute erkennbaren Grundzügen entstanden. Mehrmals wurde die Stadt in der Folgezeit durch verheerende Brände und Eroberungen in der Entwicklung zurückgeschlagen. In den Jahren 1519, 1655 und zuletzt 1733 brannte die Stadt bis auf wenige Gebäude vollständig nieder.

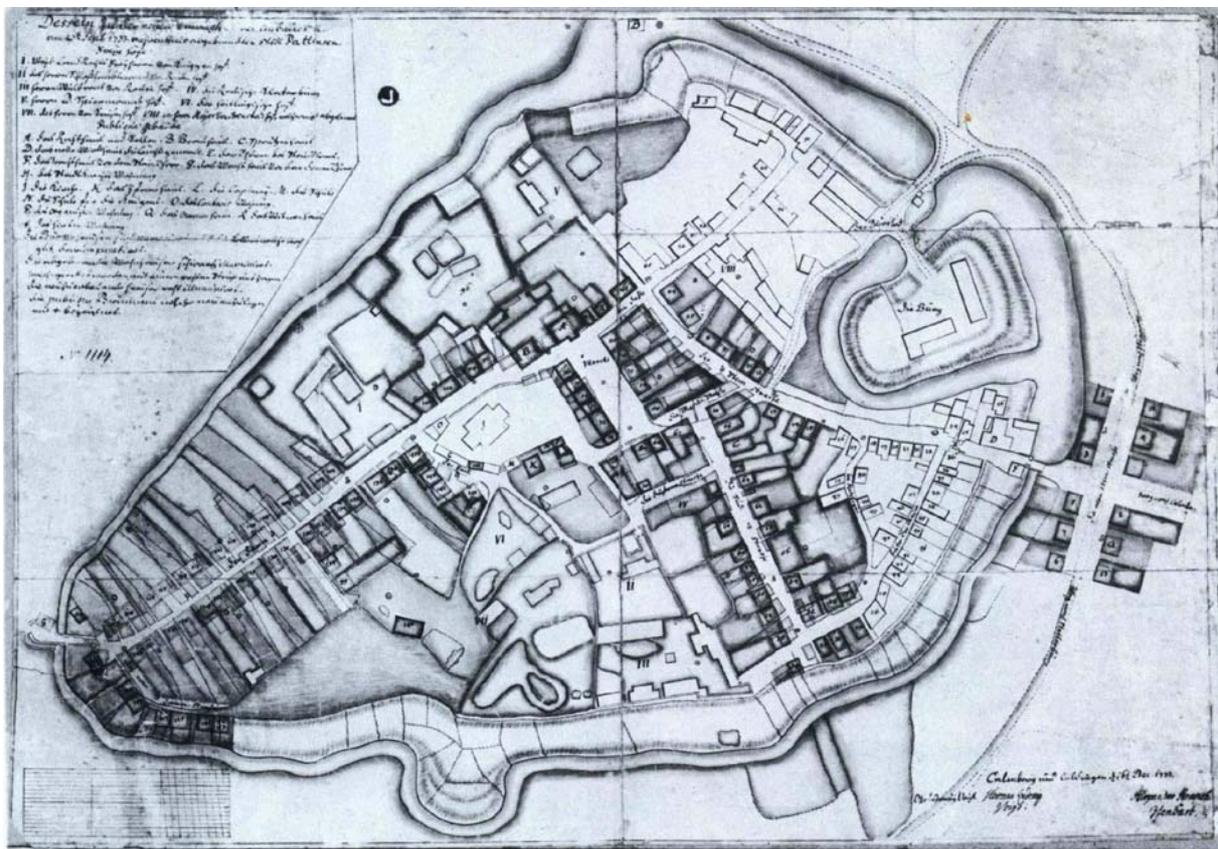


Lageplan der Stadt Pattensen vor dem Großbrand von 1733 (aus: Pattensen – Porträt einer Calenberger Kleinstadt)



*Steinstraße 8
Eines der wenigen Gebäude, die den Brand von 1733 überstanden haben. Es ist datiert auf 1614*

Nach dem Brand von 1733 wurde von dem königlichen Baumeister Niemeier ein neuer Stadtgrundriss entworfen, bei dem er das alte Straßenraster zwar weitestgehend aufnahm, aber die engen Straßenräume sowie die Fläche des Marktplatzes verbreiterte und die Straßenverläufe mit Ausnahme der Stein- und Steintorstraße begradigte. Bedingt durch die zahlreichen Brände, wurde in dieser Zeit außerhalb der Stadtbefestigung vor dem damaligen Steintor ein Scheunenviertel errichtet.

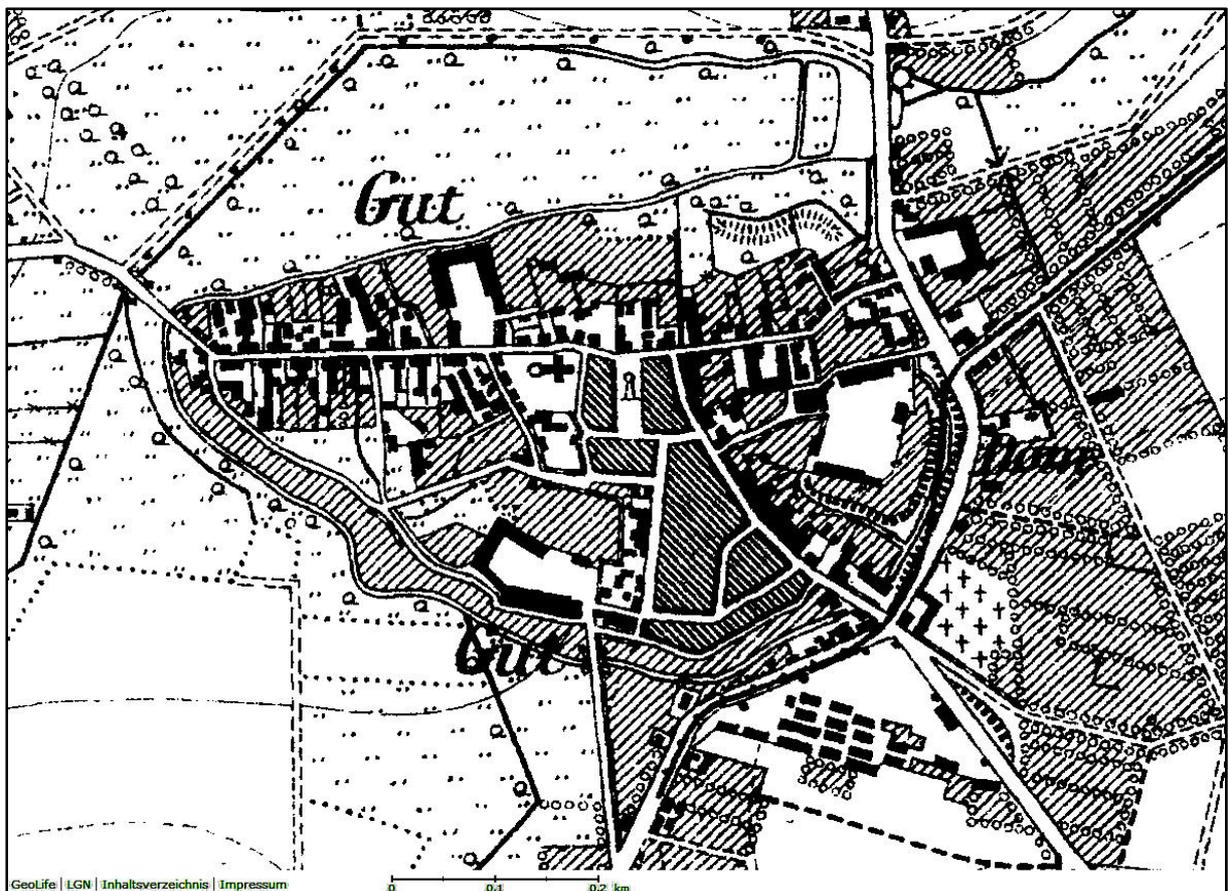


*Lageplan mit dem Neuaufbau nach dem Brand von 1733
(aus: Baudenkmale in Niedersachsen, Band 13.1)*

In der gradlinig in Ost-West-Richtung angelegten Dammstraße ist das von Niemeyer entwickelte Prinzip von Doppelhäusern mit dazwischen liegenden Grundstückszufahrten für die jeweils im rückwärtigen Teil angeordneten Wirtschaftsgebäude konsequent verwirklicht worden und bis heute erhalten geblieben.

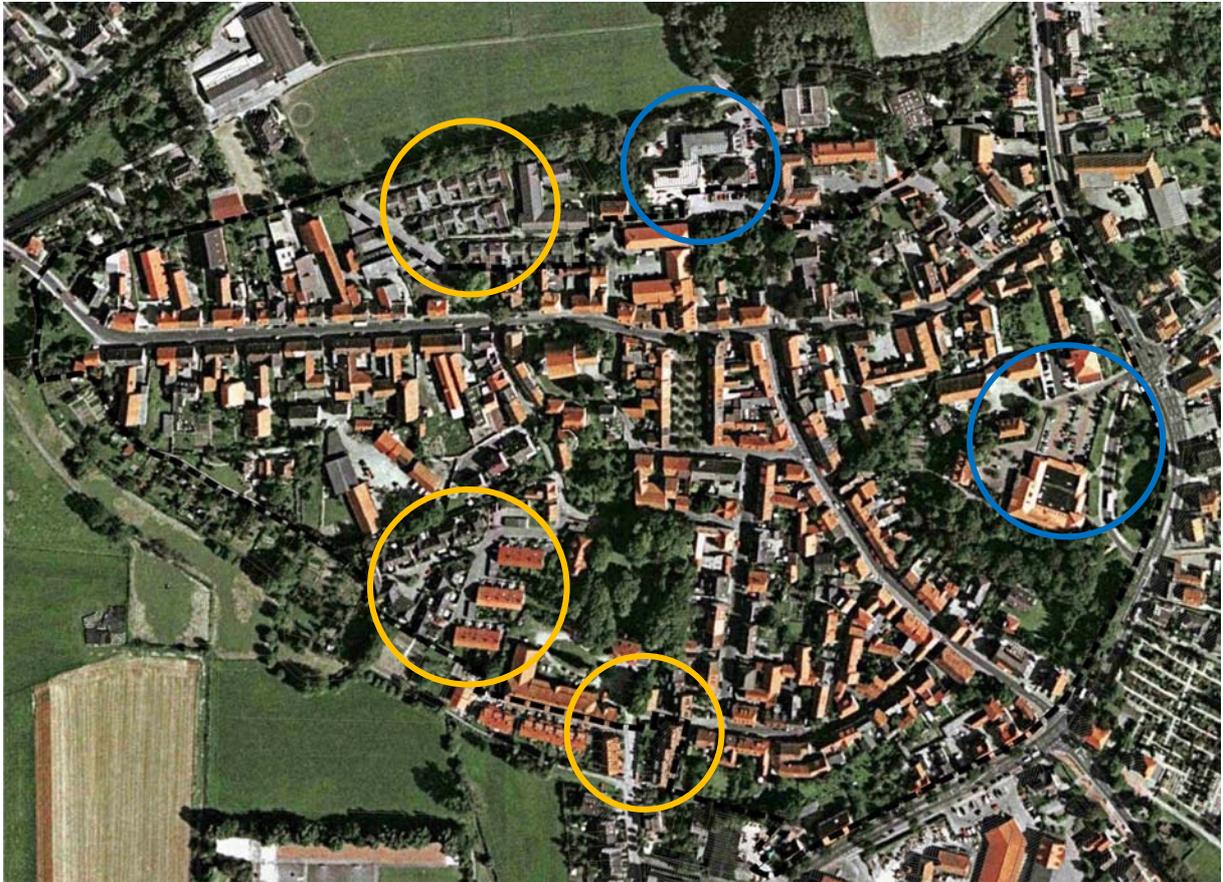


Typische Doppelhausbebauung der Dammstraße



Lageplan der Siedlungsanlage zum Zeitpunkt der Preußischen Landesaufnahme 1877 - 1912

Über alle Jahrhunderte ist die Schillenniederung, deren Fläche im Norden, Westen und Süden die Stadt begrenzt und Bestandteil der Befestigungsanlagen war, auch bei den späteren Siedlungserweiterungen weitestgehend von Bebauung freigehalten worden so dass der charakteristische, eiförmige Stadtgrundriss aus dem 18. Jahrhundert noch immer gut zu erkennen ist.



Luftbild des Altstadtbereiches (Quelle: Google-Earth) mit Kennzeichnung von neueren baulichen Erweiterungen

Die Bebauung im Altstadtgebiet wurde seit den 60er Jahren des 20sten Jahrhunderts durch gezielte Erweiterungen ergänzt. Neben zwei Bereichen für Geschäftsansiedlungen (Burg und hintere Marienstraße) wurden drei Bebauungspläne für eine Wohnentwicklung aufgestellt, in denen jeweils eine gestalterisch zusammenhängende Bebauung in Form von verdichteten Einfamilienhäusern (Reihen- und Kettenhäuser) innerhalb der vorhandenen Strukturen realisiert wurde. Daneben sind weiterhin einige wenige Bauvorhaben auf hinteren Teilen bereits bebauter Grundstücke im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben des § 34 BauGB (Bauen im Innenbereich) entstanden.

3.2 Erschließungsstruktur

3.2.1 Fahrverkehr

Pattensen liegt im Kreuzungspunkt mehrerer klassifizierter Straßenzüge, welche Funktionen als Fern- und Regionalverbindungen erfüllen. Bezüglich der innerörtlichen Belastung durch den auf diesen Straßen fließenden Verkehr hat sich jedoch mit der im Jahr 1995 fertiggestellten Ortsumgehung im Zuge der B3 grundlegendes verändert. Der sehr starke Nord-Südverkehr, der eine immense Belastung für die gesamte Stadt darstellte, wird seitdem im Osten an der Stadt auf einer Neutrassierung mit einem autobahnähnlichen Ausbau vorbeigeführt. Das innerörtliche Straßennetz ist über drei Anbindungen im Norden, Osten und Süden an diese Ortsumgehung angebunden. Die ehemalige Bundesstraße „Göttinger Straße“ wurde innerorts zu einer Kreisstraße zurückgestuft. Trotz dieser Maßnahme ist das Verkehrsaufkommen im Altstadtgebiet und in seinen Randbereichen immer noch erheblich, da hier die in die Nachbarorte führenden Kreisstraßen

- K226 (Richtung Hiddestorf im Nordwesten),
- K223 (Richtung Reden im Südwesten),
- K219 (Richtung Jeinsen im Südosten),
- K226 – L402 (Richtung Hüpede im Südwesten) sowie
- durch die über die Koldinger Straße in den Ortskern hineinführende B443 (Richtung Koldingen/ Laatzen/Autobahn A7)

aufeinander treffen.

Von der im Osten der Altstadt verlaufenden Göttinger Straße bestehen drei Zufahrtsmöglichkeiten in den Untersuchungsbereich über die Talstraße, die Steinstraße und die Straße Auf der Burg. Bis auf die Ein- und Ausfahrt Talstraße sind die Kreuzungen ampelgesteuert. Die Straße Auf der Burg ist dabei jedoch lediglich eine Sackgasse und erschließt ausschließlich die hier liegenden Einkaufs- und Dienstleistungsbetriebe, das Rathaus, und einige wenige Anlieger. Gleichzeitig wird von hier auch die Zentrale Bushaltestelle angefahren. Die eigentliche Altstadterschließung erfolgt demnach nur über die Talstraße und die Steinstraße, welche beide auch gleichzeitig als klassifizierte Straßenzüge eine Verbindung zum Nachbarort Hiddestorf darstellen.

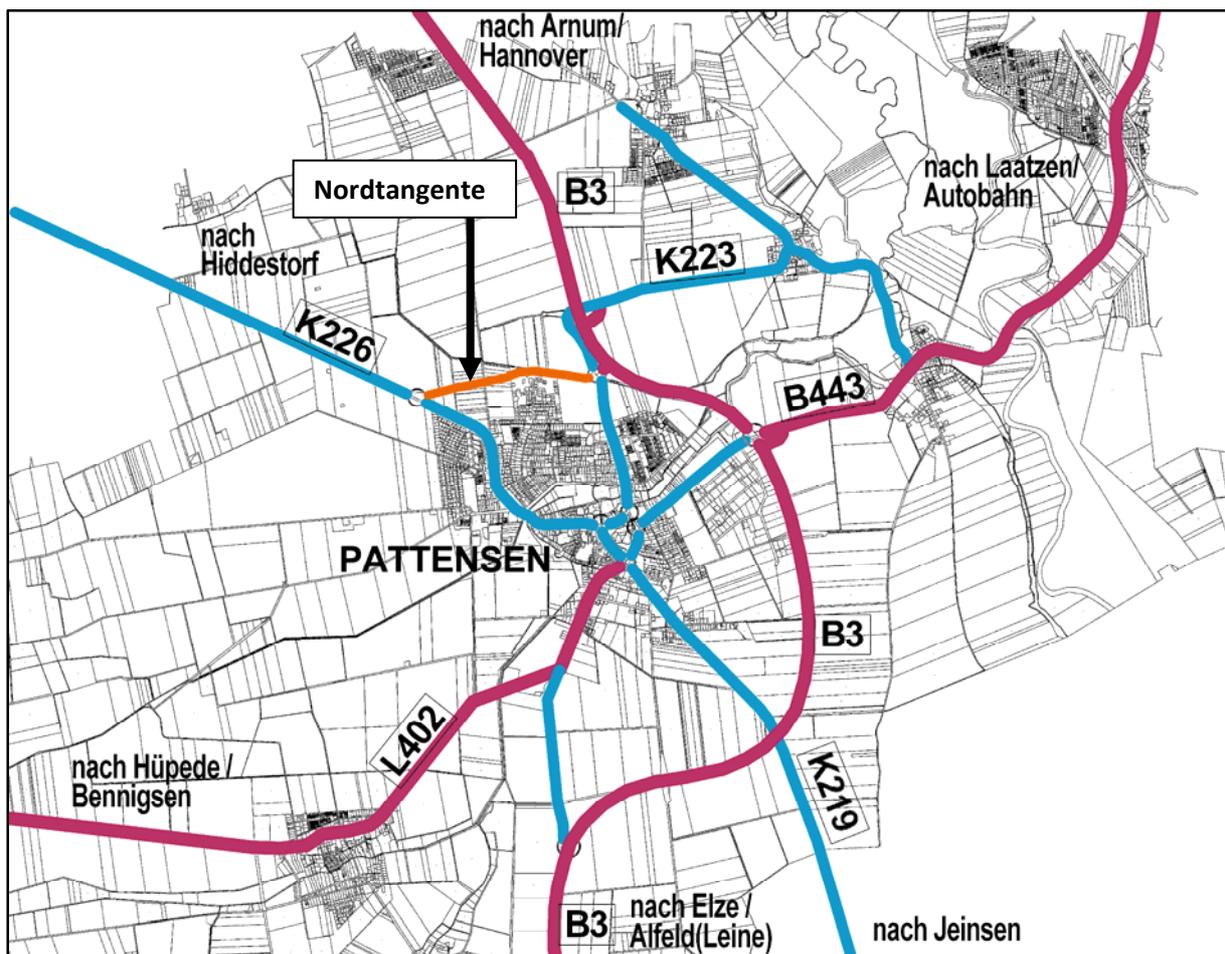


Die Göttinger Straße (ehemals innerörtliche Trasse der B3) tangiert den Altstadtbereich im Osten

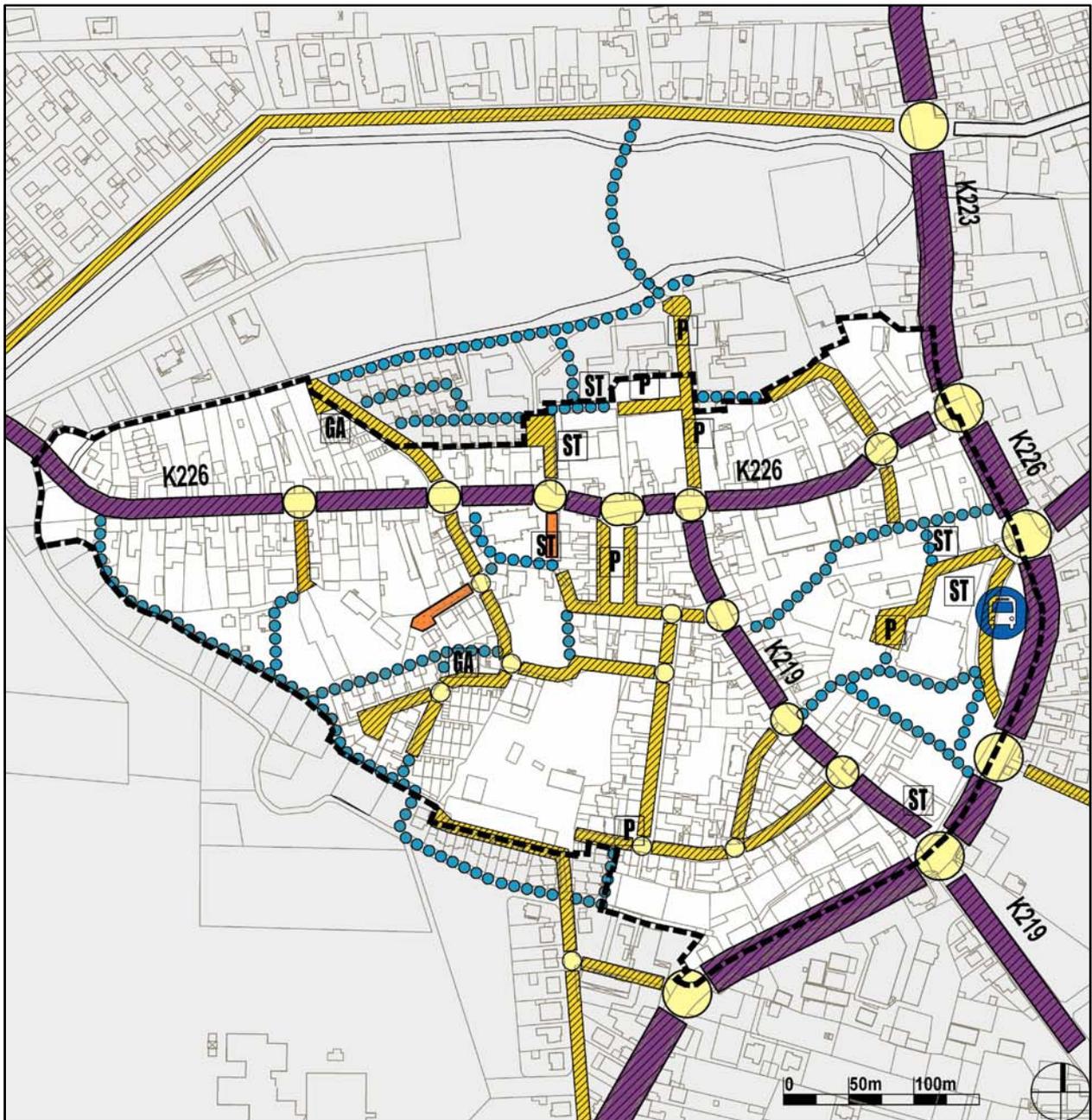
Aufgrund dieser Gemeindeverbindungsfunktion wird die Altstadt nicht unerheblich von Durchgangsverkehr belastet. Außerdem verläuft auch der Ziel- und Quellverkehr in die nordöstlichen Wohngebiete vielfach über den Straßenzug Talstraße / Dammstraße bzw. über die Steinstraße. Für LKW-Verkehr ist die Durchfahrt per Ausschilderung jedoch bereits verboten.

Die Stadt hat jedoch durch den Bau einer Nordtangente im Zusammenhang mit der Entwicklung eines größeren Wohnbaugebietes bereits den Grundstein für die Verbesserung der innerörtlichen Verkehrssituation gelegt. Die neue Trasse bindet die Kreisstraße 226 im Nordwesten direkt an die Bundesstraße 3 an, so dass die Altstadt zukünftig frei von Durchgangsverkehr sein kann.

Als nächster Schritt der gesamtstädtischen Verkehrskonzeption ist eine Umwidmung der heute durch den Altstadtbereich führenden Kreisstraßen zu Gemeindestraßen und die Integration der Nordtangente in das klassifizierte Straßensystem der Region geplant. Damit können dann auch dringend notwendige Baumaßnahmen an diesen Verkehrsflächen vorgenommen werden, wobei nun auch die Möglichkeit besteht, gestalterischen Gesichtspunkten für einen altstadtgerechten Ausbau den Vorrang zu geben. Dieses wird zu einer erheblichen Verbesserung der Situation der Innenstadt in Bezug auf die Attraktivität als Versorgungszentrum und auch für die an diesen Straßen wohnende Bevölkerung führen.



Einbindung des Stadtgebietes in das regionale Verkehrssystem



LEGENDE

-  Hauptverkehrsstraße
-  Anliegerstraße
-  Private Erschließung
-  Fußwege
-  Bushaltestelle
-  öffentlicher Parkplatz
-  größerer privater Stellplatz
-  Garagenanlage

 Abgrenzung des Untersuchungsgebietes



VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
ALTSTADT

**Bestandssituation
Verkehrerschließung**

BauBeCon Sanierungsträger GmbH
Anne-Corway-Straße 1 - 28359 Bremen
Tel. (0421) 32901-0 Fax. (0421) 32901-22
info@baubeconstadtsanierung.de

Planungsbüro Petersen
Am Uhrturm 1-3 - 30519 Hannover
Tel. (0511) 8387362 - Fax (0511) 832900
mailbox@pbp-hannover.de

Aufgrund der Anforderungen an den Fahrbahnquerschnitt von klassifizierten Straßen ist insbesondere im Verlauf der Talstraße, aber auch in Teilbereichen der Steinstraße und der Dammstraße der für die Fußgänger zur Verfügung stehende Raum auf ein Minimum reduziert worden. In vielen Abschnitten weisen die Fußwege auch aufgrund der charakteristischen, den Hauseingängen vorgelagerten Treppen, weniger als 1 m Breite auf, so dass entlang der relativ viel befahrenen Straßenzüge eine Begegnung von Fußgängern, ohne dass einer auf die Straße ausweicht, nicht möglich ist. Die unübersichtliche Verkehrssituation wird auch durch die mehrfach vorhandenen Spiegel an Einmündungen deutlich, die bei den heutigen Verkehrsströmen dazu beitragen müssen, dass Abbiegevorgänge aus den kleineren Straßen überhaupt einigermaßen gefahrlos möglich sind.



Besonders in der Talstraße besteht aufgrund der räumlich beengten Situation und des stark gebogenen Verlaufs der Straße ein Gefahrenpotential zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern (Fußgänger, Radfahrer, Fahrzeuge)

Neben den Hauptstraßenzügen besteht ein relativ feingliedriges Erschließungssystem aus zumeist schmalen Straßen, die aufgrund dieser Enge auch nur im Einrichtungsverkehr befahrbar sind (Mauerstraße, Hagenstraße, Am Wall, Rudolf-Schlie-Straße). Ein relativ hoher Anteil der Straßen ist zudem als Sackstraße ausgebildet (Südstraße, Auf der Burg, Hofstraße, Marienstraße, Hirtenstraße, Am Stadtgraben, Hahnenstraße), wobei hier teilweise am Ende der Stiche keine ausreichenden Wendemöglichkeiten vorhanden sind.



Desolater Straßenbelag in der Hahnenstraße



Schmaler Fußweg in der Talstraße gegenüber vom Marktplatz

Die Verkehrsflächen in der Altstadt sind in weiten Teilen mit einer Asphaltdecke befestigt, aber einige Straßenzüge weisen auch noch alte Pflasterbeläge aus Natursteinmaterialien auf. Neben Sandsteingroßpflaster wurde vielfach auch ein Basaltstein verwendet. Der Zustand dieser Befestigungen ist in den meisten Fällen jedoch stark sanierungsbedürftig. Besonders auffallend ist dabei der vielfach sehr schlechte Zustand von Nebenanlagen wie Borde, Gossen und Fußwegpflasterungen. Hier besteht dringender Handlungsbedarf, da diese Flächen für eine sichere Benutzung durch die Fußgänger und insbesondere auch für Menschen mit Mobilitätsbeschränkungen nicht geeignet sind.



Erneuerungsbedürftige Nebenanlagen