

4 Nachweis städtebaulicher Missstände.

Die Analyse der Bestandssituation im Untersuchungsgebiet Innenstadt Burgdorf verdeutlicht die baulichen Defizite sowie die funktionalen Herausforderungen, die Hinweise auf künftigen Handlungsbedarf geben. Diese Defizite beziehen sich vor allem auf städtebauliche Missstände, deren Vorliegen eine Voraussetzung für die Städtebauförderung darstellt. Diese unterscheiden nach Substanz- und Funktionsschwächen. Darüber hinaus wurden im Untersuchungsgebiet weitere städtebauliche Mängel festgestellt.

EXKURS:

Voraussetzung für die Durchführung von Sanierungsmaßnahmen in Burgdorf ist das Vorliegen städtebaulicher Missstände (§ 136 Abs. 2 Satz 1 BauGB). Dabei wird nach Substanz- und Funktionsschwächen unterschieden.

- Substanzschwächen liegen vor, wenn das Gebiet nach seiner vorhandenen Bebauung oder nach seiner sonstigen Beschaffenheit den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder an die Sicherheit der in ihm wohnenden oder arbeitenden Menschen nicht entspricht (§ 136 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 BauGB).
- Funktionsschwächen liegen vor, wenn das Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen, erheblich beeinträchtigt ist (§ 136 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 BauGB).

Das BauGB nennt zwar Kriterien zur Abgrenzung von Substanz- und Funktionsschwächen, diese sind aber nicht abschließend und im Einzelfall abzuwägen.

Darüber hinaus wird noch der Begriff des „Mangels“ gegenüber dem des „Missstands“ abgegrenzt. Ein Mangel liegt vor, „wenn durch Abnutzung, Alterung, Witterungseinflüsse oder Einwirkungen Dritter 1. die bestimmungsgemäße Nutzung der baulichen Anlage nicht nur unerheblich beeinträchtigt wird, 2. die bauliche Anlage nach ihrer äußeren Beschaffenheit das Straßen- oder Ortsbild nicht nur unerheblich beeinträchtigt oder 3. die bauliche Anlage erneuerungsbedürftig ist und wegen ihrer städtebaulichen, insbesondere geschichtlichen oder künstlerischen Bedeutung erhalten bleiben soll“ (§ 177 BauGB). Damit hat die Beseitigung von Mängeln die Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands zum Ziel, während die Missstands-beseitigung eine Modernisierung und damit eine qualitative Verbesserung der städtebaulichen Strukturen anstrebt.

Kommunen werden allerdings nicht auf Grundlage einer Vorbereitenden Untersuchung ein Modernisierungs- und Instandsetzungsgebot aussprechen, um festgestellte Mängel zu beheben. Wenn im Folgenden also von „Mängeln“ gesprochen wird, so ist damit lediglich die Notwendigkeit zur Instandsetzung städtebaulicher Strukturen in einen der ursprünglichen Intention entsprechenden Zustand gemeint. Dies ist außerdem auch nur in Kombination mit anderen städtebaulichen Maßnahmen sinnvoll. Wesentlicher ist also die Betrachtung der städtebaulichen Missstände.

4.1 Substanz- und Gestaltungsschwächen und -mängel

4.1.1 Gebäude

Gebäude mit Sanierungsbedarf

Im Rahmen einer Gebäudeerhebung sind sämtliche Hauptgebäude im Untersuchungsgebiet per Inaugenscheinnahme erfasst und fotografisch dokumentiert worden. Bei dieser Vorgehensweise – also ohne ausgiebige Besichtigung und Begehung des Gebäudeinneren – konnte in einigen Fällen

offensichtlicher Sanierungsbedarf festgestellt werden. Damit liegen Missstände aufgrund teilweise erheblichen Sanierungsbedarfs und unzureichender baulicher Zustände vor. Die betreffenden Gebäude sind über den gesamten Innenstadtbereich verteilt, mit einer Häufung zwischen Hannoverscher Neustadt und Aue.

Abb. 1 Gebäude mit Sanierungsbedarf (Auswahl)



Leerstände konnten – ebenfalls bei der Gebäudeerhebung - lediglich in Erdgeschossen erhoben werden, wobei Leerstand als „nicht permanente Nutzung“ definiert wurde. Bei dieser Methode kann nicht zwischen strukturellem und fluktuationsbedingtem Leerstand unterschieden werden, dennoch lässt sich auf diese Weise ein qualitativer Eindruck gewinnen.

Gebäude mit ortsbildstörender Wirkung

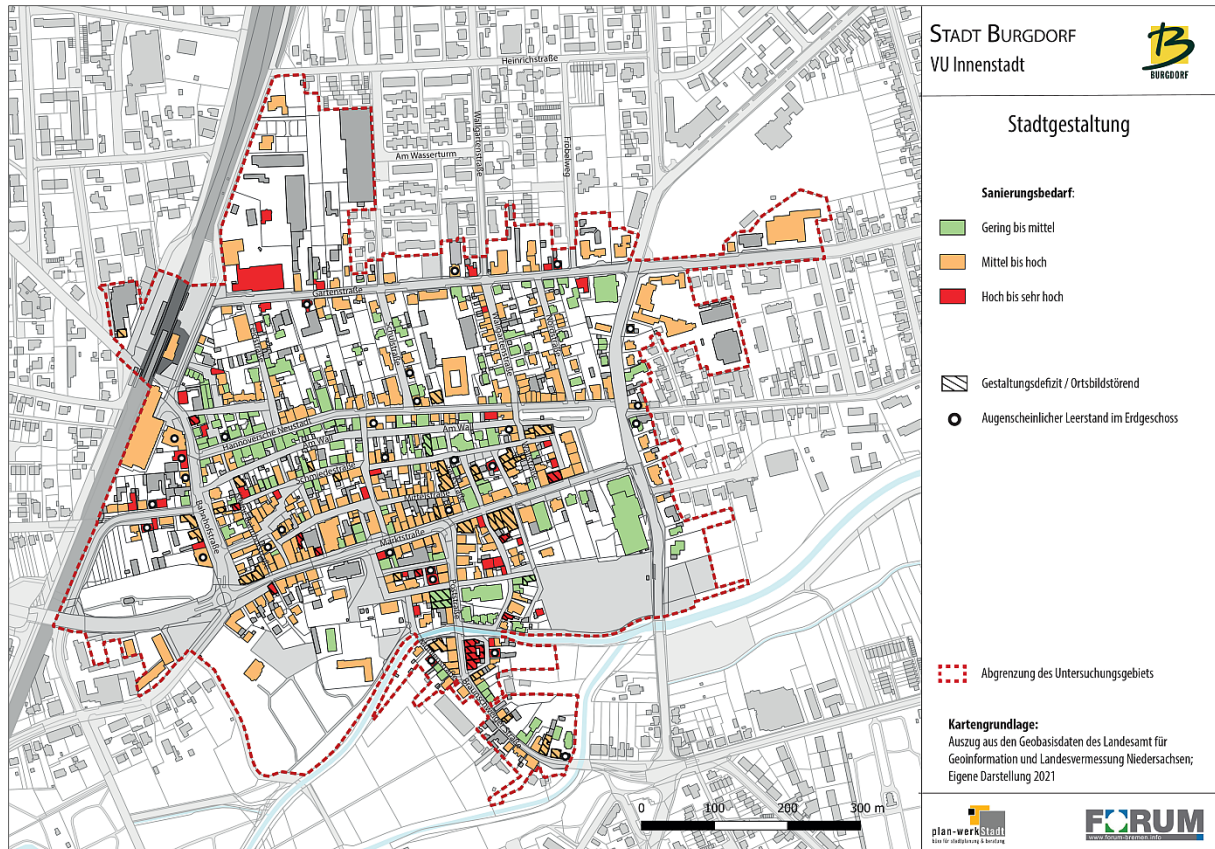
Das historische Ortsbild wird an einigen Stellen durch starke architektonische Abweichungen vom baulichen Umfeld gestört. Dies ist besonders dann ortsbildstörend, wenn es an städtebaulich relevanten Schlüsselstandorten geschieht. Auch private Wohnhäuser sind teilweise ohne Einfüfungsbereitschaft in die benachbarten Strukturen errichtet worden.

Ein Gebäude wird als ortsbildstörend identifiziert, wenn es sich in seiner gestalterischen Gesamtwirkung in Bezug auf die Kubatur und Gestaltung nicht in die benachbarte Bebauung einfügt. Außerdem wurden in Burgdorf insbesondere die Fassaden- und Erdgeschossgestaltung mit Blick auf die Größe der Schaufensterfronten und deren Bezug zur Gebäudefront sowie die Größe der Werbeanlagen und die Fassadenverkleidung insgesamt bewertet.

Abb. 2 Gebäude mit ortsbildstörender Wirkung (Auswahl)



Abb. 3 Gebäude mit Sanierungsbedarf, Gestaltungsmängeln und Leerstand



Allerdings sind die Handlungsoptionen bei ortsbildstörenden Gebäuden begrenzt.

Darüber hinaus kann aufgrund der dominierenden historischen Bebauung von einem geringen Anteil an barrierefreien Wohnungen oder barrierefrei erreichbarem Wohnraum ausgegangen werden.

Abb. 4 Gebäude mit mangelnder Barrierefreiheit (Auswahl)



4.1.2 Straßenraum

Geringe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum

Um innerstädtische Einkaufsbereiche gegenüber z.B. dem Online-Handel oder dem Einkaufszentrum auf der „grünen Wiese“ etwas entgegen zu setzen, muss vor allem Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, auf Straßen, Plätzen und in Grünräumen angeboten werden und diese attraktiv gestaltet sein. Zudem sollte der Einkauf nicht die einzige Motivation darstellen, die Innenstadt zu besuchen. Vielmehr gilt es diese um weitere unterschiedliche Aspekte zu ergänzen wie Begegnung, Kommunikation, Genuss und Erleben. Hierfür braucht es Strukturen, die die Voraussetzungen für einen „Wohlfühl-

Aufenthalt“ und unterschiedliche Nutzungsmöglichkeiten bieten. Diese Strukturen sind in Burgdorf bislang nicht hinreichend vorhanden. Hierzu zählen z.B.

- Mehr Raum zum „Flanieren“, zur Begegnung und Kommunikation - ohne beeinträchtigende Rahmenbedingungen
- Möblierung, wie z.B. Sitzbänke an geeigneten Standorten und mit passender Ausrichtung
- Regenschutz für das kurzzeitige Unterstellen
- Flächen für Außengastronomie zum „sehen und gesehen werden“
- Anreicherung der Innenstadt um weitere Nutzungen wie z.B. Kultur, Bewegung usw.

Besonders in der Marktstraße fehlen entsprechende Angebote weitgehend. Eine wesentliche Ursache dafür ist die Verkehrsbelastung durch den motorisierten Verkehr: Dieser beansprucht zum einen erhebliche Flächen, und reduziert zum anderen durch Lärm, Abgase, Trennwirkung und Parkflächeninanspruchnahme die Nutzungsqualität der Fußgängerflächen. Um hier Verbesserungen der Aufenthaltsqualität zu erzielen, sollte die Verkehrsbelastung durch geeignete Maßnahmen reduziert werden.

Neben der Marktstraße fallen weitere Straßenzüge mit geringer Aufenthaltsqualität auf: Die Bahnhofstraße stellt vor allem einen Transitraum für Reisende dar. Für Ankommende bietet Burgdorf auf der Bahnhofstraße einen ungünstigen ersten Eindruck. Allerdings ist der Burgdorfer Bahnhof eher ein Abfahrtsort für Pendler:innen nach Hannover als für Besucher:innen der Stadt. Diese Zielgruppe legt weniger Wert auf Aufenthalts- als vielmehr auf Transitqualität, wie etwa günstige Laufwege.

Der Wiederaufbau weiter Teile der Innenstadt nach dem Brand 1809 erfolgte weitgehend unter Beibehaltung der historischen Straßenquerschnitte. Die Mitte des 20. Jahrhunderts einsetzende Automobilisierung führte dazu, dass der Vorrang des Pkw-Verkehrs zu Lasten des Fußgängerverkehrs gefestigt wurde. Dies führt in allen von Fußgänger:innen frequentierten Straßen dazu, dass die Fußwege Restflächen darstellen und dadurch häufig eine geringe Breite aufweisen.

Sofern Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum vorhanden sind, werden sie vielfach durch den in kurzer Distanz vorbeifahrenden Autoverkehr entwertet.

Abb. 5 Vom Pkw-Verkehr beeinträchtigte Sitzmöglichkeiten (Auswahl)



Parkplätze im Straßenraum

Es fällt auf, dass die wenigen platzartigen Erweiterungen, die es im innerstädtischen Straßensystem gibt, nicht für den Fußverkehr, als Aufenthaltsbereiche und für städtisches Leben gestaltet sind, sondern als Parkplatz genutzt werden.

Abb. 6 Parkstände auf Straßenaufweitungen



Auch darüber hinaus geht der Platzbedarf für den ruhenden Verkehr zu Lasten des Fußgängerverkehrs.

Abb. 7 Parkflächen auf (ehemaligen) Fußgängerflächen



Es ist erforderlich, dass Besucher:innen die Innenstadt mit dem Pkw erreichen können. Allerdings sollte damit nicht das Anrecht auf einen Parkplatz in direkter Nachbarschaft zum Ziel erwartet werden. Der knappe innerstädtische Straßenraum im zentralen Bereich sollte nicht zum Abstellen von Autos sondern für andere, den Standort aufwertende Zwecke genutzt werden. Parkplätze sollten stattdessen zentralisiert an geeigneten Stellen genutzt werden. Hier übernimmt der Großparkplatz auf dem Schützenplatz eine wichtige Funktion, weist aber seinerseits Effizienz- und Gestaltungsdefizite auf.

Abb. 8 Der Schützenplatz



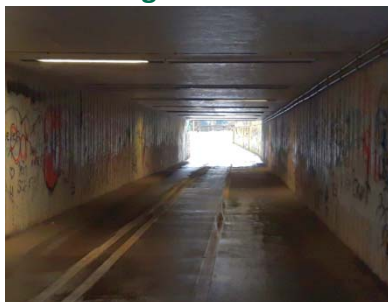
Angsträume

Angsträume sind Bereiche, in denen Menschen subjektiv Angst vor Beeinträchtigungen und Gewalt empfinden. Allein das Vorhandensein eines individuellen Unsicherheitsempfindens macht einen Ort zu einem Angstraum, der – sofern möglich - durch Umwege umgangen wird. In der Regel sind dies abseits gelegene und schlecht einsehbare bzw. beleuchtete Wege.

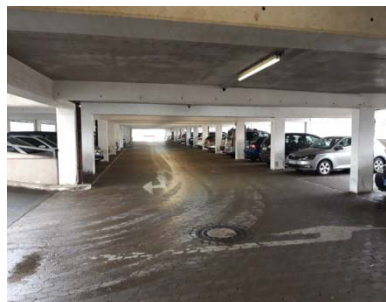
In Burgdorf stechen drei Angsträume besonders ins Auge.

- Bahnstabsunterführung zwischen Theodorstraße und Schillerslager Straße. Dies ist sowohl der Zugang zu den Gleisen als auch eine Fußgänger Verbindung zwischen Innenstadt und Weststadt. Die Geradlinigkeit der Wegeführung, die funktionierende Beleuchtung und der zeitweilige Fahrgasttransit sorgen zwar für ein gewisses Maß an temporär begrenzter Belebung, dennoch fehlt in Unterführungen soziale Kontrolle. Auch die schlecht einsehbaren Nischen zu den Bahnsteigaufgängen sorgen für das Empfinden dieser Wegeverbindung als subjektiver Angstraum.
- Fuß- und Radwegtunnel zwischen Rolandstraße und Lehrter Straße. Dieser Tunnel stellt für Radfahrer:innen eine Alternative zur Hochbrücke über die Bahn dar, für Fußgänger:innen ist er in diesem Bereich die einzige Querungsmöglichkeit. Die Wände sind mit Graffiti besprüht und die Beleuchtung ist teilweise defekt. Auch hier fehlt die soziale Kontrolle.
- Das Parkhaus am Bahnhof erweist sich insbesondere in der Dunkelheit als unübersichtlich und unwirtlich und ohne soziale Kontrolle.

Abb. 1 Angsträume



Rad-/Fußwegtunnel



Parkhaus



Bahnstabsunterführung

Hochbrücke



Die Hochbrücke über die Bahn wurde 1975 als Ersatz für einen Bahnübergang an dieser Stelle errichtet. Seinerzeit wurde der gesamte Durchgangsverkehr über das innerstädtische Straßensystem geführt. Mittlerweile ist die vierspurige Verkehrsführung nicht mehr notwendig – eine Fahrspur ist mittlerweile ein Parkstreifen.

Das massive Brückenbauwerk dominiert das Umfeld städtebaulich. Die umliegenden Funktionsbauten unterstützen diesen Eindruck noch.

4.1.3 Grün- und Freiflächen

Abb. 9 Schadhafte öffentliche Grünflächen



Schadhafter Wegeunterbau im Stadtpark

Die Burgdorfer Innenstadt hat mit dem kleinen Park am Wall, dem alten Friedhof und dem Stadtpark einige Grünflächenpotenziale. Allerdings gibt es überall auch Substanzmängel, die eine Ertüchtigung erforderlich machen – sei es durch die Erneuerung der Wegeinfrastruktur, die Ertüchtigung und Angebotsverdichtung der Außenraummöblierung oder die Notwendigkeit von Ersatzpflanzungen.

Darüber hinaus steht zu erwarten, dass die traditionellen Gehölz- und Baumpflanzungen zunehmend unter klimawandelbedingten Hitzestress und Wassermangel geraten werden.

4.2 Funktionsschwächen und Mängel

4.2.1 Gebäude

Ergänzend zu den Substanz- und Gestaltungsschwächen und -mängeln treten an diversen Gebäuden in der Burgdorfer Innenstadt auch Funktionsmängel vor allem durch Fehlnutzungen und Leerstände bzw. vermutete Leerstandsgefährdungen auf.

Der Standort der Raiffeisen-Genossenschaft am Burgdorfer Bahnhof ist historisch begründet, da die Anlieferung von Saatgut, Düngemitteln und weiteren Produktionsmitteln ursprünglich mit der Bahn erfolgte. Mittlerweile findet der Lieferverkehr überwiegend mit dem Lkw statt und eine Standortabhängigkeit vom Bahnanschluss ist kaum noch gegeben.

Saisonal wird der Standort umfangreich von landwirtschaftlichen Gespannen aus dem Umland angefahren, die dort ihr Saat- und Düngegut beziehen. Hierfür müssen die Schwerlastfahrwerke den

Siedlungskern durchfahren. Besonders betroffen ist die Gartenstraße, aber sogar die Marktstraße wird von Traktorgespanssen durchfahren.

Damit stellt die Raiffeisen-Warengenossenschaft an dieser Stelle eine Fehlnutzung dar, für die eine Verlagerung angebracht wäre. Selbstverständlich genießt die Nutzung solange Bestandsschutz, bis die Betreiber:innen eine Verlagerung an einen verkehrsgünstigeren Standort wünschen.

Abb. 2 Fehlnutzung auf dem Raiffeisen-Areal



Raiffeisen-Gesamtkomplex



Der Altbau



Traktor in der Marktstraße

Für mehrere Nutzungen in unterschiedlichen Gebäudekomplexen stehen in den nächsten Jahren Verlagerungen an. Dies betrifft mehrere Standorte der Verwaltung sowie Schulstandorte. Diese angestrebten Veränderungen stellen vorerst keine städtebaulichen Mängel, sondern Potenziale dar. Wenn es allerdings nicht gelingen sollte, standortadäquate Nachfolgenutzungen für die nicht mehr benötigten Gebäude zu finden, entstünden Leerstände in erheblichem Ausmaß und mit entsprechend negativen Auswirkungen auf ihr Umfeld. Spätestens bei strukturellem Leerstand lägen städtebauliche Missstände vor.

Folgende Immobilien könnten von einem möglichen Leerstand betroffen sein:

- Die historisch bedingte dezentrale Struktur der kommunalen Verwaltung könnte in den nächsten Jahren neu organisiert werden, womit auch eine räumliche Konzentration und/oder ein Umzug von Dienststellen verbunden sein könnte. Es ist momentan noch zu früh, um die davon betroffenen Standorte konkret benennen zu können. Möglicherweise könnte dies die Standorte Rathaus I (Marktstraße 55), Rathaus II (Vor dem Hannoverschen Tor 1) oder Rathaus III (Spittaplatz 4) betreffen.
- Die Rudolf-Bembennek-Gesamtschule (Vor dem Celler Tor 91) soll zum Schuljahr 2024/25 in einen Neubau der IGS an den Stadtrand umziehen. Damit fehlt eine große Zahl an Lehrer:innen und Schüler:innen,

Abb. 10 Von zukünftigen Verlagerungen betroffene Immobilien



Rathaus I



Rathaus II



Rathaus III



Rudolf-Bembenek-Gesamtschule

Für die Nachfolgenutzungen kommen sowohl öffentliche Einrichtungen als auch private Investor:innen bzw. Betreiber:innen in Frage. Die historischen Gebäude Rathaus I und II bieten möglicherweise Vorteile aufgrund ihrer repräsentativen Gebäudehülle und Nachteile wegen des erhöhten Instandhaltungsaufwands und der Grundrisse. Alle drei Verwaltungsgebäude haben eine möglicherweise marktfähige Nutzfläche. Anders sieht es bei der Rudolf-Bembenek-Gesamtschule aus: Hier dürfte es aufgrund der großen Nutzfläche vermutlich schwieriger werden, für Haupt- und Nebengebäude adäquate Nachnutzungen zu finden.

Derzeit ist es noch zu früh, um die Leerstandsgefährdung der o.g. Gebäude als städtebauliche Missstände zu definieren. Die Entwicklung sollte jedoch im Laufe eines möglichen Sanierungsverfahrens beobachtet werden.

Neben der Funktionsschwäche einzelner Gebäude zeigt sich die Funktionsschwäche des gesamten innerstädtischen Einzelhandels. In den letzten zwei Jahrzehnten hat eine Vielzahl inhabergeführter Einzelhandelsgeschäfte geschlossen. Nachgerückt sind Nutzungen die zwar Leerstand verhindern, aber nur eine geringe Kundenfrequenz oder Außenattraktivität aufweisen. Hierunter fallen z.B. zwei Nagelstudios, eine Versicherungsvertretung, ein Rechtsanwalts-, ein Partei-, ein Architekturbüro, ein Fitnessstudio, zwei Spielhallen usw. Keine dieser Nutzungen bietet einen Anlass, bei einem Stadtbummel die Schaufensterauslagen zu betrachten. Die Marktstraße verliert ihren Charakter als Flaniermeile. In den Nebenlagen setzt sich dieser schleichende Prozess eines Attraktivitätsverlusts fort.

In Burgdorf gibt es private Bestrebungen, Projekte für alternative Wohnformen (z.B. gemeinschaftsorientiertes Wohnen) zu etablieren. Das Fehlen eines solchen Angebots beinhaltet die

Gefahr der Abwanderung interessierter Kreise. Auch inklusive Wohnprojekte sind – neben den Projekten des Burgdorfer Modells – im Innenstadtbereich nicht vertreten.

Im Untersuchungsgebiet fehlen niedrigschwellige Angebote des sozialen Miteinanders, der Kommunikation und des Austauschs wie z.B. ein Bürgerhaus. Ein solches Angebot könnte zudem ein Frequenzbringer und damit eine wichtige Nutzungserweiterung für die Innenstadt sein, um Menschen aus der gesamten Stadt in die gut erreichbare Innenstadt zu holen.

4.2.2 Straßenraum

Barrieren

Burgdorf wird durch die Bahnstrecke Hannover-Celle zerschnitten. Die Innenstadt selber ist nur am Rande betroffen, für das gesamte Stadtgebiet wirkt sich die Trennung jedoch durch die Konzentration des Verkehrs auf wenige Zwangs-Querungspunkte aus: Die Hochbrücke für den motorisierten Individualverkehr/MIV (und für mutige Radfahrer:innen) sowie die Unterquerungen bei der Hochbrücke und am Bahnhof für den nicht motorisierten Verkehr.

Beim Straßenverkehr weist die Marktstraße mit fast 12.000 Fahrzeugen pro Tag hinter dem Kreisel mit Abstand die höchste innerstädtische Verkehrsbelastung auf. Danach folgen die Gartenstraße mit knapp 7.000 und die Poststraße mit ca. 5.000 Fahrzeugen. Eine Zählung für die Marktstraße zwischen Poststraße und Vor dem Celler Tor liegt nicht vor. Außerhalb der Innenstadt weisen die Marktstraße westlich der Bahnlinie ca. 15.000, die Sorgenser Straße ca. 5.000 und die Immenser Straße ca. 12.000 Fahrzeuge auf.

Auf der Marktstraße gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h, weshalb auch keine Querungshilfen für Fußgänger:innen vorgesehen sind. Allerdings wird die Höchstgeschwindigkeit überwiegend nicht eingehalten, so dass es kaum möglich ist, schlendernd die Straßenseiten zu queren. Deshalb muss die Haupteinkaufsstraße Marktstraße unter den derzeitigen Bedingungen als räumliche Barriere gelten, die eine Querung massiv erschwert.

Andere Formen fehlender Barrierefreiheit sind im gesamten Innenstadtbereich festzustellen. Hierzu zählen z.B. der Konflikt zwischen historischer Straßengestaltung, die z.B. durch Pflaster und hohe Bordsteine geprägt ist, und den Anforderungen einer alternden Gesellschaft. Es gibt deshalb hohen Bedarf, Fußwege so weit wie möglich von Schwellen und ungeeigneten Oberflächen zu befreien und sie an die Bedürfnisse von Senior:innen, aber auch Eltern mit Kinderwagen anzupassen.

Radverkehrsinfrastruktur

In Tempo-30-Zonen sind lt. StVO bereits seit 2001 benutzungspflichtige Radwege verboten. Die Regelungen beziehen sich ausdrücklich auf die Benutzungspflicht, nicht auf das Vorhandensein von Radwegen bzw. Radfahrstreifen, Schutzstreifen und sonstigen Markierungen. Sollten entsprechende Infrastrukturen vorhanden sein, so sind die Kommunen gehalten diese zu entfernen. Nicht benutzungspflichtige Radverkehrsangebote, die man befahren kann aber nicht muss, bleiben weiterhin erlaubt.

In einer Tempo-20-Zone wie der Burgdorfer Innenstadt gilt dies umso mehr. Das bedeutet allerdings nicht, dass die Rahmenbedingungen für Radfahrer:innen hier gut wären. So gibt es sehr

unsystematisch einzelne isolierte Bruchstücke eines ansatzweise erkennbaren Radwegeangebots, das allerdings weder einen Netzcharakter noch die mittlerweile erforderliche Qualität an Breite, Oberfläche und Markierung aufweist. Das Radverkehrssystem in der Burgdorfer Innenstadt ist uneinheitlich, widersprüchlich und lückenhaft, es erschwert die Fahrradnutzung eher als dass es sie fördert.

Abb. 11 Wenig attraktive Radverkehrsangebote in der Burgdorfer Innenstadt



Unfallgeschehen

In der Innenstadt Burgdorfs lassen sich folgende Unfallschwerpunkte benennen:

Entlang des „Innenstadtrings“ (bestehend aus dem Kreisel an der Marktstraße, der Bahnhofstraße, Theodorstraße, Gartenstraße sowie Vor dem Celler Tor und dem Kleinen Brückendamm) gibt es nahezu an jedem Kreuzungsbereich Abbiege- und Einbiege-Unfälle. Insbesondere entlang der Straße Vor dem Celler Tor und dem Kleinen Brückendamm finden die meisten Abbiege- und Einbiegeunfälle sowie Unfälle im Längsverkehr statt. Dies passiert oftmals unter Beteiligung von Fußgänger:innen und Radfahrer:innen. Bei diesen Unfällen kam es in der Vergangenheit überwiegend zu Sachschäden, mehrfach mit leichtverletzten und eher selten mit schwerverletzten Personen. Im Kreuzungsbereich Vor dem Celler Tor / Gartenstraße fand ein tödlicher Unfall statt.

Des Weiteren ist auffällig, dass es im nördlichen Bereich der Kreuzung Vor dem Celler Tor mit der Hannoverschen Neustadt zu Unfällen mit dem ruhenden Verkehr kommt.

Im Innenstadtbereich sind die Marktstraße, der Kreisel am westlichen Ende der Marktstraße sowie die Poststraße Orte mit einem erhöhten Unfallgeschehen. Entlang der Markt- und der Poststraße kommt es zu einem erhöhten Unfallgeschehen insbesondere durch den ruhenden Verkehr – ein Konflikt zwischen fließendem und parkendem/haltendem Verkehr. Am Kreisel sind besonders die Ausfahrten stadteinwärts in die Marktstraße und die Ausfahrt in die Bahnhofstraße von Einbiege- und Längsverkehrsunfällen betroffen. In der Marktstraße weisen insbesondere die Kreuzungsbereiche mit der Klaukengasse, der Rathausgasse sowie dem Schützenweg ein erhöhtes Unfallgeschehen auf. Gleiches gilt für die Kreuzungsbereiche der Poststraße. Hier waren besonders Radfahrer:innen an Unfällen beteiligt.

Abb. 12 Verkehrsunfallgeschehen in der Burgdorfer Innenstadt



Quelle: Polizeidirektion Burgdorf, eig. Darstellung

4.2.3 Grün-, Frei- und Wasserflächen

Im gesamten Innenstadtbereich gibt es mit dem Standort Gartenstraße (gegenüber dem Kindergarten) nur einen einzigen öffentlichen Kinderspielplatz. Der Aktiv Park spricht mit seinem Geräteangebot vor allem Senior:innen an. Singuläre Spielgeräte sind nur sehr vereinzelt im Innenstadtbereich vorhanden (z.B. Am Wall). Insgesamt ist das Bewegungs-, Erlebnis- und Betätigungsangebot für Kinder im öffentlichen Raum als ungenügend einzustufen.

Abb. 3 Spielmöglichkeiten im öffentlichen Raum



Spielplatz Gartenstraße



Aktiv Park im Stadtpark



Spielgerät Am Wall

Gerade wenn die Innenstadt in ihrer Funktion als Wohnquartier gestärkt und für Familien mit Kindern attraktiviert werden soll, muss die Bespielbarkeit des öffentlichen Raums verbessert werden.

Ähnliches trifft auf die Benutzerfreundlichkeit der öffentlichen Grünflächen zu. Besonders deutlich fällt die verbesserungswürdige Erlebbarkeit des Elements „Wasser“ auf. Die Aue ist im Stadtpark an ihrem Nordufer zwar sehr gut erschlossen, der Gümmekekanal dagegen überhaupt nicht. Die Sitztreppe an der Knickstraße stellt einen positiven Ansatz dar, die konkrete Nutzbarkeit ist jedoch wegen des Pflegezustands, der Zugänglichkeit und der Nordexposition eingeschränkt.

Abb. 13 Nutzbarkeit öffentlicher Grünflächen und Gewässer



Stadtpark



Sitztreppe an der Aue

Von Jugendlichen und jungen Erwachsenen wird ein Mangel an frei zugänglichen Freizeitangeboten, z.B. an nicht vereinsgebundenen Sportanlagen (Beachvolleyball, Basketball, Skateranlage, Hood-Anlage etc.) beklagt. Die vorhandenen Anlagen sind zu klein oder zu dezentral. Auch kleinere informelle Aufenthalts- und Treffmöglichkeiten für Jugendliche (z.B. Wettergeschützte Sitzmöglichkeiten) sind nicht vorhanden.

Ein typisches Element der Belebung innerstädtischen Lebens, der Wochenmarkt, wird in Burgdorf auf dem Schützenplatz abgehalten. Damit ist er für Autofahrer:innen zwar gut erreichbar, auf einem Großparkplatz kann der Wochenmarkt jedoch seine attraktivitätssteigernde Wirkung nur begrenzt entfalten. Ähnliches gilt für das Autokino, das in den Sommermonaten abends auf dem Schützenplatz stattfindet. Das einmal jährlich stattfindende Schützenfest als Namensgeber für den Platz stellt einen wichtigen Faktor dar, aber die Freihaltung des gesamten Platzes für diesen temporären Zweck blockiert andere Nutzungsüberlegungen.

Insgesamt ist der Schützenplatz Vor- und Nachteil in einem. Während des überwiegenden Teils des Jahres ist er – bis auf die o.g. temporären Nutzungen – ein Großparkplatz. 450 Parkplätze bieten die Gewissheit, das Auto immer innenstadtnah und überwiegend kostenlos abstellen zu können. Dabei kommt der Schützenplatz bei der Parkauslastung so gut wie nie an seine Kapazitätsgrenzen. Dafür blockiert das Parken eine Weiterentwicklung der Fläche: Ebenerdiges Parken ist eine der größten Platzverschwendungen in Innenstädten. Zudem ist wirkt der Schützenplatz ungestaltet und wenig einladend. Es fehlt ein Konzept, das die unterschiedlichen Nutzungsansprüche an den Schützenplatz miteinander in Einklang bringt, so dass der Gesamtnutzen für die Innenstadt optimiert wird.

Der Spittaplatz ist – eigentlich - ein städtebauliches Kleinod. Als Teil der Achse zwischen Kirche und Schloss hat er historische Bedeutung und ist umsäumt von attraktiven Gebäuden. Trotzdem fristet er ein Schattendasein und wird nicht hinreichend genutzt. Dies liegt vor allem an seiner randlichen Lage und der geringen Passantenfrequenz, die durch die umliegenden Nutzungen erzeugt wird.

Abb. 14 Der Spittaplatz



4.3 Klimaschutz und Klimafolgenanpassung

Auch in Burgdorf gibt es „noch Luft nach oben“ bei der Umsetzung von Klimaschutz- bzw. Klimafolgenanpassungsmaßnahmen (und z.T. auch beim Bewusstsein für deren Notwendigkeit) - auch wenn es schon beispielhaftes Engagement einzelner Akteure und auch einzelne vorbildliche Projekte der Kommune gibt. Die Stelle des Klimaschutzmanagers wurde zum 01. April 2021 neu besetzt und soll den Klimaschutz zukünftig stärker voranbringen.

Proaktive Beratungsangebote zur energetischen Sanierung Privater oder zu Dach-/Fassadenbegrünungen sowie entsprechende Fördermöglichkeiten können noch ausgebaut werden. Das Solarkataster der Region Hannover könnte auch noch mehr genutzt werden. Insgesamt muss und soll der Anteil an erneuerbaren Energien noch deutlich gesteigert werden.

Zudem ist der Versiegelungsgrad in einigen Bereichen des Untersuchungsgebiets sehr hoch. Es besteht großes Potenzial die Biodiversität u.a. durch Schaffung zusätzlicher Grünflächen zu erhöhen.