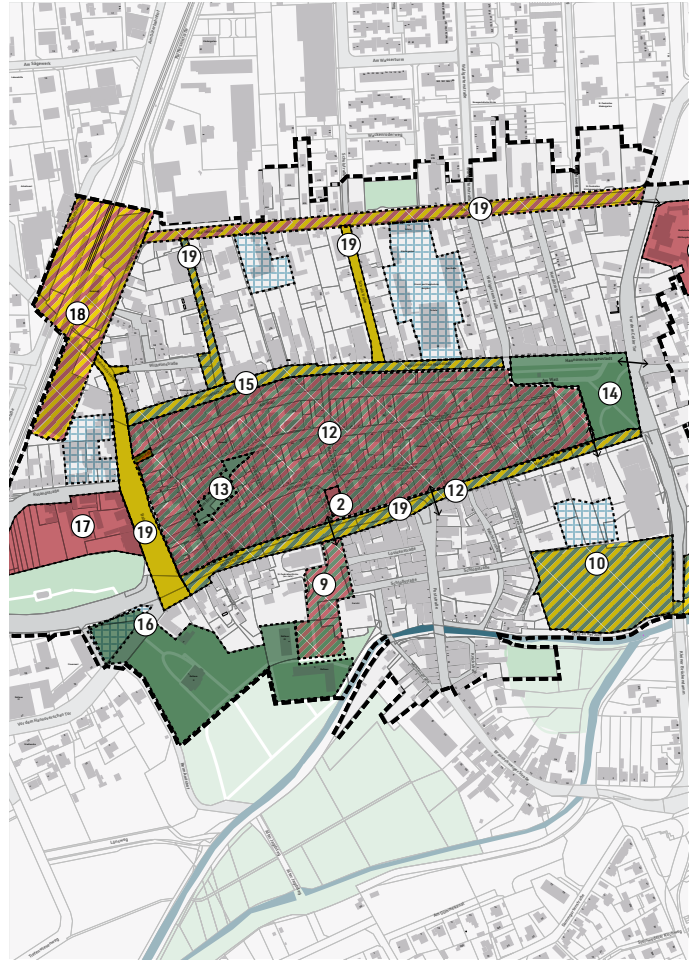




Im Auftrag
Stadt Burgdorf

Ein Projekt in Kooperation mit
schramm + partner
Landschaftsarchitektur PartG mbB

Stadt Burgdorf

Rahmenplan Innenstadt

Im Auftrag
Stadt Burgdorf



Abteilung 61 - Stadtplanung und Umwelt
Vor dem Hannoverschen Tor 27
31303 Burgdorf

Kontakt:
Insa Borchers, Sabine Fäßler,
Benedict Schmidtman

Auftragnehmer

BPW Stadtplanung

Partnerschaftsgesellschaft mbB
Ostertorsteinweg 70 – 71
28203 Bremen
0421.51 70 16 40
office@bpw-stadtplanung.de
www.bpw-stadtplanung.de

Kontakt:
Frank Schlegelmilch, Charlotte Herbst

BPW' Stadtplanung

schramm + partner

schramm + partner
Landschaftsarchitektur PartG mbB
Theodor-Heuss-Allee 21
28215 Bremen
+49 421 34 66 459
info@schrammpluspartner.de

Kontakt:
Wolfgang Schramm, Carla Santelmann



Bildmaterial

Sofern nicht anders angegeben sind alle Fotos,
Abbildungen und Grafiken von BPW Stadtplanung
oder schramm + partner

21.03.2023



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



Inhalt

1	Einleitung	5
1.1	Anlass	5
1.2	Aufgaben des Rahmenplans	6
1.3	Beteiligung	7
2	Rahmenbedingungen	8
2.1	Geltungsbereich Rahmenplan	8
2.2	Planerische Vorgaben	8
2.3	Bindungsfristen	10
2.4	Eigentum	11
2.5	Aktuelle Entwicklungen	12
3	Strategie Innenstadt Burgdorf	15
3.1	Vielseitige Erlebbarkeit & konzentrierte Nutzungen	18
3.2	Klimaangepasste Stadtentwicklung & Aufenthalts- und Grünqualitäten	20
3.3	Innenstadt als Ort der Identifikation erleben und erhalten	23
3.4	Erreichbarkeit der Innenstadt & Flächengerechtigkeit	24
3.5	Neue Akteure braucht die Stadt	28
4	Maßnahmen allgemein	29
4.1	Sanierung und Modernisierung von Gebäuden und Gewerbeeinheiten	29
4.2	Sanierung und Errichtung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen	32
4.3	Energetische Sanierung fördern – Energetisches Quartierskonzept	33
4.4	Regelwerk zur Sicherung der Baugestalt	35
4.5	Parkraumorganisation und Schaffung von zentralen Ankunftsorten	37
4.6	Orientierungs- und Leitsystem	40
4.8	Beleuchtungskonzept	41
4.9	City-Management/ Projektbüro Innenstadt	44
5	Räumliche Maßnahmen	46
5.1	Spittaplatz und Schlossboulevard	48
5.2	Schützenplatz: Aktionstribüne und erlebbare Aue	56
5.3	Nachnutzung IGS und ehemalige Prinzhornschule	64
5.4	Stärkung des Wohnumfelds im historischen Stadtkern	74
5.5	Hof- und Gastrogarten Am Brandende	78
5.6	Aufwertung Bürgermeister-Schuster-Park	84
5.7	Neuordnung/ Neugestaltung Bahnhofsumfeld	88
5.8	Rathaus-Campus als sozialer Treffpunkt	96
5.9	Entwicklung Rolandquartier	100
5.10	Klimaangepasste Aufwertung von Straßenräumen	105
5.11	Weitere Maßnahmen	118
6	Empfehlungen und Hinweise zur Umsetzung	120
6.1	Priorisierung und Monitoring	120
6.2	Aufbau von Strukturen	121
6.3	Mobilisierung privater Investitionen	122
7	Quellen	124



1 Einleitung

1.1 Anlass

Die Stadt Burgdorf hat 2020/2021 ein Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) und vorbereitende Untersuchungen (VU) erarbeitet und sich auf Städtebauförderungsmittel beworben. Parallel wurden Mittel für das Sofortprogramm „Perspektive Innenstadt!“ akquiriert. Mit diesen Mitteln wurde von April 2022 bis März 2023 die Rahmenplanung erarbeitet. Während der Bearbeitung erfolgte im November 2022 die Aufnahme in die Städtebauförderung in das Programm „Lebendige Zentren“.

Als Mittelzentrum kommen der Burgdorfer Innenstadt vielfältige Funktionen zu, wobei die Herausforderungen in den letzten Jahren komplexer geworden sind. Der Strukturwandel im Einzelhandel wurde durch die Corona-Pandemie noch einmal verstärkt und erfordert eine deutliche Erweiterung der Funktionen der Einkaufsinnenstädte. Wohn-, Bildungs-, Freizeit-, Kultur- und Gastronomieangebote sowie Aufenthaltsqualität werden zukünftig eine Schlüsselrolle bei der Vitalisierung der Innenstädte als Ort für alle spielen. Vor dem Hintergrund der Auswirkungen des Klimawandels ist die Sicherung und Anpassung von Stadtgrün eine wichtige Aufgabe für Städte geworden, die Anforderungen an den Klimaschutz steigen weiter an. Die Innenstadt soll für Familien attraktiv werden, Radfahrenden Infrastrukturen bieten, das Urbane mit der Landschaft verbinden und noch vieles mehr.

Verfahrensschritte

- 2021 Bearbeitung ISEK und VU
- 05/21 Ratsbeschluss ISEK/ VU
- 09/21 Aufnahme in das Förderprogramm Perspektive Innenstadt
- 04/22 - 04/23 Bearbeitung Rahmenplan Innenstadt
- 10/22 Aufnahme in die Städtebauförderung
- 02/23 Beschluss Gesamtmaßnahme und Sanierungssatzung
- 04/23 Beschluss Rahmenplan

Die VU formuliert städtebauliche Missstände sowie wesentliche Handlungsbedarfe in der Bewahrung und Inwertsetzung der baukulturellen Substanz, Verbesserung der Wegebeziehungen und Aufenthaltsqualität sowie der Aktivierung von Flächenpotenzialen. Der vorliegende Rahmenplan konkretisiert darauf aufbauend diese Aussagen auf städtebaulicher und freiraumplanerischer Ebene und zeigt eine Umsetzungsstrategie zur Erreichung der Sanierungsziele innerhalb der kommenden 10-15 Jahre auf. Mit Hilfe eines städtebaulichen Rahmenplanes wird eine konzeptionelle Grundlage geschaffen, um die Sanierung in den kommenden Jahren durchzuführen. Dabei ist der Rahmenplan als operatives Umsetzungswerkzeug und „Fahrplan“ ein wichtiger Schritt für den 44 ha großen Geltungsbereich.

Unerlässlich ist dabei die Definition einer einheitlichen Zielrichtung für die Innenstadtentwicklung. Es werden daher Strategien für die Innenstadtentwicklung aufgezeigt und für Vertiefungsbereiche konkrete Maßnahmen bzw. Varianten entwickelt.

Parallel zum Rahmenplan werden weitere Gutachten erarbeitet, deren Ergebnisse, soweit der Planungsstand es erlaubte, in die Rahmenplanung eingeflossen sind.

1.2 Aufgaben des Rahmenplans

Der Rahmenplan für das Sanierungsgebiet Burgdorf Innenstadt wurde aus den vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 BauGB und dem integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept (Stadt Burgdorf 2021) entwickelt. Ziel ist es, die konzeptionellen Aussagen und grob gefassten Maßnahmen fortzuschreiben und zu konkretisieren. In seiner Gesamtheit gibt er Empfehlungen zur Entwicklung der Burgdorfer Innenstadt für die kommenden zehn bis zwölf Jahre. Die Rahmenplanung ist eine politische Absichtserklärung und Handlungsrahmen für die Verwaltung. Die Rahmenplanung stellt eine strategische Zielrichtung dar und sowohl die konkreten Maßnahmen als auch der Rahmenplan sind fortschreibungsfähig. Durch eine gesetzte Zielrichtung können zukünftig durch Synergien, Förderprojekte etc. Möglichkeitsfenster besser genutzt werden.

Als informelles Planungsinstrument besitzt der Rahmenplan keine unmittelbare Rechtswirkung, bei der Erarbeitung sind weder formale Verfahrensschritte noch verbindliche Inhalte vorgeschrieben. Im Hinblick auf die Durchführung der Sanierung bildet der Rahmenplan jedoch eine wesentliche Entscheidungsgrundlage für formale Schritte innerhalb des Sanierungsverfahrens. Diese umfassen u.a. folgende Aspekte:

- Festlegung von genehmigungspflichtigen Vorhaben, Entscheidungen und Handlungen innerhalb des Sanierungsgebietes nach § 144 und § 145 BauGB: das betrifft u.a. die Errichtung oder den Abbruch baulicher Anlagen sowie Veränderungen am Grundstück wie eine Veräußerung oder Teilung.
- Aufstellung, Änderung oder Ergänzung von Bebauungsplänen: Bebauungspläne können aufgestellt werden, soweit eine Planerfordernis besteht. Die Rahmenplanung zeigt zukünftige Entwicklungen auf und kann daher anlassgebend für eine Veränderung des Planrechts sein.
- Zulassung von Vorhaben nach § 34 BauGB: Bauvorhaben können in integrierter Lage auch ohne Bebauungsplan zugelassen werden, sofern sich das Vorhaben der Eigenart der näheren Umgebung anpasst. Das Vorhaben muss dabei helfen, die Sanierungsziele zu erreichen. Die Rahmenplanung liefert darüber hinaus strategische Ansätze zur Innenstadtentwicklung (vgl. Kapitel 3), die Hilfestellungen bei der Abwägung zu Bauvorhaben nach § 34 BauGB leisten.
- Zulassung von Vorhaben entgegen den Festsetzungen des Bebauungsplanes nach § 31 Abs. 2 Nr. 2 BauGB: Der Paragraph erlaubt Abweichungen von geltenden Bebauungsplänen, sofern die Grundzüge der Planung nicht berührt werden und die Abweichung städtebaulich vertretbar ist. Die städtebauliche Vertretbarkeit kann sichergestellt werden, wenn die Sanierungsziele erreicht werden und die Aussagen der Rahmenplanung nicht entgegenstehen.
- Aufstellung und Fortschreibung der Kosten- und Finanzierungsübersicht: Die Kosten- und Finanzierungsübersicht für die gesamte Sanierungsmaßnahme ist in regelmäßigen Abständen zu überprüfen. Die zur Aufnahme kalkulierten Kosten können aufgrund veränderter Rahmenbedingungen nicht mehr aktuell sein. Die Rahmenplanung und ihre Fortschreibungen sind Grundlage für die Überprüfung.

01 / Impression aus dem Politikworkshop

02 / Impression aus dem Politikworkshop

03 / Bei der Planungswerkstatt wurde zunächst in zwei Gruppen das Plangebiet bei einem moderierten Spaziergang erkundet. Die Teilnehmenden waren eingeladen, die Perspektive der Planenden zu hinterfragen, zu ergänzen und Maßnahmen/Vorschläge gemeinsam kritisch zu diskutieren.

04 / Nach der Vorstellung der Planungsideen konnten an drei Tischen die Teilnehmenden zu verschiedenen Themenkomplexen diskutieren und sich mit den Planenden austauschen.



Weiterhin dient der Rahmenplan als politische Absichtserklärung dazu, Planungen und Entwicklungsperspektiven transparent für die Öffentlichkeit, Investierende sowie Träger Öffentlicher Belange darzustellen.

Gemeinsam mit allen interessierten Akteuren werden die Inhalte des Rahmenplans erarbeitet, um sowohl öffentliche Maßnahmen als auch private Investitionen anzustoßen, die eine Ausstrahlkraft auf die gesamte Innenstadt haben.

1.3 Beteiligung

Bereits im vorgeschalteten Prozess zu ISEK und VU (2020/ 21) fand ein breites Beteiligungsangebot statt, bei dem die Stadtöffentlichkeit als auch Verwaltung und Politik in den Planungsprozess eingebunden wurden. Die Rahmenplanung hat daran angeknüpft.

- Am 22. Juni 2022 fand ein Verwaltungsworkshop statt, an dem Mitarbeitende aus den Abteilungen Stadtplanung und Umwelt, Tiefbau, Denkmalpflege, Wirtschaftsförderung, Gebäude und Wirtschaft, Schulen, Kultur und Sport teilnahmen. Die ersten Erkenntnisse und Überlegungen zur Rahmenplanung wurden diskutiert sowie wichtige Rahmenbedingungen abgestimmt.
- In einer außerordentlichen Sitzung am 5. Oktober 2022 hatten Vertretende aller politischen Fraktionen die Möglichkeit, sich ausführlich zum Vorentwurf der Rahmenplanung zu informieren. Die Maßnahmen wurden durch das Planungsteam vorgestellt und konnten intensiv diskutiert werden.
- Am 2. November 2022 fand eine öffentliche Planungswerkstatt mit vorherigem Stadtrundgang statt. Es nahmen ca. 40 Bürger:innen an der Veranstaltung teil.
- Parallel fanden diverse Abstimmungstermine mit Fachplanenden und Schlüsselakteuren statt, z.B. Mobilitätskonzept, Stadtmarketing Burgdorf oder den Gutachter:innen zum Spiel- und Bewegungskonzept und zur Rolandstraße.

Die Inhalte und Hinweise aus dem Beteiligungsprozess sind in die Konzeptfindung eingeflossen und bilden eine wichtige Grundlage für die Entwicklung der Maßnahmen.



2 Rahmenbedingungen

2.1 Geltungsbereich Rahmenplan

Der Geltungsbereich für den Städtebaulichen Rahmenplan Innenstadt Burgdorf ist ca. 44 ha groß und soll in das Sanierungsgebiet Innenstadt überführt werden. Der Bereich ist kleiner als das Untersuchungsgebiet aus der VU. Im Zuge der nachzubereitenden Programmanmeldung wurden für den Vorschlag der Abgrenzung des Sanierungsgebiets „Innenstadt Burgdorf“ die Anforderungen der Programmbehörden berücksichtigt und das Gebiet aktualisiert.

Das Gebiet wird im Westen durch die Bahnstrecke begrenzt. Im Norden durch die Gartenstraße mit einer Grundstückstiefe. Ausnahme bildet das Areal der Raiffeisen-Warengenossenschaft, die nicht im Sanierungsgebiet berücksichtigt wird. Im Westen begrenzt die Straße Vor dem Celler Tor/ Kleiner Brückendamm mit einer Grundstückstiefe das Plangebiet. Teil des Gebiets ist die ehemalige Prinzhornschule Im Langen Mühlenfeld. Für den Standort ist eine Nachnutzung zu finden. Im Süden bilden die Aue, Knickstraße und Mühlenstraße die Begrenzung. Der Stadtpark ist nur im unmittelbaren Umfeld der öffentlichen Einrichtungen Teil des Plangebietes. Bis auf das Rathaus II befinden sich die öffentlichen Einrichtungen in der Rolandstraße und Vor dem Hannover-schen Tor nicht im Plangebiet.

2.2 Planerische Vorgaben

Flächennutzungsplan und Bebauungspläne

„Aufgrund der zentralörtlichen Funktion Burgdorfs nehmen auch Gemeinbedarfsflächen für unterschiedliche öffentliche Zwecke beträchtlichen Raum ein. Größere Bildungscluster befinden sich am Berliner Ring, Lippoldstraße und in der Innenstadt.“ Der historische Ortskern der Kernstadt ist vollständig überplant (einfacher Bebauungsplan). (ISEK 2010: 8f.)

Im Grenzbereich des Sanierungsgebiets an den Straßen Vor dem Celler Tor, Am Langen Mühlen, Schützenplatz und Gartenstraße liegen teilweise keine Bebauungspläne vor. Für den Großteil des Innenstadtgebiets gilt der B-Plan Nr. 21 „Innenstadt-Bebauungsplan“ mit der Festsetzung Mischgebiet (MI) ent-

Legende FNP (Auswahl)

	Wohnbauflächen
	Gemischte Bauflächen
	Flächen Gemeinbedarf
	Bahnanlagen
	Straßenverkehrsflächen/Öffentliche Verkehrsflächen
	Verkehrsflächen bes. Zweckbestimmung
	Grünflächen
	Wasserflächen
	Abgrenzung Sanierungsgebiet

05 / Ausschnitt aus dem FNP





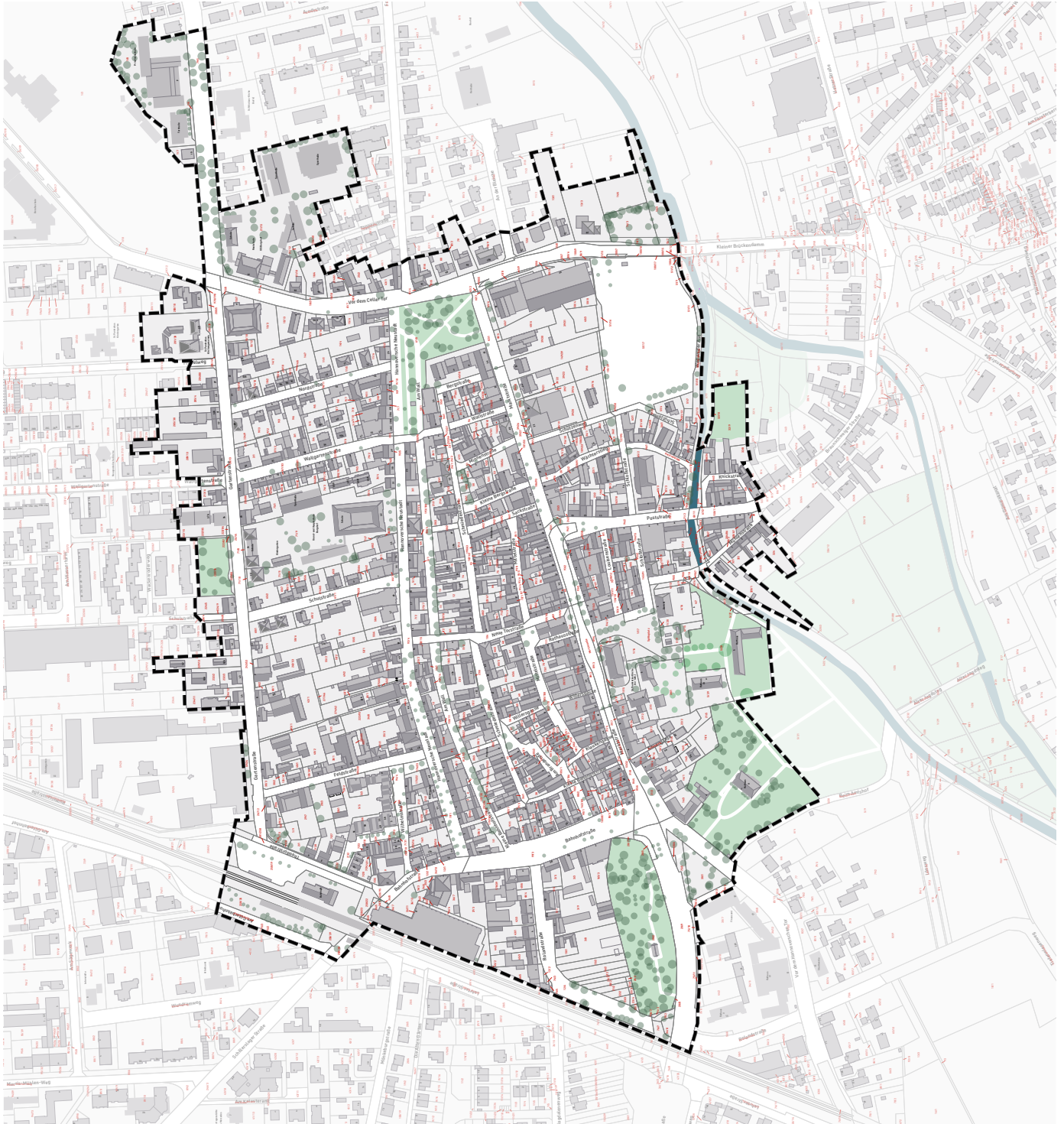
Stadt Burgdorf
Rahmenplan Innenstadt

Rahmenplangebiet

Abgrenzung Untersuchungsgebiet und
voraussichtliche Abgrenzung
Sanierungsgebiet

Öffentliche Bäume

Flurstücksnummer



Geltende Bebauungspläne im Sanierungsgebiet:

- Nr. 15 „Fröbelweg“ 20.06.1968
- Nr. 19 „Obere Marktstraße“, 1. Änderung 15.06.1987
- Nr. 19 „Obere Marktstraße“, 2. Änderung 21.11.2008
- Nr. 21 „Innenstadt-Bebauungsplan“, 22.03.1989
- Nr. 22 „City-Markt“, 06.07.2007
- Nr. 31 „An der Bleiche“, 1. Änderung, 01.11.1977
- Nr. 50 „Alte Konservenfabrik Süd“, 10.11.1978
- Nr. 51 „Sanierungsgebiet „Am Bahnhof“ Teilgebiet West“ 02.03.1978
- Nr. 53 „Sanierungsgebiet „Am Bahnhof“ Teilgebiet Nord“, 26.03.1982
- Nr. 57 „Sanierungsgebiet „Am Bahnhof“ Teilgebiet Südost“ 29.02.1980
- Nr. 77 „Rathauswerweiterung“, 17.02.2006
- Nr. 82 „Cup&Cino“, 02.02.2006

lang der meisten Straßen und Besonderes Wohngebiet (WB) für den zentralen Bereich entlang Schmiedestraße, Mittelstraße, Wächterstieg, Teile der Rolandstraße und Minnenstraße. Für die Bergstraße ist ein Kerngebiet (MK) festgesetzt. Weitere Flächen sind als Gemeinbedarf festgesetzt.

Erhaltungssatzung (2012)

Für Teile des Untersuchungsgebietes (zwischen Hannoversche Neustadt und Aue sowie Poststraße und Rolandstraße) liegt eine Erhaltungssatzung vor. Ziel der Satzung ist es, die städtebauliche Eigenart des Kernbereichs der Burgdorfer Innenstadt (Altstadt) zu erhalten. Es werden fünf Bereiche mit städtebaulichen Eigenarten definiert: Kernbereich, Erweiterter Kernbereich, neuzeitlich überformte Bereiche (vgl. Kapitel 4.4 - diese Bereiche werden als Impulsorte für Stadterneuerung aufgeführt), Spittaplatz und Schloss-Landratsvilla.

Aus der Erhaltungssatzung ergeben sich die folgenden Anforderungen:

- Rückbau, Änderung oder Nutzungsänderung sowie Neubau müssen genehmigt werden
- Bei baulichen Veränderungen ist die Ursprünglichkeit des Baubestandes zu berücksichtigen und die Originalität weitestgehend zu bewahren, eine Aus handlung findet einzelfallbezogen statt.
- Bei Neubau gilt es die Kubatur, Proportionen und Fassadenmerkmale an die nähere Umgebung abzustimmen.

Werbeanlagensatzung (in Bearbeitung)

Es ist eine Werbeanlagensatzung in Bearbeitung. Die Satzung wurde verwaltungsintern vorbereitet und ist mit dem Denkmalschutz abgestimmt. Der Umgriff entspricht ungefähr dem Sanierungsgebiet.

Die Werbeanlagensatzung soll im Zuge der weiteren Bearbeitung in der Politik diskutiert werden.

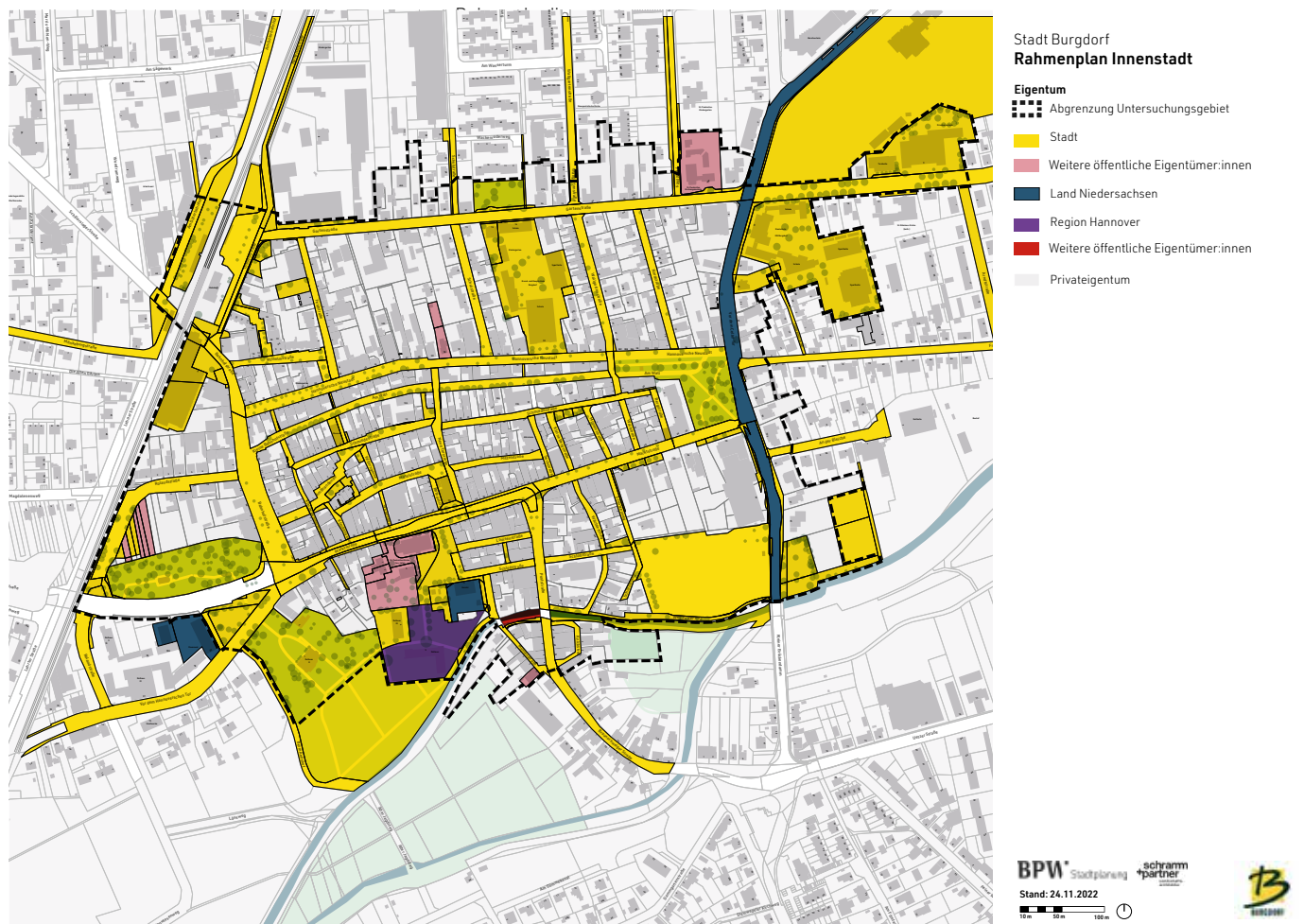
2.3 Bindungsfristen

Mit der Städtebauförderung sollen Straßenräume den veränderten Rahmenbedingungen angepasst werden. Dabei sind bestehende Bindungsfristen durch vorherige Förderprogramm zu berücksichtigen.

Für die Beleuchtung von Rathaus I, Schloss und Kirche hat die Stadt Fördermittel im Rahmen des Projektes „Erneuerung und Entwicklung städtischer Gebiete“ bekommen. Die Zweckbindung endet am 01.05.2023.

Die Grunderneuerung der Absturzsicherung für den Fußweg entlang des Schützenplatzes wurde 2020 durch die Region Hannover mit 20% der Kosten bezuschusst. Es liegt eine Zweckbindungsfrist von 25 Jahren vor.

Für die Projekte im Rahmen der Perspektive Innenstadt (Aufstellung von Liegebänken entlang der Burgdorf Aue, Aufstellung von Bank-Tisch-Kombinationen im Stadtpark und der Erneuerung der Rundbank gegenüber dem Stadtmuseum am Brandende sowie Aufstellung von zwei Parkdecks am Spittaplatz und an der Marktstraße) besteht eine Zweckbindung bis 2028.



Für drei verschiedene Straßenumbaumaßnahmen erhielt die Stadt Burgdorf EFRE Fördermittel (s. Abb. 06). Für den 1. BA (Westlicher Abschnitt Marktstraße / Vor dem Hannoverschen Tor) und den 2. BA (Marktstraße / Poststraße / Braunschweiger Straße) liegt eine Zweckbindung bis 2028 vor. Für die Parkanlage Hannoversche Neustadt (Bürgermeister Schuster Park und Am Wall) liegt eine Zweckbindung bis 2025 vor.

2.4 Eigentum

Der Großteil der Flächen in Burgdorf ist auf unterschiedliche Privateigentümer:innen aufgeteilt. Die öffentlichen Straßenflächen sowie die Schulstandorte mit ihren Sporthallen und das Parkhaus am Bahnhof sind im städtischen Eigentum. Nicht alle Rathäuser sind im städtischen Eigentum, manche Flächen sind angemietet. Das Land Niedersachsen hat zudem Eigentum im Untersuchungsbereich. Das Amtsgericht, das Finanzamt sowie die Straße Vor dem Celler Tor gehören zum Land Niedersachsen. Das Schloss befindet sich im Besitz der Region Hannover.

Weitere Flächen, wie das Umfeld der St. Pankratiuskirche, Grundstücke an der Gartenstraße, Rolandstraße und Hannoversche Neustadt sowie ein Bereich der Aue sind Eigentum von anderen öffentlichen Eigentümer:innen oder Verbänden.

2.5 Aktuelle Entwicklungen

Sofortprogramm „Perspektive Innenstadt“

Im Rahmen des Corona-Sofortprogramms „Perspektive Innenstadt“ wurde die Stadt Burgdorf am 07.09.2021 aufgenommen und wird mit 755.000 € unterstützt. Die geförderten Projekte sollen zur Stärkung und Entwicklung der Innenstadt zur Minderung der Auswirkungen der Covid-19-Pandemie eingesetzt werden. Es wurden verschiedene Projekte damit angestoßen:

- Der vorliegende städtebauliche Rahmenplan wird im Rahmen des Sofortprogramms finanziert und nicht mit Städtebauförderungsmittel.
- Erarbeitung eines Nutzungskonzeptes inkl. Schallgutachten für Flächen in der Rolandstraße
- Spiel- und Bewegungskonzept Innenstadt
- Ruhezonen Innenstadt: Aufstellung von Mobiliar im Park, am Spittaplatz, Am Brandende und Übergang Marktstraße/Schützenplatz
- Umbau der Mühlenstraße
- Maßnahmen durch das Stadtmarketing Burgdorf: Veranstaltungen und Werbekampagne

Mobilitätskonzept und Verkehrsversuch Marktstraße

Mit dem Mobilitätskonzept (PGT Umwelt und Verkehr GmbH, 2022), dessen besonderer Fokus auf dem Umweltverbund (Rad, Fuß, Bus, Bahn) liegt, soll eine Erhöhung der Verkehrssicherheit, eine Verbesserung im Bereich Klimaschutz und die Reduzierung von Verkehrslärm verfolgt werden. Die Qualitäten, die in der Innenstadt und den Wohnquartieren bestehen, sowie deren Erreichbarkeit sollen erhalten bleiben. Das Mobilitätskonzept soll mögliche Entwicklungsperspektiven aufzeigen. Ein Verkehrsversuch wird parallel zur weiteren Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes durchgeführt. Die Erkenntnisse des Verkehrsversuchs gehen dann voraussichtlich in den Bericht des Mobilitätskonzeptes ein. Es laufen derzeit Abstimmungen über die inhaltliche und zeitliche Ausgestaltung.

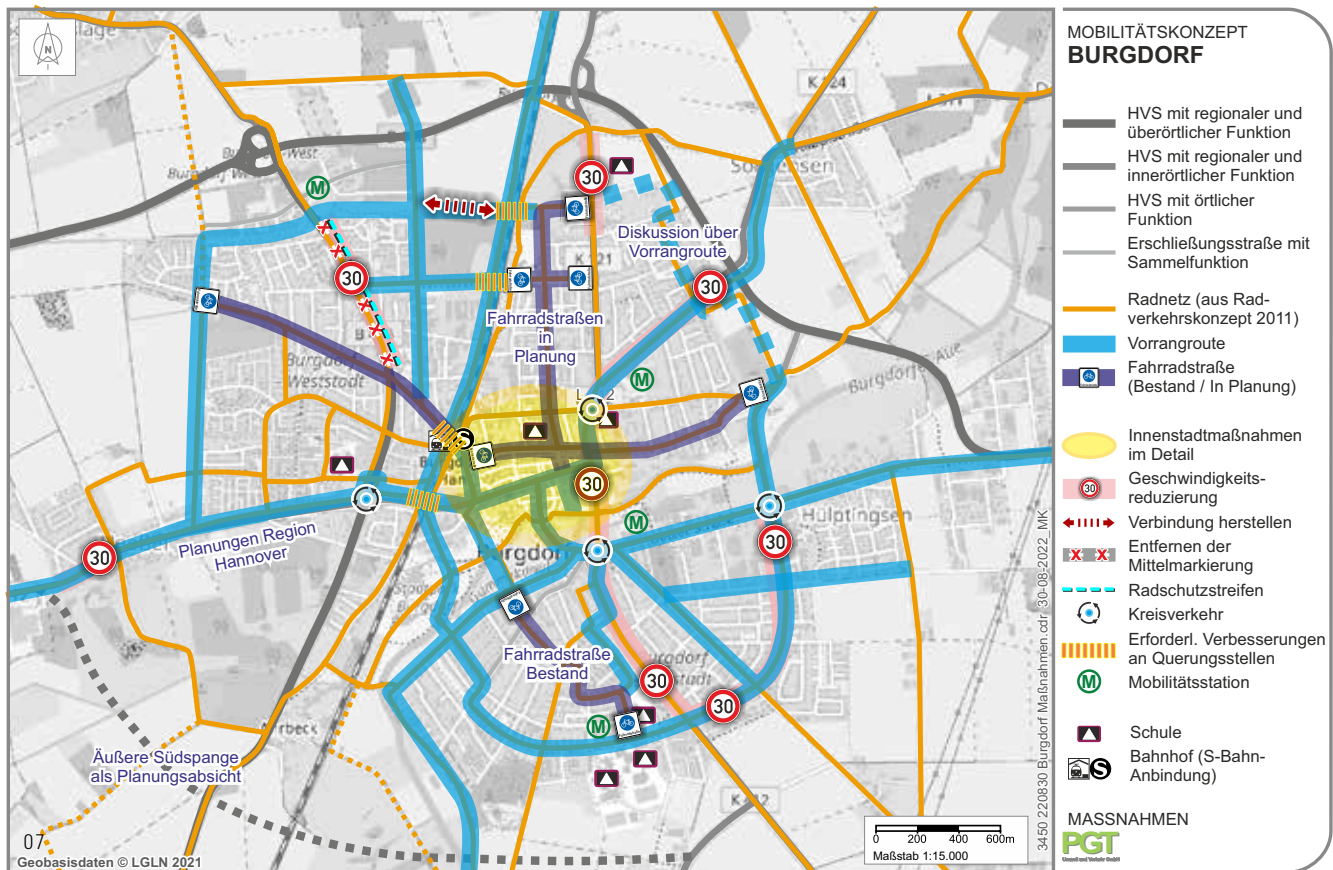
Schulwegplanung

Im Zuge des Neubaus der IGS im Norden der Stadt Burgdorf wird aktuell eine Schulwegplanung für die Gesamtstadt durch das Büro SHP Ingenieure erarbeitet.

Planung zur Fahrradstraße Hannoversche Neustadt

Die PGV-Alrutz GbR Hannover empfiehlt die Implementierung einer Fahrradstraßenachse über Hannoversche Neustadt – Wallgartenstraße – Blücherstraße – Wasserwerksweg (mit Vorrang für den Radverkehr). Dies wurde im Verwaltungsausschuss am 04.10.2022 beschlossen und die Planung zur Fahrradstraße wird zurzeit weiter konkretisiert. Da die zulässige Geschwindigkeit aktuell bei Tempo 20 liegt, bei Fahrradstraßen jedoch Tempo 30 gilt, muss die Stadt Burgdorf bei der Obersten Verkehrsbehörde einen Antrag auf eine Fahrradstraße mit Tempo 20 stellen. Dieser Antrag steht noch aus.

Für den Grundschulstandort in der Innenstadt stellt das Konzept fest, dass es



bedingt zum einen durch die täglichen Elterntaxis (ca. 30 – 40) zu Hol- und Bringzeiten zu pulkartigem Fußverkehrsaufkommen kommt. Eine Problemverschärfung wird in der zeitlichen Überlagerung mit dem Schulverkehr zum neuen Schulstandort gesehen.

Sanierung Rathaus I

Mit einem Ratsbeschluss vom 17.02.2022 hat der Rat der kompletten Sanierung des Gebäudes „Rathaus I“ als Verwaltungsstandort inklusive Bürger:innenhaus zugestimmt. Dafür wurde auch bereits ein erstes Raumkonzept erarbeitet. Durch die Errichtung öffentlicher Nutzungen im Erdgeschoss soll die Sichtbarkeit erhöht und ein niedrigschwelliger Zugang ermöglicht werden. Es ist baulich zudem Barrierefreiheit herzustellen und der Brandschutz zu sichern.

Umzug IGS

Im April 2022 fand der Spatenstich für den Neubau der IGS statt. Zukünftig bündeln sich alle Einrichtungen am nördlichen Stadtrand. Die zwei Standorte der heutigen IGS sind im Eigentum der Stadt und sollen in eine Nachnutzung überführt werden. Es ist noch unklar, wie das Areal nachgenutzt werden soll.

Rolandstraße

Ein Nutzungskonzept wird parallel zum Rahmenplan Innenstadt erarbeitet und eine Vorzugsvariante wurde im Dezember 2022 der Politik präsentiert. Es wurden verschiedene Varianten erarbeitet, wobei insbesondere das Thema Lärmschutz maßgeblich war. Für das untergenutzte, zentrale Areal sollten Nutzungsmöglichkeiten gefunden werden, die im Zuge der Städtebauförderung umgesetzt werden können.

Spiel- und Bewegungskonzept

Mithilfe eines Spiel- und Bewegungskonzeptes (Hölscher und Thies 2022, unv.), gefördert aus Mitteln der „Perspektive Innenstadt“, wurde eine Strategie

für Bewegung und Spiel in Burgdorf erarbeitet sowie Spielstandorte identifiziert, die Besucher:innen zum Verweilen animieren. Es fand eine Jugendbeteiligung sowie ein Wahrnehmungsspazierung mit Interessierten statt. Es werden die folgenden Maßnahmen vorgeschlagen. Der Rahmenplan verweist auf Maßnahmen des Spiel- und Bewegungskonzeptes:

- Farbmeile und Bewegungslandschaft vom Bahnhof bis zum Bürgermeister-Schuster-Park als künstlerischer Bewegungspfad mit bunten Markierungen und Wegelementen (bestehende Poller nutzen)
- Bürgermeister-Schuster-Park: niedrighschwellige Bewegungs- und Spielelemente aus Naturmaterialien auf den Rasenflächen
- Bewegungsfreiraum für Jugendliche am Gümmekekanal (ehem. Schradersche Badeanstalt“) und Schützenplatz
- Installation eines ebenerdigen Wasserspiels Am Brandende
- Farbliche Markierung und Ergänzung von natürlichen Bewegungselementen im Stadtpark und Spittaplatz sowie Installation von multifunktionalen Sitzelementen/Holzdeck
- Bau einer Freilufthalle Am Pferdemarkt

Impulszentrum Kirche

Die Kirchengemeinde der St. Pankratiuskirche am Spittaplatz plant im südlichen Bereich den Bau eines Impulszentrums. „Der überwiegende Teil des Gebäudes wird flexibel eingesetzt werden und durch mehrfache unterschiedliche Möblierung unterschiedlich zu nutzen sein. Der große Saal wird der Proben- und Aufführungsraum für die Kantorei sein, steht aber auch für andere Musikaufführungen, Lesungen und Empfänge zur Verfügung. Ein Cafébereich, das sich zum Spittaplatz öffnet, soll das öffentliche Leben im Zentrum der Stadt beleben und die Anziehungskraft der Gemeinde steigern.“ (Ev.-luth. Kirchenkreis Burgdorf 2022)

Sprinti

Die Region Hannover hat mit den „sprinti“ Kleinbussen ein Angebot für den Bedarfsverkehr geschaffen. Ab dem 1. Juli 2023 soll auch Burgdorf (gemeinsam mit Burgwedel, Lehrte und Uetze) in den Verkehrsbereich mit aufgenommen werden. Insgesamt will die Region künftig 100 sprinti-Kleinbusse einsetzen. Über eine App oder per Telefon können die Fahrten angemeldet werden. In der Regel gibt es eine Wartezeit von nicht mehr als 20 Minuten (Haak 2022). Inwieweit Haltepunkte im zentralen Stadtbereich erforderlich sind, ist noch in Klärung.

Ausbau Bahntrasse

Die Güterverkehrsstrecke zwischen Hamburg und Hannover soll ausgebaut werden. Burgdorf als Kommune wird davon besonders betroffen sein.

Bike&Ride Programm DB

Burgdorf baut im Rahmen der Bike+Ride-Offensive der Deutschen Bahn AG an den Bahnhöfen Burgdorf, Otze und Ehlershausen die Bike+Ride Anlagen aus. Es sind bereits 34 neue Stellplätze westlich des Bahnhofs entstanden, weitere ca. 90 Stellplätze auf der Ostseite sollen noch folgen.

3 Strategie Innenstadt Burgdorf: Impulse setzen, Wandel initiieren und begleiten

„Innenstädte sind einzigartige und unverwechselbare Identifikationsorte für die gesamte Bürgerschaft. Sie sind neben ihrer wirtschaftlichen Bedeutung soziale, politische und kulturelle Zentren des Gemeinwesens. Sie sind die Visitenkarten unserer Städte. Hier ist Stadtgeschichte, hier ist die europäische Stadt erlebbar.“ (Innenstadtstrategie des Beirats Innenstadt beim BMI: 5)

Diese Einzigartigkeit hat sich durch die vielseitigen Funktionen und die kontinuierliche Adaption ergeben. Früher waren Innenstädte ein Ort von Handel, Arbeit, Kultur, Teilhabe und Repräsentation. So auch in Burgdorf, Jahrhunderte war die Stadt – die heutige Innenstadt – von Handel, Handwerk, Marktgeschehen und dem Ackerbürgertum geprägt.

Seit den 1950er Jahren hat sich das Verständnis der Innenstadt immer mehr gewandelt und auf den Handel und die Arbeitsfunktion konzentriert. Die Stadt wurde zu einem passiven Konsumort. Die deutschen Innenstädte, denn Burgdorf steht bei diesen Veränderungen nicht allein da, werden seit geraumer Zeit aufgrund des Strukturwandels durch Funktionsverluste geprägt. Auswirkungen der Corona-Pandemie beschleunigen diesen ohnehin stattfindenden Strukturwandel. Aber bereits vor Beginn der Pandemie waren frühere Funktionen (wie etwa das Handwerk und das verarbeitende Gewerbe, Bildung, Wohnen oder eigentümergeführte Ladengeschäfte) in vielen Innenstädten von Verdrängung durch Mietpreissteigerungen und Umnutzungen betroffen. (vgl. Innenstadtstrategie des Beirats Innenstadt beim BMI)

In Burgdorf ist hier die Besonderheit zu beobachten, dass es einen sehr hohen Wohnanteil in der Innenstadt gibt, Handel sich zwischen der Marktstraße und Hannoverschen Neustadt aufspannt und es mit den öffentlichen Verwaltungseinrichtungen auch diverse Arbeitsorte am südwestlichen Innenstadtrand gibt. Und dennoch steht Burgdorf heute vor der Herausforderung und Frage: Was ist zukünftig die Innenstadt und was passiert dort?

**CO₂-
Neutralität
bis 2045**

Impulse setzen, Wandel initiieren und begleiten



Die Einzelhandelsstandorte Marktstraße und Hannoversche Neustadt haben bereits Veränderungen erlebt. So kommt der Wandel nicht abrupt, aber auch hier merkt man, es steht eine radikale Transformation der Innenstädte an.

Aber hier ist die Krux: Es gibt bisher noch keine neue Blaupause für die Innenstadt. Auf die Frage „Was ist die Innenstadt der Zukunft?“ gibt es noch keine Antwort. Überall wird geforscht, erprobt und Strategiepapiere veröffentlicht, sie alle bleiben vage. Die Bundesregierung hat im Sommer 2021 eine Innenstadtsstrategie veröffentlicht mit dem Titel „Die Innenstadt von morgen – multifunktional, resilient, kooperativ“. Sie benennt Herausforderungen und mögliche Aufgaben und Chancen für die Innenstädte.

Wir brauchen ein neues Verständnis für die Innenstädte, sowohl in Hannover als auch in Burgdorf. Dafür hilft es den Gedankengang einmal umzudrehen und nicht zu fragen „Wie kann die uns bekannte Innenstadt gerettet werden?“, sondern „Welche Chancen für Neues ergeben sich?“. Wir stehen in der Stadtentwicklung an einem Punkt der Transformation. Das ist kein Grund zur Panik, sondern eine Chance proaktiv den Wandel zu initiieren und als Stadt zu begleiten.

Es ist sicher, dass die Innenstädte weiterhin besondere Identifikationsorte für die Stadtbewohner:innen sein werden. „Nutzungsmischung, Funktionsvielfalt und hohe Aufenthaltsqualität sind grundlegende Voraussetzungen für attraktive und lebendige Innenstädte.“ (Innenstadtstrategie: 17). Daraus und aus den aktuellen Herausforderungen der Stadtentwicklung ergeben sich die folgenden übergeordneten Ziele, die auf den nächsten Seiten mit räumlich-strategischen Maßnahmen genauer in Text und Karte erläutert werden. Übergeordnet steht das Ziel des Klimaschutzgesetzes der Bundesregierung: Treibhausgasneutralität bis 2045. Aus den Strategien ergeben sich konkrete Maßnahmen (vgl. Kapitel 4+5). Die Zielstrategien heißen:

Vielseitige Erlebbarkeit der Innenstadt fördern und Nutzungen konzentrieren

Galt früher „Lage, Lage, Lage“ sind es zukünftig „Nutzung, Funktion und Erlebnis“! Es braucht Vielseitigkeit, weg von der Shopping-City hin zu einer echten Stadtmitte mit einem breiten Mix an Aufenthaltsorten, tageszeitenunabhängigen Funktionen und Nutzungen.

Klimaangepasste Stadtentwicklung fördern und Aufenthalt und Grünqualitäten verbessern

Aufgrund seiner historischen Entwicklung ist die Burgdorfer Innenstadt stark versiegelt. Trotz Klimaschutzmaßnahmen müssen sich die Städte auch auf die veränderte Klimasituation einstellen: Starkregenereignisse werden zunehmen und Hitzeperioden sich verlängern. Im Sinne einer Schwammstadt ist Wasser in der Stadt zu halten und bei Bedarf abzugeben. Gleichzeitig gilt es multicodierte Frei- und Grünflächen zu schaffen, die klimaresilient sind und die Aufenthaltsqualität in der Stadt verbessern.

Innenstadt und insbesondere den historischen Stadtkern als Ort der Identifikation erleben und erhalten

Die Innenstadt ist eine kulturelle Ressource, die es zu erhalten gilt. Die Herausforderungen liegen zukünftig darin, Wirtschaftlichkeit, Baukultur und energetische Sanierung auszuloten und ortsspezifische, behutsame Lösungen zu finden. Dies geht nur unter Einbezug der Eigentümer:innen und der Bereitschaft für offene Prozesse.

Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsteilnehmenden sicherstellen und Flächengerechtigkeit bei der Organisation der innerstädtischen Verkehrsströme herstellen

Um die Klimaschutzziele zu erreichen, sind im Verkehrssektor Einsparungen zu machen. Die Mobilitäts- und Antriebswende gehen Hand in Hand. Die Innenstadt ist daher nicht nur für den individuellen Autoverkehr erreichbar zu machen, sondern zukünftig stärker für alle Verkehrsteilnehmenden gerecht zu organisieren, sowohl für den fahrenden als auch den ruhenden Verkehr. Dafür muss der Status Quo verlassen werden, denn erst durch Anpassung der Infrastrukturen wird eine Verhaltensänderung ermöglicht.

Neue Akteure motivieren und unterstützen

Kommunikation und Kooperation sind zwingende Voraussetzung für die Innenstadtentwicklung. Die Innenstadt wird kein passiver Konsumraum mehr sein, sondern durch gemeinsames Handeln und aktive Beteiligung gestaltet. Dafür werden Begegnungsräume, Erlebnisangebote und neue Strukturen des Miteinanders benötigt.

3.1 Vielseitige Erlebbarkeit der Innenstadt fördern und Nutzungen konzentrieren



08



09

Der Einzelhandel „sorgt für Leben auf den Straßen, für eine abwechslungsreiche Gestaltung, für soziale Interaktionen, Aufenthaltsqualität und wirtschaftliches Wohlergehen“ (StadtBauKultur NRW 2019: 7). Doch die Situation von Einzelhandelslagen hat sich nicht zuletzt durch das Vordringen des Internethandels verschärft. Die Burgdorfer Innenstadt bringt hier Besonderheiten mit sich. Es gibt keine Fußgängerzone, sondern die Einkaufslage erstreckt sich entlang der Marktstraße. Der Bereich wird ergänzt von Poststraße sowie der Hannoverschen Neustadt und Bahnhofstraße. Der früher vitale Rundlauf ist bereits heute geschwächt und sollte sich zukünftig – nach dem Prinzip „Stärken stärken“ – vorrangig auf den Kernbereich Marktstraße für eine starke Fußgängerfrequenz konzentrieren. Um die Vielfalt und die Erlebnisdichte in der Innenstadt zu stärken, sind entlang der Erweiterungsbereiche Dienstleistungen und Geschäfte mit Zielkundschaft anzusiedeln.

Auch wenn Handel einen wichtigen Bestandteil des Innenstadterlebens einnimmt, so ist die Essenz des städtischen Lebens jedoch nicht der Handel, sondern es sind Menschen, die sich im Raum bewegen und interagieren. Ziel ist es daher, neben dem Einzelhandel ins öffentliche Leben zu investieren, um „ein soziales und wirtschaftliches Netzwerk zu schaffen, das sich auf Straßen und öffentlichen Plätzen abspielt“ (ebd.: 29) zu jeder Tageszeit. Letztendlich geht es darum, im Zentrum so viele Nutzungen zu konzentrieren, wie es geht. Vor allem an wichtigen Platzbereichen und den sie verbindenden Fuß- und Radachsen sind daher Angebote zu schaffen, aber auch konsumfreie Treffpunkte mit hoher Aufenthaltsqualität.

In der Innenstadt gibt es vor allem im südwestlichen Bereich viele Arbeitsplätze. Das Ensemble des „öffentlichen Nukleus“ bestehend aus Schloss, Rathäusern, Verwaltungsgebäuden und Kirche kann sich perspektivisch noch mehr öffnen und als Identifikations- und Arbeitsort seine Wirkung entfalten. Durch Arbeitsorte und öffentlichen Einrichtungen wie Kita, Grundschule etc. entsteht Frequenz durch Alltag. Sie schaffen Voraussetzungen für die Innenstadt als Wohnquartier und sind daher in zentraler Lage zu erhalten sowie ggf. weiter zu ergänzen. Es sind zukünftig Standorte für Co-Working und andere neuen Arbeitsformen, wie urbanes Handwerk zu finden. Co-Working kann auch in den oberen Geschossen verortet werden.

Schon heute wird in der Burgdorfer Innenstadt gewohnt. Zentrales (und barrierefreies) Wohnen wird immer häufiger nachgefragt. Wohnangebote und auch entsprechende Freiräume, die auch die Ansprüche der Bewohner:innen der Innenstadt als Wohnumfeld berücksichtigen, sollten zukünftig weiter ausgebaut werden. Dafür sind insbesondere die Entwicklungsflächen am Rand der historischen Kernstadt unter die Lupe zu nehmen. Neben Wohnen sind dort Orte mit vielfältigen Nutzungen zur Steigerung der Innenstadtfrequenz zu schaffen.

Eine besondere Rolle spielen Sondernutzungen wie Gastronomie-, Freizeit- und Kulturangebote, die für außergewöhnliche Momente sorgen. Das Angebot gilt es auszubauen. Die große Veranstaltungsvielfalt ist zu erhalten, dafür wird weiterhin der Schützenplatz benötigt bleiben, sollte aber in seiner Multifunktionalität noch besser ausgenutzt werden. Der Spittaplatz ist als Gastronomiestandort auszubauen und der Platz Am Brandende zu stärken. Weitere Gastronomieangebote könnten auch im neuen „Roland-Quartier“ angesiedelt werden.

08 / Impressionen aus der Marktstraße

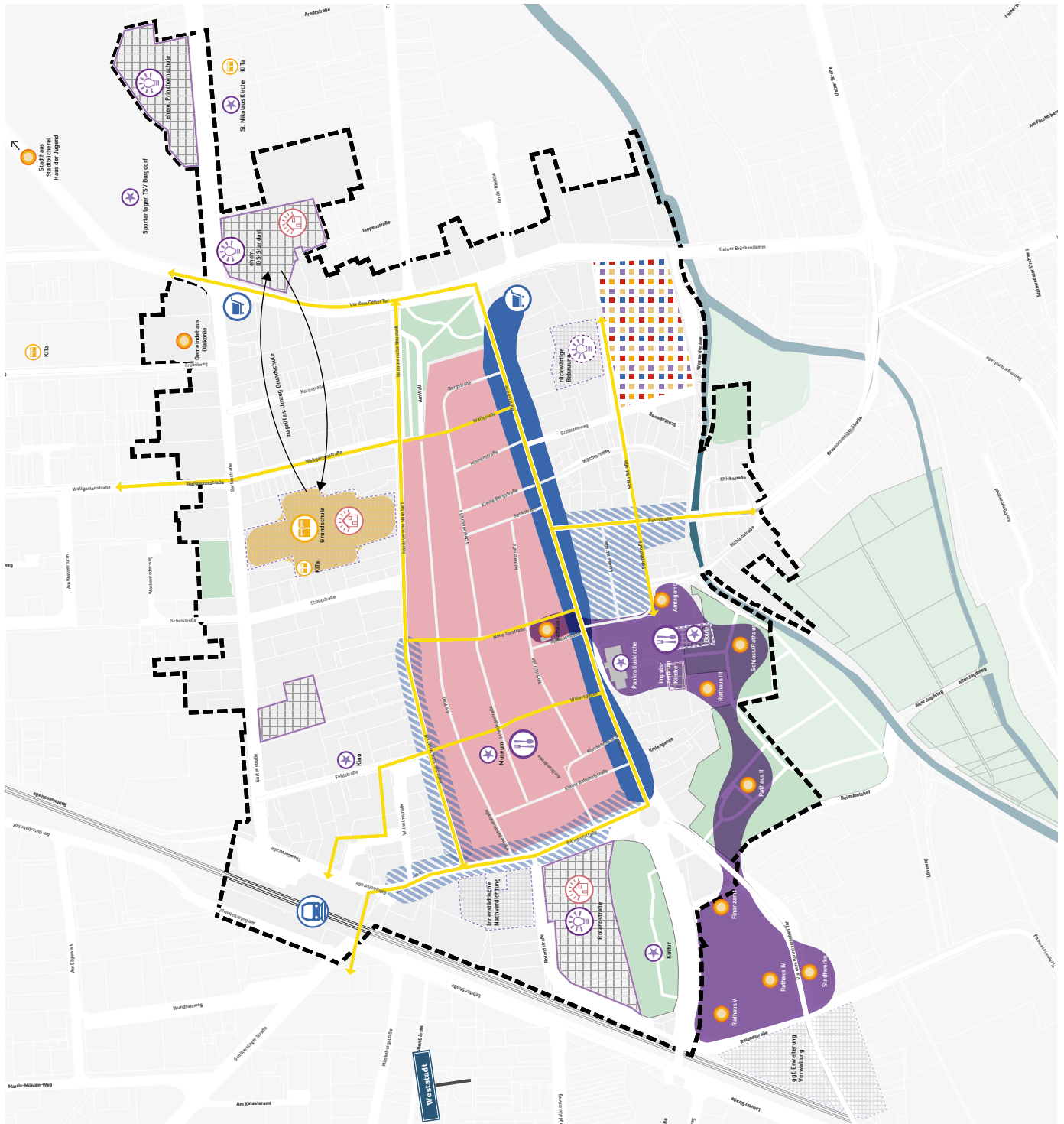
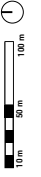
09 / Impressionen aus der Marktstraße

Strategie Nutzungen

- | | |
|--|--|
|  | Abgrenzung Untersuchungsgebiet |
|  | Kernzone Einkauf für Laufkundschaft und belebte Erdgeschosszone |
|  | Erweiterungsbereich Einkauf, Schwerpunkt Dienstleistungen und Zielkundschaft |
|  | Standort für Nahversorgung sichern |
|  | Historische Kernstadt als Wohn- und Entdeckerzone gestalten z.B. durch temporäre Veranstaltungen |
|  | Öffentlicher Nukleus als Wegeverbindung und Scharnier |
|  | Wichtige Fuß- und Radachsen |
|  | Multifunktionsfläche Schützenplatz |
|  | Entwicklungsflächen |
|  | Optionale Entwicklungsflächen |
|  | Impulsorte für die Innenstadtentwicklung |
|  | Standorte für Wohnnutzung |
|  | Arbeitsstandorte |
|  | Attraktion/Frequenzbringer/Kirche |
|  | Bildungseinrichtung (Grundschule + Kita) |
|  | Gastronomieschwerpunkt |

BPW Stadtplanung

Stand: 05.09.2022



3.2 Klimaangepasste Stadtentwicklung fördern und Aufenthalts- und Grünqualitäten verbessern

Der Versiegelungsgrad in der Innenstadt von Burgdorf ist aufgrund seiner dichten Bebauungsstruktur, kleinteiligen Erschließung und großen Verkehrsflächen extrem hoch. Das führt zu einem hohen Überwärmungspotenzial. Die Aue nimmt daneben eine wichtige Funktion als Frischluftleitbahn ein.

„In Innenstädten sind die Belastungen durch die Folgen des Klimawandels (Hitze, Trockenheit, Starkregen) sowie weitere Umweltbelastungen (Lärm, Feinstaub) besonders hoch. Innenstädte können bis zu 10 Grad wärmer als das Umland sein. Die Zahl der Tropennächte (>20 °C) wird sich noch in diesem Jahrhundert besonders in Innenstädten mehr als verdoppeln bis vervierfachen. Die hohe bauliche Dichte, eine starke Versiegelung und wenig Durchlüftung machen Innenstädte besonders vulnerabel.“ (Referat SW III 5 2021:15)

Die Anpassung der Freiräume an den Klimawandel soll resiliente Stadtstrukturen schaffen. Gleichzeitig hat spätestens der Lockdown im Zuge der Corona-Pandemie gezeigt, wie wertvoll wohnraumnahe Freiräume sind. Freiraumstrategisch sind daher für die Innenstadt von Burgdorf zwei Prinzipien parallel zu verfolgen:

1. Die Anbindung der großen Landschaftsräume entlang der Aue und nach Norden mit der Kernstadt durch komfortable und intuitive Wegeverbindungen mit grünen Trittsteinen und hoher Aufenthaltsqualität.
2. Entsiegelung von Flächen forcieren, Grünanteil erhöhen sowohl in der Fläche als auch durch Baumanpflanzungen.

Die Burgdorfer Innenstadt wird im Süden durch die Aue geprägt. Der Landschaftsraum zieht sich hier sehr weit in den urbanen Bereich. Zukünftig soll die Aue wieder als lineares Landschaftsband erlebbar sein. Dafür sind klare Übergänge in den Landschaftsraum zu schaffen und die Wegeverbindung an der Engstelle zwischen Mühlenstraße und Schützenweg sowie am südlichen Rand des Schützenplatzes zu verbessern. Erlebnisorte am Wasser sind eher außerhalb des Siedlungsbereichs zu schaffen. Die Übergänge zwischen Stadt und Land sollten durch wiedererkennbare Elemente intuitiv werden.

Exkurs: Schwammstadt

Das Prinzip der Schwammstadt verfolgt einen ganzheitlichen Ansatz und hält Lösungen für Klimarisiken, wie Starkregen und Hitzewellen mit andauernder Trockenheit, bereit. Dabei geht es im Kern um die Fähigkeit einer Stadt, ein Zuviel an Wasser aufzusaugen „wie ein Schwamm“, dieses Wasser kurzfristig zu speichern („puffern“) und es dann durch Verdunstung bzw. gezielte Ableitung

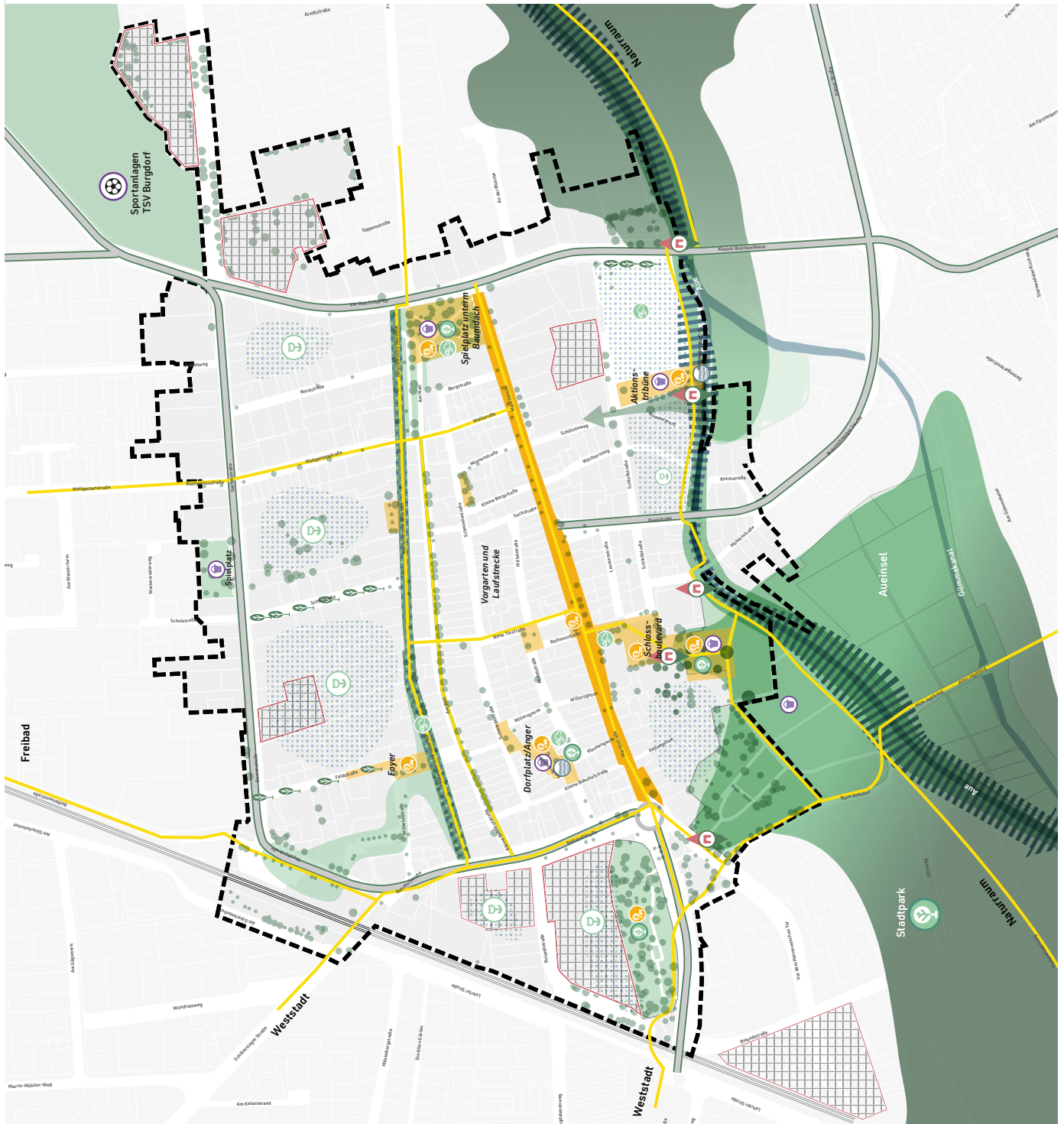
verzögert in das Grundwasser, nahe Gewässer (wenn vorhanden) bzw. in die Kanalisation abzugeben.

Dies hat über die Verdunstungskühlung positive Effekte für das Mikroklima in den Stadtquartieren und dient gleichzeitig der Entlastung der städtischen Kanalisation. Mit dem Konzept können somit Extremwetterereignisse wie Hitze und Starkniederschlag ausgeglichen werden.

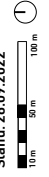
Stadt Burgdorf Rahmenplan Innenstadt

Strategie

- Abgrenzung Untersuchungsgebiet
- Vernetzung der Großgrünstrukturen mit der Innenstadt
- Grünblaues Landschaftsband Aue: Wasserbezüge herstellen
- Gestaltung Parkzugang und Übergang Stadt - Natur
- Neustrukturierung Grün- und Platzbereich
- Urbanes Wasser
- Spiel- und Bewegungsort
- Besonderer Ort
- Grüne Stadtzone im urbanen Raum
- Quartiersgrün in den Innenbereichen
- Markstraße als Platzbereich denken mit kleinen Aufenthaltsinseln entlang der Straße
- Klima-Update: Versiegelung reduzieren und grün-blaue Straße herstellen
- Straßenraum als Freiraum denken und straßenbegleitende Begrünungsmaßnahmen vorrangig durch Privatpersonen
- Wichtige Wegeverbindungen
- Erhöhung Grünanteil im Seitenraum sofern möglich und Verbesserung der Querungssituationen
- Entwicklungsflächen
- Entsiegelung fördern
- Städtische Bäume

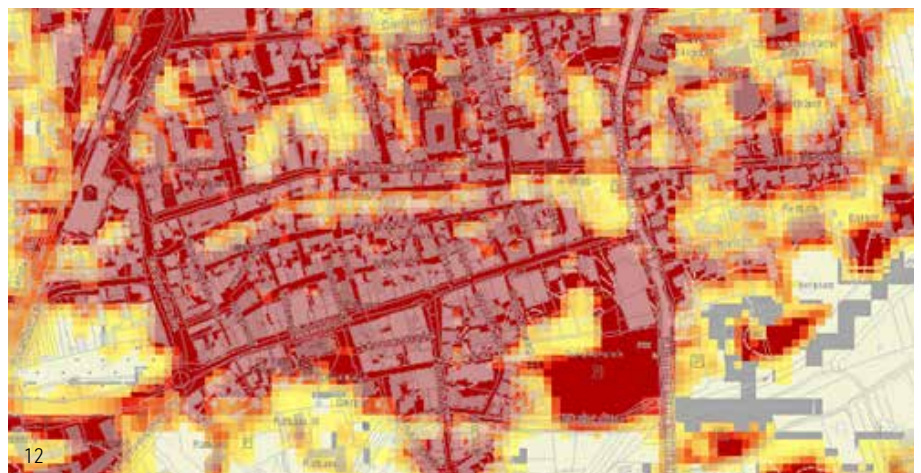


BPW. Stadtplanung
schramm partner
Stand: 28.09.2022





Versiegelungsgrad COPENICUS	
Klasse	Farbcode
96 -100 % Versiegelungsgrad	
91 -95 % Versiegelungsgrad	
86 -90 % Versiegelungsgrad	
81 -85 % Versiegelungsgrad	
76 -80 % Versiegelungsgrad	
71 -75 % Versiegelungsgrad	
66 -70 % Versiegelungsgrad	
61 -65 % Versiegelungsgrad	
56 -60 % Versiegelungsgrad	
51 -55 % Versiegelungsgrad	
46 -50 % Versiegelungsgrad	
41 -45 % Versiegelungsgrad	
36 -40 % Versiegelungsgrad	
31 -35 % Versiegelungsgrad	
26 -30 % Versiegelungsgrad	
21 -25 % Versiegelungsgrad	
16 -20 % Versiegelungsgrad	
11 -15 % Versiegelungsgrad	
6 -10 % Versiegelungsgrad	
1 -5 % Versiegelungsgrad	
Unversiegelt	



Im historischen Stadtgefüge von Burgdorf gibt es wenig Parks oder zusammenhängende Grünstrukturen. Die Plätze sind daher im Sinne von grünen Trittsteinen oder Akkupunktur als Stadtoasen aufzuwerten. Dabei hat jeder Ort aufgrund seiner Lagequalität eine andere Charakteristik. Ein Platz am Wasser im Bereich zwischen Schützenplatz und Schützenweg ist neu zu schaffen. Diese Trittsteine sind miteinander zu vernetzen, komfortable Wege führen in den Landschaftsraum. Ein Fokus liegt hier auf einer Nutzbarkeit für den Fuß- und Radverkehr und Freizeitsportler:innen. Eine gesamthafte Gestaltung mit einheitlichen Materialien, Möblierung und Beleuchtung unterstützt den Zusammenschluss.

Eine Erhöhung des Grünanteils kann im öffentlichen und privaten Raum erfolgen. Die Hannoversche Neustadt soll hier als Prototyp ein „Klima-Update“ erfahren. Die Aspekte der Entsiegelung sind aber auch auf andere Straßen zu übertragen (vgl. Kapitel 5.11). In noch umzugestaltenden Straßen sind Baumpflanzungen und geringe Versiegelung durch Parkplätze zu priorisieren. Während in den nördlichen Baublöcken große Gartenflächen für eine Verbesserung des Mikroklimas sorgen können, ist im historischen Stadtkern mit den ehemaligen Ackerbürgerhäusern die Begrünung vom Prinzip umzudrehen. Statt rückwärtigen Gärten ist der Straßenraum als Freiraum zu begrünen. Schmale Pflanzstreifen entlang der Gebäude erwecken zukünftig den Charakter eines Vorgartens im Straßenraum. Für die Hitzetage sollten Trinkbrunnen in der Stadt aufgestellt werden.

10 / Am Wall und Bürgermeister-Schuster-Park sind grüne Oasen und schattenspendende Orte

11 / Hohe Versiegelung in den Innenstadtbereichen, insbesondere auf dem Schützenplatz

12 / Versiegelungsgrad in der Innenstadt (Quelle: NIBIS, Copernicus Land Monitoring Service 2019, European Environment Agency (EEA).)

3.3 Innenstadt und insbesondere den historischen Stadtkern als Ort der Identifikation erleben und erhalten

Die Innenstädte stehen für das Selbstverständnis der Gesamtstadt. Umso wichtiger ist es, diese Identität, die sich vor allem im baukulturellen Erbe wiederfindet, zu erhalten und zu stärken. Für Burgdorf bedeutet dies, das historische Stadtbild behutsam, den baukulturellen Bedingungen entsprechend, denkmalgerecht zu erhalten, zu reparieren und weiterzuentwickeln.

Die stadtmorphologische Kleinteiligkeit soll bewahrt werden. Nach dem Brand von 1806 wurde Burgdorf zügig und in einem einheitlichen Stil wieder aufgebaut. Daraus geht der historische Stadtkern mit seinen rechtwinkligen Straßen und kleinen, vorrangig giebelständigen Häusern und Ackerbürgerhäusern hervor. Die historischen Baufluchten sind dafür besonders wichtig und daher zu erhalten oder wieder herzustellen. Der historische Stadtkern hat die Chance, zukünftig das Ambiente und seinen Charme einer idyllischen Altstadt auszubauen. Dazu gehören vorrangig punktuelle Maßnahmen, um das Gefühl und die Gemeinschaft sowohl städtebaulich als auch als Wohnquartier herausarbeiten.

Neben dem historischen Stadtkern ist das Ensemble und Herzstück um Schloss und Stadtverwaltung im Park städtebaulich-freiraumplanerisch erlebbarer zu machen. Der Spittaplatz übernimmt dabei eine wichtige Scharnierfunktion zwischen Innenstadt und Stadtpark mit Übergang in den Landschaftsraum. Daher sind die anknüpfenden Verbindungsachsen besonders in der Erlebbarkeit des öffentlichen Raums und Inszenierung der Baukultur in den Fokus zu stellen. Das gleiche gilt für die Ränder.

Teilweise wurde die kleinteilige, historische Bausubstanz bereits saniert oder Neubauten in Anlehnung an den Burgdorfer Maßstab realisiert. Zukünftig wird vor allem die Sanierung unter energetischen Maßstäben immer wichtiger. Ziel ist es, durch behutsame und individuelle Lösungen die stadtbaukulturellen Qualitäten zu sichern und historische Fassaden nicht hinter Wärmedämmverbundsystem zu verstecken. Hier gilt es eng mit den Privateigentümer:innen zusammenzuarbeiten, Hilfe zu leisten und Anreize zu bieten.



13 / Ortsuntypische Bebauung am Bürgermeister-Schuster-Park



14 / Denkmalgeschütztes Gebäude in der Marktstraße mit detaillierter Fassadengestaltung

15 / Uriger Charakter im historischen Stadtkern durch kleinteilige Parzellierung und größtenteils homogener Bebauungsstruktur

16 / Das Schloss von Burgdorf

Im östlichen Bereich des historischen Stadtkerns wird die Stadtstruktur poröser. Hier können durch Sanierungen und ggf. Neubauten Impulse für die Stadterneuerung und Stadtreparatur gesetzt werden. Das gleiche gilt für Entwicklungsflächen in der Rolandstraße, der Gartenstraße und Vor dem Celler Tor. Bei der Entwicklung ist den Empfehlungen der Erhaltungssatzung zu folgen und auch im Neubau die Merkmale des historischen Stadtkerns zu berücksichtigen:

- Starke Baulinien: baulich oder in Form von Hecken, Einfriedungen etc.
- 1-2-geschossige Bauweise
- Giebelständige Bauweise, alternativ traufständig mit Zwerchgiebel
- Fachwerk und/oder Backstein
- Lebendiges Erdgeschoss mit Fenstern und Hauptzugang zur Straße

Um das baukulturelle Erbe auch in den Dunkelstunden zu inszenieren, können Fassaden von denkmalgeschützten oder ortsbildprägenden Gebäuden beleuchtet oder Straßenverläufe oder Eingangssituationen durch Eckbeleuchtungen hervorgehoben werden, wie z.B. am westlichen und östlichen Ende der Marktstraße oder wichtige Wegeverbindungen durch die historische Kernstadt. [Vor dem Hintergrund der Energiekrise, ist diese Maßnahme zu einem späteren Zeitpunkt zu evaluieren.]

3.4 Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsteilnehmenden sicherstellen und Flächengerechtigkeit bei der Organisation der innerstädtischen Verkehrsströme herstellen

Der Bahnhof mit seinen vielfältigen Umsteigemöglichkeiten ist ein übergeordneter Mobilitätspunkt mit Sonderfunktion, insbesondere für Pendlerverkehre. Er ist gestalterisch-funktional, aber auch repräsentativ umzugestalten. So sind die bestehenden Angebote auszubauen (Fahrradparken und Pendlerparken), neue Mobilitätsangebote zu schaffen, wie z.B. Haltepunkt Sprinti, Fahrradservice, Sharing-Angebote, Mobilty-Hubs, aber auch praktische Alltagsfunktionen zu integrieren, wie z.B. Paketstationen. Als Ankunftsort für Touristen sind die Wege in die Innenstadt besser auszuweisen.

Im Osten gibt es mit dem Schützenplatz einen großen, kostenfreien Parkplatz. Es fehlt ein Pendant im Westen. Die bestehenden Parkmöglichkeiten am Rathaus II und III, Vor dem Hannoverschen Tor und in der Rolandstraße sind neu zu ordnen, um für Innenstadtbesucher:innen und Bedienstete der Stadtverwaltung Parkraum zu schaffen. Hierbei ist langfristig - im Zuge der Umgestaltung der Brücke - auch eine gestaffelte Lösung möglich. Ein Parkleitsystem unterstützt die Parkraumorganisation insbesondere für Ortsfremde.

Die Verkehrsräume sollen hierarchisiert werden, einen klaren Charakter erhalten und dementsprechend umgestaltet werden. Die robusten Straßen als Umfahrung des historischen Stadtkerns bieten dabei Qualitäten für alle Verkehrsteilnehmenden.

Stadt Burgdorf Rahmenplan Innenstadt

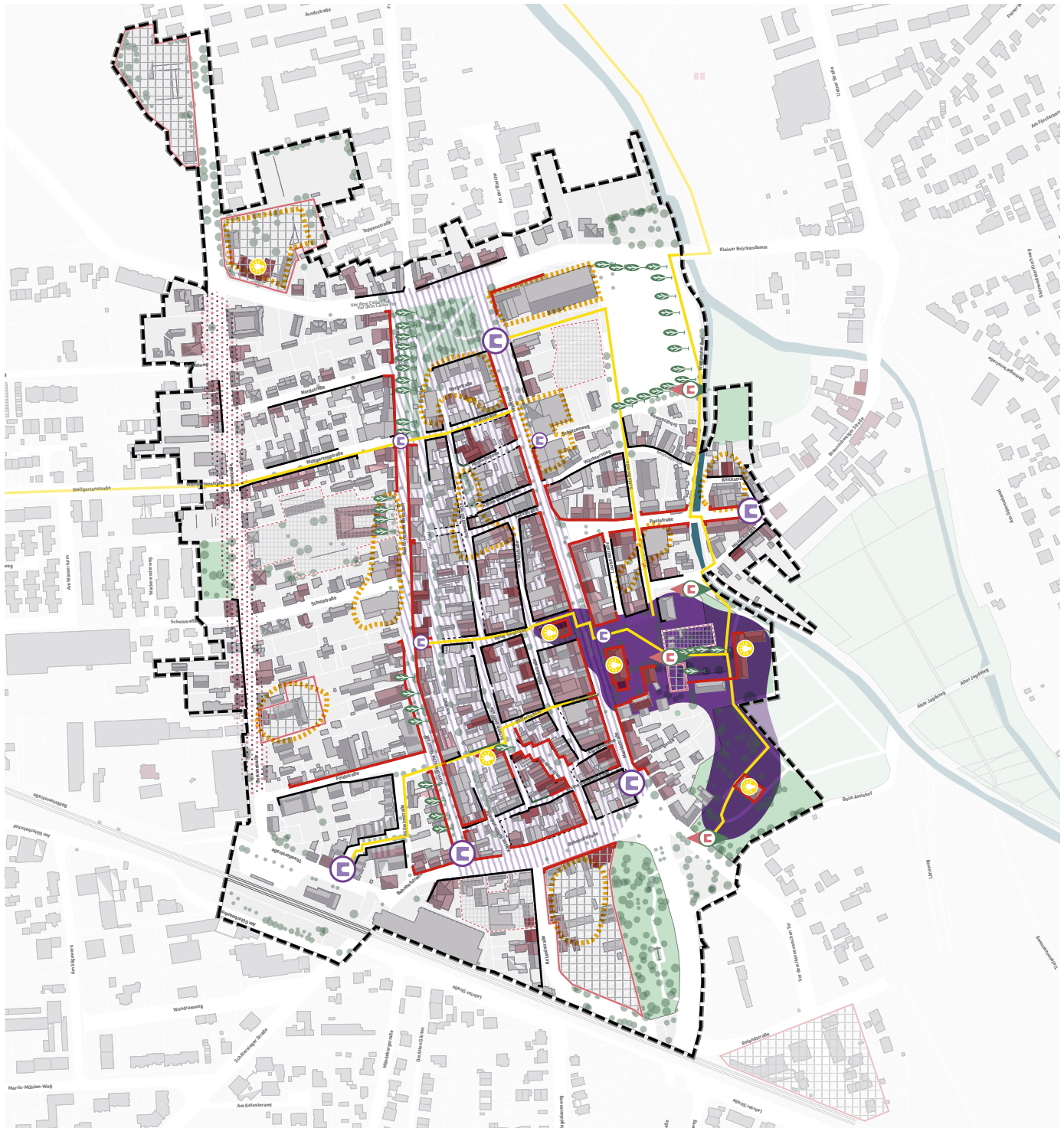
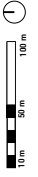
Strategie

-  Abgrenzung Untersuchungsgebiet
-  Historisches Stadtkernensemble stärken
-  Raumübergreifendes historisches Ensemble stärken durch Sanierung, punktuelle Maßnahmen etc.
-  Mögliche Räume für Impulsprojekte der Stadterneuerung und Stadtreparatur
-  Entwicklungsfläche (Planungsabsicht bekannt)
-  Optionale Entwicklungsflächen in Abhängigkeit zu anderen Entwicklungen
-  Denkmalgeschütztes Gebäude
-  Ortsbildprägendes Gebäude
-  Besonders ortsbildprägende (tlw. historisch) Raumkanten unbedingt erhalten
-  Raumkante
-  Wichtige Fußwegeverbindungen: Priorität für Inszenierung von Straßenräumen und Fassaden
-  Raumkante ggf. ausbilden, auch durch Grünstruktur
-  Ortsbildprägende Baumstrukturen sichern, schaffen
-  Stadteingang ausbilden (städtebaulich, lichtkonzeptionelle oder freiraumplanerische Akzente)
-  Inszenierung einzelner Fassaden (Auswahl)
-  Gartenstraße: Entwicklung einer eigenen Identität



BPW Stadtplanung
schramm partner
architekten

Stand: 14.09.2022



Zukünftig soll der Radverkehr gestärkt werden, wofür als Anbindung an den neuen IGS-Standort eine Fahrradstraßen-Achse ausgewiesen werden soll: die Hannoversche Neustadt in Ost-West-Richtung und die Wallgartenstraße. Insbesondere im Westen der Hannoverschen Neustadt ist die Anbindung an die Weststadt über die Bahntrasse für den Radverkehr zu verbessern. In der Innenstadt selbst braucht es gute Radabstellmöglichkeiten. Die Stellplätze sind dabei so dicht wie möglich an den Zielorten unterzubringen. Es sind auch größere gebündelte Anlagen zu berücksichtigen, z.B. für den Radtourismus mit Schließkästen, für die entsprechende Flächen gefunden werden müssen. Hierbei sind auch E-Bike-Ladestationen mitzubedenken. Die Marktstraße ist zukünftig noch mehr als Straßenraum mit hoher Aufenthaltsqualität als nur als Straße zu denken. Der angedachte Verkehrsversuch bietet dabei eine Chance eine zukunftsgerichtete Verkehrsführung zu ermitteln.

Zufußgehen ist die natürlichste und ursprünglichste Art, sich fortzubewegen, dennoch wird der Fußverkehr häufig nachrangig gesehen. Die Wege der Nahmobilität in Burgdorf sind daher nicht nur für den Radverkehr, sondern auch für den Fußverkehr auszugestalten. Nur so kann es attraktiv werden, das Auto/Rad stehen zu lassen und Besorgungen schnell zu Fuß zu erledigen. Die Wege der Nahmobilität sollen komfortables Queren und intuitive Wegeführung ermöglichen. Kurzweilige Strecken mit Angeboten entlang der Wege und attraktiven Orten machen das Zufußgehen attraktiv. Für die Barrierefreiheit wird dabei ein Vorrangnetz definiert.

Für den historischen Stadtkern ist eine gesonderte Betrachtung der Verkehrsräume notwendig. Heute wird jeder freie Platz durch parkende Autos besetzt. Eine Parkraumerhebung soll in einem ersten Schritt die tatsächliche Situation betrachten, um im Anschluss eine quartiersbezogene Parkraumorganisation für den Rad- und motorisierten Verkehr zu schaffen. Ziel ist es, die dreieckige Parkplatzfläche zwischen der Hochbrücke und Vor dem Hannoverschen Tor besser auszubauen und für Besucher:innen zu nutzen. Der Parkplatz am Rathaus II ist eher versteckt und bietet sich daher eher für Mitarbeitende der Stadtverwaltung an. Dennoch soll auch dieser Parkplatz für ortskundige Besucher:innen geöffnet werden. Der Parkplatz zwischen dem Burgdorfer Schloss und dem Amtsgericht bleibt nur für Mitarbeitende der Stadtverwaltung bestehen. Das geplante Parkhaus an der Rolandstraße soll hauptsächlich von Anwohnenden und Dienstleistern aus dem Rolandquartier genutzt werden.

Exkurs: Mobilitätsstation (aus dem Mobilitätskonzept)

Eine Mobilitätsstation verknüpft mindestens zwei Verkehrsmittel. Es sollen attraktive, schnelle, nutzungsorientierte Mobilitätsangebote geschaffen werden, die multi- und intermodale Wegekette ohne eigenes Auto stärken. Je nach Standort können Ausstattung und Größe unterschiedlich sein:

- Klein: 2-3 Mobilitätsangebote + Informationsangebote
- Mittel: 4 Mobilitätsangebote + Informationsangebote + Serviceangebote
- Groß: 6 Mobilitätsangebote + Informationsangebote + Serviceangebote

Stadt Burgdorf Rahmenplan Innenstadt

Strategie Mobilität

Abgrenzung Untersuchungsgebiet

Verteilerfunktion

Kreisverkehrplanung (Mobilitätskonzept)

Suchraum zur Verbesserung der
Querungssituation der Bahntrasse

Umgestaltung Straßenraum unter
Berücksichtigung Erhöhung Grünanteil

Straßenraum mit hoher Aufenthaltsqualität

Ankunftsort (Bus, Bahn, MIV, Rad, zu Fuß)

Bushaltestelle

Bahnhof

Wichtige öffentliche Parkplätze und
deren Zielgruppe

Fahrradsammelstellplätze und/oder
Ankunftsorte für Radtourismus

Suchraum Parkplätze/Parkhaus
(gestaffelt) und Zielgruppe

Potenzialraum für Anwohnendenparken
(Auto, Fahrrad und andere Verkehrsmittel)
und oder Fahrradzone

Fahrradstraße Planung/Alternative
(Planung gemäß Mobilitätskonzept)

Vorrangroute Radverkehrsachsen
(Planung gemäß Mobilitätskonzept) und
Radnetz (Radverkehrskonzept 2011)

Wichtige Wegeverbindungen und
Übergänge der Nahmobilität ausbauen

Vorrangnetz Barrierefreiheit

Querungssituationen verbessern

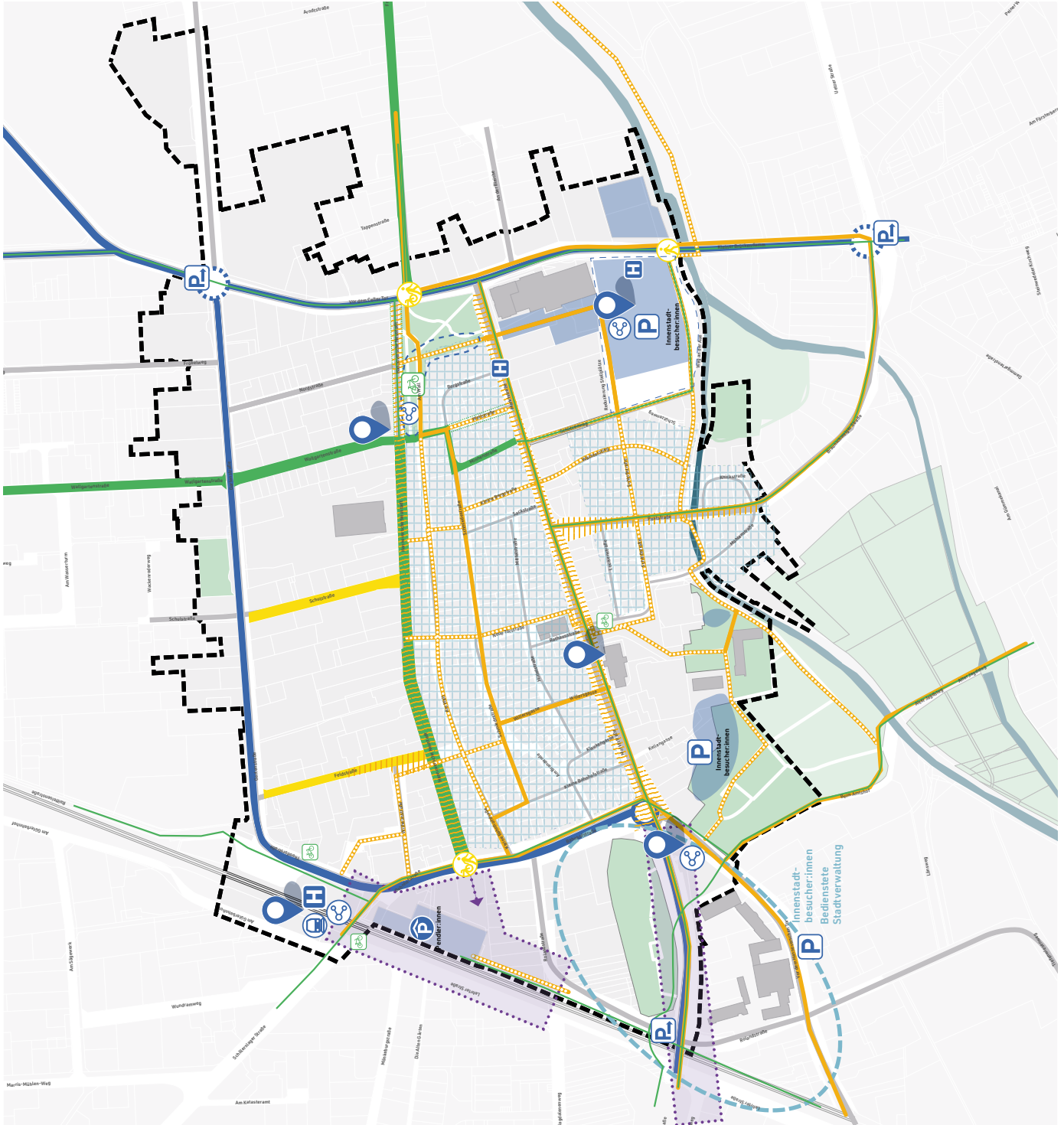
Parkleitsystem

Mobilitätspunkt mit Mobilitäts- und
ergänzenden Angeboten

BPW. schramm
Stadtplanung
partner
architekten

Stand: 08.11.2022

10 m 50 m 100 m



3.5 Neue Akteure braucht die Stadt

Durch Innenentwicklung, beschleunigte Verwertungszyklen und sich verändernde Immobilienmärkte entstehen bereits heute neue urbane Akteure, die sich Fachwissen aneignen und zu Akteuren der Stadtentwicklung werden: Hausprojekte, Baugruppen, Interessengemeinschaften, Bürgerinitiativen etc. Das bereichert die Stadtentwicklung.

Gerade auch für die Innenstadtentwicklung braucht es auch hier neue Akteure. „Innenstädte sind charakterisiert durch Interessens- und Nutzungskonkurrenzen, die sich nie ganz auflösen lassen. Der notwendige Veränderungsprozess von der oft noch monofunktionalen zur multifunktionalen Innenstadt gelingt somit nur über Kompromissbereitschaft und unter Einbeziehung aller Beteiligten. Dafür braucht es ein neues Miteinander von Verwaltung, Politik und Eigentümer:innen, Immobilienwirtschaft, privater und kommunaler Wohnungswirtschaft, Handel, Gastronomie und Hotellerie, Tourismus, Dienstleistungen, sonstiger gewerblicher Wirtschaft, Handwerk, Bildung und Kultur, Gesundheitswirtschaft, Verkehr und Logistik sowie mit privaten Nutzer:innen und zivilgesellschaftlichen Initiativen (Kultur des Dialogs).“ (Innenstadtstrategie des Beirats Innenstadt beim BMI: 43)

Lange Zeit sind unsere Innenstädte als passive Konsumorte entwickelt worden - das soll sich umkehren: Neben dem Einzelhandel steht nun das aktive Mitgestalten im Fokus. Aus Engagement entstehen Verantwortung und Verbundenheit mit dem Ort. Wie erfolgreich dies sein kann, zeigen bereits die ansässigen Vereine. Neben dem professionell aufgestellten Stadtmarketing gibt es den Kulturverein Scena und den Verkehrs- und Verschönerungs-Verein der Stadt Burgdorf, die z.B. die Pflege des Magdalenenfriedhofes am westlichen Rand der Innenstadt übernehmen. Diese Strukturen gilt es weiter zu fördern, sei es durch finanzielle Mittel, Räumlichkeiten, Zuständigkeiten oder andere benötigte Belange. Manche Dinge sind im Aushandlungsprozess mit gewachsenen Verwaltungsstrukturen neu zu verhandeln, wie z.B. beim Thema Grünflächenpatenamt. Wer kann und darf welche Aufgabe übernehmen?

Die bestehenden Strukturen können ergänzt werden, wie z.B. durch den Sanierungsbeirat. Bei der Umsetzung von Einzelmaßnahmen, wie z.B. Am Brandende sind die Anrainer mit einzubeziehen, die Sockelgärten sollen die Eigentümer:innen in die Verantwortung und Gestaltung der Vorzonen ziehen und die Flächen am Schützenplatz können mit Jugendlichen zusammen umgestaltet werden. Getreu dem Motto „Der Weg ist das Ziel.“, geht es nicht nur um das Ziel, die Maßnahmen der Rahmenplanung umzusetzen, sondern gemeinsam mit der Öffentlichkeit und neuen Akteuren den Prozess zu gestalten und Menschen zu Stadtmacher:innen zu befähigen. Die Innenstadt kann zum Reallabor werden und Möglichkeiten zum Ausprobieren und Experimentieren anbieten.

4 Maßnahmen allgemein

4.1 Sanierung und Modernisierung von Gebäuden und Gewerbeeinheiten

Nächste Schritte/Aufgaben

- Fortlaufende Information der Eigentümer:innen zum Stand der Sanierung
- Erarbeitung Modernisierungsrichtlinie (mit Sanierungsträger) und Beschluss durch Stadtrat
- Erstellung und Verteilung von Informationsmaterial zur Sanierung und Nennung einer Ansprechperson
- Öffentlichkeitswirksame Präsentation eines Vorzeigeprojekts der Sanierung (nach erster Sanierungsmaßnahme, ggf. vorherige Ansprache eines interessierten Eigentümers)
- Prüfauftrag: Hilfestellung zur Planung (z.B. Kontaktvermittlung zu Architekten/Energieberatern, Beratungsgutscheine, Modernisierungsbüro...)

Akteure

Stadtplanung, Denkmalschutz, Klimaschutzmanagement, Sanierungsträger, Politik, private Eigentümer:innen

Hintergrund und Ziel

Historische Gebäudesubstanz prägt Ortschaften und ist identitätsstiftend. In Burgdorf sind viele traditionelle Gebäude erhalten, die maßgeblich die Atmosphäre der Stadt prägen. 1809 wird fast die gesamte Stadt durch einen Brand vernichtet. Nur einige wenige Häuser an der heutigen Straße Am Brandende bleiben verschont und sind die ältesten Häuser im Stadtbild. Die noch vorhandene historische Bausubstanz sowie der Stadtgrundriss stammen daher überwiegend aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Der klassizistische Stil prägt daneben die neu errichteten Gebäude. Einst wurde das Fachwerk verblendet, um den klassizistischen Stil besser nacheifern zu können. Heute wird das Fachwerk immer häufiger freigelegt.

Die Gebäude befinden sich vorrangig in Privateigentum. Die historischen Gebäude, häufig mit kleinteiliger Parzellierung, führen heute neben kostenintensiven Modernisierungen auch zu fehlenden wirtschaftlichen Verkaufsflächen und es kann somit zu Leerstand kommen. Große Herausforderung besteht in der energetischen Sanierung bei gleichzeitig sensiblem Umgang mit der historischen Bausubstanz. Neben positiv stadtbildprägenden Gebäuden gibt es aber auch Bauten, die aufgrund ihrer Gestalt das Stadtbild stören. Hier kann die Sanierung eine Chance der Stadterneuerung bieten.

Ziel der Städtebauförderung ist nicht nur die Förderung von öffentlichen Räumen, sondern auch die Unterstützung von privaten Investitionen. Daher werden private Sanierungen von erhaltenswerten Gebäuden, leerstehenden oder von Leerstand bedrohten Gebäuden sowie die Modernisierung bzw. Anpassung von Gewerbeeinheiten und Maßnahmen zur Erneuerung des baulichen Bestands gefördert, um entsprechend der Sanierungsziele die Vitalität der Innenstadt zu sichern.

Eine „Richtlinie über die Gewährung von Fördermitteln für die Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden sowie den Rückbau von Bausubstanz“ (kurz: Modernisierungsrichtlinie) regelt im Einzelnen die Details zur Förderung.

Empfehlung bei Sanierung im Bestand

Schwerpunkt der Maßnahme ist die Modernisierung und Instandsetzung vor allem denkmalgeschützter und städtebaulich bedeutender Wohn- und Geschäftsgebäude. Insbesondere in der Marktstraße, Poststraße, Gartenstraße, Bahnhofsstraße und der Theodorstraße werden derartige Maßnahmen gefördert. Weitere Sanierungsmaßnahmen in anderen Straßen erhalten ebenfalls eine Förderung.

Bei der Sanierung von erhaltenswerten Gebäuden sind die Charakteristika der historischen Bauformen zu bewahren und hervorzuheben (vgl. Charakteristik der Baustrukturen aus ISEK 2010). Wenn möglich, sollten historische Aufnahmen der Gebäude herangezogen werden, um die Wiederherstellung der his-

Charakteristik der Baustrukturen (ISEK 2010, S. 151)

Die Bebauung mit den unten aufgeführten Merkmalen charakterisiert das Bild der Innenstadt wesentlich:

- historische Bausubstanz [Fachwerk]
- kleinteilige Bebauung
- ein- bis zweigeschossig mit Dachgeschoss
- geschlossene Raumwirkung
- vorwiegend giebelständig
- einheitliche Bauflucht
- keine Vorzonen
- klare Übergänge zwischen öffentlich und privat
- gemischte Nutzungen mit hohem Wohnanteil



torischen Fassade nach Original zu ermöglichen. Dafür sind die Empfehlungen aus der Erhaltungssatzung weiterhin heranzuziehen. Bei der Modernisierung ist vor allem auf folgende Aspekte zu achten:

- Rückbau von nachträglichen Überformungen an historischen Gebäuden mit dem Ziel, die ursprüngliche Fassadengliederung wiederherzustellen, z.B. Rückbau von Kragplatten, unproportionierten Anbauten, ortsuntypischen Materialien in der Erdgeschosszone, Architektur verändernde äußere Wärmedämmschichten zur straßenzugewandten Seite (und Prüfung, wie dennoch eine vergleichbare Gesamtenergieeffizienz zu erreichen ist, z.B. Hohlraumdämmung)
- Studie der Lochfassade und Wiederherstellung der ursprünglichen Proportionierung und Fassadengliederung; bei Schaufenstern sind die Proportionen der Fassadengliederung zu berücksichtigen
- Berücksichtigung historischer Fensterarten (z.B. Flügelfenster oder Sprossenfenster)
- Energetische Baustandards

Eine Stärkung des baukulturell wertvollen, historischen Stadtbildes sollte durch Öffentlichkeitsarbeit, Beratung und Unterstützung begleitet werden mit dem Ziel, eine höhere und breitere Akzeptanz für die Gestaltung des Ortsbildes und die Umsetzung des Denkmalschutzes zu erlangen. Entsprechende Maßnahmen könnten z.B. Infoveranstaltungen, Workshops, Spaziergänge, Infolyer, Beratungsgespräche, Exkursionen usw. sein.

Empfehlungen bei Neubau und Anpassung von Planrecht

- Bei wirtschaftlicher Tragfähigkeit ist der Erhalt historischer Gebäudesubstanz vor einen Neubau zu stellen. Bei Neubauten sind lagebezogene Entwürfe zu entwickeln (Wettbewerbe sind vorzuziehen, da sie Qualität sichern und komplexe Aufgabenstellungen häufig besser lösen können).
- Berücksichtigung von historischen Raumkanten und geschlossener Bauweise sowie Ausrichtung der Hauptfassade zur Raumkante.
- „Blinde“ Erdgeschosszonen ohne Fenster oder verklebte Fenster sind zu vermeiden
- Die Geschossigkeit hat sich im Bestand einzufügen.
- Die Dachform ist abhängig des Umfelds zu berücksichtigen. Grundsätzlich ist eine Dachlandschaft einem Flachdach vorzuziehen. Der historische Stadtkern ist vorrangig giebelständig bebaut. Grundsätzlich ist die Ausprägung einer Dachlandschaft mit roten, rot-braunen Ziegel zu fördern. Walmdächer sind zu vermeiden.
- Im Neubau sind die energetischen Baustandards zu berücksichtigen.



17 / Gutes Beispiel für Neubau, der sich in den Proportionen in den Bestand einfügt

18 / Neubau mit traditioneller Bauart

19 / Durch Gebäudemodernisierung wurde die Gebäudefassade erneuert und dem Umfeld entsprechend gestaltet. Winse (Luhe) vorher

20 / Rathausstraße Winsen(Luhe) nachher

21 / Gutes Beispiel für Rekonstruktion eines historischen Gebäudes. Die Werbeanlagen sind in Einzellettern und nicht als flächige Tafel angebracht. Die Fassade im Erdgeschoss greift die Gestaltssprache des Obergeschosses auf.

22 / Gebäude mit traditioneller Bauform, während das vordere Gebäude die traditionelle Architektur und Gestaltssprache erkennen lässt, wurde am zweiten Gebäude die Fassade im Laufe der Jahrzehnte mit neuen Materialien überprägt.

23 / Gebäude fügt sich nicht in den Ort ein, Chance auf Stadtreparatur.



Nächste Schritte/Aufgaben

- Fortsetzung der Konkretisierung des Raumprogramms für Rathaus I
- Beauftragung und Umsetzung Sanierung
- Öffentlichkeitswirksame Eröffnung

Akteure

Stadtplanung, Gebäudewirtschaft, zukünftige Nutzer:innen, Ingenieur- und Architekturbüro

4.2 Sanierung und Errichtung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen

Hintergrund und Ziel

Die Innenstadt von Burgdorf übernimmt als Mittelstadt in der Region Hannover verschiedene Funktionen der Versorgung und verfügt daher über verschiedene Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen, die es auszubauen oder zu errichten gilt, um diese und weitere Funktionen zukünftig zu sichern. Durch die Städtebauförderung kann die Errichtung und Änderung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen gefördert werden. Folgeeinrichtungen sind sonstige Bauten und Anlagen, die nicht vom Begriff der Gemeinbedarfseinrichtungen erfasst werden, aber zur Verwirklichung der Sanierungsziele notwendig sind. Es können Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen, aber keine Instandhaltungsmaßnahmen gefördert werden.

Es handelt es sich um keine abgeschlossene Auflistung, sondern um eine Bestandsaufnahme des Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarfs zum Zeitpunkt der Rahmenplanung. Eine konkrete Überlegung liegt derzeit nur für das Rathaus I vor. Für alle drei Rathäuser wurden 2020 Machbarkeitsstudien durchgeführt. Der Raumbedarf bei der Verwaltung ist bereits so hoch, dass bereits Räume von Dritten angemietet werden müssen. Außerdem gibt es im Bestand Defizite im Brandschutz, der Energieeffizienz und der Barrierefreiheit.

Rathaus I (Errichtung Begegnungszentrum)

Aufgrund des aktuellen Zustands ist eine Sanierung des Rathauses I dringend geboten. Es wird eine komplette Sanierung des Gebäudes angestrebt, sodass das Rathaus I als Verwaltungsstandort inklusive Öffnung als Bürger:innenhaus genutzt werden kann. Dies wurde per Ratsbeschluss vom 17.02.2022 mehrheitlich beschlossen. Sowohl im Erdgeschoss als auch im ersten Obergeschoss will die Stadt Nutzungen für die allgemeine Öffentlichkeit anbieten. Aktuell wird davon ausgegangen, dass eine Fläche von 476 qm (214 qm im Erdgeschoss, 265 qm im 1. OG) für öffentliche Nutzungen zur Verfügung gestellt werden soll. Mögliche Ideen sind bspw.: Lesekreise, Lesungen, Repair-Cafe, eine Kunstwerkstatt oder eine Tourist-Info. Barrierefreiheit ist herzustellen sowie der Brandschutz zu sichern. In den Dunkelstunden sollte das denkmalgeschützte Gebäude angestrahlt werden.

Rathaus II (ehem. Landratsvilla und Kutscherhaus)

Das städtische Gebäude von 1912 ist repräsentativ im Eingang des Stadtparks. Der Bürgermeister und erster Stadtrat haben hier ihre Büros, insgesamt sind hier ca. 40 Arbeitsplätze untergebracht (Stand: 04/2020). Es bestehen Baumängel. Eine Machbarkeitsstudie für einen potenziellen Umbau liegt vor, diese sieht den barrierefreien Umbau sowie den Ausbau des Dachgeschosses vor. Die Kosten belaufen sich schätzungsweise auf 4 bis 5 Mio. Euro.

Rathaus III

Das Gebäude wurde 1955 als Erweiterung für die damalige Kreisverwaltung fertiggestellt und bereits 1969 wurde das Dach ausgebaut. Im Rathaus III gibt es ca. 40 Arbeitsplätze. Das Gebäude weist Fassadenmängel und Defizite in der Barrierefreiheit und im Brandschutz auf. Kürzlich wurde der Brandschutz verbessert, um die Nutzung zu sichern. Mittel- bis langfristig ist das Gebäude entweder zu ertüchtigen oder ggf. durch einen Neubau mit mehr Volumina zu ersetzen.

Nächste Schritte/Aufgaben

- Prüfung, ob ein Energetisches Quartierskonzept für den Innenstadtbereich verfolgt werden soll
- Kommunikation weiterer Sanierungsmöglichkeiten im Quartier (vgl. Maßnahme 1)
- Beantragung Fördermittel
- Beauftragung Planungsbüro für Sanierungskonzept

Akteure

Stadtplanung, Denkmalschutz, Klimaschutzmanagement, Stadtwerke, externe Fachbüros

4.3 Energetische Sanierung fördern – Energetisches Quartierskonzept

Hintergrund und Ziel

Deutschland will bis 2045 klimaneutral sein, die Region Hannover bis 2035. Es gilt daher erneuerbare Energien zu stärken. Darüber hinaus müssen Energieeinsparungen, vor allem in den Bereichen Mobilität, Wirtschaft und Wohnen (Wärme- und Energieverbrauch), getätigt werden. Gerade im Bereich der Gebäude ist hier vor allem auf energetische Gebäudesanierung zu setzen, da ein großer Teil der Gebäude hier Nachholbedarf hat.

In historischen Stadtkernen, wie beispielsweise Burgdorf, liegt die Herausforderung darin, „viele Privateigentümer für die energetische Sanierung von Gebäuden und für nachhaltige Wärmeversorgungskonzepte zu gewinnen. Dabei ist in Bezug auf die Gebäudehülle nicht nur generell für energetische Maßnahmen zu werben, sondern gleichzeitig ein sensibler Umgang mit der historischen Bausubstanz zu vermitteln. Durch die hohe städtebauliche Dichte und die aufgrund von baukulturellen Anforderungen begrenzte Möglichkeit der gebäudebezogenen Bedarfsminimierung ist im Einzelfall zu prüfen, inwieweit zentrale Wärmeversorgungssysteme wie Nahwärme die Energieeffizienz steigern können. Dies in einer heterogenen Eigentümerstruktur mit einer Vielzahl von Ansprechpartnern umzusetzen, ist eine anspruchsvolle strategische Aufgabe.“ (BMUB 2017: 9)

Aktuell werden die Förderkulissen für den Neubau neu aufgestellt und sind ab 2023 im Bauministerium angesiedelt. Mit der Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG) gibt es ein Programm zur Unterstützung bei der Sanierung von Gebäuden, die dauerhaft Energiekosten einsparen und damit das Klima schützen, das derzeit überarbeitet wird.

„Mit den Änderungen soll das BEG „konsequent auf Sanierungen ausgerichtet werden“, so das Ministerium. Um die verfügbaren Haushaltsmittel optimal für Sanierungen einzusetzen, „muss das Ambitionsniveau steigen, damit die geförderten Gebäude ‚klimawandelfest‘ sind und zum Ziel eines klimaneutralen Wohnungsbestandes 2045 passen“. Der Effekt für Energieeinsparung und Klimaschutz liege bei der energetischen Gebäudesanierung rund um das 4,5-Fache höher als im Neubau, so das BMWK. (Sporkmann 2022)

Viele der Förderprogramme richten sich auf Einzelmaßnahmen bzw. Antragstellungen von Privatpersonen. Mit dem KfW Programm 432 „Energetische Stadtsanierung“ werden quartiersbezogene Lösungen betrachtet.

Förderprogramm Energetische Stadtsanierung (KfW 432-Programm)

Das Programm zielt darauf ab, die Energieeffizienz im Quartier zu erhöhen und fördert sowohl Sach- als auch Personalkosten. Das Programm beruht auf zwei Bausteinen und wird bis zu 75% gefördert. In Niedersachsen bietet die NBank zusätzlich eine ergänzende Förderung des Eigenanteils als nicht rückzahlbaren Zuschuss von maximal 20% der förderfähigen Ausgaben in Form einer Anteilfinanzierung an.

In einem ersten Schritt wird ein integriertes Konzept erarbeitet. In einem zweiten Schritt kann für einen Zeitraum von drei Jahren (Verlängerung auf fünf

Jahre möglich) ein Sanierungsmanagement eingerichtet werden.

Das Sanierungsmanagement baut auf einer Bestandsaufnahme zu den Energieverbrauchssektoren auf. Hierbei werden die Gesamtenergiebilanz ermittelt sowie Potenziale und Maßnahmen zur CO₂ Einsparung identifiziert. „Das Konzept bildet eine zentrale Entscheidungsgrundlage und Planungshilfe für eine an der Gesamteffizienz energetischer Maßnahmen ausgerichtete quartiersbezogene Investitionsplanung. Auch Fragen der Gestaltung einer nachhaltigen, klimafreundlichen Mobilität und einer grünen Infrastruktur im Quartier sowie des Einsatzes digitaler Technologien sind wichtige Bestandteile und sollen in integrierte Quartierskonzepte mit eingebunden werden beziehungsweise können in diesem Zusammenhang behandelt werden.“ (KfW 2022)

Ein besonderer Vorteil wird in der anschließenden personellen Begleitung gesehen. Somit können Quartiersstrukturen aufgebaut werden und für die Eigentümer:innen gibt es eine konkrete Ansprechperson, die auch im Quartier sichtbar sein kann. Die Broschüre „Energetische Stadtsanierung in der Praxis - Leitfaden zum Einsatz des Förderbausteins Sanierungsmanagement“ gibt Informationen über die Organisationsform des Sanierungsmanagements. Das Sanierungsmanagement kann auch schon parallel zur Konzeptphase eingesetzt werden, sodass es eine Personalstelle zur Koordinierung der Konzepterstellung gibt. Folgende Organisationsformen sind möglich:

- Angestellt in der Kommunalverwaltung: dies ist vor allem empfehlenswert, wenn viele Maßnahmen im direkten kommunalen Einflussbereich liegen, wie z.B. die energetische Sanierung kommunaler Liegenschaften
- Angestellt in kommunalen Unternehmen (z.B. Stadtwerke): dies ist sinnvoll, wenn die Maßnahmen in deren Verantwortung liegen, z.B. beim Ausbau des Wärmenetzes oder wenn ein kommunales Wohnungsunternehmen den Hauptbestand in einem Quartier hält.
- Externe Dienstleister (z.B. Büro oder Sanierungsträger): somit wird eine neutralere und vermittelnde Rolle eingenommen, nach Auslaufen des Sanierungsmanagements kann Fachexpertise und Ortskenntnis verloren gehen.

Nächste Schritte/Aufgaben

- Beschluss Werbegestaltungssatzung
- Beauftragung Planungsbüro für Gestaltungsfibel

Akteure

Stadtplanung, Politik, private Eigentümer:innen, externes Architekturbüro

4.4 Regelwerk zur Sicherung der Baugestalt

Hintergrund und Ziel

Es gibt verschiedene Regelwerke, die für Immobilien- und Grundstücksbesitzer:innen als auch für Gewerbetreibende das äußere Erscheinungsbild regeln. Es handelt sich dabei um Steuerungsmöglichkeiten der Stadtentwicklung für Städte und Gemeinden. Der Einsatz von Instrumenten zur Steuerung von Gestaltungselementen sorgt für eine verbesserte Ortsbildqualität, eine Steigerung der Attraktivität und somit für eine „schöne“ Stadt.

Alle Regelwerke sind in enger Zusammenarbeit mit Eigentümer:innen und Gewerbetreibenden zu erstellen. Die Regelwerke können kombiniert werden.

Empfehlung für Burgdorf

Durch das Sanierungsrecht können schon heute die Gestaltung von Werbeanlagen gesteuert werden. Unabhängig davon sollte auch die bereits in Bearbeitung befindliche Gestaltungssatzung für Werbeanlagen beschlossen werden.

Die Werbegestaltungssatzung gliedert den Bereich in A „Innenstadt“ und B „Historische Altstadt“. Durch die Satzung sollen unter anderem die Aufstellung von freistehenden Werbeanlagen reguliert werden und die historische Bausubstanz in Wert gesetzt werden.

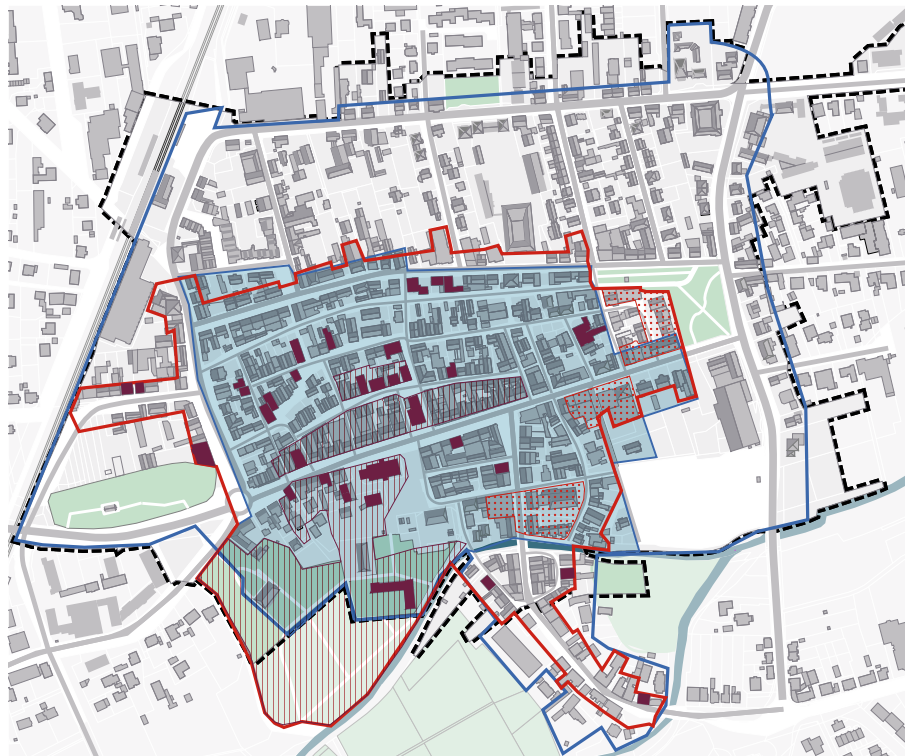
Die Erhaltungssatzung (01.03.2012) (vgl. Planerische Vorgaben) sichert vor allem den Erhalt und gibt wenig Aussagen für eine Gestaltsprache im Neubau. In der Anwendung wurden bisher mit der Erhaltungssatzung positive Erfolge erzielt, sodass eine Fortschreibung oder Ergänzung nicht als notwendig angesehen wird. In der Praxis wurden durch Einzelfallbetrachtungen Lösungen in Zusammenarbeit und Verhandlungen zwischen Verwaltung und Eigentümer:innen ausgehandelt.

Zur Unterstützung und auch für die Regelungen beim Neubau wird vorgeschlagen eine Gestaltungsfibel zu erarbeiten. Diese Fibel ist ohne Rechtskraft, aber gibt eine Orientierung sowohl für Immobilien- und Grundstücksbesitzer als auch für Gewerbetreibende. In der Gestaltungsfibel werden die ortstypischen Merkmale des Stadtbildes, gute Beispiele und zukünftige Anforderungen aufgenommen und dargestellt. Konkrete bildliche Beispiele erleichtern das Verständnis und bieten eine Grundlage für die Gespräche mit den Eigentümer:innen und Gewerbetreibenden.

Hinweise zu den unterschiedlichen Regelwerken

Gestaltungsfibel

- Die Gestaltungsfibel hat lediglich einen empfehlenden Charakter.
- In der Gestaltungsfibel werden die ortstypischen Merkmale des Stadtbildes aufgenommen und dargestellt. Konkrete bildliche Beispiele erleichtern das Verständnis in Bezug auf Fassadengliederung und Kubaturen.
- Eine Gestaltungsfibel für ein Gebiet mit empfehlenden Hinweisen für Bebauung und Begrünung, kann mit einer Werbeanlagensatzung kombiniert werden, die Werbeanlagen planungsrechtlich steuert.



Stadt Burgdorf Rahmenplan Innenstadt

Städtebau

- Abgrenzung Untersuchungsgebiet
- Werbeanlagensatzung Bereich A
- Werbeanlagensatzung Bereich B
- Bereich Erhaltungssatzung
- Erhaltungssatzung: Neuzugang überformte Bereiche
- Einzeldenkmal
- Gruppe baulicher Anlagen (Ensembleschutz)

BPW Stadtplanung
Stand: 08.11.2022

schramm
partner

B
BURGDORF

Gestaltungssatzung (Werbeanlagensatzung)

- Die Gestaltungssatzung ist ein formales Regelwerk. Es handelt sich um eine politisch beschlossene Satzung. Gestaltungssatzungen können Festsetzungen zur Gestaltung von Gebäuden (Dachform, Fassadengliederung, Material), Werbeanlagen und Freibereichen treffen.
- Enges Regelwerk, wenn die derzeitige Gestalt bewahrt werden soll und die prägenden Elemente beschrieben und festgesetzt werden können. Grobes Regelwerk, wenn eine Fortentwicklung des Quartiers ermöglicht werden soll, die beschriebenen Merkmale sind für den gesamten Satzungsbereich festgesetzt (ggf. in Teilgebiete unterscheiden).
- Eine Werbeanlagensatzung regelt insbesondere Form, Größe, Lage, Farbton und Material von Werbeanlagen, sowie die Gestaltung von Vordächern, Markisen und Schirmen.

Erhaltungssatzung

- Die Erhaltungssatzung ist ein formales Regelwerk. Es handelt sich um eine politisch beschlossene Satzung. Ein Handbuch zur Satzung ist als bildreiche und beschreibende Anleitung zu erstellen.
- Ziel der Erhaltungssatzung ist die Erhaltung der städtebaulichen Eigenart des Gebiets auf Grund seiner städtebaulichen Gestalt. Es werden keine genauen Gestaltungsregeln, sondern den Rahmen setzende Vorgaben festgesetzt. Es kann der Erhalt von Gebäuden festgesetzt werden.

Bebauungsplan mit örtlichen Bauvorschriften

- Ein Bebauungsplan ist ein formales Regelwerk bzw. eine Satzung, die politisch beschlossen wird.
- Der Bebauungsplan kann bodenordnungsrechtlich die Gestaltung regeln, z.B. Baulinien (entlang dieser Flucht muss gebaut werden), Gebäudehöhe oder die Dachhöhe, -neigung und -richtung festsetzen.
- In örtlichen Bauvorschriften werden Aussagen zur Gestaltung (Fassadenmaterial, Farbtöne, Dachmaterial, Einfriedungen etc.) festgesetzt.

Nächste Schritte/Aufgaben

- Beauftragung Verkehrsplanungsbüro: Bestandsaufnahme und Erarbeitung von Empfehlungen (ist bereits in Arbeit)
- Ggf. im Zusammenhang mit Verkehrsversuch (ist bereits in Arbeit)
- Schrittweise Umsetzung

Akteure

Tiefbau, Stadtplanung, Stadtwerke, externe Fachbüros

4.5 Parkraumorganisation und Schaffung von zentralen Ankunftsorten

Hintergrund und Ziel

„Der Wiederaufbau weiterer 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 Fußverkehrs gefestigt wurde. [...]

Es ist erforderlich, dass insbesondere 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.“ (VU 2021: 21f.)

Der ruhende Kfz-Verkehr führt zum einen zu Parksuchverkehren und zum anderen teilweise zu „Wild-West-Park-Situationen“. Die meisten Orte werden als Parkplatz genutzt, nur an wenigen Stellen hat die Stadt interveniert, um Bereiche autofrei zu halten. Es wurden Verhinderungs-Poller, Bänke etc. aufgestellt. Diese bieten leider selten Aufenthaltsqualität. Insbesondere in der Marktstraße und Feldstraße ist das wahrzunehmen. Im historischen Stadtkern sind vor allem in den Abendstunden die Straßen zugeparkt. Anwohner:innenparken ist bisher nur in der Wallgartenstraße und der Schmiedestraße ausgewiesen.

Das Thema ruhender Verkehr wird bisher subjektiv wahrgenommen. Es gibt keine Parkraumerhebung (Anzahl, Auslastung, Bewirtschaftung) in der Kernstadt sowie keine konkrete Aussage zu Kurz- und Langzeitparken. Im sich aktuell in Bearbeitung befindlichen Mobilitätskonzept wurde der ruhende Verkehr bislang nicht betrachtet, im Rahmen des in 2023 anstehenden Modellversuchs finden aber Untersuchungen zum ruhenden Verkehr statt. Bisher sind auch Fahrradabstellanlagen bei der Betrachtung von quartiersbezogenen Parkraumkonzepten zu kurz gekommen. Um die Nutzung des Fahrrades zu fördern, muss ein schneller Zugriff auf das Rad ermöglicht werden bei gleichzeitig sicheren Abstellanlagen.

Empfehlungen für ein Parkraumkonzept Burgdorf-Innenstadt

Ziel der Untersuchung ist es, ein innerstädtisches Parkraumkonzept bedarfsgerecht, zukunftsorientiert und nachhaltig zu entwickeln. Eine Parkraumkonzeption soll im übergeordneten Sinne dazu beitragen, die Attraktivität der Innenstadt als Wohnstandort, Geschäftslage sowie als touristisches Ziel zu erhalten und weiter auszubauen. Dazu gehört einerseits, dass sie für alle Zielgruppen und Verkehrsteilnehmer sowie die Anwohnenden gut erreichbar bleibt. Ziel eines Parkraumkonzeptes ist es daher, die gegebene Parkraumnachfrage möglichst verträglich abzuwickeln, sodass insbesondere weitere

Potenziale zur Gestaltung des öffentlichen Raumes eröffnet werden. Im Sinne der Mobilitäts- und Verkehrswende gilt es Maßnahmen zum Klimaschutz, also die Nutzung klimaschonender Verkehrsmittel, zu fördern.

Berücksichtigung der folgenden Fragestellungen (keine abschließende Liste):

- Wie kann das Parkraumprinzip am östlichen und westlichen Stadteingang insbesondere für Innenstadtbesucher:innen umgesetzt werden? Wo und wie können Stellplatzbedarfe für Bedienstete und Innenstadtbesucher:innen im westlichen Stadtbereich organisiert werden?
- Sollte das Thema Anwohnendenparken in der historischen Kernstadt sowie den rückwärtigen Bereichen der Poststraße verfolgt werden?
- Welche Bedarfe für die Fahrradinfrastruktur gibt es? Wo könnten Sammelstellenanlagen für Bewohnende entstehen, welche funktionale und räumliche Anforderungen gibt es? Inwieweit können Flächen am östlichen Ende der Hannoverschen Neustadt dafür genutzt werden?
- Gibt es für den Radtourismus gesonderte Abstellanlagen, welche Anforderungen werden funktional und räumlich daran gestellt?
- Wie viele Stellplätze werden auf dem Schützenplatz tatsächlich benötigt? Können Flächen für eine neue Nutzung zur Verfügung gestellt werden? (vgl. Kapitel 5.2)
- Wo können Stellplätze im Sinne einer klimaangepassten Stadtentwicklung (teil-)entsiegelt werden?
- Kann Car-Sharing als Teil einer Parkraumorganisation mit eingebunden werden?

Aufschlag Leistungsverzeichnis für eine Parkraumerhebung

- Ermittlung des quantitativen (ggf. qualitativen) Parkraumangebots für Pkw und Fahrradsammelanlagen inkl. Ladeinfrastruktur für E-Mobilität
- Aussagen zur Parkraumbewirtschaftung
- Stellplatzauslastung (an einem Wochentag und einem weiteren Tag, z.B. Samstag)
- Differenzierte Aussagen zu Besucher-, Mitarbeitenden- und Anwohnendenparken
- Bewertung der Parkraumsituation und Empfehlungen zur zukünftigen Parkraumorganisation



24 / Gestaltung, aber ohne Aufenthaltsqualität
an westlichen Ende der Marktstraße

25 / Bunte Mischung aus Verhinderungsmobiliar
an der Ecke Hannoversche Neustadt/Feldstraße

26 / Das Auto dringt bis tief in sensible Bereiche
des Parks ein, hier am Rathaus II

27 / Noch mehr Poller in der Hannoverschen
Neustadt

28 / Elementvielfalt in der Marktstraße, um Autos
vom Parken abzuhalten, gleichzeitig hoher
Bedarf an Abstellflächen für Radverkehr

29 / Kleiner Stellplatz für Sondernutzung vor
dem Rathaus III, Zufahrt für dahinterliegende
Stellplätze über eine der anderen Stellplatzan-
lagen



Nächste Schritte/Aufgaben

- Abstimmung mit Interessierten und Heimatverein
- Beauftragung Kommunikationsdesign-Büro

Akteure

Stadtplanung, Tiefbau, Stadtmarketing, Stadtmuseum, Verkehrs- und Verschönerungs-Verein, Kulturamt, Öffentlichkeit

4.6 Orientierungs- und Leitsystem

Hintergrund und Ziel

Die Innenstadt bietet bereits heute viele Attraktionen, die für nicht ortskundige schwer zu entdecken sind. Insbesondere die großen Veranstaltungen auf dem Schützenplatz oder Pferdemarkt ziehen Menschen aus der Region an. Der Tagestourismus verzeichnet deutschlandweit ein kontinuierliches Wachstum und auch Burgdorf plant hier weiter auszubauen. Um von diesem profitieren zu können, müssen attraktive Strukturen am Standort und insbesondere der Innenstadt geschaffen werden. Ein durchgängiges Wegenetz und ein ansprechendes Leitsystem mit Informationen sollen Lust machen, neue Dinge zu entdecken. Sie bieten auch den Einheimischen eine Möglichkeit sich neu mit der Stadt zu identifizieren.

Hinweise

- Definition von Ankunfts- und Orientierungsorten, die willkommen heißen, Orientierung geben und in die Innenstadt weiterleiten. Dabei sind Ankunfts-orte mit der Bahn, dem Bus, dem Fahrrad und dem Auto zu berücksichtigen. Die Orte können auch außerhalb des Rahmenplangebiets liegen. Insbesondere für den Fahrradtourismus sind ggf. bereits im Stadtpark oder an der Aue Ankunfts- und Orientierungsorte zu identifizieren. An den Ankunfts-orten sollte eine Karte vom Stadtgebiet dargestellt werden. (Vorschlag: Ausgang Bahnhof, Ausgang Parkhaus, Schützenplatz, Hannoversche Neustadt/Bürgermeister-Schuster-Park/Marktstraße)
- Definition von Zielorten
- Definition von Standorten mit Informationen/Stehlen, die über Hintergründe informieren
- Die Informationsobjekte können auch spielerische Elemente haben oder zum Bewegen einladen.

Verweis zum Spiel- und Bewegungskonzept

Das Spiel- und Bewegungskonzept legt hier mit der Idee der „Farbmeile“ eine konkrete Idee der Umsetzung vor. Es sollen niedrigschwellige Bewegungsangebote geschaffen werden, die den Weg interessanter machen, insbesondere für Kinder. Das kindliche Spielempfinden soll durch Linien, Punkte und Markierungen aufgegriffen werden. (vgl. 1.2 und 1.3 Spiel- und Bewegungskonzept)



30



31

30 / Wichtige Wegeverbindung zwischen Hannoverscher Neustadt und Schmiedestraße ist für Ortsfremde kaum ersichtlich.

31 / Im Stadtpark gibt es Beschilderungen der Radwege.

32 / Trauriges Bild am Bahnhof. Eine Beschilderung und Wegelenkung fehlt.



32

Nächste Schritte/Aufgaben

- Beauftragung Lichtplanungsbüro
- Ggf. temporäre Lichtaktion
- Beleuchtungsproben

Akteure

Stadtplanung, Tiefbau, private Eigentümer:innen

4.7 Beleuchtungskonzept

Hintergrund und Ziel

Mit einem gezielten Einsatz von Licht kann der Stadtraum in den Abendstunden aufgewertet und sichere Bereiche geschaffen werden. Das Beleuchtungskonzept muss dabei den ortsspezifischen Qualitäten der historischen Bebauung, den Platzbereichen sowie der Funktionalität und den Sicherheitsbedürfnissen gerecht werden. Die Qualität eines öffentlichen Raums definiert sich in den Dunkelstunden zu einem Großteil über die Idee und die Ausführung der Beleuchtungsplanung. Tagsüber übernehmen die Leuchten eine dekorative Funktion. Auch diese ist hoch zu bewerten, denn die Leuchten werden als Objekte im Raum wahrgenommen und prägen den Stil der Umgebung.

Vor dem Hintergrund des Ukrainekriegs und der Energiekrise ist diese Maßnahme zu einem späteren Zeitpunkt zu verfolgen.

Situation Burgdorf

Das Stadtmarketing Burgdorf führt bereits seit über 15 Jahren die Burgdorfer Lichtwochen in der Weihnachtszeit durch. Seit 2019 gibt es neue Motive in der Hannoverschen Neustadt. Hinzu kam die Erneuerung der Beleuchtung in den Bäumen vor dem Rathaus I sowie Ergänzungen am Kirchturm der St. Pankratius-Kirche und in der Altstadt.

In vielen Teilen der Innenstadt werden dekorative „Pilzleuchten“ mit niedrigem Lichtpunkt eingesetzt. Die Höhe der Lichtpunkte wird aufgrund der Verkehrssituation und baulichen Gegebenheiten gewählt. Die geringere Abstrahlung durch eine niedrigere Lichtpunkthöhe ohne Abstrahlung nach oben ist insektenfreundlicher. Die Umrüstung auf LED-Technik ist in Burgdorf weit vorangeschritten. Vor dem aktuellen Hintergrund der Energiekrise sind die weiteren Entwicklungen abzuwarten.

Die folgenden öffentlichen Gebäude werden bereits beleuchtet: Rathaus I, Rathaus II, das Schloss (verantwortlich ist die Region Hannover) und die Kirche (in Abstimmung mit der St. Pankratius Gemeinde). Dafür hat die Stadt Fördermittel im Rahmen des Projektes „Erneuerung und Entwicklung städtischer Gebiete“ bekommen. Die Zweckbindung endet am 01.05.2023.

Hinweise zur lichttechnischen Gestaltung

- Grünanlagen: Hier dient die Beleuchtung in erster Linie der Sicherheit, es ist daher auf einen nicht zu großen Lichtpunktabstand, eine gleichmäßige Ausleuchtung und wenig Blendung zu achten. Gleichzeitig sind die Anforderungen an insektenfreundliche Beleuchtung zu berücksichtigen.
- Zentrale Platzbereiche und historische Stadt: Beleuchtung, die das „Wohnzimmer“ der Stadt bei Tag und bei Nacht schmückt und sich harmonisch in das Stadtbild fügt. Die Lichtqualität ist hier ein wichtiger Faktor zur ungestörten Wahrnehmung der Innenstadt. So sollten die Leuchten eine sehr geringe Direktblendung aufweisen und so wenig Streulichtimmission wie möglich auf den angrenzenden Fassaden bewirken. Hierbei ist besonders eine Aufhellung der Wohnbereiche zu vermeiden.

- **Lichtinszenierung:** In der Freiraumplanung lässt sich Licht auch für die Kennzeichnung bestimmter Bereiche oder Wege nutzen. So können z.B. in den Boden integrierte Lichtelemente den Eingang zu schlecht sichtbaren Verbindungswegen hervorheben, Sitzelemente unterleuchten oder Flussufer markiert werden. Anstrahlungen abseits der Wege setzen reizvolle Lichtakzente, schaffen Ambiente und steigern die Attraktivität der Umgebung. Bei der Gestaltung von Plätzen oder anderen Orten, die zum Verweilen einladen, kann die Aufenthaltsqualität durch eine stimmungsvolle Beleuchtung deutlich verbessert werden.
- **Besondere Illumination (Objekt- und Fassadenillumination):** Für die Inszenierung mit Licht bieten sich vor allem städtebaulich markante oder historisch relevante Gebäude an. Es können weitere denkmalgeschützte oder ortsbildprägende Gebäude beleuchtet werden, aber auch Bäume, Skulpturen oder andere Objekte können durch Licht in der Nacht erlebbar gemacht werden, z.B. die imposante Baumreihe am Bürgermeister-Schuster-Park.
- **Beleuchtung von Privatgebäuden**
- **Zentrale Achsen:** Es ist eine Beleuchtung in ähnlicher Formsprache, angepasst an die Beleuchtungssituation, vorzusehen. Die Straße Vor dem Celler Tor ist eine Kreisstraße, daher sind hier die spezifischen Anforderungen zu berücksichtigen. Wenn möglich sollte aber insbesondere am Bereich Bürgermeister-Schuster-Park nicht nur auf technische Beleuchtung gesetzt, sondern auch die Aufenthaltsqualität durch dekorative Leuchten berücksichtigt werden. Erste Ansätze werden bereits im Kreuzungspunkt mit der Marktstraße umgesetzt.
Die Straße Hannoversche Neustadt wird heute mit unterschiedlichen Leuchtentypen beleuchtet.

LV-Beleuchtungskonzept

- Erfassung der Bestandssituation (Differenzierung in dekorative und technische Leuchten mit Lichtpunkthöhen, Abständen, Mastarten und Leuchtmitteln; Fassadenbeleuchtung, Schaufensterbeleuchtung)
- Konzept für eine bedarfsgerechte Beleuchtung (z.B. durch Sensoren, Zeitvorgaben)
- Herausarbeitung besonderer Illuminationsorte (Fassade, Plätze, Wege, Objekte)
- Probebeleuchtung von ca. 5 Gebäuden
- Ansprache von Einzeleigentümer:innen für kleine Fassadenbeleuchtung



33 / Dekorative niedrige Leuchten am östlichen Ende der Hannoverschen Neustadt

34 / der gleiche Leuchtentyp ist im Bürgermeister-Schuster-Park zu finden

35 / Die Mastleuchten in der Schulstraße werden zeitnah im Rahmen der Sanierung getauscht. Die Einschätzung der Notwendigkeit einer Straßenbeleuchtung ist im Einzelfall abzuwägen

36 / Entlang der Verteilerstraßen finden sich Mastleuchten, um den gesamten Straßenraum zu beleuchten, wie hier in der Bahnhofstraße

37 / Abendbeleuchtung im Stadtpark, sowie eine flächige Fassadenbeleuchtung des Schloss



Nächste Schritte/Aufgaben

- Abstimmung mit dem Stadtmarketing Burgdorf e.V. (SMB) und Sanierungsträger über Möglichkeit der Zusammenarbeit
- Ausschreibung Personalstelle bei SMB

Akteure

Stadtplanung, Gebäudewirtschaft, SMB, Sanierungsträger, Wirtschaftsförderung, Zentrale Dienste, private Eigentümer:innen

4.8 City-Management/Projektbüro Innenstadt

Hintergrund und Ziel

Durch die Städtebauförderung kann die Etablierung eines Citymanagements gefördert werden. Die Entwicklung der Innenstädte wird zukünftig immer mehr eine Gemeinschaftsaufgabe. Wie alle Kooperationen benötigt auch die Gemeinschaftsaufgabe Stadtzentrum ein Management, Menschen, die einladen, ansprechen, aushandeln, vernetzen und organisieren.

„Das Zentrenmanagement agiert im Auftrag der Kommune. Seine übergeordnete Funktion besteht darin, das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept in Kooperation mit allen Zentrenakteuren zielorientiert umzusetzen. Ein Zentrenmanagement bündelt zentrenrelevante Aktivitäten, vernetzt Akteure, stößt Projekte an und steuert Prozesse.“ (Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen 2021)

Hinweise für Burgdorf

Der Stadtmarketingverein Burgdorf e.V. (SMB) ist bereits sehr aktiv und viele Projekte werden in Kooperation mit dem Verkehrs- und Verschönerungs-Verein der Stadt Burgdorf e.V. (VVV) umgesetzt. Dabei koordiniert der SMB und der VVV übernimmt die ehrenamtliche Umsetzung. Der Stadtmarketingverein ist mit all seinen Vereinen und Strukturen seit 95 Jahren verankert. Es gibt 2.700 Mitglieder, die 60 großen Vereine sind mit eingebunden sowie ca. 300 Unternehmen. Der SMB ist nicht nur für die Innenstadt, sondern die Gesamtstadt verantwortlich und übernimmt auch Vernetzungsarbeit von Gewerbetreibenden. Bis auf ein paar große Filialisten ist die Händlerschaft der Innenstadt im SMB. Es gibt dennoch kein aktives Quartiers- und Nachbarschaftsleben in der Innenstadt und eine Stärkung des Gemeinschaftsgefühls wäre nach Aussagen des SMB wünschenswert.

In den letzten Jahren haben die Organisation und Durchführung von Veranstaltungen zugenommen, die meistens ein großer Erfolg sind. Im Gespräch mit dem SMB wurde deutlich, dass eine personelle Unterstützung hilfreich wäre.

Organisationsformen

Es gibt zwei Organisationsformen, die überwiegend Anwendungen finden: die Vergabe an einen externen Dienstleister oder die Beauftragung der bereits in der Stadt aktiven Initiativen oder Vereine. Für das Citymanagement darf keine städtische Personalstelle geschaffen werden.

Es wird für Burgdorf empfohlen das Citymanagement als Ergänzung zu der bestehenden Kooperation aus Stadt, SMB und VVV einzurichten. Die Strukturen sind bereits etabliert und ein vertrauensvolles Netzwerk wurde aufgebaut. Aufgrund der langjährigen Tätigkeit ist das Problem der Verstetigung nicht vorhanden. Im Erfahrungsaustausch anderer Kommunen wird dies häufig als Herausforderung geschildert. Aufbauend auf den Erfahrungen anderer Kommunen sollte auch frühzeitig die Kommunalpolitik in die Arbeit des Citymanagements bzw. der begleitenden Gremien eingebunden werden.

Aufgaben

Die Aufgaben des Citymanagements ergeben sich aus der Situation des Ortes. Ziel ist es, die Umsetzung der integrierten Entwicklungskonzeption zu begleiten und zu koordinieren. Grundsätzlich sollen Akteure vor Ort befähigt und Aktivitäten gemanagt werden.

Das Citymanagement ist zudem der Ansprechpartner zu allen Fragen zur Innenstadt. Insbesondere im Hinblick auf die öffentlichen Baumaßnahmen braucht es Ansprechpartner, die durch Präsenz vor Ort Sprachrohr sind. Darüber hinaus übernimmt es weitere Kommunikationsaufgaben wie Öffentlichkeitsarbeit und Marketing. Es kann den Verfügungsfonds und das dafür benötigte Lenkungsremium koordinieren.

Weitere Aspekte können sein: Flächenmanagement, Kernöffnungszeiten, Schnittstelle zu Händler und Eigentümer:innen. Außerdem kann die Organisation und Koordination des Projektes „Sockelgärten“ (vgl. Kapitel 5.6) durch das Citymanagement erfolgen.

Arbeitsstrukturen und das vorgesehene Aufgabenspektrum sind regelmäßig kritisch zu hinterfragen und sachgerecht weiterzuentwickeln. Zur Etablierung des Citymanagements wird auf die Ergebnisse der Transferwerkstätten verwiesen, welche Einblick in die Praxis bieten und über Herausforderungen und Lösungen aus der Alltagspraxis berichten.

- Link 1: Dokumentation Transferwerkstatt 2019: https://www.staedtebauforderung.info/DE/ProgrammeVor2020/AktiveStadtOrtsteilzentren/Veranstaltungen/DokumentierteVeranstaltungen/2019_08_Doku_Transferwerkstatt_Berlin.html
- Link 2: Dokumentation Transferwerkstatt 2017: https://www.staedtebauforderung.info/DE/ProgrammeVor2020/AktiveStadtOrtsteilzentren/Veranstaltungen/DokumentierteVeranstaltungen/2017_04_Doku_Transferwerkstatt_Bremen.html

5 Räumliche Maßnahmen

Hintergrund und Ziel

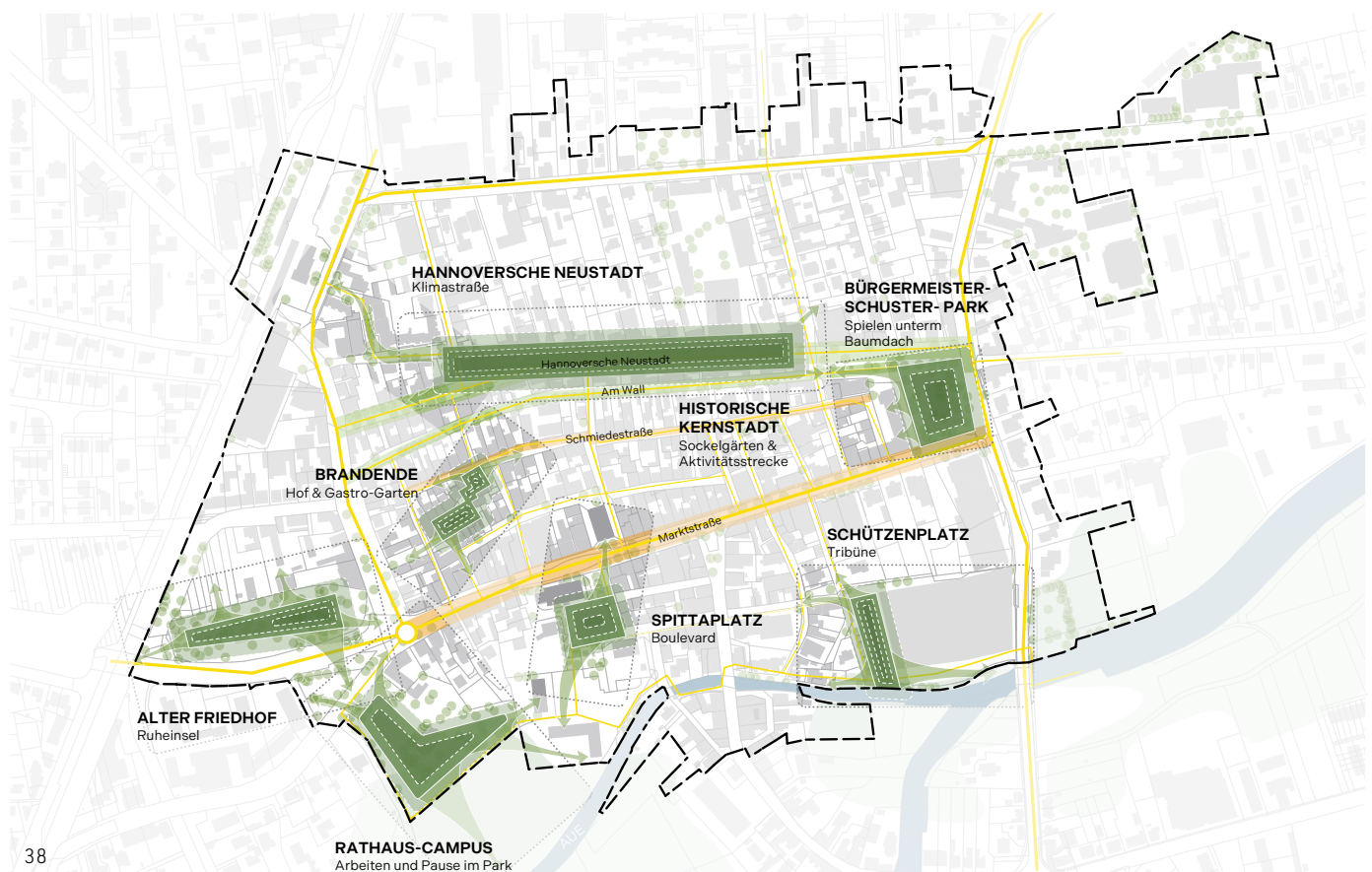
Neben den allgemeinen Maßnahmen werden im Folgenden die räumlich konkreten Maßnahmen beschrieben (s. Abb. 39). Diese sogenannten „Fokusräume“ sind intensiver gestaltete Orte, an denen stadträumliche und freiraumrelevante Nutzungen konzentriert oder überlagert sind, wie bspw. öffentliche Plätze, Parks und Straßenräume. Die Fokusräume können als Initialpunkte gesehen werden, an denen eine Entwicklung angestoßen wird, die dann auf angrenzende Orte und Straßenräume „ausstrahlt“: Punktuelle, örtliche Fragestellungen werden in einen übergeordneten städtebaulichen Kontext thematisch verknüpft, um so neue Zusammenhänge zu schaffen.

Räumliche Maßnahmen

- | | |
|--|---|
| 9 Spittaplatz und Schlossboulevard | 15 Aufwertung Bürgermeister-Schuster-Park |
| 10 Bewegungsangebot Schützenplatz | 16 Neuordnung/Neugestaltung Bahnhofsumfeld und Sanierung Parkhaus |
| 11 Wege und Aufenthalt am Wasser | 17 Gestaltung Rathaus-Campus |
| 12 Nachnutzung IGS und Prinzhornschule | 18 Städtebauliche Neuordnung Rolandstraße |
| 13 Stärkung des Wohnumfeldes | 19 Klimaangepasste Aufwertung von Straßenräumen |
| 14 Aufwertung Am Brandende | |

38 / Thematische und räumliche Verknüpfung der „Fokusräume“

39 / Rahmenplan Innenstadt



38

Stadt Burgdorf

Rahmenplan Innenstadt

Maßnahmenübersicht

Abgrenzung Untersuchungsgebiet

Freiraumplanerische Maßnahmen

Verkehrstechnische/
Erschließungsmaßnahmen

Städtebauliche Maßnahme

Perspektivfläche ohne konkrete
Entwicklungsabsichten

1 Sanierung und Modernisierung von
Gebäuden und Gewerbeeinheiten

2 Sanierung und Errichtung von
Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen

3 Energetisches Quartierskonzept

4 Regelwerk zur Sicherung der Baugehalt

5 Parkraumorganisation

6 Orientierungs- und Leitsystem

7 Beleuchtungskonzept

8 City-Management

9 Spittplatz und Schlossboulevard

10 Bewegungsangebot Schützenplatz

11 Wege und Aufenthalt am Wasser

12 Nachnutzung IGS und Prinzhornschule

13 Stärkung des Wohnumfeld

14 Aufwertung Am Brandende

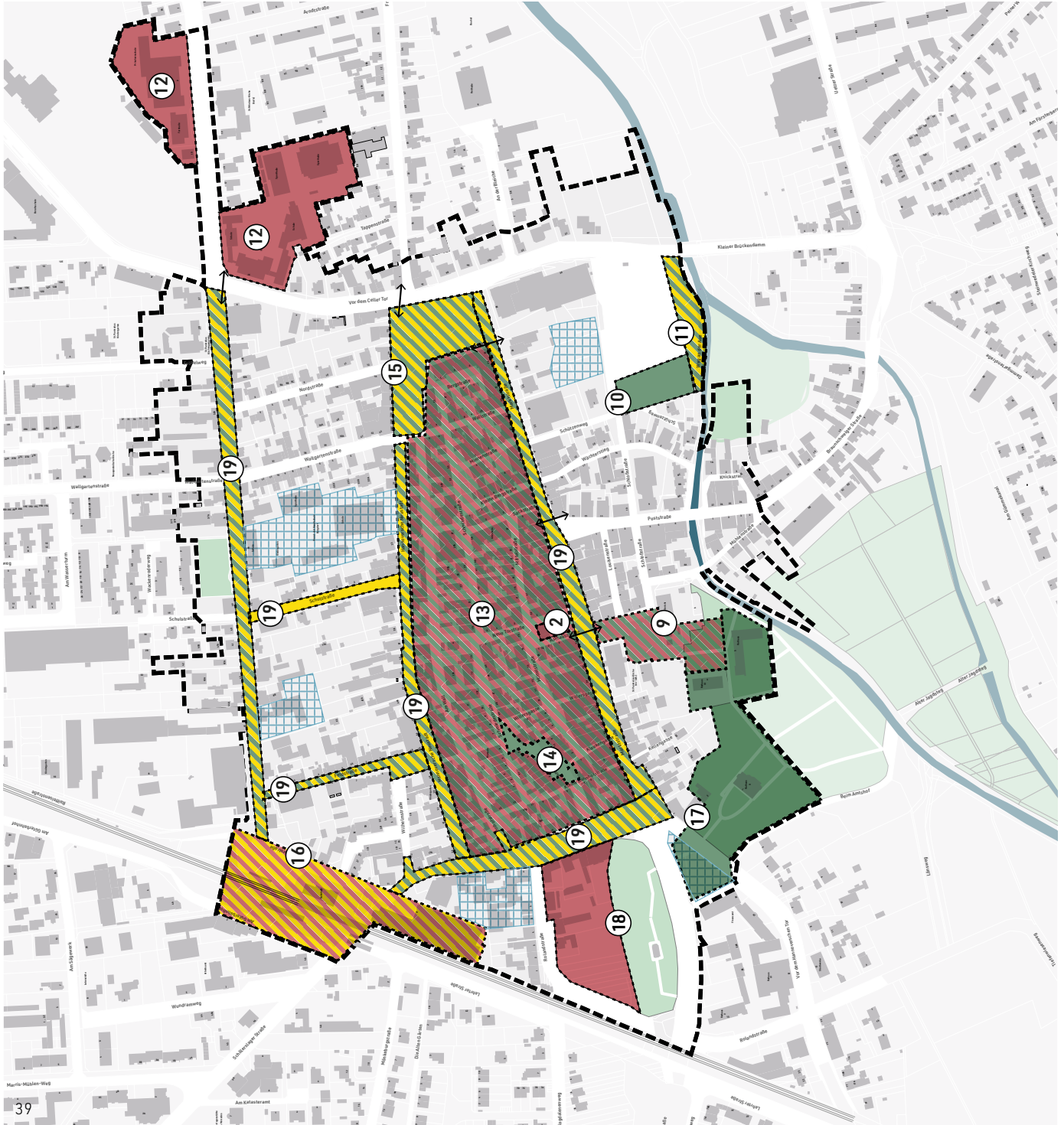
15 Aufwertung Bürgermeister-Schuster-Park

16 Neuordnung/Neugestaltung
Bahnhofsumfeld und Sanierung Parkhaus

17 Gestaltung Rathaus-Campus

18 Städtebauliche Neuordnung Rolandstraße

19 Klimangepasste Aufwertung von
Straßenräumen



BPW. schramm
Stadtplanung partner
architekten

Stand: 24.11.2022

0m 50m 100m



Nächste Schritte/Aufgaben

- Freiraumplanung an ein Landschaftsarchitekturbüro vergeben
- Hochbaulichen Wettbewerb für die Gastronomie ausschreiben
- Arbeitskreis Marktnutzung und Platzbespielung organisieren
- Umgestaltung in Phasen

Akteure

Stadtplanung und Umwelt, Tiefbau, Gebäudewirtschaft, externes Landschaftsarchitekturbüro, externes Architekturbüro, Büro Wettbewerbsbegleitung, Investor Gastronomie, Kirche

40 / Die Achse vom Spittaplatz zum Burgdorfer Schloss; Das Schloss ist vom Platz aus kaum wahrnehmbar.

41 / Der großflächig versiegelte Spittaplatz bietet wenige Aufenthaltsmöglichkeiten



40

5.1 Spittaplatz und Schlossboulevard

Bestand und Hinweise

Der Spittaplatz befindet sich in einem zentral gelegenen, lebendigen und historisch geprägten Stadtgefüge: Er liegt am Rande der geschäftigen Marktstraße und ist von diversen historischen Gebäuden, wie der St. Pankratiuskirche oder dem Amtsgericht, gesäumt. Dennoch ist der Spittaplatz in seiner heutigen Anlage ein noch recht junger Stadtraum: Die letzte Sanierung als nutzungsoffene Platzgestaltung mit Brunnenanlage erfolgte 1990/91 aus Fördermitteln.

Trotz der zentralen Lage und Nähe zur Marktstraße hat der Spittaplatz ein eher ruhiges, introvertiertes Ambiente. Der Platz ist großflächig versiegelt, es gibt wenig Schatten und kaum Aufenthaltsmöglichkeiten – die Burgdorfer:innen nehmen ihn als unbelebt und ohne wirkliche Aufenthaltsqualität wahr. Der Platz sollte kein reiner Durchgangsort sein, sondern klarer „gefasst werden“ und mit neuem Mobiliar zum Aufenthalt einladen. Im Zuge des Sofortprogrammes „Perspektive Innenstadt“ soll kurzfristig auf einem der Stellplätze am Rand des Spittaplatzes ein mobiles „City-Deck“ installiert werden (vgl. Kap. 2.5).

Nutzung

Derzeit ist der Spittaplatz eher nutzungsoffen, es gibt aber u.a. Diskussionen, ob der Wochenmarkt vom Schützenplatz hierher verlegt werden soll, um ihn in seiner Funktion als Stadtplatz zu stärken. Um dies zu realisieren, müsste die Marktstraße langfristig verkehrsberuhigt umgestaltet werden. Am südlichen Rand des Spittaplatzes befindet sich der kleine Biergarten, der bislang nur saisonal betrieben wird, da kein witterungsunabhängiger Innenraum vorhanden ist. Die Fläche gehört der Stadt Burgdorf und wird verpachtet. Der Biergarten ist den Burgdorfer:innen wichtig und er ist eine gute Möglichkeit, um den Spittaplatz temporär zu beleben. Hinter dem Biergarten, entlang der Achse zum Schloss, liegt eine Boulefläche, die regelmäßig mehrfach pro Woche genutzt wird und unbedingt erhalten bleiben sollte. Sonstige Spielflächen und Spielgeräte, sowie öffentliche Toiletten fehlen im Bereich des Spittaplatzes und Schlosses.



41



42 / Die schattige Fläche am Rand des Spittaplatzes kann kaum genutzt werden, da sie mit Infrastrukturelementen „vollgestellt“ ist.

43 / Der kleine Biergarten wird nur saisonal betrieben und öffnet sich nicht zum Spittaplatz.

44 / Die Stufen an der Pankratius-Kirche. Auch hier fehlt es an Aufenthaltsmöglichkeiten.

45 / Bestandsplan des Spittaplatzes in seinem stadträumlichen Gefüge mit Marktstraße, Kirche und Schloss.

Am südwestlichen Rand des Spittaplatzes plant die Kirchengemeinde der St. Pankratiuskirche den Bau eines Impulsentrums (vgl. Kap. 2.5). Hier ist ein Café für den Eigenbetrieb geplant, das sich inkl. der Freiraumgestaltung zum Spittaplatz öffnet. Wichtig ist, dass das Impulszentrum in die städtebauliche Planung eingebunden wird und sich nicht abschottet. Laut der Gemeinde ist eine „offene Pforte“ geplant, d.h. es wird hier weder einen Zaun noch eine abgrenzende Hecke geben. Südlich des Platzes liegt das Burgdorfer Schloss mit dem Stadtpark und der Aue. Der Spittaplatz bildet also eine wichtige Verbindung zwischen der Innenstadt und dem Landschaftsraum. Das Schloss liegt hinter zahlreichen Grünstrukturen sehr versteckt und ist von der Marktstraße und vom Spittaplatz aus kaum wahrnehmbar. Dem Schloss wird aktuell keine wirkliche frequenzbringende Nutzung zugeschrieben. Eine stärkere Belebung und Wahrnehmbarkeit im Stadtbild sind gewünscht, eine anderweitige Nutzung wird von der städtischen Verwaltung aber kritisch gesehen. Für kulturelle Veranstalter erscheint die Besucher-Kapazität (kleiner 200 Personen) nicht wirklich geeignet.





46 / An den Rändern des Spittaplatzes müssen Aufenthaltsmöglichkeiten ergänzt werden, „Stufenaufsätze“ machen die Stufen an der Kirche zum Aufenthaltsort (Beispiel: Berlin Südkreuz Bahnhof, Quelle: Euroform K. Winkler GmbH; © euroform w)

47 / Mobiles Sitzmobiliar am Spittaplatz, im Rahmen des Modelversuchs „Perspektive Innenstadt“ (Quelle: Stadt Burgdorf)

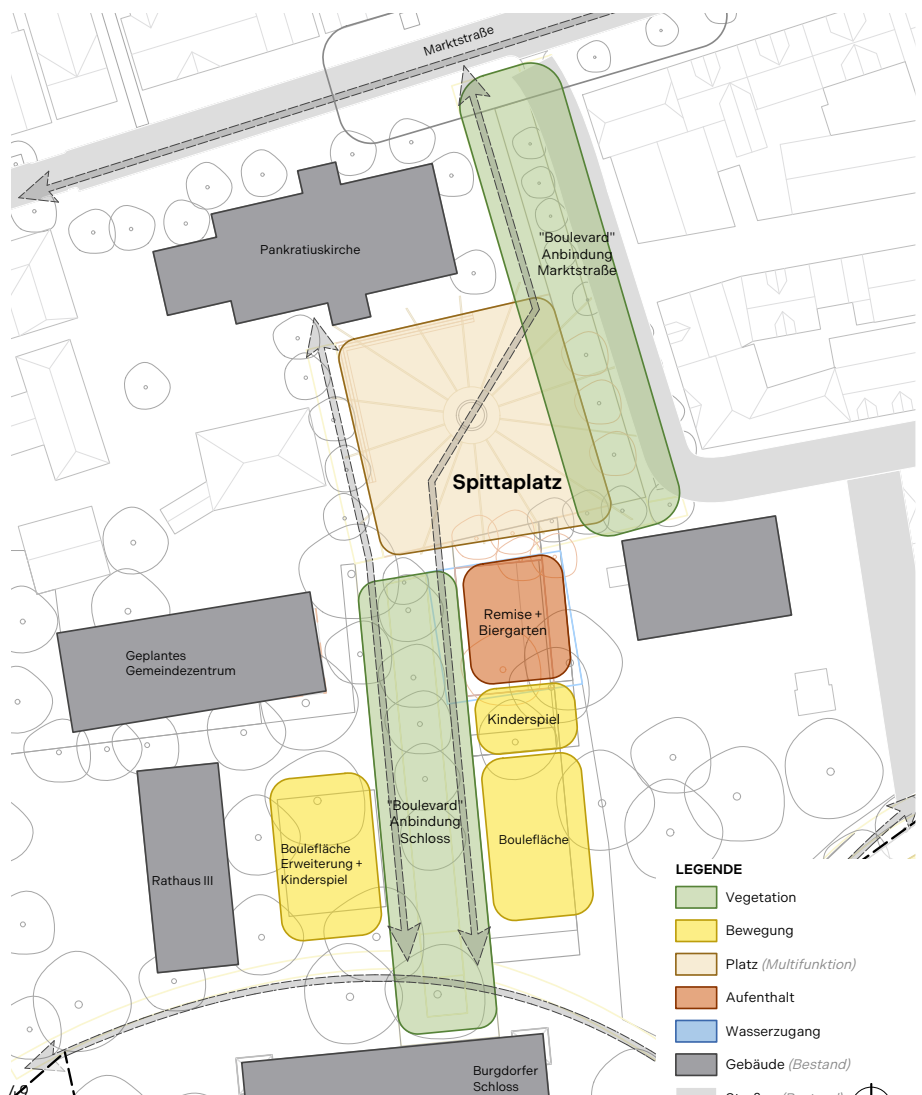
48 / Die Boule-Fläche entlang der Achse zum Schloss muss erhalten bleiben.

49 / Zielbild: Offene Mitte und Anbindung an Marktstraße und Schloss mit „Boulevards“

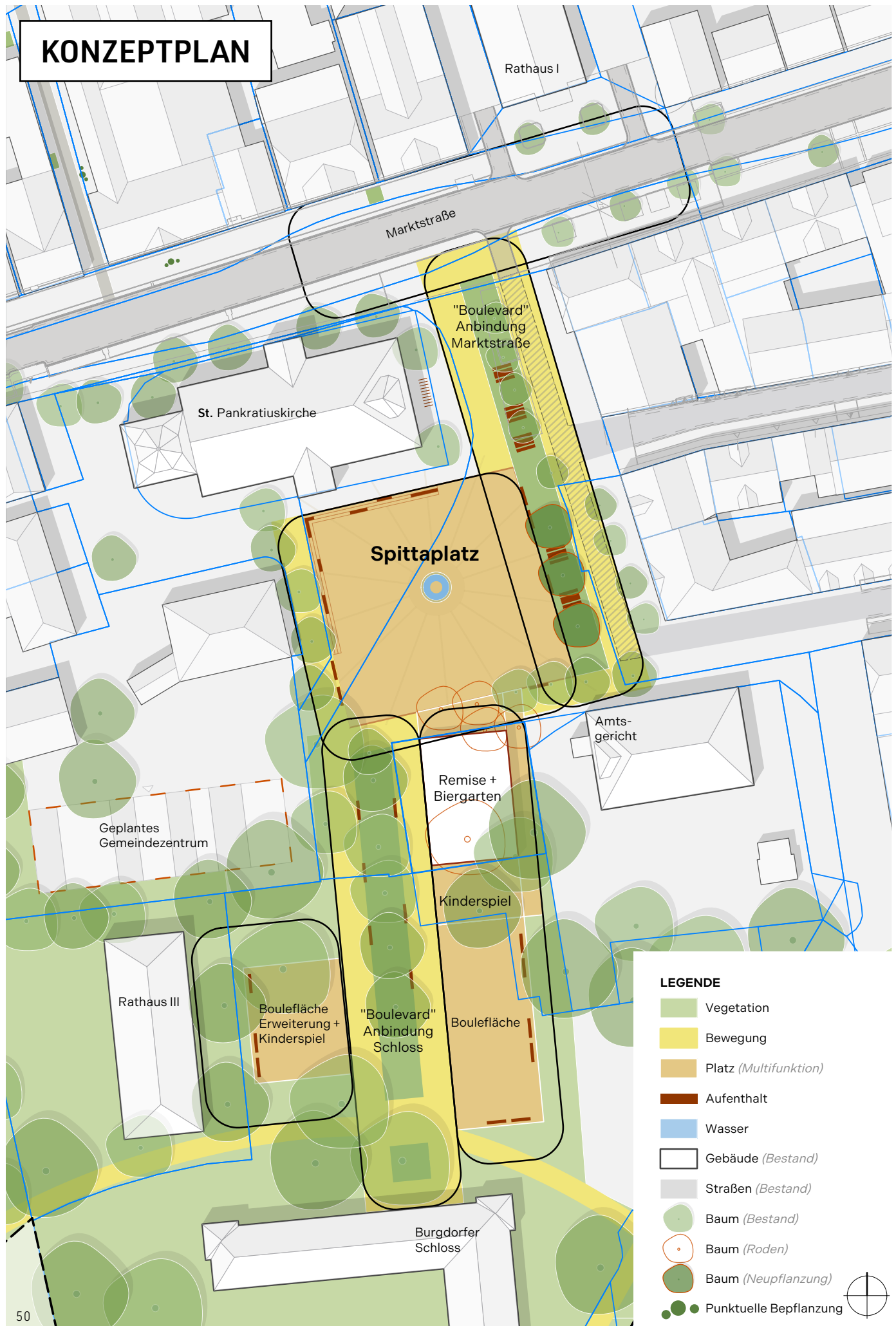
50 / Konzeptplan Spittaplatz

Zielbild und Konzept

Für die zukünftige Planung erscheint es wichtig, den Spittaplatz nicht als isolierten Ort, sondern als Raumfolge mit dem Burgdorfer Schloss und der Marktstraße zu betrachten (vgl. ISEK 2010). So ist ein wesentliches Ziel der Umgestaltung, die Anbindungen und Sichtachsen zu Schloss und Marktstraße zu stärken und somit auch den Übergang zwischen Stadtraum, Park und Landschaft zu verbessern. Der Spittaplatz soll als ruhige Oase mit Aufenthaltsqualität in Nachbarschaft zur Marktstraße entwickelt werden: Hierfür werden die offene multifunktionale Fläche erhalten und ansprechende Aufenthaltsmöglichkeiten und Grünstrukturen an den Rändern ergänzt bzw. integriert. So kann der Platz multifunktional nutzbar bleiben und auch Veranstaltungen wären weiterhin möglich, während die Grünstrukturen an den Rändern des Platzes für ein angenehmeres Mikroklima und ansprechende Aufenthaltsmöglichkeiten sorgen. Hier können verschiedene Sitzmöbel, wie z.B. Bänke, Holzplattformen oder Bankaufsätze (auf den Treppen an der Kirche) ergänzt werden. Infrastruktur, wie Beleuchtung oder Fahrradbügel, müssen ggf. ergänzt und neu organisiert werden. Es empfiehlt sich, für die Ausstattung eine Gestaltlinie festzulegen, die sich an den verschiedenen Maßnahmenflächen in Burgdorf wiederholt.



KONZEPTPLAN



LEGENDE

- Vegetation
- Bewegung
- Platz (Multifunktion)
- Aufenthalt
- Wasser
- Gebäude (Bestand)
- Straßen (Bestand)
- Baum (Bestand)
- Baum (Roden)
- Baum (Neupflanzung)
- Punktueller Bepflanzung



Boulevards

Um die Verbindung zur Marktstraße und dem Schloss zu stärken, werden zwei „Boulevards“ entwickelt: Die Wegeachse zum Schloss wird um eine zweite Achse ergänzt, sodass die Reihe der Bestandsbäume als Mittelachse fungiert. An dieser neuen Wegeachse können die Gastronomie, Spiel- und Bewegungsbereiche sowie die bestehende Boulefläche angegliedert werden. Aus der ursprünglichen Wegebeziehung wird ein „leitender Freiraum“ zwischen Marktstraße und Stadtpark mit Spiel- und Bewegungsangeboten. Auf der gegenüberliegenden Seite des Boulevards, vor dem Rathaus III, könnten eine Erweiterungs-Boulefläche sowie weitere unterschwellige Kinderspiel-Elemente (vgl. Spiel- und Bewegungskonzept) integriert werden. Am nordöstlichen Rand des Spittaplatzes wird die Boulevard – Konzeption zur Marktstraße fortgeführt: der bestehende Grünstreifen östlich des Platzes wird verlängert und um weitere Bäume und Aufenthaltsmöglichkeiten ergänzt. So kann auch hier eine mittlere, baumbestandene Grünachse entwickelt werden.



51

51 / So könnte ein Boulevard mit mittiger Baumreihe aussehen (Herrenhäuser Allee, Quelle: Sophia Germer)



52

52 / Spielmöglichkeiten fehlen am Spittaplatz. Das Spiel- und Bewegungskonzept schlägt z.B. eine Mikadowippe vor dem Rathaus III vor (Quelle: Spiel- und Bewegungskonzept, Hölscher & Thies 2022)

53 / Referenz für eine Gastronomie-Remise am Boulevard: Beza Café in Warschau (Quelle: OPEN Architektci, openarchitekci.com)

54 / Konzept Grundriss und Süd-Ansicht Gastronomie Remise Variante L

55 / Konzept Grundriss und Süd-Ansicht Gastronomie Remise Variante M



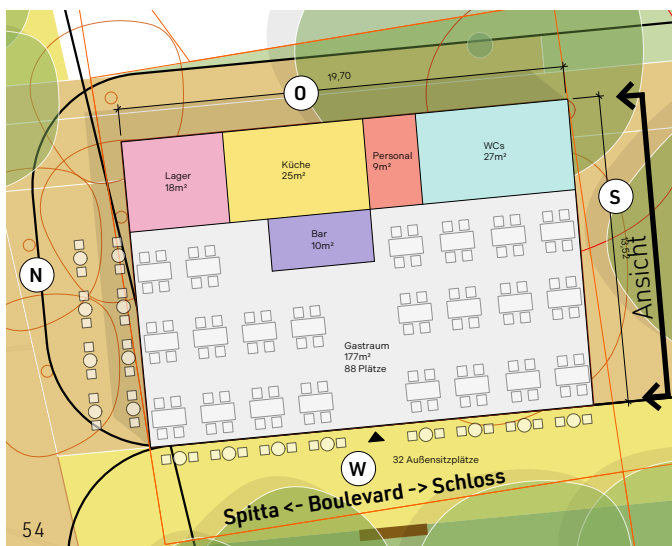
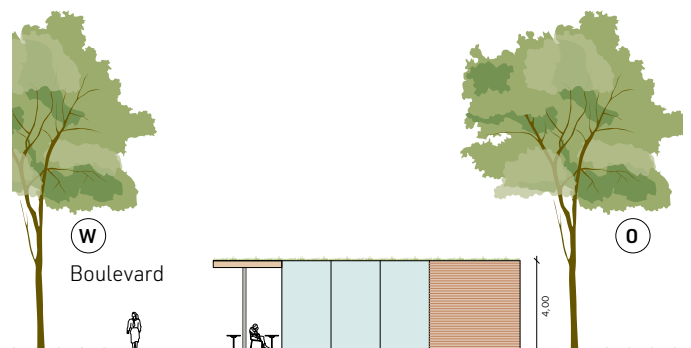
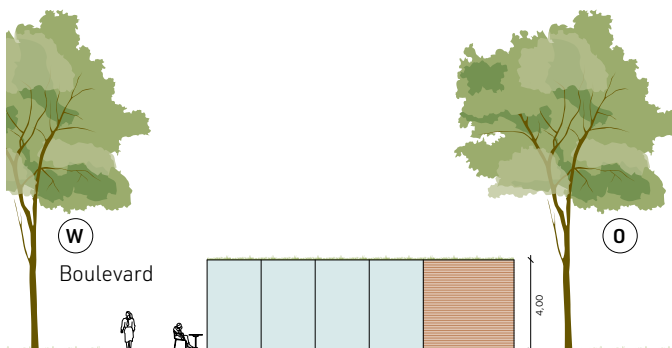
53

Boule

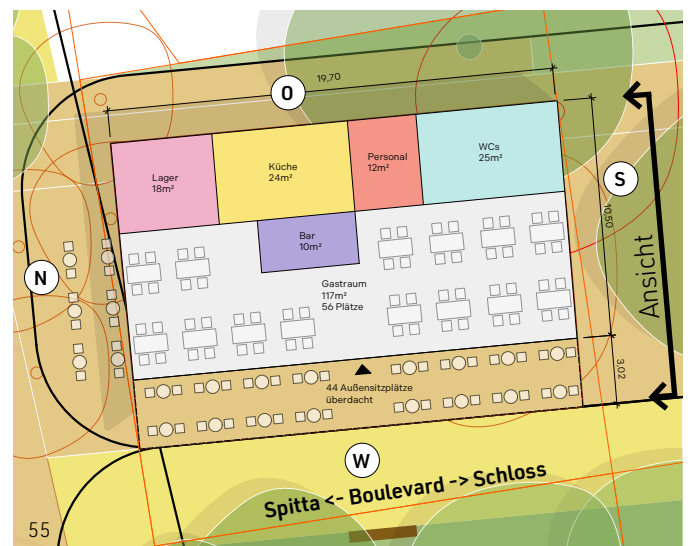
Um Raum für den Boulevard zu schaffen, muss die bestehende Fläche (ca. 450 m²) allerdings leicht verkleinert werden. Die verkleinerte Fläche beträgt ca. 420 m² (15 x 28 m), sodass hier ca. sieben Bahnen mit Turnierflächen von 15 x 4m nebeneinander passen. Um die Verkleinerung auszugleichen, wird auf der gegenüberliegenden Fläche vor dem Rathaus III eine Erweiterungsfläche geschaffen. Diese beträgt ca. 270m² (15 x 18 m). Hier entstehen somit vier Turnierflächen nebeneinander. Die Gesamtfläche der beiden neuen Bouleflächen beträgt ca. 690m².

Gastronomie

Die Gastronomie soll in Form eines niederschwelligen, saisonunabhängigen Angebotes gestärkt und weiterentwickelt werden. Der neuer Baukörper, der hier umsichtig architektonisch platziert werden soll, muss sich auch in den umgebenden Städtebau integrieren. Von der Grundrissgestaltung her sollte die Längsfassade entlang des Boulevards ausgerichtet und transparent gehalten sein, um die Sichtbeziehung zwischen Spittaplatz und Schloss nicht zu stören. Als Gastronomie bietet sich die Assoziation einer ein- bis eineinhalbgeschossigen Remise an: Ein kleiner, einfacher Baukörper bietet die Möglichkeit zum Ganzjahresbetrieb und kann im Sommer um eine großflächige Außengastronomie am Boulevard zum Spittaplatz hin „aufgezoomt“ werden. Verschiedene Varianten des Baukörpers wären möglich: z.B. Variante M mit rd. 200 m², 56 Innensitzplätzen und 44 überdachten Außensitzplätzen, oder Variante L mit rd.



Variante L



Variante M

260 m² und 88 Innensitzplätzen. Die Erschließung muss über den Spittaplatz im nördlichen Bereich des Gastronomiegebäudes erfolgen.

Varianten zur Entwurfsqualifizierung

Hochbaulicher Wettbewerb für Gastronomie

Es wird empfohlen einen hochbaulichen Realisierungswettbewerb für den gastronomischen Neubau durchzuführen. Die Lage des Gebäudes ist prominent in einem sensiblen Bereich, die gestalterischen Anforderungen sind sehr hoch, die Aufgabenstellung wiederum kann sehr klar formuliert werden. Es könnte ein Wettbewerb durchgeführt werden, der insbesondere junge Büros anspricht, da die Planungsleistung als solche wenig komplex ist. Dies könnte in Kooperation mit der Architektenkammer Niedersachsen beworben werden und somit auch für Aufmerksamkeit in der Fachpresse sorgen.

Freihändige Vergabe inkl. Pitch für freiraumplanerische Leistungen

Die freiraumplanerischen Empfehlungen des Rahmenplans für den Spittaplatz belaufen sich bei einer Umsetzung unter dem Schwellenwert der europaweiten Ausschreibung. Die Planungsüberlegung zur Herstellung eines Boulevards, Schaffung von Sitzmöglichkeiten im Umfeld sowie eine Aufwertung des Boules-Bereich und Herstellung von Spielmöglichkeiten ist bereits konzeptionell vorbereitet. Als Gestaltungssprache soll der Bestand weiterentwickelt werden. Es wird daher kein Wettbewerbsverfahren als notwendig gesehen, da die Rahmenbedingungen bereits sehr klar sind.

Es wird eine unterschwellige Vergabe inkl. Einreichung eines räumlichen Lösungsvorschlags (Pitch) empfohlen. Im Rahmen eines kleinen Ideenwettbewerbs werden die Einreichungen einer Jury von z.B. Stadtverwaltung und Politik vorgestellt. Diese Jury entscheidet sich auf Basis der Ideen, der Referenzen und der Honorarangebote für ein Büro.

Freihändige unterschwellige Vergabe ggf. mit Pitch

- bei Kosten für Planungsleistung unter 215.000 €
- keine juristische Begleitung erforderlich
- alles weitere wie VgV Verfahren

VgV-Verfahren ggf. mit Pitch

- Planungsleistungen über 215.000 €
- juristische Begleitung wird empfohlen
- Vergabe Vergabeverordnung (VgV)
- Auswahl des Bearbeitungsbüros auf Basis der Referenzen und Honorarpreises und ggf. eines kreativen Aufgabenteils eines kreativen Aufgabenteils für den Ort
- Öffentlichkeit kann nach Vergabe in das Planverfahren einbezogen werden

Mehrfachbeauftragung

- Ca. 3 Büros erarbeiten freiraumplanerische Lösungen für den großen Umgriff
- eine begrenzte Auswahl an Lösungen, keine Anonymität im Verfahren, sodass kooperative Lösungen möglich sind
- Weiterarbeit mit einem Büro möglich, aber nicht erforderlich
- Höhere Kosten (alle Büros erhalten die Kosten der Lph 1-2 der HOAI)
- Öffentlichkeit kann nach Vergabe in das Planverfahren einbezogen werden

Wettbewerb mit Realisierungsversprechen

- Regelung nach der Richtlinie für Planungswettbewerbe (RPW)
- externe Vergabe Wettbewerbsbetreuung
- in der Regel anonymes Verfahren mit vielen Lösungen
- Kostengünstig (Lph 2 HOAI wird als Preissumme auf Teilnehmende aufgeteilt)
- Öffentlichkeit kann in die Bearbeitung der Auslobung einbezogen werden
- Auswahl erfolgt durch eine Jury
- Realisierungsversprechen

Grundstückserwerb

Das Grundstück gehört in Teilen der Region Hannover. Das Grundstück nördlich vom Schloss sollte durch die Stadt erworben werden. Es ist im weiteren Verfahren zu klären, wie die Gastronomie betrieben wird, ob die Stadt die Flächen verpachtet, ein Erbbaurecht abgeschlossen wird oder es zu einem Verkauf an einen Investor kommt. Es wird empfohlen eine städtische Sicherheit zu belassen, also das Grundstück nicht gänzlich zu veräußern.

Exkurs: Wettbewerbe, Mehrfachbeauftragung und VgV-Vergaben

In einem ersten Schritt ist zunächst zu prüfen, ob die Planungsleistungen freihändig vergeben werden oder europaweit ausgeschrieben werden müssen. Der Schwellenwert liegt aktuell bei 215.000 €. Bei einer unterschwelligen Vergabe werden drei Angebote eingeholt und das wirtschaftlichste Angebot bzw. eine Auswahl entsprechend der Bewertungsmatrix beauftragt. Auch bei einem VgV-Verfahren wird nach diesem Prinzip verfahren. Das heißt, eine Auswahl wird auf Basis von Referenzen vorheriger Projekte und nicht Lösungen für den Ort getroffen. Alternativ kann ein Pitch ergänzt werden: Hier erarbeiten die Büros bereits eine Idee für den Ort aus und erhalten dafür eine Kostenaufwandserstattung. In einem Wettbewerb oder einer Mehrfachbeauftragung werden Entwurfsleistungen durch unterschiedliche Büros oder Arbeitsgemeinschaften zur gleichen Planungsaufgabe zeitgleich erarbeitet.

Die Verfahrensweise für Wettbewerbe ist strikt nach der Richtlinie für Planungswettbewerbe (RPW) geregelt. Die Aufgabenbeschreibung, auch Auslobung genannt, wird vorher zusammen mit den Beurteilungskriterien veröffentlicht. In der Regel sind die Abgaben anonym. Ein unabhängiges Preisgericht mit Fach- und Sachpreisrichtenden trifft anhand der Beurteilungskriterien eine Entscheidung. Das Ergebnis in Form eines Protokolls sowie der Veröffentlichung aller Entwürfe macht die Auswahl und Bewertung transparent. Es werden unterschiedliche Varianten durch verschiedene Planungsbüros erarbeitet. Die Preissumme entspricht den Kosten der Leistungsphase 2. Die Leistungsphase 1 wird durch die Auslobung abgedeckt. Bei einem Realisierungswettbewerb liegt ein Vergabeversprechen vor, das die Teilnahme für die Planungsbüros attraktiv machen.

Bei einer Mehrfachbeauftragung wird eine bestimmte Anzahl an Büros beauftragt, unterschiedliche Varianten zu erarbeiten. Jedes Büro erhält dafür die Kosten der LP 1-2. Es muss kein Vergabeverprechen geben.

Vorteile von Wettbewerben

- Räumliche und funktionale Konflikte und Problematiken werden frühzeitig aufgeklärt, um eine Verbindlichkeit im Rahmen der Auslobung zu schaffen (z.B. Raumprogramm). Der Prozess wird durch externes Know-How angereichert und in kurzer Zeit viele Fragen geklärt. Zu einem sehr frühen Zeitpunkt werden viele Erkenntnisse gewonnen und können so zu kürzeren Planungszeiten führen.
- Die Konkurrenz um einen Auftrag führt zu hohem Engagement und überdurchschnittlicher Vorentwurfsqualität. Bei einem Wettbewerb wird nicht die erstbeste Lösung, sondern die beste Lösung für einen Ort gesucht. Es werden Alternativen und nicht nur Varianten erarbeitet.
- Die Vergabeentscheidung ist schlussendlich projektbezogen und basiert nicht auf früheren Verdiensten. So können auch bewusst junge Büros gefördert werden. Vor allem die Anonymität sichert eine Objektivität bei der Jurysitzung. Die Entscheidung ist sachorientiert und nachvollziehbar.
- Das Verfahren ist kostengünstig für den Auftraggeber. Für die Kosten der Leistungsphase 2 werden mehrere Varianten erarbeitet. Die Kosten werden bei der Beauftragung mit angerechnet.

Nächste Schritte/Aufgaben

- Parkraumerhebung (in Arbeit)
- ggf. Verkehrsführung anpassen, Leitsysteme und E-Ladestellen einrichten
- Freiraumplanung an ein Landschaftsarchitekturbüro vergeben
- Temporäre Sportgeräte und Pflanzflächen im Westen der Fläche bereitstellen + kontinuierliche Beteiligung der Jugendlichen
- Umgestaltung Ufer und östlicher Rahmen
- Dauerhafte Umgestaltung der Aktionstribüne im Westen

Akteure

Stadtplanung und Umwelt, Tiefbau, Verkehrsplanungsbüro (PGT), Externes Landschaftsarchitekturbüro, Jugendpflege, Jugendliche; Schützenverein, Marktbetreibende, Anlieger

5.2 Schützenplatz: Aktionstribüne und erlebbare Aue**Bestand und Hinweise**

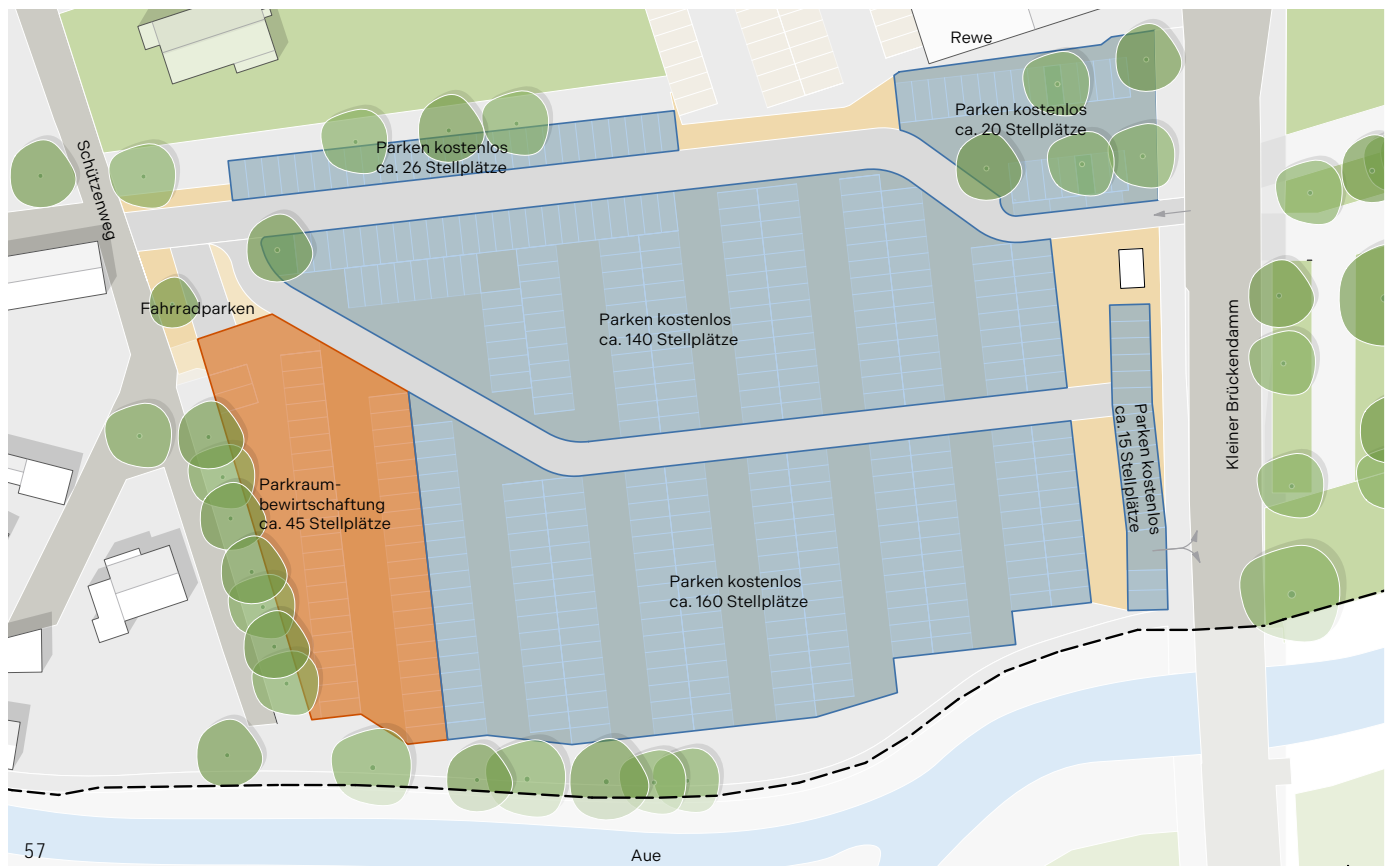
Der Schützenplatz ist ein multifunktionaler Platz, der größtenteils als Parkplatz genutzt wird, aber auch als Freifläche für das namensgebende Burgdorfer Schützenfest, den Wochen- und den Frühlingmarkt fungiert. Er liegt etwas südöstlich des Zentrums und grenzt direkt an die Aue. Mit ca. 450 größtenteils kostenlosen Stellplätzen nimmt der Schützenplatz eine wichtige Funktion als innenstadtnaher Großparkplatz ein. Gleichwohl sind hinsichtlich der verkehrs- und freiraumbezogenen Inhalte diverse Effizienz- und Gestaltungsmängel festzustellen (vgl. VU 2021: 22).

Parken und Verkehr

Der Schützenplatz ist ein großflächig versiegelter Raum, der trotz seiner direkten Nähe zur Aue keine Aufenthaltsqualitäten aufweist bzw. keinen gestalterisch-funktionalen Bezug zur Wasserlage aufbaut. Es gibt eine uneinheitliche Parkraumbewirtschaftung, wobei der kleine bewirtschaftete Bereich im Westen der Fläche minder genutzt wird.

Im Rahmen einer Parkraumerhebung wird ermittelt, wie viele der Stellplätze tatsächlich benötigt werden und ob nicht auch Flächen entsiegelt und/ oder für neue Nutzungen zur Verfügung gestellt werden können (vgl. Kap. 4.5). Zudem kommt es, besonders im Bereich der Zufahrt über die Schlossstraße, häufiger zu Konflikten zwischen PKW und Radfahrenden, sodass die Implementierung eines Orientierungssystems und ggf. eine Neuordnung der Ein- und Ausfahrten zu prüfen ist.





56 / Der Schützenplatz ist ein wichtiger Park-
platz, aber die hohe Versiegelung führt zur
Überhitzung der Fläche

57 / Bestandsplan; Es gibt ca. 450 Stellplätze,
davon sind ca. 45 bewirtschaftet.

58 / Zählung der KFZ pro Tag auf dem Schützen-
platz (Quelle: PGT 2022)

59 / Zählung der Fahrradfahrenden pro Tag auf
dem Schützenplatz (Quelle: PGT 2022)

Aufenthaltsräume für Jugendliche

Jugendliche in Burgdorf wünschen sich mehr Aufenthalts- und Bewegungsräume in der Stadt (vgl. Beteiligungen Spiel- und Bewegungskonzept 2022 und Mobile Jugendhilfe 2021, unveröffentlicht). Hier bietet sich u.a. auch der Schützenplatz besonders an: Aufgrund der Lage am Rande der Innenstadt können sich die Jugendlichen hier aufhalten, ohne viele Anwohnende zu stören und werden trotzdem nicht „aus dem Stadtzentrum verbannt“. Im Rahmen der „Perspektive Innenstadt“ sind Liegebänke im Westen des Schützenplatzes als Impuls geplant. Wichtig ist, dass eine freiraumbezogene Weiterentwicklung oder die Implementierung von neuen Inhalten mit der Schützenfestnutzung kompatibel ist. Es besteht von Seiten der Schützenfest-Organisator:innen aber auch die „Offenheit“ für eine räumliche Neuorganisation, um Flächenpotentiale für neue Freiraumnutzungen zu eröffnen. Hierzu ist sicherlich auch eine Einbindung der Schaustellervertretung sinnvoll.

Aue

Südlich der Schützenplatzfläche verläuft ein Rad- und Fußweg entlang der Aue, der eine wichtige Ost-West-Verbindung für den Radverkehr darstellt. Der ausgebaute Weg ist in diesem Bereich sehr schmal, dennoch ist die Durchgängigkeit der Wegeverbindung sehr bedeutsam. Aufgrund einer steilen Uferböschung wurde 2020 eine Absturzsicherung aufgestellt, die mit Fördermitteln der Region Hannover mit 20% der Kosten bezuschusst wurde (ca. 17.000€). Auf der Fördermaßnahme liegt eine Zweckbindung von 25 Jahren. Der Aueverlauf ist in diesem Bereich stark abgeschnitten und durch das steile, stark bewachsene Ufer kaum wahrnehmbar.

60 / Nutzungen auf dem Schützenplatz: Eine Umgestaltung des Schützenplatzes muss mit den Organisator:innen des Schützenfestes abgestimmt werden.



61 / Das Schützenfest auf dem Schützenplatz (Quelle: Jörg Hoppe, Burgdorfer Schützengesellschaft). Eine Umgestaltung des Schützenplatzes muss mit den Organisator:innen des Schützenfestes abgestimmt werden.

62 / Die bewirtschafteten Stellplätze werden minder genutzt. Der Bereich bietet sich als Aufenthalts- und Sportbereich für Jugendliche an.

63 / Die Aue ist vom Schützenplatz aus kaum wahrnehmbar. Durch die Absturzsicherung ist das Ufer nicht betretbar.



Zielbild

Ziel ist es, die offene multifunktionale Fläche des Schützenplatzes zu erhalten und durch die Gestaltung der Platzränder einen „Grünen Rahmen“ zu schaffen, der die Klimaanpassung und die Aufenthaltsqualität der Fläche grundsätzlich verbessert. Dieser Rahmen wurde auch bereits im ISEK 2010 thematisiert. In Anlehnung an die Ergebnisse der Parkraumerhebung können Stellplätze an den Rändern des Platzes reduziert werden, um so gestaltbare Aufenthaltsflächen mit neuen Freiraumfunktionen innerhalb des „Grünen Rahmens“ zu schaffen. Im westlichen Bereich des Parkplatzes kann durch die Reduzierung von zwei Stellplatzreihen ein Raum für Jugendliche und junge Erwachsene geschaffen werden, der Sport-, Freizeit- und Aufenthaltsbereiche sowie Grün- und Vegetationsflächen beinhaltet.

Um die Aue und das Thema „Fluss in der Stadt“ wieder sichtbarer und zugänglicher zu machen, sollte das Ufer entlang des Schützenplatzes aufgeweitet und der bestehende Fuß- und Radweg verbreitert und im Wegeverlauf etwas modifiziert werden. Am neuen, flacheren Ufer können Aufenthaltsmöglichkeiten z.B. in Form von Sitzstufen entstehen und eine Absturzsicherung wäre somit nicht mehr nötig. Im östlichen Bereich des Schützenplatzes können rahmende Grünstrukturen eine Abgrenzung zum Kleinen Brückendamm bieten. Die restliche Parkplatzfläche kann als multifunktionaler Raum erhalten bleiben. In Abstimmung mit dem Verkehrskonzept soll hier ein Mobility-Hub und Angebote für Ladesäulen für die E-Mobilität ergänzt werden. Diese Nutzungen müssen für das Schaustellerkonzept des Schützenfestes berücksichtigt werden. Im Zuge des Verkehrskonzeptes ist zu prüfen, ob ggf. Stellplätze und Zufahrten neu geordnet werden müssen. Eine Bebauung, z.B. als Parkhaus, wie in der VU 2021 vorgeschlagen, ist auf dem Schützenplatz nicht vorgesehen.





64 / Zielbild Schützenplatz: Offene Mitte mit Grünen Rändern und neuen Nutzungen.

65 / Das Ufer der Aue soll erlebbar gemacht werden. Beispiel: Tikkurila Ufer (Entwurf: Loci Landscape Architects Ltd; Foto: Pýry Kantonen Photography)

66 / Einfache Sitzstufen machen das Ufer der Aue zu einem tollen Aufenthaltsbereich. Beispiel: Freundschaftsinsel Potsdam (Entwurf: POLA Berlin; © Jörg Michel | landezine.com)

67 / Sportflächen, wie ein Basketballplatz, lassen sich an der „Aktions-Tribüne“ integrieren

68 / Parcours- oder Calisthenics Anlagen bieten Raum für Sport an der frischen Luft.

69 / Die „grünen Tribünen“ bieten spannende Aufenthaltsmöglichkeiten und trennen den Aufenthaltsort vom Parkplatz. Beispiel: „Solid Edge System“ von STREETLIFE auf einem Platz am Fluss Ottawa in Kanada (Quelle: streetlife.com)



Konzeptbaustein 1: Aktions-Tribüne

Im jetzigen Bereich der bewirtschafteten Parkplätze im Westen des Schützenplatzes soll eine neue Aufenthalts- und Spielfläche entwickelt werden. Diese neue „Aktions-Tribüne“ ist durch erhöhte, angeschrägte Pflanzflächen („grüne Tribünen“) vom Parkplatz abgegrenzt. An den Rändern der Pflanzinseln können Sitzbankteile als abwechslungsreiche Aufenthaltsgelegenheiten dienen.

Auf der Fläche befinden sich diverse Spiel-, Sport- und Aufenthaltsangebote, die besonders auf die Bedürfnisse von Jugendlichen zugeschnitten sind, wie eine Calisthenics-Anlage, ein Basketballplatz, oder auch Skate- oder Parcours-Angebote. Es bietet sich an, die Akzeptanz erst einmal mit mobilen Anlagen (z.B. mobile Calisthenics-Anlage, vgl. Spiel- und Bewegungskonzept) zu testen. Ein Großteil der Fläche der Aktions-Tribüne kann auch bei Veranstaltungen mitgenutzt werden.

Konzeptbaustein 2: Aue / Weg / Aufenthalt am Wasser

Viele Menschen halten sich besonders gerne an Ufern von Gewässern auf und die Aue mit ihren naturnahen Ufern in direkter Stadtnähe ist ein ganz besonderes Kleinod in Burgdorf, das hinter dem Schützenplatz kaum wahrnehmbar ist. Werden die Stellplätze im Süden des Schützenplatzes um 1-3 Stück pro Reihe reduziert, so entsteht ein ca. 7m breiter Streifen, um das Ufer der Aue aufzuweiten und abzuflachen. Der bestehende Rad- und Fußweg kann weiter vom Gewässer abgerückt und verbreitert werden. Ein neuer abgeflachter Uferbereich wird begehbar und gestalterisch nutzbar. Die Aue kann in diesem Zuge ebenfalls durch einfache Renaturierungsmaßnahmen, wie eine Uferaufweitung oder das Einbringen von Totholz und Störsteinen, ökologisch aufgewertet werden.

Es ist zu prüfen, ob die vorhandene Absturzsicherung unter diesen Umständen noch benötigt wird, ob sie entfernt oder in Teilbereichen geöffnet werden kann. Da die Absturzsicherung 2020 mit Hilfe von Fördermitteln finanziert wurde, muss ggf. bei einem Um- oder Rückbau vor 2045 der Förderanteil von ca. 17.000€ an die Region Hannover zurückgezahlt werden. Die Öffnung oder der Teilrückbau des Geländers ist wichtig, damit der städtische Freiraum und der „naturnahe“ Flussverlauf räumlich und gestalterisch verknüpft und das Gewässer erlebbar gemacht werden können. Anstelle des Geländers könnten andere Sicherungsmaßnahmen eingebracht werden, wie die Rückverlegung des Weges mit einer flachen Böschungsausbildung, die Entwicklung von Flachwasserzonen oder das Einbringen von Steinen im Gewässer, die zudem der Biodiversität und dem Naturhaushalt zugutekommen.

Um das Ufer zugänglicher zu machen und abwechslungsreiche Aufenthaltsmöglichkeiten zu schaffen, sollten verschiedenen Sitzgelegenheiten sowie Treppenzugänge und Sitzstufen am Ufer eingebracht und ggf. Beleuchtungsmöglichkeiten ergänzt werden.

KONZEPTPLAN

LEGENDE

- Vegetation
- Bewegung
- Platz (Multifunktion)
- Aufenthalt
- Wasser
- Gebäude (Bestand)
- Straßen (Bestand)
- Baum (Bestand)
- Baum (Roden)
- Baum (Neupflanzung)
- Punktueller Bepflanzung



Nächste Schritte/Aufgaben

- Gründung Taskforce IGS
- Ermittlung Raumbedarfe für die Grundschule als Grundlage für eine MVU
- Verwaltungsinterne Abstimmung zu weiteren Nutzungskonzepten und ggf. Gespräche mit potenziellen Nutzern
- Beauftragung Architektur-/Ingenieurbüro für eine MVU Vor dem Celler Tor, ggf. Prinzhornschule

Akteure

Stadtplanung und Umwelt, Schule, Kultur und Sport; Gebäudewirtschaft, Wirtschaftsförderung und Liegenschaften, externes Architektur-/Ingenieurbüro, ggf. Statiker

5.3 Nachnutzung IGS und ehemalige Prinzhornschule**Hintergrund und Anlass**

1915 wurde die Schule Vor dem Celler Tor bezogen. Seitdem wurde das Grundstück um weitere Bauten ergänzt und zuletzt, als die Nutzung von der Realschule in die Integrierte Gesamtschule übergang und sich die Flächenbedarfe erhöhten, wurden auch Räumlichkeiten der ehemaligen Prinzhornschule Im Langen Mühlenfeld 9 genutzt. Um die gesteigerten Raumbedarfe zukünftig abzudecken, wird ein neuer Schulstandort gebaut. Mit dem Spatenstich am 28.04.22 begann der Bau der neuen IGS am nördlichen Stadtrand. Der Schulbetrieb soll ab 2024/25 am neuen Standort beginnen.

Für den alten Standort gibt es noch keine konkrete Nachnutzung. Es fehlt bisher eine Grundlagenbetrachtung der Gebäudesubstanz. Daher soll zunächst für den Standort Vor dem Celler Tor eine Modernisierungsvoruntersuchung (MVU) erarbeitet werden, um Sanierungs- und Umbaukosten des denkmalgeschützten IGS-Gebäudes basierend auf Nutzungsvarianten zu ermitteln. Die Nutzungsvarianten sind dabei noch weiter zu konkretisieren. Erste Überlegungen liefert die Rahmenplanung. Für eine Nachnutzung sollte ein weitgehender Erhalt des Gebäudebestandes zur Sicherung der grauen Energie berücksichtigt werden.

Zu einem späteren Zeitpunkt sind Modernisierungsvoruntersuchungen für den Standort Prinzhornschule Am Langen Mühlenfeld und ggf. auch für den Grundschulstandort in der Hannoverschen Neustadt durchzuführen.

IGS-Schule Vor dem Celler Tor**Status Quo und Hinweise zum Standort bei einer Umnutzung**

- Das IGS-Hauptgebäude von 1915 steht unter Denkmalschutz (Fassade und Innenräume). Jegliche Umbauarbeiten müssen den denkmalschutzrechtlichen Anforderungen entsprechen.
- Das ca. 13.100 qm große Grundstück wurde durch weitere Gebäude ergänzt. Der geschätzte Anbauzeitraum ist der Karte (Abb. 75) zu entnehmen. Das Grundstück sowie zwei angrenzende Grundstücke befinden sich in städtischem Eigentum.
- Es gibt einen bedeutsamen Baumbestand im Innenhof, der weitestgehend zu erhalten ist. Es gibt keine Baumschutzsatzung für Burgdorf, sodass der Erhalt individuell zu klären ist. Insbesondere die Kastanie mit ihrem beeindruckenden Kronendurchmesser im Innenhof ist zu erhalten.
- Auf dem Grundstück sind zwei Turnhallen, die für den Vereinssport erhalten bleiben sollen und gut zugänglich sein müssen. Aufgrund von Fördergeldern liegt noch eine Nutzungsbindung auf den Gebäuden.
- Eine Zufahrt zum Grundstück besteht von Am Langen Mühlenfeld. Es ist zu prüfen, ob eine Erschließung auch über die Tappenstraße möglich ist.
- Das Gebäude ist in Teilen barrierefrei.

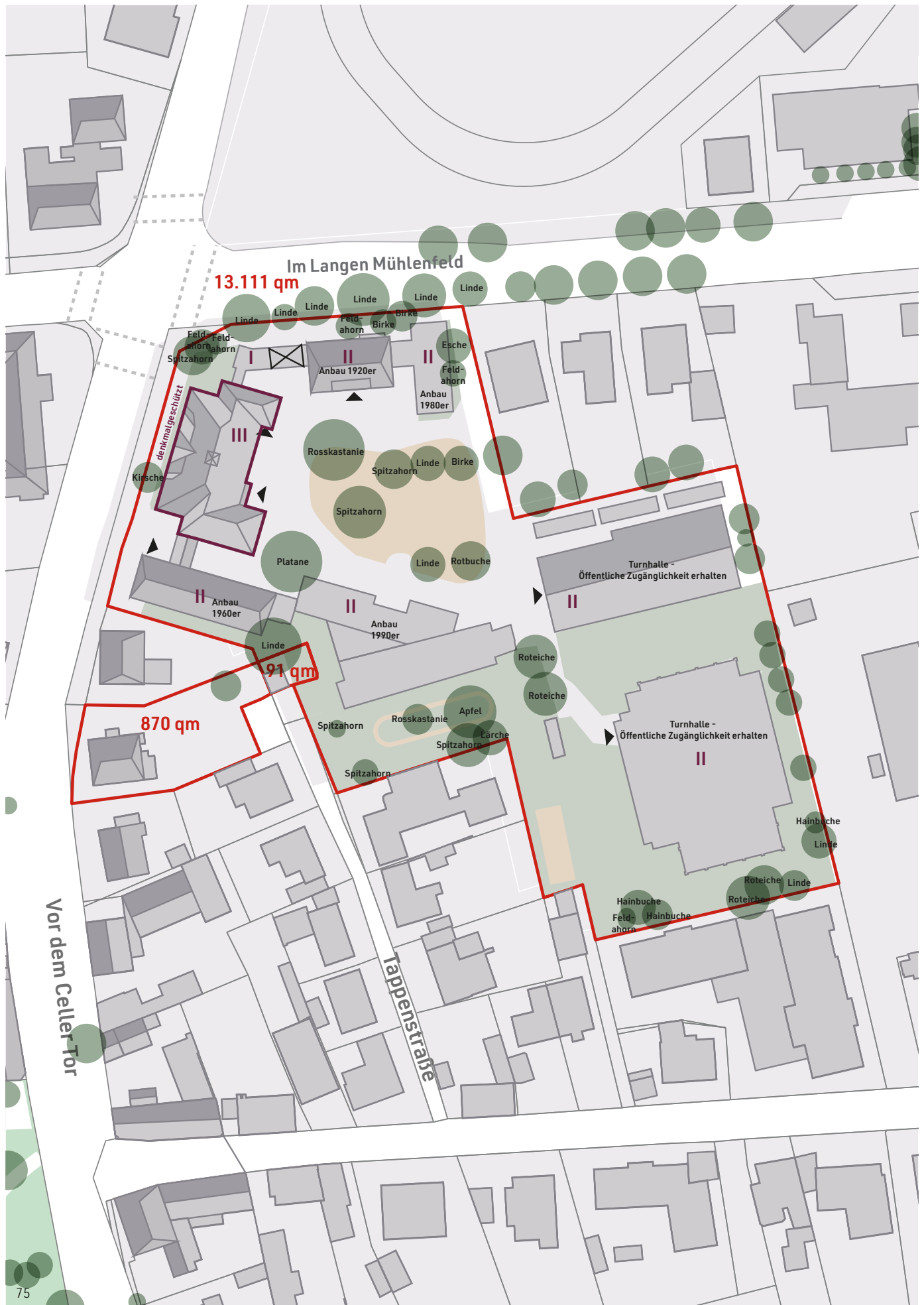


71 / Schulhof mit prägendem Baumbestand, insbesondere einer große Rosskastanie

72 / Denkmalgeschütztes Gebäude mit grüner Fassade zur Straße Vor dem Celler Tor. Rechts Schulanbau aus den ca. 1960er Jahren. Zwischen den beiden Gebäuden befindet sich ein Eingang.

73 / Blick in den Innenhof mit denkmalgeschütztem Ursprungsgebäude und zwei weiteren Anbauten.

74 / Schulerweiterungsbau aus den ca. 1920er/1930er Jahren mit Anbau rechts



- Es liegt kein B-Plan für den Schulstandort vor, im FNP ist die Schule als Fläche für Gemeinbedarf dargestellt. Bei einer Nutzungsänderung muss das Planungsrecht angepasst werden.
- Vor dem Celler Tor hat mit 9.600 Kfz/24h (Zählung PGT 2022) ein hohes Verkehrsaufkommen im Vergleich zur Umgebung.
- Bei einer Entwicklung sind im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens oder auch unabhängig davon Schallschutzmaßnahmen zu prüfen.

Nutzungsvariante 1: Umnutzung als Grundschule

Der Umzug der Grundschule an den Standort IGS ist eine verwaltungsinterne Überlegung, da so attraktive Flächen in zentraler Lage zur Nachnutzung frei werden. Der Flächenbedarf in der Grundschule ist mit dem Auszug der Prinzhornschule zum Schuljahresbeginn 2022/23 ausreichend. Das Gebäude hat keinen hohen Sanierungsbedarf. Ein Umzug der Grundschule ist unter Berücksichtigung verschiedener Aspekte im Nachgang an die MVU abzuwägen, dazu gehören auch der Schulweg, die Lärmsituation und Sanierungs-/Umbaukosten.

Zu berücksichtigende Aspekte und weiterer Klärungsbedarf:

- Es handelt sich bisher um eine offene Ganztagschule mit Mensa. Es sind weiterhin Flächen dafür vorzusehen. Es ist zu klären, ob die Schule mittelfristig in eine Ganztagschule umgewandelt werden soll, welches pädagogische Konzept verfolgt werden soll und welche Raumfunktionsbedarfe sich daraus ergeben (Differenzierung, selbstbestimmtes Lernen, Flexibilisierung, projektübergreifender Unterricht).
- Der konkrete Flächen- und Raumbedarf in Form eines Raumprogramms ist zusammen mit der Schule und den verantwortlichen Fachbereichen der Verwaltung zu klären. Die vorhandenen Flächen am Standort der IGS sind um ein Vielfaches größer. Der Kinderschutzbund hat ein potenzielles Interesse mit der Grundschule zusammenzuziehen.
- Es gibt Synergieeffekte für Eltern, wenn KiTa und Grundschule nah beieinander liegen.
- Es muss eine barrierefreie (nicht nur für mobilitätseingeschränkte Bedürfnisse) Erschließung sichergestellt werden sowie die aktuellen Brandschutzauflagen berücksichtigt werden.

Nutzungsvariante 2: Wohnen/Wohnprojekt

Es besteht in Burgdorf ein allgemeiner Wunsch nach Mehrgenerationenwohnen, einem Wohnprojekt o.ä.. Diese Forderung ist bereits in vorherigen Förderprogrammen (z.B. Leader-Programm) verankert. Auch im Rahmen der Beteiligung zu ISEK und VU gab es Ideen für Wohnen für besondere Zielgruppen. Anhand des Beispiels „Alte Schule Karlshorst“ in Berlin wird ersichtlich, dass sich auch in denkmalgeschützten Gebäuden Wohnen integrieren lässt. Eine Umnutzung und Entwicklung des Grundstücks ist mit unterschiedlichen Trägern möglich. Mögliche Projektpartner könnten dabei sein: Mehrgenerationenhaus Burgdorf, Wohnbauprojekt Burgdorf, Kirchengemeinden, Diakonie, DRK usw.

Referenz Alte Schule Karlshorst

Das Gebäude wurde 1899 als Gemeindeschule errichtet. Ziel war eine denkmalgerechte und energetische Sanierung mit barrierefreien und behindertengerechten Wohnungen für Menschen mit geringem Einkommen zu schaffen. Neben Wohnungen gibt es auch einen Kindergarten sowie gewerbliche Flächen.

Eine Stiftung hat das Grundstück erworben und in Erbbaurecht an die Mietergenossenschaft SelbstBau eG weitergegeben.



Folgende Aspekte sind bei der MVU zu berücksichtigen:

- Im Sinne eines Wohnprojekts sollten unterschiedliche Wohnungstypen (Familienwohnen, Clusterwohnen, barrierefreies Wohnen) und Gemeinschaftsflächen (Gemeinschaftsraum mit Küche und Sanitäranlagen) entstehen.
- Es ist ein Umgang mit Stellplätzen zu berücksichtigen, z.B. autofreies Quartier durch Mobilitätskonzept, Rückbau von Teilgebäuden für Parkraum.

Weitere Nutzungsideen aus der Beteiligung

Weitere Nutzungsideen sind zunächst verwaltungsintern zu prüfen, um darauf aufbauend ggf. weitere Nutzungskonzepte für die MVU vorzubereiten. Möglicherweise können auch Ideen miteinander kombiniert werden. Mit der Wirtschaftsförderung sind Gespräche dahingehend zu führen, ob es ggf. Unternehmen mit Ansiedlungs- oder Umsiedlungsinteresse gibt.

- Umzug Verwaltung und Rathausnutzung (Hinweis: Nutzungen mit Publikumsverkehr sollten eher an zentralerer Stelle in Reichweite der Marktstraße erhalten bleiben.)
- Umzug Amtsgericht
- Errichtung von Co-Working-Spaces, Kunstateliers und Veranstaltungsräumen
- Bildungsort (Berufsschule, Interimsstandort bei Schulsanierungen)

LV für Modernisierungsvoruntersuchung (Aufschlag)

- Bestandsaufnahme (Bauakten, Archiv etc.) und Beschreibung Baugeschichte und städtebaulicher/hochbaulicher Bedeutung
- Aufmaß und Flächen, städtebauliche Kennzahlen
- Feststellung der Mängel und Beschreibung des Bauzustandes, bei hohen Schäden Darstellung von möglichen Sofort- und Sicherungsmaßnahmen mit Kostenschätzung
- Planvorschläge gemäß Nutzungskonzept mit Kostenermittlung inkl. Rückbau

Eigene Entwicklung	Konzeptvergabe/ Erwerberauswahlverfahren	Direktvergabe + Wettbewerb
1. Stufe Entwicklung einer Nutzungskonzeption	1. Stufe Interessensbekundung der Investoren (+ erster Entwurf) Auswahlgremium bewertet und gibt Empfehlungen zur Weiterbearbeitung: formale Kriterien, Nutzungskonzept (und Entwurfskonzept)	1. Stufe Auswahl des Investors nach z.B. Referenz (nur wer bereits gebaut hat, kann dann daran teilnehmen) und Vergabe unter Auflage der Durchführung eines Wettbewerbs
2. Stufe Städtebaulich-hochbaulicher Wettbewerb	2. Stufe Überarbeitung der Konzeption, Erarbeitung Entwurf und Bewertung nach vorher festgelegten Kriterien	2. Stufe Städtebaulich-Hochbaulicher Wettbewerb

Verfahrensübersicht zur Entwicklung des Standorts, falls keine Schulnutzung erfolgt

Um die städtebaulichen und funktionalen Ziele der Stadt für das Areal umzusetzen, stehen grundsätzlich verschiedene Verfahrenswege zur Verfügung.

Eigene Entwicklung

Zum einen kann die Stadt selbst aktiv werden und zusammen mit einer Tochtergesellschaft (ggf. Burgdorf GmbH, Wohnungsgenossenschaft Burgdorf eG) das Grundstück entwickeln. Sollte eine bauliche Anpassung erfolgen, wird ein hochbaulicher-freiraumplanerischer Wettbewerb empfohlen.

Konzeptvergabe

Bei einer Konzeptvergabe wird die Fläche an das beste Konzept vergeben. Häufig wird bei einer Konzeptvergabe auch das Preisgebot in Teilen berücksichtigt. Da das Grundstück in einem Sanierungsgebiet liegt, fällt dieser Aspekt weg. In einem Sanierungsgebiet darf nicht über dem Marktwert verkauft werden, um Spekulationen vorzubeugen. Der Grundstückswert wird dafür im Vorfeld durch den unabhängigen Gutachterausschuss bestimmt.

Das Grundstück wird für Interessierte durch ein Exposé mit allen wichtigen Hinweisen zum Grundstück und dem Verfahren beworben. In einem ersten Schritt sind Interessensbekundungen einzubringen mit einer groben Nutzungskonzeption, ggf. auch Referenzen und/oder erste Architekturentwürfe. Dafür ist im Vorfeld zu klären, welchen Stellenwert Nutzung, soziale Integration, Gestalt, Finanzierung etc. bei der Bewerbung haben. Wenn z.B. bezahlbarer Wohnraum, auch durch neue Akteursgruppen am Markt, hergestellt werden soll, dann liegt der Fokus auf einer inhaltlichen Konzeption bei der Konzeptvergabe. Architektur sollte dann erst später im Verfahren dazu kommen, um den Aufwand und die Kostenausgaben zu einem frühen Zeitpunkt gering zu halten.

Ein Auswahlgremium bewertet zunächst die eingereichten Unterlagen. Das Gremium sollte aus Stadtverwaltung, Politik und je nach Aufgabenstellung auch aus Fachplanenden bestehen. Bei einem Rücksprachekolloquium können Hinweise mit auf den Weg gegeben werden, bevor die tatsächliche Bewerbung erfolgt. Die überarbeiteten Konzepte (idealerweise inkl. hochbaulichen Planungskonzeptionen) werden im Anschluss durch das Gremium auf Basis einer vorher vereinbarten Bewertungsmatrix bewertet. Am Ende der Auswahl kommt es zum Verkauf oder Erbbaupachtvertrag der Fläche mit der Verpflichtung zur Durchführung des Konzeptes.

Aufgrund der Komplexität wird eine externe juristische Begleitung empfohlen. Erfahrungen zeigen, dass die Komplexität des Verfahrens auch dazu führen kann, dass Interessierte abspringen.

Direktvergabe und Wettbewerb

Bei einer Direktvergabe und Wettbewerb wird die städtische Fläche mit einer Verpflichtung zur Durchführung eines hochbaulichen Wettbewerbs an einen Investor veräußert. Bei der Vergabe des Grundstücks kann z.B. an einen Investor mit vergleichbaren Projektpreferenzen vergeben werden. Die Preisfrage ist aufgrund des Sanierungsrechts reguliert.

Bei einem Wettbewerb werden durch die Teilnahme vieler Architekturbüros eine breite Vielfalt an Varianten aufgezeigt. Es wird die beste und nicht die erstbeste Lösung für ein Grundstück prämiert. Die Auflage, einen Wettbewerb durchzuführen, führt dazu, dass der Investor mit dem Gewinnerbüro weiterarbeiten muss. Ein Wermutstropfen: In der Praxis hat sich gezeigt, dass Investoren manchmal versuchen den Architekturentwurf vor allem nach wirtschaftlichen Vorgaben und weniger gestalterischen Vorgaben zu beeinflussen.

Empfehlung für Burgdorf

Bei beiden Varianten ist die Qualität der Auslobung bzw. des Exposés entscheidend für das Verfahren. Nur eine klare Aufgabenbeschreibung und beste Kenntnis über die Rahmenbedingungen führen zu einer guten Umsetzbarkeit des Projektes. Die Varianten können auch miteinander kombiniert werden. Es wird aus gutachterlicher Sicht eher eine Konzeptvergabe empfohlen, da es keinen konkreten Projektentwickler für eine Direktvergabe gibt und somit auch eine transparentere Vergabe erfolgt.



77 / Blick in die Straße Im Langen Mühlenfeld



78 / Eingeschossiges Hauptgebäude der ehemaligen Prinzhornschule

Prinzhornschule

Status Quo und Hinweise

- Die ehemalige Prinzhornschule (Am Langen Mühlenfeld Nr. 9) und Turnhalle sind Flächen im städtischen Eigentum. Die ehemalige Hausmeisterwohnung (Am Langen Mühlenfeld Nr. 10) wird derzeit durch eine Wohngruppe der Schule „Am Wasserwerk“ (Förderschule) genutzt und ist Eigentum der Region.
- Geringe Verkehrsmengen Im Langen Mühlenfeld mit 2.000 Kfz/24h (Zählung 2022 PGT), ggf. Lärmproblematik aufgrund von angrenzender Sportanlage.
- Es liegen keine Aussagen zur Bausubstanz vor.
- Nördlich der Prinzhornschule schließen städtische Flächen mit Sportanlagen an, die vom TSV genutzt werden. Das Stadthaus und das Haus der Jugend sind dort ebenso verortet.

Nutzungsüberlegungen

Der Bereich könnte als Sport, Freizeit und Veranstaltungsbereich großflächig weiterentwickelt werden.

Die Überlegung, die KiTa aus der Gartenstraße in die Räumlichkeiten „Im Langen Mühlenfeld“ umzusiedeln wurde verwaltungsintern geprüft und aufgrund von zu großem Umbauaufwand verworfen, zumal die KiTa Gartenstraße unter Denkmalschutz steht.

Grundschule

Status Quo

- Das älteste Gebäude auf dem Areal ist die Gartenstraße 16. Sie wurde als landwirtschaftliche Winterschule 1895 errichtet. Das Gebäude wurde 1955 durch Um- und Anbau zur neuen Volksschule II und beherbergt heute Teile der Grundschule und die Musikschule.
- Auch an der Hannoverschen Neustadt stand bereits in den 1930er Jahren ein Gebäudekörper der heutigen Grundschule. Das Grundstück wurde sukzessiv erweitert und ist heute „durchgesteckt“, sodass es einen gemeinsamen Schulhof gibt.



79

Maßnahmen aus dem Spiel- und Bewegungskonzept

„Für den Schulhof der Grundschule sollte das Ziel hier sein, altersgerechte und aktivitätsfördernde Herausforderungen zu integrieren und Angebote für echtes Klettern und Höhererlebnis zu ergänzen. Mit einer Vergrößerung des Fallschutzraums könnten entsprechende Elemente ergänzt werden, beispielsweise ein Gurtsteg und eine Kletteranlage mit hochgelegtem Rückzug. Darüber hinaus sollte ein Angebot zur Teilhabe aller mit in den Sandbereich hineinragen.“ (S. 118)

Die Maßnahmen 1.3 und 1.4 betreffen die Hannoversche Neustadt und Grundschule. (vgl. Spiel und Bewegungskonzept 2022)



80



81

- Zwischenzeitlich befand sich die Prinzhornschule in den Räumlichkeiten, sie zog jedoch 2022/23 aus dem Gebäude aus. Es gibt keine erweiterten Raumbedarfe der Grundschule.
- Im Rahmen der aktuell in Bearbeitung befindlichen Schulwegplanung gibt es Überlegungen bezüglich Hol- und Bringzonen im Umfeld, um die Elterntaxi-Problematik aufzuweichen und sichere Schulwege für die Kinder herzustellen. Für die Hannoversche Neustadt wird eine Sperrung der Durchfahrt für Elterntaxis vorgeschlagen. Für die Eingangsbereiche der Grundschule wird empfohlen, in der Gartenstraße auf Höhe der Bushaltestelle sowie in der Hannoverschen Neustadt im Bereich des Schuleingangs den PKW-Verkehr durch bauliche Maßnahmen auf Schritttempo zu reduzieren. Zusätzlich sollen in der Gartenstraße an der LSA Seitenbereiche vorgezogen werden, die sich Geschwindigkeitsdämpfend auswirken.
- Der Schulfreiraum der Grundschule Burgdorf ist aktuell kein öffentlicher Spielplatz mehr. Die Zugänglichkeit zu diesen Flächen spielt aus der Perspektive des Spiel- und Bewegungskonzeptes trotzdem eine wichtige Rolle. Es wird empfohlen, die Parkbuchten vor der Schule zu entfernen und kleine Aktionsflächen zu ergänzen (vgl. Maßnahme 1.4 Spiel- und Bewegungskonzept).

Konzeption

Es gibt erste Überlegungen, ob die Grundschule in das Gebäude der IGS umziehen könnte. Eine erste verwaltungsinterne Prüfung des Raumprogramms war positiv. Das brachfallende Gelände der Grundschule könnte dann städtebaulich entwickelt werden. Ob ein Umzug und Umbau finanziell zu rechtfertigen ist, ist durch weitere Untersuchungen und im Rahmen einer Abwägung zu klären.



79 / Hauptgebäude der Grundschule an der Hannoverschen Neustadt

80 / Idee: Slackline lädt im Eingangsbereich zum Balancieren ein (Beispiel BLOACS)

81 / Idee: Farbige Linien um die Laternenmasten laden ein, in Schlangenlinien zu gehen (Beispiel Leipzig).

82 / Bestandsplan

Nächste Schritte/Aufgaben

- Konzeption / Maßnahmenbündel erarbeiten
- Anwohnerinformation
- Initiierung Arbeitskreis Nachbarschaft
- Herstellung einer Musterfläche

Akteure

Ordnungsamt, Stadtplanung und Umwelt, Tiefbau, Anwohner- und Eigentümer:innen

5.4 Stärkung des Wohnumfelds im historischen Stadtkern

Hintergrund

Der historische Stadtkern wird von der Marktstraße, der Bahnhofstraße, der Hannoverschen Neustadt und der Straße Vor dem Celler Tor begrenzt. Während es an den Rändern Geschäftsbesatz gibt, ist das historische Stadtquartier vorrangig eine ruhige, zentrale Wohnlage. Versteckt finden sich innerhalb des Quartiers besondere Orte, vor allem Am Brandende, Schmiedestraße und Neues Tor, die zum Verlaufen und sich Verlieren einladen. Auch Burgdorfer:innen haben angegeben, dass sie sich nicht immer ganz sicher sind, in welcher Straße sie sind, aber es immer nett sei, andere Wege zu gehen.

Der historische Stadtkern entstand in einem Zuge nach dem Brand von 1815. Bereits das Sanierungsverfahren der 1970/80er Jahre hatte die Sicherung historischer Gebäude zum Ziel. Viele Gebäude konnten bereits saniert werden, doch es gibt weiterhin Handlungsbedarf, insbesondere unter dem Augenmerk der energetischen Sanierung. Außerdem gilt es, das historische Stadtgefüge als Identifikationsort und Alleinstellungsmerkmal Burgdorfs zu erhalten und in Wert zu setzen.

Durch die kleinteilige Bebauung mit historischer Parzellierung gibt es nur wenig privates Grün. Die Straßenräume sind schmal und fast vollständig versiegelt. Zukünftig soll der historische Stadtkern nicht nur ein Durchgangsort sein, sondern in erster Linie als Wohnumfeld für die Anwohnenden. Um dies zu erreichen, muss die Aufenthaltsqualität gesteigert werden. Es gilt, die Innenstadt als Wohlfühl-Quartier für die heutigen und zukünftigen Bewohner:innen fit zu machen. Dafür soll der Autoverkehr noch weiter beruhigt, der Grünanteil im Straßenraum erhöht und insgesamt mehr der Straßenraum als Vorgarten gedacht werden.

Ziel ist es, die städtebauliche Besonderheit und den Altstadtcharme zu beleben und auch im Alltag erlebbar zu machen.

Strategie: Kleinräumliche Betrachtung zur Stärkung des Wohnumfelds durch Aktivierung der Nachbarschaft

Um zukünftig das Wohnumfeld klimaangepasst zu verbessern und die Nachbarschaft zu stärken und gemeinsam Verantwortung zu übernehmen, braucht es privates Engagement. Dies kann aus sich heraus entstehen oder extern initiiert und begleitet werden. Für den historischen Stadtkern wird eine externe Impulssetzung vorgeschlagen. Dies ergibt sich zum einen aus dem expliziten Handlungsbedarf durch die Umstellung der Müllabfuhr von Sack auf Tonne und zum anderen durch den Vorschlag der Sockelgärten (s.u.). Mit dem Stadtmarketing Burgdorf, das auch seinen Sitz in der Schmiedestraße hat, gibt es einen Partner vor Ort, der sichtbar ist und als Initiator aktiv werden kann. Weitere Akteure wie die Händlerschaft, Gastronomiebetriebe oder das Stadtmuseum sowie Anwohnende sollten angesprochen werden, um das Gemeinschaftsgefühl zu stärken.

Das Quartier sollte zukünftig genauer unter die Lupe genommen werden, um kleinteilig den Handlungs- und Anpassungsbedarf zu ermitteln. Dieser ergibt



83



84



85



86

83 / Die engen Straßen sorgen für Parkraumdruck, hier ein privater Parkplatz

84 / Die Schmiedestraße ist lang und führt einmal durch die Mitte des historischen Stadtkerns. Die Bebauungsstruktur ist heterogen, es gibt kaum Grün.

85 / In der Wallgartenstraße werden die Eingangsbereiche grün gestaltet.

86 / Impression aus dem historischen Stadtkern mit Gebäuden unterschiedlichen Alters und Sanierungszustandes. Der öffentliche Raum wird auch durch privates Grün geprägt.

sich zum einen aus der Umstellung der Müllabfuhr von Sack auf Tonne, sodass die Konkurrenz um Straßenraum noch weiter zunehmen wird. Hier sind ggf. räumliche Anpassungen notwendig, um am Abfuhrtag oder grundsätzlich Tonnenaufstellplätze zu schaffen. Eine alternative Lösung könnten auch versenkbare Mülltonnen sein.

Eine kleinräumliche Betrachtung kann auch durch ein energetisches Quartierskonzept ergänzt werden (vgl. Maßnahme 4.3). Ein Sanierungsmanagement hat als zentrales Aufgabenfeld u.a. die Kommunikation und Vernetzung. Es ist grundsätzlich wichtig, einen „Kümmerer“ für den Innenstadtbereich für Fragen zur Sanierung und Umsetzung der Rahmenplanung zu haben. Mögliche Projekte sind neben den Sockelgärten auch die Organisation von Nachbarschaftsfesten, Flohmärkten, o.ä.

Prüfung Fahrradzone

Die Regelung „Fahrradzone“ existiert seit April 2020. In einer Fahrradzone haben Radfahrende Vorrang und können nebeneinander fahren. Die Festsetzung einer Fahrradzone könnte eine mentale und strategische Festsetzung sein.

In der historischen Innenstadt kommt es immer wieder zu Verkehrskonflikten zwischen Fuß-, Rad- und Autoverkehr und für den Radverkehr gibt es keine klare Route. Es wurde daher die Ausweisung einer Fahrradzone zwischen Hannoversche Neustadt und Wasserwerksweg geprüft, aber verworfen. Schon heute ist Tempo 20 festgesetzt und im Regelfall fahren die Autos langsam und berücksichtigen den Fuß- und Radverkehr. Durch die Festsetzung würde das Prinzip umgedreht werden. Die Geschwindigkeit würde wieder auf 30 km/h angehoben werden und der Fußverkehr müsste die Gehwege benutzen. Ob eine Fahrradzone südlich der Hannoverschen Neustadt sinnvoll ist, wurde nicht geprüft. Hier sehen die Planenden eher die Möglichkeit einer Fahrradzone.

Sockelgärten

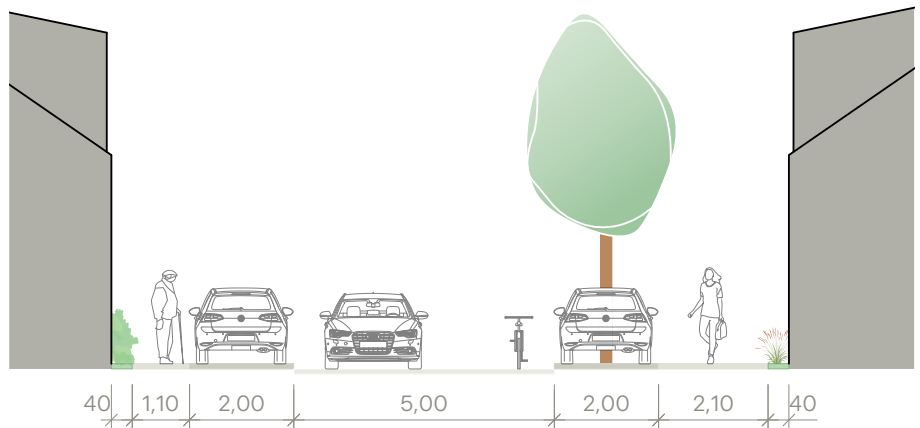
Der öffentliche Freiraum im historischen Stadtkern ist geprägt durch die kompakte Bebauung und die weitgehend versiegelten Straßenräume. Insgesamt sind diese Bereiche „arm“ an belebenden Strukturen. Die erlebbaren Raumprofile aus Hausfassade, befestigtem Fußweg und Fahrbahn wirken introvertiert, teilweise abweisend. Es ist kaum Platz für größere Vegetations- und Aufenthaltsflächen und die nutzbaren Freiräume und Fußwege laden nicht zum Aufenthalt oder nachbarschaftlichem Miteinander ein. Ein erster Ansatz zur Auflockerung und Belebung wäre die Aktivierung privater Initiativen zur punktuellen Begrünung: stellt man den Anwohnenden einen ca. 30-50 cm schmalen Gehwegstreifen entlang der Gebäudesockel zur Verfügung, so könnten sie den Fassadenfuß eigenständig begrünen und den introvertierten Charakter aufbrechen. Ergänzend können diese Ansätze mit dem Aufstellen von Sitzmöbeln oder Blumenkübeln kombiniert werden und so in der Gesamtmaßnahme mit dem Aufbrechen des Pflasters kleine Vorgärten – Sockelgärten – entstehen.

Die Sockelgärten werden privat angelegt und gepflegt, die Maßnahme sollte jedoch von offizieller Seite initiiert und gefördert werden. Besonders wichtig ist, dass die Pflege der Sockelgärten sichergestellt wird. Es können z.B. Pflanz- und Pflegeaktionen, Pflanzfeste oder Wettbewerbe („Burgdorfs schönster Sockelgarten“) durchgeführt werden. Diese helfen zusätzlich das Miteinander zu stärken und die Straßenräume zu beleben. Es muss geprüft werden, welche Organisation diese Maßnahme initiieren und unterstützen kann – ggf. bietet es sich an den SMB zu involvieren. Zusätzlich sollten die Tiefbauabteilung und das Ordnungsamt in die Umsetzung der Maßnahme einbezogen werden.



Referenz: Friedrichstadt

In Friedrichstadt war der historische Straßenraum in die (öffentliche) Fahrbahn und einen halböffentlichen, 1m breiten Übergangsraum unterteilt, der von den Anliegern zu unterhalten war, aber auch individuell genutzt sowie gestaltet werden konnte. Diese „Stubbenzone“ konnte mit Bänken möbliert, als Lager- oder Verkaufsfläche genutzt, bepflanzt oder nach eigenem Geschmack gepflastert werden. Auch wenn heute Gehwege die Fahrbahn untergliedern, so gibt es heute noch entlang der Gebäudekanten individuelle Gestaltungen durch Bepflanzungen und Sitzbänke. Es werden vorrangig Rosen angepflanzt, sodass Friedrichstadt mittlerweile den Beinamen „Rosenstadt“ trägt (Quelle: Forum 2019).



87 / Beispiel Sockelgärten (Quelle: Frank Landsberg)

88 / Gutes Beispiel in Burgdorf: In der Wallgartenstraße gibt es häufiger private Pflanzungen am Gehweg.

89 / Schnitt Schmiedestraße: Bei ca. 30-40cm breiten Sockelgärten bleibt noch genug Raum auf dem Gehweg

90 / Skizze: So könnte der vorher stark versiegelte Straßenraum in der Schmiedestraße mit Sockelgärten aussehen.



Nächste Schritte/Aufgaben

- Arbeitskreis Gastrogarten organisieren
- Prozessbegleitung und Moderation
- Abstimmung zentrale Gestaltungsinhalte
- Freiraumplanung an ein Landschaftsarchitekturbüro vergeben

Akteure

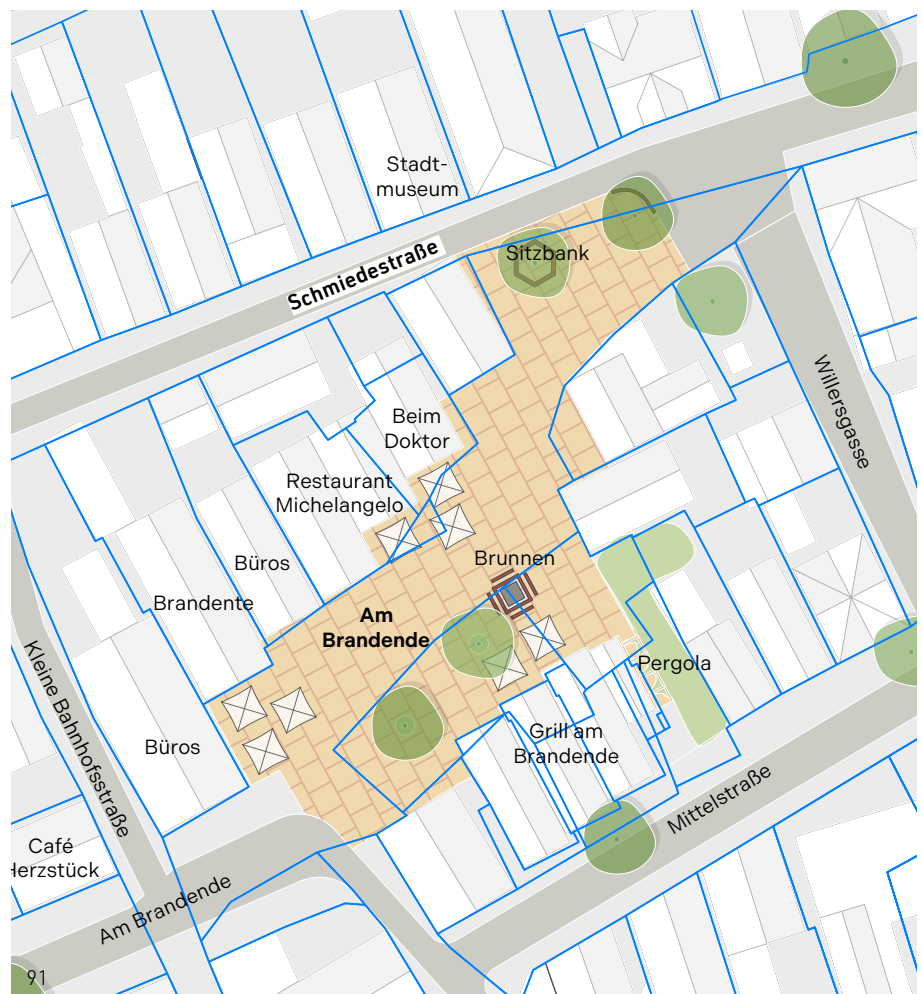
Stadtplanung und Umwelt, Tiefbau, Gastronomie, Anwohner:innen, Eigentümer:innen

5.5 Hof- und Gastrogarten Am Brandende

Bestand und Hinweise

Das Brandende ist ein zentraler Platz in der Burgdorfer Innenstadt, der verschiedene gastronomische Angebote beherbergt und von Fachwerkhäusern gesäumt ist. Hier befinden sich einige der wenigen historischen Gebäude, die bei dem Großbrand im Jahr 1809 nicht den Flammen zum Opfer fielen (vgl. VU 2021: 6). Das Brandende ist eine der beiden Fußgängerzonen in Burgdorf und in hochwertigem Natursteinpflaster in einem quadratischen Raster gestaltet. Aufgrund des Zusammenspiels aus architektonischer Dimension und vorhandenem Freiraumangebot entsteht am Brandende eine besondere Atmosphäre. Daher stellt dieser Stadtraum eine einzigartige Potentialfläche hinsichtlich der freiraumplanerischen Entwicklung für Burgdorf dar.

Heute wirkt der Platz in seinem Ausbaustandard deutlich in die Jahre gekommen. Der zentrale Brunnen ist nicht mehr in Betrieb und wirkt veraltet und unansehnlich. Insgesamt ist der Platz stark versiegelt und es befinden sich nur zwei Gehölze und wenige Sitzmöglichkeiten auf der Fläche. Eine abgängige Sechseck-Bank im Norden des Platzes soll im Rahmen des Sofortprogramms „Perspektive Innenstadt“ im Frühjahr 2023 durch eine Rundbank aus Edelstahl ausgetauscht werden. Mehrere der umgebenden Gebäude sind sanierungsbedürftig und die Gastronomienutzungen / -angebote sind rückläufig.





91 / Bestandsplan: Das Brandende als zentraler Stadtplatz mit verschiedenen gastronomischen Angeboten

92 / Verwünschter Eingang von der Mittelstraße auf das Brandende

93 / Das Brandende mit Brunnen und charakteristischen „Pflaster-Quadraten“

94 / Die marode Rundbank wird im Rahmen des Sofortprogramms „Perspektive Innenstadt“ ersetzt

95 / Einige der ältesten Gebäude Burgdorf befinden sich am Brandende - es gibt aber auch weniger attraktive Neubauten

96 / Der Brunnen ist außer Betrieb und in die Jahre gekommen



Zielbild und Konzept

Die besondere Atmosphäre des Brandendes soll erhalten, gestärkt und weiterentwickelt werden: Unter dem Zielbild „Hof- und Gastrogarten“ sollen die Gastronomie und der Hofcharakter gestärkt und gleichzeitig mehr Grünstrukturen etabliert werden. So kann das Brandende auch zum Impulsort für die umliegenden Straßenräume mit Sockelgärten werden: Gastronomieangebote und Grünstrukturen „wandern“ ins Umfeld bzw. wachsen zusammen.

Hinsichtlich einer Gestaltungsstrategie können einzelne „Pflasterquadrate“ aufgebrochen und „Grüne Nischen“ geschaffen werden, ohne die gesamte Struktur des Platzes zu verändern. So können pflegeleichte Stauden- oder Baumpflanzungen für ein angenehmeres Mikroklima und eine höhere Regenwasserversickerung sorgen. Diese grünen Nischen können mit diversen Sitzmöbeln ergänzt werden und dienen auch dazu, die Bereiche mit Außengastronomie räumlich zu fassen. Wichtig ist, dass der Platz weiterhin offen wirkt und barrierefrei ist. Das Brandende ist ein geschützter Ort, auch für Familien mit kleinen Kindern. Es bietet sich an, den alten Brunnen durch ein ebenerdiges Wasserspiel zu ersetzen (vgl. Spiel- und Bewegungskonzept) und ggf. noch weitere Spielmöglichkeiten zu ergänzen. Die Gastronomienutzung des Platzes muss erhalten und gestärkt werden, wozu auch eine Sanierung der Gebäude beitragen kann. Wichtig ist es, die Betreibenden zu aktivieren und zu beteiligen. Verschiedene Veranstaltungen können zusätzlich helfen, den Ort zu beleben und als ergänzenden „Gegenpol“ zum Spittaplatz zu etablieren (z.B. Weinfest, kleiner Weihnachtsmarkt oder Live-Musik). Die vorhandenen Fahrradbügel bleiben erhalten und die Durchfahrt mit dem Rad ist weiter möglich, sie soll jedoch nicht im Fokus liegen.

Die Umgestaltung am Brandende ist auch ohne Wettbewerb möglich und kann durch eine direkte Ausschreibung geschehen. Im Fokus der Umsetzung steht die Aktivierung und Beteiligung der Anlieger und Bürger:innen und ggf. kann eine Umsetzung mit Beteiligung der Öffentlichkeit stattfinden.

97 / Die besondere Atmosphäre des Brandendes soll gestärkt und unter dem Zielbild „Hof- und Gastrogarten“ weiterentwickelt werden. Beispiel atmosphärischer Stadtplatz: Schranenplatz Memmingen (Gestaltung: club L94 Landschaftsarchitekten GmbH; Foto: Fotoatelier Holtschneider)

98 / Ziel: Grüne Nischen auf dem Brandende-Platz schaffen, die auch als „Sockelgärten“ in die umgebenden Straßenräume „wandern“







99 / Im Sommer verbessert die Vegetation das Mikroklima und spendet Schatten. Beispiel: Kink Bar und Restaurant Berlin (Quelle: Kink Bar und Restaurant)

100 / Veranstaltungen helfen, den Platz zu beleben. Beispiel: Adventszauber Rinteln (Quelle: Igor Vucinic, rinteln-aktuell.de)

101 / Konzeptplan Am Brandende



KONZEPTPLAN



Nächste Schritte/Aufgaben

- Sofortmaßnahmen: Aufwertung der Aufenthaltsbereiche und Anlage Blühwiese
- Beauftragung Landschaftsarchitekturbüro: Umgestaltung + Naturnahes Spiel
- Beauftragung Verkehrsplanungsbüro: Mobility-Hub

Akteure

Stadtplanung und Umwelt, Tiefbau, externes Landschaftsarchitekturbüro, Verkehrsplanung

5.6 Aufwertung Bürgermeister-Schuster-Park

Bestand und Hinweise

Der Bürgermeister-Schuster-Park bildet das östliche Ende der Kernstadt und liegt zwischen der Hannoverschen Neustadt, Marktstraße und der Straße Vor dem Celler Tor. Der Park besteht größtenteils aus Rasenflächen mit einigen Strauch- und Heckenpflanzungen sowie einem hohen, alten Baumbestand. An Ausstattung befinden sich ein Aktiv-Gerät, einige Sitzgelegenheiten, eine Gedenkstätte und eine Metall-Skulptur im Park.

Trotz des qualitativ hochwertigen, alten Baumbestandes wird der Park von vielen Burgdorfer:innen nicht zum Aufenthalt, sondern meist nur zum Durchqueren mit dem Fahrrad genutzt. Die Grünfläche hat im Bewusstsein und der Wahrnehmung der Burgdorfer:innen ein schlechtes Image („Hansa Park“). Der Park ist von allen Seiten von Straßen umgeben und im Bereich Am Wall/Hannoversche Neustadt doppelt erschlossen. Durch die diagonal verlaufenden, sich kreuzenden Wege ist die Fläche stark zerschnitten und bietet kaum Aufenthaltsqualität. Der Park ist im Westen an einigen Bereichen durch hohe Vegetation von der Wohnbebauung abgegrenzt und schwer einsehbar, während sich im Osten nur eine niedrige Hecke zur Trennung zur vielbefahrenen Straße „Vor dem Celler Tor“ befindet. Der Park wird stark durch das angrenzende Gebäude im Westen (Bergstraße 4-6) geprägt und eingeengt. Der Bürgermeister-Schuster-Park wurde mit EFRE Fördermitteln in Teilbereichen neugestaltet und es liegt eine Zweckbindung bis 2025 vor.





102 / Bestandsplan: Der Bürgermeister-Schuster-Park zwischen Hannoverscher Neustadt, Vor dem Celler Tor und Marktstraße

103 / Eine Aufwertung und Neuordnung

104 / Der Bürgermeister-Schuster-Park hat eine hohes Potential durch den alten Baumbestand, allerdings ist er stark zerschnitten und übererschlossen

105 / Es befindet sich ein Senioren-Fitnessgerät im Zentrum des Platzes, ansonsten fehlt es an Spielmöglichkeiten

106 / Doppelte Erschließung Am Wall/ Hannoversche Neustadt

107 / Sanierungsbedürftiges Gebäude im Westen des Parkes. Die linke Stellplatzreihe könnte ggf. reduziert werden

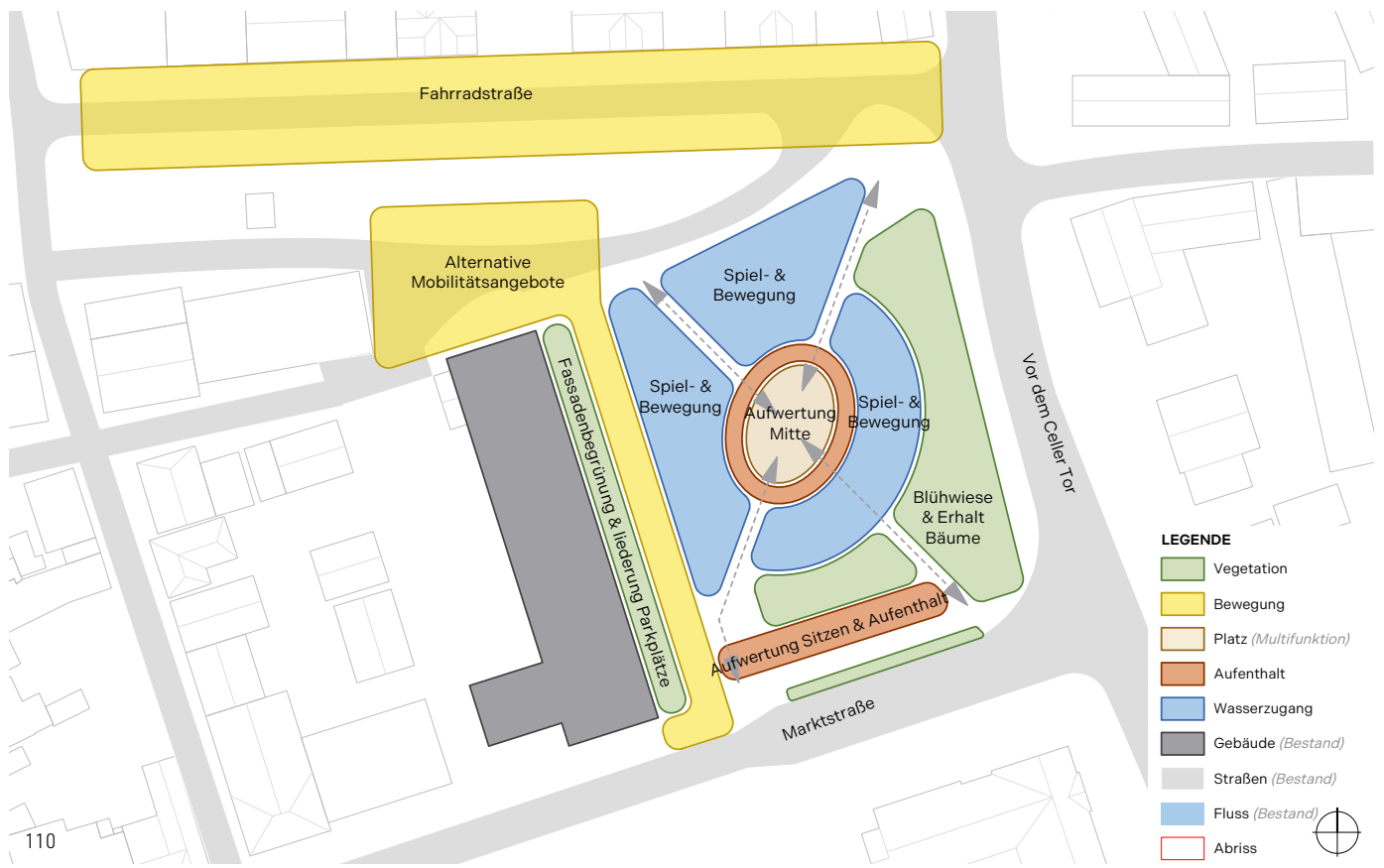


Ziele

Aufgrund der vorhandenen Zweckbindung soll der Bürgermeister-Schuster-Park nicht gänzlich umgestaltet werden: es werden hier eher allgemeine Zielsetzungen und kleine Sofortmaßnahmen formuliert. Langfristig sollte die Mitte des Platzes als attraktiver Aufenthaltsbereich gestaltet werden, in dem es verschiedene, einheitliche Aufenthaltsmöglichkeiten gibt. Im direkten Umfeld der Mitte und im westlichen Bereich Richtung Wohnbebauung sollten naturnahe Spiel- und Bewegungsangebote ergänzt werden (vgl. Spiel- und Bewegungskonzept). Holzdecks können abwechslungsreiche Aufenthaltsmöglichkeiten unter den Bäumen bieten. Im östlichen Bereich, entlang der Straße „Vor dem Celler Tor“, kann die Fläche durch eine extensive Blühwiese ökologisch und gestalterisch aufgewertet werden. Als Abgrenzung zur Straße bieten sich heimische Straucharten an. Entlang der Marktstraße kann der Park sich öffnen und Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten werden ergänzt und aufgewertet.

Als Sofortmaßnahmen bieten sich hier das Einsäen der Blühwiese, die Aufwertung der Sitzmöbel sowie eine Neuordnung der Parkplätze im Westen des Parkes an. Langfristig sollte die Mehrfacherschließung nördlich des Parks neugegliedert werden. So können auch Flächen für eine Mobilitätsstation und alternative Mobilitätsangebote geschaffen werden. Das angrenzende Gebäude kann durch eine Fassadensanierung und ggf. Fassadenbegrünung aufgewertet werden.





108 / Naturnahe Spiel- und Bewegungsmöglichkeiten (Quelle: Spiel- und Bewegungskonzept, Hölscher & Thies 2022: WAKITU-Spielplatz Hannover)

109 / Sofortmaßnahme: Blühwiese einsäen (Quelle: Kreisverband für Gartenbau und Landespflege Bamberg; kv-gartenbauverein-bamberg.de)

110 / langfristige Ziele für den Bürgermeister-Schuster-Park

111 / Mögliche Sofortmaßnahmen



Nächste Schritte/Aufgaben

- Beauftragung Ingenieurbüro zur Parkhaussanierung (bereits erfolgt)
- Verwaltungsinterne Taskforce Bahnhofsumfeld, um die unterschiedlichen Maßnahmen und Themen zu priorisieren und aufeinander abzustimmen
- Kontinuierliche Erarbeitung eines städtebaulichen Begleitplans zum Ausbau der Alpha-E-Trasse (vgl. Exkurs S. 95)
- Stellplatzbedarfe (Pkw) auf der westlichen Seite ermitteln
- Kontakt zu DB aufnehmen

Akteure

Stadtplanung und Umwelt, Tiefbau, Wirtschaftsförderung, DB Netz, externe Fachplanungsbüros

5.7 Neuordnung/Neugestaltung Bahnhofsumfeld

Hintergrund und Ziel

Burgdorf ist Teil der Region Hannover mit einer engen Pendlerverflechtung. Der Bahnhof liegt nordwestlich der Innenstadt und ist ein wichtiger An- und Abfahrtsort für die Burgdorfer:innen. Gleichzeitig ist die Bahntrasse eine Barriere im Stadtraum. Es gibt nur wenige Querungen, von denen drei im Untersuchungsgebiet liegen: Eine für den Fußverkehr (Bahnhof), eine für den Rad- und Fußverkehr (Finanzamtunnel) und eine für den motorisierten Verkehr (Hochbrücke). Durch den Bahnverkehr ergeben sich besondere Lärmschutzaufgaben für die Umgebung.

Der Bahnhof und das westliche Bahnhofsumfeld waren 1972 bei der Erstaufnahme in die Städtebauförderung der Hauptfokus in der Phase 1975-84. Das Parkhaus wurde 1978 errichtet und eine Fußwegeverbindung in die Innenstadt angelegt. Der Bahnhofsvorplatz und der ZOB wurden 2006 neugestaltet. Der Zugang zum Tunnel wurde aufgeweitet und auf der östlichen Seite eine barrierefreie Lösung hergestellt.

Die Attraktivität des Bahnhofs als Mobilitätsstation in der Region, in der Stadt und im Quartier soll weiter ausgebaut werden, nicht nur für Pendelverkehre. Es gilt im Sinne einer klimaangepassten Stadtentwicklung den Grünanteil zu erhöhen, Barrierefreiheit herzustellen, Missstände am Parkhaus zu beseitigen und das Umsteigen zwischen den Verkehrsangeboten attraktiver auszugestalten. Hierzu gehört auch der Ausbau von Serviceangeboten.

Status Quo

- Der Bahnhof ist Teil des S-Bahn-Netzes und verbindet Burgdorf mit der S6 und S7 Celle und Hannover im 30min-Takt. Es fahren verschiedene Buslinien der Region Hannover am Busbahnhof an und ab. Das On-Demand-Angebot „sprinti“ wird zukünftig den bestehenden Buslinienverkehr ergänzen. Die virtuellen Haltestellen benötigen keine klassischen Haltestellen, werden im Bahnhofsumfeld aber sicherlich den Bestand nutzen. Zukünftig ist aufgrund des Bahnprojekts Hamburg-Bremen/ Hannover mit steigendem Güterverkehr zu rechnen.
- Die Unterführung am Bahnhof und das Bahnhofsgebäude befinden sich im Eigentum der Deutschen Bahn (DBNetz); Die Stadt Burgdorf ist für die Unterhaltung der Treppen und Rampen durch eine Wegeunterhaltungslast zuständig. Dies beinhaltet ebenso die Entwässerung und die Verkehrssicherungspflicht inklusive Beleuchtung.
- Das Bahnhofsgebäude steht seit Oktober 2022 leer und ist sanierungsbedürftig.
- Es gibt im direkten Bahnhofsumfeld nur mangelhafte Aufenthaltsqualität. Der südliche Teil des Gebäudes ist historisch: Die Eingangshalle und der nördliche Anbau entstanden in den 1950er Jahren. Die frühere Fläche der Außengastronomie zwischen Gebäude und Tunnel kann heute aufgrund von Statikproblemen nicht mehr als solche genutzt werden.



112 / Bahnhofsgebäude steht heute leer, links ist der historische Gebäudeteil zu erkennen, die Anbauten sind aus den 1950er Jahren

113 / Die neugestaltete Querung und Zufahrt zum Parkhaus

114 / Die Zuwegung auf der westlichen Seite ist nach den heutigen Standards nicht barrierefrei

115 / Auf der westlichen Seite gibt es eine Bushaltestelle und weitere Parkplätze

116 / Das Nadelöhr, ein hochfrequentierter Raum ohne Gestaltungsqualität. Der Weg zur Unterführung ist auf der östlichen Seite barrierefrei und wurde aufgeweitet.

117 / Vor dem Bahnhofsgebäude: Raum mit wenig Aufenthaltsqualität, Menschen queren, warten auf den Bus oder suchen nach Fahrradabstellmöglichkeiten.



- Der Bahnhof hat einen überdachten Mittelbahnsteig, der vom Empfangsgebäude aus über eine Unterführung mit beidseitigem Zugang oder über einen, südlich des Gebäudes verlaufenden, Fußgängertunnel mit Fahrstuhl erreicht wird.
- Es gibt kaum Querungsmöglichkeiten der Bahnlinie in der Stadt und die Unterführung ist ein wichtiges Nadelöhr für den Rad- und Fußverkehr. Radfahren ist hier nicht erlaubt, wird aber dennoch praktiziert.
- Die Rampe auf der westlichen Bahnhofseite entspricht nicht den Anforderungen an die Barrierefreiheit.

Räumliche Planungsziele

Am Bahnhof kumulieren sich unterschiedliche Nutzungsanforderungen, Herausforderungen und Chancen, die teilweise in Beziehung oder sogar Abhängigkeit stehen. Die Themenkomplexe werden im Folgenden einzeln aufgeführt, sollten aber integriert bei der Umsetzung betrachtet werden. Grundsätzlich sind Überlegungen zum Bahnhof zu „spiegeln“. Der Bahnhof wird von der östlichen als auch der westlichen Seite stark frequentiert, sodass es beidseitig Stellplatzangebote für unterschiedliche Verkehrsteilnehmende braucht.

①

Bahnhof als Teil eines Mobilitätsstation-Netzwerks

Der Bahnhof ist zukünftig als Teil eines Netzes von Mobilitätsstationen zu denken. Das Mobilitätskonzept sieht verschiedene Größen, abhängig von der Anzahl der Verkehrsmittel und Serviceangebote, vor. Der Bahnhof Burgdorf übernimmt die größte und übergeordnete Funktion. Mögliche Nutzungen sind der Grafik zu entnehmen. Die konkreten Angebote sowie deren Verortung, Zuständigkeit und Ausgestaltung sind noch abzustimmen.

Ziel ist es multi- und intermodale Wegeketten zu vereinfachen sowie schnelle und komfortable Lösungen herzustellen.

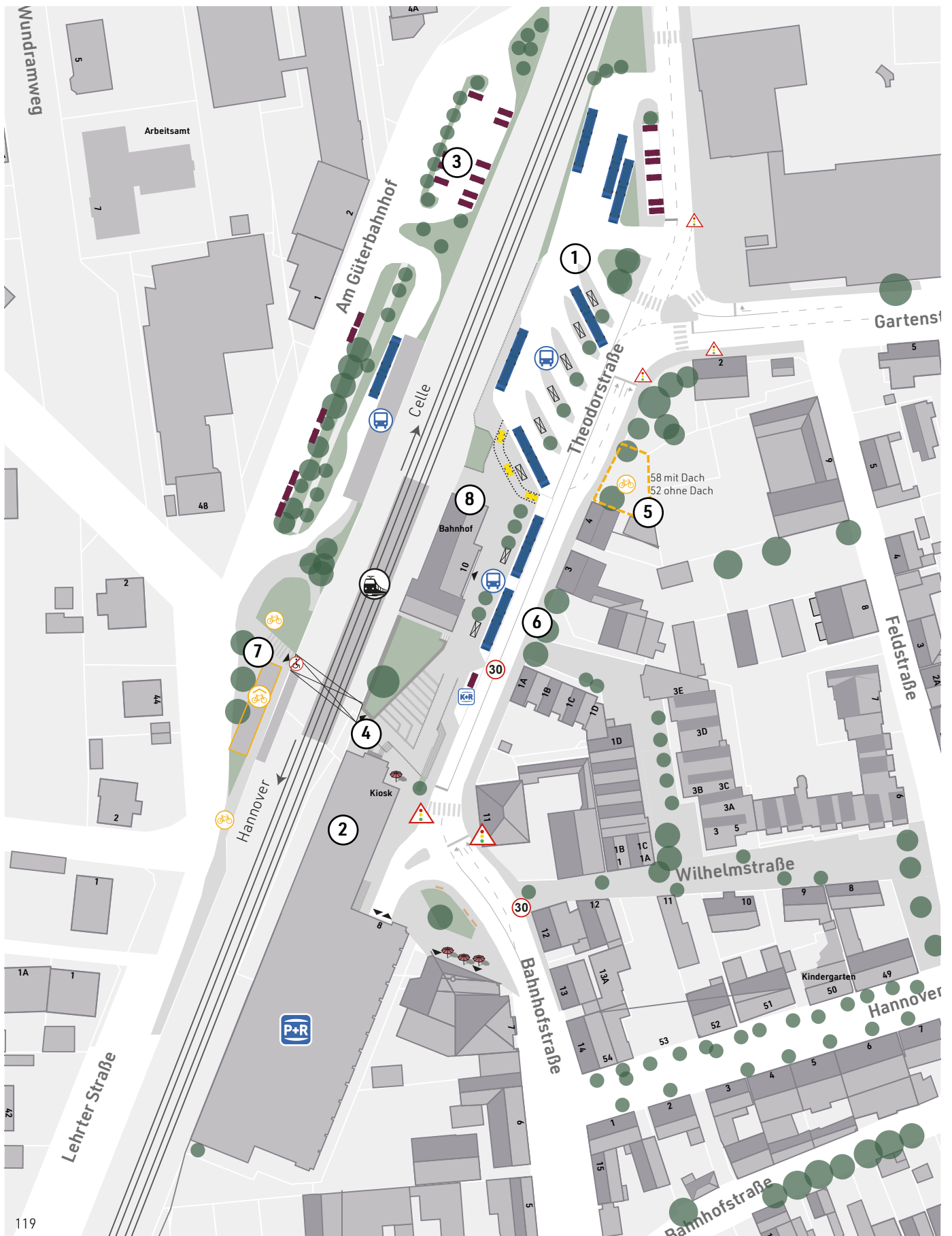
118 / Grafik Mobilitätsstation (Eigene Darstellung, nach PGT Umwelt und Verkehr GmbH)

119 / Bestandsplan

Baukasten für Mobilitätsstationen

Mobilitätsangebote	+	Serviceangebote	+	Informationsangebote
▪ ÖPNV-Haltepunkt ▪ Radabstellanlagen ▪ Lastenradabstellplätze ▪ Bike-Sharing-Station ▪ E-Scooter-Sharing-Station ▪ Car-Sharing Station ▪ SPNV-Haltepunkt ▪ PKW-Stellplätze ▪ Park & Ride ▪ Taxistand		▪ E-Ladesäulen ▪ Reparaturangebote ▪ Luftpumpen ▪ W-LAN Punkt ▪ Fahrradselbstservice- Station ▪ Packstation / Briefkasten ▪ Öffentliche Toilettenangebote ▪ Sitzgelegenheiten /Witterungsschutz ▪ ...		▪ Übersichtsplan zu Mobilitätsstation ▪ Stadtplan ▪ Fahrgastinformationen (Tarifierung, Fahrplan, Tickets) ▪ Notruf- und Informations-sprechquelle ▪ ...

118





120



121



122



123

120 / Bestandsituation des Parkhauses, das Gebäude ist gestalterisch in die Jahre gekommen und stark sanierungsbedürftig



121 / Beispiel Parkhaussanierung - Vorher (Quelle: lohmann architekten)

Quelle ist angefragt (BPW)

122 / Beispiel Parkhaussanierung - Nachher (Quelle: lohmann architekten)

123 / Parkhaus im Herzcampquartier Hannover

124 / Neue Brücke am Vechtaer Bahnhof mit Beleuchtungskonzept (Quelle: Stadtverwaltung Vechta (c) Kokenge)

② Sanierung Parkhaus

Die 250 Stellplätze im Parkhaus auf der östlichen Seite der Bahntrasse sind kostenfrei und werden vor allem durch Pendler:innen genutzt. Ende 2021 traten unerwartet schwerwiegende Mängel am Parkhaus der Stadt Burgdorf auf, die sogar vorübergehend zu einer Sperrung der oberen Parkdecks führten. Bei einer Sanierung sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Gesicherte Bike & Ride Stellplätze, auch für E-Räder und Lastenräder
- E-Ladestellen
- „Gebäude öffnen“ und mehr Transparenz zur Stadtseite herstellen
- Lärmschutz zur Bahntrasse
- Integration von Anlagen zur Energiegewinnung (PV-Anlagen, urbane Windkraftanlagen, etc.)
- Freundliches und zeitgemäßes Farb- und Beleuchtungskonzept

Es gibt Überlegungen, die gesamte Länge des Parkhauses zu nutzen bzw. die Bahnsteige bis auf Höhe der Rolandstraße zu verlängern und dort einen weiteren Ausgang herzustellen, da viele Zugreisende in Richtung Süden gehen. Da eine weitere Querung mit dem Rad hergestellt werden soll, ist auch eine Überlegung, ob das Parkhaus bei einer Aufstockung in eine Lösung integriert werden kann (vgl. Vechta). Gemäß Gestattungs- und Unterhaltungsvertrag vom 05.07.2006 sind Umbau- und Sanierungsarbeiten mit der Region Hannover abzustimmen, die sich zu 50% an den Kosten beteiligen (Ausnahmen bestehen bei der Beleuchtung).

③ Prüfung, ob weitere Pkw-Stellplätze im Westen benötigt werden

Auf der westlichen Seite gibt es ein begrenztes Angebot an Parkplatzflächen. Es ist im Rahmen der Parkraumerhebung und des Parkraumkonzeptes (vgl. Kapitel 4.6) zu überprüfen, ob das Angebot erhöht werden soll. Es sind hierfür Gespräche mit der LNVG bezüglich möglicher Förderung zu führen. Gefördert werden Park+Ride Anlagen.

④ Fahrradquerung Bahntrasse

Täglich passieren ca. 1.200 Fahrräder/24h (Quelle: PGT 2022) die Bahnunterführung, die eine von vier Querungsstellen der Bahntrasse in Burgdorf darstellt. Das Fahrrad darf nur geschoben werden. Das Mobilitätskonzept gibt

Referenz Radachse Schillerlager Straße - Radbrücke Bahnhof Vechta

Im Rahmen des Projekts „Neue Mobilität am Park“ wurde in Zusammenarbeit der Stadt Vechta, dem Bund, der Bahn und Investoren das Bahnhofsumfeld neugeordnet. Der Geh- und Radweg ist ein besonderes Highlight. Er ist 306 m lang und zwischen 3,5m bis 4m breit.



für das Bahnhofsumfeld einen Suchraum für die Verbesserung der Bahntrassenquerung an. Wie dies umgesetzt werden kann, ist im weiteren Verlauf zu klären.

5 **Ausbau Radstellplätze**

Im Rahmen der Bike+Ride-Offensive der Deutschen Bahn AG wird u.a. der Bahnhof Burgdorf ausgebaut. Die Baumaßnahmen sollen im Herbst 2022 bis Frühjahr 2023 umgesetzt werden. Am Bahnhof Burgdorf werden nur städtische Flächen in Anspruch genommen, daher müssen hier keine Gestattungsverträge mit der DB geschlossen werden. An der Westseite wurden bereits 34 zusätzliche Abstellplätze geschaffen.

Auf einer östlichen Fläche werden eine überdachte Doppelstockanlage mit 58 Abstellplätzen gebaut sowie 52 Abstellplätze ohne Dach. Die überdachte Doppelstock-Anlage soll beleuchtet werden. Wenn möglich sollte die Planung unter dem Aspekt der Entsiegelung angepasst werden und teilweise Rasengittersteine verwendet werden.

Es ist zu prüfen, ob noch weitere Anlagen direkt vor dem Bahnhofsgebäude angebracht werden können. Dort werden derzeit die Baumschutzanlagen als Fahrradständer genutzt.

6 **Straßenquerungen und Wegeverbindungen stärken**

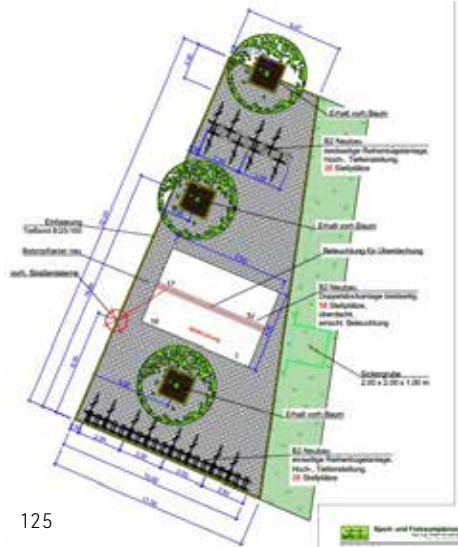
Die Wegeführung Bahnhof-Innenstadt wurde im Rahmen der letzten Sanierung hergestellt und ist in die Jahre gekommen. Es gibt keine intuitive Wegeführung mehr und es fehlt eine direkte und sichere Straßenquerung. Es wird die Errichtung einer Sprunginsel vorgeschlagen. Die Verbindung ist nicht mehr barrierefrei, es fehlt eine Ausschilderung und das Mobiliar ist ungepflegt. In der Wilhelmstraße wurde stellenweise nachjustiert und am südlichen Rand der Straße ein Streifen barrierearm hergestellt. Es ist zu prüfen, ob weitere Barrierearmut bzw. Barrierefreiheit nachträglich durch kleinere Maßnahmen hergestellt werden kann (vgl. Spiel- und Bewegungskonzept Maßnahme Nr. 1.3). Das Vorrangnetz für Barrierefreiheit sieht einen Weg durch die Kleine Bahnhofstraße vor.

7 **Barrierefreier Zugang auf der westlichen Seite herstellen**

Auf der westlichen Seite des Bahnhofes entspricht die Zuwegung zur Unterführung nicht mehr den heutigen Standards der Barrierefreiheit. Hier muss der Bereich aufgeweitet und barrierefrei gestaltet werden. Hier steht auch die Verbesserung der Durchlässigkeit für den Radverkehr im Fokus.

8 **Bahnhofsgebäude nachnutzen**

Das Bahnhofsgebäude steht seit Oktober 2022 leer. Um den Bahnhofsbereich zu beleben, sollte gemeinsam mit dem Eigentümer die Unterbringung öffentlich wirksamer Funktionen im Gebäude geprüft werden. Möglich wären z.B. eine Gastronomie oder auch soziale Nutzungen sowie Serviceangebote. Um die Handlungsmöglichkeiten der Stadt Burgdorf auszuweiten und möglichen Missständen vorzubeugen, sollte auch ein Ankauf des Gebäudes von der Deutschen Bahn oder eine kommunale Zwischenmiete geprüft werden.



Exkurs: Städtebauliche Begleitplanung (SB)

2020 wurde vom Deutschen Institut für Urbanistik (DifU) für den Güterstreckenausbau Rothenburg-Verden (Alpha-E) eine Begleitstudie erarbeitet, in der das Instrument einer „städtebaulichen Begleitplanung“ untersucht wurde. Ziel ist es, durch einen vorausschauenden und integrierten Planungsansatz beispielsweise die Herausforderungen und Lösungsmöglichkeiten von zukünftigem Bahnlärm besser eingeschätzen zu können. Die Idee hinter der Städtebaulichen Begleitplanung ist, die Folgewirkungen des Schienenverkehrsausbaus nicht nur technisch an der Lärmquelle zu lösen, sondern auch Szenarien und alternative Lösungsansätze etwa im Stadtumbau oder über das Planungsrecht aufzuzeigen. Dabei sollen vor allem auch frühzeitig Chancen und Synergien identifiziert werden. Eine städtebauliche Begleitplanung ersetzt nicht vorhandene Planungen, sondern baut auf diesen auf und erschließt weitere Fördermöglichkeiten. Einige der wichtigsten Vorteile sind:

- Optimierung von Infrastrukturvorhaben und Stadtentwicklung durch integrative Betrachtung zwecks Ausschöpfung von Potenzialen und Synergieeffekten. Landschaftliche und optische Einbettung des Vorhabens in den Stadt- und Landschaftsraum kann rechtzeitig durch Gestaltungsvarianten diskutiert werden.
- Es wird eine kooperative Entwicklung mit neuen Impulsen für die Anpassung städtebaulicher Ziele in betroffenen Stadt- bzw. Ortsteilen angestrebt. Es werden zudem innovative Ansätze gefördert, die städtebaulich oft besser integrierbar sind als aktive Lärmschutzmaßnahmen. Die kommunale Planungshoheit wird ausgenutzt, indem eigene Lösungsansätze für eine nachhaltige und zukunfts feste Siedlungsentwicklung entwickelt werden.
- Eine vorausschauende Planung schafft ein Umdenken hin zu einem ökonomischen Mehrwert anstelle eines „volkswirtschaftlichen Schadens“. Insbesondere auch durch frühe und rechtzeitige Partizipation kann die Akzeptanz für die Infrastrukturmaßnahme gefördert werden.

125 / Planungen für die Radhaltestelle östlich der
Bahnhofstraße (Quelle: Stadt Burgdorf)

126 / Wohnstraße in Antwerpen mit Rasengittersteinen (Quelle: © Ulf Jacob)

Nächste Schritte/Aufgaben

- Interne Präzisierung der prioritären Maßnahmen
- Querungssituation Vor dem Hannoverschen Tor verbessern
- Neugliederung Parkplatz am Rathaus II
- Anpassung/ Verbreiterung Wegeverbindungen
- Zusätzliche Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten schaffen

Akteure

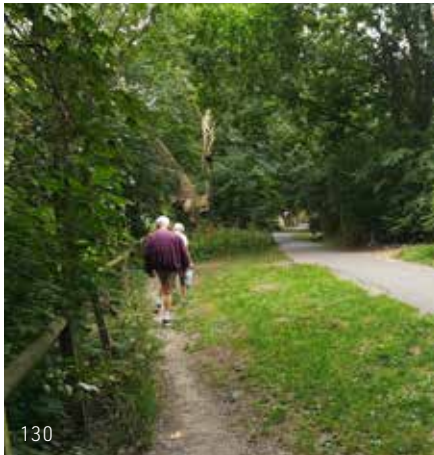
Tiefbau, Stadtplanung und Umwelt, Bauordnung, ggf. externe Landschaftsarchitekturbüros

5.8 Rathaus-Campus als sozialer Treffpunkt**Bestand und Hinweise**

Der etwa 19 ha große Stadtpark liegt südlich der Innenstadt und grenzt direkt an die Aue an. Im östlichen Bereich des Stadtparks bilden das Burgdorfer Schloss und die Rathäuser II und III den Rathaus-Campus. Der heutige Stadtpark entstand um 1930: Es wurden ein Schwanenteich und ein Freibad (bis 1955) angelegt. Das Schloss wurde zuletzt 1980 umfänglich renoviert und restauriert. Heute wird es von der Stadt Burgdorf als Verwaltungssitz sowie für kulturelle Veranstaltungen genutzt. Des Weiteren wird das Schloss auch von der Region Hannover genutzt, die die Eigentümerin ist (vgl. VU 2021: 7). Es gibt einen vorhandenen alten Baumbestand und in 2008 wurde im Zuge der Gartenregion die historische Lindenallee erneuert. Es gibt verschiedene Angebote, wie einen Aktivpark und einen „Fühlpfad“ sowie verschiedene Naturschutz- Informationsangebote.

Obwohl der Stadtpark direkt an die Innenstadt anschließt, ist er eher versteckt und die Eingangssituationen sind teilweise schwierig zu „lesen“. Einige der Wegeverbindungen sind zu schmal oder schlecht ausgebaut. Hierzu zählt vor allem der Weg zwischen dem Schloss und dem Rathaus II. Generell fehlen eine einheitliche Wegesystematik sowie ein Orientierungssystem. Es gibt eher wenig Aufenthaltsmöglichkeiten. Im Rahmen des Sofortprogrammes „Perspektive Innenstadt“ sollen nun aber Liegebänke und Bank-Tisch-Kombinationen im Stadtpark aufgestellt werden.





127 / Lindenallee im Stadtpark mit Aktivpark im Hintergrund

128 / Das Mobiliar ist teilweise in die Jahre gekommen

129 / Zu schmale Wege zwischen Schloss und Landratsvilla sorgen für breitgetretene Wiesen

130 / Die Menschen suchen sich Wege am Wasser, der Trampelpfad ist stellenweise bereits von Wegequalität

131 / Engstelle zwischen Schloss und Rathaus III mit Pollern und Fahrradabstellanlagen, die zusätzlich den Weg verschmälern: Blick zu Schloss

132 / Blick in den Park, Richtung Landratsvilla



Ziele

Der große Stadtpark mit Schloss und Aue in seiner innenstadtnahen Lage ist eine herausragende Besonderheit, die sichtbarer und besser nutzbar gemacht werden sollte. Die Eingangsbereiche in den Park müssen stärker betont werden: Dies geschieht einerseits durch ein Leit- und Orientierungssystem (vgl. Kap. 4.7) und durch eine einheitliche Gestaltung. Durch bspw. ein bestimmtes Pflaster oder ein wiederkehrendes Element wie eine Säule oder Mosaik wird ein Wiedererkennungswert geschaffen und die Eingänge fungieren als „Entrée“ zum Park.

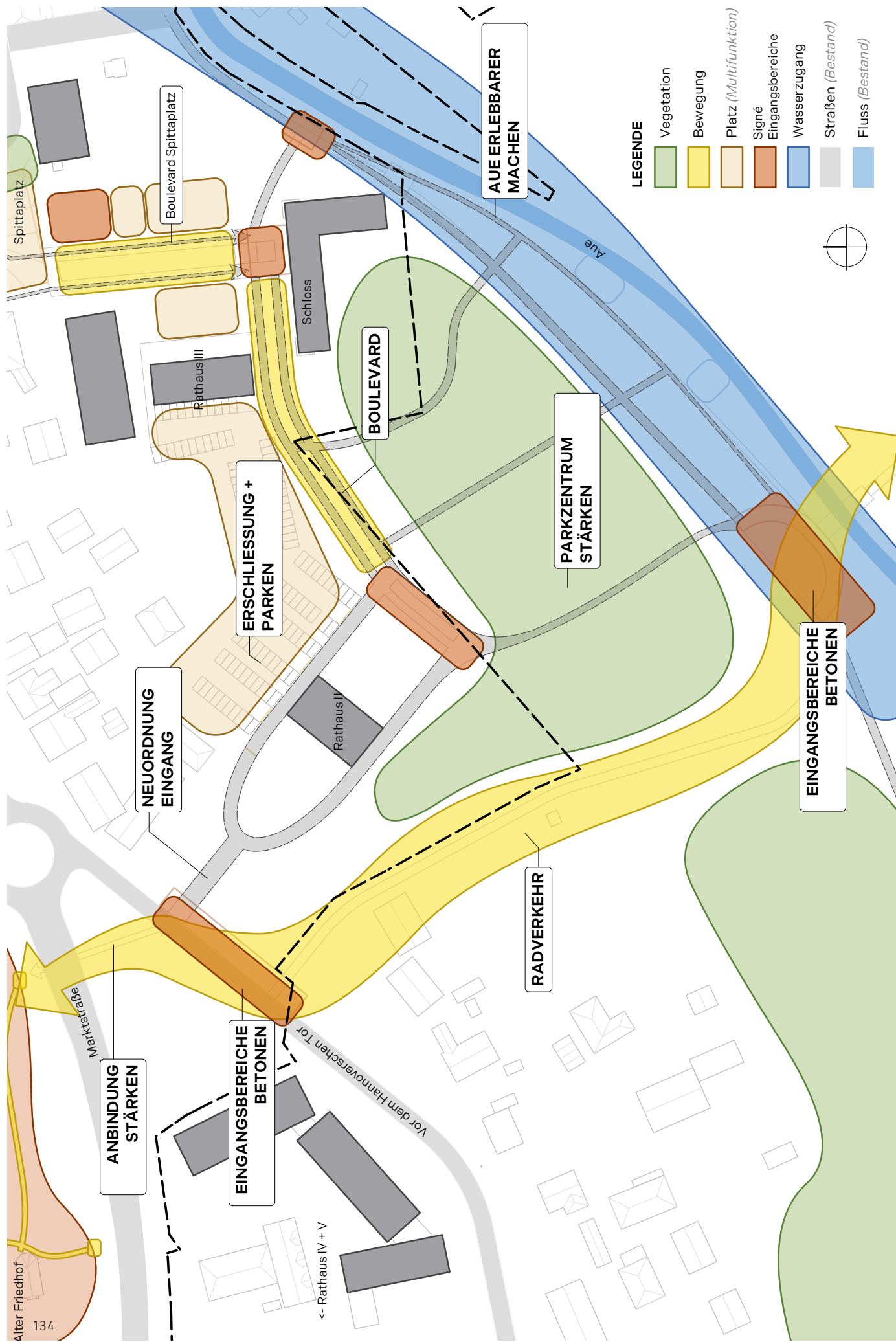
Der Zugang am Rathaus II zum Stadtpark ist sehr unübersichtlich und dient zusätzlich als Einfahrt für den Parkplatz und als Zufahrt zum Stadtpark bei Veranstaltungen. Hier ist eine Neuordnung der Verkehrssituation und der Parkfläche zu prüfen, sodass Radfahrende und Fußgänger:innen möglichst einfach und sicher in den Park gelangen können. Gegebenenfalls kann die südwestliche Seite vom Rathaus II als Zugang zum Stadtpark für Radfahrende und Fußgänger:innen betont werden. Zusätzlich sollte die Querschnittssituation an der Straße „Vor dem Hannoverschen Tor“ für Fußgänger:innen und Radfahrende verbessert werden, da entlang des Weges „Beim Amtshof“ eine wichtige Nord-Süd-Fahrradachse verläuft. Seit mehreren Jahren erfolgt eine abschnittsweise Wegesanieierung im Stadtpark. Verbreiterungsbedarf besteht am Weg parallel zur Aue und am Weg zwischen den Rathäusern II und III. Hier wäre ein Ausbau in zwei parallelen Wegeachsen zu prüfen, sodass hier das Thema des Boulevards vom Spittaplatz weitergeführt werden könnte.

Um das Zentrum des Stadtparkes zu stärken und Möglichkeiten für soziales Miteinander zu schaffen, können hier verschiedene Aufenthaltsmöglichkeiten, wie Holzdecks, integriert und naturnahe Spielmöglichkeiten ergänzt werden (vgl. Spielraumkonzept). Dass sich die Menschen ans Wasser gezogen fühlen, zeigt der Trampelpfad entlang der Aue. Dieser könnte ausgebaut werden und um Aufenthaltsmöglichkeiten erweitert werden. Punktuell wären auch hier Uferzugänge, wie Sitzstufen, denkbar. Im Übergang zwischen Spittaplatz, Stadtpark und zur Hochbrücke hin gibt es viele kommunale Einrichtungen, deren Gebäude sukzessiv saniert werden müssen. Es wird keine Zusammenführung aller Nutzungen in ein Gebäude angestrebt, aber es müssen mehr Flächen geschaffen werden, um angemietete Immobilien aufzugeben. Der Bereich wird daher in Zukunft noch mehr durch kommunale Verwaltungsaufgaben geprägt und es gilt Parkraumbedarfe, gute Wegeverbindungen und Aufenthaltsqualität zu berücksichtigen bzw. in einer übergeordneten Konzeption zu entwickeln.

133 / Holzdecks bieten abwechslungsreiche und attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten im Park. Beispiel: Holzdeck Landau, (Bildquelle: L. Michow & Sohn GmbH)

134 / Zielsetzung Entwicklung Rathaus-Campus





Nächste Schritte/Aufgaben

- Veränderungssperre für den bestehenden Bebauungsplan (in Teilen)
- Investorengespräche, um die Marktlage zu klären

Akteure

Stadtplanung und Umwelt, Eigentümer:innen, Investor, Gewerbliche Entwicklung, Wirtschaftsförderung Fachplanungsbüro (Verkehr, Lärm), Arbeitskreis Magdalenenfriedhof

5.9 Entwicklung Rolandquartier

Hintergrund und Ziel

Der Standort Rolandstraße am westlichen Rand der Innenstadt ist durch eine heterogene Bebauung geprägt. Es gibt seit einigen Jahren ein Entwicklungsinteresse durch einen der Eigentümer. Nach einem Brand auf dem Gelände wurde der Innenhof, wo sich früher eine Gärtnerei befand, bereits komplett entkernt und freigelegt. Im Westen des Gebietes befindet sich aktuell eine Gehölzfläche, die sich zum Teil in städtischem Eigentum befindet.

Es stand bisher immer wieder die Frage im Raum, ob an der Rolandstraße ein gewerblicher Ankerbetrieb oder Parkraum entstehen kann, um eine Belebung vom Bahnhof über die Marktstraße und Hannoversche Neustadt bis zum Schützenplatz zu erwirken. 2022 wurde durch die Verwaltung ein Nutzungskonzept mit städtebaulichem Entwurf beauftragt. Dazu wurden verschiedene Varianten erarbeitet und mit Eigentümer:innen, Gutachterbüro des Einzelhandelskonzept, der Rahmenplanung, Wirtschaftsförderung und Politik abgestimmt. Eine besondere Herausforderung stellt dabei der Lärmschutz dar.

Ziel ist es, das Areal zwischen Bahnhofstraße und Rolandstraße zum lebendigen Rolandquartier mit Wohn- und Gewerbeflächen zu entwickeln. Dafür sollen das denkmalgeschützte Gebäude an der Bahnhofstraße und auch besonders ortsbildprägende Gebäude im Gebiet erhalten bleiben. Für den Bereich greift außerdem die Erhaltungssatzung. Neue bauliche Anlagen sind daher in Kubatur und Proportion auf die nähere Umgebung und den ursprünglichen Bestand abzustimmen.

Ergebnis Nutzungskonzept

Es wurden verschiedene Nutzungsvarianten erarbeitet:

- Variante 1: Viel Wohnen und wenig kleinteiliges, vertragliches Gewerbe, Parkpalette
- Variante 2: Ein großflächiger Fachmarkt, wenig Wohnen, vertragliches Gewerbe, nur ebenerdige Stellplätze
- Variante 3: Zwei großflächige Fachmärkte, vertragliches Gewerbe, kaum Wohnen, nur ebenerdige Stellplätze
- Varianten 4 + 5: Wohnen und kleinteiliges, vertragliches Gewerbe bzw. kleiner Fachmarkt, Parkpalette, nur wenige private Parkplätze im Innenbereich dadurch Wohnhofcharakter

Die Varianten 2 und 3 für mit großflächigem Einzelhandel wurden nicht weiterverfolgt. Eine Ansiedlung von Fachmärkten mit ca. 800 qm Verkaufsfläche würde Frequenz eher aus der Innenstadt abziehen. Parkplätze würden zur Bahntrasse und nicht zur Bahnhofstraße entstehen, sodass eine Parkplatzentlastung für die Innenstadt nicht realisiert werden würde, da die Strecke für viele noch ein Hindernis darstellt. Es wird daher ein gemischtgenutztes Quartier favorisiert.



135 / VorzugsvarianteV(Quelle:plan-werkStadt)

136 / Isometrie von der Bahnhofstraße (Quelle: plan-werkStadt)

137 / Blickrichtung von der Bahntrasse in die Rolandstraße (Quelle: plan-werkStadt)



138



139



140

138 / Kleinteilige Bebauung in der Rolandstraße, der Gebäudebestand rechts im Bild soll erhalten bleiben

139 / Die Bahntrasse verläuft unmittelbar an der Bahntrasse. Es gibt keinen baulichen Lärmschutz.

140 / Luftbild von der Bestandssituation

Vorzugsvariante

Die Vorzugsvariante baut auf der Variante 5 auf und sieht Wohnen sowie kleinteiliges, verträgliches Gewerbe bzw. einen kleinen Fachmarkt mit bis zu 720 qm Verkaufsfläche an der Bahnhofstraße vor. Gewerbe, wie ein Ärztehaus, Büros oder andere wohnverträglichen Nutzungen, können an der Bahn oder entlang der Bahnhofstraße entstehen. Eine Parkpalette im westlichen Bereich an der Bahntrasse sorgt für baulichen Lärmschutz, sodass im Innenbereich des Quartiers Wohnen entstehen kann. In der Überarbeitung der Variante wurden neben der Stellplatzpalette noch weitere Stellplätze im Innenbereich für die gewerbliche Nutzung vorgesehen. Ein Poller soll die Parkverkehre funktional trennen.

Empfehlungen zur weiteren Umsetzung

Das Rolandquartier sollte als Gesamtmaßnahme gesehen und umgesetzt werden, um architektonische und freiraumplanerische Qualitäten zu sichern. Aufgrund bestehender Abhängigkeiten (wie z.B. der Lärmproblematik) ist bspw. eine Wohnnutzung erst möglich, wenn ein baulicher Lärmschutz zur Bahntrasse hergestellt ist.

Im Idealfall findet sich ein Investor, um das Vorhaben in Form eines Vorhaben- und Erschließungsbebauungsplans mit einem städtebaulichen Vertrag planerisch zu sichern und in die Umsetzung zu bringen.

Das Nutzungskonzept mit Entwurf bietet eine sehr gute Grundlage, um auf Investorensuche zu gehen und weitere Themen auszuhandeln. Das Konzept ist in Abhängigkeit von den tatsächlichen Nutzungen zu überarbeiten und zu konkretisieren. Das betrifft insbesondere den Hochbau mit Dachlandschaft und Fassaden, den Freiraum und die Erschließung.

Sicherung der Baukultur

Um eine baulich hohe Qualität zu sichern, insbesondere am Eckgrundstück Rolandstraße/Bahnhofstraße und angrenzend an die denkmalgeschützte Bebauung, ist die Durchführung eines Wettbewerbs eine Option. Im Kapitel 5.1 findet sich eine Übersicht zu verschiedenen Wettbewerbsverfahren. Da das Konzept bereits erarbeitet wurde, kann ein Investor auf Basis des Konzepts gefunden werden. Sollte es ein hohes Interesse oder zwei konkurrierende Interessenten geben, so kann auch später noch eine Konzeptvergabe berücksichtigt werden.

Für den Wettbewerb ist die Wettbewerbsbetreuung extern zu vergeben. Die Betreuung kann durch die Städtebauförderung gefördert werden. Das Wettbewerbsmanagement erstellt die Auslobung, organisiert die Ansprache von potenziellen Teilnehmenden und besetzt die Jury. Die Auslobung sollte vor Verfahrensbeginn in einem politischen Gremium diskutiert werden.

Es gibt zwei Möglichkeiten zur Durchführung des Wettbewerbs. Im Rahmen der Wettbewerbsvergabe sollte das passende Verfahren abgestimmt werden.

- Hochbaulich-freiraumplanerischer Wettbewerb: Arbeitsgemeinschaften aus Landschaftsarchitektur und Architektur entwickeln in einem anonymen Verfahren städtebaulich, hochbaulich, freiraumplanerische Lösungen für den Standort. Nach Veröffentlichung der Auslobung erfolgt eine Ortsbegehung und ein digitales Rückfragenkolloquium. Eine Jury aus Sach- und Fachpreisrichtenden wählt anonym die beste Lösung für den Standort aus.

Hochbaulich, freiraumplanerischer Wettbewerb

- Beauftragung Wettbewerbsbetreuung
- Ausloberin: Stadt Burgdorf oder Investor
- ca. 8 Arbeitsgemeinschaften (Architektur und Landschaftsarchitektur) erarbeiten Entwurf
- anonymes Verfahren

Kooperatives Verfahren bzw. zweiphasiger Wettbewerb

- Beauftragung Wettbewerbsbetreuung
- Ausloberin: Stadt Burgdorf oder Investor
- 1. Phase: städtebaulich-freiraumplanerischer Entwurf mit ca. 8 Arbeitsgemeinschaften
- Zwischenkolloquium
- 2. Phase: Hochbaulich-freiraumplanerische Vertiefung mit ca. 4 Arbeitsgemeinschaften

- Kooperativer städtebaulich, freiraumplanerischer und hochbaulicher Wettbewerb: Die erste Phase des Wettbewerbs dient der städtebaulichen Analyse und der Entwicklung einer daraus abgeleiteten städtebaulichen Grundkonfiguration und Baumassenverteilung auf dem Grundstück. Die Ausarbeitung soll zu diesem Zeitpunkt auf das Wesentliche reduziert und skizzenhaft erfolgen.

Im Anschluss an das Zwischenkolloquium wählt das Preisgericht Büros zur Weiterbearbeitung in der zweiten Phase aus, der hochbaulichen und freiraumplanerischen Vertiefung. In dieser Phase erfolgt die Durcharbeitung anhand der individuellen Hinweise des Preisgerichts aus dem Zwischenkolloquium. Für diese Phase ist die Zusammenarbeit mit einem Landschaftsarchitekten erforderlich. Aufgrund der Zwischenpräsentation ist das Verfahren nicht anonym.

Wohnungsmix

Zusammen mit dem zukünftigen Investor ist der Wohnungsmix zu bestimmen. Der Wohnungsmarkt ist derzeit angespannt. Es sind nicht nur aufgrund der Nachfrage, sondern auch im Sinne der dreifachen Innenentwicklung zum flächensparenden Bauen, zentrale Lagen einer neuen Nutzung zu überführen. Es werden mietpreisgebundene Wohnungen benötigt sowie altengerechte und familiengerechte Wohnung (empirica 2008). Die zentrale Lage und die Größe des Quartiers können hier verschiedene Ansprüche erfüllen. Insbesondere ist der Standort für ältere Menschen interessant, die z.B. ihr zu groß gewordenes Einfamilienhaus verlassen wollen und innenstadtnah wohnen möchten.

Verkehr und Mobilität

Das Konzept berücksichtigt die Niedersächsische Stellplatzverordnung mit 1,5 PKW/pro Wohneinheit. Dies wird aufgrund der integrierten Lage, potenzieller Bewohnerschaft und der Verantwortung an zukunftsorientierter Entwicklung als kritisch gesehen. Es sollte im weiteren Verfahren nicht nur eine Verkehrsuntersuchung bzgl. der zu erwarteten Verkehrsmengenerzeugung im Quartier, sondern auch ein Mobilitätskonzept erarbeitet werden. Der Stellplatzschlüssel kann durch Carsharing-Angebote, Tickets für den ÖPNV und/oder mehr Stellplatzflächen für Lasten- und Fahrräder runtergesetzt werden.

Freiraumplanung

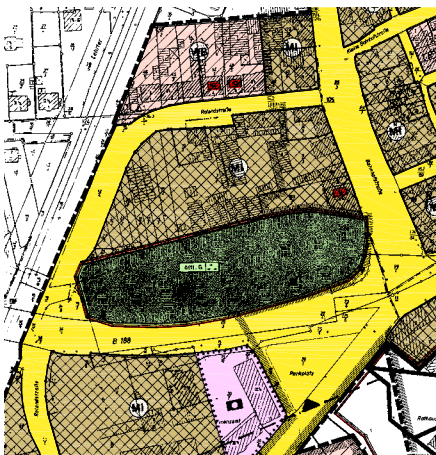
Im Zuge der weiteren Konkretisierung ist die Freiraumplanung zu überarbeiten. Die Vorgaben der NBauO für Außenspielflächen sind zu berücksichtigen. Bei einer Freiraumplanung ist der Betrachtungsraum auf den alten Friedhof zu erweitern. Als Kleinod und grüne Oase wird der Ort eine neue Bedeutung mit direkt angrenzender Wohnbebauung bekommen. Der Magdalenenfriedhof steht seit 1987 unter Denkmalschutz. Eine Qualifizierung muss daher behutsam sein. Der Arbeitskreis Magdalenenfriedhof, bestehend aus Mitgliedern des Kulturvereins Scena und des Verkehrs- und Verschönerungs-Vereins der Stadt Burgdorf (VVV), beschäftigt sich schon länger mit dem Ort. Der Arbeitskreis ist in die Planung einzubeziehen.

Bebauungsplan

Die neue Nutzung und die komplexe integrierte Lage erfordern eine Anpassung an das Planungsrecht. Es gibt zwei Arten von Bebauungsplänen: Angebotsbebauungspläne und vorhabenbezogene Bebauungspläne. Ein Angebots-



141



142

141 / Kleinteilige Bebauung in der Rolandstraße, der Gebäudebestand rechts im Bild soll erhalten bleiben

142 / Die Bahntrasse verläuft unmittelbar an der Bahntrasse. Es gibt keinen baulichen Lärmschutz.

bebauungsplan wird von der Kommune erstellt, wenn es noch keine konkrete Bauabsicht gibt. Planungsalternativen sind daher durch vagere Festsetzungen möglich.

Ein vorhabenbezogener Bebauungsplan bzw. Vorhaben- und Erschließungsplan wird zwischen Vorhabenträger und Kommune abgestimmt. Dabei wird ein konkretes Vorhaben abgestimmt. Parallel zum Bebauungsplan wird ein Durchführungsvertrag festgesetzt, der weitere Details zum Vorhaben klärt. Es bietet sich hier an, mit dem zukünftigen Vorhabenträger einen solchen Plan zu erarbeiten.

Das bestehende Baurecht ist ein einfacher Bebauungsplan, indem ein Mischgebiet festgesetzt ist. Regelungen zur Geschossigkeit, GRZ und GFZ sind gemäß § 34 BauGB zu treffen und sollen sich in den Bestand einfügen.

Für den Bebauungsplan wird vorgeschlagen, als Art der baulichen Nutzung ein Urbanes Gebiet festzusetzen. Die vorgesehenen Nutzungen und die Lage im Stadtgebiet entsprechen den Kriterien der 2017 eingeführten Baugebietskategorie Urbanes Gebiet (MU) § 6a BauGB. „Urbane Gebiete dienen dem Wohnen sowie der Unterbringung von Gewerbebetrieben und sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen, die die Wohnnutzung nicht wesentlich stören. Die Nutzungsmischung muss nicht gleichgewichtig sein.“

Es sind im Bebauungsplan Festsetzungen zum Lärmschutz zu treffen, wie bspw. eine Grundrissorientierung und Zulässigkeit der Wohnnutzung in Abhängigkeit der Herstellung eines baulichen Lärmschutzes. Der Gastronomiebetrieb kann in den Abendstunden zu Lärm führen, Konflikte mit den zukünftigen Bewohner:innen sind entwurfstechnisch als auch planungsrechtlich zu berücksichtigen.

Nächste Schritte/Aufgaben

- Abstimmung Modulbaukasten und Anwendung und Überprüfen im Rahmen der Umgestaltung Schulstraße
- Verkehrsversuch Marktstraße
- Ausführungsplanungen Hannoverische Neustadt

Akteure

Tiefbau, Stadtplanung und Umwelt, externe Fachplanungsbüros, PGT

5.10 Klimaangepasste Aufwertung von Straßenräumen**Hintergrund und Ziel**

Parallel zum Rahmenplan wird ein Mobilitätskonzept für die Stadt Burgdorf erarbeitet. Ziel ist eine Verbesserung der Verkehrssituation für alle Verkehrsteilnehmenden, unter den Aspekten der Flächengerechtigkeit und Verkehrssicherheit. Die Förderung der Nahmobilität steht dabei im Vordergrund. Das bedeutet konkret, die Aufenthaltsqualität im Straßenraum zu erhöhen, Gehwegbreiten anzupassen, barrierefreie Routen und Verweilmöglichkeiten zu schaffen, Radwege auszuweisen, Radstellanlagen auszubauen, gute Querungsmöglichkeiten und sichere Schulwege herzustellen.

Dafür ist der Straßenraum entsprechend anzupassen - die Nutzungsansprüche haben sich bis heute jedoch erhöht. Mehrere sich überlagernde Entwicklungen erzwingen ein Umdenken bei der Straßenraumgestaltung. Unter dem Begriff „Blau-Grüne Straßenräume“ oder „Klimastraße“ werden die Themen zusammengefasst. Straßen sollen nicht nur reine Verkehrsräume sein, sondern auch einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung leisten. Dafür sind sie wassersensibel mit hoher Aufenthaltsqualität zu gestalten, um so an den heißen Tage Hitzevorsorge leisten zu können. Die Belange der Klimafolgenanpassung sollen zukünftig als originäres Planungsziel für die Umgestaltung angelegt werden. Je mehr Grün (mehr Bäume mit entsprechend großen Baumscheiben und weniger Versiegelung), umso besser.

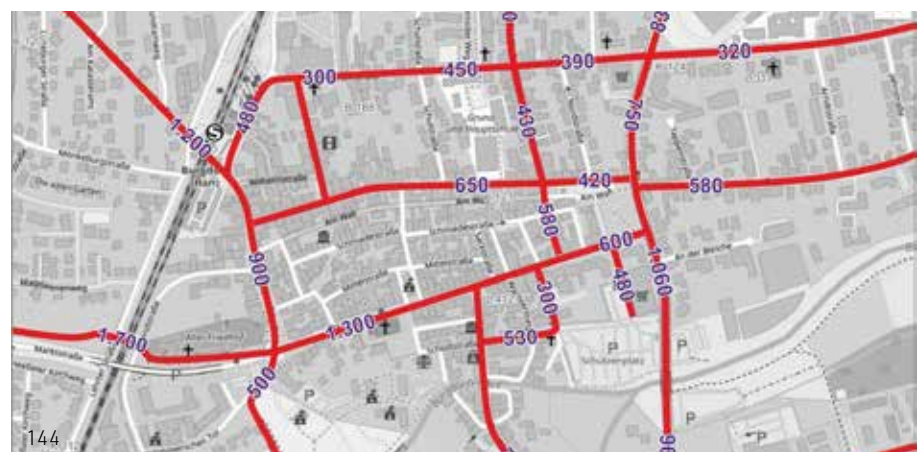
Dafür wird im Folgenden ein Modulbaukasten vorgeschlagen, um bei der kontinuierlichen Aufgabe der Klimafolgenanpassung im Straßenumbau flexibel und entsprechend der verkehrlichen Belange vorgehen zu können.

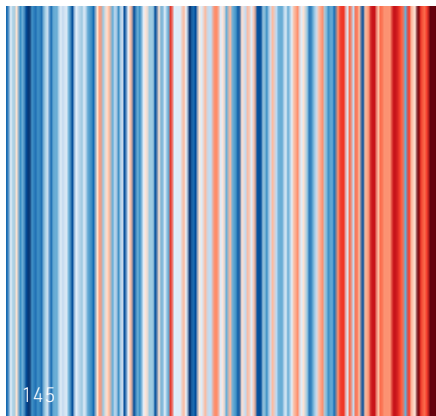
10.000	Zählungen Stadt 2008/09 (vor B 188neu)
10.000	Zählungen Stadt 2010
10.000	Zählungen Stadt 2011/12
10.000	Zählungen SHP 2012
10.000	Zählungen Stadt 2015/16
10.000	Zählungen PGT 2020
10.000	Zählungen SHP 2021
10.000	Zählungen PGT 2021
10.000	Zählungen PGT 2022



143 / Kfz-Mengen/24h im Vergleich 2008-2022: Die Verkehre auf der Marktstraße haben sich mit dem Bau der B188 reduziert, sind seitdem aber konstant hoch geblieben. (Quelle PGT Umwelt und Verkehr GmbH)

144 / Rad-Mengen/24h, Verkehrszählung, (Quelle PGT Umwelt und Verkehr GmbH)





145 / Abweichungen der jährlichen Durchschnittstemperaturen in Niedersachsen von 1850 bis 2021. Entwicklung von ca. 2°C unter dem Durchschnitt (blau) bis ca. 2°C über dem Durchschnitt (rot). Quelle: Professor Ed Hawkins, University of Reading (showyourstripes.info)

146 / Stark versiegelte Straßenräume in der Burgdorfer Innenstadt

147 / Die kompakten Kugel-Ahorne besitzen nur eine geringe Klimawirksamkeit

Modulkasten für ein Klima-Update

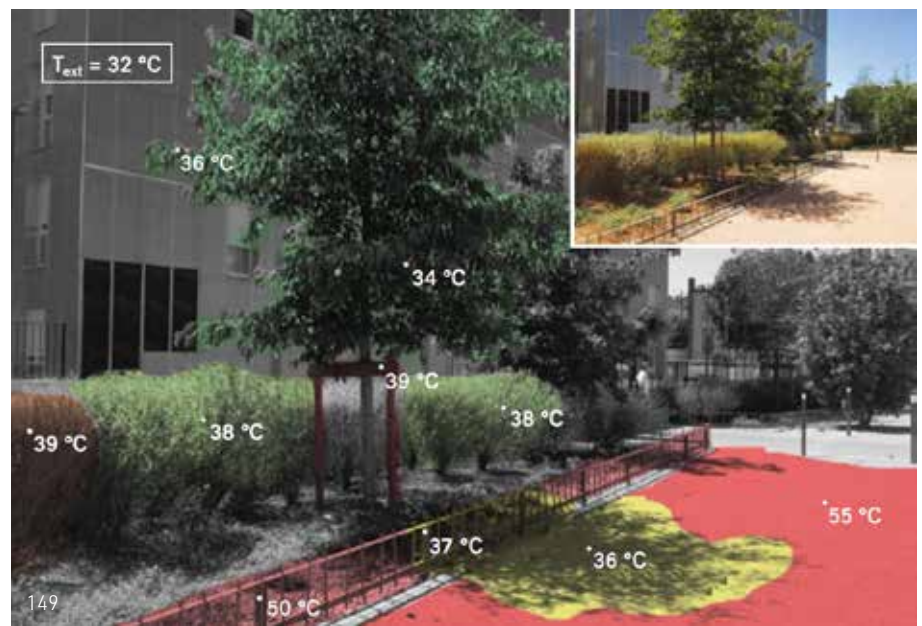
Seit 1881 stiegen die durchschnittlichen Temperaturen in Deutschland um 1,6% an (BMUV 2021: 10) und die Anzahl der Hitzetage (< 30°C) hat sich um 196% erhöht (BMUV 2021:10). Auch für Niedersachsen zeigen langjährige Messwerte einen Temperaturanstieg um etwa 1,7 °C (Klimaschutz Niedersachsen 2023: www). In den Innenstädten sind die Belastungen durch die Folgen des Klimawandels besonders hoch (vgl. Kap. 3.2). Auch die Innenstadt in Burgdorf besitzt einen hohen Versiegelungsgrad und es gibt wenige Grünstrukturen, so dass es im Sommer schnell zu einer hohen Hitzebelastung kommt und Starkregen nicht versickern kann (vgl. Kap. 3.2). Als Straßenbaum wird unter anderem der kompakte Kugelhorn (Acer platanoides 'Globosum') verwendet, der nur eine sehr geringe Klimawirksamkeit besitzt und kaum Schatten spendet.

Hintergrund

Straßenbäume und Grünflächen in der Stadt regulieren das Mikroklima in der Stadt, spenden Schatten, filtern Emissionen aus der Luft, werten das Stadtbild auf und bieten wichtige Lebensräume für z.B. Vögel und Insekten (UBA 2016: www). Besonders für hitzesensible Bevölkerungsgruppen wie ältere Personen oder Kleinkinder sind beschattete Wegverbindungen und baumbestandene Spielplätze im Sommer sehr wichtig. Für diese Beschattung von Wegen und Plätzen sind Bäume die beste Lösung, da sie im Gegensatz zu baulichen Elementen zusätzlich über die Fähigkeit zur Transpirationskühlung verfügen: Unter Bäumen ist die Lufttemperatur an sonnigen Tagen um ein paar Grad Celsius niedriger als über offenen Flächen (BAFU 2018: 53). Auch wenn diese Umgestaltungen nicht immer ohne Weiteres umzusetzen sind, ist es elementar, die Innenstadt klimaresilienter zu entwickeln – und die Stadt Burgdorf muss bereit sein, diese Entwicklung finanziell und gesellschaftlich zu tragen.

Ziel

Die Straßenräume in Burgdorf sollen klimaresilienter und ökologischer gestaltet werden und ein „Klima-Update“ erhalten. In noch umzugestaltenden Straßen sind Baumanpflanzungen und geringe Versiegelung zu priorisieren (vgl. Kap. 3.2). Hier bietet sich ein „Modulkasten“ an, mit verschiedenen modularen Möglichkeiten, um die Straßenräume nach und nach aufzuwerten. Sechs verschiedenen Klima-Module wurden entwickelt: Sie haben jeweils die Maße 5,7 x 2m und können so anstelle eines PKW-Stellplatzes entlang der Fahrbahn angeordnet werden (s. Abb. 150). Um die Flächen entlang der Straße aufzuwerten, können beispielsweise Stellplätze für PKW oder Fahrräder mit einem versickerungsfähigen Rasenfugenpflaster (Modul 4 / 5) gepflastert werden. Teilweise sollten Stellplätze reduziert und durch Straßenbäume und versickerungsfähige Muldenbeete ersetzt werden (Modul 1 / 2 / 3). Diese Beete können mit Sitzgelegenheiten kombiniert werden und steigern so die Aufenthaltsqualität der Straße. Zusätzlich können auf den Stellplätzen auch multifunktionale Aufenthalts- und Spielflächen mit durchlässiger Oberfläche entstehen (Modul 6). So kann nach und nach die Hitzebelastung in den Straßenräumen gesenkt werden und Regenwasser kann wieder mehr versickern. Zusätzlich entstehen Lebensräume für Flora und Fauna sowie ansprechende Aufenthaltsbereiche. Aufgrund der Modularität ist es nicht nötig, ganze Straßen auf einmal umzugestalten, sondern die Aufwertung kann nach und nach erfolgen.



Klimamodule: 5,7 x 2 Meter



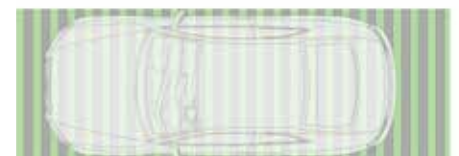
Modul 1
Beet + Baum



Modul 4
Fahrradstellplätze



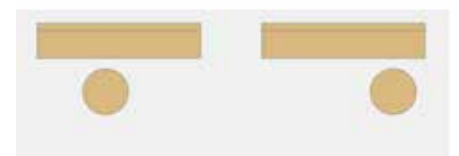
Modul 2
Beet + Baum + Bank



Modul 5
PKW Stellplatz



Modul 3
Beet + 2 Bänke



Modul 6
Aufenthalt & Spiel

148 / Klimawirksamkeit eines Baumes. Quelle: 3:0 Landschaftsarchitektur (schwammstadt.at/tatsachen)

149 / Einfluss des Baumschattens auf die Oberflächentemperatur (Quelle: Cyprien Jolivet & La Métropole Grand Lyon. Projet Ville Perméable 2017)

150 / Module Klimagerechte Umgestaltung von Straßenräumen

Maßnahme aus dem Spiel- und Bewegungskonzept

Zwischen Bahnhof bis zum Bürgermeister-Schuster-Park soll eine Farbmeile und Bewegungslandschaft entstehen. Die Verbindung vom Bahnhof in die Stadt soll durch niederschwellige Bewegungsanlässe sichtbar gemacht werden, gemäß dem Motto „der Weg ist das Spiel“. Die Idee ist die Errichtung eines künstlerisch gestalteten Bewegungspfad mit farbigen Markierungen vorhandener Strukturen (Pflaster, Linien, Poller).



Hannoversche Neustadt

Status Quo

- Die Hannoversche Neustadt war einst Teil des Rundlaufs mit Einzelhandelsbesatz. Der Rückzug des Einzelhandels ist mittlerweile weit fortgeschritten. Hauptsächlich gibt es heute noch Geschäftsbesatz im östlichen Teil der Straße. Die Geschäfte sowie auch gastronomische Angebot sind dennoch wichtige Anziehungspunkte. Die Hannoversche Neustadt bietet heute einen ruhigen und grünen Gegenpol zur Marktstraße. In der Hannoverschen Neustadt finden sich im westlichen Bereich die Grundschule und weitere Dienstleistungen.
- Die Hannoversche Neustadt wird verkehrlich mit gegenläufigen Einbahnstraßen erschlossen, die so zu einer Verkehrsberuhigung führen. Eine Durchfahrt wird auf Höhe Feldstraße unterbunden. Die Verkehrsregelung wird als sinnvoll erachtet, Fahrradfahrende fühlen sich auch auf der Straße sicher (Ergebnis Stadtpaziergang). Es gibt einen schmalen Fahrradstreifen im östlichen Teil, wo der Radverkehr entgegen der Einbahnstraßenregelung fährt.
- Es gibt Längsparkplätze, private Einfahrten, öffentliche und private Stellplatzanlagen. Die öffentlichen Parkplätze sind bewirtschaftet.
 - Der Straßenraum kann in vier Abschnitte unterteilt werden:
 - Bahnhofstraße-Feldstraße: Geschäftsbesatz und asphaltierter Straßenraum mit Mastbeleuchtung
 - Feldstraße-Schulstraße: Geschäftsbesatz, mit vorrangig historischer Bebauung, teilweise hochgewachsene Bäume sorgen für Abwechslung im Straßenraum, gepflasterte Straße, niedrige Leuchten
 - Schulstraße-Wallgartenstraße: heterogene Bebauung und Nutzungsstruktur, gepflasterte Straße, der Straßenraum ist breiter
 - Wallgartenstraße - Vor dem Celler Tor: Heterogene Bebauung, weiter Straßenraum mit Stellplatzanlage sowie doppelter Erschließung, asphaltierte Straße und Übergang in den Bürgermeister-Schuster-Park
- Über die gesamte Länge gibt es eine straßenbegleitende Bepflanzung, die der Straße einen grünen Charakter verleiht. Bei näherer Betrachtung ist der Straßenraum dennoch stark versiegelt. Die kleinen Kugel-Ahorne sind wenig klimawirksam. Die Anfälligkeit der Ahorne für Krankheiten und Schädlinge steigt aufgrund des zunehmenden Wechsels zwischen strengem Frost und Hitze und Trockenheit. Durch ihre geringe Größe können sie kaum Schatten spenden und die sehr kleinen Baumscheiben liefern auch keinen Beitrag zur Regenwasserretention.
- Entlang der Hannoverschen Neustadt fällt die hohe Anzahl an Poller, um ordnungswidriges Parken zu verhindern, auf.

Hinweise zur Umgestaltung

Durch das Planungsbüro PGV wird eine Fahrradverbindung von der Innenstadt zum neuen Schulstandort der IGS am nördlichen Stadtrand entwickelt. Die Hannoversche Neustadt soll in diesem Zuge zunächst von der Bahnhofstraße bis zur Wallgartenstraße als Fahrradstraße geplant werden. Die Wallgartenstraße soll auch Fahrradstraße werden. Eine Weiterführung bis zu Vor dem Celler Tor wird später geprüft, dafür müssten die Parkplätze reduziert und die

Längsparkplätze in Querparkplätze umgewandelt werden. Es liegen jedoch noch Bindungsfristen auf den Stellplätzen.

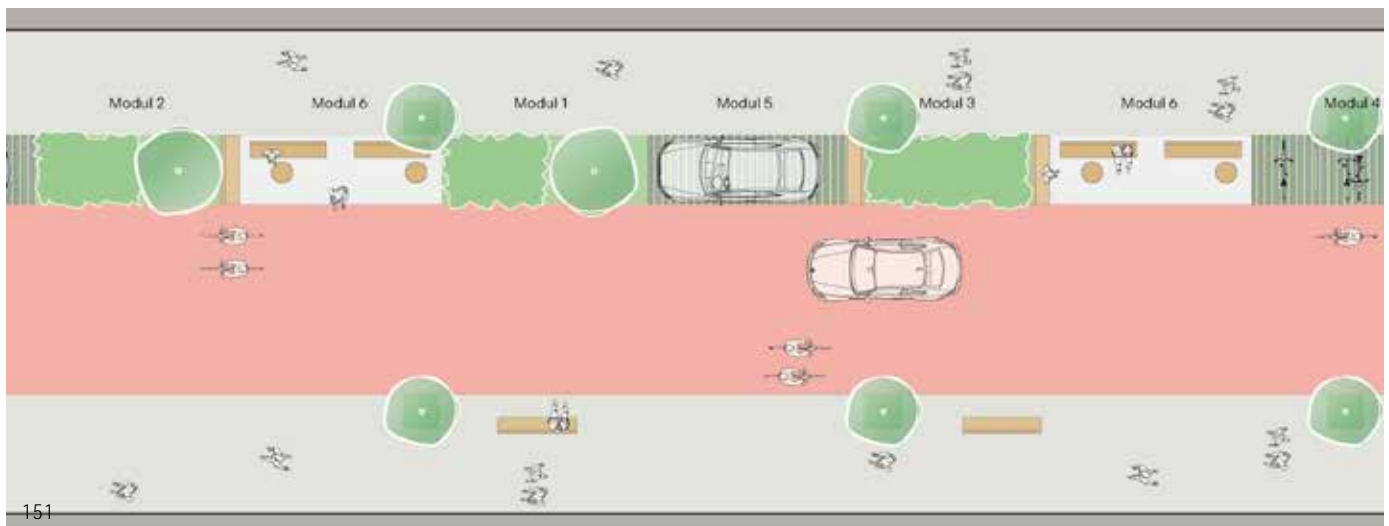
Die Anbindung der Hannoverschen Neustadt nach Osten und Westen ist mit zu betrachten. Es sind bessere Anbindungen zum Bahnhof und zur Friederikenstraße zu schaffen und langfristig eine Querung über die Bahntrasse zu berücksichtigen. Im Bereich Hannoversche Neustadt/Feldstraße bietet es sich an, einen Quartiersplatz zu gestalten. Hier entlang verläuft auch die Fußwegeverbindung zwischen der Wilhelmstraße (Bahnhof) und der Innenstadt, sodass ein Quartiersplatz als „Entrée“ in die Stadt fungieren kann. Schon heute gibt es hier Bänke und Poller, die jedoch nicht zum Aufenthalt einladen und weitere Nutzungen der Fläche unterbinden.

Die unterschiedlichen Abschnitte sollten bei der Umsetzung berücksichtigt werden. Insbesondere ab Höhe Schulstraße wird die Nutzung eher privater plus Schulnutzung. Dies sollte auch in der Gestaltung sichtbar werden.

Exemplarisches Klima-Update

Um den Charakter der Hannoverschen Neustadt als grünen Gegenpol der Marktstraße zu stärken, bietet es sich an, hier die Klimaanpassung zu stärken und nach und nach die „Klima-Module“ einzubringen. Im Zuge des Umbaus zur Fahrradstraße können schon erste Anpassungen stattfinden. Durch die modulare Bauweise der Klima-Module kann die Straße aber auch sukzessive umgestaltet werden. Aufbauend auf dem Ergebnis der Parkraumerhebung können ggf. Stellplätze reduziert und durch versickerungsfähige Staudenbeete und Baumstandorte ersetzt werden. Die kleinen Kugel-Ahorne sollten sukzessive durch klimaresiliente, höherwachsende Baumarten, wie die Schwedische Mehlbeere (*Sorbus intermedia*, Brouwers'), die Schneebirke (*Betula utilis jacquemontii*), den Feldahorn (*Acer campestre*) o.Ä. ersetzt werden. Die zu erhaltenden Stellplätze sind mit einem versickerungsfähigen Rasenfugenpflaster umzugestalten.

Das Klima-Update kann auch zu einer erhöhten Aufenthaltsqualität beitragen, indem z.B. verschiedene Sitzmöglichkeiten ergänzt werden. Durch die Vegetationsstrukturen und die höheren Baumarten heizt sich die Straße im Sommer nicht so auf und kann mehr Regenwasser versickern.



Marktstraße

Status Quo:

- Bereits seit den 1930er Jahren kommt es zu Verkehrsproblemen in der Marktstraße. 1957 gab es erste Überlegungen, die Marktstraße zu sanieren und zu entlasten. Im Rahmen des letzten Sanierungsverfahrens wurde 1973 ein Konzept entwickelt, das eine Befahrung nur im westlichen Abschnitt der Marktstraße und eine Fußgängerzone zwischen heutigem Kreisel und Poststraße vorsieht. Wenngleich das Verkehrskonzept so nie umgesetzt wurde, zeigen die Planungen deutlich, dass die Reduzierung des Verkehrs auf der Marktstraße bereits seit vielen Jahrzehnten Dreh- und Angelpunkt der innerstädtischen Verkehrsplanung ist.
- Stattdessen wurde die Hochbrücke als Ersatz für die beschränkte Gleisquerung sowie eine nördliche Umgehungsstraße errichtet. Im Zuge der Herstellung der Umgehungsstraße wurde die Marktstraße als Bundesstraße entwidmet und umgestaltet. Es gab den gestalterischen Ansatz eines Funktionsbands, wo sich je nach Bedarf unterschiedliche Angebote für alle Verkehrsteilnehmenden wiederfinden. In der Praxis wurden alle freien Flächen zugeparkt und daher später eine klare Zonierung eingeführt. Auf freizuhaltenen Flächen wurden Blumenkübel oder Fahrradständer gestellt, um das Parken zu verhindern. Es wird auch außerhalb der Parkbereiche gehalten.
- Die Marktstraße West ist verkehrstechnisch signifikant höher belastet als der östliche Bereich. Subjektiv ist die Verkehrssituation im östlichen Teil problematischer. Hier sind schmalere Seitenräume und mehr Geschäfte, sodass das Konfliktpotenzial höher ist.
- Auf der Marktstraße gibt es ein hohes Busaufkommen. Von diesen Fahrzeugen ist ein Großteil noch nicht elektrifiziert, sodass – insbesondere bei Stau, Halten und Anfahren – eine schlechte Luftqualität und Lärm die Aufenthaltsqualität auf der Marktstraße mindern. Es gibt zwei Bushaltestellen (Marktstraße und Spittaplatz), die Haltestelle Spittaplatz ist nicht barrierefrei.
- Es gibt vier ausgewiesene Quermöglichkeiten, von denen nur eine signalisiert ist (Kreuzungsbereich Vor dem Celler Tor).
- Entlang der Marktstraße gibt es verschiedene Unfallschwerpunkte und viele Radfahrende beschreiben die Situation als unsicher. Obwohl der Radfahrverkehr auf der Tempo 20 Straße die Geschwindigkeit vorgeben sollte, kommt es immer wieder zu gefährlichen Überholmanövern von Autofahrenden.
 - Klaukenstraße, insbesondere Einbiege-/Kreuzen-Unfall
 - Querungsbereich zwischen Spittaplatz und Rathaus 1
 - Minnestraße/Schützenweg
 - Vor dem Celler Tor, insb. Abbiegeunfälle
- Es liegen in Teilen noch Bindungsfristen durch EFRE-Mittel vor. (vgl. Kapitel 2.3)

152 / Das hohe Busaufkommen sorgt für Lärmbelastungen und Luftverschmutzung in der Marktstraße

153 / Dichter Verkehr an der Abzweigung Marktstraße / Poststraße. Alles wirkt sehr hektisch und laut, die Aufenthaltsqualität ist gering.

154 / Schmalen Seitenraum mit Parkplätzen und Fahrradabstellanlagen

155 / Die schmalen Gehwege werden für Werbetafeln, Auslagen oder auch Außengastronomie genutzt.

156 / Planung einer verkehrsberuhigten Zone an der westlichen Marktstraße (Quelle: Leitbild Verkehr 1973)

157 / Unfallgeschehen an der Marktstraße (Quelle: VU 2021, nach Polizeidirektion Burgdorf)

Hinweise zur Umgestaltung



152

Mahnungen allgemein



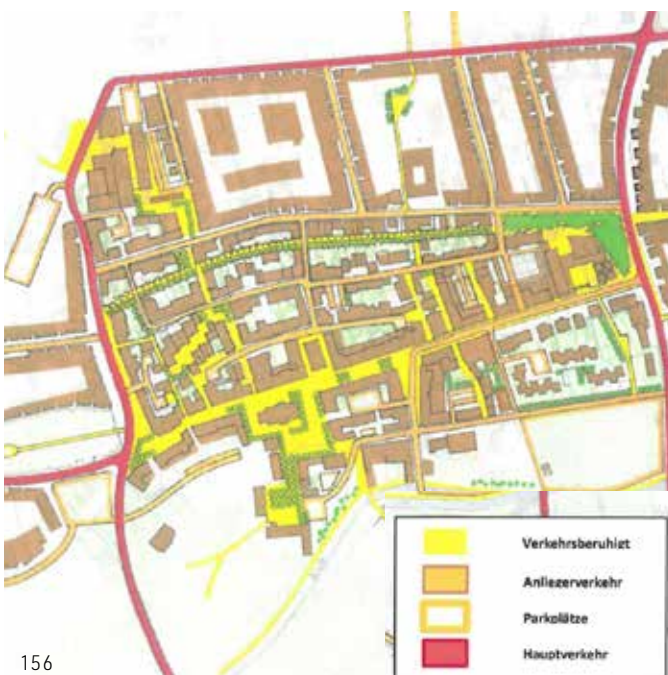
153



154



155



156



157

Maßnahmen aus dem Spiel- und Bewegungskonzept

Für die Marktstraße sind punktuelle Maßnahmen vorgesehen, um niederschweligen Bewegungsanlass zu schaffen. Die vorgeschlagenen Standorte sind an der Bushaltestelle Spittaplatz, vor dem Rathaus I und an der Schützenstraße.



- Die Aufenthaltsqualität soll erhöht werden, dafür ist das motorisierte Verkehrsaufkommen zu reduzieren, Flächen für Außengastronomie, Aufenthalt und Spiel zu schaffen. Es geht nicht nur darum, das Auto zu verdrängen, sondern andere Mobilitätsangebot attraktiv zu machen und die Marktstraße neuzudenken. Eine grundsätzliche Umgestaltung als Fußgängerzone wird nicht verfolgt.
- Die Marktstraße wird im Rahmen des Mobilitätskonzepts vertiefend betrachtet. Es soll in Vorbereitung zu einer Umgestaltung ein Verkehrsversuch durchgeführt werden, die durch temporäre Aufenthaltsangebote und Aktionen ergänzt werden, um so die Qualitäten sichtbar zu machen, z.B. durch die temporäre Gestaltung von Freiflächen, die - als Alternativangebote zu Parkplätzen - Spaß machen und einen Mehrwert bieten. Elementar für den Verkehrsversuch ist eine gute Kommunikation im Vorhinein und eine einfache Beschilderung vor Ort.
- Die Situation für den Radverkehr soll verbessert werden.
- Die Querungssituation entlang der Marktstraße, insbesondere am Spittaplatz, ist zu verbessern. Eine frühere Aufpflasterung musste aufgrund von Erschütterungen durch den Busverkehr zurückgebaut werden. Es sind Alternativen zu prüfen. Bei der Umgestaltung wurde eine farbige Markierung damals abgelehnt, hier hat sich das Blatt möglicherweise gewendet.
- Es soll zukünftig eine Fahrradstraße bis zur Marktstraße führen, entweder über die Minnestraße oder die Wallstraße. Eine Querung in Richtung Süden ist auch hier gestalterisch gut auszuweisen.
- Eine konkrete Planung zu Anpassungsmaßnahmen in der Marktstraße sollte nach Durchführung des Verkehrsversuchs und finalen Ratsbeschluss zu einer ggf. veränderten Verkehrsführung durchgeführt werden.

Schulstraße

Status Quo

- Die Schulstraße ist eine Tempo 20 Zone.
- Die Schulstraße soll grundlegend erneuert werden, insbesondere unter den Aspekten des Fahrbahnaufbaus, Erneuerung des Mischwasserkanals und der Herstellung von Parkplätzen am Straßenrand. Insgesamt ist die Ausbaufäche 10,70 m breit.
- Die Ausbauplanung ist bereits durch die Fachabteilung bei der Stadt Burgdorf durchgeführt worden, so dass keine externe Planung in Anspruch genommen werden muss. Für die Maßnahmen werden für den Haushalt 2023/2024 Haushaltsmittel in Höhe von 385.000 € angemeldet, so dass eine Umsetzung im Jahr 2023/2024 erfolgen kann.

Hinweise zur Umgestaltung



158 / Nordstraße mit gepflasterten Straßenraum zur Verkehrsberuhigung, aber wenig öffentlichem Grün.

159 / Wallgartenstraße wurde bereits saniert mit geteilter Fahrbahn, gepflasterten Seitenraum und Grüninseln mit Ginkgo-Bäumen. Ginkgo ist gemäß der aktuellen Forschung ein klimaresistenter Straßenbaum. Die Straße soll zukünftig zur Fahrradstraße deklariert werden.

160 / Die Schulstraße soll erneuert werden, hier sind Klimaanpassungsmaßnahmen zu berücksichtigen. Die Parkplätze können z.B. mit Rasengittersteinen hergestellt werden.

161 / Die Feldstraße hat einen besonders schmalen Gehweg und mit dem Kino einen besonderen Frequenzpunkt. Die Straße könnte zukünftig als mischgenutzte Fläche gedacht werden.



- Die Ausbauplanung sollte unter dem Aspekt der Klimafolgenanpassung noch einmal kritisch hinterfragt werden, um ggf. noch weitere Maßnahmen zur Entsiegelung und Begrünung zu ermöglichen.
- Ein Verspringen der Parkplätze (s. Nordstraße) kann verkehrsberuhigend wirken.
- Verwendung des Modulkastens
- Verbesserung Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit unter Berücksichtigung der klimaangepassten Bebauung
- Grüne Parkplätze
- Baumanpflanzungen (hohe Bäume)

Feldstraße



162 / Vor dem Celler Tor

163 / Gartenstraße

Status Quo

- Die Feldstraße ist eine Einbahnstraße mit einem Straßenraum von ca. 8,60 m (Hauswand zu Hauswand) und als Tempo 20 Zone deklariert. Die Gehwegbreiten sind sehr schmal und unterschiedlich gestaltet. Es gibt kein öffentliches Grün.
- In der Feldstraße befindet sich das städtische Kino.
- Am südlichen Ende der Straße befindet sich ein Parkplatz, auf halber Höhe gibt es einen städtischen Parkplatz. Entlang der Straße besteht ein Park- und Halteverbot.

Hinweise

Im Falle einer Sanierung der Straße, z.B. aufgrund einer Kanalsanierung, sollte der Seitenraum für den Fußverkehr verbreitert werden, öffentliches Grün und ggf. Verschwenkungen durch vorgezogene Seitenräume (vor dem Kino) ergänzt werden (vgl. dazu den Modulkasten Kap. 5.10).

Vor dem Celler Tor

Status Quo

- Vor dem Celler Tor ist eine klassifizierte Straße, die Stadt Burgdorf ist nicht Straßenbaulastträger.
- Die Geschwindigkeit von 50 km/h bleibt erhalten.
- Am Knotenpunkt Vor dem Celler Tor/Gartenstraße gibt es einen Unfallschwerpunkt (vgl. Abb. 162).

Hinweise

- Ob eine Reduzierung auf 30 km/h möglich liegt der Straßenverkehrsbehörde zur Prüfung vor.

Gartenstraße

Status Quo

- Die Gartenstraße ist eine Gemeindestraße auf der 50 km/h ausgewiesen sind. Zwischen Wallgartenstraße und Schulstraße sind aufgrund der Grundschule 30 km/h angeordnet. Es gibt vier signalisierte Querungsmöglichkeiten entlang der Gartenstraße und ein hohes Busverkehrsaufkommen.
- Die Gartenstraße ist Schulweg. In einigen Bereichen wurde der Gehweg erneuert und um vorgezogene Seitenräume ergänzt, die zu leichten Verschwenkungen der Fahrbahn führen.
- Entlang der Gartenstraße gibt es eine heterogene Bebauung und unterschiedliche Nutzungen. Aufgrund der Raiffeisen-Warengenossenschaft ist insbesondere die Gartenstraße saisonal durch Schwerlastfahrwerke betroffen. Es gibt kleinere Einzelhandelsnutzungen, Dienstleistungen und soziale Einrichtungen, daneben aber auch sensible Wohnnutzung. Die Wohnnutzung befindet sich häufig sehr nah am Straßenrand und in historischer ein- bis zweigeschossiger Bebauung.

Hinweise

- Die Potenziale der Straße hängen vom Umgang mit der Markstraße ab, da die Gartenstraße die alternative Umfahrung der Markstraße ist. Solange hier keine Antwort gefunden ist, wird sich an der Straßensituation zunächst nichts ändern. Die Antriebswende bietet eine Chance, die Lärm- und Luftsituation entlang der Straße zu verbessern. Für die Straße ist zu einem späteren Zeitpunkt eine Perspektive zu entwickeln.
- Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h könnte auf eine Strecke von max. 300 m erweitert werden. Eine Sicherstellung kann durch Geschwindigkeitsdisplays oder weitere Verschwenkungen der Fahrbahn erreicht werden.

Bahnhofstraße

Status Quo

- Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Bahnhofstraße liegt bei 50 km/h und ab der Hannoverschen Neustadt bis zum Bahnhof bei 30 km/h.
- Die Führung des Radverkehrs ist nicht einheitlich, z.T. sind Schutzstreifen markiert.
- Die Straße ist vor allem ein Durchfahrtsort. Vorrangig im südlichen Bereich befinden sich Ergänzungsangebote zur Markstraße mit Geschäftsbesatz, Dienstleistungen und Gastronomie, aber auch größeren Leerstand. Die Außengastronomie sowohl in Bahnhofsnähe als auch bei der Eisdiele wird angenommen.
- Der Seitenraum wurde im Bahnhofsumfeld erneuert und ist barrierefrei, der mittlere Bereich weist jedoch Mängel im Seitenraum auf. Im Abschnitt zwischen Kreisel und Querungshilfe ist die Straße breiter und bietet auch im Seitenraum mehr Platz.

Hinweise

- Verbesserung der Querungssituation für den Fuß- und Radverkehr, insbesondere als Anschluss und Weiterführung zwischen Bahnhof und Hannoversche Neustadt. Es ist zu prüfen, ob der Zebrastreifen wieder hergestellt werden kann. Für eine Querungshilfe wie auf Höhe Am Wall scheint der Raum zu schmal.
- Prüfung inwieweit die Radverkehrssituation verbessert werden kann und ggf. Verlängerung des Schutzstreifens.
- Im Rahmen der Umsetzung des Rolandquartiers können die Stellplätze im Sinne des Modulkastens teilentsiegelt werden.
- Prüfung, weiter Baumpflanzorte, z.B. bei der Querungshilfe.

Am Wall

Status Quo

- Trotz der Deklaration als Fußgängerzone, ist die Straße Am Wall eher eine Wohnstraße, da anliegende Gebäude von hier erschlossen werden. Das Verkehrsaufkommen ist marginal, der Raum wird hierdurch aber dennoch geprägt.
- ‚Am Wall‘ dominiert die Vegetation den visuellen Eindruck des Stadtraums. Das Grün wirkt verwuchert und stellenweise ungepflegt.
- Der Bereich wird zudem in der Mehrheit durch die Rückseiten der Gebäude/ Grundstücke geprägt und hat so insgesamt einen deutlich intimeren Charakter als die umgebenden Bereiche. Er übernimmt die Funktion des grünen Rückgrates der Hannoverschen Neustadt, einer ästhetischen und erholsamen Ost-West-Verbindung (vgl. Erhaltungssatzung).

Hinweise

Grünpflege verbessern, ggf. können in Kooperation mit den Anliegenden Pflegepatenschaften übernommen werden.



164 / Bahnhofstraße

165 / Am Wall

5.11 Weitere Maßnahmen

Änderung von Bebauungsplänen

Zur Umsetzung bestimmter Bau- und Ordnungsmaßnahmen sind Bebauungspläne aufzustellen oder zu ändern und entsprechende Verfahren einzuleiten. Aktuell wird erwartet, dass für folgende Bereiche Bebauungspläne aufzustellen sind:

- Rolandstraße (ist MI im einfachen B-Plan)
- IGS-Areal, (nur Darstellung im FNP) bei Nutzungsänderung
- Prinzhornschule, (nur Darstellung im FNP) bei Nutzungsänderung
- Ggf. Spittaplatz, (Gemeinbedarf) zur Errichtung eines Gastronomiepavillons

Unterführung/Neubau Hochbrücke

Die Brücke über die Bahntrasse ist mittel- bis langfristig zu erneuern. Sie ist eine der wenigen Überführung der Bahntrasse im Siedlungsraum mit ca. 15.300 Kfz/Tag. Die vierspurige Hochbrücke von 1975 wird hauptsächlich durch den motorisierten Verkehr genutzt. Mittlerweile dient eine Fahrspur als Parkstreifen und eine weitere Spur wurde schraffiert, sodass die Brücke nun zweispurig befahrbar ist.

Parallel dazu gibt es eine Unterführung für den Fuß- und Radverkehr, der „Klingeltunnel“. Er befindet sich im Eigentum der Deutschen Bahn, die Stadt Burgdorf ist für den Erhalt der Rad- und Gehwege zuständig. Darunter fällt ebenso die Zuständigkeit der Verkehrssicherungspflicht und die Beleuchtung auf ganzer Tunnellänge. Die Tunnelsituation ist mangelhaft, wird aber auf Grund fehlender Alternativen stark genutzt. Die Bestandssituation kann durch eine Verbesserung der Beleuchtung und ggf. Gestaltung verbessert werden.

Bei einer zukünftigen Entwicklung der Hochbrücke ist zu klären, ob eine Brücke oder eine Unterführung als Troglösung verfolgt werden sollte, ob die Fuß- und Radverkehr gesondert geführt und inwieweit auch weitere Belange berücksichtigt werden können. Unter der Hochbrücke wird heute geparkt. Bei einem Wegfall sind alternative Lösungen im Zusammenhang mit der Neuordnung des Areals zu überprüfen.

Gutachten zur Barrierefreiheit

Die Barrierefreiheit in Burgdorf ist heute nicht gänzlich sichergestellt. Im Rahmen eines Gutachtens können Defizite der Barrierefreiheit im Sanierungsgebiet aufgedeckt, Lösungsvorschläge entwickelt sowie Maßnahmenvorschläge erarbeitet werden, um den Abbau von Barrieren in der Innenstadt vorzubereiten. Das Gutachten sollte dabei sowohl den öffentlichen Raum als auch die Zugänglichkeit öffentlich zugänglicher Objekte in Privateigentum, wie z.B. Gewerbeeinheiten betrachten. Somit stellt das Gutachten eine Grundlage für verschiedene Ordnungs- und Baumaßnahmen dar.

Öffentliche WC-Anlagen auf wichtigen Freiräumen/ Plätzen

Bestehende öffentliche WC-Anlagen in Burgdorf befinden sich am Bahnhof und am Schützenplatz neben dem REWE-Markt. Die Gebäudewirtschaft ist für die Reinigung zuständig. Insbesondere der Seniorenrat fordert die Bereitstellung weiterer Anlagen in Burgdorf.

Als mögliche zusätzliche Standorte sind die folgenden Orte zu prüfen:

- Spittaplatz (ggf. im Zuge der Gastronomie)
- Rathaus I
- Bürgermeister-Schuster-Park

Ein weiteres mögliches Konzept ist die „Nette Toilette“. Hier stellen Händler:innen und Gastronom:innen ihre WC-Anlagen der Öffentlichkeit kostenfrei zur Verfügung. Hierfür erhalten sie von der Stadtverwaltung eine Aufwandsentschädigung. Die teilnehmenden Betriebe werden mit farbigen Hinweisen gekennzeichnet.

Mühlenstraße

Im Rahmen der Perspektive Innenstadt wird der Ausbau des Wegestücks zwischen Mühlenstraße und Poststraße gefördert. Die Standortbedingungen der Bäume sollen mit Wurzelbrücken im Wurzelbereich verbessert, die Barrierefreiheit hergestellt und die Aufenthaltsqualität mit einem sicheren Geländer attraktiver und sicherer gestaltet werden.

166 / Unter der Hochbrücke wird geparkt, es befindet sich ein Zugang zum Magdalenenfriedhof und eine wichtige Fahrradstrecke führt in die Weststadt.



6 Empfehlungen und Hinweise zur Umsetzung

6.1 Priorisierung und Monitoring

Sofortmaßnahmen

Um den Rückenwind des Prozesses zu nutzen, sollten frühzeitig Veränderungen im Raum sichtbar werden. Vielen Maßnahmen gehen komplexe und zeitintensive Planungen voraus, sodass die Ergebnisse nicht für alle zeitnah sichtbar werden. Sofortmaßnahmen können eine Initialzündung für die Umsetzung des Rahmenplans zur Innenstadt sein.

Prioritäten und Abhängigkeiten

Die Maßnahmen des Rahmenplans sind schrittweise umzusetzen. Die Rahmenplanung liefert einen Vorschlag für die erste und zweite Phase. Es ist zu berücksichtigen, dass es sich dabei um eine theoretische Überlegung handelt. Die Maßnahmenrealisierung hängt von verschiedenen Faktoren ab, nicht zuletzt von den zur Verfügung gestellten finanziellen Mitteln. Manche Maßnahmen sind von privaten Akteuren abhängig, sodass die Verwaltung nicht unmittelbar die Maßnahmen vorantreiben kann. Bei wiederum anderen Maßnahmen können sich bei den Vorplanungen unvorhersehbare Hindernisse ergeben, die eine Umsetzung verzögern. Grundsätzlich bietet die Kulisse der Städtebauförderung aber ein gutes Rückgrat, um eine zügige Umsetzung der Sanierung durchzuführen, wie es durch den Fördergeldgeber gefordert wird.

Monitoring

Es wird empfohlen, in regelmäßigen Abstand (jährlich) den Umsetzungsstand der Maßnahmen zu überprüfen. Dabei sollten neben dem Projektstand auch Erfolgsfaktoren, Verzögerungsgründe oder Hemmnisse aufgenommen und nach außen kommuniziert werden. Überholte Maßnahmen sollten mit

Sofortmaßnahmen

- Bewegungsangebot: gelbe Linie in der Hannoverschen Neustadt, Steinhaufen im Stadtpark
- Spielangebote in der Markstraße gemäß Spiel- und Bewegungskonzept
- Temporäre Bespielung Schützenplatz mit Catheletics und Absperrung des westlichen bewirtschafteten Bereich
- Aufenthaltsangebote im Bürgermeister-Schuster-Park

Phase I (2023-26):

Vorbereitung und Initiierung von größeren Projekten

- Sanierung Parkhaus
- Sanierung Rathaus I
- Rolandquartier (Investorensuche, Konkretisierung Nutzungskonzept, Wettbewerb)
- Revision Planung Schulstraße, ggf. klimaan-gepasstes Update und Umbau Schulstraße
- Einrichtung/Umgestaltung
- Hann. Neustadt zur Fahrradstraße
- unter Berücksichtigung der Klimaziele
- Modernisierungsvoruntersuchung IGS
- Parkraumerhebung und Parkraumkonzept
- Verkehrsversuch Marktstraße

Phase II (2026-2030)

- Leit- und Orientierungssystem
- Am Brandende und So-ckelgärten
- Spittaplatz
- Schützenplatz

Modifizierungs- oder Streichungsvorschlägen versehen werden. Die Liste ist im zuständigen Fachausschuss zu überprüfen und sollte mindestens formal abgenommen werden.

Dem Rat obliegt die Aufgabe, die Fortschreibung der Kosten- und Finanzierungsübersicht vor dem Hintergrund des städtischen Haushalts zu entscheiden.

6.2 Aufbau von Strukturen

Projektorganisation und verwaltungsinterne Abstimmung

Für die Umsetzung braucht es Personalkapazitäten und Abstimmungsstrukturen, um die verschiedenen Bearbeitungs- und Entscheidungsebenen über die Fortschritte zu informieren, die Mitwirkung zu ermöglichen, Entscheidungen zu treffen, Aufgaben zu delegieren und über die Durchführung zu berichten. Aus der Praxis anderer Städte werden die folgenden Strukturen vorgeschlagen:

- Lenkungsgruppe als operatives Gremium (4-6 wöchig) mit fortlaufender Agenda: neben Sachbearbeitungsebene und Sanierungsträger sollte auch eine Entscheidungsebene anwesend sein, ggf. kann der Kreis durch weitere Akteure der Umsetzung, z.B. Stadtwerke, Stadtmarketing ergänzt werden
- Sanierungsbeirat: Ein Sanierungsbeirat wird bei fast allen Städtebauförderungsmaßnahmen und Sanierungsgebieten gegründet, um die Gesamtmaßnahme zu begleiten. Er hat die Aufgabe, sich mit Fragen der Durchführung der Sanierung in dem förmlich festgelegten Sanierungsgebiet zu befassen und die Belange verschiedener gesellschaftlicher Gruppen und Institutionen im Sanierungsgebiet einzubeziehen. Der Sanierungsbeirat soll eine beratende und planungsunterstützende Rolle einnehmen. Die Ergebnisse sollen als Empfehlungen in die Beratungen der Fachausschüsse sowie des Verwaltungsausschusses und des Rates einfließen. Das Gremium sollte regelmäßig (2-4x jährlich) tagen. Im Sanierungsbeirat sitzen neben Politik auch Vertreter:innen verschiedener gesellschaftlicher Gruppen und Anwohnende.
- Damit auch die Politik „am Ball bleibt“, wird vorgeschlagen, im Fachausschuss (USB) einen regelmäßig wiederkehrenden TOP „Neues aus der Innenstadt“ aufzunehmen.

Sicherstellung von Personalkapazitäten

Als Arbeitsprogramm für die weitere Umsetzung der Innenstadtsanierung bildet der Rahmenplan die Leitplanken für die kommenden 10 -15 Jahre. Da die meisten Maßnahmen durch die Verwaltung, insbesondere die Abteilung Stadtplanung und Umwelt, sowie Tiefbau initiiert werden, müssen ausreichend Personalkapazitäten bereitgestellt werden, um eine nachhaltige Umsetzung der Maßnahmen sicherzustellen. Die Rahmenplanung sowie die gesellschaftlichen Entwicklungen stellen das Stadtgrün in den Fokus, obgleich neue grüne Strukturen pflegeleicht anzulegen sind, ist auch sicherzustellen, dass ausreichend Personal beim Bauhof vorhanden ist.

Zentrale Ansprechstelle

Es braucht eine zentrale Ansprechperson - idealerweise sogar mit Ort - für die Innenstadtsanierung, an denen sich Gewerbetreibende, Eigentümer:innen oder Interessierte wenden können. Diese Aufgabe kann sowohl bei der Verwaltung als auch bei externen Partnern liegen. So könnte das Stadtmarketing Burgdorf oder ein Sanierungsmanagement diese Aufgabe übernehmen.

6.3 Mobilisierung privater Investitionen

Für die Umsetzung einzelner Maßnahmen sind auch verschiedene nicht-städtische Akteure gefordert. Durch Beteiligung auf Augenhöhe gilt es, diesen Aktiven ausreichend Möglichkeiten zur Unterstützung bei Projektumsetzungen zu bieten. Investitionen und Bauvorhaben sollen frühzeitig im Prozess abgestimmt und mit den Zielen der Stadtentwicklung abgeglichen werden. Die Stadt Burgdorf ist bereits sehr aktiv bei der Mobilisierung von Privatpersonen durch die direkte Ansprache des Stadtmarketings Burgdorf und aktiven Mitgliedern des VVV. Die kontinuierliche Ansprache ist beizubehalten und auch von Verwaltungsseite zu begleiten.

Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit

Während der Konzepterstellung wurden die privaten und öffentlichen Akteure sowie die Bevölkerung vor Ort aktiv in den Prozess eingebunden. Hier wurden nicht nur Inhalte der Planung vermittelt, sondern die Veranstaltungen trugen ebenfalls dazu bei, dass die Identifikation mit dem Konzept durch die aktive Einbindung gesteigert wurde. Bei Schlüsselprojekten ist die aktive Einbindung von Anrainer:innen und der interessierten Öffentlichkeit z.B. in Form von Werkstätten sowie analogen oder digitalen Informationen und Gesprächsrunden fortzuführen. In regelmäßigen Abständen sollte über den Fortschritt informiert werden.

Projekthomepage zur kontinuierlichen Information und Dokumentation

Die Umsetzung von Projekten gilt es als Erfolg positiv zu kommunizieren. Zudem ist die Dokumentation der Projekte an einem gesammelten Ort auch in Hinblick auf den Verfahrensabschluss (Abrechnung der Fördermittel mit der NBank) eine wichtige Aufgabe.

Für das Verfahren sollte daher ggf. eine Corporate Identity entwickelt werden, um die jeweiligen Projekte als Teil der Innenstadtsanierung kenntlich zu machen. Das gesamte Verfahren, Projekterfolge, anstehende Projekte, aber auch Informationen für Eigentümer:innen oder mögliche Projektpartner:innen sollen auf einer neu zu erstellenden Homepage gesammelt werden. Die Homepage soll den Mittelpunkt der Informationskampagne darstellen.

Newsletter

Andere Städte, wie z.B. Winsen (Luhe), haben bereits Erfahrungen mit Newslettern gemacht. Regelmäßig wird ein gestalteter Newsletter veröffentlicht, der analog in der Stadt ausliegt und digital auf der Projekthomepage eingesehen werden kann. Auf wenigen Seiten werden Einblicke in den Prozess gegeben, Akteure durch Interviews vorgestellt oder geplante Aktionen beworben.

7 Quellen

Schweizer Bundesamt für Umwelt, BAFU (2018): Hitze und Trockenheit im Sommer. <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/publikationen-studien/publikationen/hitze-und-trockenheit.html>

Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat, BMI (2021): Die Innenstadt von morgen – multifunktional, resilient, kooperativ. Innenstadtstrategie des Beirats Innenstadt beim BMI. Referat SW III 5 – Lebendige Zentren, Nationale Projekte des BMI. <https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/themen/bauen/wohnen/innenstadtstrategie.html>

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, BMUB (2017): Energetische Stadtsanierung in der Praxis I – Grundlagen zum KfW-Programm 432. https://www.bmwsb.bund.de/SharedDocs/downloads/Webs/BMWSB/DE/publikationen/bauen/energetische-stadtsanierung-1.pdf?__blob=publicationFile&v=5

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz, BMUV (2021): Klimaschutz in Zahlen. https://www.bmuv.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Broschueren/klimaschutz_zahlen_2021_bf.pdf

Ev.-luth. Kirchenkreis Burgdorf (2022): Neues Gemeindehaus soll am Spittaplatz entstehen. <https://www.pankratius.de/nachricht/neues-gemeindehaus-soll-am-spittaplatz-entstehen.html>

Forum (2019): Stadt Friedrichstadt Altstadt. Vorbereitende Untersuchungen (VU) mit integriertem Städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK)

Haak, Franka (2022): Region weitet Sprinti aus. https://www.marktspiegel-verlag.de/burgdorf/c-ausderregion/region-weitet-sprinti-aus_a165204

Klimaschutz Niedersachsen (2023): Klimawandel und Klimaschutz. <https://www.klimaschutz-niedersachsen.de/themen/klimaschutz/index.php>

RKfW (2023): Energetische Stadtsanierung – Zuschuss. [https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/%C3%96ffentliche-Einrichtungen/Kommunen/F%C3%B6rderprodukte/Energetische-Stadtsanierung-Zuschuss-Kommunen-\(432\)/](https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/%C3%96ffentliche-Einrichtungen/Kommunen/F%C3%B6rderprodukte/Energetische-Stadtsanierung-Zuschuss-Kommunen-(432)/)

Stadt Burgdorf (2010): Integriertes Stadtentwicklungskonzept und Innenstadtkonzept.

Stadt Burgdorf (2021): Vorbereitende Untersuchungen Innenstadt Burgdorf (VU).

Stadtbaukultur NRW (2019): Einkaufsstraßen neu denken – Bausteine für neue Perspektiven. <https://baukultur.nrw/publikationen/einkaufsstraesen-neu-denken/>

Sporkmann, Carlo (2022): Regierung ändert BEG: Fokus auf Sanierungen. <https://www.competitionline.com/de/news/schwerpunkt/regierung-aendert-beg-fokus-auf-sanierungen-3922.html>

Umweltbundesamt, UBA (2016): Straßenbäume im Klimawandel. <https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/klimafolgen-anpassung/werkzeuge-der-anpassung/tatenbank/stadt-strassenbaeume-im-klimawandel>

Umweltbundesamt, UBA (2022): Trend der Lufttemperatur. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/klima/trends-der-lufttemperatur#steigende-durchschnittstemperaturen-weltweit>

VU Burgdorf (Vorbereitende Untersuchungen Innenstadt Burgdorf). Stadt Burgdorf (2021)

Wohnraumversorgungskonzept Region Hannover. Kommunalsteckbrief: Stadt Burgdorf (2018) empirica ag

Querverweise zu parallelen Gutachten im Untersuchungsgebiet:

Mobilitätskonzept

PGT Umwelt und Verkehr GmbH (2022): Mobilitätskonzept für die Stadt Burgdorf. Hrsg. Stadt Burgdorf. Bearbeitet durch PGT Umwelt und Verkehr GmbH. Unveröffentlicher Arbeitsstand November 2022.

Schulwegeplanung

SHP Ingenieure (2022): Verkehrskonzept Schülerverkehr und Schulwegplanung für die Stadt Burgdorf. Hrsg: Stadt Burgdorf - Tiefbau. Unveröffentlicht.

Planung Fahrradstraße

PGV-Alrutz GbR Hannover (2022): Anbindung des neuen Standortes der Rudolf-Bembenneck-Gesamtschule (RBG) von Westen für den Radverkehr. Hrsg: Stadt Burgdorf - Tiefbau. Unveröffentlicher Arbeitsstand Februar 2023.

Konzept Rolandstraße

plan-werkStadt (2022): Nutzungskonzept mit städtebaulichem Entwurf zum Areal an der Rolandstraße in Burgdorf. Unveröffentlicher Arbeitsstand Februar 2023.

Spiel- und Bewegungskonzept

Hölscher, Ariane und Mareike Thies (2022): Spiel- und Bewegungskonzept Innenstadt Burgdorf. Hrsg: Stadt Burgdorf - Tiefbau. Bearbeitet durch *Arbeitsgemeinschaft Kreativität in Bewegung - Ariane Hölscher und kern + stil - Mareike Thies*. Unveröffentlicher Arbeitsstand Dezember 2022.



Impulse setzen, Wandel initiieren und begleiten

Als Mittelzentrum kommen der Burgdorfer Innenstadt vielfältige Funktionen zu, wobei die Herausforderungen in den letzten Jahren immer komplexer wurden. Um diesen Herausforderungen zu begegnen, neue Impulse zu setzen und den Wandel der Innenstadt zu initiieren und zu begleiten, erarbeitete die Stadt Burgdorf von April 2022 bis März 2023 eine Städtebauliche Rahmenplanung. Während der Bearbeitung erfolgte im November 2022 die Aufnahme in die Städtebauförderung in das Programm „Lebendige Zentren“.

Der vorliegende Rahmenplan konkretisiert die Aussagen der Vorbereitenden Untersuchung (VU) von 2021 auf städtebaulicher und freiraumplanerischer Ebene und zeigt eine Umsetzungsstrategie zur Erreichung der Sanierungsziele innerhalb der kommenden 10-15 Jahre auf. Mit Hilfe des städtebaulichen Rahmenplanes wird eine konzeptionelle Grundlage geschaffen, um die Sanierung des 44 ha großen Geltungsbereiches in den kommenden Jahren durchzuführen.

Es werden fünf Strategien für die Innenstadtentwicklung aufgezeigt und für Vertiefungsbereiche konkrete Maßnahmen entwickelt. Weiterhin dient der Rahmenplan als politische Absichtserklärung dazu, Planungen und Entwicklungsperspektiven transparent für die Öffentlichkeit, Investierende sowie Träger Öffentlicher Belange darzustellen.



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

