



STADT BURGDORF

Vorbereitende Untersuchungen [VU]
Innenstadt Burgdorf



Vorbereitende Untersuchungen (VU)

Stadt Burgdorf: Innenstadt Burgdorf

Stadt Burgdorf

Juni 2021

Auftraggeber Stadt Burgdorf
Stadtplanung und Umwelt
Rathaus IV
Vor dem Hannoverschen Tor 27
31303 Burgdorf
Tel.: +49 5136 898-369

Bearbeitung: Benedict Schmidtman

Auftragnehmer plan-werkStadt - büro für stadtplanung und beratung
Schlachte 1 / Erste Schlachtpforte
28195 Bremen
Tel.: +49 421 506248

Bearbeitung: Dr. Gerd Reesas
Heike Wohltmann

Mitarbeit: Eva Hoßfeld
Lisa Marie Vierke
Laura Kruse
Nele Posadowsky
Camilla Carstens

in Zusammenarbeit mit FORUM Karsten Hesse Matthes Partnerschaft
Schlachte 1 / Erste Schlachtpforte
28195 Bremen
Tel.: +49 421 696777-16

Bearbeitung: Felix Matthes

Mitarbeit: Anton Maleike
Josefin Weyer

Alle Fotos (wenn nicht gesondert gekennzeichnet): plan-werkStadt / FORUM
Foto Titelblatt: © Stadt Burgdorf

Inhaltsverzeichnis

1	Vorbemerkungen und rechtliche Grundlagen.....	3
2	Die Burgdorfer Innenstadt.....	5
3	Abgrenzung des Untersuchungsgebiets	14
4	Nachweis städtebaulicher Missstände	17
4.1	Substanz- und Gestaltungsschwächen und -mängel	18
4.1.1	Gebäude	18
4.1.2	Straßenraum.....	20
4.1.3	Grün- und Freiflächen.....	24
4.1.4	Ortsbildprägende Gebäude	24
4.2	Funktionsschwächen und Mängel.....	27
4.2.1	Gebäude	27
4.2.2	Straßenraum.....	30
4.2.3	Grün-, Frei- und Wasserflächen.....	33
4.3	Klimaschutz und Klimafolgenanpassung.....	35
4.4	Demografische Entwicklung des Untersuchungsgebietes	37
4.5	Fazit der Bestands- und Mängelanalyse.....	40
5	Öffentliches Interesse	44
6	Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung.....	46
6.1	Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	46
6.2	Lokale Akteure.....	46
6.3	Bürger:innenbeteiligung.....	47
6.3.1	Auftaktphase – www.padlet.com.....	47
6.3.2	Workshop-Reihe via Zoom	47
6.3.3	Abschlussveranstaltung via Zoom	48
7	Sanierungsziele und Erneuerungskonzept	49
7.1	Sanierungsziele.....	49
7.2	Erneuerungskonzept	52
8	Kosten- und Finanzierungsübersicht	63
9	Abgrenzungsvorschlag für ein Sanierungsgebiet.....	72
10	Umsetzung des Verfahrens und Ausblick	73
11	Empfehlung zur Anwendung des Besonderen Städtebaurechts und Folgewirkungen..	75
11.1	Vorschlag zur Auswahl des Sanierungsverfahrens.....	75
11.2	Mögliche negative Auswirkungen einer Städtebauförderungsmaßnahme	76
12	Anhang	78
12.1	Abbildungsverzeichnis.....	79
12.2	Karten in vergrößerter Darstellung	81
12.3	Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	94

1 Vorbemerkungen und rechtliche Grundlagen

Wie viele andere Mittelstädte in Deutschland ist auch die Stadt Burgdorf von vielfältigen Entwicklungen betroffen, die differenzierte Handlungs- und Anpassungsstrategien bedürfen. Dazu gehören beispielsweise der Strukturwandel vor allem innerhalb des inhabergeführten Einzelhandels sowie das Wegfallen von klassischen Kauf- und Warenhäusern, aber auch demografische Entwicklungen, die sich auf die Einwohnerstruktur der Städte und somit auf ihre aktuellen Bedarfe und Funktionen auswirken. Vor allem Innenstädte bedürfen deshalb einer ständigen Prüfung auf Anpassungsbedarfe sowie Strategien und Leitlinien, wie mit solchen Entwicklungen umzugehen ist.

Der Bedarf nach diesen Strategien und Leitlinien soll durch die Erstellung eines Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) für die Kernstadt Burgdorf sowie die vorliegenden Vorbereitenden Untersuchungen (VU) angegangen und gedeckt werden. Ziel der Vorbereitenden Untersuchungen sind vor allem die eingehende und integrierte Analyse von Problemlagen innerhalb des zu untersuchenden Gebiets der Innenstadt. Hierzu zählen beispielsweise Funktionsverluste von Gebäuden und Strukturen, Verkehrsprobleme, fehlende Barrierefreiheit und flächige Sanierungsrückstände. Die Vorbereitenden Untersuchungen dienen somit dem Nachweis von städtebaulichen Missständen im Sinne des § 136 Abs. 3 BauGB. Zusätzlich werden Potenziale und Stärken identifiziert, um Lösungsansätze zu entwickeln, wie Potenziale besser genutzt und negativen Entwicklungen entgegengewirkt werden kann.

Aus dieser Missstands- und der Potenzialanalyse wurde das Erneuerungskonzept abgeleitet und entwickelt, welches darauf abzielt, den verschiedenen Problemlagen in den einzelnen Teilräumen geeignete städtebaulichen Maßnahmen und Lösungsstrategien gegenüberzustellen, um die unterschiedlichen Funktionen und Potenziale des Untersuchungsgebiets zu stärken und aufzuwerten. So sollen bauliche Strukturen gesichert und die Innenstadt mit ihrer funktionellen Vielfalt gestärkt und zukunftsfähig entwickelt werden.

Um städtebauliche Missstände zu beseitigen reichen in der Regel kommunalpolitische Haushalte ohne finanzielle Unterstützung nicht aus. Deshalb werden Kommunen im Rahmen der Städtebauförderung auf Grundlage des Art. 104 b Grundgesetz (GG) [i. V. m. §§ 164a und 164b Baugesetzbuch (BauGB)] Finanzhilfen gewährt. Für den Antrag dieser Fördermittel sind sowohl ein ISEK als auch nachfolgende Vorbereitende Untersuchungen vorzulegen.

Methodisches Vorgehen

Für die vielfältigen Herausforderungen, die das Untersuchungsgebiet stellt, wurde ein Methodenmix für die Erarbeitung der Analyseergebnisse gewählt. Dieser setzte sich aus quantitativen und qualitativen Auswertungen von Daten, zahlreichen Begehungen und Befahrungen des Gebiets sowie mehreren Expert:innen- und Akteursgesprächen zusammen. Diese Analysen standen in ständiger Rückkopplung mit den Mitarbeitenden der Stadt Burgdorf und wurden iterativ und parallel zu den Erhebungen und Analysen des ISEKs für die Kernstadt Burgdorf durchgeführt. Dadurch wurde gewährleistet, dass die einzelnen Inhalte und Analysen auch in den gesamtstädtischen Kontext eingebettet und betrachtet werden konnten.

Aufgrund der COVID-19 Situation, die auch im Jahr 2021 Veranstaltungen und Präsenzbeteiligungsformate verhinderte, wurde die Beteiligung der Öffentlichkeit rein online durchgeführt.

Folgende Bearbeitungsschritte wurden im Einzelnen für die Erstellung der VU durchgeführt:

- Bestandsaufnahme der Ist-Situation durch Auswertung von Daten, Dokumenten und bestehenden Konzepten und Planungsgrundlagen (Januar bis März 2021)
- Wiederholte Begehungen und Befahrungen der Gesamtstadt und ihren Teilräumen (gesamter Bearbeitungszeitraum)
- Expertengespräche und iterative Rückkopplung mit Stadt- und tw. Regionsverwaltung (Januar bis März 2021)
- Beteiligung der Träger Öffentlicher Belange und Analyse der Ergebnisse für das VU-Gebiet (März bis April 2021)
- Beteiligung der Öffentlichkeit durch eine differenzierte Online-Dialog-Phase mit zwei Wochen Laufzeit, vier Online-Workshops im Live-Format (März 2021) sowie eine Online-Abschlusspräsentation (Mai 2021)

2 Die Burgdorfer Innenstadt

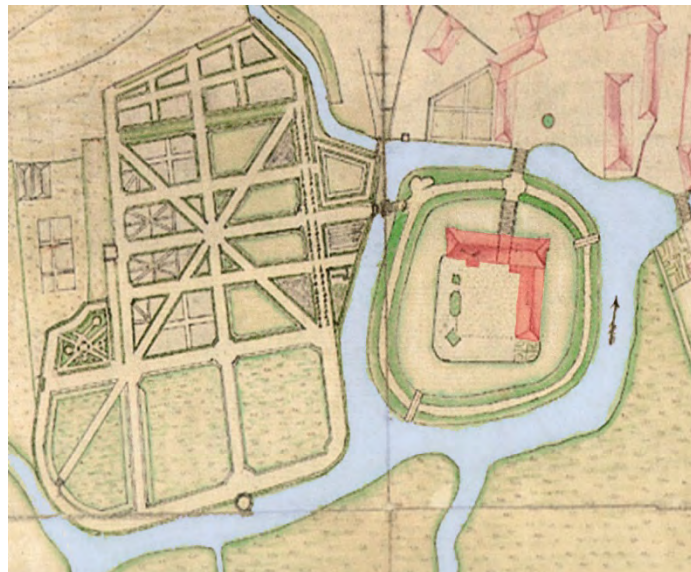
Die Stadtgeschichte Burgdorfs ist geprägt durch Zerstörung und Wiederaufbau aufgrund von kriegerischen Ereignissen, aber auch zahlreichen Bränden, die große Teile der Stadt mehrfach zerstört haben.

Ein wichtiges Ereignis für die Burgdorfer Stadtentwicklung war die Abtragung der Befestigungsanlagen zu Beginn des 19. Jahrhunderts (heute Straße „Am Wall“). Danach konnte sich die Stadt auch über die bis dato existierenden Stadtgrenzen hinaus entwickeln. Ein paar Jahre später (1809) zerstörte eine weitere Feuerbrunst fast die gesamte Stadt, einzig das Schloss und wenige Gebäude in der heutigen Straße „am Brandende“ blieben erhalten und stellen heute die ältesten Gebäude Burgdorfs dar (82 der 283 damals existierenden Häuser blieben erhalten). Die Feuerbrunst und der darauf folgende Wiederaufbau veränderten das Stadtbild und prägen es bis heute: Straßen wurden begradigt und für die Region typische bürgerliche Fachwerkhäuser wurden errichtet. Mit ca. 300 Häusern und 2.200 Einwohner:innen galt Burgdorf damals als eine bedeutende Stadt in der Region neben Hannover, Celle und Hildesheim und war geprägt durch das Leben von Handwerker- und typischem Ackerbürgertum.

Der mittelalterliche Ursprung des Stadtgrundrisses ist trotz des Wiederaufbaus noch deutlich zu erkennen, denn neben den begradigten Straßenverläufen gibt es noch zahlreiche schmale und gebogene Gassen. Das Zentrum der erneuerten Stadtanlage bildet der Spittaplatz mit Kirche (Pankratiuskirche) und Amtsgericht. Von dort führt eine Allee auf das Schloss zu, das am Standort der ehemaligen Burg, des historischen Ursprungs der Stadt, erbaut wurde. Nachdem die Burg mehrfach durch o.g. Ereignisse zerstört wurde, wurde das Schloss 1643 als Amtshaus in Fachwerkbauweise erbaut.

Abb. 1 zeigt einen Lageplan des Schlosses von 1756 mit dem umgebenden Wasserlauf der Burgdorfer Aue. Westlich des Gebäudes befand sich zu dieser Zeit der Schlossgarten. Sowohl das Schloss, als auch der Schlossgarten (heute Stadtpark) wurden mehrfach umgebaut und verändert. 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.

Abb. 1 Lageplan des Schlosses mit Schlosspark



Quelle: Wikimedia Commons, Autor: S.H. Speirmann

Das historische Stadtbild mit der kleinteiligen Bebauung im Fachwerkstil, dem Schloss und dem ehemaligen Rathaus trägt heute wesentlich zur Identität der Innenstadt Burgdorfs bei. Ein großer Teil der Bebauung steht als Einzeldenkmal oder als Gebäudeensembles unter Denkmalschutz.

Bis 1945 war Burgdorf eine ländliche Kleinstadt. In der Nachkriegszeit verzeichnete die Stadt durch den Zuzug Heimatvertriebener aus dem Osten sowie der prosperierenden Entwicklung des Großraumes Hannover starke Bevölkerungszuwächse. Die Einwohnerzahl stieg von den 1940 verzeichneten 6.300 Einwohner:innen in nur 30 Jahren auf knapp 20.000 an. 1974 verlor Burgdorf im Zuge einer Gebietsreform seinen Status als Kreisstadt und der Landkreis Burgdorf wurde mit umliegenden Landkreisen in den Landkreis Hannover eingegliedert. Gleichzeitig wurde die Stadt mit den Nachbarorten Beinhorn, Dachtmissen, Heeßel, Hülptingsen, Otze, Ramlingen-Ehlershausen, Schillerslage, Sorgensen und Weferlingsen zusammengeschlossen. Durch die Eingemeindungen vergrößerte sich das Gemeindegebiet – und damit auch die Einwohnerzahl – erheblich und stieg auf das heutige Niveau von 30.000 an. 2001 löste sich der Landkreis Hannover auf und bildet seither mit der Stadt Hannover die Region Hannover.

Bereits 1973/74 wurden erste Vorbereitende Untersuchungen durchgeführt und zwei Sanierungsabschnitte 1. „Am Bahnhof“ (förmliche Festlegung am 22.4.1975) und 2. „Altstadt“ (förmliche Festlegung am 7.5.1985) festgelegt. Für den ersten Sanierungsabschnitt wurden die drei Oberziele Verbesserung der Wohnverhältnisse und der Verkehrssituation, Erhöhung

der Funktionsfähigkeit der Innenstadt und die Wahrung der Identität der Altstadt genannt. Zwischen 1975 und 1984 wurden folgende (Haupt-)Maßnahmen umgesetzt:

- Sanierungen „Am Bahnhof“ 1975-1985
- Hochbauten an der Wilhelmstraße: Wohnungsbau (u.a. Altenwohnungen, Altagsstätte, Sozialstation)
- Burgdorfer Schloss (umfangreiche Renovierung)
- Stadtmuseum (Schmiedestraße 6): Modernisierung
- Erschließungsanlagen: Park and Ride am Bahnhof: 258 Stellplätze
- Fußwegeverbindungen: Herstellung einer Verbindung zwischen Bahnhof und Marktstraße/Kirche

Für den zweiten Abschnitt „Altstadt“ stellten die Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden sowie die behutsame Entkernung und Begrünung der Freiflächen und Blockinnenbereiche die wesentlichen Sanierungsmaßnahmen dar. Zwischen 1986 bis 1998 wurden 21 Objektsanierungen durchgeführt. 1990/91 fand der mit der ersten Erweiterung des zweiten Sanierungsabschnitts „Altstadt“ der Ausbau des Spittaplatzes, des Kirchplatzes und des Schlossvorplatzes statt, u.a. mit den Leitlinien der Fußgängerfreundlichkeit und dem Erhalt des historischen Charakters der Altstadt.

Insgesamt hatte das damalige Sanierungsverfahren den Charakter einer erhaltenden Sanierung, bei der die Rettung von ansonsten dem Substanzverlust ausgesetzten Wohn- und Geschäftshäusern im Vordergrund stand. Erhaltung, Modernisierung und Aufwertung der historischen Stadtkernbereiche erhielten eine deutliche Vorrangstellung bei den Zielsetzungen. Neben der Sanierung von Gebäuden wurde auch der verkehrsberuhigte Ausbau der historischen Straßenzüge und Verkehrsregelung in diesen Bereichen sowie die Sicherung der erforderlichen Flächen für den ruhenden Verkehr vorangetrieben. Insgesamt wurde der Abschluss der Sanierung als erfolgreich bewertet. Allerdings wurde diese Bewertung mit einer Einschränkung versehen: „Die durch die Sanierung gewonnene Attraktivität kann erst dann so richtig zum Tragen kommen, wenn die geplante Umgehungsstraße realisiert und der Durchgangsverkehr aus der Marktstraße herausgenommen worden ist“ (NILEG: Abschlussbericht S. 29). Dieser Effekt ist jedoch nur in einem sehr geringen Maße eingetreten (s. Kap. 4), weshalb aus heutiger Sicht die damalige Sanierung nur in Bezug auf den Substanzerhalt historischer Gebäude als erfolgreich einzustufen ist. Eine funktionale Stärkung des Haupteinkaufsbereichs, die durch die seinerzeit durchgeführten Maßnahmen beabsichtigt war, wurde durch die kaum reduzierte Verkehrsmenge in der Marktstraße konterkariert.

Die städtebauliche Struktur wird im engeren Innenstadtbereich von den historischen Straßenverläufen mit randständiger Bebauung geprägt. Außerhalb dieses Bereichs löst sich die Orientierung der Gebäude am Straßenverlauf auf. Dies führt teilweise zu einem Verlust an raumbildenden Kanten. Größere Gebäudestrukturen beeinflussen nur in geringem Maße das

Stadtbild, da sie häufig „versteckt“ liegen (z.B. Parkhaus am Bahnhof, Schulen, einige Gebäude auf dem Raiffeisen-Areal). Als sichtbar dominierende Großstrukturen treten dagegen der Rewe-Markt am Kleinen Brückendamm sowie der hohe Siloturm auf dem Raiffeisen-Areal hervor.

Abb. 2 Schwarzplan der Innenstadt

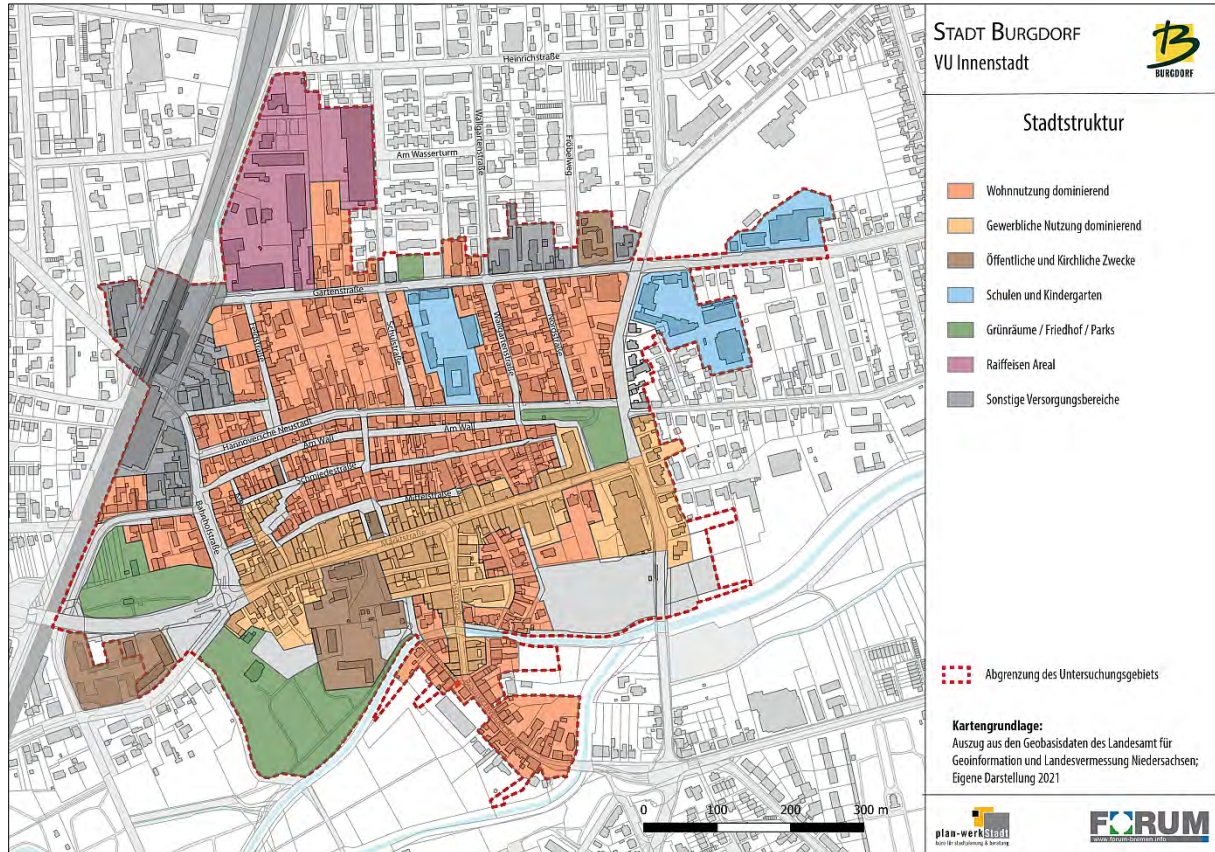


Die Nutzungsstruktur lässt deutlich hervortretende Cluster erkennen:

- Bereiche mit vorwiegend gewerblicher Nutzung konzentrieren sich beiderseits der Markstraße, der Poststraße sowie östlich des Kleinen Brückendamms/Vor dem Celler Tor. Es dominiert der Einzelhandel, wobei zunehmend auch Dienstleistungsbetriebe vertreten sind.
- In den jenseits der Einkaufsstraßen liegenden Bereichen dominiert die Wohnnutzung, auch wenn vereinzelt gewerbliche Betriebe vorhanden sind, was insbesondere in der Hannoverschen Neustadt auftritt.
- Die drei Schulstandorte im Untersuchungsgebiet bilden jeweils eigene, räumlich abgetrennte Bereiche.
- Grünflächen gibt es an vier Stellen: Die nördlichen Ausläufer des Stadtparks, der Park am Wall, der alte Friedhof mit den benachbarten Brachflächen sowie der Spielplatz an der Gartenstraße

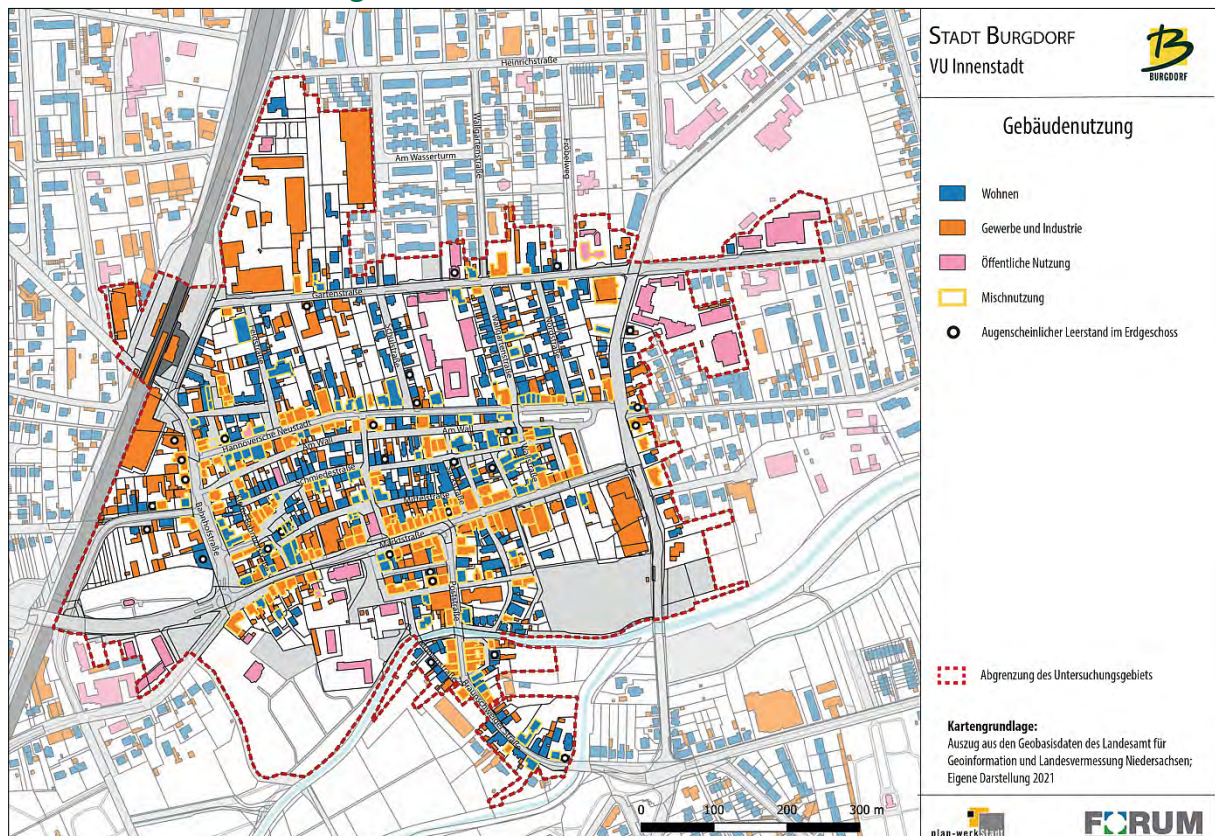
- Verwaltung und religiöse Einrichtungen konzentrieren sich am Spittaplatz, Vor dem Hannoverschen Tor und an der Gartenstraße.
- Sonstige Versorgungsbereiche liegen an der Bahnhofstraße und an der Gartenstraße.

Abb. 3 Stadtstruktur und Nutzungskuster



Wird die Nutzung auf Gebäudeebene dargestellt, so zeigt sich, dass sehr viele Gebäude – insbesondere entlang der Marktstraße und der Hannoverschen Neustadt – mischgenutzt sind. Dies bedeutet im Regelfall, dass eine gewerbliche Nutzung im Erdgeschoss vorhanden ist und im Obergeschoss gewohnt wird. Dieser Nutzungsmix trägt maßgeblich dazu bei, dass die Burgdorfer Innenstadt auch außerhalb der Öffnungszeiten belebt ist.

Abb. 4 Gebäudenutzung



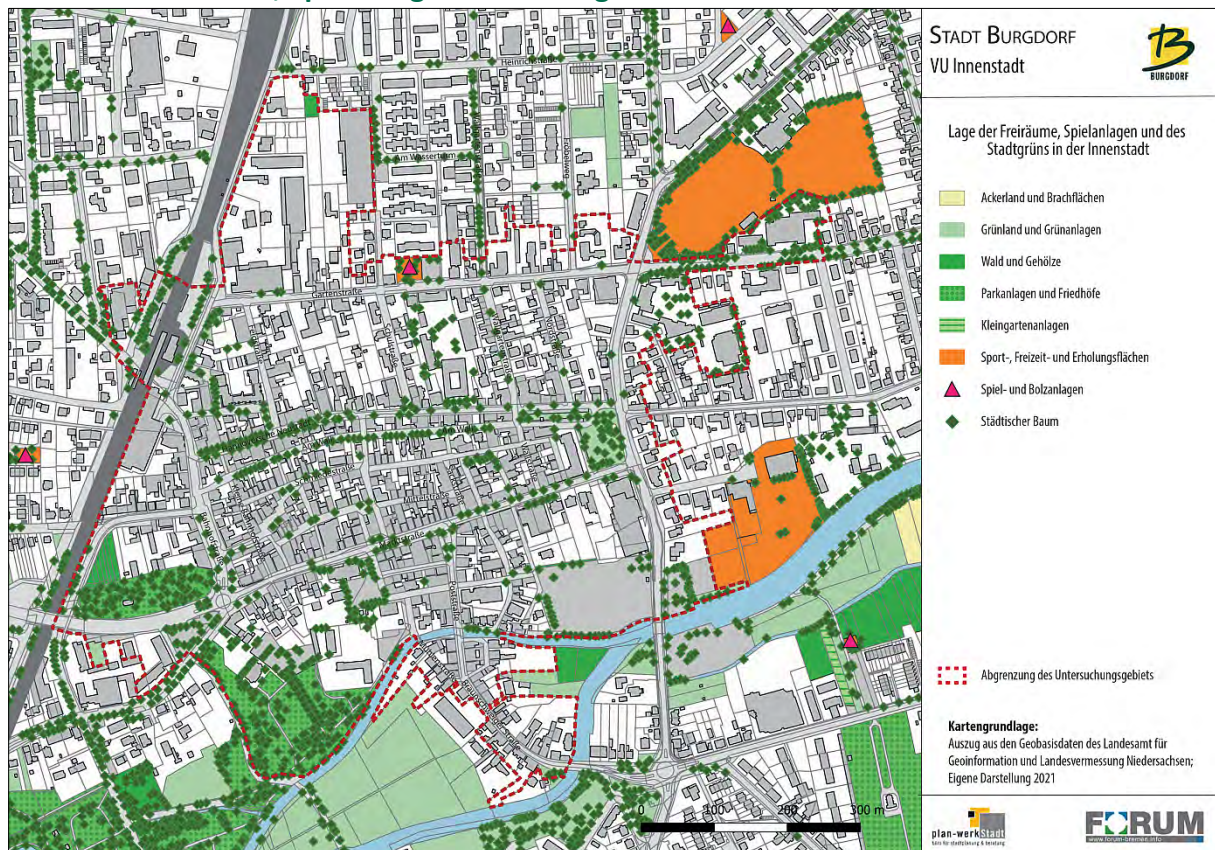
Die Innenstadt ist im inneren Bereich relativ dicht bebaut. Trotz der im vorherigen Sanierungsverfahren erfolgten Entkernungen in einigen rückwärtigen Bereichen ist der bebaute und versiegelte Anteil der Grundstücke hier relativ groß.

Allerdings liegen an den Rändern der Innenstadt größere Frei- und Erholungsflächen. Von besonderer Bedeutung sind der Stadtpark als frei zugängliche öffentliche Grünfläche und die (jedoch nur für den Vereinssport nutzbaren) Sportanlagen des TSV Burgdorf, die knapp außerhalb des Untersuchungsgebiets liegen. Der alte Friedhof am Kreisel weist als Grünfläche nur eine eingeschränkte Nutzbarkeit auf und die Brachflächen an der Rolandstraße befinden sich in privatem Eigentum und sind generell nicht zugänglich.

Angesichts der relativ hohen Verdichtung gewinnt das im öffentlichen Straßenraum vorhandene Grün an Bedeutung. Hierzu zählen in besonderer Weise die Straßenbäume, die sich speziell in der Gartenstraße (westlicher Teil), Am Wall, und in der Marktstraße (östlicher Teil) konzentrieren.

Im gesamten Innenstadtbereich gibt es - bis auf vereinzelte Spielgeräte (z.B. im Park am Wall, Aktiv Park im Stadtpark mit der Zielgruppe Senior:innen) – nur einen einzigen Kinderspielplatz an der Gartenstraße.

Abb. 5 Freiräume, Spielanlagen und Stadtgrün



Burgdorf wird von der Bahnlinie Hannover-Celle durchschnitten. Die einzige für den MIV geeignete Querung – außer der am nördlichen Stadtrand liegenden Nordumgehung B188n – besteht in der Hochbrücke, die auf den Kreisel zuführt, von wo aus die innerstädtischen Verkehre verteilt werden. Die vorgesehene und mit Tempo 50 befahrbare Umfahrung der Innenstadt führt über die Bahnhofstraße, Theodorstraße, Gartenstraße bis Vor dem Celler Tor. Die kürzeste die Innenstadt querende Strecke führt über die mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 20 km/h versehene Marktstraße. Diese Ausschilderung stellt die einzige Einschränkung dar, die von einer Durchfahrung der Marktstraße abhält. Entsprechend gering ist die Wirksamkeit dieser Maßnahme, sowohl was die real gefahrende Geschwindigkeit als auch die Verkehrsmenge betrifft.

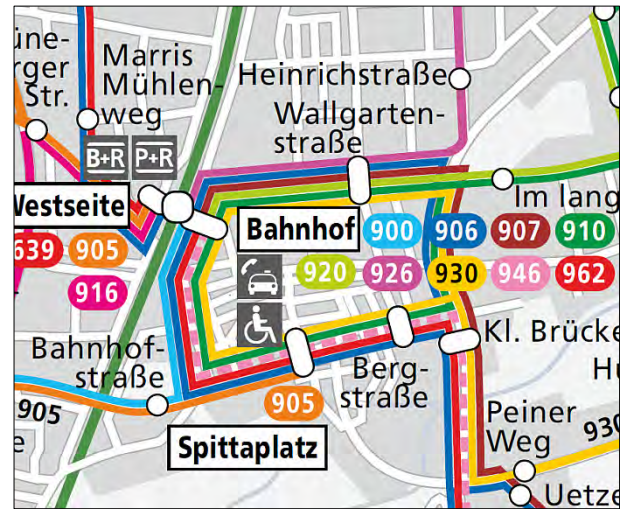
Ein Vergleich der Verkehrszählungen von vor und nach dem Bau der Nordumgehung verdeutlicht, dass von 2005 (13.500 Pkw, 700 Lkw) bis 2015 (11.850 Fahrzeuge) die Verkehrsmenge in der Marktstraße lediglich um 16,5 % abgenommen hat. Damit hat es also fast keinen Effekt der Nordumgehung sowie der damit in Zusammenhang stehenden Tempo-20-Maßnahme gegeben - die Marktstraße ist fast ebenso stark belastet wie im Jahr 2005.

Auch der überwiegende Rest der Innenstadt innerhalb der Tempo-50-Umfahrungsstrecke ist als Tempo-20-Zone ausgewiesen. Fußgängerzonen gibt es lediglich in der Straße Am Wall

sowie Am Brandende. Eine Tempo-30-Zone existiert Im Langen Mühlenfeld im Umfeld der Rudolf-Bembenneck-Gesamtschule und der Prinzhornschule.

Burgdorf ist neben der S-Bahnlinie S6/S7 (Hannover – Celle) auch über das Busliniennetz mit der Region verknüpft. Wichtige ÖPNV-Knotenpunkte befinden sich an den Haltestellen westlich und östlich des Bahnhofs. Die Buslinien werden über die Marktstraße (6 Linien, Haltestellen: Bahnhofstraße, Spittaplatz und Bergstraße), die Bahnhof- und Theodorstraße (6 Linien, Haltestelle: Bahnhof), die Gartenstraße (6 Linien, Haltestelle: Wallgartenstraße) und Vor dem Celler Tor/Kleiner Brückendamm (5 Linien, Haltestelle: Kleiner Brückendamm) um die Innenstadt herumgeführt. Die Busfolge ist insbesondere in der Marktstraße relativ dicht.

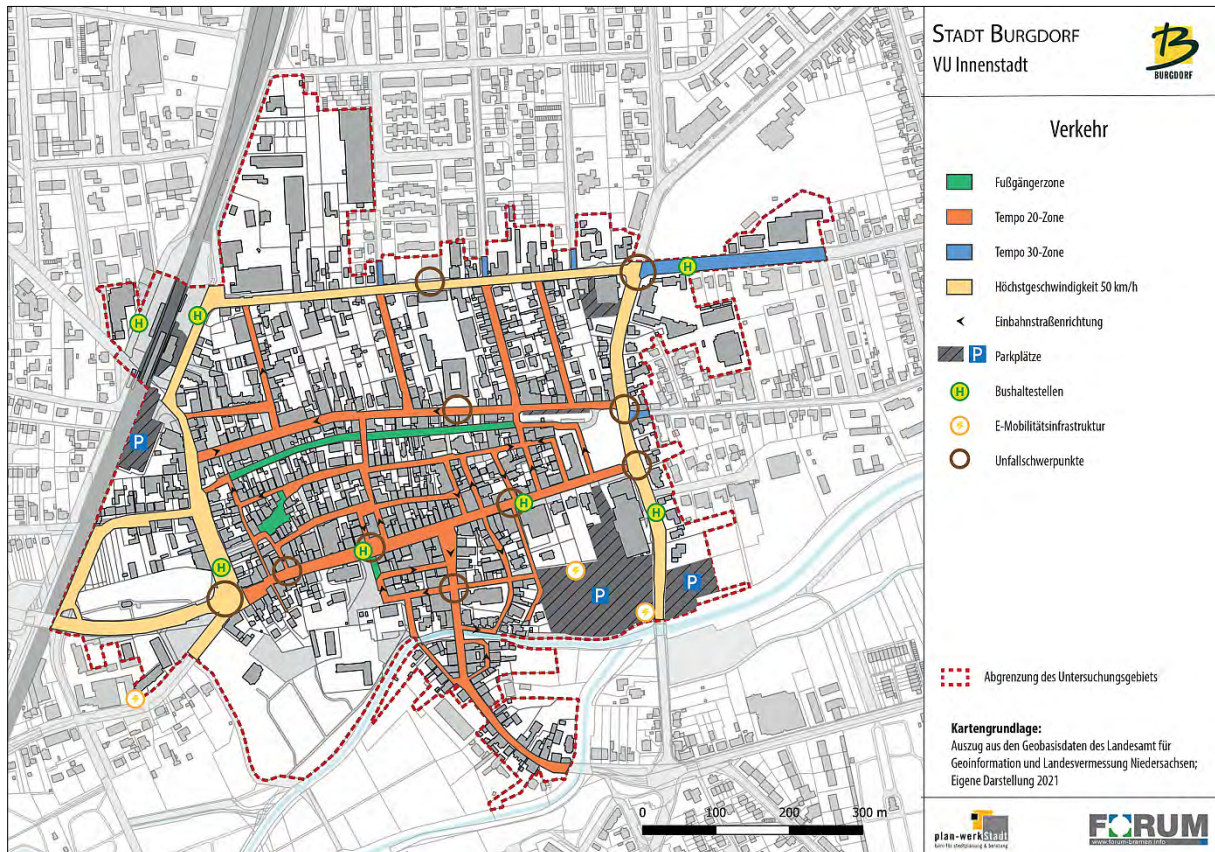
Abb. 6 Busliniennetz



Quelle: Regiobus

Zustand, Linienführung und Beschilderung der Radverkehrsinfrastruktur sind in weiten Bereichen der Innenstadt unzureichend. Da die Innenstadt als Tempo-20-Zone ausgewiesen ist, sind zwar keine benutzungspflichtigen Radwege zulässig. Allerdings sind auch andere Angebote – wie etwa Angebotsstreifen entgegen der Einbahnstraßenrichtung - inkonsistent und bruchstückhaft. Besonders in der Marktstraße besteht für viele Radfahrer:innen aufgrund der Verkehrsdichte ein Gefühl der Unsicherheit, das sie von der Nutzung des Fahrrads abhält.

Abb. 7 Verkehr



3 Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

Das Untersuchungsgebiet umfasst im größeren Sinne den historischen Ortskern der Stadt Burgdorf und einige wichtige Gebäudestrukturen darüber hinaus. Der Gebietszuschnitt leitet sich durch eine Zusammenfassung derjenigen Straßenzüge und Gebäude ab, die miteinander in Beziehung stehen und einen speziellen Beitrag zur Innenstadt als Zentrum von Burgdorf leisten. Es handelt sich dabei um ein sehr heterogenes Gebiet, welches vielfältige Funktionen erfüllt und räumlich, sozial und wirtschaftlich diverse Wechselwirkungen aufweist.

Aufgrund der neuen Städtebauförderungsrichtlinien und mit dem neuen Teilprogramm „Lebendige Zentren – Erhalt und Entwicklung der Stadt- und Ortskerne“ können Abgrenzungen von Untersuchungsgebieten mit einem interdisziplinären und breiten Fokus gezogen werden. Dies ermöglicht inhaltlich breitere und umfassendere Betrachtungen. Für die Stadt Burgdorf bedeutet dies, dass die Abgrenzung der Innenstadt und des Untersuchungsgebietes anhand einer Vielzahl von Kriterien vollzogen wurde und somit eine Vielzahl von durchaus unterschiedlichen Gebietstypen enthält.

Neben den klassischen Innenstadtbereichen, die vor allem der mittelfristigen Versorgung der Bevölkerung mit Einzelhandel und Dienstleistungen dienen, wie beispielsweise entlang der Marktstraße, zählen auch wichtige Punkte des Personennahverkehrs wie der Bahnhof und die Bahnhofsstraße zum Gebiet. Auch wichtige öffentliche Plätze der Begegnung, wie der Schützenplatz im Südosten oder der Aktiv Park im Südwesten, zählen hinzu. Einen wichtigen Bereich bilden zudem die Gebäude des Raiffeisen Areals am Nordwestlichen Rand, die einen wichtigen wirtschaftlichen Faktor für die Innenstadt bilden und die innenstadtnahe Umgebung deutlich prägen, sowie zahlreiche öffentliche Gebäude in Form von Schulgebäuden oder Verwaltungsgebäuden.

Die Grenze des Untersuchungsgebiets wird im Norden entlang des Raiffeisen Areals entlang der Raiffeisenstraße und Heinrichstraße bis zu der westlichen und südlichen Grundstückskante von Heinrichstraße 2 geführt und folgt dann, entlang der südlichen Kante der Grundstücke Am Wasserturm 30 und Am Wasserturm 34, der Straße Am Wasserturm bis zur Ecke Schulstraße / Wackenroderweg. Dort verschwenkt sie in westlicher Richtung, nördlich der Grundstücke Schulstraße 28 und Schulstraße 30 und dann in südliche Richtung, westlich der Grundstücke Gartenstraße 41b und 41a. Dann folgt die Abgrenzung dem Verlauf der Gartenstraße in östlicher Richtung, einschließlich der ersten Reihe der nördlichen Bebauung bis zur Kreuzung mit der Straße Vor dem Celler Tor, wo die Gartenstraße in die Straße Im Langen Mühlenfeld übergeht. Hier werden die ehemaligen Schulgebäude der Prinzhorn Schule auf der nördlichen Straßenseite noch mit eingeschlossen und bilden somit die nordöstliche Abgrenzung.

Südlich der Straße Im Langen Mühlenfeld schließt die Abgrenzung die Schulgebäude der IGS Burgdorf, inklusive der zwei Sporthallen ein und folgt dann der Straße Vor dem Celler Tor unter Einschluss der östlichen Bebauung des Straßenzugs. Auf Höhe der Kreuzung Vor dem Celler Tor und An der Bleiche geht die Straße Vor dem Celler Tor in den Straßenzug Kleiner Brückendamm über, dem bis vor der Aue gefolgt wird. Dies schließt den Parkplatz an der östlichen Seite von Kleiner Brückendamm ein.

Die südliche Begrenzung des Untersuchungsgebiets folgt dem Weg an der Aue in westlicher Richtung bis kurz vor den Wächterstieg, kreuzt die Aue in südlicher Richtung und schließt somit die Grundstücke der östlichen Seite der Knickstraße mit ein. Die Abgrenzung folgt dann der Braunschweiger Straße und schließt nördliche und südliche Bebauung der Straße bis zur Brücke, wo die Braunschweiger Straße in die Uetze Straße übergeht, ein. Ausgeschlossen davon sind die Grundstücke mit den Hausnummern 19a im nördlichen Bereich der Braunschweiger Straße und die Grundstücke mit den Nummern 9a und 5a bis 5d im südlichen Bereich der Braunschweiger Straße. An der Straßenkreuzung Mühlenstraße / Braunschweiger Straße / Knickstraße folgt die Abgrenzung den südwestlichen Grundstücken der Mühlenstraße. Entlang der Mühlenstraße wird die Aue wieder gekreuzt, dann verläuft die Abgrenzung jedoch in südwestlicher Richtung parallel zur Aue bis zur Brücke zwischen Alter Jagdsteg und Beim Amtshof. Entlang des östlichen Rands der Straße Beim Amtshof folgt die Gebietsabgrenzung dann in nördlicher Richtung, um den Aktiv Park herum und schließt somit die Rathausgebäude I, II und III ein. Dem Straßenverlauf Beim Amtshof wird gefolgt, bis er auf die Straße Vor dem Hannoverschen Tor trifft, wo die Straße gekreuzt wird, und die Grundstücke Vor dem Hannoverschen Tor 28a, 29 und 30 (Finanzamt) eingeschlossen werden. Danach folgt die Abgrenzung in westlicher Richtung dem Straßenzug der Marktstraße ohne die Rathausgebäude IV und V einzuschließen, kreuzt die Rolandstraße und folgt dann in nördlicher Richtung parallel den Bahnanlagen der Rolandstraße. Die Abgrenzung verläuft bis zum Bahnhof Burgdorf östlich der Bahnanlagen. Der Bahnhof, der Bahnhofvorplatz westlich des Bahnhofes und das Grundstück Schillerslager Straße 48 werden von der Abgrenzung eingeschlossen, bis die Abgrenzung die Bahnanlagen wieder in östlicher Richtung kreuzt und in Höhe der Kreuzung Theodorstraße / Gartenstraße auf das Raiffeisen Areal trifft.

4 Nachweis städtebaulicher Missstände

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

EXKURS:

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

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

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

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

Kommunen werden allerdings nicht auf Grundlage einer Vorbereitenden Untersuchung ein Modernisierungs- und Instandsetzungsgebot aussprechen, um festgestellte Mängel zu beheben. Wenn im Folgenden also von „Mängeln“ gesprochen wird, so ist damit lediglich die Notwendigkeit zur Instandsetzung städtebaulicher Strukturen in einen der ursprünglichen

Intention entsprechenden Zustand gemeint. Dies ist außerdem auch nur in Kombination mit anderen städtebaulichen Maßnahmen sinnvoll. Wesentlicher ist also die Betrachtung der städtebaulichen Missstände.

4.1 Substanz- und Gestaltungsschwächen und -mängel

4.1.1 Gebäude

Gebäude mit Sanierungsbedarf

Im Rahmen einer Gebäudeerhebung sind sämtliche Hauptgebäude im Untersuchungsgebiet per Inaugenscheinnahme erfasst und fotografisch dokumentiert worden. Bei dieser Vorgehensweise – also ohne ausgiebige Besichtigung und Begehung des Gebäudeinneren – konnte in einigen Fällen offensichtlicher Sanierungsbedarf festgestellt werden. Damit liegen Missstände aufgrund teilweise erheblichen Sanierungsbedarfs und unzureichender baulicher Zustände vor. Die betreffenden Gebäude sind über den gesamten Innenstadtbereich verteilt, mit einer Häufung zwischen Hannoverscher Neustadt und Aue.

Abb. 9 Gebäude mit Sanierungsbedarf (Auswahl)



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

Gebäude mit ortsbildstörender Wirkung

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

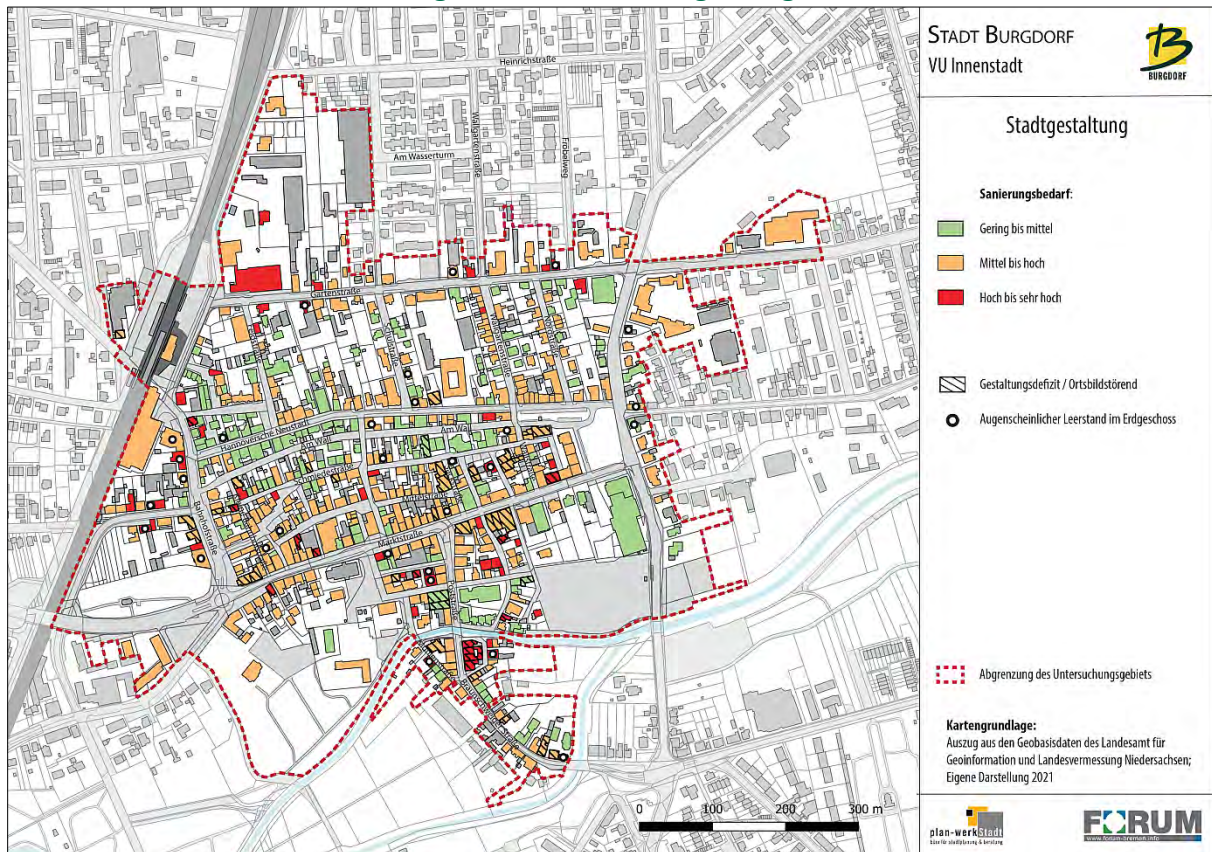
Ein Gebäude wird als ortsbildstörend identifiziert, wenn es sich in seiner gestalterischen Gesamtwirkung in Bezug auf die Kubatur und Gestaltung nicht in die benachbarte Bebauung

einfügt. Außerdem wurden in Burgdorf insbesondere die Fassaden- und Erdgeschossgestaltung mit Blick auf die Größe der Schaufensterfronten und deren Bezug zur Gebäudefront sowie die Größe der Werbeanlagen und die Fassadenverkleidung insgesamt bewertet.

Abb. 10 Gebäude mit ortsbildstörender Wirkung (Auswahl)



Abb. 11 Gebäude mit Sanierungsbedarf, Gestaltungsmängeln und Leerstand



Allerdings sind die Handlungsoptionen bei ortsbildstörenden Gebäuden begrenzt.

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

Abb. 12 Gebäude mit mangelnder Barrierefreiheit (Auswahl)



4.1.2 Straßenraum

Geringe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum

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

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

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

Neben der Marktstraße fallen weitere Straßenzüge mit geringer Aufenthaltsqualität auf: Die Bahnhofstraße stellt vor allem einen Transitraum für Reisende dar. Für Ankommende bietet Burgdorf auf der Bahnhofstraße einen ungünstigen ersten Eindruck. Allerdings ist der Burgdorfer Bahnhof eher ein Abfahrtsort für Pendler:innen nach Hannover als für Besucher:innen

der Stadt. Diese Zielgruppe legt weniger Wert auf Aufenthalts- als vielmehr auf Transitqualität, wie etwa günstige Laufwege.

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

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

Abb. 13 Vom Pkw-Verkehr beeinträchtigte Sitzmöglichkeiten (Auswahl)



Parkplätze im Straßenraum

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

Abb. 14 Parkplätze auf Straßenaufweitungen



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

Abb. 15 Parkflächen auf (ehemaligen) Fußgängerflächen



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

Abb. 16 Der Schützenplatz



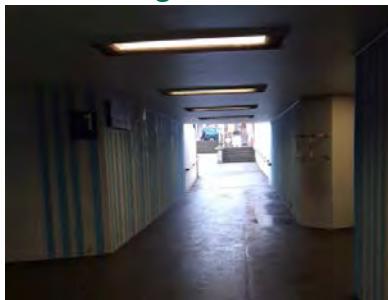
Angsträume

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

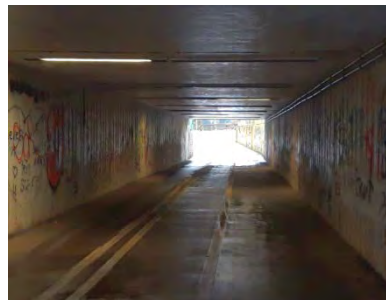
In Burgdorf stechen drei Angsträume besonders ins Auge.

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

Abb. 17 Angsträume



Bahnstufunterführung



Rad-/Fußwegtunnel



Parkhaus

Hochbrücke

Abb. 18 Parken auf der Hochbrücke



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

Das massive Brückenbauwerk dominiert das Umfeld städtebaulich. Die umliegenden

Funktionsbauten unterstützen diesen Eindruck noch.

4.1.3 Grün- und Freiflächen

Abb. 19 Schadhafte öffentliche Grünflächen



Schadhafter Wegeunterbau im Stadtpark

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

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

4.1.4 Ortsbildprägende Gebäude

Neben den Schwächen und Mängeln bei Substanz und Gestaltung sowie der Funktion verfügt Burgdorf aber auch über Potenziale im Gebäudebestand, die ebenfalls das Ortsbild prägen und der Unterstützung wert sind.

Das Ortsbild wird maßgeblich von der Außenwirkung seiner Bauwerke beeinflusst. Je gesichtsloser die Architektur ist, desto unbestimmter ist die Ausstrahlung und desto beliebiger der Charakter einer Stadt. Burgdorf hat das Glück, über eine Vielzahl an attraktiven Gebäuden zu verfügen, die das Ortsbild positiv prägen. Diesen Bauwerken kann entweder ein hohes Maß an Ortsbildtypik beigemessen werden oder aber sie sind aus anderen Gründen baukulturell bemerkenswert.

Ortsbildtypische Gebäude

Wie jede Innenstadt bildet auch in Burgdorf dieser Bereich den ältesten Teil der Stadt. In der Folge ist die Gebäudehistorie hier umfangreicher als in anderen Stadtteilen. Die Bandbreite reicht von 1648 – dem ältesten noch erhaltenen Fachwerkhaus Kleine Bahnhofstraße 9 – bis zur Baufertigstellung im Jahr 2021.

Die Burgdorfer Innenstadt hat durch den Brand im Jahre 1809 fast ihren gesamten historischen Gebäudebestand (bis auf das Schloss und wenige Gebäude in der heutigen Straße „Am Brandende“) verloren. Das Brandereignis mag seinerzeit eine Katastrophe gewesen sein, aber eine seiner Folgen war ein relativ einheitliches Erscheinungsbild des späteren Gebäudebestands, da ein Großteil der Innenstadt innerhalb weniger Jahrzehnte neu errichtet wurde und die zu diesem Zeitpunkt geltenden Bauweisen und Gestaltungsvorstellungen für alle Baumaßnahmen gleichermaßen galten. So tritt z.B. die regional verwurzelte Fachwerkbauweise stark in den Vordergrund.

Allerdings weist auch dieses ursprünglich relativ homogene Erscheinungsbild mittlerweile Lücken auf. So wurden bereits eine Reihe von Gebäuden ersetzt, die z.B. aufgrund von mangelhafter Bausubstanz oder ihrer Dysfunktionalität für heute adäquate Innenstadtnutzungen als nicht mehr erhaltenswert eingestuft wurden. Hierbei wurde häufig nicht mehr Fachwerk verwendet, sondern die Gebäude wurden in Ziegelbauweise errichtet. Dennoch weist die Burgdorfer Innenstadt in Bezug auf Geschossigkeit und Kubatur noch ein weitgehend stimmiges Erscheinungsbild auf, da auch die Neubauten in der Regel die gewachsenen Strukturen aufnehmen und lediglich modern interpretieren. So gibt es nur ein einziges Gebäude, das als städtebauliche Dominante bezeichnet werden könnte (Raiffeisen-Siloturm am Bahnhof).

Historisch ist Burgdorf eine Ackerbürgerstadt mit einer Vielzahl an Gebäuden, deren Konstruktion auf die gleichzeitige Unterbringung einer landwirtschaftlichen (Nebenerwerbs-)Nutzung zusammen der Wohnnutzung in einem kleinstädtischen Kontext ausgelegt war. Häufig waren auch noch ergänzende Nutzungen wie Kleingastronomie oder Handwerk integriert.

Viele dieser Ackerbürgerhäuser sind heute noch erhalten und prägen die architektonische Wirkung der Innenstadt, wobei die ursprünglich landwirtschaftliche Nutzung der Erdgeschossbereiche heute durch gewerbliche oder andere Nutzungen ersetzt werden.

Gebäude, deren Gestaltungsmerkmale sich aus dieser Tradition herleiten, werden im Folgenden als „ortsbildtypisch“ bezeichnet. Dies bedeutet, dass Bauweise und Außenwirkung in hohem Maße regionaltypisch sein müssen und nicht überall verbreitet sein dürfen. Wesentliche architektonische Merkmale sind:

- Fachwerk, offen oder (falls erkennbar) unter einer Verkleidung
- Holzfassade (vollständig oder teilweise)
- Sattel-, Walm- oder Krüppelwalmdach
- Traufständige Gebäude mit Zwerchgiebel
- Bei gestalterischer Überformung (z.B. großformatige Schaufenster): Rückbau der Überformung möglich
- Maßstäblichkeit (max. 3 Geschosse)
- Nutzungsmischung (Wohnen und Gewerbe) an den Hauptstraßen

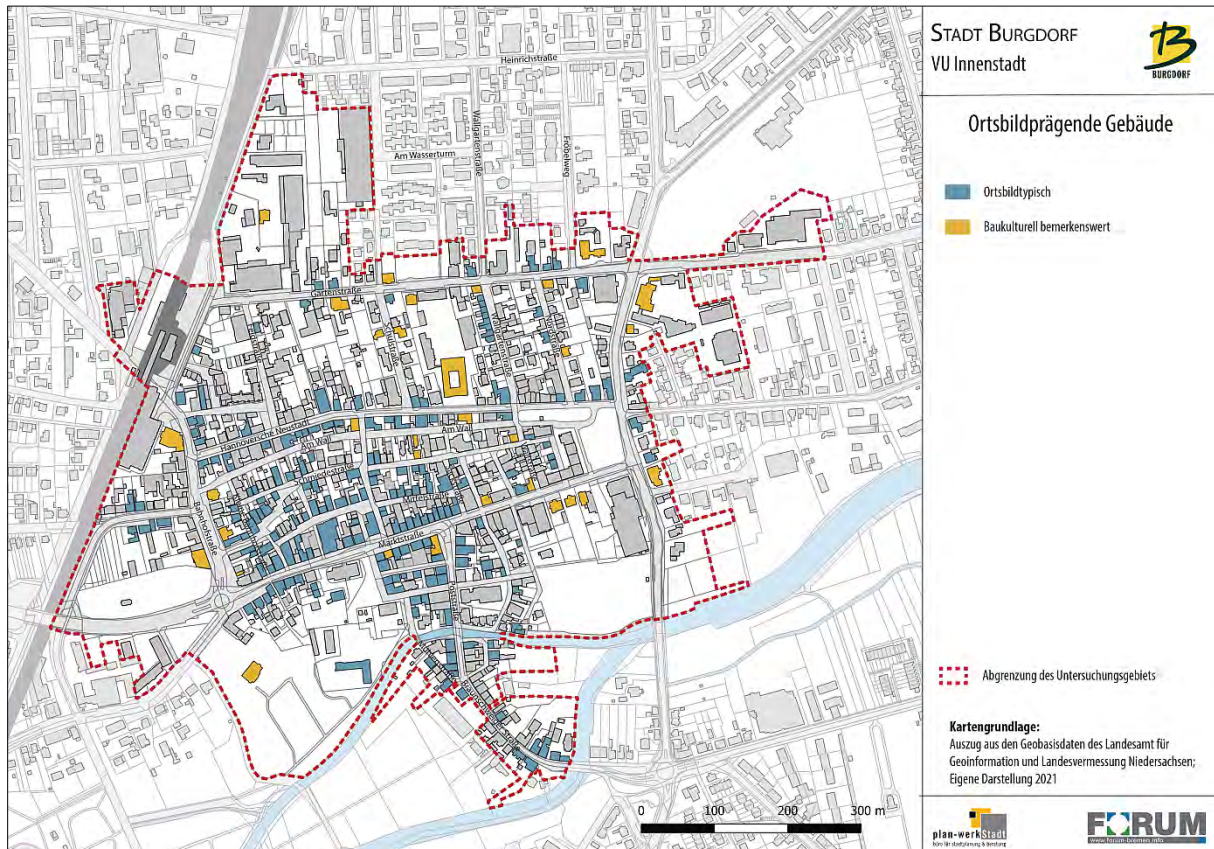
Sonstige baukulturell bemerkenswerte Gebäude

Neben den an Ackerbürgerhäusern orientierten ortsbildtypischen Gebäuden sind in Burgdorf weitere Gebäude entstanden, die aus anderen Gründen eine ortsbildprägende Wirkung entfalten. Diese Gebäude entstammen i.d.R. späteren Bauphasen, als die Neubauten nicht mehr dem Ackerbürgertum dienen sollten oder für andere für die Stadtfunktion erforderliche Nutzungen errichtet wurden. Bei diesen Bauten sind deshalb auch deutliche Kontraste zur ortsbildtypischen Bebauung möglich. Merkmale dieser Gebäudekategorie sind z.B.:

- Historische Gebäude anderer Baustile
- Gebäude mit besonders repräsentativer Fassadengestaltung
- Gebäude größeren Maßstabs mit öffentlicher Nutzung

Die anhand dieser Kriterien durchgeführte Gebäudebewertung liefert eine Grundlage, um ggf. eine besondere Förderungsrelevanz ableiten zu können.

Abb. 20 Ortsbildprägende Gebäude



Die Karte weist eine ganze Reihe ortsbildprägender Gebäude auf. Die entsprechend eingestufteten Gebäude konzentrieren sich vor allem im westlichen Teil der Marktstraße, was diesen Bereich gestalterisch besonders wertvoll macht. Aber auch in der Poststraße, der Mittelstraße, der Schmiedestraße, in der Hannoverschen Neustadt, der Wallgartenstraße und natürlich Am Brandende stehen jeweils mehrere ortsbildtypische Bauwerke. Baukulturell anderweitig bemerkenswerte Gebäude treten dagegen nicht räumlich konzentriert auf.

Abb. 21 Auswahl ortsbildprägender Gebäude

			
Am Brandende 9 (ortsbildtypisch)	Bahnhofstr. 7 (baukulturell bemerkenswert)	Braunschweiger Str. 4 (ortsbildtypisch)	Schulstraße 12 (baukulturell bemerkenswert)
			
Bahnhofstraße 13 (Ortsbildtypik modern interpretiert)	Gartenstraße 7 (ortsbildtypisch)	Hannoversche Neustadt 2 (ortsbildtypisch)	
			
Hannoversche Neustadt 15 (baukulturell bemerkenswert)	Hannoversche Neustadt 16 (ortsbildtypisch)	Hannoversche Neustadt 25 (ortsbildtypisch)	
			
Vor dem Celler Tor 100 (baukulturell bemerkenswert)	Am Brandende 4 (Ortsbildtypik modern interpretiert)	Marktstraße 11 (ortsbildtypisch)	

4.2 Funktionsschwächen und Mängel

4.2.1 Gebäude

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

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

Saisonal wird der Standort umfangreich von landwirtschaftlichen Gespannen aus dem Umland angefahren, die dort ihr Saat- und Düngegut beziehen. Hierfür müssen die Schwerlastfahrwerke den Siedlungskern durchfahren. Besonders betroffen ist die Gartenstraße, aber sogar die Marktstraße wird von Traktorgespanssen durchfahren.

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

Abb. 22 Fehlnutzung auf dem Raiffeisen-Areal



Raiffeisen-Gesamtkomplex



Der Altbau



Traktor in der Marktstraße

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

Folgende Immobilien könnten von einem möglichen Leerstand betroffen sein:

- Die historisch bedingte dezentrale Struktur der kommunalen Verwaltung könnte in den nächsten Jahren neu organisiert werden, womit auch eine räumliche Konzentration und/oder ein Umzug von Dienststellen verbunden sein könnte. Es ist momentan noch zu früh, um die davon betroffenen Standorte konkret benennen zu können. Möglicherweise könnte dies die Standorte Rathaus I (Marktstraße 55) oder Rathaus III (Spittaplatz 4) betreffen.

- Die Rudolf-Bembenek-Gesamtschule (Vor dem Celler Tor 91) soll zum Schuljahr 2024/25 in einen Neubau der IGS an den Stadtrand umziehen. Damit fehlt eine große Zahl an Lehrer:innen und Schüler:innen.

Abb. 23 Von zukünftigen Verlagerungen betroffene Immobilien



Rathaus I



Rudolf-Bembenek-Gesamtschule



Rathaus III

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

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

Neben der Funktionsschwäche einzelner Gebäude zeigt sich die Funktionsschwäche des gesamten innerstädtischen Einzelhandels. In den letzten zwei Jahrzehnten hat eine Vielzahl inhabergeführter Einzelhandelsgeschäfte geschlossen. Nachgerückt sind Nutzungen, die zwar Leerstand verhindern, aber nur eine geringe Kundenfrequenz oder Außenattraktivität auf-

weisen. Hierunter fallen z.B. zwei Nagelstudios, eine Versicherungsvertretung, ein Rechtsanwalts-, ein Partei-, ein Architekturbüro, ein Fitnessstudio, zwei Spielhallen usw. Keine dieser Nutzungen bietet einen Anlass, bei einem Stadtbummel die Schaufensterauslagen zu betrachten. Die Marktstraße verliert ihren Charakter als Flaniermeile. In den Nebenlagen setzt sich dieser schleichende Prozess eines Attraktivitätsverlusts fort.

In Burgdorf gibt es private Bestrebungen, Projekte für alternative Wohnformen (z.B. gemeinschaftsorientiertes Wohnen) zu etablieren. Das Fehlen eines solchen Angebots beinhaltet die Gefahr der Abwanderung interessierter Kreise. Auch inklusive Wohnprojekte sind – neben den Projekten des Burgdorfer Modells – im Innenstadtbereich nicht vertreten.

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

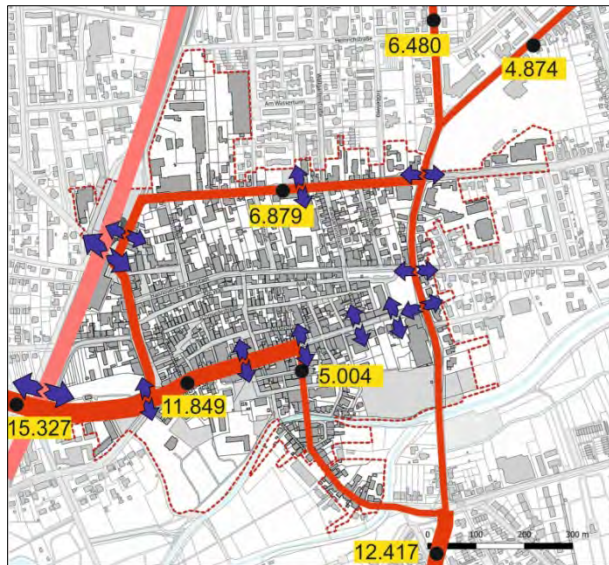
4.2.2 Straßenraum

Barrieren

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

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

Abb. 24 Verkehrsbelastung und Barrieren



Quelle: Stadt Burgdorf, eig. Darstellung

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

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

Radverkehrsinfrastruktur

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

In einer Tempo-20-Zone wie der Burgdorfer Innenstadt gilt dies umso mehr. Das bedeutet allerdings nicht, dass die Rahmenbedingungen für Radfahrer:innen hier gut wären. So gibt es sehr unsystematisch einzelne isolierte Bruchstücke eines ansatzweise erkennbaren Radwegeangebots, das allerdings weder einen Netzcharakter noch die mittlerweile erforderliche

Qualität an Breite, Oberfläche und Markierung aufweist. Das Radverkehrssystem in der Burgdorfer Innenstadt ist uneinheitlich, widersprüchlich und lückenhaft, es erschwert die Fahrradnutzung eher als dass es sie fördert.

Abb. 25 Wenig attraktive Radverkehrsangebote in der Burgdorfer Innenstadt



Unfallgeschehen

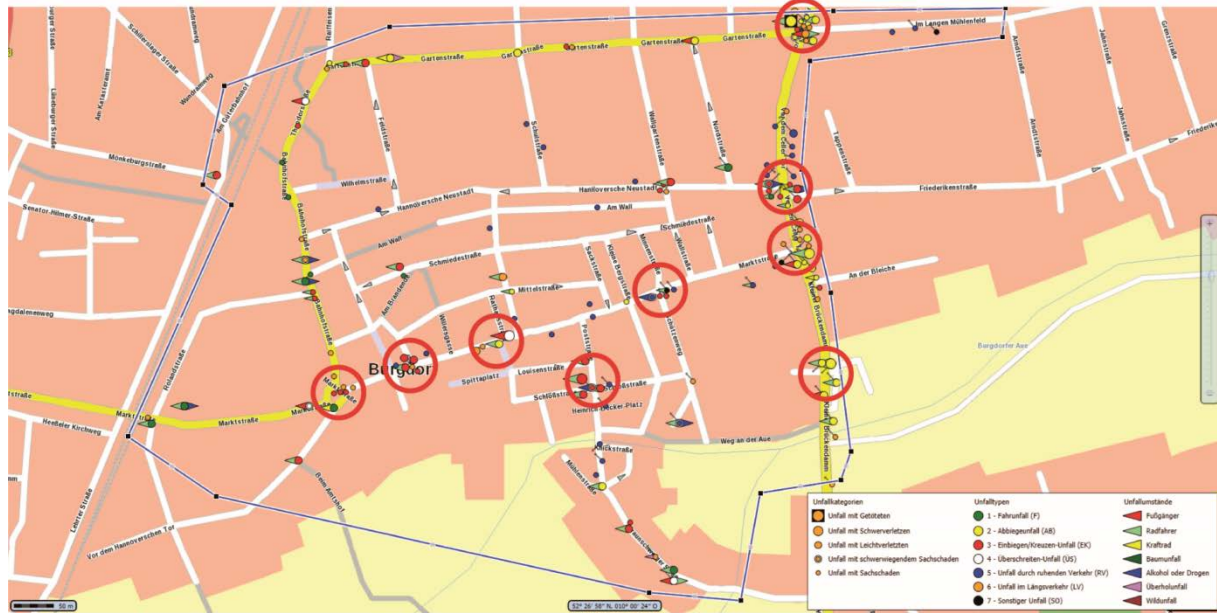
In der Innenstadt Burgdorfs lassen sich folgende Unfallschwerpunkte benennen:

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

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

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

Abb. 26 Verkehrsunfallgeschehen in der Burgdorfer Innenstadt



Quelle: Polizeidirektion Burgdorf, eig. Darstellung

4.2.3 Grün-, Frei- und Wasserflächen

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

Abb. 27 Spielmöglichkeiten im öffentlichen Raum



Spielplatz Gartenstraße



Aktiv Park im Stadtpark



Spielgerät Am Wall

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

Ähnliches trifft auf die Benutzerfreundlichkeit der öffentlichen Grünflächen zu. Besonders deutlich fällt die verbesserungswürdige Erlebbarkeit des Elements „Wasser“ auf. Die Aue ist im Stadtpark an ihrem Nordufer zwar sehr gut erschlossen, der Gümme kanal dagegen über-

haupt nicht. Die Sitztreppe an der Knickstraße stellt einen positiven Ansatz dar, die konkrete Nutzbarkeit ist jedoch wegen des Pflegezustands, der Zugänglichkeit und der Nordexposition eingeschränkt.

Abb. 28 Nutzbarkeit öffentlicher Grünflächen und Gewässer



Stadtpark



Sitztreppe an der Aue

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

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

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

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

Abb. 29 Der Spittaplatz



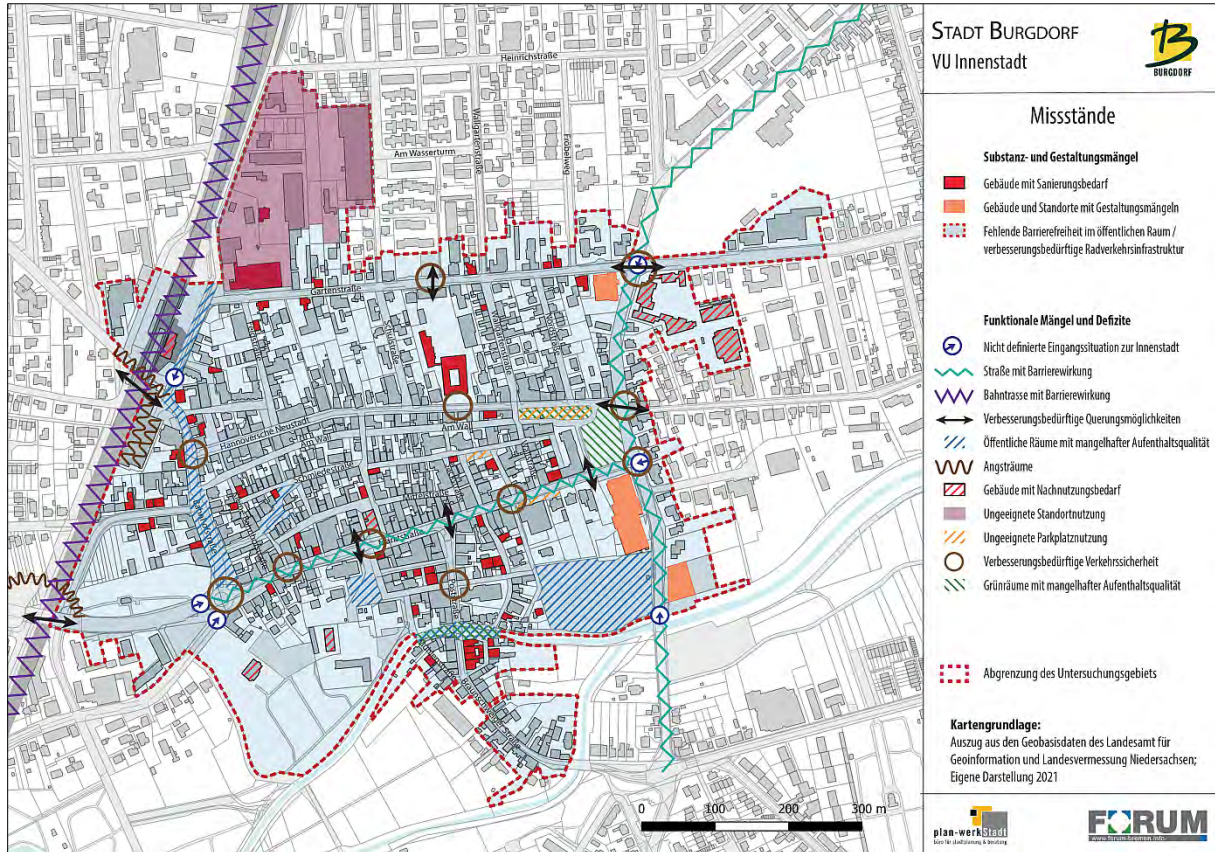
4.3 Klimaschutz und Klimafolgenanpassung

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

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

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

Abb. 30 Misstände

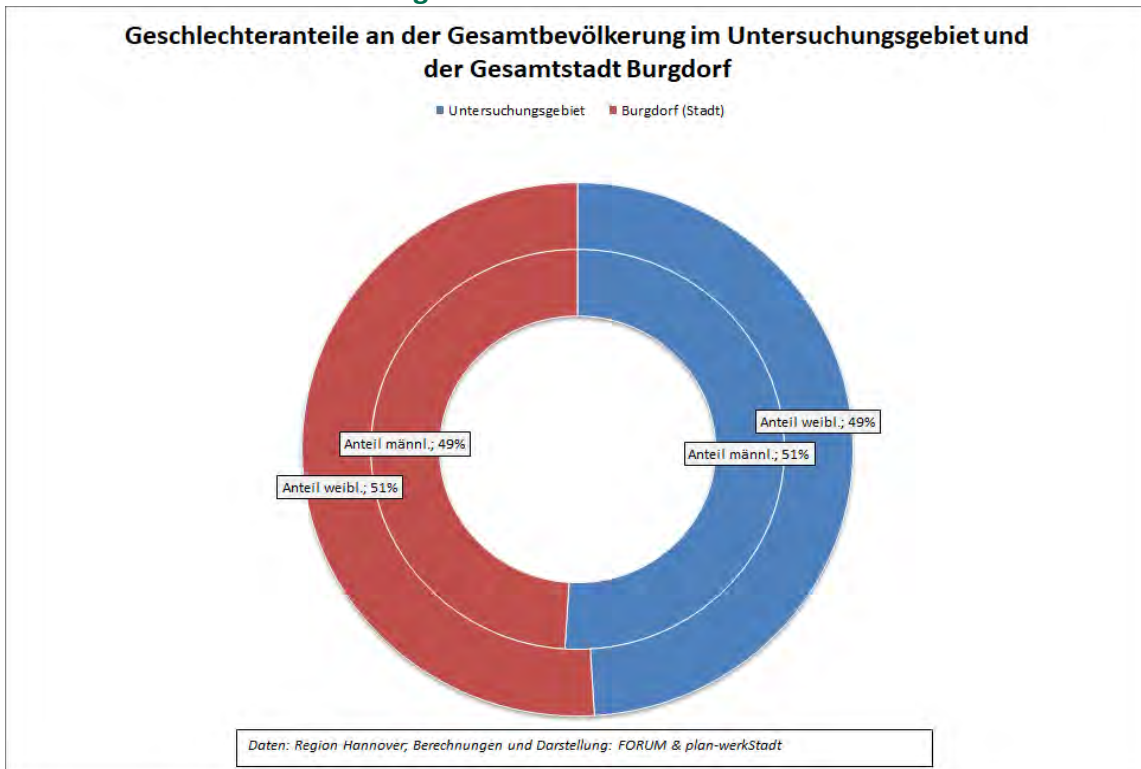


4.4 Demografische Entwicklung des Untersuchungsgebietes

Minimale Mehrheit von Männern im Untersuchungsgebiet (51 %); in der Gesamtstadt ist es genau umgekehrt.

Die Geschlechteranteile im Vergleich zwischen Untersuchungsgebiet und der Gesamtstadt Burgdorf zeigen zwar unterschiedliche Mehrheiten, jedoch jeweils mit nur rund 51 % zu 49 %. Somit sind im Untersuchungsgebiet keine Auffälligkeiten in Hinblick auf die Geschlechterverteilung festzustellen.

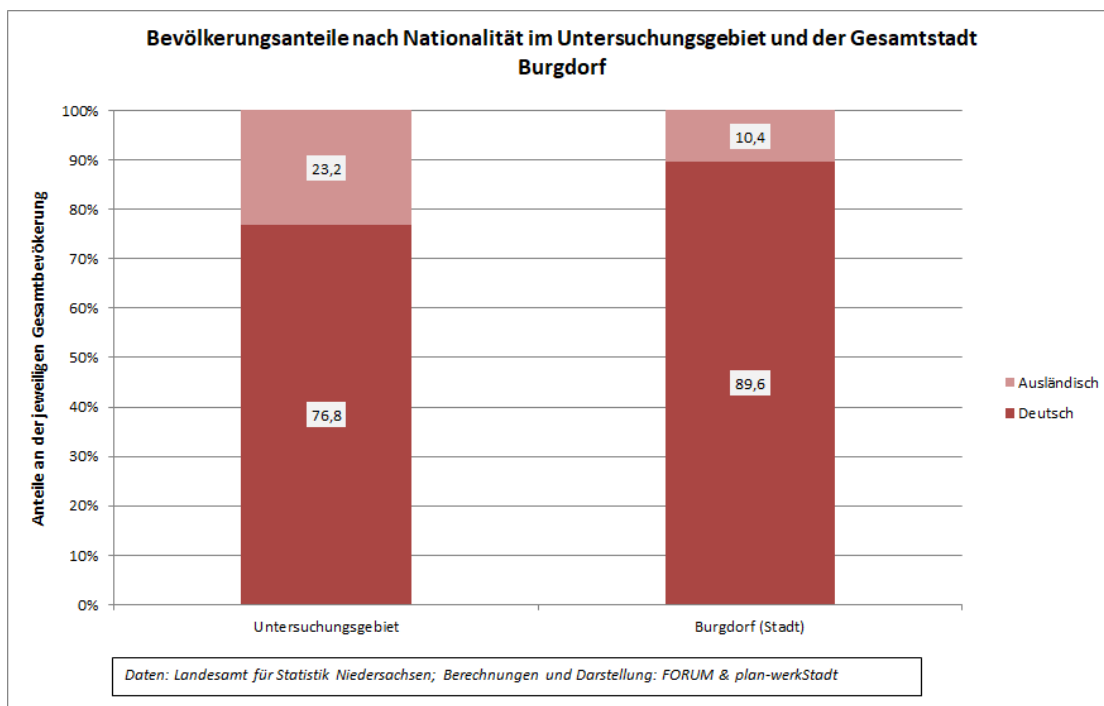
Abb. 31 Geschlechteranteile an der Gesamtbevölkerung im Untersuchungsgebiet und der Gesamtstadt Burgdorf



Das Untersuchungsgebiet ist deutlich internationaler als die Gesamtstadt Burgdorf.

Hinsichtlich der Bevölkerungsanteile von Deutschen und Ausländern hingegen lässt sich feststellen, dass im Untersuchungsgebiet anteilig zur Gesamtbevölkerung mehr als doppelt so viele Menschen mit einer ausländischen Staatsangehörigkeit leben (23,2 %) als in der Gesamtstadt Burgdorf (10,4 %).

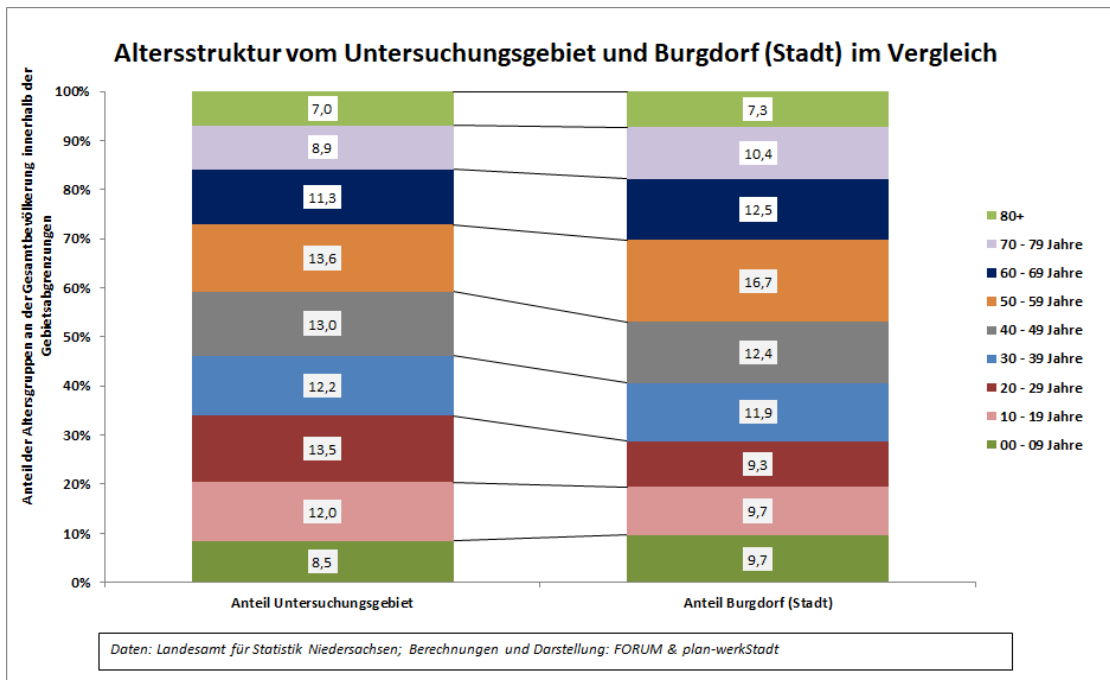
Abb. 32 Bevölkerungsanteile nach Nationalität im Untersuchungsgebiet und der Gesamtstadt Burgdorf



Im Untersuchungsgebiet leben im Verhältnis zur Gesamtstadt mehr junge Menschen – insb. mehr Jugendliche und jüngere Erwachsene.

Mit Ausnahme der jüngsten Altersgruppe (bis 9 Jahre) sind die „jüngeren“ Altersgruppen bis 49 Jahre im Untersuchungsgebiet anteilig stärker vertreten als in Burgdorf insgesamt. Am größten ist der Unterschied bei den 20 bis 29-Jährigen, die im Untersuchungsgebiet anteilig zu 13,5 % und in der Gesamtstadt nur zu 9,3 % vertreten sind. Im Gegenzug sind alle Altersgruppen ab 50 Jahre anteilig stärker in der Gesamtstadt Burgdorf vertreten.

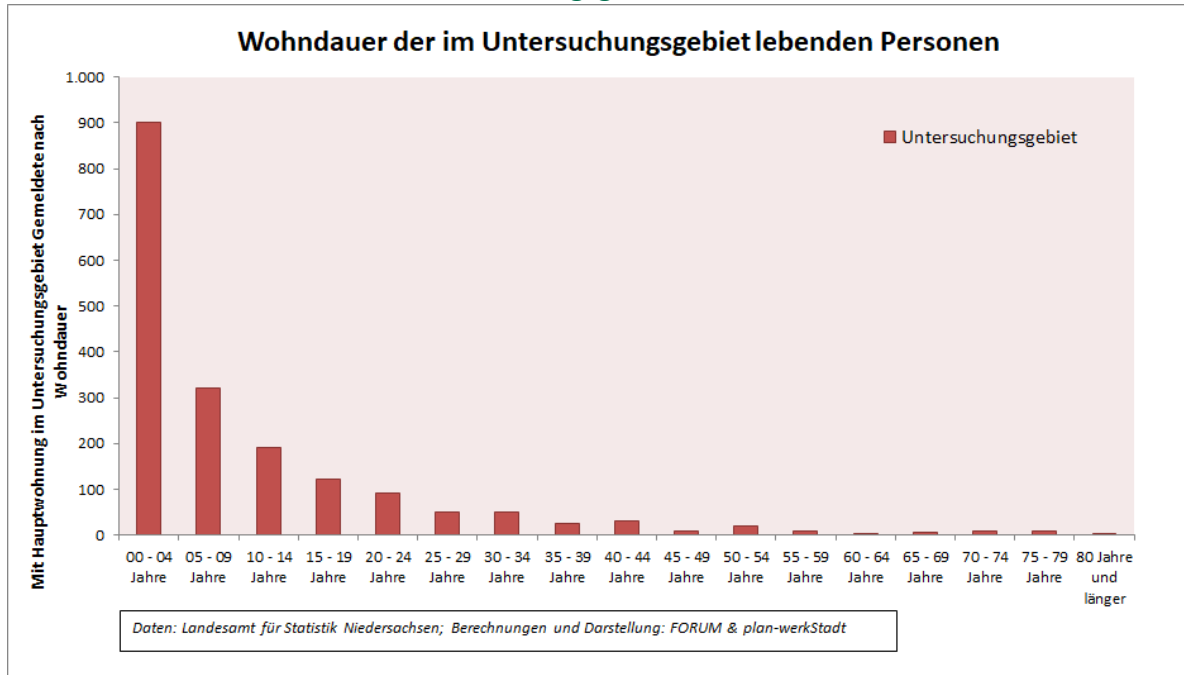
Abb. 33 Altersstruktur vom Untersuchungsgebiet und Burgdorf (Stadt) im Vergleich



Hohe Fluktuation: Fast die Hälfte aller im Untersuchungsgebiet Wohnenden (Erstwohnsitz) lebt dort seit weniger als 5 Jahren.

Hinsichtlich der Wohndauer der im Untersuchungsgebiet lebenden Menschen lässt sich festhalten, dass mit rund 900 Menschen fast die Hälfte der im Untersuchungsgebiet insgesamt 1.855 mit Erstwohnsitz gemeldeten Personen lediglich maximal seit vier Jahren in ihrer Wohnung leben. Umgekehrt leben mit rund 24 % weniger als ein Viertel der Menschen im Untersuchungsgebiet seit 15 Jahren oder länger in ihrer Wohnung.

Abb. 34 Wohndauer der im Untersuchungsgebiet lebenden Personen



Zusammenfassend lässt sich festhalten: Das Untersuchungsgebiet "Innenstadt" ist...

- ...hinsichtlich der Geschlechteranteile nahezu gleichverteilt.
- ...verglichen mit der Gesamtstadt deutlich **internationaler**.
- ...von **jüngeren Altersgruppen** geprägt als Burgdorf (Stadt).
- ...durch eine **hohe Fluktuation** gekennzeichnet.

Wenngleich die verfügbaren Daten auf dieser Betrachtungsebene keine vollumfängliche Analyse erlaubt haben, lässt sich festhalten, dass die skizzierten Auffälligkeiten im Vergleich zur Gesamtstadt grundsätzlich charakteristisch für Innenstadtbereiche sind und nicht auf besondere soziale Problemlagen verweisen. Gerade jüngere Menschen zieht es für die Dauer der Lebensphase zwischen dem Auszug aus dem Elternhaus und der eigenen Familiengründung in die zentralen Lagen und Innenstädte. Dies erklärt auch die vergleichsweise hohe Fluktuation. Gleichwohl lässt sich daraus durchaus eine Verbesserung der Wohnstandortattraktivität insbesondere für junge Erwachsene als städtebauliches Entwicklungsziel ableiten.

4.5 Fazit der Bestands- und Mängelanalyse

Die Attraktivität der zentralen Burgdorfer Einkaufsstraße „Marktstraße“ nimmt seit Jahren mehr oder weniger deutlich ab. Dies hat zum einen mit der zunehmenden Konkurrenz durch Onlinehandel und Einkaufszentren zu tun. Hinzu kommen Nachfolgeprobleme von inhabergeführten Geschäften. Die Rahmenbedingungen für den innerstädtischen Einzelhandel verschlechtern sich also. Dies zeigt sich noch (!) nicht durch strukturelle Leerstände in der Haupteinkaufsstraße, aber bereits durch einen Wandel im Branchenmix: Der Besitz mit innenstadttypischen Einzelhandelsgeschäften nimmt ab und weniger kundenintensive

Anbieter und Dienstleister folgen nach. Eine gegenüber dem klassischen Einzelhandel reduzierte Kundenfrequenz und eine wenig attraktive Außenwirkung von Dienstleistungsbetrieben tragen in der Folge zum Attraktivitätsverlust bei – der „Einkaufsbummel“ in der Marktstraße und damit die Motivation, diesen Innenstadtbereich aufzusuchen, verliert an Reiz.

Erschwerend kommt die ungünstige verkehrliche Situation hinzu: Die Marktstraße wird (zumindest zwischen Kreisel und Poststraße) täglich von knapp 12.000 Kfz befahren. Der Neubau der B 188 hat nur eine Entlastungswirkung von ca. 1.000 Kfz erbracht. Allein diese große Verkehrsmenge erschwert – zusammen mit der im Regelfall nicht eingehaltenen Geschwindigkeitsbegrenzung von 20 km/h – eine leichte Querung der Marktstraße und reduziert durch Lärm und Abgase die Aufenthaltsqualität.

Daraus ergeben sich drei grundsätzliche Ziele:

- Die die Marktstraße passierende Verkehrsmenge muss mit geeigneten Maßnahmen verringert werden. Daraus würden sich Belastungsreduktionen und Flächengewinne ergeben.
- Die Marktstraße muss sich vom eindimensional genutzten Einkaufsziel zum Multifunktionsziel wandeln: Treffen, Kommunikation, Erlebnis, Freizeit, Genuss – und Einkaufen wäre dann eine wichtige Zusatzfunktion.
- Der Wegfall kleinteilig-attraktiver Einzelhandelsangebote muss durch geeignete Betriebe oder Einrichtungen mit Magnetwirkung ersetzt werden.

In der Hannoverschen Neustadt ist der Rückzug des Einzelhandels bereits weiter fortgeschritten. Allerdings dürfte es schwierig werden, diesen Nebenstandort zu halten, wenn bereits der Hauptstandort des Einzelhandels schwächelt. Es muss also eine klare (auch politische) Fokussierung auf die Marktstraße als Einzelhandelslage erfolgen. In der Hannoverschen Neustadt gilt es dagegen, den Funktionswandel verträglich zu gestalten.

Die perspektivisch von Nutzungsaufgabe oder -reduktion betroffenen öffentlichen Immobilien sollten – ebenso wie mindergenutzte Immobilien – als Potenziale aufgefasst werden, bei denen die Kenntnis über den in den nächsten Jahren bevorstehenden Wandel als Chance genutzt werden kann, um situationsgerechte Lösungen zu finden.

Die Potenziale des Stadtparks sowie der innerstädtischen Gewässer für eine Belebung des Innenstadtbereichs werden nicht ausgeschöpft.

Beim Klimaschutz und der Klimafolgenanpassung besteht sehr großer Nachholbedarf, ebenso wie beim Thema Barrierefreiheit – sowohl im öffentlichen Raum als auch bei privaten Wohnhäusern.

Defizite bestehen auch bei Freizeit- und Kommunikationsangeboten für die jüngere Generation im öffentlichen Raum, sowohl bei Kindern und Jugendlichen als auch für junge Erwachsene.

Die Innenstadt ist einerseits ein attraktives Wohnquartier für den Zuzug jüngerer Menschen deutscher und ausländischer Nationalität, andererseits gelingt es offenbar nicht, diese auch langfristig hier zu halten. Dies sind zwar typische Wandlungsmuster für eine Innenstadt, allerdings muss dies nicht so bleiben, denn die Potenziale in der Innenstadt für eine weitere Diversifizierung des Burgdorfer Wohnungsmarktes sind vorhanden und sollten – u.a. durch gemeinschaftsorientierte Wohnprojekte, die integrierte Lagen präferieren – genutzt werden.

Erneute Beantragung auf Aufnahme in die Städtebauförderung vor Ablauf von 25 Jahren

Das im Jahr 1999 abgeschlossene Sanierungsverfahren hatte vor allem Verlustvermeidung historischer Bausubstanz zum Ziel. Es hat trotz auch heute noch vorhandener Substanzmängel am Gebäudebestand dazu beigetragen, das historische Stadtbild Burgdorfs zu sichern. Viele Wohn- und Geschäftsgebäude konnten auf diese Weise erhalten und aufgewertet werden. Auch der öffentliche Raum (Spittaplatz, Kirchenvorplatz, Schlossbereich) konnte erneuert und die innerstädtischen Straßen konnten mit einem Kompromiss zwischen Belangen des Denkmalschutzes und fußgängerfreundlicher Begehbarkeit gestaltet werden.

Große Hoffnungen wurden an die Wirksamkeit verkehrsberuhigender Maßnahmen und ergänzender Verkehrsregelungen geknüpft. Insbesondere der nach Abschluss der Sanierung erfolgte Bau der Nordumgehung B188n (Fertigstellung 2009) sollte dazu beitragen, den Durchgangsverkehr aus der Marktstraße und dem gesamten Innenstadtbereich herauszuhalten. Diese Hoffnungen haben sich jedoch nicht erfüllt: Die verkehrliche Entlastungswirkung fiel mit 16,5 % viel geringer aus als erwartet. Damit konnte eine wesentliche Voraussetzung für eine Attraktivierung der Innenstadt nicht erfüllt werden. Der erhoffte Zugewinn an Aufenthaltsqualität stellte sich nicht ein. Deshalb muss die damalige Bewertung eines umfangreichen Sanierungserfolgs, der im Abschlussbericht des Sanierungsverfahrens von der zu erwartenden (aber kaum eingetretenen) Entlastungswirkung durch die B188n abhängig gemacht wurde, kritisch hinterfragt werden.

Heutzutage stehen zudem weniger Substanz- als vielmehr Funktionsschwächen im Mittelpunkt vieler Stadterneuerungsverfahren. Diese Funktionsschwächen basieren auf Wirkungszusammenhängen, deren Zyklen immer kürzer werden und die nicht mit einem starren Turnus von mindestens 25 Jahren behoben werden können. Hierzu gehört beispielsweise die wachsende Bedeutung des Online-Handels, der den stationären Einzelhandel über den Preis bedrängt. Weitere Konkurrenz erwächst den Innenstädten durch die Einkaufszentren „auf der grünen Wiese“, die ein One-stop-Einkaufserlebnis bieten. Mittlerweile werden die funktionalen Mängel noch zusätzlich durch die strukturellen Folgen der Corona-Pandemie überlagert. Der erkennbare Abwärtstrend der Innenstadt als Zentrum des stationären Einzelhandels wird dadurch noch beschleunigt, wodurch sich das Erfordernis des Gegensteuerns erhöht.

Zugleich kann bzw. wird es in den kommenden Jahren großflächige Standortverlagerungen (Schulstandorte, Rathäuser oder der Raiffeisen-Markt) in der Innenstadt geben. Diese bergen einerseits erhebliche Risiken für großflächige Leerstände und Brachen, andererseits bieten

diese Veränderungen mithilfe entsprechender Förderunterstützung große Potenziale, als Motor des Struktur- und Funktionswandels in der Innenstadt zu fungieren.

Vor diesem Hintergrund erhält die Notwendigkeit, die funktionalen und strukturellen Defizite in der Innenstadt zügig abzubauen, besondere Relevanz. Deshalb hat sich die Stadt Burgdorf entschlossen, erneut eine Aufnahme in die Städtebauförderung zu beantragen. Sollte der Antrag positiv beschieden werden, würde eine Programmaufnahme im Jahr 2022 also 23 Jahre nach Auslaufen der letzten Sanierung erfolgen. Angesichts der aktuellen Herausforderungen erscheint es dringend geboten, möglichst schnell mit weiteren Schritten zur Stärkung der Innenstadt zu beginnen und bereits jetzt die Aufnahme zu beantragen.

5 Öffentliches Interesse

Die bisherigen Ausführungen verdeutlichen, dass die Durchführung einer städtebaulichen Erneuerungsmaßnahme im Bereich „Innenstadt Burgdorf“ notwendig ist und im öffentlichen Interesse liegt. Dieses begründet sich einerseits aus den dargestellten städtebaulichen und funktionalen Missständen, zum anderen aus den Potenzialen zur (Weiter-)Entwicklung der Innenstadt. Die im Erneuerungskonzept (vgl. Kap.7.2) aufgezeigten Maßnahmen bieten als integrierte Gesamtmaßnahme die große Chance, die Burgdorfer Innenstadt als mittelstädtisches Zentrum in ihrem Umfeld in ihren Funktionen zu stärken und weiterzuentwickeln. Dabei spielt eine gemeinsame, integrierte Betrachtung von historischer Altstadt im Kontext ihrer Grün- und Freiräume ebenso eine Rolle, wie die Ausweitung der funktionalen Vielfalt der Innenstadt als Einkaufs- und Erlebnisraum, als Kultur-, Dienstleistungs- und Sozialraum sowie als Wohnstandort, ohne die kleinere Innenstädte in Zukunft kaum im Wettbewerb gegen größere Städte oder Einkaufszentren werden bestehen können.

Der Nachweis des qualifizierten öffentlichen Interesses ist zudem darin zu sehen, dass die Erneuerung der Innenstadt dem Gemeinwohl der Stadt Burgdorf insgesamt und der Region dient, da der Bereich grundlegende Versorgungsfunktionen erfüllt. Die Belastungen, die gerade die Innenstädte kleinerer Städte durch die Folgen der Corona-Pandemie zu tragen haben, erschweren diese Funktion zusätzlich, so dass sich gerade hier besonders die Notwendigkeit struktureller Stützungsmaßnahmen durch die öffentliche Hand ergibt – und dies möglichst kurzfristig, da der Druck insbesondere auf den Einzelhandel enorm ist.

Gerade im Gesamtzusammenhang Einzelhandel/Wohnen/Verwaltung/Grünräume bietet ein Stadterneuerungsverfahren zudem die große Chance, diskursiv und innovativ solche Themen anzugehen, die im vermeintlichen Widerstreit zueinander stehen: Immer wieder prallen berechnete Interessen scheinbar unvereinbar aufeinander, wie etwa bei verkehrlichen Fragen: Welches Maß an Pkw-Erreichbarkeit ist vertretbar, um weder potenzielle Autofahrer:innen als Kund:innen abzuschrecken noch die für deren Wohlbefinden ebenfalls erforderliche Aufenthaltsqualität zu beeinträchtigen? Oder wie ist der Schutz von Natur und Landschaft und das Bedürfnis nach innenstadtnaher Erholung miteinander in Einklang zu bringen? Darüber hinaus besteht mit den vorhandenen und bereits absehbaren Potenzialflächen eine städtebauliche Basis, die dringend einer integrierten Betrachtungs- und Vorgehensweise bedarf.

Hier bietet sich für Burgdorf die große Chance, Formen der Anpassung einer historischen Innenstadt an solche Aspekte eines zukunftsgerichteten Städtebaus öffentlich zu diskutieren und auszuprobieren. Städtebauliche Wettbewerbe, Nutzungs- oder Verkehrskonzepte sollten diese notwendigen Diskussionen konstruktiv begleiten und qualitätvolle Antworten geben.

In Burgdorf gibt es zudem eine engagierte Öffentlichkeit, sowohl bei den Nichtfachleuten als auch bei den Expert:innen. Bürgerschaft und Kommunalpolitik sind deshalb besonders für Stadtentwicklung und Stadtgestaltung sensibilisiert.

All dies legt nahe, dass die Erwartung an eine zügig beginnende Durchführung groß ist.

6 Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung

Die Erarbeitung der Vorbereitenden Untersuchung erfolgte in enger Abstimmung mit Akteuren und der breiten Öffentlichkeit – trotz der durch die Corona-Pandemie eingeschränkten Bedingungen. Die unterschiedlichen Module zur Öffentlichkeitsarbeit, Akteurs- und Bürger:innenbeteiligung werden nachfolgend skizziert. Die Ergebnisse flossen in die Projektbearbeitung ein.

6.1 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange fand im April 2021 statt. Am 17. Februar 2021 versendete die Stadt Burgdorf an insgesamt 38 Träger öffentlicher Belange neben einem Anschreiben die erforderlichen Unterlagen für die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange – zusammen mit den Unterlagen für die Vorbereitende Untersuchung „Innenstadt Burgdorf“. Der Rücklauf war bis zum 24. April 2021 terminiert. Seitens der Träger gab es 18 Rückmeldungen (das entspricht 47%), von denen einige keine Anmerkungen formulierten. Die ausführliche Übersicht der Rückmeldungen aus der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange findet sich im Anhang.

Viele Träger öffentlicher Belange bitten um Beteiligung im weiteren Verfahren.

6.2 Lokale Akteure

Im Rahmen der Bearbeitung der VU wurden mit einer Reihe von Akteur:innen Gespräche geführt, wie mit

- Aktionskreis Einkaufstadt Burgdorf
- St. Pankratius-Kirchengemeinde
- Stadtmarketing Burgdorf e.V.
- Verkehrs- und Verschönerungs-Verein Burgdorf e.V.

Bei den Gesprächen standen die jeweiligen Erfahrungen der Akteure mit dem Quartier und seinen Strukturen im Fokus. Die Gespräche vermittelten den Gutachter:innen einen vertieften Einblick in die örtliche Problemwahrnehmung sowie die besonderen Herausforderungen und Potenziale des Gebietes, der für die Projekterarbeitung sehr wesentliche Impulse gab, die in die Inhalte der VU einfließen.

6.3 Bürger:innenbeteiligung

Um trotz der Pandemie im Frühjahr 2021 eine angemessene Beteiligung und Mitwirkung der Bürger:innen und Akteur:innen sicherzustellen und sogar eine breitere und differenziertere Partizipation zu ermöglichen, als es mit klassischen Veranstaltungsformaten möglich gewesen wäre, wurde ein differenzierter Methodenmix entwickelt und umgesetzt. Dazu gehörten neben den skizzierten Akteur:innengesprächen ein Online-Dialog, intensivierte Pressearbeit sowie die regelmäßige Ansprechbarkeit über E-Mail- Kontakte. Die Ergebnisse aus den verschiedenen Beteiligungsmodulen wurden fachlich ausgewertet, mit der Stadt Burgdorf rückgekoppelt und flossen unmittelbar in die ISEK-/VU-Erarbeitung ein.

6.3.1 Auftaktphase – www.padlet.com

Zum Prozessauftakt fand in der zweiten Februarhälfte 2021 auf der Plattform padlet.com/buergerbeteiligungburgdorf ein erstes Online-Beteiligungsformat statt. Padlet ist eine digitale Pinnwand, die dazu genutzt wurde die Bürger:innen über den Stadtentwicklungs- und Beteiligungsprozess (kontinuierlich) zu informieren. Neben einer Einführung in den Stadtentwicklungsprozess, die Vorstellung der Untersuchungsgebiete sowie Erläuterungen zu der Plattform an sich, hatten die Bürger:innen die Möglichkeit sich zu sieben weiteren Themen, wie Verkehr, Nachnutzungsideen oder der sozialen Infrastrukturen der Stadt zu äußern. Hier wurden erste Leitfragen sowie Themen zur Diskussion gestellt und die Bürger:innen dazu aufgefordert ihre Kenntnisse, Sichtweisen, Ideen und Wünsche zu formulieren und Missstände zu verorten. Dieses Format stieß auf große Resonanz aus der Burgdorfer Bevölkerung und vermittelte den Planer:innen ein umfangreiches Bild der anstehenden Handlungsbedarfe.

6.3.2 Workshop-Reihe via Zoom

Aufbauend auf dieser ersten Bürger:innen-Beteiligung wurde eine virtuelle Workshop-Reihe konzipiert zu dieser sich interessierte Bürger:innen via Mail anmelden konnten. In der Woche vom 15. bis zum 18. März 2021 fand all abendlich ein stündlicher Workshop von 18 bis 19 Uhr mit jeweils 30 bis 40 Teilnehmenden statt:

- Montag, den 15. März 2021: Einführungsworkshop: Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept und vorbereitende Untersuchungen – Worum geht es eigentlich?
- Dienstag, den 16. März 2021: Themenworkshop 1: Öffentlicher Raum und Aufenthaltsqualität - wie wichtig sind Grün- und Freiflächen sowie der öffentliche Straßenraum für das Funktionieren der Innenstadt?
- Mittwoch, den 17. März 2021: Themenworkshop 2: Innenstadt als lebendiges Zentrum - wie kann die bislang gut funktionierende Mischung aus Einzelhandel, Wohnen und Erholung gestärkt werden?
- Donnerstag, den 18. März 2021: Themenworkshop 3: Verkehrskonzept Innenstadt - welche Gründe und Optionen zur Neuordnung der verschiedenen Verkehre gibt es?

Dazu wurde das Videokonferenz-Tool Zoom genutzt, um mit den Bürger:innen – trotz der Pandemie – in einen persönlichen Dialog zu treten. Auch dieses Format stieß auf große Resonanz, was sich auch in der Anzahl der Teilnehmenden widerspiegelte – zwischen 40 und 45 Teilnehmende waren jeden Abend live dabei. Außerdem war zu jedem Workshop auch ein:e Vertreter:in aus dem Fachbereich Stadtplanung und Umwelt als direkte:r Ansprechpartner:in zugeschaltet.

6.3.3 Abschlussveranstaltung via Zoom

Am 19. Mai fand die Abschlussveranstaltung – aufgrund der Corona-Pandemie ebenfalls als Videokonferenz – mit ca. 50 Teilnehmenden statt. Die Bekanntmachung mit der Einladung zur Teilnahme erfolgte analog zu den vorherigen Formaten mit Pressemitteilungen, Plakataushängen in Innenstadtgeschäften, Direktkontakt mit den Schulleitungen von Gymnasium und Gesamtschule, auf der Homepage der Stadt Burgdorf sowie bei Facebook und Twitter. Außerdem wurden sämtliche Teilnehmer:innen der Workshops per Email direkt angeschrieben.

Die Teilnehmer:innen hatten zusammen mit ihrem Teilnahmelink die Kapitel 4.1 (Städtebauliche Missstände) und 7.2 (Erneuerungskonzept) zugeschickt bekommen, so dass alle inhaltlich vorbereitet waren.

Neben Zustimmung zu den vorgeschlagenen Maßnahmen gab es auch Bedenken hinsichtlich der negativen Auswirkungen einer reduzierten Pkw-Erreichbarkeit, z.B. für Menschen mit Behinderungen oder auf den Einzelhandel.

7 Sanierungsziele und Erneuerungskonzept

7.1 Sanierungsziele

Die nachfolgend formulierten Sanierungsziele basieren auf der Bestandsanalyse, der Bürger:innenbeteiligung, der Misstands Betrachtung sowie der Regionalen Handlungsstrategie Leine-Weser des Amtes für regionale Landesentwicklung.

Die genannten Ziele dienen dazu, das Entwicklungskonzept, mit dem umsetzungsfähige Maßnahmen im Rahmen der Städtebauförderung benannt werden, in einen direkten Ursache-Wirkungszusammenhang mit den festgestellten Misständen zu stellen.

Die übergeordnete Zielsetzung fokussiert auf die Aufgabe, die die Burgdorfer Innenstadt im Stadt-Umland-Kontext wahrnimmt:

*Stärkung des Innenstadtbereichs als funktionale, aktive und vernetzte
Ortsmitte für Stadt und Umland*

Die nachgeordneten Ziele werden nach einzelnen Handlungsfeldern differenziert dargestellt.

Wirtschaft und Einzelhandel

- Stärkung der mittelzentralen Versorgungsfunktion der Innenstadt als Standort für Einkaufen, Verwaltung, Dienstleistungen, Gastronomie, Kultur, Begegnung und Wohnen
- Ertüchtigung des zentralen Versorgungsbereichs und der Nebenlagen für aktuelle Anforderungen und baulich-funktionale Weiterentwicklung, u.a. durch Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Schaffung, Qualifizierung und Sicherung von innerstädtischen Arbeitsplätzen

Baukultur und Ortsbild

- Bauliche, funktionale und gestalterische Stärkung des Stadtzentrums
- Verbesserung der Außenwirkung der Innenstadt, gestalterische Aufwertung der Innenstadteingänge
- Betonung des baukulturellen Erbes der Stadt Burgdorf (Sicherung ortsbildprägender Gebäude)

- Planung von Nachfolgenutzungen für perspektivisch nicht mehr oder mindergenutzte öffentliche Immobilien
- Ortsbildpflege und baukulturelle Aufwertung, Erhöhung der Gestaltungsqualitäten

Klimaschutz und Klimaanpassung, Natur und Freiraum

- Vernetzung mit den der Innenstadt benachbarten Grünflächen und Naturräumen verbessern
- Förderung von Biodiversität
- Optimierung der Grünflächenpflege /-unterhaltung
- Pflanzenverwendung, die klimaangepasste und heimische Kriterien berücksichtigt
- Stärkung räumlicher Bezüge und Verknüpfungen zwischen unterschiedlichen Freiraumnutzungen
- Weiterentwicklung vorhandener Qualitäten von grüner und blauer Infrastruktur (Stadtspark, Aue, Gümme kanal)
- Stärkung umweltfreundlicher Mobilität bei gleichzeitiger Reduktion der Pkw-Dominanz in der Burgdorfer Innenstadt
- Erhöhung des Anteils entsiegelter Flächen und neue Baumpflanzungen
- Schaffung von Entlastungsräumen bei Hitzestress (schattenspendende Gehölze)
- Schaffung von qualitativ hochwertig gestalteten und funktional nutzbaren Freiräumen für alle Nutzergruppen
- Entwicklung von Stadtplätzen als multicodierte Treff-, Kommunikations- und Identifikationsorte (z.B. Spittaplatz)
- Gestalterische Aufwertung des Schützenplatzes bei Erhaltung seiner Multifunktionalität

Soziale Infrastruktur, Bildung

- Ausbau und Entwicklung sozialer Infrastrukturen, z.B. in Form von Angeboten des sozialen Miteinanders und des Austauschs
- Stärkung bzw. Sicherung der verbleibenden innenstadtnahen Schulstandorte durch Schulentwicklungsplanung
- Aktivierung der Potenziale des in wenigen Jahren brach fallenden IGS-Standorts zur Stärkung der Innenstadt

Wohnen

- Stärkung der Innenstadt als Wohnstandort zur Belebung des Quartiers, z.B. durch Wohnungsneubau an geeigneten Standorten und Erhöhung der Wohnqualität
- Erhöhung der Wohnstandortattraktivität für unterschiedliche Nutzergruppen

- Vergrößerung der Bandbreite an unterschiedlichen Wohnformen (z.B. Hausgemeinschaften, Mehrgenerationenprojekte)
- Verminderung von Nutzungskonflikten zwischen Wohnen und anderen Nutzungen

Verkehr

- Reduktion der Verkehrsbelastung in der Marktstraße
- Reduktion des MIV-Anteils am Modal split
- Reduktion der Barrierewirkung von Verkehrsinfrastrukturen durch geeignete Maßnahmen, z.B. attraktive Querungsmöglichkeiten in der Marktstraße
- Neuordnung des öffentlichen Stellplatzangebots (z.B. durch Neubau von Quartiersgaragen) und Reduktion des Parksuchverkehrs
- Verbesserung der Situation für den Fuß- und Radverkehr
- Schaffung von barrierefreier Verkehrsinfrastruktur
- Anlage von Wegebeziehungen für den Fuß- und Radverkehr innerhalb von Grünstrukturen
- Neubau der Hochbrücke unter Berücksichtigung verkehrlicher und gestalterischer Aspekte
- [Nachrichtlich, da außerhalb des Untersuchungsgebiets] Schaffung einer zweiten Bahnquerung zur Verbindung des westlichen mit dem östlichen Teil Burgdorfs

Kultur und Freizeit

- Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
- Stärkung bzw. Schaffung von (kulturellen) Freizeitangeboten für unterschiedliche Zielgruppen, insb. Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene
- Schaffung/Sicherung von niedrigschwelliger Begegnungs- und Veranstaltungsinfrastruktur
- Entwicklung gastronomischer und touristischer Angebote und Infrastruktur

Das Zielsystem kann in sich nicht widerspruchsfrei sein. Die mit der Umsetzung mancher Ziele verbundenen positiven Effekte können negative Folgen an anderer Stelle nach sich ziehen. So wird z.B. die Reduktion der die Marktstraße durchfahrenden Verkehrsmenge zu Verlagerungseffekten führen, die dann vermutlich die Parallelstraßen stärker belasten werden. Außerdem wird es Befürchtungen der Innenstadthändler geben, dass ein Wegfall des Durchgangsverkehrs zu einem Kundenverlust führen wird. Dennoch bliebe das Reduktionsziel in der Marktstraße der richtige Ansatz – die Folgeprobleme müssen auf andere Weise gelöst werden, die teilweise weit über das Untersuchungsgebiet hinausgehen. Dafür besteht die Chance, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen mehr Passant:innen und Kund:innen anziehen werden als durch die Herausnahme des Durchgangsverkehrs verloren gehen.

7.2 Erneuerungskonzept

Das Erneuerungskonzept basiert auf der Missstandsuntersuchung, den Hinweisen aus der Bürgerbeteiligung sowie auf den gutachterlichen Erfahrungen aus vergleichbaren Konzepten.

Wirtschaft und Einzelhandel

Die Bestandsanalyse und Missstandsuntersuchung hat ungünstige Rahmenbedingungen für den innerstädtischen Einzelhandel identifiziert, die vor allem auf die verkehrlichen Belastungen (s.u.) und auf einen Rückgang der Attraktivität für Laufkundschaft insbesondere in der Marktstraße zurückzuführen sind.

Die Generalstrategie für die Marktstraße lautet: Erhöhung der Aufenthaltsqualität. Hiermit sind eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen verbunden, die in ihrer Gesamtheit dazu beitragen können, dass die Marktstraße nicht mehr nur eindimensional als Einkaufszone fungiert, sondern multifunktional als Ort des Erlebens, der Kommunikation, des Verweilens und auch (!) des Einkaufens. Insgesamt muss der „Wohlfühlfaktor“ der Marktstraße erhöht werden.

Als wesentliches Element zur Belebung wird die Verlegung des Wochenmarktes vom Schützenplatz in die Marktstraße bzw. auf den Spittaplatz empfohlen. Eine hinreichende Akzeptanz bei Marktbesucher:innen und Kundschaft wird aber nur dann erreicht werden können, wenn zum Zeitpunkt der Verlegung folgende Voraussetzungen geschaffen werden konnten: 1. Erhöhung der Parkkapazität am westlichen Innenstadtrand, 2. Verbreiterung der Fußgängerflächen in der Marktstraße, 3. Reduktion der die Marktstraße durchfahrenden Verkehrsmenge.

Der westliche Teil der Marktstraße ist der wirtschaftlich schwächere. Aus diesem Grund wird empfohlen zu prüfen, wie (und wo) hier ein neues Ankerziel etabliert werden kann, das genügend Anziehungskraft entwickelt, um zusätzliche Kundenströme anzuziehen. Dieses Ankerziel kann kommerzieller, sozialer oder freizeitorientierter Natur sein. Auch eine Quartiersgarage ist als Ankerziel denkbar. Wichtig ist eine geringe Entfernung, der Standort Rolandstraße scheint bereits zu weit entfernt, um die gewünschten Effekte zu entfalten.

Sollte u.a. in Folge der Corona-Pandemie die Häufung von Leerständen in der Marktstraße (aber auch in anderen Teilen der Innenstadt) zunehmen, so könnte mit sogenannten Pop-up-stores neuer Schwung in die Innenstadt gebracht werden. Hierunter versteht man die zeitlich begrenzte (z.B. zwei bis drei Monate) und öffentlich subventionierte (z.B. durch Übernahme von Mietrisiken oder Mietanteilen) Bereitstellung ansonsten leerstehender Ladenlokale für Einzelhändler:innen mit kreativen und innovativen Geschäftsideen. Dieses Modell reduziert die Risiken einer Geschäftsgründung und ermöglicht es, neue Geschäftsideen einfach mal auszuprobieren. Geeignete Bewerber:innen sollten von einem Auswahlgremium nach

definierten Kriterien ausgewählt werden, die u.a. den Aufmerksamkeitswert des Angebots berücksichtigen. Denkbar wären auch künstlerische oder soziale Projekte.

Eine laufende Beobachtung der Leerstandssituation (insbesondere der Erdgeschosse) hilft dabei, die Entwicklung der Leerstände zu verfolgen. Darüber hinaus sollte ein proaktives Leerstandsmanagement bei der Wiedernutzung unterstützen. Dies könnte durch direkte Eigentümerkontakte und Vermittlung von Unterstützungsleistungen geschehen (ansprechen und unterstützen). Bei Nachfolgeproblemen: Ausweitung des Suchrasters über den Einzelhandel hinaus.

Baukultur und städtebauliche Entwicklung

Der Erlebniswert von Innenstädten ist in erheblichem Maße von der Qualität ihrer städtebaulichen Gestaltung abhängig. Aus diesem Grund sollten Bau- und Entwicklungsmaßnahmen in der Burgdorfer Innenstadt mit entsprechenden Mechanismen zur Sicherung ihrer städtebaulichen Qualität versehen sein.

Ein Rahmenplan, mit dem die grobmaßstäbigeren Vorschläge vorbereitender Untersuchungen vertieft und konkretisiert werden, sollte gleich zu Beginn des Sanierungsverfahrens erarbeitet werden, damit er als Leitfaden durch das mehrjährige Verfahren dienen kann.

Trotz ihrer Siedlungsdichte verfügt die Burgdorfer Innenstadt über einige Potenzialflächen, die entweder brach gefallen, minder- oder fehlgenutzt sind. Für diese Standorte sollten jeweils städtebauliche Wettbewerbe durchgeführt werden, die einerseits der Ideenfindung und andererseits der städtebaulichen Qualitätssicherung dienen.

- Städtebaulicher Gestaltungswettbewerb Spittaplatz und Kirchengrund mit dem Ziel, eine Belebung des Spittaplatzes zu erreichen, z.B.: Prüfung eines Ergänzungsbaus an der östlichen Seite des Schlossvorplatzes mit frequenzstarker Nutzung, stärkere Betonung einer Sichtachse zum Schloss, Besucherintensive Nutzungen in den umliegenden Gebäuden unterstützen (z.B. Kirchengemeinde, Amtsgericht, evtl. zukünftig Rathaus 3), Beschilderung, hochwertige Gastronomie, Veranstaltungen/Märkte, Verknüpfung mit kirchlichen Aktivitäten. Aktives Platzmanagement.
- Städtebaulicher Gestaltungswettbewerb Bahnhofsumfeld: z.B. Betonung und Erleichterung der Laufwege zwischen Innenstadt und Bahnhof, attraktive Nachnutzung des Bahnhofsaltbaus, baulich-gestalterische Integration von Bahnhofsgebäude und ZOB.
- Städtebaulicher Wettbewerb zur Neugestaltung des Raiffeisen-Areals: z.B. Nutzungen, Kubatur, Dichte, Synergien mit dem benachbarten Bahnhof
- Städtebaulicher Wettbewerb zur Neugestaltung des Schützenplatzes, z.B.:
 - Parken in mehrgeschossiger Quartiersgarage (s.u., Verkehr), gewonnene Fläche anderweitig mit Zusatznutzen für die Innenstadt versehen

- Ggf. Ansiedlung eines großflächigen Einzelhandels/Fachmarktes. Vermeidung der Eingeschossigkeit: Prüfung auf Parken im EG, Einzelhandelsnutzung in den OGs
- Restflächen für Freiluftveranstaltungen (Konzerte, Schützenfest) sichern

Natur, Stadtgrün und Freiraum

Auch die grünen und blauen Potenziale der Burgdorfer Innenstadt sollten für eine Belegungswirkung besser genutzt werden.

So sollte der Stadtpark – ebenso wie die Marktstraße – nicht nur monofunktional genutzt werden. Bei der Marktstraße ist es der Einkauf und beim Stadtpark das Spaziergehen, was den hauptsächlichen Grund für das Aufsuchen der jeweiligen Örtlichkeit darstellt. In diesem Sinne sollte der Stadtpark zusätzliche Nutzungen aufnehmen, um weitere Anreize zum Aufsuchen dieser grünen Lunge Burgdorfs zu bieten, von den dann auch die Innenstadt mit ihren Einkaufsgelegenheiten profitieren könnte. Neben der Verbesserung der dem Spaziergehen dienenden Infrastruktur (Wegebeschaffenheit, weitere Sitzbänke, kleinteilige Kinderspielangebot) könnte dies z.B. durch folgende Maßnahmen geschehen:

- Schaffung eines sehr attraktiven Kinderspielplatzes mit gesamtstädtischem Einzugsbereich, z.B. durch besonders vielfältige oder attraktive Spiel- und Bewegungsmöglichkeiten, ggf. auch in Verbindung mit Wasserspiel (s.u.)
- Schaffung einer nicht vereinsgebundenen und frei zugänglichen Sportanlage mit der Zielgruppe Jugendliche/junge Erwachsene (Beachvolleyball, Basketball, Skateranlage, Hood-/Calisthenics-/Parcours-Anlage etc.) in Verbindung mit einer wettergeschützten Aufenthaltsmöglichkeit an einem geeigneten Standort, z.B. im Stadtpark. Konzept und Standortfindung unter intensiver Beteiligung der Zielgruppe.
- Anlage von über die Aue ragenden Terrassen/Stegen als Aussichtspunkte und Aufenthaltsorte, mit Sitzgelegenheiten

Damit der angestrebte Synergieeffekt mit der Marktstraße eintritt, sollten die o.g. Maßnahmen möglichst im nördlichen Teil des Stadtparks – also in räumlicher Nähe zur Marktstraße – angesiedelt werden.

Mehr Sitzbänke und kleinteilige Kinderspielgeräte könnten auch in der Hannoverschen Neustadt aufgestellt werden.

Wasser in der Stadt sollte stärker als Gestaltungselement eingesetzt werden, z.B. durch eine benutzungsfreundliche Ertüchtigung der Sitzstufen an der Aue im Bereich der Knickstraße oder als belebendes Element in der Marktstraße oder am Spittaplatz (z.B. kleiner künstlicher Wasserlauf, Schluckbrunnen, Trinkwasserbrunnen o.ä.).

Der Aufenthalt im Freien spielt auch im Bereich des Brandendes mit seinem Gastronomie-schwerpunkt eine wichtige Rolle, weshalb dieser Bereich ebenfalls einer Aufwertung bedarf.

Der Park am Wall weist einen nur geringen Aufwertungsbedarf auf, insbesondere bei Anzahl und Positionierung der Sitzgelegenheiten sowie ggf. eines Wetterschutzes. Allerdings darf diese Aufwertung nicht zu Verdrängung führen, z.B. für die Menschen, die hier bei gutem Wetter Alkohol konsumieren. Für diese Gruppe sollte die Schaffung eines Aufenthaltsortes in geeigneter Randlage der Innenstadt ins Auge gefasst werden, um ihnen Alternativen für den Aufenthalt im relativ kleinen Park am Wall anbieten zu können. Ggf. sollte dies mit einem sozialpädagogischen Betreuungsangebot gekoppelt werden.

Klimaschutz und Klimafolgenanpassung

Die Baum- und Strauchpflanzungen im öffentlichen Raum sollten auf Klimaresilienz überprüft und bei Bedarf gegen geeignete klimafestere Pflanzen ausgetauscht werden. Darüber hinaus sollten über das bisherige Maß hinaus weitere Pflanzmaßnahmen erfolgen. Insbesondere die Verschattungswirkung von Straßenbäumen sollte gezielt eingesetzt werden. Wo dies aufgrund von Leitungen im Untergrund nicht möglich ist, sollten alternative Baumstandorte gesucht werden – notfalls auch zu Lasten der Fahrbahn. Wo auch dies nicht möglich ist, sollten Kübelpflanzungen im gesamten Innenstadtbereich erfolgen. Hierfür bietet sich die Erstellung eines Pflanzkonzepts an, das auch die erforderlichen Pflegemaßnahmen darstellt. Hier wären beispielsweise bürgerschaftliche Pflegepatenschaften denkbar.

Für die Sanierung von Gebäuden existiert eine Reihe von Fördermaßnahmen bzw. Informationsangeboten. Diese sollten in der Stadt Burgdorf proaktiv bekannt gemacht und betreut werden. Dies betrifft z.B. die energetische Sanierung, Solarnutzung oder Dach- und Fassadenbegrünung. Ggf. könnte ein eigenes kommunales Förderprogramm aufgelegt werden, das ansonsten nicht förderungsfähige lokale Spezifika berücksichtigt.

In Burgdorf existieren viele versiegelte Flächen, die mit vertretbarem Aufwand und ohne zusätzliche Nutzungseinschränkungen entsiegelt werden können. Eine erste Liste mit entsprechenden Vorschlägen resultiert aus der Bürgerbeteiligung.

Für eine Erhöhung der Biodiversität wird darüber hinaus empfohlen, auf geeigneten Grünflächen anstelle des üblichen Rasens Blühstreifen anzulegen und die kommunalen Pflegemaßnahmen entsprechend anzupassen.

Soziale Infrastruktur, Bildung

Um die Innenstadt stärker als Ort der Kommunikation und des sozialen Miteinanders zu etablieren, wird die Errichtung eines Begegnungszentrums oder Bürgerhauses vorgeschlagen. Die städtebaulichen Rahmenbedingungen Burgdorfs sind nicht unterstützend genug dafür, als dass ein solcher Ort des Austauschs innerhalb der vorhandenen Strukturen (z.B. auf Stadtplätzen) aus sich heraus entstehen könnte. Das Begegnungszentrum sollte niedrigschwellig, zentral gelegen und von seiner Struktur her offen für alle Bevölkerungsgruppen und Anliegen sein. Inwieweit darüber hinaus auch größere Veranstaltungen hier stattfinden könnten, wäre vom Standort, vom Gebäude und vom Konzept abhängig.

Möglicherweise könnte sich der Standort bzw. das Gebäude des jetzigen Rathauses 3 dafür eignen, für das ohnehin mittelfristig eine Nachnutzung gefunden werden muss (s.u.).

Wohnen

Der vielfach historische Wohngebäudebestand ist fast durchgängig nicht barrierefrei. Angesichts der Bevölkerungsalterung wird empfohlen, Anstrengungen zur Beseitigung oder zumindest Reduzierung der barrierebehafteten Wohnsituation zu unternehmen. Dies kann z.B. durch proaktive Unterstützung bei der Verbesserung der Barrierefreiheit in privaten Wohngebäuden (z.B. beim Umbau von Treppen, Schwellen, Türbreiten etc.) und durch Förderberatung zur demografietauglichen Anpassung des Wohnungsbestands geschehen.

Darüber hinaus sollte im Sanierungsverfahren ein Etat für die Sanierung historischer Gebäude in Privatbesitz (z.B. für Fassaden- oder Dachsanierung) vorgesehen werden. Die Vergabekriterien sollten im Rahmen einer Modernisierungssatzung definiert werden.

Vielfältige Wohnangebote erhöhen die Wohnstandortattraktivität und binden bzw. werben Einwohner:innen an. Aus diesem Grund wird empfohlen, auch neuartige Wohnformen zu unterstützen, sofern es dafür eine lokale Nachfrage gibt und die Auswirkungen auf die Stadtgesellschaft positiv sind. Dies könnte z.B. durch die Unterstützung lokaler Wohnprojekte geschehen. Bei einem Neubauprojekt wäre z.B. die Unterstützung bei der Objekt- oder Grundstückssuche denkbar, bei einem Bestandsgebäude z.B. die Förderung des Umbaus im Rahmen der sanierungsrechtlichen Rahmenbedingungen. In der Folge könnte das Gebäude des Wohnprojekts als lokales Pilotprojekt für energetische und barrierefreie/arme Sanierung eines Altbaus dienen, verbunden mit der Verpflichtung zur Öffentlichkeitsarbeit (z.B. offene Baustelle während der Bauzeit, jährliche Durchführung von Tagen der offenen Tür).

Die Entwicklung von städtebaulichen Potenzialflächen (s.u.) sollte generell auf Eignung für Wohnzwecke geprüft werden, da die Lagen und Standortgütern dieser Flächen zumindest teilweise auch eine Wohnnutzung nahelegen.

Verkehr/Straßenraum

Das zentrale Manko der Marktstraße – die hohe Verkehrsbelastung durch das Vorhandensein nur einer einzigen Querung über die Bahnlinie – kann im Rahmen des Sanierungsverfahrens weder räumlich noch zeitlich gelöst werden. Dennoch muss es an dieser Stelle angesprochen werden, da nur eine verkehrliche Entlastung der Marktstraße vom (innerörtlichen) Durchgangsverkehr zu einer Reduktion der Verkehrsmenge und in Folge dessen zu Flächen gewinnen für Aufwertungsmaßnahmen im öffentlichen Straßenraum führen kann. Allerdings sind die Optionen dafür begrenzt: Die Schaffung einer weiteren Bahnquerung ist aufgrund ihrer planungsrechtlichen Komplexität mehr als unwahrscheinlich, so dass andere Maßnahmen zur Verkehrsreduktion durchgeführt werden müssten.

Hier bietet sich eine nachhaltige Mobilitätsstrategie an, die nach dem Prinzip „Verkehrsvermeidung – Verkehrsverlagerung – Verkehrsverbesserung“ auf unterschiedlichen Handlungsebenen zu einer Reduktion der bisherigen Verkehrsmenge und zu einer besseren städtebaulichen Verträglichkeit zukünftiger Verkehre in der Marktstraße führen könnte:

- Verkehrsvermeidung: Primär sollten verkehrserzeugende Anlässe reduziert werden, bei denen eine Fahrt durch die Marktstraße erforderlich wäre. Bei manchen von ihnen könnte sich durch Nachsteuerung (z.B. Stadt der kurzen Wege) die Möglichkeit bieten, auf die nicht mehr erforderliche Fahrt zu verzichten. Hierfür sind genauere Erkenntnisse über Quelle-Ziel-Beziehungen sowie Fahrtzwecke erforderlich. Diese Maßnahme würde stadtweit gelten.
- Verkehrsverlagerung und -verbesserung: Die nicht ersetzbaren Verkehre sollten nach Möglichkeit auf Verkehrsmittel des Umweltverbands (zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV) verlagert werden. Hierfür sollten die Rahmenbedingungen im Untersuchungsgebiet so verbessert werden, dass die verschiedenen Verkehrsarten unter Minimierung der von ihnen ausgehenden Belastungen jeweils ihre Stärken ausspielen können. Deshalb soll die qualitative Verbesserung der entsprechenden Infrastruktur erfolgen.

Entsprechende Maßnahmen werden im Zuge des Mobilitätskonzepts entworfen, das die Stadt Burgdorf momentan erarbeiten lässt. Ohne diesem Konzept vorgreifen zu wollen, wären z.B. folgende Maßnahmen in der Marktstraße denkbar (ggf. partiell): Verkehrsberuhigter Bereich, Shared space, Kommunaltrasse, Zebrastreifen (soweit in Tempo-20-Gebieten zulässig), Anzeigetafeln für die real gefahrene Geschwindigkeit o.ä. Weitere Maßnahmen wären denkbar und müssten geprüft werden. Unabhängig davon sollte eine Verbesserung der Quermöglichkeiten der Marktstraße in ihrem gesamten Verlauf in Abhängigkeit von den jeweiligen Umgestaltungsplänen im Fokus stehen. Ebenso kann sich eine Verbesserung der Bahnquerung für den Radverkehr sehr positiv auf den Modal split auswirken, weshalb hier die bestehenden Optionen (Aufwertung des Tunnels, gute Befahrbarkeit der neuen Hochbrücke für den Radverkehr) genauer zu untersuchen sind.

Je nach Ausmaß der zu erzielenden Verkehrsreduktion könnten unterschiedliche Arten verkehrlicher Entlastung entstehen, die wiederum eine Reihe an zusätzlichen städtebaulich-gestalterischen Aufwertungsoptionen bieten könnten.

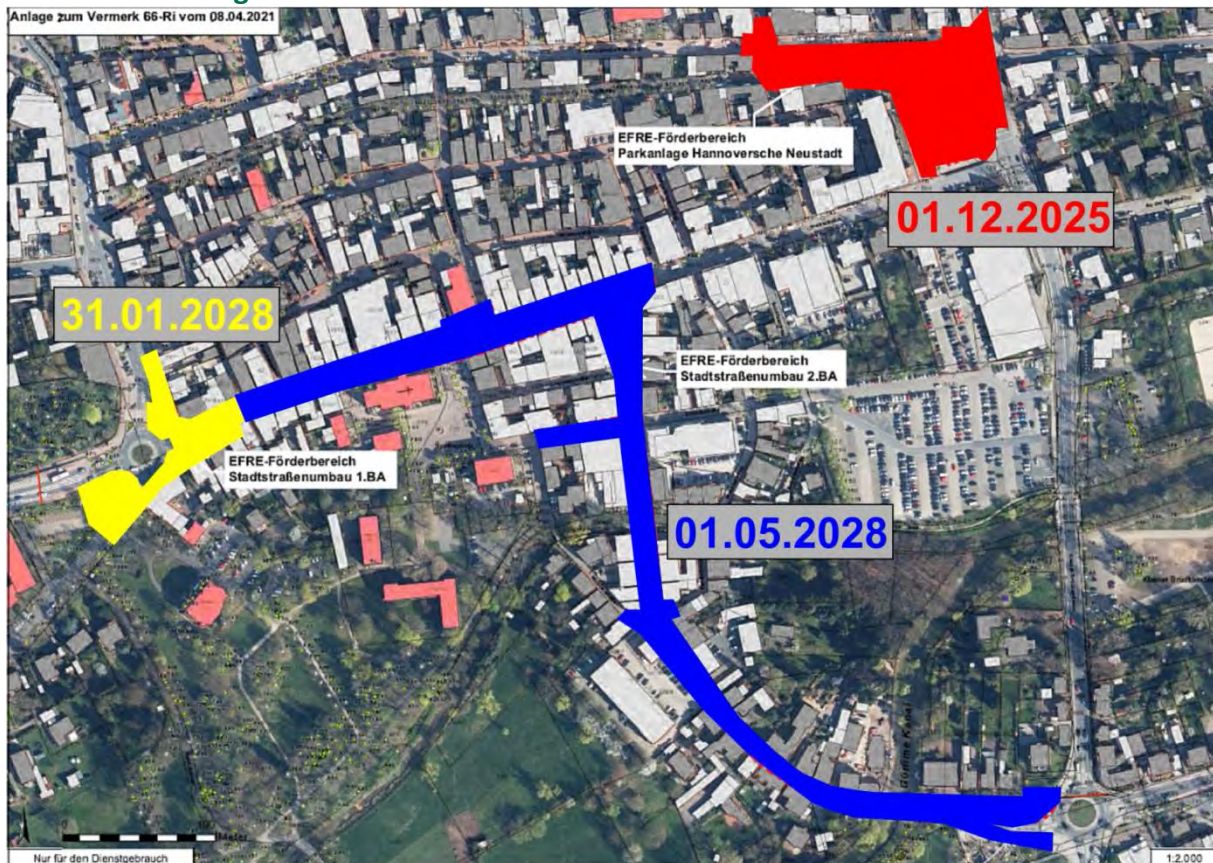
Damit die bislang - auch unter Einsatz von Fördermitteln aus dem EFRE-Programm – durchgeführten Maßnahmen der Straßenraumgestaltung für Fußgänger:innen ihre ursprünglich erhoffte Wirkung entfalten können, wird neben der Verkehrsreduktion ein gestalterisches „Nachsteuern“ an verschiedenen Stellen erforderlich sein. Dies könnte an dafür geeigneten Stellen u.U. auch zu Lasten der Straßenfläche geschehen, um z.B. die vorhandenen Fußgängerflächen für besondere Aufgabenstellungen (etwa Außengastronomie, Kommunikationsmöglichkeiten etc.) zu vergrößern.

Ergänzend wird empfohlen, auch eine Neuordnung der Parkplatzsituation zu prüfen. Dies könnte z.B. in einer Neubewertung von ebenerdigen Parkplätzen im Straßenraum (z.B. entlang der Marktstraße oder auf dem Schützenplatz) bestehen, deren Fläche möglicherweise für andere, die Innenstadt belebende Zwecke Verwendung finden könnte. Stattdessen könnte sowohl auf dem Schützenplatz als auch am Westrand der Innenstadt eine mehrgeschossige Quartiersgarage mit Integration weiterer Mobilitätsangebote (z.B. im Sinne einer Mobilitätsstation) oder weiterer Dienstleistungen errichtet werden. Der genaue Standort, die Dimensionierung und das Betreiberkonzept wären noch zu ermitteln. Auf diese Weise könnte der Parksuchverkehr – besonders derjenige aus der Weststadt - bereits an den Innenstadträndern abgefangen werden.

Die Mobilitätsstationen fungieren als räumliche Verknüpfung mehrerer Mobilitätsformen (Fahrradabstellanlage, Carsharing, Leihfahrräder, E-Scooter, Pkw-Parken etc.). Inwieweit an diesen beiden Standorten auch eine Anbindung an den ÖPNV machbar ist, bliebe zu prüfen. Dabei sollte der Charakter des jeweiligen Standorts beachtet werden. So stellt auch der Bahnhof faktisch bereits eine Mobilitätsstation dar (Bahn, Regionalbusse, Pkw-Parkhaus, Fahrradgarage), die aber andere Zielgruppen adressiert als es die beiden neu zu errichtenden Quartiersgaragen tun würden.

Mit diesen Maßnahmen könnten weitere Flächen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität geschaffen werden (z.B. Sitzbänke an geeigneten Standorten und mit passender Ausrichtung, Regenschutz für das kurzzeitige Unterstellen, Flächen für Außengastronomie zum „Sehen und gesehen werden“). Am besten sollte dies wegen der besseren Besonnung auf der Nordseite der Marktstraße erfolgen. Hierbei sind die Bindungsfristen vorheriger Umgestaltungsmaßnahmen im Programm EFRE zu beachten, die spätestens am 01. Mai 2028 auslaufen.

Abb. 35 Bindungsfristen der EFRE-Fördermittel



Quelle: Stadt Burgdorf, eig. Darstellung

Neben der Marktstraße sollte auch der Straßenraum in der Hannoverschen Neustadt mit baulich-gestalterischen Maßnahmen aufgewertet werden, um die Verkehrsberuhigung besser durchzusetzen und ihre positiven Folgen erlebbarer zu machen, z.B. durch öffentliche Aufenthaltsorte mit hoher Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität (z.B. Spielplätze, Sitzplätze o.ä.).

Die Bahnhofstraße hat einen gänzlich anderen Charakter: Sie ist vorwiegend Transitraum für Durchfahrende zur Gartenstraße und Reisende und Pendler:innen, deren Ziel oder Quelle der Bahnhof ist. Hier sollte – neben der wenig einladenden Situation am Anfang des Innenstadtbereichs - eine Verbesserung der Transitqualität für diese Zielgruppe erfolgen.

Die beiden Bahnunterführungen (unter der Hochstraße, Bahnhofstunnel) müssen renoviert und gestalterisch aufgewertet werden (z.B. Beseitigung von Graffiti, bessere Beleuchtung, häufigere Reinigung, Entschärfung schlecht einsehbarer Bereiche), um sie als Angstraum und Barriere zu entschärfen. Dies könnte eine zusätzliche Motivation zur Nutzung des Rads oder der Füße zwischen dem Ost- und Westteil Burgdorfs erzeugen.

Die Gestaltung des Straßenraums mit historischen Elementen wie z.B. Kopfsteinpflaster kann dazu führen, dass die Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum leidet (Schwellen, für eingeschränkte Personen problematische Oberflächen). Es wird deshalb die Erstellung eines Barrierefreiheitskonzepts empfohlen, das Empfehlungen zur Verbesserung formuliert.

Ähnliches gilt für die Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr: Neben einer Reduktion der Verkehrsmenge in der Marktstraße sollte im Mobilitätskonzept geprüft werden, mit welchen Maßnahmen der Radverkehr im Innenstadtbereich gefördert werden kann. Bei der Schaffung entsprechender Radverkehrsinfrastruktur muss aber vermutlich auf den Bau separater Radwege verzichtet werden, da in Zonen mit Geschwindigkeitsreduktion nur nicht benutzungspflichtige Radverkehrsangebote zulässig sind. Die Verbesserung der Radverkehrssituation ist in der gesamten Stadt erforderlich.

Maßnahmen zur baulichen Umgestaltung von Straßenräumen sollten auch dazu genutzt werden, die vorhandenen Unfallschwerpunkte zu entschärfen (z.B. Ampelschaltungen, Wegeführung, Querungsverbesserungen).

Insgesamt sollten im Rahmen des Mobilitätskonzepts sämtliche innerstädtischen Verkehrsregelungen auf ihren aktuellen Beitrag zur Lösung verkehrlicher Probleme und unter Berücksichtigung ihres Beitrags zum übergeordneten Ziel des Sanierungsverfahrens – der Stärkung des Innenstadtbereichs als funktionale, aktive und vernetzte Ortsmitte - überprüft werden.

Stadtstruktur und räumliche Gestaltung

Die relevanten Eingänge zur Innenstadt sind als solche vielfach gar nicht erkennbar, was sowohl unter Imageaspekten als auch zur Wegweisung problematisch wirken kann. Aus diesem Grund wird empfohlen, diese Eingänge gestalterisch zu betonen. Nach Möglichkeit sollte mit dieser Gestaltung auch ein Reduktionseffekt bei der Geschwindigkeit verbunden sein.

Die bereits heute erkennbaren Umnutzungspotenziale der möglicherweise ganz oder teilweise aufzugebenden öffentlichen Gebäude sollten durch geeignete Nachnutzungsbemühungen aufgegriffen und entwickelt werden. Dies betrifft z.B. folgende Immobilien:

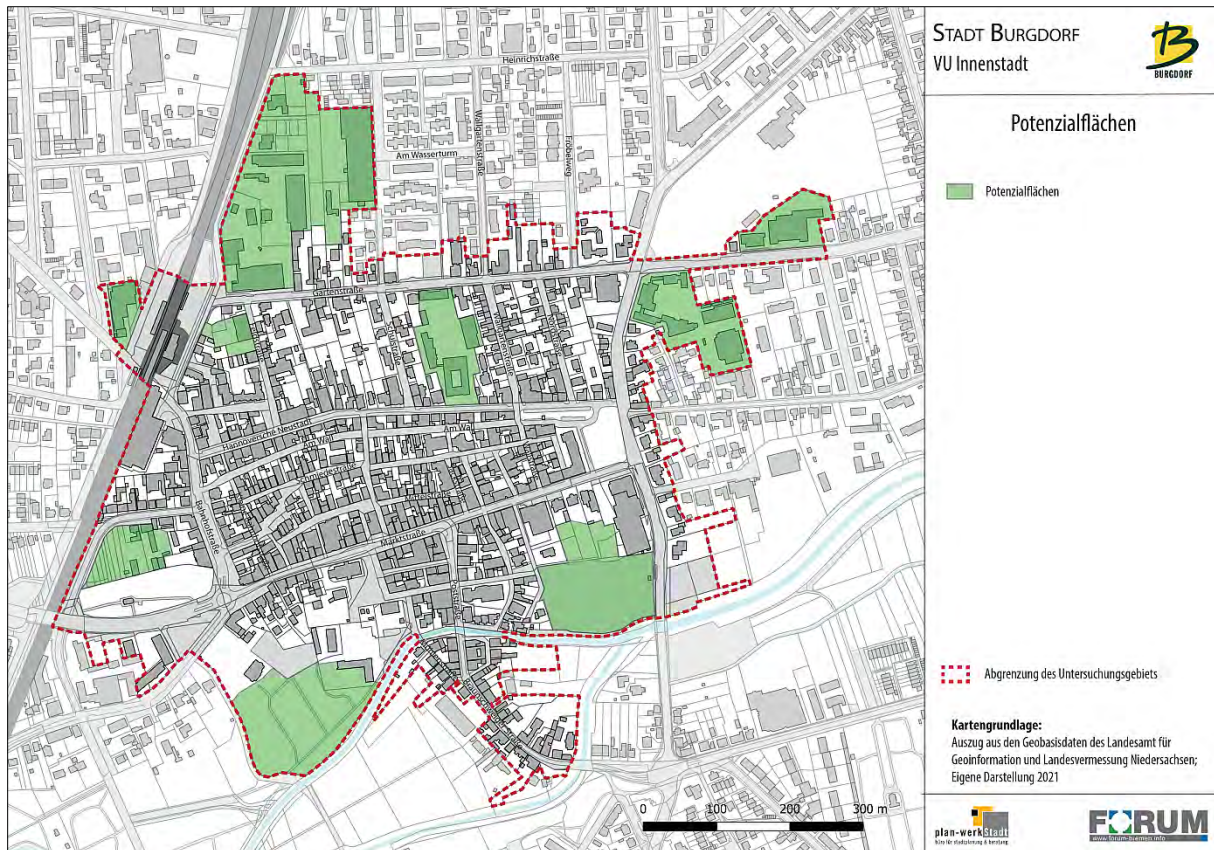
- Rudolf-Bembenneck-Gesamtschule und Prinzhornschule nach Umzug zum neuen IGS-Standort
- Grundschule Burgdorf als potenziell verlagerungsfähiger Standort
- Rathaus 1: Reduktion des Anteils an Verwaltungsaufgaben dienenden Flächen und Erhöhung des Anteils für Information und Kommunikation
- Rathaus 3: Umnutzung des Bestandsgebäudes oder Abbruch und Neubau möglich, z.B. für nicht verwaltungsbezogene öffentliche Zwecke

Das Bahnhofsgebäude befindet sich zwar nicht in städtischem Besitz, hat aber durchaus eine öffentliche Außenwirkung. Es wird deshalb empfohlen zu prüfen, inwieweit der Altbauteil des Bahnhofsgebäudes nicht einer publikumsintensiven Nutzung (z.B. Gastronomie) zugeführt werden kann.

Neben der (Teil-)Umnutzung öffentlicher Gebäude sollten weitere Potenzialflächen auf ihre Nutzungseignung geprüft und mit Ausstrahlungswirkung auf den Innenstadtbereich entwickelt werden:

- Raiffeisen-Areal: Nach Nutzungsaufgabe durch Raiffeisen Mischnutzung mit Wohnen und verträglichem Gewerbe mit Affinität zu einem Nahverkehrs-Knotenpunkt denkbar
- Schützenplatz: Nutzungsoptimierung durch Errichtung einer Quartiersgarage, Prüfung der Ansiedlung eines weiteren Innenstadt-Magneten, bauliche Fassung zum Kleinen Brückendamm prüfen
- Rolandstraße: Brachflächen nördlich des Friedhofs entwickeln
- Theodorstraße: Fläche zwischen ZOB und Tagespflege entwickeln
- Stadtpark: Schaffung von zusätzlichen freiflächenbezogenen Attraktionen
- Bahnhof Westseite: Umnutzung der Gewerbefläche

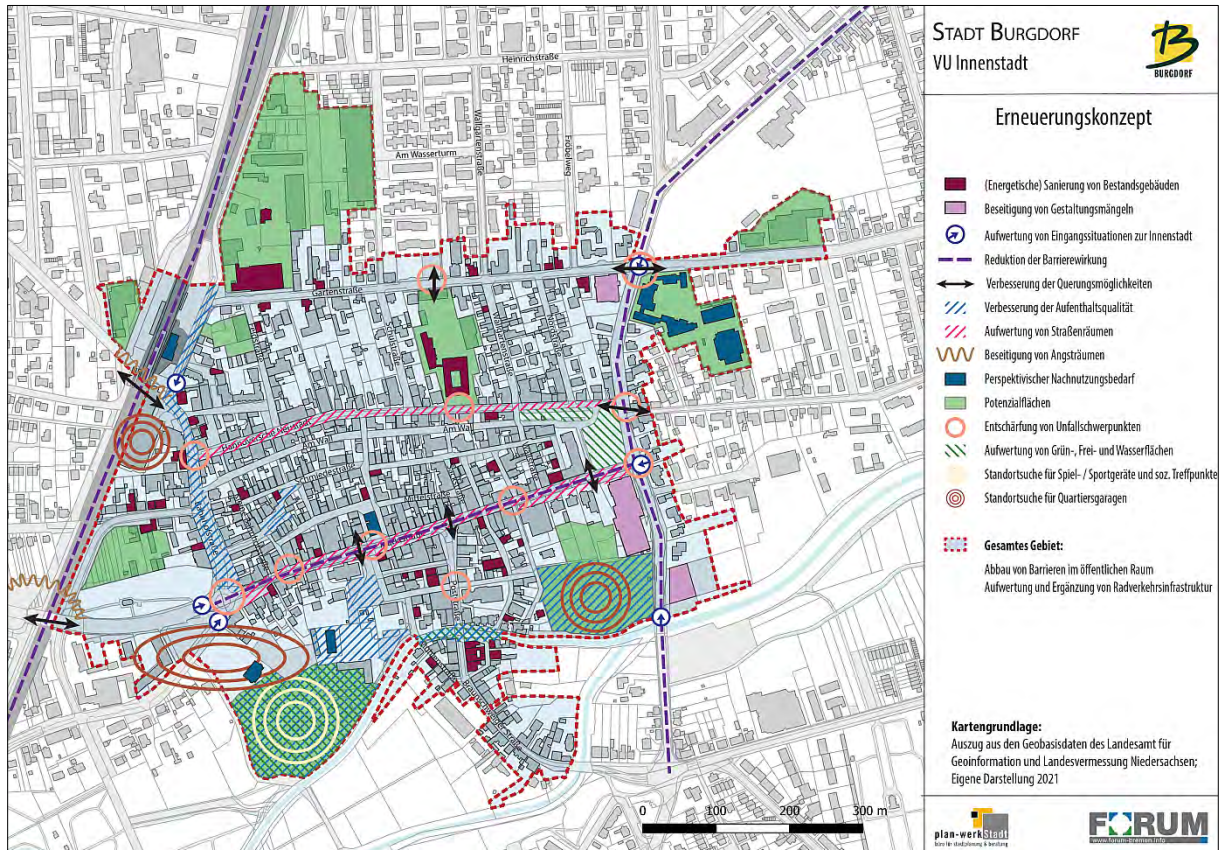
Abb. 36 Potenzialflächen für die Stadtentwicklung



Für die Finanzierung kleinteiliger Maßnahmen im Innenstadtkontext wird darüber hinaus die Einrichtung eines Verfügungsfonds vorgeschlagen. Die Verwaltung dieses Verfügungsfonds erfolgt in Eigenverwaltung der Quartiersakteure, die gemeinsam und mit Unterstützung durch das Quartiersmanagement die zu fördernden Maßnahmen auswählen und durchführen.

Nachfolgend sind diejenigen Maßnahmen dargestellt, die sich kartografisch verorten lassen.

Abb. 37 Erneuerungskonzept



8 Kosten- und Finanzierungsübersicht

Unter dem Gesichtspunkt der zügigen Durchführbarkeit der Gesamtmaßnahme ist die Finanzierbarkeit der einzelnen Maßnahmen nachzuweisen. Die Komplexität der Aufgabe und das geschätzte Kostenvolumen lassen Realisierungschancen nur erwarten, wenn es der Stadt Burgdorf gelingt, mit dem Untersuchungsgebiet „Innenstadt Burgdorf“ in die Städtebauförderung aufgenommen zu werden. Die Vorbereitenden Untersuchungen haben dabei ergeben, dass die erforderlichen Maßnahmen der Programmkomponente „Lebendige Zentren – Erhalt und Entwicklung der Orts- und Stadtkerne“ der Städtebauförderung zuzuordnen sind.

Die in der nachfolgenden Kosten- und Finanzierungsübersicht ausgewiesenen Maßnahmen und Kostenansätze sind aus dem Erneuerungskonzept entwickelt und den förderspezifischen Kostengruppen zugeordnet worden.

Die Städtebauförderung ist nach dem Prinzip der Subsidiarität als Basis- und Leitprogramm anzusehen. Flankierende Finanzierungen wie Wohnungsbauförderung/-finanzierung oder sonstige Fördermittel sowie privates Investitionskapital sind zu synchronisieren. Der auf die Städtebauförderung entfallende, durch Einnahmen nicht gedeckte Gesamtbetrag von rd. 15,5 Mio €, an dem sich die Stadt Burgdorf mit einem Zehntel zu beteiligen hat (rd. 1,55 Mio €), ergibt bei einer unterstellten 10-jährigen Durchführungszeit einen jährlichen mittleren Finanzierungsansatz von rd. 155 T €. Dieser Betrag wird von der Stadt Burgdorf im Rahmen der mittelfristigen Finanzierung als finanzierbar gesehen.

Der Rat der Stadt Burgdorf hat daher in seiner Sitzung am 11.05.2021 den Billigungsbeschluss über das Ergebnis der Vorbereitenden Untersuchungen gefasst und der Bereitstellung des in der Kosten- und Finanzierungsübersicht genannten kommunalen Eigenanteils zugestimmt.

Kosten- und Finanzierungsübersicht		StbFG	Sonstige Förderprogramme	Kommune /LK	Privat	gesamt
A. Ausgaben – Untersuchungsgebiet Stadt Burgdorf "Innenstadt Burgdorf"						
1	Vorbereitung der Sanierung					
1.1	Gutachten und Konzepte, u.a. - städtebaulicher Rahmenplan, - städtebauliche Wettbewerbe (u.a. Spittaplatz/Kirchenumfeld, Bahnhofsumfeld, Raiffeisen-Arel, Schützenplatz), - Vertiefendes Parkraumgutachten u.a. zur Neuordnung des ruhenden Verkehrs (Standort und Dimensionierung von Quartiersgaragen, straßenbegleitendes Parken), - Machbarkeitsstudie, Nutzungskonzept und Standortsuche für ein Begegnungszentrum - Machbarkeitsstudien zur Umnutzung leer fallender öffentlicher Gebäude - Entwicklung eines Farb- und Gestaltungskonzeptes für Fassadengestaltungen, - sonstige Gutachten - pauschal	500.000 €			X	
1.2	Einrichtung und Bewirtschaftung eines Verfügungsfonds zur Aufwertung sowie zur Attraktivierung der Innenstadt - pauschal	100.000 €			x	
	Gesamt 1					600.000 €

Kosten- und Finanzierungsübersicht		StbFG	Sonstige Förderprogramme	Kommune /LK	Privat	gesamt
2	Bürgerbeteiligung / Öffentlichkeitsarbeit / Quartiersmanagement					
2.1	Quartiersmanagement; pauschal 40 T€ p. a.	400.000 €				
2.2	Öffentlichkeitsarbeit	20.000 €				
2.3	Bürgerinformation / Stadtteilstellen	50.000 €				
	Gesamt 2					470.000 €
3	Grunderwerb					
3.1	Grunderwerb inkl. Nebenkosten zur Entwicklung von Flächen für a) den ruhenden Verkehr/Quartiersgaragen mit Mobilitätsstation (in Abhängigkeit weiterer Gutachten und einer Standortanalyse) sowie b) für ein öffentliches Begegnungszentrum - pauschal, sofern nicht bereits in öffentlichem Eigentum	300.000 €				
3.2	Grunderwerb, ggf. in geringem Umfang bei der Umsetzung von Ordnungsmaßnahmen erforderlich (pauschal)	50.000 €				
	Gesamt 3					350.000 €
4	Ordnungsmaßnahmen					
4.1	Maßnahmen zur Bodenordnung durch Umlegung oder Grenzrege-	15.000 €				

Kosten- und Finanzierungsübersicht		StbFG	Sonstige Förderprogramme	Kommune/LK	Privat	gesamt
	lung, Neuvermessung von Grundstücken - pauschal					
4.2	Umgestaltung von Straßen, Wegen und Plätzen					
	Anbindung an Nachbarschaft durch attraktive Innenstadteingänge (Kreisel, Marktstraße/Ost, Schützenplatz, Gartenstraße) - pauschal	400.000 €				
	Schaffung/Qualifizierung von Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr (u.a. Vor dem Celler Tor, Kleiner Brückendamm, Bahnunterführungen) – pauschal	250.000 €				
	Maßnahmen zur Stärkung des Rad- und Fußverkehrs im gesamten Maßnahmensgebiet - pauschal	500.000 €				
	Maßnahmen zur Aufwertung von Straßenräumen und Nebenanlagen (u.a. durch Reduktion von Geschwindigkeit und Verkehrsmenge: Marktstraße/Ost, Marktstraße/West unter Berücksichtigung der Bindungsfrist für EFRE-Förderung, Gestaltung des Straßenraums: Hannoversche Neustadt, Bahnhofstraße) - pauschal	1.200.000 €				
	Gesamt 4.1 - 4.2					2.365.000 €
4.3	Attraktivierung der Grün- und Spielflächen sowie der Freiräume					

Kosten- und Finanzierungsübersicht		StbFG	Sonstige Förderprogramme	Kommune /LK	Privat	gesamt
	und Maßnahmen zur Stärkung des Klimaschutzes und zur Anpassung an den Klimawandel					
	Umwandlung intensiv gepflegter Grünflächen zu insektenfreundlichen Flächen - pauschal	50.000 €				
	Programm zur Entsiegelung im Quartier-pauschal	300.000 €				
	Dach- und Fassadenbegrünungsprogramme, Unterstützung von Solardachmaßnahmen - pauschal	250.000 €				
	Aufwertung und Qualifizierung bestehender Spielplätze – pauschal	150.000 €				
	Klimagerechte Aufwertung öffentlicher Begegnungsräume, u.a. Verbesserung der Wegebeschaffenheit, Aufenthaltsbereiche, standortgerechte Baumpflanzungen und Möblierung - pauschal	500.000 €				
	Gesamt 4.3					1.250.000 €
4.4	Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von FußgängerInnen, RadfahrerInnen und besonders Schulkindern im gesamten Maßnahmengebiet - pauschal	200.000 €				
4.5	Maßnahmen zur Erhöhung der Barrierefreiheit der Nebenanla-	750.000 €				

Kosten- und Finanzierungsübersicht		StbFG	Sonstige Förderprogramme	Kommune /LK	Privat	gesamt
	gen im gesamten Maßnahmengebiet hinsichtlich behinderten- und seniorengerechter Querungserleichterungen und Zugänglichkeiten - pauschal					
4.6	Sonstige Ordnungsmaßnahmen wie Härteausgleich, Bewirtschaftungsverluste für Grundstücke des Treuhandvermögens, für Änderungen und Folgemaßnahmen im Bereich der öffentlichen Ver- und Entsorgung - pauschal	50.000 €				
	Gesamt 4.4 - 4.6					1.000.000 €
	Gesamt 4					4.615.000 €
5	Baumaßnahmen					
5.1	Öffentliche Baumaßnahmen					
	In Abhängigkeit weiterer Prüfungen, Gutachten und Standortanalysen: öffentliche Quartiersgaragen/Mobilitätsstationen für je ca. 150 - 200Kfz (ggf. in Kooperation)	4.000.000 €		X		
	In Abhängigkeit weiterer Prüfungen und Gutachten: Schaffung eines Begegnungszentrums - pauschal	2.500.000 €		X		
	Energetische Sanierung von Gebäuden im kommunalen Eigentum - pauschal	900.000 €				

Kosten- und Finanzierungsübersicht		StbFG	Sonstige Förderprogramme	Kommune /LK	Privat	gesamt
	Neubau einer frei zugänglichen Freizeit-Sportanlage - pauschal	300.000 €		X		
	Neubau von Spielplätzen – pauschal	400.000 €		X		
	Gesamt 5.1					8.100.000 €
5.2	Private Baumaßnahmen					
	Beispielhafte Förderung zur energetischen und klimaneutralen Sanierung von Wohn- und Geschäftsgebäuden - pauschal	500.000 €			X	
	Neuordnung städtebaulicher Situationen unter Nutzung von Potenzialflächen (Raiffeisen, Schützenplatz, Spittaplatz, Rolandstr., Theodorstr.) und mit vorgeschalteten städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerben - pauschal	200.000 €			X	
5.3	Maßnahmen zur Erhöhung der Barrierefreiheit der Bauanlagen (z.B. Binnenerschließung, Einbauten usw.) hinsichtlich der Schaffung behinderten- und seniorengerechter Zugänglichkeiten im gesamten Maßnahmenggebiet - pauschal	200.000 €			X	
5.4	Kosten der Abwicklung, Vertriebsnebenkosten, Gutachten, Dokumentationen usw. - pauschal	25.000 €				

Kosten- und Finanzierungsübersicht		StbFG	Sonstige Förderprogramme	Kommune /LK	Privat	gesamt
	Gesamt 5.2 - 5.4					925.000 €
	Gesamt 5					9.025.000 €
	Zwischensumme Positionen 1 bis 5					15.060.000 €
6	Vergütung von Sanierungsträgerleistungen, Projektmanagement, sonstige Beauftragte					
	Sanierungsträger, 6 % (Kappungsgrenze) von gesamt ohne Grunderwerb					882.600 €
	Summe Ausgaben					15.942.600 €

B. Einnahmen						
B1	Die Einnahmen aus Ausgleichsbeträgen / Straßenausbaubeiträgen oder sonstigen Erlösen (z.B. Grundstücksverkäufe) können zur Zeit nicht explizit ermittelt werden. Entsprechend werden die Einnahmen vorerst pauschal geschätzt.					450.000 €
	Summe Einnahmen					450.000 €

C. Durch Einnahmen nicht gedeckte Kosten	15.492.600 €
---	---------------------

D. Finanzierung						
------------------------	--	--	--	--	--	--

	zu finanzierende Summe					15.492.600 €
	Anteil Bund (1/3 von gesamt)					5.164.200 €
	Anteil Land Niedersachsen (56,66% von gesamt)					8.779.140 €
	Anteil Stadt Burgdorf (1/10 von gesamt)					1.549.260 €
	Anteil Stadt Burgdorf p.a. (10 Jahre Laufzeit)					154.926 €

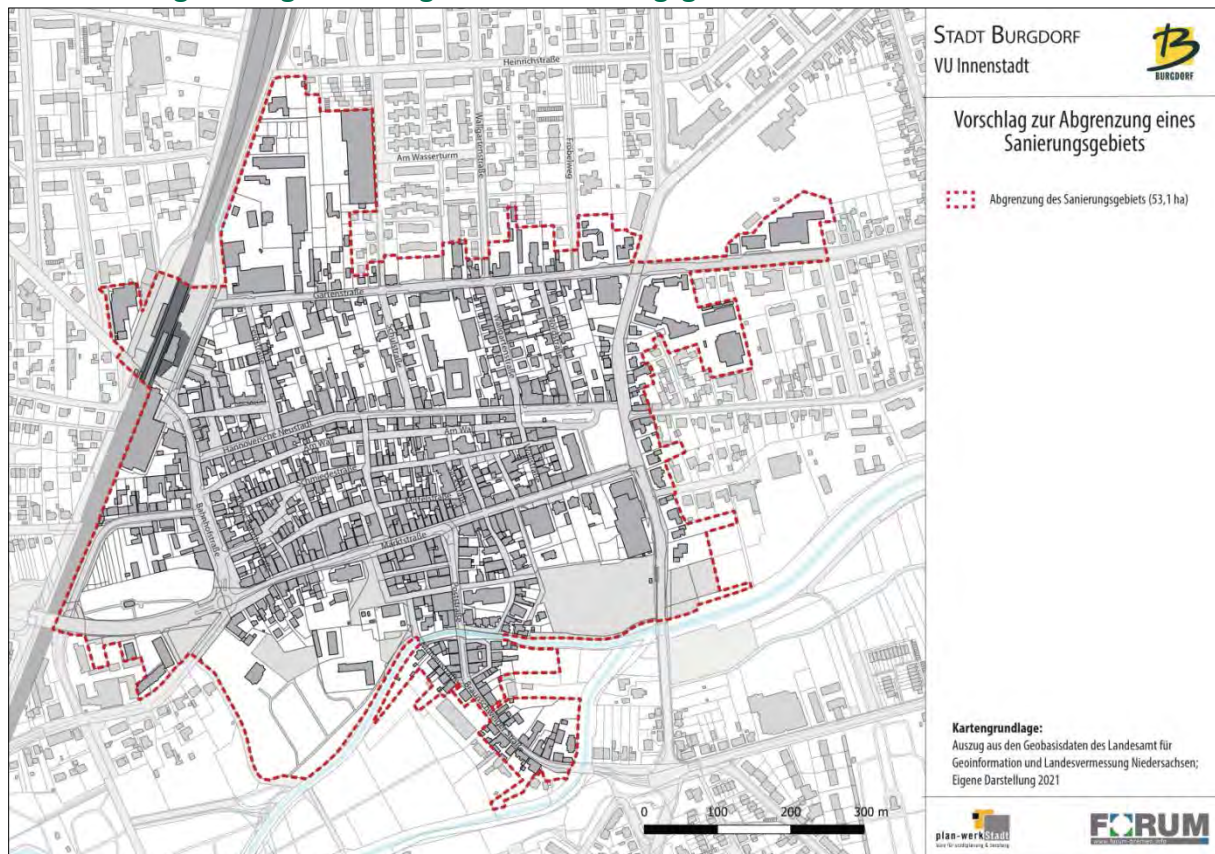
9 Abgrenzungsvorschlag für ein Sanierungsgebiet

Aufgrund des vorliegenden Instandsetzungs-, Sanierungs- und Modernisierungs- sowie Weiterentwicklungsbedarfes im Untersuchungsgebiet beabsichtigt die Stadt Burgdorf, ein Sanierungsgebiet im Teilprogramm „Lebendige Zentren“ zur Stabilisierung und Aufwertung des durch städtebauliche und funktionale Missstände beeinträchtigten Gebiets festzulegen, da hier besonderer Entwicklungsbedarf besteht.

Im Sinne einer zügigen Durchführung und Realisierung wird vorgeschlagen, die Abgrenzung des festzulegenden Sanierungsgebietes gegenüber dem Untersuchungsgebiet nicht zu verändern. Die vorbereitenden Untersuchungen haben gezeigt, dass das Untersuchungsgebiet zu Beginn bereits zweckmäßig abgegrenzt worden ist und dass auch in allen randlich gelegenen Bereichen des Gebiets Handlungsbedarf besteht. Selbst der Annex westlich der Bahnlinie, in dem u.a. der Westteil des ZOB liegt, wird im Zusammenhang mit dem Neubau der Hochbrücke eine Neuordnung erfahren.

Das potenzielle Sanierungsgebiet umfasst eine Fläche von ca. 53,1 ha. Die genaue Abgrenzung ist der folgenden Abbildung zu entnehmen.

Abb. 38 Abgrenzungsvorschlag für ein Sanierungsgebiet



10 Umsetzung des Verfahrens und Ausblick

Die vorliegenden vorbereitenden Untersuchungen haben städtebauliche Missstände gem. § 136 BauGB für das Untersuchungsgebiet „Innenstadt Burgdorf“ nachgewiesen. Eine Behebung bzw. Verminderung der städtebaulichen Missstände unter dem Gesichtspunkt der zügigen Durchführbarkeit (gem. § 142 BauGB) ist für die Stadt Burgdorf aufgrund der Haushaltsbelastung nur unter Zuhilfenahme von Städtebauförderungsmitteln möglich. Die städtebauliche Kulisse (Innenstadt), die identifizierten Mängel und die Maßnahmenvorschläge im Erneuerungskonzept legen eine Beantragung von Städtebauförderungsmitteln aus dem Teilprogramm „Lebendige Zentren – Erhalt und Entwicklung der Orts- und Stadtkerne“ nahe. Mithilfe entsprechender Fördermittel kann die Sanierungsmaßnahme „Innenstadt Burgdorf“ einheitlich vorbereitet und finanzierbar im besonderen öffentlichen Interesse gem. § 136 BauGB durchgeführt werden.

Die positiven Impulse aus der breit angelegten Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit sind für die Sanierung des Innenstadtquartiers zu nutzen. Deshalb sollte mit fortlaufender Beteiligungs- und Öffentlichkeitsarbeit die bisherige Arbeit aufgegriffen und weitergeführt werden. Die privaten Akteure im Quartier sind auf die Möglichkeit der erhöhten steuerlichen Abschreibungsmöglichkeit gemäß Einkommenssteuer-Gesetz (EStG) und auf potenzielle Zuschussmöglichkeiten hinzuweisen.

Im Erneuerungskonzept werden verschiedene Maßnahmen entwickelt, die sowohl von der Stadt Burgdorf als auch von Dritten initiiert werden können. Es ist darauf zu achten, dass diese Maßnahmen mit den in der Vorbereitenden Untersuchung formulierten Entwicklungszielen konform gehen. Aus den von außen initiierten Vorhaben ergeben sich auch Chancen, wenn die sich dadurch ergebenden Auswirkungen aufgenommen und mit — den Entwicklungszielen entsprechenden — kommunalen Maßnahmen begleitet werden (z.B. Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr als Folge des Neubaus der Hochbrücke über die Bahn).

Angesichts des langen Vorlaufs von Stadterneuerungsverfahren besteht besonderer Handlungsdruck bei Maßnahmen zur Unterstützung der Einzelhandelsstrukturen, die durch die Corona-Pandemie besonders betroffen sind. Eine Aufnahme in die Städtebauförderung kann frühestens im Jahr 2022 erfolgen. Die Stadt Burgdorf sollte deshalb bereits vorab – am besten binnen weniger Monate — mit Eigenmitteln aktiv werden und Maßnahmen zur Aufwertung der Innenstadt durchführen, auch wenn dies primär Aufgabe eines späteren Sanierungsverfahrens wäre. Wichtig ist die sehr kurzfristige Aussendung des Signals: Die Stadtverwaltung kümmert sich!

Geeignete Handlungsfelder, in denen entsprechende Maßnahmen auch kurzfristig realisiert werden könnten, sind z.B.:

- Aufwertung des öffentlichen Straßenraums durch Erneuerung oder Neuaufstellung von Stadtmobiliar
- Unterstützung eines Pop-up-Ladenkonzepts
- Schaffung der erforderlichen Vergabestrukturen für einen Verfügungsfonds

Auch hierbei ist auf eine Einhaltung der späteren Sanierungsziele zu achten.

11 Empfehlung zur Anwendung des Besonderen Städtebaurechts und Folgewirkungen

Angesichts der (städte-)baulichen und sozialen Missstände und Mängel im Untersuchungsgebiet sowie der Funktions- und Substanzschwächen, dem Leitbild und den daraus abgeleiteten Sanierungszielen und Handlungsfeldern zur Weiterentwicklung und Stabilisierung des Quartiers wird die Anmeldung im Städtebauförderungsprogramm „Lebendige Zentren – Erhalt und Entwicklung der Orts- und Stadtkerne“ empfohlen (s.o.).

11.1 Vorschlag zur Auswahl des Sanierungsverfahrens

Die gültige Städtebauförderrichtlinie des Landes Niedersachsen von 2015 sieht (für das Vorläuferprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“) als räumliche Abgrenzung für Durchführungsmaßnahmen in diesem Programm allein die förmliche Festlegung als Sanierungsgebiet gem. § 142 BauGB vor.

Die Stadt Burgdorf hat in der Sanierungssatzung zur förmlichen Festlegung des Sanierungsgebietes und damit zur Umsetzung des Erneuerungskonzeptes zu bestimmen, welche Verfahrensart zur Anwendung kommen soll (vgl. § 142 Abs. 4 BauGB). Zu unterscheiden sind

- das umfassende Sanierungsverfahren und
- das vereinfachte Verfahren.

Die Wahl zwischen dem umfassenden und dem vereinfachten Sanierungsverfahren bestimmt sich aus den Inhalten der erforderlichen Sanierungsmaßnahme und den zur Realisierung notwendigen rechtlichen Instrumenten. Die Wahl steht grundsätzlich nicht im freien Ermessen der Kommune. Die Stadt hat die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften (vgl. § 152-156a BauGB) auszuschließen, wenn diese für die Durchführung der Sanierung nicht erforderlich sind und die Durchführung hierdurch voraussichtlich nicht erschwert wird.

Bei der Entscheidung der Stadt Burgdorf sind insbesondere zu berücksichtigen:

- die konkrete städtebauliche Situation im Sanierungsgebiet und die künftige Entwicklung,
- die anzustrebenden allgemeinen Ziele der Sanierung,
- die Durchführbarkeit der Sanierung im Allgemeinen und
- die Entwicklung der Bodenpreise infolge der Sanierung.

Bei umfassenden Sanierungsverfahren finden die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften (vgl. § 152-156a BauGB) Anwendung, die Zahlungsverpflichtung von Erschließungs- und Straßenausbaubeiträgen im Sinne von § 127 BauGB bzw. NKAG entfällt dabei.

Neben dem sanierungsrechtlichen Genehmigungsvorbehalt gem. § 144 BauGB findet die Ausgleichsbetragsregelung nach § 154 BauGB Anwendung. Danach hat die/der Eigentümer:in eines im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet gelegenen Grundstücks zur Finanzierung der Sanierung nach Abschluss des Sanierungsverfahrens an die Stadt einen Ausgleichsbetrag zu entrichten, welcher der durch die Sanierung bedingten Erhöhung des Bodenwertes seines Grundstückes entspricht. Die Grundlagen zur Ermittlung des Ausgleichsbetrages erarbeitet i. d. R. der unabhängige Gutachterausschuss. Sind sanierungsbedingte Bodenwertsteigerungen im Sanierungsgebiet oder in Teilen davon zu erwarten, so ist die Anwendung der §§ 152-156 BauGB in der Regel erforderlich,

- um Ausgleichsbeträge zur Finanzierung der Sanierung zu erzielen,
- um Grundstücke für Ziele und Zwecke der Sanierung zum sanierungsunbeeinflussten Grundstückswert zu erwerben und
- um die Erschwerung privater Investitionen durch unkontrollierte Bodenwertsteigerungen zu verhindern.

Inwieweit sanierungsbedingte Bodenwertsteigerungen zu erwarten sind, kann gem. Nr. 203.5 VV-BauGB nur anhand der konkreten städtebaulichen Situation im Sanierungsgebiet und aufgrund der von der Stadt selbst festgelegten allgemeinen Ziele und Zwecke der Sanierung beurteilt werden. Im Falle der Stadt Burgdorf könnten folgende vorgeschlagene Maßnahmen Auswirkungen auf das lokale Bodenpreisgefüge haben und zu Wertsteigerungen führen:

- Strukturveränderungen innerhalb des Sanierungsgebiets: Entwicklung der Potentialflächen, Ansiedlung von Nutzungen mit Magnetwirkung (z.B. Begegnungszentrum), Attraktivierung der Fußgängerflächen
- Erschließungszustand: Veränderung der Verkehrsführung in der Marktstraße und Neuordnung der Stellplatzsituation durch den Bau von einer oder zwei Quartiersgaragen, städtebauliche Aufwertung der Marktstraße, des Spittaplatzes und des Schützenplatzes

Im Ergebnis halten wir nach gegenwärtigem Kenntnisstand die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 ff zur Erreichung der Sanierungsziele für die Sanierungsmaßnahme „Innenstadt Burgdorf“ somit für angeraten.

11.2 Mögliche negative Auswirkungen einer Städtebauförderungsmaßnahme

Aufwertungen und (behutsame) Weiterentwicklung von Stadtstrukturen sind unerlässlich, um Städte zukunftsfähig zu gestalten.

Bei entsprechenden städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen sind deshalb von Beginn an sozialverträgliche Wege zu beschreiten, so dass Aufwertungsmaßnahmen nicht zwangsläufig zu nachteiligen Auswirkungen auf Personen, Haushalte oder Betriebe führen. Dafür ist zu prüfen, ob aus den angestrebten Zielen und Maßnahmen voraussichtlich für die im Plangebiet

wohnenden und arbeitenden Menschen bzw. ansässige Betriebe nachteilige Auswirkungen zu erwarten sind. Sollte dies der Fall sein, wäre seitens der Stadt Burgdorf ein Sozialplan gemäß § 180 BauGB zu erarbeiten. Der Sozialplan zielt darauf ab, allgemeine Vorstellungen zu entwickeln, wie nachteilige Auswirkungen vermieden oder gemildert werden können. Zu den nachteiligen Auswirkungen gehören z.B. Veränderungen von Grundstückszuschnitten, Mehrbelastungen durch Miete oder Pacht, Veränderungen im Kundenstamm eines Betriebes oder ein notwendiger Fortzug aus dem Gebiet.

Wesentliche Veränderungen, von denen negative Auswirkungen ausgehen könnten, betreffen vor allem die Entwicklung des Raiffeisen-Areals, möglicherweise des Schützenplatzes sowie ggf. des westlichen Innenstadtrands.

Eine Umnutzung des Raiffeisen-Areals ist eine langfristige Option – bislang hat die bisherige Nutzerin keine Verlagerungsabsichten geäußert. Bei einer Umnutzung würde der Schwerlastverkehr entfallen. Andererseits könnten verkehrliche Maßnahmen in der Marktstraße zu einer Verlagerung des innerörtlichen Durchgangsverkehrs in die Gartenstraße führen und die Entlastungswirkung aufheben. Wie sich entlastende und mögliche belastende Effekte im Endergebnis auf das Bodenwertgefüge auswirken werden, ist demnach nur schwer abzuschätzen.

Sollte der Schützenplatz neu geordnet und durch den Bau einer Quartiersgarage ein Flächenpotenzial geschaffen werden, das z.B. mit einem Anbieter, der eine Magnetwirkung entfalten kann, bebaut werden, so ist im direkten Umfeld mit Wertsteigerungen zu rechnen.

Am Westrand der Innenstadt sind geringere Flächenkapazitäten vorhanden. Dennoch ist auch hier eine Entwicklung erforderlich (z.B. im Bereich des Spittaplatzes), die sich stabilisierend und damit wertsteigernd auswirken könnte. Allerdings ist dies der schwächere Teil der Marktstraße, so dass Sanierungsmaßnahmen hier keine verdrängende Wirkung entfalten sondern eher dem Abwärtstrend entgegen wirken würden.

Ein zentrales Sanierungsziel besteht in der generellen Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Mit Erreichen dieses Zieles können Boden- und Mietsteigerungen infolge von Aufwertungen als Folge der durchgeführten Maßnahmen nicht gänzlich ausgeschlossen werden, sie erweisen sich in einigen Bereichen des Quartiers allerdings auch als erforderlich, um vorhandene Missstände gem. § 136 BauGB zu beseitigen.

12 Anhang

- 12.1 Abbildungsverzeichnis
- 12.2 Karten in vergrößerter Darstellung
- 12.3 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

12.1 Abbildungsverzeichnis

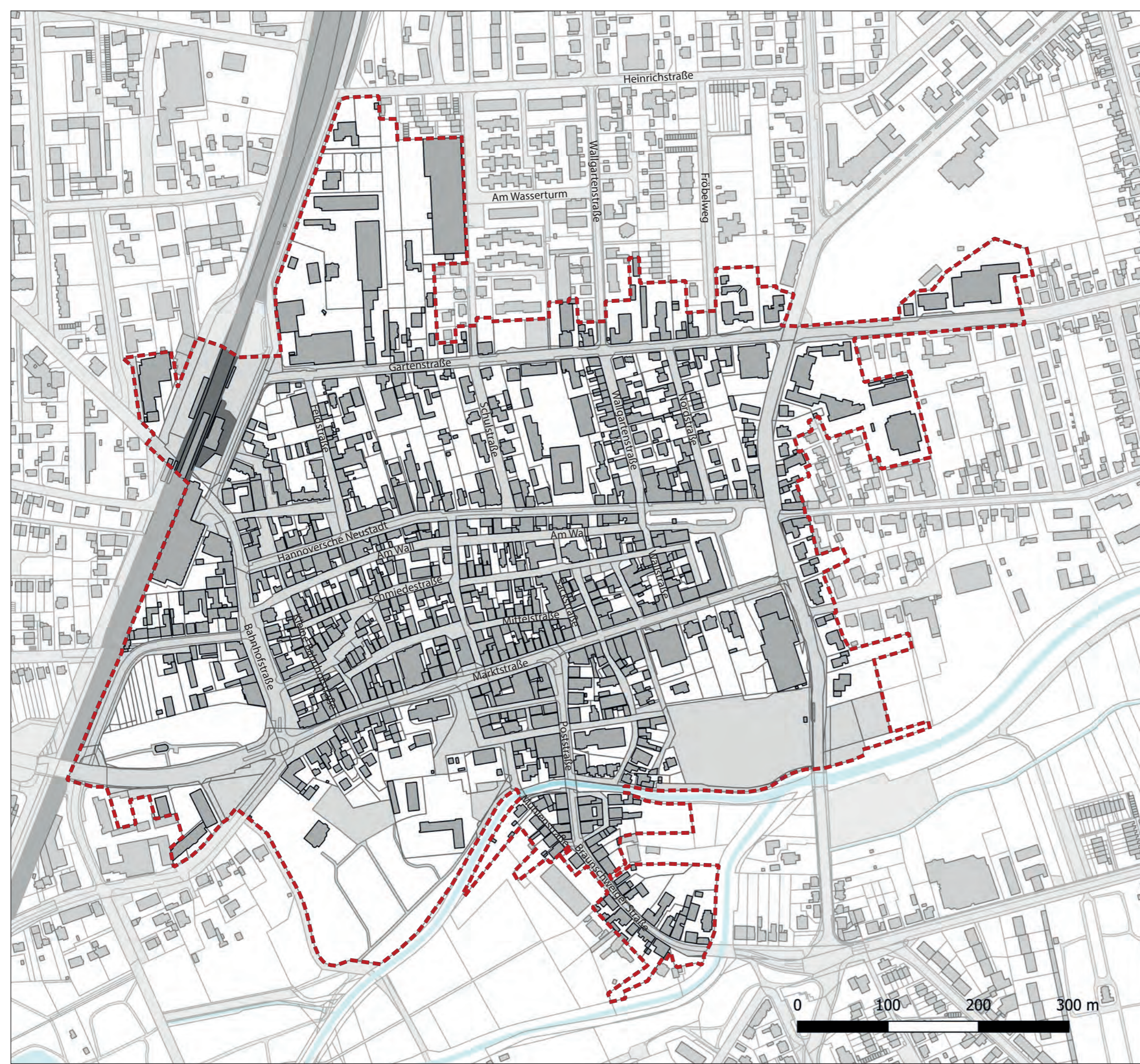
Abb. 1	Lageplan des Schlosses mit Schlosspark	6
Abb. 2	Schwarzplan der Innenstadt.....	8
Abb. 3	Stadtstruktur und Nutzungscluster	9
Abb. 4	Gebäudenutzung	10
Abb. 5	Freiräume, Spielanlagen und Stadtgrün.....	11
Abb. 6	Busliniennetz	12
Abb. 7	Verkehr	13
Abb. 8	Abgrenzung des Untersuchungsgebiets.....	16
Abb. 9	Gebäude mit Sanierungsbedarf (Auswahl)	18
Abb. 10	Gebäude mit ortsbildstörender Wirkung (Auswahl).....	19
Abb. 11	Gebäude mit Sanierungsbedarf, Gestaltungsmängeln und Leerstand	19
Abb. 12	Gebäude mit mangelnder Barrierefreiheit (Auswahl)	20
Abb. 13	Vom Pkw-Verkehr beeinträchtigte Sitzmöglichkeiten (Auswahl).....	21
Abb. 14	Parkplätze auf Straßenaufweitungen.....	21
Abb. 15	Parkflächen auf (ehemaligen) Fußgängerflächen	22
Abb. 16	Der Schützenplatz.....	22
Abb. 17	Angsträume	23
Abb. 18	Parken auf der Hochbrücke.....	23
Abb. 19	Schadhafte öffentliche Grünflächen	24
Abb. 20	Ortsbildprägende Gebäude	26
Abb. 21	Auswahl ortsbildprägender Gebäude	27
Abb. 22	Fehlnutzung auf dem Raiffeisen-Areal.....	28
Abb. 23	Von zukünftigen Verlagerungen betroffene Immobilien	29
Abb. 24	Verkehrsbelastung und Barrieren	31
Abb. 25	Wenig attraktive Radverkehrsangebote in der Burgdorfer Innenstadt.....	32
Abb. 26	Verkehrsunfallgeschehen in der Burgdorfer Innenstadt	33
Abb. 27	Spielmöglichkeiten im öffentlichen Raum	33
Abb. 28	Nutzbarkeit öffentlicher Grünflächen und Gewässer	34
Abb. 29	Der Spittaplatz	35
Abb. 30	Misstände.....	36
Abb. 31	Geschlechteranteile an der Gesamtbevölkerung im Untersuchungsgebiet und der Gesamtstadt Burgdorf.....	37
Abb. 32	Bevölkerungsanteile nach Nationalität im Untersuchungsgebiet und der Gesamtstadt Burgdorf.....	38
Abb. 33	Altersstruktur vom Untersuchungsgebiet und Burgdorf (Stadt) im Vergleich.....	39
Abb. 34	Wohndauer der im Untersuchungsgebiet lebenden Personen	40
Abb. 35	Bindungsfristen der EFRE-Fördermittel.....	59
Abb. 36	Potenzialflächen für die Stadtentwicklung	61

Abb. 37	Erneuerungskonzept	62
Abb. 38	Abgrenzungsvorschlag für ein Sanierungsgebiet	72

12.2 Karten in vergrößerter Darstellung

- Karte 1 Abgrenzung des Untersuchungsgebiets
- Karte 2 Sanierungsbedarfe
- Karte 3 Gebäudenutzung
- Karte 4 Gestaltungsdefizite
- Karte 5 Ortsbildprägende Gebäude
- Karte 6 Lage der Freiräume, Spielanlagen und des Stadtgrüns
- Karte 7 Verkehr
- Karte 8 Missstände
- Karte 9 Stadtstruktur
- Karte 10 Potenzialflächen
- Karte 11 Erneuerungskonzept
- Karte 12 Abgrenzung des Sanierungsgebiets

Abgrenzung des Untersuchungsgebiets



 Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

Kartengrundlage:
Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamt für
Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen;
Eigene Darstellung 2021

Sanierungsbedarfe

- Gering bis mittel
- Mittel bis hoch
- Hoch bis sehr hoch

Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

Kartengrundlage:
Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamt für
Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen;
Eigene Darstellung 2021



Gebäudenutzung



- Wohnen
- Gewerbe und Industrie
- Öffentliche Nutzung
- Mischnutzung
- Augenscheinlicher Leerstand im Erdgeschoss

Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

Kartengrundlage:
Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamt für
Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen;
Eigene Darstellung 2021



Gestaltungsdefizit



-  Gestaltungsdefizit / Ortsbildstörend
-  Augenscheinlicher Leerstand im Erdgeschoss

 Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

Kartengrundlage:
Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamt für
Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen;
Eigene Darstellung 2021



Ortsbildprägende Gebäude

-  Ortsbildtypisch
-  Baukulturell bemerkenswert

 Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

Kartengrundlage:
Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamt für
Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen;
Eigene Darstellung 2021



Lage der Freiräume, Spielanlagen und des Stadtgrüns in der Innenstadt

-  Ackerland und Brachflächen
-  Grünland und Grünanlagen
-  Wald und Gehölze
-  Parkanlagen und Friedhöfe
-  Kleingartenanlagen
-  Sport-, Freizeit- und Erholungsflächen
-  Spiel- und Bolzanlagen
-  Städtischer Baum

 Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

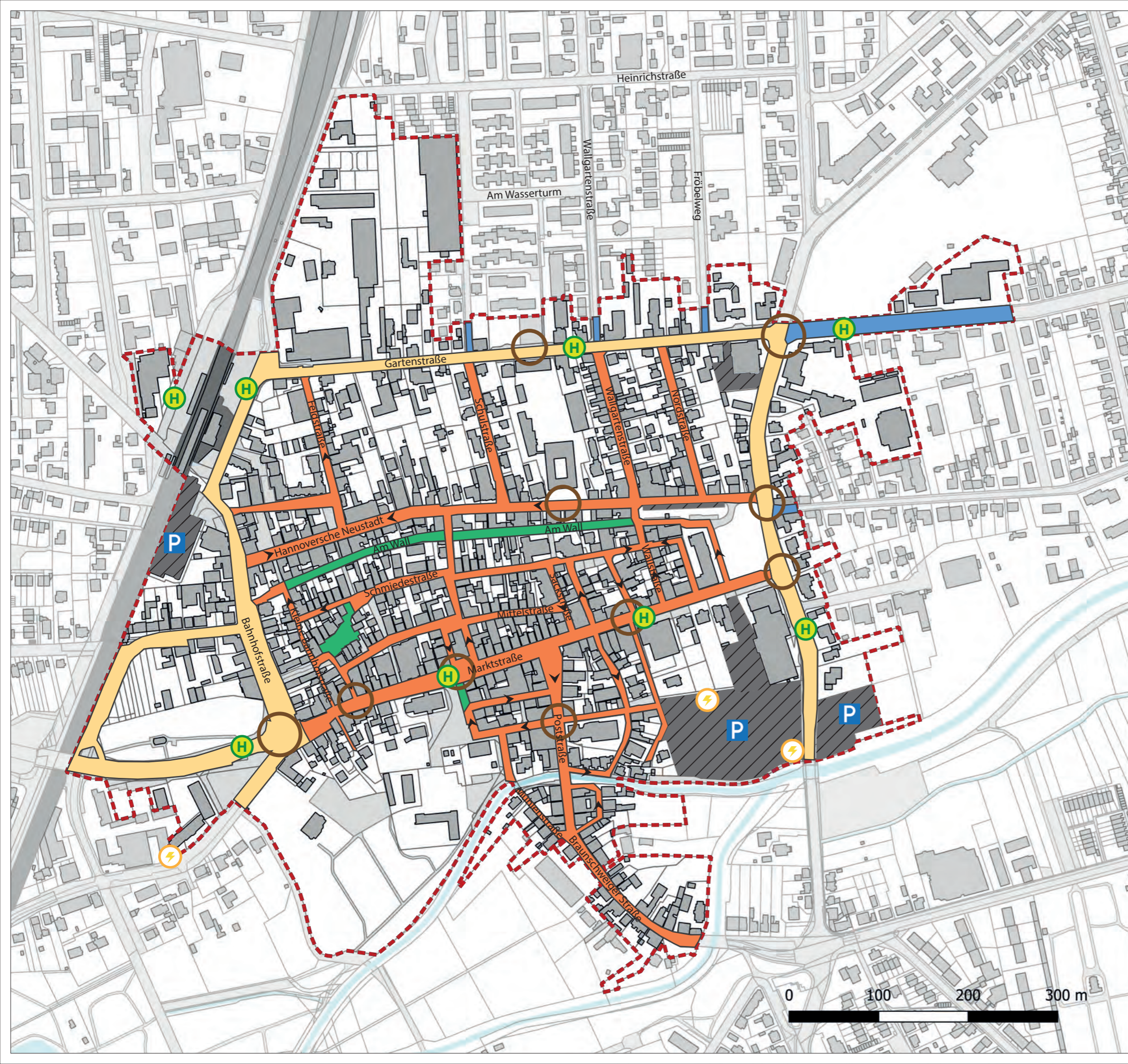
Kartengrundlage:
Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen; Eigene Darstellung 2021



Verkehr

- Fußgängerzone
- Tempo 20-Zone
- Tempo 30-Zone
- Höchstgeschwindigkeit 50 km/h
- Einbahnstraßenrichtung
- P Parkplätze
- H Bushaltestellen
- ⚡ E-Mobilitätsinfrastruktur
- Unfallschwerpunkte
- Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

Kartengrundlage:
Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen; Eigene Darstellung 2021



Misstände

Substanz- und Gestaltungsmängel

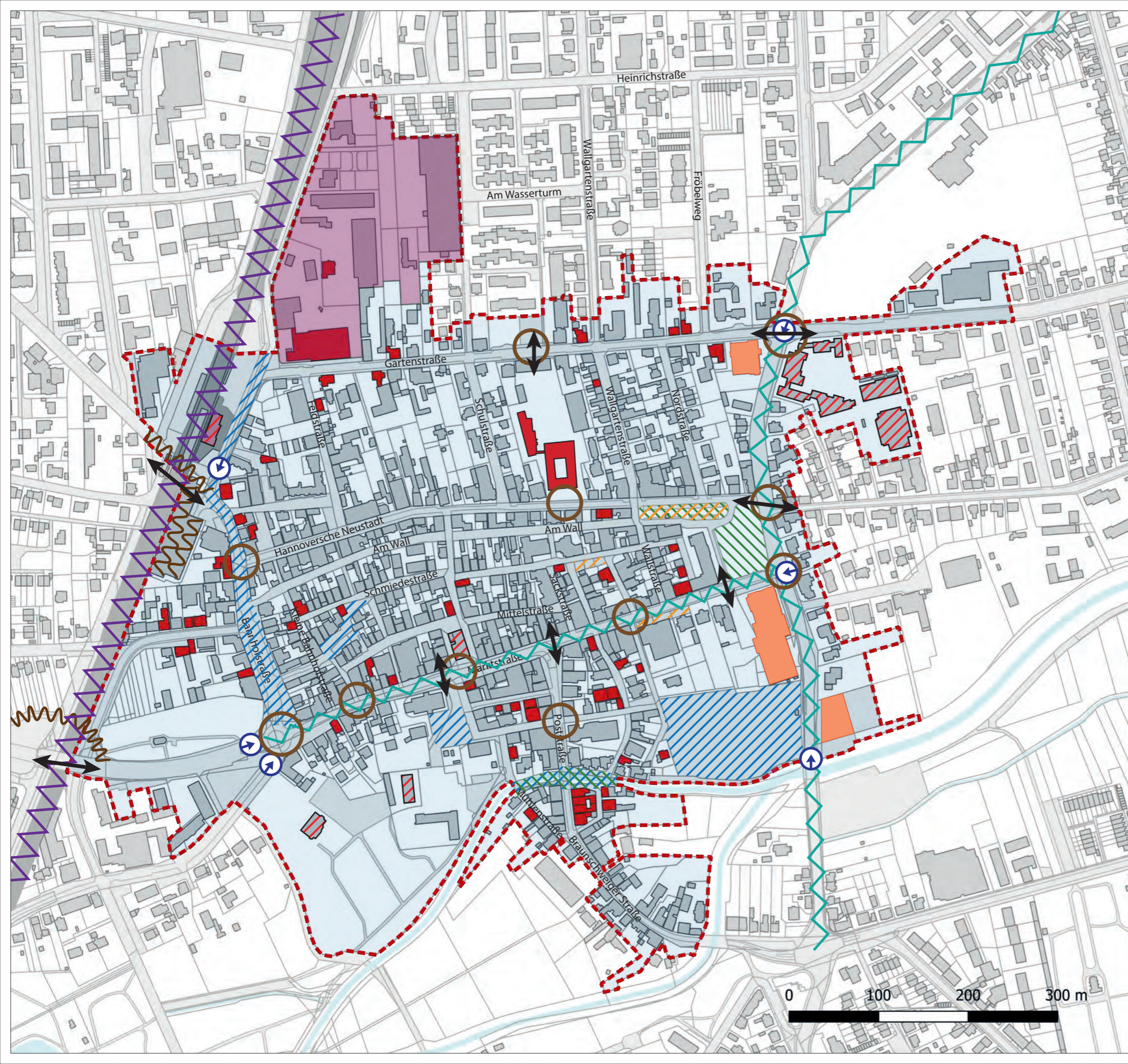
- Gebäude mit Sanierungsbedarf
- Gebäude und Standorte mit Gestaltungsmängeln
- Fehlende Barrierefreiheit im öffentlichen Raum / verbesserungsbedürftige Radverkehrsinfrastruktur

Funktionale Mängel und Defizite

- Nicht definierte Eingangssituation zur Innenstadt
- Straße mit Barrierewirkung
- Bahntrasse mit Barrierewirkung
- Verbesserungsbedürftige Querungsmöglichkeiten
- Öffentliche Räume mit mangelhafter Aufenthaltsqualität
- Angsträume
- Gebäude mit Nachnutzungsbedarf
- Ungeeignete Standortnutzung
- Ungeeignete Parkplatznutzung
- Verbesserungsbedürftige Verkehrssicherheit
- Grünräume mit mangelhafter Aufenthaltsqualität

Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

Kartengrundlage:
Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen; Eigene Darstellung 2021



Stadtstruktur

- Wohnnutzung dominierend
- Gewerbliche Nutzung dominierend
- Öffentliche und Kirchliche Zwecke
- Schulen und Kindergarten
- Grünräume / Friedhof / Parks
- Raiffeisen Areal
- Sonstige Versorgungsbereiche

Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

Kartengrundlage:

Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen; Eigene Darstellung 2021

0 100 200 300 m

Potenzialflächen






 Potenzialflächen

 Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

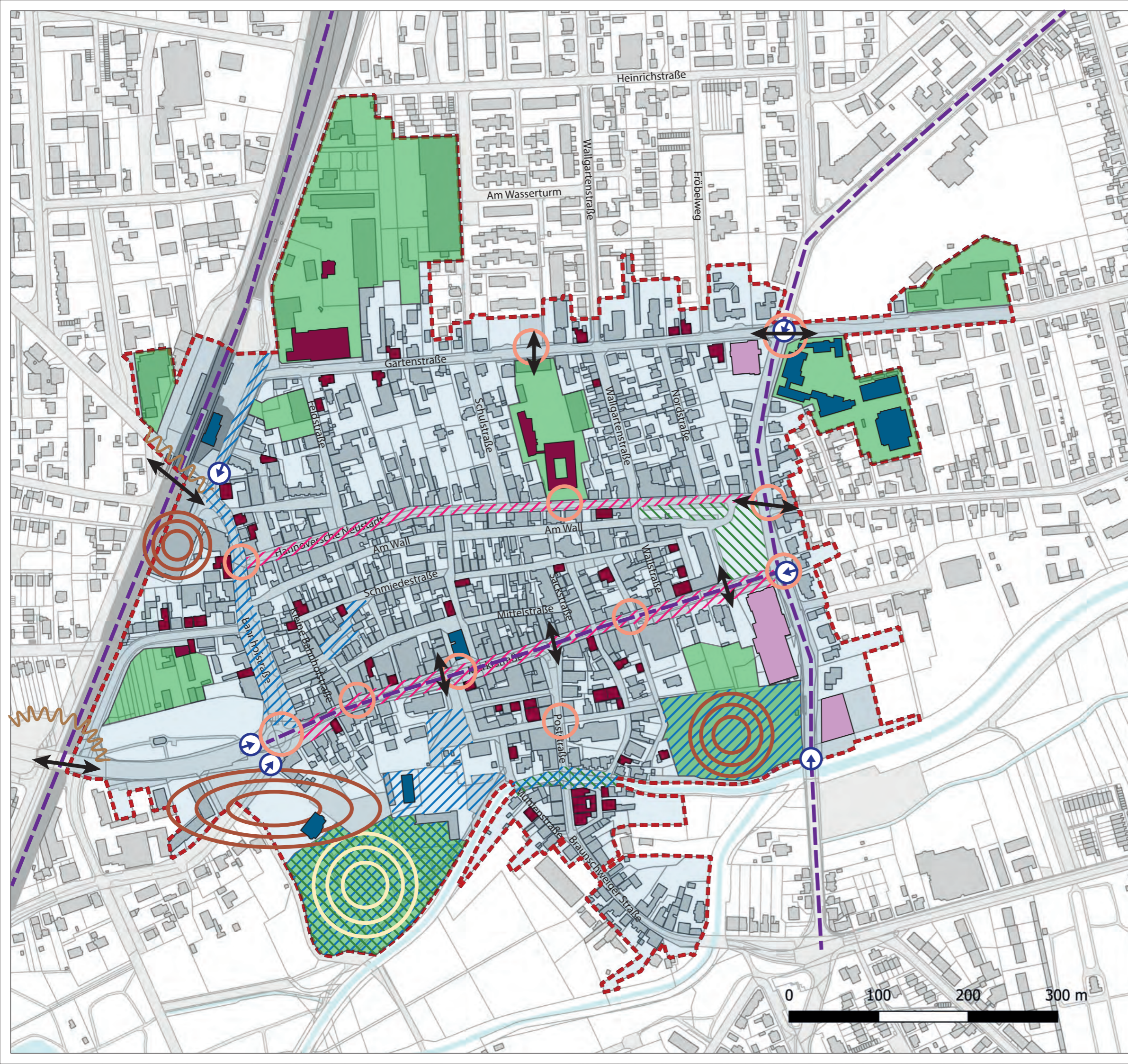
Kartengrundlage:
Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamt für
Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen;
Eigene Darstellung 2021



Erneuerungskonzept

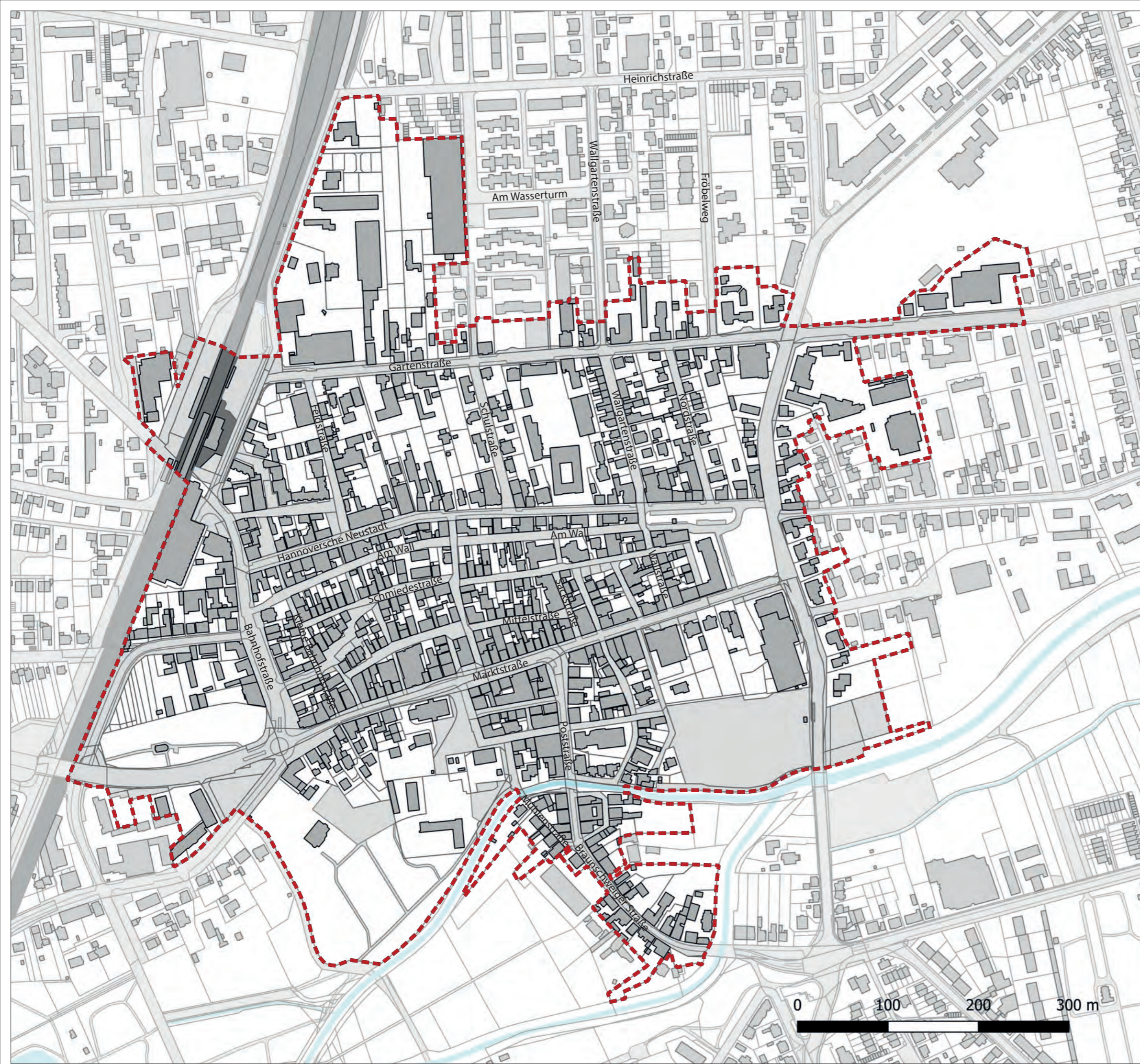
-  (Energetische) Sanierung von Bestandsgebäuden
-  Beseitigung von Gestaltungsmängeln
-  Aufwertung von Eingangssituationen zur Innenstadt
-  Reduktion der Barrierewirkung
-  Verbesserung der Querungsmöglichkeiten
-  Verbesserung der Aufenthaltsqualität
-  Aufwertung von Straßenräumen
-  Beseitigung von Angsträumen
-  Perspektivischer Nachnutzungsbedarf
-  Potenzialflächen
-  Entschärfung von Unfallschwerpunkten
-  Aufwertung von Grün-, Frei- und Wasserflächen
-  Standortsuche für Spiel- / Sportgeräte und soz. Treffpunkte
-  Standortsuche für Quartiersgaragen
-  **Gesamtes Gebiet:**
Abbau von Barrieren im öffentlichen Raum
Aufwertung und Ergänzung von Radverkehrsinfrastruktur

Kartengrundlage:
Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen;
Eigene Darstellung 2021



Vorschlag zur Abgrenzung eines Sanierungsgebiets

 Abgrenzung des Sanierungsgebiets (53,1 ha)



Kartengrundlage:
Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamt für
Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen;
Eigene Darstellung 2021

12.3 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Lfd. Nr.	Rückmeldung am	Beteiligte Behörden und Institutionen	Anregungen, Hinweise, Mitwirkungsbereitschaft	Abwägungsvorschlag
1	27.03.21	Realverband Burgdorf	keinerlei bebaute Grundstücke sowie zukünftige Pläne im Untersuchungsgebiet	Keine Abwägungsrelevanz
2	06.04.21	Harzwasserwerke	keine Trinkwasserleitungen im Untersuchungsgebiet im Betrieb	Keine Abwägungsrelevanz
3	06.04.21	Unterhaltungsverband Fuhe-Aue-Erse	Im Innenstadtbereich befinden sich verschiedene Gewässer zweiter Ordnung (Bu-Aue, Gümme kanal, Harnholzlauf) mit einer Größe von mehreren Hektar, deren Unterhaltung und Naherholungswert es mit der Planung zu vereinbaren gilt. Hinweis, das Konzept Treppe Poststraße zu überdenken	Im weiteren Verfahren zu berücksichtigen
4	07.04.21	Stadt Lehrte	Keine Liegenschaften im Untersuchungsgebiet	Keine Abwägungsrelevanz
5	01.04.21	Samtgemeinde Wathlingen	Keine Anmerkungen	Keine Abwägungsrelevanz
6	09.04.21	Niedersächsische Landesforsten Forstamt Fuhrberg	Sofern sich Waldflächen gemäß NWaldLG im Planbereich befinden, sind die waldrechtlichen Vorschriften (insbesondere § 8 NWaldLG) zu beachten. Zudem ist gemäß RROP 2016 Region Hannover ein ausreichender Abstand zwischen Wald und Bebauung sicherzustellen. Hinweis auf die Luftbildauswertung, die insbesondere im Süden des Plangebietes (Bereich "Beim Amtshof", "Lönsweg", Burgdorfer Aue") auf Waldflächen hindeutet.	Im weiteren Verfahren zu berücksichtigen

Lfd. Nr.	Rückmeldung am	Beteiligte Behörden und Institutionen	Anregungen, Hinweise, Mitwirkungsbereitschaft	Abwägungsvorschlag
7	13.04.21	LGLN RD Hameln-Hannover	<p>Untersuchungsgebiet umfasst Bereiche, deren zugehörige Luftbilder bislang nicht vollständig ausgewertet wurden und entsprechend durch einen allgemeinen Verdacht auf Kampfmittel belastet sind (Empfehlung der kostenpflichtigen Luftbildauswertung, Hinweis auf notwendigen zeitlichen Vorlauf).</p> <p>Zusätzlicher Hinweis, dass im Falle entdeckter Kampfmittel im Zuge von Erdarbeiten die zuständige öffentliche Stelle (Polizei, Ordnungsamt oder LGLN) zu benachrichtigen ist.</p>	Im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.
8	13.04.21	Kreishandwerkerschaft Neustadt/Burgdorf	<p>Die Geschäftsstelle Burgdorf der Kreishandwerkerschaft Neustadt/Burgdorf liegt im Untersuchungsgebiet in der Marktstr.24 (Eigentum der Kreishandwerkerschaft). Zurzeit sind keine Veränderung am Hausbestand oder am Grundstück geplant. Es wird der Wunsch geäußert, im Verfahrensverlauf eine enge Einbindung sicherzustellen, damit die Interessen der betroffenen Handwerksbetriebe entsprechend vertreten können. Eine Benachteiligung oder Behinderung der Entwicklung der Betriebe sei zu vermeiden.</p>	Einbindung in das weitere Verfahren
9	13.04.21	htp GmbH	<p>Das Untersuchungsgebiet enthält Leitungen der htp. Die Leitungswege enthalten Lichtwellenleiter und sind überwiegend als Horizontalbohrung ausgeführt. Sie führen von Vor dem Hannoverschen Tor über Marktstraße (bis Poststraße), Neue Torstraße, Hannoversche Neustadt zur Telekom-Vermittlungsstelle in der Friederikenstraße und von dort weiter</p>	Im weiteren Verfahren zu berücksichtigen

Lfd. Nr.	Rückmeldung am	Beteiligte Behörden und Institutionen	Anregungen, Hinweise, Mitwirkungsbereitschaft	Abwägungsvorschlag
			über die L311, Uetzer Straße, in das Gewerbegebiet Ostlandring. Die genaue Lage der Kabel ist vor der Bauplanung, spätestens jedoch vor Baubeginn zu erfragen. Über kommende Baumaßnahmen kann derzeit keine Auskunft gegeben werden, da Kundenanschlüsse (auch gewerbliche) nicht selten kurzfristig auszuführen sind.	
10	13.04.21	Naturschutzbeauftragter der Region Hannover	Hinweis auf zahlreiche Gebäudebrühler, für die in Folge einer Sanierung ggf. Ersatz geschaffen werden muss. Bitte um Hinweis an die Bauenden.	Im weiteren Verfahren zu berücksichtigen
11	14.04.21	Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- u. Naturschutz	Belange des NLWKN sind durch die geplanten Maßnahmen nicht betroffen	Keine Abwägungsrelevanz
12	15.04.21	Stadtwerke Burgdorf	Keine Objekte im Untersuchungsgebiet, aber Bitte um weitere Beteiligung am Verfahren	Einbindung in das weitere Verfahren
13	10.04.21	Staatlichen Baumanagement Hannover	Finanzamt (vor dem Hannoverschen Tor 30) und das Amstgericht (Schlosstraße 4) befinden sich im Untersuchungsgebiet, Bitte um infrastrukturelle Maßnahmen zur bürgerfreundlichen Erreichbarkeit	Keine Abwägungsrelevanz
14	20.04.21	Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr	Keine Anmerkungen	Keine Abwägungsrelevanz
15	17.04.21	Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (Belange des Luftverkehrs)	Belange des zivilen Luftverkehrs werden nicht berührt	Keine Abwägungsrelevanz
16	28.04.21	Region Hannover (Fristverlängerung gem. §4 (2) Satz 2 BauGB	Die Regelungen des § 44 BNatSchG zum Artenschutz sind in jedem Fall zu beachten, besonders schützenswerte Biotope liegen jedoch nicht vor. Die Untere	Im weiteren Verfahren zu berücksichtigen

Lfd. Nr.	Rückmeldung am	Beteiligte Behörden und Institutionen	Anregungen, Hinweise, Mitwirkungsbereitschaft	Abwägungsvorschlag
			<p>Waldbehörde weist darauf hin, dass waldbrechtliche Bestimmungen und der notwendige Abstand zu Waldflächen einzuhalten sind. Es wird darauf hingewiesen, dass sich im Plangebiet diverse altlastverdächtige Flächen gemäß § 2 (4) BBodSchG befinden (schädliche Bodenverunreinigungen/ sonstige Gefahren), weshalb im Rahmen nachfolgender Baugenehmigungsverfahren die Untere Bodenschutzbehörde der Region Hannover zu beteiligen ist.</p> <p>Hinweis, dass das Stadtbussystem in Burgdorf in den nächsten Jahren überarbeitet werden soll, weshalb die Befahrbarkeit der Straßen im Innenstadtbereich - auch mit Gelenkbussen - zu beachten ist.</p> <p>Die rechtlich vorgeschriebenen Löschwassermengen sowie die Zugänglichkeit der Gebäude zur Sicherstellung der Rettungswege sind zu berücksichtigen.</p>	
17	22.04.21	regiobus Hannover GmbH	<p>GmbH unterhält im Untersuchungsgebiet verschiedene Haltestellen (ZOB, Wallgartenstraße, Bahnhofstraße, Spittaplatz, Bergstraße, Im langen Mühlenfeld)</p> <p>Anregung, den barrierefreien Ausbau der Haltestelle Spittaplatz im Verfahren besonders zu forcieren</p> <p>Bitte, im Falle von geplanten Verkehrsberuhigungen und/ oder Geschwindigkeitsreduzierungen die GmbH frühzeitig und intensiv in den Prozess und die Entscheidungsfindung einzubinden</p>	Im weiteren Verfahren zu berücksichtigen
18		Staatliches Gewerbeaufsichtsamt	Keine Stellungnahme	

Lfd. Nr.	Rückmeldung am	Beteiligte Behörden und Institutionen	Anregungen, Hinweise, Mitwirkungsbereitschaft	Abwägungsvorschlag
19		Industrie- u. Handelskammer Hannover-Hildesheim	Keine Stellungnahme	
20		Amt für regionale Landesentwicklung Leine - Weser	Keine Stellungnahme	
21		Landwirtschaftskammer Niedersachsen	Keine Stellungnahme	
22		Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie	Keine Stellungnahme	
23		Zweckverband Abfallwirtschaft	Keine Stellungnahme	
24		Wasserverband Nordhannover	Keine Stellungnahme	
25		Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post u. Eisenbahnen	Keine Stellungnahme	
26		Bundesnetzagentur (Richtfunk)	Keine Stellungnahme	
27		Deutsche Telekom Technik GmbH, Technik Niederlassung Nord	Keine Stellungnahme	
28		Handelsverband Hannover e.V.	Keine Stellungnahme	
29		Gemeinde Uetze	Keine Stellungnahme	
30		Gemeinde Isernhagen	Keine Stellungnahme	
31		Stadt Burgwedel	Keine Stellungnahme	
32		Katasteramt Celle	Keine Stellungnahme	
33		Bundesanstalt für Immobilienaufgaben-Hauptstelle Portfoliomanagement	Keine Stellungnahme	
34		Nds. Landesamt für Denkmalpflege	Keine Stellungnahme	

Lfd. Nr.	Rückmeldung am	Beteiligte Behörden und Institutionen	Anregungen, Hinweise, Mitwirkungsbereitschaft	Abwägungsvorschlag
35		Finanzamt Burgdorf (nachrichtlich)	Keine Stellungnahme	
36		Polizeiinspektion Burgdorf	Keine Stellungnahme	
37		DB Services Immobilien GmbH	Keine Stellungnahme	
38		Deutsche Post AG-Direktion Bremen, Bau- und Immobiliencenter	Keine Stellungnahme	