STADT BURGWEDEL

Vorbereitende Untersuchungen

Innenstadt Großburgwedel

DSK

plan-werkStadt
büro für stadtplanung & beratung

Vorbereitende Untersuchungen Innenstadt Großburgwedel

Stadt Burgwedel
Juli 2019 / Aktualisierung August 2020

Auftraggeber	**Stadt Burgwedel** Der Bürgermeister Bauamt Fuhrberger Str. 4 30938 Burgwedel Tel.: +49 5139 / 89 73 - 630 Bearbeitung: Oliver Götze Anja Hansch
Auftragnehmer	**DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG** Anne-Conway-Straße 1 28359 Bremen Tel.: +49 421 / 897 699 05 Bearbeitung: Torben Pöplow Klaus von Ohlen
in Zusammenarbeit mit	**plan-werkStadt - büro für stadtplanung und beratung** Schlachte 1 / Erste Schlachtpforte 28195 Bremen Tel.: +49 421 / 506248 Bearbeitung: Heike Wohltmann Dr. Gerd Reesas Mitarbeit: Lisa Marie Vierke Eva Hoßfeld Stephan Busch

Hinweis:

Für eine leichtere Lesbarkeit des Textes wurde von einer geschlechtsspezifischen Differenzierung von Worten und Formulierungen abgesehen; entsprechende Textstellen gelten gleichwertig für beide Geschlechter.

Alle Fotos (wenn nicht gesondert gekennzeichnet): DSK / plan-werkStadt

Inhalt

II. Vorbereitende Untersuchungen ... 6

1. Vorbemerkungen und rechtliche Grundlagen ... 6

2. Untersuchungsgebiet und Bestandsaufnahme ... 9

2.1. Lage, Abgrenzung und Funktion des Untersuchungsgebietes ... 9

2.2. Planerische Rahmenbedingungen ... 10

2.3. Bisherige Planungsansätze ... 13

2.4. Baudenkmale und weitere ortsbildprägende Gebäude ... 16

2.5. Wohnen, Wohngebäude und Wohnumfeld ... 21

2.6. Siedlungs- und Freiraumstruktur ... 22

2.7. Städtisches Grün, Klimaschutz und Klimaanpassung ... 26

2.8. Nahversorgung ... 29

2.9. Verkehrsinfrastruktur ... 30

3. Nachweis der städtebaulichen Missstände gem. § 136 BauGB ... 36

4. Begründung des qualifizierten öffentlichen Interesses an der Sanierung ... 49

5. Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung ... 50

5.1. Beteiligung der Träger öffentlicher Belange ... 50

5.2. Bürger- und Akteursbeteiligung ... 50

6. Leitbild, Sanierungsziele und Erneuerungskonzept ... 52

6.1. Leitbild ... 52

6.2. Sanierungsziele ... 52

6.3. Erneuerungskonzept ... 53

7. Kosten- und Finanzierungsübersicht ... 59

8. Vorschlag zur Abgrenzung eines Stadtumbaugebietes ... 65

9. Auswahl des Sanierungsverfahrens ... 66

10. Umsetzung des Verfahrens und Ausblick ... 68

11. Anhang 69

11.1. Abbildungsverzeichnis 69

11.2. Gebäude mit Handlungsbedarf 71

11.3. Kartendarstellungen (DIN/A3) 83

11.4. Auswertung der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange 91

II. Vorbereitende Untersuchungen

1. Vorbemerkungen und rechtliche Grundlagen

Der wirtschaftliche Strukturwandel hat in vielen Regionen der alten Länder seit den 1970er allmählich zu städtebaulichen Brüchen und zu Funktionsverlusten geführt. Durch Unternehmensschließungen bzw. -umstrukturierungen gingen Arbeitsplätze und Einwohner verloren, demografische Prozesse („Bevölkerungsalterung“) beschleunigten sich – allerdings unterbrochen von einer Phase der Erholung um 1990 infolge der Wiedervereinigung. Vielerorts führten diese Entwicklungen zu Wohnungs- und Gewerbeleerständen, zu Funktionsverlusten oder sie hinterließen Industrie-, Verkehrs- oder Militärbrachen.

In innenstadtnahen Lagen treten diese Defizite verstärkt auf, da hier aufgrund der historischen Entwicklung vielfach sowohl unterschiedliche Nutzungen auf engem Raum ansässig waren, als auch große Industrieunternehmen und Infrastrukturen (u.a. Bahn, Post) ihre Sitze hatten, die aufgegeben wurden. Als Stadterweiterungsgebiete außerhalb der historischen Stadtmauern entwickelten sich diese Lagen insbesondere vor und während der Industrialisierung schnell und unkontrolliert und sind heute häufig durch sehr heterogene Strukturen geprägt. Hier finden sich nicht nur Wohnquartiere verschiedener Epochen, sondern auch aufgelassene Industriebetriebe oder ehemals verkehrlich genutzte Anlagen, untergenutzte Gewerbeflächen, ehemalige oder noch aktive Handwerksbetriebe und - mehr oder weniger funktionierende - Einzelhandelslagen. Oft schneiden stark befahrene Verkehrsachsen die meist dichte Bebauung, öffentliche Freiräume und Grünflächen sind eher rar. Diese Lagen bieten heute angesichts der erforderlichen Umstrukturierungen große Potenziale für die Innenentwicklung als zentrale Arbeits- und Wohnstandorte mit guter Versorgungslage und kurzen Wegen.

Eine solche Lage mit den skizzierten „typischen Kennzeichen“ stellt in vielen Teilbereichen auch die Innenstadt der Ortschaft Großburgwedel in der Stadt Burgwedel dar. Hier finden sich vielfältige städtebauliche und gestalterische Stärken und Entwicklungspotenziale bei gleichzeitig ebensolchen Missständen auf engem Raum. Die Stadt Burgwedel hofft, durch geeignete Stabilisierungs- und Aufwertungsmaßnahmen eine nachhaltige Entwicklung in dem zentralen Versorgungsbereich der Stadt erreichen zu können. Sie hat deshalb die Durchführung von vorbereitenden Untersuchungen für das Untersuchungsgebiet „Innenstadt Großburgwedel“ beschlossen, die aufbauend auf dem vorliegenden Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) separat verfasst worden sind.

Die Durchführung von Erneuerungsmaßnahmen zur Beseitigung städtebaulicher Missstände ist eine wichtige kommunalpolitische Aufgabe, die in der Regel ohne eine finanzielle Unterstützung nicht zu bewältigen ist. Daher gewähren Bund und Länder auf Grundlage des Art. 104 b Grundgesetz (GG) (i. V. m. §§ 164 a und 164 b Baugesetzbuch [BauGB]) den Kommunen im Rahmen der Programme der Städtebauförderung Finanzhilfen. Diese müssen nach den Vorgaben des besonderen Städtebaurechts (Kap. 2 bzw. §§ 136 ff. BauGB) eingesetzt werden. Fördergegenstand ist jeweils die städtebauliche Sanierungsmaßnahme als Einheit (Gesamtmaßnahme).

Mit der Reform 2020 wurde die die Struktur der Städtebauförderung neu aufgestellt. So wird durch die Konzentration auf drei (statt bisher acht) Programme eine verbesserte Systematisierung durch die

inhaltliche Abbildung auf aktuelle städtebauliche Bedürfnisse erreicht. Entsprechend dem Koalitionsvertrag wurden die Programme der Städtebauförderung mit dem Ziel der Entbürokratisierung und Flexibilisierung geprüft, überarbeitet, neu strukturiert und systematischer gefasst. Die Städtebauförderung setzt sich zukünftig aus folgenden Programmen zusammen:

- „Lebendige Zentren – Erhalt und Entwicklung der Orts- und Stadtkerne“ (Art. 6 VV Entwurf)
- „Sozialer Zusammenhalt – Zusammenleben im Quartier gemeinsam gestalten“ (Art. 7 VV Entwurf)
- „Wachstum und nachhaltige Erneuerung – Lebenswerte Quartiere gestalten“ (Art. 8 VV Entwurf)

Neben der Umstrukturierung sind mit der Neufassung auch inhaltliche Veränderungen verbunden, wobei die Regelungen der Neufassung nicht hinter das bisherige Förderniveau zurückfallen. Insbesondere durch das Hinzutreten einer dritten Fördervoraussetzung „Maßnahmen des Klimaschutzes und/ oder zur Anpassung an den Klimawandel“ - zusätzlich zu den bisherigen Voraussetzungen der Gebietsausweisung und des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts - wird jedoch sichergestellt, dass auch die Städtebauförderung ihrer klimapolitischen Verantwortung gerecht wird.

Zur Bewältigung der städtebaulichen Folgen der eingangs skizzierten Umbrüche beabsichtigt die Stadt Burgwedel die Aufnahme in das neue Städtebauförderungsprogramm „Lebendige Zentren - Erhalt und Entwicklung der Orts- und Stadtkerne“. Mit Hilfe dieser Programmkomponente sollen in Gebieten, die von erheblichen städtebaulichen Funktionsverlusten (Funktionsverlust der Versorgungszentrums, etc.) betroffen bzw. bedroht sind, notwendige Anpassungen vorgenommen und zukunftsfähige Strukturen entwickelt werden. Inzwischen sind weitere kommunale Aufgaben wie die klimagerechte Anpassung der Städte als Bedarfe hinzugekommen.

Die Finanzhilfen des Bundes zur Förderung von Lebendigen Zentren werden eingesetzt für städtebauliche Maßnahmen zur Anpassung, Stärkung, Revitalisierung und zum Erhalt von Stadt- und Ortskernen, historischen Altstädten, Stadtteilzentren und Zentren in Ortsteilen. Ziel ist die Entwicklung dieser Räume zu attraktiven und identitätsstiftenden Standorten für Wohnen, Arbeiten, Wirtschaft und Kultur.

Laut der Verwaltungsvereinbarung Städtebauförderung 2020 hat die Durchführung von Maßnahmen im Programm Lebendigen Zentren entweder in der räumlichen Abgrenzung durch förmliche Festlegung als Sanierungsgebiet nach § 142 BauGB, als Erhaltungsgebiet nach § 172 Abs. 1 Nr. 1 BauGB, als Maßnahmegebiet nach § 171 b, § 171 e oder § 171 f BauGB oder durch Beschluss der Gemeinde zu erfolgen.

Sofern die beabsichtigte Gesamtmaßnahme als Sanierungsmaßnahme durchgeführt werden soll, ist - neben der Erarbeitung des ISEK - zusätzlich ein Bericht über das Ergebnis von vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 Abs. 1 BauGB vorzulegen, (s. Teil II „Vorbereitende Untersuchungen Innenstadt - Großburgwedel“). Entsprechend § 141 Abs. 3 BauGB hat die Stadt Burgwedel die Vorbereitung der Sanierung durch Ratsbeschluss vom 13.12.2018 eingeleitet und ortsüblich bekannt gemacht. Dabei ist auf die Auskunftspflicht nach § 138 BauGB hingewiesen worden.

Das vorliegende Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) betrachtet die Ortschaft Großburgwedel (mit Fokussierung auf das Untersuchungsgebiet „Innenstadt - Großburgwedel“) im räumlichen Kontext der Stadt Burgwedel als Verflechtungsraum. Es untersucht und analysiert die Ortschaft im vergleichenden Kontext hinsichtlich der (städte-)baulichen Struktur, der Nutzungs- und Verkehrsstruktur, der Versorgungsstrukturen sowie der Sozialstruktur im Untersuchungsgebiet. Auf Grundlage des ISEK erfolgt ein Nachweis städtebaulicher Missstände im Sinne des § 136 Abs. 3 BauGB in den vorbereitenden Untersuchungen.

2. Untersuchungsgebiet und Bestandsaufnahme

2.1. Lage, Abgrenzung und Funktion des Untersuchungsgebietes

Das Untersuchungsgebiet „Innenstadt Großburgwedel“ umfasst wesentliche Teile des Innenstadtbereichs von Großburgwedel. Es umschließt im nordöstlichen Teil das Rathaus und dessen angrenzende Grünflächen sowie den Kindergarten Großburgwedel II, dessen Fläche die nordöstliche Grenze des Gebiets bildet. In nördlicher Richtung grenzt das KRH Klinikum Großburgwedel an das Untersuchungsgebiet an. Östlich des Kindergartens und des Rathauses folgt die Grenze des Untersuchungsgebiets entlang der Kleinburgwedeler Straße bis zur Kreuzung mit der Fuhrberger Straße. Die Grenze folgt dann, angrenzend an den Friedhof Großburgwedel der Straße Mennegarten und dann der Straße Alter Postweg. Das Untersuchungsgebiet schließt den Wohn-Park Großburgwedel, einen kleinen Abschnitt der Hannoverschen Straße (Hausnummern 2 und 4) und die Seniorenbegegnungsstätte Burgwedel (SBS) in der Gartenstraße ein, die Grenze des Untersuchungsgebiets folgt diesem Verlauf. Die Gartenstraße bildet die südlichste Grenze des Untersuchungsgebietes und biegt nach der SBS in nördlicher Richtung östlich der Straße An der Buhle ab. Von hier aus verläuft die Grenze des Untersuchungsgebietes in westlicher Richtung der Straße Im Mitteldorf entlang des Marktplatzes, ohne jedoch die Häuser mit den Nummern 1, 5, 9, 11, 12A und 13 zu umschließen. In westlicher Richtung werden noch die Grundstücke von In der Meineworth 1 und 1A sowie Dammstraße 1 eingeschlossen, die die westlichste Grenze des Untersuchungsgebiets bilden. Von hier aus verläuft die Grenze des Untersuchungsgebietes entlang der Straße Am Markt mit den Hausnummern 1A, 3, 5, 7, 9 und 11 bis zur Kreuzung mit Im Klint. Von hier aus folgt die Grenze des Untersuchungsgebietes der Straße Auf dem Amtshof, einschließlich aller Gebäude bis zur Kreuzung mit der Von-Dem-Bussche-Straße, deren südliche Flurstücke noch Teil des Untersuchungsgebiets sind und die nördliche Grenze bis zum Rathaus und Rathausplatz/Domfrontplatz bilden.

Die Von-Alten-Straße inklusive des Von Alten Karrees und des Parkplatzes nördlich der Von-Alten-Straße an der Dr.-Albert-David-Straße liegen vollständig im Untersuchungsgebiet und bilden das Zentrum Großburgwedels. In dem Zentrum bündeln sich die wichtigsten Versorgungsmöglichkeiten der Stadt mit verschiedensten Dienstleistungen und Einkaufsmöglichkeiten. Zugleich ist dies der Ort des sozialen Miteinanders und der Begegnung. Mit der Einbindung des Rathauses, der Seniorenbegegnungsstätte und des Wohn-Park Großburgwedels befinden sich im Untersuchungsgebiet die mitunter wichtigsten sozialen Einrichtungen der Stadt. Zudem umfasst das zu untersuchende Gebiet unterschiedlichste öffentliche Räume, wie Parkplätze, den Markt sowie den Rathausplatz/Domfront-platz. Aber auch unterschiedlichste Arten von Wohnraum finden sich hier, so dass es sich bei dem Untersuchungsgebiet - es umfasst eine Fläche von 23 ha - um ein sehr vielfältiges, buntes Quartier handelt, das typisch für Innenstadtlagen ist.

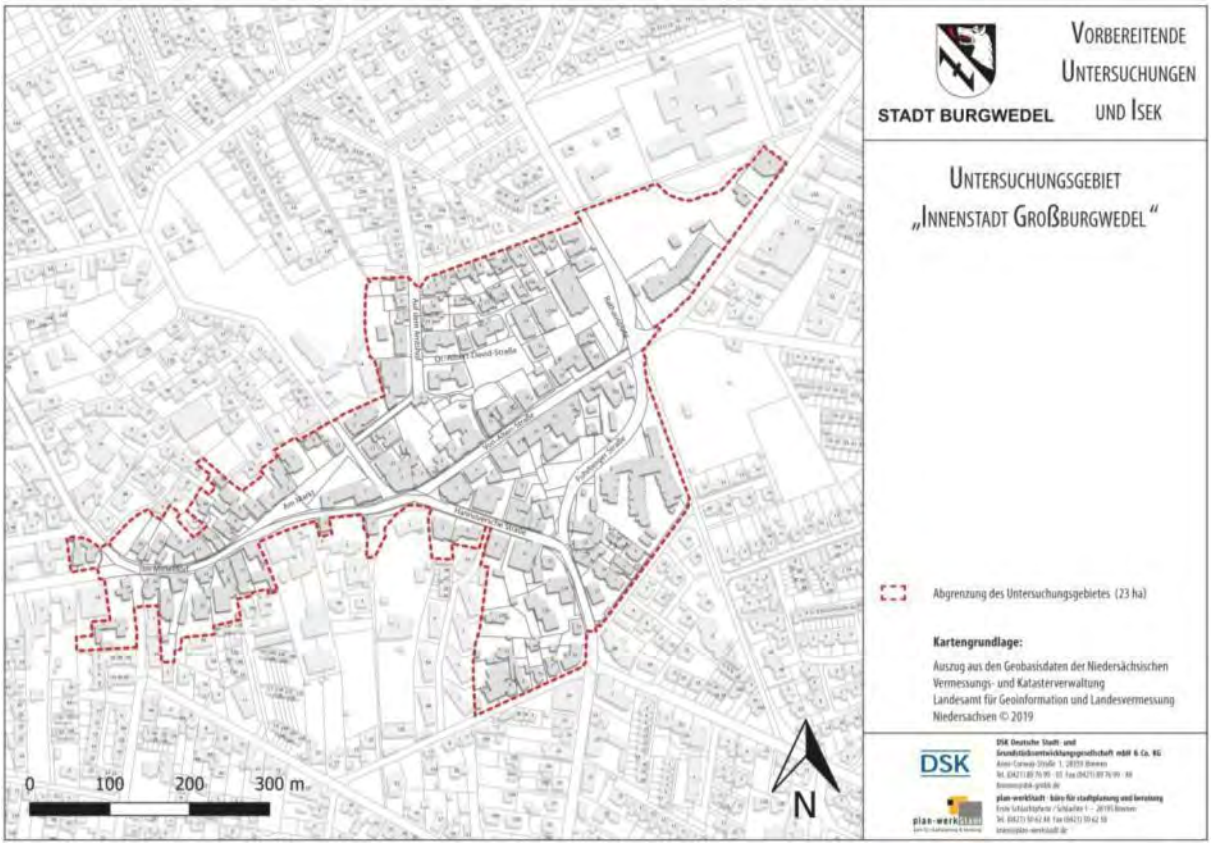


Abb. 1: Das Untersuchungsgebiet Innenstadt Großburgwedel
(vergrößerte Darstellung im Anhang)
Kartengrundlage: Stadt Burgwedel, eigene Darstellung

2.2. Planerische Rahmenbedingungen

Der Flächennutzungsplan von 1968, in seiner Fortschreibung mit Stand vom Juni 2008 stellt für das Untersuchungsgebiet „Innenstadt Großburgwedel“ (von Westen nach Osten) folgende Flächen dar:

- Kerngebiete südlich der Straße „Im Mitteldorf“
- Allgemeine Wohngebiete nördlich der Straße „Im Mitteldorf“
- Flächen oder Baugrundstücke für den Gemeinbedarf entlang der Straße „Im Mitteldorf“
- Eine große Kerngebietsfläche im Innenstadtbereich rund um die Von-Alten-Straße
- Allgemeine Wohngebiete südlich und nördlich des oben beschrieben großen Kerngebiets
- Flächen und Baugrundstücke für den Gemeinbedarf entlang der Kleinburgwedeler Straße und Fuhrberger Straße mit dem Sitz der Verwaltung der Stadt

Abb. 2: Flächennutzungsplan der Großburgwedeler Innenstadt mit Gebietsabgrenzung des Untersuchungsgebiets
(Quelle: Stadt Burgwedel, Ausschnitt)

Bebauungspläne

Für das Untersuchungsgebiet „Innenstadt Großburgwedel" liegen insgesamt sieben nahezu lückenlose Bebauungspläne für die Ortschaft Großburgwedel vor.

- **B-Plan Nr. 021** vom 24.7.1980: Der Geltungsbereich des B-Plans Nr. 21 umfasst das Gebiet der „Von-Alten-Straße-Süd", liegt vollständig im Untersuchungsgebiet und spiegelt die reale Situation vor Ort wider. Im nördlichen Teil der Fuhrberger Straße entlang der Von-Alten- und Hannoversche Straße sind überwiegend Kerngebiete festgelegt. In den Obergeschossen der Gebäude sind seit der ersten bzw. vierten Änderung des B-Plans (1984 bzw. 1998) Wohnungen zulässig. Im südlichen Teil der Fuhrberger Straße sind sowohl allgemeine als auch besondere Wohngebiete festgelegt. Hier ist eine örtliche Bauvorschrift zu berücksichtigen, die mit der vierten Änderung des Bebauungsplans 1998 in Kraft trat und gestalterische Anforderungen für bauliche Anlagen vorgibt.
- **B-Plan Nr. 022** vom 10.09.1980: Der Geltungsbereich des B-Plans Nr. 22 umfasst das Gebiet der „Von-Alten-Straße-Nord", liegt ebenfalls vollständig im Untersuchungsgebiet und spiegelt die reale Situation vor Ort wieder. Die Flächen direkt an der Von-Alten-Straße sind als Kerngebiete ausgewiesen. Die Flächen nördlich des Amtshofs, zwischen der Dr.-Albert-David-Straße und der Von-Dem-Bussche-Straße sind als allgemeine Wohngebiete festgelegt. Insgesamt wurden sieben Änderungen des Bebauungsplans beschlossen, in denen unter anderem für die allgemeinen Wohnflächen nördlich und östlich des Parkplatzes am Amtshof eine Nutzung durch Gartenbaubetriebe, Tankstellen und Ställe für Kleintierhaltung für unzulässig erklärt worden sind. Ebenfalls sind im gesamten Geltungsbereich seit der vierten Änderung 1991 Spielhallenbetriebe von einer Ansiedelung ausgeschlossen. In der Von-Alten-Straße sind seit der fünften Änderung 1992 Verkaufsstände

und Straßencafés in der Fußgängerzone zulässig. Im Zuge der sechsten Änderung 2008 ist in Teilen der Kerngebiete entlang der Von-Alten-Straße das Wohnen in den Obergeschossen erlaubt.

- **B-Plan Nr. 026II** vom 08.09.1988: Der Geltungsbereich des B-Plans Nr. 26II umfasst das Gebiet „Südwestlich Hannoversche Straße – Teil II“. Auch dieser Bebauungsplan liegt vollständig im Untersuchungsgebiet und besteht weitgehend noch in seiner Urfassung, die für das Gebiet überwiegend ein allgemeines Wohngebiet festlegt. Ausgenommen davon sind die Flächen/Flurstücke, die an den Straßenabschnitt Im Mitteldorf/Hannoversche Straße zwischen Von-Alten-Straße und Fuhrberger Straße angrenzen. Hierbei handelt es sich um Kerngebietsflächen, in denen Wohnungen ab dem ersten Obergeschoss zulässig sind. Diese erste Änderung trat 2015 in Kraft und diente der Weiterentwicklung, ohne die Grundflächenzahl zu vergrößern.
- **B-Plan Nr. 027** vom 24. 07. 1980: Der Geltungsbereich des B-Plans Nr. 27 umfasst das Gebiet „Hinter den Höfen“ und liegt zum Teil innerhalb der Abgrenzung des Untersuchungsgebiets. Die im Untersuchungsgebiet liegenden Bereiche sind als Dorfgebiete gekennzeichnet und weisen Baudenkmale sowie allgemeine Wohngebiete aus. Kleinere Änderungen des B-Plans nahmen aktuelle Anforderungen auf, wie z.B. Garagenanbauten, Schaffung eines Sichtdreiecks an der Einmündung Am Mühlenfeld oder die Transformation einer alten Wegeverbindung zu einer Fläche zum Erhalt von Anpflanzungen. Im Zuge der vierten und jüngsten Änderung 2018 wurde in einem Bereich südlich der „In der Meineworth“ die Baugebietsfestsetzung den heutigen Anforderungen an das Gebiet angepasst und als eine gemischte Baufläche ausgewiesen (ehemals Dorfgebiet), um die Innenentwicklung zu fördern. Zugleich wurde die Örtliche Bauvorschrift aufgehoben.
- **B-Plan Nr. 31** vom 11.06.1987: Der Geltungsbereich des B-Plans Nr. 31 umfasst das Gebiet „Im Mitteldorf“ und legt die Flurstücke entlang der Straßen Im Mitteldorf und Am Markt als Kerngebiete und die rückwertigen Lagen als allgemeine Wohngebiete fest. Mit der ersten und zweiten Änderung (1991 und 1992) wurde der Betrieb von Spielhallen im Geltungsbereich des B-Plans für unzulässig erklärt. In der zweiten Änderung wurde dies explizit für die Platzsituation zwischen Am Markt und Im Mitteldorf vorgeschrieben.
- **B-Plan Nr. 125** vom 03.02.2005: Der Geltungsbereich des B-Plans Nr. 125 besteht in seiner ursprünglichen Fassung und umfasst das Gebiet „Küstergang“. Nur ein kleiner, im Nordwesten liegender Teil, befindet sich innerhalb der Gebietsabgrenzung des Untersuchungsgebiets. Hier befindet sich ein Gebäude für kirchliche Zwecke und Einrichtungen - die Diakoniestation Burgwedel für ambulante Kranken- und Altenpflege e.V. Westlich des Gebäudes befindet sich eine Fläche für den Gemeinbedarf. Die sonstigen innerhalb des Untersuchungsgebietes liegenden Flächen sind als Straßenverkehrsflächen gewidmet.
- **B-Plan Nr. 146** vom 27.10.2011: Der Geltungsbereich des B-Plans Nr. 146 umfasst das Gebiet „Zwischen Mitteldorf und Mühlenstraße“ und liegt nur mit dem ausgewiesenen Kerngebiet im nördlichen Bereich innerhalb des Untersuchungsgebiets. Bislang wurde der Planbereich von zwei B-Plänen (Nr. 12 und 31) überdeckt, beinhaltet jedoch ein zusammenhängendes Grundstück. Die überdeckten Teilbereiche werden mit dem B-Plan Nr. 146 aufgehoben, um das zusammenhängende Grundstück zu entwickeln.

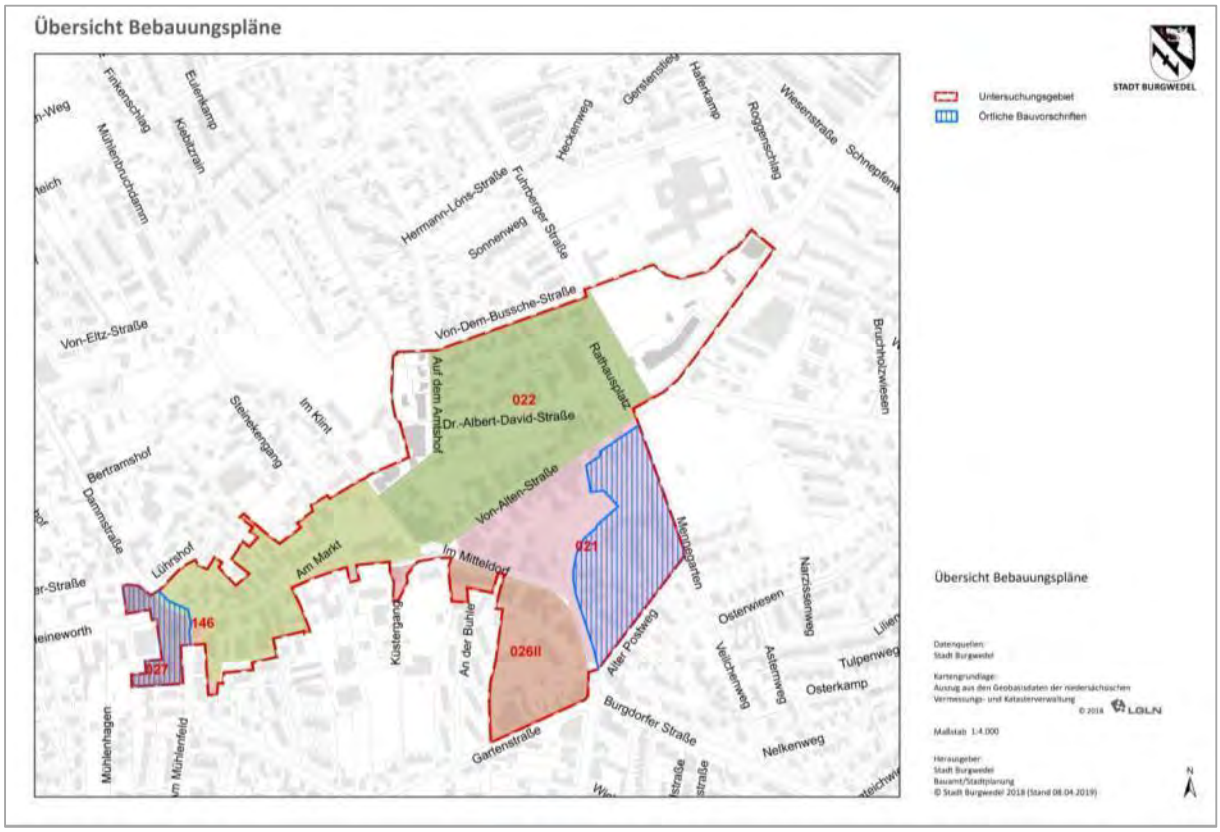


Abb. 3: Darstellung der im Untersuchungsgebiet liegenden Bebauungspläne
(Quelle: Stadt Burgwedel)

2.3. Bisherige Planungsansätze

<u>1986: Untersuchung der Folgewirkungen bei Umwandlung der Von-Alten-Straße in eine Fußgängerzone</u>

Die vorliegende Untersuchung aus dem Jahr 1986 von Wibera AG beschäftigt sich mit den Folge- und voraussichtlichen Auswirkungen bei Umwandlung der Von-Alten-Straße in eine Fußgängerzone. Laut Untersuchung würde eine Verkehrsberuhigung der Von-Alten-Straße eine geringere Verkehrssicherheit sowie eine geringere Aufenthalts- und Erlebnisqualität mit sich bringen. Ein Vorteil wäre ein geringerer Investitionsaufwand bei Umsetzung der Maßnahme.
Eine Umgestaltung der Von-Alten-Straße in eine Fußgängerzone wurde von den ansässigen Gewerbetreibenden seinerzeit kritisch gesehen. Ihre Sorge galt den Besuchern, die nicht mehr direkt mit dem Auto vorfahren könnten. Zudem gaben sie zu bedenken, dass auch der Liefer- und Anliegerverkehr davon betroffen sei. Hier war allerdings eine temporäre Freigabe von der Regelung erörtert worden.
Unabhängig von dem „Wie“ der Umgestaltung zur Fußgängerzone, fordert die Untersuchung die Schaffung von Erlebnis- und Aufenthaltsqualitäten im Straßenraum der Von-Alten-Straße. Zudem sollte der zentrale Bereich „[…] zu einem multifunktionalen nutzbaren Bereich mit Spiel-, Verweil- und Kommunikationsmöglichkeiten entwickelt werden.“ (S.41)
Zusammenfassend stellen die Gutachter fest, dass ein abgegrenzter verkehrsberuhigter Bereich Von-Alten-Straße mit einem Schild nach 325 StVO der Situation im Ortskern gerecht wird.

Die Situation heute ist eine andere: Die Von-Alten-Straße ist eine Fußgängerzone, in der ohne zeitliche Begrenzung die Zufahrt zu den Grundstücken frei und die Straße für den Lieferverkehr befahrbar ist.

Abb. 4: Situation heute in der Von-Alten-Straße: Fußgängerzone mit Ausnahmeregelungen

<u>1987: Konzept zur Wohnumfeldverbesserung in Großburgwedel – Leitplan für die Gestaltung</u>

Das Konzept zur Wohnumfeldverbesserung aus dem Jahr 1987 wurde von der Arbeitsgemeinschaft Schnüll + Haller sowie Haak + Krüger erarbeitet, die sich mit der Verkehrsproblematik und Fragen der Wohnumfeldqualitäten in Großburgwedel auseinandersetzten.

Die Bestands- bzw. Problemanalyse kommt zu dem Ergebnis, dass Großburgwedel durch ein hohes Kfz-Verkehrsaufkommen geprägt ist, das durch einen starken Ziel- und Quellverkehr verursacht wird. Dagegen wird ein relativ geringer Anteil an Durchgangsverkehr konstatiert. Angesichts eines künftig „mehr oder weniger“ belasteten Hauptverkehrsstraßennetzes wird die Planung und Umsetzung einer flächenhaften Verkehrsberuhigung (Tempo-30-Zonen) empfohlen. Diese flächenhafte Verkehrsberuhigung sollte in ein Gesamtkonzept zur Wohnumfeldverbesserung eingebunden werden, um funktionale Defizite abzubauen, den Wohnwert sowie die Wohnqualitäten zu steigern und Straßenräume durch die Erarbeitung eines Wegenetzes und das Aufstellen eines Leitplans für die Gestaltung der Straßenräume aufzuwerten.

Das Planungskonzept beinhaltet u.a. ein Radverkehrskonzept, ein Kraftfahrzeugverkehrs- und ein Durchführungskonzept. Im Folgenden werden diese Konzepte kurz skizziert.

Das Ziel des **Radverkehrskonzepts** ist die Schaffung eines hochwertigen Radverkehrsnetzes mit direkten und attraktiven Verbindungen der wesentlichen Verkehrsquellen und –ziele in den Wohngebieten. Ebenso hohe Bedeutung kommt dem überörtlichen Radwegenetzt zu, das die Anbindung an die angrenzenden Ortschaften und Gemeinden schaffen soll. Um die bisher entlang von Hauptverkehrsstraßen verlaufenden Hauptrouten von Radfahrern zu entschärfen, müssen Radwege und Neben- bzw. Alternativrouten geschaffen werden, die Sicherheit als auch die Attraktivität für den Radverkehr erhöhen. Im Untersuchungsgebiet (Bereich Z des Wohnumfeldverbesserungskonzepts) werden sichere Querungsstellen an den Hauptverkehrsstraßen, die zugleich Hauptrouten sind, gefordert: Im Bereich

der Fuhrberger Straße auf Höhe des Rathausplatzes/Domfrontplatzes sowie entlang der Straße Im Mitteldorf/Hannoversche Straße.

Ziele des **Kfz-Verkehrskonzepts** sind u.a. eine flächenhafte Verkehrsberuhigung, verkehrsberuhigende Maßnahmen auf wichtigen Radverkehrsrouten sowie eine funktionale Abwertung der innerörtlichen Verbindungsfunktion durch Geschwindigkeitsreduzierungen, um den Durchgangsverkehr zu verdrängen. Angestrebte Maßnahmen im Untersuchungsgebiet sind u.a. die Ausweisung der Von-Alten-Straße zu einem verkehrsberuhigten Bereich sowie Maßnahmen zur städtebaulichen Integration der Hauptverkehrsstraßen Im Mitteldorf/Hannoversche Straße, Am Markt/Im Klint und der zentrale Bereich der Fuhrberger Straße auf Höhe des Rathauses unter anderem durch Verschmälerungen von Fahrspuren, das Anlegen von Radwegen sowie Querungshilfen (Mittelinseln) und eine Begrünung der Seitenräume mit Bäumen.

Das **Durchführungskonzept** konstatiert, dass die Wohnumfeldverbesserung mit einer flächenhaften Verkehrsberuhigung ein langfristiges Projekt ist, das aufgrund der entstehenden Kosten eine sukzessive Realisierung notwendig macht. Dazu werden die Maßnahmen nach ihrer Dringlichkeit - hohe, mittlere und geringe oder keine Dringlichkeit - priorisiert.

<u>2012: Gestaltungskonzept für den Innenstadtbereich in Großburgwedel</u>

Das Gestaltungskonzept für den Innenstadtbereich in Großburgwedel wurde 2012 von nsp christoph schonhoff landschaftsarchitekten stadtplaner erarbeitet.
Die Bestandsaufnahme stellt u.a. fest, dass innerhalb des Innenstadtgebiets unterschiedliche Beläge zur Pflasterung verwendet worden sind. Eine große Unterschiedlichkeit wird auch für das Stadtmobiliar, wie Fahrradbügel, Sitzmöglichkeiten, Beleuchtungselemente und Bepflanzungen konstatiert, so dass ein „roter Faden“ in der Gestaltung und Ausstattung fehlt und das Stadtbild sehr uneinheitlich ist.
Das Gestaltungskonzept weist vier Handlungsschwerpunkte für den Innenstadtbereich auf:

Der **Markt** soll als Ort der Begegnung und Kommunikation wiederbelebt und zu einem Ort entwickelt werden, der verschiedenen Nutzeransprüchen gerecht wird und der wieder stärker in das städtische Bewusstsein rückt. Eine Veränderung der Verkehrsführung würde zu einer Steigerung der Aufenthaltsqualität und einer Optimierung der Stellplatzflächen führen. Insgesamt soll der Markt ein einheitliches und rundes Erscheinungsbild durch eine einheitliche Pflasterung sowie hölzernes Sitzmobiliar bekommen. Die großen kreisförmigen Sitzflächen finden ihren Platz unter dem alten Baumbestand und haben teilweise eine runde Beetflächen mittig der Sitzflächen. Somit bietet der Markt neue Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten und strahlt auf die umliegenden Nutzungen wie Gastronomie, Grundschule oder Geschäfte aus.

Die **Von-Alten-Straße** soll in ihrer Funktion als Fußgängerzone in ihrer Aufenthaltsqualität gestärkt werden. Hierfür ist die Installation eines Bewegungsbandes in der Mitte der Straße geplant, um der Straße den Charakter einer Flaniermeile zu verleihen. Das Bewegungsband soll sog. Vorzonen vor den Geschäften schaffen, die unterschiedlich bespielt werden können und eine Verbindung für Radfahrer markieren. Außerdem sollen ein modernes Stadtmobiliar und ein Lichtkonzept für ein einheitliches Erscheinungsbild der Fußgängerzone sorgen.

Die sogenannten **Gassen** sollen die Von-Alten-Straße mit den umliegenden innerstädtischen/rückwertigen Geschäftslagen, den Stellplätzen, dem Amtshof und dem Von Alten Karree verbinden. Eine visuelle Verknüpfung mit dem Bewegungsband der Von-Alten-Straße soll als wichtige Orientierungsfunktion für Bewohner und ortsfremde Personen dienen.

Das **Rathausentrée** soll eine eigenständige Identität als repräsentativer Stadtplatz mit Sitz der Verwaltung der Stadt Burgwedel bekommen. Zusammen mit dem Rathausplatz/Domfrontplatz soll hier ein städtebauliches Entrée als Stadteingang gestaltet werden.

Viele der in den bisherigen Konzepten – tw. auch unter intensiver Beteiligung der Bevölkerung - entwickelten Ideen und Vorschläge sind nach wie vor aktuell und werden vor Ort als wünschenswert und anzustrebende formuliert. Dass sie in den vergangenen Jahren dennoch nicht umgesetzt werden konnten liegt unter anderem an unzureichenden (finanziellen) Ressourcen der Stadt Burgwedel.

2.4. Baudenkmale und weitere ortsbildprägende Gebäude

Aufgrund der geschichtlichen Entwicklung Burgwedels befinden sich heute noch einige Baudenkmäler im Untersuchungsgebiet der Innenstadt Großburgwedels. Insgesamt weist das Gebiet 138 Hauptgebäude auf, von denen 15 Gebäude unter Denkmalschutz stehen. Das entspricht einem Anteil von rund 10,8 %, was für eine nicht historisch gewachsene städtische Struktur vergleichsweise viel ist. Die Baudenkmäler sind vor allem in den zentralen Lagen am Ende der Von-Alten-Straße (Richtung Rathausplatz/Domfrontplatz), Am Markt und am Amtshof zu finden.

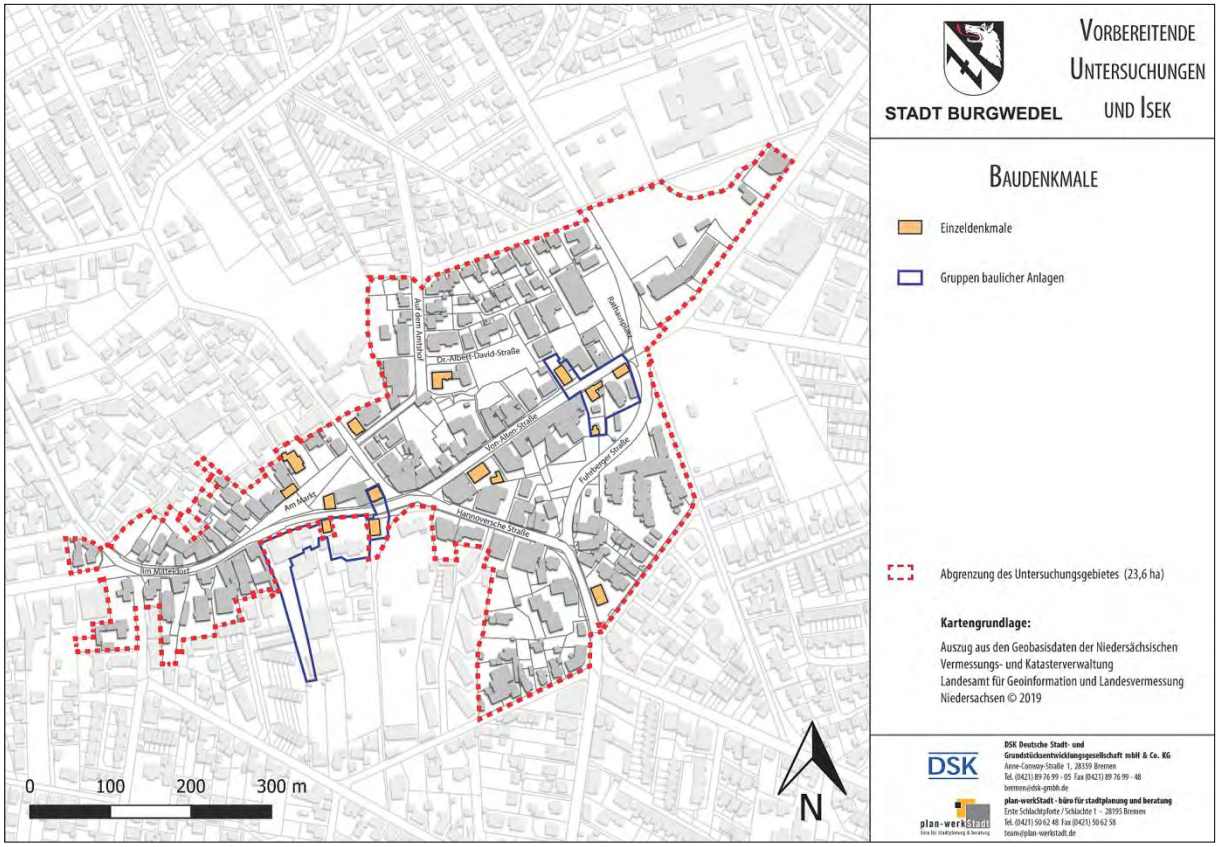


Abb. 5: Baudenkmale
(vergrößerte Darstellung im Anhang)
Kartengrundlage: Stadt Burgwedel, eigene Darstellung

Besonders hervorzuheben ist u.a. das ehemalige Gutsverwalterhaus: Das Fachwerkhaus wurde 1668 erbaut und beheimatet heute die Geschäftsstelle Burgwedel der Volkshochschule Hannover Land (auf dem Amtshof 8). Ein weiteres Fachwerkhaus ist das ehemalige Küsterhaus Im Mitteldorf 3. Das 1833 erbaute Gebäude ist seit 2015 Sitz der Diakonie und Büro des Kantors. Ebenfalls denkmalgeschützt ist das ehemalige Amt Burgwedel, das heute die Sparkasse beherbergt (Im Klint 2).

Abb. 6: Ehemalige Gutsverwalterhaus / Heute VHS, Auf dem Amtshof

Abb. 7: Ehemaliges Küsterhaus / Heute: Diakonie, Im Mitteldorf

Abb. 8: Ehemaliges Amt Burgwedel Heute: Sparkasse, Im Klint

Auch der Marktplatz „Am Markt“ ist umgeben von denkmalgeschützten Gebäuden. Eins davon - am Markt 5 - ist ein Massivbau aus dem Jahr 1907. Das Gebäude ist ein historisches Wohn- und Geschäftshaus und fällt unter anderem optisch durch eine Kombination von roten Ziegelflächen und Ziegelziersetzungen an Fenstern, Türen und Kanten sowie durch Zierfachwerk im Dachgeschoss auf. Das Gebäude befindet sich in einem sehr guten Sanierungszustand, es weist allerdings einen (vermutlich baustellenbedingten) gewerblichen Leerstand auf. Nur ein Haus weiter, Am Markt 7, befindet sich ein denkmalgeschütztes Fachwerkhaus, dessen Bau auf die zweite Hälfte des 17. Jahrhunderts geschätzt wird. Das Haus hat eine lange Tradition als Herberge – die heute vom Hotel Marktkieker fortgeführt wird.

Abb. 9: Historisches Wohn- und Geschäftshaus, Am Markt

Abb. 10: Hotel Marktkieker, Am Markt

Angrenzend an den Markt, entlang der Straße Im Mitteldorf, befinden sich zwei weitere große, denkmalgeschützte Gebäude, die durch einen Verbindungsbau zu einem Gebäudekomplex zusammengeführt wurden. Im Anbau des Gebäudes Im Mitteldorf 2 befindet sich eine Buchhandlung und in dem Gebäude Im Mitteldorf 4 ist eine Damenboutique ansässig.

Abb. 11: Im Mitteldorf

Abb. 12: Im Mitteldorf

Auch in der Fußgängerzone sind einige Baudenkmale zu finden. Das Gebäude der Von-Alten-Straße 4 ist ebenfalls ein historisches Wohn- und Geschäftshaus in Ziegelbauweise. Heute ist es partiell von Leerstand betroffen.

Abb. 13: Von-Alten-Straße

Abb. 14: Von-Alten-Straße

Folgt man dem Straßenverlauf Richtung Rathausplatz/Domfrontplatz, stößt man auf ein ehemaliges Wohnhaus der Schmiede in der Von-Alten-Straße 16. Vermutlich stammt das Fachwerkhaus aus der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts, allerdings wurde es erst um 1859 zu einem Vierständerhaus ausgebaut und trennte den Wirtschaftsgiebel klar vom Wohnbereich ab, so wie es bei niedersächsischen Hallenhäusern üblich war. Auch die denkmalgeschützten Bauten mit den Nummer 18, 19 und 21 wurden um diese Zeit umgebaut. Die Gebäude Nr. 18 und 21 weisen gewerbliche Leerstände auf, wobei die Nr. 18 und dessen Nebengebäude (18 A) – besonders angesichts ihrer prominenten Lage - durch einen desolaten Zustand der Gebäudesubstanz ins Auge fallen.

Abb. 15: Von-Alten-Straße

Abb. 16: Von-Alten-Straße

Neben den denkmalgeschützten Bauwerken gibt es im städtebaulich-architektonischen Erscheinungsbild Großburgwedels weitere Bauten, die aufgrund ihres Stils oder ihrer Prägnanz stadtbildprägend sind. Dies ist z.B. trotz der zurückversetzten Lage beim Beratungsgebäude der Sparkasse Im Mitteldorf der Fall, da das moderne Gebäude zu den beiden flankierenden, denkmalgeschützten Gebäuden einen deutlichen Kontrast bildet. Dagegen wirkt die Fassade des Wohnhauses Von-Alten-Straße 7 historisch und kann als stadtbildprägend bewertet werden, erfüllt aber nicht die Denkmalkriterien.

Außerhalb des Untersuchungsgebiets „Innenstadt Großburgwedel“ gibt es ebenfalls stadtbildprägende oder denkmalgeschützte Gebäude, die aufgrund ihrer direkten Nachbarschaft Ausstrahlungswirkung auf das Gebiet entfalten. Dies trifft z.B. auf das moderne Verwaltungsgebäude der Dirk Rossmann Immobilien GmbH (In der Meineworth 1 B) zu ebenso wie auf das historische Schulgebäude, das zudem noch Ziel- und Quellpunkt des Schülerverkehrs darstellt und deshalb bei der Planung der Wegebeziehungen besonders zu berücksichtigen ist.

Abb. 17: Beratungsgebäude der Sparkasse, Im Mitteldorf

Abb. 18: Von-Alten-Straße

Abb. 19: Grundschule, Im Mitteldorf

Abb. 20: In der Meineworth

Abb. 21: Kultursaal der VHS, „Amtshof“

Abb. 22: Eckgebäude Im Klint / Von-Alten-Straße

Abb. 23: Ev. Kirche St. Petri, Küstergang

Abb. 24: Ev.-luth. Kirchenkreisamt, Im Mitteldorf

2.5. Wohnen, Wohngebäude und Wohnumfeld

Großburgwedel ist ein attraktiver Wohnstandort und bietet auch im Untersuchungsgebiet diverse und sehr unterschiedliche Wohnangebote, die sich durch ihre Vielfalt und Unterschiedlichkeit auszeichnen (Gebäudetypologie, Gebäudenutzung, Gestaltung usw.). Besonders entlang der stark befahrenen Straßen dominieren mischgenutzte Mehrfamilienhäuser mit gewerblichen Nutzungen in den Erdgeschossen, an den nördlichen und südlichen Rändern des Untersuchungsgebietes freistehende Einfamilienhäuser. Zudem gibt es im Untersuchungsgebiet einige Beherbergungsbetriebe für das touristische Wohnen. Alternative Wohnformen oder Gebäude mit einem sichtbaren Anliegen, klimaneutral zu sein – wie z.B. Holzhäuser, Gründächer o.ä. finden sich augenscheinlich kaum in Großburgwedel.

Auch wenn die Innenstadt das Ziel vieler Kunden und Gäste ist und damit Beeinträchtigungen wie etwa Parksuchverkehr oder abendliche Ruhestörungen durch Passanten auftreten können, kann die Wohnumfeldqualität dennoch als vergleichsweise hoch eingestuft werden. Dies wird u.a. durch die öffentlichen und privaten Grünflächen bedingt, da prinzipiell eine hohe Aufenthaltsqualität z.B. in der Von-Alten-Straße, auf dem Marktplatz und durch die vorhandenen Freiflächen besteht. Die Großburgwedeler Innenstadt ist die „gute Stube“ der Stadt Burgwedel, in der sich die städtischen Aktivitäten zur Aufwertung und Gestaltung des öffentlichen Raums besonders niederschlagen.

Beeinträchtigungen der Wohnfunktion ergeben sich insbesondere entlang der Hauptverkehrsstraßen (z.B. Fuhrberger Straße, Im Mitteldorf, Hannoversche Straße), die durch die Emissionen des Fahrzeugverkehrs in ihrer Wohnqualität beeinträchtigt werden.

Die Inaugenscheinnahme des Gebäudezustandes zeigt, dass einige Gebäude Sanierungsbedarf an Fassaden, Türen/Fenstern oder am Dach aufweisen. Bei einigen - vor allem älteren Gebäuden - ist nach Inaugenscheinnahme davon auszugehen, dass noch keine energetische Ertüchtigung stattgefunden hat, so dass auch hier Handlungsbedarf besteht.

2.6. Siedlungs- und Freiraumstruktur

Siedlungsstruktur

Das Untersuchungsgebiet weist im Hinblick auf die Bebauung ein durchaus heterogenes Bild auf. Reine, ruhige Wohngebiete finden sich vor allem am südlichen und nördlichen Rand des Untersuchungsgebietes, in den ruhigeren Lagen wie zum Beispiel im nördlichen Teil der Von-Dem-Bussche-Straße oder im nördlichen Teil der Straße Auf dem Amtshof.

Durch die beiden Verkehrsachsen der Fuhrberger Straße und der Hannoverschen Straße, später Im Mitteldorf, ist das Zentrum des Untersuchungsgebietes sehr belebt und viel befahren. Entlang dieser Straßenzüge dominieren mehrgeschossige Mehrfamilienhäuser, vielfach mit gewerblichen Nutzungen in den Erdgeschossen und Lager, Büros oder Wohnungen in den Obergeschossen. Diese zumeist mehrgeschossigen Gebäude sind sehr heterogen in Bezug auf ihre Architektur und Gebäudetypologie. Neben historischen Fachwerkbauten und ehemaligen Hofstellen finden sich hier Mehrfamilienhäuser der Nachkriegszeit und auch moderne Neubauten, so dass das Untersuchungsgebiet ein vielfältiges Gesicht erhält.

Abb. 25: Denkmalgeschütztes Gebäude mit Gewerbe und Wohnungen, Im Mitteldorf

Abb. 26: Gebäude der 60er Jahre, Fuhrberger Straße

Im Vergleich zu großen Teilen der restlichen Ortschaft handelt es sich beim Untersuchungsgebiet um den am dichtesten besiedelten Teil und um das Zentrum für Gewerbe in der Innenstadt. Entlang der Hannoverschen Straße, Im Mitteldorf und der Von-Alten-Straße konzentrieren sich gewerbliche Nutzungen in Form von Einzelhandel und verschiedenen Dienstleistungen – in der Regel sind sie in den Erdgeschosszonen angesiedelt, darüber mit Lager, Büros, Praxen oder Wohnungen.

Auffällig ist der hohe Anteil an Gesundheitsdienstleistungen im Zentrum des Untersuchungsgebietes, vor allem in der Von-Alten-Straße. Gastronomie und Gewerbe für den Tourismus liegen eher im südwestlichen Teil des Gebiets entlang der Straße Im Mitteldorf. Wichtig sind auch die Einrichtungen der öffentlichen oder sozialen Infrastruktur, wie das Rathaus im Nordosten an der Fuhrberger Straße, die Seniorenresidenz im Osten, das Amtsgericht oder die Seniorenbegegnungsstätte Burgwedel. Die Konzentration dieser wichtigen Einrichtungen innerhalb des Untersuchungsgebietes zeigen die hohe Zentralität und Bedeutung des Gebietes für die Gesamtstadt auf.

Das Untersuchungsgebiet bietet eine Mischung verschiedener wichtiger Funktionen: zum einen bietet es Wohnraum in zentraler Lage, zum Anderen ist es ein Gebiet mit vielen Arbeitsplätzen und Versorgungsmöglichkeiten sowie ein Ort des sozialen Miteinanders. Durch die Verkehrsachsen der Fuhrberger Straße (Straße der Region Hannover) und der Hannoverschen Straße / Im Mitteldorf (Landesstraße) ist das Untersuchungsgebiet besonders für den Autoverkehr sehr gut erschlossen. Zugleich wirken sich diese Achsen allerdings auch nachteilig auf die Aufenthalts- und Lebensqualität aus und führen zu diversen Barrieren bei der Durchlässigkeit des Gebietes.

Der Von-Alten-Straße kommt eine besondere Funktion als Flaniermeile mit Aufenthaltsmöglichkeiten zu. Allerdings führt ihr Status - verkehrsrechtlich ist sie keine Fußgängerzone - zu erheblichen Nachteilen, da der öffentliche Raum nicht klar erkennbar strukturiert ist. Die Von-Alten-Straße und die angrenzenden Gebiete werden im Flächennutzungsplan als Kerngebiete mit gemischter Nutzung ausgewiesen.

Die Vielfalt der Nutzungen in dem sehr heterogen strukturierten Untersuchungsgebiet gibt die folgende Karte wieder, die zeigt, wie viele unterschiedliche Nutzungen im Untersuchungsgebiet auf engstem Raum und teils unmittelbar benachbart vorzufinden sind:

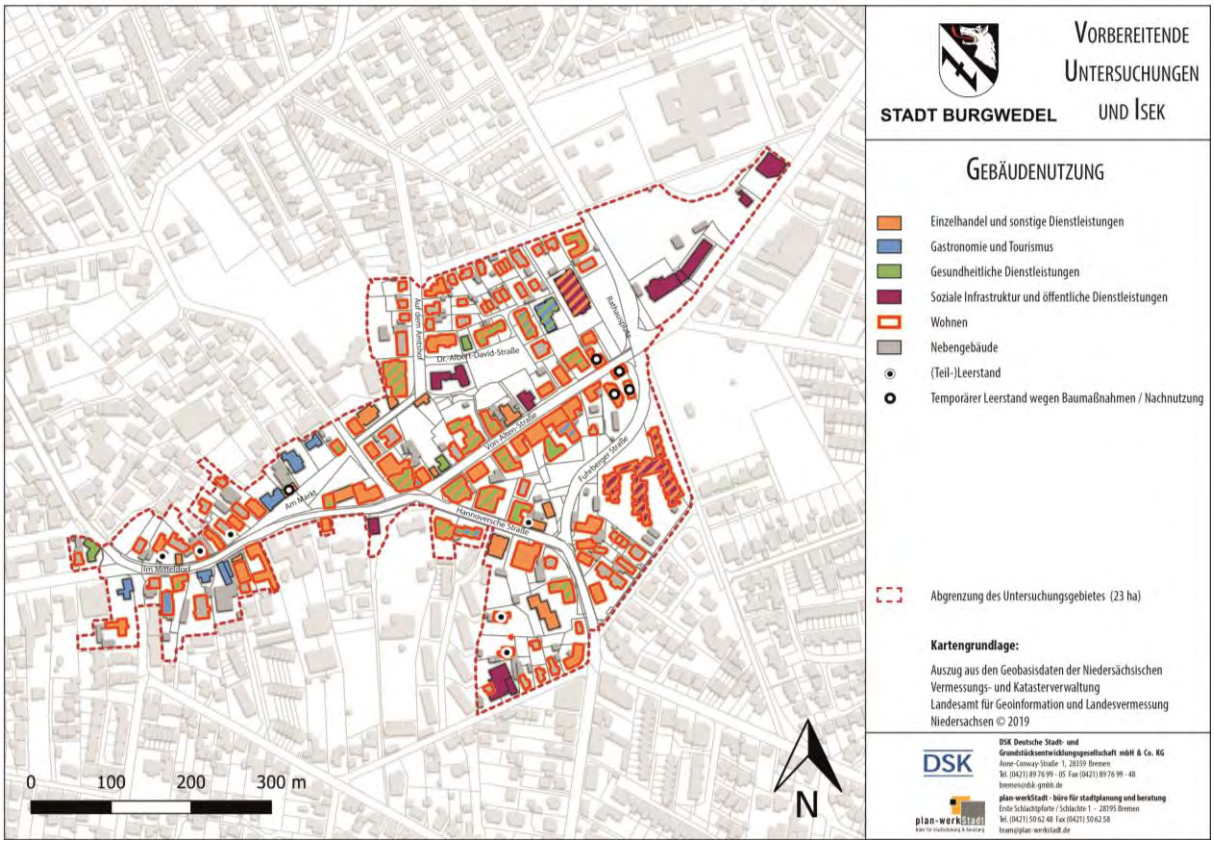


Abb. 27: Gebäudenutzungsstrukturen im Untersuchungsgebiet „Innenstadt Großburgwedel“
(vergrößerte Darstellung im Anhang)
Kartengrundlage: Stadt Burgwedel, eigene Darstellung

Freiraumstruktur

In Bezug auf Grün- und Freiräume weist das Untersuchungsgebiet erhebliche Bedarfe auf, insbesondere bei den für die Öffentlichkeit frei zugänglichen Flächen ist das Angebot begrenzt. Lediglich die an das Rathaus anschließende Parkfläche bietet Aufenthaltsmöglichkeiten und leistet einen positiven Beitrag zum Stadtklima. Sonstige größere Grün- bzw. Freiflächen fehlen im Untersuchungsgebiet. Angrenzend gibt es noch den in der Nutzung eingeschränkten Friedhof im Südosten und den Amtspark mit Spielflächen im Nordwesten. Sonst gibt es vereinzelt kleinere Grün- oder Spielflächen, z.B. um die Stadtbücherei.

Abb. 28: Spielfläche neben der Bücherei

Abb. 29: Öffentliche Grünfläche hinter dem Rathaus

Innerhalb des Untersuchungsgebietes wird Wert auf die Bepflanzung von Verkehrsinseln und Baumpflanzungen gelegt, vor allem entlang der Von-Alten-Straßen, am Markt und auf dem Amtshof. Besonders im südlichen und nördlichen Bereich der Ortschaft wird das Fehlen von Grün durch private Gärten kompensiert, was in den dichter bebauten Gebieten rund um die Verkehrsachsen kaum möglich ist.

Freiräume/-flächen gibt es deutlich mehr, wenn diese auch vielfach Handlungsbedarf aufweisen. Die Fußgängerzone lädt - trotz ihrer herausragenden Funktion als einer der wichtigsten Aufenthaltsräume der Ortschaft - nur bedingt zum Verweilen ein, da sie durch einige unzureichende funktionale und gestalterische Mängel geprägt ist, wie z.B. den durchfahrenden Kfz-Verkehr, das uneinheitliche Stadtbild oder das disfunktionale Stadtmobiliar (vgl. Kap. 3 Missstände).

Abb. 30: Eingang zur Fußgängerzone Von-Alten-Straße mit alleeartiger Bepflanzung

Abb. 31: Rathausplatz/Domfrontplatz mit Rewe-Parkplatz

Ähnlich hohe Bedeutung hat der Rathausplatz/Domfrontplatz und die Fläche der angrenzenden Parkplätze des Rewe-Marktes sowie die Flächen des Von Alten Karrees. Am Rathausplatz/Domfrontplatz wird ab Mitte September 2019 mit dem Bau eines Wasserspiels begonnen.

Große, öffentliche Parkplätze finden sich entlang der Fuhrberger Straße, kurz vor der Kreuzung mit der Hannoverschen Straße und am Amtshof (Dr.-David-Albert-Str.). Diese große Fläche verfügt in Bezug

auf ihre Aufenthaltsqualität und Art der Nutzung über Handlungsbedarf, z.B. in Bezug auf die Wegeverbindungen (z.B. von der Von-Alten-Straße zum Amtshof), um eine höhere Durchlässigkeit und Übersichtlichkeit zu gewährleisten.

Abb. 32: Durchgang Von-Alten-Straße Richtung Amtshof

Abb. 33: Abwertung des Marktes als Pkw-Parkplatz

Einen weiteren wichtigen Freiraum stellt die Freifläche Am Markt dar - der heute nicht mehr als Platz für den (Wochen-)Markt genutzt wird. Geprägt wird er maßgeblich durch den ruhenden und rollenden Kfz-Verkehr, den „Rückseitencharakter“ der Gebäude „Im Mitteldorf 2 – 4“ sowie die in den Randbereichen ansässigen Hotels und Gastronomiebetriebe. Der dichte Besatz an Parkplätzen dominiert das Bild und wirkt sich negativ auf den Freiraum aus. Die Bepflanzung mit teilweise alten Bäumen wertet diese Fläche auf, dennoch weist sie Handlungsbedarf in Bezug auf die Aufenthaltsqualität auf.

Abschließend lässt sich feststellen, dass im Handlungsfeld Grün- und Freiräume Handlungsbedarf besteht – sowohl in Bezug auf die Anzahl als auch auf die Qualitäten: die Anzahl der Grünflächen ist gering, die Straßenzüge könnten weitere Aufwertungen z.B. durch Bepflanzungen vertragen. Vorhandene Freiräume werden vor allem durch Parkplätze genutzt und weisen oftmals Aufwertungspotenzial auf.

2.7. Städtisches Grün, Klimaschutz und Klimaanpassung

Städtisches Grün

Die Umgebung der Ortschaft Großburgwedel weist - besonders im Nordwesten - diverse Waldanteile auf. Viele Flächen sind gemäß Regionalem Raumordnungsprogramm 2016 für Natur, Landschaft und als Erholungsgebiete vorbehalten. Im Süden und Osten finden sich hauptsächlich landwirtschaftlich genutzte Flächen, wobei die Gebiete im Süden als Vorranggebiet zur Freiraumnutzung ausgewiesen sind. Entsprechend bietet die Umgebung den Bewohnern Großburgwedels einen einfachen und schnellen Zugang zu Natur und Grünflächen außerhalb ihrer Ortschaft - zumal einige Flächen direkt an den Ortskern grenzen.

Großburgwedel ist geprägt durch viele private Gärten, die dem Ort einen grünen Eindruck verleihen.

Daneben weist der Ortskern diverse Grün- und Freiflächen auf. Zu den wichtigsten städtischen Grünflächen gehören u.a. der Amtspark und der Drachenspielplatz im Nordwesten der Fußgängerzone hinter dem Amtsgericht. Dieser Ort bietet Erholungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten und übernimmt zugleich stadtklimatisch wichtige Funktionen als große Grünfläche.

Eine weitere große städtische Grünfläche ist das Parkgelände im rückwärtigen Bereich des Rathauses. Sie weist allerdings in ihrer derzeitigen Gestaltung und Funktionalität deutliche Qualifizierungsbedarfe auf.

Auch der südlich des Rathauses gelegene Friedhof stellt eine attraktive städtische Grünfläche im Ortskern dar und ist eine wichtige Frischluftschneide. Der Friedhof bietet vor allem Raum für die stille Erholung im Grünen.

Ergänzt wird der Bestand städtischer Grünflächen durch Bepflanzungen von Verkehrsinseln und sog. Straßenbegleitgrün, z.B. entlang der Von-Alten-Straße mit den Baumpflanzungen und Pflanzbeeten im Straßenverlauf oder auf der Freifläche Am Markt, die durch ihre hoch- und großkronigen alten Bäume charakterisiert wird. Und auch vielbefahrene Straßen, wie z.B. die Fuhrberger Straße und die Hannoverschen Straße werden durch Pflanzbeete gestaltet und aufgelockert.

In den letzten Jahren wurden in Großburgwedel zur Erhöhung der Biodiversität erste Blühstreifen eingesät (u.a. auf In den dem Krankenhausgelände und an der Straße Heisterholz).

Abb. 34: Bepflanzung der Hannoverschen Straße

Abb. 35: Städtische Grünfläche im rückwärtigen Bereich des Rathauses

Die Innenstadt Großburgwedels verfügt über einige als Parkplatz genutzte Plätze bzw. Freiräume, wie beispielweise Am Amtshof, Von Alten Karree und Am Markt. Diese Flächen weisen Aufwertungspotenziale mit Blick auf eine attraktivere Gestaltung, Schaffung von höherer Aufenthaltsqualität und deutlichen Entsiegelungsmöglichkeiten auf, die es künftig zu entwickeln gilt.

Abb. 36: Parkplatz Am Amtshof

Abb. 37: Parkplatz Am Markt

Klimaschutz und Klimaanpassung

Neben unterschiedlichen städtischen Grünflächen und der für eine kleinere Stadt typischen Siedlungsdichte mit aufgelockerter Bebauung, geringen Gebäudehöhen, Privatgärten und Grünschneisen bemühen sich Verwaltung und Politik bereits heute um eine Stärkung von Klimaschutz und -anpassung. So wird u.a. beim Erwerb von Bauland intensiv auf die Möglichkeit zur Nutzung von Geothermie hingewiesen oder wird der NABU in Bauleitplanverfahren im Stadtgebiet einbezogen.

Darüber hinaus werden im Bereich Mobilität diverse Ansätze verfolgt, die Alternativen zum Autoverkehr zu stärken und einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz zu leisten: So liegt u.a. ein Ratsbeschluss vor, demnach alle Straßenerneuerungsmaßnahmen auf ihr Potenzial zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs zu prüfen sind. Auf dem Rathaus-Gelände stehen seit Mai 2019 drei Carsharing Pkw zur Verfügung, die u.a. dazu führten, dass der Fahrzeugpool des Rathauses reduziert werden konnte. Die E-Mobilität wird durch diverse öffentliche Ladesäulen unterstützt – im Untersuchungsgebiet u.a. durch eine Ladesäule am Rewe-Parkplatz. Auch durch die Stärkung des Radverkehrs sollen die klimaschädlichen CO_2- Belastungen verringert werden: So stehen 2020 erstmalig im Haushalt 80.000€ zur Verfügung, um besonders frequentierte Radwege des Schülerverkehrs im Gemeindegebiet sicherer und attraktiver zu gestalten und es wird eine Fahrradstraßen-Regelung auf einem Hauptschulweg geprüft. Weitere Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs sind das E-Lastenrad „Hannah“ des ADFC, das seit November 2018 kostenlos geliehen werden kann und das seinen Standort im Untersuchungsgebiet (Hannoversche Straße 12b) hat und die Aufwertung der Radabstellanlagen an zentralen Orten, wie z.B. dem Bahnhof. Ergänzt werden die Maßnahmen durch den barrierefreien Ausbau der ÖPNV-Haltestellen. Zudem soll zeitnah ein Bürgerbusangebot gestartet werden.

Trotz dieser Aktivitäten gibt es noch diverse nicht ausgeschöpfte Potenziale im Bereich des städtischen Grüns sowie an Möglichkeiten zur Umsetzung weiterer Klimaschutz- und -anpas-sungsmaßnahmen. Dazu gehören neben der Stärkung des Ortskerns als attraktiver Wohn-, Lebens-, Arbeits- und Freizeitort auch z.B. die Entsiegelung der großen versiegelten Bereiche zur Förderung der Regenwasserversicherung, wie z.B. auf den Parkplätzen oder auf der Freifläche Am Markt, die Stärkung der Alternativen zur Autobenutzung, u.a. durch den Ausbau und die Förderung des Fuß- und Radverkehrs, Baumpflanzungen oder die (energetische) Sanierung des Gebäudebestandes.

Abb. 38: Versiegelte Fläche Am Markt

Abb. 39: E-Ladesäule im Untersuchungsgebiet (Quelle: https://www.goingelectric.de/stromtankstellen/Deutschland/Burgwedel/Rathausplatz-Rathausplatz-3/21495/)

2.8. Nahversorgung

Burgwedel bietet seiner Bevölkerung und den Menschen aus der Umgebung eine gute Versorgungsmöglichkeit. Eine besondere Stellung kommt dabei der Ortschaft Großburgwedel und hier insbesondere dem Untersuchungsgebiet zu. Neben der Einkaufsstraße Von-Alten-Straße kommt den angrenzenden Bereichen Von Alten Karree, Am Markt und Dr. Albert-David-Straße ebenfalls zentrale Versorgungsfunktion zu. Es handelt sich also für eine Ortschaft dieser Größenordnung um einen flächenmäßig sehr großen Versorgungsbereich, was auch in der Karte zur Gebäudenutzung Abb. 27 zu erkennen ist.

Hier finden sich Lebensmittelgeschäfte, gastronomische Angebote, Bekleidung, Kunstgewerbe, Bücher, Schreibwaren, Fahrradläden, Geldinstitute und vieles mehr. Auch zwei Großunternehmen, die ihren Sitz in Burgwedel haben - die Drogeriemarktkette Rossmann und das Filialunternehmen KIND-Hörgeräte – betreiben neue und gut ausgestattete Ladengeschäfte im Zentrum Burgwedels. Immer donnerstags zwischen 7 Uhr und 13 Uhr findet in der Von-Alten-Straße (nicht wie der Name suggeriert: Am Markt) ein attraktiver Wochenmarkt statt.

Dieser Versorgungsbereich wird zwar intensiv genutzt und vermittelt den Eindruck, dass er sich Beliebtheit erfreut. Allerdings ändern sich die Ansprüche über die Jahre hinweg und so erscheint auch dieser Raum an einigen Stellen erneuerungsbedürftig. So gibt es Handlungsbedarf an der Von-Alten-Straße, dem „Rückgrat des Versorgungsbereiches“, da die Aufenthaltsqualität gering und die Verkehrsführung nicht eindeutig ist, viele Gebäude Handlungsbedarf an Fassaden und Schaufenster aufweisen und diverse Barrieren, wie z.B. Treppenzugänge zu den Ladenlokalen die Nutzbarkeit der Versorgung einschränken. Zudem sind die Wegeverbindungen zu den angrenzenden Versorgungsbereichen nicht gut zu erkennen und wirken wenig einladend für Fußgänger und Radfahrer.

Abb. 40:Von-Alten-Straße

Abb. 41: Von Alten Karree

Abb. 42: Am Markt

Abb. 43: Dr. Albert-David-Straße

2.9. Verkehrsinfrastruktur

<u>Äußere Erschließung</u>

<u>Öffentlicher Personenverkehr</u>

Knapp 1,3 km nördlich des Untersuchungsgebiets befindet sich der Bahnhof Großburgwedel, der zur „Kategorie 5“ gehört, ein Stadtteilbahnhof, der meistens von Pendlern genutzt wird. Von hier aus bestehen Verbindungen nach Hamburg und Hannover bzw. nach Uelzen und Göttingen - entweder im Ein- oder Zweistundentakt. Die Fahrzeit nach Hannover beträgt rund 20 Minuten, nach Hamburg ca. zwei Stunden. Auf den Verbindungen nach Hannover und Göttingen kann ab Langenhagen-Mitte zu den S-Bahnlinien (S4 und S5) des Verkehrsverbundes „Großraum-Verkehr Hannover“ (GVH) gewechselt werden, die den Flughafen Hannover und die nördlichen Stadtteile der Landeshauptstadt erschließen. Die gesamte Bahnfahrt zum Flughafen dauert ca. 25 Minuten.

Der öffentliche Stadtverkehr in Großburgwedel wird über diverse Buslinien abgewickelt. Die von den meisten Buslinien angelaufenen Haltestellen in der Ortschaft Großburgwedel sind der Bahnhof, das Schulzentrum und die Von-Alten-Straße. Das Untersuchungsgebiet kann dabei vom Bahnhof aus über insgesamt fünf Buslinien (620, 630, 638, 650 und 651) des Großraum-Verkehr Hannover (GVH) erreicht werden. Verbindungen zur zentralen Haltestelle innerhalb des Untersuchungsgebietes (Von-Alten-

Straße) bestehen alle zehn bis 15 Minuten, bei einer Fahrzeit von vier Minuten. Von der Haltestelle Von-Alten-Straße bestehen darüber hinaus direkte Verbindungen von und nach Hannover-Fasanenkrug (620), Engensen (621), Altwarmbüchen (630), Burgdorf (636, 639), Langenhagen-Zentrum (650), Fuhrberg (651) und Mellendorf (690). Das Untersuchungsgebiet kann als gut an den öffentlichen Personenverkehr angebunden bezeichnet werden.

Abb. 44: Wartehäuschen am Rathausplatz/Domfrontplatz

Abb. 45: Wartehäuschen an der Kleinburgwedeler Straße

<u>Innere Erschließung</u>

<u>Kfz-Verkehr</u>

Das Untersuchungsgebiet „Innenstadt Großburgwedel“ wird im Wesentlichen über folgende als Landes- und Kreisstraßen kategorisierte Straßenzüge erschlossen:

- die L 381 (Isernhägener Straße, im weiteren Straßenverlauf: In der Meineworth und Im Mitteldorf bzw. Im Klint und Bahnhofstraße) die gleichzeitig die Verbindungsstraße zum Autobahnzubringer ist und Großburgwedel auf der anderen Seite mit Fuhrberg verbindet),
- die L 383, von Bissendorf bis zur B3 bei Schillerslage,
- die K 118 Hannoversche Straße*, die im weitere Verlauf zur Groß- , später Kleinburgwedeler Straße wird sowie
- die K 117 (Fuhrberger Straße)*, die die L 381 mit der K 118 verbindet.

Von diesen Straßen zweigen zum einen diverse Erschließungsstraßen der Ortschaft ab, zum anderen dienen sie der Verbindung zu den anderen Ortschaften der Stadt Burgwedel sowie benachbarter Gemeinden. Die zentrale Von-Alten-Straße ist zwar als Fußgängerzone deklariert, diverse Ausnahmeregelungen erlauben jedoch auch eine Durchfahrung mit dem Pkw, wodurch die Straßen Im Mitteldorf und Fuhrberger Straße verbunden werden.

* Umstufung im Innenstadtbereich Großburgwedel

Die Zuständigkeit der Baulast einiger Straßen im Untersuchungsgebiet „Innenstadt Großburgwedel“ wird sich bis voraussichtlich Ende 2021 ändern. Grundlage dieser Änderung ist eine Bürgerinitiative im Februar 2020. Ziel war die Einführung einer Tempo-30-Zone in der Innenstadt, wofür Unterschriften gesammelt wurden.

Da die Zuständigkeit für Landesstraßen, auf denen die Tempo-30-Zone eingerichtet werden sollte, nicht bei der Stadtverwaltung liegt, wurde von der Stadt Burgwedel Kontakt zur Niedersächsichen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) und zur Region Hannover aufgenommen. Nach Ansicht der Verwaltung liegt die einzige Möglichkeit zur Geschwindigkeitsreduzierung in der Innenstadt von Großburgwedel in einem Straßentausch (Umstufung) mit dem Land.

Der Grundgedanke des Umstufungskonzeptes sieht vor, dass die bestehenden Umgehungsstraßen (grün gestrichelt in der Abb. 46 dargestellt) im Norden und Süden der Ortschaft zukünftig als Landesstraßen deklariert und im Gegenzug die ehemaligen Abschnitte der Landesstraßen innerhalb der Ortschaft zu Gemeinde- bzw. Kreisstraßen werden. Namentlich sind die Straßen Bahnhofsstraße (L381), Im Klint (L381), Hannoversche Straße (L383) und Im Mitteldorf (L383) (mindestens teilweise) vom Tausch betroffen. Die aktuell noch der Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Außenstelle Hannover gehörenden Straßen sind nach der Umstufung Gemeindestraßen (schwarz gespunktet in der Abb. 46 dargestellt) in der Verantwortung der Stadt Burgwedel.

Die Fuhrberger Straße bleibt eine Regionsstraße. Der Übergang in die Hannoversche Straße (L383) wird von einer Landesstraße in eine Regionsstraße umgestuft.

Insbesondere vor dem Hintergrund der Städtebauförderung eröffnet die Umstufung viele bauliche Gestaltungsmöglichkeiten, die deutlich über die oben genannte Beschilderung hinausgehen. Die Vorbereitenden Untersuchungen zeigen im Späteren auf, dass diverse bauliche Missstände und Gefahren auf die ungeordneten Verhältnisse im Verlauf der Landestraße zurückzuführen sind. Nach der erfolgten Umstufung hätten die Stadt Burgwedel und die Region Hannover die Möglichkeit die Straßenverläufe so zu gestalten, dass für alle Verkehrsteilnehmenden eine nachhaltige Verbesserung zu realisieren wäre.

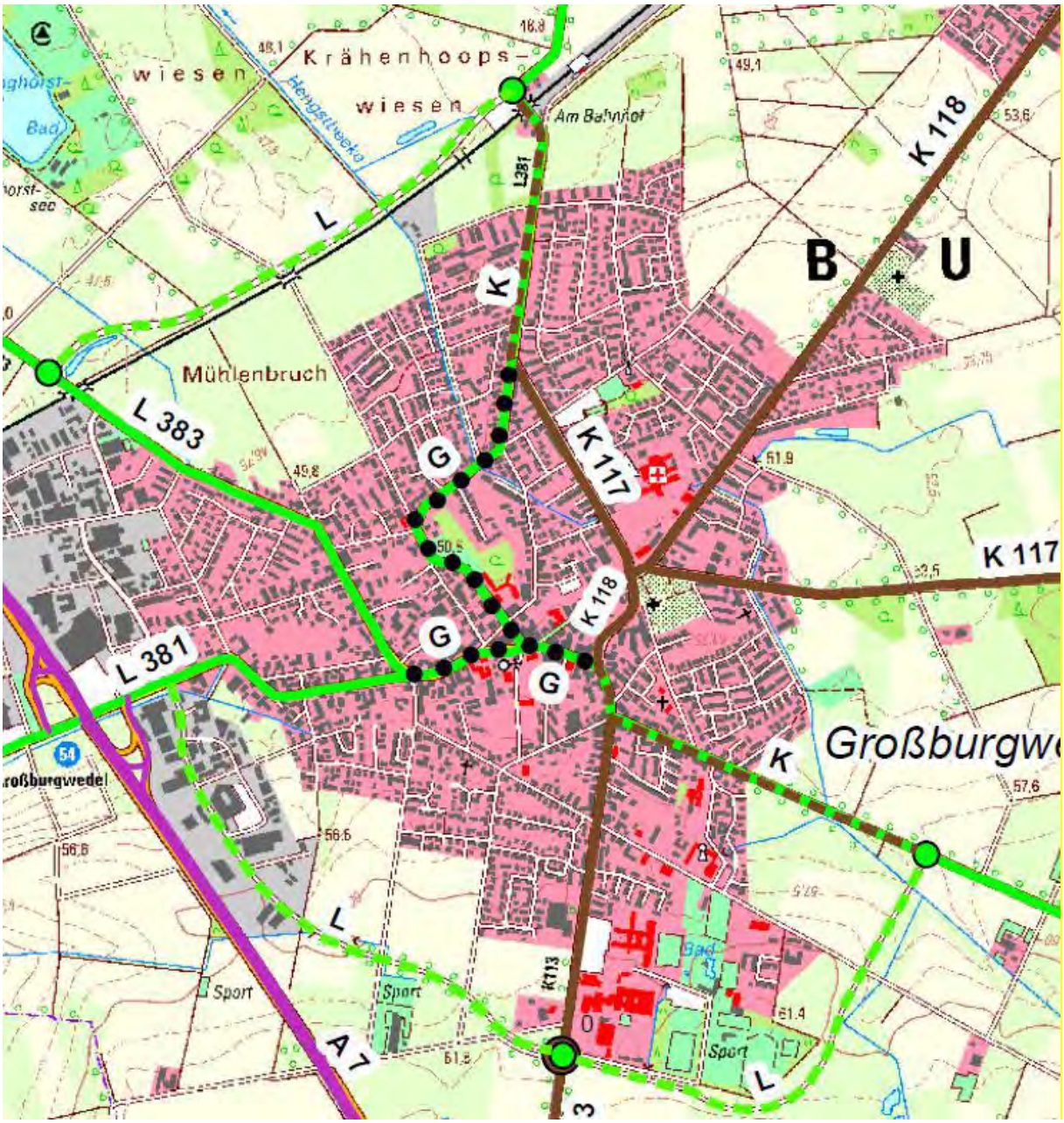


Abb. 46: Von der anstehenden Umstufung betroffene Straßen im Ortskern von Großburgwedel (Quelle: Stadt Burgwedel)

Ruhender Verkehr

Im Untersuchungsgebiet steht eine vergleichsweise große Anzahl an Parkplätzen zur Verfügung, die u. a. Besuchern der Von-Alten-Straße kurze Wege zu ihren Zielen in der Fußgängerzone ermöglichen (z.B. Dr.-Albert-David-Straße/Auf dem Amtshof, Rathausplatz/Domfrontplatz, Fuhrberger Straße). Auch wenn keine konkreten Zählungen durchgeführt wurden, kann festgestellt werden, dass nach Inaugenscheinnahme zu unterschiedlichen Tageszeiten nur ca. 70 bis 80 % der Stellplätze belegt waren, so dass von einem ausreichenden Umfang an Pkw-Stellplätzen ausgegangen werden kann. Allerdings wird darauf hingewiesen, dass der Parkplatz an Markttagen ausgelastet bzw. die Kapazität überlastet ist, die Anzahl der Stellplätze reicht dann nicht aus.

Abb. 47: Parkplatz Dr.-Albert-David-Straße

Abb. 48: Parkplatz Fuhrberger Straße

Radverkehr

Das Angebot an Radverkehrsinfrastruktur im Untersuchungsgebiet bedarf einer Aufwertung. So sind kaum separat ausgewiesene Radverkehrsanlagen vorhanden, auch wenn es sich vielfach um Tempo 50-Straßen handelt, wie z.B. Im Mitteldorf/Hannoversche Straße und Fuhrberger Straße. Der Radverkehr muss hier die Fahrbahn oder den Gehweg mitbenutzen. Vielfach werden Fuß- und Radweg per Beschilderung gemeinsam auf dem Bürgersteig geführt. Angesichts der geringen Dimensionierung des Bürgersteigs stellt dies jedoch eine Herausforderung für alle Beteiligten dar; immer wieder sind Konflikte zwischen den unterschiedlichen Nutzern zu beobachten. Vorhandene Radverkehrsanlagen sind vielfach in keinem attraktiven Zustand – insbesondere mit Blick auf Markierungen und die Oberflächengestaltung, sowie fehlenden Sicherungsmaßnahmen bei Zusammenleitungen von Rad- und Straßenverkehr, wie z.B. Im Mitteldorf, Ecke Im Klint. Auch die Verkehrssicherheit insbesondere für den Schülerradverkehr ist bislang nicht zufriedenstellend gelöst, insbesondere im Umfeld der Schule, wie z.B. die Situation Am Markt, die für die Kinder nicht ausreichend gesichert und überschaubar gestaltet ist.

Abb. 49: Mischverkehrsfläche für Fuß- und Radverkehr

Abb. 50: Ungesicherte Radwegeinfädelung Im Klint

Fußgängerverkehr

Im Untersuchungsgebiet befindet sich mit der Von-Alten-Straße eine Fußgängerzone mit Einkaufs- und weiteren Versorgungsmöglichkeiten. Allerdings wird der typische Charakter einer Fußgängerzone - das gefahrlose Schlendern im gesamten Straßenraum - angesichts der sehr weit reichenden Befahrbarkeitsregelung „Zufahrt auf die Grundstücke und Lieferverkehr frei“, der uneingeschränkten Freigabe der Straße für den Radverkehr und eine Oberflächengestaltung, die Hinweise auf eine geregelte Verkehrsgestaltung vermissen lässt, stark eingeschränkt.

Weitere Defizite für Fußgänger ergeben sich durch die gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs bei gleichzeitig geringer Dimensionierung der zur Verfügung stehende Wege, durch fehlende sichere Querungsmöglichkeiten der Hauptverkehrsstraßen (u.a. Fuhrberger Straße, Hannoversche Straße/Im Mitteldorf) - insbesondere auch für den Schülerverkehr sowie jene Straßenbereiche, in denen Stellplätze für den Kfz-Verkehr nur durch Überfahrung der Fuß- bzw. Radwege erreicht werden können, wie z.B. entlang der Hannoverschen Straße/Im Mitteldorf.

Abb. 51: Pkw- und Radverkehr in der Von-Alten-Straße

Abb. 52: Fehlende gesicherte Querungsmöglichkeit Im Mitteldorf

3. Nachweis der städtebaulichen Missstände gem. § 136 BauGB

Das Baugesetzbuch unterscheidet zwei Arten städtebaulicher Missstände, die einerseits auf substanzielle baulich-städtebauliche und andererseits auf funktionale Missstände zielen: „Bei der Beurteilung, ob in einem städtischen […] Gebiet städtebauliche Missstände vorliegen, sind insbesondere zu berücksichtigen

1) die Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder die Sicherheit der in dem Gebiet wohnenden und arbeitenden Menschen in Bezug auf
    a. die Belichtung, Besonnung und Belüftung der Wohnungen und Arbeitsstätten,
    b. die bauliche Beschaffenheit von Gebäuden, Wohnungen und Arbeitsstätten,
    c. die Zugänglichkeit der Grundstücke,
    d. die Auswirkungen einer vorhandenen Mischung von Wohn- und Arbeitsstätten,
    e. die Nutzung von bebauten und unbebauten Flächen nach Art, Maß und Zustand,
    f. die Einwirkungen, die von Grundstücken, Betrieben, Einrichtungen oder Verkehrsanlagen ausgehen, insbesondere durch Lärm, Verunreinigungen und Erschütterungen,
    g. die vorhandene Erschließung,
    h. die energetische Beschaffenheit, die Gesamtenergieeffizienz der vorhandenen Bebauung und der Versorgungseinrichtungen des Gebiets unter Berücksichtigung der allgemeinen Anforderungen an den Klimaschutz und die Klimaanpassung;
2) die Funktionsfähigkeit des Gebiets in Bezug auf
    a. den fließenden und ruhenden Verkehr,
    b. die wirtschaftliche Situation und Entwicklungsfähigkeit des Gebiets unter Berücksichtigung seiner Versorgungsfunktion im Verflechtungsbereich,
    c. die infrastrukturelle Erschließung des Gebiets, seine Ausstattung mit Grünflächen, Spiel- und Sportplätzen und mit Anlagen des Gemeinbedarfs, insbesondere unter Berücksichtigung der sozialen und kulturellen Aufgaben dieses Gebiets im Verflechtungsbereich“.

Zur Bestimmung und zur Lokalisierung städtebaulicher und funktionaler Missstände im Untersuchungsgebiet „Innenstadt Großburgwedel“ erfolgt die Beurteilung der örtlichen Gegebenheiten entsprechend des § 136 Abs. 3 BauGB auf Grundlage der Bestandserhebung und -analyse (vgl. ISEK „ISEK Ortschaft Großburgwedel und Verflechtungsraum“, Kap. 3). Zudem werden wesentliche Grundzüge der demografischen Entwicklung und sozialen Zusammensetzung der Einwohner im Untersuchungsgebiet sowie die wirtschaftliche Situation dargestellt.

Die städtebaulichen Strukturen im Untersuchungsgebiet weisen diverse Defizite auf, die als städtebauliche Missstände oder funktionale Defizite zu definieren sind und im Folgenden zusammenfassend skizziert werden.

Städtebauliche Missstände

<u>Anbindung des Rathauses an die Innenstadt</u>

Das Rathaus liegt nordöstlich der Innenstadt als Riegelbau entlang der Kleinburgwedeler Straße, mit der Einfahrt von der Fuhrberger Straße aus. Es bildet mit den in der Nachbarschaft gelegenen Einrich-

tungen der Stadt Burgwedel und der Region Hannover (Krankenhaus, Kindertagesstätte Großburgwedel II, Jugendhilfestation) ein räumliches Cluster für öffentliche Dienstleistungen. Andererseits führt diese Lage dazu, dass kein funktionaler Zusammenhang mit der Innenstadt besteht, so dass das Rathaus aufgrund seiner Lage nicht als selbstverständlicher und einladender Bestandteil des zentralen Bereichs Großburgwedels aufgefasst wird. Dieser Eindruck wird durch die umliegende Mauer sowie die unübersichtliche und undeutliche Wegeführung zum Rathauseingang vom Fußgängerüberweg aus vorbei an einem kleinen Parkplatz verstärkt. Die Fuhrberger Straße wirkt zudem als räumliche Barriere und wenig einladend, sie vermittelt einen ungeordneten Charakter. Zudem gehen Verkehrsgefährdungen von der Straße aus, da sie stark befahren ist und es wenig gesicherte Querungsmöglichkeiten gibt. Hier gilt es künftig die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Städtisches Grün ohne gestalterische und funktionale Qualitäten

Einige städtische Grünräume, wie z.B. die Grünfläche im rückwärtigen Bereich des Rathauses liegen weitgehend brach. Diese Fläche ist – versteckt hinter einer Mauer und Strauch- und Buschwerk - kaum zu erkennen und lädt nicht zum Aufenthalt und zur Nutzung ein, da sie mit Ausnahme einer Bank z.B. keine Sitzmöglichkeiten oder Anregungen bietet. Diese zentrale und verbindende Fläche zwischen Krankenhaus, Rathaus und Innenstadt bedarf einer gestalterischen Aufwertung und Öffnung zur Stadt hin. Die Stadt leitet im Winter/Frühjahr 2020 u.a. mit der Öffnung der Grünfläche durch Abbruch der Mauer zur Fuhrberger Straße hin und durch Verlagerung der Haltestelle die ersten Schritte einer Öffnung und attraktiveren Gestaltung und Nutzung des städtischen Grüns ein.

Ungeordnete städtebauliche Situation an der Fuhrberger Straße

Im Gegensatz zu den anderen zentralen Straßenzügen wird die Fuhrberger Straße im Bereich zwischen Von-Alten-Straße und Hannoversche Straße nicht durch straßenbegleitende Elemente – etwa Gebäudefassaden – gefasst. Ganz im Gegenteil vermittelt dieser Straßenzug den Eindruck einer „Rückseite“ der Innenstadt, z.B. durch Parkplätze, Versprünge in der Raumkante, Gebäuderückseiten, Hofsituationen usw. Vorhandene Wegebeziehungen zur Von-Alten-Straße sind von hier aus nicht zu erkennen.

Abb. 53: Durchgang Fuhrberger Straße – Von-Alten-Straße

Abb. 54: Durchgang Amtshof – Von-Alten-Straße

Ein weiterer Missstand mit Neuordnungsbedarf findet sich mit der Adresse Hannoversche Straße 13 an der östlichen Straßenseite der Fuhrberger Straße: Ein ungeordneter Lagerplatz mit (landwirtschaftlichen) Fahrzeuge, Baumaterialien, Schrott usw. kennzeichnet den zentralen Eingangsbereich in den Ortskern. Auch diese Situation bedarf einer städtebaulichen Neuordnung, zumal die Nebenanlagen der

stark befahrenen Hannoverschen Straße in diesem Bereich unzureichend sind – u.a. Breite, Gestaltungsqualität, Unebenheiten im Belag usw.

Abb. 55: „Rückseite“ der Innenstadt an der Fuhrberger Straße

Abb. 56: Ungeordneter Lagerplatz an der Hannoverschen Straße

Gestaltung der Freifläche am Amtshof

Die Innenstadt Großburgwedels bietet eine Vielzahl an Parkmöglichkeiten für Pkws. So ist auch die zentral gelegene, weitgehend versiegelte Freifläche am Amtshof/Dr.-Abert-David-Straße in ihrer vorrangigen Funktion eine Parkfläche für ca. 90 Pkws und bietet derzeit für andere Nutzungen kaum Raum. Die Fläche ist aufwändig und pflegeintensiv gestaltet: Die einzelnen Parkgassen sind jeweils durch ca. 1,60 m hohe, dicht gewachsene Hainbuchenhecken voneinander abgegrenzt. Dies vermittelt –zumindest in der Wachstumsperiode – einen sehr grünen Eindruck, verhindert aber die Einsehbarkeit über die eigene Parkgasse hinaus und reduziert damit das Sicherheitsempfinden. Bei Dunkelheit wird dieser Eindruck durch eine unzureichende Beleuchtung gestützt.

An einigen Stellen trägt zudem identisches Pflasterung sowohl auf der Fahrgasse als auch auf dem Bürgersteig zur Irritation von Autofahrern, Radfahrern und Fußgängern bei.

Abb. 57: Amtshof

Abb. 58: Parkplatz Amtshof

Gestaltungsbedarf am Markt

Der Marktplatz mit der umlaufenden Straße Am Markt ist historisch gesehen das Zentrum des Ortes gewesen. Dieser Bedeutung entspricht die heutige Platzgestaltung nicht mehr:

- Der östliche Bereich wird von Pkw-Stellplätzen dominiert, während die verbleibenden Flächen für Fußgänger mit in die Jahre gekommenen Aufenthaltsinseln gestaltet sind. Diese wirken ungepflegt und ungestaltet, u.a. die in Beton „gerahmten“ Blumenbeete. Die Beetumrandungen dienen zugleich als Sitzfläche.
- Der westliche Teil des Marktes ist fast vollständig, aber undifferenziert gepflastert. Hier stehen mehrere Pflanztröge und Sitzbänke sowie einige großkronige Bäume. Die Transitfunktion des Platzes wird durch die mit Bordsteinabsenkungen versehenen Anschlussstellen (z.B. Fußgängerampel vor der Grundschule) des Fußverkehrsnetzes definiert, nicht aber durch gestalterische Elemente auf der Fläche unterstützt. Die Aufenthaltsfunktion dieser Fläche ist unbefriedigend: Die Möblierung ist ebenfalls veraltet und bedarf einer Erneuerung und Neuordnung, da die Sitzmöglichkeiten sehr nah an der Fahrbahn und damit nicht aufenthaltsfreundlich platziert sind.

Der Platz ist mit Ausnahme einiger kleiner Baumscheiben komplett versiegelt. In seiner Gesamtheit bleibt der Marktplatz hinter seinen städtebaulich-funktionalen Möglichkeiten zurück und sollte entsprechend behutsam weiterentwickelt werden. Erste Gestaltungsentwürfe liegen aus vorangegangenen Planungsverfahren bereits vor.

Abb. 59: Blick auf den Markt

Abb. 60: Pflanzbeet Am Markt

Erneuerungsbedarf beim Stadtmobiliar

Der öffentliche Raum ist relativ gut mit Stadtmobiliar versorgt. Allerdings vermittelt dieses in vielen Bereichen einen „in die Jahre gekommenen“ Eindruck, so dass eine nachhaltige Aufwertung wünschenswert wäre, u.a. um davon ausgehende Gefahren wie Holzsplitter an den Auflagen der rissig gewordenen Bänke zu vermeiden. Auch die öffentlichen Abfallbehälter - offene, aus Stahldrahtgeflecht hergestellte Drahtkörbe – bieten wenig Schutz gegen unbeabsichtigte Leerung durch Sturmböen, Vögel oder Vandalismus. Zur Unterstützung von Kommunikationsmöglichkeiten wäre auch eine andere Anordnung der Sitzelemente von Vorteile, da die derzeitige Anordnung und Ausrichtung nicht kommunikationsfördernd sind.

Barrierefreiheit/-armut

Der allgemeine demografische Wandel, die Innenstadt nahe Lage der Seniorenwohnanlage an der Fuhrberger Straße und der hohe Anteil an Gesundheitsdienstleistungen im Untersuchungsgebiet führen zu einer starken Präsenz älterer Menschen in der Innenstadt Großburgwedels. Dadurch ergeben sich deutlich über das übliche Maß hinausgehende Anforderungen an die Barrierefreiheit bzw. –armut der Stadtgestaltung.

Im hier betrachteten Kontext betrifft dies insbesondere die Nutzbarkeit des öffentlichen Raumes durch Personen mit körperlichen und/oder kognitiven Beeinträchtigungen. So stellen die Überwindung von Niveauunterschieden mit Rollatoren oder Rollstühlen (z.B. an Bordsteinen, Stufen etc.) und die Sturzgefährdung für sich unsicher bewegende Personen typische Probleme bei der nicht barrierefreien Gestaltung öffentlicher Räume dar. So ist etwa die Verwendung von mittel- bis großformatigen Pflastersteinen stadtgestalterisch zwar ansprechend, erschwert aber die Passage mit Rollatoren oder anderen Gehhilfen. Hier ist beispielhaft die gepflasterte Mittelrinne in der Von-Alten-Straße zu nennen, die ein Queren von einer Straßenseite zur anderen erschwert.

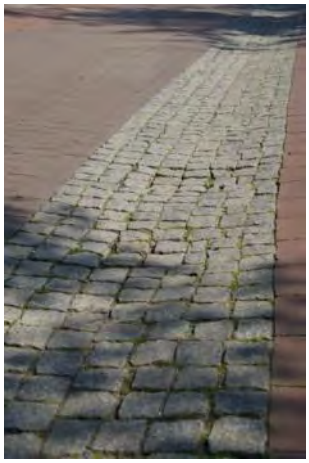


Abb. 61: Barrieren durch Pflasterung

Abb. 62: Nutzungskonflikte im Straßenraum

Einen anderen Aspekt von Barrierefreiheit stellt die Flächenkonkurrenz mit Radfahrern dar. Im Innenstadtbereich gibt es keine separierte Radwegeführung. Entlang der Hauptstraßen weist die Beschilderung die Wege entweder als gemeinsame Geh- und Radwege (Zeichen 240 StVO) oder aber als Gehweg mit dem Zusatz „Fahrräder frei“ (Zeichen 239 StVO mit Zusatzzeichen 1022-10 StVO) aus. Eine gemeinsame Geh- und Radwegnutzung kommt innerorts nach den technischen Regelwerken jedoch nur in solchen Fällen in Betracht, in denen eine vertretbare alternative Radverkehrsführung in Form von Radwegen, Radfahr- bzw. Schutzstreifen oder einem Mischverkehr auf der Fahrbahn nicht möglich ist. Außerdem billigt das Straßenverkehrsrecht gemeinsame Geh- und Radwege lediglich dann, „[…] wenn dies unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger vertretbar […] ist“ (VwV-StVO zu Zeichen 240). Eine zu erfüllende Voraussetzung ist dabei, dass die lichte Breite gemeinsamer Geh- und Radwege innerorts und bei geringer Nutzung i.d.R. durchgehend 2,50 Meter zu messen hat (Zeichen 240 VwV-StVO, Randnummer 20). Diese Voraussetzung wird jedoch an vielen Stellen innerhalb des Untersuchungsgebietes nicht erfüllt.

Auch die zweite in Großburgwedel praktizierte Variante ist problematisch: Die teilweise Verkehrsführung nach Zeichen 239 StVO mit Zusatzzeichen 1022-10, nach der Radfahrer zwar in Schrittgeschwindigkeit den Gehweg mitbenutzen dürfen, ansonsten jedoch dazu verpflichtet sind, die Fahrbahn zu benutzen, ist angesichts fehlender Ein- und Ausfädelungsstellen ungeeignet, unfallgefährdend und wenig einladend.

Trotz vielfacher gegenseitiger Rücksichtnahmen kommt es deshalb auf den gemeinsam genutzten Wegeflächen häufig zu kritischen Begegnungssituationen zwischen Fußgängern, Auto- und Radfahrern, die durch ihre Mängel in der Verkehrssicherheit besonders Personen mit Handicaps von einer Nutzung dieser Wege abhalten könnten.

Abb. 63: Fußgängerzonenbeschilderung

Abb. 64: Auch eine Form von Barriere: Der sehr schmale Fußweg an der Fuhrberger Straße in Höhe des Wohn-Parks

Funktionale Defizite

<u>Notwendigkeit zur Stabilisierung der Versorgungsfunktion der Von-Alten-Straße und der angrenzenden Versorgungsbereiche</u>

Die Von-Alten-Straße und die angrenzenden Versorgungsbereiche Von Alten Karree, Dr. Albert-David-Straße und Am Markt stellen den zentralen Einkaufsbereich Großburgwedels dar. Der Einzelhandelsbesatz entspricht in Zielgruppenausrichtung und Struktur vergleichbaren Kleinstädten im Hannoveraner Umland: Das Waren- und Preisniveau deckt auch das höherpreisige Segment ab und die wenigen Leerstände von Ladenlokalen sind überwiegend nicht strukturell bedingt. Damit scheint die Innenstadt vordergründig recht gut aufgestellt. Allerdings sind mittlerweile selbst scheinbar stabile Einzelhandelsstrukturen durch Veränderungen des Käuferverhaltens (z.B. demografischer Wandel, Bedeutungszunahme des Onlinehandels, Konkurrenz durch große Fachmärkte und Einkaufszentren, Konkurrenzen durch Nachbargemeinden etc.) bedroht. Aus diesem Grund scheint es erforderlich, weitere Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung und Stabilisierung der Haupteinkaufsstraße zu ergreifen und die vorhandenen städtebaulichen und funktionalen Mängel in der Einkaufszone zu beseitigen.

Hierunter fallen insbesondere indifferente Eingangssituationen, verbesserungswürdige Aufenthalts- und Kommunikationsbereiche sowie Bepflanzungen und Wegeverbindungen.

Verkehrsrechtlich ist die Von-Alten-Straße als Fußgängerzone mit dem Zusatzschild „Zufahrt auf die Grundstücke und Lieferverkehr frei“ beschildert. Eine zeitliche Einschränkung für die Durchfahrt besteht nicht, lediglich die Höchstgeschwindigkeit ist begrenzt. Mit dieser Regelung soll der Durchgangsverkehr ferngehalten werden, der motorisierte Kundenverkehr wird aber weiterhin ermöglicht. Allerdings gibt es kaum Kontrollmöglichkeiten, da jede Autofahrt mit einem Zufahrtswunsch begründet werden kann.

Die gesamte Straße ist als gemischt genutzte niveaugleiche Fläche konzipiert. Bis auf Elemente wie Sitzbänke, Abfalleiner, Fahrradabstellanlagen oder Behindertenstellplätze erfolgt keine funktionale Zuordnung der verschiedenen Bewegungsarten. Allerdings führt die partiell beidseitige Bepflanzung mit Straßenbäumen dazu, dass der Kfz-Verkehr faktisch nur in der Straßenmitte fährt, während die Randzonen des Straßenraums halbwegs geschützte Fußgängerbereiche darstellen. Damit liegen eigentlich grundlegende Rahmenbedingungen für ein Shared space vor, ohne dass aber offensiv auf die damit verbundenen Verhaltensweisen hingewiesen würde.

In Großburgwedel wird seit vielen Jahren die Diskussion über die gestalterische und verkehrliche Neuordnung der Von-Alten-Straße geführt (z.B. Umwandlung in eine originäre Fußgängerzone). Vor der Neuordnung des öffentlichen Straßenraums in der Von-Alten-Straße muss eine Entscheidung über den zukünftigen Charakter der Straße gefällt werden.

<u>Ergänzung der Innenstadt, insbesondere der Von-Alten-Straße um weitere Nutzungen</u>

Auch wenn bislang gewerbliche Leerstände selten sind, sollten Überlegungen angestellt und forciert werden, die Innenstadt Großburgwedels durch weitere, ergänzende Nutzungsangebote zu bereichern. Durch ergänzende Nutzungsangebote, wie z.B. einem Bürgerhaus auf dem Amtshof, kann es gelingen, mehr und andere Zielgruppen in die Innenstadt zu ziehen und auf die dortigen Angebote aufmerksam zu machen und zu motivieren, hier ihre Einkäufe zu erledigen.

<u>Unübersichtliche Wegeführung in den Randbereichen der Von-Alten-Straße</u>

Die Von-Alten-Straße ist an mehreren Stellen über schmale Durchgänge mit rückwärtigen Lagen (nördlich zur Dr.-Albert-David-Str., südlich zur Fuhrberger Str. bzw. zur Hannoverschen Str.) verbunden. Die Dichte und Aufeinanderfolge der Durchgänge ist positiv zu bewerten. Allerdings zeigen sich bei Auffinden, Gestaltung, Übersichtlichkeit, Orientierung und Sicherheitsaspekten Defizite, die die Attraktivität negativ beeinflusst und die häufige Nutzung erschwert. Hier ergibt sich Aufwertungsbedarf für die Durchgänge.

<u>Unübersichtliche Knotenpunktgestaltung Im Mitteldorf - Fuhrberger Straße - Hannoversche Straße</u>

Der Y-förmig gestaltete Knoten im Mündungsbereich der beiden Straßen Hannoversche Straße (im vorherigen Verlauf: Im Mitteldorf) sowie Fuhrberger Straße ist sehr unübersichtlich für alle Verkehrsteilnehmer gestaltet und führt zu erheblichen Verunsicherungen und Gefährdungen. Für den Fuß- und Radverkehr ergeben sich darüber hinaus Umwege und Unsicherheiten angesichts der Wegeführungen

bzw. fehlender Verbindungen und unzureichender Qualität der Nebenanlagen, wie z.B. schmale Fuß- und Radwege, Wegebeschaffenheit, mangelnde Gestaltung. Zudem staut sich der Autoverkehr hier tw. deutlich zurück, was insbesondere für die Hannoversche Straße mit ihren vielen Versorgungseinrichtungen und den damit verbundenen Querungen problematisch ist. Ergänzend erschweren hier die Zufahrten zu den Stellplätzen (nur zu erreichen durch Überfahrung der Fuß- und Radwege) die Verkehrsproblematik. Hier ist dringend Handlungsbedarf geboten.

Abb. 65: Unübersichtlicher Y-Knoten Fuhrberger-, Hannoversche Straße

Abb. 66: Hannoversche Straße – Erreichbarkeit der Parkplätze nur durch Überfahrung der Geh- und Radwege

Gebäude mit Handlungsbedarf

Im Untersuchungsgebiet tritt sowohl strukturell bedingter (Teil)Leerstand, als auch (vermutlich) fluktuationsbedingter (Teil)Leerstand auf. (Teil)Leerstände bei Ladenlokalen oder Wohnungen werden – sofern keine Anhaltspunkte für fehlende Vermarktungschancen vorliegen – als kurzzeitige Fluktuationsreserve interpretiert. Allerdings zeigen sich auch Indizien für harte strukturelle Schwierigkeiten, wie z.B. Von-Alten-Straße 18 und 18a. Beide Gebäude weisen einen sehr hohen Sanierungsbedarf auf. Handlungsbedarf zeigt sich auch bei der Pflege und Gestaltung des Außenbereichs. Dies ist insofern problematisch, als dass durch diese beiden Gebäude die Attraktivität der Eingangssituation in den zentralen Einkaufsbereich Großburgwedels stark leidet. Allerdings zeichnet sich eine Nachnutzungsperspektive für diese beiden Immobilien ab. Ein Problem im Untersuchungsgebiet stellen auch die teilweise überformten oder veralteten Schaufensterfronten in den Erdgeschossen vieler Gebäude dar. Auch hier besteht Handlungsbedarf, um das Bummeln und „Schaufenster schauen“ wieder attraktiver und anregender zu gestalten.

Mit Blick auf den Gebäudezustand ist darauf hinzuweisen, dass keine konkreten Zahlen über energetisch ertüchtigte Gebäude im Untersuchungsgebiet vorliegen. Hier besteht augenscheinlich jedoch noch weiterer Handlungsbedarf. Zudem offenbart die Inaugenscheinnahme bei einigen Gebäuden auch darüber hinausgehenden Sanierungs- bzw. Modernisierungsbedarf.

Ein weiterer Missstand sind Barrieren, die die Zugänge insbesondere zu den Ladenlokalen oder gewerblich genutzten Erdgeschosseinheiten für viele Menschen erschweren.

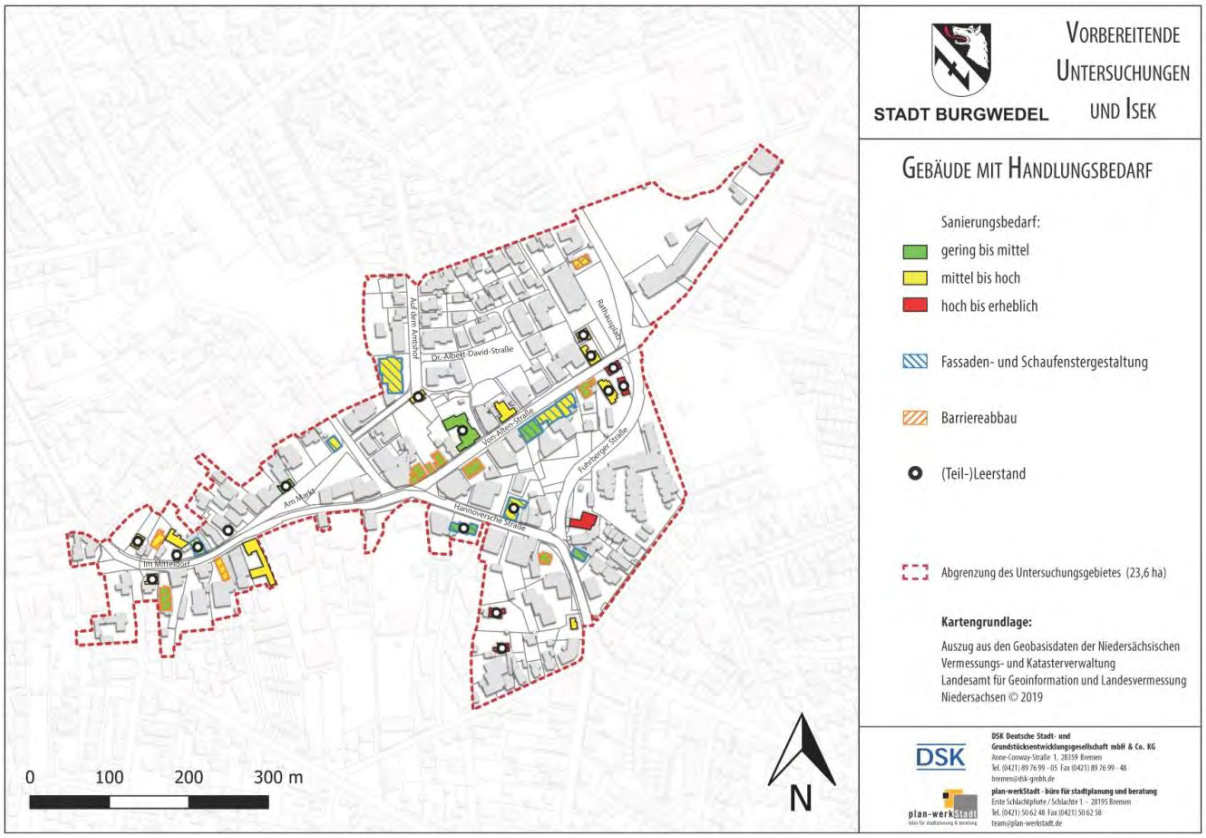


Abb. 67: Gebäude mit Handlungsbedarf im Untersuchungsgebiet „Innenstadt Großburgwedel“, Stand April 2019
(vergrößerte Darstellung im Anhang)
Kartengrundlage: Stadt Burgwedel, eigene Darstellung

Reduzierung der Belastungen durch den Kfz-Verkehr

Die Innenstadt von Großburgwedel ist stark vom Autoverkehr beansprucht. Er prägt - sowohl rollend als auch ruhend – das Stadtbild und die Strukturen insbesondere auch des Untersuchungsgebietes. Viele, groß dimensionierte und versiegelte Parkflächen in zentralen Lagen der Stadt (Amtshof, Am Markt usw.) beeinträchtigen die städtebaulichen und Aufenthaltsqualitäten, wirken zerschneidend und stellen erhebliche Verkehrsgefahren, insbesondere auch für den Schülerverkehr dar. In der Folge dieser Raumansprüche finden der Fuß- und Radverkehr vielfach nicht die erforderliche Fläche und Aufmerksamkeit, die sie benötigen, um attraktive Alternativen zum Kfz-Verkehr darzustellen. Auch aus Sicht des Klimaschutzes sind Maßnahmen zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV erforderlich.

(Wohnungs-)Leerstand

Es tritt sowohl struktureller Leerstand als auch (vermutlich) fluktuationsbedingter Leerstand auf. Leerstand bei Ladenlokalen oder Wohnungen wird – sofern keine Anhaltspunkte für fehlende Vermarktungschancen vorliegen – als kurzzeitige Fluktuationsreserve interpretiert. Allerdings zeigen sich auch Indizien für harte strukturelle Schwierigkeiten. Dies betrifft vor allen Dingen die beiden Immobilien Von-Alten-Straße 18a und 20a. Bei beiden zeigt sich ein sehr hoher Sanierungsbedarf sowohl der Gebäude als auch bei Pflege und Gestaltung des Außenbereichs. Dies ist insofern problematisch als dass

dadurch die Attraktivität der Eingangssituation in den zentralen Einkaufsbereichs Großburgwedels stark leidet. Allerdings zeichnet sich aktuell (Sommer 2019) eine Nachnutzungsperspektive für diese beiden Immobilien ab.

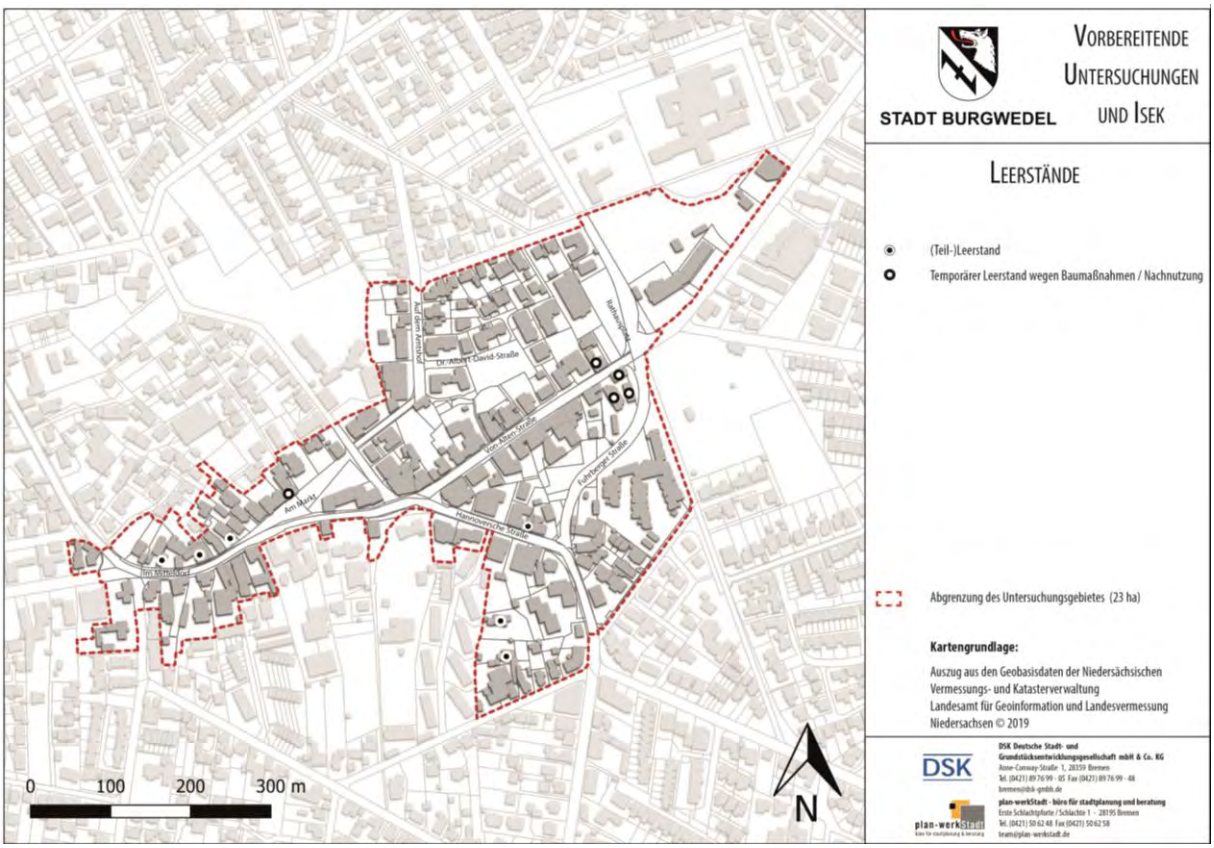


Abb. 68: Leerstände im Untersuchungsgebiet „Innenstadt Großburgwedel“
(vergrößerte Darstellung im Anhang)
Kartengrundlage: Stadt Burgwedel, eigene Darstellung

Energetische Gebäudesanierung

Es liegen keine konkreten Zahlen über energetisch ertüchtigte Gebäude im Untersuchungsgebiet vor. Nach Inaugenscheinnahmen erscheinen entsprechende Angebote – ebenso wie für Gebäudemodernisierungen – für Eigentümer jedoch erforderlich, um den Bestand behutsam weiterentwickeln und sichern zu können.

Erneuerungsbedarf sozialer Infrastruktur

Seit 1992 gibt es in der Gartenstraße im Gebäude eines ehemaligen Firmensitzes die Seniorenbegegnungsstätte (SBS), ein Haus der Begegnung mit vielfältigen Angeboten zur Freizeitgestaltung, Kommunikation, Information, bürgerschaftliches Engagement und Beratung – nicht nur – für Senioren. Ergänzend haben hier auch weitere Einrichtungen, wie z.B. die Tafel ihre Niederlassung gefunden.

Nach einem Vierteljahrhundert Betriebszeit haben sich das gesellschaftliche Leitbild, Ansprüche und Anforderungen geändert und die Stadt Burgwedel hat einen Beteiligungsprozess zum Leben in der Stadt initiiert, bei dem deutlich wurde, dass die in der SBS gebündelten Angebote einer Erweiterung

bedürfen und u.a. die Themen Integration, Inklusion, interkulturelles sowie generationenübergreifendes Miteinander hier auch Platz finden sollten. Mit einer entsprechenden inhaltlichen Erweiterung sollte die SBS zu einem Bürgerhaus werden. Die geplanten Erweiterungen sind allerdings in dem bestehenden Gebäude nicht zu realisieren, da die Räume bereits sehr intensiv genutzt werden, viele Barrieren aufweisen und keine „Leerkapazitäten“ mehr vorhanden sind. Zudem entspricht das Gebäude nicht mehr den aktuellen energetischen Standards und die Funktionalität und Ausstattung sind nicht mehr adäquat für die vielfältigen Anforderungen: Einige Räume sind für Gruppenaktivitäten nur begrenzt nutzbar, da es sich um Durchgangsräume handelt, es gibt gefangene Räume und einen Raum ohne Tageslicht. Die sanitären Anlagen und die Küche können tw. nur über Gruppenräume erreicht werden. Das Gebäude ist sehr hellhörig, was u.a. für Beratungsgespräche problematisch ist. Die Lage der Verwaltungsräume bietet keine Rückzugsmöglichkeiten für die Beschäftigten. Um die SBS zu einem Bürgerhaus weiterzuentwickeln und adäquate Räume dafür bereit zu stellen, ist dringend eine veränderte Raumsituation erforderlich.

Abb. 69: Seniorenbegegnungsstätte in der Gartenstraße

Abb. 70: Rückwärtiger Anbau der SBS

SWOT-Analyse

Abschließend werden die Ergebnisse der Bestandsanalyse in einer SWOT-Analyse zusammengefasst, die die Stärken und Schwächen sowie die Chancen und Risiken im Untersuchungsgebiet einander gegenüber stellt. Die Gegenüberstellung basiert auf der Auswertung der Bestandserhebung und -analyse, von Konzepten und Gutachten, statistischem Datenmaterial und Erkenntnissen aus diversen Bürger- und Akteursgesprächen sowie Gesprächen mit Vertretern der Verwaltung. Ziel der SWOT-Analyse ist das Erkennen des vorrangigen Handlungsbedarfs und die Bewertung möglicher Handlungsoptionen. Damit bildet die SWOT-Analyse die Grundlage und den Übergang zum künftigen Leitbild für Großburgwedel und seine Innenstadt.

Stärken	Schwächen
• Erfüllung der Versorgungsfunktion als Mittelzentrum • Nutzungsvielfalt • Verkehrsgünstige Lage direkt am BAB-Netz • Vielfältiges und umfangreiches Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot • Hohes Kaufkraftniveau • Gute Anbindung (Pkw und ÖPNV) bei ausreichend Parkraumangeboten • Etliche erhaltene Baudenkmäler und stadtbildprägende Gebäude • Kulturelle Veranstaltungsorte	• Tw. städtebauliche ungeordnete Bereiche mit gestalterischen Defiziten und fehlender Struktur und Orientierung • Unzureichende Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und bei privaten Gebäuden • Starke Trennwirkung der Hauptverkehrsstraßen • Gestaltungs- und Nutzungsdefizite der Haupteinkaufstraße Von-Alten-Straße • Unsicherheiten produzierende Befahrungsregeln in der Von-Alten-Straße • Defizite im Fuß- und Radverkehr • Erheblicher Erneuerungsbedarf sozialer Infrastruktur (SBS) • Tw. Sanierungsbedarf, sowie geringer Anteil energetisch ertüchtigter Gebäude • Geringe Aufenthalts- und Gestaltungsqualitäten an Grün- und Freiflächen
Chancen	**Risiken**
• Stärkung des Klimaschutzes und der Umsetzung von Maßnahmen zur Klimaanpassung • Integrierte Betrachtung und Entwicklung der Innenstadt als Ganzes • Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten in der Innenstadt • Umgestaltung des zentralen Straßenzugs Marktplatz – Von-Alten-Straße – Rathausplatz/Domfrontplatz • Schaffung eines neuen sozio-kulturellen Zentrums • Stabilisierung von Einzelhandel und Dienstleistungen • Nutzungsergänzungen, z.B. durch weitere Kultur-, Gastronomie-, Einzelhandels-, Begegnungsangebote • Verbesserung der Fuß- und Radwegeverbindungen • Sensibilisierung von Eigentümern und Akteuren für die (mitverantwortliche) Entwicklung der Innenstadt • Aufwertung/Qualifizierung städtischer Grünräume	• Weitere Kaufkraftabflüsse aus der Innenstadt • Schwierige Rollenfindung der Stadt zwischen Nachbarkommunen und dem Oberzentrum Hannover • Starke Pkw-Orientierung verhindert notwendige Veränderungen • Streitpunkt „Befahrbarkeit der Fußgängerzone“

Abschließend zeigt Abb. 71 die dargestellten Missstände kartografisch im Überblick.

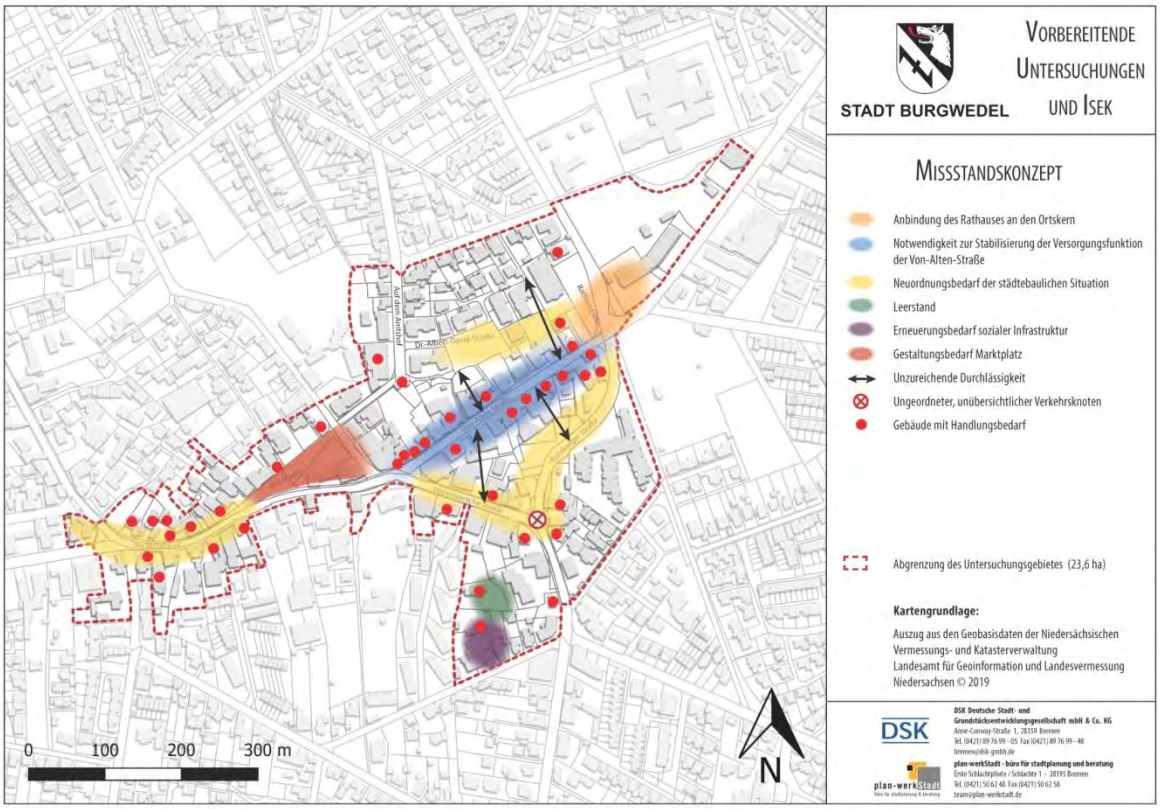


Abb. 71: Städtebauliche Missstände im Untersuchungsgebiet Innenstadt Großburgwedel
(vergrößerte Darstellung im Anhang)
Kartengrundlage: Stadt Burgwedel, eigene Darstellung

4. Begründung des qualifizierten öffentlichen Interesses an der Sanierung

Die Notwendigkeit der Sanierung des Gebiets „Innenstadt Großburgwedel“ in der Stadt Burgwedel ist in den vorangegangenen Kapiteln dargelegt worden. Die Komplexität des Erneuerungskonzeptes erfordert qualifizierte Rechts- und Verfahrensinstrumente.

In der Abwägung der gebotenen Instrumente reichen Maßnahmen des allgemeinen Städtebaurechts dafür nicht aus. Deshalb ist für die Vorbereitung und Durchführung der Sanierung die Anwendung des besonderen Städtebaurechts (vgl. § 136 ff. BauGB) sowohl das geeignete als auch notwendige Mittel.

Der Nachweis des qualifizierten öffentlichen Interesses ist auch darin zu sehen, dass die Erneuerung des Gebietes dem Gemeinwohl der Stadt Burgwedel insgesamt dient, da der Bereich grundlegende Wohn- und wirtschaftliche Versorgungsfunktionen für den Gesamtort erfüllt.

5. Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung

5.1. Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen der Stadt Burgwedel zur Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau“ für das Gebiet „Innenstadt Großburgwedel“ wurden in der Zeit vom 16.04.2019 bis zum 24.05.2019 43 öffentliche Aufgabenträger per Informations- und Fragebogen beteiligt. Von diesen haben bis zum 24.05.2019 24 öffentliche Aufgabenträger zurückgeschrieben und 14 Anmerkungen bzw. Anregungen zur Aufnahme in die Städtebauförderung gemacht.

Aus den eingegangenen Stellungnahmen lässt sich die grundsätzliche Bereitschaft zur Mitwirkung entnehmen. Von einigen Behörden und Aufgabenträgern wird darum gebeten, weiterhin in die beabsichtigten Maßnahmen eingebunden zu werden. Dieses wird im Zuge der weiteren Planungen berücksichtigt werden. Besondere Problemstellungen, die eine Umsetzung der Sanierungsziele gefährden würden, wurden nicht mitgeteilt. Eine tabellarische Darstellung der Stellungnahmen findet sich im Anhang dieser Ausarbeitung.

5.2. Bürger- und Akteursbeteiligung

Im Zuge der Erarbeitung des ISEK und der VU „Innenstadt Großburgwedel“ fanden drei öffentliche Veranstaltungen statt, in deren Verlauf über die (Zwischen-)Ergebnisse der Untersuchungen, über sanierungsrechtliche Rahmenbedingungen sowie über den zeitlichen Ablauf informiert wurde:

- am 16. Mai 2019 im Rahmen einer eigens durchgeführten Bürgerinformationsveranstaltung.
- am 23. Mai 2019 im Rahmen der Sitzung des Bau-, Planungs- und Umweltausschusses (öffentlicher Teil)
- am 4. September 2019 im Rahmen einer eigens durchgeführten Bürgerinformationsveranstaltung (noch ausstehend)

Die Chancen einer im Rahmen der Städtebauförderung unterstützten Sanierung des Innenstadtbereichs von Großburgwedel wurden bereits vor dem offiziellen Beginn der Arbeiten zu dem Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept und den Vorbereitenden Untersuchungen in mehreren Sitzungen der politischen Gremien behandelt. Hierbei wurde deutlich, welche Möglichkeiten die Aufnahme in ein Städtebauförderungsprogramm für die Stadt Burgwedel insgesamt bieten könnte.

In einer breit angekündigten öffentlichen Bürgerversammlung am 16. Mai 2019 im Amtshof Burgwedel wurden die im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen erarbeiteten Analysen sowie die Entwürfe der Missstands- und des Erneuerungskonzeptes vorgestellt. Im Rahmen dieser Veranstaltung wurden zudem grundlegende Informationen zu den formalen Regelungen eines Sanierungsverfahrens erläutert.

Aus der Diskussion war zu erkennen, dass die anwesenden Bürgerinnen und Bürger die Bestrebungen der Stadt um eine Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm grundsätzlich befürworten und das Konzept zur Erneuerung des Untersuchungsgebietes im Grundsatz für notwendig ansehen und positiv bewerten.

Hieraus gingen folgende Anregungen für die Konzepterstellung hervor:

- Einbeziehung des Straßenzuges entlang der Straße Im Mitteldorf (die Straßennebenanlagen betreffend) westlich des Bereichs von Am Markt, da auch hier Handlungsbedarf (Neuordnung der Städtebaulichen Situation) besteht.
- Einbeziehung des Geländes des KRH Klinikums Großburgwedel: Da eine Umsiedlung des Krankenhauses bevorstehe, wäre eine Berücksichtigung bei der Planung wichtig. Zugleich bestünde z.B. die Möglichkeit, das Gelände des derzeitigen Parkplatzes Auf dem Amtshof einer anderen Nutzung zuzuführen, wenn die Aussicht darauf bestehe, dass in absehbarer Zeit das aktuelle Krankenhausgelände für eine Neuplanung zur Verfügung stünde. Der Einbindung des Krankenhauses in die Planung wurde u.a. entgegengehalten, dass das Krankenhausgelände nicht mehr zur Innenstadt Großburgwedels gehöre. Stattdessen sollte das Gelände dem Wohnungsmarkt zugeführt werden, um bezahlbaren Wohnraum zu schaffen. In diesem Zuge sollte eine Anbindung durch den zum Krankenhaus gehörenden Rathauspark erfolgen, der dafür eine Aufwertung erfahren sollte.
- Ausweisung des Bereichs Fuhrberger Straße/Hannoversche Straße bis hin zu Im Mitteldorf/Dammweg als Missstand wegen des stark belasteten Knotenpunktes, der Verkehrsfluss sollte hier verbessert werden. Zugleich queren viele Fußgänger die Straßen in Bereichen, in denen keine Querung vorhanden ist, die Fußgängerüberwege sind nach Auskunft einiger Anwesender ungünstig positioniert. Insgesamt ist die Situation in diesem Bereich für alle Verkehrsteilnehmer sehr ungünstig, weil gefährdend, stark belastet und unübersichtlich.
- Ebenfalls herrscht in der Gartenstraße ein hohes Verkehrsauskommen, die Straße ist nicht für entsprechende Verkehrsmengen ausgelegt.
- Dringender Handlungsbedarf zur Verbesserung der Verkehrssituation für Radfahrer und Fußgänger, u.a. da im Gegensatz zu dem Radweg in Kleinburgwedel die Radwege in Großburgwedel holprig und schmal sind und es aufgrund vieler Engstellen Gefahr von Kollisionen zwischen Radfahrern und Fußgängern gibt. So ist im Bereich Fuhrberger Straße bis zur Kreuzung Hannoversche Straße, auf der rechten Straßenseite vom Rathaus aus kommend, der Radweg quasi bloß ein Fußweg und damit viel zu schmal. Insgesamt sollten die Radwege im gesamten Planungsgebiet sicherer, breiter und attraktiver werden.
- Verbesserung der Verkehrsführung für Fußgänger an der Fuhrberger Straße, da u.a. bei der Bushaltestelle in Höhe des REWE Supermarktes der Fußweg abbricht und man als Fußgänger unvermittelt im Bereich der Bushaltestelle landet. Als Alternative böte sich für den Fußgänger hier nur die Nutzung des Supermarktparkplatzes, dies sei mit Kindern jedoch zu gefährlich.
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf dem Domfront-/Rathausplatz, der nicht zum Verweilen einlädt.
- Verbesserung der Wahrnehmbarkeit der Fußgängerzone als Ortszentrum, u.a. werden die Von-Alten-Straße, insbesondere von Ortsfremden zu schlecht als Ortszentrum wahrgenommen, durch die Ausnahmeregelungen herrscht zu viel motorisierter Verkehr und Am Markt werde nicht als Eingang in die Stadt erkannt. Zugleich sollte der Platz Am Markt umbenannt werden in „Alter Markt“, da hier seit geraumer Zeit kein Wochenmarkt mehr stattfinde und die Bezeichnung deshalb irreführend sei.
- Weiterentwicklung der SBS zu einem Bürgerhaus.
- Den dörflichen Charakter Großburgwedels erhalten.

6. Leitbild, Sanierungsziele und Erneuerungskonzept

6.1. Leitbild

Die in Kapitel 3 dargelegten städtebaulichen und funktionalen Missstände haben die Bedarfe nach einer städtebaulichen Umstrukturierung bzw. Weiterentwicklung im Untersuchungsgebiet verdeutlicht. Die Defizite betreffen vor allem die Funktionsfähigkeit einer mittelzentralen Innenstadt in ihrer Konkurrenzsituation zu anderen Mittelzentren, zu den großen Einkaufzentren, zum Oberzentrum Hannover und zunehmend auch zum Onlinehandel. Städtebauförderung kann nicht direkt in den ursächlichen Wirkungszusammenhang der Strukturveränderungen im Einzelhandel eingreifen. Allerdings ist sie geeignet, um die funktionalen Eigenschaften der Innenstadt als sinnlich erlebbaren Gebietstypus zu stärken und auf diese Weise zur Stabilisierung auch der Großburgwedeler Innenstadt beizutragen.

Die Analyse der städtebaulichen, funktionalen und sozioökonomischen Strukturen hat deutliche Funktions- und Substanzschwächen im Untersuchungsgebiet Innenstadt Großburgwedel verdeutlicht. Es wurde herausgearbeitet, dass es der Umsetzung einer umfassenden Aufwertungs- und Stabilisierungsstrategie bedarf, um die Innenstadt mit seinen vielfältigen Wohn-, Lebens-, Wirtschafts- und Versorgungs- sowie sozialen Funktionen auf breiter Grundlage zu sichern und behutsam weiterzuentwickeln, indem die vorhandenen Stärken und Chancen genutzt und (noch intensiver) zur Entfaltung gebracht werden. Zugleich ist eine stärkere Fokussierung auf Maßnahmen zur Stärkung des Klimaschutzes und der Klimaanpassung erforderlich. Dazu gehört die Profilierung und Stärkung sowohl des dörflichen Charakters des Ortskerns/der Innenstadt, als auch des vielfältigen Einzelhandels- und Dienstleistungsangebotes in der durch diverse Baudenkmäler und stadtbildprägende Gebäude charakterisierten Innenstadt mit ihren städtischen Grünräumen. Zugleich sind die Einkaufs- und Versorgungsfunktionen in der Innenstadt stärker um weitere Funktionen, wie z.B. Wohnen, Aufenthalt/Begegnung, Kultur, Gastronomie und Soziales zu ergänzen. Nur durch ein hohes Maß an (nachfragegerechter) Nutzungsmischung auf engem, fußläufig zu erschließendem Raum mit guter, sicherer und schneller Erreichbarkeit auch für Fußgänger und Radfahrer, lassen sich die Veränderungsprozesse im Handel und Dienstleistungsbereich kompensieren. Wenn es gelingt, diese attraktive Dichte umzusetzen, kann die Innenstadt von Großburgwedel ein Alleinstellungsmerkmal entwickeln, das sie gegenüber den benachbarten Zentren auszeichnet. In diesen anzustrebenden integrierten (Weiter)Entwicklungsprozess sollten frühzeitig und behutsam die lokalen Akteure und Eigentümer als Mitverantwortliche für die Entwicklung der Innenstadt eingebunden werden.

6.2. Sanierungsziele

Zur Operationalisierung des oben skizzierten Leitbildes verfolgt die städtebauliche Sanierung folgende Sanierungsziele:

- Beseitigung städtebaulicher Missstände:
  - Reduktion der städtebaulichen Trennung zwischen Rathaus und Innenstadt
  - Beseitigung gestalterischer Defizite in Straßenräumen sowie Sanierung und Umgestaltung von Straßen (auch die Nebenanlagen betreffend entlang der Straßen, die aktuell noch im Besitz der Region bzw. des Landes sind), auch im Hinblick auf den Abbau von Barrieren für bewegungseingeschränkte sowie sehbehinderte Menschen

  - Aufwertung des städtischen Grüns und von Freiräume
  - Stärkung von Aufenthaltsqualitäten

- Beseitigung / Reduzierung funktionaler Defizite:
  - Stärkung von Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung
  - Reduzierung von Nutzungskonflikten zwischen den verschiedenen Verkehrsarten und bezüglich der Unverträglichkeiten verschiedener, benachbarter Nutzungen
  - Ergänzung fehlender und Optimierung bestehender Fuß- und Radwegeverbindungen sowie Querungen
  - Stärkung des Fuß- und Radverkehrs bei gleichzeitiger Berücksichtigung von Barrierefreiheit
  - Stärkung von Einzelhandels- und Dienstleistungsbereichen (insbesondere Von-Alten-Straße)
  - Stärkung einer vielfältigen, nachfragegerechten Mischung durch Ansiedlung unterschiedlicher Nutzungen
  - Eigentümeransprache in Bezug auf energetische Gebäudesanierungen, Modernisierungen, Anpassungen oder Umnutzungen

- Stabilisierung und Stärkung sozialer und kommunikativer Strukturen:
  - Stärkung öffentlicher Einrichtungen zur Stabilisierung von Nachbarschaften, zur Unterstützung von Alleinerziehenden, zum interkulturellen Austausch etc.
  - Verbesserung der Kooperationsmöglichkeiten sozialer und kultureller Träger

- Stabilisierung und Stärkung der lokalen Ökonomie:
  - Stärkung von Einzelhandels- und Dienstleistungsbereichen (insbesondere Von-Alten-Straße, Von Alten Karree, Dr. Albert-David-Straße und Am Markt) (s.o.)
  - Stärkung einer vielfältigen, nachfragegerechten Mischung durch Ansiedlung unterschiedlicher Nutzungen (s.o.)
  - Verhinderung von „Trading-Down-Prozessen“ in gefährdeten Lagen

Im Zuge der konkreteren Ausgestaltungsplanung und Umsetzung ist bei allen Maßnahmen zusätzlich darauf zu achten, dass sie dem Prinzip des Gender Mainstreaming und den Grundsätzen der Antidiskriminierung ausreichend Rechnung tragen.

6.3. Erneuerungskonzept

Um die aufgeführten Sanierungsziele zu erreichen ist die Umsetzung einer Vielzahl von Einzelmaßnahmen erforderlich, die im Folgenden skizziert werden. Neben der Aufwertung öffentlicher Straßenräume und der Unterstützung von (privaten) Gebäudesanierungen wird vor allem die Stärkung der sozialen Infrastruktur erforderlich sein.

Da - wie weiter oben bereits erwähnt - viele Missstände zugleich auch Entwicklungspotenziale sind, dienen etliche Maßnahmen der Erreichung mehrerer Sanierungsziele zugleich. Um Redundanzen zu

vermeiden, orientiert sich die Maßnahmenbeschreibung in ihrer Reihenfolge an der Aufstellung in der Kosten- und Finanzierungsübersicht in Kapitel 7.

Zu gegebener Zeit sind bei der Konkretisierung der Planungen unbedingt relevante weitere Fachstellen zu konsultieren.

Im Einzelnen werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- **Vorbereitende Konzepte und Planungen** (vgl. Kosten- und Finanzierungsübersicht Position 1.1):
  Für etliche Maßnahmen sind im Vorfeld vertiefende Planungen oder Konzepte zu erarbeiten.
  - Städtebauliche Rahmenplanung
    Zur Ausarbeitung und Konkretisierung der im Rahmen einer VU nur bruchstückhaft anzureißenden Maßnahmenplanung wird die Erarbeitung eines Rahmenplans vorgeschlagen.
  - Neuordnungskonzept für den Bereich Am Markt – Von-Alten-Straße – Rathausentrée.
    Der genannte Straßenzug ist die zentrale innerstädtische Achse, die aber sowohl von ihrer Nutzung (z.B. Befahrbarkeit oder Fußgängerzone in der Von-Alten-Straße) als auch ihrer Gestaltung (Marktplatz als Parkplatz oder als Kommunikations- und Aufenthaltsort) oder wegen ihrer zerschnittenen Führung (z.B. Fuhrberger Str. zwischen Rathausplatz/Domfrontplatz und Rathaus) ihre Funktion nicht hinreichend ausfüllen kann. Hierfür sind Vorschläge für eine grundlegende Neustrukturierung erforderlich, die mit einem Neuordnungskonzept erarbeitet wird. Dies kann ggf. Bestandteil der Erarbeitung des Rahmenplans und eines städtebaulichen Wettbewerbs sein. Dabei sind zugleich Maßnahmen zur Stärkung des städtischen Grüns sowie zum Schutz des Klimas zu entwickeln.
  - Standortsuche zur Entwicklung eines Bürgerhauses
    Die Aufgabe der bisherigen Immobilie der Seniorenbegegnungsstätte sollte zum Anlass genommen werden, den inhaltlichen Umfang der neuen Einrichtung zu erweitern und von der Zielgruppe der Senioren auf alle Bevölkerungsgruppen zu erweitern. Dies könnte z.B. unter dem Label eines Bürgerhauses geschehen, in dem unterschiedliche Träger ihre Aktivitäten bündeln und durch Kooperation Synergieeffekte erzielen können. Hierfür ist im Innenstadtbereich ein geeigneter Standort zu suchen, der die erforderlichen Kriterien erfüllt. Hier kann u.a. der Amtshof ein möglicher, zu prüfender Standort sein. Da dieser Standort zum jetzigen Zeitpunkt nicht konkretisiert werden kann, gilt das gesamte Untersuchungsgebiet „Innenstadt Großburgwedel“ als Suchraum. Mit geringerer Priorität kommen allerdings auch Innenstadtstandorte außerhalb des Untersuchungsgebiets in Frage.
  - Verkehrsgutachten zur Neugestaltung der Innenstadt Großburgwedel, zur Reduzierung des Kfz- und zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs und zum ÖPNV sowie zur Gefahrenreduzierung an den Schulwegen. Es sollte sowohl Aussagen zum ruhenden als auch zum fließenden Verkehr treffen. Hierzu gehören z.B. die bedarfsgerechte Bereitstellung von Parkraum (auch unter Berücksichtigung der Veränderungen von Verkehrsverhalten und -technologien), die Wegeführung von Fuß- und Radverkehr oder

Empfehlungen zur Verkehrsführung und -beschilderung, sowie Maßnahmen zur Schulwegsicherung. Ergänzend sollten auch Entsiegelungspotenziale aufgezeigt werden.
  - Nutzungskonzepte, Städtebauliche Wettbewerbe, Bedarfsanalysen und sonstige Gutachten
    Über die o.g. Untersuchungen und Gutachten hinaus wird es im Laufe des Entwicklungsprozesses für die Innenstadt Großburgwedels weitere Untersuchungs- und Konkretisierungsbedarfe geben, die momentan aber nur pauschal angenommen werden können.
- **Einrichtung und Bewirtschaftung eines Verfügungsfonds** (vgl. Kosten- und Finanzierungsübersicht Position 1.2):
  Verfügungsfonds haben sich als geeignete Instrumente zur kurzfristigen Umsetzung kleinerer Projekte erwiesen, die zudem einen aktivierenden Einfluss auf die Bürgerschaft ausüben. Der geplante Verfügungsfonds soll dem Abbau struktureller Benachteiligungen und zur Aufwertung sowie Attraktivitätssteigerung der Innenstadt und des Wohnumfelds dienen. 50% sollen durch private Investitionen aufgefüllt werden.
- **Bürgerinformation und Beteiligung** (vgl. Kosten- und Finanzierungsübersicht Position 2.1): Bei der Vorbereitung und der Umsetzung der Einzelmaßnahmen sind unbedingt geeignete und Zielgruppenspezifische Beteiligungsverfahren durchzuführen, um die Öffentlichkeit (Bürger und relevante Akteure) in die jeweiligen Maßnahmen umfassend einzubinden.

Im Einzelnen sollen im Zuge des Erneuerungsprozesses folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- **Grunderwerb** (vgl. Kosten- und Finanzierungsübersicht Position 3): Um die Ziele der Sanierung erreichen zu können, ist in gewissem Umfang der öffentliche Grunderwerb erforderlich:
  - Grunderwerb zur Errichtung eines Bürgerhauses: Es muss davon ausgegangen werden, dass ein neu gefundener Standort sich nicht im Eigentum der Stadt Burgwedel befindet, sondern von dieser angekauft werden muss.
  - Grunderwerb zur Schaffung einer Querverbindung zwischen Von-dem-Bussche-Str. 10a und Von Alten Karree: Hiermit soll eine der Stärken Großburgwedels - die fußläufige Durchlässigkeit der Innenstadt - ausgebaut werden. Von einer schnellen Erreichbarkeit der unterschiedlichen Lagen profitieren alle.
  - Grunderwerb im Bereich der Nebenanlagen zur Beseitigung städtebaulicher Mängel in der Hannoverschen Straße 13. Zugleich trägt diese Maßnahme zur Aufwertung des Erscheinungsbildes der Stadtmitte sowie durch attraktivere Wege zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs bei.
  - Weiterer Grunderwerb kann zu anderen Zwecken erforderlich sein, die heute noch nicht konkret erkennbar sind.
- **Ordnungsmaßnahmen** (vgl. Kosten- und Finanzierungsübersicht Position 4)**:** Unter dem Begriff Ordnungsmaßnahmen werden verschiedene Themenbereiche summiert, die die Beseitigung städtebaulicher und funktionaler Missstände zum Ziel haben. Da dies tatsächlich die wesentlichen Sanierungsziele sind, werden hierunter auch die mit Abstand meisten Maßnahmen geführt.

- Bodenordnung (vgl. Kosten- und Finanzierungsübersicht Position 4.1)
  Als Grundlage für die Entwicklung heute brach liegender oder untergenutzter Flächen sind Maßnahmen zur Bodenordnung durch Umlegungen, Grenzregelungen oder die Neuvermessung von Grundstücken erforderlich, um die dargelegten Sanierungsziele erreichen zu können.
- Rückbaumaßnahmen (vgl. Kosten- und Finanzierungsübersicht Position 4.2)
  Hinzu kommen (mit denselben Zielen) Maßnahmen zur Bereinigung bzw. Baureifmachung der Areale durch Rückbauten, insbesondere zur Neuordnung des bisherigen Standorts der Seniorenbegegnungsstätte.
  Darüber hinaus werden einzelne Rückbaumaßnahmen zur Neuordnung untergenutzter Grundstücke erforderlich sein.

Umgestaltung von Straßen, Wegen und Plätzen (vgl. Kosten- und Finanzierungsübersicht Position 4.3):

- Maßnahmen zur Aufwertung der Von-Alten-Straße mittels Schaffung von Aufenthaltsqualitäten und evtl. eines Bewegungsbandes.
  Von zentraler Bedeutung für die Innenstadtentwicklung ist die Funktionalität und Gestaltung der Haupteinkaufsstraße. Es wird dringend empfohlen, die fast völlig freizügigen Befahrungsregeln wesentlich strikter zu handhaben. Erst dann werden Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthalts- und Gestaltungsqualität sinnvoll.
- Barrierefreie Neuordnung des Rathausentrées als zentrale Anlaufstelle
  Das Rathaus soll sich seinen Bürgerinnen und Bürgern gegenüber einladend und offen zeigen. Dazu sind eine freundliche Neugestaltung der Eingangssituation zum Rathaus (Haupteingang und Vorplatz) und eine bessere fußläufige Anbindung an den Ortskern/Innenstadt erforderlich. Aus Eigenmitteln öffnet die Stadt bereits die städtische Grünfläche an der Fuhrberger Straße im rückwärtigen Bereich des Rathauses.
- Schaffung von zwei Querungshilfen / verkehrsberuhigender Maßnahmen an der Fuhrberger Str. / Hannoverschen Str. (nach Abstimmung mit dem Baulastträger) zur besseren fußläufigen Anbindung des Rathauses: Die räumliche Barrierewirkung der Fuhrberger Str. soll in Absprache mit den Straßenbaulastträgern durch geeignete Maßnahmen reduziert und die fußläufige Erreichbarkeit des Rathauses dadurch erhöht werden.
- Bauliche barrierefreie Neuordnung des Parkplatzes Dr.-Albert-David-Str. (Amtshof) unter besonderer Berücksichtigung von Sicherheitsaspekten inkl. der barrierefreien Neuordnung der unsanierten Flächen des Von Alten Karrees.
- Maßnahmen zur Steigerung der fußläufigen Durchlässigkeit (Wegeverbindungen in den Nebenanlagen) der Innenstadt durch Aufwertung und Verbesserung des Sicherheitsniveaus der Durchgänge zur Von-Alten-Straße zum Amtshof bzw. zur Fuhrberger Straße und zur Straße Im Mitteldorf/Hannoversche Straße.
- Städtebauliche Neuordnung der Nebenflächen und –anlagen der Fuhrberger Straße zwischen Von-Alten-Straße und Hannoverscher Straße zur Schaffung von Raumkanten und Aufwertung von Nebenflächen- und anlagen: Der abweisende „Rückseitencharakter“ dieses Straßenzugs ist als Zufahrt zu Innenstadt neu und einladend zu gestalten.

- Schaffung einer durchgängigen Fußwegeverbindung zwischen der Von-dem-Bussche-Str. und dem Von Alten Karree
- Aufwertung der Grün-, Spiel- und Aufenthaltsflächen (vgl. Kosten- und Finanzierungsübersicht Position 4.4): Neuordnung und Entsiegelung von Teilen des Platzes "Am Markt" zu einem Ort der Begegnung und Stadtpark inkl. Veränderung der Verkehrsführung: Die ursprüngliche Platzfunktion des alten Marktplatzes soll mit geeigneten Maßnahmen reaktiviert werden.
- Maßnahmen zur Erhöhung der Barrierefreiheit der Nebenanlagen im gesamten Maßnahmengebiet hinsichtlich behinderten- und generationengerechter Querungserleichterungen und Zugänglichkeiten (vgl. Kosten- und Finanzierungsübersicht Position 4.5): Die vielfältigen Mängel bei der Barrierefreiheit sollen beseitigt werden.
- Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Fußgängern, Radfahrern und insb. Schulkindern im gesamten Maßnahmengebiet (vgl. Kosten- und Finanzierungsübersicht Position 4.6): Die festgestellten Mängel bei der Fuß- und Radwegeführung sollen abgebaut werden. Ein besonderer Fokus liegt auf der Schulwegsicherung, z.B. zur Grundschule, aber auch zu anderen Schulen.
- Sonstige Ordnungsmaßnahmen wie Härteausgleich; Bewirtschaftungsverluste für Grundstücke des Treuhandvermögen, für Änderungen und Folgemaßnahmen im Bereich der öffentlichen Ver- und Entsorgung (vgl. Kosten- und Finanzierungsübersicht Position 4.7).

- Baumaßnahmen
  - Öffentliche Baumaßnahmen: Schaffung (in Abhängigkeit weiterer Gutachten und Standortanalysen) eines Bürgerhauses als Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtung "Bürgerhaus" (vgl. Kosten- und Finanzierungsübersicht Position 5.1): Das neue Bürgerhaus soll der sozial-kommunikative Mittelpunkt Großburgwedels werden. Hier können verschiedene Träger, Vereine, Interessierte und Bürger sich vernetzen und Angebote wahrnehmen bzw. anbieten. Es wird momentan von einer Größe von 1.800 m² BGF ausgegangen.
  - Private Baumaßnahmen: Sicherung, Erhalt und Sanierung erhaltenswerter Gebäude mit stadtkultureller Bedeutung im Sanierungs-/Fördergebiet (vgl. Kosten- und Finanzierungsübersicht Position 5.2): Sofern die besondere stadtkulturelle Bedeutung festgestellt wird, können Fördermittel für bestimmte Zwecke (z.B. Fassadengestaltung) gewährt werden. Es wird von ca. 35 mit einem Förderanteil von 20% förderfähigen Gebäuden ausgegangen.
  - Maßnahmen zur Erhöhung der Barrierefreiheit der Bauanlagen (Hauszugänge, Rampen etc.) hinsichtlich behinderten- und generationengerechter Zugänglichkeit (vgl. Kosten- und Finanzierungsübersicht Position 5.3): Mit diesem Etat können private Bauten barrierefrei erreichbar gemacht werden.
  - Kosten der Abwicklung: Vertriebsnebenkosten, Gutachten, Dokumentation etc. (vgl. Kosten- und Finanzierungsübersicht Position 5.4).

Das Erneuerungskonzept birgt eine Vielfalt von Ansätzen zur Stärkung des städtischen Grüns sowie von Maßnahmen, die einen Beitrag zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung darstellen: Vorrangig gehört dazu die mit der Gesamtmaßnahme beabsichtigte Stärkung der Innenentwicklung. Durch Neuordnungs- und Aufwertungsmaßnahmen werden die vorhandenen städtebaulichen und funktionalen Qualitäten der Innenstadt Großburgwedels für alle Lebensbereiche gestärkt und attraktiver gestaltet. Neben der (energetischen) Sanierung erhaltenswerter Gebäudesubstanzen gehören dazu der Abbruch der Gebäude der Seniorenbegegnungsstätte mit der sehr maroden Bausubstanz und den Ersatz an anderer Stelle in der Innenstadt durch einen, den aktuellen energetischen Standards entsprechenden Neubau, der u.a. auch ein Gründach erhalten soll. Zugleich kann auf der Rückbaufläche ein innenstadtnaher, klimafreundlicher Neubau entstehen.

Die Schaffung nachhaltiger Grünstrukturen und –verbindungen , die ausreichend dimensioniert und standortgerecht bepflanzt sind gehören ebenso dazu wie die Entsiegelung von Teilen der vielen versiegelten Flächen oder die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs: Hier sind insbesondere die Maßnahmen der (Schulweg)Sicherung, die Erhöhung der Durchlässigkeit von Fuß- und Radwegen, die gestalterische und funktionale Aufwertung von Wegen und Verbindungen oder der Abbau von Barrieren zu nennen – Maßnahmen, die dazu beitragen, den Umstieg vom Auto auf ökologisch verträglichere Mobilitätsformen zu fördern.

Abb. 72 zeigt nachfolgend alle Maßnahmen des Erneuerungskonzeptes im Überblick.

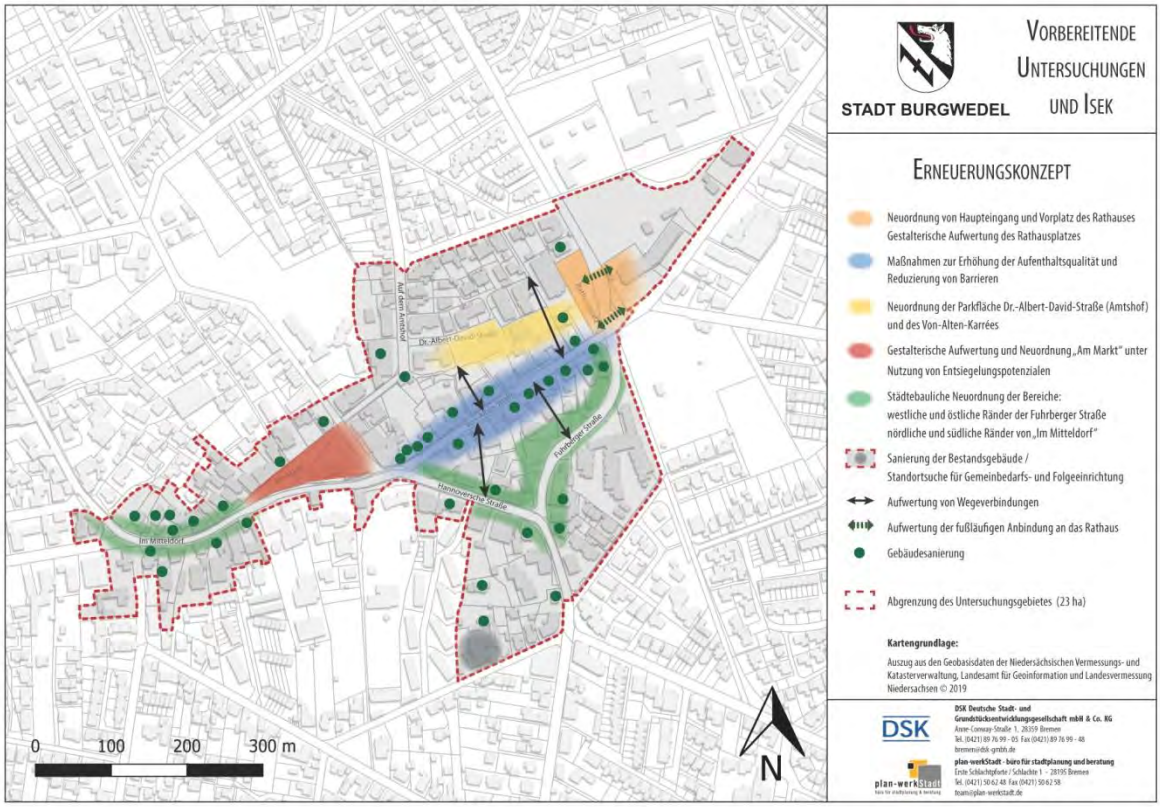


Abb. 72: Erneuerungskonzept „Innenstadt Großburgwedel"
(vergrößerte Darstellung im Anhang)
Kartengrundlage: Stadt Burgwedel, eigene Darstellung

7. 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 Burgwedel gelingt, mit dem Untersuchungsgebiet „Innenstadt Großburgwedel“ in die Städtebauförderung aufgenommen zu werden. Die Vorbereitenden Untersuchungen haben dabei ergeben, dass die erforderlichen Maßnahmen der Programmkomponente „Stadtumbau“ 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 Wohnungsbaufinanzierung sowie privates Investitionskapital sind zu synchronisieren. Der auf die Städtebauförderung entfallende, durch Einnahmen nicht gedeckte Gesamtbetrag von rd. 11.583 T€, an dem sich die Stadt Burgwedel mit einem Drittel zu beteiligen hat (rd. 3.861 T€), ergibt bei einer unterstellten 10-jährigen Durchführungszeit einen jährlichen mittleren Finanzierungsansatz von rd. 386 T€. Dieser Betrag wird von der Stadt Burgwedel im Rahmen der mittelfristigen Finanzierung als finanzierbar gesehen.

Der Rat der Stadt Burgwedel hat daher in seiner Sitzung am 27.08.2019 den Billigungsbeschluss über das Ergebnis der Vorbereitenden Untersuchungen gefasst und der Bereitstellung des kommunalen Eigenanteils zugestimmt.

Kosten- und Finanzierungsübersicht					30.07.2020
A. Ausgaben - Untersuchungsgebiet Stadt Burgwedel "Innenstadt Großburgwedel"		**Menge**	**Einheit**	**Einzelpo-sition**	**Gesamt**
1	**Vorbereitung der Sanierung**				
1.1	Städtebauliche Rahmenplanung, Neuordnungskonzept Marktplatz-Von-Alten-Str.-Rathausentrée", Standortsuche zur Entwicklung eines Bürgerhauses, Verkehrsgutachten zur Neugestaltung der Innenstadt Großburgwedel sowie zur Gefahrenreduzierung an den Schulwegen, Nutzungskonzepte, Städtebauliche Wettbewerbe, Bedarfsanalysen und sonstige Gutachten	1	pauschal	150.000€	
1.2	Einrichtung und Bewirtschaftung eines Verfügungsfonds zum Abbau struktureller Benachteiligungen und zur Aufwertung sowie Attraktivierung der Innenstadt und des Wohnumfelds; 100.000€, davon 50% durch private Investitionen	1	pauschal	50.000€	
					200.000€
2	**Bürgerbeteiligung / Öffentlichkeitsarbeit**				
2.1	Bürgerinformation / Beteiligung	1	pauschal	50.000€	
					50.000€
3	**Grunderwerb**				
3.1	Kann im geringfügigen Umfang bei der Umsetzung von Ordnungsmaßnahmen erforderlich sein (pauschal)	1	pauschal	100.000€	
3.2	Grunderwerb, inkl. Nebenkosten, zur Entwicklung einer Fläche zugunsten der neuen Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtung Bürgerhaues in Abhängigkeit weiterer Gutachten und einer Standortanalyse (errechnet über den Bodenrichtwert)	2.000m²	330€/m²		
3.3	Grunderwerb, inkl. Nebenkosten, von Teilen des Grundstücke Von-dem-Bussche-Str. 10A zur Schaffung einer Querverbindung zwischen Von-dem-Bussche-Str. und Von-Alten-Carée (errechnet über den Bodenrichtwert)	250m²	360€/m²	90.000€	
3.4	Grunderwerb, inkl. Nebenkosten, des Grundstücks Hannoversche Str. 13 zur Beseitigung städtebaulicher Mängel und Aufwertung des Erscheinungsbildes der Stadtmitte (errechnet über den Bodenrichtwert)	300m²	360€/m²	108.000€	
					298.000 €

4	**Ordnungsmaßnahmen**				
4.1	Maßnahmen zur Bodenordnung durch Umlegung oder Grenzregelung, Neuvermessung von Grundstücken (pauschal)	1	pauschal	75.000€	
4.2	Rückbaumaßnahmen (errechnet über Volumen [m³] x 30€)				
4.2.1	Einzelne Rückbaumaßnahmen zur Neuordnung untergenutzter Grundstücke	1	pauschal	75.000€	
4.2.2	Rückbaumaßnahmen im Rahmen der Neuordnung der Seniorenbegegnungsstätte in Abhängigkeit weiterer Gutachten	3.300m³	30€/m³		
4.3	Umgestaltung von Straßen, Wegen und Plätzen				
4.3.1	Maßnahmen zur Aufwertung der Von-Alten-Straße mittels Schaffung von Aufenthaltsqualitäten und evtl. eines Bewegungsbandes in Abhängigkeit weiterer Gutachten wie z.B. eines städtebaul. Wettbewerbs unter spezieller Berücksichtigung des ökologischen Mehrwertes (z .B. Anlage von standortgerechtem und nachhaltigen Grünstrukturen unter Berücksichtigung ausreichend dimensionierter Vegetationsflächen) (ca. 4.000m² x 230€/m²)	4.000m²	230€/m²	920.000€	
4.3.2	Schaffung von zwei Querungshilfen / verkehrsberuhigender Maßnahmen an der Fuhrberger Str. zur besseren fußläufigen Anbindung des Rathauses (pauschal zu je 25.000€)	2	pauschal	0€	
4.3.3	Maßnahmen zur Steigerung der fußläufigen Durchlässigkeit (Wegeverbindungen) der Innenstadt durch Aufwertung und Verbesserung des Sicherheitsniveaus bei den Durchgängen zur Von-Alten-Straße zum Amtshof bzw. zur Fuhrberger Straße und zur Straße Im Mitteldorf/Hannoversche Straße unter spezieller Berücksichtigung des ökologischen Mehrwertes (z .B. Anlage von standortgerechtem und nachhaltigem Straßenbegleitgrün unter Berücksichtigung ausreichend dimensionierter Vegetationsflächen) (pauschal zu je 50.000€)	2	pauschal	100.000€	
4.3.4	Städtebauliche Neuordnung der Bereiche zwischen Fuhrberger Straße und Von-Alten-Straße zur Schaffung von Raumkanten und Aufwertung von Nebenflächen (westl. der Fuhrberger Straße) unter spezieller Berücksichtigung des ökologischen Mehrwertes (z .B. Anlage von standortgerechtem und nachhaltigem Straßenbegleitgrün unter Berücksichtigung ausreichend dimensionierter Vegetationsflächen) (ca. 6.250m² x 120 €/m²)	6.250m²	120€/m²	750.000€	
4.3.5	Städtebauliche Neuordnung der Bereiche östl. der Fuhrberger Straße bis zum Kreuzungsbereich Fuhrberger Str. / Hannoversche Str. / Im Mitteldorf zur Schaffung von Raumkanten und Aufwertung von Nebenflächen unter spezieller Berücksichtigung des ökologischen Mehrwertes (z .B. Anlage von standortgerechtem und nachhaltigem Straßenbegleitgrün unter Berücksichtigung ausreichend dimensionierter Vegetationsflächen) (ca.3.500m² x 120 €/m²)	3.500m²	120€/m²	420.000€	

4.3.6	Städtebauliche Neuordnung der nördl. und südl. Bereiche der Hannoverschen Straße (im Bereich zwischen Von-Alten-Str. und Kreuzungsbereich Fuhrberger Str.) zur Schaffung von Raumkanten und Aufwertung von Nebenflächen unter spezieller Berücksichtigung des ökologischen Mehrwertes (z .B. Anlage von standortgerechtem und nachhaltigem Straßenbegleitgrün unter Berücksichtigung ausreichend dimensionierter Vegetationsflächen) (ca. 6.500m² x 120 €/m²)	6.500m²	120€/m²	780.000€	
4.3.7	Städtebauliche Neuordnung der nördl. und der südl. Bereiche der Straße Am Mitteldorf (Bereich Dammstraße und Lührshof) zur Schaffung von Raumkanten und Aufwertung von Nebenflächen unter spezieller Berücksichtigung des ökologischen Mehrwertes (z .B. Anlage von standortgerechtem und nachhaltigem Straßenbegleitgrün unter Berücksichtigung ausreichend dimensionierter Vegetationsflächen) (ca. 7.500m² x 120 €/m²)	7.500m²	120€/m²	900.000€	
4.3.8	Schaffung einer durchgängigen Fußwegeverbindung zwischen der Von-dem-Bussche-Str. und dem Von-Alten-Carée (ca. 250m² x 120€/m²)	250m²	120€/m²	30.000€	
4.4	Attraktivierung der Grün-, Spiel- und Aufenthaltsflächen				
4.4.1	Neuordnung des Platzes "Am Markt" zu einem Ort der Begegnung und Stadtpark inkl. Veränderung der Verkehrsführung unter spezieller Berücksichtigung des ökologischen Mehrwertes (z .B. Entsiegelung unter Berücksichtigung ausreichend dimensionierter Vegetationsflächen) (ca. 4.750m² x 230€/m²)	4.750m²	230€/m²	1.092.500€	
4.4.2	Barrierefreie Neuordnung des Rathausentrées als zentrale Anlaufstelle unter spezieller Berücksichtigung des ökologischen Mehrwertes (z .B. Anlage von standortgerechtem und nachhaltigem Grün unter Berücksichtigung ausreichend dimensionierter Vegetationsflächen) (ca. 1.600m² x 230€/m²) (östl. der Fuhrberger Str.)	1.600m²	230€/m²	368.000€	
4.4.3	Barrierefreie Neuordnung des Rathausplatzes als attraktive Aufenthaltsfläche sowie Integration in die Zuwegung zum Rathaus (westl. der Fuhrberger Str.) (ca. 3.500m² x 230€/m²)	3.500m²	230€/m²	805.000€	
4.4.4	Bauliche barrierefreie Neuordnung des Parkplatzes Dr.-Albert-David-Str. (Amtshof) unter besonderer Berücksichtigung von Sicherheitsaspekten inkl. der barrierefreien Neuordnung der unsanierten Flächen des Von-Alten-Carées und unter spezieller Berücksichtigung des ökologischen Mehrwertes (z .B. Anlage von standortgerechtem und nachhaltigem Straßenbegleitgrün unter Berücksichtigung ausreichend dimensionierter Vegetationsflächen) (ca. 5.600m² x 150€/m²)	5.600m²	150€/m²	840.000€	
4.5	Maßnahmen zur Erhöhung der Barrierefreiheit der Nebenanlagen im gesamten Maßnahmengebiet hinsichtlich behinderten- und seniorengerechter Querungserleichterungen und Zugänglichkeiten (pauschal)	1	pauschal	150.000€	

4.6	Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Fußgängern, Radfahrern und insb. Schulkindern im gesamten Maßnahmengebiet (pauschal)	1	pauschal	100.000€	
4.7	Sonstige Ordnungsmaßnahmen wie Härteausgleich; Bewirtschaftungsverluste für Grundstücke des Treuhandvermögen, für Änderungen und Folgemaßnahmen im Bereich der öffentlichen Ver- und Entsorgung (pauschal)	1	pauschal	50.000€	
					7.455.500€
5	**Baumaßnahmen**				
5.1	Öffentliche Baumaßnahmen				
	Schaffung (in Abhängigkeit weiterer Gutachten und Standortanalysen) des Integrations- und Bürgerhauses als Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtung "Bürgerhaus" (ca. 1.800m² BGF)	n.n.	1.800€/m²	0€	
5.2	Private Baumaßnahmen				
	Sicherung, Erhalt und Sanierung erhaltenswerter Gebäude mit stadtkultureller Bedeutung im Sanierungs-/ Fördergebiet (für ca. 35 Einheiten bei einem angenommenen Zuschuss von 20% pro Gebäude; im Mittel 25.000€ pro Einheit)	35	25.000€	875.000€	
5.3	Maßnahmen zur Erhöhung der Barrierefreiheit der Bauanlagen (Hauszugänge, Rampen etc.) hinsichtlich behinderten- und seniorengerechter Zugänglichkeit (pauschal)	1	pauschal	150.000€	
5.4	Kosten der Abwicklung: Vertriebsnebenkosten, Gutachten, Dokumentation etc.	1	pauschal	25.000€	
					1.050.000€

Zwischensumme Positionen 1 bis 5		**9.053.500€**
6	**Vergütung von Sanierungsträgerleistungen, Projektmanagement, sonstige Beauftragte**	
	Sanierungsträger, 6 % (Kappungsgrenze) von gesamt ohne Grunderwerb	558.862€
Summe Ausgaben		**9.612.362€**

B. Einnahmen		
B.1	Die Einnahmen aus Ausgleichsbeträgen / Straßenausbaubeiträgen	1.000.000€
B.2	Die Einnahmen durch Veräußerung des Grundstücks der "Seniorenbegegnungsstätte"	
Summe Einnahmen		**1.000.000€**

C. Durch Einnahmen nicht gedeckte Kosten	**8.612.362€**

D. Finanzierung	
zu finanzierende Summe	**8.612.362€**
Anteil Bund (⅓ von gesamt)	2.870.787€
Anteil Land Niedersachsen (⅓ von gesamt)	2.870.787€
Anteil Stadt Burgwedel (⅓ von gesamt)	2.870.787€
Anteil Stadt Burgwedel p.a. (10 Jahre Laufzeit)	287.079€

8. Vorschlag zur Abgrenzung eines Stadtumbaugebietes

Für eine Sanierungsmaßnahme ist eine Übersicht über den räumlichen Bezugsrahmen gemäß § 141 BauGB aufzustellen. Dieser gilt dabei sowohl für den Nachweis der städtebaulichen Missstände als auch für die in Aussicht genommenen Maßnahmen zur Missstandsbehebung. Maßgebend sind die in dem vorliegenden Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept und in den Vorbereitenden Untersuchungen festgelegten Ziele und Maßnahmen, die sich an § 136 Abs. 3 BauGB orientieren. Dabei ist gemäß § 171b BauGB das Stadtumbaugebiet so zu begrenzen, dass sich die Gesamtmaßnahme zügig und zweckmäßig durchführen lässt.

Die vorstehenden Ausführungen haben verdeutlicht, dass nahezu im gesamten Untersuchungsgebiet entweder erhebliche Missstände und Mängel bestehen, oder es mit den zahlreichen sozialen Infrastrukturen im Gebiet große Entwicklungspotenziale gibt, an die ein integrierter Stadterneuerungsprozess anknüpfen muss.

Vor diesem Hintergrund wird ein Gebietsumgriff für ein förmlich festzusetzendes Stadtumbaugebiet gem. § 171b BauGB vorgeschlagen, das in weiten Teilen der Abgrenzung des Untersuchungsgebietes entspricht, allerdings die Fläche des Wohn-Parks Burgwedel an der Fuhrberger Straße 2 ebenso ausnimmt wie die Wohngebäude am Alten Postweg, da diese Gebäude relativ neu sind und augenscheinlich keinen Sanierungsbedarf aufweisen.

Der Gebietsvorschlag umfasst damit eine Größe von ca. 20,7 ha. Die genaue Gebietsabgrenzung ist der folgenden Abbildung zu entnehmen.

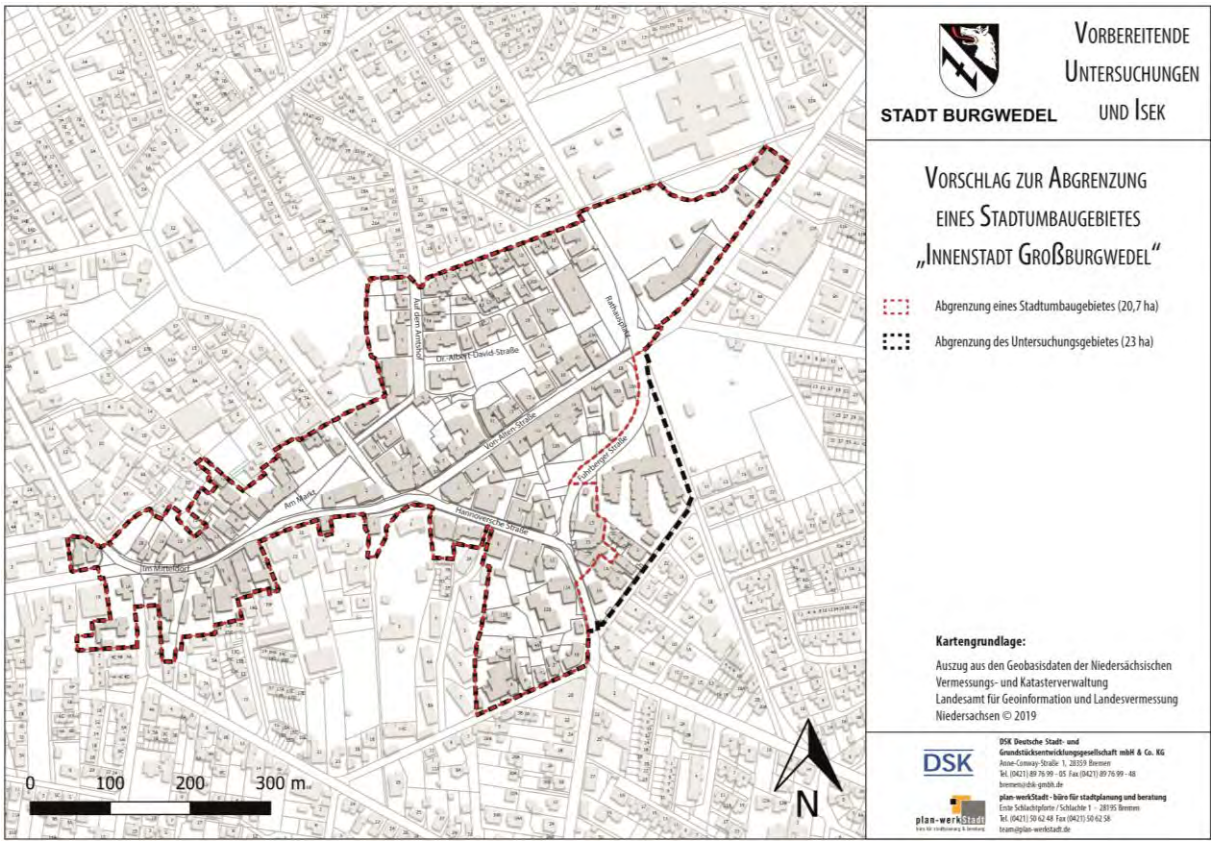


Abb. 73: Vorschlag zur Abgrenzung eines Stadtumbaugebietes „Innenstadt Großburgwedel“
(vergrößerte Darstellung im Anhang)
Kartengrundlage: Stadt Burgwedel, eigene Darstellung

9. Auswahl des Sanierungsverfahrens

Demografischer Wandel, wirtschaftlicher Strukturwandel (insb. die Entwicklung des innerörtlichen Einzelhandels), die negativen Auswirkungen ansteigender verkehrlicher Belastungen sowie das langwährende Ausbleiben von geeigneten Anpassungsmaßnahmen haben in der Vergangenheit dazu geführt, dass die mittelzentrale Funktion der Großburgwedeler Innenstadt zunehmend gefährdet ist.

Die vorliegende Untersuchung hat den umfassenden Bestand an Missständen aufgezeigt. Für die zukunftsorientierte Ausrichtung der „Innenstadt Großburgwedel“ möchte die Stadt Burgwedel Fördermittel von Bund und Land akquirieren. Für den Erhalt von Fördermitteln ist die Festlegung des Fördergebiets als gebietsbezogene Gesamtmaßnahme erforderlich. Die räumliche Festlegung der Fördergebiete erfolgt je nach Erfordernis als:

- Stadtumbaugebiet nach § 171 b BauGB,
- Sanierungsgebiet nach § 142 BauGB oder als
- städtebaulicher Entwicklungsbereich nach § 165 BauGB

Die Entscheidung für die Wahl des Verfahrens ergibt sich aus den Ergebnissen der vorbereitenden Maßnahmen, insbesondere den vorbereitenden Untersuchungen und liegt im pflichtgemäßen Ermessen der Stadt. In den vorbereitenden Untersuchungen „Innenstadt Großburgwedel“ wurden alle notwendigen fachlichen und ökonomischen Grundlagen ermittelt. Auf dieser Grundlage erfolgt durch die Stadt die Abwägung, welche städtebaulichen Instrumente und Verfahren Erfolg versprechend sind. Die Stadt entscheidet dann, ob eine städtebauliche Sanierungs-, Entwicklungs- oder Stadtumbaumaßnahme bzw. eine Kombination aus diesen Instrumenten möglich oder sinnvoll ist.

Die zur Verfügung stehenden Verfahrensinstrumente besitzen unterschiedliche Eingriffs- und Wirkungsintensität und sind daher entsprechend den Erfordernissen und Zielsetzungen der Sanierung nach dem Verhältnismäßigkeitsprinzip zu wählen. Die Stadt hat bei der Wahl des Verfahrens zunächst die konkrete städtebauliche Situation im Maßnahmengebiet in Betracht zu ziehen. Darüber hinaus sind aber auch die angestrebten Ziele der Erneuerung, voraussichtliche Einzelmaßnahmen und deren Durchführbarkeit sowie die erwarteten Auswirkungen auf die Entwicklung der Bodenpreise zu berücksichtigen.

Ausgehend von den Problemstellungen in Großburgwedle ist unter den möglichen Instrumenten zunächst dasjenige zu wählen, das einen angemessenen Eingriff erlaubt. Die Festlegung eines Stadtumbaugebiets durch Beschluss ist sinnvoll, wenn die darauf bezogenen Maßnahmen auf dem Konsensualprinzip (Stadtumbauverträge gem. § 171c BauGB) beruhen. Ist dies nicht ausreichend, um die im ISEK und in den Vorbereitenden Untersuchungen festgelegten Ziele zu erreichen, ist ein anderes Verfahrensinstrument (Festlegung eines Stadtumbaugebiets als Satzung und/oder Sanierungs- bzw. Entwicklungssatzung) zu wählen.

Zur Anpassung und zur Herstellung nachhaltiger städtebaulicher Strukturen in der von erheblichen städtebaulichen Funktionsverlusten betroffenen Großburgwedeler Innenstadt reichen die rechtlichen Rahmenbedingungen im Rahmen eines Stadtumbaugebietes zum jetzigen Zeitpunkt aus.

Aus diesem Grund beabsichtigt die Stadt Burgwedel, ein Stadtumbaugebiet zur Herstellung nachhaltiger städtebaulicher Strukturen gemäß § 171 b BauGB festzulegen. Im Sinne einer zügigen Durchführung und Realisierung wird die Abgrenzung des festzulegenden Stadtumbaugebiets in den Grenzen des Untersuchungsgebietes vorgeschlagen.

Stadtumbauvertrag als besondere Ausprägung des städtebaulichen Vertrags (§ 171c BauGB)

Die Regelung des § 171c BauGB sieht vor, dass bei der Durchführung von Stadtumbaumaßnahmen soweit möglich hoheitliche Instrumente vermieden und Stadtumbauverträge insbesondere mit den Eigentümern abgeschlossen werden sollen. Stadtumbauverträge sind keine neuen Instrumente des Städtebaurechts. Es handelt sich dabei um auf den Stadtumbau bezogene städtebauliche Verträge im Sinne von § 11 BauGB. Die in § 171 c BauGB genannten Regelungsmöglichkeiten ergänzen daher die in § 11 BauGB vorgesehenen Regelungen. So sind z.B. Zwischennutzungen privater Flächen im Stadtumbau zwischen Kommune und Grundstückseigentümer grundsätzlich vertraglich zu vereinbaren. Für die erfolgreiche Umsetzung der Sanierungsziele betrachtet die Stadt Burgwedel dieses Instrument als das ausreichende.

Sofern einvernehmliche Regelungen mit den Beteiligten im Wege von Stadtumbauverträgen nicht in ausreichendem Umfang getroffen werden, kann von der Satzungsermächtigung Gebrauch gemacht werden. Dies ist der Fall, wenn die Gefahr besteht, dass Maßnahmen (z.B. Rückbau an falscher Stelle oder zur falschen Zeit) durchgeführt werden könnten, die die Verwirklichung des ISEKs in Frage stellen. Sofern die Stadt Burgwedel die rechtlichen Möglichkeiten des Stadtumbauvertrages nicht mehr als ausreichend betrachtet, könnte diese Stadtumbausatzung in Betracht bezogen werden.

10. Umsetzung des Verfahrens und Ausblick

Die vorliegende Untersuchung hat städtebauliche Missstände gem. § 136 Abs. 2 BauGB für das Gebiet „Innenstadt Großburgwedel“ nachgewiesen. Eine Behebung bzw. Verminderung der städtebaulichen Missstände unter dem Gesichtspunkt der zügigen Durchführbarkeit (gem. § 142 BauGB) ist für die Stadt Burgwedel aufgrund der zu erwartenden finanziellen Belastungen nur unter Zuhilfenahme von Städtebauförderungsmitteln möglich.

Die Themenschwerpunkte des Erneuerungskonzeptes - Bewältigung der Folgen des wirtschaftlichen Strukturwandels, Aufwertung und behutsame Weiterentwicklung der Innenstadt, Entschärfung von (verkehrlichen) Nutzungskonflikten, Schaffung von Aufenthaltsqualitäten und Verbindungen - legt eine Beantragung von Mitteln aus dem Programm „Stadtumbau“ nahe.

Es ist zu erwarten, dass die positiven Impulse infolge der Realisierung öffentlicher Maßnahmen gemäß Erneuerungskonzept geeignet sind, um Investitionsanreize für private Investoren auszulösen und den privaten Eigentümern den Sanierungsauftakt in der Innenstadt Großburgwedels zu signalisieren. Die privaten Akteure und die wesentlichen ökonomischen bzw. sozialen Akteure im Gebiet sind im Rahmen einer fortlaufenden Öffentlichkeitsarbeit zielgerichtet in das Sanierungsverfahren einzubinden.

11. Anhang

11.1. Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Das Untersuchungsgebiet Innenstadt Großburgwedel 10
Abb. 2: FNP der Großburgwedeler Innenstadt mit Gebietsabgrenzung des Untersuchungsgebiets .. 11
Abb. 3: Darstellung der im Untersuchungsgebiet liegenden Bebauungspläne 13
Abb. 4: Situation heute in der Von-Alten-Straße: Fußgängerzone mit Ausnahmeregelungen..... 14
Abb. 5: Baudenkmale 17
Abb. 6: Ehemalige Gutsverwalterhaus / Heute VHS, Auf dem Amtshof 17
Abb. 7: Ehemaliges Küsterhaus / Heute: Diakonie, Im Mitteldorf 17
Abb. 8: Ehemaliges Amt Burgwedel Heute: Sparkasse, Im Klint 18
Abb. 9: Historisches Wohn- und Geschäftshaus, Am Markt 18
Abb. 10: Hotel Marktkieker, Am Markt 18
Abb. 11: Im Mitteldorf 19
Abb. 12: Im Mitteldorf 19
Abb. 13: Von-Alten-Straße 19
Abb. 14: Von-Alten-Straße 19
Abb. 15: Von-Alten-Straße 20
Abb. 16: Von-Alten-Straße 20
Abb. 17: Beratungsgebäude der Sparkasse, Im Mitteldorf 20
Abb. 18: Von-Alten-Straße 20
Abb. 19: Grundschule, Im Mitteldorf 21
Abb. 20: In der Meineworth 21
Abb. 21: Kultursaal der VHS, „Amtshof“ 21
Abb. 22: Eckgebäude Im Klint / Von-Alten-Straße 21
Abb. 23: Ev. Kirche St. Petri, Küstergang 21
Abb. 24: Ev.-luth. Kirchenkreisamt, Im Mitteldorf 21
Abb. 25: Denkmalgeschütztes Gebäude mit Gewerbe und Wohnungen, Im Mitteldorf 22
Abb. 26: Gebäude der 60er Jahre, Fuhrberger Straße 22
Abb. 27: Gebäudenutzungsstrukturen im Untersuchungsgebiet „Innenstadt Großburgwedel“ 24
Abb. 28: Spielfläche neben der Bücherei 25
Abb. 29: Öffentliche Grünfläche hinter dem Rathaus 25
Abb. 30: Eingang zur Fußgängerzone Von-Alten-Straße mit alleeartiger Bepflanzung 25
Abb. 31: Rathausplatz/Domfrontplatz mit Rewe-Parkplatz 25
Abb. 32: Durchgang Von-Alten-Straße Richtung Amtshof 26
Abb. 33: Abwertung des Marktes als Pkw-Parkplatz 26
Abb. 34: Bepflanzung der Hannoverschen Straße 27
Abb. 35: Städtische Grünfläche im rückwärtigen Bereich des Rathauses 27
Abb. 36: Parkplatz Am Amtshof 28
Abb. 37: Parkplatz Am Markt 28
Abb. 38: Versiegelte Fläche Am Markt 29
Abb. 39: E-Ladesäule im Untersuchungsgebiet 29
Abb. 40: Von-Alten-Straße 30

Abb. 41: Von Alten Karree 30
Abb. 42: Am Markt 30
Abb. 43: Dr. Albert-David-Straße 30
Abb. 44: Wartehäuschen am Rathausplatz/Domfrontplatz 31
Abb. 45: Wartehäuschen an der Kleinburgwedeler Straße 31
Abb. 46: Von der anstehenden Umstufung betroffene Straßen im Ortskern von Großburgwedel 33
Abb. 47: Parkplatz Dr.-Albert-David-Straße 34
Abb. 48: Parkplatz Fuhrberger Straße 34
Abb. 49: Mischverkehrsfläche für Fuß- und Radverkehr 35
Abb. 50: Ungesicherte Radwegeinfädelung Im Klint 35
Abb. 51: Pkw- und Radverkehr in der Von-Alten-Straße 35
Abb. 52: Fehlende gesicherte Querungsmöglichkeit Im Mitteldorf 35
Abb. 53: Durchgang Fuhrberger Straße – Von-Alten-Straße 37
Abb. 54: Durchgang Amtshof – Von-Alten-Straße 37
Abb. 55: „Rückseite“ der Innenstadt an der Fuhrberger Straße 38
Abb. 56: Ungeordneter Lagerplatz an der Hannoverschen Straße 38
Abb. 57: Amtshof 38
Abb. 58: Parkplatz Amtshof 38
Abb. 59: Blick auf den Markt 39
Abb. 60: Pflanzbeet Am Markt 39
Abb. 61: Barrieren durch Pflasterung 40
Abb. 62: Nutzungskonflikte im Straßenraum 40
Abb. 63: Fußgängerzonenbeschilderung 41
Abb. 64: Auch eine Form von Barriere: Der sehr schmale Fußweg an der Fuhrberger Straße 41
Abb. 65: Unübersichtlicher Y-Knoten Fuhrberger-, Hannoversche Straße 43
Abb. 66: Hannoversche Straße 43
Abb. 67: Gebäude mit Handlungsbedarf im Untersuchungsgebiet „Innenstadt Großburgwedel“ 44
Abb. 68: Leerstände im Untersuchungsgebiet „Innenstadt Großburgwedel“ 45
Abb. 69: Seniorenbegegnungsstätte in der Gartenstraße 46
Abb. 70: Rückwärtiger Anbau der SBS 46
Abb. 71: Städtebauliche Missstände im Untersuchungsgebiet Innenstadt Großburgwedel 48
Abb. 72: Erneuerungskonzept „Innenstadt Großburgwedel“ 58
Abb. 73: Vorschlag zur Abgrenzung eines Stadtumbaugebietes „Innenstadt Großburgwedel“ ... 65

11.2. Gebäude mit Handlungsbedarf

Gebäude-kategorisierung	Straße	Hausnr.	Foto	Anmerkungen	Sanierungsbedarf
(Teil)Leerstand	Am Markt	5		**(Teil)Leerstand, Sanierungsbedarf**	gering bis mittel
	Auf dem Amtshof	6		**(Teil)Leerstand Sanierungsbedarf**	mittel bis hoch
	Gartenstraße	12 + 12 B		**(Teil)Leerstand**	hoch bis erheblich

Gebäude-kategorisierung	Straße	Hausnr.	Foto	Anmerkungen	Sanierungsbedarf
	Hannoversche Str.	3		**(Teil)Leerstand, Schaufenster- und Fassadengestaltung, Sanierungsbedarf**	mittel bis hoch
	Hannoversche Str.	4		**(Teil)Leerstand, Schaufenster- und Fassadengestaltung**	gering bis mittel
	Im Mitteldorf	10		**(Teil)Leerstand, Schaufenster- Fassadengestaltung**	mittel bis hoch

Gebäude-kategorisierung	Straße	Hausnr.	Foto	Anmerkungen	Sanierungsbedarf
	Im Mitteldorf	14		**(Teil)Leerstand, Sanierungsbedarf, Schaufenster- und Fassadengestal-tung**	mittel bis hoch
	Im Mitteldorf	16 A		**(Teil)Leerstand, Sanierungsbedarf**	mittel bis hoch
	Im Mitteldorf	20		**(Teil)Leerstand, Sanierungsbedarf**	mittel bis hoch

Gebäude-kategorisierung	Straße	Hausnr.	Foto	Anmerkungen	Sanierungsbedarf
	Im Mitteldorf	29		**(Teil)Leerstand, Sanierungsbedarf**	mittel bis hoch
	Von-Alten-Str.	9		**(Teil)Leerstand, Sanierungsbedarf**	gering bis mittel
	Von-Alten-Str.	18		**(Teil)Leerstand, Sanierungsbedarf**	hoch bis erheblich

Gebäude-kategorisierung	Straße	Hausnr.	Foto	Anmerkungen	Sanierungsbedarf
	Von-Alten-Str.	18A		**(Teil)Leerstand, Sanierungsbedarf**	hoch bis erheblich
	Von-Alten-Str.	20A		**(Teil)Leerstand, Sanierungsbedarf**	mittel bis hoch
	Von-Alten-Str	23		**(Teil)Leerstand, Sanierungsbedarf**	mittel bis hoch

Gebäude-kategorisierung	Straße	Hausnr.	Foto	Anmerkungen	Sanierungsbedarf
	Von-Alten-Str	23A		**(Teil)Leerstand, Sanierungsbedarf**	mittel bis hoch
(energetischer) Moder-nisierungs- bzw. Sanie-rungsbedarf	Am Markt	11		**Schaufenster- und Fassandenge-staltung, Sanierungsbedarf**	mittel bis hoch
	Fuhrberger Str.	1		**Barriereabbau, Sanierungsbedarf, Schaufenster- und Fassadengestal-tung**	mittel bis hoch

Gebäude-kategorisierung	Straße	Hausnr.	Foto	Anmerkungen	Sanierungsbedarf
	Hannoversche Str.	12		**Sanierungsbedarf, Barriereabbau**	mittel bis hoch
	Hannoversche Str.	13		**Sanierungsbedarf**	hoch bis erheblich
	Hannoversche Str.	14		**Sanierungsbedarf**	mittel bis hoch

Gebäude-kategorisierung	Straße	Hausnr.	Foto	Anmerkungen	Sanierungsbedarf
	Hannoversche Str.	17		**Schaufenster- und Fassadengestaltung, Sanierungsbedarf**	gering bis mittel
	Im Mitteldorf (rückwärtiges Gebäude)	15		**Sanierungsbedarf**	mittel bis hoch
	Im Mitteldorf	18		**Sanierungsbedarf, Barriereabbau**	mittel bis hoch

Gebäude-kategorisierung	Straße	Hausnr.	Foto	Anmerkungen	Sanierungsbedarf
	Im Mitteldorf	19		**Sanierungsbedarf, Barriereabbau**	mittel bis hoch
	Im Mitteldorf	27		**Barriereabbau, Sanierungsbedarf**	gering bis mittel
	Von-Alten-Str.	3A		**Barriereabbau , Sanierungsbedarf**	gering bis mittel

Gebäude-kategorisierung	Straße	Hausnr.	Foto	Anmerkungen	Sanierungsbedarf
	Von-Alten-Str.	5A		**Barriereabbau, Sanierungsbedarf**	gering bis mittel
	Von-Alten-Str	4		**Barriereabbau, Sanierungsbedarf**	gering bis mittel
	Von-Alten-Str	5		**Barriereabbau, Sanierungsbedarf**	gering bis mittel

Gebäude-kategorisierung	Straße	Hausnr.	Foto	Anmerkungen	Sanierungsbedarf
	Von-Alten-Straße	10		**Sanierungsbedarf, Fassaden- und Schaufenstergestaltung**	gering bis mittel
	Von-Alten-Str.	12		**Sanierungsbedarf, Fassaden- und Schaufenstergestaltung**	mittel bis hoch
	Von-Alten-Str	13		**Sanierungsbedarf**	mittel bis hoch

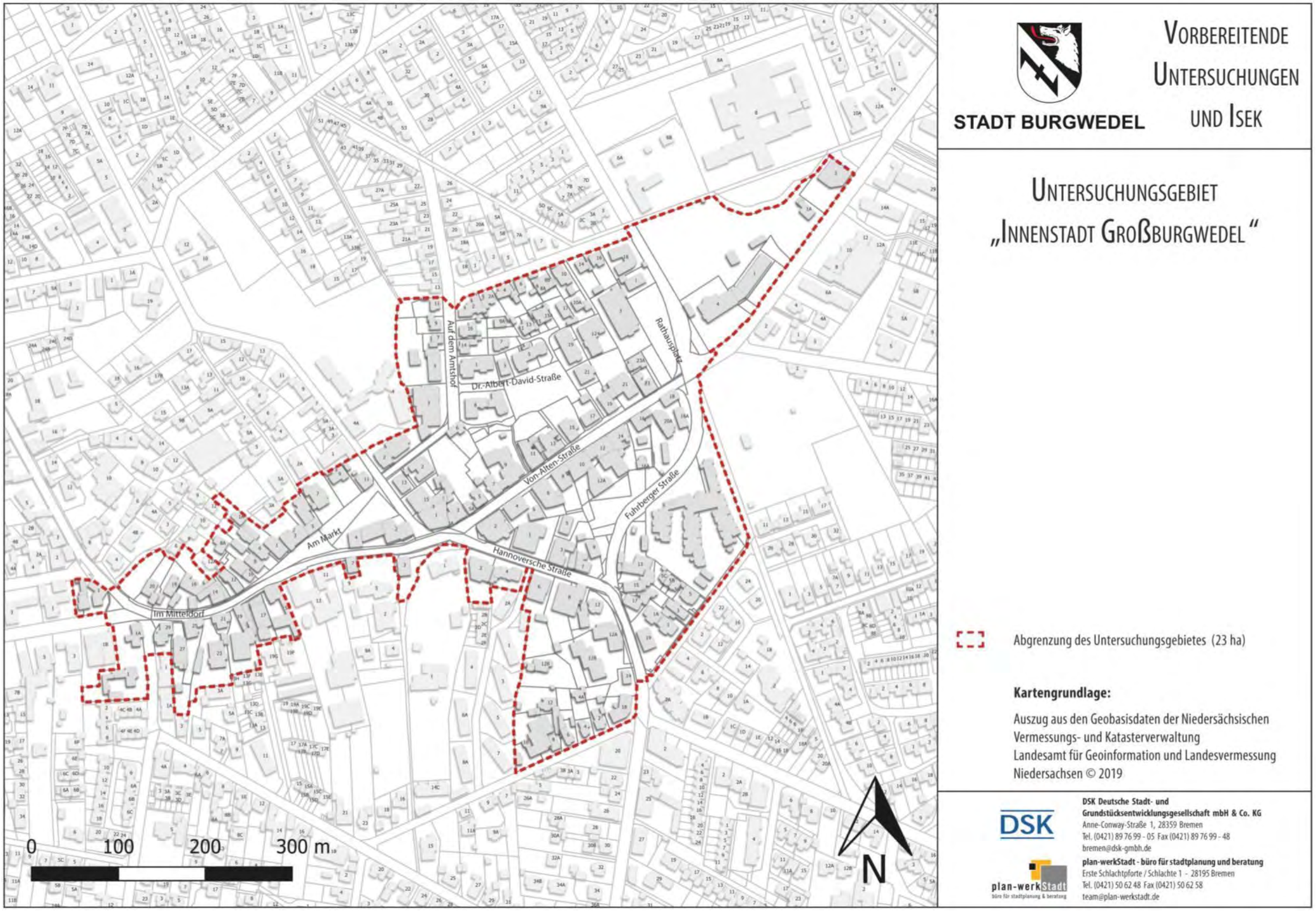
Gebäude-kategorisierung	Straße	Hausnr.	Foto	Anmerkungen	Sanierungsbedarf
	Von-Alten-Str.	14		**Sanierungsbedarf, Fassaden- und Schaufenstergestaltung**	mittel bis hoch
	Von-Alten-Str.	16		**Barriereabbau**	gering bis mittel
	Auf dem Amtshof	3		**Fassaden-, Schaufenstergestaltung, Sanierungsbedarf**	mittel bis hoch

11.3. Kartendarstellungen (DIN/A3)

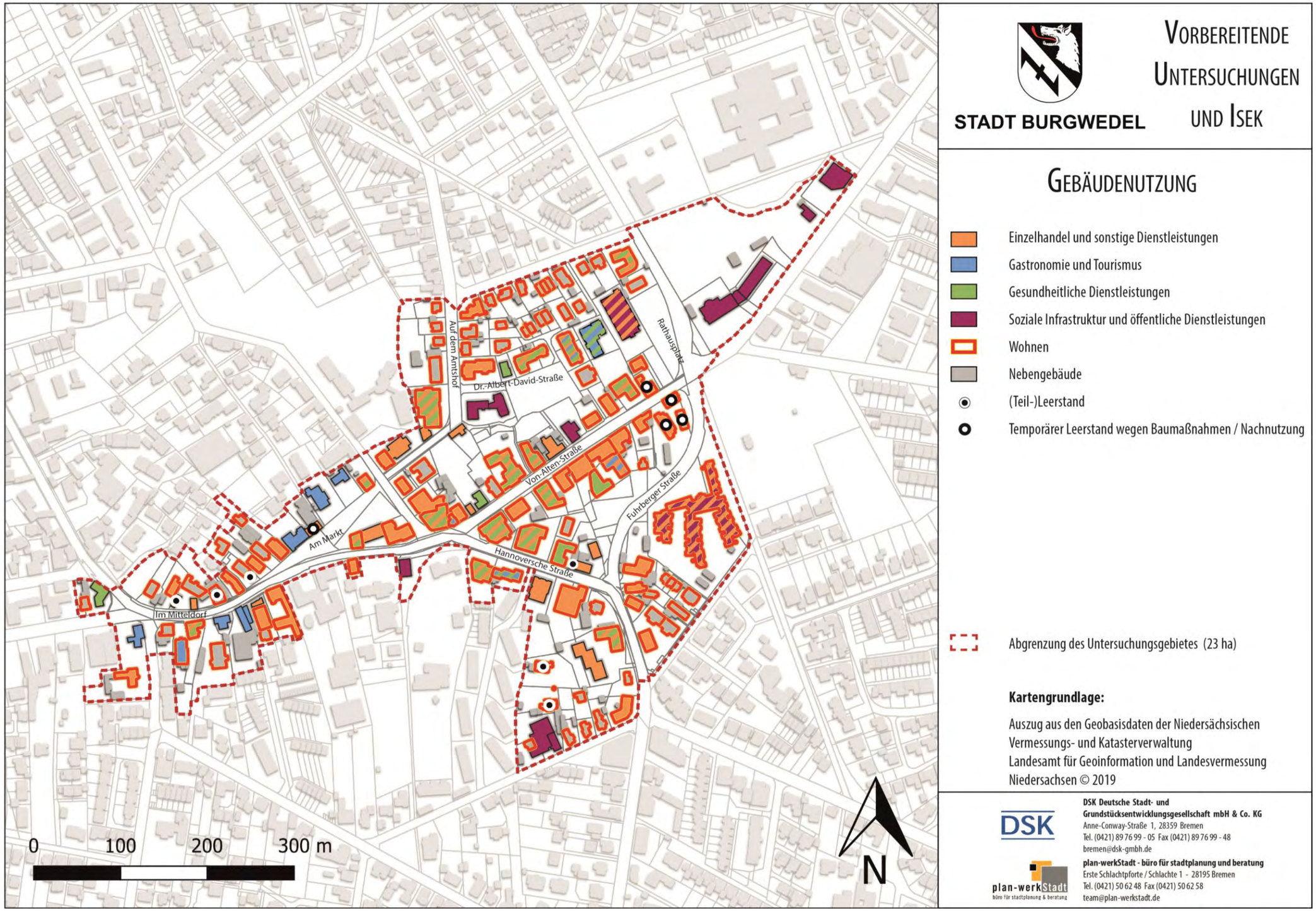
Folgende Kartendarstellungen aus dem vorliegenden Untersuchungsbericht finden sich nachfolgend in Originalgröße zwecks besserer Darstellung:

- Abgrenzung des Untersuchungsgebiets Innenstadt Großburgwedel
- Gebäudenutzung im Untersuchungsgebiet Innenstadt Großburgwedel
- Baudenkmale im Untersuchungsgebiet Innenstadt Großburgwedel
- Gebäude mit Handlungsbedarf im Untersuchungsgebiet Innenstadt Großburgwedel
- Städtebauliche Missstände im Untersuchungsgebiet Innenstadt Großburgwedel
- Erneuerungskonzept für das Untersuchungsgebiet Innenstadt Großburgwedel
- Vorschlag zur Abgrenzung eines Stadtumbaugebietes Innenstadt Großburgwedel

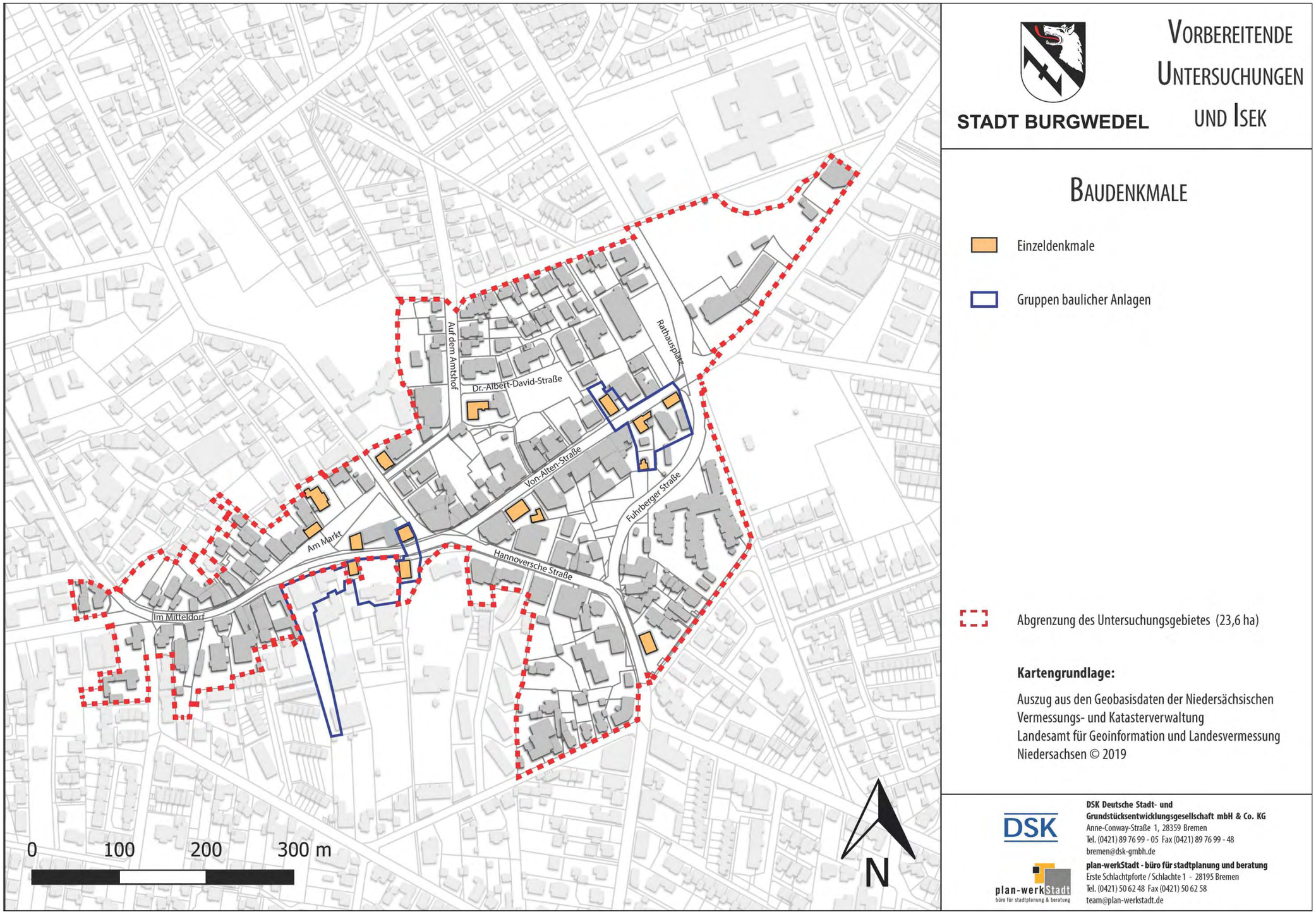
Abgrenzung des Untersuchungsgebiets Innenstadt Großburgwedel



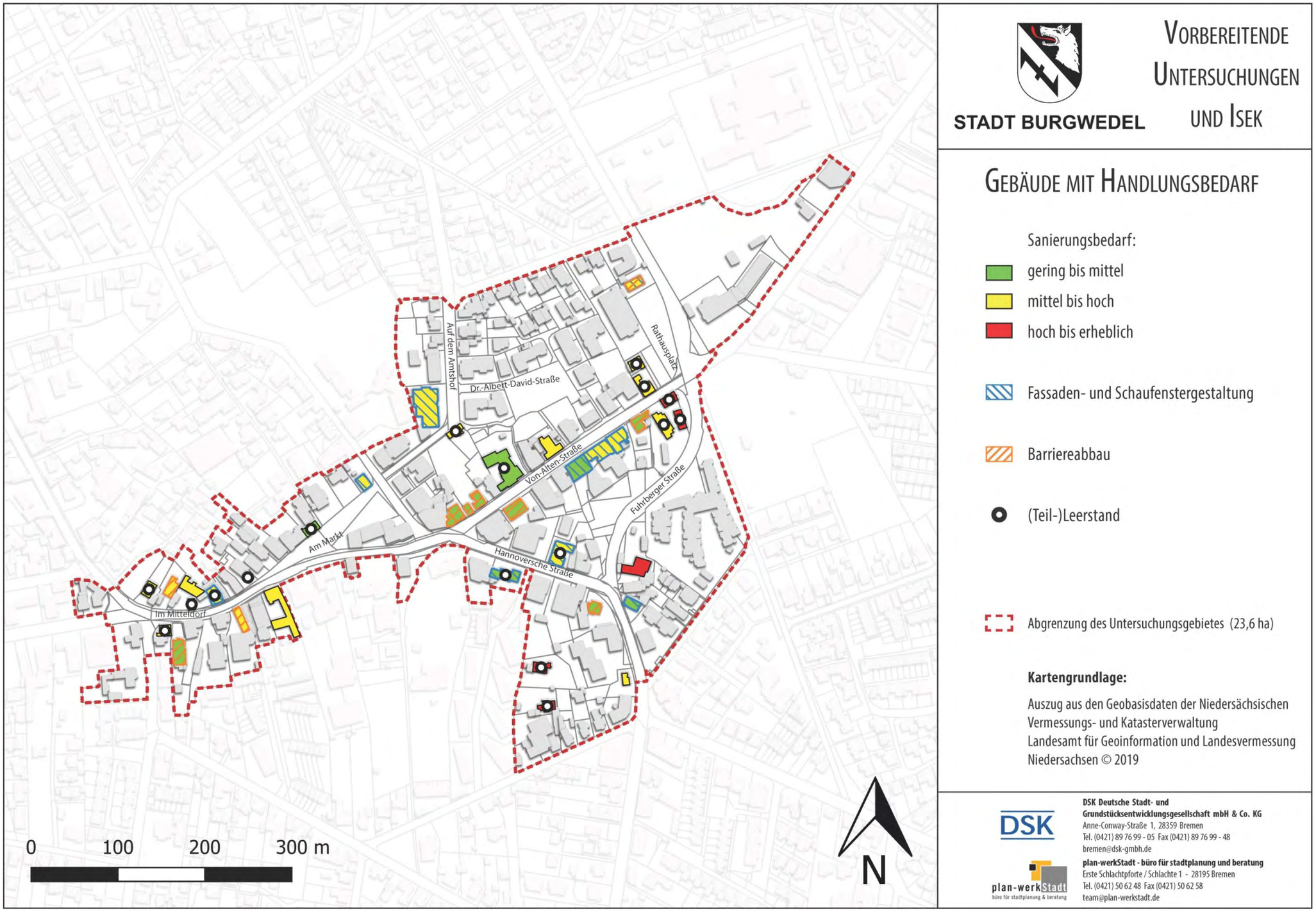
Gebäudenutzung im Untersuchungsgebiet Innenstadt Großburgwedel



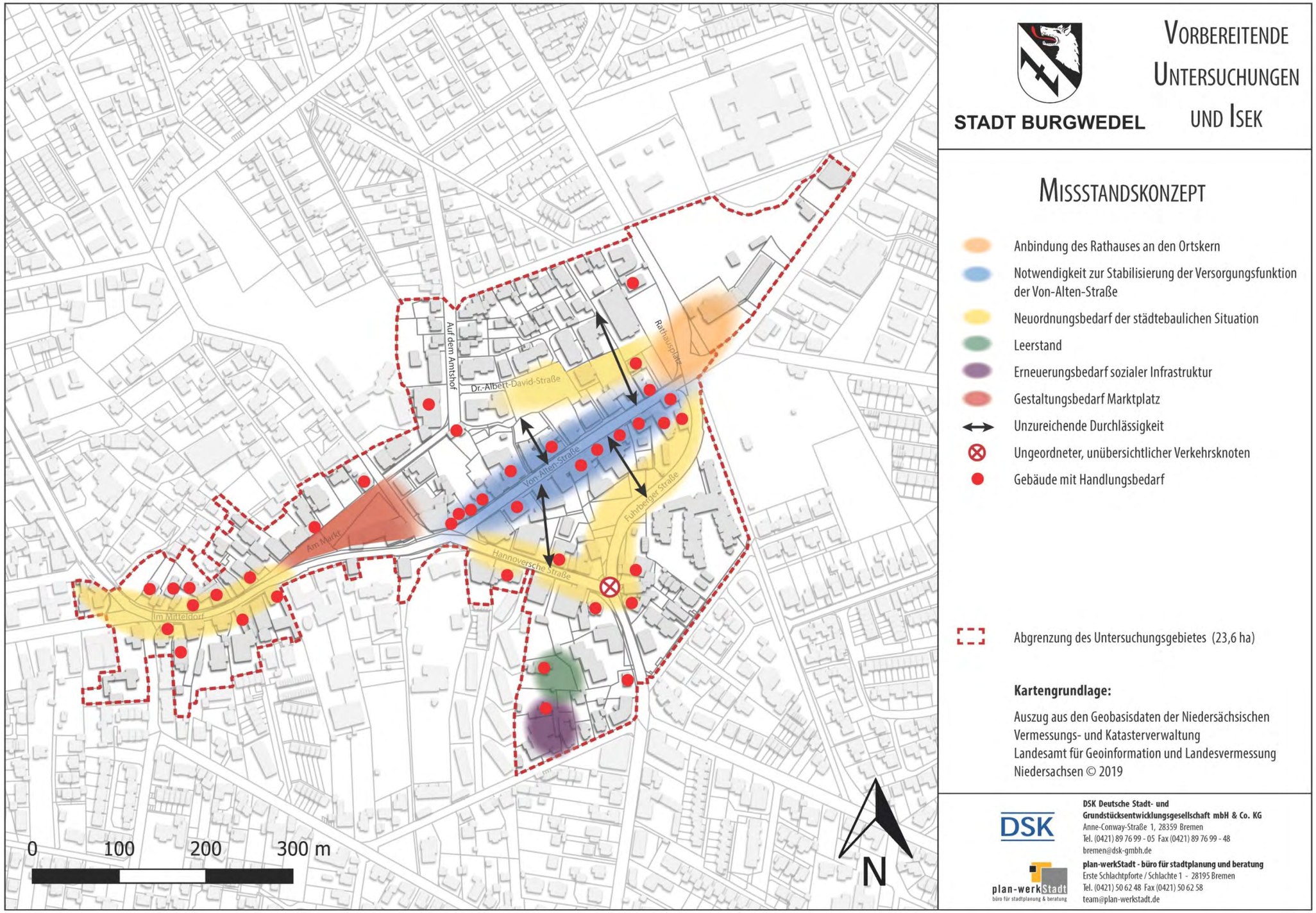
Baudenkmale im Untersuchungsgebiet Innenstadt Großburgwedel



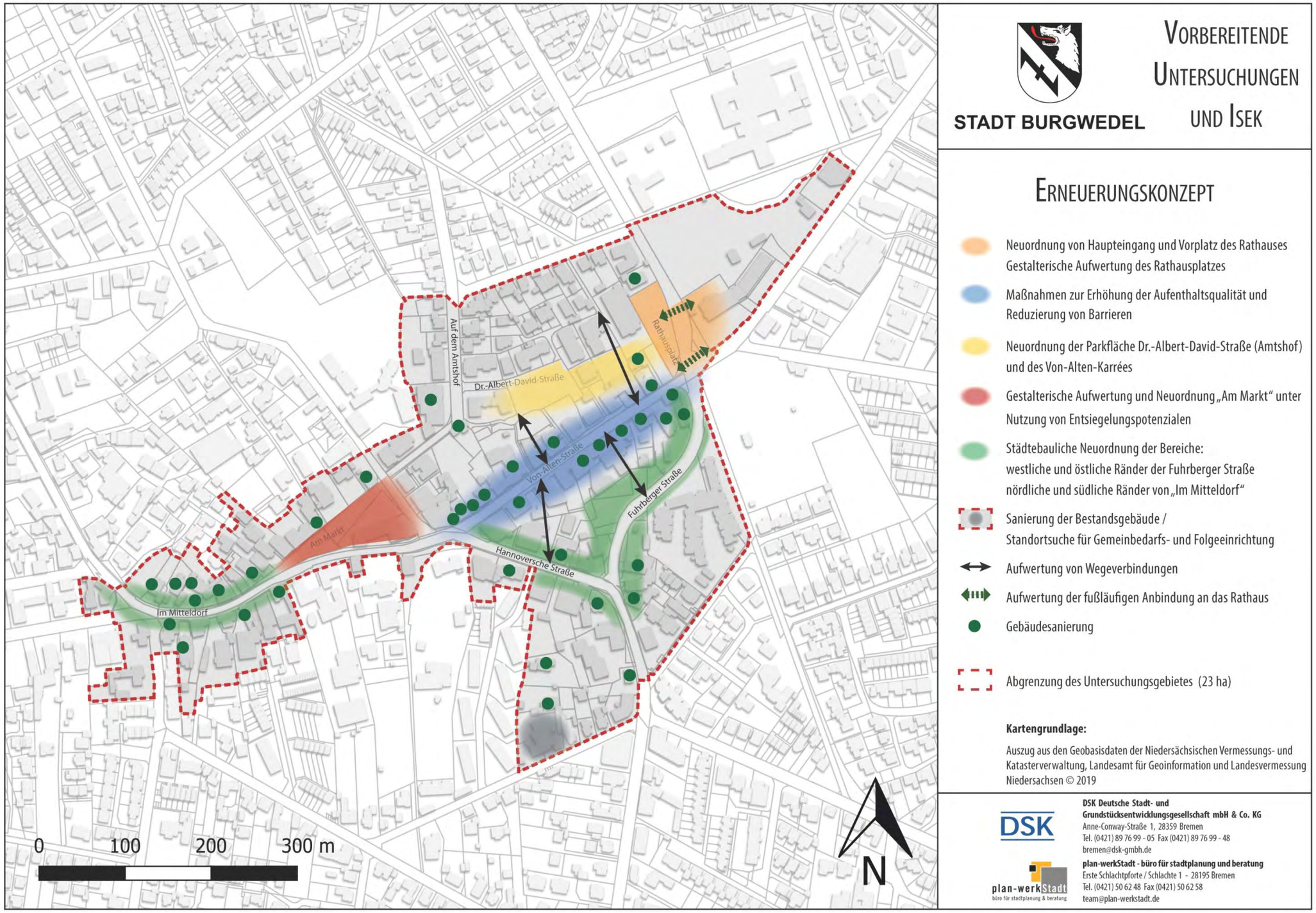
Gebäude mit Handlungsbedarf im Untersuchungsgebiet „Innenstadt Großburgwedel“



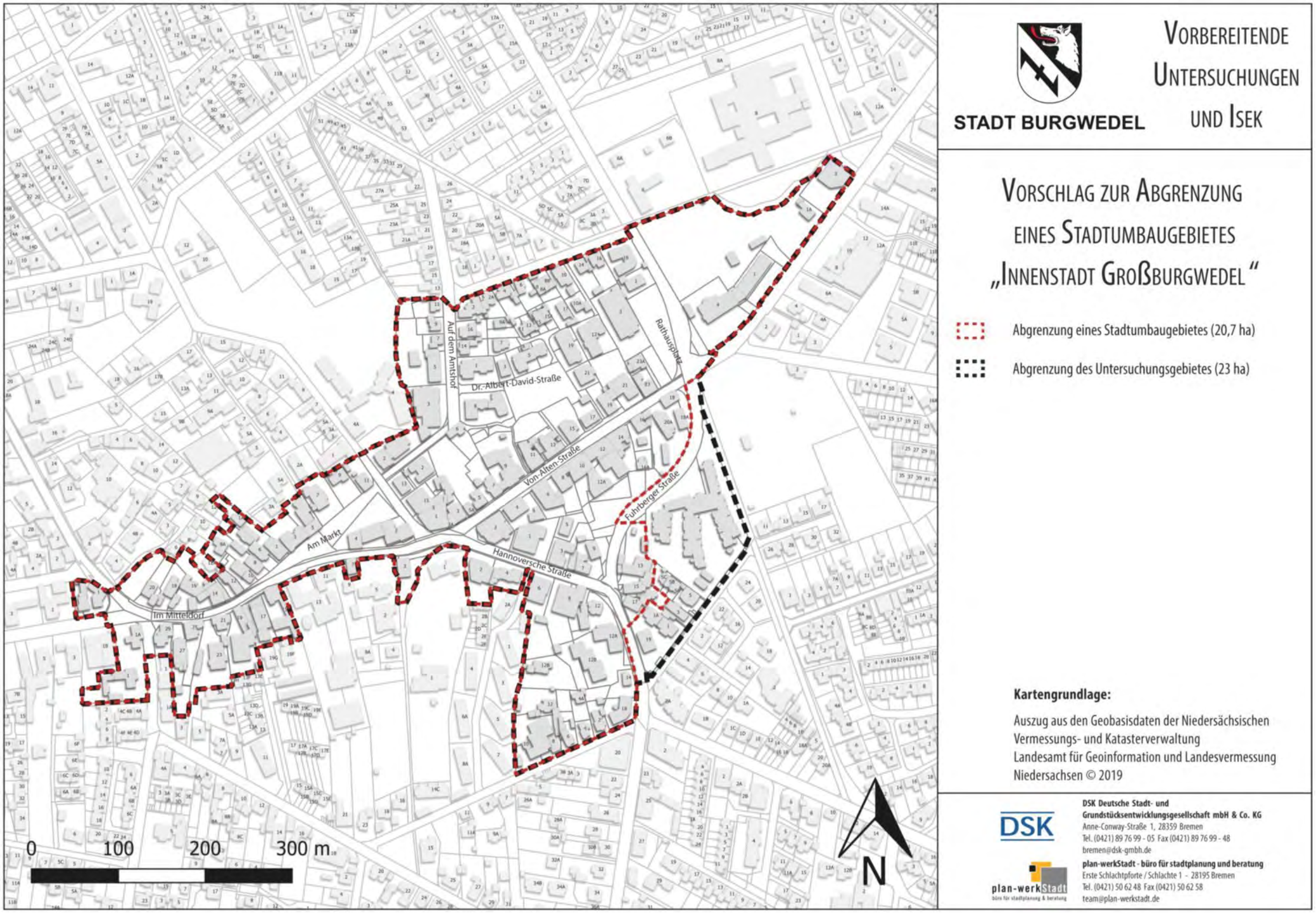
Städtebauliche Missstände im Untersuchungsgebiet Innenstadt Großburgwedel



Erneuerungskonzept für das Untersuchungsgebiet Innenstadt Großburgwedel



Vorschlag zur Abgrenzung eines Stadtumbaugebietes Innenstadt Großburgwedel



11.4. Auswertung der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen der Stadt Burgwedel zur Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau“ für das Gebiet „Innenstadt Großburgwedel“ wurden in der Zeit vom 16.04.2019 bis zum 24.05.2019 43 öffentliche Aufgabenträger per Informations- und Fragebogen beteiligt. Von diesen haben bis zum 24.05.2019 24 öffentliche Aufgabenträger zurückgeschrieben und 14 Anmerkungen bzw. Anregungen zur Aufnahme in das Städtebauförderungs-programm „Stadtumbau“ gemacht.

Aus den eingegangenen Stellungnahmen lässt sich die grundsätzliche Bereitschaft zur Mitwirkung entnehmen. Von einigen Behörden und Aufgabenträgern wird darum gebeten, weiterhin in die beabsichtigten Maßnahmen eingebunden zu werden. Dieses wird im Zuge der weiteren Planungen berücksichtigt werden. Besondere Problemstellungen, die eine Umsetzung der Sanierungsziele gefährden würden, wurden nicht mitgeteilt. Eine tabellarische Darstellung der Stellungnahmen findet sich unten.

Auswertung der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 139 BauGB im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchung (Stand: 24.05.2019). Die Beteiligung wurde mit Schreiben vom 16.04.2019 eingeleitet, der Fristablauf für die Stellungnahme war der 24.05.2019.

Beteiligte Behörde / Institution	**Stellungnahme vom**	**Anregungen, Hinweise, Mitwirkungsbereitschaft**
Amt für regionale Landentwicklung Leine-Weser		keine Rückmeldung
Arbeitsagentur Hannover		keine Rückmeldung
Avacon AG, Engensen und Salzgitter	30.04.2019	Gegen die o. g. Maßnahme bestehen unsererseits keine Bedenken. Hinsichtlich vorgesehener Baumpflanzungen im öffentlichen Straßenflächenbereich ist die Einhaltung des DVGW-Regelwerkes GW 125 und ATV-H 162 "Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen" zu beachten. Dieser Hinweis hat auch Gültigkeit für Baumpflanzungen in privaten Grundstücken, sofern diese im Trassenbereich von zu verlegenden Ver- und Entsorgungsleitungen liegen. Vorhandene Versorgungsleitungen bitten wir zu beachten. Vor Beginn von Baumaßnahmen bitten wir Sie, eine aktuelle Leitungsauskunft bei uns einzuholen. Wir bitten Sie, uns weiter an dem Verfahren zu beteiligen. **Avacon Salzgitter:** Die Vorbereitenden Untersuchungen für den Bereich der Innenstadt Großburgwedel befinden sich innerhalb des Leitungsschutzbereiches unserer Gashochdruckleitungen sowie unserer Fernmeldeleitungen. Bei Einhaltung der im Anhang aufgeführten Hinweise bestehen gegen Ihre Planung unsererseits keine Be-

		denken. Änderungen der vorliegenden Planung bedürfen jedoch unserer erneuten Zustimmung. Wir bitten Sie, uns am weiteren Verfahren zu beteiligen.
Bischöfl. Generalvikariat		keine Rückmeldung
Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Referat Infrastruktur I 3		keine Rückmeldung
Bundesanstalt für Immobilienaufgaben - Sparte Verwaltungsaufgaben		keine Rückmeldung
Bundespolizeidirektion Hannover	18.04.2019	keine Anregungen
DB Services Immobilien GmbH - Immobilienbüro Hannover		keine Rückmeldung
Deutsche Telekom AG, T-Com, Techn. Infrastruktur, Niederlassung PTI 21		keine Rückmeldung
E.ON Ruhrgas AG	30.04.2019	Wir beziehen uns auf Ihre o.g. Maßnahme und teilen Ihnen hierzu mit, dass von uns verwaltete Versorgungsanlagen der nachstehend aufgeführten Eigentümer bzw. Betreiber von der geplanten Maßnahme nicht betroffen werden: • Open Grid Europe GmbH, Essen • Kokereigasnetz Ruhr GmbH, Essen • Ferngas Nordbayern GmbH (FG), Netzbetrieb Nordbayern, Schwaig bei Nürnberg • Mittel-Europäische Gasleitungsgesellschaft mbH (MEGAL), Essen • Mittelrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH (METG), Essen • Nordrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH & Co. KG (NETG), Dortmund • Trans Europa Naturgas Pipeline GmbH (TENP), Essen • GasLINE Telekommunikationsnetzgesellschaft deutscher Gasversorgungsunternehmen mbH & Co. KG, Straelen (hier Solotrassen in Zuständigkeit der PLEdoc GmbH) • Viatel GmbH, Frankfurt Maßgeblich für unsere Auskunft ist der im Übersichtsplan markierte Bereich. Dort dargestellte Leitungsverläufe dienen nur zur groben Übersicht. Achtung: Eine Ausdehnung oder Erweiterung des Projektbereichs bedarf immer einer erneuten Abstimmung mit uns.

enercity Netzgesellschaft mbH	22.05.2019	keine Anregungen
Gasunie Deutschland GmbH & Co. KG	30.04.2019	Wir bestätigen den Eingang Ihrer im Anhang befindlichen Plananfrage. Nach eingehender Prüfung können wir Ihnen hierzu mitteilen, dass Erdgastransportleitungen, Kabel und Stationen der von Gasunie Deutschland vertretenen Unternehmen von Ihrem Planungsvorhaben nicht betroffen sind.
Gemeinde Hambühren		keine Rückmeldung
Gemeinde Isernhagen		keine Rückmeldung
Gemeinde Wedemark		keine Rückmeldung
Gemeinde Wietze		keine Rückmeldung
Handwerkskammer	25.04.2019	Im gesamten Untersuchungsgebiet befinden sich Handwerksbetriebe unterschiedlicher Größe. Die Erschließung der Betriebe, Parkraum und Erweiterungsflächen für die Betriebe sollten neben der Information der Betriebe besonders berücksichtigt werden.
Harzwasserwerke	18.04.2019	keine Anregungen
Industrie- und Handelskammer Hannover-Hildesheim		keine Rückmeldung
Ingenieurbüro Drecoll	22.05.2019	keine Anregungen
Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG, Region Niedersachsen/Bremen, Planung Verteilnetz Süd	21.05.2019	Wir bedanken uns für Ihr Schreiben vom 16.04.2019. Wir teilen Ihnen mit, dass die Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH gegen die von Ihnen geplante Maßnahme keine Einwände geltend macht. In Ihrem Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens. Bei objektkonkreten Bauvorhaben im Plangebiet werden wir dazu eine Stellungnahme mit entsprechender Auskunft über unseren vorhandenen Leitungsbestand abgeben.
Kath. Kirchengemeinde Großburgwedel	28.05.2019	keine Anregungen
Kirchenkreisamt Burgdorfer Land, Großburgwedel	24.05.2019	Im Untersuchungsgebiet befinden sich die Mietobjekte Küsterhaus (Im Mitteldorf 3) und Glöcknerhaus (Im Mitteldorf 7) unserer Einrichtung. Derzeit stehen keine Planungen im Untersuchungsgebiet an. Im Untersuchungsgebiet sollte folgendes besonders berücksichtigt werden: Die Anbindung der Seniorenbegegungsstätte in der Gartenstraße über den Küstergang, die barrierefreie Zugänglichkeit der Gebäude, energetische Maßnahmen, attraktive Grünflächengestaltung. Die Verkehrswege für Auto, Fußgänger und Radfahrer zwischen der Sparkasse und der Kirche sind sehr eng, hier wäre mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer wünschenswert, zumal dieser Bereich auch der Schulweg ist.

		Einbindung des Flurstücks 43/6 in das Untersuchungsgebiet. Auf diesem Flurstück befindet sich die Verwaltungsstelle der Kirchenkreise (Kirchenkreisamt), das Pfarrhaus, die kirchliche Kindertagesstätte, der St. Petri Park und Kleingärten. Eine ausführlichere Stellungnahme wird zeitnah nachgereicht.
Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie	14.05.2019	Aus Sicht der Bergaufsicht_Clz wird zum o.g. Vorhaben wie folgt Stellung genommen: Durch Vorhaben könnte eine Ferngastransportleitung der Avacon AG betroffen sein. Bitte beachten Sie, dass im Bereich von Leitungen Schutzstreifen zu beachten sind, die von Bebauung und tief wurzelnden Pflanzen freizuhalten sind. Bitte kontaktieren Sie den o.g. Leitungsbetreiber direkt, damit ggf. erforderliche Abstimmungsmaßnahmen eingeleitet werden können.
Landwirtschaftskammer Niedersachsen -Forstamt Südostheide, Geschäftsstelle Celle-		keine Rückmeldung
Landwirtschaftskammer Niedersachsen	28.05.2019	Bei Gestaltungsmaßnahmen von Straßen und Wegen ist der landwirtschaftliche Verkehr zu berücksichtigen.
LGLN - RD Hannover - Kampfmittelbeseitigungsdienst		keine Rückmeldung
NABU Niedersachsen		keine Rückmeldung
Nds. Forstamt Fuhrberg	22.05.2019	Waldbelange sind von dem o. a. Vorhaben nicht betroffen. Einrichtungen der Niedersächsischen Landesforsten sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden und auch nicht geplant.
Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr -Geschäftsbereich Hannover-	16.05.2019	Im Untersuchungsgebiet befinden sich die L381 und die L383 unserer Einrichtung. Es sind keine Planungen des Straßenbaulastträgers geplant. Die Belange der überörtlichen Hauptverkehrsstraßen im Landesstraßennetz sind zu berücksichtigen bzw. frühzeitig abzustimmen.
Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr - Sachgebiet Luftverkehr-	14.05.2019	Gegen das Vorhaben der Gemeinde besteht aufgrund der von meiner Behörde wahrzunehmenden luftverkehrsrechtlichen Belange keine Bedenken. Es ist allerdings nach § 18a LuftVG zu beachten, wonach Bauwerke nicht errichtet werden dürfen, wenn dadurch Flugsicherungseinrichtungen gestört werden können. Hier entscheidet das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung auf der Grundlage einer gutachtlichen Stellungnahme der Flugsicherungsorganisation, ob durch die Errichtung der Bauwerke Flugsicherungseinrichtungen gestört werden können. Es teilt seine Entscheidung der zuständigen Landesluftfahrtbehörde mit.

		Belange der militärischen Luftfahrt bleiben unberührt. Diese werden vom Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Fontainengraben 200, 53123 Bonn, wahrgenommen.
Nds. Landesbetrieb für Wasserwirtschaft - Küsten- und Naturschutz - Betriebsstelle Hannover-Hildesheim -		keine Rückmeldung
Polizeikommissariat Großburgwedel	20.05.2019	keine Anregungen
Realgemeinde	23.04.2019	keine Anregungen
Realverband Großburgwedel		keine Rückmeldung
Region Hannover - Team Städtebau und Planungsverwaltung -	24.05.2019	Zu den Vorbereitenden Untersuchungen für den Bereich "Innenstadt Großburgwedel" der Stadt Burgwedel wird aus der Sicht der Region Hannover als Träger öffentlicher Belange wie folgt Stellung genommen: **Naturschutz:** Im Planbereich bestehen naturschutzrechtliche Festsetzungen gemäß § 28 BNatSchG (Naturdenkmale). Naturschutzfachliche Planungen oder Maßnahmen für das Plangebiet sind nicht eingeleitet oder vorgesehen. Zu Vorkommen von Arten oder Biotopen mit besonderer naturschutzfachlicher Bedeutung liegen hier keine Daten vor. **Bodenschutz:** In alten Innenstädten sind aufgrund langjähriger Nutzung, auch gewerblicher Natur, kleinräumige Bodenbelastungen grundsätzlich nicht auszuschließen. Insgesamt sind im Planungsgebiet mehrere Standorte bekannt. Im Rahmen nachfolgender Baugenehmigungsverfahren auf diesen Flächen ist daher die Untere Bodenschutzbehörde der Region Hannover zu beteiligen. **Denkmalschutz:** Im Untersuchungsgebiet befinden sich diverse Baudenkmale (siehe Anlage 2): Am Markt 5 + 7; Auf dem Amtshof 8; Hannoversche Str. 19; Im Klint 2; Im Mitteldorf 2, 3, 4, 7; Von-Alten-Str. 4, 16 + 16 A, 18, 19. Die Genehmigungspflichten nach § 10 NDSchG (auch in Umgebungsschutzfällen nach § 8 NDSchG) sind daher zu beachten. **Bauaufsicht:** Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass sich ein Verwaltungsgebäude der Region Hannover, Standort: Kleinburgwedeler Str. 1 + 1A, im Untersuchungsgebiet befindet. **Belange des ÖPNV:** Belange des ÖPNV und Bushaltestellen sind zu berücksichtigen und mit regiobus und der Region Hannover, Fachbereich Verkehr, abzustimmen.

		Regionsstraßen: Die Erschließung des Plangebietes erfolgt zur K 113 und K 117. Die Umgestaltung sämtlicher Kreisstraßen im Untersuchungsgebiet ist in Planung. Eine Umsetzung wird frühestens Ende 2020 erfolgen. **Regionalplanung:** Aus Sicht der Region Hannover als untere Landesplanungsbehörde wird die Aufnahme in ein Städtebauförderungsprogramm des Landes Niedersachsen ausdrücklich unterstützt. Die bauliche und insbesondere städtebauliche Qualität von Innenstädten bzw. Ortsmitten steht in einer engen Wechselbeziehung zur Versorgungsbedeutung für die Bevölkerung und die ansässige Wirtschaft. Der Einzelhandelsbesatz und seine Struktur (Branchen, Sortimente, Betriebsgrößen etc.) sowie die gleichermaßen wichtigen Dienstleistungsangebote in unterschiedlichen Bereichen (ärztliche Versorgung, private und öffentliche Dienstleistungen, Verwaltungsstellen, Gastronomie, kirchliche Einrichtungen, Kultur, Bildung, Banken, Sparkasse, Post etc.) prägen die Innenstadt/Ortsmitte auch in Großburgwedel in hohem Maße. **Aus Sicht der unteren Landesplanungsbehörde werden Sie darum gebeten, die folgenden Belange besonders zu berücksichtigen:** Das Untersuchungsgebiet liegt innerhalb des zentralen Siedlungsgebietes des Mittelzentrums Großburgwedel. Außerdem sind Teile des Untersuchungsgebietes als Versorgungskern im Regionalen Raumordnungsprogramm 2016 der Region Hannover (RROP 2016) festgelegt. Diese Festlegung korrespondiert mit dem zentralen Versorgungsbereich gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 4 BauGB. Gemäß des Landes-Raumordnungsprogramms Niedersachsen 2017 (LROP) sind großflächige Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Sortimenten außerhalb städtebaulich integrierter Lagen nicht zulässig (Integrationsgebot gemäß 2.3 Ziffer 05 LROP). Ausnahmen sind nur für Lebensmittelmärkte unter bestimmten Voraussetzungen möglich. Dies dient dem Schutz der Zentren, die eine Priorität für die Ansiedlung insbesondere von Einzelhandelsbetrieben mit zentrenrelevanten Sortimenten (Bekleidung, Schuhe, Spielwaren, Geschenkartikel etc.) aber auch für Nahversorgungsrelevanten Einzelhandel (vor allem Lebensmittelmärkte und Drogeriemärkte) genießen. Neben dem Belang „Einzelhandel“ kommen einem Mittelzentrum auch Versorgungsfunktionen in anderen Bereichen der Daseinsvorsorge zu. Zur Gewährleistung einer guten Erreichbarkeit der zentralörtlichen Einrichtungen und Angebote sollten diese möglichst im oder in guter Anbindung an den

		Versorgungskern/Innenstadt angesiedelt und im Bestand erhalten bleiben. Auch diese Aspekte sollten bei den Vorbereitenden Untersuchungen berücksichtigt werden. Die Erarbeitung und Abstimmung eines kommunalen Einzelhandelskonzeptes wäre sowohl hinsichtlich der kommunalen Steuerung der Einzelhandelsentwicklung als auch im Hinblick auf die zukünftige städtebauliche Entwicklung der Innenstadt vorteilhaft. Daher wird angeregt, den Versorgungsstandort „Innenstadt“ vertieft zu untersuchen und in der Folge ein verbindliches kommunales Einzelhandelskonzept zu beschließen.
Samtgemeinde Wathlingen	02.05.2019	keine Anregungen
Staatl. Gewerbeaufsichtsamt		keine Rückmeldung
Staatliches Baumanagement Hannover	26.04.2019	keine Anregungen
Stadt Burgdorf - Stadtplanungsabt. -	26.04.2019	keine Anregungen
Stadt Burgwedel, Ordnungsamt, Freiwillige Feuerwehr Großburgwedel	29.04.2019	Der Bereich Am Markt sollte in den Vorbereitenden Untersuchungen besonders berücksichtigt werden.
Wasserverband Nordhannover, Wettmar	23.04.2019	Im Untersuchungsgebiet befinden sich Trinkwasserleitungen und Armaturen auf mehreren Kilometern Länge in der Ortslage. Im Untersuchungsgebiet sind ggf. Sanierungen nach technischen Erfordernissen geplant. Straßenbauliche Grundsanierungen sollten im Untersuchungsgebiet besonders berücksichtigt werden.
Zweckverband Abfallwirtschaft Region Hannover		keine Rückmeldung