

<b>Drucksache zur Entscheidung</b>	Status: öffentlich Federführung: FB 40 - Fachdienst Stadtplanung AZ: 40.02/Lo/nb Verfasser/Bearbeiter: Herr Loginowski	
<b>Buchholz 2025plus Beratung über eine Vorzugsvariante für den städtebaulich-freiraumplanerischen Rahmenplan</b>		
Beratungsfolge: (Entscheidung durch den Verwaltungsausschuss)		
<i>Datum</i>	<i>Gremium</i>	<i>Zusatzinformation</i>
11.03.2020	Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt	
19.03.2020	Verwaltungsausschuss	

### **Beschlussvorschlag:**

Der Verwaltungsausschuss möge beschließen:

Die aus den drei Strukturkonzepten der Vorplanung entwickelte „Vorzugsvariante“ wird als Grundlage zur Erstellung eines städtebaulich-freiraumplanerischen Rahmenplans beschlossen.

### **Begründung:**

#### **Stand der Planung**

Die Planung „Buchholz 2025plus“ wurde im Sinne der vorliegenden Beschlüsse des Rates vom März/April 2018 von der beauftragten Planungsgruppe aufgenommen. Neben einer detaillierten Bestandsanalyse wurden in der Vorplanung insbesondere drei Strukturkonzepte erarbeitet, die für den Planungsraum jeweils unterschiedliche Planungsansätze zu den Themen Städtebau, Freiraum und Mobilität aufzeigten. Mit diesem Planungspaket wurde am 16. November 2019 eine gemeinsame Bürger-, Rats- und Verbandswerkstatt durchgeführt. Hieran anschließend wurde am 18. November 2019 mit denselben Planungsunterlagen bereits ein „Runder Tisch“ mit Trägern Öffentlicher Belange durchgeführt. Beide Veranstaltungen erbrachten genau wie die Onlinebeteiligung wertvolle Hinweise für die weitere Planbearbeitung.

Im Verfahrensablauf der Planung wurde festgelegt, nach Durchführung der beiden Veranstaltungen und der Eingänge aus dem Onlineportal die Planungsinhalte aus den drei Strukturkonzepten zusammenzustellen, die in den zu erarbeitenden Rahmenplan aufgenommen und dort verdichtet werden sollen. Hierzu hat das beauftragte Planungsteam eine weiterentwickelte vierte Variante im Sinne einer „**Vorzugsvariante**“ erstellt. Die zentralen Planungsinhalte dieser Vorzugsvariante werden im Folgenden zusammengefasst.

#### **Grünplanung der Strukturkonzepte B (Grüne Mitte) sowie C (Grünes Netz)**

Aus den bisherigen Beteiligungsverfahren ergaben sich mehrheitlich Tendenzen, große gebietsinterne Grün- und Freiflächen zu schaffen und hiermit spannende, versetzte Raumkanten zu schaffen, um sowohl ein typisches Buchholzer Wohnumfeld anzubieten als auch Flächen zur Unterstützung der Biodiversität, zur Abpufferung von Klimafolgen (Hitze- und Trockenperioden) und zur Rückhaltung von Starkregenereignissen bereitstellen zu können. Gleichzeitig wirken diese großen Freiräume als „verbindendes Element“ zwischen Neubau-

gebiet und dem Bestand und stehen somit auch den bereits in der Nachbarschaft wohnenden Menschen zur Verfügung. Selbstverständlich sollen auch Spielplatz- und Freizeitnutzungen auf diesen Flächen angeboten werden. Das Strukturkonzept A „Grüner Saum“ mit seinen eher am Rand liegenden Grünflächen konnte aus den genannten Gründen nicht in gleicher Weise überzeugen.

Der überarbeitete Vorschlag des Planungsbüros zeigt daher eine städtebauliche Figur, die aus den beiden Strukturkonzepten B „Grüne Mitte“ und C „Grünes Netz“ entwickelt wurde.

### **Flächenschlüssel bzw. Dichte der städtebaulichen Struktur**

Bereits in den Vorberatungen bzw. im Rahmen der Auftragsvergabe wurde erkannt, dass ein Teil des östlichen Planungsraums unbeplant bleiben wird bzw. ein naturräumlicher Puffer bis zur künftigen Ortsumfahrung entsteht. Bei der Durcharbeitung der drei Strukturkonzepte bestätigte sich, dass der Planungsraum, der „naturgemäß“ zwischen der Bendestorfer und der Lüneburger Straße im Norden und Süden sowie der späteren Raumkante einer östlichen Ortsumfahrung abgegrenzt ist, nicht hinreichend „gefüllt“ wird. Zur Bereitstellung geförderten Wohnraums bzw. bezahlbaren Wohnraums ist es jedoch erforderlich, eine wirtschaftliche und flächenschonende Beanspruchung der Grundstücke vorzubereiten.

Dieses vorangestellt berücksichtigt die Vorzugsvariante die wichtige durchgehende Planung von Norden nach Süden. In diesem durchgehenden Planungsraum kommen nach erneuter Prüfung Wohnbauflächen für 1.200 Wohneinheiten unter, nach Osten entsteht der beschriebene größere Freiraum. Es wird vorgeschlagen, diesen verbleibenden Freiraum mit einer später adaptierbaren städtebaulichen Planung für weitere 300 Wohneinheiten, insgesamt also bis zu 1.500 Wohneinheiten, zu versehen und für den gesamten Planungsraum somit ein abschließendes, belastbares Szenario zu entwickeln. Die verbleibenden Flächen bis zur künftigen Trasse einer Ortsumfahrung können als Ausgleichsmaßnahmen genutzt werden und unterstützen auch die zeitgleich angeschobene Planung der Machbarkeitsstudie zur Ortsumfahrung, da eine verbindliche Lage der Trasse zur Zeit noch nicht feststeht.

Im Ergebnis zeigt die vom Planungsbüro entwickelte Vorzugsvariante zwei Szenarien für 1.200 Wohneinheiten bzw.  $1.200 + 300 = 1.500$  Wohneinheiten im Planungsraum. Die Vorzugsvariante besteht daher aus zwei Teilplänen. Aus der Sicht der Verwaltung wird diese Zielsetzung unterstützt. Für den gesamten Planungsraum liegen dann schlüssige und abschließende Flächennutzungen vor. Die Zahl der Wohneinheiten von 1.500 entspricht dem Beschluss des Rates vom 13. März 2018.

### **Aufteilung der Wohnformen**

Der Rahmenplan verfolgt die Zielsetzung, alle möglichen Wohnformen unterzubringen. Hierzu wurde ein Verteilerschlüssel von 40% Geschosswohnungsbau, 20% sogenannte Stadtvillen (gehobener Geschosswohnungsbau in kleineren Gebäudeeinheiten) sowie 40% Flächen für Einzel-, Doppel- und Reihenhäuser entwickelt.

### **Bildung von vier Einzelquartieren im Rahmenplangebiet**

Um eine abschnittsweise Realisierung zu ermöglichen, wurde die Planung auf vier Quartiersräume ausgerichtet, die jeweils einzeln erschlossen und separat entwickelt werden können:

- Quartier 1: Behutsame Arrondierung im Bereich des Bestandsgebietes „Rund um das Finanzamt“
- Quartier 2: Nördliches Quartier mit einer Zufahrt von der Bendestorfer Straße
- Quartier 3: Südliches Quartier mit einer Zufahrt zur Lüneburger Straße
- Quartier 4: Mittleres Quartier mit einer Zufahrt zur geplanten östlichen Umfahrung

### **Flächensparen in den Einzelquartieren**

Die drei Strukturkonzepte aus der Vorplanung enthielten in verschiedenen Einzelquartieren große, innere Grünflächen für Gemeinschaftsnutzungen, andere Einzelquartiere wurden im klassischen Sinne vorgestellt und zeigten übliche Grundstückszuschnitte, die neben den privaten Grundstücksanteilen keine gemeinschaftlichen Grünflächen enthielten. Vor dem Hintergrund möglichst wirtschaftlicher und flächensparender Nutzung der Flächen werden diese „inneren“ Grünflächen auf eine maßvolle Größe reduziert. Die gebietsprägenden, großen Grün- und Freiflächenangebote („Grüne Mitte“ bzw. „Grünes Netz“) bleiben hiervon unberührt.

### **Erschließungsnetz und Busroute**

Die Planung von vier Einzelquartieren ermöglicht eine Vielzahl durchgehender Erschließungswege für den Rad- und Fußverkehr, ohne die Verkehrswege für den Individualverkehr zu kreuzen. Lediglich der Stadtbusverkehr kann das Gebiet vollständig durchfahren. Ferner werden die Gebietsverkehre so aufgeteilt, dass die bestehenden Straßenverbindungen in Richtung Innenstadt gleichmäßig belastet werden. Dieser Planungsansatz ermöglicht eine nachhaltige, fahrradfreundliche Erschließung des Planungsraums und schafft mit kurzen Wegen wirksame Anreize, auf das Automobil verzichten zu können.

### **Mittlere Anbindung an die geplante Ortsumfahrung**

Die beschriebene Teilung in vier Einzelquartiere mit den Qualitäten einer nachhaltigen inneren Erschließung zugunsten des Umweltverbunds führt zu einer optimalen Erschließungssituation im Zusammenspiel mit der geplanten Ortsumfahrung. Jedes der Einzelquartiere Nord, Mitte und Süd wird entweder an die bestehenden heutigen Kreisstraßen Bendestorfer Straße und Lüneburger Straße angebunden, die auf schnellem Weg über geplante Kreisverkehrsplätze zur Ortsumfahrung gelangen können. Das Quartier „Mitte“ kann hierbei nur direkt an die geplante Ortsumfahrung angebunden werden. Dieser Planungsansatz ermöglicht verkehrsplanerisch eine bestmögliche Integration der Ortsumfahrung und eine weitgehende Entlastung der Buchholzer Innenstadt. Bei der Planung der Ortsumfahrung wird diese Zielsetzung daher von großer Bedeutung und mit dem Landkreis Harburg abzustimmen sein.

### **Veloroute**

Die geplante Veloroute ist ein wesentlicher Beitrag zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs mit schneller Erreichbarkeit der Innenstadt und ist in dieser Form und Lage (im Wesentlichen auf der Trasse des Itzenbüttler Weges) in den Rahmenplan zu übernehmen. In Richtung Innenstadt wird eine Brücke über die Bahn, in östlicher Richtung eine Brücke über die künftige Ortsumfahrung erforderlich. Beide Brücken sollen und können möglichst höhen- gleich/flach geführt werden, um große Steigungen für Radfahrer und Fußgänger zu vermeiden. Zusammen mit den weitgehend kreuzungsfrei zu befahrenden Radwegen im Plangebiet entsteht hier ein Mobilitätsstandard, der dazu beitragen kann, den Motorisierten Individualverkehr im Gebiet wirksam zu minimieren.

### **„Lebendige Mitte“**

Das Quartierszentrum wird als „Lebendige Mitte“ an der Schnittstelle zwischen dem zentralen Park und dem östlich angrenzenden Quartier in Höhe des Finanzamtes verortet. Auch die Bestandsquartiere sollen hiervon partizipieren. Neben der Schule, einem Verbrauchermarkt, Seniorenwohnen und Kitas sollen dort Angebote für „Co-Working/Heimarbeit/Quartiersprojekte“, Dienstleistungen und ergänzende Einzelhandelsangebote (Bäcker, Kiosk, Café etc.) zusammengeführt werden. Zusammen mit den angrenzenden Parkflächen, die für Freizeit- und Erlebnisnutzungen entwickelt werden sollen, soll eine lebendige Mitte des Quartiers entstehen.

### **Einzelhandel**

Ein Neubaugebiet mit bis zu 1.500 Wohneinheiten wird je nach Einwohnerbesatz (erfahrungsgemäß durchschnittlich ca. 2,3 Einwohner je Wohneinheit) zwischen 3.000 bis 3.500 neue Bewohner aufnehmen können. Zusammen mit dem Siedlungsbestand „Rund um das Finanzamt“ muss somit rund 5.000 Bewohnern möglichst wohnortnah eine Grundversorgung angeboten werden. Dies ist eine Größenordnung an Kunden, die eine Versorgung mit einem

typischen Vollsortimenter oder Discounter ermöglicht. Ein solcher Verbrauchermarkt in einer typischen Größenordnung ab 1.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche wird an der Schnittstelle zwischen der „Lebendigen Mitte“, dem Schulstandort und der Mittleren Gebietszufahrt vorgeschlagen. So kann der Markt der Versorgung des Bestandes „Rund um das Finanzamt“, den neuen Wohnquartieren und zusätzlich weiteren Kunden, welche die Ortsumfahrung befahren, dienen.

### **Sporterweiterung**

Das Sportzentrum Buchholz ist heute nahezu vollständig bebaut. Bis auf wenige Restflächen sind keine Erweiterungsflächen vorhanden. Der geltende Flächennutzungsplan 2020 der Stadt Buchholz hat bereits eine Sportflächenerweiterung im nordöstlichen Bereich des Plangebiets vorgesehen. Der Rahmenplan hält daher an der Bendestorfer Straße gegenüber des Sportzentrums eine Erweiterungsfläche vor.

### **Kleingartenanlage**

Im Rahmen der Vorplanung in 2017 wurde in der damaligen Bürgerwerkstatt wie auch in der Ratswerkstatt eine Erweiterungsmöglichkeit des bestehenden Kleingartenvereins und als Zielsetzung für die weitere Planung aufgenommen. In der aktuellen „Vorzugsvariante“ werden entsprechende Flächen vorgeschlagen.

### **Autoarme Siedlung**

Durch die räumliche Nähe zur Buchholzer Innenstadt, den skizzierten Mobilitätsangeboten durch Veloroute bzw. Fußwegen zur Innenstadt sowie der geplanten Stadtbusanbindung liegen gute Voraussetzungen für die Planung einer autoarmen Siedlung, vorzugsweise im Quartier 1 („Rund um das Finanzamt“), vor. Die genannten Mobilitätsangebote sind gute Voraussetzungen für künftige Bewohner, auf die Anschaffung und Nutzung eines Automobils zu verzichten oder nur eingeschränkt zu nutzen. In allen weiteren Quartieren bleiben im Rahmen der künftigen Realisierung weitere autoarme/autofreie Bereiche möglich. Die in den bisherigen Strukturkonzepten vorgeschlagenen Quartiersgaragen werden hinsichtlich Standort und Größe im Rahmen der weiteren Planung genauer untersucht.

### **Grundschule und Kitas**

Für die Unterbringung einer städtischen Grundschule wird ein Bereich unmittelbar südlich der Veloroute vorgeschlagen. Wie in der Planungswerkstatt weitgehend einvernehmlich diskutiert, sollen die Freiflächen der Schule als Grünflächen oder Sport- und Freizeitflächen den künftigen Bewohnern auch außerhalb der Schulzeiten zur Verfügung gestellt und in das Netz der sonstigen zentralen Grünflächen eingebunden werden. Verschiedene Standorte für Kindertagesstätten kommen dezentral in den jeweiligen Quartieren unter.

### **Ausblick:**

In der „Roadmap“ des Verfahrens ist nach Festlegung der Inhalte der Vorzugsvariante die Erstellung eines Entwurfs des städtebaulich-freiraumplanerischen Rahmenplans vorgesehen. Die Einbringung und Diskussion ist in den Juli-Sitzungen des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umwelt bzw. des Verwaltungsausschusses vorgesehen. Anschließend wird mit dem Entwurf des Rahmenplans eine weitere Öffentlichkeitsbeteiligung sowie eine weitere Beteiligung der Träger öffentlicher Belange durchgeführt. Nach Auswertung der aus den Beteiligungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen ist die abschließende Beschlussfassung des Rahmenplans für die Novembersitzungen des SteUm, VA und Rat vorgesehen.

### **Hinweis:**

Zur Beratung wird den Mitgliedern des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umwelt sowie den Vorsitzenden der im Rat der Stadt vertretene Fraktionen sowie den fraktionslosen Mitgliedern der Partei Die Linke und Herrn Stehnen jeweils eine Fassung der Vorzugsvariante im Maßstab 1: 2.500 als Farbplot zur Verfügung gestellt. Diese besteht aus zwei Planteilen: Teil 1: Darstellung der Gesamtplanung mit 1.500 Wohneinheiten. Teil 2: Darstellung der Gesamtplanung mit 1.200 Wohneinheiten.

### **Finanzielle Auswirkungen:**



Für die Erarbeitung des Rahmenplans stehen auskömmliche Haushaltsmittel zur Verfügung.

**Klimatische Auswirkungen:**

Der Rahmenplan schafft noch keine unmittelbaren Baurechte. Die klimatischen Auswirkungen sind aufgrund Druck- und Verteilungs- bzw. Fahrtkosten der beauftragten Planer unerheblich bzw. gering.

**Anlage:**

Strukturkonzept Vorzugsvariante in zwei Teilplänen, Stand Januar 2020

Sechs Themenkarten (Freiraum, Grünraum, Mobilitätsnetz, Fahrradnetz/Busnetz, Schwarzplan, Nutzungskonzept)





**STRUKTURKONZEPT**

Vorzugsvariante  
1.500 Wohneinheiten  
M 1:2.500

Stand: 20.02.2020





**STRUKTURKONZEPT**

Vorzugsvariante  
1.200 Wohneinheiten  
M 1:2.500

Stand: 20.02.2020

**MACHLEIDT**  
STÄDTBAU + STADTPLANUNG

SI  
NA







LEGENDE:

- Zentraler Freiraum
- Landschaftsraum
- Quartiersmitte
- Platz
- KGA
- Reiterhof
- Veloroute

**FREIRAUM**  
**FREIRAUMKONZEPT**  
M 1:2.500

Stand: 20.02.2020

**MACHLEIDT**  
STÄDTBAU + STADTPLANUNG

SI  
NA





LEGENDE:  
■ Alle öffentlichen  
Freiflächen (Grünräume)

**FREIRAUM  
GRÜNRAUM**

M 1:2.500

Stand: 20.02.2020

**MACHLEIDT**  
STÄDTBAU + STADTPLANUNG

SI  
NA






- LEGENDE:
- Fahrradwegenetz
  - Buslinie
  - Bushaltestellen

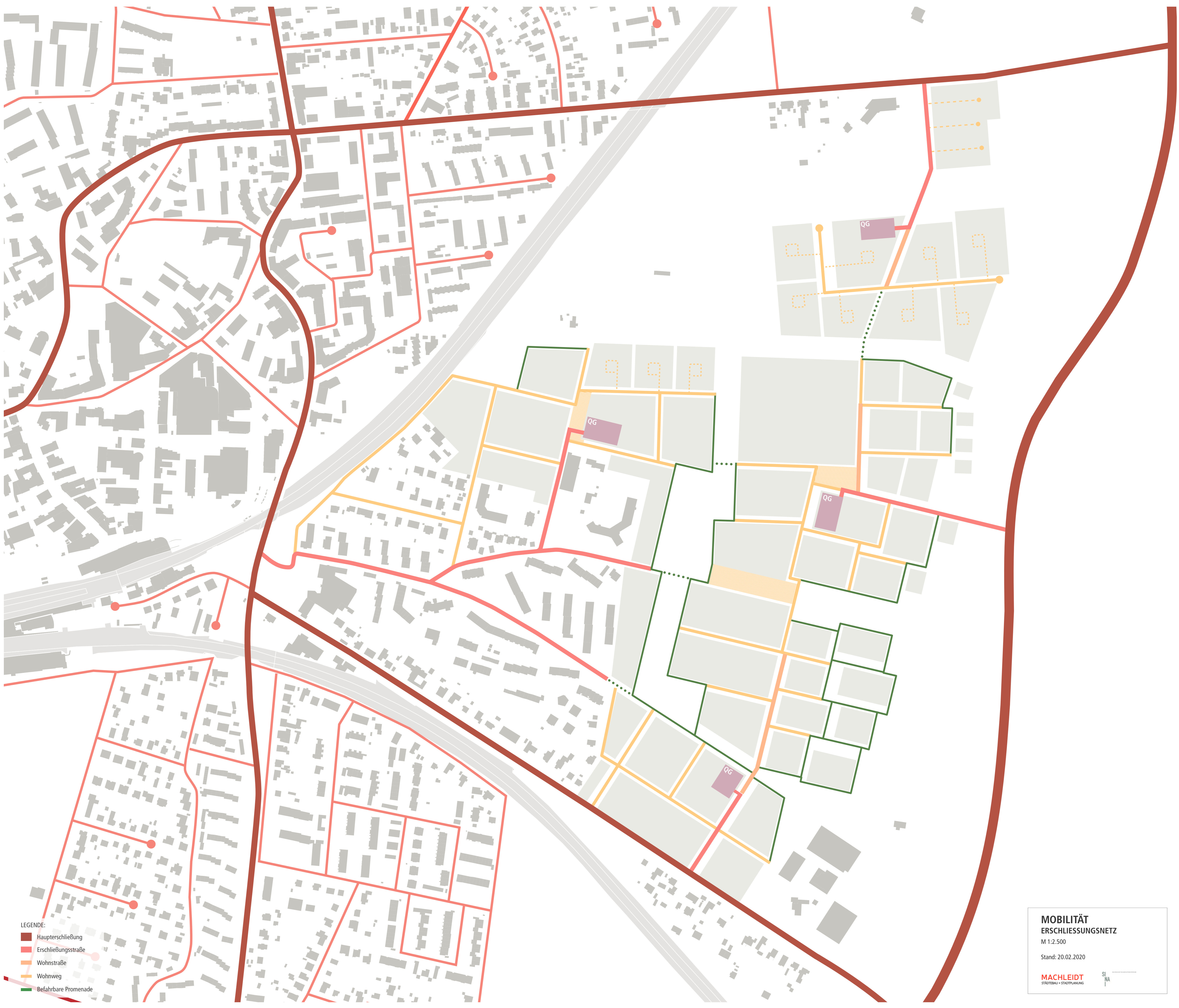
**MOBILITÄT**  
**RAD- UND BUSNETZ**  
 M 1:2.500  
 Stand: 20.02.2020

**MACHLEIDT**  
 STÄDTBAU + STADTPLANUNG

SI NA







- LEGENDE:
- Haupterschließung
  - Erschließungsstraße
  - Wohnstraße
  - Wohnweg
  - Befahrbare Promenade

**MOBILITÄT**  
**ERSCHLIESSUNGSNETZ**  
M 1:2.500  
Stand: 20.02.2020

**MACHLEIDT**  
STÄDTBAU + STADTPLANUNG

SI NA





**BAUSTRUKTUR  
SCHWARZPLAN**

M 1:2.500

Stand: 20.02.2020

**MACHLEIDT**  
STÄDTBAU + STADTPLANUNG

SI  
NA





LEGENDE:

- Geschosswohnungsbau
- Stadtvilla
- Reihenhhaus
- Einfamilienhaus
- Co-Working
- Gewerbliche EG Nutzung
- Schule
- Quartiersgarage

**NUTZUNGEN**  
NUTZUNGSVERTEILUNG IM QUARTIER

M 1:2.500

Stand: 20.02.2020

**MACHLEIDT**  
STÄDTBAU + STADTPLANUNG

SI  
NA