

# BUCHHOLZ I.D. NORDHEIDE, 2025PLUS

PLANUNGSWERKSTATT AM 16. NOVEMBER 2019



Kurzdokumentation

**MACHLEIDT**  
STÄDTEBAU + STADTPLANUNG

SI  
NA  
I

SINAI GESELLSCHAFT VON LANDSCHAFTSARCHitekten MBH



**Auftraggeber:**

**Stadt Buchholz i.d. Nordheide**

Stadtverwaltung

Rathausplatz 1

21244 Buchholz i.d.N.

Ansprechpartner:

Peter Loginowski

**Auftragnehmer:**

**Machleidt GmbH**

Städtebau + Stadtplanung

Mahlower Straße 23/24

12049 Berlin

**in Zusammenarbeit mit:**

**Sinai**

Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH

und

**SHP Ingenieure GbR**

Fotos und Abbildungen:  
Machleidt GmbH & Stadt Buchholz

Buchholz/ Berlin, im November 2019



## Erstellung eines städtebaulich-landschaftsplanerischen und verkehrlichen Rahmenplans für das Untersuchungsgebiet „Buchholz 2025plus“

Kurzdokumentation der Planungswerkstatt vom 16.11.2019

Begrüßung der Teilnehmenden in der Waldschule

## EINLEITUNG



Begrüßung durch Herrn Röhse (Bürgermeister)

Am 16. November 2019 fand in den Räumlichkeiten der Waldschule eine öffentliche Planungswerkstatt für die Entwicklung Buchholz 2025plus statt. Dabei wurden verschiedene Konzepte für die Rahmenplanung mit ca. 50 Bürgerinnen und Bürgern, dem Rat der Stadt Buchholz i.d.N. sowie Vertretern der örtlichen Interessensverbände diskutiert und Inhalte erarbeitet, die für die weitere Durcharbeitung des Rahmenplans empfohlen werden.

Der ca. 50 Hektar große Planungsraum liegt östlich der Buchholzer Innenstadt zwischen der Bendestorfer Straße im Norden und der Lüneburger Straße im Süden. Die Aufgabe bietet die Möglichkeit der Entwicklung eines ganzheitlichen neuen Stadtquartiers. Dieses soll nachhaltig sein und sich in den bestehenden städtischen Kontext integrieren. Ziel ist ein neues Stadtquartier, mit einem angemessenen Grünanteil und identitätsstiftenden öffentlichen Räumen.

Für die Erstellung des Rahmenplans „Buchholz 2025plus“ ist ein interdisziplinäres Planerteam unter Federführung des Berliner Büros Machleidt GmbH beauftragt. Sie entwickeln in enger Abstimmung mit der Verwaltung der Stadt Buchholz einen Rahmenplan. Dieser umfasst die Fläche östlich der Bahntrasse zwischen Bendestorfer und Lüneburger Straße. In einer detaillierten Analyse der Rahmenbedingungen wurden verschiedene Themen des städtischen Gefüges untersucht. Die daraus entstandenen Erkenntnisse werden für die Entwicklung des Geländes benötigt. Sie werden interpretiert und in Entwicklungskonzepte übertragen. Die Konzepte formulieren erste Bilder für die Entwicklung „Buchholz 2025plus“. Sie geben Aussagen über die verschiedenen Möglichkeiten der Eingliederung in die bestehende Stadt, die Erreichbarkeit sowie die Verortung von öffentlichen Räumen.

Die Ergebnisse der Analyse sowie die erarbeiteten Konzepte wurden in einer Planungswerkstatt der Stadtbevölkerung präsentiert und gemeinsam diskutiert. Um eine möglichst repräsentative Auswahl an Buchholzerinnen

und Buchholzern zu erreichen, wurden wie schon im Jahr 2017 per Zufallsauswahl aus dem Buchholzer Melderegister nach verschiedenen Kriterien (50% Frauen, 50% Männer, gestuft nach Altersklassen und Wohnort) rund 1.000 Personen angeschrieben. Insgesamt wurden 50 Plätze vergeben. Dieses Angebot traf bereits im Vorfeld der Veranstaltung auf großes Interesse in der Stadtgesellschaft.

In den ersten Themenrunden wurden verschiedene Fragestellungen formuliert, die für die Entwicklung entsprechende Aspekte beleuchten. Dabei ging es um Fragen rund um das Thema Wohnen, Freiraumnutzungen sowie dem Mobilitätsverhalten. Alle Akteure bekamen die Möglichkeit ihre Sorgen, Wünsche und Ideen einzubringen.

Im weiteren Verlauf des Tages wurden den Teilnehmenden drei vorbereitete Strukturkonzepte vorgestellt. Diese basieren auf einem gleichen Grundsatz mit unterschiedlichen räumlichen Ausarbeitungen. Nachdem die Grundzüge und Unterschiede intensiv vorgestellt wurden, gab es die Möglichkeit für alle Teilnehmenden sich intensiver über zwei Konzepte zu informieren. Gemeinsam mit den Planern und Mitarbeitern der Stadtverwaltung wurden Fragen geklärt, Informationen ausgetauscht und Ideen aufgenommen.

Nach dem produktiven Austausch stellten Vertreter der Teilnehmenden die Ergebnisse der Arbeitsrunden im Plenum vor. Insgesamt wurde somit ein erfolgreicher und produktiver Tag abgeschlossen und auf weitere Formate im Laufe des Verfahrens verwiesen.

# AUFBAU DER PLANUNGSWERKSTATT

## ABLAUFPLAN - PLANUNGSWERKSTATT

### Einleitung (11:00 Uhr)

- Begrüßung (Herr Röhse + Herr Niemöller), Vorstellung des Ablaufplans (Fr. Böckert Moderation, Tollerort - entwicklung & beteiligung)

### Inhaltlicher Einstieg (11:15 Uhr)

- Vorstellung der Bestandsanalyse & Rahmenbedingungen (Herr Wille, Machleidt GmbH)

### Gesprächsphase zum Aufladen (11:45 Uhr)

- Freier Austausch an Themenwänden (Städtebau, Freiraum, Mobilität)

Mittagspause (13:15 Uhr)

### Präsentation der Konzepte (14:00 Uhr)

- Vorstellung der Strukturkonzepte durch das Planungsteam

### Diskussion an Skizzentischen (13:35 Uhr)

- Zwei Gesprächsrunden (je 40 Minuten) an den Skizzentischen mit Vertretern des Planungsteams und der Stadtverwaltung

Kaffeepause (16:00 Uhr)

### Arbeitsauftrag (16:15 Uhr)

- Zusammenfassung der Ergebnisse durch Beteiligte

### Abschluss (16:45 Uhr)

- Ausblick weiteres Verfahren, Verabschiedung (Fr. Böckert, Hr. Röhse)

Die Planungswerkstatt zum städtebaulichen Rahmenplan „Buchholz 2025plus“ gliederte sich in zwei Teile. Zu Beginn wurden die Teilnehmenden durch Bürgermeister Herr Röhse begrüßt und auf die Besonderheit dieser Aufgabe aufmerksam gemacht.

Nach der Begrüßung fasste Herr Niemöller (Stadtbaurat) in einem Rückblick die wichtigsten Rahmenbedingungen vorhergegangenen Schritte und aktuelle Herausforderungen zusammen.

Im Weiteren wurden die Ergebnisse der intensiven Analyse durch Herrn Wille (Büro Machleidt, Berlin) vorgetragen. Dabei wurden die Themen Städtebau, Freiraum und Mobilität sowohl auf die Stadt als auch mit besonderem Bezug auf die Entwicklungsfläche analysiert. Die Eindrücke wurden folgend in gemeinsamen Gesprächen diskutiert. Dazu wurden Themenräume mit unterschiedlichen Schwerpunkten vorbereitet. Die Teilnehmer bekamen Zeit sich zu jedem der Themen intensiv einzubringen.

Bevor es am Nachmittag mit einem Vortrag des Planerteams weiter ging, wurden in einer gemeinsamen Mittagspause die gesammelten Eindrücke noch einmal besprochen. Das Planerteam stellte drei Strukturkonzepte vor, welche später in Klassenräumen mit den teilnehmenden Personen und jeweiligen Vertretern des Planungsteams bzw. der Stadtverwaltung intensiv besprochen wurden. Hierbei hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit ihre

Ideen, Fragen und Anregungen einzubringen.

Nach 40 Minuten wurden die Teilnehmenden dazu aufgefordert sich zu einem anderen Strukturkonzept auszutauschen.

Während einer folgenden Kaffeepause wurden die gesammelten Ideen durch die Gruppensprecher der Teilnehmenden zusammengefasst und im folgenden Plenum allen Teilnehmenden vorgestellt. Die Gruppensprecher gaben einen Gesamteindruck aller besprochenen Themen wiederzugeben. Folgend hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, die Beiträge durch Wortmeldungen zu ergänzen und weitere Fragen zu stellen.

Zum Abschluss wurde ein Ausblick auf das weitere Verfahren und die folgenden Schritte der Planung gewährt. Während die Veranstaltung langsam ausklang, wurden weitere Gespräche zwischen Bürgerinnen und Bürgern sowie dem Planerteam geführt. Diese Gespräche und die Möglichkeit, die Veranstaltung auf einer separaten Stellwand zu bewerten, gab einen interessanten Überblick über die Wahrnehmung des Planungsprozesses.

## IMPRESSIONEN AUS DER PLANUNGSWERKSTATT

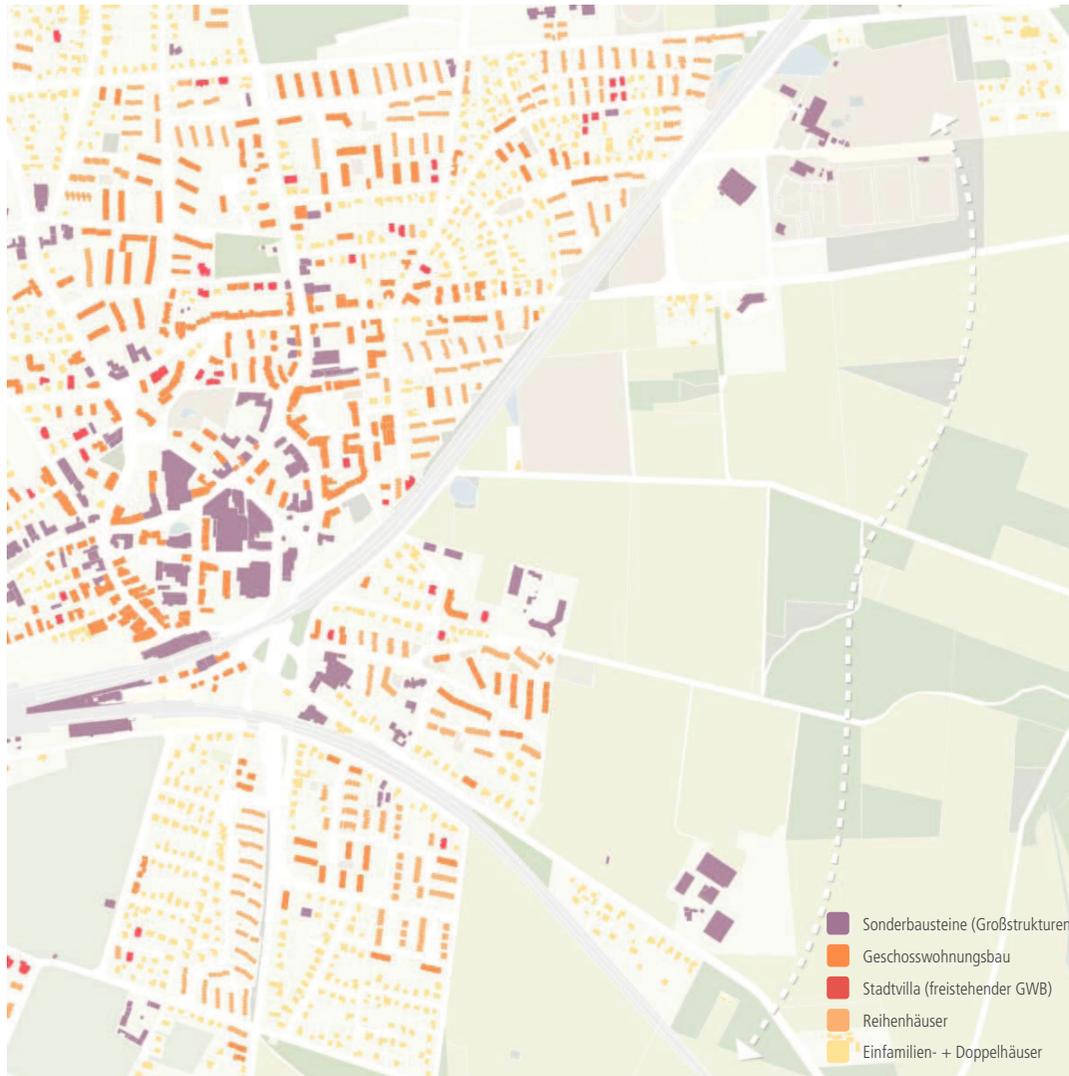


Impressionen vom Plenum



Impressionen aus den verschiedenen Beteiligungsrunden

# ANALYSE STÄDTEBAU INHALTE



Gebäudetypologien



Feuerwehr



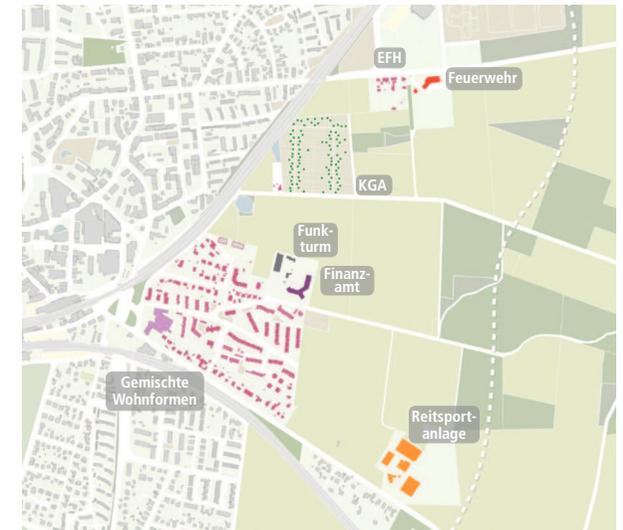
Stadtvilla



Einfamilienhaus



Mehrfamilienhaus



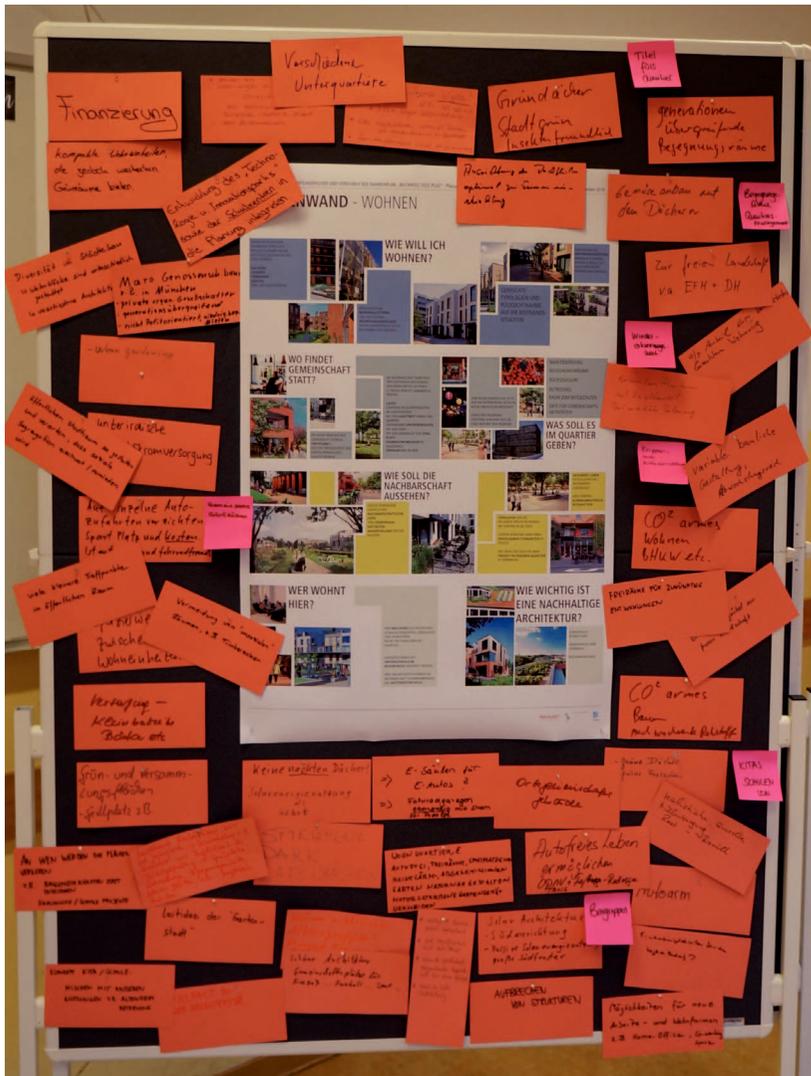
Die Nachbarn des Quartiers



Schwarzplan (Baustuktur)

# THEMENWAND WOHNEN

## INHALT + ERGEBNISSE



Ideen der Beteiligten

### AUSZUG DER ANREGUNGEN DER BETEILIGTEN

- Gründächer (Insektenfreundlich)
- Generationsübergreifende Begegnungsräume
- Wiedererkennungswert
- Abwechslungsreiche Gestaltung
- CO<sup>2</sup> armes Wohnen
- Innovationsark + Schulzentren in die Planung integrieren
- Diversität im Städtebau
- Soziale Segregation durch öffentliche Stadträume vermeiden
- Spazierwege durchs Quartier
- Vielfalt in der Architektur
- Ebenerdige Fahrradgaragen
- Autofreies Leben ermöglichen
- Aufbrechen von Strukturen
- Möglichkeiten für neue Arbeits- und Wohnformen
- Kitas und Schulen
- Gemeinschaft fördern
- Titel fürs Quartier finden
- Gesunder Mix von Mehrgeschossigkeit und Einfamilienhäusern
- Offene Vergabepolitik der Grundstücke
- Angemessene Höhe der Bebauung

# ANALYSE FREIRAUM INHALTE



Vernetzung des Gebiets



Die Landschaft



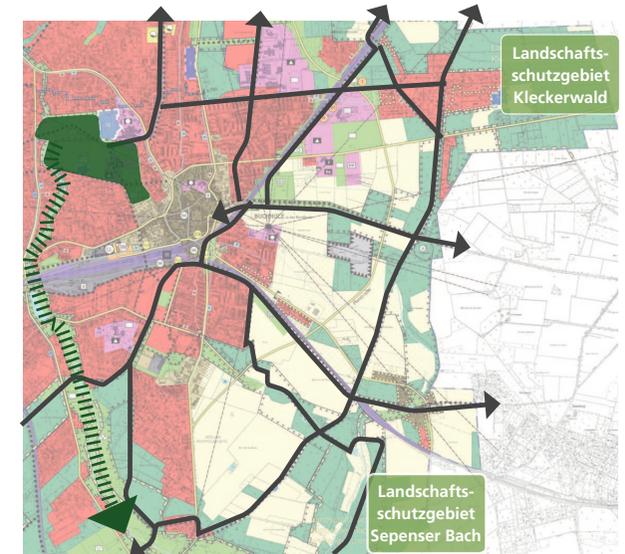
Wege am Freiraum



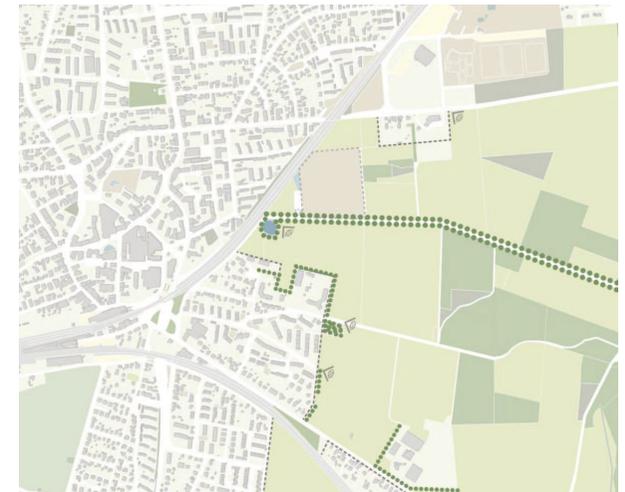
Kleingartenverein



Teich



Hauptwege im Osten von Buchholz



Raubildende Strukturen

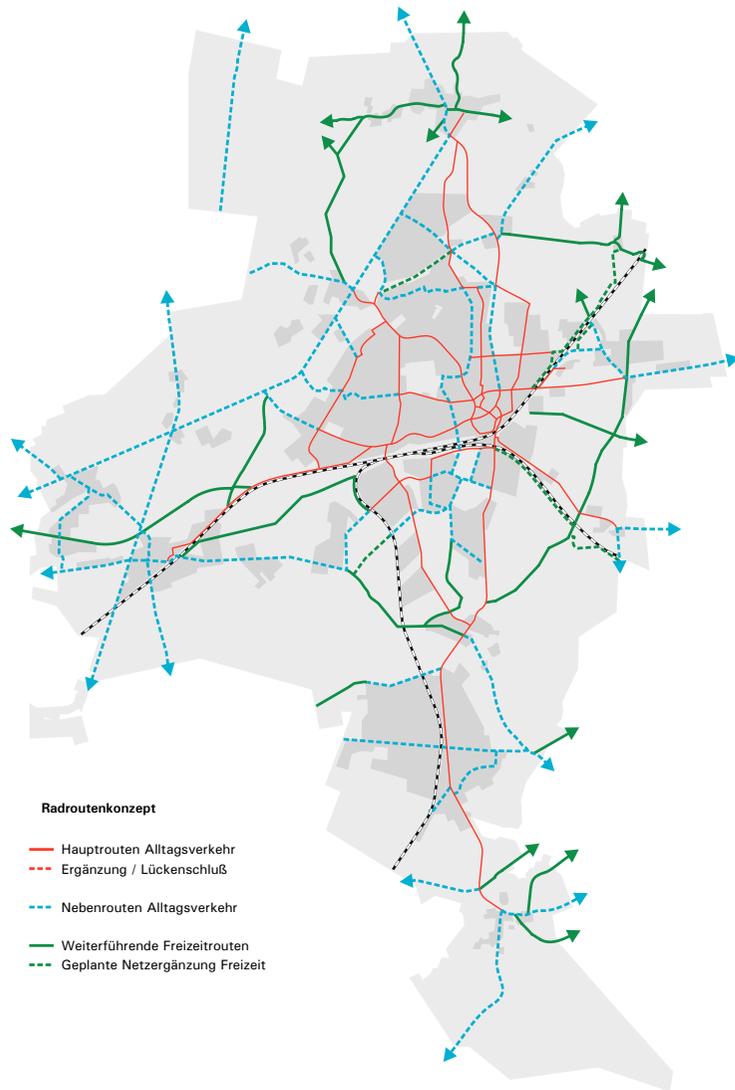
# THEMENWAND FREIRAUMNUTZUNGEN INHALT + ERGEBNISSE



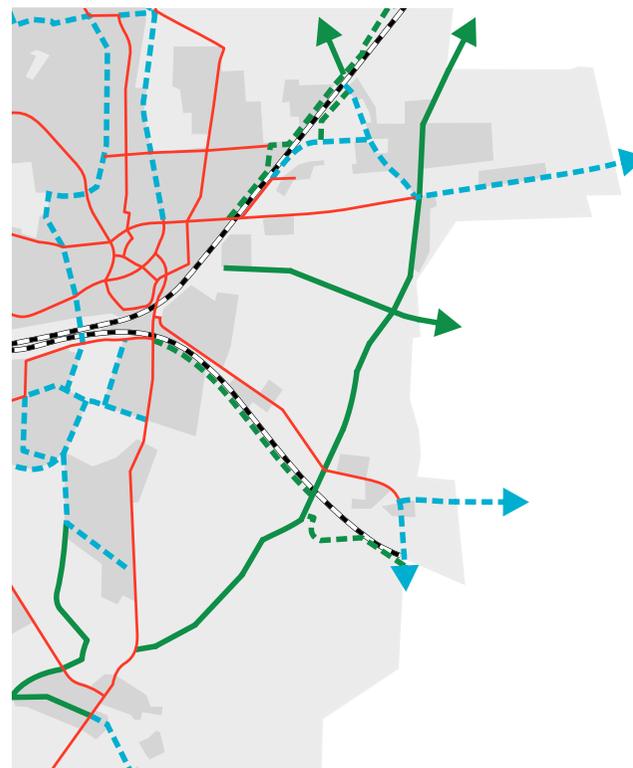
## AUSZUG DER ANREGUNGEN DER BETEILIGTEN

- Unversiegelte Stadtplätze
- Naturnahe Gestaltung/ Organische Formen
- Pflanzenschutz
- Mehrgenerationenplätze mit Aktionsflächen
- Ökologisch wertvolle Bepflanzung
- Biodiversität erlebbar in den Quartieren
- Öffnung von Schulhöfen
- Fitness- und Sportparcours
- Keine Rückhalteflächen mit Umzäunung
- Flächen zur Rückhaltung von Starkregen
- Schutz des bestehenden Grüns
- Kommunikationsräume
- Gemeinschaftsgärten
- Gewährleistung der Pflege
- Fassaden und Dachbegrünung
- Themenspielflächen
- Verzahnung Quartier und Landschaft
- Entfaltungsräume für Kunst
- usw.

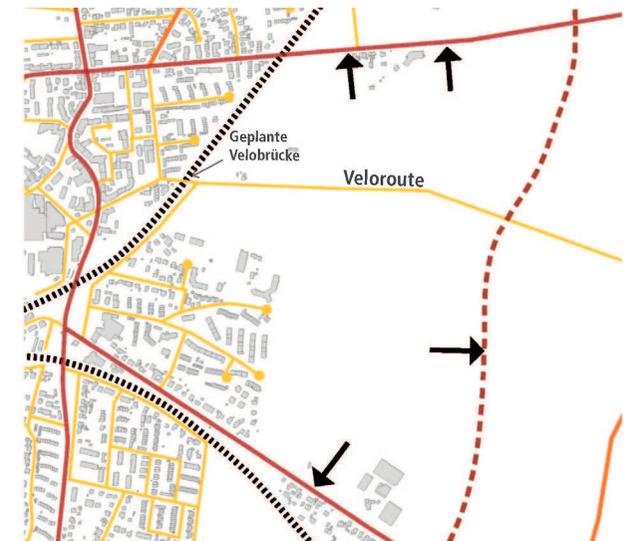
# ANALYSE MOBILITÄT INHALTE



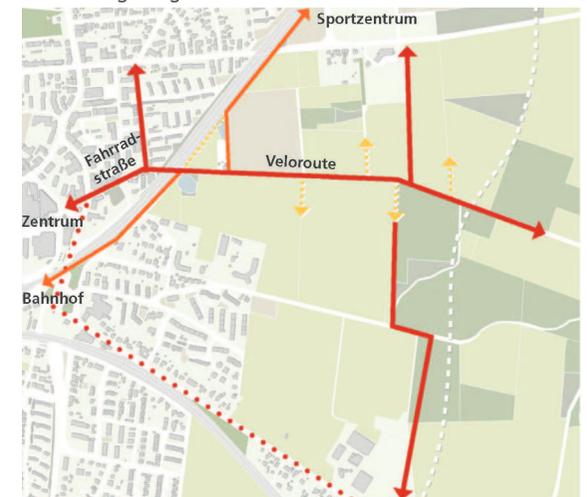
Radwegenetz



Zoom in das Radwegenetz



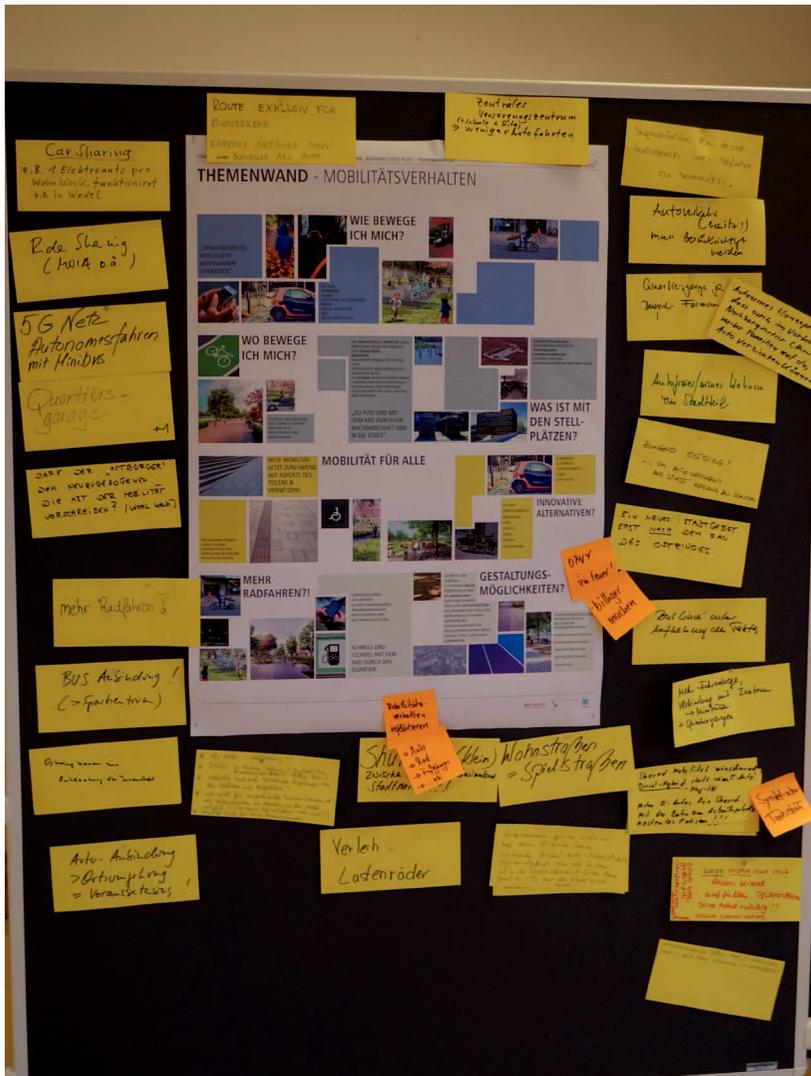
Anbindungsmöglichkeiten an das Netz



Wichtige Wegebeziehungen

# THEMENWAND MOBILITÄTSVERHALTEN

## INHALT + ERGEBNISSE



### AUSZUG DER ANREGUNGEN DER BETEILIGTEN

- Autoverkehr (Besitz) muss berücksichtigt werden
- Quartiersgaragen (Bsp. Farmsen)
- Autoarmes Konzept so, dass auch im vorhandenen Nachbarquartier mehr auf das Auto verzichten können
- Autoarmes Wohnen im Stadtteil
- Zwingend Ostring um Verkehre aus der Stadt heraus zu halten
- Erst Ostring, dann neuer Stadtteil
- ÖPNV ist zu teuer
- Darf der „Altbürger“ dem Neuzugezogenen die Art der Mobilität vorschreiben?
- Autonomes Fahren mit Minibus
- Ride/ Car Sharing
- Exklusive Route für Busverkehr
- Mehr Radfahren
- Busanbindung bis zum Sportzentrum
- Ortsumfahrung zur Entlastung
- Alle Verkehrsteilnehmer (auch eingeschränkte Personen wie Senioren) müssen sich forbewegen können
- Mobilitätsverhalten reflektieren
- Verleih von Lastenrädern
- Wohnstraße = Spielstraße
- Mehr Fahrradverbindungen zum Zentrum
- Kein PKW Verkehr im Wohngebiet
- usw.

# STRUKTURKONZEPT A - GRÜNER SAUM

## INHALTE



Lageplan - Grüner Saum



Leitbild

DAS NEUE STADTQUARTIER WIRD ALS KOMPAKTER STADTEIL SO NAH WIE MÖGLICH AN DIE INNENSTADT HERANGERÜCKT.

DIE DIFFERENZIERTEN FREIRÄUME UMRAHMEN DAS QUARTIER ALS GRÜNER SAUM.



Nutzungen + Wohnformen

- |  |  |   |
|--|--|---|
| <span style="color: #8B0000;">■</span> Geschosswohnbau | <span style="color: #FFD700;">■</span> Ein- & Doppelhaus | <span style="color: #00008B;">■</span> Mehrgenerationenhaus |
| <span style="color: #FF8C00;">■</span> Stadtvilla      | <span style="color: #90EE90;">■</span> Kita              | <span style="color: #800080;">■</span> Handel/ Gastronomie  |
| <span style="color: #FFA500;">■</span> Reihenhäuser    | <span style="color: #4682B4;">■</span> Coworkinghaus     | <span style="color: #696969;">■</span> Quartiersgarage      |



Radverbindungen

- Radverbindungen (Straßenbegleitend und Bequem + Sicher Routen)



Nutzungen des Freiraums

- |   |   |  |
|---|---|--|
| <span style="color: #90EE90;">●</span> Bestandsbäume                | <span style="color: #90EE90;">■</span> Freianlagen (Stadtmauer, Retention, ...) | <span style="color: #90EE90;">■</span> Kleingartenanlage + Erweiterung |
| <span style="color: #008000;">●</span> Wichtige Freiraumbeziehungen | <span style="color: #90EE90;">■</span> Gemeinschaftliche Hofbereiche            | <span style="color: #90EE90;">■</span> Sport + Erweiterung             |
| <span style="color: #008000;">—</span> Freiraumbezüge               | <span style="color: #800080;">■</span> Plätze/ Treffpunkte                      |  |



Erschließungsnetz

- |  |  |
|--|--|
| <span style="color: #8B0000;">—</span> Hauptstraße/ Sammelstraße | <span style="color: #FFD700;">—</span> Wohnwege (Mischverkehr) |
| <span style="color: #FF0000;">—</span> Nebenstraßen              | <span style="color: #696969;">■</span> Quartiersgarage (QG)    |

## BESONDERE MERKMALE DES ENTWURFS

- Das Stadtquartier setzt sich aus drei Nachbarschaften mit unterschiedlichen Charakteren zusammen
- Die östliche Verlängerung der Bürgermeister-Adolf-Meyer-Straße wird das aktive Zentrum des Quartiers mit belebenden Nutzungen wie Finanzamt, Schule, Kitas, Läden und Gastronomie, Supermarkt, Co-Working, Sonderwohnformen etc.
- Drei dezentrale Parks – der Quartierspark im Osten, der Wassergarten im Westen und der Naturhain im Norden – prägen das Freiraumgerüst.
- Das neue Quartier ist durch seine Nähe zum Zentrum besonders gut über kurze Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad an die Innenstadt und den Bahnhof angebunden.
- Das Stadtbuskonzept wird um eine vierte Buslinie ergänzt und verbindet die Innenstadt (Rendezvous-Haltestelle) neben dem neuen Stadtquartier auch mit dem Sportzentrum.
- Drei Sammelstraßen erschließen das neue Quartier für den individuellen Verkehr.
- Alle anderen Verkehrsräume sind im Mischprofil als beruhigte Wohnwege gestaltet. Entlang der Freiräume verlaufen Promenaden für vorwiegend Fußgänger und Radfahrer.
- Stellplätze werden vorwiegend in Quartiersgaragen untergebracht. Für Fahrräder stehen sowohl Fahrradgaragen als auch individuelle Abstellmöglichkeiten zur Verfügung.



Dokumentation einer Arbeitsrunde (Konzept A)

## GRÜNER SAUM (KONZEPT A) - ERGEBNIS DER BETEILIGUNGSRUNDEN

### STÄDTEBAU

Das städtebauliche Bild ist geprägt durch die Aufteilung in drei klar ablesbare Teilbereiche mit unterschiedlicher räumlicher Thematik. Im Norden befindet sich ein ruhiges Wohnquartier mit großen Gemeinschaftsflächen. Die Mitte ist durch langgestreckte Baufelder gegliedert. Der südliche Teil gruppiert sich um kleinteilige Quartiersplätze. Diese Grundthematik wurde als gut verständlich und logisch empfunden.

Kritisch hinterfragt wurde, ob die Bebauung sich so weit Richtung Umgehungsstraße erstrecken sollte. Das Thema des Saums könnte durch eine breitere Freiraumtiefe gestärkt werden.

Allgemein wurde angemerkt, mehr Wohngebäude vom Norden (Bendestorfer Straße) zu erschließen. Hier wird Bezug auf die Belastung der bestehenden Straße genommen.

Ein weiteres wichtiges Thema der Gesprächsrunden war die Lage des Schul- und Kitastandortes. Für die Schule wurde alternativ ein Standort an der neuen Veloroute vorgeschlagen. Dieser Standort könnte die Hol- und Bringverkehre im Quartier minimieren. Bei den beiden Kitastandorten wurde die zentrale Lage im Quartier kritisiert. Hier wurden Standorte in den Randbereichen favorisiert.

### FREIRAUM

Das Prinzip des grünen Saums als Abschluss der Kernstadt Buchholz ist ein vorstellbares Thema. Dabei ist jedoch auf die Breite dieses grünen Abschlusses zu achten. Der Bereich teilt sich im Konzept in intensiv genutzte Freiräume und extensiv genutzte Landschaften auf. Hier wurde darauf hingewiesen, auch hier Angebote der Nutzung zu schaffen.

In dieser Nutzung muss auch der angrenzende Reiterhof integriert werden. Insbesondere der notwendige Abstand zwischen der Wohnbebauung und dem Reiterhof, sowie die Vorhaltung einer großzügigen Außenflächen wurden hier in erster Linie diskutiert. Hier gibt es Synergien die genutzt werden können.

Der Teich an der Bahntrasse im Übergang der neuen Velobrücke soll freiräumlich gestärkt werden. Eine großzügigere Einbindung in das Freiraumnetz wird als weitere Qualität vorgeschlagen. Dabei ist auf ausreichende Abstände zwischen Schutzraum und Bebauung zu achten.

### MOBILITÄT

Wie in den weiteren Konzepten wird das neue Quartier auch in diesem Quartier mit einer neuen Velobrücke an die Innenstadt angeschlossen. Sie bildet den Brückenschlag zwischen der Fahrradstraße „Am Radeland“ und der neuen Veloroute „Itzenbüttler Weg“. Dieser Ansatz der kurzen Wege für Fuß- und Radfahrer wurde als Grundbaustein der Entwicklung erkannt. Eine Ausrichtung der Mobilität auf verschiedene Mobilitätsformen

wird als zwingend betrachtet.

Die Anbindung der Quartiere an drei übergeordnete umgebende Straßen wird als positiv vermerkt. Es besteht jedoch die Befürchtung, dass die Lüneburger Straße und im weiteren Verlauf auch die Kreuzung auf der Canteleubrücke einen zu hohen Anteil der Quell- und Zielverkehre aufnehmen muss. Daher ist es wichtig, die Verkehre gut auf das gesamte Straßennetz zu verteilen.

Die geplante neue Busanbindung wird als weiterer wichtiger Baustein der Mobilität verstanden. Hier sollte geprüft werden, ob die Linienführung durch das bestehende Quartier (Hermann-Burgdorf-Straße) nicht eine Entlastung der Lüneburger Straße darstellt. Gleichzeitig wird auch dieses Quartier dadurch besser an das Busnetz angebunden.

# STRUKTURKONZEPT B - GRÜNE MITTE

## INHALTE



Lageplan - Grüne Mitte



Leitbild

EIN NEUER ZENTRALER PARK ALS BINDEGLIED, TREFFPUNKT UND **GRÜNE MITTE** VERKNÜPFT DAS NEUE STADTQUARTIER MIT DEN BESTANDS-QUARTIEREN.

ENTLANG DIESES GEMEINSAMEN FREIRAUMS ENTWICKELT SICH DAS NEUE STADTQUARTIER UND ERMÖGLICHT VIELE HOCHWERTIGE ADRESSEN AN UNTERSCHIEDLICHEN FREIRÄUMEN.



Nutzungen + Wohnformen

- |   |  |   |
|---|--|---|
| <span style="color: #8B0000;">■</span> Geschosswohnsbau | <span style="color: #FFD700;">■</span> Ein- & Doppelhaus | <span style="color: #191970;">■</span> Mehrgenerationenhaus |
| <span style="color: #FF8C00;">■</span> Stadtvilla       | <span style="color: #90EE90;">■</span> Kita              | <span style="color: #800080;">■</span> Handel/ Gastronomie  |
| <span style="color: #FFA500;">■</span> Reihenhäuser     | <span style="color: #6495ED;">■</span> Coworkinghaus     | <span style="color: #696969;">■</span> Quartiersgarage      |



Radverbindungen

- Radverbindungen (Straßenbegleitend und Bequem + Sicher Routen)



Nutzungen des Freiraums

- |   |   |  |
|---|---|--|
| <span style="color: #90EE90;">●</span> Bestandsbäume                | <span style="color: #90EE90;">■</span> Freianlagen (Stadtnatur, Retention, ...) | <span style="color: #90EE90;">■</span> Kleingartenanlage + Erweiterung |
| <span style="color: #008000;">—</span> Wichtige Freiraumbeziehungen | <span style="color: #90EE90;">■</span> Gemeinschaftliche Hofbereiche            | <span style="color: #90EE90;">■</span> Sport + Erweiterung             |
| <span style="color: #008000;">—</span> Freiraumbezüge               | <span style="color: #800080;">■</span> Plätze/ Treffpunkte                      |  |



Erschließungsnetz

- |  |  |
|--|--|
| <span style="color: #8B0000;">—</span> Hauptstraße/ Sammelstraße | <span style="color: #FFA500;">—</span> Wohnwege (Mischverkehr) |
| <span style="color: #FF0000;">—</span> Nebenstraßen              | <span style="color: #696969;">■</span> Quartiersgarage (QG)    |

## BESONDERE MERKMALE DES ENTWURFS

- Das neue Stadtquartier liegt zwischen zentralem Parkband und Landschaftsraum.
- Die Baufelder und Stadträume sind durch ihren starken Freiraumbezug geprägt.
- Die Hauptachse in Nord-Süd-Richtung mit ihren platzartigen Aufweitungen wird das aktive Rückgrat des Quartiers mit belebenden Nutzungen wie Schule, Kitas, Läden und Gastronomie, Supermarkt, Co-Working, Sonderwohnformen etc.
- Das zentrale Parkband setzt sich aus differenzierten Freiraumcharakteren zusammen: der Quartierspark im Zentrum; der Schulgarten südlich des Itzenbüttler Weges; die Allmendeflächen nördlich des Itzenbüttler Weges; der Naturhain im Norden.
- Das neue Quartier ist durch das zentrale Parkband und seine Nähe zum Zentrum besonders gut und attraktiv über kurze Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad an die Innenstadt und den Bahnhof angebunden.
- Zwei (optional drei) Sammelstraßen erschließen das neue Quartier für den MIV: eine Anbindung von der Lüneburger Straße; eine optionale Anbindung von der neuen Ortsumfahrung; eine Anbindung von der Bendestorfer Straße.
- Alle anderen Verkehrsräume sind im Mischprofil als beruhigte Wohnwege gestaltet. Entlang der Freiräume verlaufen Promenaden für hauptsächlich Fußgänger und Radfahrer



Dokumentation einer Arbeitsrunde (Konzept B)

## GRÜNE MITTE (KONZEPT B) - ERGEBNIS DER BETEILIGUNGSRUNDEN

### STÄDTEBAU

Ein neuer zentraler Park verknüpft als Bindeglied, Treffpunkt und Grüne Mitte das neue Stadtquartier mit den Bestandsquartieren. Entlang dieses gemeinsamen Freiraums entwickelt sich das neue Stadtquartier und ermöglicht viele hochwertige Adressen an unterschiedlichen Freiräumen. Dieses Grundprinzip der zentralen grünen Mitte wurde als sehr gut befunden.

Das städtebauliche Bild wurde jedoch kontrovers diskutiert. Die Diskussion bezog sich im städtebaulichen Bereich auf drei Themen: Die geradlinige Anordnung der Baufelder am Park, die Anbindung an die Ostumfahrung und die Verteilung der Wohnformen im Quartier.

Der zentrale Freiraum wird durch in einer Flucht verlaufende Baufelder begrenzt. Diese Geradlinigkeit wurde als zu lang und monoton beschrieben. Eine verspringende Anordnung, ähnlich wie im Konzept „Grünes Netz“, wird empfohlen. Die dadurch entstehende Abwicklung gibt dem zentralen Freiraum in seiner Größe spannungsvollere Teilbereiche.

Die Lage der Quartiersgaragen und des Supermarktes wurde im Zusammenhang mit einer weiteren Zufahrt ins Quartier neu beleuchtet. Wenn das Quartier über eine zusätzliche Zufahrt von der Umgehungsstraße erschlossen wird (wie optional vorgeschlagen), wäre die Lage des Nahversorgers im Zentrum des Quartiers angebrachter. Daraus ergeben sich sowohl kurze Wege für die Erschließung als auch Synergieeffekte zwischen öffentlichen Nutzungen und dem Wohnquartier. Darüber hinaus würde eine Anbindung von Osten die Verkehre im mittleren Bereich der zentralen Quartierserschließung merklich reduzieren.

Intensiv wurde über die Verteilung der Wohntypologien (Einfamilienhäuser und Mehrfamilienhäuser) gesprochen. Hierbei wurde der Übergang vom Freiraum in die gebaute Stadt (Stadtkante) als auch die Kulisse des zentralen Grüns thematisiert. Ein intensiv genutzter Freiraum benötigt eine gewisse bauliche Kulisse und somit auch Nutzer. Die beruhigten Bereiche des Entwurfs hingegen eignen sich vorwiegend für kleinteilige Wohnformen entlang beruhigter Wege.

Der neue Schulstandort sollte des Weiteren mit einem Kita-standort gekoppelt werden. Flächen und Wege können dadurch kombiniert werden.

### FREIRAUM

Der große zentrale Freiraum wurde als Grundsatz dieses Konzeptes im Besonderen gewürdigt. Wie bereits im Städtebau thematisiert, wurde die lange gerade Abfolge des Freiraums als zu stringente Geste gewertet. Versprünge und Nischen können das Konzept und vor allem den Freiraum durch weitere Themen anreichern.

Der Umgang mit Bestandsstrukturen wurde als positiv gewertet. Hier wird vorgeschlagen, das Wäldchen neben der Kleingartenanlage nicht durch Fahrradwege zu durchkreuzen. Eine Wegeführung parallel zur Kleingartenanlage kann den Erhalt des Wäldchens fördern.

Eine angemessen breite Freiraumfuge zwischen zentralem Park und Landschaft wurde im Gespräch vorgeschlagen. Mit durch das Quartier verlaufend könnte eine Ost-West Ver-

bindung weitere Qualitäten schaffen. Gleichzeitig wird der zentrale Freiraum besser mit der umgebenden Landschaft verbunden.

Im weiteren Verfahren muss der konkrete Umgang mit dem Reiterhof an der Lüneburger Straße geklärt werden, insbesondere in wie weit die Bebauung an den Hof heranreichen kann und wo sich die benötigten Außen- bzw. Weideflächen befinden.

### MOBILITÄT

Im Konzept „Grüne Mitte“ wurde die Anbindung des Quartiers an die Umgehungsstraße als optionale Möglichkeit gezeigt. Im vorgestellten Plan wird das Quartier an die nördliche Bendestorfer Straße und die südliche Lüneburger Straße angebunden. Im Gespräch wurde sich für eine weitere Anbindung an die neue Umgehungsstraße ausgesprochen. An dieser Anbindung könnten sich wichtige Nutzungen (Schule, Kita, Supermarkt usw.) befinden. Gleichzeit kann durch diese Zufahrt der zentrale Bereich an der Hauptachse als verkehrsberuhigter Bereich ausgebaut werden. Dadurch ergibt sich eine zum Entwurf passende längliche, etwas belebtere Mitte.

Die Versätze der Erschließung an den Hauptzufahrten werden als besonders positiv bewertet. Durch diese bauliche Maßnahme tritt bereits eine gefühlte Verkehrsberuhigung ab diesem Versatz ein.

Ein weiteres wichtiges Thema war die Radwegeführung. Diese sollen möglichst direkt verlaufen und eine angemessene Breite haben. Gerade in abgelegenen Bereichen ist eine angemessene Beleuchtung sicher zu stellen.

# STRUKTURKONZEPT C - GRÜNES NETZ

## INHALTE



Lageplan - Grünes Netz



Leitbild

VIER STADTBAUSTEINE LIEGEN EINGEBETTET IN EINER DIFFERENZIIERTEN FREIRAUMFOLGE. DIESES GRÜNE NETZ FUNGIERT NEBEN SEINEN NAHERHOLUNGSQUALITÄTEN AUCH ALS BESONDERS ATTRAKTIVER UND SICHERER ERSCHLIESSUNGSRaum FÜR DEN FUSS- UND RADVERKEHR.

DARÜBER HINAUS VERKNÜPFT DAS GRÜNE NETZ DIE NEUEN UND BESTEHENDEN STADT- UND NATURRÄUME MITEINANDER UND ERMÖGLICHT BESONDERS VIELE HOCHWERTIGE ADRESSEN AN UNTERSCHIEDLICHEN FREIRÄUMEN.



Nutzungen + Wohnformen

- |  |  |   |
|--|--|---|
| <span style="color: #8B0000;">■</span> Geschosswohnbau | <span style="color: #FFD700;">■</span> Ein- & Doppelhaus | <span style="color: #191970;">■</span> Mehrgenerationenhaus |
| <span style="color: #FF8C00;">■</span> Stadtvilla      | <span style="color: #90EE90;">■</span> Kita              | <span style="color: #800080;">■</span> Handel/ Gastronomie  |
| <span style="color: #FFA500;">■</span> Reihenhäuser    | <span style="color: #6495ED;">■</span> Coworkinghaus     | <span style="color: #A9A9A9;">■</span> Quartiersgarage      |



Radverbindungen

- Radverbindungen (Straßenbegleitend und Bequem + Sicher Routen)



Nutzungen des Freiraums

- |   |   |  |
|---|---|--|
| <span style="color: #90EE90;">●</span> Bestandsbäume                | <span style="color: #90EE90;">■</span> Freianlagen (Stadtmauer, Retention, ...) | <span style="color: #90EE90;">■</span> Kleingartenanlage + Erweiterung |
| <span style="color: #008000;">●</span> Wichtige Freiraumbeziehungen | <span style="color: #90EE90;">■</span> Gemeinschaftliche Hofbereiche            | <span style="color: #90EE90;">■</span> Sport + Erweiterung             |
| <span style="color: #008000;">—</span> Freiraumbezüge               | <span style="color: #800080;">■</span> Plätze/ Treffpunkte                      |  |



Erschließungsnetz

- |  |  |
|--|--|
| <span style="color: #8B0000;">—</span> Hauptstraße/ Sammelstraße | <span style="color: #FFA500;">—</span> Wohnwege (Mischverkehr) |
| <span style="color: #FF0000;">—</span> Nebenstraßen              | <span style="color: #A9A9A9;">■</span> Quartiersgarage (QG)    |

## BESONDERE MERKMALE DES ENTWURFS

- Das neue Stadtquartier verzahnt sich eng mit dem Grünen Netz und bildet vier Nachbarschaften aus
- Die Baufelder und Stadträume sind durch ihren starken Freiraumbezug geprägt und suchen immer wieder die Schnittstelle zum Grünen Netz und dem Landschaftsraum.
- Jeder der vier Nachbarschaften erhält einen kleinen Nachbarschaftsplatz mit belebenden Nutzungen, wodurch sich die Funktionen dezentral im gesamten Stadtquartier verteilen.
- Durch zurückspringende Baukanten entlang des Freiraums entsteht ein maximaler Bezug zur Landschaft und direkte Erlebbarkeit. Belebte, intensive Quartiersränder und eine extensive Parkmitte prägen das Bild.
- Die Kleingartenanlage wird nach Westen erweitert und erhält dezentrale Gemeinschaftsgärten (Allmendeflächen) als Inseln im Grünen Netz.
- Die wichtigste Verbindung in die Innenstadt führt über die Veloroute entlang des Itzenbüttler Wegs und die neue Brücke über die Bahntrasse.
- Nur die drei kurzen Sammelstraßen sind als Trennprofil mit Fahrbereich und Gehwegen sowie eventuell separat geführten Radwegen geplant. Alle anderen Verkehrsräume sind im Mischprofil als beruhigte Wohnwege gestaltet.



Dokumentation einer Arbeitsrunde (Konzept C)

## GRÜNES NETZ (KONZEPT C) - ERGEBNIS DER BETEILIGUNGSRUNDEN

### STÄDTEBAU

Das städtebauliche Bild wurde insgesamt als positiv bewertet. Die vielen Wohnlagen am öffentlichen Freiraum wurden als eine der Grundideen dieses Konzeptes herausgearbeitet und als besondere Qualität gewürdigt. Die Varianz im Stadtbild, welche durch die verspringenden Quartierskanten entstehen, wurden als spannungsvolle Räume empfunden. Diese können durch unterschiedlichste freiräumliche Nutzungen ummantelt werden.

Die Aufteilung in vier klar ablesbare Teilquartiere wurde sowohl im Sinne der Erlebbarkeit der Teilbereiche als auch der klaren Entwickelbarkeit gewürdigt. Jedem Teilbereich ist ein zentraler Quartiersplatz zugeordnet. Diese Plätze mit Mehrfamilienhäusern zu ummanteln und durch öffentliche Nutzungen im Erdgeschoss zu bespielen, wurde grundsätzlich als positiv bewertet. Jedoch wird auf Grund der Anzahl der Plätze mit einer zu starken Dezentralisierung der Nutzungen gerechnet. Eine Ausdifferenzierung in Größe, Qualität und Nutzbarkeit sollte hier angestrebt werden. Eine intensive Nutzung durch positive Synergien zur Vernetzung kann sich an dem Quartiersplatz in der Nähe zur Velobrücke vorgestellt werden.

Insgesamt wird angeregt die Größe der Baufelder und Grundstücke noch einmal zu prüfen und eventuell Anteile der Gemeinschaftsflächen dem Freiraum zuzuschlagen. Die Einbindung des Bestandsquartiers in das westliche neue Quartier gilt als gelungen. Das neue Quartier bindet

die bestehenden Baustrukturen ganz selbstverständlich ein. Durch die offene Bebauungsstruktur, direkt angrenzend an den Bestand, gibt es immer wieder freie Blicke durch die Bebauung. Eine Anregung zur neuen Stadtkante des Bestandsquartiers ist, das Volumen der Bebauung am bestehenden Teil noch einmal zu prüfen. Eventuell könnte der Anteil der Bebauung hier geringer ausfallen und sich dafür im östlichen Quartier befinden.

Ebenfalls wurde die Lage der neuen Schule kontrovers diskutiert. Die Lage am Quartiersrand wird in Bezug auf den Einzugsradius als positiv wahrgenommen. Ebenfalls sollte sie sich, für die gute Erreichbarkeit, in der Nähe einer der Haupteinschließungen befinden. Eine andere Lage, etwas ins Quartier versetzt, könnte eine höhere Interaktion von Freiraum und Schule fördern.

### FREIRAUM

Das große zusammenbindende Netz dieses Konzeptes wird als hohe Freiraumqualität wahrgenommen. Durch die Nähe vieler Wohneinheiten zum öffentlichen Freiraum wird, neben der sozialen Kontrolle des Raumes, auch eine intensive Nutzung durch die Anwohner vermutet. Wichtig bei der Ausgestaltung des Netzes ist ein vielfältiges Angebot an unterschiedlichen Nutzungen. Vor allem die Räume in den Versätzen bieten sich für eine intensive Nutzung an. Aber auch das Thema Regenwasser muss in der Gestaltung der Freiräume eine besondere Rolle spielen. Auch hier steht die Erlebbarkeit im Vordergrund.

Des Weiteren wurde diskutiert, wie das Netz den Raum um den Teich besser mit einbinden kann. Auch dieser Freiraum sollte Bestandteil werden, jedoch ohne dabei die Bebauung angrenzend an die Veloroute zu sehr abzurücken. Eine Adressierung dieses Bereiches durch Wohnhäuser wird als positiv wahrgenommen.

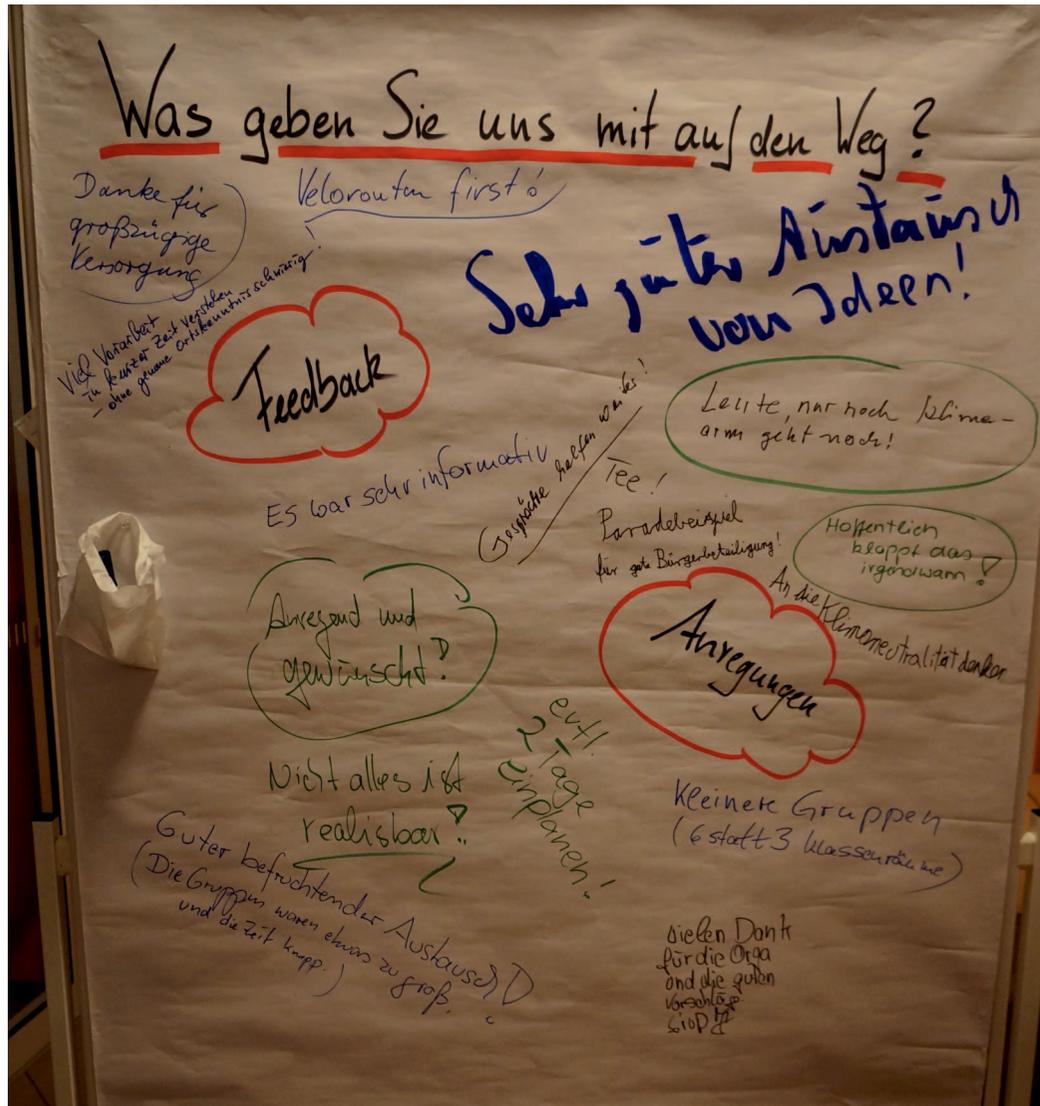
Besonders positiv wurde der Erhalt von bestehenden Strukturen, wie zum Beispiel des Baumhains östlich der Kleingartenanlagen, gewertet. Die Prüfung des Erhalts von Bestandsbäumen sollte von Priorität sein.

### MOBILITÄT

Mobilität war auch in diesem Konzept ein prägendes Thema. Grundsätzlich positiv wurden die kurzen, von einander unabhängigen Hauptanbindungen der Quartiere gesehen. Die dort vorgesehenen Quartiersgaragen, die die weiteren Straßen vom Verkehr entlasten, wurden als ein guter Ansatz betrachtet. Jedoch sollte die Entwicklung auch ohne Quartiersgaragen möglich sein. Grundsätzlich wird angeregt, das Straßennetz so zu entwickeln, dass ein sich veränderndes Mobilitätsverhalten integriert werden kann.

Ein weiteres Thema war die Buslinienführung durch das Quartier. Dabei wurde angeregt, die Führung durch das bestehende Quartier zu prüfen. Hier wurden intensiv Vor- und Nachteile besprochen, wobei klar wurde, dass die finale Prüfung erst im weiteren Verfahren möglich sein wird.

## ANMERKUNGEN ZUR VERANSTALTUNG



Dokumentation einer Arbeitsrunde (Konzept C)

- SEHR GUTER AUSTAUSCH VON IDEEN
- HOFFENTLICH KLAPPT DAS IRGENDWANN!
- KLEINERE GRUPPEN (6 STATT 3 KLASSENRÄUME)
- VIELEN DANK FÜR DIE ORGANISATION & DIE GUTEN VORSCHLÄGE
- NICHT ALLES IST REALISIERBAR!
- GUTER BEFRUCHTENDER AUSTAUSCH!
- DIE GRUPPEN WAREN ETWAS ZU GROSS UND DIE ZEIT ZU KNAPP
- ES WAR SEHR INFORMATIV
- GESPRÄCHE HELFEN WEITER
- PARADEBEISPIEL FÜR GUTE BÜRGERBETEILIGUNG
- VELOUROUTEN FIRST!
- DANKE FÜR DIE GROSSZÜGIGE VERSORGUNG
- VIEL VORARBEIT IN KURZER ZEIT VERSTEHEN - OHNE GENAUE ORTSKENNTNIS SCHWIERIG
- ...

## ONLINE BETEILIGUNG

**Buchholz 2025plus**  
Infoseiten zum Verfahren

[\\_ Datenschutzerklärung](#)  
[\\_ Impressum](#)

**Buchholz**  
IN DER NORDHEIDE

Start ▾ Analyse ▾ Themen ▾ Strukturpläne ▾ Bürgerveranstaltung ▾

**WILLKOMMEN ZUR PLANUNG „BUCHHOLZ 2025PLUS“**

Mit dem Projekt „Buchholz 2025plus“ verfolgt die Stadt zwei Zielsetzungen:

- Die Schaffung weiteren Wohnraums, um der aktuellen und weiter anhaltenden erheblichen Wohnraumknappheit zu begegnen
- Die Planung und Umsetzung einer östlichen Umfahrung der Stadt, um die anhaltende verkehrliche Überlastung in der Innenstadt zu lösen

Suchen ...

**NEUE KOMMENTARE**

- bei Mobilitätsverhalten
- bei Wohnen
- bei Wohnen
- bei Freiraumfunktionen
- bei Mobilitätsverhalten
- bei Strukturkonzept B „Grüne Mitte“
- bei Strukturkonzept B „Grüne Mitte“

**KATEGORIEN**

- Keine Kategorien

Teil der Webseite zum Verfahren

[www.buchholz2025plus.de](http://www.buchholz2025plus.de)

- Neben der Möglichkeit der Beteiligung im Rahmen der Veranstaltung vom 16.11.2019 wurde allen Buchholzern und Buchholzerinnen die Möglichkeit geboten sich auf der Onlineplattform zu beteiligen
- Diese Plattform begleitet das Verfahren und wird auch zukünftig die aktuellen Entwicklungen des Projektes Rahmenplan Buchholz 2025plus dokumentieren.
- Im Zeitraum von 16.11 bis 05.12.2019 gibt es die Möglichkeit Kommentare auf der Plattform zu hinterlassen.

