

Integriertes städtebauliches
Innenstadtentwicklungskonzept 2030
und Vorbereitende Untersuchungen gem. § 141 BauGB
Neustadt am Rübenberge



Integriertes städtebauliches
Innenstadtentwicklungskonzept 2030
und Vorbereitende Untersuchungen gem. § 141 BauGB
Neustadt am Rübenberge

Bearbeitung

plan zwei Stadtplanung und Architektur

Postkamp 14a
30159 Hannover
Fon 0511 279495 - 43
Fax 0511 279495 - 59
klehn@plan-zwei.com
www.plan-zwei.com

Dipl.-Ing. Kirsten Klehn
Dipl.-Ing. Brigitte Nieße
M.Sc. Janine Dušek

**plan
zwei** Stadtplanung und Architektur

Auftrag

Stadt Neustadt am Rübenberge

Nienburger Straße 31
31535 Neustadt am Rübenberge
Telefon: 05032 840
Telefax: 05032 84430
stadtverwaltung@neustadt-a-rbge.de
www.neustadt-a-rbge.de



NEUSTADT
AM RÜBENBERGE

INHALTSVERZEICHNIS

A	AUSGANGSSITUATION.....	1
1	EINFÜHRUNG	2
	1.1 Anlass und Ausgangssituation.....	2
	1.2 Aufgabenstellung und Zielsetzung	2
2	PROZESS	4
3	RAHMENBEDINGUNGEN	7
	3.1 Räumliche Einbindung.....	7
	3.2 Verkehrliche Einbindung	8
	3.3 Historische Entwicklung	8
	3.4 Abgeschlossene Sanierungsverfahren	9
	3.5 Planerische Vorgaben	12
4	ANALYSE DER BESTANDSSITUATION.....	21
	4.1 Bevölkerungsstruktur und -entwicklung.....	21
	4.2 Handlungsfeld Einzelhandel, Arbeiten und Wirtschaft	25
	4.3 Handlungsfeld Wohnen und Versorgung	31
	4.4 Handlungsfeld Freiraum und öffentlicher Raum	35

4.5	Handlungsfeld Mobilität	39
4.6	Handlungsfeld Kultur und Freizeit	45
4.7	Handlungsfeld Städtebau und Stadtgestalt	49
4.8	Handlungsfeld Klimaschutz und Klimaanpassung.....	53
5	HERAUSFORDERUNGEN DER GEBIETSENTWICKLUNG (STÄRKEN, SCHWÄCHEN, POTENZIALE)	55
5.1	Handlungsfeld Einzelhandel, Arbeiten und Wirtschaft	55
5.2	Handlungsfeld Wohnen und Versorgung	59
5.3	Freiraum und Öffentlicher Raum	61
5.4	Handlungsfeld Mobilität	63
5.5	Kultur und Freizeit	65
5.6	Stadtgestalt & Stadtidentität.....	67
6	ZUSAMMENFASSUNG DER STÄDTEBAULICHEN UND FUNKTIONALEN MISSSTÄNDE IM UNTERSUCHUNGSGEBIET	69
6.1	Teilgebiet Westlich Bahnhof.....	69
6.2	Teilgebiet Marktstraße Nord.....	70
6.3	Teilgebiet Bahnhofsvorbereich.....	71

6.4	Teilgebiet Wunstorfer Straße.....	72
6.5	Teilgebiet Marktstraße-Süd.....	73
6.6	Teilgebiet Lindenstraße.....	74
6.7	Teilgebiet Marktstraße	74
6.8	Teilgebiet Nördlich Wallhof.....	75
6.9	Teilgebiet Nördlich Am Walle	77
6.10	Teilgebiet Nördliche Leineaue	78
6.11	Teilgebiet Südliche Leineaue.....	79
6.12	Teilgebiet Schloss.....	80
B	LEITBILD UND LEITZIELE	83
7	LEITBILD UND SANIERUNGSZIELE	84
C	GEPLANTE MASSNAHMEN.....	91
8	MASSNAHMENKONZEPT.....	92
8.1	Handlungsfeld Einzelhandel, Arbeiten & Wirtschaft	92
8.2	Wohnen & Versorgung	100
8.3	Freiraum & Öffentlicher Raum.....	103

8.4	Handlungsfeld Mobilität	108
8.5	Handlungsfeld Kultur & Freizeit	116
8.6	Handlungsfeld Stadtgestalt & Stadtidentität.....	120
9	STÄDTEBAUFÖRDERUNG FÖRDERPROGRAMM „LEBENDIGE ZENTREN“	126
10	KOSTEN- UND FINANZIERUNGSÜBERSICHT	127
11	SANIERUNGSERFORDERNIS	140
12	ABGRENZUNG DES SANIERUNGSGEBIETES	143
D	VERFAHREN	145
13	VERFAHREN NACH DEM BESONDEREN STÄDTEBAURECHT	146
14	BETEILIGUNG UND MITWIRKUNG DER BETROFFENEN	148
15	BETEILIGUNG UND MITWIRKUNG ÖFFENTLICHER AUFGABENTRÄGER .	148
16	SOZIALPLANUNG	149
17	DURCHFÜHRBARKEIT	149
	VERZEICHNISSE	153
	ANHANG	161

A AUSGANGSSITUATION

1 EINFÜHRUNG

1.1 Anlass und Ausgangssituation

Die Entwicklung der Innenstadt der Stadt Neustadt a. Rbge. wurde in den letzten Jahren unter anderem durch die Schließung verschiedener, teilweise bedeutender Geschäfte geprägt. Die Marktstraße als zentrale Einkaufsstraße hatte durch den Verlust von Frequenzbringern, wie dem inhabergeführten Kaufhaus Marktstraße 26/ 27 und langjährig ansässigen Fachgeschäften, wie z. B. Haushaltswaren Behrens, an Attraktivität verloren.

Als ein zentrales Element zur Stärkung der Innenstadt wurde von der Stadt das „Entwicklungskonzept Marktstraße-Süd“ für den Bereich zwischen der Marktstraße und der Herzog-Erich-Allee sowie dem Bahnhof im Westen und der Liebfrauenkirche/ Marktplatz im Osten erarbeitet. Es umfasst fünf Bausteine der hochbaulichen Entwicklung, ein zugehöriges Nutzungskonzept und ein Konzept zur Wege- und Verkehrsführung. Ein Baustein wurde mit der Revitalisierung des ehemaligen inhabergeführten Kaufhauses Marktstraße 26/ 27 durch einen privaten Investor bereits umgesetzt und hat zu deutlich positiven Effekten für die Innenstadt geführt. Im Januar 2017 beschloss der Rat der Stadt, die Innenstadt im Bereich Marktstraße-Süd auf der Grundlage des vorgelegten Entwicklungskonzeptes weiter zu entwickeln. Die darin vorgesehenen hochbaulichen Entwicklungen – insbesondere der Bau eines neuen Rathauses – wurden seitdem weiter vorbereitet. Die Ausschreibung des Rathausneubaus ist inzwischen

erfolgt und es wird mit einem Baubeginn für 2021 gerechnet.

Um die grundlegenden Umstrukturierungen, die im Bereich Marktstraße-Süd vorgesehen sind, funktional und gestalterisch in die Gesamtentwicklung der Innenstadt einzubetten, sollte ein Integriertes Städtebauliches Innenstadtentwicklungskonzept (InSEK) für die Innenstadt Neustadts mit Blick auf das Jahr 2030 erarbeitet werden. Am 04. April 2019 wurde darüber hinaus im Rat der Beschluss für die Einleitung Vorbereitender Untersuchungen nach § 141 BauGB getroffen.

Zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Konzeptes steht ganz Deutschland und natürlich auch die Stadt Neustadt a. Rbge. unter dem Einfluss der Corona-Pandemie. Es ist davon auszugehen, dass die Auswirkungen der Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie die Situation und Entwicklungsbedingungen für Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen in der Innenstadt Neustadts erschweren werden. Umso wichtiger wird es sein, eine zukunftsfähige Innenstadtentwicklung durch die in diesem Konzept beschriebenen Maßnahmen zu unterstützen und zu stärken.

1.2 Aufgabenstellung und Zielsetzung

Mit dem Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept (InSEK) werden Handlungsstrategien aufgezeigt und Leitlinien definiert, die in

den kommenden Jahren einen Orientierungsrahmen für die Stadtentwicklung bieten.

Ein zentrales Charakteristikum der Innenstadt sind die vielfältigen Funktionen, die sich hier konzentrieren. Als Wirtschaftsraum, Wohn- und Freizeitort sowie Bühne öffentlichen Lebens ist sie stärker als jedes andere Stadtquartier ein Ort urbaner Verdichtung. Sowohl dem Zusammenspiel als auch dem Wandel, dem jede einzelne der Innenstadtfunktionen unterliegt, ist im Rahmen einer Perspektivenentwicklung Rechnung zu tragen. Bei der Steuerung der Innenstadt-

entwicklung kommt es darauf an, die verschiedenen Funktionen und Themen integriert zu betrachten und Handlungsfelder strategisch zu verknüpfen.

Eine Förderung durch die Städtebauförderung soll diese Zielsetzung unterstützen.

nungen zum Innenstadtentwicklungskonzept von Juli 2018 bis August 2019 ruhten. Im Frühjahr 2020 wurde das Konzept schließlich abschließend fertiggestellt.

Eine detaillierte Auseinandersetzung mit der Bestandssituation innerhalb des Untersuchungsgebiets erfolgte durch mehrfache Vor-Ort-Begehungen sowie die Sichtung von Planunterlagen und die Analyse vorliegender Gutachten und Daten zum Untersuchungsraum. Darüber hinaus wurden Interviews mit Schlüsselakteuren aus den Bereichen Handel und Gewerbe, Kultur sowie Soziales geführt.

Mit der Vielfalt der Funktionen bündeln sich in der Innenstadt auch vielfältige Interessen: Einzelhändler, Immobilienbesitzer, Unternehmen, Vereine und Verbände und nicht zuletzt Bürger*innen haben unterschiedliche Absichten, Bedürfnisse und Ziele in „ihrer“ Innenstadt sowie ein vitales Interesse an ihrer zukunftsfähigen Entwicklung. Die Beteiligung all dieser Akteure ist eine wichtige Voraussetzung für eine gelingende Innenstadtentwicklung. Die Erarbeitung des InSEK wurde vor diesem Hintergrund in einen breit angelegten partizipativen Prozess eingebettet.

Bürger*innen wurden über eine öffentliche Auftaktwerkstatt im Rahmen der Bestandsaufnahme und eine weitere Planungswerkstatt zu Ziel- und Maßnahmenkonzept beteiligt. Auf der Internetseite der Stadt



Abb. 2 (links):
Auftaktwerkstatt zum
Prozess im März 2018

Abb. 3 (rechts):
Planungswerkstatt zum
Maßnahmenkonzept
im Oktober 2019

Neustadt wurde regelmäßig über den Prozess informiert. Schriftlich und per E-Mail eingegangene Hinweise und Stellungnahmen der Bürger*innen wurden in die Konzeptentwicklung einbezogen.

Zentral für den Prozess und die Absicherung der inhaltlich integrierten Herangehensweise waren darüber hinaus die ressortübergreifende, interdisziplinäre Zusammenarbeit in der Verwaltung sowie die enge Kooperation mit den relevanten Innenstadtakteuren. Deshalb wurde ein begleitender Arbeitskreis einberufen, über den neben den relevanten Vertreter*innen der Stadtverwaltung (Stadt-, Verkehrs- und Freiraumplanung, Wirtschaftsförderung, Stadtmarketing, Kultur- und Tourismusförderung) auch Vertreter*innen des örtlichen Einzelhandels, der Immobilien- und Grundeigentümer sowie andere wichtige Multiplikator*innen und Expert*innen eingebunden wurden. Um Transparenz und Rückhalt im politischen Raum abzusichern, waren auch Sprecher*innen der Ratsfraktionen im Arbeitskreis vertreten.

3 RAHMENBEDINGUNGEN

Das Untersuchungsgebiet des Innenstadtentwicklungskonzeptes umfasst mit ca. 60 ha nicht nur den zentralen Versorgungsbereich der Stadt Neustadt a. Rbge. sondern auch funktional verflochtene angrenzende Bereiche östlich der Leineaue und westlich der Wun-

storfer Straße (detaillierte Beschreibung siehe „Zusammenfassung der städtebaulichen und funktionalen Missstände im Untersuchungsgebiet“, Kap. 6, S. 69).

3.1 Räumliche Einbindung

Die Stadt Neustadt a. Rbge. liegt etwa 25 km entfernt von der Landeshauptstadt Hannover im Nordwesten der Region Hannover. Sie besteht aus der Kernstadt mit 33 umliegenden dörflich geprägten Stadtteilen – dem sogenannten „Neustädter Land“ und gehört mit einer Fläche von 357 km² zu einer der flächengrößten Städte in Deutschland. 45.746 Einwohner*innen lebten 2019 (Stand: 31.12.) innerhalb der Gemeindegrenzen – etwa 40 % davon in der Kernstadt.

Die Stadt liegt nordöstlich des Steinhuder Meeres. Im Südosten grenzen die Mittelzentren Wunstorf und Garbsen sowie die Gemeinde Wedemark unmittelbar an das Neustädter Stadtgebiet an. Im Nordwesten liegen der Landkreis Nienburg/Weser und der Heidekreis. Auf einer Länge von mehr als 50 km durchzieht die Leine das Neustädter Land.

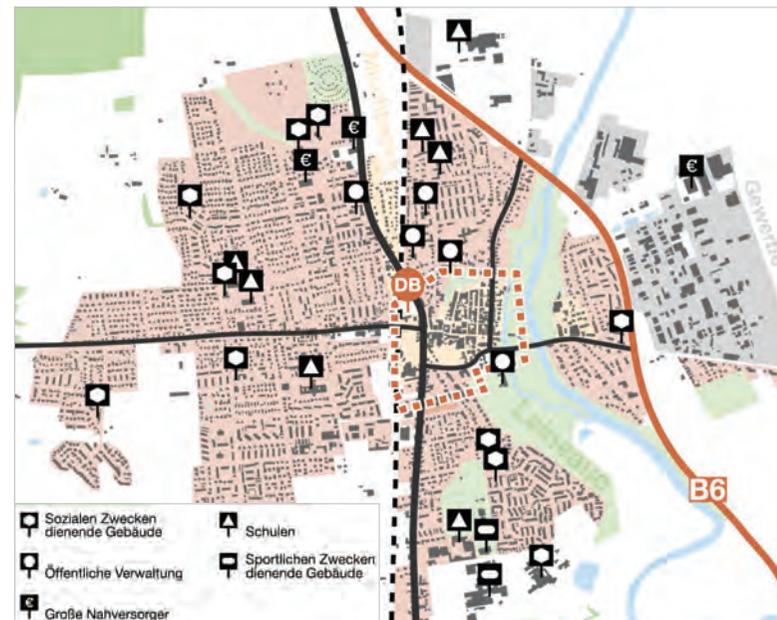


Abb. 4 (linke Seite): Untersuchungsgebiet innerhalb der Kernstadt

Abb. 5 (links): Lage der Kernstadt im Neustädter Land

Abb. 6 (rechts): Öffentliche und soziale Einrichtungen sowie Nahversorgung in der Kernstadt

3.2 Verkehrliche Einbindung

Über die B 6, die von Nordwesten nach Südosten durch das Stadtgebiet führt, und die B 442, die in Nord-Süd-Richtung durch die Kernstadt verläuft, ist die Stadt Neustadt a. Rbge. an das regionale und überregionale Hauptverkehrsstraßennetz angebunden. Die B 442 führt in südlicher Richtung über Wunstorf, Bad Nenndorf und Bad Münder bis ins Leinebergland und schließt dort an die B 1 (Hameln-Hildesheim) an. Die B 6 ermöglicht über die Anschlussstelle Hannover-Herrenhausen eine gute Anbindung an die BAB 2 (Ruhrgebiet-Hannover-Berlin) und darüber auch an den Flughafen Hannover, der rund 30 km von Neustadt a. Rbge. entfernt liegt.

Durch die jeweils in nordsüdlicher Richtung verlaufende Leine, die Bahnlinie Hannover-Bremen und die B 6 ist die Kernstadt in vier Teilbereiche geteilt. Um aus den Wohngebieten im Westen die Innenstadt, das Gewerbe-Gebiet-Ost oder die Stadt Hannover als Oberzentrum zu erreichen, ist immer die Querung der Bahntrasse sowie häufig die Querung der Leine erforderlich. Mit der Löwenbrücke gibt

es über die Mecklenhorster Straße/Herzog-Erich-Allee/ Landwehr nur eine Möglichkeit das Stadtgebiet in Ost- West-Richtung zu queren. Ebenengleiche, beschränkte Bahnübergänge gibt es in der Siemensstraße sowie im Verlauf der Nienburger Straße. Die Landwehr bietet mit einer Unterführung die Möglichkeit unter der Bahnlinie hindurchzufahren.

Der Bahnhof Neustadt a. Rbge. liegt an der Hauptverkehrsstrecke Hannover - Bremen. Hier halten der Regional-Express (von Norddeich-Emden über Bremen Hbf nach Hannover Hbf) sowie die S-Bahn-Linie 2 (Hannover Hbf nach Nienburg/ Weser). Weitere S-Bahn-Haltestellen im Stadtgebiet liegen in Eilvese, Poggenhagen und Hagen. Die Bahnstrecke wird auch durch den Güterverkehr stark frequentiert. Durch etwa 20 Buslinien der regiobus Hannover GmbH sind die Stadtteile Neustadts untereinander verbunden. Der ZOB am Bahnhof Neustadt a. Rbge. bildet den zentralen Sammelpunkt dieser Buslinien.

3.3 Historische Entwicklung

Bereits in der Mittelsteinzeit war das heutige Neustädter Land durch Menschen besiedelt, wie Funde von Wohnplätzen sowie zerstörten Großsteingräbern belegen. Erste Spuren einer Besiedlung des heutigen Stadtgebietes sind noch heute am Friedhof Lüningsburg durch Überreste einer frühmittelalterlichen Ringwallanlage aus dem 10. Jahrhundert ablesbar.

Die Stadt Neustadt a. Rbge. selbst wurde im Jahr 1215 als „novas civitas“ – „neue Stadt“ – erstmals offiziell urkundlich erwähnt. 1493 erhielt die Festung der Stadt den Namen „castrum Rouenberg“, welcher im Laufe der Zeit in „Rübenberg“ umgeformt wurde.

Im 16. Jahrhundert wurde Neustadt am Rbge. zu einer für diese Zeit typischen Stadtfestung ausgebaut. Sie zählte damals zu den stärksten Festungen im nordwestdeutschen Raum. Das umwehrte Plateau des Schloss Landestrost im Süden und die Bastion Erichsberg im Nordwesten der Stadt sind bis heute erhaltene Teile dieser Neustädter Befestigung. Auch in dem Bereich zwischen der Herzog-Erich-Allee, Am kleinen Walle und der Schäfergasse ist die ehemalige Stadtbefestigung noch im Gelände wahrnehmbar.

Im 17. Jahrhundert musste die Stadt zum einen durch vier verheerende Brände sowie zum anderen durch die Eroberung durch den

Feldherren Tilly im dreißigjährigen Krieg enorme Schäden und einen starken Bevölkerungsrückgang verzeichnen. Der Wiederaufbau erfolgte mit finanzieller Unterstützung des Königs von Großbritannien und der Kurfürsten von Hannover. Im Zuge dessen wurde das noch heute bestehende Orthogonalsystem der innerstädtischen Straßen aus drei Längsachsen sowie den kürzeren kreuzenden Querachsen entwickelt.

1885 wurde der Landkreis Neustadt a. Rbge. gegründet, woraufhin auch bald Schulen und die erste geschlossene Siedlung errichtet wurden. Nachdem sich die Bevölkerung nach dem 2. Weltkrieg durch Flüchtlinge und Heimatvertriebene auf etwa 7.000 Menschen verdoppelt hatte, musste der noch bis 1948 vollständig erhaltene Stadtwall für weitere Bebauung weichen. Im März 1974 erfolgte im Zuge der Gebietsreform der Zusammenschluss der ehemaligen Kreisstadt mit bis dahin 33 selbstständigen Gemeinden zur heutigen Stadt Neustadt a. Rbge..

Prägend für die heutige Innenstadt ist der Ende der 1970er Jahre erfolgte grundlegende Umbau des Verkehrssystems der Kernstadt. Mit dem Bau der Landwehrunterführung, dem Ausbau des Altstadtring Nord (Theodor-Heuss-Straße) und der Verbesserung des Altstadtrings West und Süd (Herzog-Erich-Allee) mit der neuen Löwenbrücke konnte die Marktstraße für den Durchgangsverkehr gesperrt und zur Fußgängerzone umgewidmet werden.

3.4 Abgeschlossene Sanierungsverfahren

Anfang der 1980er Jahre wurde ein Teil der Innenstadt Neustadts als Sanierungsmaßnahme mit Bedarf von etwa 20 Mill DM in das Städtebauförderungsprogramm des Bundes und der Länder aufgenommen. Im Januar 1980 wurde die Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes rechtswirksam.

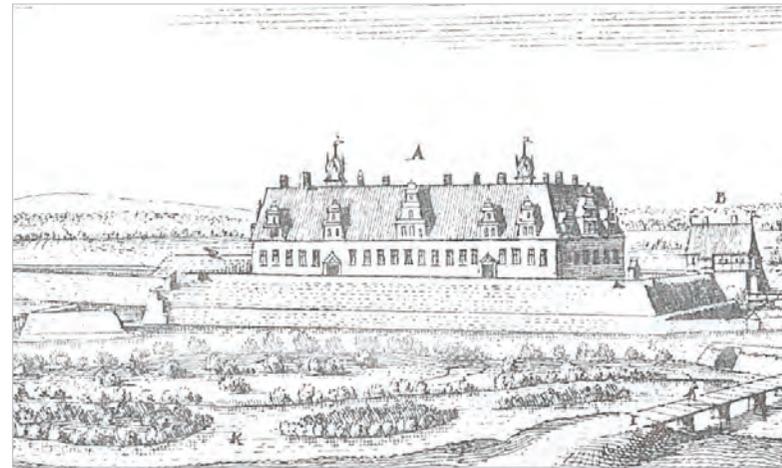


Abb. 7:
Schloss Landestrost,
Stich von Merian
1654 (Ausschnitt)



Abb. 8:
Neustadt 1764

Folgende Missstände wurden der Innenstadt mit den Vorbereitenden Untersuchungen attestiert:

- mangelhafte Funktionserfüllung der zentralörtlichen Aufgaben in dem vorhandenen baulichen Rahmen
- unzureichendes Flächenangebot für zukunftssichere Einzelhandels- und Dienstleistungsbereiche aufgrund der kleinteiligen Grundstücks und Gebäudestruktur
- fehlende private und öffentliche PKW-Einstellplätze
- hoher Anteil von Gebäuden mit schlechter und stark erneuerungsbedürftiger Substanz

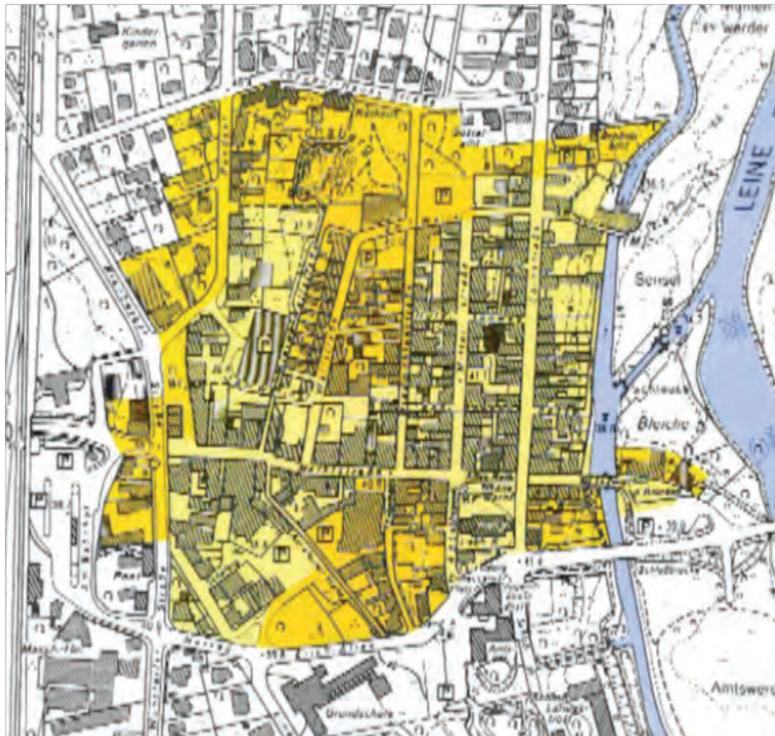


Abb. 9:
Sanierungsgebiet mit Erweiterung des beendeten Sanierungsverfahrens

- mangelhafte Zugänglichkeit der Grundstücke (auch in Bezug auf den Feuerschutz)
- Beeinträchtigung der Funktionen als Versorgungszentrum und Wohnstandort durch innerstädtischen Verkehr
- unzureichende Wohnverhältnisse auf Grund der schlechten Ausstattung vieler Wohnungen, schlechter Belichtung und fehlender Freiflächen

Entsprechend wurden folgende Ziele für Sanierung formuliert:

- Ausbau der zentralörtlichen Funktionen
- Steigerung der Innenstadtattraktivität durch verkehrsberuhigten Ausbau der zentralen Einkaufszone
- Erhaltung denkmalgeschützter und städtebaulich wichtiger Gebäude
- Erhaltung des historischen Stadtgrundrisses
- Verbesserung der vorhandenen Wohnverhältnisse durch Modernisierung und Entkernung dichter Hinterhofbebauung
- Schaffung günstiger Wohnmöglichkeiten im Innenstadtbereich
- Verkehrsberuhigung und Schaffung ausreichen der Parkmöglichkeiten

1986 wurde das Sanierungsgebiet im vereinfachten Verfahren im Bereich Mühlenbrücke und Zwischen den Brücken erweitert.

Folgende Maßnahmen wurden im Rahmen der Sanierung umgesetzt:

Gebäudemoder- nisierungen (1,5 Mill DM öffentli- che Mittel) u.a.	Altes Rathaus	
	Mittelstraße 2, 20,26/27	
	Windmühlenstraße 6	
	Leinstraße 5,7,10 a,22, 27	
	Am Walle 5	
	Marktstraße 12 a, 13 (Posthof)	
Erschließungs- maßnahmen (6,85 Mill DM öffentliche Mittel)	Fußgängerzone Marktstraße	bis 1981
	Wallstraße	1983
	Am Wallhof	1983
	Am Walle	1987
	An der kleinen Leine	ab 1985
	Kleine Wallstraße	1983
	Mittelstraße	1987
	Schustergasse	1986
	Hufeisenweg	1986
	Apothekengasse	1986
	Leinstraße	1987
	Passage Schäfergasse	
Fertigstellung Landwehrkanal	1986	
Grünflächen	Grünanlage Erichsberg	1984-86
Zentrumsnahe Parkmöglichkeiten	Ausbau Parkplatz Am Walle	1980/81
	Ausbau Parkplatz Zwischen den Brücken (GVFG)	1980/81
	Parkpalette Nord	1981

Für die weitere Durchführung der Sanierung – Grunderwerb, Abrisskosten und Vorbereitungsmaßnahmen – wurden etwa 4 Mill DM öffentliche Mittel ausgegeben. Die Summe der öffentlichen Mittelaufwendungen belief sich bis 1986 insgesamt auf 12,53 Mill DM.

Im Jahr 2007 wurde das Sanierungsgebiet Altstadt weitgehend aufgelöst. Nur ein Restgebiet im Bereich des heutigen Entwicklungsbe-

reichs Marktstraße-Süd ist bis heute als Sanierungsgebiet aufrecht-erhalten worden und mit Umlegungsverfahren sowie Grunderwerb vollzogen. Insgesamt wurden von 1980 bis 2010 Städtebaufördermittel in Höhe von 8,986 Mill. Euro ausgegeben.

2011 wurden Vorbereitende Untersuchungen für das Gebiet „Bahnhofsumfeld“ erarbeitet, um auf dieser Basis die Aufnahme in das Städtebauförderprogramm Stadtumbau-West zu beantragen. Eine Programmaufnahme erfolgte seitens der zuständigen Förderstelle nicht.

Neuordnungs- gebiete	Wohnquartier an der kleinen Leine
	Entwicklungsgebiet Marktstraße Süd, Umlegungsverfahren inkl. Grunderwerb
Gebäudemodernisierungen	Liebfrauenkirche 8 (Storchenhaus)
	Marktstraße 1, 13, 22 & 41
	Schlossstraße 2 (Richterscheune)
	Mittelstraße 29
	Wallstraße 1/1a
	Mühlenhof 1 - 4
Erschließungs- maßnahmen	Zwischen den Brücken
	Passage zwischen Wunstorfer Straße und Bahnhof
	Entenfang/ Am kleinen Walle
	Stiergasse
	Kreisförmige Radwegerschließung vom Weg an der kleinen Leine, über Grün- anlage Erichsberg und die kleine Wall- straße bis zur Herzog-Erich-Allee
Zentrumsnahe Parkmöglichkeiten	Parkplatz Theodor-Heuss-Straße
	Parkplatz am Mühlenhofe
	Parkplatz Lindenstraße
	Parkplatz hinter Sparkasse

Tabelle 1 (links):
Übersicht der innerhalb
der Sanierung umgesetz-
ten Maßnahmen

Tabelle 2 (rechts):
Übersicht der nach 1987
umgesetzten Maßnah-
men

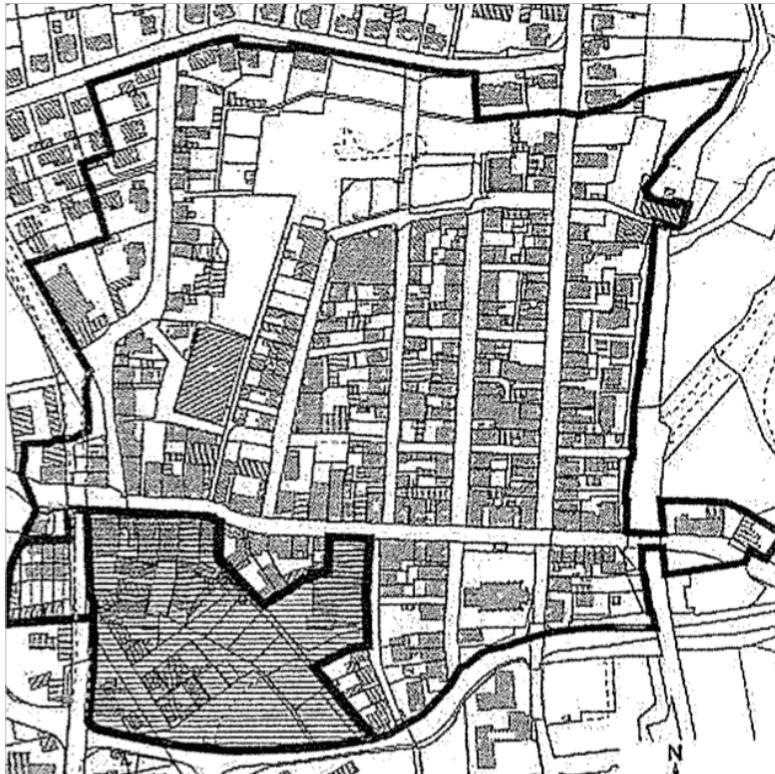
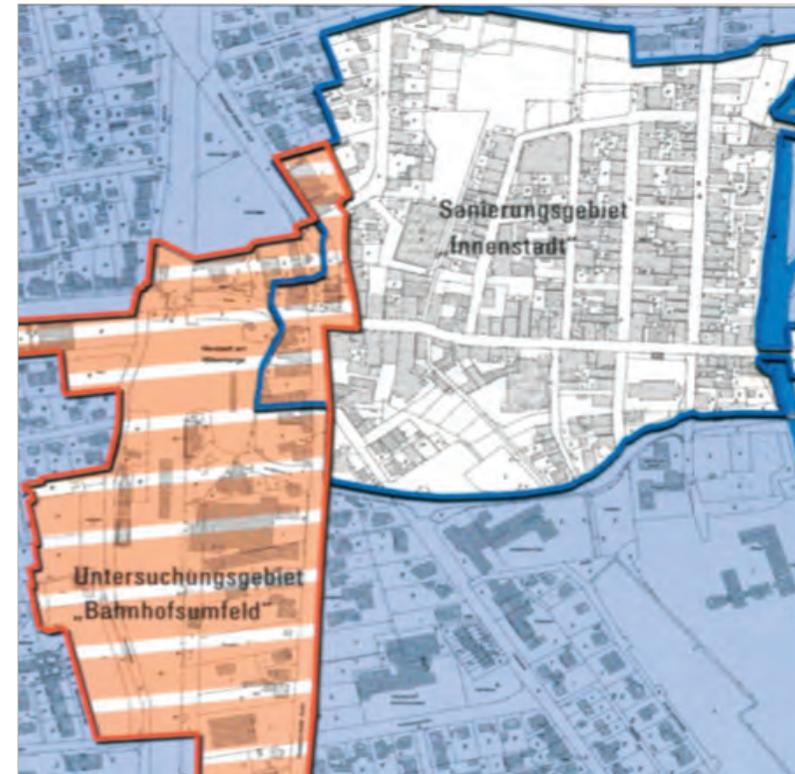


Abb. 10 (links):
Nach 2007 verbliebenes Sanierungsgebiet

Abb. 11 (rechts):
Untersuchungsgebiet der VU 2011



3.5 Planerische Vorgaben

3.5.1 Regionales Raumordnungsprogramm RROP 2016

Das aktuelle Regionale Raumordnungsprogramm Region Hannover 2016 (RROP) wurde am 10. August 2017 mit einer geplanten Geltungsdauer bis 2025 in Kraft gesetzt. Die getroffenen Festlegungen sind für alle Adressaten, insbesondere die Städte und Gemeinden sowie die raumbezogenen Fachplanungen, verbindlich und bilden den Rahmen für eine koordinierte gesamtträumliche Entwicklung der Region Hannover für die nächsten zehn Jahre.

Für die Stadt Neustadt a. Rbge. und das Untersuchungsgebiet werden im RROP u.a. folgende relevanten Aussagen getroffen:

Raum- und Siedlungsstruktur

Die Stadt Neustadt a. Rbge. hat laut RROP die Funktion eines Mittelzentrums. Der Kernstadt obliegt als „zentrales Siedlungsgebiet“ die Schwerpunktaufgabe der Sicherung und Entwicklung von Wohn-

sowie Arbeitsstätten. Die Neustädter Innenstadt wird als Versorgungskern des Zentralen Ortes im RROP ausgewiesen. Ein weiterer regionalbedeutsamer Fachmarktstandort befindet sich im Gewerbegebiet-Ost östlich des Stadtkerns.

Freiraumstruktur und Freiraumnutzung

Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für Natur und Landschaft finden sich sowohl westlich der Kernstadt als auch im Bereich der Leineniederung die direkt an die Innenstadt angrenzt. Das Gebiet der unteren Leine ist Vorranggebiet für Hochwasserschutz und außerdem gleichzeitig als Vorranggebiet Natura 2000 geschützt. Der gesamte Bereich der Flussniederung ist zudem wertvoll für den Luftaustausch als Kalt- und Frischluftentstehungsgebiete mit Bezug zu belasteten Siedlungsgebieten.

Der Verlauf der Leine wird als „Leitbahn für Luftaustausch zwischen Ausgleichsräumen und belasteten Siedlungsgebieten“ dargestellt. Westlich der Kernstadt verläuft die Grenze des Naturparks Steinhuder Meer.

Erholung

Neustadt a. Rbge. gehört zu den „Standorten mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Erholung“. Durch geeignete Planungen und Maßnahmen sollen die Voraussetzungen für Erholung und Tourismus gestärkt und verbessert werden. Viele Bereiche der Gebiete für Natur und Landschaft decken sich mit den Vorsorge- und Vorranggebieten für Erholung. Der Bereich beidseits der Leine ist als Vorranggebiet zur Erholung im RROP ausgewiesen. Das etwa 12 Kilometer entfernte Steinhuder Meer ist auch für die Stadt Neustadt ein wichtiges Naherholungsziel, das von der Kernstadt aus mit ÖPNV, Radweg oder PKW aus gut erreichbar ist.

Verkehr

Durch das Stadtgebiet der Stadt Neustadt a. Rbge. führt von Norden nach Süden eine Haupteisenbahnstrecke mit mehreren Haltepunkten. Der Bahnhof Neustadt wird als „Bahnhof mit Verknüpfungsfunktion für ÖPNV“ dargestellt. Der Bereich westlich des Bahnhof Neustadt wird im RROP als „Vorranggebiet Park-and-Ride“ ausgewiesen. Die B442 wird als Hauptverkehrsstraße, die Ost-West-Verbindung über Landwehr und Herzog-Erich-Allee als Straße von regionaler Bedeutung dargestellt.

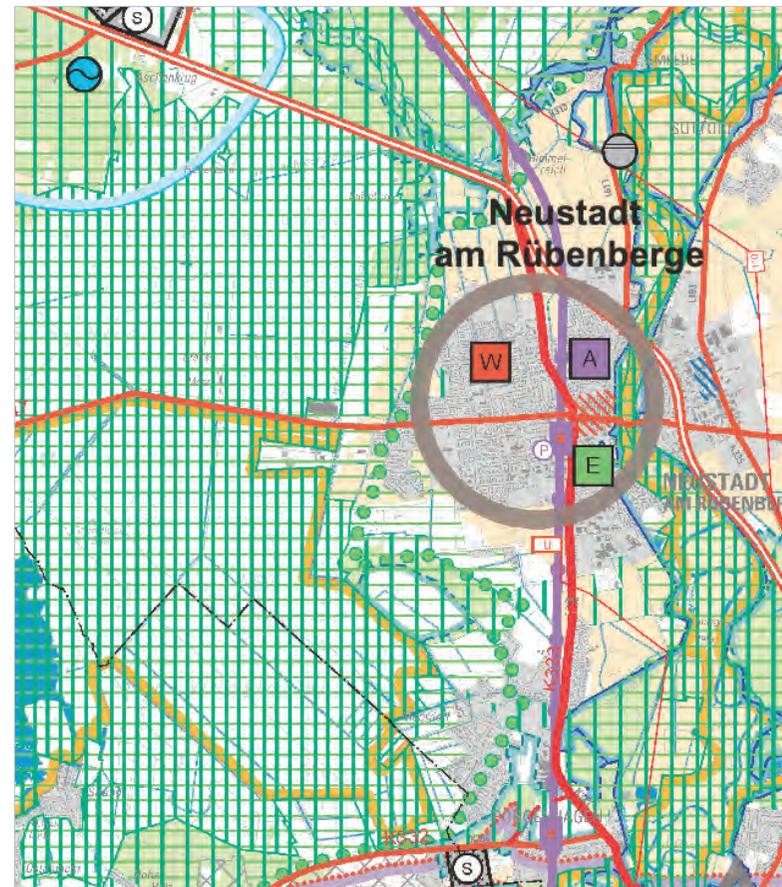


Abb. 12:
Ausschnitt aus
dem RROP Region
Hannover 2016

3.5.2 Flächennutzungsplan und Bebauungspläne

Der Flächennutzungsplan („FNP 2000“) der Stadt Neustadt a. Rbge. ist seit 2002 wirksam. Der überwiegende Teil des Untersuchungsgebietes wird als gemischte Baufläche ausgewiesen. Im Bereich Markstraße-Süd ist das noch nicht aufgehobene Sanierungsgebiet vermerkt. Im Bereich der Marktkirche und des Schloss Landestrost befinden sich Flächen für Gemeinbedarf.

Die westlich der Bahngleise weiß dargestellten Flächen sind von der Genehmigung des Flächennutzungsplans ausgenommen. Sie sind eine Folge der vormals verfolgten verkehrsplanerischen Zielstellung einer Verkehrsentlastung bzw. Verlegung der B 442. Daran angrenzend befinden sich im Wechsel gemischte, gewerbliche und Wohnbauflächen, die jeweils durch rechtskräftige Bebauungspläne abgesichert sind. Im Süden an der Wunstorfer Straße gibt es Son-

derbauflächen gemäß § 11 Baunutzungsverordnung (BauNVO) für großflächige Einzelhandelsbetriebe.

Gemäß der Bebauungsplanübersicht der Stadt Neustadt a. Rbge. sind im Untersuchungsgebiet selbst und in den unmittelbar angrenzenden Bereichen mehrere Bebauungspläne rechtskräftig. Die wichtigsten sind in der nebenstehenden Tabelle näher ausgeführt.

Weitere Bebauungspläne im Umgriff des Untersuchungsgebiet sind die B-Pläne Nr. 114, 118, 133, 136, 137, 147, 162 und 167. In Abhängigkeit von den weiter zu qualifizierenden Entwicklungszielen im Untersuchungsgebiet muss ggf. eine entsprechende Anpassung der jeweiligen Bebauungspläne erfolgen.

Abb. 13 (links):
Ausschnitt aus Flächen-
nutzungsplan der Stadt
Neustadt a. Rbge.

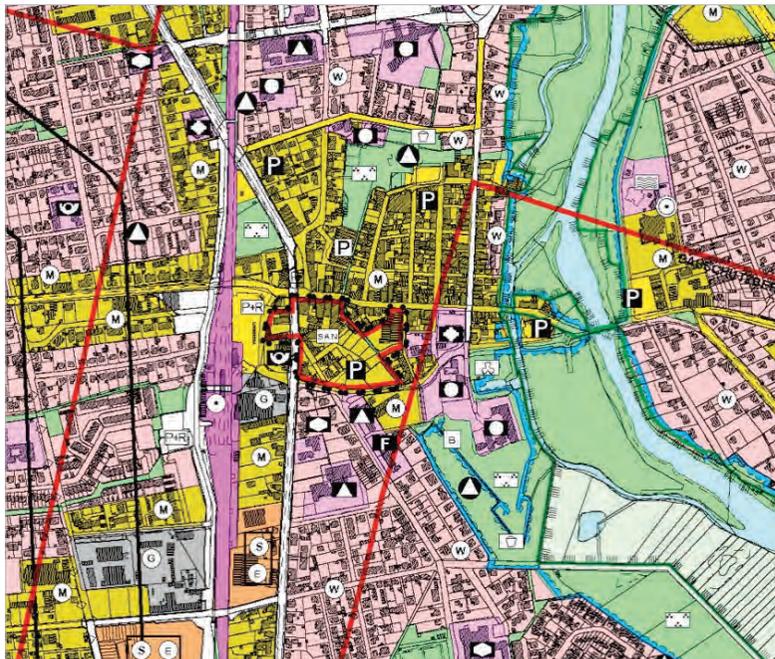
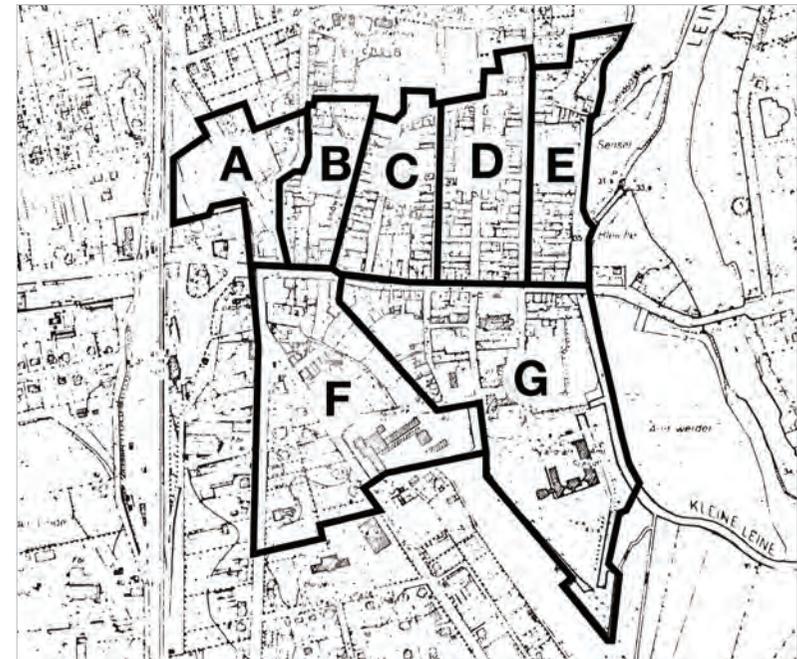


Abb. 14 (rechts):
Verortung der einzel-
nen Teilbereiche des
Bebauungsplans Nr.
108 „Innenstadt“ aus
dem Jahr 1976:



B-Plan Nr. 108 „Innenstadt“:	umfasst sieben Teilbereiche (A-G)	1976
B-Plan Nr. 108 A „Innenstadt“:	im nördlichen Teil des VU-Gebiets beiderseits der Nienburger Straße mit Festsetzungen von MI und MK- Gebiete	1976
1. Änderung:	nördlich Runderdeel mit Neufestsetzung MI und WA	1976
B-Plan Nr. 108 B „Zwischen Runderdeel und Kleine Wallstraße“	MK und WA am Runderdeel, Parkhaus und Grünfläche als Teilfläche der Grünanlage Erichsberg	1977
1. Änderung:	Aufhebung einer Überbaumungsmöglichkeit am Runderdeel zugunsten der Wegebeziehung	1981
2. Änderung und Erweiterung:	WA und Einbeziehung Grundstück aus B-Plan Nr. 105	1993
3. Änderung:	Bebauungsplan der Innenentwicklung zur Nachverdichtung (Mehrfamilienhäuser & Kita; GRZ 0,5)	2017
B-Plan Nr. 108 C „Wallstraße“:	MK und WA zwischen Kleine Wallstraße/ Windmühlenstraße und Am Walle/ Marktstraße	1977
1. Änderung:	Erweiterung um Parkplatz und Grünanlage nördlich am Walle	2005
2. Änderung:	Veränderung von WA zu MI um nicht störende Nutzungen gleichberechtigt nebeneinander zu stellen	2010
3. Änderung:	MK Wallhof Wohnungen nun auch im 1.OG zulässig	2011

B-Plan Nr. 108 D „Mittelstraße-Leinstraße“:	MK und WA zwischen Kleine Windmühlenstraße/ Leinstraße und Am Walle/ Marktstraße	1977
1. Änderung:	Erhöhung der Grundflächenzahl und Vergrößerung der Bautiefe	1994
B-Plan Nr. 108 E „Kleine Leine“:	WA, MK und MI zwischen Leinstraße/ Kleine Leine und Wallgärten/ Mühlenbrücke	1977
1. Änderung:	Regelung des Landschaftsraums im Uferbereich der Kleinen Leine, mit Grünbereich Wegeerschließung und Regelungen für das Einfügen von Neubauten	1992
2. Änderung:	Teilbereich des Parkplatzes Am Wehr wird dem Nachbargrundstück (MI) zugeordnet	1994
B-Plan Nr. 108 F „Kernstadt“:	Teilgebiet zwischen Wunstorfer Straße/Marktstraße/Am kleinen Walle sowie Bereich südlich Herzog-Erich- Allee (WA, MK & Gemeinbedarf; Bereich nördlich Herzog-Erich-Allee später 108H)	1976
1. Änderung:	Festsetzung eines Weges Heckengang	1991
B-Plan Nr. 108 G „Kernstadt“:	WA, MK & Gemeinbedarf zwischen Marktstraße/ Kleiner Leine/ Am Kleinen Walle bis inkl. Schloss Landestrost und Amtsgarten	1976
1. Änderung:	Neuordnung Block Marktstraße/ Entenfang	1991
2. Änderung:	Kirchengrundstück (Storchchenhaus) wird MK	2007

B-Plan Nr. 108 H:	MK sowie verkehrsberuhigte Flächen sowie zwischen Wunstorfer Straße/ Marktstraße/ Am kleinen Walle und Herzog-Erich-Allee (vormals 108F)	2004
1. Änderung:	Festlegung bzgl. Werbeanlagen im nördlichen Bereich entlang Marktstraße	2007
B-Plan Nr. 108 I:	MI zwischen Herzog-Erich-Allee und An der Leutnantswiese	2006
B-Plan Nr. 106 A „Landwehrunterführung“:	Bahnhofsbereich bis Wunstorfer Straße (Verkehrsflächen und MK) und Landwehr bis Königsberger Straße (GE und MI)	1974
Änderung mit Örtlicher Bauvorschrift:	im Bahnhofsumfeld und entlang Landwehr; zw. Landwehr und Küstriner Weg MI, II-geschossig mit GRZ zw. 0,3 und 0,5 und GFZ zw. 0,8 und 1,2	
2. Änderung:	nördlich Landwehr Änderung auf GRZ 0,5 und GFZ 1,2	2000
3. Änderung:	Bahnhofsvorplatz, Bereich ZOB und Bebauung bis Wunstorfer Straße (MK); Änderungen zur Genehmigung und Neuordnung von ÖPNV-Baumaßnahmen (ZOB, P & R) sowie Einzelhandelsflächen entlang der Wunstorfer Straße	2012
4. beschleunigte Änderung:	Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Bebauung der Grundstücke Wunstorfer Straße 4-10 mit einem Geschäfts-, Büro- und Bibliotheksgebäude	2019

Tabelle 3: Inhalte der für den Untersuchungsbe-
reich relevanten Bebau-
ungspläne

3.5.3 Verkehrsentwicklungsplanung

Die Chancen und Herausforderungen der Innenstadtentwicklung hängen in Neustadt a. Rbge. eng mit der Verkehrsentwicklung zusammen. Der motorisierte Individual- und Güterverkehr stellt in der Kernstadt eine besondere Herausforderung dar. Die Hauptwohngebiete im Westen der Stadt, die Innenstadt und das Gewerbegebiet Ost liegen durch die Bahn und den Verlauf der Leine räumlich voneinander getrennt. Es gibt nur zwei Hauptverkehrsachsen- die Wunstorfer bzw. Nienburger Straße in Nord-Süd-Richtung sowie die Landwehr und Herzog-Erich-Allee in Ost-West-Richtung. Sämtlicher Verkehr muss das Versatzstück dieser beiden Achsen in Bahnhof- und Fußgängerzonennähe passieren. Hier behindern sich alle Verkehre aufgrund der räumlichen Verhältnisse, wie zum Beispiel zu kurze Aufstellflächen und ein zu geringer Abstand zwischen den Ampeln, gegenseitig. Des Weiteren werden die Hauptachsen auch durch die Bahn, die Leine und die B 6 gequert und dadurch verkehrstechnisch zusätzlich stark eingegrenzt.

Bereits im Jahr 2006 hat der Rat der Stadt Neustadt a. Rbge beschlossen, einen alle Verkehrsarten umfassenden Verkehrsentwicklungsplan (VEP) zu beauftragen. Ziel des Verkehrsentwicklungsplanes war es, ein aufeinander abgestimmtes Konzept für den Fußgänger- und Radverkehr, den öffentlichen Personennahverkehr, den ruhenden und fließenden Kraftfahrzeugverkehr sowie für die Belange des Städtebaus zu entwickeln. Dieser Verkehrsentwicklungsplan kam nicht zur Ausführung.

Aktuell wird ein neues Konzept für eine nachhaltige Mobilität in Neustadt a. Rbge. erarbeitet. Ziel dieses Konzeptes ist es, das "Versatzstück" der Wunstorfer Straße zwischen Landwehr und Herzog-Erich-Allee verkehrlich deutlich zu entlasten, um die derzeit starke Trennwirkung zu mindern und eine Verbesserung der Verknüpfung der Innenstadt mit dem Bahnhof und dem ZOB zu erreichen. Folgen-

de Maßnahmen werden dafür geprüft:

- Verlagerung des Durchgangsverkehrs der B 442 auf die B 6 und die Herzog-Erich-Allee mit oder ohne Schließung des Bahnüberganges Nienburger Straße
- Verkehrsberuhigung durch Einbahnstraßenregelung oder Schließung des Versatzstückes zwischen Herzog-Erich-Allee und Landwehr
- ggf. Bau eines Kreisverkehrs im Kreuzungsbereich Herzog-Erich-Allee/ Wunstorfer Straße

- Bau einer neuen Abfahrt von der B 6 in das Gewerbegebiet Ost
- Aufhebung des höhenungleichen Bahnüberganges Siemensstraße durch ein Brückenbauwerk
- Verbindungsweg zwischen der neuen Brücke im Bereich Siemensstraße und Poggenhagen
- Anlieferungskonzept für Lastkraftwagen für die Marktstraße/ City unter Berücksichtigung der bis 2030 zu erwartenden hochbaulichen und verkehrsplanerischen Entwicklungen

3.5.4 Radwegekonzept

Im Weiteren wird aktuell zur Förderung des nicht motorisierten Verkehrs, ein Radwegekonzept für die Innenstadt entwickelt, das mit besonders ausgestatteten Haupttrouten die Querung der Innenstadt

und in Nord-Süd und Ost-Westrichtung die Vernetzung mit den angrenzenden Stadtteilen erarbeitet.

3.5.5 Lärminderungsplan

Die Stadt Neustadt a. Rbge. hat einen Lärmaktionsplan erstellen lassen. Der Endbericht zur Lärmaktionsplanung - 3. Stufe wurde am 19.09.2019 vom Rat der Stadt beschlossen.

Für die Innenstadtentwicklung relevant sind die hohen Lärmbelastungen entlang der größeren Hauptverkehrsstraßen. Die Lärmkartierung in Neustadt a. Rbge. zeigt eine vergleichsweise hoch-belastete Situation im Bereich der B 6 und der B 442. Diese weisen im Stadtgebiet Belastungen mit > 60 dB(A) nachts auf. Auch für den Straßenzug Mecklenhorster Str./ Herzog-Erich-Allee wurden Lärmbelastungen von > 60 dB(A) nachts benannt. Als lärmbelastet wird darüber hinaus

auch der Straßenzug Landwehr bis zur Marktstraße eingeschätzt.

Im Lärmaktionsplan wird darauf hingewiesen, dass zudem die Überlagerung mit dem Schienenverkehrslärm weite Bereiche der Kernstadt Neustadt a. Rbge. betrifft. Die Intensivierung des Lärmschutzes an der Bahn wird dringend empfohlen.

Die Handlungsansätze zur Lärminderung stärken die Zielsetzungen der aktuellen Verkehrsentwicklungsplanung für den Bereich der Innenstadt:

- **Verkehrsvermeidung:** Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNVs
- **Verkehrsverlagerung:** ggf. mittel- bis langfristig Verlagerung von Kfz-Verkehren
- **Verkehrslenkung:** Prüfung der Verkehrslenkung in Teilbereichen (Wegweisung)
- **Verringerung der Kfz-Fahrgeschwindigkeiten:** Tempo 30 (innerorts) bzw. 70/50km/h (B 6) insbesondere nachts im Zuge ausgewählter Straßenabschnitte
- **Verstetigung des Verkehrsflusses:** verbesserte Verkehrsabwicklung durch Veränderung der Fahrbahnquerschnitte, Anlage von Kreisverkehren etc.
- **Straßenraumgestaltung:** gestalterische Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrs- und der Lärmsituation innerhalb des Straßenraums; insbesondere in Bereichen mit hoher Nutzungsintensität (Geschäftsbereiche, Bereiche mit hohem Fuß- /Radverkehrsaufkommen)
- **Vergrößerung des Abstands zur Fahrbahn:** Maßnahmen zur Abstandsvergrößerung wie bspw. Radfahrstreifen, Schutzstreifen für Radfahrer bzw. ergänzende Parkstreifen
- **Verbesserung der Fahrbahnbeläge:** Sanierung von Fahrbahnbelägen, Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge im Zuge von Sanierungsarbeiten bei hochfrequentierten Straßen unter Beachtung der technischen Regelwerke und der finanziellen/wirtschaftlichen Auswirkungen
- **Öffentlichkeitsarbeit:** Anleitung zu lärminderndem Verhalten, Geschwindigkeitsanzeigen (Stadt Neustadt am Rübenberge: Lärmaktionsplan. 2019, S. 26f.)

3.5.6 Einzelhandelskonzept

Das Einzelhandelsentwicklungskonzept der Stadt Neustadt a. Rbge. setzt den Rahmen für die Entwicklung des Einzelhandels in der Stadt und prägt damit auch die Rahmenbedingungen der Innenstadtentwicklung. Das „Gutachten zum kommunalen Einzelhandelsentwicklungskonzept für die Stadt Neustadt a. Rbge.“ der Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH (GMA) von 2009 wurde im Jahr 2015 aktualisiert. Anlass war nicht zuletzt die Betriebsschließung des großen inhabergeführten Kaufhauses Marktstraße 26/27 als strukturprägende Veränderung der Neustädter Einzelhandelslandschaft.

Im Jahr 2019 fand eine Evaluierung des Konzeptes statt. In dem Konzept wird die Innenstadt Neustadts als zentraler Versorgungsbereich

und Hauptzentrum bestätigt. „Die Neustädter Innenstadt stellt den größten zusammenhängenden, städtebaulich integrierten Geschäftsbereich der Gesamtstadt dar. Die Innenstadt nimmt aufgrund der Zahl der Betriebe, der Sortimentsstruktur, der städtebaulichen Kompaktheit und der Angebotsvielfalt gesamtstädtische Versorgungsfunktionen wahr.“ (Stadt Neustadt am Rübenberge: Aktualisierung des Einzelhandelskonzeptes. 2015, S.54)

Darüber hinaus sind vier weitere zentrale Versorgungsbereiche – Auenland, Mandelsloh, Mardorf und Hagen - sowie zwei Nahversorgungslagen in Mariensee und Bordenau benannt, die in ihrem Bestand gesichert, optimiert und z.T. ausgebaut werden sollen. Der

Standort Gewerbegebiet Ost wird als wesentliche autokundenorientierte, durch großflächige Einzelhandelsbetriebe geprägte Einzelhandelslage beschrieben, die zukünftig nur mit nicht zentrenrelevanten Kernsortimenten im Einzelhandel erweitert werden sollen. „Den bestehenden Einzelhandelsbetrieben mit nahversorgungs- oder zentrenrelevantem Kernsortiment innerhalb des Gewerbegebietes Ost werden damit keine über den Bestandsschutz hinausgehenden Erweiterungsmöglichkeiten eingeräumt.“ (Ebd., S.78)

Die Kaufkraft der Neustädter liegt mit 102,1 leicht über dem Bundesdurchschnitt (= 100,0, siehe auch: Stadt Neustadt am Rübenberge: Evaluierung des Einzelhandelskonzeptes. 2019, S.37). Jedoch ist der Kaufkraftabfluss aus dem Neustädter Stadtgebiet relativ hoch. In der Stadt Neustadt a. Rbge. wurden derzeit lediglich ca. 80 % der vorhandenen Kaufkraft gebunden (Region Hannover: Standortprofil Neustadt a. Rbge. 2019). In allen Branchen wird eine unterdurchschnittliche Verkaufsflächenausstattung festgestellt.

Die Innenstadt betreffend werden im Einzelhandelskonzept folgende wesentliche Zielsetzungen formuliert:

- **Sicherung der mittelzentralen Versorgungsfunktion:** Erhalt und zielgerichteter Ausbau des Einzelhandelsangebotes
- **Attraktivierung und Weiterentwicklung der Innenstadt:** Stärkung der Innenstadt gegenüber dezentralen Standorten durch zielgerichteten Ausbau des Einzelhandelsangebotes und Schaffung von Investitionssicherheit in der Innenstadt

Zur Sicherung der zentralen Versorgungsfunktion sind in der Innenstadt großflächige und nicht großflächige Betriebe mit nahversorgungsrelevanten und zentrenrelevanten Sortimenten zulässig und städtebaulich erwünscht. Die Ansiedelung zentrenrelevanter Kernsortimente, die im Einzelhandelskonzept über eine Sortimentsliste

definiert sind, ist nur in der Innenstadt oder kleinflächig, bis 150 m² Verkaufsfläche, in anderen städtebaulich integrierten Lagen zulässig.

In dem Konzept werden drei Potenzialflächen innerhalb der Neustädter Innenstadt ausgewiesen, die für die Weiterentwicklung der Innenstadt genutzt werden sollten. Als „höchst attraktive Entwicklungsfläche für innenstadtrelevante Nutzungen“ wird der Bereich „Marktstraße Süd“ zwischen der Marktstraße im Norden und der Herzog-Erich-Allee im Süden eingestuft. (Stadt Neustadt am Rübenberge: Aktualisierung des Einzelhandelskonzeptes. 2015, S. 56)

Als zweite Potenzialfläche wird die derzeit als Parkplatz zwischen genutzte Fläche zwischen „Bahnhofsbereich ZOB und Wunstorfer Straße“ ausgewiesen.

Darüber hinaus wird mit dem Standortbereich Marktstraße Nord auf

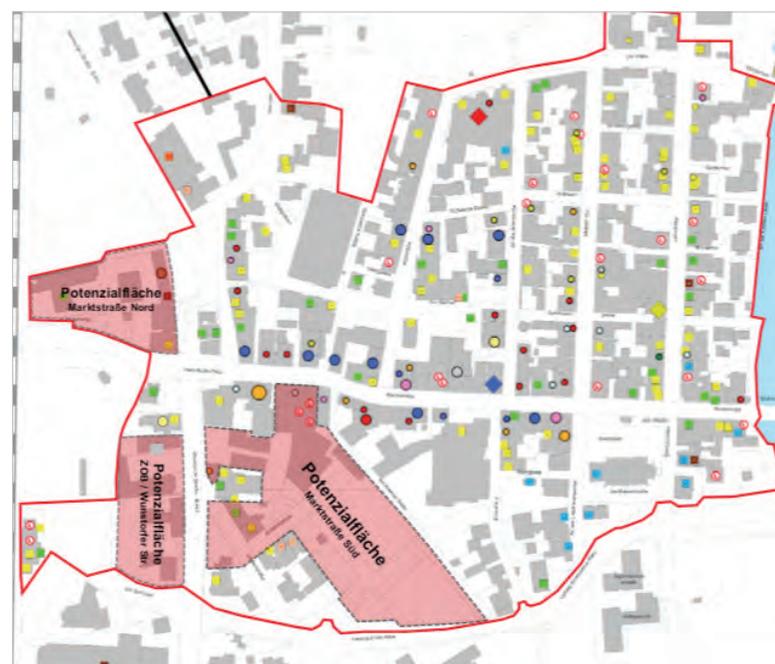


Abb. 15:
Zentraler Versorgungsbereich Hauptzentrum Neustadt a. Rbge. mit Potenzialflächen.

eine dritte Potenzialfläche innerhalb des zentralen Versorgungsgebietes hingewiesen. Sie umfasst den nordwestlich des Heini-Nülle-Platzes gelegenen Bereich unter anderem mit dem Standort des ehemaligen Hotel Scheve.

Der Rat der Stadt Neustadt a. Rbge. hat am 09.01.2020 die Fortschreibung des Einzelhandels- und Nahversorgungskonzeptes beschlossen.

3.5.7 Regionales Entwicklungskonzept 2014-2020: Region Meer und Moor

Die Kommunen Neustadt a. Rbge., Wunstorf und Wedemark haben sich zum Bündnis „Region Meer und Moor“ zusammengeschlossen und wurden zu Beginn des Jahres 2015 als LEADER-Region für die EU-Förderperiode 2014–2020 anerkannt. Das Regionale Entwicklungskonzept (REK) bildet die Grundlage hierfür, gibt die strategische Ausrichtung vor und formuliert folgende Ziele:

- „die Nah- und Grundversorgung durch die Förderung alternativer und innovativer Konzepte zu sichern
- Dörfer mit hoher Wohn- und Freiraumqualität zu erhalten und in ihrer Außen- und Innenwirkung zu stärken
- zukunftsfähige Siedlungsstrukturen unter Vorgabe konsequenter Innenentwicklung zu erhalten
- die regionale Baukultur und das kulturelle Erbe zu bewahren
- die Attraktivität der Region für Naherholungssuchende und Gäste durch Profilierung auf die Kernthemen und Qualitätssteigerung bei den touristischen Dienstleistern zu steigern

- die biologische Vielfalt zu erhalten und einen nachhaltigen Umgang mit den Ressourcen zu fördern
- Klimaschutz-Aktionsprogramme umzusetzen und insbesondere die Möglichkeiten der Reduktion von CO₂-Emissionen zu prüfen
- einen Beitrag zur gesicherten Zukunft der landwirtschaftlichen Betriebe und Unternehmen in der Region zu leisten“ (Stadt Neustadt am Rübenberge: REK. 2015, S. 14)

Für die Innenstadtentwicklung relevant ist vor allem die Heraushebung von Tourismus und Naherholung als zentrales Handlungsfeld in der Region neben der Anpassung an die demografische Entwicklung, Daseinsvorsorge und Innenentwicklung, Klima-, Umwelt- und Naturschutz sowie (Land-) Wirtschaft.

Stärken und Potenziale der Naherholung sollen verstärkt ausgeschöpft. Hierfür sind notwendige Konzepte zu entwickeln und entsprechende Infrastrukturen zu schaffen.

4 ANALYSE DER BESTANDSSITUATION

4.1 Bevölkerungsstruktur und -entwicklung

Bevölkerungsentwicklung

In der Stadt Neustadt a. Rbge. leben im Jahr 2019 45.746 Einwohner*innen.

2017 wurde für die Stadt eine „Kleinräumige Bevölkerungsprognose mit dem Zeithorizont 2030/2040“ erstellt. Bezüglich der Bevölkerungsentwicklung hält diese fest, dass zwischen 2006 und 2012 die Einwohnerzahl der Stadt gesunken ist, seither aber stetig wächst. Der natürliche Saldo – also die Differenz aus Geburten- und Sterbefällen – ist allerdings zwischen 2006 und 2015 durchweg negativ. Der Wanderungssaldo war seit 2013 wieder positiv und bedingt damit einen positiven Wanderungssaldo im gesamten Betrachtungszeitraum zwischen 2006 und 2015. Zwischen 2015 und 2019 ist ein weiterer Bevölkerungszuwachs von 1 % zu verzeichnen.

Im Betrachtungszeitraum der kleinräumigen Bevölkerungsprognose von 2006 bis 2015 ist die Einwohnerzahl im Stadtteil Neustadt a. Rbge., also der Kernstadt, gestiegen. Dieser Einwohnerzuwachs ist allerdings ausschließlich auf Wanderungsgewinne zurückzuführen. Der natürliche Saldo war in diesem Zeitraum negativ. Die Wanderungsgewinne resultierten aus dem Zuzug von außen und der Binnenwanderung. Wanderungsgewinne wurden in allen Altersklassen verzeichnet.

Für das Untersuchungsgebiet liegen ausschließlich Bevölkerungsdaten von 2006 bis 2015 vor. In der Kernstadt wohnten 2015 18.135 Einwohner*innen, also etwa 40 % der Neustädter Bevölkerung. Im Untersuchungsgebiet Innenstadt selbst lebten 861 Personen.

Während die Bevölkerungszahl in der Gesamtstadt zwischen 2006 und 2015 leicht zurückgegangen ist, hatte die Kernstadt einen Zuwachs von 3,7 % zu verzeichnen. Dies entspricht der städtischen Zielsetzung der Konzentration der Siedlungsentwicklung auf die zentralörtlichen Standorte. Im Untersuchungsgebiet Innenstadt war der prozentuale Zuwachs noch einmal höher als in der Kernstadt. Bis 2019 stieg die Einwohnerzahl der Kernstadt weiter auf insgesamt 19.597 Einwohner*innen an, was einem stetigen Wachstum von etwa 8% seit 2006 entspricht. Es ist anzunehmen, dass diese steigende Tendenz auch im Untersuchungsgebiet zu verzeichnen ist.

Bevölkerungsstruktur

Der Altersstrukturvergleich zwischen Gesamtstadt, Kernstadt und Untersuchungsgebiet im Jahr 2015 zeigt, dass die Kernstadt, und deutlicher noch das Untersuchungsgebiet Innenstadt, im Vergleich jünger ist als die Gesamtstadt. Insbesondere der Anteil der 18-24-Jährigen - also der „Starterhaushalte“, junge Menschen, die in der Ausbildung, im Studium oder am Start in das Berufsleben stehen

	2006	Anteil in %	2015	Veränderung	Entwicklung in %
Neustadt a. Rbge	44.805	100 %	44.583	-222	-0,5 %
Stadtteil Neustadt a. Rbge.	18.135	40 %	18.807	672	3,7 %
Untersuchungsgebiet	861	2 %	909	48	5,6 %

Tabelle 4: Eigene Auswertung der statistischen Daten der Stadt Neustadt a. Rbge.

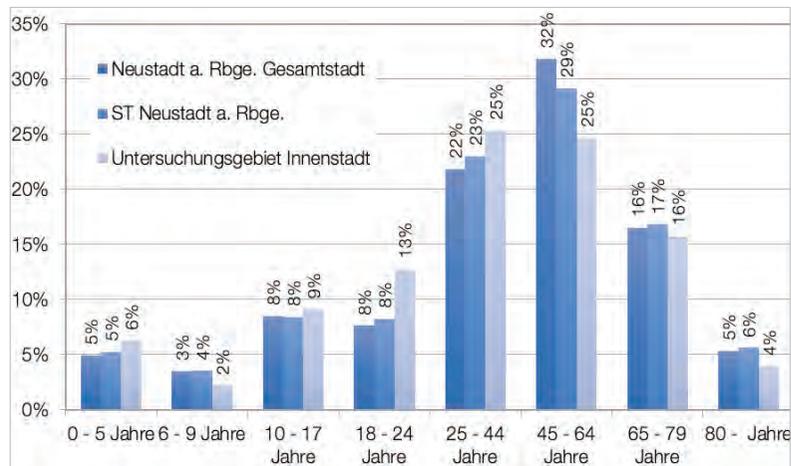


Abb. 16:
Eigene Auswertung
der Altersstruktur im
Vergleich (2015)

- ist im Untersuchungsgebiet auffällig hoch. Dies verweist zum einen auf die Attraktivität der Innenstadt als Wohnstandort für diese Zielgruppe, zum anderen auch darauf, dass hier günstiger Wohnraum zu finden ist. Der Anteil der 45-64-Jährigen ist dagegen deutlich niedriger als in der Gesamtstadt.

Der Vergleich der Entwicklung der Altersstruktur in der Gesamtstadt, der Kernstadt und dem Untersuchungsgebiet zeigt, dass im Untersuchungsgebiet die Altersgruppe der 18-24-Jährigen, zwischen 2006 und 2015 stark zugenommen hat. Auch deutlicher als in der Gesamtstadt gewachsen ist die Zahl der Senior*innen, der Altersgruppe zwischen 65 und 79 Jahren. Die Zahl der Kinder ist im Untersuchungsgebiet deutlich zurückgegangen.

Bevölkerungsprognose

Die 2017 erstellte „Kleinräumige Bevölkerungsprognose mit dem Zeithorizont 2030/2040“ arbeitet mit zwei Prognosevarianten – einer „Nullvariante“, die die Entwicklung der Bevölkerung bis 2030/2040 ausschließlich aufgrund der natürlichen Bevölkerungsentwicklung fortschreibt, sowie eine „Trendvariante“, die unter Berücksichtigung

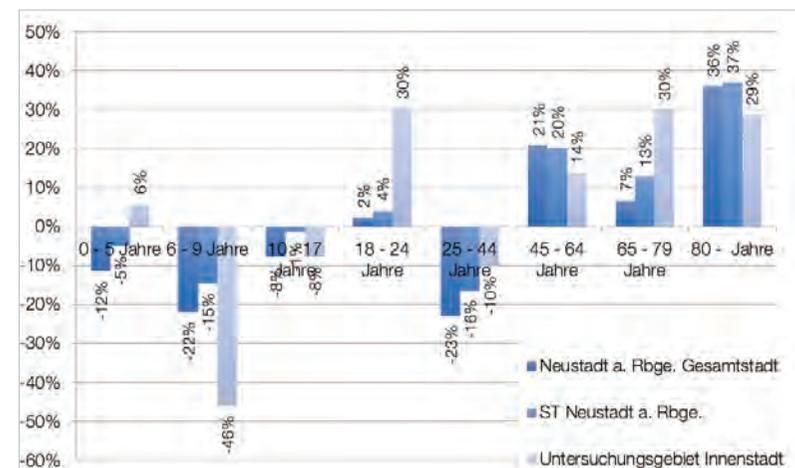
Abb. 17:
Entwicklung der
Altersstruktur (2006-
2015) im Vergleich

veränderter demografischer Bedingungen in den Quell- und Zielgebieten die Entwicklung der Vergangenheit im Trend fortschreibt.

In beiden Varianten sinkt die Bevölkerung in der Gesamtstadt bis Ende 2040 in der „Nullvariante“ um etwa 10%, in der „Trendvariante“ um etwa 4,7 %.

Dabei nimmt in beiden Varianten die Zahl der Einwohner*innen in allen betrachteten Altersgruppen bis unter 65 Jahren ab, besonders stark in der Altersgruppe der 45- bis unter 65-Jährigen. Die Zahl der älteren Einwohner im Alter von 65 Jahren und älter steigt stark an, die der 80-Jährigen und Älteren verdoppelt sich annähernd. Für die Kernstadt ergibt die Nullvariante eine der Gesamtstadt weitgehend entsprechende Entwicklung. In der Trendvariante wird eine positivere Entwicklung als in der Gesamtstadt mit einem leichten Zuwachs von 1,5 % gesehen.

Im Januar 2020 wurde von der Landeshauptstadt Hannover und der Region Hannover eine aktuelle Bevölkerungsprognose bis 2030 veröffentlicht. Für die Region Hannover wird darin bis 2030 ein Bevölkerungszuwachs von 2,5 % prognostiziert. Neustadt a. Rbge. ist

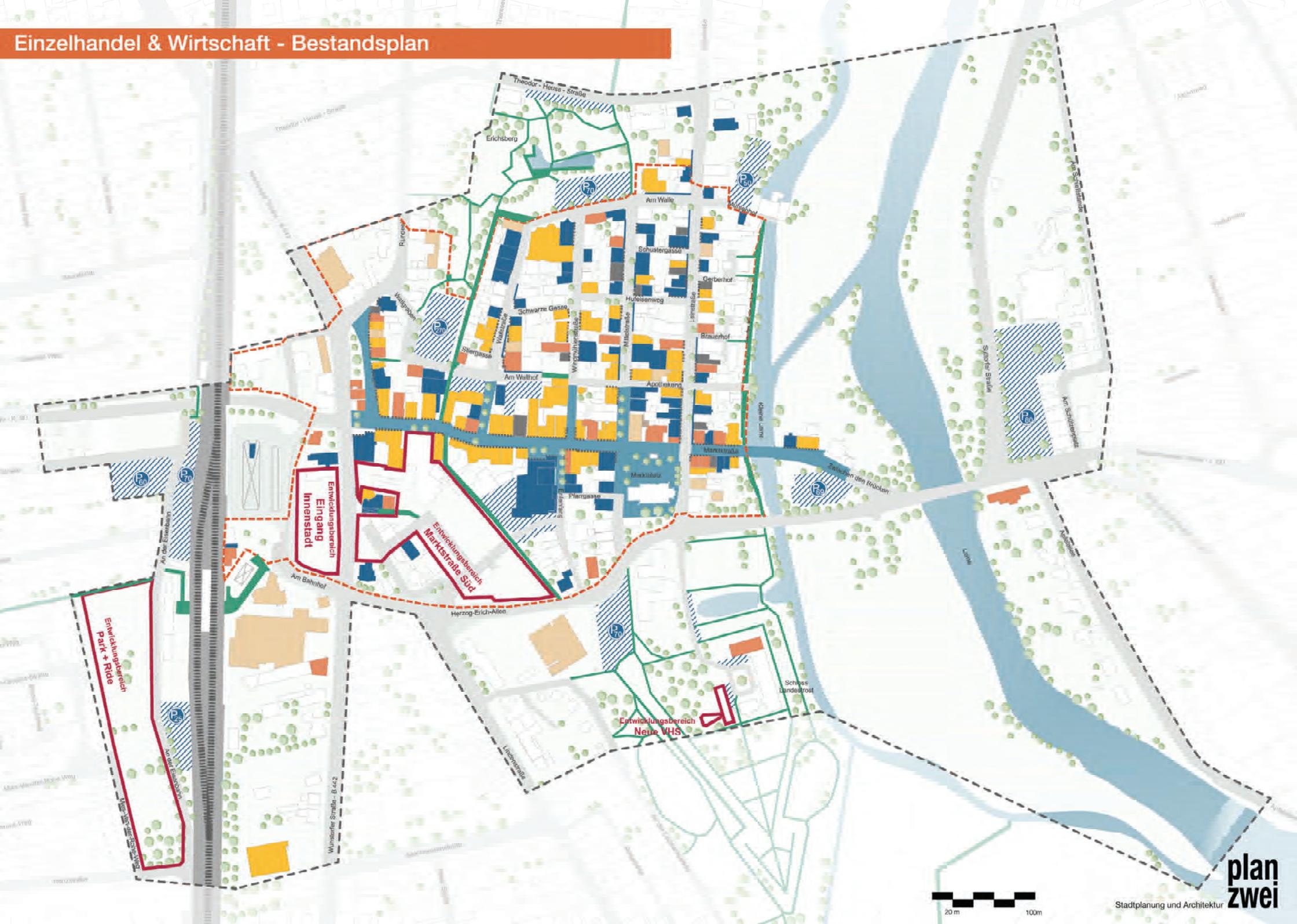


nach dieser Prognose die einzige Stadt in der Region Hannover, für die eine Bevölkerungsabnahme (-1,6 %) erwartet wird. „In Neustadt ist dieses vor allem dem Altersaufbau geschuldet (im Vergleich zu anderen Umlandkommunen besteht ein höherer Anteil an Personen im Alter von 60 Jahren und älter, dafür weniger Personen im Alter von 20 bis 45 Jahren), der steigende Sterbezahlen und stagnierende Geburtenzahlen erwarten lässt.“ (Landeshauptstadt Hannover & Region Hannover: Bevölkerungsprognose 2019 bis 2030. 2020, S. 31)

Inwieweit es gelingt, die für Neustadt a. Rbge. prognostizierten, deutlich negativeren natürlichen Entwicklung als in den anderen Städten

der Region durch erhöhte Wanderungsgewinne zu kompensieren, werden nach Aussagen der Kleinräumigen Bevölkerungsprognose „zukünftig weniger die Quantitäten als vielmehr die Qualitäten der Wohnbauflächenpotenziale“ sowie die Qualität der Wohnstandorte entscheiden (Stadt Neustadt am Rübenberge: Kleinräumige Bevölkerungsprognose Zeithorizont 2030/2040. 2017, S.77). Der Infrastrukturversorgung (Kindergärten, Bildung und Nahversorgung) aber auch städtebaulichen Kriterien, wie einer bestehenden schienengebundenen ÖPNV-Anbindung oder der Attraktivität der Innenstadt, kommt eine große Bedeutung zu.

Einzelhandel & Wirtschaft - Bestandsplan



4.2 Handlungsfeld Einzelhandel, Arbeiten und Wirtschaft

4.2.1 Rahmenbedingungen und Entwicklungstrends

Die Entwicklung der Innenstadt Neustadts ist vor dem Hintergrund der allgemeinen Rahmenbedingungen und Entwicklungstrends im Einzelhandel zu beurteilen. Der Einzelhandel ist bislang zumeist die zentrale Funktion der Innenstädte. Allerdings gerät der klassische Einzelhandel in den letzten Jahren immer stärker unter Druck. Zentrale Probleme des innerstädtischen Einzelhandels sind der Rückgang inhabergeführter Geschäfte, das Fehlen größerer, marktdäquater

Einzelhandelsflächen im historischen Gebäudebestand bzw. steigende Flächenanforderungen – insbesondere bei Filialisten – sowie der Leerstand von Ladenlokalen. Es gibt Veränderungen im Kaufverhalten, auf die insbesondere Filialisten mit flächengrößeren Fachmärkten außerhalb der Innenstadt reagieren. Zudem senkt die anhaltende Zunahme des Internethandels generell die Umsatzchancen des stationären Einzelhandels.

4.2.2 Nutzungsstruktur

Der Einzelhandel konzentriert sich in der Innenstadt Neustadts im Bereich Marktstraße, Wallstraße, Windmühlenstraße, Mittelstraße und Leinstraße, die – abgesehen von der Leinstraße – im Rahmen der Stadtsanierung in den 1980er Jahren teilweise zur Fußgängerzone, verkehrsberuhigten Bereichen bzw. Einbahnstraßen umgestaltet wurden.

Der Schwerpunkt der Einzelhandelsnutzung liegt dabei auf dem mittleren und westlichen Teil der Marktstraße. Hier liegt die höchste Dichte an Geschäften und Kundenfrequenz. Im nördlichen Teil des zentra-

len Versorgungsbereiches, der bis zur Straße Am Walle reicht, dünnt die Einzelhandelsnutzung stark aus. Hier wechselt sich Einzelhandel mit kundenorientierten Dienstleistungsangeboten, wie Friseuren, Versicherungen, Beratungsstellen, Ärzten und sonstige Praxen etc. sowie Wohnnutzung ab. Leerstände gibt es nur in geringem Umfang in der Leinstraße sowie der Mittelstraße. Mit der Sanierung des 2014 aufgegebenen inhabergeführten Kaufhauses in der Marktstraße 26/27 und der Ansiedelung einer H&M-Filiale im Erdgeschoss sowie weiterer frequenzbringender Nutzungen in den Obergeschossen konnte ein belastender Leerstand erfolgreich beseitigt werden.

Abb. 18:
Bestandsplan
Einzelhandel & Wirtschaft

Einzelhandel & Wirtschaft - Bestandsplan

Nutzung im EG		Dienstleistung		Fußgängerzone		Öfftl. Stellplatzfläche (mit Anzahl)		Entwicklungsbereich
	Handel		Gastronomie		Zentraler Versorgungsbereich		Schaufensterfassade	
	Gewerbe		Leerstand					

Ein attraktiver Einkaufsrundweg besteht derzeit nicht, da die parallel zur Marktstraße verlaufenden Straßen Am Wallhof/ Apothekergasse keine durchgehende Attraktivität aufweist und ein weitläufiger Rundweg über z.B. die Mittelstraße, Am Walle und Wallstraße aufgrund der geringen Dichte an Geschäften uninteressant und nicht attraktiv ist.

Zweimal pro Woche ist Markttag in Neustadt. Freitags von 8:00 bis 13:00 Uhr findet ein großer Wochenmarkt statt, der sich vom Marktplatz über die Marktstraße bis zum Vorplatz der Sparkasse erstreckt. Dienstags nachmittags gibt es einen kleineren Bauernmarkt, der auf-

grund des geringen Besatzes an Anbietern bisher nicht die nötige Relevanz besitzt.

In der Innenstadt ist ein unterschiedliches Angebot an Restaurants, Cafés, Kneipen und Imbissstuben zu finden. Sowohl in der Bürgerbeteiligung als auch bei Befragungen von Passanten im Rahmen der Untersuchung „Vitale Innenstädte 2016“ wurde das Gastronomieangebot in der Innenstadt insgesamt allerdings als wenig attraktiv und in seiner Qualität ausbauwürdig eingestuft.

4.2.3 Einzelhandel- und Gewerbeflächenangebot

Das Einzelhandelskonzeptes (2014) sowie dessen Evaluierung aus dem Jahr 2019 konstatieren für alle Branchen eine unterdurchschnittliche Verkaufsflächenausstattung in der Stadt Neustadt a. Rbge.. Derzeit finden sich in der Innenstadt etwa 16 % der Einzelhandelsverkaufsflächen der Stadt. Im Zeitraum von 2014 bis 2019 ist die Verkaufsflächenzahl in der Gesamtstadt um ca. 1.500 m² gewachsen, wobei dieses Wachstum beinahe ausschließlich im zentralen Versorgungsbereich Innenstadt stattgefunden hat. Dieses Wachstum ist hauptsächlich auf die Ansiedlung des Anbieters H&M zurückzuführen. Die absolute Anzahl der Einzelbetriebe ist seit 2014 rückläufig,

wobei beinahe ausschließlich kleinteilige Anbieter von Schließungen betroffen waren.

Trotz der zwischen 2014 und 2019 festzustellenden Zunahme an Verkaufsflächen ist abgesehen von dem im Einzelhandelskonzept festgestellten weiter bestehenden zusätzlichen Bedarf an Verkaufsflächen im Einzelhandel in der Innenstadt, also dem quantitativen Mangel, in der Innenstadt auch ein qualitativer Mangel in Hinblick auf das Flächenangebot festzuhalten.

Sowohl die Größe der Verkaufsflächen als auch die Grundrisse, Modernisierungszustand oder die Ausstattung insbesondere der Altbauten treffen nicht immer die Nachfrage am Immobilienmarkt. Um die vorhandenen Flächen zukunftsfähig zu gestalten, besteht teilweise erheblicher Investitionsbedarf. Kreative Lösungen im Umbau und zur Barrierefreiheit, die den baukulturellen Wert der Altbauten erhalten, sind gefragt.

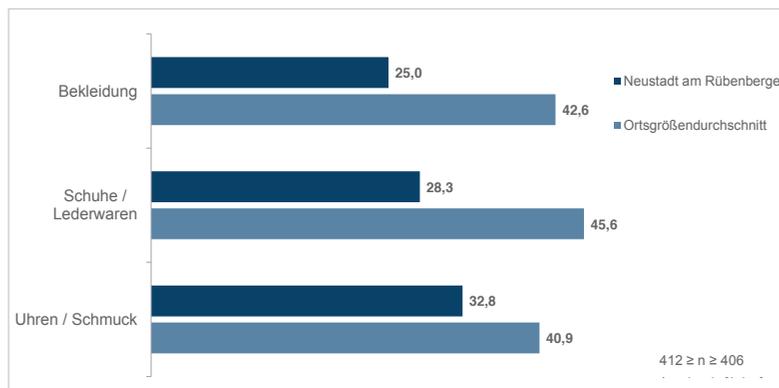
Tabelle 5: Gesamtverkaufsfläche in der Kernstadt und im zentralen Versorgungsbereich (Stand:03/2019)

Verkaufsflächen im Einzelhandel Neustadt a. Rbge.	59.995 m ²	100 %
Verkaufsflächen im Einzelhandel Kernstadt	49.660 m ²	83 %
Verkaufsflächen im Einzelhandel zentraler Versorgungsbereich	9.725 m ²	16 %

4.2.4 Attraktivität der Innenstadt

Laut Einzelhandelskonzept ist der Kaufkraftabfluss aus dem Neustädter Stadtgebiet relativ hoch. In der Stadt Neustadt a. Rbge. werden lediglich etwa 60 % der vorhandenen Kaufkraft gebunden (Aktualisierung des Einzelhandelskonzeptes. 2014, S. 36). 2019 wurde entgegen der Prognose aus dem Jahr 2014, ein Kaufkraftzuwachs von 13% seit 2014 ermittelt. Ob diese Kaufkraft jedoch in der Stadt selbst gebunden wird, wurde nicht erneut untersucht.

2016 wurden im Rahmen der Untersuchung „Vitale Innenstädte



2016“ Passantenbefragungen zum Einkaufsverhalten und zur Bewertung der Innenstadt durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen auf, dass die Neustädter Innenstadt deutliche Attraktivitätsdefizite aufweist. Sowohl die Attraktivität der Innenstadt insgesamt als auch die Attraktivität des Einzelhandels-Angebots in dieser Innenstadt werden durch die Nutzer*innen niedrig bewertet.

Bei der Charakterisierung der Besucher*innen der Innenstadt im Rahmen der Untersuchung fällt auf, dass im Vergleich zum Ortsgrö-

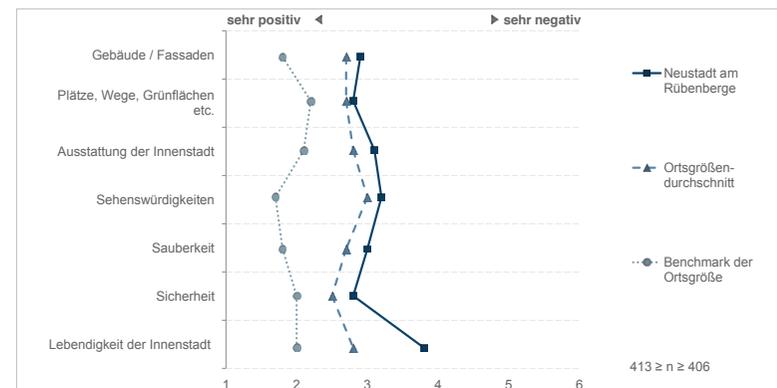


Abb. 19 (links oben): „Wo kaufen Sie Produkte aus den folgenden Warenbereichen ein?“ Anteil der Nennungen „in dieser Stadt“

Abb. 20 (rechts oben): „Wie bewerten Sie das allgemeine Ambiente/ Flair der Innenstadt im Hinblick auf ...“

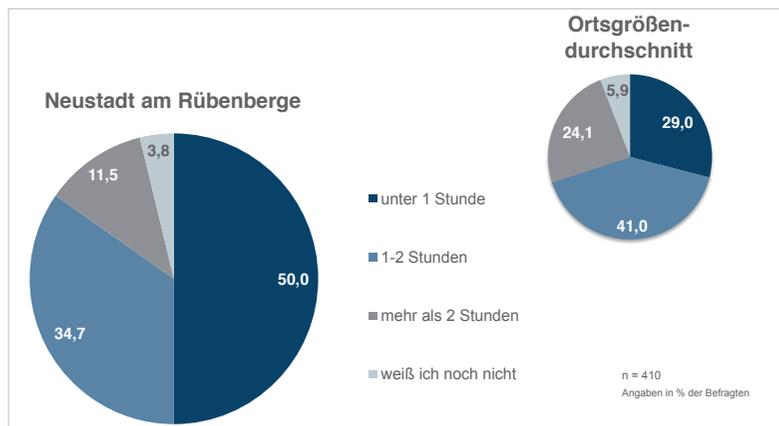


Abb. 21 (links unten): „Wie lange werden Sie sich heute voraussichtlich in dieser Innenstadt aufhalten?“

Abb. 22 (rechts unten): Beurteilung von Neustadt am Rübenberge durch die Innenstadtbesucher im Überblick

Bendurchschnitt deutlich weniger Besucher*innen von „außerhalb“ zu verzeichnen sind. Während im Durchschnitt vergleichbarer Städte etwa 33 % der Besucher*innen von „außerhalb“ kommen sind dies in Neustadt nur etwa 15 %. 85 % der Besucher*innen der Neustädter Innenstadt wohnen in der Stadt.

Zentrale Produkte, wie Bekleidung, Schuhe/ Lederwaren, Uhren/ Schmuck kaufen die Befragten zu weniger als einem Drittel in der Neustädter Innenstadt ein. Damit liegt Neustadt deutlich unter dem Ortsgrößendurchschnitt, der je nach Warengruppe bei etwa 40 – 45 % liegt. Daraus leitet sich ein Bedarf zur Verbesserung des Branchenmixes ab.

4.2.5 Aktivitäten zur Stärkung der Innenstadt

Die Stadtverwaltung Neustadt a. Rbge. und verschiedene weitere Akteure arbeiten in den letzten Jahren gemeinsam an der Stärkung der Innenstadt. Mit dem Stadtmarketing e.V., der GfW - Gemeinschaft für Wirtschaftsförderung e.V. sowie der NKI - Nordkreisinitiative e.V. gibt es in Neustadt a. Rbge. mehrere Zusammenschlüsse von Handel- und Gewerbetreibenden, die neben der wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt insgesamt teilweise auch die Innenstadtentwicklung im Besonderen im Fokus haben. Zu den Aufgaben des Stadtmarketing e.V. gehört z.B. „die Verbesserung der Attraktivität der Kernstadt als wirtschaftliches und kulturelles Zentrum des Neustädter Landes, die Bindung abfließender Kaufkraft sowie die Förderung kultureller Angebote in der Stadt Neustadt a. Rbge.“ (Stadtmarketing Neustadt a. Rbge. e.V.: Über uns. o.J) Der Verein hat in diesem Zusammenhang sowohl investive Projekte zur gestalterischen Verbesserung der Innenstadt (z.B. Fassadenbeleuchtung der Innenstadt, Brunnen am Heini-Nülle-Platz, Podest am Leineufer), als auch temporäre Aktionen (Traumstrand oder Lichterfest) umgesetzt.

Die Ergebnisse der Befragung zur Aufenthaltsdauer verweisen auf den Handlungsbedarf hinsichtlich der Aufenthaltsqualität der Neustädter Innenstadt. Die Hälfte der Befragten hält sich weniger als eine Stunde in der Stadt auf. Im Ortsgrößenvergleich ist der Anteil derer, die sich eine bis zwei Stunden oder sogar mehr als zwei Stunden in der Innenstadt aufhält deutlich größer. Unterstrichen wird dies durch die vergleichsweise negative Bewertung des allgemeinen Ambiente/ Flair der Innenstadt. In allen abgefragten Kategorien (Gebäude/ Fassaden, Plätze/ Wege/ Grünflächen, Ausstattung der Innenstadt, Sehenswürdigkeiten, Sauberkeit, Sicherheit, Lebendigkeit der Innenstadt) liegen die Bewertungen Neustadts unter dem Ortsgrößendurchschnitt.

Die GfW führt regelmäßig verschiedene Veranstaltungen durch, die ein wichtiger Beitrag zur Belebung der Innenstadt und zur allgemeinen Erhöhung der Bekanntheit von Neustadt a. Rbge. als Einkaufsstadt sind. Dazu gehören z.B. Verkaufsoffene Sonntage und der Weihnachtsmarkt.

Mit der Etablierung eines Citymanagements, bislang finanziert durch die Stadt Neustadt, wird die Belebung der Neustädter Innenstadt weiter vorangetrieben. Konzeptionelle Schwerpunktthemen des Citymanagements sind zum Beispiel die Organisation von Innenstadtaktivitäten und Veranstaltungen wie beispielsweise ein Stadtfest.

Die Koordination eines freiwilligen Zusammenschlusses zwischen Gewerbetreibenden, Eigentümern, Verwaltung und Politik für gemeinsame Aktionen ist ein weiteres zentrales Ziel, um gemeinsam Maßnahmen zu entwickeln, die zur Attraktivität des Standortes Innenstadt beitragen. Erste Treffen zur Gründung eines solchen Zusammenschlusses haben bereits stattgefunden.

Mit der Einrichtung eines digitalen Marktplatzes (www.kaufinneustadt.de) wurde ein Projekt umgesetzt, mit dem wichtige Verbindungen von

4.2.6 Entwicklungsbereich Marktstraße-Süd

Schon im Rahmen der in den 1980er Jahren begonnenen Stadtsanierung wurde der Bereich südlich der Marktstraße zwischen Wunstorfer Straße und Am kleinen Walle als Gebiet mit Neuordnungsbedarf beurteilt. Mithilfe eines Umlegungsverfahrens und durch kommunalen Grunderwerb wurde eine Entwicklung in diesem Bereich vorbereitet, konnte aber lange Zeit nicht nachhaltig initiiert werden.

Als ein zentrales Element zur Stärkung der Innenstadt wurde von der Stadt schließlich das „Entwicklungskonzept Marktstraße-Süd“ erarbeitet und 2017 vom Rat der Stadt beschlossen. Es umfasst fünf Bausteine der hochbaulichen Entwicklung, ein zugehöriges Nutzungskonzept und ein Konzept zur Wege- und Verkehrsführung. Die darin vorgesehenen hochbaulichen Entwicklungen – insbesondere der Bau eines neuen Rathauses – wurden seitdem weiter vorbereitet. Die Ausschreibung des Rathausneubaus ist inzwischen erfolgt. Mit einem Baubeginn wird für 2021 gerechnet.

Damit die Innenstadt als Ganzes von der Neuentwicklung profitieren kann, wird es darauf ankommen, den neu zu entwickelnde Stadtbaustein „Marktstraße-Süd“ städtebaulich so einzubinden, dass Synergien zwischen der heutigen Fußgängerzone und dem neuen Einkaufsbereich entstehen können. Dies betrifft eine gute Fuß- und Radverkehrsanbindung an den Bahnhof sowie eine attraktive und klare Wegeführung hin zur Fußgängerzone in der Marktstraße.

Mit der geplanten Schaffung neuer attraktiver Einzelhandelsflächen marktgerechten Umfangs im Bereich des „NeuStadtTors“ vor dem Bahnhof sowie im Entwicklungsbereich Marktstraße-Süd ergeben

Online- und stationärem Handel in Neustadt insgesamt (Kernstadt, Gewerbegebiet und alle Ortsteile) gestärkt werden sollen.

sich Chancen, die Attraktivität der Einkaufsinnenstadt als Ganzes zu stärken. Dies wird nur gelingen, wenn auch die Attraktivität der anderen Innenstadtbereiche weiterentwickelt wird. Inwieweit dieser Impuls aber dazu beitragen kann, auch die Nachfrage nach Einzelhandelsflächen nördlich der Marktstraße zu stärken ist fraglich. Aufgrund einer deutlichen Schwerpunktverlagerung des Einzelhandels in den südwestlichen Teil der Innenstadt und angesichts allgemein rückläufiger Nachfrage in den Randbereichen ist eher eine Abnahme der Geschäftsnutzungen im Bereich nördlich der Apothekengasse zu erwarten. Um Leerstände zu vermeiden, sollten hier rechtzeitig andere Nutzungsschwerpunkte wie Dienstleistungen und Wohnen ggf. in Durchmischung inhabergeführtem Einzelhandel fokussiert werden.

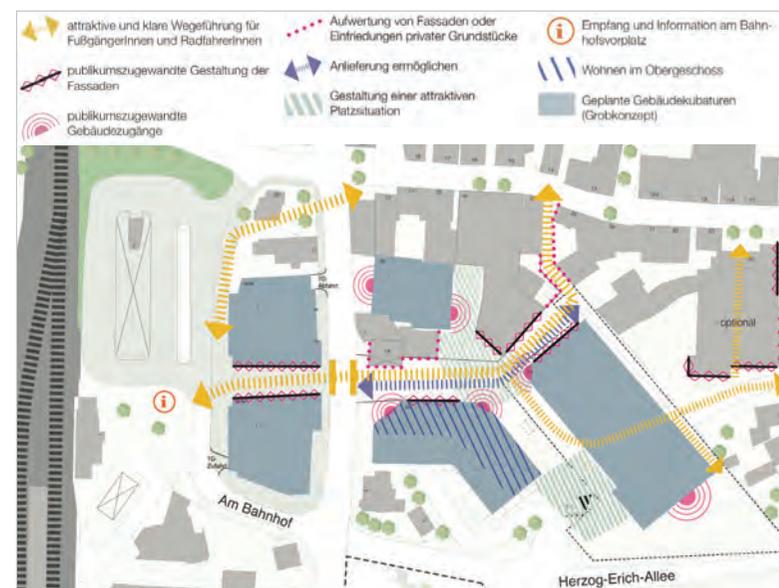
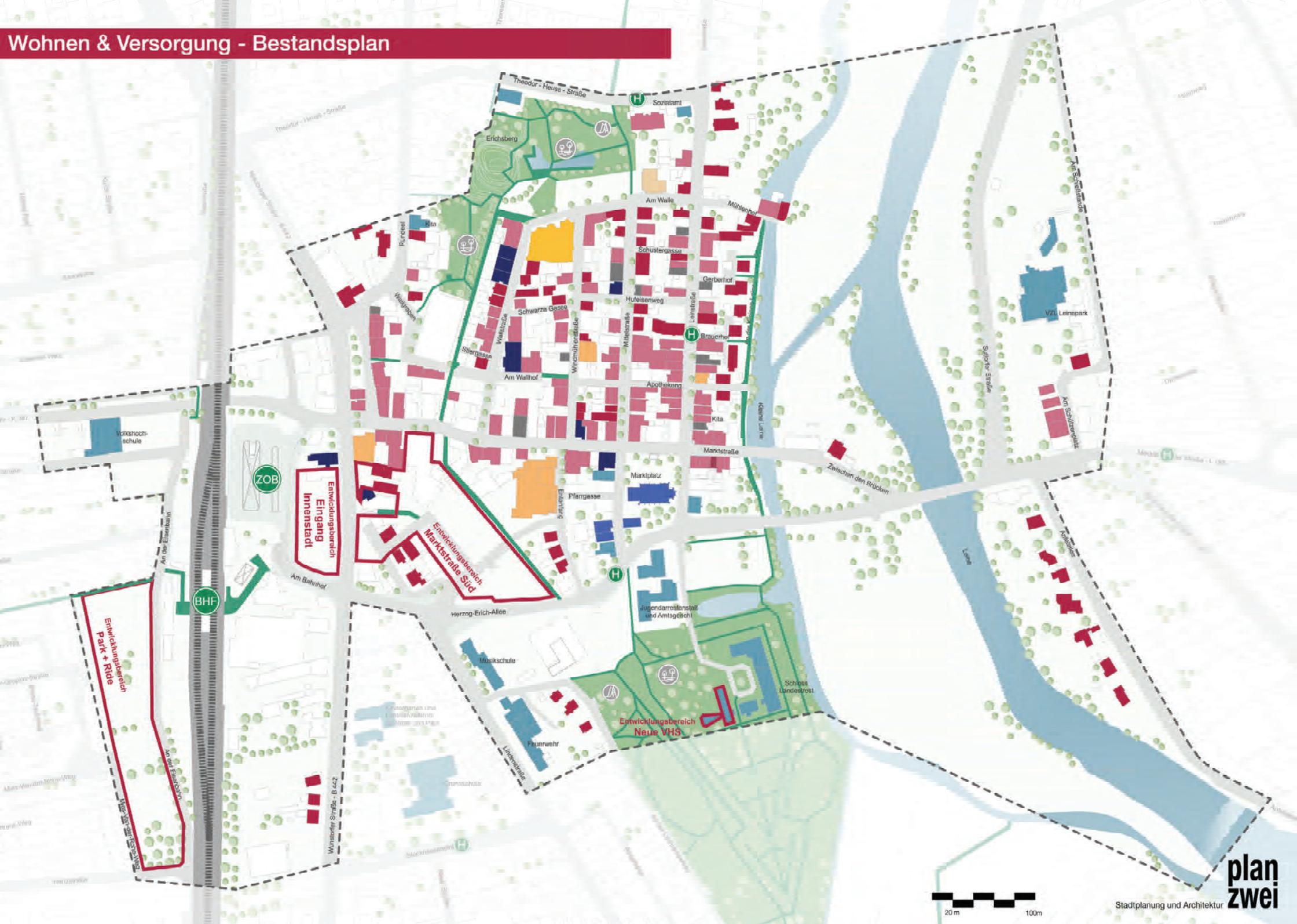


Abb. 23: Einbindung Marktstraße-Süd in der Innenstadt

Wohnen & Versorgung - Bestandsplan



4.3 Handlungsfeld Wohnen und Versorgung

4.3.1 Rahmenbedingungen und Entwicklungstrends

Um die Lebendigkeit der Innenstadt angesichts des Rückgangs des Einzelhandels zu erhalten, ist die Stärkung weiterer Innenstadtfunktionen, wie das Wohnen, ein wichtiger Handlungsansatz. Aktuell ist

der Wohnungsbedarf in der Region Hannover hoch. Aufgrund der Zunahme älterer Haushalte gibt es vor allem einen Bedarf an altersgerechten Wohnungen in der Nähe von zentralen Versorgungslagen.

4.3.2 Wohnungsbestand

Die Obergeschosse der im Erdgeschoss für Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie genutzten Gebäude in der Innenstadt werden zu einem großen Teil zum Wohnen genutzt. Auch in der Fußgängerzone der Marktstraße gibt es Wohnnutzung in den Obergeschossen. Vereinzelt, vor allem östlich der Leinstraße, gibt es auch reine Wohngebäude in der Innenstadt. Südlich der Marktstraße gibt es vereinzelte Wohninseln im Bereich der Wunstorfer Straße, die sich aber mit der Entwicklung des Bereichs Marktstraße Süd in der Umwandlung befinden. Am Entenfang befinden sich angrenzend an öffentliche und kirchliche Einrichtungen einige wenige Wohngebäude. Weitere reine Wohnnutzungen befinden sich außerhalb des zentralen Versorgungsbereiches im Südwesten des Untersuchungsgebietes an der Wunstorfer Straße. Auch östlich der Leine an der Straße Am Schützenplatz gibt es eine Mischung aus Wohngebäuden und gewerblich

genutzten Gebäuden. Südlich davon an der Apfelallee schließen sich reine Wohnnutzungen an. Der Schwerpunkt der Wohnnutzung im Untersuchungsgebiet befindet sich im Bereich nördlich der Marktstraße bis hin zum Erichsberg. In einigen Gebäuden in der Leinstraße zeigt sich Leerstand in den Obergeschossen bzw. werden hier Räumlichkeiten aufgrund ihres Standards nur als Nebenräume genutzt.

Insgesamt haben im Jahr 2015 909 Personen ihren Wohnort in der Innenstadt. Das sind 5% der Bevölkerung der Kernstadt. Nach Aussagen der Stadtverwaltung gibt es viele Sozialwohnungen in der Innenstadt (z.B. im Bereich Leinstraße und Mittelstraße).

Auch wenn im Rahmen der Sanierung in den 1980er und 1990er Jahren viele historische Gebäude modernisiert wurden, ist der Mo-

Abb. 24:
Bestandsplan
Wohnen & Versorgung

Wohnen & Versorgung - Bestandsplan

	Wohnen		Kirchliche Einrichtung		Geldinstitut		Öffentliche Grünfläche		Bushaltestelle
	Wohnen im OG		Medizinische Versorgung		Post/Postbank		Parkanlage		Entwicklungsbereich
	Öffentliche Einrichtung		Nahversorgung		Leerstand		Spielplatz		

Abb. 25 (links):
Modernisiertes
Wohnhaus in der
Windmühlenstraße



Abb. 26 (rechts):
Nicht modernisierter
Altbau mit Wohnungen
in den Obergeschos-
sen in der Leinstraße



modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf in Hinblick zukunftsfähige Wohnstandards generell hoch. Viele Gebäude entsprechen nicht den aktuellen Anforderungen an die Ausstattung, Barrierefreiheit oder Energieeffizienz.

4.3.3 Wohnungsneubau

Um auch zukünftig ein lebendiges Zentrum zu entwickeln, sind neben der Stärkung der Geschäftsnutzungen auch die Wohnnutzungen weiter zu stärken. Nicht alle Wohnwünsche lassen sich im Bestand erfüllen. Um besondere Wohnangebote für spezielle Zielgruppen (z.B. Wohnen mit Service, Mehrgenerationenwohnen) verwirklichen und attraktive Wohnformen anbieten zu können, sollten Flächenpotenziale für den Wohnungsneubau genutzt werden. Neue Wohnangebote sind zum Beispiel bei der Nachnutzung des Feuerwehrgeländes und in den Obergeschossen zukünftig neuer Gebäude im Entwicklungsbereich Marktstraße-Süd möglich.

Abb. 27 (links):
Neubauten in der
Apfelallee

Die Nachfrage nach innerstädtischem Wohnraum belegen mehrere aktuelle Neubauprojekte im Untersuchungsgebiet.

Abb. 28 (rechts):
Neubau Apothekergasse

Bei Neubauprojekten sind die kommunalen Ziele zur Schaffung von öffentlich geförderten bzw. bezahlbaren Wohnraum zu berücksich-

Investitionen in den Bestand sind dringend erforderlich, um die Wohnqualität und damit die Wohnfunktion in der Innenstadt nachhaltig zu sichern und auch weiterhin zum Erhalt der historischen Bausubstanz beizutragen. Da die Wirtschaftlichkeit nicht in allen Fällen gegeben ist, sollte die Modernisierung des Bestandes sowohl energetisch als auch hinsichtlich Barrierefreiheit öffentlich gefördert werden.

Das Wohnen in der Innenstadt ist aufgrund der Nähe zu Versorgungs- und Freizeitangeboten gerade für ältere Menschen attraktiv. Um die Innenstadt als familien- und altengerechten Wohnstandort auszubauen, ist die Schaffung von barrierefreiem Wohnraum eine Voraussetzung.

tigen: „Der Rat beschließt als Selbstbindung zur Schaffung von öffentlich geförderten bzw. bezahlbaren Wohnraum, in allen geeigneten Bebauungsplänen (Neuaufstellung und Bestand) Flächen für den sozialen Wohnungsbau auszuweisen. Als Zielvorgabe werden 20% für sozialen und 20% für bezahlbaren Wohnungsbau formuliert. Sofern Planflächen als nicht geeignet angesehen werden oder abweichende Zielvorgaben verfolgt werden, ist dieses zu begründen.“ (Ratsbeschluss vom April 2018)



4.3.4 Wohnumfeld

Das Wohnumfeld in dem zentralen Bereich der Innenstadt nördlich der Marktstraße ist wenig attraktiv. Viele der Blockinnenbereiche und Hinterhöfe sind heute stark versiegelt. Stellplätze nehmen einen großen Teil der Fläche ein. Es gibt wenig wohnungsnaher Grünflächen und Spielangebote für Kinder. Die Anbindung der Wohnbereiche an die Grünfläche Erichsberg mit Kinderspielplatz sowie der Zugang zum Freiraum der Leineniederung ist nicht ausgeprägt.

Um die Attraktivität des Wohnens in der Innenstadt zu steigern, ist es wichtig die Wohnumfeldqualitäten weiter auszubauen. Durch Entsiegelung und Zusammenfassen der Stellplätze kann Platz für Grün und Aufenthalt – Freisitze oder Terrassen – geschaffen werden. Die Verbindungsachsen zu den attraktiven Grünbereichen Erichsberg und Leineniederung sollten durch begleitendes Grün als attraktive vernetzende Fußwege ausgebaut werden.

4.3.5 Versorgung

Die Nahversorgung der Bewohner*innen der Innenstadt wird neben der Vielzahl der Geschäftsnutzungen der Marktstraße durch einen Nahversorger im nördlichen Bereich an der Straße Am Walle abgedeckt. Im Gebiet verteilt befinden sich diverse Arztpraxen, so dass auch die medizinische Versorgung gut ist.

Die Grundschule Stockhausenstraße liegt nicht weit entfernt südlich des Untersuchungsgebietes. Hier befinden sich auch der Kindergarten St. Peter und Paul und die Musikschule. Allerdings ist aus der Innenstadt die vielbefahrene Herzog-Erich-Allee zu überqueren, um

die Straßenräume der Wallstraße, Windmühlenstraße und Mittelstraße sind, wenn auch verkehrsberuhigt, gestalterisch durch den Kfz-Verkehr und Stellplatzflächen geprägt. Eine dem Innenstadtwohnen entsprechende Gestaltung zum Aufenthalt fehlt. Grün bzw. Bäume im Straßenraum gibt es nur in der Mittelstraße. Die enge und stark befahrene Leinstraße bietet ebenfalls geringe Wohnumfeldqualitäten.



Abb. 29 (links):
Blockinnenbereiche
Windmühlenstraße

Abb. 30 (rechts):
Blockinnenbereiche
Mittelstraße

die Schule zu erreichen. Auf die mangelnde Schulwegesicherheit für Kinder aus der Innenstadt wurde im Rahmen der Akteursgespräche hingewiesen.

Durch die öffentlichen Verkehrsmittel ist das Gebiet durch die Nähe zum Bahnhof und ZOB gut erschlossen. So führt zum Beispiel die Buslinie insgesamt 15 Buslinien aus den umliegenden Ortsteilen über die Herzog-Erich-Allee, die Wunstorfer und die Nienburger Straße sowie die Landwehr zum ZOB.

4.4 Handlungsfeld Freiraum und öffentlicher Raum

4.4.1 Rahmenbedingungen und Entwicklungstrends

Das Thema Grün in der Stadt als Standortfaktor für Wohn- und Lebensqualität hat in den letzten Jahren zunehmend an Bedeutung gewonnen. Dabei sind die vielfältigen Funktionen des urbanen Grüns stärker in den Fokus gerückt. „Grüne Freiräume sind Orte der Begegnung, des sozialen Zusammenhalts sowie der kulturellen und bauhistorischen Identität. Sie dienen der Erholung und Bewegung, sind Orte für Sport und Spiel, leisten einen positiven Beitrag für die Gesundheit

und das Wohlbefinden und können so zur Lebensqualität der Bevölkerung beitragen. Urbanes Grün verbessert das Wohnumfeld und wertet Quartiere auf. Es trägt zur qualitativen Gestaltung, Raumbildung und Aufwertung von Standorten bei“ (BMUB: Weißbuch Stadtgrün 2017, S.7). Außerdem haben grüne Freiräume eine wichtige klimatische Bedeutung, z.B. als Frischluftschneisen und Kaltluftentstehungsgebiete sowie zur Temperaturregulierung.

4.4.2 Grüne Freiräume

Die Neustädter Innenstadt zeichnet sich sowohl durch die in Randlage befindlichen bedeutenden innenstadtnahen Grünräume wie den Erichsberg und die Leutnantswiese als auch die landschaftlichen Qualitäten der Leineniederung und des Flusslaufs der Leine sowie der Kleinen Leine aus. Die Leineaue sowie die Gewässer, die als FFH-Gebiet einen Teil des europaweiten Schutzgebietsnetzes Natura 2000 darstellen und so dem Erhalt wildlebender Pflanzen- und Tierarten und ihrer natürlichen Lebensräume dienen, prägen insbesondere

den östlichen Teil der Innenstadt. Sie haben außerdem eine wichtige klimatische Funktion als Frischluftentstehungsgebiete.

Im nördlichen Bereich der Leineaue findet man die Eckstein-Mühle, die inzwischen zu Wohnzwecken umgebaut wurde, sowie eine historische Schleuse, die stark instandsetzungswürdig und derzeit nicht befahrbar ist. Vor Schloss Landestrost liegt der 2006 entstandene Kleine Hafen, an welchem kleine Sportboote anlegen können. Ent-

Abb. 31:
Bestandsplan
Freiraum & öffentlicher Raum

Freiraum & öffentlicher Raum - Bestandsplan

 Öffentliche Grünanlage	 Priv. versiegelte Fläche	 FFH-Gebiet	 Leine-Zugang	 Treppenanlage
 Sonstige öfftl. Grünfläche	 Fußgängerzone	 Leineaue	 Parkanlage	 Bahntrasse
 Öfftl. versiegelte Fläche	 Stellplatzfläche	 Gewässer	 Platzanlage	 Baumbestand
 Private Grünfläche	 Fuß-/Radweg	 Überschwemmungsgebiet (HQ100)	 Spielplatz	

Abb. 32 (links oben):

Leineaue



Abb. 33 (rechts oben):

Historische Schleuse



Abb. 34 (links unten):

Fehlende Barrierefreiheit
und schlechter Pflege-
zustand des Weges
zwischen den Brücken



Abb. 35 (rechts unten):

Aufenthaltsbereich auf
Höhe der Schleuse ohne
Zugang oder Blickbe-
ziehung zum Wasser



lang des Spazierweges, der über eine kleine Brücke führt, gelangt man schließlich zum Schloss Landestrost und zum Amtsgarten. Allerdings kann das Potenzial dieses attraktiven Landschaftsraums in vielen Bereichen kaum genutzt werden. So ist der Uferbereich der Leine beispielsweise im Bereich der Suttorfer Straße sowohl nicht einzusehen als auch nur schwer zu erreichen. Die Kleine Leine ist im Innenstadtgebiet zwar zugänglich, jedoch sind die landschaftlichen Qualitäten der Leineniederung auch hier aufgrund unfunktionaler, unattraktiver und teilweise nicht barrierefreier Wegeverbindungen sowie fehlender Aufenthaltsmöglichkeiten weitestgehend ungenutzt, obwohl sie eigentlich einen attraktiven wohnungsnahen Freiraum darstellen. Die am östlichen Ende der Marktstraße beginnende Wegeverbindung zum Schloss entlang der Leine ist aus der Innenstadt nur

über eine unattraktive Treppenanlage zu erreichen. Bei Hochwasser werden Teile des Weges überschwemmt und sind somit zeitweilig nicht nutzbar.

Nördlich der Innenstadt liegt der Erichsberg, der ursprünglich ein Teil der von Herzog Erich II. angelegten Befestigungsanlagen war. Die Grünanlage wurde Ende der 1980er Jahre umgestaltet, wobei die alte Verteidigungsanlage in die Grünanlage einbezogen wurde. Auf dem südlichen gepflasterten Teil finden gelegentlich Veranstaltungen statt. Der Erichsberg stellt neben der Leineniederung besonders für die nördlich der Marktstraße gelegenen Wohnbereiche, die selbst nur wenig durchgrünt sind, einen wichtigen Erholungsraum dar.

Von 2004 bis 2009 wurden die Parkanlagen des Schloss Landestrost mit dem südlich des Schlosses gelegenen Amtsgarten restauriert. Die angrenzende Leutnantswiese wurde als Bürgerpark aufgewertet. Mit der Öffnung des Nordflügels als Haupteingang des Schlosses wurde die Wegeführung rund um das Gebäude geschlossen und ein Entree geschaffen. Die Grünanlagen sind sowohl für Besucher*innen des Schlosses als auch für die Bürger*innen selbst attraktiv. Gestalterisch sind die Grünräume allerdings bisher weder untereinander noch mit den angrenzenden Wohnbereichen vernetzt.

Im Rahmen der TÖB-Beteiligung wurde vom Fachdienst Landschaftsplanung darauf hingewiesen, Kompensationsflächen durch Entsiegelungen zu schaffen, LSG- und FFH-Gebiete zu beachten, Auswirkungen des Deichbaus am Silbernkamp zu berücksichtigen, lineare Grünstrukturen zu schaffen und wo dies möglich ist Gebäudebegrünung vorzusehen.

4.4.3 Öffentliche Räume

Für die Neustädter Innenstadt wichtige öffentliche Räume sind der

Bahnhofsvorplatz, die zentral gelegene Marktstraße und der Markt-



platz, aber auch der in die Jahre gekommene La-Ferté-Macé-Platz sowie der Heini-Nülle-Platz.

Der Bereich um den Neustädter Bahnhof wurde zwischen 2014 und 2016 umgestaltet. Über eine Rampe zur Unterführung der Gleise wurde eine barrierefreie Verbindung zwischen dem westlichen Teil Neustadts und der Innenstadt geschaffen. Der im Zuge der barrierefreien Umgestaltung funktional und gestalterisch neu geordnete Bahnhofsvorplatz stellt für die über 6.000 Ein- und Aussteigenden, die täglich den Bahnhof und den ZOB nutzen, den Eingang zur Stadt dar. Der direkte Übergang vom Bahnhof zur Innenstadt ist derzeit durch die stark befahrene Wunstorfer Straße erschwert.

Der La-Ferté-Macé-Platz und der Heini-Nülle-Platz sowie die Marktstraße und der Marktplatz sind innerhalb einer Fußgängerzone miteinander verbunden, die den gesamten Innenstadtbereich durchzieht. Die Plätze wurden im Zuge der Stadtsanierung im Jahr 1981 zusammenhängend gestaltet, entsprechen allerdings heute nicht mehr allen Ansprüchen an Nutzbarkeit, Barrierefreiheit und Ästhetik. Sie bilden im Nordwesten den Eingangsbereich zur Innenstadt und sind durch den von der Wunstorfer sowie der Nienburger Straße ausgehenden Lärm und ihre Fragmentierung durch Pflanzbeete, Einfriedungen der Außengastronomie bisher nur eingeschränkt zum weiteren Aufenthalt nutzbar. Der Heini-Nülle-Platz wurde 2007 umgestaltet und ist mit einem Springbrunnen und Granitpflaster ausgestattet, durch welches er sich von der restlichen Fußgängerzone abhebt. Der La-Ferté-Ma-

cé-Platz wurde 1977 noch vor Beginn der Stadtsanierung umgestaltet. Er weist heute sowohl bauliche Mängel als auch gestalterische und funktionale Defizite auf.

Besonders an Markttagen sind die Marktstraße und der der Liebfrauenkirche vorgelagerte Marktplatz stark frequentiert. Jedoch gibt es hier derzeit noch erhebliche Mängel in der Gestalt- und Aufenthaltsqualität. Der Marktplatz hat aufgrund seiner kleinteiligen und unübersichtlichen Gestaltung keinen repräsentativen Charakter und ist durch eine fehlende Veranstaltungsinfrastruktur insbesondere für größere Veranstaltungen nur eingeschränkt nutzbar. Die Stufen auf dem Platz verschlechtern die Nutzbarkeit und führen dazu, dass der Platz in Teilen nicht barrierefrei ist.

Die Marktstraße ist durch zahlreichen Gastronomie- und Einzelhandelsangebote zwar belebt, kann aber in der Gestaltung der Außenbereiche noch optimiert werden.



Abb. 36 (links):
Bahnhof mit Bahn-
hofsvorplatz

Abb. 37 (rechts):
Rampenanlage auf der
Westseite des Bahnhofs

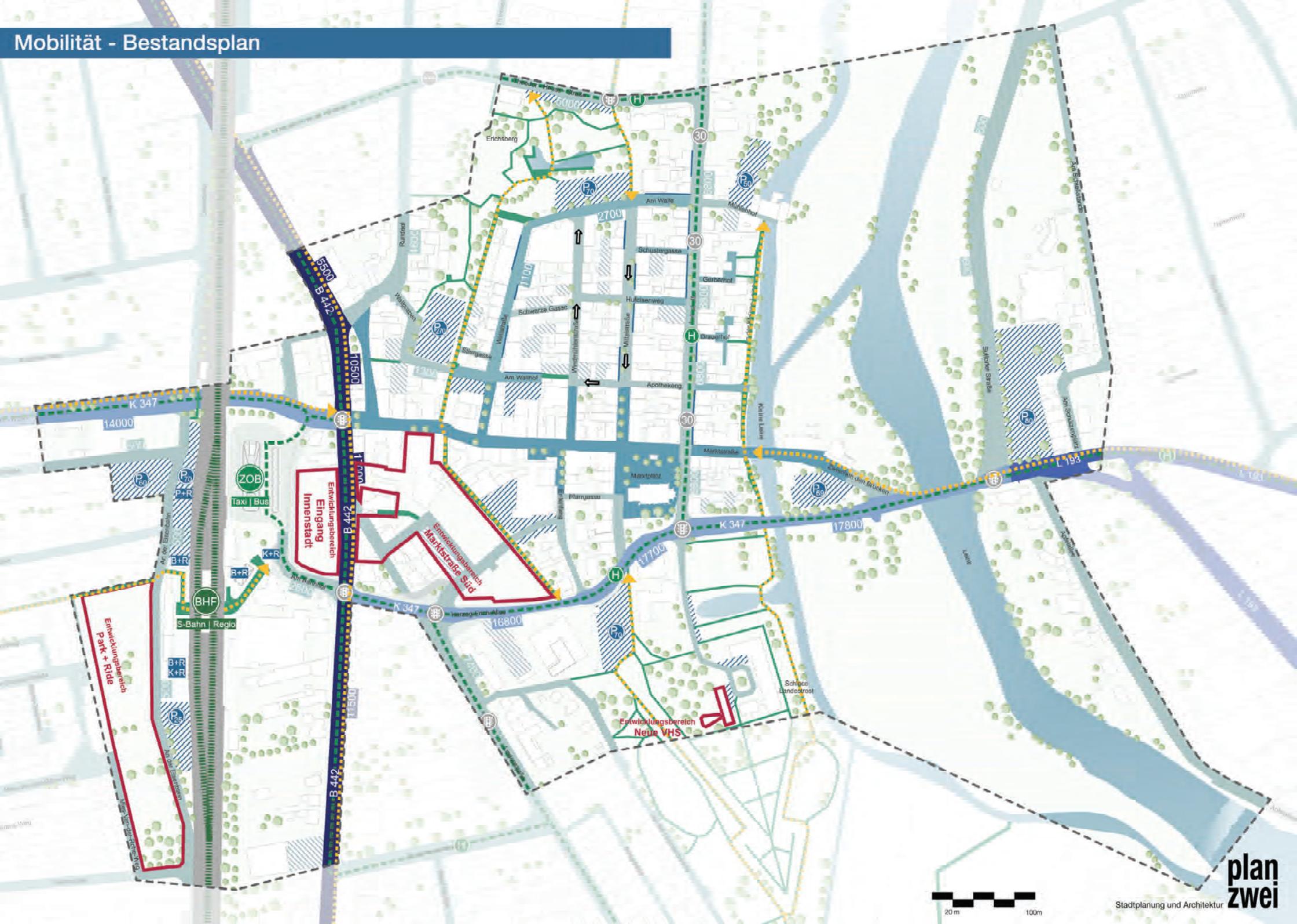
Abb. 38 (links oben):
Marktplatz am Markttag

Abb. 39 (rechts oben):
Marktstraße

Abb. 40 (links unten):
Heini-Nülle-Platz

Abb. 41 (rechts unten):
La-Ferté-Macé-Platz

Mobilität - Bestandsplan



4.5 Handlungsfeld Mobilität

4.5.1 Rahmenbedingungen und Entwicklungstrends

Die Mobilität wird sich in den nächsten Jahren weiterhin stark verändern. Autonomes Fahren, Digitalisierung, Elektromobilität, Intermodale Mobilität, Sharing-Economy – dies sind nur einige der Trends, die sich auch auf die Stadtentwicklung auswirken werden. In jedem Fall ist den steigenden Anforderungen an klimagerechte Mobilitätsentwicklung Rechnung zu tragen. Dies erfordert in vielen Bereichen

einen Umbau der Verkehrsinfrastruktur. Es geht zum Beispiel um sichere, bequeme Radwege, Ladestationen für Elektromobilität, die flexible Verknüpfung von ÖPNV und individueller Mobilität, die Stärkung der Nahmobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad durch attraktive Wegenetze aber auch um neue Konzepte für den Lieferverkehr.

4.5.2 Erschließungsstruktur der Innenstadt

Die großräumige Erschließung der Innenstadt erfolgt über die Wunstorfer Straße (B 442) von Süden, die Nienburger Straße (ebenfalls B 442) in Anbindung der B 6 von Norden, die Landwehr (K 347) von Westen sowie die Herzog-Erich-Allee von Osten. Die Umfahrung des Innenstadtbereichs wird im Osten mit der Leinstraße in Nord-Südrichtung und im Norden über die Theodor-Heuss-Straße in Ost-Westrichtung geschlossen.

Die Nienburger Straße führt im westlichen Teil des Untersuchungsge-

bietes in Nord-Süd-Richtung zur Innenstadt. Sie quert im nördlichen Teil der Innenstadt einen höhengleichen Bahnübergang der Bahntrasse Hannover-Bremen. Nach Einmündung der Landwehr führt sie als Wunstorfer Straße zum Bahnhof, zum ZOB und weiter nach Süden in Richtung Wunstorf. Über das „Versatzstück“ zwischen den Kreuzungen der Wunstorfer Straße mit der Landwehr und der Herzog-Erich-Allee führt neben dem Nord-Süd-Verkehr auch der Ost-West-Verkehr durch die Innenstadt. Dieser Bereich ist mit 17.000 Kfz/ Tag erheblich belastet.

Abb. 42:
Bestandsplan
Mobilität

Mobilität - Bestandsplan									
	Bundesstraße		Sammel-/ Erschließungsstraße		Öfftl. Stellplatzfläche (mit Anzahl)		Busroute		Bushaltestelle
	Landesstraße		Verkehrsberuhigter Bereich		Stellplätze straßenbegleitend		Einbahnstraße	17700	Verkehrsmengen (Kfz/Werktag)
	Kreisstraße		Fuß-/Radweg		Priv. Stellplatzfläche		Tempo-30-Zone		Entwicklungsbereich
	Fußgängerzone		Bahntrasse		Fuß-/ Radwegeverbindung		Ampelanlage		

Abb. 43 (links):
Windmühlenstraße



Abb. 44 (rechts):
Mittelstraße



Die Herzog-Erich-Allee durchquert das Untersuchungsgebiet im südlichen Teil. Sie führt in die östlichen Stadtteile und bindet hier an die B 6 an. Sie ist im Verlauf mit bis zu 17.000 Kfz/ Tag belastet. Die hohe Belastung erschwert die Querungen im Bereich Lindenstraße und Schloßstraße für den nichtmotorisierten Verkehr und auch die eigenständige Führung von Radwegen. Aktuell wird der Radverkehr mit dem Fußgängerverkehr auf dem Gehweg geführt.

Die Leinstraße, im südlichen Teil als Schloßstraße, führt von Norden in die Innenstadt. Auch sie ist eine Verbindungsstraße zur B 6. Sie ist als Gemeindestraße teils mit Baumbesatz und Längsparkstreifen von Wohnhäusern und Geschäften gesäumt. Hier gilt ein Tempolimit von

4.5.3 Herausforderungen der Verkehrsentwicklung

„Die quantitative Belastung durch die Verkehrsströme hat in den letzten zehn Jahren in Neustadt nicht zugenommen. Allerdings führt die ungünstige Straßennetz- und Siedungsstruktur vor allem auf dem „Versatzstück“ zwischen Marktstraße, Nienburger/ Wunstorfer Straße und Herzog-Erich-Allee zu einer hohen Verkehrsbelastung mit 17.000 Fahrzeugen täglich. An diesem „Nadelöhr“ bestehen zudem Nutzungskonflikte zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmern sowie Hindernisse in den Fußwegbeziehungen vom Bahnhof zur Innenstadt.

30 km/h. Mit einer Belastung von 6.800 Kfz pro Tag ist sie allerdings nicht mehr frei zu überschreiten. Aufgrund des engen Straßenraumes kommt es immer wieder zu Konflikten zwischen Radfahrenden, Fußgänger*innen und dem PKW-Verkehr. Die Bebauung östlich der Leinstraße ist über einige Stichstraßen als Sackgassen erschlossen, von denen meist ein schmaler Fußweg auf den Fuß- und Radweg am Leineufer führt.

Die Marktstraße führt als Fußgängerzone vom Bahnhof zum zentralen Marktplatz und weiter zur Straße Zwischen den Brücken. Der den Fußgänger*innen vorbehaltene Bereich zieht sich entsprechend zum Geschäftsbesatz in den vorderen Teil der Wallstraße, Windmühlenstraße und Mittelstraße sowie Entenfang. Der Anlieferverkehr ist über die Marktstraße geregelt.

Das Straßennetz nördlich und südlich der Marktstraße wurde in den 1980er Jahren im Zuge der Stadtsanierung aufgewertet. Hier gibt es ein System von Einbahnstraßen; meist ist die Fahrbahnfläche niveaugleich mit dem beidseitigem Fußgängerbereich in Ziegelbelag ausgeführt. Einige Stellplatzflächen sind im Straßenraum angeordnet.

Ein weiteres Verkehrsproblem stellen die langen Schließzeiten an den höhengleichen Bahnübergängen im Stadtgebiet dar. Eine „große“ Lösung, wie beispielsweise eine Umgehungsstraße, würde in Neustadt a. Rbge. zu wenig Entlastung führen, da der Durchgangsverkehr nur einen Anteil von etwa 10 % hat. Ziel ist es daher, durch eine Kombination mehrerer „kleinerer“ Maßnahmen die Verkehrsentwicklung in der Innenstadt nachhaltiger zu gestalten“. (Stadt Neustadt am Rübenberge: Konzept für eine nachhaltige Mobilität in Neustadt am Rübenberge – Ergebnisprotokoll zum Workshop „Nachhaltig mobil in der Innenstadt“ vom 05.06.2014. 2014, S. 2)

Zu den zur Zeit in Prüfung befindlichen Maßnahmen gehören die Verlagerung des Durchgangsverkehrs der B 442 auf die B 6 und die Herzog-Erich-Allee mit oder ohne Schließung des Bahnübergangs Nienburger Straße, eine Verkehrsberuhigung durch Einbahnstraßenregelung oder eine Schließung des „Versatzstückes“ zwischen Herzog-Erich-Allee und Landwehr sowie ggf. der Bau eines Kreisverkehrs im Kreuzungsbereich Herzog-Erich-Allee/ Wunstorfer Straße.

Zentrales Ziel im Rahmen der Innenstadtentwicklung ist es dabei, die fußläufige Querung der Wunstorfer Straße komfortabel und sicher zu gestalten, um eine attraktive Verbindung zwischen Bahnhof, Marktstraße und dem Entwicklungsbereich Marktstraße-Süd zu sichern. Gleichzeitig ist auch die direkte Verbindung zur Marktstraße aufzuwerten. Die Hauptverbindung für den Fußgängerverkehr vom Bahnhof in die Innenstadt führt derzeit diagonal über den Bereich des bisherigen ZOB, später zwischen den Häusern Marktstraße 22 und Wunstorfer Str. 2 hindurch zur Ampelkreuzung Wunstorfer Straße/ Marktstraße

4.5.4 Radverkehr

Die Radverkehrsinfrastruktur in der Innenstadt ist in vielen Bereichen mangelhaft. Weder eine gute Anbindung an die umgebenden Stadtgebiete noch eine gute Querung der Innenstadt in Nord-Süd- sowie in Ost-West-Richtung ist gegeben. Gleichzeitig fahren viele Neustädter*innen mit dem Fahrrad in die Innenstadt. Dies zeigten auch die Passantenbefragungen, die im Rahmen der Untersuchung „Vitale Innenstädte 2016“ durchgeführt wurden. 27 % der Befragten gaben an, mit dem Fahrrad in die Innenstadt gekommen zu sein, deutlich mehr als im Ortsgrößendurchschnitt (15,9%).

Es gibt im Innenstadtbereich keine eigenständige Radwegführung. Die Radfahrenden sind entweder auf den Straßenraum oder auf den Fußgängerbereich verwiesen. In der Marktstraße gibt es einzelne

und von dort in die Fußgängerzone Marktstraße am Heini-Nülle-Platz. Die stadträumliche Qualität dieser wichtigsten Fußwegebeziehung der Innenstadt zeigt gravierende Funktions- und Orientierungsmängel. Diese Mängel gelten gleichermaßen für Radfahrer*innen.

Herausforderung wird es außerdem sein, parallel zur Entlastung der Wunstorfer Straße auch die Trennwirkung der Herzog-Erich-Allee abzumildern bzw. die sichere Querung für den Fuß- und Radverkehr zu ermöglichen und die Verkehrssicherheit der Leinstraße zu erhöhen.

Die Planungen sollen durch die Verkehrsentlastungen einen erheblichen Zugewinn an Seitenraumbreiten in der Wunstorfer Straße und Herzog-Erich-Allee erzielen, der dann für den nicht motorisierten Verkehr zur Verfügung steht. Die aktuell starke Trennwirkung soll vermindert und die Innenstadt besser mit den angrenzenden Stadtteilen verbunden werden. Eine mögliche Umwidmung als Bundesstraße wird aktuell mit den Straßenbaulastträgern erörtert.



Abb. 45 (links oben):
Radweganbindung von
Süden an die Innen-
stadt über den Park-
platz am Amtsgericht

Abb. 46 (rechts oben):
fehlende Querungs-
hilfe zum Entenfang

Abb. 47 (links unten):
unklare Radwegfüh-
rung Am Wallhof

Abb. 48 (rechts unten):
unklare Radwegfüh-
rung Apothekergasse

Abb. 49 (links):

Der Bedarf an Fahrradabstellmöglichkeiten ist teilweise größer als das Angebot, hier Am Wallhof



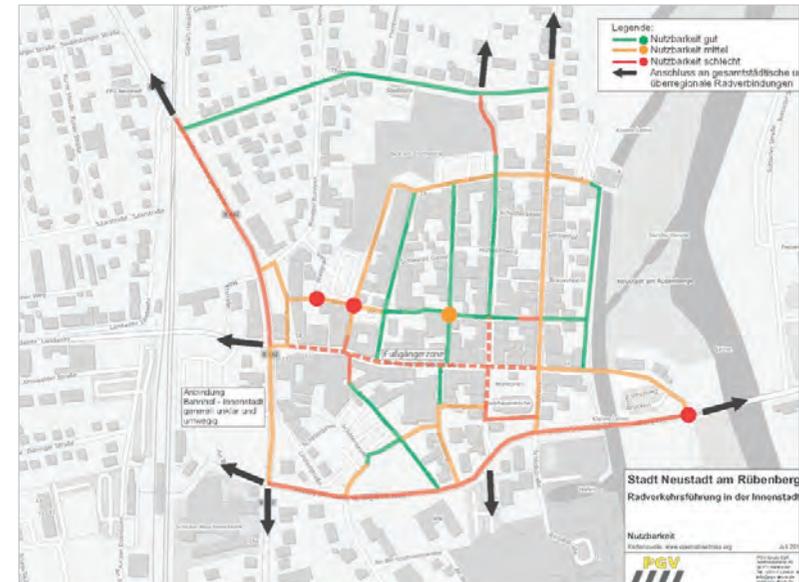
Abb. 50 (rechts):

Fahradbügel fehlen am westlichen Eingang der Marktstraße

Abb. 51 (ganz rechts):

Derzeitige Nutzbarkeit der Radwegeverbindungen in Neustadt

Fahrradabstellanlagen. Immer wieder machen allerdings wilde Fahrradansammlungen deutlich, dass auch hier Nachbesserungsbedarf besteht. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung war die Raderschließung der Innenstadt ebenfalls ein wichtiges Thema. Es wurde auf mehrere Konfliktpunkte, wie z.B. die Erschließung von Süden über den Parkplatz am Amtsgericht ohne Querungshilfe am Entenfang, hingewiesen.



4.5.5 ÖPNV

Über den Bahnhof Neustadt und den ZOB ist die Innenstadt gut mit dem ÖPNV per Bus und Bahn zu erreichen. Vom ZOB erschließen 15 Buslinien über die Wunstorfer Straße die Stadt und verbinden sie mit den weiteren Ortsteilen. Vier Buslinien führen über die Herzog-Erich-Allee mit Haltestelle im Bereich der Pfarrstraße und drei Buslinien mit einem Haltepunkt am Brauhof führen über die Leinstraße.

Mit dem Ausbau des dem Bahnhof vorgelagerten NeuStadtTors liegt ein Konzept zum Umbau der östlichen Platzrandgestaltung am ZOB vor, dessen Ziel es ist, die Nutzungen am ÖPNV-Knotenpunkt zu op-

timieren und noch attraktiver zu gestalten. Hier sollen möglichst publikumsintensive Nutzungen untergebracht werden, auch Geschäfte und Gastronomie im EG, um den Weg an der ursprünglich geplanten Promenade an der Straße am Bahnhof zu attraktiveren.

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde außerdem darauf hingewiesen, dass die Wegweisung vom Bahnhof zu den touristischen Anlaufpunkten und Sehenswürdigkeiten der Innenstadt verbessert werden sollte.

4.5.6 Stellplätze

Im Untersuchungsgebiet gibt es neben privaten Stellplatzflächen und Stellplätzen im Straßenraum mehrere große öffentliche Stellplätze. Dies sind der Parkplatz Am Walle (70 Stellplätze) die Stellplatzanlage an der Ecksteinmühle (50 Stellplätze), der Parkplatz Zwischen den Brücken (69 Stellplätze), der ehemalige Parkplatz an der Schäfergasse, Parkplatz am Amtsgericht (70 Stellplätze) sowie die Parkpalette am Wallgraben (270 Stellplätze).

Die bestehenden Anlagen haben zum Teil bauliche und funktionale Mängel und müssen für den zukünftigen Bedarf und für die Entlastung des Straßenraumes der Innenstadt zeitgemäß ausgebaut werden (Bestückung mit Ladestationen, Barrierefreiheit und Sicherheit, Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge).

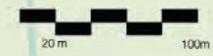
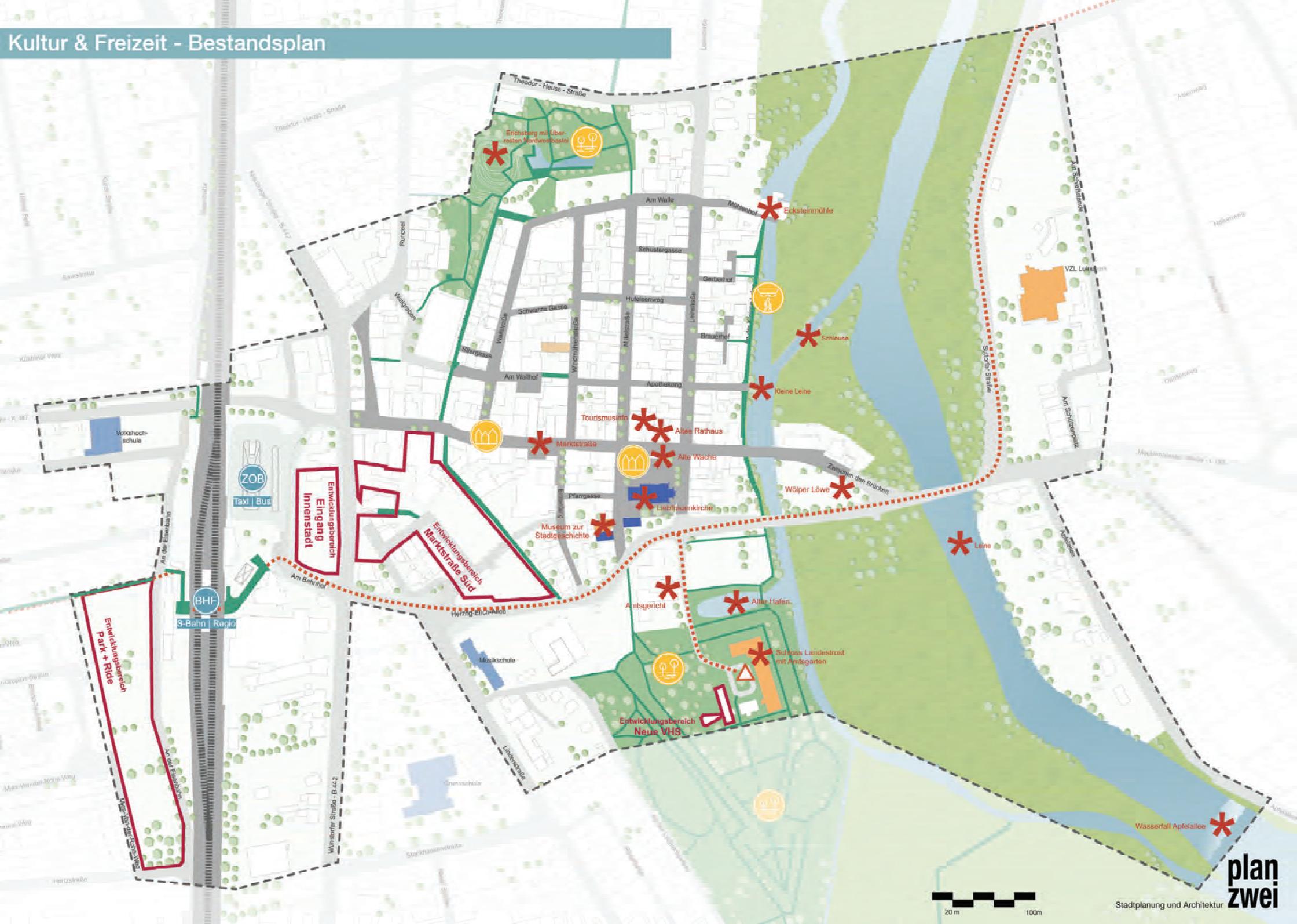
Durch die Umstrukturierung des Entwicklungsbereichs Marktstraße-Süd gehen die heutigen Stellplätze an der Schäfergasse verloren. Gleichzeitig entsteht mit den dort entstehenden Neubauten neuer Stellplatzbedarf. Die Stadt Neustadt a. Rbge. hat vor diesem Hintergrund ein Stellplatzkonzept entwickelt.



Abb. 52:
Parkplatzkonzept der
Stadt Neustadt

Das Konzept sieht den Neubau von Tiefgaragen am neuen Rathaus im Bereich Marktstraße-Süd und beim NeuStadtTor vor. Kleine neue öffentliche Stellplätze sollen im Umfeld des neuen Rathauses entstehen. Außerdem ist westlich des Bahnhofes der Bau eines neuen Parkhauses, das den weiteren Bedarf an regulären sowie Park + Ride-Stellplätzen abdeckt, in Planung.

Kultur & Freizeit - Bestandsplan



4.6 Handlungsfeld Kultur und Freizeit

4.6.1 Rahmenbedingungen und Entwicklungstrends

In kultureller Hinsicht sind die Innenstädte besondere Anziehungspunkte und Mittelpunkt der Stadt – dies gilt für Bewohner*innen ebenso wie für Besucher*innen. Die Bedeutung bürgerschaftlich or-

ganisierter Kultur- und Freizeitangebote wächst und der Erlebnischarakter des Einkaufens gewinnt an Bedeutung.

4.6.2 Veranstaltungsinfrastruktur

Neustadt am Rübenberge bietet zahlreiche kulturelle Angebote sowie diverse Möglichkeiten der Freizeitgestaltung für Besucher*innen und Bewohner*innen der Stadt.

Als kultureller Leuchtturm ist hier das Schloss Landestrost zu nennen, welches mit dem ihm vorgelagerten Amtsgarten im Südosten des Untersuchungsgebietes liegt. Das im 16. Jahrhundert als herzogliche Residenz und Festungsanlage erbaute Renaissanceschloss wurde 1985 restauriert und ist seit 1997 Eigentum der Stiftung Kulturregion Hannover, in deren Hand Erhalt und Pflege der Anlage liegen. Im Schloss finden regelmäßig kulturelle Veranstaltungen sowie Ausstellungen statt. Außerdem ist es möglich hier Räumlichkeiten für Tagun-

gen sowie private Feierlichkeiten anzumieten.

Westlich des Schlosses soll an Stelle des im Sommer 2019 abgerissenen Flügels aus den 1950er Jahren in naher Zukunft ein Neubau entstehen, welcher die bisher im Veranstaltungszentrum ansässige Volkshochschule beherbergen wird. Das Potenzial, das die unterschiedlichen Attraktionen des Schlosses, auch zur Stärkung und Erhöhung der Besucherfrequenz in der Innenstadt bergen, wird bislang allerdings noch nicht ausreichend ausgeschöpft. Dies liegt zum einen an der verbesserungsbedürftigen fußläufigen Verbindung zwischen Innenstadt und Schloss. Zum anderen erscheint die Zusammenarbeit zwischen der Stadt und der Stiftung Kulturregion ausbaufähig, um

Abb. 53:
Bestandsplan
Kultur & Freizeit

Kultur & Freizeit - Bestandsplan

Orte für Freizeit und Festivitäten



Erichsberg und
Amtsgarten



Marktstraße und
Marktplatz



Kleine Leine

Rad-Kulturroute



Routenverlauf



Kultureller Leuchtturm



Bildungseinrichtung



Kirchliche Einrichtung



Kulturelle Einrichtung



Pension



Straßenzüge hist.
Kernstadt



Öffentliche Grünfläche



Leineaue



Gewässer



Touristische Attraktion

Abb. 54 (links):
Schloss Landestrost



Abb. 55 (rechts):
Veranstaltungszentrum



gegenseitige Synergien zu bilden. So ist beispielsweise für den Erfolg der Kulturarbeit im Schloss auch ein entsprechendes Umfeld – z.B. ein gutes Gastronomieangebot in der Innenstadt, wichtig. Die Stiftung Kulturregion wünscht sich auch eine bessere Beschilderung der Wege vom Bahnhof und der Innenstadt zum Schloss.

Das Veranstaltungszentrum, welches sich östlich der Leine an der Suttorfer Straße befindet, dient derzeit noch als Veranstaltungsort für größere private sowie öffentliche Feierlichkeiten, für Vorträge, Tauschbörsen und Flohmärkte oder Kinovorführungen, die im hier befindlichen Kinosaal stattfinden. Allerdings wird die Nutzung des in den 1970er Jahren eröffneten Freizeitentrums im Laufe des Jahres

4.6.3 Veranstaltungskultur

Die Veranstaltungskultur in Neustadt a. Rbge. ist ausgeprägt. Es besteht eine lebendige Szene aus Kulturinitiativen, die sich vielfältig engagieren wie zum Beispiel das KulturNetzwerk oder den Theater- und Konzertkreis Neustadt. Auch das Citymanagement sowie die Vereinigungen der Gewerbetreibenden, GfW und Stadtmarketing e.V., organisieren verschiedene Veranstaltungen in der Innenstadt. So finden im Laufe des Jahres zahlreiche Veranstaltungen statt – jährliche Feste wie das Stadtfest, das Lichterfest und der Weihnachtsmarkt, ein Street-Food-Festival auf dem Marktplatz in Verbindung mit dem traditionellen Neustädter Entenrennen und der City Beach. Von Sei-

Abb. 56 (links):
Bühne des Stadtfestes
vor dem Amtsgericht



Abb. 57 (rechts):
Stadtfest in der
Marktstraße



2020 aufgegeben. Ein Abriss des Gebäudes ist derzeit aufgrund der schwierigen Sanierbarkeit die wahrscheinlichste Handlungsmöglichkeit.

Das in direkter Nachbarschaft befindliche Freibad ist bereits seit 2017 nicht mehr in Betrieb. Ein neues Schwimmbad mit Außenbereich, Sauna, Fitnessstudio und Gastronomie befindet sich nun etwa zwei Kilometer nördlich der Innenstadt an der B 6.

Für die aktuell im Veranstaltungszentrum stattfindenden öffentlichen und auch privaten Veranstaltungen gibt es derzeit neben den Räumlichkeiten im Schloss Landestrost keine weiteren Flächen in der Innenstadt. Da die Mietpreise hier weit über denen des VZL liegen, stellen diese Räumlichkeiten allerdings für viele Nutzer*innen keine Alternative dar. Hier soll in Zukunft der Rathausneubau Abhilfe schaffen, dessen multifunktionaler Ratssaal auch den Bürger*innen zur Verfügung stehen wird. Auch die Stadtbibliothek, die sich derzeit ebenfalls im Veranstaltungszentrum befindet, soll in Zukunft innerhalb des gegenüber des ZOB entstehenden Gebäudekomplexes NeuStadtTor einen neuen Standort finden.

ten der unterschiedlichen Veranstalter wurde im Rahmen der Beteiligung darauf hingewiesen, dass die Infrastruktur für diese zahlreichen

Veranstaltungen sowohl auf dem im Norden der Kernstadt gelegenen Erichsberg als auch auf dem Neustädter Marktplatz oder zwischen den Brücken derzeit teilweise unzureichend ist oder gänzlich fehlt.

Die Neustädter Schützengesellschaft e.V. ist sehr aktiv. Das jährliche

Schützenfest findet im Juni auf dem östlich der Leine in einer Randlage zur Innenstadt gelegenen Schützenplatz unweit des Veranstaltungszentrums statt. Eine Verlagerung auf Veranstaltungsflächen im zentralen Bereich der Innenstadt könnte zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadtnutzungen beitragen.

4.6.4 Tourismus

Die zahlreichen kulturellen Angebote und Feste in Neustadt a. Rbge. sind nicht nur für die Bewohner*Innen der Stadt interessant. Auch für Tourist*innen ist die Stadt, die nur etwa 10 Kilometer vom Steinhuder Meer entfernt liegt, mit der historischen Innenstadt und ihren Sehenswürdigkeiten sowie den Veranstaltungen ein Ausflugsziel.

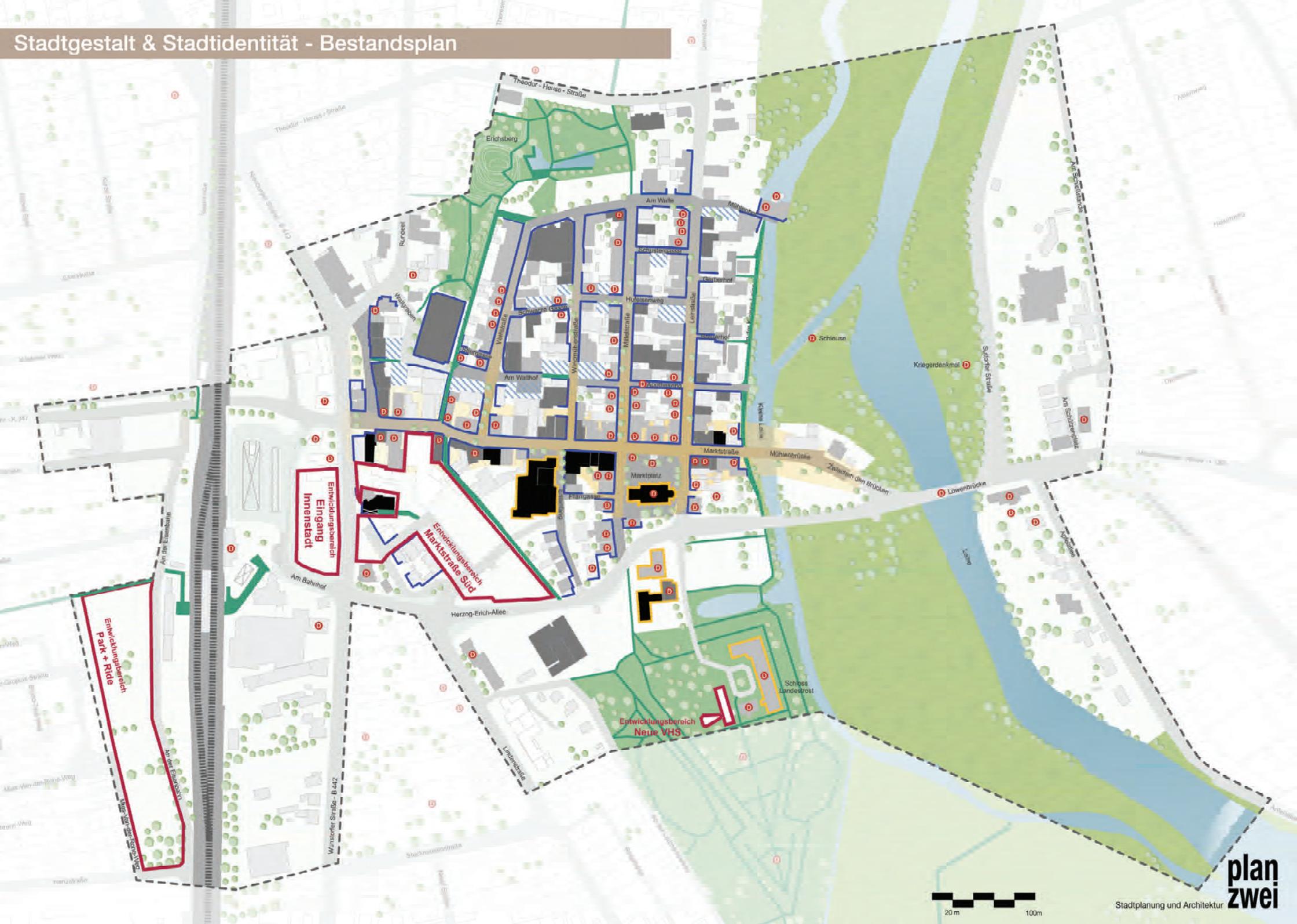
Neben den historischen Gebäuden wie dem Alten Rathaus, der Alten Wache, dem Posthof, dem Storchhaus, dem die Stadt ihr Logo verdankt, oder der Ecksteinmühle stellen auch die Freiräume wichtige touristische Attraktionen dar. Hier sind zum Beispiel die Kleine Leine mit der Ecksteinmühle und der historischen Schleuse, die Leine mit der Leineaue und dem historischen Wasserfall an der Apfelallee so-

wie der Amtsgarten am Schloss Landestrost und der Erichsberg mit den Überresten der Festungsanlagen, zu nennen.

Außerdem können sich die Besucher*innen der Stadt im Museum zur Stadtgeschichte über die Entstehung der Stadt informieren und vor- und frühgeschichtliche Fundstücke besichtigen. Jedoch fehlt es in der Neustädter Kernstadt derzeit an Übernachtungsmöglichkeiten für Touristen oder Gäste.

Die Leine bietet großes Potenzial für Kanutourismus, dem es aber an notwendiger Infrastruktur fehlt.

Stadtgestalt & Stadtidentität - Bestandsplan



4.7 Handlungsfeld Städtebau und Stadtgestalt

4.7.1 Rahmenbedingungen und Entwicklungstrends

„Die Bewahrung und Weiterentwicklung wertvoller stadtbild- und imageprägende Substanz von Altbauten und Denkmälern [...] mit einer hohen städtebaulich-architektonischen Qualität ist die Voraussetzung

für attraktive Innenstädte der Zukunft“. (BBSR: Weißbuch Innenstadt 2011, S. 46)

4.7.2 Städtebauliche Prägung des historischen Stadtkerns

Der Stadtgrundriss der Kernstadt ist geprägt durch die Entstehung Neustadts als Ackerbürgerstadt, deren wirtschaftliche Grundlage historisch hauptsächlich die Landwirtschaft war. Einige Zeugnisse dieser Ackerbürgerhäuser sind heute noch im Stadtkern an den nord-südlich verlaufenden Straßen, der Mittelstraße, der Schloß- bzw. Leinstraße, der Wallstraße und der Windmühlenstraße zu finden und stehen heute unter Denkmalschutz.

Der größte Teil der Stadtbefestigung, die ursprünglich aus einer bis zu 9 m hohen Wallanlage bestand, wurde in der Neuzeit weitgehend zerstört. 1951 wurden die letzten Reste des nördlichen Stadtwalles in den vorgelagerten Stadtgraben geschoben. Außer am Schloss und

am Erichsberg ist die ehemalige Stadtbefestigung nur in dem Bereich zwischen Herzog-Erich-Allee, Am kleinen Walle und Schäfergasse noch deutlich im Gelände wahrnehmbar. Dabei handelt es sich um Kulturdenkmale im Sinne von § 3 Abs. 4 NDSchG.

Neben Ackerbürgerhäusern prägen zahlreiche weitere denkmalgeschützte, meist giebelständige Wohnhäuser das Stadtbild. Diese befinden sich hauptsächlich nördlich der Marktstraße und bilden den innerstädtischen Bereich mit überwiegender Wohnnutzung, der größtenteils 1-2,5 geschossig ist. Traufgassen sind ein Merkmal der giebelständigen Gebäudeanordnung der Ackerbürgerstadt. Heute sind sie allerdings vielfach ungestaltete Abstandsflächen und der

Abb. 58:
Bestandsplan
Stadtgestalt &
Stadtidentität

Stadtgestalt & Stadtidentität - Bestandsplan

	I - I 1/2 Geschosse		Prägender Stadtraum		Straßen hist. Kernstadt		Öffentliche Grünfläche		Bahntrasse
	II - II 1/2 Geschosse		Prägendes Gebäude		Raumkante		Leineaue		Entwicklungsbereich
	III Geschosse		Denkmalgeschütztes Bauwerk		Städtebauliche Zäsur		Gewässer		
	IV - >IV Geschosse						Fuß-/Radweg		

Stand: 02/ 2018

Abb. 59 (links oben):
um 1800 erbautes
Ackerbürgerhaus in
der Schloßstraße 3
mit nachträglicher
Ziegelverblendung



Abb. 60 (rechts oben):
Ackerbürgerhaus aus
dem späten 18. Jahrhun-
dert in der Mittelstraße 20



Abb. 61 (links unten):
Am Wallhof/ Ecke
Windmühlenstraße:
Städtebauliche Zäsur
durch unbebaute unge-
gliederte Grundstücke

Blick in ungestaltete rückwärtige Flächen prägt das Erscheinungsbild des Straßenraumes teilweise negativ.

Abb. 62 (rechts unten):
Am Wallhof: Blick auf die
teilweise unattraktiven
Rückseiten der Gebäude
an der Marktstraße

Die weitgehend geschlossene Blockstruktur des historischen Stadtgrundrisses ist vor allem im Bereich des Wallhof weitgehend aufgelöst. Durch unbebaute Grundstücke, die teils als Stellflächen genutzt werden, entsteht in diesem Bereich eine städtebauliche Zäsur. Von der Straße blickt man auf die Rückseiten von Gebäuden an der Marktstraße, die einen ungeordneten Eindruck in diesem zentralen Bereich der Innenstadt vermitteln.

Abb. 63 (links):
an Marktplatz angren-
zende Bebauung „An
der Liebfrauenkirche“

Der Marktplatz sowie die angrenzende Marktstraße bilden den prägenden Stadtraum der Neustädter Innenstadt. Der Marktplatz, ist sowohl durch die hier befindliche evangelische Liebfrauenkirche als auch die ihn umgebenden, überwiegend historischen Gebäude, geprägt.

Abb. 64 (rechts):
Marktplatz mit Lieb-
frauenkirche

Die Backsteinkirche entstand im 13. Jahrhundert im frühgotischen Stil und wurde seitdem mehrfach umgebaut. Ihre heutige Gestalt erhielt sie im Jahr 1828. Der Marktplatz selbst wurde, wie auch die Marktstraße, im Zuge der Stadtsanierung im Jahr 1981 umgestaltet. Er ist geprägt durch den roten Ziegelbelag, der sich im gesamten Innenstadtbereich wiederfindet und seine Niveauversprünge durch die mit Stufen gestaltete Gliederung. Der Platz entspricht damit nicht den heutigen Ansprüchen an Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität und behindert die Nutzung für größere Feste und Events.

Die Marktstraße, die im Osten in die Straße Zwischen den Brücken übergeht, ist als innerstädtische Hauptachse ebenfalls historisch 2,5-geschossig bebaut. Innerhalb der Geschäftszone im westlichen Bereich wurden in neuerer Zeit mehrere Gebäude mit vier oder mehr Geschossen entlang der historischen Raumkante ergänzt. Unter anderem sind hier das Gebäude der Hannoverschen Volksbank am Heini-Nülle-Platz, das ehemalige das inhabergeführte Kaufhaus Marktstraße 26/27 (heutiges Gebäude H&M, Tanzschule, Fitnessstudio) und das 6-geschossige Sparkassengebäude zu nennen. Letzteres hebt sich nicht nur durch seine Geschossigkeit sondern auch durch den Rücksprung in der Raumkante und sein Bauvolumen erheblich vom Charakter der sonstigen Bebauung entlang der Marktstraße ab.

Südlich der Herzog-Erich-Allee, welche durch ihre hohe Verkehrsbelastung eine deutliche räumliche Barriere darstellt, ist der Raum durch einzelne bedeutende Solitärgebäude, wie das historische Amtsge-



richt mit der angrenzenden Jugendarrestanstalt den weiter westlich gelegene 3-geschossige Neubau der IKN GmbH aus dem Jahre 2014 und das denkmalgeschützte Gebäude der Musikschule an der Lindenstraße geprägt.

Das historisch wohl bedeutendste Bauwerk in der Neustädter Kernstadt ist aber das Schloss Landestrost, das im Stil der Weserrenaissance zwischen 1573 und 1584 erbaut wurde. Ein in den 1950er Jahren ergänzter Ostflügel, in dem bisher die Stadtbibliothek ansässig war, wurde 2019 abgerissen und soll zukünftig durch einen Neubau ersetzt werden. Neben der räumlichen Abtrennung durch die Herzog-Erich-Allee ist auch der Sichtbezug zwischen Schloss und Stadtkern durch einen Ballfangzaun des Außengeländes der Jugendarrestanstalt sowie Vegetation beeinträchtigt. Die identitätsstiftende Wirkung des Schlosses wird dadurch deutlich eingeschränkt.



Abb. 65 (links oben):
Sparkassengebäude
an der Marktstraße

Abb. 66 (rechts oben):
Blick in die Marktstraße



Abb. 67 (links unten):
Schloss Landestrost

Abb. 68 (rechts unten):
Eingeschränkte Sichtbe-
ziehung zum Schloss

Baudenkmalrechtliche Belange

Im Untersuchungsgebiet befinden sich ca. 100 Baudenkmale, hierbei handelt es sich vornehmlich um den historischen Stadtkern, der nach dem Brand von 1727 als Orthogonalsystem neustrukturiert wurde. Aber auch der Erichsberg inkl. der umliegenden Parkanlage als historische Wallanlage und die Kleine Leine als Mühlenkanal sowie die daran angrenzende Schleuse unterliegen dem Denkmalschutz.

Von der Unteren Denkmalschutzbehörde wurde im Rahmen der TÖB-Beteiligung darauf hingewiesen, dass Baudenkmale instand zu halten, zu pflegen, vor Gefährdung zu schützen und, wenn nötig, instand zu setzen sind. In der Umgebung eines Baudenkmals dürfen Anlagen nicht errichtet, geändert oder beseitigt werden, wenn dadurch das Erscheinungsbild des Baudenkmals beeinträchtigt wird. Bauliche Anlagen in der Umgebung eines Baudenkmals sind auch so zu gestalten und instand zu halten, dass eine solche Beeinträchtigung nicht eintritt.

Maßnahmen an Baudenkmalern oder in der Umgebung von Baudenkmalen benötigen eine Denkmalrechtliche Genehmigung nach § 10 NDSchG (Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz).

Bodendenkmalrechtliche Belange

Der Geltungsbereich des InSEK betrifft teilweise das archäologisch hoch sensible Areal des historischen Ortskerns von Neustadt. Mit dem Auftreten archäologischer Funde und Befunde ist dringend zu rechnen. Sämtliche Erdarbeiten in diesem Bereich bedürfen daher einer denkmalrechtlichen Genehmigung gemäß § 13 in Verbindung mit § 12 Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz. Die Genehmigung ist im Vorfeld bei der Unteren Denkmalschutzbehörde der Stadt Neustadt a. Rbge. zu beantragen und wird nur unter Auflagen und Bedingungen erteilt werden, damit sichergestellt wird, dass die archäologischen Funde und Befunde vor ihrer Zerstörung durch die mit den Sanierungsmaßnahmen verbundenen Bodeneingriffen sach- und fachgerecht dokumentiert und geborgen werden.

4.7.3 „Eingänge“ zur Innenstadt

Es gibt unterschiedliche Zugänge zur Innenstadt Neustadts. Von Osten kommend beginnt die Innenstadt in etwa dort, wo die Kleine Leine überquert wird. Von Süden bildet die Kreuzung Wunstorfer Straße/ Herzog-Erich-Allee den Stadteingang. Im Nordwesten liegt der Eingang zur Innenstadt auf Höhe des La-Ferté-Macé-Platzes. Im Norden liegt der Zugang an der Kreuzung der Leinstraße mit der Straße Am Walle. Hinzukommt der Bahnhof als Eingang zur Innenstadt für diejenigen, die diese mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen.

Die Zugänge zur Innenstadt haben eine wichtige Funktion in Hinblick auf Orientierung in der Stadt aber auch als Imageträger. Sie haben eine zentrale Bedeutung für die Außenwirkung und sollten im besten Falle ein positives und unverwechselbares Bild der Stadt vermitteln. Diese Funktionen erfüllen die genannten Eingänge zur Neustädter Innenstadt heute nur unzureichend.

4.7.4 Un- oder untergenutzte Flächen und Gebäuden

Im Untersuchungsgebiet gibt es eine Reihe von Gebäuden bzw. Einrichtungen, die in den letzten Jahren leergefallen sind bzw. deren Nutzung in den nächsten Jahren aufgegeben oder weiter zurückgehen wird. Um zu verhindern das negativ prägende Leerstellen im Stadtraum entstehen, sollten rechtzeitig geeignete innenstadtstärkende Nachnutzungskonzepte entwickelt werden.

Sparkasse

Das Sparkassengebäude aus den 1970er Jahren prägt mit seiner Erscheinung den zentralen Bereich der Innenstadt. Der Flächenbedarf der Sparkasse könnte in den nächsten Jahren voraussichtlich weiter zurückgehen, so dass Flächen frei werden und mittelfristig neue Nutzungen gefunden werden müssen. Auch im Rahmen der fußläufigen Anbindung des Entwicklungsbereiches Marktstraße-Süd an die Marktstraße hat das Grundstück der Sparkasse eine zentrale Funktion. Es sollten rechtzeitig Entwicklungsperspektiven des zentralen, innenstadtprägenden Gebäudes entwickelt werden.

Hotel Scheve

Das ehemalige Hotel Scheve liegt in direkter Nähe zur Marktstraße. 2015 wurde die Hotelnutzung hier aufgegeben, seitdem wird es temporär u.a. zur Unterbringung von Flüchtlingen genutzt. Das Gebäude bzw. die Fläche bietet durch die attraktive Lage in direkter Nähe zur Innenstadt und zum Bahnhof/ ZOB Entwicklungspotenzial. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde eine Gemeinbedarfsnutzung angeregt, um Ersatz für das wegfallende Raumangebot für Vereine und Initiativen im Veranstaltungszentrum zu schaffen.

Suttorfer Straße

Mit dem Leerfallen und dem Rückbau des Veranstaltungszentrum entsteht in den nächsten Jahren eine große prägende Nutzungsbrache in naher Entfernung zur Innenstadt. Das Gelände sollte zeitnah einer Nutzung zugeführt werden, die die Innenstadt stärken kann. Die Nutzbarkeit der Fläche ist durch die Lage im Hochwassergefahrengebiet allerdings eingeschränkt. Das nördlich des Veranstaltungszentrum

trums gelegene Gelände des ehemaligen Freibades wird bereits seit 2017 nicht mehr genutzt. Der Bereich bietet insbesondere Chancen, die touristische Infrastruktur mit Bezug zur Leineniederung (z.B. Kanutourismus) weiter auszubauen.

Feuerwehrgelände Lindenstraße

Im Süden des Untersuchungsgebietes an der Lindenstraße liegt das Feuerwehrhaus der Ortsfeuerwehr Neustadt am Rübenberge. Diese verfügt derzeit über zwei Standorte – in der Lindenstraße und dem Standort West. Zukünftig sollen alle Fahrzeuge und Abteilungen in einem Neubau an der Nienburger Straße zusammengeführt werden. Das Feuerwehrgelände an der Lindenstraße fällt damit aus der Nutzung. Das innenstadtnahe Grundstück bietet sich für die Ansiedlung neuer Wohnangebote oder auch für die nachgefragte Hotelnutzung an.

Flächen westlich des Bahnhofes

An der Straße An der Eisenbahn im Südwesten des Untersuchungsgebietes gibt es größere, zum Teil baumbestandene Grünflächen. Es handelt sich um Vorhalteflächen für Lärmschutzmaßnahmen gegenüber der Bahn und einer vormals geplanten „Westumgehung“. Sie bieten zum Beispiel Platz, um den hohen Parkplatzbedarf in diesem Bereich zu decken. Auch als neuer Standort für ein Jugendhaus ist die Flächen denkbar. Ein weitgehend leerstehendes Gebäude der Bahn, das in Teilen für die bahnbetrieblichen Abläufe nicht verzichtbar ist, prägt den zentralen Zugang aus den westlichen Stadtgebieten in die Innenstadt jedoch negativ.

4.8 Handlungsfeld Klimaschutz und Klimaanpassung

Um dem Klimawandel als globaler Herausforderung zu begegnen, sind auf verschiedenen Handlungsebenen Strategien zum Klimaschutz wie auch zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels notwendig. Zum einen muss der CO₂-Ausstoß sowohl durch Stärkung alternativer Mobilitätsangebote (Radverkehr, ÖPNV-Nutzung), als auch durch Energieeinspar- und Effizienzmaßnahmen sowie durch

den Ausbau der Erneuerbaren Energien drastisch verringert werden. Zum anderen müssen Stadträume auf die klimatischen Veränderungen vorbereitet werden. Klimaschutz und Klimaanpassung werden damit zu immer wichtigeren Themen auch im Bereich der Stadtentwicklung.

4.8.1 Stadtklimatische Rahmenbedingungen

In Städten, insbesondere in den verdichteten Innenstädten, haben Freiflächen nicht nur eine wichtige Funktion als Treffpunkt und Erholungsraum, sie haben auch eine zunehmend an Bedeutung gewinnende stadtklimatische Funktion und dienen zum Ausgleich oder zur

Milderung klimatischer Belastungen.

Der historische Stadtkern Neustadts ist eingerahmt von großen Grünbereichen, die wie z.B. die Leineniederung als Frischluftentste-

hungsgebiete positiven Einfluss auf das Stadtklima haben. Gleichzeitig weist aber der bebaute Stadtraum hier wenig Stadtgrün, wie z.B. Straßenbäume oder Grüninseln auf.

Neben einem Anstieg der Durchschnittstemperatur ist bei fortschrei-

tender Klimaveränderung auch mit einem häufigeren Auftreten von Starkregen zu rechnen. Um die Auswirkungen heftiger Regenfälle im Stadtgebiet abzupuffern und die technische Infrastruktur vor Überlastung zu schützen, spielen unversiegelte Versickerungs- und Rückhalteflächen im Stadtraum eine zunehmend größere Rolle.

4.8.2 Energetischer Ausgangszustand des Gebäudebestandes

Energie einzusparen, Energieeffizienz zu steigern und den CO₂-Ausstoß zu senken sind zentrale Aufgaben, im Rahmen der Energiewende. Erhebliche Potenziale liegen nach wie vor im Gebäudebereich. Bis 2050 soll der Gebäudebestand laut Zielsetzung der Bundesregierung nahezu klimaneutral sein.

Daten zum energetischen Zustand der Gebäude im Untersuchungsgebiet oder detaillierte Erhebungen zum Wärmeverbrauch liegen aktuell nicht vor. Angesichts der Heterogenität des Baualters, von Typologien und der baulichen Zustände der Gebäude ist hier von großen Unterschieden auszugehen. Da der überwiegende Teil der Gebäude im Untersuchungsgebiet vor Einführung der ersten Wärmeschutzverordnung aus dem Jahr 1977 errichtet wurde und viele Gebäude energetisch weitgehend unsaniert sind, ist davon auszugehen, dass

der Wärmebedarf der Gebäude generell hoch ist und erhebliche Einsparpotenziale bestehen.

Auf der Quartiersebene liegt das Potenzial zur Minderung der Treibhausgasemissionen nicht allein in der Senkung des Energiebedarfs einzelner Gebäude, sondern auch in der Optimierung der Wärmeversorgung und ggf. Umsetzung quartiersbezogener Wärmeversorgungssysteme. Der Neubau des Rathauses bietet ggf. die Chance, eine neue CO₂-arme Wärmeversorgung in der Innenstadt aufzubauen, die perspektivisch ggf. weitere umliegende Gebäude mitversorgen kann. Um hier langfristig sinnvolle Strategien zu entwickeln ist sowohl eine Untersuchung des künftigen Wärmebedarfs als auch der aktuell genutzten Heizsysteme sinnvoll.

5 HERAUSFORDERUNGEN DER GEBIETSENTWICKLUNG (STÄRKEN, SCHWÄCHEN, POTENZIALE)

Im Folgenden werden die Stärken und Schwächen der Innenstadt in den betrachteten Handlungsfeldern dargestellt und die daraus resul-

tierenden Herausforderungen der Innenstadtentwicklung zusammengefasst.

5.1 Handlungsfeld Einzelhandel, Arbeiten und Wirtschaft

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> + überdurchschnittliche Kaufkraft vorhanden + differenziertes, attraktives Spektrum inhabergeführter Geschäfte + lebendiger Wochenmarkt + Fußgängerzone + aktives, gut vernetztes kleines Citymanagement + aktiver Zusammenschluss der Einzelhändler und Gewerbetreibenden (Stadtmarketing Neustadt a. R. e.V., Gemeinschaft für Wirtschaftsförderung GfW) 	<ul style="list-style-type: none"> – Kaufkraft wird an umliegende Zentren abgegeben – fehlendes Angebot von „Gütern des täglichen Bedarfs“ – Gastronomieangebot zu wenig vielfältig und attraktiv – ergänzungsbedürftiges Angebot im Bereich Lebensmittel – fehlende größere Magnetgeschäfte – sanierungsbedürftige Ladenflächen, teils mit durch Barrieren belasteten Zugängen – Reserven beim Branchenmix insgesamt – fehlendes Angebot größerer Ladenflächen – Einkaufserlebnischarakter unterentwickelt – Erosion des Einzelhandelsangebots in den Bereichen nördlich der Markstraße

Tabelle 6:
Stärken & Schwächen
Einzelhandel & Wirtschaft

Um in Neustadt a. Rbge. langfristig ein tragfähiges und vielfältiges Einzelhandelsangebot zu sichern, gilt es „angesagte“ Magneten und Filialisten als Frequenzbringer für die Innenstadt zu gewinnen und den kleinteiligen inhabergeführten Einzelhandel als Angebotsbereicherung sowie den Branchenmix zu stärken. Dafür ist es wichtig, bestehende Laden- und Gewerbeflächen zukunftsgerichtet, weiter zu entwickeln – zum Beispiel barrierefreie Zugänge zu schaffen oder die Zusammenlegung von Flächen zu ermöglichen.

Die Verbindung von stationären und digitalen Angeboten muss geschaffen bzw. ausgebaut werden, um insbesondere die Vorteile des stationären Handels, z.B. durch flexible Abhol- und Liefermöglichkeiten, Abholstationen etc., zu nutzen.

Es sollte zukünftig ein städtebaulich ansprechendes Konzept für den öffentlichen Raum gefunden sowie das kulturelle und gastronomische Angebot ausgebaut werden, um die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt auszubauen und den Einkaufserlebnischarakter zu stärken. Der

Einzelhandel & Wirtschaft - Bestandsbewertung

Stadtmarketing und Citymanagement

Einkaufserlebnischarakter unterentwickelt

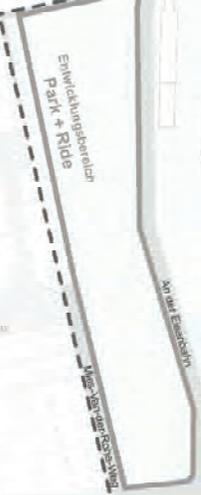
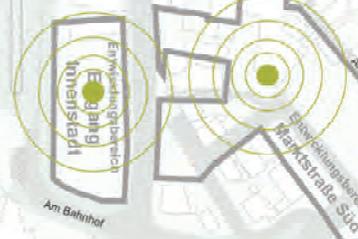
fehlende große Magnetbetriebe

sanierungsbedürftige Ladenflächen und fehlendes Angebot größerer Ladenflächen

Angebot von "Gütern des täglichen Bedarfs und Gastronomieangebot mangelhaft

Interessantes Spektrum inhabergeführter Geschäfte

lebendiger Wochenmarkt



Entwicklungsbereich
Neue VHS



Entwicklungsbereich Marktstraße-Süd als neuer Einzelhandelsstandort muss stadträumlich integriert werden. Für die „Nebengeschäftslagen“ in den nördlichen Bereichen der Leinstraße, Mittelstraße,

Windmühlenstraße und Wallstraße müssen auch neue Perspektiven jenseits des Einzelhandels in den Blick genommen werden.

Abb. 69 (linke Seite):
Bestandsbewertung
Einzelhandel & Wirtschaft

Einzelhandel & Wirtschaft - Bestandsbewertung

Schwächen



Erosion des Einzelhandelsangebots

Stärken



Besonderer Aufenthaltsbereich für Fußgänger



Potential neuer Einzelhandelsstandort

Stand: 02/ 2018

5.2 Handlungsfeld Wohnen und Versorgung

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> + zahlreiche Wohnangebote in den Obergeschossen + Nähe zu attraktiven Grünbereichen + Wohnstandort zeichnet sich durch „kurze Wege“ zum Einkaufen, zu Einrichtungen der Infrastruktur und zum Bahnhof aus 	<ul style="list-style-type: none"> – mangelndes Angebot an barrierefreien Wohnungen – sichtbare Instandhaltungsmängel und Modernisierungsbedarfe im Wohnungsbestand und im Wohnumfeld – mangelnde Erschließung der Potenziale des Grünangebotes (Erichsberg, Leineaue) zur Attraktivierung des Wohnens im Zentrum – fehlende Treffpunkte für Jugendliche

Tabelle 7:
Stärken & Schwächen
Wohnen & Versorgung

Durch kurze Wege und die Nähe zu den Grünbereichen, stellt die Innenstadt bereits einen attraktiven Wohnstandort dar. Zukünftig gilt es durch die Modernisierung des Wohnungsbestandes für familien- und altengerechtes Wohnen, aber auch durch Schaffung barrierefrei-

en Wohnraums und der Verbesserung der fachärztlichen Versorgung sowie den Ausbau der Wohnqualitäten einen Wohnstandard für alle Generationen zu schaffen.

Abb. 70 (linke Seite):
Bestandsbewertung
Wohnen & Versorgung

Wohnen & Versorgung - Bestandsbewertung

Schwächen



Mangelnde Einbindung des Grünangebots zur Wohnattraktivierung

Stärken



Wohnstandort bietet kurze Wege

Freiraum & öffentlicher Raum - Bestandsbewertung



öffentliche WCs
fehlen



5.3 Freiraum und Öffentlicher Raum

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> + hohe Attraktivität der kleinen Leine und der Leineau als Landschaftsraum + Erichsberg und Amtsgarten als attraktive, innerstädtische Parkanlagen 	<ul style="list-style-type: none"> – mangelnde Orientierung am Bahnhofsvorplatz als Hinführung zur und Einladung in die Innenstadt – Natur- und Grünpotenzial an der Kleinen Leine wird zu wenig genutzt. – mangelnde Gestalt- und Aufenthaltsqualität öffentlicher Plätze: La-Ferté-Macé-Platz, Heini-Nülle-Platz und Marktplatz – zu wenig öffentliche WCs

Tabelle 8:
Stärken & Schwächen
Freiraum &
Öffentlicher Raum

Die Innenstadt Neustadts ist von attraktiven Grünräumen umgeben, deren Qualitäten werden für die Innenstadtentwicklung allerdings nur unzureichend genutzt. Zukünftig ist eine bessere Erschließung der landschaftlichen Qualitäten der Leineniederung und des Flusslaufes der kleinen Leine für die Innenstadt sowie eine Vernetzung der Grünräume mit den Wohnbereichen anzustreben. Insbesondere der

Altstadtbereich nördlich der Marktstraße ist stärker zu durchgrünen, um ihn als Wohnumfeld attraktiver zu machen und Folgen des Klimawandels abpuffern zu können. Neben der Begrünung ist auch eine attraktive und barrierefreie Neugestaltung der öffentlichen Räume, wie zum Beispiel des La-Ferté-Macé-Platzes oder des Marktplatzes, notwendig.

Abb. 71 (linke Seite):
Bestandsbewertung
Freiraum &
Öffentlicher Raum

Freiraum & öffentlicher Raum - Bestandsbewertung

Schwächen

 Unzureichende Begrünung

 Untergenutztes Potential

 Mangelnde Gestalt- und Aufenthaltsqualität

 Fehlende Zugänglichkeit im Uferbereich

 Unattraktive Wegeverbindung

Stärken

 Landschaftsraum mit hoher Attraktivität

 Nähe attraktiver Grünbereiche zu Wohngebieten

 Attraktive innerstädtische Parkanlagen

5.4 Handlungsfeld Mobilität

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> + gute PKW-Erreichbarkeit + gute Parkplatzausstattung 	<ul style="list-style-type: none"> – Barrierewirkung von Wunstorfer Straße und Herzog-Erich-Allee durch hohe Verkehrsbelastung – mangelnde Verkehrssicherheit im zentralen Einkaufsbereich durch Durchgangsverkehr <ul style="list-style-type: none"> – insbesondere Schwerlastverkehr – mangelnde Erreichbarkeit des Stadtzentrums für den Fuß- und Radverkehr – gute Fahrradführung durch die Innenstadt fehlt – fehlendes Stellplatzangebot für Pendler auf der Ostseite des Bahnhofs

Tabelle 9:
Stärken & Schwächen
Mobilität

Die Neustädter Innenstadt ist gut mit dem PKW zu erreichen und auch die Parkplatzausstattung vor Ort ist derzeit dem Bedarf entsprechend. Allerdings bilden die stark vom PKW-Verkehr belasteten Verkehrsachsen Wunstorfer Straße/ Nienburger Straße und Herzog-Erich-Allee deutliche städtebauliche Barrieren, die zukünftig durch eine Reduzierung und Verlagerung des Verkehrsaufkommens in der Innenstadt verringert werden sollte. Im Bereich Marktstraße-Süd müssen kurz- und mittelfristige Lösungen zur Querung der Wunstorfer

Straße gefunden werden, um die direkte Anbindung zum Bahnhof für den Fuß- und Radverkehr zu ermöglichen. Die derzeit an vielen Stellen mangelhafte Fuß- und Radwegerschließung der Innenstadt ist zukünftig zu verbessern, um sie auch für den nichtmotorisierten Individualverkehr besser erreichbar zu gestalten. Weitere Herausforderungen sind die Schulwegsicherung, der barrierefreie Ausbau sowie die Sicherung eines guten und stadträumlich verträglichen und zukunftsfähigen Stellplatzangebotes.

Abb. 72 (linke Seite):
Bestandsbewertung
Mobilität

Mobilität - Bestandsbewertung

Schwächen

-  Barrierewirkung durch hohe Verkehrsbelastung
-  Mangelnde Verkehrssicherheit durch Durchgangsverkehr
-  Mangelnde Erreichbarkeit für Fuß- und Radverkehr

-  Fehlendes Stellplatzangebot für Pendler
-  Ampelschaltung für Fußgänger unattraktiv

Stärken

-  Gute Parkplatzausstattung
-  Anbindung an den ÖPNV
-  Gute PKW-Erreichbarkeit

Stand: 02/ 2018

5.5 Kultur und Freizeit

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> + lebendige Szene aus Kulturinitiativen (Filmclub, Kultur- netzwerk, Theater- und Konzertkreis etc.) + Schloss Landestrost als Veranstaltungsort (Kultur- veranstaltung und Freiraumpotenzial Amtsgarten) + Veranstaltungskultur in der Innenstadt (Lichterfest, Stadtfest etc.) + Potenzial für Kanutourismus auf der Leine 	<ul style="list-style-type: none"> – mangelnde technische Infrastruktur für Freiluftveranstal- tungen auf dem Marktplatz, am Erichsberg und am Hafen – Fest- und Theatersaal in der Innenstadt fehlt – wenig integrierte Lage und identitätsstiftende Wirkung des Schloss Landestrost – touristische Potenziale nicht genutzt – fehlende Ausschilderung des Schlosses am Bahnhof – fehlende Übernachtungsangebote – Reserven beim gastronomischen Angebot

Tabelle 10:
Stärken & Schwächen
Kultur & Freizeit

Das bereits lebendige und aktive Kulturangebot Neustadts muss als Alleinstellungsmerkmal zukünftig weiter in den Fokus rücken, um die Innenstadt weiter zu stärken. Das attraktive Spektrum aus öffentlichen, kommerziellen und bürgerschaftlich organisierten Kultur- und Freizeitangeboten ist zu sichern und weiter auszubauen. Es gilt bürgerschaftliche Ideen und lokale Initiativen zu aktivieren und zu unterstützen und Raum für Kunst und Kultur zu schaffen. Das Potenzial des Schloss Landestrost als Kulturort sollte stärker für die Innenstadt-

entwicklung genutzt werden. Außerdem sind die öffentlichen Räume innerhalb der Innenstadt als Veranstaltungsflächen zu qualifizieren und neue Veranstaltungsräume zur Kompensation des Raumverlustes im Veranstaltungszentrum Leinepark zu schaffen. Hier sollten die touristischen Potenziale des Kanubetriebes, des Wasserfalls, der historischen Schleuse, des Schloss Landestrost und der historischen Innenstadt ausgebaut werden.

Abb. 73 (linke Seite):
Bestandsbewertung
Kultur & Freizeit

Kultur & Freizeit - Bestandsbewertung

Schwächen



Veranstaltungsinfrastruktur
fehlend



Ausschilderung Schloß
Landestrost fehlend



Veranstaltungsflächen
fallen weg



Stärken

Attraktiver Kultur- und
Veranstaltungsort

5.6 Stadtgestalt & Stadtidentität

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> + vielfältiger Bestand an historisch wertvollen Gebäuden, 24 dieser Gebäude wurden im Sanierungsverfahren der 1980er Jahre instandgesetzt und modernisiert + Marktkirche, Amtsgericht und Schloss als bedeutende historische Denkmale + identitätsprägende Schützenkultur + neue Potentiale für die Stadtgestalt durch Neubauten im Bereich Marktstrasse-Süd und NeuStadtTor 	<ul style="list-style-type: none"> – öffentliche Räume mit geringer gestalterischer Qualität – negative Prägung durch Sparkassengebäude – Sichtbeziehung zwischen Innenstadt und Schloss (umzäuntes Basketballfeld) nicht optimal – mangelnde Sichtbarkeit von Schloss und Leineaeu bei Stadteinfahrt über Löwenbrücke – gering ausgeprägte Identifikation der Neustädter mit „ihrer“ Innenstadt („Die Neustädter machen sich klein!“)

Tabelle 11:
Stärken & Schwächen
Stadtgestalt &
Stadtidentität

Die Stadt besitzt einen vielfältigen Bestand an historisch wertvollen Gebäuden und Denkmalen. Besonders das Schloss Landestrost ist jedoch stadträumlich nur schlecht eingebunden und sollte besser integriert werden. Der Gebäudebestand der Innenstadt muss zukünftig unter den Aspekten des Klimaschutzes und der Energieeffizienz wei-

terentwickelt werden und es gilt strategische Ansätze zur Umnutzung leerfallender Ladenflächen, beispielsweise zur Wohnnutzung, zu entwickeln. Ein zukünftiges Ziel sollte es außerdem sein, dass Image der Innenstadt aufzuwerten und die Identitätsbildung zu fördern.

Abb. 74 (linke Seite):
Bestandsbewertung
Stadtgestalt &
Stadtidentität

Stadtgestalt & Stadtidentität - Bestandsbewertung

Schwächen

-  Städtebauliche Neuordnung erforderlich
-  Unklare Perspektive
-  Sichtbezug beeinträchtigt

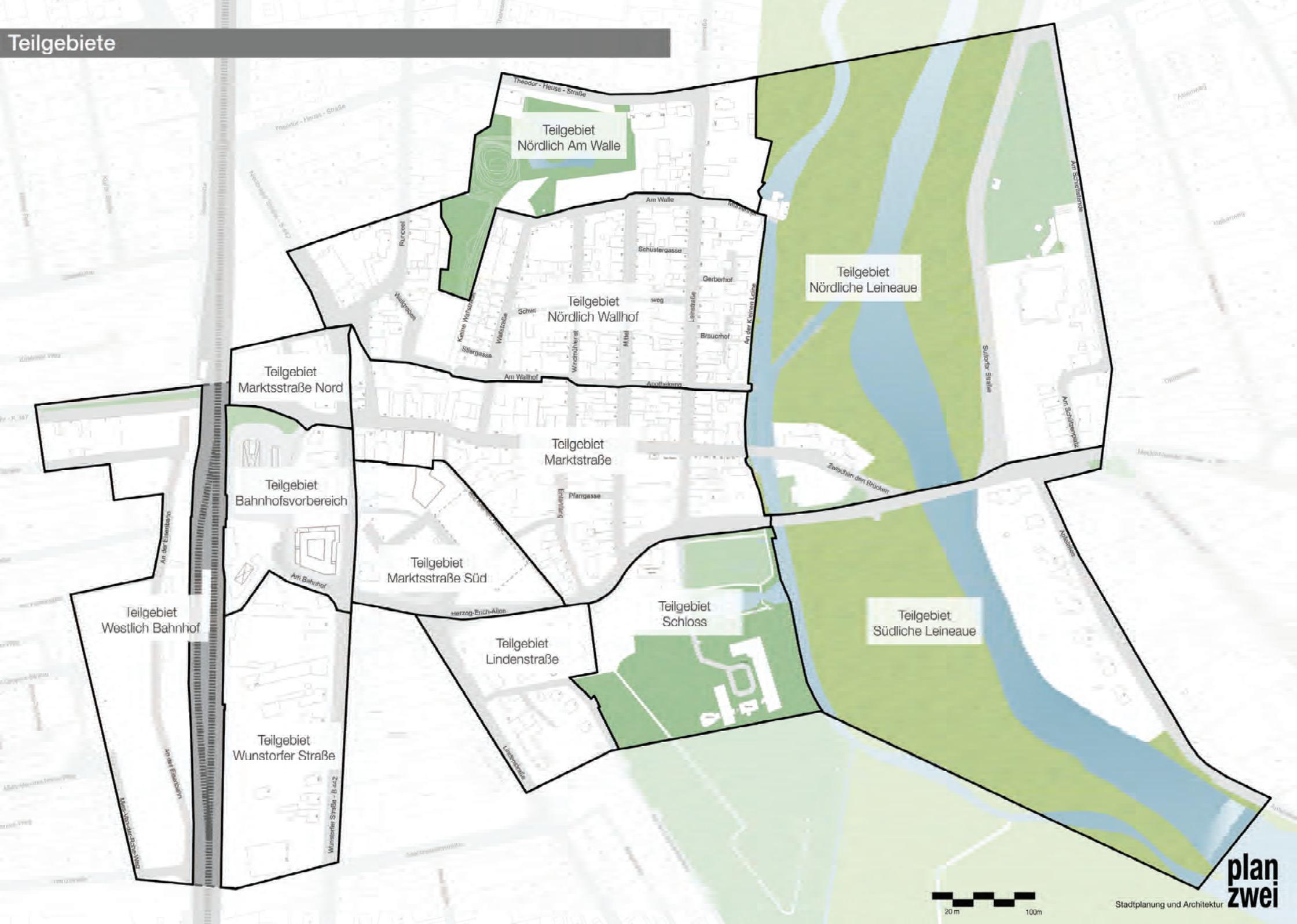
-  Gestaltung der Eingangssituation unattraktiv
-  Wenig integrierte Lage und identitätsstiftende Wirkung
-  Gebäudeausgestaltung unattraktiv

-  Mangelnde Gestalt- und Aufenthaltsqualität
-  Ungestaltete offene Traufgänge

Stärken

-  Bestand an historisch wertvollen Denkmälern
-  Herausragende Bauwerke für die Stadtidentität
-  Entwicklungspotential

Teilgebiete



Teilgebiet
Nördlich Am Walle

Teilgebiet
Nördliche Leineau

Teilgebiet
Nördlich Wallhof

Teilgebiet
Marktsstraße Nord

Teilgebiet
Marktsstraße

Teilgebiet
Bahnhofsvorbereich

Teilgebiet
Marktsstraße Süd

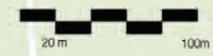
Teilgebiet
Schloss

Teilgebiet
Südliche Leineau

Teilgebiet
Lindenstraße

Teilgebiet
Westlich Bahnhof

Teilgebiet
Wunstorfer Straße



6 ZUSAMMENFASSUNG DER STÄDTEBAULICHEN UND FUNKTIONALEN MISSSTÄNDE IM UNTERSUCHUNGSGEBIET

Voraussetzung für die Durchführung von Sanierungsmaßnahmen ist das Vorliegen städtebaulicher Missstände im Untersuchungsgebiet. Da Sanierungsmaßnahmen dazu dienen, eine weitere Verschlechterung zu verhindern, genügt es auch, wenn die Missstände bislang nur latent vorhanden sind.

Städtebauliche Missstände liegen nach § 136 Abs. 2 Satz 2 BauGB vor, wenn:

1. das Gebiet nach seiner vorhandenen Bebauung oder nach seiner sonstigen Beschaffenheit den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder an die Sicherheit der in ihm wohnenden oder arbeitenden Menschen auch unter Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung nicht entspricht oder
2. das Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen.

6.1 Teilgebiet Westlich Bahnhof

Das Teilgebiet umfasst die im Bereich des Bahnhofs westlich an die Bahngleise angrenzenden Stadträume. Im Norden reicht das Teilgebiet bis an die dort in Troglage geführte Straße Landwehr. Im Süden begrenzt die Hertzstraße das Teilgebiet. Im südlichen Teil beinhaltet das Gebiet eine Grundstückstiefe westlich der Straße An der Eisenbahn. Im nördlichen Teil reicht es bis an das Grundstück des Lidl-Marktes an der Landwehr heran.

Das Baugesetzbuch unterscheidet bei der Definition des städtebaulichen Missstandes also zwischen der Substanzschwäche und der Funktionsschwäche.

Merkmale für die Definition einer Funktionsschwäche liegen z.B. in der Funktionsfähigkeit in Hinblick auf den fließenden und ruhenden Verkehr, die wirtschaftliche Situation und Entwicklungsfähigkeit des Gebiets unter Berücksichtigung seiner Versorgungsfunktion im Verflechtungsbereich sowie 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.

Das Untersuchungsgebiet der Vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 BauGB umfasst mit etwa 60 ha nicht nur den zentralen Versorgungsbereich der Stadt Neustadt a. Rbge. sondern auch funktional verflochtene angrenzende Bereiche. Zur Beschreibung und Bewertung wurde das Gebiet in elf Teilbereiche unterteilt.

Das Gebiet ist durch die dem Bahnhof zugeordneten Stellplatzflächen und größere, zum Teil baumbestandene Grünflächen geprägt. Bei Letzteren handelt es sich um Vorhalteflächen für Park + Ride-Stellplätze sowie aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen gegenüber der Bahn und einer vormals geplanten „Westumgehung“ der B 442. An Werktagen reicht das Parkplatzangebot häufig nicht aus, so dass die Seitenräume der Straße An der Eisenbahn ebenfalls zuge-

Abb. 75 (linke Seite):
Teilgebiete des Untersuchungsgebietes zu den Vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 BauGB

Abb. 76 (links oben):
Blick vom Park & Ride-Parkplatz
Richtung Landwehr



Abb. 77 (rechts oben):
unbefestigte Parkplat-
flächen An der Eisen-
bahn am Amtsgericht



Abb. 78 (links unten):
leerstehendes Bahn-
gebäude am Zugang
zur Gleisunterführung



Abb. 79 (rechts unten):
Eingang zur Unterführung
der DB-Gleisanlagen



parkt sind. Insgesamt vermittelt das Gebiet einen städtebaulich ungeordneten Eindruck. Der Zugang zur Gleisunterführung wurde im Zuge der Gestaltung des ZOB neu gepflastert und barrierefrei gestaltet. Ein weitgehend leerstehendes Gebäude der Bahn, dessen genutzte Anteile für die bahnbetrieblichen Abläufe nicht verzichtbar sind, prägt diesen zentralen Zugang aus den westlichen Stadtgebieten in die Innenstadt jedoch negativ. Im Norden an der Landwehr liegt ein Hallengebäude, das aktuell von der VHS genutzt wird. Es muss abgerissen werden, da eine Sanierung nicht wirtschaftlich ist. Die bestehende Nutzung muss deshalb an diesem Standort aufgegeben werden. Neue innenstadtfördernde Nutzungen hierfür sind zu finden.

Auch die Anbindung des nördlichen Teils an die Innenstadt ist u.a. aufgrund der in die Jahre gekommenen Treppenanlagen zur Landwehr aber auch durch die schlecht angebundene und schmale Fußgänger- und Fahrradbrücke über die Landwehr mangelhaft.

Städtebauliche und funktionale Missstände im Teilgebiet Westlich Bahnhof

- untergenutzte Freiflächen in zentraler Innenstadtlage
- untergenutzte und perspektivisch leerfallende Gebäude (Landwehr 5 und An der Eisenbahn 7)
- negative Prägung durch untergenutztes Bahngelände
- Die Bedarfe des ruhenden Verkehrs, die aus der Bahnhofs- und Innenstadtnähe resultieren, werden nicht angemessen gedeckt. Die Park & Ride-Situation ist verbesserungsbedürftig.
- mangelnde Anbindung des Fußgänger- und Radfahrverkehrs aus dem westlichen Stadtgebiet an die Unterführung zur Innenstadt
- mangelnde Qualität der Wegeverbindung über die Landwehr zur Innenstadt (sanierungsbedürftige Treppenanlagen, schlecht angebundene und schmale Fußgänger- und Fahrradbrücke über die Landwehr)

6.2 Teilgebiet Marktstraße Nord

Das Teilgebiet „Marktstraße Nord“ umfasst die nordwestlich des Kreuzungsbereiches Marktstraße/ Wunstorfer Straße gelegenen, gewerblich genutzten Grundstücke Nienburger Straße 1 und 3 sowie den

Standort des ehemaligen Hotel Scheve an der Marktstraße 21. Im Süden und Westen ist der Bereich von stark befahrenen Straßen eng begrenzt. Sowohl die Erschließungs- als auch die Nutzungsqualität

der Grundstücke ist dadurch stark eingeschränkt. Perspektivisch könnte dem Standort aufgrund der räumlichen Lage in unmittelbarer Nähe zum Eingangsbereich der Marktstraße, eine besondere städtebauliche Bedeutung zukommen. Voraussetzung dafür ist eine Entlastung der Verkehrskreuzung Wunstorfer Straße/ Marktstraße sowie die Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer.

Städtebauliche und funktionale Missstände im Teilgebiet Marktstraße Nord

- Die hohe Verkehrsbelastung der umliegenden Straßen führt zu einer Insellage, die die Nutzbarkeit der Grundstücke stark beeinträchtigt.

- Leerstand/ temporäre Nachnutzung des ehem. Hotel Scheve
- hoher Instandsetzungs- und Modernisierungsbedarf des denkmalgeschützten stadtbildprägenden Gebäudes Nienburger Straße 1



Abb. 80 (links):
schwierige Verkehrsführung an der Zufahrt Nienburger Straße 3

Abb. 81 (rechts):
Kreuzung der Wunstorfer Straße/ Nienburger Straße und Landwehr

6.3 Teilgebiet Bahnhofsvorbereich

Das Teilgebiet umfasst den Bahnhofsvorbereich bis hin zur Wunstorfer Straße. Im Norden bildet die Landwehr, im Süden die Straße Am Bahnhof die Grenze. Das Gebiet wird geprägt durch das unter Denkmalschutz stehende Bahnhofsgebäude, den Bahnhofsvorplatz sowie den ZOB.

Das Bahnhofsgebäude befindet sich in privater Hand und wird neben einer Servicestelle der DB u.a. gastronomisch genutzt. Der Bahnhofsvorplatz wurde im Zusammenhang mit dem Umbau des ZOB

neu gestaltet. Von hier geht die Unterführung ab, die auch in das westliche Stadtgebiet führt. Derzeit gibt es eine größere Brachfläche zwischen Bahnhofsvorplatz und der Wunstorfer Straße. Hier ist der Neubau von zwei Gebäudekomplexen („NeuStadtTor“) geplant, die Einzelhandels-, Büronutzungen sowie die Stadtbibliothek aufnehmen sollen.

Im Zuge der Neuordnung soll zwischen den beiden neuen Gebäuden die zentrale fußläufige Anbindung über die Wunstorfer Straße in die Innenstadt zum zukünftigen Rathaus erfolgen. Die heutige Wegenanbindung zur Marktstraße als zentrale Fußgängerzone verläuft schlecht erkennbar und sehr beengt zwischen den denkmalgeschützten Gebäuden Wunstorfer Straße 2 und Marktstraße 22 zum Eingang Marktstraße am Heini-Nülle-Platz. Eine Verbesserung der Anbindung des Bahnhofes an die Innenstadt durch eine zusätzliche Fußgängeranbindung in Höhe des zukünftigen Rathauses ist vor diesem Hintergrund umso wichtiger.



Abb. 82 (links):
Blick auf das historische Bahnhofsgebäude

Abb. 83 (rechts):
Blick vom Bahnhofsvorplatz zum Entwicklungsbereich Marktstraße-Süd

Städtebauliche und funktionale Missstände im Teilgebiet Bahnhofsvorbereich

- fehlende Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt über Neubebauung „NeuStadtTor“ und Wunstorfer Straße zum Entwicklungsbereich Marktstraße-Süd für Radfahrer und Fußgänger
- schlecht erkennbare Wegeführung vom Bahnhof zur Marktstraße
- Kreuzungsbereich Wunstorfer Straße/ Herzog-Erich-Allee als stark überlasteter Verkehrsknoten, der sich städtebaulich wenig prägnant darstellt, mit unsicheren Querungsmöglichkeiten für Radfahrer und Fußgänger

6.4 Teilgebiet Wunstorfer Straße

Das Teilgebiet liegt zwischen den Bahngleisen im Westen und der Wunstorfer Straße im Osten und erstreckt sich von der Straße Am Bahnhof im Norden bis zum Grundstück Wunstorfer Straße 28 im Süden, in dem ein Getränkemarkt untergebracht ist.

Südlich der Straße Am Bahnhof befindet sich die Maschinenfabrik Schlüter (Wunstorfer Straße 14) mit Produktion und Verwaltung an diesem Standort. Sie tritt zur Wunstorfer Straße vor allem durch das denkmalgeschützte ehemalige Hauptgebäude, in dem ursprünglich im Erdgeschoss produziert und im Obergeschoss gewohnt wurde, in Erscheinung. In Richtung Bahn sind die Maschinenhalle aus Ziegelmauerwerk und der Portalkran prägend. In naher Zukunft stehen betriebliche Umstrukturierungen an, die es einerseits ermöglichen, ggf. auf einen Grundstücksbereich zu verzichten, der benötigt würde, um den Straßenumbau der Kreuzung Wunstorfer Straße/ Herzog-

Erich-Allee Raum zu geben, so dass auch eine Umgestaltung zum Kreisverkehr zur Entlastung der Fußgänger- und Radwegequerung möglich wäre. Andererseits werden im Teilgebiet dann ggf. andere Flächen für die betriebliche Nutzung benötigt.

Südlich anschließend gehören schmale direkt an den Bahnkörper angrenzende Flurstücke ebenfalls zum Gelände der Maschinenfabrik. Ebenso die als Parkplatz genutzte relativ schmale Parzelle Wunstorfer Straße Nr. 20, die auch eine rückwärtige Anbindung des Betriebes gewährleistet.

Auf den südlich angrenzenden Parzellen folgt eine teilweise kleinteilige Bebauung mit unterschiedlichem Sanierungsbedarf, die gemischt zum Wohnen, für Gastronomie, Gewerbe und Dienstleistungen genutzt wird. Insgesamt wirkt dieses Gebiet städtebaulich ungeordnet und prägt den Stadteingang Neustadts negativ.

Städtebauliche und funktionale Missstände im Teilgebiet Wunstorfer Straße

- Gebäudebestand (teilweise baukulturell bedeutsam) mit erheblichem Instandsetzungs- und Modernisierungsbedarf (u.a. in Hinblick auf Energieeffizienz und Barrierefreiheit)

Abb. 84 (links):
Maschinenfabrik Schlüter



Abb. 85 (rechts):
Brachgrundstück, als
Parkplatz genutzt



- Gewerbebetriebe mit teils ungünstiger Flächenausstattung und dadurch unklarer Nutzungsperspektive

- mangelnde städtebauliche und gestalterische Gesamtqualität

6.5 Teilgebiet Marktstraße-Süd



Das Teilgebiet liegt östlich der Wunstorfer Straße, gegenüber dem Bahnhofsbereich, und reicht im Süden bis an die Herzog-Erich-Allee. Im Osten wird der Bereich Marktstraße-Süd durch den Weg Am kleinen Walle begrenzt. Im Norden reicht er bis an die Bebauung der Marktstraße. Der Bereich ist heute durch große Parkplatzflächen geprägt. Im westlichen Teil an der Lindenstraße sowie der Schäfergasse befinden sich gemischt genutzte Gebäude unterschiedlicher Baualter. Insbesondere im zentralen Bereich wirkt das Gebiet städtebaulich ungeordnet. Erscheinungsbild und Nutzung des Gebäudebestandes sind in Hinblick auf die zentrale Innenstadtlage überwiegend unbefriedigend. Unter anderem liegen im Norden an der Wunstorfer Straße leerstehende Gebäude eines noch bis vor kurzem ansässigen landwirtschaftlichen Betriebes.

Als ein zentrales Element zur Stärkung der Innenstadt wurde von der Stadt schließlich das „Entwicklungskonzept Marktstraße-Süd“ erarbeitet und 2017 vom Rat der Stadt beschlossen. Es umfasst fünf Bausteine der hochbaulichen Entwicklung, ein zugehöriges Nutzungskonzept und ein Konzept zur Wege- und Verkehrsführung. Die darin vorgesehenen hochbaulichen Entwicklungen – insbesondere

der Bau eines neuen Rathauses – wurden seitdem weiter vorbereitet. Die Ausschreibung des Rathausneubaus ist inzwischen erfolgt und es wird mit einem Baubeginn für 2021 gerechnet.

Städtebauliche und funktionale Missstände im Teilgebiet Wunstorfer Straße

- unzureichende städtebauliche und funktionale Struktur angesichts der attraktiven Lage im zentralen Versorgungsbereich der Stadt
- Gebäudeleerstand und Gebäude mit erheblichem Instandsetzungs- und Modernisierungsbedarf (u.a. in Hinblick auf Energieeffizienz und Barrierefreiheit)
- teils ungeordnete Stellplatzflächen
- mangelnde Einbindung in das Wegesystem der Innenstadt



Abb. 86 (links):
Blick in die Schäfergasse

Abb. 87 (rechts):
Parkplatz
Am kleinen Walle

Abb. 88 (links):
ehemaliger landwirtschaftlicher Betrieb

Abb. 89 (rechts):
Schäfergasse

6.6 Teilgebiet Lindenstraße

Zwischen Lindenstraße und Leutnantswiese wird das Gebiet geprägt durch größere Gebäudekomplexe für Dienstleistungen und Wirtschaft sowie einige wenige Einfamilienhäuser im Osten entlang der Leutnantswiese. An der Herzog-Erich-Allee liegt das neu errichtete Verwaltungsgebäude der IKN GmbH (Ingenieurbüro Kühlerbau). An der Lindenstraße schließen südlich die Musikschule Neustadt und die Feuerwehrtechnische Zentrale Neustadts an. Zukünftig sollen alle Fahrzeuge und Abteilungen der Neustädter Feuerwehr in einem Neubau an der Nienburger Straße zusammengeführt werden. Das Feuerwehrgelände an der Lindenstraße fällt damit aus der Nutzung. Das Gelände bedarf einer Neuordnung, die der Attraktivierung der Innenstadt zuträglich ist. Hier könnten beispielsweise ein Hotel oder zentrale Einrichtungen für den Gemeinbedarf aber auch für neuzeitliches Wohnen zur Belebung der Innenstadt entstehen.

Abb. 90 (links):
Blick über den Parkplatz
des IKN-Gebäudes
zur Lindenstraße

Abb. 91 (rechts):
Feuerwehrzentrale

Die Lindenstraße ist ein stark frequentierter Schulweg für Schüler*innen der allgemeinbildenden Leine-Schule, des Gymnasiums Neustadt, der Grundschule Stockhausenstraße sowie des Berufsbildungszentrums BBZ, die im Innenstadtgebiet aber auch im östlichen Stadtgebiet jenseits der Leine wohnen. Sowohl die Querungspunkte der

Herzog-Erich-Allee als auch die Weiterführung der straßenbegleitenden Fuß- und Radwege entlang der Herzog-Erich-Allee entsprechen nicht den Anforderungen an Verkehrssicherheit.

Städtebauliche und funktionale Misstände im Teilgebiet Lindenstraße

- Neuordnungsbedarf durch die Auslagerung der Feuerwehrtechnischen Zentrale
- mangelnde Verkehrssicherheit für Radverkehr und Fußgänger an der Querung Lindenstraße und Herzog-Erich-Allee



6.7 Teilgebiet Marktstraße

Das Teilgebiet umfasst die zentrale Fußgängerzone um die Marktstraße als Haupteinkaufsstraße Neustadts. Im Norden reicht es bis zur Straße Am Wallhof, im Süden bis zur Herzog-Erich-Allee.

Der Bereich ist geprägt durch Einzelhandel und Gastronomie. In den Obergeschossen wird teilweise auch gewohnt. Die Einzelhandelsflächen sind weitgehend – mit Ausnahme des Gebäudes Marktstraße 26/ 27 (ehemals inhabergeführtes Kaufhaus; heute H&M) – kleinteilig und entsprechen vielfach nicht den heutigen Anforderungen. Einzelne

Gebäude weisen einen hohen Sanierungsbedarf auf. Generell entsprechen die Gebäude nicht den heutigen Anforderungen an Energieeffizienz.

Entlang der Marktstraße finden sich viele denkmalgeschützte historische Gebäude – teils ehemalige Ackerbürgerhäuser. Städtebaulich prägend sind die frühgotische, mehrfach umgebaute Liebfrauenkirche mit dem vorgelagerten Marktplatz sowie das fünfgeschossige Gebäude der Sparkasse aus den 1970er Jahren mit einer großen



Schalterhalle. Aufgrund betriebsinterner Umstrukturierung ist offen, ob der Flächenbedarf der Sparkasse hier in den nächsten Jahren in gleicher Weise wie heute vorhanden ist, so dass mittelfristig über Nutzungsänderungen bzw. eine neue Perspektive für das Gebäude nachgedacht werden kann und muss.

Mit dem La-Ferté-Macé-Platz, dem Heini-Nülle-Platz sowie dem Marktplatz liegen mehrere für die Innenstadt bedeutende öffentliche Räume in diesem Teilgebiet. Der Heini-Nülle-Platz wurde 2007 neu gestaltet. Der La-Ferté-Macé-Platz sowie der Marktplatz wurden Ende der 1970er/ Anfang der 1980er Jahre noch vor Beginn der ersten Stadtsanierung gestaltet und entsprechen nicht mehr den aktuellen Ansprüchen an Nutzbarkeit, Barrierefreiheit und Ästhetik (vergl.

4.4.3). Der La-Ferté-Macé-Platz weist zudem erhebliche konstruktive Mängel (Belagschäden) auf.

Städtebauliche und funktionale Missstände im Teilgebiet Marktstraße

- einzelne ortsbildprägende Gebäude mit erheblichem Instandsetzungs- und Modernisierungsbedarf (u.a. in Hinblick auf Energieeffizienz und Barrierefreiheit)
- nicht zeitgemäßes Angebot an Einzelhandelsflächen und geringe Entwicklungsmöglichkeiten für ergänzende, großflächige Nutzungsangebote
- nicht barrierefreie, öffentliche Räume mit Gestaltungs- und Funktionsdefiziten
- prägende Gebäude mit unklarer Nutzungsperspektive (Sparkasse)

Abb. 92 (links):
Marktstraße

Abb. 93 (rechts):
Marktplatz

6.8 Teilgebiet Nördlich Wallhof

Die südliche Grenze des Teilgebietes bildet die Straße Am Wallhof/ Apothekengasse. Im Norden reicht es bis zu der Straße Am Walle, im Osten bis zum Weg entlang der kleinen Leine. Im Westen gehört auch ein Bereich jenseits der Kleinen Wallstraße um die Straße Runderdeel zu diesem Gebiet. Das Teilgebiet ist überwiegend durch die Wohnnutzung und Dienstleistungen geprägt. Einzelhandel und Gastronomie sind vor allem im südlichen Teil sowie direkt am La-Ferté-Macé-Platz zu finden. Darüber hinaus gibt es einen Nahversorger im Norden an der Straße Am Walle. Im westlichen Teil dieses Gebietes

liegt zentral ein älteres Innenstadtparkhaus.

Einige Gebäude des zum großen Teil historischen denkmalgeschützten Gebäudebestandes mit giebelständigen Häusern, häufig in Fachwerk, wurden in dem Sanierungsverfahren in den 1980er Jahren saniert. Heute entspricht dennoch ein Großteil der Wohnungen in den Gebäuden nicht mehr den aktuellen Anforderungen. Sie weisen Mängel bezüglich Energiestandard sowie der Barrierefreiheit auf und es fehlen Balkone und Freisitze. Viele der Blockinnenbereiche bzw.

Abb. 94 (links oben):
Windmühlenstraße 19,
saniert im alten Verfahren



Abb. 95 (rechts oben):
Straßenausbau des
vorherigen Sanie-
rungsverfahrens



Abb. 96 (links unten):
Wegeführung an
der Kleinen Leine



Abb. 97 (rechts unten):
Hochwassergefähr-
dete Wegeführung
zum Schloss



Hinterhöfe sind heute stark versiegelt. Durch eine Entsiegelung und das Zusammenfassen der Stellplätze kann Platz für Grün und Aufenthalt, zum Beispiel Freisitze oder Terrassen, geschaffen werden. Um die Attraktivität des Wohnens in der Innenstadt zu steigern, müssten die Wohnumfeldqualitäten ausgebaut werden.

Zurzeit ist nur wenig Leerstand in diesem Gebiet zu verzeichnen. Es besteht aber die Gefahr, dass durch die zu erwartenden strukturellen Änderungen im Einzelhandel dieser Bereich in Neustadt zuerst betroffen sein wird. Einige Gewerbeeinheiten sind ungenutzt, teilweise werden Obergeschosse zum Wohnen genutzt, teilweise werden sie nach Augenschein aber auch gar nicht oder nur als Abstellflächen genutzt. Durch die Ansiedlung neuer Einzelhandelsangebote im Bereich Marktstraße-Süd und dem neu zu errichtenden NeuStadtTor wird der südliche Bereich der Innenstadt als Einzelhandelschwerpunkt gestärkt und mehr Kaufkraft in Neustadt gebunden. In der Bündelung von Einzelhandelsflächen um diesen Bereich und um die Marktstraße herum besteht die Chance, den Einkaufsstandort zu stärken.

In der Stadt Neustadt a. Rbge. werden bisher lediglich etwa 80,5 % der vorhandenen Kaufkraft gebunden. (Region Hannover: Standortprofil Neustadt a. Rbge. 2019) Laut Einzelhandelskonzept 2015 wird in allen Branchen eine unterdurchschnittliche Verkaufsfächenausstattung festgestellt. Es ist davon auszugehen, dass die oft kleinen und nicht zeitgemäßen Gewerbe- und Ladeneinheiten in diesem Teilgebiet künftig schwerer nutzbar und vermietbar sein werden. Aufgrund der Nähe zu Versorgungs- und Freizeitangeboten erscheint das Wohnen als zukunftsfähige Nutzung in diesem Bereich - gerade für ältere Menschen ist das Wohnen in der Innenstadt attraktiv. Um die Innenstadt als familien- und altengerechten Wohnstandort auszubauen, fehlt es allerdings an barrierefreiem Wohnraum.

Das Straßensystem mit Einbahnstraßen und Anwohnerstellplätzen wurde in den 1980er Jahren mit Städtebaufördermitteln erneuert. Eine notwendige, auf den heutigen und zukünftigen Bedarf ausgerichtete Radwegeerschließung (Ost-West und Nord-Süd-Erschließung) ist beim damaligen Straßenraumausbau nicht berücksichtigt worden. Vor allem in der Leinstraße besteht aufgrund ihres beengten Straßenraumprofils eine erhöhte Unsicherheit für Radfahrer.

Die Wegeführung westlich der Kleinen Leine wurde im Rahmen der Sanierung ab 1985 neu errichtet. Heute, nach mehr als 30 Jahren bedarf der Weg allerdings einer funktionalen und gestalterischen Aufwertung. Er ist nicht barrierefrei ausgebaut und befindet sich teilweise in schlechtem Zustand. Dies bezieht sich auf den Belag, die Treppenanlagen und vor allem auf die hochwassergeschädigten Bereiche unter den Brücken bis zum Schloss. Seiner Bedeutung als zentrale Erschließung des auch touristisch und für Freizeitnutzung attraktiven Bereiches der Leineniederung wird dieser Bereich nicht gerecht. Die Qualitäten des Grüns in der Stadt sind kaum erlebbar. Dem gesamten Weg fehlt durch hohen Bewuchs die eigentlich attraktive Sichtverbindung zur Leine. Im Sinne der Verbesserung der Biodiversität bedarf es in einigen Bereichen einer erneuernden Bepflanzung.

Städtebauliche und funktionale Missstände Teilgebiet Nördlich Wallhof

- Gebäudebestand (teilweise baukulturell bedeutsam) mit erheblichem Instandsetzungs- und Modernisierungsbedarf (u.a. in Hinblick auf Energieeffizienz und Barrierefreiheit)
- Teilleerstand, fehlende Instandsetzung der ortsbildprägenden Bausubstanz
- Anpassungs- und Umnutzungsbedarf nicht mehr zeitgemäßer

Ladenflächen im Gebiet

- versiegeltes Wohnumfeld, fehlendes wohnungsnahes Grün
- fehlende Ausbauten für Hauptrouten des Radverkehrs
- nicht hochwassertaugliche und nicht barrierefreie Wegeverbindung an der Kleinen Leine
- fehlende Sichtbeziehungen zur Leine vom Weg an der Kleinen Leine

6.9 Teilgebiet Nördlich Am Walle

Das Teilgebiet reicht von der Straße Am Walle im Süden bis zur Theodor-Heuss-Straße im Norden und umfasst im Wesentlichen die Grünfläche am Erichsberg. Im östlichen Teil befindet sich der einzige

Kinderspielplatz der Innenstadt. Im südlichen Teil befinden sich größere viel genutzte Stellplatzflächen. Im östlichen Bereich reicht es bis zur Kleinen Leine und beinhaltet den Parkplatz an der Ecksteinmühle sowie einen Teil der Leinstraße mit angrenzenden zum Wohnen und gewerblich genutzten Gebäuden. In dem Gebäude Am Walle 5 ist eine Filiale der Deutschen Post ansässig.

Die Grünanlage Erichsberg wurde Ende der 1980er Jahre im Rahmen des vergangenen Sanierungsverfahrens umgestaltet, wobei die alte Verteidigungsanlage in die Grünanlage einbezogen wurde. Der im Südwesten gelegene gepflasterte Platzbereich eignet sich im Grunde für lokale Veranstaltungen, ist aber dafür hinsichtlich der Infrastruktur (Wasser/ Strom) nicht ausreichend ausgestattet.

Städtebauliche und funktionale Missstände Teilgebiet Nördlich Am Walle

- mangelnde technische Ausstattung der Grünfläche am Erichsberg für Veranstaltungsnutzung



Abb. 98 (links oben):
Grünfläche am
Erichsberg

Abb. 99 (rechts oben):
Reste der ehemaligen
Stadtbefestigung

Abb. 100 (links unten):
Stellplatzanlage Am Walle

Abb. 101 (rechts unten):
Grünfläche am Parkhaus

6.10 Teilgebiet Nördliche Leineaue

Zum Teilgebiet Nördliche Leineaue gehören neben den beiden Flussarmen die östlich der Suttorfer Straße gelegenen Gebäude und Flächen. Hier liegen unter anderem Flächen des 2017 aufgegebenen Freibades sowie das Veranstaltungszentrum Leinpark (VZL). Die Nutzung des in den 1970er Jahren errichtete Gebäude des VZL soll voraussichtlich im Laufe des Jahres 2021 aufgegeben werden. Ein Abriss des Gebäudes ist derzeit aufgrund der schwierigen Sanierbarkeit die wahrscheinlichste Option. Südlich des VZL liegt der Schützenplatz, der für das jährlich stattfindende Schützenfest in Neustadt und in der Zwischenzeit als Parkplatz genutzt wird. Angrenzend an den Schützenplatz befindet sich das Neustädter „Scheunenviertel“, von dem heute noch fünf giebelständige ehemalige Scheunengebäude zeugen. Heute sind darin verschiedene Nutzungen untergebracht, unter anderem die Kfz-Zulassungsstelle der Stadt, die perspektivisch an diesem Standort aufgegeben wird.

Abb. 102 (links oben):
Blick über den Schützenplatz zum VZL



Abb. 103 (rechts oben):
Blick von der Suttorfer Straße zur Innenstadt



Abb. 104 (links unten):
Dienstleistungsangebote
im Bereich Zwischen
den Brücken



Abb. 105 (rechts unten):
Blick über die Kleine
Leine zur historischen
Kammerschleuse



Der gesamte Bereich bedarf einer städtebaulichen und funktionalen Neuordnung mit Anbindung an das Leineufer. Fehlende Angebote aus dem Bereich Tourismus (u.a. Wohnmobilstellplatz, Hotel), könnten hier zur Innenstadtstärkung beitragen, sofern sie im Uferbereich mit dem Hochwasserschutz vereinbar sind.

Im Südwesten liegt die Bebauung Zwischen den Brücken. Das Potenzial der attraktiven Lage direkt an der Leineniederung wird durch die derzeitig dort angesiedelten Nutzungen nicht ausgeschöpft. Ein Gastronomieangebot mit Außenbewirtschaftung zur Kleinen Leine könnte ein zusätzlicher Attraktionspunkt der Innenstadt sein.

Im Westen liegt die kleine Leine, die als Seitenarm der Leine direkt an die Innenstadt angrenzt. An einem Verbindungsarm zwischen Kleiner Leine und Hauptfluss befindet sich eine historische Kammerschleuse. Sie wurde im Jahr 1752 in Betrieb genommen, um die Schifffahrt auf der Leine zu erleichtern. Die Schleuse weist hohen Instandsetzungsbedarf auf. In Absprache mit der Wasser- und Schifffahrtsdirektion könnte die Schleuse instandgesetzt und in ein Konzept zur Förderung des Kanutourismus einbezogen werden. Der Naturraum der Leineniederung ist als FFH-Gebiet ausgewiesen und geschützt.

Die Leineniederung weist zum einen eine hohe Attraktivität auf, andererseits bildet sie eine starke räumliche Zäsur, die die östlichen Stadtbereiche von der Innenstadt abtrennt. Diese sind fußläufig und für den Radverkehr schlecht an die Innenstadt angebunden. Der Verkehrsraum an der Herzog-Erich-Allee ist sehr beengt, vor allem im Bereich der beiden Brücken. Dass eine separate Brücke für Fußgänger und Radfahrer die Verkehrssituation entlastet und verbessert, wurde in der Vergangenheit deutlich, als während Straßenumbauten in der Herzog-Erich-Allee temporär eine separate Baubrücke über die Leine geführt wurde.

Städtebauliche und funktionale Missstände Teilgebiet Nördliche Leineaue

- ungenutzte Flächen und perspektivisch leerfallende Gebäude an der Suttorfer Straße (ehemaliges Freibad und Veranstaltungszentrum Leinepark) mit städtebaulichem und funktionalem Neuordnungsbedarf in diesem Bereich
- Gebäudebestand ehem. Scheunenviertel mit erheblichem Instandsetzungs- und Modernisierungsbedarf (u.a. in Hinblick auf Energieeffizienz und Barrierefreiheit)
- mangelnde Anbindung des Fußgänger- und Radfahrverkehrs aus dem östlichen Stadtgebiet an die Innenstadt
- unzureichende funktionale Struktur sowie fehlende Veranstaltungsstruktur im Bereiche Zwischen den Brücken angesichts der Nähe zum zentralen Versorgungsbereich der Stadt und der Lagequalitäten an der Leine
- mangelnde touristischen Nutzbarkeit des Leinezugangs (insbesondere Kanutourismus) zur Stärkung der Innenstadt
- historische, denkmalgeschützte Kammerschleuse mit hohem Instandsetzungsbedarf

6.11 Teilgebiet Südliche Leineaue



Das Teilgebiet Südliche Leineaue liegt südlich der Herzog-Erich-Allee. Im Osten reicht es bis an die Wohnbebauung an der Apfelallee. Am Ende der Apfelallee im Süden liegt der Wasserfall/ Leinefall – ein künstlich angelegtes Wehr, das den Wasserstand soweit aufstaut, dass Wasser in die kleine Leine fließen kann. Dadurch wurde schon früher Energie durch die Wasserkraft der kleinen Leine gewonnen.

Das Gebiet zwischen den beiden Wasserläufen ist als FFH-Gebiet ausgewiesen und geschützt. Die Wiesen in diesem Bereich werden zum Teil landwirtschaftlich genutzt.

Städtebauliche und funktionale Missstände Teilgebiet Südliche Leineaue

- einzelne baukulturell bedeutsame Gebäude (Hannoversche Straße 2) mit erheblichem Instandsetzungs- und Modernisierungsbedarf
- mangelnde touristische Erschließung des Wasserfalls am Leinewehr

Abb. 106 (links):
Denkmalgeschütztes
Gebäude am Anfang
der Apfelallee (Han-
noversche Straße 2)

Abb. 107 (rechts):
Wasserfall

6.12 Teilgebiet Schloss

Abb. 108 (links):
Schloss Landestrost



Abb. 109 (rechts):
Ballfangzaun an der
dem Schloss vorge-
lagerten Grünfläche



Das Teilgebiet umfasst den Bereich des Schloss Landestrost mit der vorgelagerten Grünfläche, dem alten Hafen sowie dem nördlichen Teil der Leutnantswiese. Benachbart am Eingang der Schloßstraße liegen die historischen Gebäude des Amtsgerichts und der Jugendarrestanstalt. Aktuell wird als Seitenflügel des Schlosses ein Neubau der Volkshochschule Neustadt errichtet. Der Kulturbetrieb im Schloss wird damit durch weitere kulturelle Nutzungen ergänzt. Der Bereich des alten Hafens wird bereits heute auch für kulturelle Freiluftveranstaltungen genutzt, die perspektivisch zur Stärkung der Innenstadt beitragen können. Allerdings ist die technische Infrastruktur hierfür nicht ausgelegt.

Abb. 110 (links):
Kreuzung Herzog-Er-
ich-Allee/ Schloßstraße



Abb. 111 (rechts):
Blick vom Hafen auf das
Schloss Landestrost

Direkt an der Herzog-Erich-Allee, dem Schloss vorgelagert liegt ein Ballspielplatz, der der Jugendarrestanstalt zugeordnet ist. Die hohe Einzäunung und wilder Bewuchs in diesem Bereich prägen den Blick auf das Schloss negativ. Da der für die Identität der Stadt wichtige



Standort des Schlosses durch die Herzog-Erich-Allee auch zukünftig von der Innenstadt getrennt ist braucht, es eine attraktive Querung für Fußgänger und Radfahrer, um eine Anbindung zu gewährleisten.

Städtebauliche und funktionale Misstände Teilgebiet Schloss

- mangelnde städtebauliche und funktionale Anbindung des Schlosses an die Innenstadt (z.B. Sichtbeziehungen, fußläufige Anbindung)
- fehlende Infrastruktur für Veranstaltungen am alten Hafen
- mangelnde stadtgestalterische und identitätsstiftende Ausprägung des Vorbereichs zum Schloss Landestrost (Ballspielplatz mit Ballfangzaun)

B LEITBILD UND ZIELE

7 LEITBILD UND SANIERUNGSZIELE

Die Innenstadt Neustadts soll als lebendiger, gesellschaftlicher Mittelpunkt der Stadt belebt und gestärkt werden. Zeitgemäße Einkaufs-, Versorgungs-, Erlebnis- und Wohnangeboten für Bürger*innen und Besucher*innen sind dafür die Voraussetzung. Es müssen weitere Impulse zur Stärkung von Einzelhandel und Tourismus, aber auch für die Aufwertung des Wohnstandortes gesetzt werden. Ein attraktiver öffentlicher Raum bildet hierfür den Rahmen. Die kreative Nutzung der vielfältig vorhandenen Potenziale und die Zusammenarbeit der engagierten Akteure ist Voraussetzung für den Erfolg.

Starke Entwicklungsimpulse wie der Bau des neuen Rathauses in der Innenstadt oder die Errichtung eines neuen Einzelhandels- und Gewerbekomplexes vor dem Bahnhof bieten in den nächsten Jahren die Chance, die Innenstadt zukunftsfähig weiterzuentwickeln. Voraussetzung hierfür ist eine integrierte Strategie, die die unterschiedlichen Handlungsfelder der Innenstadtentwicklung im Zusammenspiel betrachtet und berücksichtigt. Abgeleitet aus der Bestandsanalyse und den Ergebnissen eines intensiven Abstimmungs- und Beteiligungsprozesses wurden hierfür in sechs Handlungsfeldern Leitziele, Stra-

tegien und Maßnahmen für die zukünftige Entwicklung der Innenstadt Neustadts erarbeitet. Folgende Leitziele sollen bei der Entwicklung der Innenstadt verfolgt werden:

- Innenstadt als zentralen Einkaufsort Neustadts stärken: vielfältiges Einzelhandelsangebot sichern, Einkaufserlebnischarakter ausbauen
- Innenstadt als familien- und altengerechten Wohnstandort zukunftsfähig ausbauen
- gute Erreichbarkeit sichern und klimagerechte Mobilität fördern
- öffentliche Räume profilieren, Stadtgrün ausbauen
- Innenstadt als Kulturtreffpunkt etablieren, Freizeitwert ausbauen
- Innenstadt als Identifikationsort der Stadtgesellschaft verankern

Innenstadt als zentralen Einkaufsort Neustadts stärken: vielfältiges Einzelhandelsangebot sichern, Einkaufserlebnischarakter ausbauen

Es sollen „angesagte“ Magneten und Filialisten als Frequenzbringer gewonnen werden. Gleichzeitig geht es darum, den kleinteiligen inhabergeführten Einzelhandel als Angebotsbereicherung zu stärken und die Verbindung stationärer und digitaler Angebote zu verbessern.

Grundlage ist eine zukunftsgerechte Weiterentwicklung der Gewerbe- und Ladenflächen durch die Schaffung größerer Einzelhandelsflächen im Neubau und eine sukzessive Modernisierung des Be-

standes (z.B. barrierefreier Zugang).

Der Entwicklungsbereich Marktstraße-Süd soll genutzt werden, um größere, moderne Einzelhandelsflächen zu schaffen. Es gilt diesen Bereich stadträumlich so zu integrieren, so dass Synergien mit dem Einzelhandel in der Fußgängerzone in der Marktstraße und den umliegenden Bereichen entstehen und die fußläufige Anbindung zwischen Innenstadt und Bahnhof verbessert wird.

Durch die Ansiedelung weiterer Frequenzbringer (Rathaus, Stadtbibliothek etc.) jenseits des Einzelhandels sollen vorhandenen Einzelhandelsstrukturen gestärkt werden.

Die Zusammenarbeit der „Innenstadtakteure“ – Stadt, Unternehmen, Eigentümer – soll ausgebaut und verstetigt werden. Eigentümer – soll ausgebaut und verstetigt werden.

Durch attraktive kulturelle und gastronomische Angebote einhergehend mit der Profilierung des öffentlichen Raums und Verbesserung der Aufenthaltsqualität soll der Erlebnischarakter aufgewertet werden.

Für die „Nebengeschäftslagen“ – Leinstraße, Mittelstraße Windmühlenstraße, Wallstraße – sind neue Perspektiven auch jenseits des Einzelhandels zu eröffnen.

Innenstadt als familien- und altengerechten Wohnstandort ausbauen

Durch Neubau und Modernisierung soll ein attraktives und differenziertes Wohnraumangebot für unterschiedliche Ziel- und Einkommensgruppen geschaffen werden.

Durch Schaffung von barrierefreiem Wohnraum ist die Innenstadt als Wohnstandort für Ältere zu qualifizieren.

Die Wohnumfeldqualitäten in der Innenstadt sollen verbessert werden.

Die energetische Modernisierung des Bestandes ist als zentrale Voraussetzung für dessen Zukunftsfähigkeit zu befördern.

Die Nahversorgung sowie eine gute ärztliche Versorgung sind als Standortqualitäten für das Wohnen zu sichern.

Öffentliche Räume profilieren, Stadtgrün ausbauen

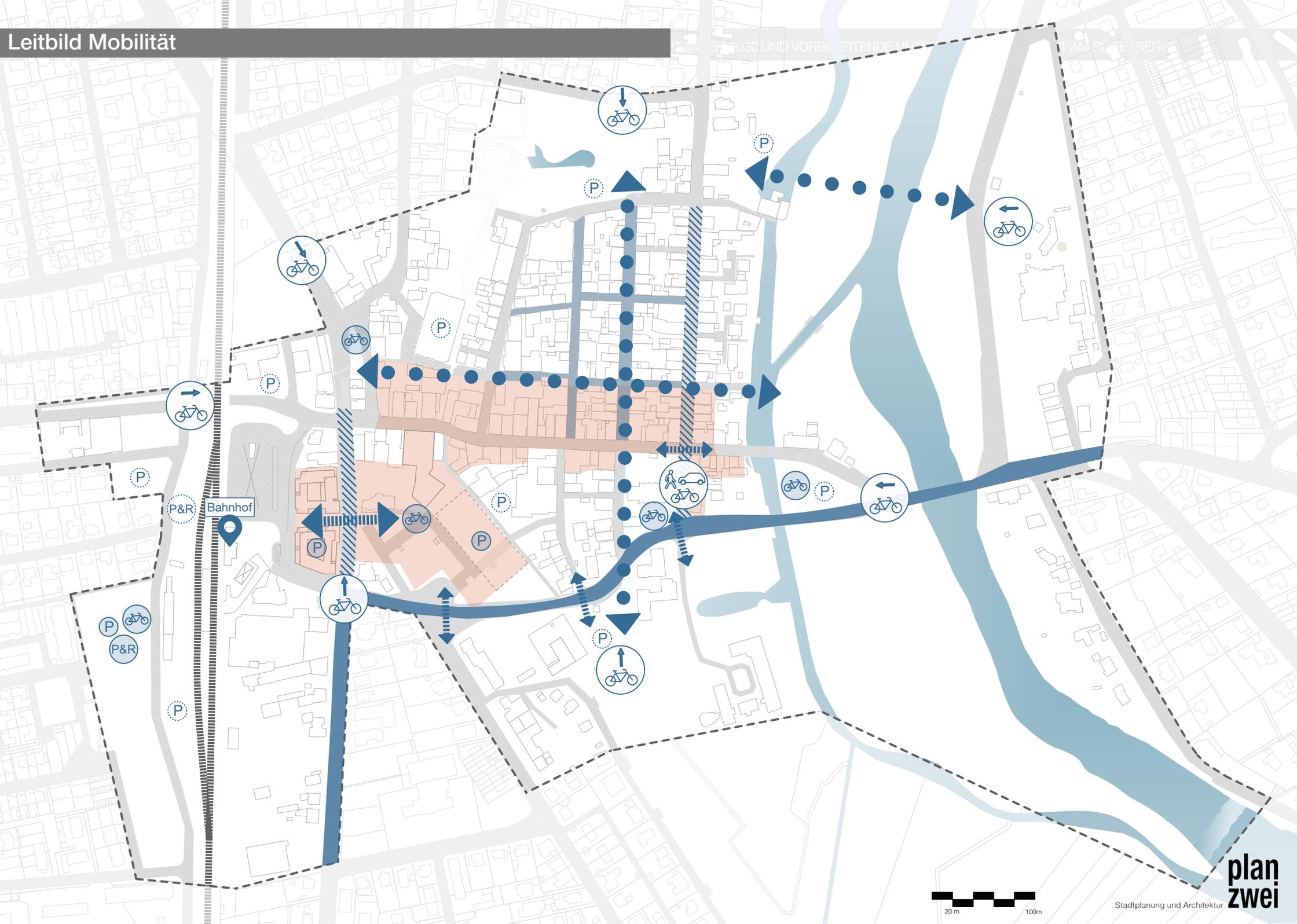
Die Attraktivität der öffentlichen Räume in der Innenstadt soll erhöht werden.

Der Altstadtbereich nördlich der Marktstraße soll stärker durchgrünt werden, um Aufenthalts- und Wohnumfeldqualitäten auszubauen.

Die innenstadtnahen Grünräume – Erichsberg, Leineniederung und Amtsgarten - sollen besser mit den Wohnbereichen der Innenstadt vernetzt werden.

Die landschaftlichen Qualitäten der Leineniederung und des Flusslaufs sollen als Potenzial für die Innenstadt erschlossen werden.

Die klimatische Funktion der innerstädtischen Freiräume soll in den Blick genommen und qualifiziert werden.



Gute Erreichbarkeit sichern und klimagerechte Mobilität fördern

Die PKW-Verkehrsdichte auf den zentralen Verkehrsachsen der Innenstadt (Wunstorfer Straße, Leinstraße, Herzog-Erich-Allee) soll so weit wie möglich reduziert werden, um deren Barrierewirkung aufzuheben.

Eine attraktive fußläufige Querung der Wunstorfer Straße im Bereich Marktstraße-Süd ist kurz- bis mittelfristig herzustellen.

Die Fuß- und Radwegeerschließung zur sowie in der Innenstadt soll verbessert werden.

Die Nutzbarkeit umweltverträglicher Verkehrsmittel – Fahrrad, ÖPNV, Carsharing – auch im Verbund soll ausgebaut werden.

Durch ein gutes und stadträumlich verträgliches Stellplatzangebot soll die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem PKW gesichert werden.

Die Verkehrssicherheit für Kinder und ältere Menschen soll durch den barrierefreien Ausbau und Maßnahmen der Schulwegsicherung verbessert werden.

Innenstadt als Kulturtreffpunkt etablieren, Freizeitwert ausbauen

Die öffentlichen Räume in der Innenstadt sollen als Veranstaltungsflächen qualifiziert werden.

In der Innenstadt soll Raum für Kunst und Kultur geschaffen werden.

Es soll ein attraktives Spektrum aus öffentlichen, kommerziellen und bürgerschaftlich organisierten Kultur- und Freizeitangeboten aufgebaut bzw. gesichert werden. Lokale Initiativen und bürgerschaftliche Ideen sollen aktiviert und unterstützt werden.

Abb. 112 (linke Seite):
Teilgebiete des Untersuchungsgebietes

Leitbild Mobilität



übergeordnete Straßen innenstadtgerecht gestalten



Querungspunkte verkehrssicher für Fuß- und Radverkehr ausbauen



Verkehrsdichte reduzieren



Verkehrsberuhigte Bereiche sichern und attraktiv weiterentwickeln



Fuß- und Radwegeverbindungen neu schaffen



Zufahrt zur Innenstadt für Radverkehr gestalten



Shared Space schaffen



Abstellmöglichkeiten für Fahrräder ausbauen



neue Parkplätze schaffen



vorhandene Parkplätze zukunftsfähig ausbauen



neue Park & Ride-Angebote schaffen



vorhandene Park & Ride-Angebote zukunftsfähig ausbauen



Lieferverkehr angemessen sichern

Leitbild Stadtstruktur



In der Innenstadt soll ein differenziertes Angebot an Räumen für private und öffentliche Veranstaltungen unterschiedlicher Größe und Art ausgebaut werden, um den Raumverlust, der mit Aufgabe des VZL entsteht, zu kompensieren.

Die Leine soll für Freizeit und Tourismus besser erlebbar gemacht werden

Innenstadt als Identifikationsort der Stadtgesellschaft verankern

Das Schloss Landestrost soll stadträumlich besser an die Innenstadt angebunden werden.

Identitätsprägende Nutzungen, wie z.B. das Rathaus oder Schützenfest, sollen in der Innenstadt verortet sein.

Stadtbildprägende historische Gebäude sowie die Zeugnisse der ehemaligen Ackerbürgerstadt sollen bewahrt und städtebaulich in Szene gesetzt werden.

Das Image der Innenstadt soll nach innen und außen gezielt aufgewertet werden.

Der Bahnhofsvorplatz sowie der Marktplatz sollen als Visitenkarten der Innenstadt profiliert werden.

Die Eingänge zur Innenstadt sollen gestalterisch aufgewertet werden.

Um den Tourismus zu stärken soll die touristische Infrastruktur weiter ausgebaut werden.

Abb. 113 (linke Seite):
Teilgebiete des Untersuchungsgebietes

Leitbild Stadtstruktur

	zentrales Rückgrat der Einkaufs-innenstadt ausbauen & stärken		Bereiche städtebaulich neu ordnen		neue Versorgungseinrichtungen
	Schwerpunkt Einzelhandel (mit Dienstleistungen & Wohnen)		Qualitäten der Grünräume erschließen & Vernetzung ausbauen		neue kulturelle Einrichtungen
	Schwerpunkt Dienstleistungen (mit nicht störendem Gewerbe & Wohnen)		Wohnumfeld aufwerten		Innenstadt durch neue Nutzungen stärken
	Schwerpunkt Wohnen (mit kleintlg. Einzelhandel & Dienstleistungen)		Verbindungen schaffen & aufwerten		Freiräume für Veranstaltungen nutzbar machen
	Freiräume beleben, aufwerten & barrierefrei gestalten		Innenstadteingänge gestalten		Tourismus stärken
	bedeutende Freiräume mit Naherholungsfunktion		neue Einzelhandelsangebote		naturräumliche Qualitäten erlebbar machen

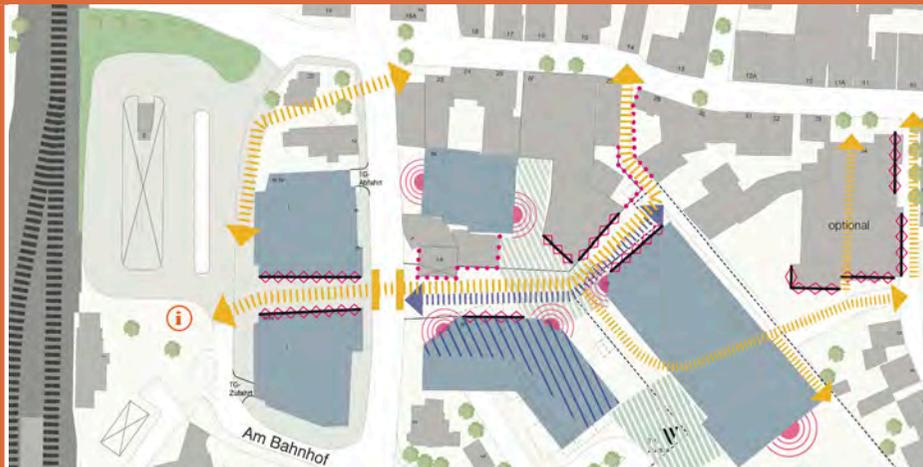
C GEPLANTE MASSNAHMEN

8 MASSNAHMENKONZEPT

8.1 Handlungsfeld Einzelhandel, Arbeiten & Wirtschaft

Städtebauliche Einbindung Entwicklungsbereich Marktstraße-Süd

M 1.1



Der neu zu entwickelnde Stadtbaustein „Marktstraße-Süd“ mit dem Rathaus und neuen Einzelhandelsflächen soll städtebaulich eingebunden werden, damit Synergien zwischen der heutigen Fußgängerzone und dem neuen Einkaufsbereich entstehen und die Innenstadt als Ganzes von der Neuentwicklung profitieren kann. Ziel ist insbesondere die Ausgestaltung einer attraktiven Wegeverbindungen vom Bahnhof zur Marktstraße und zum Bereich Marktstraße-Süd.

„Bahnhofsvorplatz – Empfangshalle der Stadt“

M 1.1.1

Der Empfang und die Information zur Innenstadt soll am Bahnhofsvorplatz verbessert werden. Außerdem soll ein barrierefreies Wegeleitsystem zu den Querungspunkten der Wunstorfer Straße in die Innenstadt entwickelt werden.

Priorität	hoch
Kosten	10.000 € (pauschal)
Finanzierung	StBF, städtische Mittel
Akteure	Stadt Neustadt a. Rbge.

Wegeverbindungen Bahnhof - Marktstraße

M 1.1.2

Es soll nach Fertigstellung des NeuStadtTors ein barrierefreies Wegeleitsystem zum Querungspunkt der Wunstorfer Straße zur Marktstraße entwickelt werden

Priorität	hoch
Kosten	300.000 € (1.500 m ² x 200 €)
Finanzierung	StBF, städtische Mittel
Akteure	Stadt Neustadt a. Rbge.

Wegeverbindung Bahnhof - Rathaus/ Fußgängerquerung Wunstorfer Straße

M 1.1.3

Es soll eine sichere, barrierefreie und attraktive Fußgängerquerung der Wunstorfer Straße in Richtung Marktstraße-Süd/ Rathaus geschaffen werden.

Priorität	hoch
Kosten	700.000 € (2.000 m ² x 350 €)
Finanzierung	StBF, städtische Mittel
Akteure	Stadt Neustadt a. Rbge.

Publikumszugewandte Gestaltung der Raumkanten der wegebegleitenden Gebäude M 1.1.4

Im Rahmen der Planung der neuen Gebäude im Bereich Marktstraße-Süd ist die publikumszugewandte Gestaltung der wegebegleitenden Raumkanten zu berücksichtigen.

Priorität	hoch
Kosten	Ggf. Zuschüsse Modernisierungsförderung
Finanzierung	private Investitionen, StBF u.a.
Akteure	Stadt Neustadt a. Rbge., private Investoren

Attraktive und klare Wegeführung zur Marktstraße M 1.1.5

Um eine attraktive und klare Wegeführung zur Marktstraße sicherzustellen, soll die Gestaltung der Wege mit einheitlichen Materialien (barrierefreies Pflaster, wegebegleitende Bäume für mehr Stadtgrün, einheitliche Möblierungselemente wie Bänke etc.) erfolgen.

Priorität	hoch
Kosten	348.500 € (1.950 m ² x 250 €)
Finanzierung	StBF
Akteure	Stadt Neustadt a. Rbge.

Gestaltung Rathausplätze M 1.1.6

Als Treffpunkt und Identifikationsort in der Innenstadt soll ein attraktiver öffentlicher Platz vor dem neuen Rathaus geschaffen werden.

Priorität	hoch
Kosten	425.500 € (1.850 m ² x 230 €)
Finanzierung	StBF
Akteure	Stadt Neustadt a. Rbge.

Wohnen in der Marktstraße-Süd M 1.1.7

Zur Diversifizierung des Wohnangebotes und Belegung des Bereiches außerhalb der Geschäftszeiten soll Wohnraum in den Obergeschossen des südlichen Entwicklungsbereichs an der Wunstorfer Straße geschaffen werden. Die Nutzung ist z.B. über einem städtebaulichen Vertrag zwischen Eigentümer und Stadt Neustadt a. Rbge. abzusichern.

Priorität	hoch
Kosten	NN (Städtebaulicher Vertrag zwischen Eigentümer und Stadt Neustadt a. Rbge.)
Finanzierung	private Investitionen
Akteure	Stadt Neustadt a. Rbge., private Investoren

Citymanagement/ Sanierungsmanagement etablieren und erweitern

M 1.2



Zur dauerhaften Sicherung der Innenstadt werden Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung umgesetzt und ausgebaut. Die Bündelung von Vermarktungsaktivitäten wird vorangebracht. Dies betrifft insbesondere die Notwendigkeit der Belebung der Innenstadt, den Aufbau einer zukunftssicheren Branchenvielfalt von Handel, Gastronomie und Dienstleistungen sowie Erhöhung der Schlagkraft einzelner kleiner Unternehmen und Geschäfte durch gemeinsame Aktivitäten und die Entwicklung von Konzepten zur Nutzung der Vorteile des stationären Handels im digitalen Umfeld. Bestehende ehrenamtliche Institutionen stoßen bei der Umsetzung an ihre Grenzen. Deshalb ist es notwendig das bestehende Citymanagement auszubauen.

Auch die bauliche Sanierung der Gebäude in der Innenstadt soll durch Beratung und fachliche Hilfestellungen für die Gebäudeeigentümer angestoßen und unterstützt werden.

Citymanagement etablieren und erweitern

M 1.2.1

Folgende Aufgaben soll das Citymanagement zur Stärkung des Einzelhandelsstandortes und Belebung der Innenstadt übernehmen:

- Initiieren und Organisieren eines ganzjährigen Veranstaltungskonzeptes zur Belebung der Innenstadt
- Fortführung und ggf. Optimierung des bestehenden Flächenmanagements zur zielgenauen Vermittlung von Flächen mit Leerstand
- Entwickeln von Aktivitäten zur besseren Außendarstellung bei evtl. Leerständen
- Anschieben von Digitalisierungsprozessen und energetischer Ertüchtigung für Handel und Gastronomie
- Anschieben von Maßnahmen zur gemeinsamen Vermarktung der Innenstadt

Priorität	hoch
Kosten	1.500.000 € (150.000 € p.a., 10 Jahre)
Finanzierung	StBF, städtische Mittel, ggf. Geschäftsleute u.a.
Akteure	Stadt Neustadt a. Rbge., private Investoren

Einrichtung Sanierungsmanagement

M 1.2.2

Folgende Aufgaben soll eine Sanierungsmanagement zur Unterstützung der baulichen Sanierung der Innenstadt übernehmen:

- Aktivierung von Akteuren, Moderation und Vermittlung zwischen den Akteuren, Ansprechpartner und „Sprachrohr“ für alle
- Unterstützung der Programmabwicklung für die Kommune
- Beratung privater Eigentümer, Unterstützung der Fördermittelakquise

Priorität	hoch
Kosten	350.000 € (35.000 € p.a, 10 Jahre)
Finanzierung	StBF
Akteure	Stadt Neustadt a. Rbge.

Optimierung des Angebots und Modernisierung von Einzelhandels- und Gastronomieflächen **M 1.3**



Aktuelle und zukünftige Konzepte von Unternehmen können derzeit teilweise in der Innenstadt z.B. aufgrund baulicher Gegebenheiten nicht platziert werden. Es werden größere zusammenhängende Flächen gebraucht. Gewerbe- und Verkaufsflächen müssen auf einen aktuellen Ausbaustandard gebracht werden (z.B. Barrierefreiheit, energiesparende Beleuchtung u.ä.).

Förderung von Modernisierungsgutachten **M 1.3.1**

Privaten Eigentümer*innen fehlt häufig die Vorstellung von sinnvollen Instandsetzungs- und Modernisierungsmaßnahmen und den damit verbundenen Kosten. Indem die Kommune Gutachten mitfinanziert, ebnet sie den Weg zur qualitätvollen Modernisierung. Auch Möglichkeiten für die Zusammenlegung von Flächen können geprüft werden.

Priorität	mittel
Kosten	30.000€
Finanzierung	StBF, Eigenmittel der Geschäftsleute
Akteure	Sanierungsmanagement, private Eigentümer/ Geschäftsleute

Unterstützung der Modernisierung von Einzelhandels- und Gewerbeflächen **M 1.3.2**

Die Modernisierung und zukunftsfähige Gestaltung der vorhandenen Einzelhandels- und Gewerbeflächen soll durch Beratung und finanzielle Förderung der Eigentümer unterstützt werden.

Priorität	mittel
Kosten	über Verfügungsfonds
Finanzierung	StBF, städtische Mittel, private Investitionen
Akteure	Sanierungsmanagement, private Eigentümer/ Geschäftsleute

Schaffung neuer moderner Einzelhandels- und Gewerbeflächen **M 1.3.3**

Um den im Einzelhandelskonzept ausgewiesenen Bedarf an zusätzlichen und vor allem größeren Einzelhandelsflächen zu decken sollen neue Flächen in marktgerechtem Umfang geschaffen werden (u.a. im NeuStadtTor und Rathausneubau).

Priorität	hoch
Kosten	NN
Finanzierung	Private Investoren, Stadt Neustadt a. Rbge.
Akteure	Stadt Neustadt a. Rbge., Wirtschaftsförderung, Citymanagement

Zusammenarbeit der Innenstadtakteure (Stadt, Unternehmen, Eigentümer)

M 1.4



Zur Weiterentwicklung der Innenstadt müssen alle Akteure gemeinsame Ziele verfolgen und durch eine Zusammenarbeit die Kräfte bündeln. Die Grundstrukturen durch die vorhandenen Vereinigungen wie den Stadtmarketing e.V. und die Gemeinschaft für Wirtschaftsförderung e.V. können genutzt werden, um die weiteren Akteure einzubinden.

Verfügungsfonds

M 1.4.2

Kreieren und Umsetzen von Maßnahmen mit Unterstützung der Akteure (z.B. Umsetzen von Veranstaltungen, städtebaulichen und gestalterischen Maßnahmen)

Priorität hoch

Kosten 800.000 € (80.000 € p.a., 10 Jahre)

Finanzierung StBF, Eigenanteil private Eigentümer u. Geschäftsleute, Stadt Neustadt a. Rbge., Wirtschaftsförderung

Akteure Stadt Neustadt a. Rbge., Wirtschaftsförderung, Citymanagement, Sanierungsmanagement, private Eigentümer u. Geschäftsleute

Aufbau einer „Partnerschaft Innenstadt“

M 1.4.1

Aufbau und Etablieren einer „Partnerschaft Innenstadt“ zur Entwicklung gemeinsamer Aktivitäten

Priorität hoch

Kosten Citymanagement

Finanzierung StBF, Eigenanteil private Eigentümer u. Geschäftsleute, Stadt Neustadt a. Rbge., Wirtschaftsförderung

Akteure Stadt Neustadt a. Rbge., Wirtschaftsförderung, Citymanagement, private Eigentümer u. Geschäftsleute

Gastronomieangebot mit Außenbewirtschaftung an der Leine

M 1.5



Das Potenzial der attraktiven Lage „Zwischen den Brücken“ wird durch die derzeitig dort angesiedelte Geschäftsstruktur nicht ausgeschöpft. Ein Gastronomieangebot mit Außenbewirtschaftung zur kleinen Leine könnte ein zusätzlicher Attraktionspunkt der Innenstadt sein. Über eine Konzeptplanung/Modernisierungsgutachten soll eine entsprechende Nutzung unterstützt werden.

Priorität	mittel
Kosten	10.000 € (pauschal)
Finanzierung	StBF, Eigenanteil Eigentümer
Akteure	Private Eigentümer, Sanierungs- u. Citymanagement

Energetisches Quartierskonzept für die Innenstadt entwickeln

M 1.6



Die Neuentwicklung des Bereiches Marktstraße-Süd bietet die Möglichkeit, ein neues energieeffizientes und klimagerechtes Wärmeversorgungssystem aufzubauen, das auch für die Versorgung umliegender Bereiche genutzt werden kann. Mit einem über die KfW geförderten energetischen Quartierskonzept können Perspektiven einer klimagerechten Entwicklung des Gebäudebestandes der Innenstadt entwickelt werden. Ein entsprechender Antrag soll am besten in Kooperation zwischen Stadt und Stadtwerken bei der KfW gestellt werden.

Erstellung eines energetischen Quartierskonzeptes

M 1.6.1

Ein energetisches Quartierskonzept, das den energetischen Ausgangszustand beschreibt, Effizienzpotenziale aufzeigt und ein Maßnahmenkonzept entwickelt, soll entwickelt werden.

Priorität	mittel
Kosten	50.000 €
Finanzierung	KfW-Programm 432 (65%), Land Niedersachsen (10%), Stadt Neustadt a. Rbge.
Akteure	Stadt Neustadt a. Rbge., Stadtwerke

Sanierungsmanagement Klimaschutz

M 1.6.2

Aufbauend auf dem energetischen Quartierskonzept kann ein Sanierungsmanagement, gefördert über das KfW-Programm 432, zur Unterstützung Konzeptumsetzung eingesetzt werden. Dessen Aufgaben sind:

- Private Eigentümer aktivieren und beraten
- Maßnahmen koordinieren und kontrollieren und
- als zentraler Ansprechpartner für Fragen zu Finanzierung und Förderung fungieren.

Priorität	mittel
Kosten	60.000 € (20.000€ p.a., 3 Jahre)
Finanzierung	KfW-Programm 432 (65%), Land Niedersachsen (10%), Stadt Neustadt a. Rbge.

Entwicklungsbereich Marktstraße-Süd

M 1.7



Die Neuentwicklung des Bereichs Marktstraße-Süd bietet die Möglichkeit der Stärkung der Innenstadt durch Gemeinbedarfsnutzungen und großflächige Geschäftsnutzungen. Auf der bislang untergenutzten Innenstadtdfläche soll eine Bebauung mit einem neuen Rathaus in Kombination mit Einzelhandelsflächen entstehen. Langfristig sind weitere Neubauten geplant.

Im abgeschlossenen Sanierungsverfahren (1980-2010) wurde in diesem Bereich ein Umlegungsverfahren inkl. Grunderwerb durchgeführt. Investive Maßnahmen wurden in diesem Bereich nicht umgesetzt. Die Sanierungssetzung wurde in diesem Gebiet bis heute nicht aufgehoben. Um das Gesamtkonzept umzusetzen, sind weitere Grundstücksankäufe zu tätigen und Bestandsgebäude rückzubauen.

Rathausneubau**M 1.7.1**

Die Stadt Neustadt a. Rbge. bereitet aktuell den Neubau eines Rathauses am Standort „Marktstraße-Süd“ vor, in dem die gesamte, bislang im Stadtgebiet verteilte Stadtverwaltung konzentriert werden soll. Daneben sollen auch Einzelhandelsflächen für die Vermietung an Dritte sowie jeweils zugehörige Stellplätze realisiert werden.

Priorität	hoch
Kosten	30.000.000 €
Finanzierung	Stadt Neustadt a. Rbge, private Investoren
Akteure	Stadt Neustadt a. Rbge, private Investoren

Bestandsrückbau Marktstraße-Süd**M 1.7.2**

Um das Gesamtkonzept umzusetzen, sind weitere Grundstücksankäufe zu tätigen und Bestandsgebäude rückzubauen.

Priorität	hoch
Kosten	200.000 €
Finanzierung	StBF, Stadt Neustadt a. Rbge.
Akteure	Stadt Neustadt a. Rbge.

8.2 Wohnen & Versorgung

Förderung der Modernisierung des Wohnungsbestandes

M 2.1



Der Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf in Hinblick auf das Wohnen ist in der Innenstadt hoch. Viele Gebäude entsprechen nicht den aktuellen Anforderungen an Ausstattung, Barrierefreiheit oder Energieeffizienz. Investitionen in den Bestand sind dringend erforderlich, um die Wohnqualität und damit die Wohnfunktion in der Innenstadt nachhaltig zu sichern und zum Erhalt der historischen Bausubstanz beizutragen.

Im abgeschlossenen Sanierungsverfahren (1980-2010) wurden insgesamt 24 ortsbildprägende Gebäude instandgesetzt und modernisiert.

Modernisierungsförderung für ortsbildprägende Gebäuden

M 2.1.1

Die historische Bausubstanz trägt zum Ortsbild und zur Identität der Innenstadt entscheidend bei. Um heutigen Ansprüchen zu genügen, sind Modernisierungen der Wohngebäude, aber auch der Geschäftsgebäude mit Wohnnutzung im Obergeschoss, erforderlich. Da die Wirtschaftlichkeit nicht in allen Fällen gegeben ist, soll die Modernisierung besonderer ortsbildprägender Gebäude sowohl energetisch als auch hinsichtlich Barrierefreiheit finanziell gefördert werden.

Priorität	mittel
Kosten	5.000.000 € (ca. 25 Gebäude á 200.000 €)
Finanzierung	StBF, private Investitionen, KfW-Förderung u.a.
Akteure	Stadt Neustadt a. Rbge., private Investoren

Beratungsangebot

M 2.1.2

Private Eigentümer sollen hinsichtlich der baulichen und gestalterischen Möglichkeiten, in Fragen zu Energieeffizienz und Barrierefreiheit sowie zu Fördermöglichkeiten beraten werden. Hierzu sollen Informationsveranstaltungen oder auch Einzelberatungen angeboten werden.

Priorität	mittel
Kosten	Sanierungsmanagement/ Citymanagement
Finanzierung	StBF
Akteure	Stadt Neustadt a. Rbge., private Eigentümer, Sanierungsmanagement

Unterstützung des Ausbaus der Wohnumfeld-qualitäten in der Innenstadt

M 2.2



Um die Attraktivität des Wohnens in der Innenstadt zu steigern, sollten die Aufenthaltsqualitäten im Wohnumfeld ausgebaut werden. Viele der Blockinnenbereiche sind heute stark versiegelt. Durch Entsiegelung und Zusammenfassen der Stellplätze kann Platz für Grün und Aufenthalt (Freisitze, Terrassen o.ä.) geschaffen werden. Über ein Förderangebot sollen private Maßnahmen zur Attraktiverung des Wohnumfeldes unterstützt werden.

Priorität	mittel
Kosten	200.000 € (pauschaler Fördertopf)
Finanzierung	StBF, private Eigentümer, Eigentümergruppen
Akteure	Eigentümer, Eigentümergruppen, Sanierungsmanagement, Stadt Neustadt a. Rbge.

Beratungsangebot zur Schaffung von barrierefreiem Wohnraum

M 2.3



Das Wohnen in der Innenstadt ist aufgrund der Nähe zu Versorgungs- und Freizeitangeboten gerade für ältere Menschen attraktiv. Um die Innenstadt als familien- und altengerechten Wohnstandort auszubauen, ist die Schaffung von barrierefreiem Wohnraum, aber auch der barrierefreie Umbau der Geschäftsgebäude, eine Voraussetzung. Ein Beratungsangebot zu altersgerechtem Umbau und entsprechenden Fördermöglichkeiten, mit dem auch gute Beispiele als Anregung aufgezeigt werden, soll aufgebaut werden. Hier sollen auch vorhandene Beratungsangebote aufgegriffen und vernetzt werden (z.B. Handwerkskammer, Region Hannover).

Priorität	mittel
Kosten	Sanierungsmanagement
Finanzierung	StBF, Region Hannover
Akteure	Seniorenbeauftragte, Stadt Neustadt a. Rbge., Region Hannover, Sanierungsmanagement

Ausbau eines zielgruppenorientierten Wohnangebots durch Umnutzung und ergänzenden Neubau

M 2.4



Nicht alle Wohnwünsche lassen sich im Bestand erfüllen. Um besondere Wohnangebote für spezielle Zielgruppen (Wohnen mit Service, Mehrgenerationenwohnen u.ä.) verwirklichen zu können und attraktive Wohnformen anbieten zu können, sollten Flächenpotenziale für den Wohnungsneubau genutzt werden (z.B. Feuerwehrgelände Lindenstraße, Obergeschosse Markstraße-Süd (ohne Rathaus) oder Ersatzwohnungsbau für nicht erhaltenswerte Gebäude).

Priorität	mittel
Kosten	NN (Management- und Planungskosten)
Finanzierung	Investoren, Private Eigentümer
Akteure	Stadtplanung Stadt Neustadt a. Rbge.

Neubau eines Jugendhauses und Gestaltung des Außenbereiches

M 2.5



Es besteht erhöhter Bedarf nach einem zentralen Ort, an dem sich Jugendliche in der Innenstadt abseits kommerzieller Angebote treffen können. Da der heutige, weit außerhalb gelegene, Standort des Jugendhauses aufgegeben werden muss, bietet sich die Chance, einen Standort im Bereich der Innenstadt neu aufzubauen. Angedacht ist der Neubau eines Jugendhauses mit entsprechendem Außenraum im Bereich des Entwicklungsgebietes entlang der Straße „An der Eisenbahn“.

Priorität	hoch
Kosten	1.400.000 € (NF: 500 m ² x 2.800 €)
Finanzierung	StBF, ggf. Investitionspakt Soziale Integration im Quartier
Akteure	Stadt Neustadt a. Rbge., Jugendorganisationen

8.3 Freiraum & Öffentlicher Raum

Gestalterische und funktionale Aufwertung der öffentlichen Räume

M 3.1



Die Attraktivität und vielfältige Nutzbarkeit der öffentlichen Räume in der Innenstadt ist eine entscheidende Voraussetzung für deren Funktion als Ort und Treffpunkt des Stadtlebens. Viele der öffentlichen Räume der Innenstadt Neustadt sind in die Jahre gekommen. Teilweise haben sie an Attraktivität durch wenig Aufenthaltsflächen und fehlenden Grünbestand eingebüßt. Nicht immer entspricht ihre Gestaltung den heutigen funktionalen Ansprüchen, die sich z.B. aus der Nutzung als Veranstaltungsort und einer zukunftsweisenden Mobilität für den Radverkehr ergeben. Wiederkehrende Elemente können dazu beitragen, die Identität der Innenstadt zu stärken. In dem abgeschlossenen Sanierungsverfahren (1980-2010) wurden die Bereiche um die Marktstraße vor etwa 40 Jahren mit Fördermitteln der Städtebauförderung erneuert (bis 1981).

Verbindendes Gestaltungskonzept erarbeiten

M 3.1.1

Als Grundlage für weitere Umgestaltungsmaßnahmen und die Anlage neuer Wege zur Einbindung des Bereiches Marktstraße-Süd soll ein verbindendes Gestaltungskonzept bezüglich Pflasterung, Ausstattung und Möblierung der öffentlichen Räume in der Innenstadt erarbeitet werden.

Priorität	mittel
Kosten	10.000 €
Finanzierung	StBF, Stadt Neustadt a. Rbge.
Akteure	Stadt Neustadt a. Rbge.

Ausbau der Aufenthaltsqualitäten

M 3.1.2

Um den Anteil des Stadtgrüns zu erhöhen und Aufenthaltsqualitäten auszubauen sollen neue „Grüninseln“ als Aufenthaltszonen in der Innenstadt geschaffen werden.

Priorität	mittel
Kosten	200.000 €
Finanzierung	Eigentümer, StBF, Stadt Neustadt a. Rbge.
Akteure	Sanierungsmanagement, Stadt Neustadt a. Rbge.

Umgestaltung Marktplatz

M 3.2



Der Marktplatz hat eine wichtige identitätsstiftende Bedeutung für Neustadt. Seine Gestaltung entspricht nicht mehr den aktuellen Anforderungen an Aufenthaltsqualität und die unterschiedlichen Funktionen und Nutzungen. Die Stufen auf dem Platz verschlechtern die Nutzbarkeit. Die Beleuchtung trägt nicht zu seiner Inszenierung bei. Mit einem neuen Gestaltungskonzept soll der Bedeutung des Marktplatzes Rechnung getragen, die Aufenthaltsqualität verbessert, die Barrierefreiheit hergestellt und die flexible Nutzbarkeit für Veranstaltungen (u.a. Wochenmarkt, Lichterfest, Schützenfest, Stadtevents) erhöht werden. Weitere Anforderungen sind die Öffnung zur Marktstraße und zur Schloßstraße sowie die Beseitigung von Stufen für barrierefreie Zugänglichkeit und Nutzung etc.

Der Marktplatz wurde bereits vor der ersten Städtebaufördermaßnahme zu Beginn der 1980er Jahre umgestaltet. In dem abgeschlossenen Sanierungsverfahren (1980-2010) wurden lediglich die Bereiche um die Marktstraße vor etwa 40 Jahren mit Fördermitteln der Städtebauförderung zur Fußgängerzone ausgebaut.

Priorität	mittel
Kosten	1.155.000 € (3.300 m ² x 350 €)
Finanzierung	StBF, Stadt Neustadt a. Rbge., Kirche, ggf. Sponsoring
Akteure	Stadt Neustadt a. Rbge., Kirche, Gewerbetreibende

Möblierungskonzept Marktstraße

M 3.3



Die Marktstraße hat als Haupteinkaufsstraße und Fußgängerzone eine geringe Breite, die heute durch eingefriedete Außensitzplätze, Möblierungselemente und Werbeanlagen an vielen Stellen noch verengt wird. Durch die Vereinbarung eines Grundkonzeptes für die Möblierung soll die Attraktivität und Aufenthaltsqualität in der Marktstraße gesteigert und eine eigene Identität aufgebaut werden.

Priorität	mittel
Kosten	5.000 € (Umsetzung über Verfügungsfonds)
Finanzierung	StBF, Geschäftsleute, private Eigentümer, Stadt Neustadt a. Rbge.
Akteure	Citymanagement, Geschäftsleute, private Eigentümer

Neugestaltung La-Ferté-Macé-Platz

M 3.4



Der Platz La Fertè Macé am Rondeel ist in die Jahre gekommen. Er wurde Ende der 1970er Jahre vor dem abgeschlossenen Sanierungsverfahren (1980-2010) ausgebaut. Durch eine gestalterische Aufwertung können die Nutzbarkeit verbessert und die Geschäftszonen am Platz gestärkt werden.

- Großzügigkeit durch einheitliche Pflasterung
- Eingangssituation von Norden einladend gestalten
- Fragmentierung des Platzes durch Grünpflanzungen, Einfriedungen Außen Gastronomie u.ä. aufheben
- Lärmschutz zur Wunstorfer Straße durch Gestaltungselemente

Priorität	hoch
Kosten	280.000 € (1.200 m ² x 230 €)
Finanzierung	StBF, Geschäftsleute und Eigentümer
Akteure	Stadt Neustadt a. Rbge., Geschäftsleute und Eigentümer

Begrünung der Straßenräume und gestalterische Vernetzung der Wohnbereiche mit den attraktiven Naherholungsbereichen (Erichsberg, Leineaue)

M 3.5



Mit dem Erichsberg und der Leineniederung liegt die Innenstadt eingebettet in attraktive Naherholungsbereiche. Insbesondere den zukünftigen Wohnbereichen in der Innenstadt fehlt die Vernetzung mit den Naherholungsbereichen, z.B. durch ein grünes Wegenetz. Ziel ist die Vernetzung z.B. durch Hervorhebung der Wegeführung durch Bepflanzung, Beleuchtung, Markierungen in ausgewählten Straßenzügen.

Beim Straßenausbau im Rahmen des abgeschlossenen Sanierungsverfahrens (1980-2010) hatte die Begrünung der Straßenräume noch nicht die Bedeutung, die ihr heute angesichts des Klimawandels zukommt.

Priorität	mittel
Kosten	100.000 €
Finanzierung	StBF
Akteure	Stadt Neustadt a. Rbge., Geschäftsleute und Eigentümer

Funktionale und gestalterische Aufwertung des Weges am westlichen Ufer der kleinen Leine als Promenade

M 3.6



Die Leineniederung mit ihren naturräumlichen Qualitäten ist ein wichtiger Attraktionspunkt der Innenstadt. Vom Weg am innenstadtseitigen Ufer der kleinen Leine sind diese besonderen Qualitäten heute kaum erlebbar. Ziel ist, ihn mit Verweilpunkten auszugestalten, die sich zur Leineniederung öffnen, und seine Funktion als Freizeitradweg auszubauen. Wichtige Maßnahmen sind hier:

- Öffnung der Bepflanzung zur Leineniederung
- Hochwassersicherer Ausbau
- Vorhandene Zugänge barrierefrei ausbauen und ins Wegenetz einbinden
- Ausbau als Freizeitradweg

Der Weg wurde im Rahmen des abgeschlossenen Sanierungsverfahrens nach einem städtebaulichen Ideenwettbewerb ab 1985 ausgebaut.

Priorität	mittel
Kosten	100.000 € (3 x 200 m ² x 160 €)
Finanzierung	StBF
Akteure	Stadt Neustadt a. Rbge., Region Hannover

Verbesserung der Wegeanbindung vom östl. Ende der Marktstraße entlang der Leine zum Schloss

M 3.7



Eine gute Wegeanbindung zwischen Schloss und Innenstadt stärkt deren touristische Attraktivität und erschließt Synergien. Der Zugang zur Wegeverbindung über eine abseitige Treppenanlage entlang der Leine über die Marktstraße ist heute sehr unattraktiv. Die Wegeführung sollte hier barrierefrei verbessert werden und hochwassertauglich bis zum Hafen ausgebaut werden.

Priorität	mittel
Kosten	108.000 € (240 m ² x 200 € zzgl. Stützmauer)
Finanzierung	StBF
Akteure	Stadt Neustadt a. Rbge., Region Hannover

Sicherung des Naturraums Leineaue und Erhalt der klimatisch wichtigen Freiräume

M 3.8



Die in und an der Leine geplanten Naherholungsmaßnahmen sind mit den Schutzansprüchen des Naturraums in Einklang zu bringen. Weitere Maßnahmen zur Stärkung des Naturraumes und der Biodiversität sind in Angriff zu nehmen.

Priorität	mittel
Kosten	80.000 €
Finanzierung	StBF
Akteure	Stadt Neustadt a. Rbge., Region Hannover

Grünfläche am Rathaus

M 3.9



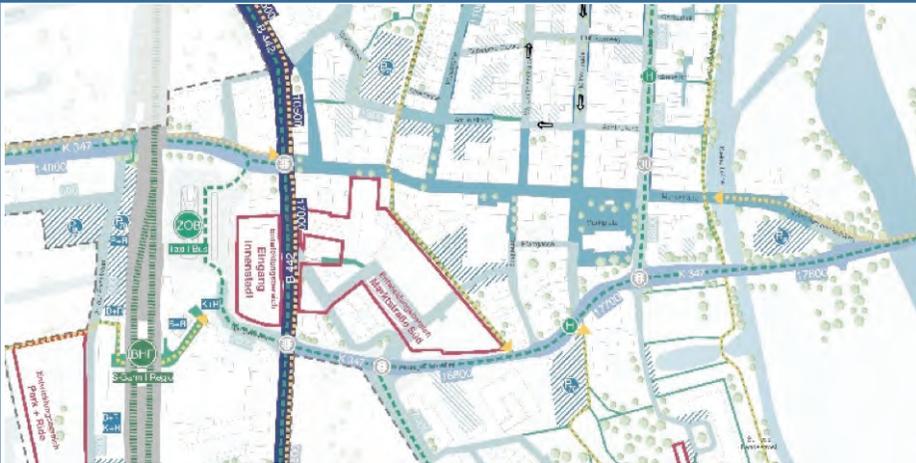
Die Grünfläche zwischen Herzog-Erich-Allee und neuem Rathaus bzw. auch dem neuem Rathausplatz soll als ein Innenstadteingang ansprechend gestaltet werden unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Vorgaben im Bereich des ehemaligen Stadtgrabens und der Stadtmaurerrelikte.

Priorität	hoch
Kosten	175.000 € (1.750 m ² x 100 €)
Finanzierung	StBF
Akteure	Stadt Neustadt a. Rbge.

8.4 Handlungsfeld Mobilität

Fortschreibung des Verkehrskonzept mit dem Ziel der verkehrlichen Entlastung des Versatzstückes zwischen Herzog-Erich-Allee und Landwehr

M 4.1



Um das „Versatzstück“ der Wunstorfer Straße zwischen Landwehr und Herzog-Erich-Allee als wichtiges Verbindungsglied zwischen Bahnhof und Innenstadt vom Verkehr zu entlasten, soll ein Verkehrskonzept erarbeitet werden. Geprüft wird u.a.:

- Verlagerung des Durchgangsverkehrs der B 442 auf die B 6 und die Herzog-Erich-Allee mit Schließung des Bahnüberganges Nienburger Straße
- Verkehrsberuhigung durch Einbahnstraßenregelung oder Schließung des Versatzstückes zwischen Herzog-Erich-Allee und Landwehr
- ggf. Bau eines Kreisverkehrs im Kreuzungsbereich Herzog-Erich-Allee/ Wunstorfer Straße

Priorität	hoch
Kosten	90.000 €
Finanzierung	Stadt Neustadt a. Rbge.
Akteure	Stadt Neustadt a. Rbge., Deutsche Bahn, Straßenverkehrsbehörde

Entlastung der Wunstorfer Straße zum Abbau der Barrieren und zur Verbesserung der Fuß- und Radwegewegebeziehung Bahnhof/ Innenstadt

M 4.2



Eine gute Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt ist eine wichtige Voraussetzung um Besucher*innen in die Innenstadt zu ziehen. Um den neuen Rathausstandort gut erreichbar zu machen soll die Möglichkeit der Querung der Wunstorfer Straße im Bereich Marktstraße-Süd verbessert werden. Die Schaffung von Sicherheit, Funktionalität und Repräsentativität ist dabei anzustreben.

Variante a: Kreisel**M 4.2.1a**

Durch die Umgestaltung der Kreuzung Wunstorfer Straße/ Herzog-Erich Allee zu einem Verkehrskreisel kann durch Reduzierung der Abbiegerspuren eine bessere Überschreitbarkeit der Wunstorfer Straße erreicht werden.

Priorität	hoch
Kosten	600.000 € (nach Schätzung Verkehrsingenieur)
Finanzierung	StBF, GVFG
Akteure	Stadt Neustadt a. Rbge., Straßenbaubehörde, Bundesbahn

Variante b: Verkehrsberuhigung**M 4.2.1b**

Im Rahmen der großräumigen Umstrukturierung des Erschließungssystems der Innenstadt soll eine Verkehrsberuhigung des Verbindungsstücks Wunstorfer Straße zwischen Herzog-Erich-Allee und Landwehr erreicht werden.

Priorität	hoch
Kosten	620.000€ (2.700 m ² x 230 €)
Finanzierung	StBF, GVFG
Akteure	Stadt Neustadt a. Rbge., Straßenbaubehörde

Verbesserung der Verkehrssicherheit und Abbau der Barrierewirkung an Kreuzungspunkten der Herzog-Erich-Allee**M 4.3**

Um die Erreichbarkeit der Innenstadt für Fußgänger und Radfahrer zu verbessern und die Schulwegsicherheit zu erhöhen, sollen die Möglichkeiten zur Querung der Herzog-Erich-Allee verbessert werden. Durch eine bessere Anbindung des Schloss Landestrost als wichtiger Attraktionspunkt an die Innenstadt können Synergien erschlossen werden, die für mehr Frequenz auch in der Innenstadt sorgen.

Verkehrssicherer Ausbau der Kreuzungspunkte Herzog-Erich-Allee/ Wunstorfer Straße und Lindenstraße**M 4.3.1**

In Höhe des Amtsgerichtsparkplatzes soll eine sichere Querung der Herzog-Erich-Allee für Fußgänger und Radfahrer ermöglicht werden.

Priorität	hoch
Kosten	40.000 €
Finanzierung	StBF, GVFG, Bundesstraßenbehörde
Akteure	Stadt Neustadt a. Rbge., Straßenbauverwaltung

Sichere Querung der Herzog-Erich-Allee in Höhe des Amtsgerichtsparkplatzes

M 4.3.2

In Höhe des Amtsgerichtsparkplatzes soll eine sichere Querung der Herzog-Erich-Allee für Fußgänger und Radfahrer ermöglicht werden.

Priorität	hoch
Kosten	40.000 €
Finanzierung	StBF, GVFG, Bundesstraßenbehörde
Akteure	Stadt Neustadt a. Rbge., Straßenbauverwaltung

Fußgängerfreundlicher Ausbau des Kreuzungspunktes mit der Schlossstraße

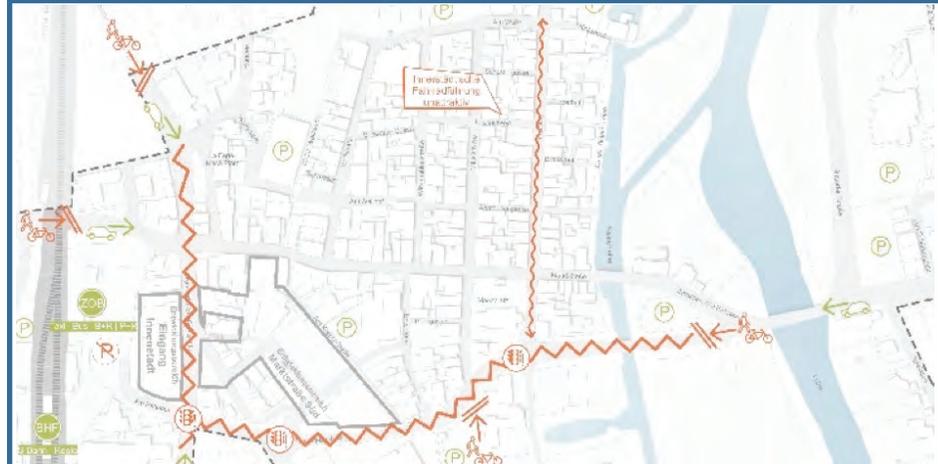
M 4.3.3

Die Fußwegeverbindung zwischen Innenstadt und Schloss Landestrost soll verbessert werden.

Priorität	mittel
Kosten	40.000 €
Finanzierung	StBF, GVFG, Bundesstraßenbehörde
Akteure	Stadt Neustadt a. Rbge., Straßenbauverwaltung

Stärkung des Radverkehrs in der Innenstadt

M 4.4



Im Radverkehrskonzept wird herausgearbeitet, wo und wie der Radverkehr auf akzeptablen und mit anderen Belangen verträglichen Achsen durch die Innenstadt geführt werden kann. Die daraus abgeleiteten Maßnahmen zur Ertüchtigung der aufgezeigten Radachsen sollen umgesetzt werden.

An den Ankunfts- und Einstiegspunkte des Radverkehrs in die Innenstadt – Landwehr von Westen, Nienburger Straße von Norden, Herzog-Erich-Allee/ Zwischen den Brücken von Osten und Wunstorfer Straße sowie Grünzug An der Leutnantswiese von Süden – sollen die Orientierung und Wegeführung für Radfahrer verbessert und gute Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen werden.

Ausbau von Radrouten durch die Innenstadt (Nord-Süd und Ost-West) M 4.4.1

Es sollen neue Radrouten durch die Innenstadt (Nord-Süd und Ost-West) ausgebaut werden. Dazu gehören die durchgängige Kennzeichnung und Behebung von Gefahrenpunkten.

Priorität	hoch
Kosten	120.000 €
Finanzierung	StBF, GVFG, NKI (Kommunalrichtlinie)
Akteure	Stadt Neustadt a. Rbge., ADFC

Schaffung zusätzlicher Fahrradabstellplätze M 4.4.2

An den zentralen Ankunftspunkten des Radverkehrs in der Innenstadt sollen gute Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen werden.

Priorität	mittel
Kosten	30.000 €
Finanzierung	StBF, GVFG, NKI (Kommunalrichtlinie)
Akteure	Stadt Neustadt a. Rbge., ADFC

Berücksichtigung einer Radwegeachse bei der Neugestaltung des La-Ferté-Macé-Platzes M 4.4.3

Bei der Neugestaltung des La-Ferté-Macé-Platzes soll eine Radwegeachse für den Radverkehr berücksichtigt werden.

Priorität	hoch
Kosten	Enthalten in 4.4 Platzgestaltung
Finanzierung	StBF, Stadtmarketing e.V.
Akteure	Stadt Neustadt a. Rbge., Stadtmarketing e.V.

Fuß- und Radwegebrücke über die Leine M 4.5



Ein Ausbau der Herzog-Erich-Allee mit sicheren Radwegen und Fußgängerbereichen zwischen den beiden Leinebrücken scheitert am engen Straßenraum. Um den Siedlungsbereich östlich der Leine fußläufig und für den Radverkehr besser an die Innenstadt anzuschließen, bedarf es einer neuen Leinequerung in Form einer neuen Fuß- und Radwegebrücke, auf Höhe der Ecksteinmühle.

Priorität	mittel
Kosten	4.000.000 € (800 m² Brückenfläche x 5000 €)
Finanzierung	NKI, Stadt Neustadt a. Rbge.
Akteure	Stadt Neustadt a. Rbge

Umsetzung des Parkkonzeptes 2030 für die Innenstadt

M 4.6



Das Parkraumentwicklungskonzept der Stadt Neustadt a. Rbge sieht die Kompensation der durch Bebauung im Bereich Marktstraße-Süd wegfallenden Stellplätze sowie die Neuschaffung entsprechend dem Bedarf neuer Nutzungen vor.

Die Parkplätze in der Innenstadt sind zeitgemäß auszubauen (u.a. Bestückung mit Ladestationen, Barrierefreiheit und Sicherheit, Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge).

Errichtung Parkhaus West für Park & Ride-Nutzung und weitere öffentliche Parkplätze

M 4.6.1

Westlich des Bahnhofes soll ein neues Parkhaus für Park & Ride-Nutzung und weitere öffentliche Parkplätze errichtet werden (ca. 375 Stellplätze).

Priorität	mittel
Kosten	4.125.000 € (11.000 € pro Stellplatz)
Finanzierung	Anteil StBF (unrentierliche Kosten), Stadt Neustadt a. Rbge., Region, GVH, LNVG u. ä.
Akteure	Stadt Neustadt a. Rbge, Region, GVH u. ä.

Tiefgarage und Außenparkplätze neues Rathaus

M 4.6.2

Tiefgarage und Außenparkplätze am neuen Rathaus, 90 Stellplätze

Priorität	hoch
Kosten	180.000 € (900 m ² x 200 € für Außenparkplätze)
Finanzierung	StBF (Außenparkplätze), TG im Rahmen des Rathausneubaus
Akteure	Private Investoren, Stadt Neustadt a. Rbge.

Variante a: Sanierung Parkpalette Wallgraben

M 4.6.3a

Sanierung der Parkpalette Wallgraben/ Rundeel, 270 Stellplätze

Priorität	hoch
Kosten	700.000 €
Finanzierung	Anteil StBF (unrentierliche Kosten), Stadt Neustadt a. Rbge.
Akteure	Wirtschaftsbetriebe Neustadt

Variante b: Neubau Parkpalette Wallgraben

M 4.6.3b

Neubau der Parkpalette Wallgraben/ Rundeel, 270 Stellplätze

Priorität	hoch
Kosten	2.970.000 € (11.000 € pro Stellplatz)
Finanzierung	Anteil StBF (unrentierliche Kosten), Stadt Neustadt a. Rbge.
Akteure	Wirtschaftsbetriebe Neustadt

Tiefgarage im Gebäude NeuStadtTor**M 4.6.4**

privat betriebene Tiefgarage im NeuStadtTor, 120 Stellplätze

Priorität	hoch
Kosten	10.000 € (Zufahrt)
Finanzierung	StBF
Akteure	Privater Investor, Stadt Neustadt a. Rbge.

Umgestaltung Parkplatz am Amtsgericht**M 4.6.5**

Der Parkplatz am Amtsgericht soll so umgestaltet werden, dass dort zukünftig mehr Stellplätze entstehen und der Radweg über die Leutnantswiese in die Innenstadt hier ausgebaut werden kann.

Priorität	hoch
Kosten	350.000 € (1.750 m ² x 200 €)
Finanzierung	StBF
Akteure	Privater Investor, Stadt Neustadt a. Rbge.

Anlieferungskonzept (LKW) für die Marktstraße/City entwickeln**M 4.7**

Geeignete Rahmenbedingungen für reibungslose Warenanlieferung sind eine wichtige Voraussetzung für den Einzelhandel in der Innenstadt. Unter Berücksichtigung der bis 2030 zu erwartenden hochbaulichen und verkehrsplannerischen Entwicklungen ist ein Anlieferkonzept zu entwickeln, dass mit dem Ziel der nachhaltigen Verkehrsabwicklung in Einklang steht.

Priorität	hoch
Kosten	20.000 €
Finanzierung	StBF
Akteure	Einzelhändler der Marktstraße, Citymanagement

Rahmenbedingungen für nachhaltige Mobilität

M 4.8



Notwendig für Nachhaltigkeit in allen Verkehrsarten sind ein erweitertes und qualitativ hochwertiges Angebot des ÖPNV sowie Car-, Bike- und Ridesharing, eine sichere und gut ausgebaute Infrastruktur für den Radverkehr und der Einsatz digitaler Technologien zur Verknüpfung verschiedener Angebote („intermodale Mobilität“).

Mobilitätskonzept Innenstadt

M 4.8.1

Mit einem Mobilitätskonzept ist ein sinnvoll aufeinander abgestimmtes System verschiedener Mobilitätsangebote und eine Vernetzung zu entwickeln.

Priorität	mittel
Kosten	30.000€
Finanzierung	StBF
Akteure	Stadt Neustadt a. Rbge.

Barrierefreie leitende Bewegungsräume

M 4.8.2

Die zentralen öffentlichen Bewegungsräume sollen mit barrierefreien visuell und taktil leitenden Modulen ausgestattet werden.

Priorität	mittel
Kosten	80.000€
Finanzierung	StBF
Akteure	Stadt Neustadt a. Rbge.

Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Mobilität

M 4.8.3

Um die Elektromobilität zu fördern sollen Ladestationen für Fahrräder, E-Scooter, PKW und LKW an zentralen Standorten errichtet werden.

Priorität	mittel
Kosten	100.000€
Finanzierung	Stadtwerke, StBF, Wirtschaftsbetriebe Neustadt
Akteure	Stadtwerke, Wirtschaftsförderung, Stadt Neustadt a. Rbge.

Ausbau Car- und Bike-Sharing-Angebote

M 4.8.4

Car- und Bike-Sharing-Angebote in der Innenstadt sollen ausgebaut werden. Entsprechende Stellflächen sind vorzusehen.

Priorität	mittel
Kosten	NN
Finanzierung	Betreiber von Car- und Bike-Sharing-Angeboten
Akteure	Stadt Neustadt a. Rbge., Betreiber von Car- und Bike-Sharing-Angeboten

Einführung Jobticket für Betriebe und Institutionen in der Innenstadt

M 4.8.5

Durch die Einführung von Jobtickets für Betriebe und Institutionen in der Innenstadt kann die Nutzung des ÖPNV und der Verzicht auf den privaten PKW unterstützt werden. Der Aufbau eines digitalisierten mobilen Informations- und Buchungsangebotes kann die Nutzung der vernetzten Verkehrssysteme befördern.

Priorität	niedrig
Kosten	30.000 € (10.000 € pro Jahr über 3 Jahre)
Finanzierung	Stadt Neustadt a. Rbge., Betriebe und Institutionen
Akteure	Stadt Neustadt a. Rbge., Betriebe und Institutionen

Verkehrsberuhigter Bereich Schloßstraße

M 4.9



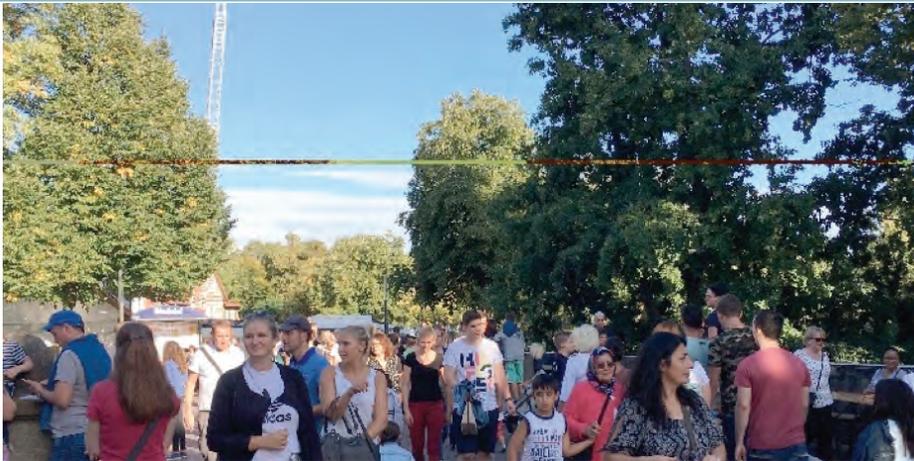
Die Leinstraße ist im Straßenraum beengt aber gleichzeitig vom Durchgangsverkehr (Anschluss B6) stark belastet. Für eine Entlastung mit mehr Sicherheit für Radfahrer, besonders auch nach neuer Verkehrsführung mit Kappung der Nienburger Straße, sind strategische Maßnahmen notwendig, um im Straßenbereich Schloßstrasse/Leinstraße allen Verkehrsteilnehmern Raum und Sicherheit zukommen zu lassen. Die Einrichtung einer „Shared Space“-Zone ist eine Möglichkeit, die die gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden fördert. Der Verkehrsraum soll für die Berücksichtigung von Menschen mit Behinderungen barrierefrei ausgebaut werden.

Priorität	mittel
Kosten	350.000 € (1.000 m ² x 350 €)
Finanzierung	StBF, Stadt Neustadt a. Rbge.
Akteure	Stadt Neustadt a. Rbge., Straßenbaubehörde

8.5 Handlungsfeld Kultur & Freizeit

Öffentliche Räume für Veranstaltungsnutzung gestalten und technisch ausrüsten

M 5.1



Die Durchführung von Veranstaltungen im öffentlichen Raum ist ein wichtiges Element zur Belebung der Innenstadt. Um die Nutzung der öffentlichen Räume (Marktplatz, Erichsberg, Zwischen den Brücken sowie der alte Hafen am Schloss) für Stadtfeste, Konzerte u.ä. einfach zu ermöglichen, ist eine entsprechende technische Infrastruktur (Strom-, Wasser- und Abwasseranschluss, sanitäre Anlagen etc.) vorzusehen. Nutzungskonflikte, die ggf. aus der verstärkten Nutzung der öffentlichen Räume für Veranstaltungen mit der Wohnnutzung entstehen, sind zu moderieren.

Priorität	hoch
Kosten	60.000 € (4 x 15.000 €)
Finanzierung	StBF, Vereine, Stadt Neustadt a. Rbge.
Akteure	Citymanagement, Vereine, Kulturnetzwerk, Stadt Neustadt a.Rbge.

Ausstattung der Flächen vor dem Schloss Landestrost für Veranstaltungen

M 5.2



Am Fuße des Schloss Landestrost nördlich des Hafens liegt im Übergang zur Innenstadt eine große Fläche, die für Veranstaltungen nutzbar gemacht werden sollte. Der hier zu schaffende Platz sollte so gestaltet sein, dass er multifunktional auch für Veranstaltungen genutzt werden kann.

Priorität	mittel
Kosten	150.000 €
Finanzierung	Vereine, Stadt Neustadt, StFG
Akteure	Vereine, Kulturnetzwerk, Stadt Neustadt

**Konzept und Informationsblatt:
Veranstaltungsräume in der Innenstadt**

M 5.3



Das VZL bot (preisgünstigen) Raum für Veranstaltungen und Feste unterschiedlicher Größe. Der Verlust sollte soweit möglich in der Innenstadt kompensiert werden, um diese als zentralen Ort der Stadtgesellschaft zu stärken. Der Bau des neuen Rathauses bietet z.B. die Chance, hierfür neue Raumangebote zu schaffen (z.B. Rathaussaal für Kinonutzung ausbauen).

Ein Konzept sollte Raumbedarfe unterschiedlicher Gruppen aufnehmen, eine Übersicht über Raumpotenziale herstellen und Rahmenbedingungen der Nutzung, Ansprechpartner etc. festhalten.

Priorität	mittel
Kosten	Verfügungsfonds
Finanzierung	StBF, Kulturnetzwerk, Stadtmarketing e.V.
Akteure	Kulturnetzwerk, Citymanagement, Stadt Neustadt a. Rbge.

**Nutzung von Leerstand und nicht genutzten
Schaufensterflächen für Kunst und Kultur**

M 5.4



Leerstehende Ladenflächen wirken häufig negativ auf die umliegenden Bereiche. Durch kulturelle Zwischennutzungen können Leerstände belebt und positive Impulse gesetzt werden (z.B. Kunstausstellung in den Schaufenstern der Leinstraße).

- Zusammenarbeit mit Kulturnetzwerk aufbauen
- Gespräche mit Eigentümern aufnehmen

Priorität	niedrig
Kosten	Verfügungsfonds
Finanzierung	StBF, Kulturnetzwerk, Stadtmarketing e.V., private Eigentümer
Akteure	Kulturnetzwerk, Citymanagement, Stadt Neustadt a. Rbge., private Eigentümer

Stärkung der touristischen Nutzung der Leineniederung

M 5.5



Die Leine wird vom Kanusport stark frequentiert. Dieser sollte für die Stärkung des Tourismus genutzt und ausgebaut werden

Infrastruktur für Kanu- und Radtourismus

M 5.5.1

Um Kanu- und Radtourismus zu fördern soll eine attraktive Infrastruktur mit Rastplatz, Aussichtspunkt und Wohnmobilstellplatz am Ostufer der Leine ausgebaut werden. Auch Fahrradstationen, Ladestation u.ä. sind vorzusehen.

Priorität	mittel
Kosten	250.000 €
Finanzierung	StBF, Sponsoring, Stadt Neustadt a. Rbge.
Akteure	Stadt Neustadt a. Rbge., Stadtmarketing e.V.

Sanierungskonzept für die historische Kammerschleuse

M 5.5.1

Für die historische Kammerschleuse soll ein Sanierungs- und Betriebskonzept entwickelt werden (Finanzierungskonzept unter Einbeziehung von Sponsoring, Crowdfunding u.ä. entwickeln, Interesse zur Gründung eines bürgerschaftlichen Fördervereins oder Bürgerstiftung als Träger ausloten).

Priorität	mittel
Kosten	1.600.000 €
Finanzierung	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Land Niedersachsen Denkmalpflege. StBF, Sponsoring
Akteure	Stadt Neustadt a. Rbge., Kulturnetzwerk, Land Niedersachsen Denkmalpflege

Unterstützungsangebot für lokale Initiativen und bürgerschaftliche Ideen zur Belebung der Innenstadt

M 5.6



Lokale Initiativen und bürgerschaftliche Projekte können einen wichtigen Beitrag zur Belebung der Innenstadt leisten. Häufig sind nur geringe finanzielle oder organisatorische Unterstützungsleistungen erforderlich, um diese Projekte zu ermöglichen.

Priorität	hoch
Kosten	Verfügungsfonds
Finanzierung	StBF, Stadt Neustadt a. Rbge.
Akteure	Citymanagement, lokale Initiativen

8.6 Handlungsfeld Stadtgestalt & Stadtidentität

Gestaltungs- und Nutzungskonzept für untergenutzte Flächen im zentralen Bereich der Innenstadt

M 6.1



Insbesondere entlang der Straße Am Wallhof gibt es mehrere untergenutzte, ungestaltete Flächen in zentraler Lage der Innenstadt. Diese sollten einer innenstadtstärkenden Nutzung zugeführt werden (z.B. Wohnungsneubau, gestalterische Aufwertung als Freiraum). Eine entsprechende Konzeptentwicklung ist zu unterstützen

Priorität	mittel
Kosten	20.000 €
Finanzierung	StBF
Akteure	Sanierungsmanagement, Stadt Neustadt a. Rbge.

Einfriedung von Traufgängen fördern

M 6.2



Traufgänge sind ein Merkmal der Ackerbürgerstadt. Heute sind sie vielfach ungestaltete Abstandsflächen. Der Blick in ungestaltete rückwärtige Flächen prägt das Erscheinungsbild des Straßenraumes negativ.

Die Übergänge zwischen privat und öffentlich sollten ansprechend und ablesbar gestaltet werden.

Priorität	mittel
Kosten	Verfügungsfonds
Finanzierung	StBF
Akteure	Sanierungsmanagement, Stadt Neustadt a. Rbge.

Verkehrskreuzung als Innenstadt eingang gestalten

M 6.3



Die Verkehrskreuzung Herzog-Erich-Allee/ Leinstraße soll als Innenstadt eingang ansprechend gestaltet werden (in Verbindung mit 3.3.3).

Priorität	mittel
Kosten	50.000 €
Finanzierung	StBF
Akteure	Stadt Neustadt a. Rbge., Stiftung Kulturregion

Nachnutzungskonzept für das Gelände des leerfallenden Freizeitentrums und des ehemaligen Freibadgeländes

M 6.4



Mit dem Leerfallen und Rückbau des VLZ entsteht eine große prägende Nutzungsbrache in naher Entfernung zur Innenstadt. Das Gelände sollte zeitnah einer Nutzung zugeführt werden, die die Innenstadt weiter stärkt (z.B. Wohnnutzung). Die Nutzbarkeit der Fläche ist durch die Lage im Hochwassergebiet allerdings eingeschränkt.

Variante a: Rückbau VLZ und Freibad

M 6.4.1a

Um die Grundstücke für eine neue Nutzung herzurichten ist der komplette Rückbau der bisherigen baulichen Anlagen erforderlich (Veranstaltungszentrum und Freibad).

Priorität	mittel
Kosten	VZL: 300.000€ (8.400m ³ umbauter Raum x 35€) Freibad: 100.000€ (pauschal)
Finanzierung	StBF
Akteure	Stadt Neustadt a. Rbge., private Investoren

Variante b: Sanierungs-/ Modernisierungskonzept für das VZL

M 6.4.1b

Alternativ zum Rückbau des VZL wäre ein eine Sanierung bzw. Modernisierung des Gebäudes denkbar. Um hier Nutzen und Kosten gegeneinander abzuwägen, ist die Erstellung eines Sanierungs-/ Modernisierungskonzeptes notwendig.

Priorität	mittel
Kosten	20.000 €
Finanzierung	StBF
Akteure	Stadt Neustadt a. Rbge.

Planungsphase 0/ Ideenwettbewerb

M 6.4.2

Für die Nachnutzung des Geländes soll ein Ideenwettbewerb Handlungsanleitungen für die zukünftigen Nutzungen aufzeigen. In der Planungsphase 0 werden die Anforderungen und planerischen Rahmenbedingungen zusammengetragen.

Priorität	mittel
Kosten	70.000 €
Finanzierung	StBF
Akteure	Stadt Neustadt a. Rbge., private Investoren

Perspektiventwicklung Sparkassengebäude

M 6.5



Das Sparkassengebäude aus den 1970er Jahren prägt mit seiner Erscheinung den zentralen Bereich der Innenstadt. Der Flächenbedarf der Sparkasse Hannover, die auch Eigentümerin der Immobilie ist, wird sich in den nächsten Jahren verändern, so dass ggf. weniger Platzbedarf besteht und mittelfristig über neue zusätzliche Nutzungsmöglichkeiten gemeinsam mit der Sparkasse nachgedacht werden könnte. Es sollten rechtzeitig Entwicklungsperspektiven des zentralen, innenstadtprägenden Gebäudes entwickelt werden.

Ziel könnte es beispielsweise sein

- zusätzliche innenstadtrelevante und belebende Erdgeschossnutzungen zu etablieren
- eine Verbesserung der Wegeverbindungen herbeizuführen
- die Aufwertung des äußeren Erscheinungsbildes zu erreichen

Eine Kooperation mit der Sparkasse ist hierbei zwingend erforderlich.

Für eine Konzeptplanung und Umbauten bzw. Zwischennutzungen sind Mittel zur Verfügung zu stellen.

Priorität	mittel
Kosten	50.000 € (Planungskosten)

Kosten	NN (ggf. Zwischennutzung) 250.000 € (Umbaukosten)
Finanzierung	StBF, Sparkasse, u.a.
Akteure	Stadt Neustadt a. Rbge., private Investoren, Sparkasse, u.a.

Perspektiventwicklung Hotel Scheve

M 6.6



Das ehemalige Hotel Scheve liegt in direkter Nähe zur Marktstraße. Das Gebäude bzw. die Fläche bietet Potenzial für zukünftige Gemeinbedarfsnutzung. Hier könnte Ersatz für das verlorengehende Raumangebot für Vereine und Initiativen im VZL geschaffen werden. Es ist ein Konzept für die perspektivische Nachnutzung des Gebäudes für Nutzungen des Gemeinbedarfs zu entwickeln und der Umbau für zukünftige Nutzungen ggf. zu fördern.

Priorität	mittel
Kosten	60.000€
Finanzierung	StBF
Akteure	Stadt Neustadt a. Rbge.

Verortung der Maßnahmen

Übergeordnete Maßnahmen

- 1.2 1.3 1.4 1.6
- 2.1 2.2 2.3
- 3.1 3.5
- 4.4 4.8
- 5.3 5.4 5.6
- 6.1 6.2



Abb. 155:
Verortung der
Maßnahmen

Verortung der Maßnahmen

- 1 Maßnahmen Einzelhandel & Wirtschaft
- 2 Maßnahmen Wohnen & Versorgung

- 3 Maßnahmen Freiraum & öffentlicher Raum
- 4 Maßnahmen Mobilität

- 5 Maßnahmen Kultur und Freizeit
- 6 Maßnahmen Stadtgestalt & Stadtidentität

9 STÄDTEBAUFÖRDERUNG FÖRDERPROGRAMM „LEBENDIGE ZENTREN“

Die Komplexität des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes und die damit zusammenhängenden unrentierlichen Kosten lassen Realisierungschancen für die Umsetzung nur erwarten, wenn es der Stadt Neustadt a. Rbge. gelingt, in ein Städtebauförderungsprogramm aufgenommen zu werden.

Die in der nachfolgenden Kosten- und Finanzierungsübersicht ausgewiesenen Gesamtkosten orientieren sich an den dargestellten konzeptionellen Handlungsansätzen. Die Gesamtkosten sind nach dem Prinzip der Subsidiarität der Städtebauförderung auf verschiedene Förderprogramme und Finanzierungsbausteine aufgeteilt, wobei die Städtebauförderung als Basis- und Leitprogramm anzusehen ist. Flankierende Förderprogramme und der Einsatz von privatem Kapital sind für die Einzelmaßnahmen entsprechend einzuwerben.

Für die Organisation und Finanzierung der Gesamtmaßnahme kommt von den möglichen Programmkomponenten der Städtebauförderung grundsätzlich das Förderprogramm „Lebendige Zentren“ in Betracht.

Die Programmkomponente „Lebendige Zentren“ wird in der Städtebauförderung des Bundes und der Länder für die Programmanmeldung 2020 eingeführt. Sie soll zentrale Versorgungsbereiche stärken, die durch Funktionsverluste, vor allem auch im Fall von Leerstand von Gewerbeflächen und -immobilien betroffen oder bedroht sind. Mit dieser Komponente werden Gesamtmaßnahmen unterstützt, die zur Erhaltung und Entwicklung der Innenstädte und Ortsteilzentren als Standorte für Wirtschaft und Kultur sowie als Orte zum Wohnen, Arbeiten und Leben beitragen.

Der Bund beteiligt sich an der Finanzierung förderungsfähiger Kosten

mit einem Drittel, zwei Drittel werden vom Land und der Gemeinde aufgebracht. Bei Gemeinden in besonderer Haushaltslage ist eine Aufstockung der Förderung auf bis zu 80 % möglich

Die Fördermittel können eingesetzt werden für Investitionen zur Profilierung und Standortaufwertung, zum Erhalt und zur Förderung der Nutzungsvielfalt sowie zum Erhalt des baukulturellen Erbes, insbesondere für bauliche Maßnahmen für den Erhalt und die Aktivierung von Stadt- und Ortskernen, Anpassung an den innerstädtischen Strukturwandel, u.a. bei zentralen Versorgungsbereichen, die durch Funktionsverluste, insbesondere gewerblichen Leerstand, bedroht oder betroffen sind, und zur Sicherung der Versorgungsstruktur zur Gewährleistung der Daseinsvorsorge. Im Einzelnen sind dies:

- Sicherung und Sanierung erhaltenswerter Gebäude, historischer Ensembles oder sonstiger baulicher Anlagen von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung sowie die Modernisierung und Instandsetzung oder den Aus- und Umbau dieser Gebäude oder Ensembles; Maßnahmen zur Sicherung und Sanierung besonders erhaltenswerter Bausubstanz,
- Aufwertung des öffentlichen Raumes (Straßen, Wege, Plätze, quartiers- verträgliche Mobilität), Erneuerung des baulichen Bestandes,
- die Erhaltung und Umgestaltung von Straßen-, Platz- und Grünräumen von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung sowie die Durchführung von Ordnungsmaßnahmen zur Erhaltung bzw. Wiederherstellung des historischen Stadtbildes und Stadtgrundrisses,

- Verbesserung der städtischen Mobilität einschließlich der Optimierung der Fußgängerfreundlichkeit und alternativer Mobilitätsformen zur besseren Vernetzung von Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Erholung sowie Nahversorgung,
- Quartiers- und Citymanagement bzw. Management der Zentrenentwicklung und Beteiligung von Nutzungsberechtigten und von deren Beauftragten im Sinne von § 138 BauGB sowie von Immobilien- und Standortgemeinschaften.

Mit dem Förderprogramm wird auch ein Angebot zur Einrichtung von „Verfügungsfonds“ für Lebendige Zentren geschaffen. So wird eine Kombination von Baumaßnahmen zur Stärkung der Nutzungsvielfalt mit Beteiligungs- und Mitwirkungsmaßnahmen unterstützt. Das Instrument des Verfügungsfonds zielt darauf, privates Engagement und private Finanzressourcen für die Erhaltung und Entwicklung zentraler Stadtbereiche zu aktivieren.

10 KOSTEN- UND FINANZIERUNGSÜBERSICHT

Auf der Grundlage der Vorbereitenden Untersuchungen wird ein Maßnahmen- und Finanzierungskonzept über den gesamten angestrebten Förderzeitraum zusammengestellt, das sowohl der Antragstellung als auch der Beschlussfassung im Rat der Stadt Neustadt a. Rbge. zur Einstellung in die mittelfristige Finanzplanung dient.

Die Finanzierungsübersicht enthält die städtebaulichen Maßnahmen aus dem Maßnahmenkonzept (vergl. Kap.8) ergänzt um damit verbundene weitere sanierungsbedingte Kosten. Die Aufstellung der Maßnahmen und Kosten folgt den Fördergrundsätzen der Städtebauförderung. Die Untergliederung differenziert zwischen Kosten für:

- Weitere Vorbereitung der Sanierung,
- Öffentlichkeitsarbeit, Bürgerbeteiligung,
- Erwerb von Grundstücken,

- Ordnungsmaßnahmen,
- Erschließungsmaßnahmen,
- Sonstige Ordnungsmaßnahmen,
- Baumaßnahmen privat,
- Baumaßnahmen öffentlich,
- Sanierungsträger und - Beauftragte.

Alle Kostenangaben sind überschlägige Schätzungen auf der Grundlage der vorstehend beschriebenen Maßnahmen, vorbehaltlich der Konkretisierung durch die Fortschreibung des integrierten Handlungskonzeptes nach Aufnahme in die Städtebauförderung.

Steckbrief der Maßnahmen	Nr.		Gesamtinvestitionssumme	Anteil Städtebauförderung	weitere städtische Mittel	private Investitionen	Förderung durch Land und/oder Region	KfW-Förderung	GVFG	sonstige Finanzierungsmittel (z.B. NKL)
A weitere Vorbereitung der Sanierung (Rahmenpläne, Gutachten, Bebauungspläne)										
1 städtebauliche Gutachterverfahren, Wettbewerbe										
3.1.1		Verbindendes Gestaltungskonzept bezüglich Pflasterung, Ausstattung und Möblierung der öffentlichen Räume in der Innenstadt	10.000 €	10.000 €						
4.8.1		Nachhaltiges Mobilitätskonzept	30.000 €	30.000 €						
		Fortschreibung der Bodenwerte, Ermittlung Verkehrswerte von Grundstücken	30.000 €	30.000 €						
2 Untersuchungen über die Erforderlichkeit und Möglichkeit von Baumaßnahmen										
6.5		Planungskosten Ideenwettbewerb Perspektiventwicklung Öffnung Sparkassengebäude	50.000 €	50.000 €						
6.6		Planungskosten Perspektiventwicklung Hotel Scheve	60.000 €	60.000 €						
6.4.1b		Sanierungs-/ Modernisierungskonzept für das VZL	20.000 €	20.000 €						
6.4.2		Planungsphase 0/ Ideenwettbewerb Perspektiventwicklung Gelände VZL/ Freibad	70.000 €	70.000 €						
6.1		Gestaltungs- und Nutzungskonzept für untergenutzte Flächen im zentralen Bereich der Innenstadt (Am Wallhof)	20.000 €	20.000 €						
1.3.1		Förderung von Modernisierungsgutachten (6x 5.000 €)	30.000 €	25.000 €		5.000 €				
4.7		Planungskosten Anlieferungskonzept (LKW) für die Marktstraße/City entwickeln	20.000 €	15.000 €		5.000 €				
		Fortschreibung des Rahmenplan, der Sanierungsziele sowie der Kosten- und Finanzierungsübersicht	60.000 €	60.000 €						
3 Gestaltungskonzepte										
3.3		Möblierungskonzept Marktstraße	5.000 €	5.000 €						

Steckbrief der Maßnahmen	Nr.		Gesamtinvestitionssumme	Anteil Städtebauförderung	weitere städtische Mittel	private Investitionen	Förderung durch Land und/oder Region	KfW-Förderung	GVFG	sonstige Finanzierungsmittel (z.B. NfK)
4 Untersuchung über Verkehrswerte, Bevölkerungsstruktur und ökologische Bestandsaufnahmen										
1.6.1		Planungskosten Erstellung eines energetischen Quartierskonzeptes	50.000 €	12.500 €			5.000 €	32.500 €		
1.5		Konzept Gastronomieangebot mit Außenbewirtschaftung an der Leine	10.000 €	10.000 €						
B Öffentlichkeitsarbeit/ Bürgerbeteiligung										
1 Informationsmaterial										
		Informationsmaterial für die Durchführung der Sanierung und Beteiligung der Bewohner*innen		50.000 €						
2 Verfügungsfonds für lokale Initiativen und bürgerschaftliche Ideen zur Belebung der Innenstadt										
1.4.2 (sowie 1.2.2, 1.2.3, 1.3.2, 2.3.1, 4.3.1.5.4, 5.5, 5.7)		Verfügungsfonds zur Aktivierung der Sanierungsbetroffenen (80.000 € p.a., 10 Jahre)	800.000 €	400.000 €	200.000 €	200.000 €				
3 City- und Sanierungsmanagement										
1.2.1 (sowie 1.3.3, 1.4.1, 1.4.2, 1.5, 2.1.2, 3.3, 4.7, 5.1, 5.3, 5.4, 5.6)		Citymanagement (Personal- und Sachkosten) (150.000 € p.a., 10 Jahre)	1.500.000 €	750.000 €	750.000 €					
1.2.2 (sowie 1.3.1, 1.3.2, 2.1.2, 2.2, 2.3, 2.4., 3.1.2, 6.1, 6.2)		Sanierungsmanagement (35.000 € p.a., 10 Jahre)	350.000 €	350.000 €						
C Ausgaben zum Erwerb von Grundstücken (Gerichts-, Notar-, Rechtsanwaltsleistungen, Ausgaben für Vermessungen, Katastergebühren, Wertgutachten und damit zusammenhängende Untersuchungen)										
		Grunderwerb für verkehrsplanerische Ziele	50.000 €	50.000 €						
		Grunderwerb für Kreisverkehr	50.000 €	50.000 €						
		Grunderwerb für Wegeführungen	10.000 €	10.000 €						

Steckbrief der Maßnahmen	Nr.		Gesamtinvestitionssumme	Anteil Städtebauförderung	weitere städtische Mittel	private Investitionen	Förderung durch Land und/oder Region	KfW-Förderung	GVFG	sonstige Finanzierungsmittel (z.B. NKL)
		Grunderwerb für Straßenausbau	150.000 €	150.000 €						
		weiterer Grunderwerb	50.000 €	50.000 €						
	D	Ordnungsmaßnahmen								
	1	Ausgaben für die Freilegung von Grundstücken								
6.4.1a		Freilegung von Grundstück Freibad, pauschal	100.000 €	50.000 €		50.000 €				
6.4.1a		Freilegung von Grundstück VZL	300.000 €	150.000 €		150.000 €				
		Freilegung von Grundstück Feuerwehrgebäude	150.000 €	75.000 €		75.000 €				
1.72		Bestandsrückbau Marktstraße-Süd	200.000 €	200.000 €						
		Neuordnung Grundstück Calenberger Stuben/ Nienburger Straße 6a	180.000 €	180.000 €						
4.2.1a		Abbruch Halle Maschinenfabrik Schlüter für Kreisverkehr Wunstorfer Straße	40.000 €	40.000 €						
	2	Zwischennutzungen								
		NN	80.000 €	80.000 €						
	3	Abbau von Bodenversiegelungen								
		NN	30.000 €	30.000 €						
	4	Beseitigung von Altlasten								
		NN	50.000 €	50.000 €						
	5	Freilegungen von Bodenfunden								
		NN	30.000 €	30.000 €						
	6	Ausgaben zur Bodenordnung durch Umlegung, Neuvermessung von Grundstücken								
		NN	50.000 €	50.000 €						

Steckbrief der Maßnahmen	Nr.		Gesamtinvestitionssumme	Anteil Städtebauförderung	weitere städtische Mittel	private Investitionen	Förderung durch Land und/oder Region	KfW-Förderung	GVFG	sonstige Finanzierungsmittel (z.B. NfK)
7 Ausgaben für den Umzug der Bewohner und Betrieben										
		NN	30.000 €	30.000 €						
	E	Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen								
1 Neuordnung der Verkehrsführungen										
4.2		verkehrliche Umgestaltung Straßenraum Wunstorfer Straße (2.700 m ² x 230 €)	620.000 €	310.000 €					310.000 €	
2 Gestaltung einer Verbindungszone zwischen Bahnhofsumfeld und Innenstadt										
1.1.1		Bahnhofsvorplatz – Empfangshalle der Stadt ¹ : Empfang und Information am Bahnhofsvorplatz verbessern (pauschal)	10.000 €	10.000 €						
1.1.2		Wegeleitsystem in Neugestaltung Wegeverbindung Bahnhof/Marktstraße (1.500 m ² x 200 €)	300.000 €	300.000 €						
1.1.3		Neugestaltung Wegeverbindung Bahnhof Rathaus (2.000 m ² x 350 €)	700.000 €	460.000 €	240.000 €					
1.1.5		Attraktive und klare Wegeführung zur Marktstraße (1.950 m ² x 250 €)	487.500 €	448.500 €	39.000 €					
3 Neugestaltung Stadtplätze										
1.1.6		Rathausplatz + Cityplatz (1.850 m ² x 230 €)	425.500 €	425.500 €						
3.2		Marktplatz (3.300 m ² x 350 €)	1.155.000 €	759.000 €	396.000 €					
3.4		La-Ferté-Macé-Platz (1.200 m ² x 350 €)	420.000 €	276.000 €	144.000 €					

Steckbrief der Maßnahmen	Nr.		Gesamtinvestitionssumme	Anteil Städtebauförderung	weitere städtische Mittel	private Investitionen	Förderung durch Land und/oder Region	KfW-Förderung	GVFG	sonstige Finanzierungsmittel (z.B. NKL)
5.2		Umgestaltung Ballspielfeld für eine attraktive, repräsentative Freiraumnutzung vor dem Schloß und Hafen (1.300 m² x 180 €)	235.000 €	235.000 €						
4 Aufwertung des öffentlichen Raumes, mehr Sicherheit in den Straßenräumen										
4.3.1		Verbesserung von Querungen Herzog-Erich-Allee: Querung Lindenallee (anteilig) (100 m² x 200 €)	20.000 €	20.000 €					NN	
4.3.2		Verbesserung von Querungen Herzog-Erich-Allee: Querung Entenfang/ Amtsgerichtsparkplatz (anteilig) (100 m² x 200 €)	20.000 €	20.000 €					NN	
4.3.3		Verbesserung von Querungen Herzog-Erich-Allee: Querung Schloß (anteilig) (100 m² x 200 €)	20.000 €	20.000 €					NN	
4.9		Einrichtung eine Shared Space-Zone Leinstraße/Schloßstraße zwischen Apothekengasse und Herzog Erich Allee (1.000 m² x 350 €)	350.000 €	230.000 €	120.000 €				NN	
4.2.1a		Einrichtung eines Kreisverkehrs Wunstorfer Straße/ Herzog Erich Allee (laut Gutachten)	600.000 €	300.000 €					300.000 €	
4.2.1a		Verkehrsberuhigung Verbindungsstück Landwehr/ Herzog-Erich-Allee (alternativ zu 3.1.b)								
		Abbruch VHS-Lager, Neuordnung Straßenanschluss Landwehr	450.000 €	80.000 €	370.000 €					
5 Ausbau Rad- und Fußgängerverbindungen										
4.5		Fahrradbrücke über die Leine (1.000 m² x 4.000 €)	4.000.000 €	400.000 €	400.000 €					3.200.000 €
4.4.1		Radverkehrsstraße Nord-Süd	60.000 €	42.000 €						18.000 €
4.4.1		Radverkehrsstraßen Ost-West	60.000 €	42.000 €						18.000 €

Steckbrief der Maßnahmen	Nr.		Gesamtinvestitionssumme	Anteil Städtebauförderung	weitere städtische Mittel	private Investitionen	Förderung durch Land und/oder Region	KfW-Förderung	GVFG	sonstige Finanzierungsmittel (z.B. NKI)
4.4.2		Radwegmarkierungen und Beschilderungen, Kosten der notwendigen Infrastrukturen (Fahrradabstellanlagen)	30.000 €	21.000 €						9.000 €
6 Herrichtung von Stellplatzanlagen										
5.2		Umgestaltung Parkplatz am Amtsgericht (1.750 m² x 200 €)	350.000 €	350.000 €						
4.6.1		Neubau Parkhaus West für Park & Ride-Nutzung und weitere öffentl. Parkplätze (375 Stpl. x 11.000 €)	4.125.000 €	762.500 €	762.500 €		2.600.000 €			
4.6.2		Tiefgarage und Außenparkplätze am neuen Rathaus (900 m² x 200 €)	180.000 €	180.000 €						
4.6.4		Neubau Tiefgarage im Gebäude Neu-Stadt-Tor (Zufahrt anteilig, privater Investor)	10.000 €	10.000 €		NN				
4.6.3a		Sanierung der Parkpalette Wallgraben/ Rundeel (276 Stellpl. x 2.500 €)	700.000 €	350.000 €	350.000 €					
7 sonstige Ordnungsmaßnahmen										
	7.1	Barrierefreie visuell leitende öffentliche Bewegungsräume								
4.8.2		Einbau taktiler sowie visuell leitender Gestaltungselemente im öffentlichen Raum (anteilig)	80.000 €	80.000 €	NN					NN
	7.2	Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Mobilität								
4.8.3, 4.8.4		Realisierung von Ladestationen für Fahrräder, E-Scooter, PKW und LKW, Car- und Bike-Sharing-Angebote	100.000 €	25.000 €						75.000 €
	7.3	Herrichtung öffentlicher Räume für Veranstaltungsnutzung								
5.1		Herrichtung von Veranstaltungsinfrastruktur für Marktplatz	15.000 €	15.000 €						

Steckbrief der Maßnahmen	Nr.		Gesamtinvestitionssumme	Anteil Städtebauförderung	weitere städtische Mittel	private Investitionen	Förderung durch Land und/oder Region	KfW-Förderung	GVFG	sonstige Finanzierungsmittel (z.B. NKL)
5.1		Herrichtung von Veranstaltungsinfrastruktur für Erichsberg	15.000 €	15.000 €						
5.1		Herrichtung von Veranstaltungsinfrastruktur Zwischen den Brücken	15.000 €	15.000 €						
5.1		Herrichtung von Veranstaltungsinfrastruktur alter Hafen	15.000 €	15.000 €						
	7.4	Aufwertung des Stadtgrüns, Neugestaltung Wege und Plätze mit einheitlichen Materialien								
2.2, 3.5		Begrünung der Straßenräume und gestalterische Vernetzung der Wohnbereiche mit dem Erichsberg und der Leineaeue	100.000 €	100.000 €						
3.6		Aufwertung und Ausbau Weg für F+R am westlichen Ufer der Kleinen Leine als Promenade (690 m² x 150 €)	100.000 €	100.000 €						
3.7		Verbesserung der Wegeanbindung für F+R vom östl. Ende der Markstraße entlang der Leine zum Schloss (240 m² x 200 € zzgl. Stützmauer)	108.000 €	108.000 €						
3.9		Grünfläche am Rathaus (1.750 m² x 100 €)	175.000 €	175.000 €						
6.3		Gestaltung des Innenstadteinganges vor der Einmündung Schloßstraße (250 m² x 200 €)	50.000 €	50.000 €						
	7.5	Ausbau für Naherholung bei Sicherung des Naturraums Leineaeue und Erhalt der klimatisch wichtigen Freiräume								
3.8		Ausbau für Naherholung und Biodiversität	80.000 €	80.000 €						
	F	Baumaßnahmen								
	1	Modernisierung und Instandsetzung von privaten Wohn- und Geschäftsbauten mit erheblichen Defiziten								
1.3, 2.1.1 (sowie 1.5)		Fördermittel für Modernisierung und Instandsetzung von privaten Wohn- und Geschäftsbauten mit erheblichen Defiziten (ca. 25 Gebäude mit 200.000 €)	5.000.000 €	1.500.000 €		3.500.000 €				

Steckbrief der Maßnahmen	Nr.		Gesamtinvestitionssumme	Anteil Städtebauförderung	weitere städtische Mittel	private Investitionen	Förderung durch Land und/oder Region	KfW-Förderung	GVFG	sonstige Finanzierungsmittel (z.B. NKL)
2 Energetische Sanierung von Gebäuden, Optimierung der energetischen Standards der Wohn- und Geschäftsgebäude										
1.6		Energetisches Sanierungsmanagement (20.000 € p.a., 5 Jahre)	100.000 €	- €	25.000 €		10.000 €	65.000 €		
3 Gemeinbedarfseinrichtungen										
2.5		Umbau bzw. Neubau eines Jugendhauses und Gestaltung des Außenbereiches (500 m² x 2.800 €)	1.400.000 €	1.400.000 €	NN					
6.5		Umbaukosten Öffnung Sparkassengebäude (anteilig)	250.000 €	250.000 €		NN				
6.6		Sanierung Hotel Scheve (Konzept und Umbau)	1.300.000 €	60.000 €	600.000 €					640.000 €
4 sonstige Baumaßnahmen, Grünflächen										
5.5.1		Herrichtung Schleuse	1.600.000 €	480.000 €		160.000 €				960.000 €
5.5.1		Infrastruktur für Kanutourismus (Rastplatz, Aussichtspunkt, Wohnmobilstellplatz etc.)	700.000 €	350.000 €			350.000 €			
2.2		Förderung privater Maßnahmen im Bereich Wohnumfeld- und Innenhofgestaltung (Entsiegelung von Hof- und Stellplätzen) (20 Stck x 12.000 €)	240.000 €	240.000 €						
3.1.2		Ausbau von Grüninseln (3 x 300 m² x 230 €)	200.000 €	200.000 €						
5 Optimierung von Funktionsabläufen auf gewerblich genutzten Grundstücken										
4.2.1a		Umstrukturierung von Funktionsabläufen Maschinenfabrik Schlüter (im Zusammenhang mit Kreisverkehr Wunstorfer Straße)	80.000 €	80.000 €						
H	Sanierungsträger/Beauftragte (bis zu 5% des Gesamtförderung)									
1 Vergütung von Sanierungsträgerleistungen, Projektmanagement, sonstige Beauftragte (bis zu 5% der Fördersumme)										
		Sanierungsträger	600.000 €	600.000 €						

Steckbrief der Maßnahmen	Nr.		Gesamtinvestitionssumme	Anteil Städtebauförderung	weitere städtische Mittel	private Investitionen	Förderung durch Land und/oder Region	KfW-Förderung	GVFG	sonstige Finanzierungsmittel (z.B. NKL)
	A	Summe Ausgaben	32.366.000 €	15.232.000 €	4.396.500 €	4.145.000 €	2.965.000 €	97.500 €	610.000 €	4.920.000 €

B	Einnahmen, Straßenausbaubeiträge/Reprivatisierung geschätzt	300.000 €
---	---	-----------

C	durch Einnahmen nicht gedeckte Kosten	14.932.000 €
---	---------------------------------------	--------------

D	Städtebauförderung 3/3	14.932.000 €
---	------------------------	--------------

E	Finanzierungsübersicht StBauF	14.932.000 €
---	-------------------------------	--------------

**Anteil
Gemeinde:** 4.977.333 €
(497.733 € p.a.)

**Anteil
Bund/Land:** 9.954.667 €

davon Maßnahmen, die dem Klimaschutz, der Klimaanpassung und der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum dienen										
Steckbrief der Maßnahmen	Nr.		Gesamtinvestitionssumme	Anteil Städtebauförderung	weitere städtische Mittel	private Investitionen	Förderung durch Land und/oder Region	KfW-Förderung	GVFG	sonstige Finanzierungsmittel (z.B. NKI)
1 Maßnahmen zur Stärkung der grünen Infrastruktur im Sinne der Klimaanpassung										
2.2, 3.5		Begrünung der Straßenräume und gestalterische Vernetzung der Wohnbereiche mit dem Erichsberg und der Leineau	100.000 €	100.000 €						
3.9		Grünfläche am Rathaus	175.000 €	175.000 €						
3.8		Ausbau für Naherholung und Biodiversität	80.000 €	80.000 €						
2.2		Förderung privater Maßnahmen im Bereich Wohnumfeld- und Innenhofgestaltung (Entsiegelung von Hof- und Stellplätzen)	240.000 €	240.000 €						
3.1.2		Ausbau von Grüninseln	200.000 €	200.000 €						
2 Maßnahmen zur Förderung einer klimagerechten Mobilität										
4.8.1		Nachhaltiges Mobilitätskonzept	30.000 €	30.000 €						
4.9		Einrichtung einer Shared Space-Zone Leinstraße/Schloßstraße zwischen Apothekengasse und Herzog Erich Allee	350.000 €	230.000 €	120.000 €				NN	
4.5		Fahrradbrücke über die Leine	4.000.000 €	400.000 €	400.000 €					3.200.000 €
4.4.1		Radverkehrsstraße Nord-Süd	60.000 €	42.000 €						18.000 €
4.4.1		Radverkehrsstraßen Ost-West	60.000 €	42.000 €						18.000 €
4.4.2		Radwegmarkierungen und Beschilderungen, Kosten der notwendigen Infrastrukturen (Fahrradabstellanlagen)	30.000 €	21.000 €						9.000 €
3.6		Aufwertung und Ausbau Weg für F+R am westlichen Ufer der Kleinen Leine als Promenade	100.000 €	100.000 €						
3.7		Verbesserung der Wegeanbindung für F+R vom östl. Ende der Marktstraße entlang der Leine zum Schloss	108.000 €	108.000 €						

Steckbrief der Maßnahmen	Nr.		Gesamtinvestitionssumme	Anteil Städtebauförderung	weitere städtische Mittel	private Investitionen	Förderung durch Land und/oder Region	KfW-Förderung	GVFG	sonstige Finanzierungsmittel (z.B. NKI)
3 Förderung der Energieeffizienz im Gebäudebereich										
1.6.1		Planungskosten Erstellung eines energetischen Quartierskonzeptes	50.000 €	12.500 €			5.000 €	32.500 €		
1.6		Energetisches Sanierungsmanagement	100.000 €	- €	25.000 €		10.000 €	65.000 €		
1.3, 2.1.1 (sowie 1.5)		Fördermittel für Modernisierung und Instandsetzung von privaten Wohn- und Geschäftsbauten mit erheblichen Defiziten	5.000.000 €	1.500.000 €		3.500.000 €				
4 Ausbau der Barrierefreiheit										
1.6.1		Planungskosten Erstellung eines energetischen Quartierskonzeptes	50.000 €	12.500 €			5.000 €	32.500 €		
3.2		Marktplatz	1.155.000 €	759.000 €	396.000 €					
3.4		La-Ferté-Macé-Platz	420.000 €	276.000 €	144.000 €					
Summe			12.408.000 €	4.420.500 €	1.115.000 €	3.500.000 €	15.000 €	97.500 €	50.000 €	3.200.000 €

11 SANIERUNGSERFORDERNIS

Gemäß § 136 (4) BauGB dienen Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen dem Wohl der Allgemeinheit. Sie sollen dazu beitragen, dass u. a.

- die bauliche Struktur nach sozialen, wirtschaftlichen und kulturellen Erfordernissen sowie nach den allgemeinen Anforderungen an den Klimaschutz und die Klimaanpassung entwickelt wird,
- die Wirtschaftsstruktur unterstützt wird,
- die Siedlungsstruktur den Erfordernissen des Umweltschutzes und den Anforderungen an gesunde Lebens- und Arbeitsbedingungen entspricht und
- die Ortsteile unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes erhalten, erneuert und fortentwickelt werden.

Die in den vorangegangenen Kapiteln dargelegten Ergebnisse der gemäß § 141 BauGB durchgeführten Vorbereitenden Untersuchung verdeutlichen, dass im Untersuchungsgebiet städtebauliche Missstände im Sinne des § 136 (3) BauGB vorliegen (vergl. Kapitel XX).

Die Neustädter Innenstadt hat für die Gesamtstadt mit ihren 34 Ortsteilen eine erhebliche Bedeutung sowohl als zentraler Versorgungsbereich aber auch als identitätsprägendes Stadtzentrum. Ihre Attraktivität und Zukunftsfähigkeit sind vor diesem Hintergrund von besonderer Bedeutung. Die aktuellen Herausforderungen – erneuerungsbedürftige und teilweise nicht funktionsgerechte Bausubstanz, punktuelle Leerstände sowie unattraktive, nicht barrierefreie und nicht funktionsgerecht gestaltete öffentliche Räume sowie verkehrliche Konflikte – beeinträchtigen jedoch ihre Entwicklungsfähigkeit. Es liegt

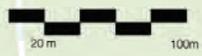
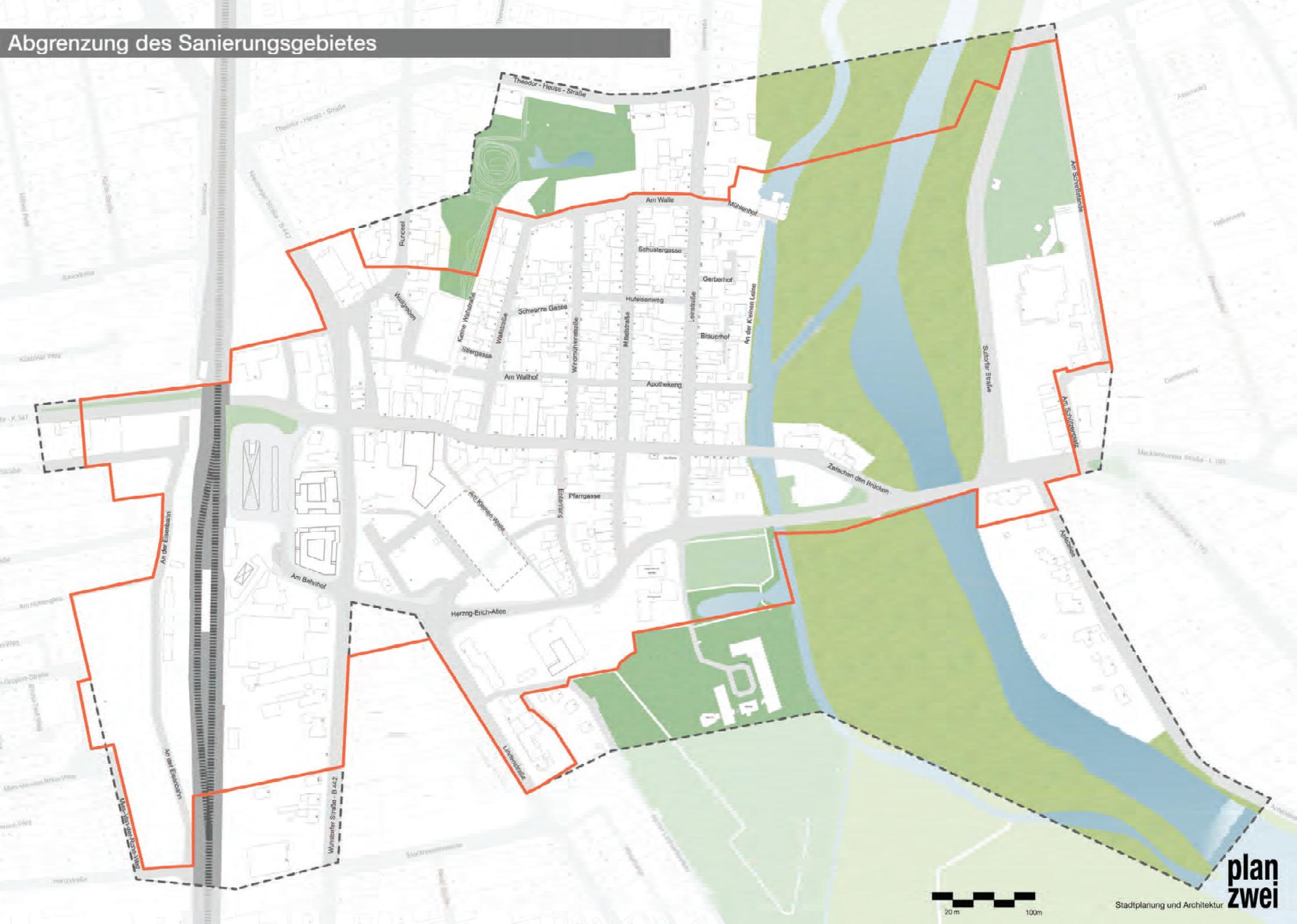
also im öffentlichen Interesse, dass die Innenstadt über die vorgesehene Sanierung grundlegend funktional und gestalterisch aufgewertet wird.

Die Komplexität des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes, das zur Behebung der Missstände und Sicherung einer zukunftsfähigen Entwicklung der Innenstadt umgesetzt werden soll (vergl. Kapitel XX), erfordert den Einsatz qualifizierter Rechts- und Verfahrensinstrumente. In der Abwägung der gebotenen Instrumente reichen Maßnahmen des allgemeinen Städtebaurechtes hier nicht aus. Für die Vorbereitung und Durchführung der Sanierung ist die Anwendung des besonderen Städtebaurechtes (vgl. § 136 ff. BauGB) deswegen sowohl das geeignete als auch notwendige Mittel. Zusammengefasst werden dabei folgende städtebaulichen Ziele verfolgt:

- Entwicklungsfähigkeit des vorhandenen zentralen Geschäftsbereichs um die Marktstraße sichern und durch Entwicklung der Bereiche NeuStadtTor und Marktstraße-Süd stärken
- Innenstadt als Wohn-, Arbeits- und Erlebnisstandort durch Weiterentwicklung der Nutzungsvielfalt sichern und aufwerten
- Gebäudebestand an veränderte funktionale und energetische Anforderungen anpassen und baukulturelle Qualitäten erhalten
- Öffentliche Räume barrierefrei ausbauen, Aufenthaltsqualitäten verbessern
- Wahrnehmbarkeit und Erlebbarkeit der Leine fördern
- Innenstadt mit den umgebenden Grünräumen besser verknüpfen

- Erreichbarkeit im Umweltverbund verbessern und Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer durch barrierearme, durchgängige und sichere Wegeführungen ausbauen
- Attraktives, stadträumlich verträgliches und zukünftigen Mobilitätsanforderungen entsprechendes Stellplatzangebot schaffen
- Innenstadteingänge aufwerten
- Brachliegende und untergenutzte Grundstücks- und Gebäudepotenziale aktivieren
- Anpassung an den Klimawandel und Stärkung des Stadtgrüns bei der Umgestaltung öffentlicher Räume berücksichtigen
- Klimaschutz durch Verbesserung der Energieeffizienz im Gebäudebestand und Ausbau einer klimagerechten Mobilität fördern

Abgrenzung des Sanierungsgebietes



12 ABGRENZUNG DES SANIERUNGSGEBIETES

Die Gemeinde kann durch Beschluss ein Gebiet, für das eine städtebauliche Sanierungsmaßnahme durchgeführt werden soll, förmlich als Sanierungsgebiet festlegen. Das Sanierungsgebiet ist in seinem räumlichen Umfang so zu begrenzen, dass sich die Maßnahmen zweckmäßig und zügig durchführen lassen (§ 142 Abs. 1 Satz 1 und 2 BauGB).

Die vorbereitenden Untersuchungen gemäß § 141 BauGB sind dazu bestimmt, die städtebaulichen Missstände zu beschreiben und zu verorten. Die diesem Zweck dienende Analyse hat gezeigt, dass städtebauliche Missstände im Sinne von § 136 (2) BauGB in weiten Teilen des Untersuchungsgebietes vorhanden sind. Nicht nur im unmittelbaren zentralen Versorgungsbereich, sondern auch in angrenzenden Bereichen sind Maßnahmen erforderlich, um insbesondere funktionale Missständen entgegenzuwirken. Hier sind insbesondere die Flächen am östlichen Leineufer zu nennen, die einer Neuordnung bedürfen, die erheblich zu den Zielen beitragen soll den Tourismus und die Vielfalt des kulturellen Angebotes als Beitrag zur Innenstadtentwicklung zu stärken. Auch der Bereich westlich der

Wunstorfer Straße weist erhebliche städtebauliche Missstände auf. Seine Entwicklung im Gesamtzusammenhang ist bedeutend für eine angemessene Erschließung und Stellplatzversorgung der Innenstadt sowie die Umsetzung zentraler Verkehrsmaßnahmen. Lediglich für Randbereiche des Untersuchungsgebietes im Norden und Südosten hat die Untersuchung ergeben, dass hier städtebauliche Missstände nicht oder nur in geringem Umfang vorliegen und keine bedeutsamen Maßnahmen zur Förderung der Innenstadtentwicklung zu verorten sind. Diese Bereiche wurden aus Gründen der Zweckmäßigkeit herausgenommen. Das potenzielle Sanierungsgebiet umfasst eine Fläche von etwa 40 ha. Die genaue Abgrenzung ist der folgenden Abbildung „Abgrenzung des Sanierungsgebietes“ zu entnehmen.

In diesem Bereich sind zur Behebung der Missstände Maßnahmen geplant, die eine positive Entwicklung der Neustädter Innenstadt und damit auch der Stadt insgesamt begünstigen und deren Umsetzung in einem Gesamtzusammenhang die erforderlichen Entwicklungsimpulse ermöglicht.

Abb. 156:
Abgrenzung des
Sanierungsgebietes

Abgrenzung des Sanierungsgebietes



Untersuchungsgebiet



Sanierungsgebiet

D VERFAHREN

13 VERFAHREN NACH DEM BESONDEREN STÄDTEBAURECHT

Das Baugesetzbuch sieht zwei unterschiedliche Verfahrensarten für die Durchführung städtebaulicher Sanierungsmaßnahmen vor. Sie unterscheiden sich vor allem in der Intensität, mit der die Gemeinde auf den Bodenverkehr und die Entwicklung der Bodenpreise sowie auf tatsächliche Veränderungen im Sanierungsgebiet Einfluss nimmt.

Die beiden Verfahrensarten sind das umfassende Sanierungsverfahren, auch „klassisches“ Verfahren genannt, sowie das vereinfachte Sanierungsverfahren. Die Wahl unter diesen beiden Verfahren ist keine Ermessensentscheidung der Gemeinde. Sie muss vielmehr auf Basis der Beurteilung der vorgefundenen städtebaulichen und sozialen Situation und des sich abzeichnenden Sanierungskonzeptes getroffen werden.

Neben den allgemeinen städtebaulichen Vorschriften kommen sowohl im „vereinfachten Verfahren“ als auch im „umfassenden Verfahren“ sanierungsrechtliche Vorschriften zur Anwendung. Dies sind u.a.

- ein allgemeines Vorkaufsrecht für die im städtebaulichen Sanierungsgebiet gelegenen Grundstücke (§ 24 Abs. 1 Nr. 3 ff),
- die Möglichkeit einer Enteignung aus zwingenden städtebaulichen Gründen (§ 88 BauGB)
- eine umfassende Verfügungs- und Veränderungssperre (§§ 144 f. BauGB)
- Erfordernis eines Sozialplans und der Gewährung eines Härteausgleichs (§§ 180 und 181 BauGB)
- Besondere Regelungen über Miet- und Pachtverhältnisse (§§ 185 ff. BauGB)

Grundsätzlich wird das umfassende Verfahren vor allem dann zur Anwendung kommen, wenn eine erhebliche Gebietsumgestaltung angestrebt wird, das vereinfachte Verfahren dagegen, wenn die Erhaltung und Verbesserung des Bestandes im Vordergrund der Sanierung stehen.

Das „umfassende“ Sanierungsverfahren

Das umfassende Sanierungsverfahren ist geeignet, wenn nach § 142 Abs. 4 BauGB ein Erfordernis für die Anwendung der „besonderen“ sanierungsrechtlichen Vorschriften (§§ 152 bis 156a BauGB) besteht. Diesem Verfahren liegt eine besondere, vom allgemeinen Städtebaurecht abweichende bodenpolitische Konzeption zugrunde. Es ist für die Fälle gedacht, bei denen nach der städtebaulichen Situation und den Sanierungszielen der Gemeinde damit gerechnet werden muss, dass die Durchführung der Sanierung durch solche Bodenwertsteigerungen wesentlich erschwert werden könnte, die „lediglich durch die Aussicht auf die Sanierung, durch ihre Vorbereitung oder ihre Durchführung“ (§ 153 Abs. 1) eintreten. Ziel ist es also sanierungsbedingte Bodenwertsteigerungen zu verhindern. Das Baugesetzbuch geht davon aus, dass bei Vorliegen städtebaulicher Missstände (§ 136 Abs. 2 und 3), die durch Sanierungsmaßnahmen behoben werden sollen, die Anwendung des gesamten besonderen Sanierungsrechts grundsätzlich gerechtfertigt ist.

Daneben findet die Ausgleichsbetragsregelung nach § 154 BauGB Anwendung. Die Eigentümer eines im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet gelegenen Grundstücks haben danach zur Finanzierung der Sanierung nach Abschluss des Sanierungsverfahrens an die Stadt einen der sanierungsbedingten Erhöhung des Bodenwertes seines Grundstückes entsprechenden Ausgleichsbetrag zu entrichten.

Das „vereinfachte“ Verfahren

Das vereinfachte Sanierungsverfahren ist ein städtebauliches Sanierungsverfahren, das unter ausdrücklichem Ausschluss der dargestellten besonderen bodenrechtlichen Vorschriften (§§ 152-156) durchgeführt wird. Innerhalb des vereinfachten Verfahrens kann die Gemeinde nach ihrem Ermessen unterschiedliche verfahrensrechtliche Gestaltungen wählen (§ 142 Abs. 4, 2. Halbsatz). Mit der Wahl des vereinfachten Verfahrens wird aber auch eine Genehmigungspraxis für bauliche Veränderungen gem. § 144 BauGB grundsätzlich nicht ausgeschlossen.

Abwägung und Empfehlung zum anzuwendenden Sanierungsverfahren

Die Entscheidung, ob die Sanierung im „klassischen“ oder „vereinfachten“ Verfahren durchzuführen ist, muss die Stadt aufgrund der Beurteilung der städtebaulichen Situation und des angestrebten Sanierungskonzeptes treffen.

Maßstab für die Entscheidung bezüglich der Verfahrenswahl ist in erster Linie die Erforderlichkeit der „besonderen“ sanierungsrechtlichen Vorschriften (§§ 152 bis 156a BauGB). Von ausschlaggebender Bedeutung ist dabei insbesondere die Beurteilung der Frage der sanierungsbedingten Wertsteigerungen von Grundstücken.

Im Rahmen der Umsetzung des komplexen städtebaulichen Erneuerungskonzeptes für die Neustädter Innenstadt werden in verschiedenen Bereichen Neuordnungen erforderlich, die u.a. Grundstück-

sankäufe erfordern. Dies betrifft z.B. die weitere Umsetzung des Entwicklungsbereiches Marktstraße-Süd aber auch die Umsetzung der geplanten Verkehrsmaßnahmen. Die Umsetzung der erforderlichen Ordnungsmaßnahmen auf den Grundstücken bedarf der Regelungen des besonderen Städtebaurechtes. Die Sanierung ist außerdem auf eine nachhaltige städtebauliche Erneuerung und Verbesserung insbesondere auch durch großflächige, umfassende Maßnahmen, wie die Umgestaltung des Entwicklungsbereiches Marktstraße-Süd, sowie durch investive Maßnahmen im öffentlichen Raum ausgerichtet, wodurch mit Bodenwertsteigerungen zu rechnen ist. Deshalb wird eine Durchführung im umfassenden Verfahren empfohlen.

Bei förmlicher Festlegung des Sanierungsgebietes ist die Ermittlung des Anfangswertes durch den Gutachterausschuss für Grundstückswerte Hameln-Hannover (GAG) erforderlich, zum Ende der Sanierung auch die Ermittlung der Endwerte durch den GAG. Vor Beginn der Sanierungsmaßnahmen muss dazu der Auftrag an den GAG erteilt werden.

Sobald der Satzungsbeschluss über das förmlich festgelegte Sanierungsgebiet rechtskräftig ist, bedürfen sämtliche Vorhaben und Rechtsvorgänge des § 144 BauGB der schriftlichen Genehmigung der Gemeinde. Sofern auch eine baurechtliche Genehmigung erforderlich ist, werden die Sanierungsgenehmigungen dabei vom FD Bauordnung erteilt. Bei den übrigen Rechtsvorgängen werden die Sanierungsgenehmigungen i.d.R. vom FD Planung übernommen. Um ggf. Verfahren zu beschleunigen oder zu vereinfachen, besteht die Möglichkeit, dass die Gemeinde nach § 144 Abs. 3 BauGB für bestimmte Fälle die Genehmigung allgemein erteilen kann.

14 BETEILIGUNG UND MITWIRKUNG DER BETROFFENEN

Die Mitwirkungsbereitschaft der Betroffenen wurde festgestellt. So wurden Gespräche mit Schlüsselakteuren aus den Bereichen Handel und Gewerbe, Kultur sowie Soziales geführt. In einem prozessbegleitenden Arbeitskreis wurden neben den relevanten Vertreter*innen der Stadtverwaltung auch Vertreter*innen des örtlichen Einzelhandels, der Immobilien- und Grundeigentümer sowie andere wichtige Multiplikator*innen und Expert*innen in die Ausarbeitung des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes eingebunden. Die Neustädter Bür-

gerinnen und Bürger, Bewohnerinnen und Bewohner der Innenstadt und andere Akteure zeigten ihre Mitwirkungsbereitschaft im Rahmen der durchgeführten öffentlichen Planungswerkstätten (vergl. Kapitel 2). In der 2. Planungswerkstatt (23.10.2019) wurden die Ziele und Maßnahmen des Integrierten Entwicklungskonzeptes vorgestellt und diskutiert. Die Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren wurden im Rahmen der Konzeptentwicklung berücksichtigt.

15 BETEILIGUNG UND MITWIRKUNG ÖFFENTLICHER AUFGABENTRÄGER

Gemäß § 139 Abs. 1 BauGB sollen der Bund, die Länder, die Gemeindeverbände und die sonstigen Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts im Rahmen der ihnen obliegenden Aufgaben die Vorbereitung und Durchführung von städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen unterstützen.

Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen wurden dem § 139 Abs. 2 BauGB entsprechend Behörden und sonstige Träger öffent-

licher Belange durch die Stadt Neustadt a. Rbge. per Informationsschreiben von den Vorbereitenden Untersuchungen in Kenntnis gesetzt und zu ihren Belangen und Anregungen befragt.

Die Trägerbeteiligung erfolgte vom 17.02.2020 bis 23.03.2020. Die Stellungnahmen wurden ausgewertet, abgewogen und sind im vorliegenden Konzept berücksichtigt. Die Stellungnahmen können der Übersicht zur TÖB-Beteiligung (siehe Anhang) entnommen werden.

16 SOZIALPLANUNG

Gemäß § 141 Baugesetzbuch sollen die vorbereitenden Untersuchungen auch auf nachteilige Auswirkungen eingehen, „die sich für die von der beabsichtigten Sanierung unmittelbar Betroffenen in ihren persönlichen Lebensumständen, im wirtschaftlichen und sozialen Bereich voraussichtlich ergeben werden“.

Dabei geht es darum, möglichst frühzeitig Vorstellungen zu entwickeln, wie nachteilige Auswirkungen möglichst vermieden oder gemindert werden können (§ 180 BauGB). Dies kann zum Beispiel erfolgen durch die Organisation von Umzügen oder Betriebsverlagerungen, die Unterstützung bei der Beschaffung von Ersatzwoh-

nungen oder -läden sowie Hilfestellungen bei der Beantragung von Zuschüssen.

Die beabsichtigten Maßnahmen lassen eine nachteilige Auswirkung für die unmittelbar Betroffenen in ihren persönlichen Lebensumständen im wirtschaftlichen und sozialen Bereich aus heutiger Sicht nicht erwarten. Die Stadt bzw. der Sanierungsträger werden die Betroffenen im Laufe der Durchführung der Sanierung individuell informieren und beraten. Sollte sich im Zuge der Durchführung herausstellen, dass nachteilige Auswirkungen für Betroffene auftreten, wird ein entsprechender Sozialplan aufgestellt.

17 DURCHFÜHRBARKEIT

Die städtebaulichen Missstände des Untersuchungsgebietes sind in Kapitel 7 zusammengefasst. Die Zielsetzungen und die Handlungsfeldziele der Sanierung sind in Kapitel 7 beschrieben. Im Maßnahmenkonzept in Kapitel 8 werden die durchzuführenden Maßnahmen für die jeweiligen Handlungsfelder erläutert. Die Finanzierbarkeit der Maßnahmen wird in Kapitel 10 anhand einer Kosten- und Finanzierungsübersicht überprüft.

Die Mitwirkungsbereitschaft der Betroffenen wurde festgestellt. Die Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange nach § 139 BauGB wurde durchgeführt. Die Ergebnisse sowie die Anregungen der Öffentlichkeit sind in den Bericht eingeflossen.

Die Voraussetzungen zur Durchführung einer Städtebaulichen Sanierungsmaßnahme gemäß § 136 BauGB, bzw. gemäß § 171 e BauGB sind damit im Rahmen der vorliegenden Vorbereitenden Untersuchungen nachgewiesen.

VERZEICHNISSE

Quellen

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB): Weißbuch Stadtgrün: Grün in der Stadt – Für eine lebenswerte Zukunft. Berlin 2017

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BBSR): Weißbuch Innenstadt - Starke Zentren für unsere Städte und Gemeinden. Bonn 2011

IFH Institut für Handelsforschung GmbH: Vitale Innenstädte 2016 – Neustadt am Rübenberge. Köln 2017

Krumm, Carolin. Region Hannover - Nördlicher und östlicher Teil, in: Christiane Segers-Glocke: Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland. Baudenkmale in Niedersachsen, CW Niemeyer Buchverlage. Hameln 2005

Landeshauptstadt Hannover; Region Hannover: Bevölkerungsprognose für die Region Hannover, die Landeshauptstadt Hannover und die Städte und Gemeinden des Umlands 2019 bis 2030. Hannover 2020

Ratsbeschluss vom April 2018

Region Hannover – Wirtschafts- und Beschäftigungsförderung: Standortprofil 2019 Neustadt am Rübenberge. Hannover 2019

Region Hannover: Regionales Raumordnungsprogramm 2016. Hannover 2016

Stadt Neustadt am Rübenberge, Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH: Aktualisierung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Neustadt am Rübenberge. Köln 2015

Stadt Neustadt am Rübenberge, Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH: Evaluierung des Einzelhandelskonzeptes der Stadt Neustadt am Rübenberge. Köln 2019

Stadt Neustadt am Rübenberge, KoRiS - Kommunikative Stadt- und Regionalentwicklung: Konzept für eine nachhaltige Mobilität in Neustadt am Rübenberge – Ergebnisprotokoll zum Workshop „Nachhaltig mobil in der Innenstadt“ vom 05.06.2014. Neustadt am Rübenberge 2014

Stadt Neustadt am Rübenberge, Neue Heimat Niedersachsen: Stadtsanierung Ergebnisse 1986. Neustadt am Rübenberge, 1987

Stadt Neustadt am Rübenberge, PGT Umwelt und Verkehr GmbH: Lärmaktionsplan 3. Stufe (2018). Hannover 2019

Stadt Neustadt am Rübenberge, Planungsgemeinschaft Verkehr - PGV-Alrutz: Neustadt am Rübenberge - Radverkehrsführung zur Erschließung der Innenstadt. Hannover 2019

Stadt Neustadt am Rübenberge; Amt für regionale Landesentwicklung Leine-Weser; Grontmij GmbH: Regionales Entwicklungskonzept (REK) 2014-2020 – Region Meer und Moor. Neustadt am Rübenberge und Hannover 2015

Stadt Neustadt am Rübenberge; empirica ag: Stadt Neustadt am Rübenberge - Kleinräumige Bevölkerungsprognose Zeithorizont 2030/2040. Bonn & Berlin 2017

Stadt Neustadt am Rübenberge: Abschlussdokumentation Innenstadtsanierung 1978 – 2010. Neustadt am Rübenberge 2011

Stadt Neustadt am Rübenberge: Bebauungsplanung, <https://www.neustadt-a-rbge.de/internet/Leben%20in%20Neustadt/Umwelt%20&%20Stadtplanung/Bauleitplanung/Bebauungsplanung/>; aufgerufen am 27.03.2020

Stadt Neustadt am Rübenberge: Flächennutzungsplan 2000. Neustadt am Rübenberge 2002

Abbildungen

Abb. 1 - 3: plan zwei

Abb. 4: plan zwei auf Grundlage von: ALKIS Kartengrundlage (dxf) der Stadt Neustadt am Rübenberge, bereit- gestellt durch Stadt Neustadt am Rübenberge, Fachbereich 61 - Stadtplanung, 2018

Abb. 5: plan zwei auf Grundlage von: OpenStreetMap-Mitwirkende: OpenStreetMap – Neustadt am Rübenberge, <https://www.openstreetmap.org/#map=13/52.5155/9.4500>, aufgerufen am 27.03.2020

Abb. 6: plan zwei (vgl. Abb. 5)

Abb. 7: Carolin Krumm. Region Hannover - Nördlicher und östlicher Teil, in: Christiane Segers-Glocke: Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland. Baudenkmale in Niedersachsen, CW Niemeyer Buchverlage, Hameln 2005, S. 323

Abb. 8: Wikimedia Foundation Inc.: Neustadt am Rübenberge 1764, https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Neustadt_1764.jpg&oldid=172093245; aufgerufen am 27.03.2020

Abb. 9: Stadt Neustadt am Rübenberge, Neue Heimat Niedersach-

sen: Stadt Neustadt am Rübenberge: Stadtgeschichte, <https://www.neustadt-a-rbge.de/internet/Neustadt/Stadtgeschichte/>; aufgerufen am 17.10.2018

Stadtmarketing Neustadt a. Rbge. e.V.: Stadtmarketing – Über uns, <https://www.neustadt-a-rbge.de/internet/Wirtschaft/Wirtschaftsförderung/Stadtmarketing/Über%20uns/>; aufgerufen am 31.03.2020

sen: Stadtsanierung Ergebnisse 1986. Neustadt am Rübenberge, 1987, S. 2

Abb. 10: Landeshauptstadt Hannover; Region Hannover: Gemeinsames Amtsblatt für die Region Hannover und die Landeshauptstadt Hannover Nr. 31/ 2007, Hannover 2007, S. 292

Abb. 11: Stadt Neustadt am Rübenberge: Abschlussdokumentation Innenstadtsanierung 1978 – 2010. Neustadt am Rübenberge 2011, S. 23

Abb. 12: Region Hannover. Regionales Raumordnungsprogramm 2016, Hannover 2016, Zeichnerische Darstellung Teilregion Nord-West

Abb. 13: Stadt Neustadt am Rübenberge. Flächennutzungsplan 2000, Neustadt am Rübenberge 2002, Blatt 2

Abb. 14: Stadt Neustadt am Rübenberge. Begründung zum Bebauungsplan Nr. 108a – 108 E, Neustadt am Rübenberge 1976, S. 26 (bearbeitet durch plan zwei)

Abb. 15: Stadt Neustadt am Rübenberge, Gesellschaft für Markt-

und Absatzforschung mbH. Aktualisierung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Neustadt am Rübenberge, Köln 2015, S. 60

Abb. 16: plan zwei auf Grundlage von: Stadt Neustadt am Rübenberge

Abb. 17: plan zwei auf Grundlage von: Stadt Neustadt am Rübenberge

Abb. 18: plan zwei (vgl. Abb. 4)

Abb. 19: IFH Institut für Handelsforschung GmbH. Vitale Innenstädte 2016 – Neustadt am Rübenberge, Köln 2017, S. 29

Abb. 20: IFH Institut für Handelsforschung GmbH. Vitale Innenstädte 2016 – Neustadt am Rübenberge, Köln 2017, S. 37

Abb. 21: IFH Institut für Handelsforschung GmbH. Vitale Innenstädte 2016 – Neustadt am Rübenberge, Köln 2017, S. 42

Abb. 22: IFH Institut für Handelsforschung GmbH. Vitale Innenstädte 2016 – Neustadt am Rübenberge, Köln 2017, S. 40

Abb. 23: plan zwei (vgl. Abb. 4)

Abb. 24: plan zwei (vgl. Abb. 4)

Abb. 25 - 30: plan zwei

Abb. 31: plan zwei (vgl. Abb. 4)

Abb. 32 - 41: plan zwei

Abb. 42: plan zwei (vgl. Abb. 4)

Abb. 43 & 44: plan zwei

Abb. 45: Stadt Neustadt am Rübenberge, Planungsgemeinschaft Verkehr - PGV-Alrutz. Neustadt am Rübenberge - Radverkehrsführung zur Erschließung der Innenstadt, Hannover 2019, Folie 3

Abb. 46 - 51: plan zwei

Abb. 52: Stadt Neustadt am Rübenberge: Beschlussvorlage Nr. 2019/182. Neustadt am Rübenberge 2019, S. 9

Abb. 53: plan zwei (vgl. Abb. 4)

Abb. 54 - 57: plan zwei

Abb. 58: plan zwei (vgl. Abb. 4)

Abb. 59 - 68: plan zwei

Abb. 69 - 74: plan zwei (vgl. Abb. 4)

Abb. 75 - 110: plan zwei

Abb.111 - 113 (M 1.1) : plan zwei (vgl. Abb. 4)

Abb.114 (M 1.2) - 117 (M 1.5): plan zwei

Abb. 118 (M 1.6): Johannes Gerstenberg / pixelio (2017): Solardach 1. URL: <https://www.pixelio.de/media/783918>, Zugriff: 28.04.2020

Abb: 119 (M 1.7): Stadt Neustadt am Rübenberge

Abb.120 (M 2.1): plan zwei (vgl. Abb. 4)

Abb. 121 (M 2.2): plan zwei

Abb. 122 (M 2.3): MabelAmber / pixabay (2018): Rollstuhl. URL: <https://pixabay.com/de/photos/rollstuhl-piktogramm-ungültig-3088991/>, Zugriff: 28.04.2020

Abb. 123 (M 2.4): plan zwei

Abb. 124 (M 2.5): plan zwei

Abb.125 (M 3.1): plan zwei (vgl. Abb. 4)

Abb. 126 - 133 (M 3.2 - M 3.9): plan zwei

Abb.134 (M 4.1): plan zwei (vgl. Abb. 4)

Abb. 135 & 136 (M 4.2 & M 4.3): plan zwei

Abb.137 & 138 (M 4.4 - M 4.5): plan zwei (vgl. Abb. 4)

Abb 139 (M 4.6): Stadt Neustadt am Rübenberge

Abb: 140: (M 4.7) plan zwei

Abb 141 (M 4.8): Jörg Brinckheger / pixelio (2017): Markierungsarbeiten Elektrotankstelle. URL: <https://www.pixelio.de/media/784472>, Zugriff: 28.04.2020

Abb. 142 - 154 (M 4.9 - M 6.6): plan zwei

Abb. 155 & 156: plan zwei (vgl. Abb. 4)

Abb. 157 - 194 (Anhang): plan zwei

Abb. 195 (Anhang): plan zwei (vgl. Abb. 4)

ANHANG

BETEILIGUNG DER TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE (TÖB) GEM. § 139 BauGB IN VERBINDUNG MIT § 4 ABS. 2 BauGB VOM 13.02.2020 BIS 23.03.2020

Gesamtliste der Stellungnahmen von beteiligten Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

B = Begründung ändern oder ergänzen

K = Keine Abwägung erforderlich

P = Änderung oder Ergänzung der Planzeichnung

U = Umweltbericht ändern oder ergänzen

Z = Zurückweisung einer Argumentation

H = Handlungsbedarf außerhalb des Planwerks

N = Nicht übernehmen, da andere Belange überwiegen

T = Textliche Festsetzung/Hinweis ändern

V = Vorschlag bereits im Plan berücksichtigt

I.	Behörde / Träger öffentlicher Belange	Datum Stellungnahme	Abwägungs-empfehlung
1.	Gelsenwasser Energienetze	13.02.2020	K
2.	Niedersächsische Landesforsten – Forstamt Fuhrberg	13.02.2020	K
3.	Avacon Netz GmbH	14.02.2020	K
4.	Bundesamt f. Infrastruktur, Umweltschutz u. Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUDBwToeB)	14.02.2020	K
5.	Polizeikommissariat Neustadt a. Rbge.	17.02.2020	H
6.	Exxon Mobile	18.02.2020	K
7.	FD 61, Landschaftsplanung	18.02.2020	V, B
8.	Pledoc	18.02.2020	K
9.	Gasunie Deutschland Transport Services GmbH	20.02.2020	K
10.	Wasserverband Garbsen-Neustadt a. Rbge.	24.02.2020	K
11.	LGLN, Landesdirektion Hameln, Kampfmittelbeseitigungsdienst	26.02.2020	H
12.	Amt für regionale Landesentwicklung Leine-Weser (ArL)	26.02.2020	K
13.	Samtgemeinde Mittelweser	27.02.2020	K

I.	Behörde / Träger öffentlicher Belange	Datum Stellungnahme	Abwägungs- empfehlung
14.	Deutsche Telekom Technik GmbH	03.03.2020	H
15.	TransnetBW GmbH	09.03.2020	K
16.	Landkreis Nienburg/Weser	17.03.2020	K
17.	LGLN, Gutachterausschuss für Grundstückswerte	17.03.2020	B, H
18.	Untere Denkmalschutzbehörde u. Bauordnung Neustadt, FD63	17.03.2020	H
19.	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie	18.03.2020	H
20.	Nieders. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV)	18.03.2020	B, H, V
21.	Zweckverband Abfallwirtschaft der Region Hannover (aha)	18.03.2020	H
22.	Landwirtschaftskammer Niedersachsen	23.03.2020	H
23.	Region Hannover	23.03.2020	B, H

Nr.	Behörde / Träger öffentlicher Belange	Datum	Äußerung / Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	Vermerk
1.	Gelsenwasser Energienetze GmbH	13.02.2020	Keine inhaltliche Stellungnahme	Keine Abwägung erforderlich.	
2.	Niedersächsische Landesforsten – Forstamt Fuhrberg	13.02.2020	Keine inhaltliche Stellungnahme.	Keine Abwägung erforderlich.	
3.	Avacon Netz GmbH	14.02.2020	Keine inhaltliche Stellungnahme.	Keine Abwägung erforderlich.	
4.	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAUIDBw)	14.02.2020	Keine inhaltliche Stellungnahme.	Keine Abwägung erforderlich.	
5.	Polizeikommissariat Neustadt a. Rbge.	17.02.2020	<p>Belange der Bundeswehr werden durch ihre stadtgestalterischen, strukturellen und funktionalen Ziele für den Innenstadtbereich der Stadt Neustadt a. Rbge. berührt, allerdings nicht beeinträchtigt.</p> <p>Das Untersuchungsgebiet befindet sich im Bauschutzbereich des militärischen Flugplatzes Wunstorf nach §12 (3) Ziffer 2a Luftverkehrsgesetz (LuftVG), ca. 5,5 km entfernt zum Flughafenbezugspunkt. In diesem Bereich ist, je nach Entfernung zum Flugplatz mit Höhenrestriktionen bei Bauleitplanungen, welche in nicht angemessenem Verhältnis zur städtischen Umgebung erfolgt, zu rechnen.</p>	Die Hinweise werden in den nachfolgenden Bauleitplanungen und Baumaßnahmen berücksichtigt.	
6.	ExxonMobil Production Deutschland GmbH	18.02.2020	Keine inhaltliche Stellungnahme.	Keine Abwägung erforderlich.	
7.	Landschaftsplanung FD 61	18.02.2020	Kompensationsflächen durch Entsiegelungen schaffen, LSG- und FFH-Gebiet beachten, Auswirkungen Deichbau am Silbernkamp berücksichtigen, lineare Grünstrukturen schaffen, Gebäudebegrünung vorsehen.	Die Anregungen und Hinweise werden bei den nachfolgenden Planungen und Maßnahmen berücksichtigt. Im Textteil des Konzeptes wurden entsprechend Ergänzungen aufgenommen.	
8.	Pledoc GmbH	18.02.2020	Wir weisen darauf hin, dass durch die Festsetzung planexterner Ausgleichsflächen eine Betroffenheit von uns verwalteter Versorgungseinrichtungen nicht auszuschließen ist. Wir bitten um Mitteilung der planexternen Flächen bzw. um weitere Beteiligung an diesem Verfahren.	Die Hinweise werden in den nachfolgenden Bauleitplanungen und Baumaßnahmen berücksichtigt.	

Nr.	Behörde / Träger öffentlicher Belange	Datum	Äußerung / Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	Vermerk
9.	Gasunie Deutschland Transport Services GmbH	20.02.2020	Keine inhaltliche Stellungnahme.	Keine Abwägung erforderlich.	
10.	Wasserverband Garbsen-Neustadt a. Rbge.	24.02.2020	Keine inhaltliche Stellungnahme.	Keine Abwägung erforderlich.	
11.	LGLN, Regionaldirektion Hameln-Hannover, Kampfmittelbeseitigungsdienst	26.02.2020	<p>Für die Planfläche liegen dem Kampfmittelbeseitigungsdienst Niedersachsen die folgenden Erkenntnisse vor (siehe beigegefügte Kartenunterlage) :</p> <p>Empfehlung: Luftbildauswertung</p> <p>Fläche A Luftbilder: Die derzeit vorliegenden Luftbilder wurden nicht vollständig ausgewertet.</p> <p>Luftbildauswertung: Es wurde keine Luftbildauswertung durchgeführt. Sondierung: Es wurde keine Sondierung durchgeführt.</p> <p>Räumung: Die Fläche wurde nicht geräumt. Belastung: Es besteht der allgemeine Verdacht auf Kampfmittel.</p> <p>Empfehlung: Sondierung</p> <p>Fläche B Luftbilder: Die derzeit vorliegenden Luftbilder wurden vollständig ausgewertet. Luftbildauswertung: Nach durchgeführter Luftbildauswertung wird eine Kampfmittelbelastung vermutet. Sondierung: Es wurde keine Sondierung durchgeführt. Räumung: Die Fläche wurde nicht geräumt. Belastung: Es besteht ein begründeter Verdacht auf Kampfmittel.</p> <p>Hinweis: Hinsichtlich der erforderlichen Gefahrenerforschungsmaßnahmen wenden Sie sich bitte an die örtlich zuständige Gefahrenabwehrbehörde (Stadt oder Gemeinde). Diese wird über das Ergebnis der Auswertung in Kenntnis gesetzt.</p> <p>Da bei den Sondierungen auch Munition aufgefunden werden kann, deren Entsorgung aus Billigkeitsgründen kostenfrei erfolgt, sollten im Interesse eines eventuellen Erstattungsanspruches die Sondierungen erst nach einer erfolgten Preis Anfrage (drei Firmen) vergeben werden.</p>	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in den nachfolgenden Bauleitplanungen und Baumaßnahmen berücksichtigt.	

Nr.	Behörde / Träger öffentlicher Belange	Datum	Äußerung / Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	Vermerk
			<p>Empfehlung: Kein Handlungsbedarf</p> <p>Fläche C Luftbilder: Die derzeit vorliegenden Luftbilder wurden vollständig ausgewertet. Luftbildauswertung: Nach durchgeführter Luftbildauswertung wird keine Kampfmittelbelastung vermutet. Sondierung: Es wurde keine Sondierung durchgeführt. Räumung: Die Fläche wurde nicht geräumt. Belastung: Ein Kampfmittelverdacht hat sich nicht bestätigt. Hinweise: Die vorliegenden Luftbilder können nur auf Schäden durch Abwurfkampfmittel überprüft werden. Sollten bei Erdarbeiten andere Kampfmittel (Granaten, Panzerfäuste, Minen etc.) gefunden werden, benachrichtigen Sie bitte umgehend die zuständige Polizeidienststelle, das Ordnungsamt oder den Kampfmittelbeseitigungsdienst des Landes Niedersachsen bei der RD Hameln-Hannover des LGLN.</p> <p>In der vorstehenden Empfehlung sind die Erkenntnisse aus der Zeit vor der Einführung des Kampfmittelinformationssystems Niedersachsen (KISNi), dem 11.06.2018, nicht eingeflossen, da sie nicht dem Qualitätsstand von KISNi entsprechen. Sie können natürlich trotzdem von den Kommunen in eigener Zuständigkeit berücksichtigt werden.</p>		
12.	Amt für reg. Landesentwicklung Leine-Weser (ArL)	26.02.2020	Keine inhaltliche Stellungnahme.	Keine Abwägung erforderlich.	
13.	Samtgemeinde Mittelweser	27.02.2020	Keine inhaltliche Stellungnahme.	Keine Abwägung erforderlich.	
14.	Deutsche Telekom Technik GmbH	03.03.2020	<p>Das Telekommunikationsnetz ist betroffen, nahezu flächendeckend, überwiegend im öffentlichen Straßenverkehrsraum. Das Telekommunikationsnetz wird ständig erweitert und dem aktuellen Bedarf angepasst! Eine aufwändige und somit kostenintensive Umlegung unserer Tk-Anlagen sollte nach Möglichkeit vermieden werden! Bitte beteiligen Sie uns zeitnah an den weiteren Planungen, wenn unsere Tk-Anlagen betroffen sind!</p>	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in den nachfolgenden Bauleitplanungen und Baumaßnahmen berücksichtigt.	
15.	TransnetBW GmbH	09.03.2020	Keine inhaltliche Stellungnahme.	Keine Abwägung erforderlich.	
16.	Landkreis Nienburg/Weser	17.03.2020	Keine inhaltliche Stellungnahme.	Keine Abwägung erforderlich.	

Nr.	Behörde / Träger öffentlicher Belange	Datum	Äußerung / Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	Vermerk
17.	LGLN, Gutachterausschuss für Grundstückswerte Hameln-Hannover	17.03.2020	Bei förmlicher Festlegung des Sanierungsgebietes ist die Ermittlung des Anfangswertes durch den GAG erforderlich, zum Ende der Sanierung auch die Ermittlung der Endwerte durch den GAG. Vor Beginn der Sanierungsmaßnahmen muss dazu der Auftrag an den Gutachterausschuss für Grundstückswerte (GAG) erteilt werden.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und vor der Sanierungsgebietsfestlegung durch Satzungsbeschluss wird der Auftrag zur Bestimmung des Anfangswertes erteilt. Der Hinweis wird im Textteil des Entwicklungskonzeptes und der Maßnahmenliste aufgenommen.	
18.	Untere Denkmalschutzbehörde u. Bauordnung Neustadt, FD63	17.03.2020	<p>Bauordnungsrechtliche Belange:</p> <p>Für den überwiegenden Teil der Grundstücke im Untersuchungsgebiet gilt hinsichtlich der Gestaltung der baulichen Anlagen die seit Nov. 2006 rechtskräftige Örtliche Bauvorschrift. Ggf. ist ein Abgleich mit den Zielen der Sanierung erforderlich.</p> <p>Sobald der Satzungsbeschluss über das förmlich festgelegte Sanierungsgebiet rechtskräftig ist, bedürfen sämtliche Vorhaben und Rechtsvorgänge des § 144 BauGB der schriftlichen Genehmigung der Gemeinde.</p> <p>Sofern auch eine baurechtliche Genehmigung erforderlich ist, werden die Sanierungsgenehmigungen dabei vom FD Bauordnung erteilt. Bei den übrigen Rechtsvorgängen werden die Sanierungsgenehmigungen i.d.R. vom FD Planung übernommen.</p> <p>Um ggf. Verfahren zu beschleunigen oder zu vereinfachen, möchte ich an dieser Stelle auf die Möglichkeit des § 144 Abs. 3 BauGB hinweisen, bei der die Gemeinde für bestimmte Fälle die Genehmigung allgemein erteilen kann.</p> <p>Baudenkmalrechtliche Belange:</p> <p>Im angestrebten Sanierungsgebiet befinden sich ca. 100 Baudenkmale, hierbei handelt es sich vornehmlich um den historischen Stadtkern, der nach dem Brand von 1727 als Orthogonalsystem neustrukturiert wurde. Aber auch der Erichsberg inkl. der umliegenden Parkanlage als historische Wallanlage und die Kleine Leine als Mühlenkanal sowie die daran angrenzende Schleuse unterliegen dem Denkmalschutz.</p>	<p>Die bauordnungsrechtlichen Belange werden zur Kenntnis genommen. Ein Hinweis auf die Genehmigungspflicht der Gemeinde gem. §144 BauGB wird in den Textteil der Vorbereitenden Untersuchung aufgenommen und bei Anträgen zu konkreten Baumaßnahmen berücksichtigt.</p> <p>Die baudenkmalrechtlichen Belange werden bei konkreten Baumaßnahmen im Zuge des Genehmigungsverfahrens berücksichtigt und der Hinweis wird im Textteil der Vorbereitenden Untersuchung aufgenommen.</p>	

Nr.	Behörde / Träger öffentlicher Belange	Datum	Äußerung / Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	Vermerk
			<p>Die Liste der Denkmale kann bei Bedarf bei der Unteren Denkmalschutzbehörde der Stadt Neustadt (FD Bauordnung, Frau Agena und Frau Geisler-Kaspar) eingesehen werden. Als Anlage füge ich eine Orientierungs-Übersicht bei.</p> <p>Baudenkmale sind instand zu halten, zu pflegen, vor Gefährdung zu schützen und, wenn nötig, instand zu setzen. In der Umgebung eines Baudenkmals dürfen Anlagen nicht errichtet, geändert oder beseitigt werden, wenn dadurch das Erscheinungsbild des Baudenkmals beeinträchtigt wird. Bauliche Anlagen in der Umgebung eines Baudenkmals sind auch so zu gestalten und instand zu halten, dass eine solche Beeinträchtigung nicht eintritt.</p> <p>Maßnahmen an Baudenkmalern oder in der Umgebung von Baudenkmalen benötigen eine Denkmalrechtliche Genehmigung nach § 10 NDSchG (Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz).</p> <p>Bodendenkmalrechtliche Belange:</p> <p>Der Geltungsbereich des InSEK deckt sich teilweise mit einem archäologisch hoch sensiblen Areal. Das Weichbild Neustadts hat sich in der Neuzeit stark verändert – aber anhand historischer Karten lässt sich der Verlauf der Befestigung und somit die Grenze zwischen mittelalterlicher/frühneuzeitlicher Stadt und Umland noch zweifelsfrei bestimmen. Sowohl innerhalb des historischen Stadtgebietes als auch im Bereich des es umschließenden ehemaligen Befestigungsringes und der alten Zufahrtsstraßen ist verstärkt mit im Boden erhaltener archäologischer Denkmalsubstanz – z.B. in Form von Fundamenten, Siedlungsgruben, Latrinen und Brunnen – aus Mittelalter und früher Neuzeit zu rechnen. Es muss davon ausgegangen werden, dass im Verlauf evtl. Erdarbeiten archäologische Funde und Befunde aufgedeckt werden, die vor ihrer Zerstörung sach- und fachgerecht zu dokumentieren und zu bergen sind. Auf die Bestimmungen der §§ 13 und 12 Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz (NDSchG) sowie des § 6 Abs. 3 NDSchG (Veranlasserprinzip)</p>	<p>Die bodendenkmalrechtlichen Belange zu dem archäologisch sensiblen Areal wird zur Kenntnis genommen, wird bei konkreten Baumaßnahmen berücksichtigt, und der Text der bodendenkmalrechtlichen Information wird in den Textteil der Vorbereitenden Untersuchung und das Integrierte Innenstadtentwicklungskonzept aufgenommen.</p>	

Nr.	Behörde / Träger öffentlicher Belange	Datum	Äußerung / Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	Vermerk
			<p>wird in diesem Zusammenhang explizit hingewiesen.</p> <p>Als Veranlasserin der Planung bitte ich Sie daher, die nachfolgende Information durch Aufnahme in die InSEK-Unterlagen den Zulassungsbehörden und den für evtl. Erdarbeiten Verantwortlichen zur Kenntnis zu geben:</p> <p>„Der Geltungsbereich des InSEK betrifft teilweise das archäologisch hoch sensible Areal des historischen Ortskerns von Neustadt. Mit dem Auftreten archäologischer Funde und Befunde ist dringend zu rechnen. Sämtliche Erdarbeiten in diesem Bereich bedürfen daher einer denkmalrechtlichen Genehmigung gemäß § 13 in Verbindung mit § 12 Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz. Die Genehmigung ist im Vorfeld bei der Unteren Denkmalschutzbehörde der Stadt Neustadt a. Rbge. zu beantragen und wird nur unter Auflagen und Bedingungen erteilt werden, damit sichergestellt wird, dass die archäologischen Funde und Befunde vor ihrer Zerstörung durch die mit den Sanierungsmaßnahmen verbundenen Bodeneingriffen sach- und fachgerecht dokumentiert und geborgen werden.“</p>		
19.	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie	18.03.2020	<p>Auf konstruktive Sicherungsmaßnahmen bezüglich Erdfallgefährdung kann daher bei Bauvorhaben im Planungsgebiet verzichtet werden, sofern sich auch bei der Baugrunderkundung keine Hinweise auf Subrosion ergeben.</p> <p>Nach den uns vorliegenden Unterlagen (Kartenserver des LBEG) steht im Planungsgebiet lokal setzungsempfindlicher Baugrund an.</p> <p>Es handelt sich hierbei um anthropogene Auffüllungen mit geringer bis großer Setzungsempfindlichkeit und geringen bis großen Setzungsdifferenzen aufgrund wechselnder Steifigkeiten und Lockergesteine mit geringer bis mittlerer Setzungsempfindlichkeit aufgrund geringer Steifigkeit wie z.B. Lößlehm, Auelehm. Für Bauvorhaben sind die gründungstechnischen Erfordernisse im Rahmen der Baugrunderkundung zu prüfen und festzulegen.</p> <p>Für die geotechnische Erkundung des Baugrundes sind</p>	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in den nachfolgenden Bauleitplanungen und Baumaßnahmen berücksichtigt.	

Nr.	Behörde / Träger öffentlicher Belange	Datum	Äußerung / Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	Vermerk
			<p>die allgemeinen Vorgaben der DIN EN 1997-1:2014-03 mit den ergänzenden Regelungen der DIN 1054:2010-12 und nationalem Anhang DIN EN 1997-1/NA:2010-12 zu beachten. Der Umfang der geotechnischen Erkundung ist nach DIN EN 1997-2:2010-10 mit ergänzenden Regelungen DIN 4020:2010-12 und nationalem Anhang DIN EN 1997-2/NA:2010-12 vorgegeben.</p>		
20.	Nieders. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV)	18.03.2020	<p>1. Durch das o.g. Vorhaben werden die Belange der in der Zuständigkeit des regionalen Geschäftsbereichs Hannover der NLStBV liegenden Bundesstraße 442 berührt. Die B442 ist in diesem Bereich eine straßenrechtlich festgesetzte Ortsdurchfahrt, die zur Erschließung der Anliegergrundstücke vorgesehen ist.</p> <p>2. Im Bereich der vorbereitenden Untersuchung liegen von hier aus derzeit keine konkreten Planungen vor.</p> <p>3. Die Bundesstraßen 442 ist als wichtige Bundesfernstraße Teil des überörtlichen Straßennetzes und dem weiträumigen Verkehr dienen. Das überörtliche Straßennetz entsteht hierbei aus dem Bedürfnis Transportaufgaben auch über große Strecken zu bewältigen. Diese Transportaufgaben spielen sich zwischen den verschiedenen Lebensbereichen der Menschen (beispielsweise Arbeitsplatz und Wohnort) ab. Aus diesem Grund sind städtebauliche Planungen, die auch Einfluss auf die Bundesstraße haben in enger Abstimmung mit der Straßenbauverwaltung zu führen. Ich gebe hierbei insbesondere zu bedenken, dass verkehrsberuhigenden Maßnahmen in diesem Straßenzug aus straßenrechtlichen Gründen enge Grenzen gesetzt sind.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in den nachfolgenden Bauleitplanungen und Baumaßnahmen berücksichtigt. Die Niedersächsische Landesstraßenbauverwaltung (NLStBV) wird an den Verkehrsplanungen der Stadt Neustadt a. Rbge., die im Zusammenhang mit den Konzepten, Zielen und Maßnahmen der Innenstadtentwicklung stehen, in stetiger, enger Abstimmung und Kommunikation einbezogen. Die Hinweise sind im Textteil der Vorbereitenden Untersuchungen eingeflossen.</p>	
21.	Zweckverband Abfallwirtschaft der Region Hannover (aha)	18.03.2020	<p>Die Konstruktion der Verkehrsflächen muss für das Befahren mit Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 26t ausgelegt sein.</p> <p>Die lichte Durchfahrtsbreite von Anliegerstraßen/-wegen, die von Müllsammelfahrzeugen befahren werden sollen, muss mindestens 3,50 m betragen und darf nicht durch Poller, Pflanzbeete, Verkehrszeichen, parkende Fahrzeuge o.ä. eingeschränkt</p>		

Nr.	Behörde / Träger öffentlicher Belange	Datum	Äußerung / Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	Vermerk
			<p>sein. Die Breite des Müllsammelfahrzeuges beträgt 2,50 m. Aus Sicherheitsgründen muss beidseitig ein Abstand von 0,50 m gewährleistet sein.</p> <p>Aufgrund der Höhe der Abfallsammelfahrzeuge ist auf den von ihnen zu befahrenden Verkehrsflächen ein dauerhafter Höhenfreiraum von mind. 4 m einzuhalten, z.B. beim Anpflanzen von Bäumen, Aufstellen von Verkehrs- und Hinweisschildern, Straßenbeleuchtung etc.</p> <p>Müll kann nur dann abgeholt werden, wenn die Zufahrt zu Müllbehältersammelplätzen so ausgelegt ist, dass Rückwärtsfahren nicht erforderlich ist. Bei Stichstraßen und Sackgassen muss am Ende eine Wendemöglichkeit bestehen.</p> <p>Wendemöglichkeiten müssen mit einem Wenderadius von mindestens 9 m geplant werden. Wendeanlagen können auch so bemessen sein, dass zum Wenden nicht mehr als ein ein- bis zweimaliges Zurücksetzen erforderlich ist. Die Funktion der Wendeanlage darf nicht durch Bebauung, Grünanlagen, Beparkung o. ä. beeinträchtigt sein.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in den nachfolgenden Bauleitplanungen und Baumaßnahmen berücksichtigt.</p>	
22.	Landwirtschaftskammer Niedersachsen	23.03.2020	<p>Bei Maßnahmen auf bzw. an Straßen und Wegen bitten wir, den landwirtschaftlichen Verkehr zu berücksichtigen. Bei Vorhaben zur Regelung bzw. Beruhigung des Verkehrs (Kreisverkehrsplätze, Querungshilfen u. Parkräumen) ist zu berücksichtigen, dass landwirtschaftlicher Fahrverkehr nicht durch solche Maßnahmen, ruhenden Verkehr oder Anpflanzungen behindert werden darf. Landwirtschaftliche Fahrzeuge können eine Breite von 3,50 m, eine Höhe von 4 m sowie eine Zuglänge von 18 m aufweisen. Bis zu einer Höhe von 4,50 m sollte ein ausreichendes Lichtraumprofil gewährleistet sein.</p> <p>Im Handlungsfeld „Stärkung der Erholungsnutzung“ im Bereich der Leineniederung dürfen Maßnahmen auf landwirtschaftlichen Flächen nur in Abstimmung und im Einvernehmen mit den Grundeigentümern und Bewirtschaftern geplant werden.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in den nachfolgenden Bauleitplanungen und Baumaßnahmen berücksichtigt.</p>	
23.	Region Hannover	23.03.2020	Bodenschutz:	Die Hinweise der Region Hannover	

Nr.	Behörde / Träger öffentlicher Belange	Datum	Äußerung / Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	Vermerk
			<p>Aus bodenschutzbehördlicher Sicht wird darauf hingewiesen, dass sich im Plangebiet 55 altlastenverdächtige Flächen gemäß § 2 (4) des Bundes-Bodenschutzgesetzes (BBodSchG) befinden, bei denen der Verdacht schädlicher Bodenverunreinigungen oder sonstiger Gefahren für den Einzelnen oder die Allgemeinheit besteht. Im Rahmen nachfolgender Baugenehmigungsverfahren auf diesen Flächen ist die Untere Bodenschutzbehörde der Region Hannover zu beteiligen. Desweiteren befinden sich im Untersuchungsgebiet 3 Altablagerungen.</p> <p>Gewässerschutz:</p> <p>Es wird auf die Lage im Überschwemmungsgebiet hingewiesen</p> <p>Belange des ÖPNV:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die heute vom Linienverkehr und zukünftig vom neuen Stadtbusliniennetz befahrenen Straßen müssen auch weiterhin im Linienverkehr in beide Fahrtrichtungen befahrbar sein. Dies gilt insbesondere für die Herzog-Erich-Allee, die Wunstorfer Straße (B 442) und die Landwehr. 2. Der Bahnhof und der ZOB sollten mit den weiteren klimafreundlichen Verkehrsmitteln (Fahrrad, Fuß) auf direkten, kurzen und sicheren Wegen erreichbar sein. 3. Die Bushaltestellen sollten fußläufig gut, barrierefrei und sicher erreichbar sein. <p>Regionsstraßen:</p> <p>Die Erschließung des Plangebietes erfolgt zur K 347. Der Fachbereich Verkehr der Region Hannover plant derzeit die Umgestaltung der K 347 (Landwehr) zwischen B 442 und der Einmündung Höhe Landwehr, Hausnummer 12. Hierbei geht es um eine Verbesserung der Radverkehrsführung. Der Fachbereich befindet sich hierzu in Abstimmung mit der Stadt Neustadt.</p> <p>Regionalplanung:</p> <p>Zum jetzigen Zeitpunkt bestehen zu der Planung keine Anregungen und Bedenken.</p>	<p>zu altlastenverdächtigen Flächen und Altablagerungen werden in den nachfolgenden Bauleitplanverfahren und Baumaßnahmen berücksichtigt. Der Verlauf des Überschwemmungsgebietes innerhalb des vorgesehenen Geltungsbereiches des Sanierungsgebietes wurde beachtet und wird ebenfalls bei den weiteren Verfahren und Maßnahmen beachtet. Dazu wurde bereits ein entsprechender Hinweis im Textteil des Integrierten Innenstadtentwicklungskonzeptes aufgenommen.</p> <p>Die Umgestaltung der K347 wird bei der konzeptionellen Planung und den Maßnahmen abgestimmt berücksichtigt. Die Belange des ÖPNV sind in den vom Rat der Stadt Neustadt a. Rbge. beschlossenen Zielen zur nachhaltigen Mobilität aufgeführt. Sie sind im Handlungsfeld Mobilität des InSEK 2030 dargestellt und in mehreren Maßnahmen zur Realisierung vorgesehen.</p>	

ORTSBILDPRÄGENDE GEBÄUDE MIT ERHEBLICHEM SANIERUNGSBEDARF

Die frühe Siedlungsgeschichte und der historische Stadtgrundriss der Neustadt am Rübenberge sind in der Innenstadt anhand zahlreicher historischer Gebäude und baulicher Elemente erlebbar und prägen das Stadtbild. Baudenkmäler und ortsbildprägende Gebäude tragen maßgeblich zur stadträumlichen Qualität der Innenstadt bei. Ein wichtiges Ziel der Sanierung ist es daher, die baukulturellen Werte zu sichern und das Ortsbild durch Sanierung prägender Gebäude weiter zu stärken. Bereits mit der ersten Sanierung in den 1980er

Jahren wurden viele bedeutende Gebäude saniert. Die nachfolgende Auflistung umfasst Baudenkmäler und ortsbildprägende Gebäude, die in der ersten Sanierung nicht berücksichtigt wurden, deren Sanierung jedoch heute zur Erhaltung und Verbesserung des Ortsbildes von Bedeutung ist. Neben dem Erhalt der baukulturellen Qualität ist vor dem Hintergrund der Zielsetzung des Klimaschutzes in diesem Zusammenhang auch die Verbesserung des energetischen Standards zu berücksichtigen.

Am Wallhof 2



giebelständiges eineinhalbgeschossiges Wohn- und Geschäftshaus mit Satteldach, Fassaden verputzt überformt, ehem. Ackerbürgerhaus

Leinstrasse 24



traufständiges eingeschossiges Geschäftshaus mit Krüppelwalm, Fachwerk mit Ziegelgefache, ehem. Ackerbürgerhaus

traufständiges zweigeschossiger Anbau mit Satteldach, Fassaden EG verputzt überformt, OG Fachwerkgebände mit verputzten Gefachen



Leinstrasse 26 B

giebelständiges eineinhalbgeschossiges Wohn- und Geschäftshaus mit Krüppelwalmdach, Fassaden verputzt überformt, ehem. Ackerbürgerhaus



Leinstrasse 24 A

giebelständiges eingeschossiges Wohnhaus mit Krüppelwalmdach, Fassaden verputzt überformt, Seitenfassaden in Fachwerk, ehem. Ackerbürgerhaus



Leinstrasse 16

Leinstrasse 14

giebelständiges zweieinhalbgeschossiges Wohnhaus Krüppelwalmdach, Fassaden verputzt überformt, Seitenfassaden in Fachwerk, ehem. Ackerbürgerhaus

Leinstrasse 2

dreigeschossiges Eckgebäude mit Wohn- und Geschäftsnutzung, mit Satteldach, Fassaden in Schmuckziegelmauerwerk

Leinstrasse 1

giebelständiges eingeschossiges Wohn- und Geschäftshaus mit Satteldach, Fassaden verputzt überformt, Seitenfassaden in Fachwerk

giebelständiges zweigeschossiges Wohn- und Geschäftshaus mit Satteldach, Fassaden schmucklos verputzt, Seitenfassaden verputzt mit betonten Eingangsbereich durch auskragenden Geschossversprung



Wallstraße 2

traufständiges dreieinhalbgeschossiges Wohn- und Geschäftshaus



Marktstraße 38

giebelständiges eingeschossiges Geschäftshaus mit Satteldach, Fassaden verputzt, Giebel mit Holzschalung, seitlich mit eingeschossigen Anbau, ehem. Ackerbürgerhaus



Leinstrasse 8

Marktstrasse 39

traufständiges zweigeschossiges Wohn- und Geschäftshaus mit Satteldach, Fachwerkfassade mit Ziegelgefachen, EG verputzt überformt, ehem. Ackerbürgerhaus

Zwischen den Brücken 2

traufständiges eingeschossiges Wohn- und Geschäftshaus mit Satteldach, Fachwerkfassade mit verputzten Gefachen, überformt, Ursprungsgebäude aus den 1750er Jahren

**Leinstrasse 1
(Baudenkmal)**

giebelständiges eingeschossiges Wohn- und Geschäftshaus mit Satteldach, Fachwerkfassade mit verputzten Ziegelgefachen, ehem. Ackerbürgerhaus

Giebelständiges zweigeschossiges Wohn-und Geschäftshaus mit Satteldach, Fachwerkfassade mit verputzten Ziegelgefachen, EG



**Leinstraße 3
(Baudenkmal)**

traufständiges zweigeschossiges Wohnhaus mit Walmdach, Fassaden verputzt überformt, Seitenfassaden in Fachwerk, ehem. Ackerbürgerhaus



Leinstrasse 13

traufständiges dreigeschossiges Wohnhaus mit Satteldach, ungliederte Putzfassade



Leinstrasse 15

**Leinstrasse 29
(Baudenkmal)**



giebelständiges zweieinhalbgeschossiges Wohn- und Wirtschaftsgebäude, mit Satteldach, Fachwerkfassade mit verputzten Gefachen und Dielentor, ehem. Ackerbürgerhaus

**Leinstrasse 31
(Baudenkmal)**



giebelständiges zweigeschossiges Wohn- und Wirtschaftsgebäude mit Satteldach, Ziegelfassade, ehem. Ackerbürgerhaus

Mittelstrasse 3



giebelständiges zweigeschossiges Wohn- und Geschäftshaus mit Satteldach, Fachwerkfassade mit Holzverschalung, EG verputzt überformt, ehem. Ackerbürgerhaus (Modernisierungstätigkeit im EG in 2019)

giebelständiges zweigeschossiges Wohnhaus mit Satteldach, verputzte Fassade überformt, ehem. Ackerbürgerhaus



Entenfang 3

giebelständiges zweigeschossiges Wohnhaus mit Satteldach, verputzte Fassade



Entenfang 5

traufständiges zweigeschossiges Wohn- und Geschäftshaus mit Satteldach, Fachwerk mit geschlemmten Ziegelgefachen, Fassade EG überformt



Marktstrasse 7

Marktstrasse 11A

giebelständiges eingeschossiges Geschäftshaus mit Krüppelwalm-
dach, Fachwerk mit verputzten Gefachen, Fassade EG überformt,
ehem. Ackerbürgerhaus

Marktstrasse 16

giebelständiges eingeschossiges Wohn- und Geschäftshaus aus mit
Krüppelwalmdach, Fachwerkgebäude, Fassaden teilweise überformt
mit Ziegelverblendung und Holzverschalung, verputzte Fassade EG
überformt, ehem. Ackerbürgerhaus

**Apfelallee 2
(Baudenkmal)**

traufständiges eingeschossiges Wohnhaus aus mit Krüppelwalm-
dach, in Fachwerk mit verputzten Gefachen

traufständiges eineinhalbgeschossiges, 11-achsiges Wohnhaus aus mit Krüppelwalmdach, in Fachwerk mit verputzten Gefachen, Gesimsbändern, , und mittigem 5-achsigem Zwerchgiebel



**Hannoversche
Strasse 2
(Baudenkmal)**

Wirtschaftsgebäude, eingeschossig mit Krüppelwalm, ehem. Längsdurchfahrtscheune, Fachwerk mit verputzten Gefachen



**Am Schützen-
platz 10
(Baudenkmal)**

**Gebäudegruppe
Scheunenviertel
Am Schützen-
platz 1-5**



Da die engen historischen Ackerbürgerstellen in der Innenstadt nicht genügend Platz für die Lagerung der landwirtschaftlichen Erzeugnisse boten, entstanden „Vor dem Leinthore“, am Schützenplatz etwa seit Mitte des 19ten Jahrhunderts separate Scheunen in einem gemeinsamen Scheunenviertel. Es waren ehemals Fachwerkgebäude mit Ziegelstein ausgemauert (Steinfachwerk). Die Dächer waren grundsätzlich ziegelgedeckt, manche Giebelseiten waren mit „Ziegelbehang“, – senkrecht montierte Dachziegel-versehen. Die Häuser stehen auch heute noch mit Abstandsmaßen von 2,20 oder 2,9 m recht eng beieinander. So entstand eine Reihe giebelständiger Scheunen, schmucklos und ohne jegliche Verzierungen

Schützenplatz 5



Schützenplatz 4-1



Giebelständiger zweigeschossiger ausgeschmückter Ziegelbau mit Satteldach von 1865, ehem. Produktions- und Wohngebäude der Maschinenfabrik Schlüter KG



**Wunstorfer
Straße 14
(Baudenkmal)**

dominantes Wohn- und Geschäftsgebäude mit fünf Vollgeschossen, Ziegel/Putzfasaden mit Passage im Erdgeschoss aus der 2. Hälfte des 20. Jh.



Lindenstraße 1A

Wohn- und Geschäftshaus, zweieinhalbgeschossig, Gebäude mit profilierter Ziegelgefassade aus dem Beginn des 20. Jh. mit seitlichen Zwerchgiebeln



**Nienburger
Straße 1
(Baudenkmal)**

Zweigeschossiges Wohn- und Wirtschaftsgebäude, Ziegelgebäude mit Anbauten für Kegelbahn und Gastronomie aus dem Jahre 1906 (Betrieb der Gastwirtschaft „Calenberger Stuben“ 2011 aufgegeben)



**Nienburger
Straße 6A**

Abb. 195 (linke Seite):
Teilgebiete des Unter-
suchungsgebietes

ortsbildprägende und denkmalgeschützte Gebäude



Denkmal



ehem. geförderte Modernisierung



ortsbildprägendes Gebäude mit
Modernisierungsbedarf

