



# ISEK GIFHORN

Integriertes Stadtentwicklungskonzept  
für die Stadt Gifhorn

## IMPRESSUM

### **Integriertes Stadtentwicklungskonzept Gifhorn**

Stand: April 2024

#### **Auftraggeberin**

Stadt Gifhorn  
Marktplatz 1  
38518 Gifhorn

#### **Konzept und Bearbeitung**

### **UmbauStadt**

Urbane Konzepte · Stadtplanung · Architektur

#### **UmbauStadt Part GmbB**

Eislebener Straße 6, 10789 Berlin  
www.umbaustadt.de  
Dr. Lars Bölling  
M.Sc. Luisa Scharninghausen  
B.Sc. Lorenz Brösch

#### **Redaktionelle Anmerkungen**

Quellen, Grafiken und Pläne, deren Urheberschaft und Urheberrecht nicht bei dem bearbeitenden Büro UmbauStadt oder der Stadt Gifhorn liegen, sind im Quellenverzeichnis im Anhang aufgeführt.

Für eine bessere Lesbarkeit des Dokumentes wird das generische Maskulinum verwendet. Die im ISEK verwendeten Personenbezeichnungen beziehen sich – sofern nicht anders kenntlich gemacht – auf alle Geschlechter.



# VORWORT

---



Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

ISEK - Integriertes Stadtentwicklungskonzept: Das klingt ziemlich akademisch. Für was stehen diese vier Buchstaben überhaupt? Zuerst einmal für zwei Jahre intensive Arbeit. Für zwei Jahre, in denen Sie, liebe Bürgerinnen und Bürger, und die Mitarbeitenden der Verwaltung und Vertreter der Politik eine Zukunftsoption für Gifhorn mitentworfen haben.

Wie sagt man so schön? Alles ist im Fluss. Und das gilt auch für unser charmantes Gifhorn mit Aller, Ise und Schlossee. Klimaveränderung, aber Gifhorn blüht auf - Zunahme des Verkehrs, aber immer mehr Leute steigen aufs Fahrrad um - Bevölkerungswandel durch mehr Geburten - Wohnraumangel und Baugebiete für sich verändernde Lebensentwürfe - die globale „Großwetterlage“ - Krisen auf der einen Seite, zunehmendes bürgerliches Engagement auf der anderen Seite. Solche Faktoren wirken auch in Gifhorn. Wollen wir in 20, 30 Jahren immer noch gut und gern hier leben (oder vielleicht sogar besser?), dann müssen wir zukunftsfähige Antworten finden und städtebauliches Potenzial heben, das noch im Verborgenen schlummert.

Die Basis für diesen langfristig angelegten Prozess bildet das Integrierte Stadtentwicklungskonzept. Ihr Verdienst daran ist groß, liebe Gifhornerninnen und Gifhorne: Sie sind unserem Aufruf gefolgt und haben im Rahmen der verschiedenen Beteiligungsformate wertvolle Ideen eingebracht. Ganz herzli-

chen Dank dafür. Der ISEK-Prozess ist nun abgeschlossen, den Abschlussbericht lesen Sie gerade. Jetzt wird's konkret. Gifhorn steht vor einer Reihe bedeutender Zukunftsaufgaben: Es sind auf der einen Seite die übergeordneten globalen Themen wie die Herausforderungen im Bereich der Energieeffizienz und der Mobilität.

Auf der anderen Seite geht es bei der Entwicklung Gifhorns um die konkrete Formulierung von Leitzielen für die Stadt, aus denen heraus Projekte entwickelt werden, mit denen sich diese Strategie umsetzen lässt. Es sind Themen wie z.B. Kultur, Bildung und Verkehr sowie die Entwicklung Gifhorns im Hinblick auf Einwohnerzahlen, Arbeitsplätze, aber auch Freizeit und Tourismus, die hier mit hineinfließen. All diese Themen sind mit Hilfe des ISEK erstmals integriert und ganzheitlich betrachtet worden. So können aktuelle Fachplanungen wie beispielsweise das Leitbild Mobilität 2030 mit dem neuen Einzelhandelskonzept und noch ausstehenden langfristigen strategischen Planungen zusammengebracht werden. Kurz: ISEK erlaubt es uns, die Stadt als Ganzes zu sehen.

Wie geht es nun konkret weiter? Das ISEK ist der Schlüssel, der uns die Türen zu einer Vielzahl von Förderprogrammen öffnet, insbesondere in den Bereichen Stadtentwicklung, Energieeffizienz oder Mobilität. Es liegt in der Natur des ISEK, dass wir in längeren Zeiträumen denken müssen. Mit der Urbanen Achse und dem Blau-Grünen Band sollen die ersten Ideen in die Realisierung gebracht werden.

Wir haben nicht nur das Herz der Stadt im Blick, sondern die gesamte Stadt. Deshalb rücken in den kommenden Jahren weitere für die Gesamtstadt zentrale Bereiche in den Fokus der Entwicklung. Beispielhaft seien hier die Ortsmitten von Gamsen, Kästorf, Neubokel, Wilsche und Winkel, die „Entwicklung Gamsen-West als multifunktionales Quartier“, die „Quartiersentwicklung im Bestand - BGS 2.0“ und das „Modellprojekt Braunschweiger Straße“ genannt.

Mit dem ISEK eröffnen sich Chancen, die sich uns sonst nicht geboten hätten. Der große Rahmen ist abgesteckt. Gehen wir es gemeinsam an. Stellen wir die Weichen für unser zukunftsfähiges Gifhorn.

Matthias Nerlich  
Bürgermeister

# INHALTSVERZEICHNIS

---

<b>VORWORT</b> .....	
<b>1 EINLEITUNG</b> .....	<b>10</b>
1.1 Gifhorn blickt nach Vorne. Aufgabenstellung und Ziele	11
1.2 Methodik und Prozess	12
1.3 Beteiligungsprozess	13
<b>2 UNTERSUCHUNGSRAUM</b> .....	<b>20</b>
2.1 Räumliche Einordnung - Gifhorn in der Region	21
2.2 Historische Entwicklung	22
2.3 Daten und Fakten	23
2.4 Städtische Konzepte und Planungen	25
<b>3 GIFHORNS ZUKUNFTSTHEMEN - AUSGANGSLAGE, HERAUSFORDERUNG UND POTENZIALE</b> .....	<b>28</b>
3.1 <b>Identität</b>	30
3.2 <b>Wohnwelten:</b> Demographie und Wohnstandort	34
3.3 <b>Arbeitswelten:</b> Gewerbe, Landwirtschaft und Industrie	40
3.4 <b>Lebens- und Erlebniselwelten:</b> Bildung, Soziales, Kultur und Tourismus	46
3.5 <b>Natur- und Klimawelten:</b> Grün- und Wasserräume, Natur- und Klimaschutz, Klimaanpassung	52
3.6 <b>Mobilitätswelten:</b> Mobilität und Verkehr	58
<b>4 LEITBILD UND LEITLINIEN</b> .....	<b>64</b>
4.1 Übergeordnetes Leitbild und Identität	65
4.2 Handlungsfeldstrategien <b>Wohnwelten</b>	66
4.3 Handlungsfeldstrategien <b>Arbeitswelten</b>	67
4.4 Handlungsfeldstrategien <b>Lebens- und Erlebniselwelten</b>	68
4.5 Handlungsfeldstrategien <b>Natur- und Klimawelten</b>	69
4.6 Handlungsfeldstrategien <b>Mobilitätswelten</b>	70
<b>5 TEILRÄUMLICHE BETRACHTUNG UND BEWERTUNG</b> .....	<b>72</b>
5.1 Vorstellung Untersuchungsgebiet Innenstadt	73
5.2 SWOT und integrierte Bewertung	80
<b>6 MASSNAHMENKONZEPT</b> .....	<b>90</b>
6.1 Übergeordnete Maßnahmen Gesamtstadt	96
6.2 Übergeordnete Maßnahmen Innenstadt	112
6.3 Maßnahmen Teilraum Urbane Achse	122
6.4 Maßnahmen Teilraum Bleiche	138
6.5 Maßnahmen Teilraum Schlossee	146
6.6 Maßnahmen Teilraum Östliche Innenstadt	152
6.7 Weitere teilraumbezogene Maßnahmen	160
6.8 Maßnahmentabelle	166
<b>7 AUSBLICK - ERSTE SCHRITTE</b> .....	<b>170</b>
7.1 Handlungsempfehlung	171
<b>8 ABBILDUNGSVERZEICHNIS</b> .....	<b>174</b>
<b>9 QUELLENVERZEICHNIS</b> .....	<b>176</b>



# 1

## 1 EINLEITUNG

### 1.1 Gifhorn blickt nach vorne. Aufgabenstellung und Ziele

Die niedersächsische Stadt Gifhorn mit 44.600 Einwohner ist Teil der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg. Als Bindeglied zwischen den eher ländlich geprägten Ausläufern der Lüneburger Heide und dem städtischen Verdichtungsraum im Süden liegt die Stadt landschaftlich eingebettet in Wasser- und Heidelandschaften. Mit der historischen Altstadt und dem Schloss, einer Vielzahl von großflächig gewachsenen Einfamilienhausgebieten sowie Zuzugswellen seit den 1960er-Jahren zeigt sich heute eine vielschichtige Raum- und Sozialstruktur. Gifhorn hat als Mittelzentrum eine hohe Bedeutung für die umliegenden kleineren Gemeinden. Im Gefüge mit den umliegenden Groß- und Mittelstädten fehlt jedoch die gesamtstädtische Identität einer gewachsenen Mittelstadt mit dynamischem Bevölkerungswachstum.

Die Rahmenbedingungen für die städtebauliche Entwicklung Gifhorns sind einem ständigen Wandel unterworfen, sodass als Grundlage für eine zukunftsfähige und städtebaulich verträgliche Entwicklung im Stadtgebiet planungsrechtliche Beurteilungen, Standortentscheidungen und Projektplanungen dringend als Maßnahmenkonzept mit Leitlinien und Handlungsempfehlungen zu definieren sind.

Als Eckpunkte der aktuellen Rahmenbedingungen und Zukunftsperspektiven sind insbesondere zu nennen:

- Eine sich abzeichnende wachsende Bevölkerung mit einem gleichsam steigenden Bedarf an Wohnraum und Versorgungseinrichtungen
- Die Verfügbarkeit von Standorten für den Stadtbau (ehem. Gelände des Bundesgrenzschutzes, freie Flächen bei Continental)
- Die Klimaanpassung der öffentlichen Räume und Integration der charakteristischen Wasserläufe
- Die schwindende Identität (städtebaulich, ideell) und erkennbare Sanierungsrückstände im Stadtgebiet

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) ist das Erste für die Stadt Gifhorn und bildet somit als strategisches Konzept eine wichtige Handlungsgrundlage für die Stadtverwaltung. Als abgestimmtes Handlungskonzept dient es als Ausgangspunkt für die Gewinnung von Fördermitteln. Mit Hilfe dieser Fördermittel können die im Konzept formulierten Maßnahmen finanziert bzw. mitfinanziert werden. Im Rahmen der Erarbeitung wurden aufbauend auf einer gesamtstädtischen Analyse und Grundlagenbewertung ein Leitbild aufgestellt und handlungsfeldbezogene Ziele definiert, mit denen Gifhorn für die nächsten ca. 10 Jahre auf die bestehenden Herausforderungen reagiert. Für die Innenstadt, dem ersten Fokusraum im Rahmen der ISEK-Erarbeitung wird die rechtliche Festsetzung als Stadtbaugebiet angestrebt. Für diesen Teil wurden konkrete räumliche Maßnahmen entwickelt und in eine übersichtliche Kosten- und Umsetzungspriorisierung überführt.

Das vorliegende Handlungskonzept setzt die aktuellen Perspektiven gesamtstädtisch und in Bezug auf die Innenstadt in eine nachhaltige Entwicklungskonzeption um. Hierbei werden die vorhandenen Herausforderungen und Potenziale erfasst, Projekte entwickelt und die vorhandene Planungen fortgeschrieben. Der ISEK-Prozess dient auch als Kommunikations- und Beteiligungsprozess. Die Beteiligung und Koordination der Träger öffentlicher Belange und politischer Gremien sind fester Bestandteil. Es fand eine intensive Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger Gifhorns statt. Sowohl im Rahmen der Entwicklung der Leitbilder als auch zu den Maßnahmenideen fand eine Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange statt.

## 1.2 Methodik und Prozess

Die Erarbeitung eines ISEKs ist ein kooperativer Prozess zwischen dem bearbeitenden Büro, der Stadtverwaltung und -politik sowie der Bürgerschaft und den Trägern öffentlicher Belange. Im Laufe des Bearbeitungszeitraums eines ISEKs bestehen daher mehrere – oft wiederkehrende – Termine zur Abstimmung mit Verwaltung und Politik sowie zur Beteiligung der Bürger. Die einzelnen Formate bilden ein solides Fundament für das ISEK und werden auf den folgenden Seiten beschrieben. Die zeitliche Anordnung der Termine entlang der drei Phasen sind in dem Prozessplan übersichtlich dargestellt. Die erste Phase bildet hierbei die Bestandsanalyse mit einer SWOT-Analyse, auf die die Entwicklung der Leitbilder in der zweiten Phase folgt. Aufbauend auf den strategischen Zielstellungen für die Gesamtstadt wird in der dritten Phase ein Handlungskonzept aus strategischen Maßnahmen für die Gesamtstadt und räumlichen Maßnahmen für den Fokusraum Innenstadt erstellt. Zusätzlich findet in dieser Phase eine vertiefende Analyse zum ersten Fokusraum Innenstadt statt. Die einzelnen Phasen stellen keinen linearen Prozess dar, so sind sie nicht ganz voneinander zu trennen, vielmehr gehen sie ineinander über und bedingen sich wechselseitig.

### Lenkungs- und Arbeitsgruppe

Zur Steuerung des ISEK-Prozesses fand in jeder der drei beschriebenen Phasen jeweils ein Lenkungsgruppentreffen mit Vertretern der Politik statt. Die Sitzungen dienten dazu,

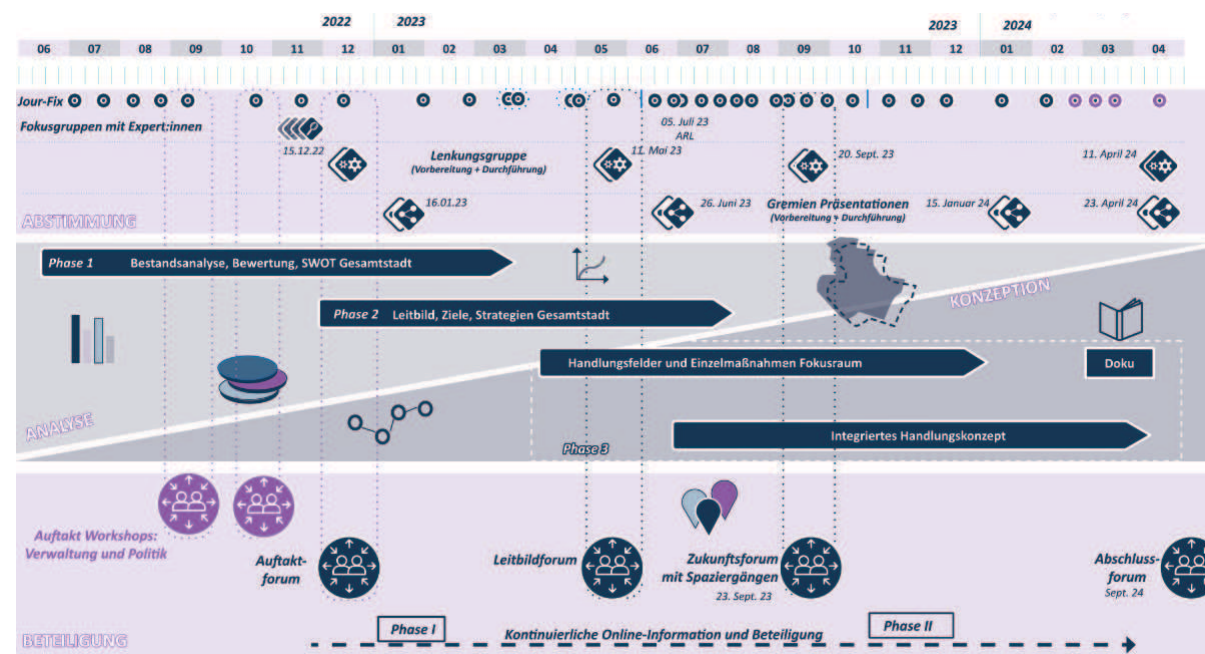
aktuelle Stände des Bearbeitungsprozesses vorzustellen und mit Vertretern der Politik zu diskutieren. In regelmäßigen Abständen traf sich die Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern aus der Verwaltung sowie dem bearbeitenden Team von UmbauStadt zu einem intensiven Austausch im Rahmen der Jour-Fixe.

### Fokusrunden mit Experten

Während der Analysephase wurden einzelne Fokusrunden zu den Themen Arbeitswelten, Lebens- und Wohnwelten, Mobilität und Verkehr sowie Naturwelten abgehalten, bei denen eingeladene lokale Experten aus den jeweiligen Bereichen ihre Expertise einbringen konnten. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse bildeten eine wichtige Grundlage für die weitere Bearbeitung. Die Fokusrunden fanden an vier Terminen im Zeitraum vom 08.11. bis 16.11.2022 statt.

### Ausschuss/Gremium

Zur Abstimmung des ISEK-Prozesses mit der Politik wurden jeweils Sondersitzungen des Ausschusses für Stadtplanung, Bauordnung, Umwelt und Verkehr gemeinsam mit allen Ortsräten durchgeführt. In diesen gemeinsamen Sitzungen wurde nach Abschluss der jeweiligen Phasen – also Analyse, Leitbild, Maßnahmen und Veröffentlichung des Berichts – der aktuelle inhaltliche Stand des ISEKs präsentiert, um mögliche Nachfragen zu beantworten und Anmerkungen aus der Politik in den weiteren Prozess einarbeiten zu können. Insgesamt fanden in diesem Rahmen vier Termine statt.



1 Prozessplan

## 1.3 Beteiligungsprozess

Wichtiger Bestandteil des ISEK-Prozesses war eine breite Beteiligung der Öffentlichkeit. Die jeweiligen Beteiligungsformate adressieren dabei unterschiedliche Zielgruppen, stellen jedoch keine repräsentative Erhebung dar. Als besonderen Fokus der Erarbeitung wurden die Bürgerinnen und Bürger der Stadt in verschiedenen Formaten in den Prozess eingebunden. In enger Abstimmung des Kernteams wurden die Veranstaltungsformate erarbeitet und an die jeweilige Bearbeitungsphase angepasst. Begleitet war der analoge Prozess durch eine eigens für das ISEK erstellte Homepage, die für die Bereitstellung wichtiger Informationen zum Bearbeitungsprozess sowie für Umfragen und Kartentools genutzt wurde (s.u.).

Zu jeder Phase fand eine öffentliche Beteiligungsveranstaltung statt. Im Auftakt-, Leitbild- und Zukunftsforum konnten dabei zu den jeweiligen Arbeitsständen des ISEKs wichtige Impulse seitens der Bürgerschaft eingebracht werden, die Einfluss in die weitere Bearbeitung gefunden haben. Die einzelnen Beteiligungsformate werden im Folgenden kurz dargestellt. Zum Ende des Prozesses wird ein Abschlussforum im 3. Quartal 2024 vorgesehen, in dessen Rahmen die Ergebnisse der Öffentlichkeit vorgestellt werden.

### Auftaktworkshops mit Politik und Verwaltung

Zum Auftakt des ISEK-Prozesses fand jeweils ein Workshop mit Vertretern aus der Politik sowie aus der Verwaltung im Gifhorer Rathaus statt. Dabei wurden zunächst anhand des Luftbildteppichs Aussagen zur Identität Gifhorns gesammelt, bevor an drei Thementischen für 30 bzw. 45 Minuten jeweils die Themen „Lebenswertes Gifhorn“, „Innovatives Gifhorn“ und „Naturbewusstes Gifhorn“ diskutiert wurden. In diesem Zuge kristallisierte sich besonders das Bild einer naturnahen Stadt mit starker Wirtschaftskraft und einer guten Verkehrsanbindung heraus. Herausforderungen wurden wiederum in der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und Angeboten für junge Menschen sowie der Stärkung von Alleinstellungsmerkmalen Gifhorns gegenüber den benachbarten Städten identifiziert. Bei dem Themenbereich „Lebenswertes Gifhorn“ lag ein stärkerer Fokus bei den Diskussionen auf möglichen Anpassungen im Wohnungsbestand. So wurde oftmals die Nachverdichtung und Durchmischung bestehender Einfamilienhausgebiete diskutiert. Für den Themenbereich „Innovatives Gifhorn“ standen Fragen zu einer möglicherweise „zu starken“ Abhängigkeit von der Automobilwirtschaft, der Entwicklung weiterer Gewerbeflächen und der zukünftigen Bedeutung der Innenstadt als Einzelhandelsstandort im Vordergrund. An den Thementischen zum Thema „Naturbewusstes Gifhorn“ wurde

zwar hervorgehoben, dass Gifhorn viele naturräumliche Highlights zu bieten hat, diese aber oftmals noch zu wenig erlebbar und wahrnehmbar sind.

### TÖB-Beteiligung

Im Laufe des ISEK-Prozesses wurden die Behörden und Träger öffentlicher Belange (TÖB) zwei Mal beteiligt. Die Beteiligungen fanden jeweils nach der Erarbeitung des Leitbilds und später der Maßnahmen statt. Die TÖBs hatten dabei über einen Zeitraum von vier Wochen die Möglichkeit, Anmerkungen zu geben. Diese wurden daraufhin in die Inhalte des ISEKs eingearbeitet.

### Auftaktforum

Mit dem Auftaktforum am 15.12.2022 im Dorfgemeinschaftshaus Kästorf wurde die Beteiligung der Bürger gestartet. Ca. 50 Teilnehmende konnten zunächst auf dem Luftbildteppich positive und negative Orte mithilfe von Klebepunkten markieren bevor seitens UmbauStadt eine Einführung in den ISEK-Prozess sowie erste Ergebnisse aus der Analyse vorgestellt wurden. Nach der Vorstellung der jeweiligen Analysethemen hatten die Bürger die Möglichkeit Fragen zu stellen und Anregungen zu geben. Wichtige Themen stellten hier u.a. die Schaffung neuer Angebote und Freiräume für junge Menschen, die bessere ökologische Qualität von Grünflächen sowie die Anpassung des Wohnungsbestands an eine alternde Stadtgesellschaft dar. In die Präsentation wurden zudem interaktive Teile integriert, bei denen die Teilnehmenden Stimmungsbilder zu unterschiedlichen Themen abgeben konnten. Hierbei zeigte sich ein Bild von Gifhorn als einer eher ländlich als städtischen sowie eher langweiligen als aufregenden Stadt. Außerdem wurden das Angebot an Park- und Grünflächen sowie die generelle Lebensqualität in Gifhorn als sehr positiv bewertet, während das Wohnungsangebot und die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes ohne Pkw eher negativ empfunden wurde.

### Leitbildforum

Die auf der Analyse aufbauenden Leitbilder für die Gesamtstadt wurden im Zuge des Leitbildforums am 11.05.2023 im Jugendzentrum Grille vorgestellt und diskutiert. Nach einer knappen Einführung von UmbauStadt wurden in drei unterschiedlichen Räumen die fünf Themenwelten „Wohnen“, „Leben und Natur“ sowie „Arbeit und Mobilität“ anhand von Plakaten diskutiert. Die Bürger konnten dabei Anmerkungen an die jeweiligen Leitlinien pinnen sowie Klebepunkte zur Priorisierung setzen. Als besonders wichtig stellten sich die Leitlinien „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“, „Wasserflächen im Stadtgebiet renaturieren und besser erlebbar machen“, „Attraktive und klimagerechte öffentliche Räume

gestalten“, „Auf schnellen Wegen“ und „Durchmischte Quartiere schaffen“ heraus.

**Zukunftsforum + Spaziergänge**

Als dritte Beteiligungsveranstaltung fand das Zukunftsforum in der Gifhorer Innenstadt statt. In diesem Zuge haben Vertreter der Stadtverwaltung und Mitarbeiter von UmbauStadt während des Wochenmarkts in der Zeit von 9 bis 13 Uhr vor dem Rathaus die ersten Maßnahmen-Ideen an einem Stand präsentiert und zu zwei Stadtpaziergängen eingeladen. In diesem Rahmen hatten alle Interessierten die Gelegenheit, ihre eigenen Ideen und Meinungen einzubringen.

An einer Wäscheleine entlang der Rathaus-Arkaden wurden die Projektsteckbriefe ausgestellt, anhand derer die Bürger mit Klebepunkten die Wichtigkeit der jeweiligen Projekte bewerteten

und mit Klebezetteln eigene Ideen einbringen konnten. Ergänzend dazu fand im Laufe des Vormittags je ein moderierter Spaziergang entlang der Urbanen Achse (Fußgängerzone) und des Blau-Grünen-Bands (Mühlenaller von Schlosssee bis Bleiche) statt. Dabei bestand die Gelegenheit sich die potenziellen Projektorte anzuschauen und vor Ort miteinander zu diskutieren.

Als besonders wichtige Maßnahmen stellten sich hierbei die Aufwertung der wassernahen Flächen, die Erarbeitung eines Klimaanpassungskonzepts für die Innenstadt sowie die Neugestaltung des Schillerplatzes und des Marktplatzes dar. Generell wurde sich in der Innenstadt von mehreren Bürger eine bessere Fahrradinfrastruktur gewünscht.

**Kinderbeteiligung**

Im Zuge des Kinderweihnachtsmarkts am 01.12.2023 wurde eine Beteiligung der jüngsten Bevölkerungsgruppe am ISEK vorgenommen. Die Kinder konnten dabei spielerisch ihre Ideen mit Hilfe von Bauklötzen auf dem Luftbildteppich einbringen und eine geschriebene oder gemalte Rückmeldung abgeben. So konnten die Kinder ihre Wünsche auf Karten dokumentieren und sie optional auch direkt mit einem Ort auf dem Luftbild verknüpfen. Zusätzlich gab es die Möglichkeit alle weiteren Ideen, die noch nicht konkret verortet werden konnten, ebenfalls auf Karten zu dokumentieren und in die Sammelbox zu werfen. Der zentrale Schwerpunkt der Nennungen lag auf dem Wunsch nach mehr Spielplätzen bzw. Angeboten für ältere Kinder sowie neuen Klettermöglichkeiten. Insgesamt haben 68 Kinder eine geschriebene oder gemalte Rückmeldung abgegeben.

**Online-Beteiligung**

Die Online-Beteiligung begleitete den Prozess auf einer weiteren Ebene. Unter „www.isek-gifhorn.de“ wurde eine Projekt-Homepage eingerichtet, die zum einen als Informationsquelle diente. Hierzu wurden Termine, Protokolle und Ergebnisse während des Prozesses veröffentlicht. Andererseits wurde sie als Beteiligungsplattform aufgebaut, auf der eine Umfrage zur Ist-Situation der Gifhorer Stadtentwicklung sowie Karten- und Kommentartools eingesetzt wurden.

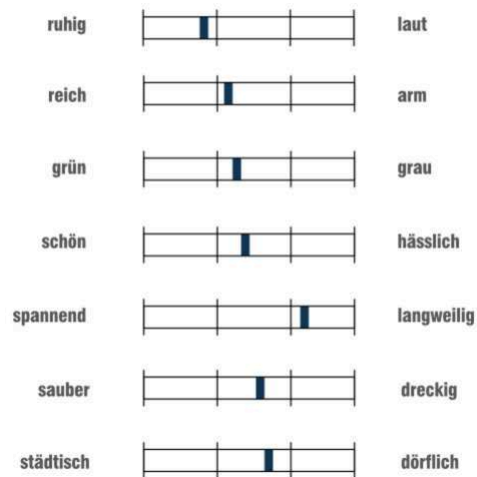
**1. Phase Umfrage und Kartendialog**

Bei der ersten Phase der Online-Beteiligung hatten die Bürger die Möglichkeit, sowohl über einen Fragebogen als auch über ein Kartentool Aussagen und Wünsche zur Stadtentwicklung Gifhorns abzugeben. Für die Themenbereiche „Allgemeines & Identifikation“, „Wohn- und Lebenswelten“, „Arbeitswelten“, „Mobilität“ und „Fazit“ konnten die Bürger bestimmte Aspekte mit den Schulnoten von 1 bis 6 bewerten (z.B.: „Wie zufrieden

**Identifikation**



**allgemeine Einschätzung**



sind Sie mit dem folgenden Mobilitätsangeboten Gifhorns?“) oder klassisch zwischen unterschiedlichen Antwortmöglichkeiten auswählen (z.B.: „Wo und wie würden Sie gerne arbeiten?“). Bei dem Kartentool konnten die Teilnehmenden mit Hilfe von unterschiedlich farbigen Pins gute Orte (grün), schlechte Orte (rot) und Wünsche räumlich verorten.

Bei dem Kartentool wurden primär Anmerkungen zu den Themenbereichen Naturwelten, Mobilität und Lebenswelten abgegeben, wovon die meisten zu Mobilitätsthemen geäußert wurden. Dabei bezogen sich ein Großteil der Anmerkungen auf den Innenstadtbereich, auf die Braunschweiger Straße und teilweise auf Gamsen. Vermehrt wurden gefährliche Radwege,

die hohe Verkehrsbelastung der Braunschweiger Straße, die Beeinträchtigung des Verkehrs durch die innerstädtischen Bahnübergänge sowie die Verkehrsbelastung von Schleichwegen zur B4 als negativ angemerkt. Positive Anmerkungen gab es weniger. Hier wurden u.a. sinnvolle Einrichtung von Kreisverkehren und Fahrbahnverengungen angemerkt. Die mobilitätsbezogenen Wünsche der Bürger betrafen überwiegend die Verbesserung der Radwege, bessere Verbindungen für den Fußverkehr sowie die vermehrte Einrichtung von Tempo-30-Zonen. Auch bei den Naturwelten konzentrierten sich die Anmerkungen überwiegend in der Innenstadt, wobei jedoch auch für dezentraler gelegene Orte positive Anmerkungen abgegeben wurden. Neben dem Umfeld des Schlosssees wurden da-

**Negatives:**



**Positives:**





**Wünsche:****3** Beteiligungsergebnisse Phase 2

bei auch kleinere Grün- und Waldflächen in den Wohngebieten als wichtige Erholungsorte genannt. Als weitere positive Aspekte wurden u.a. Blühstreifen entlang von Straßen sowie das Clausmoor identifiziert. Anmerkungen zu negativen Aspekten bezogen sich primär auf die Versiegelung von Gartenflächen und die Unzugänglichkeit und Erlebbarkeit der Wasserflächen in der Innenstadt. Dementsprechend gab es den Wunsch zur Aufwertung des Wassers in der Innenstadt sowie der städtischen Grünflächen und zur stärkeren Begrünung der Innenstadt. Bei den „Lebenswelten“ wurden ebenfalls überwiegend Wünsche für die Innenstadt geäußert. Dazu gehörten u.a. ein mietfreier Pop-Up-Store, ein Trinkwasserbrunnen in der Fußgängerzone und eine mobile Bar auf den Schlosswiesen. Positiv wurden der Kulturbahnhof und der neue Spielplatz am Schlosssee hervorgehoben, während das mangelnde Angebot für Jugendliche bemängelt wurde.

Zur genaueren Identifikation der Fragebogenteilnehmer wurden anfangs Angaben über Alter, Geschlecht, Wohndauer in Gifhorn, Haushaltgröße und Wohnort abgefragt. Hieraus ergab sich, dass insgesamt 467 Fragebögen eingegangen sind, deren Verfasser zu 54 % ihr Geschlecht als männlich und 45 % als weiblich angaben. Insgesamt kann zusammengefasst werden, dass ein Großteil der Befragten aus der Kernstadt Gif-

horn kommen, bereits länger als 15 Jahre in der Stadt wohnen und im Altersbereich von 31 bis 50 Jahren sind.

Abschließend konnten die Teilnehmenden noch weitere Hinweise zu besonders guten und schlechten Aspekten der Stadt sowie Wünsche zur zukünftigen Entwicklung Gifhorns abgeben. Als besonders guter Aspekt wurde dabei von einem Großteil der Befragten der überschaubare, ruhige und teilweise dörfliche Charakter Gifhorns hervorgehoben. Insgesamt sei Gifhorn eine Stadt mit übersichtlicher Größe, die aber ausreichend Infrastruktur bereitstellt und kurze Wege ermöglicht. Zudem wurde Gifhorn oftmals als grüne Stadt bezeichnet, die über einen schnellen Zugang zu Naturräumen verfügt. Als weitere besonders gute Aspekte wurden die Fachwerkhäuser der historischen Altstadt, der Schlosssee sowie interessante Geschäfte und gastronomische Angebote genannt.

Besonders schlechte Aspekte wurden hingegen bei dem Zustand der Radinfrastruktur identifiziert. Im Gegensatz zu den Nennungen positiver Aspekte wurde hier auch von einigen Teilnehmenden die „Leblosigkeit“ der Innenstadt bzw. der Fußgängerzone sowie der Mangel an interessanten Geschäften und gastronomischen Angeboten genannt. Weitere Nennungen betrafen das mangelhafte Angebot für Kinder und Jugendliche, eine unzureichende ÖPNV-Anbindung (z.B.

Taktung, Intermodalität), ein unzureichendes Freizeitangebot und den Wunsch nach mehr öffentlichen Grünflächen. Oftmals wurde die autogerechte Ausrichtung der Verkehrsinfrastruktur Gifhorns bemängelt, in dessen Zuge auch die Braunschweiger Straße als unattraktiver Verkehrsraum identifiziert wurde. Zudem wurde von einigen Teilnehmenden der Mangel an bezahlbarem Wohnraum als negativ angemerkt.

Diese negativen Aspekte spiegeln sich auch in den Wünschen und Vorstellungen der Teilnehmenden für eine zukünftige Entwicklung von Gifhorn wider. So wurde besonders ein besseres Radwegenetz, weniger Autos, die Wiederbelebung der Innenstadt und mehr Grün gefordert. Zudem sollte es mehr Angebote für Kinder und Jugendliche und einen besseren ÖPNV geben. Die Teilnehmenden sprachen sich für den Erhalt des überschaubaren und ruhigen Charakters der Stadt, mehr Digitalisierung sowie für einen besseren Verkehrsfluss für den Autoverkehr aus.

**2. Phase Projektbewertung**

Bei der zweiten Phase der Online-Beteiligung hatten die Gifhorer im November 2023 die Möglichkeit, ihre Meinung und Anregungen zu ausgewählten Maßnahmenideen online abzugeben. Hierfür konnten neue Maßnahmenideen mit einem Kartentool im Gifhorer Stadtgebiet verortet werden. Insgesamt sammelten sich dabei 17 neue Pins auf der Karte. Daneben konnten die Bürger Kommentare zu den einzelnen Maßnahmenideen abgeben und wie auch beim Zukunftsforum nach Priorität bewerten. Hier sammelten sich insgesamt 232 Kommentare. Die Bewertungen der Maßnahmen wurden in Diagrammen festgehalten, sofern die Maßnahmen in der Beteiligung zur Abstimmung gestellt wurden (s. Kapitel 6). Hierfür erfolgte eine Clusterung der inhaltlichen Anmerkungen. Diese sind in die Konzeption der Maßnahmen eingeflossen.

Ausführliche Ergebnisse der Online-Beteiligung und der weiteren Beteiligungsformate können in den separaten Dokumentationen zum Beteiligungsprozess nachgelesen werden.





4 Verwaltungsworkshop



5 Politikworkshop



6 Verwaltungsworkshop



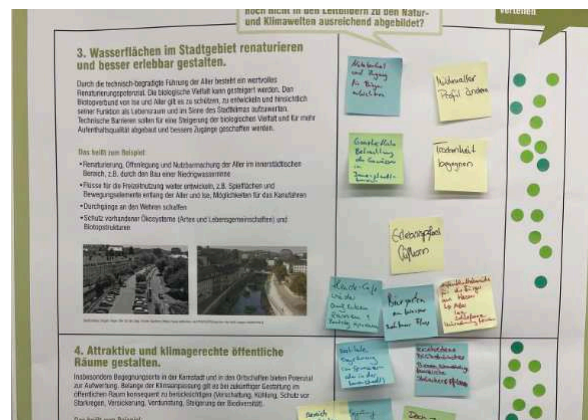
7 Auftaktforum



8 Auftaktforum



9 Leitbildforum



10 Leitbildforum



11 Leitbildforum



12 Zukunftsforum



13 Zukunftsforum



15 Zukunftsforum



14 Spaziergangsrouten Zukunftsforum



16 Buswerbung für das Zukunftsforum



17 Spaziergang Zukunftsforum



18 Kinderbeteiligung



# 2

## 2 UNTERSUCHUNGSRAUM

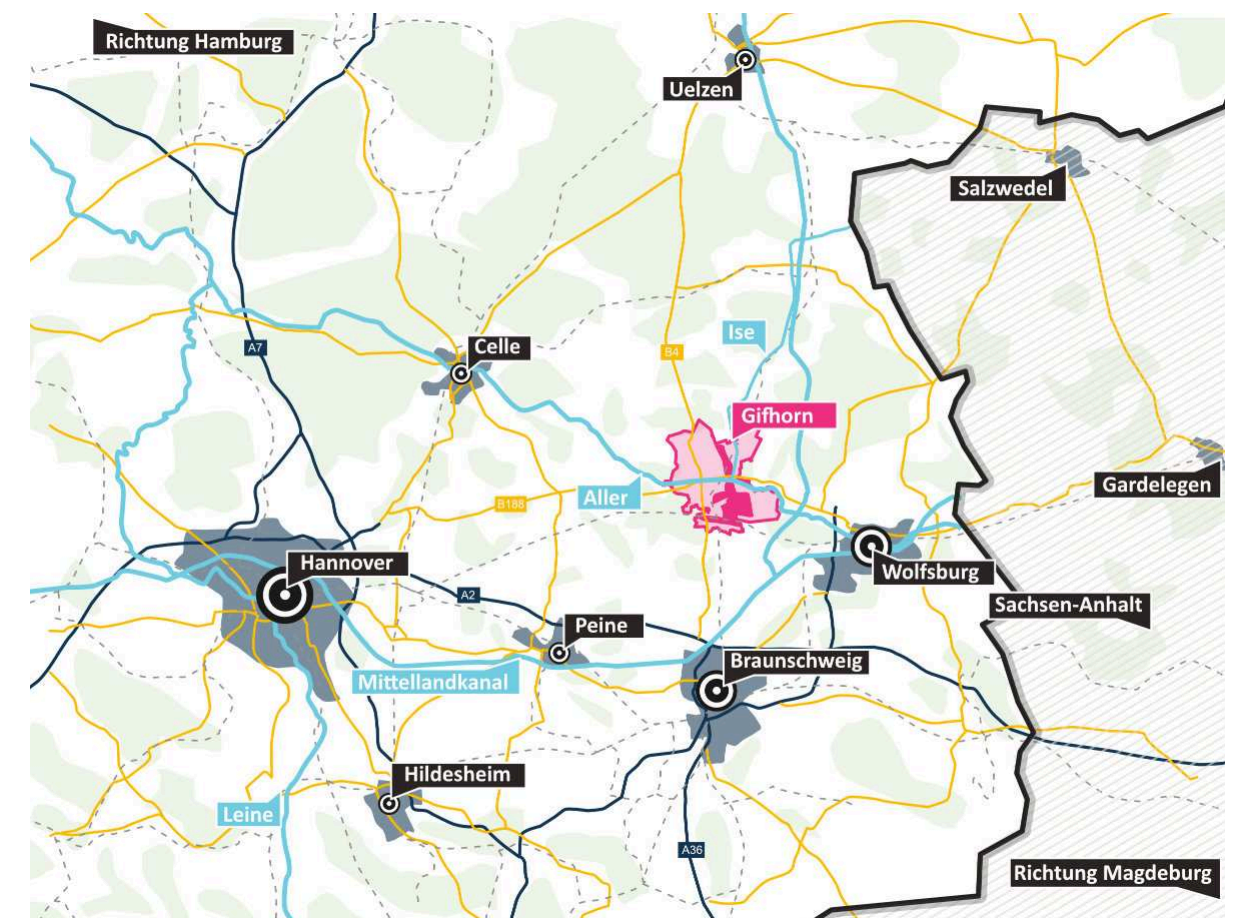
### 2.1 Räumliche Einordnung - Gifhorn in der Region

Die Kreisstadt Gifhorn befindet sich im östlichen Niedersachsen am Mündungswinkel der Flüsse Ise und Aller und ist Teil der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg. Die Stadt liegt dabei an der räumlichen Schnittstelle zwischen den urbanen Agglomerationsräumen um Hannover, Braunschweig und Wolfsburg sowie den weniger dicht besiedelten südlichen Ausläufern der Lüneburger Heide nördlich der Stadt. Dort grenzt mit dem Großen Moor auch eines der größten Naturschutzgebiete Niedersachsens an. Im weitest des Bearbeitungsgebiets östlich angrenzenden Sachsen-Anhalt bilden die nächsten städtischen Bezugspunkte Gardelegen und Salzwedel.

Hinsichtlich der wirtschaftlichen Verflechtung sind besonders die unmittelbar benachbarten Städte Wolfsburg und Braun-

schweig wichtige Bezugspunkte. Im Mittelpunkt des Wirtschaftsraums steht dabei insbesondere das VW-Werk in Wolfsburg, an dem sich auch die Wirtschaftsstruktur der angrenzenden Kreise und Kommunen ausrichten.

Mit der A2 und der A39 sowie dem Autobahnkreuz Braunschweig Nord (A2/A391) befinden sich südlich des Stadtgebietes ebenfalls wichtige überregionale Verbindungen in Richtung Magdeburg/Berlin, Hannover und Göttingen, die schnell von Gifhorn erreicht werden können. Wichtige regionale Verbindungsachsen im Stadtgebiet sind die B4 (Nord-Süd) und die B188 (Ost-West), die sich nördlich der Kernstadt kreuzen. Durch die Kreuzung der Bahnlinien Braunschweig-Wieren sowie Wolfsburg-Braunschweig (Teil der Schnellfahrstrecke Hannover-Berlin) in Gifhorn bieten sich zudem direkte Regionalverbindungen nach Braunschweig und Uelzen sowie Wolfsburg und Hannover an.



19 Räumliche Einordnung



## 2.2 Historische Entwicklung

Die Stadt Gifhorn kann mittlerweile auf eine 825-jährige Geschichte zurückblicken. Die anfänglich kleine Siedlung entwickelte sich in ihren Anfängen an einer Übergangsstelle am Mündungswinkel von Aller und Ise über das sonst sumpfige und damit schwer passierbare Aller-Urstromtal. Damit nahm Gifhorn nicht nur aufgrund der Brückenfunktion eine wichtige Position ein, sondern befand sich auch an der Schnittstelle der alten Handelswege der Alten Salzstraße von Lüneburg nach Braunschweig und der Kornstraße von Magdeburg nach Celle. Diese strategisch wichtige Lage wurde auch als Zollstation für die von Osten kommenden sorbischen Stämme genutzt.

Mit der Zeit siedelten sich viele Bauern, Handwerker und Kaufleute in der Siedlung an, die durch die Verleihung des Marktrechts 1275 und von Stadtrechten 1364 an Größe und Bedeutung gewann. Damit ging später auch die weitere Ansiedlung von Infrastrukturen und die Zuteilung zum Fürstentum Lüneburg einher.

Wie in vielen Städten zu dieser Zeit wurde die Gifhorer Bebauung und Stadtstruktur durch Kriege und Brände oftmals zerstört und wieder neu aufgebaut. Darunter zählte die Hildesheimer Stiftsfehde von 1519 bis 1523, die die Stadt und die nähere Umgebung fast vollständig zerstörte. Im Zuge des Wiederaufbaus entstanden einige bedeutende Bauten, die auch heute noch das Stadtbild der Innenstadt prägen. Dazu gehört das Schloss Gifhorn im Stil der Weserrenaissance sowie einige Fachwerkhäuser wie das „Alte Rathaus“. In der folgenden

Zeit musste die Stadt jedoch weitere Zerstörung hinnehmen. So führten größere Schäden im Dreißigjährigen Krieg, Flächenbrände 1669 und 1725 sowie weitere Brände 1872, 1876 und 1891 zu einer erneuten Umstrukturierung und Auflockerung der Bebauung. Mit der Schleifung der Befestigung des Schlosses um 1780 und dem damit einhergehenden Bedeutungsverlust der umgebenden Schutzwälle wurde zudem eine sich langsam entwickelnde Erweiterung der Stadtläche angestoßen, die sich zunehmend ab 1845 beschleunigte.

Zu Zeiten der Industrialisierung bildete die Torfgewinnung aus dem nah gelegenen „Großen Moor“ eine wichtige Grundlage für den Betrieb von Wollspinnerei, Ziegelei und Zichorienfabriken. Bedeutsamer für die wirtschaftliche Entwicklung des Ortes waren jedoch die Glashütte, die 1873 gegründet wurde und bis 1960 in Betrieb war, sowie die Konservenfabrik, die von 1890 bis 1973 bestand. Mit der Ansiedlung des Volkswagen-Werkes in Wolfsburg und der Entwicklung der Planstadt wurde in den 1930er-Jahren durch das NS-Regime in unmittelbarer Nähe zu Gifhorn ein weiterer bedeutender Wirtschaftsstandort entwickelt, der die Region bis heute prägt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wuchs die Stadt vor allem aufgrund der Zuwanderung von Flüchtlingen aus den ehemaligen Ostgebieten, von denen viele entweder vor Ort in Gifhorn oder im VW-Werk in Wolfsburg Arbeit fanden. Dieser Trend setzte sich zu Zeiten des Wirtschaftswachstums in den 1960er-Jahren fort, indem viele Gastarbeiter aus Südeuropa nach Gifhorn migrierten, um dort entweder vor Ort oder im VW-Werk in Wolfsburg eine Arbeit zu finden. Mit der Eingemeindung von Gamsen, Kästorf, Neubokel, Wilsche und Winkel 1974 erhöhte



20 Historischer Plan der Altstadt von 1699 (Stadt Gifhorn)

sich die Zahl der Bewohner nochmals und betrug mittlerweile 26.500. Mit der Eingemeindung erhöhte sich die Bevölkerungszahl deutlich. Ferner verdreifachte sich die Fläche des Stadtgebietes somit. In den 1980er-Jahren fanden Umstrukturierungsmaßnahmen in der Innenstadt Gifhorns statt. So wurde 1984 der Neubau des Rathauses eingeweiht, in dessen Zuge auch der Marktplatz neugestaltet wurde. Gleichzeitig wurde erstmals die historische Innenstadt als Sanierungsgebiet ausgewiesen.

Heute ist Gifhorn Mittelzentrum und Kreisstadt in der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg und zählt ca. 44.600 Einwohner. Dabei prägen besonders die erhaltenen Fachwerkbauten, das Schloss aus der Renaissance sowie das Internationale Mühlenmuseum das Stadtbild nach außen. Bei der Beschäftigung der Einwohner nimmt weiterhin das VW-Werk in Wolfsburg eine zentrale Bedeutung ein. Gleichzeitig finden aber auch viele Bewohner Beschäftigung in der Verwaltung sowie im Dienstleistungssektor.

## 2.3 Daten und Fakten

Wie zuvor erwähnt, leben in Gifhorn derzeit 44.600 Einwohner (Stand Januar 2024). Dabei konnte in den vergangenen Jahren ein Bevölkerungswachstum festgestellt werden, das sich nach Prognose des Landesamts für Statistik Niedersachsen bis 2030 um 0,35 % pro Jahr fortsetzen soll. Mit Rückblick auf die vergangenen Jahre können seit 2012 besonders die Ortschaften Wilsche (+13,54 %), Gamsen (+11,42 %) und Winkel (+7,33 %) ein starkes Bevölkerungswachstum verzeichnen. Zulegen konnte auch die Kernstadt mit einem Wachstum von 4,18 %, während die Ortschaften Kästorf (-2,44 %) und Neubokel (-2,18 %) einen leichten Bevölkerungsrückgang zu verzeichnen haben (Stadt Gifhorn 2022).

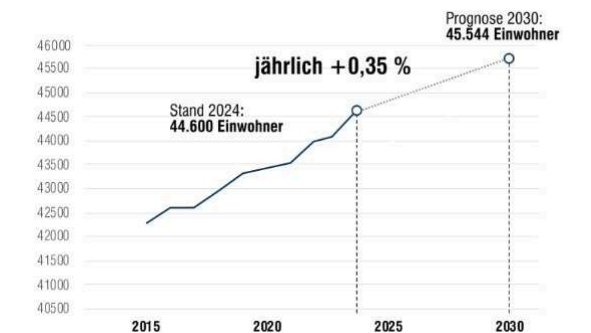
Dabei scheint sich jedoch auch in Gifhorn der demographische Wandel abzuzeichnen. Nach Prognose des Landesamts für Statistik Niedersachsen wird 2030 nicht mehr die Altersgruppe von 45-65 Jahren am prozentual stärksten vertreten sein, sondern die über 65-Jährigen die größte Gruppe stellen. Gleichzeitig lässt sich aber auch ein Zuwachs der Altersgruppe von 5-15 Jahren erkennen.

### Internationalisierung/Migration

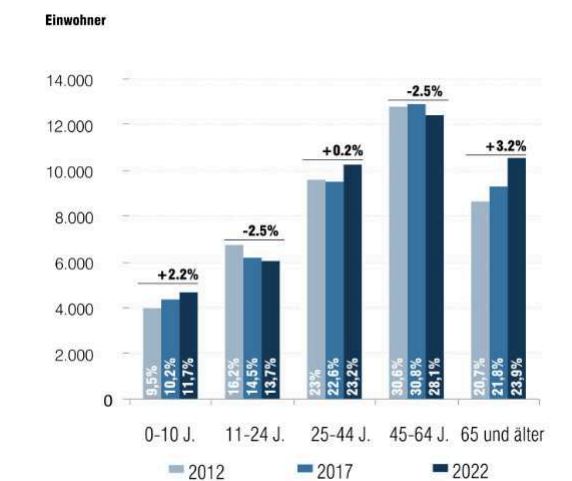
Gifhorn wird nicht nur älter, sondern gleichzeitig auch internationaler. So steigerte sich die Zahl der Ausländer im Stadtgebiet u.a. aufgrund des Ankommens von Geflüchteten aus Syrien oder der Ukraine. Ein Großteil der Ausländer sind in der Kernstadt gemeldet, wo 17 % der Bewohner keine deutsche Staatsangehörigkeit besitzen. Im Gegensatz dazu sind die Anteile von Ausländern in den kleineren Ortschaften deutlich niedriger und liegen zwischen 3-7 % (Stadt Gifhorn 2022).

### Flächennutzung

Gifhorns Stadtläche wird insgesamt zu 50 % durch landwirtschaftliche Nutzung dominiert. Mit 27 % Waldfläche ist somit ein Großteil der Stadtläche landschaftlich geprägt, lediglich 20 % der Fläche sind bebaut. Mit 75 % nimmt besonders die Wohnnutzung den Großteil der bebauten Fläche ein. Obwohl der Anteil an bebauter Fläche zur landwirtschaftlichen Fläche eher niedrig ist, wird die Wohnbebauung zu 80 % durch eher

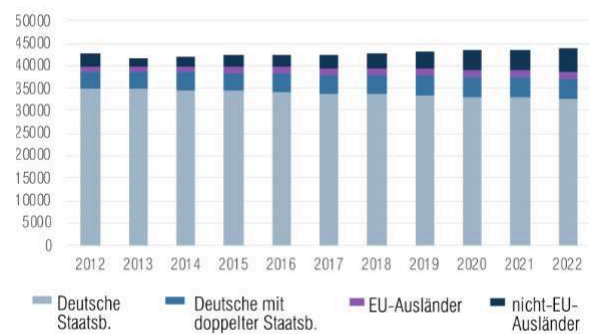


21 Bevölkerungsprognose bis 2035 (auf Grundlage Landesamt für Statistik Niedersachsen 2021)

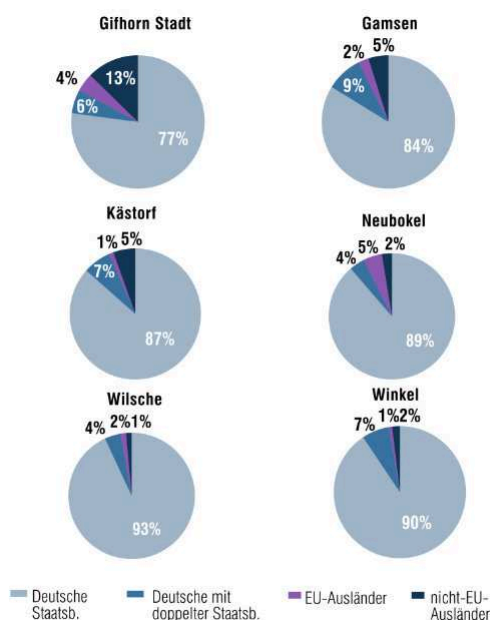


22 Demographische Entwicklung (Stadt Gifhorn 2022)

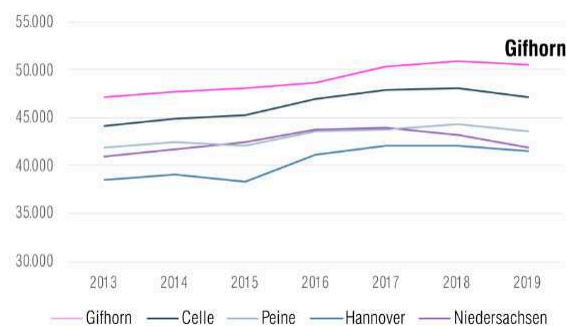




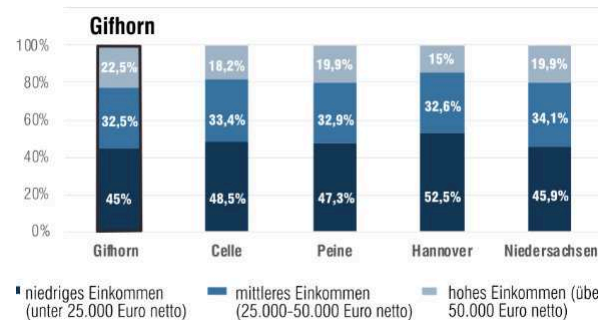
23 Entwicklung Migration (Stadt Gifhorn 2022)



24 Migration Ortschaften (Stadt Gifhorn 2022)



25 Kaufkraft in Euro pro Haushalt 2021 (Bertelsmann Stiftung)



26 Einkommensverteilung 2021 (Bertelsmann Stiftung)

flächenintensive Einfamilienhausbebauung dominiert. Dichtere Wohn- und Mischgebiete wie der identitätsprägende Stadtkern mit seiner historischen Bebauung (2 %), sowie die umgebende dichtere Mischbebauung aus Vorkriegsbauten (1 %) machen nur einen kleinen Anteil an Fläche aus. Etwas mehr Fläche beanspruchen dabei lockere Mischgebiete in Form von dörflichen Hofstrukturen zu 6 % und dichtere Wohngebiete meist aus Geschosswohnungsbau aus der Nachkriegszeit.

**Soziale Struktur**

Im Hinblick auf die Kaufkraft sowie den Anteil von Haushalten mit hohen und mittleren Einkommen kann Gifhorn durchaus als wohlhabende Stadt bezeichnet werden. Im Vergleich weist Gifhorn 2019 mit einer durchschnittlichen Kaufkraft von 50.500 Euro netto pro Haushalt einen leicht höheren Wert zum Landesschnitt von Niedersachsen (47.163 Euro netto) sowie einen deutlich höheren Wert zu den vergleichbaren Kreisstädten Celle (41.824 Euro netto) und Peine (43.614 Euro netto) auf (Bertelsmann Stiftung). Hat die Kaufkraft seit 2017 zwar stagniert, lässt sich insgesamt seit 2013 eine positive Entwicklung feststellen.

Ein ähnliches Bild zeichnet sich auch im Vergleich der Einkommensstrukturen ab. Ebenso liegt der Anteil an Haushalten mit einem hohen Einkommen in Gifhorn mit 22,5 % deutlich höher als in Celle (18,2 %), Peine (19,9 %) und Niedersachsen (19,9 %). Der Anteil an mittleren Einkommen ist dabei vergleichbar mit dem der anderen genannten Städte.

In den Daten zur Einkommensstruktur wird die Bedeutung Gifhorns als wirtschaftlich starke Stadt ersichtlich, die zusätzlich von der Nähe zu den wichtigen Wirtschaftsstandorten Wolfsburg und Braunschweig profitiert.

**2.4 Städtische Konzepte und Planungen**

Die Erarbeitung eines ISEKs baut immer auf bereits vorhandenen Planungen und Konzepten auf, die auf Stadt- bzw. auf Regionalebene vorliegen. Aufgabe des ISEKs ist es, die darin aufgeführten Ideen und Konzepte zusammenzuführen und weiterzuentwickeln. Die wichtigen Konzepte, die Ausgangspunkt für das ISEK für Gifhorn waren, sind daher im Folgenden aufgelistet und kurz umrissen. Sollte sich konkret auf Ideen aus vorhandenen Konzepten bezogen werden, ist dies im Text kenntlich gemacht.

**Flächennutzungsplan**

Der Flächennutzungsplan (FNP) ist der vorbereitende Bauleitplan und steuert als behördenverbindliches Planungsinstrument die langfristige städtebauliche Entwicklung einer Stadt. Im FNP wird die Art der Bodennutzung in den Grundzügen dargestellt. Gemäß der zweistufigen Bauleitplanung werden die Darstellungen im FNP in den Bebauungsplänen präzisiert und rechtlich festgesetzt. Der aktuelle FNP beruht auf dem Flächennutzungsplan von

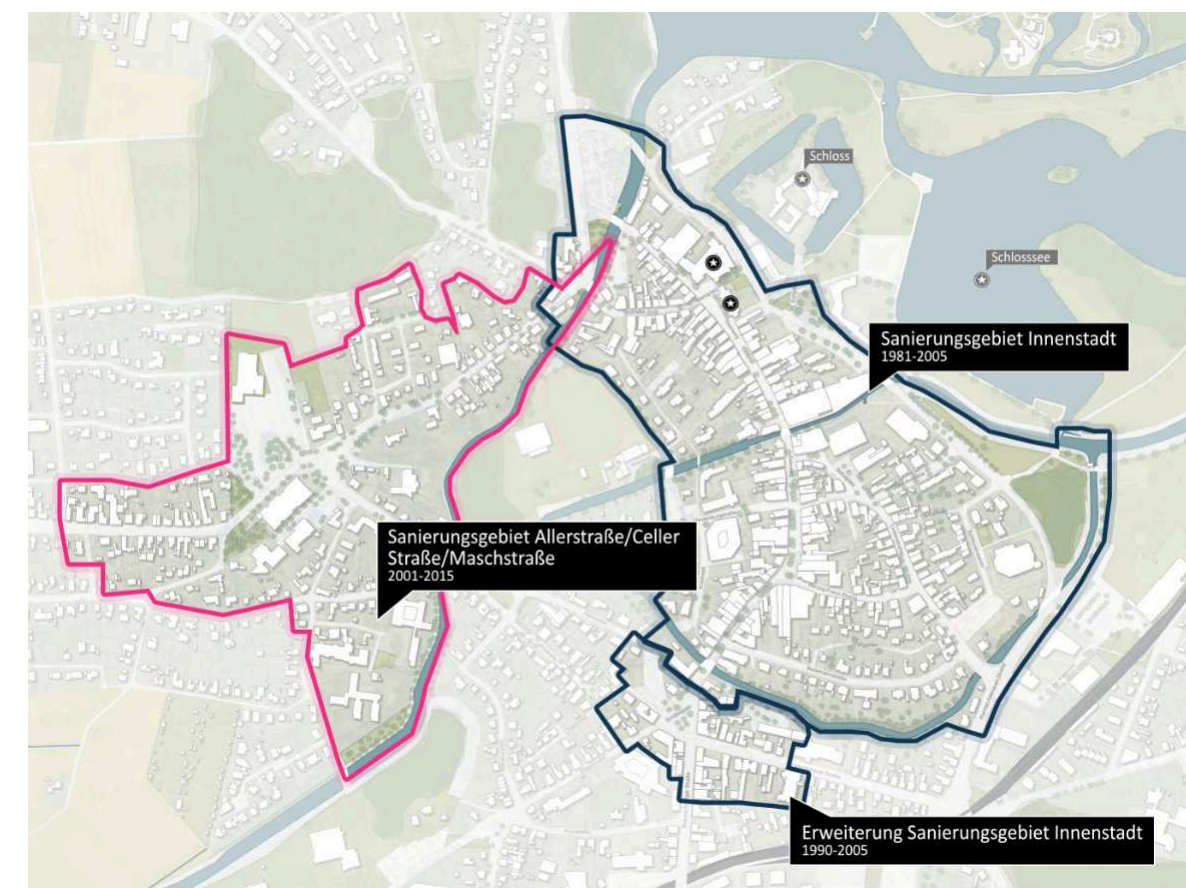
1977, an dem seitdem mehrere Änderungen vorgenommen wurden.

**Bebauungspläne**

Für einen Großteil der Gifhorer Siedlungsfläche bestehen gültige Bebauungspläne. Lediglich bei kleineren Bereichen der Innenstadt sowie größeren Bereichen in Gamsen, Kästorf und Neubokel bestehen keine Bebauungspläne. Ein aktueller Bebauungsplan ist die Entwicklung des ehemaligen Krankenhausareals „Hohe Düne“ in der Kernstadt. Der Bebauungsplan Nr. 100 wurde 2022 von der Stadt beschlossen. Er sieht die Entwicklung eines modernen Wohnquartiers mit einer Bruttogeschossfläche von 46.000 m<sup>2</sup> verteilt auf Geschosswohnungsbau und Reihenhäuser vor. Weitere in der jüngsten Vergangenheit umgesetzte Bebauungspläne stellen die Verfahren „Hohes Feld“ (Nr. 97), „Platendorfer Straße Süd“ in Gamsen (Nr. 41) und „Rehbohm“ in Neubokel (Nr. 13) dar. Alle drei Verfahren sind Gebietsausweitungen in den Außenbereich. Zudem wurden und werden Verfahren zur Nachverdichtung durchgeführt.

**Sanierungsgebiete**

In Gifhorn bestanden bisher zwei Sanierungsgebiete, die je-



27 Übersicht bisherige Sanierungsgebiete

doch bereits seit längerem aufgehoben sind. Das erste Sanierungsgebiet wurde 1981 in der Innenstadt festgesetzt und umfasste den innerstädtischen Bereich um den Steinweg ausgenommen der Schlossseewiese inkl. Schloss und der Bleiche. Als wichtige Sanierungsergebnisse für dieses Sanierungsgebiet sind z.B. die Einrichtung einer Fußgängerzone im nördlichen Steinweg und die Erschließung der rückwärtigen Bereiche des Steinwegs zu nennen. 1990 wurde das Sanierungsgebiet im Süden um den Schillerplatz und angrenzende Bereiche um die Fallerslebener Straße, der Braunschweiger Straße und der Allerstraße erweitert. Das gesamte Sanierungsgebiet wurde 2005 aufgehoben. Zuvor wurde das Sanierungsgebiet Allerstraße/Celler Straße/Maschstraße festgesetzt, welches sich auf die westlich der Innenstadt gelegenen Bereiche um die Stadthalle bezieht. Dieses wurde 2015 wieder aufgehoben.

#### **Wohnraumversorgungskonzept Gifhorn (2015)**

Das Wohnraumversorgungskonzept (WRVK) aus dem Jahr 2015, erstellt vom Unternehmen GEWOS, hat Aussagen und Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung getroffen mit der Zielsetzung eine wirkungsvolle kommunale Wohnungsmarktsteuerung zu ermöglichen.

Das Konzept wurde dabei in einem vierstufigen Prozess erstellt. Die erste Stufe beinhaltete eine Wohnungsmarktanalyse, mit Grundlage einer umfangreichen Daten- und Dokumentenanalyse und lokalen Expertengesprächen. In der Stufe zwei wurde eine Wohnungsmarktprognose bis zum Jahr 2030 erstellt, um Aussagen zu zukünftigen Entwicklungen zu treffen und die Neubaubedarfe zu quantifizieren. Die dritte Stufe war eine Analyse von preisgünstigem Wohnraum. Gegenstand der Vertiefungsanalyse war die Erstellung einer Wohnungsmarktbilanz, durch die rechnerische Gegenüberstellung von Angebot und Nachfrage im preisgünstigen Wohnungsmarktsegment. Stufe vier beinhaltete eine abschließende Gesamtbewertung des Marktes. Folgend wurden die relevanten thematischen Handlungsfelder für die zukünftige Wohnungsmarktentwicklung identifiziert und darauf aufbauende Ziele festgelegt. Anschließend wurden Handlungsempfehlungen erarbeitet. Die Stadt hat die Fortschreibung bzw. Erneuerung des WRVK beauftragt, um der dynamischen Nachfragesituation am Wohnungsmarkt gerecht zu werden und bedarfsgerecht planen zu können.

#### **Einzelhandelskonzept Gifhorn (2010)**

Das Einzelhandelskonzept für die Stadt Gifhorn, wurde im Zeitraum von 2010 bis 2011 von der von CIMA – Beratung + Management GmbH erarbeitet. Aufgabenstellung und Ziele waren die Analyse und Bewertung der gegenwärtigen Angebots- und Nachfragesituation des Einzelhandels, das Aufzeigen von Stärken und Schwächen und branchenspezifischer und standort-

spezifischer Potenziale des Einzelhandelsstandortes Gifhorn sowie die Untersuchung potenzieller Standorte künftiger Entwicklungen und Festlegungen von Standorttypen/ Standortkategorien. Weitere Punkte waren das Aufzeigen grundsätzlicher Kriterien zur Prüfung von Planvorhaben, die als Beurteilungsgrundlage für Anfragen des großflächigen und nicht großflächigen Einzelhandels dienen. Zudem sollten Entwicklungsperspektiven für die Innenstadt aufgezeigt, Entwicklungsmöglichkeiten erarbeitet und Handlungsempfehlungen für den Einzelhandel erstellt werden. Am Ende stand dabei die Abgrenzung zentraler Versorgungsbereiche und die Erstellung eines Zentrenkonzeptes. Die Stadt hat die Fortschreibung des Einzelhandelskonzept beauftragt.

#### **Leitbild Mobilität 2030 (2020)**

Für die Erarbeitung eines Verkehrsentwicklungsplans unter dem Titel Leitbild Mobilität 2030 hatte die Stadt Gifhorn die WVI GmbH beauftragt. Das Konzept soll die Absteckung des strategischen Rahmens für die Verkehrsentwicklung in Gifhorn ermöglichen.

Erstellt wurde der Verkehrsentwicklungsplan in mehreren Bearbeitungsphasen und in einem breit angelegten Beteiligungsverfahren. Die Erarbeitung wurde von einem umfangreichen Informations- und Beteiligungsprozess begleitet. Die Bestandsanalyse und -bewertung bildete die Grundlage für die Entwicklung eines Leitbilds für die zukünftige Mobilität in Gifhorn. Die Wirkungen verschiedener Maßnahmen wurden in Szenarien dargestellt. Das Klimaschutz-Szenario wurde als Grundlage für die weitere Verkehrsplanung der Stadt beschlossen. Abschließend wurden Schlüsselprojekte definiert, die der Erreichung der Ziele des Verkehrsentwicklungsplanes dienen.

#### **Radverkehrskonzept (2022)**

Das Radverkehrskonzept für die Stadt Gifhorn wurde vom Planungsbüro BÖREGIO bearbeitet und 2022 fertig gestellt. Damit baut das Radverkehrskonzept auf dem Leitbild Mobilität 2030 auf und löst das Radverkehrskonzept von 2008 ab.

Das Konzept bildet die Grundlage für die Erstellung aktueller detaillierter Planungen zu Radverkehr und Verkehrssicherheit. Zielsetzung ist eine kollektive, auf einander abgestimmte Erarbeitung von Maßnahmen und von Prioritäten für deren Umsetzung. Somit soll der Radverkehr gefördert und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer verbessert werden. Wichtiger Baustein hierfür war die Erarbeitung einer Netzhierarchie und das Festhalten von Qualitätsstandards bei der Fahrradinfrastruktur. Abschließend wurde ein Maßnahmenkatalog mit Verweis auf Fördermöglichkeiten erstellt.

#### **Sportstättenentwicklungskonzept (2020)**

Das Sportstättenentwicklungskonzept aus dem Jahr 2020 dient der Erfassung des Bedarfs an Sportanlagen und der Konzeption einer Weiterentwicklung. Wichtige Grundlage dafür war die Befragung der Schulen und Vereine zum zukünftigen Bedarf an Sportflächen. Nach einer kooperativen Planungsphase wurden schließlich Entwicklungsstrategien festgehalten. Dabei ist als ein zentrales Ergebnis herausgearbeitet worden, dass die Versorgung an Sportplätzen und Hallen quantitativ ausreichend ist, sich jedoch nicht jede Sportfläche in unmittelbarer Nähe zu einer Schule befindet. Nichtsdestotrotz wurden in den Handlungsfeldern einige Maßnahmen aufgeführt, die zu einer Optimierung der Sportflächen beitragen sollen.

#### **Schlossseekonzept (2016)**

Für die Aufwertung der Uferbereiche des Schlosssees wurde das Büro WLW Landschaftsarchitekten und Biologen mit der Erarbeitung eines Konzepts beauftragt. Das Schlossseekonzept nimmt dabei die Einteilung der Uferbereiche in Zonen für Freizeitnutzung, naturbezogene Zonen und Übergangszonen vor und konkretisiert die Platzierung weiterer Nutzungen und Möblierungselemente. Die Umsetzung des Konzeptes erfolgt sukzessive.

#### **Konzept für regionalbedeutsame Gewerbestandorte (2022)**

Das Konzept für regionalbedeutsame Gewerbestandorte (KOREG) des Regionalverbands Großraum Braunschweig aus dem Jahr 2022 dient als Grundlage für die Ausweisung neuer und Erweiterung bestehender größerer Gewerbestandorte. Ausgehend von einer umfassenden Analyse des Großraums Braunschweig und einer Bestimmung der Gewerbeflächennachfrage wurden Steckbriefe für Potenzialflächen von regional und überregional bedeutsamen Gewerbestandorten angefertigt. Vier identifizierte Potenzialflächen befinden sich im Gifhorer Stadtgebiet. Die Potenzialflächen sind dabei als Vorschläge zu verstehen, die mit regionalen Akteuren gemeinsam abgestimmt wurden.

#### **Masterplan 100 % Klimaschutz (2018)**

100 % Klimaschutz war ein Modellvorhaben im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative des damaligen Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, an dem der Regionalverband Großraum Braunschweig teilgenommen hat. Damit hat der Masterplan 100 % Klimaschutz auch das Regionale Energie- und Klimaschutzkonzept für den Großraum Braunschweig von 2013 abgelöst. Übergeordnetes Ziel des Masterplans ist es, bis 2050 die Treibhausgas-Emissionen um 95 % gegenüber 1990 zu senken und den Endener-

gieverbrauch im gleichen Zeitraum zu senken. Dafür wurden in den Handlungsfeldern „Klimaschonend mobil“, „Regionalplanung und -entwicklung“, „Klimafreundlich leben“, „Klimaschutz-Kommune“, „Energie- und ressourceneffiziente Wirtschaft“, „Kommunikation, Beratung und Vernetzung“ Maßnahmen konzipiert, die auf regionaler und lokaler Ebene umgesetzt werden sollen.

#### **Konzept für Elektromobilität und alternative Mobilitätsformen (2022)**

2022 hat das Büro merkWATT ein grundlegendes Konzept für die Entwicklung der Elektromobilität und alternativer Mobilitätsformen erarbeitet. Ausgehend vom Leitbild Mobilität 2030 wurden Empfehlungen zur Errichtung von Mobilitätsstationen, dem Ausbau von Ladeinfrastruktur sowie der Machbarkeit von Sharing-Modellen getroffen. An konkreten Orten im Stadtgebiet wurden die Potenziale zur Umgestaltung und mögliche Ausstattungsmerkmale aufgezeigt, sodass elf Orte für eine Weiterentwicklung zu einer Mobilitätsstation identifiziert werden konnten. Dafür wurden Bedarfe, rechtliche Rahmenbedingungen sowie die Ausgestaltung des Umsetzungsprozesses umrissen. Anzumerken ist, dass bei den Verkaufszahlen von Elektroautos aktuell ein Rückgang zu verzeichnen ist und daher nicht mit einem linearen Wachstum zu rechnen ist.



# 3

## 3 GIFHORNER HANDLUNGSFELDER BESTANDSANALYSE

Um sich ein genaueres Bild der Stadt Gifhorn machen zu können, werden im folgenden Abschnitt detaillierte Analysen zu unterschiedlichen Themenbereichen der Stadtentwicklung vorgenommen. Dazu gehört die Auseinandersetzung mit Stadtatmosphäre und Identität, Wohnen, Arbeiten, Grünräumen, Mobilität sowie soziale und kulturelle Infrastrukturen.

Wichtige Grundlagen bilden die zuvor aufgeführten Gutachten, Planungen und Daten, die durch eigene Analysen ergänzt und anschaulich dargestellt werden. Die abschließende Zusammenfassung der jeweiligen Analyse Themen in einer SWOT-Analyse mit Fazit bildet hierbei die Überleitung zu den später folgenden Leitbildern und Maßnahmen.

Untergliedert wird die Analyse in folgende Themen und Unterthemen:

### Gifhorer Identitäten:

- Regionale Identitäten
- Mühlenstadt Gifhorn
- Siedlungsstrukturen
- Naturräumliche Identitäten

### Wohnwelten:

- Haushalte und Wohnfläche
- Leerstand und Wohnungsmarkt
- Verteilung der Wohnungstypen
- Wohnungsbedarfe und fehlende Wohnungstypen
- Aktuelle Entwicklungsvorhaben

### Arbeitswelten:

- Wirtschafts- und Beschäftigtenentwicklung
- Gewerbe- und Industriestandorte
- Einzelhandel und Innenstadt

### Lebens- und Erlebniswelten:

- Kinder und Jugendliche
- Familien
- Senioren
- Integrationsangebote
- Kinderbetreuung
- Pflichtschulen und weiterführende Schulen
- Weitere soziale Treffpunkte
- Nahversorgung
- Medizinische Versorgung

- Kultur
- Veranstaltungen und Feste
- Sport und Freizeit
- Vereine und bürgerschaftliches Engagement

### Natur- und Klimawelten:

- Freiräume
- Wasserräume
- Naturräume
- Wälder
- Agrarlandschaft
- Klimaanpassung und Klimaschutz
- Klimaschutzstrategie Niedersachsen
- Klimaschutz in Gifhorn

### Mobilitätswelten:

- Modal Split
- Pendlerbeziehungen
- ÖPNV
- Radverkehr
- Straßenverkehr
- Fußverkehr
- Multimodale Angebote und Elektromobilität



### 3.1 Gifhorer Identitäten

#### Regionale Identitäten

Die Stadt Gifhorn ist im östlichen Niedersachsen an der Schnittstelle zwischen urbanen Agglomerationen und dünner besiedelten ländlichen Räumen verortet. Wichtige regionale Orientierungspunkte bieten im Süden die Großstädte Wolfsburg, Braunschweig und in weiterer Entfernung Hannover, die sich als urbanes Band zusammenfassen lassen. Dabei hat Gifhorn besonders mit Wolfsburg und Braunschweig enge wirtschaftliche Verflechtungen. Während die Bereiche südlich von Gifhorn durch dieses urbane Band geprägt sind, ist es im Norden deutlich dünner besiedelt. Wichtiger Identitätsfaktor sind hier die Südausläufer der Lüneburger Heide, die fast bis an die Stadtgrenze Gifhorn reichen und die dortige Landschaft prägen. Als Kreisstadt erfüllt Gifhorn zentralörtliche Funktionen und ist damit für die umgebenden Gemeinden von hoher Bedeutung.

#### Mühlenstadt Gifhorn

Entsprechend dieser Lage an der Lüneburger Heide wird Gifhorn auch als „Südtor zur Heide“ bezeichnet. Innerhalb der Stadt sammeln sich die wichtigsten baulichen Identifikationsmerkmale in der Altstadt und nördlich der Altstadt, rund um den Schlosssee. Mit dem Internationalen Mühlenmuseum und seinen 13 Mühlen befindet sich dort ein zentrales Identifikationsmerkmal, das Gifhorn als „Mühlenstadt“ bekannt gemacht hat. Unweit davon befinden sich auch der ab 1996 erbaute Glockenpalast, in dem seit 2023 das Classic Superbikes Motorrad Museum beheimatet ist, sowie das historische Schloss aus der Renaissance mit dem angrenzenden Schlosssee und dem Mühlensee. Weiter prägend für das Stadtbild sind die



29 Hochzeitsmühle in der Gifhorer Innenstadt

Fachwerkbauten der historischen Altstadt, die sich entlang des Steinwegs und der Lindenstraße aufreihen. Dabei ist nicht zu vernachlässigen, dass Gifhorn auch eine durch Wasser geprägte Stadt ist. So gibt es neben dem Schlosssee und dem Mühlensee die Flüsse Ise und Aller, die direkt durch die historische Altstadt fließen und dort ineinander münden. Neben diesen außenwirksamen Identitäten der Stadt sind die lokalen Identitäten vielschichtig. Somit gibt es neben der Kernstadt die in den fünf Ortschaften Gamsen, Kästorf, Neubokel, Wilsche und Winkel lokal gelebten Identitäten.

#### Ortscharakter

In den Beteiligungsverfahren im Laufe des ISEK-Prozesses wurde trotz der Funktion Gifhorns als Mittelstadt besonders die Beschaulichkeit und der kleinstädtische und teilweise dörfliche Charakter betont. Dieser erfasst auch die Vereinsstruktur und Brauchtumpflege. Ausschlaggebend dafür sind die unmittelbare Nähe zu Naturräumen, die aufgelockerte Bebauungsstruktur mit vorwiegend Einfamilienhäusern und der beschauliche historische Stadtkern. Diese Identität verweist auch auf die Geschichte Gifhorns als Ackerbürger-Stadt mit städtischem Treiben im Steinweg und landwirtschaftlicher Nutzung in den Hofbereichen. Die Verbindung von städtischen und ländlichen Elementen scheint damit bereits früh eine zentrale Bedeutung in der Geschichte der Stadt gespielt zu haben. Gleichzeitig ist Gifhorn heute ein wichtiger Wirtschaftsstandort mit besonderem Bezug zur Automobilwirtschaft. Mit der IAV gehört ein großer Arbeitgeber der Stadt zu dieser Branche und bildet ebenfalls einen wichtigen Teil der lokalen Identität. Diese Dualität aus ländlichem Charakter und Mittelstadt als starker Wirtschafts- bzw. Industriestandort zeichnet sich auch räumlich ab. Die Kernstadt zeigt gegenüber den ländlichen Ortschaften ein urbaneres Stadtbild. Entlang der langgestreck-



30 Gifhorer Schloss

ten Braunschweiger Straße zieht sich eine deutlich dichtere Ansammlung von Siedlungs- und Gewerbebestrukturen von den südlichen Gewerbegebieten bis in die Innenstadt. Hinzu kommen größere Industrie- und Gewerbeflächen, die durch die dortigen Firmen ohnehin stärker nach Wolfsburg ausgerichtet sind. Nördlich der Innenstadt dünnt sich die Siedlungsstruktur weiter aus.

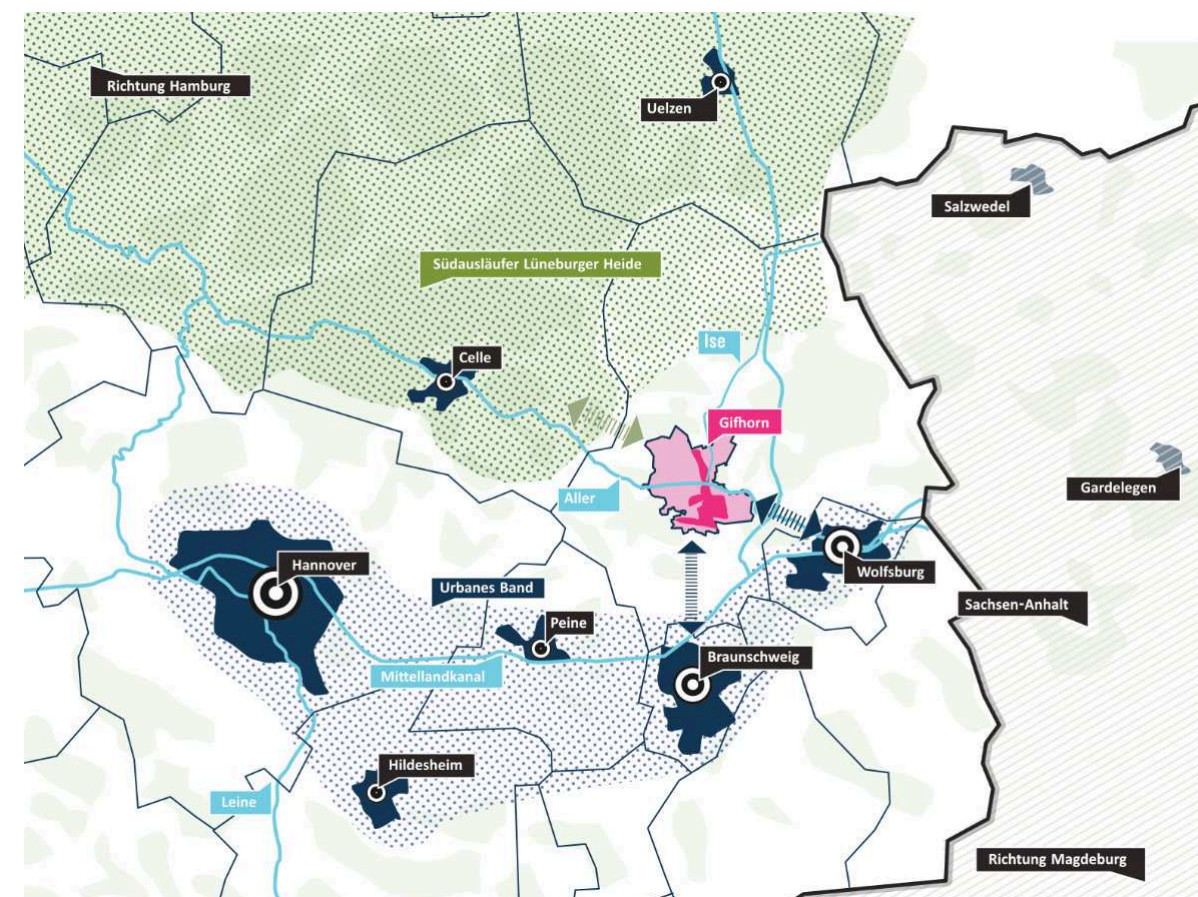
#### Naturräumliche Identitäten

Wie schon zuvor erwähnt wurde, ist Gifhorn eine Stadt, die durch ihre Wasserflächen geprägt ist. Mit den Flüssen Ise und Aller sowie dem Mühlen-, Schloss- und Maikampsee bietet sich innerhalb, bzw. nahe dem historischen Stadtkern, eine attraktive Wasserlandschaft. Prägnant sind auch die „Binnendünen“ im Stadtgebiet, zu denen der Katzenberg und der Laubberg gehören. Zudem wird die Gifhorer Kernstadt von einigen Natur- bzw. Landschaftsschutzgebieten gerahmt, wie den Naturschutzgebieten „Fahle Heide, Gifhorer Heide“ im Süd-Westen des Stadtgebiets, „Allertal zwischen Gifhorn und Wolfsburg“ oder dem Landschaftsschutzgebiet „Ostheide“ im Nord-Osten. Nicht zuletzt grenzt mit dem Naturschutzgebiet „Großes Moor bei Gifhorn“ im Nord-Osten eines der größten Naturschutzgebiete in Niedersachsen an das Stadtgebiet an.

Dabei lässt sich auch in der landschaftlichen Attraktivität eine Differenzierung zwischen dem nördlichen und dem südlichen Stadtgebiet feststellen. Während sich im Süden mit dem Allertal, der Fahlen Heide und Gifhorer Heide und dem Clausmoor geschützte und attraktive Landschaftsräume befinden, stellt sich der Norden geprägt durch Wälder und Iseniederungen dar. Dabei dominieren größere Forstflächen wie das Waldgebiet Ringelah oder großflächige Campingplätze, wie um den Erikasee, das Landschaftsbild. Letztlich wird Gifhorns naturräumliche Identität durch die Lage am südlichen Eingang zur Lüneburger Heide geprägt, wodurch Gifhorn in den vergangenen Jahren auch als Ziel für Naherholung an Bedeutung gewonnen hat.

#### SWOT-Analyse

Aus der Bestandsanalyse sowie den Ergebnissen der Beteiligungsformate ergeben sich folgende Stärken und Chancen sowie Schwächen und Risiken:



31 Regionale Identitäten





32 Fachwerkhäuser am Marktplatz

### Stärken und Chancen

- Naturnahes Wohnen und trotz Stadtgröße ländliche Struktur
- Historische Bebauung und Sehenswürdigkeiten im Stadtkern: Fachwerkhäuser, Schloss Gifhorn aus der Renaissance, Glockenpalast, Internationales Mühlenmuseum
- Wasserreiche Stadt, u.a. durch die Präsenz von Aller, Ise und Schlosssee
- Diverse attraktive Naturräume im Stadtgebiet: Fahle Heide und Gifhorer Heide, Clausmoor, Aller, Iseniederung/Übergang zum Großen Moor, Seen und bewaldete Binnendünen
- Wirtschaftlich starke Stadt mit großem Arbeitsplatzangebot
- Starke Vereins- und Ehrenamtsstruktur
- Gut funktionierende Dorfgemeinschaften in Gamsen, Neubokel und Wilsche

### Schwächen und Risiken

- Keine ausgeprägten Alleinstellungsmerkmale
- Starke verkehrliche Verflechtung mit Wolfsburg und anderen umliegenden Städten
- Quartiersweise sehr homogene Bebauungs- und Bevölkerungsstruktur: Fehlen von alternativen Wohnprojekten und einer größeren Durchmischung
- Zersiedlung und großer Flächenbedarf durch geringe Dichte und Autoorientierung
- Jenseits der historischen Kerne wenig attraktive Siedlungsstruktur
- Wichtige Identitätsträger wie die Wasserflächen in der Stadt sind nur schlecht erlebbar

- Nicht sonderlich attraktiv für junge Menschen
- Vereinsstrukturen werden von Zugezogenen wenig wahrgenommen

### Fazit

Gifhorns Identität zeigt sich durch seine geographische Lage zwischen den Südausläufern der Lüneburger Heide im Norden und urbanen Agglomerationen mit Braunschweig und Wolfsburg im Süden durchaus ambivalent. So besteht ein starker wirtschaftlicher Bezug zu Wolfsburg und Braunschweig, der sich im Süden des Stadtgebiets durch größere Industrie- und Gewerbegebiete mit wirtschaftsstarke Arbeitgebern äußert. Gleichzeitig hat besonders die Bürgerbeteiligung verdeutlicht, dass sich Gifhorn über eine ruhige und eher ländliche Atmosphäre definiert. Dazu trägt mitunter die Außenwirkung als Mühlenstadt mit vielen innerstädtischen Wasserflächen sowie die direkte Einbettung in die Landschaft der Südheide und das starke Vereinswesen bei.

Dementsprechend gilt es mit dieser Vielseitigkeit aus ländlichen und urbanen Einflüssen in Gifhorn umzugehen, dabei aber auch noch mehr Alleinstellungsmerkmale gegenüber den konkurrierenden Wohnstandorten Braunschweig und Wolfsburg herauszuarbeiten. Hierbei wird es eine entscheidende Herausforderung sein, diese ländlichen und urbanen Qualitäten in der Stadt miteinander verträglich zu verbinden.





## 3.2 Gifhorer Wohnwelten

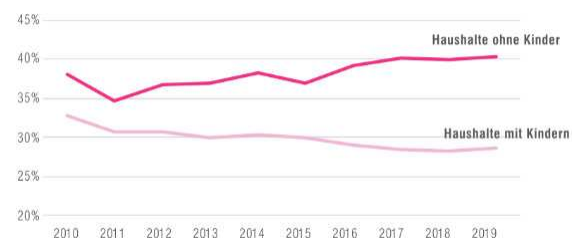
Das Thema Wohnen wird vor dem Hintergrund des angenommenen Bevölkerungszuwachses für Gifhorn sowie dem anstehenden Generationswechsel in den Einfamilienhausgebieten in Zukunft eine noch zentralere Bedeutung für die Stadtentwicklung einnehmen. Einen wichtigen Grundstein bietet dafür das bereits 2015 erarbeitete und derzeit in Überarbeitung befindliche Wohnraumversorgungskonzept für die Stadt Gifhorn, in dessen Zuge wichtige Leitlinien entwickelt wurden. Während besonders in der Gifhorer Kernstadt und Innenstadt sowie an einigen Bereichen der Braunschweiger Straße Nachverdichtungen in der Wohnbebauung stattgefunden haben, ist Gifhorn bislang vorwiegend in die Fläche gewachsen. Wie sich die Wohnstruktur in Gifhorn ausgestaltet, ist auf den folgenden Seiten genauer beschrieben.

### Haushalte und Wohnfläche

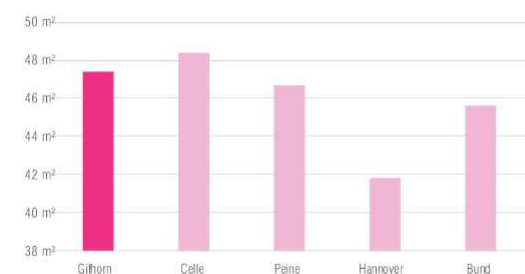
Gifhorns durchschnittliche Haushaltgröße beträgt zum Stand von 2018 2,5 Personen pro Haushalt (Stadt Gifhorn 2019). Dabei lässt sich jedoch feststellen, dass die Tendenz in den vergangenen Jahren zu kleineren Haushaltsgößen besteht. Lagen 2010 die Anteile an Haushalten mit und Haushalte ohne Kinder noch näher zusammen, haben bis zum Jahr 2019 die Haushalte ohne Kinder zugenommen, während Haushalte mit Kindern weniger wurden. Gleichzeitig lässt sich feststellen, dass in diesem Zeitraum auch die Wohnfläche pro Person in Gifhorn gestiegen ist. Diese lag für Gifhorn im Jahr 2020 mit 47,4 m<sup>2</sup> pro Person etwas niedriger als der Landesdurchschnitt für Niedersachsen, der bei 50,1 m<sup>2</sup> pro Person liegt, jedoch etwas höher als der Bundesschnitt bei 45,6 m<sup>2</sup> pro Person. Der Wert für die nahegelegene Kreisstadt Peine liegt im Vergleich bei 46,7 m<sup>2</sup> pro Person. (Bertelsmann Stiftung)



34 Typische Einfamilienhausssiedlung in der Gifhorer Kernstadt



35 Entwicklung der Haushalte zwischen 2010 und 2019 (Bertelsmann Stiftung)



36 Wohnfläche pro Person 2019 (Bertelsmann Stiftung)

### Leerstand und Wohnungsmarkt

Im Wohnraumversorgungskonzept von 2015 konnten keine strukturellen Leerstände in Gifhorn nachgewiesen werden, weswegen dort von einem ausgeglichenen Wohnungsmarkt in Gifhorn gesprochen wird, bei dem jedoch Tendenzen zu einer steigenden Nachfrage aufgrund von Zuzug bestehen. Durch die positive Bevölkerungsentwicklung seit Erstellung des Wohnraumversorgungskonzeptes im Jahr 2015 ist daher auch zum aktuellen Zeitpunkt davon auszugehen, dass keine strukturellen Leerstände in Gifhorn vorherrschen.

### Verteilung der Wohnungstypen

Gifhorn ist überwiegend durch Einfamilienhausbebauung geprägt. Diese ordnet sich um die historische Altstadt im Kern sowie den umgebenden Gründerzeitgürtel an und dehnt sich in der Fläche bis zu den Stadträndern aus. Innerhalb der Einfamilienhausgebiete lassen sich noch weitere Differenzierungen vornehmen. So lassen sich locker bebaute Einfamilienhausstrukturen mit großen Gartenflächen und abknickenden Straßenfluchten feststellen, die sich eher dem Bauzeitraum der 1950er und -60er-Jahren zuordnen lassen. Daneben gibt es dichtere Einfamilienhausstrukturen mit kleineren Gartenflächen und orthogonalen Straßenverläufen, die eher zu einem späteren Zeitpunkt in den 1970er und -80er-Jahren entwickelt wurden. An den Stadtrandgebieten befinden sich

mehrheitlich Einfamilienhausgebiete aus den vergangenen zwei Jahrzehnten, die eher heterogene Kubaturen und Dachformen sowie organische Straßenverläufe aufweisen. Die dichtere historische Bebauung mit der Altstadt und dem Gründerzeitgürtel macht dabei lediglich 3 % der gesamten Fläche der Wohnbaufläche aus. Im Altstadtbereich befindet sich vor allen Dingen eine geschlossene Bebauung aus Fachwerkhäusern, die sich entlang der zentralen Straßen Steinweg und Lindenstraße aufreihen, aber rückwärtig selten zu einem Block geschlossen sind. Stattdessen bilden sie langgestreckte Garten-, aber auch großflächige Parkplätze mit Nebengelassen oder Brachflächen. In den dörflich geprägten Ortschaften wie Neubokel, Wilsche, Kästorf und Gamsen sind noch historische Dorfstrukturen in Form von Bauernhöfen mit Wohnhäusern und angrenzenden Stallungen vorzufinden. Diese werden jedoch von Einfamilienhausbebauung umgeben und die Ortschaften werden von diesen zunehmend dominiert. Neben der Einfamilienhausbebauung lässt sich partiell auch Geschosswohnungsbau aus der Nachkriegszeit vorfinden, der insgesamt 9 % der Wohnbaufläche einnimmt. Dieser konzentriert sich vorwiegend in der südlichen Kernstadt nahe der Braunschweiger Straße sowie in der östlichen Kernstadt. Dabei kann zwischen einheitlicher Zeilenbebauung mit großen Grünflächen und einer eher geringen Dichte sowie einer heterogenen zeilenartigen Bebauung mit zerstückelten halb-öffentlichen Grünflächen sowie größeren Parkplatz- und Garagenflächen unterschieden werden.

### Wohnungsbedarfe und fehlende Wohntypen

Wie schon im Kapitel 2.3 dargestellt wurde, ist ausgehend von der Prognose des Landesstatistikamts Niedersachsen in Gifhorn ein prosperierendes Bevölkerungswachstum von 0,35 % pro Jahr bis 2035 anzunehmen, woraus sich ebenfalls ein zusätzlicher Bedarf an Wohnraum ergibt. Dabei stellt die Stadt Gifhorn auch bei einer konstanten Bevölkerungszahl bis 2035 einen Eigenbedarf von 154 Wohneinheiten (im Folgenden WE) pro Jahr fest (Stadt Gifhorn 2019). Ausgehend vom Jahr 2022 würde sich dementsprechend ein Eigenbedarf von 2.202 WE ergeben. Mit der prosperierenden Bevölkerungsentwicklung mit einem Zuwachs an Einwohnern von 2.051 bis zum Jahr 2035 ergibt sich zusätzlich dazu ein weiterer Bedarf an ca. 791 WE. Der Gesamtbedarf an WE von 2022 bis 2035 beläuft sich somit insgesamt auf ca. 2.793 WE. Bei der städtischen Annahme von einem Drittel Einfamilienhäusern und zwei Drittel Geschosswohnungsbau mit einem durchschnittlichen Bruttobauland von 330 m<sup>2</sup> (Stadt Gifhorn 2019) würde damit ausgehend vom Jahr 2022 insgesamt eine Fläche von ca. 92,2 ha Wohnbauland benötigt werden, was der ca. 2-fachen Fläche der Altstadt entsprechen würde.



37 Zeilenbau aus der Nachkriegszeit



38 Dichtere Wohnbebauung in der Gifhorer Innenstadt



39 Gründerzeitliche Wohnbebauung in der Gifhorer Innenstadt





40 Städtebaulicher Entwurf für die Hohe Düne (Pesch & Partner Architektur und Stadtplanung)

**Von 2022-2035: Neubaubedarf von ca. 2.793 WE**

**= 92,2 ha Bedarf an Wohnbauland**

**= Ca. 2x die Fläche der Altstadt**



41 Prognose Wohnungsbedarf bis 2035 (auf Grundlage vom Landesamt für Statistik Niedersachsen 2021)



42 Nachverdichtung entlang der Braunschweiger Straße

Aufgrund der recht homogenen Einfamilienhausbebauung lässt sich ein Bedarf an kleineren Wohnungen im Geschosswohnungsbau feststellen. Darunter fallen urbanere Wohnformen für jüngere Zielgruppen, für neu Zugezogene sowie kleinere, altersgerechte Wohnungen für Senioren (siehe auch: Wohnraumversorgungskonzept 2015). Durch einen möglichen Wohnungswechsel der Senioren vom Einfamilienhaus in eine kleinere Wohnung könnte somit auch neues Potenzial im Bestand zur Deckung der Nachfrage nach Einfamilienhäusern entstehen. Zudem wird in Gifhorn zusätzlicher bezahlbarer Wohnraum benötigt, der ebenfalls in dem zu schaffenden Geschosswohnungsbau herzustellen ist.

#### Aktuelle Entwicklungsvorhaben

Bei den aktuellen und perspektivischen Entwicklungsvorhaben in Gifhorn zeigt sich, dass die Stadt bisher primär am Stadtrand und in Form von Einfamilienhaussiedlungen wächst. Besonders an den Rändern der Kernstadt sind in den vergangenen Jahren auf vielen Flächen Baugebiete mit Einfamilienhäusern entstanden. Aktuell sind mit den Gebieten „Rehbohm“ in Neubokel und „Hohes Feld“ in der Kernstadt zwei größere Bereiche „auf der grünen Wiese“ in Bau, die Baugrundstücke für Einfamilienhäuser sowie Geschosswohnungsbau einschließlich sozial gefördertem Wohnraum bereitstellen sollen. Zusätzlich werden angrenzend an „Rehbohm“ und „Hohes Feld“ sowie in Randlagen in Wilsche, Kästorf und dem nördlichen Gifhorn weitere Flächen als FNP-Vorrat für Wohnbebauung in Reserve gehalten. Nachverdichtung innerhalb des Siedlungskörpers oder Neubau auf Konversionsflächen rücken jedoch zunehmend in den Fokus. Darunter fällt mit der „Hohen Düne“ unmittelbar südlich der Altstadt ein für Gifhorn bedeutsames Entwicklungsprojekt, bei dem ca. 400 WE in Geschosswohnungsbau und Reihenhäusern entstehen sollen (Asset Gifhorn Grundbesitz). Geplant ist in der innerstädtischen Dünenlandschaft ein „Klimaschutzquartier“, welches sich durch nachhaltige Bauweisen und eine CO<sub>2</sub>-neutrale Wärmeversorgung und einem eigenen Mobilitätskonzept auszeichnen soll. Das innovative Quartier ist das größte Entwicklungsprojekt im Bereich Wohnen und hat damit eine große Bedeutung für Gifhorn. Eine weitere Konversionsfläche, die in den kommenden Jahren entwickelt werden soll, stellt das ehemalige BGS-Gelände am nord-westlichen Stadtrand der Kernstadt dar, welches von der Stadt bereits erworben wurde. Eine Kita wurde dort bereits eingerichtet. Der nördliche Teil des BGS-Geländes wird auch künftig von der Bundespolizei als Stützpunkt der Fliegerstaffel Fuhlendorf genutzt. Diese Nutzung soll bestehen bleiben. Auf dem BGS-Gelände befindet sich noch der alte Gebäudebestand aus zweigeschossigen Verwaltungs- und Schulungsgebäuden sowie der Kantine und dem ehema-

ligen Offizierskasino, die abgesehen von der Kita lediglich Zwischennutzungen aufweisen oder leer stehen.

#### Wichtige Akteure der Wohnraumversorgung

Gifhorn verfügt mit der Gifhorer Grundstücks- und Erschließungsgesellschaft mbH (GEG) über eine eigene Tochtergesellschaft, die die Veräußerung und Erschließung von Grundstücken im Stadtgebiet übernimmt. Seit der Gründung der GEG hat diese insgesamt Baugebiete mit ca. 220 ha Bauland für ca. 11.000 Einwohner geschaffen. Der Fokus liegt dabei primär auf der Erschließung größerer Flächen im Außenbereich. Aktuelle Erschließungsprojekte der GEG sind die Baugebiete „Lehmweg-Süd“, „Hohes Feld“, „Platendorfer Straße-Süd“ und „Rehbohm“. Neben der Erschließung von neuen Wohngebieten übernimmt die GEG auch die Erschließung von Gewerbegebieten.

Die größte Akteurin in der Gifhorer Wohnraumversorgung ist die Gifhorer Wohnungsbau-Genossenschaft eG (GWG). Mit 2.358 Wohnungen, 596 Garagen und 20 Gewerberäumen sowie 4.894 Genossenschaftsmitgliedern (Stand 2021) macht der Wohnungsbestand der GWG einen beträchtlichen Anteil in Gifhorn aus. Im Wohnungsbestand der GWG befinden sich dabei vorwiegend Wohnungen in Zeilenbauten der 1950er- und -60er-Jahre, aber auch vereinzelte Neubau-Geschosswohnungsbauten wie z.B. in der Lindenstraße.

#### SWOT-Analyse

Aus der Bestandsanalyse sowie den Ergebnissen der Beteiligungsformate ergeben sich folgende Stärken und Chancen sowie Schwächen und Risiken:

#### Stärken und Chancen

- Sehr attraktiver Wohnstandort durch die Möglichkeit einer ländlich grünen Wohnform in der Nähe attraktiver Arbeitsorte (Wolfsburg etc.), vor allem für Familien
- Attraktive Infrastruktur der Daseinsversorgung als Kreisstadt
- Anhaltende Nachfrage am Wohnungsmarkt nach Einfamilienhäusern, aber auch nach modernen Miet- und Eigentumswohnungen
- Kaum Leerstand vorhanden
- Wohnungsnahe Erholungsmöglichkeiten in der Natur
- Zunehmende Dynamik beim Generationenwechsel in den Wohnungsbeständen
- Entwicklungsflächen zur Weiterentwicklung des Angebots vorhanden und z.T. in Umsetzung (z.B. Hohe Düne,

Hohes Feld)

- Nachverdichtungspotenzial in den Quartieren durch wenig dichte Struktur
- Engagierte Ansätze zur Weiterentwicklung der Quartiere (u.a. durch die Änderung von Bebauungsplänen und die Aufstellung von Gestaltungssatzungen)
- U.a. durch GEG (Gifhorer Grundstücks- und Erschließungsgesellschaft) und GWG (Gifhorer Wohnungsbau-Genossenschaft) geeignete Akteure für Flächenentwicklung und zur Einflussnahme im Wohnungsmarkt vorhanden
- Hoher Wohnanteil in der Innenstadt

#### Schwächen und Risiken

- Wenig abwechslungsreiche, relativ monofunktionale Siedlungs- und Quartiersstruktur, oft in Form von Einfamilienhäusern
- Kaum Quartiere mit vielfältigen Nutzungsmischungen
- Mangel vor allem an stark nachgefragten Angeboten im Geschosswohnungsbau (z.B. preisgünstigen, kleinen und altersgerechten Wohnungen)
- Hoher Anteil an Beständen der 1950er-70er-Jahre mit Modernisierungs- und Anpassungsbedarf an veränderte Wohnansprüche (kleinere Haushalte, seniorengerechtes Wohnen)
- Mangel an unterschiedlichen Wohnformen (Mehrgenerationen, Baugruppen etc.)
- Beeinträchtigung durch Verkehr und Verkehrslärmbelastung an einigen Straßen, z.B. Braunschweiger Straße
- Hoher Einpendlerüberschuss zeugt davon, dass oft ein anderer Wohnort bevorzugt wird
- Neubau bislang hauptsächlich „auf der grünen Wiese“, dadurch weitere Ausdehnung in die Landschaft
- Generationswechsel in den Gebieten mit Einfamilienhäusern schleppend, auch durch fehlende Alternativenangebote für Ältere zu angemessenen Preisen
- Wohnungsnahe, dezentrale Infrastruktur (Nahversorgung, Soziale Angebote etc.) fehlt in den Ortschaften

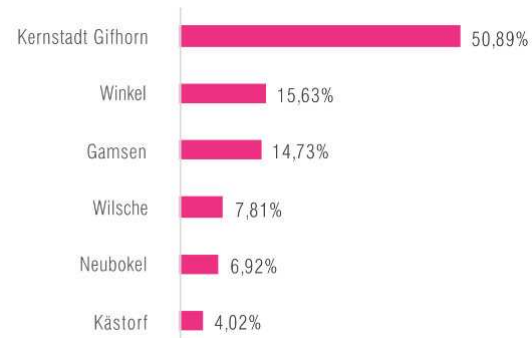
#### Anregungen durch die Bürgerbeteiligung

In der Bürgerbeteiligung bestätigte sich das freistehende Einfamilienhaus als beliebteste Wohnform mit 72,61 % der Nennungen. Darauf folgend liegt mit dem Gehöft/Bauernhaus eine ländliche Wohnform auf dem zweiten Platz. Urbanere Wohnformen wie die Etagenwohnung oder Reihen- und Doppelhäuser wurden mit jeweils 7,49 % und 6,20 % eher weniger beachtet. Bei der Abfrage des favorisierten Wohnorts gab mit 50,89 %

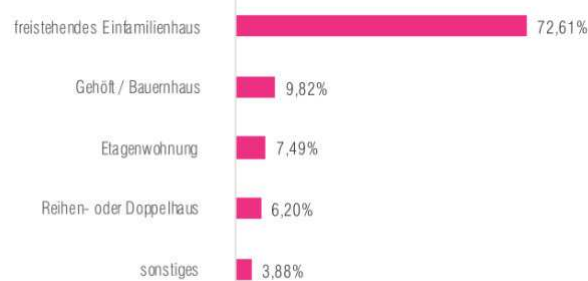
gut die Hälfte der Befragten die Kernstadt Gifhorn als erste Wahl an. Mit jeweils knapp 15 % folgen Winkel und Gamsen als der Kernstadt nah gelegene Ortschaften. Peripherer gelegene Orte wie Wilsche, Neubokel und Kästorf sind als Wohnorte weniger beliebt. Zudem stellte sich die Zufriedenheit bezüglich des Wohnungsangebots mit einer angegebenen Durchschnittsnote von 3,72 als eher schlecht heraus, während die Preise für Wohnraum mit einer Note von 4,22 als noch schlechter bewertet wurden.

**Fazit**

Wohnen in Gifhorn wird primär durch das Einfamilienhausgebiet geprägt, wodurch die Stadt in den vergangenen Jahren in die Fläche gewachsen ist. Aufgrund sehr unterschiedlich ausgeprägter Wohnansprüche, dem demographischen Wandel sowie der Prämisse des flächensparenden Bauens stellt sich jedoch die Frage, wie eine Entwicklung Gifhorns jenseits des Einfamilienhauses aussehen könnte. Damit wird der Fokus noch stärker auf dem Bestand und dessen Potenziale zu einer Nachverdichtung sowie den vorhandenen Konversionsflächen, wie dem BGS-Gelände liegen. Nachverdichtung und Konversion können damit als Chance gesehen werden, die fehlenden bezahlbaren, kleineren und altersgerechten Wohnungen zu schaffen, ohne dass die Stadt weiter in die Fläche wächst und gleichzeitig können fehlende urbane Qualitäten in Gifhorn hergestellt werden.



43 Online-Beteiligung Phase 1: favorisierter Wohnort



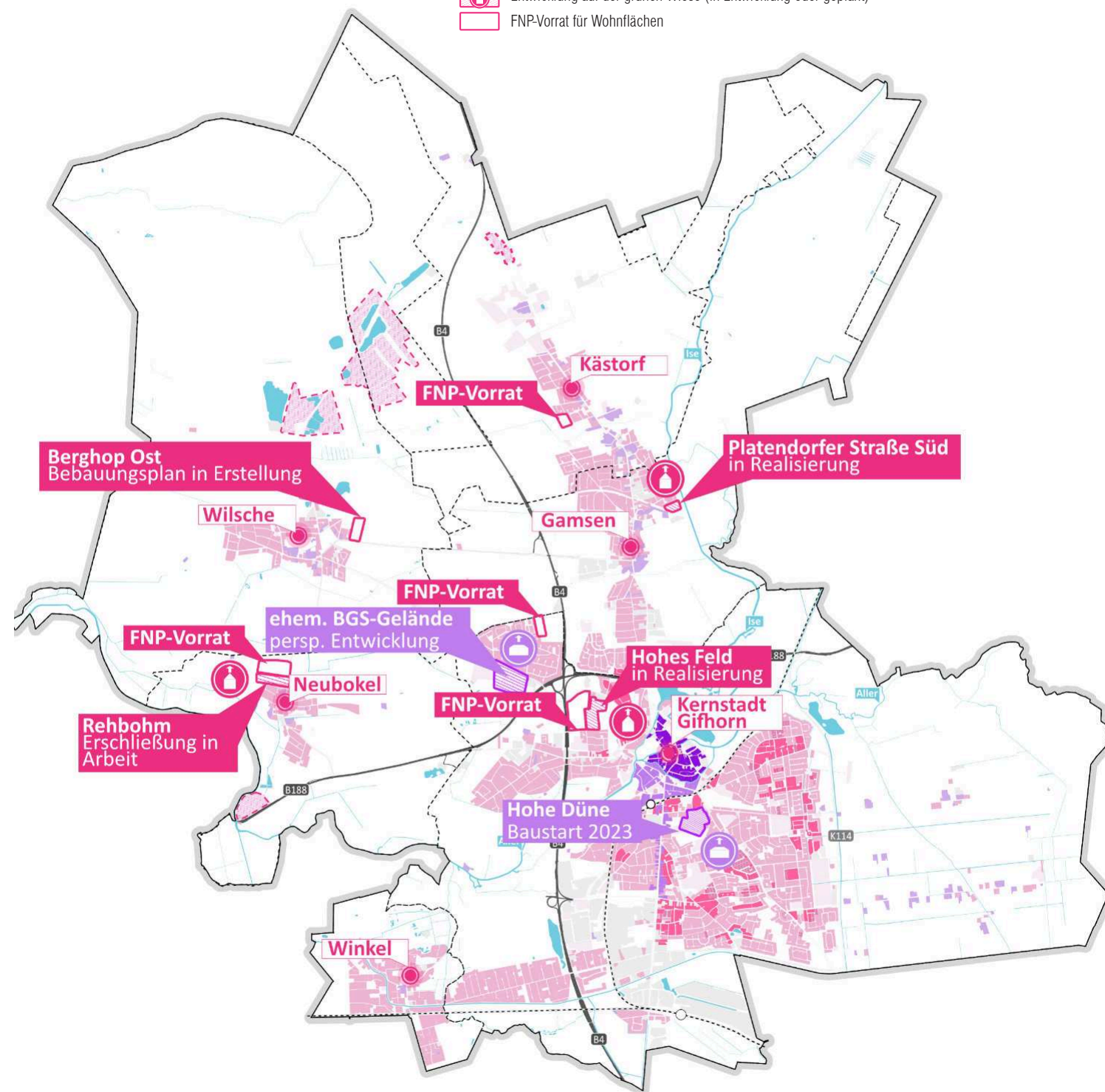
44 Online-Beteiligung Phase 1: favorisierte Wohnform



45 Online-Beteiligung Phase 1: Zufriedenheit Wohnwelten

**Fazitkarte Wohnwelten**

- Kern
- dichtes Mischgebiet/Vorkriegsbebauung
- lockeres Mischgebiet/landwirtschaftl. Strukturen
- dichte Wohnbebauung/Nachkriegsbebauung
- Reihenhäuser
- Einfamilienhäuser
- Wochenendhausgebiete/Campingplätze
- Konversion/Nachverdichtung (in Entwicklung oder geplant)
- Entwicklung auf der grünen Wiese (in Entwicklung oder geplant)
- FNP-Vorrat für Wohnflächen





### 3.3 Gifhorer Arbeitswelten

#### Rahmenbedingungen

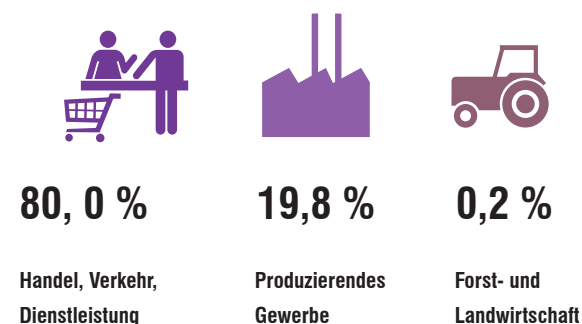
Der Arbeits- und Wirtschaftsstandort Gifhorn zeichnet sich durch ein historisch gewachsenes industrielles Profil mit Schwerpunkt auf produzierendes und verarbeitendes Gewerbe aus. Vor dem Hintergrund des Strukturwandels gewann der Dienstleistungssektor an Bedeutung, sodass heute ein Branchenmix aus Einzelhandel, Nahversorgung, Dienstleistung und Industrie die Wirtschaftsstruktur Gifhorns auszeichnet. Sowohl der Dienstleistungssektor als auch das verarbeitende Gewerbe bauen Beschäftigungszahlen aus (KOREG 2020). Die günstige Lage im Ballungsraum der Großstädte Braunschweig, Hannover und Wolfsburg und die gute Verkehrsanbindung bilden das Grundgerüst für den Arbeitsstandort Gifhorn. Der Wirtschaftsverkehr fließt überwiegend über die Verkehrsadern überregionaler Bedeutung (Bahn, Bundesstraßen B4 und B188). Aber auch die Braunschweiger Straße, Alfred-Bessler-Straße im Süden und die Hamburger Straße im Norden sind wichtige Verkehrsachsen für den Wirtschaftsverkehr. Als Mittelzentrum ist Gifhorn und speziell die Kernstadt von großer Bedeutung für die Versorgung der Umgebung. Mit der Nähe zu den Oberzentren Wolfsburg und Braunschweig entstehen allerdings Konkurrenzen, die nicht unerheblich für die Nachfragesituation in Gifhorn sind. Auch auf Ebene des Bedarfs an Fachkräften konkurriert Gifhorn mit den benachbarten Großstädten.

Vor allem durch die unmittelbare Nähe zur Volkswagen AG in Wolfsburg ist die Stadt Gifhorn eng mit der Automobilindustrie verbunden. Ende der 1950er-Jahre siedelte sich der Bremsenhersteller Teves in Gifhorn an. Im Laufe der Jahre haben sich in Gifhorn aufgrund des Wandels in der Automobilproduktion



47 Blick auf das Continental-Gelände

#### Gifhorn ist Handels- und Dienstleistungszentrum



48 Beschäftigungsverteilung in Gifhorn (Bertelsmann Stiftung)

weitere bedeutende Zulieferer und Hightech-Engineering-Unternehmen angesiedelt. 1986 kam mit der IAV ein weiteres Unternehmen hinzu. Das Unternehmen gilt mit mehr als 3.000 Mitarbeiter als größter Arbeitgeber in Gifhorn. Heute hat das Unternehmen seinen Sitz im Gewerbe- und Industriegebiet „Am Allerkanal“ im Süd-Osten der Stadt.

#### Beschäftigung

Neben den traditionellen und zugleich innovativen Branchen des produzierenden und verarbeitenden Gewerbes im Bereich der Automobilindustrie dominiert der Dienstleistungssektor die Wirtschaftsstruktur. Bezogen auf die Beschäftigtenzahlen hat das Dienstleistungsgewerbe inzwischen einen Anteil von rund 80 % der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten erreicht und damit die Dominanz des produzierenden Gewerbes bei weitem abgelöst. Dem allgemeinen Trend entsprechend, ist dies auf eine Umschichtung zwischen den beiden Sektoren hin zu wissensintensiven Dienstleistungen, produktionsunabhängigem Gewerbe, zurückzuführen: während der sekundäre Sektor 2011 noch einen Anteil von 22 % ausmachte, arbeiten 2021 18,6 % der Sozialversicherungspflichtig-Beschäftigten (SVP-Beschäftigten) im primären Sektor. Der tertiäre Sektor ist im gleichen Zeitraum um knapp 4 % (Anteil der insg. SVP-Beschäftigten) gestiegen und liegt 2021 bei 81,2 % (Bertelsmann Stiftung). Der Sektor der Forst- und Landwirtschaft macht einen geringen Anteil des gesamten Beschäftigungsanteils aus. Dennoch ist die Landwirtschaft prägend für das Landschaftsbild Gifhorns. Der niedrige Anteil ist darauf zurückzuführen, dass mit dem Strukturwandel die durchschnittliche Betriebsgröße gestiegen ist. Dieser Anteil ist seit 2015 konstant.

Insgesamt verzeichnet Gifhorn, wie auch andere Städte in der Region (z.B. Celle und Peine), einen Anstieg der Beschäfti-

gungsquote. In der Zeit von 2011 bis 2021 ist die Beschäftigungsquote um knapp 8 % gestiegen (Bertelsmann Stiftung).

Das positive Pendlersaldo von 4.295 SVP-Beschäftigten (Differenz zwischen Ein- und Auspendler) der Stadt zeigt die Bedeutung Gifhorns als Arbeitsstandort. Den ca. 13.680 SVP-Beschäftigten, die täglich einpendeln, stehen ca. 9.380 Personen gegenüber, die täglich Gifhorn verlassen (Stand 2022: Pendleratlas Deutschland). Die meisten Auspendler arbeiten im VW-Standort in Wolfsburg. Der größte Anteil der Einpendler kommt aus den direkt umliegenden Gemeinden des Landkreises Gifhorn und ist bisher auf eine angemessene Infrastruktur für den MIV angewiesen. Aber auch mit Braunschweig bestehen starke Verflechtungen.

#### Gewerbe- und Industriestandorte

Neben dem zentralen Versorgungsbereich in der Innenstadt und den Nahversorgungsstandorten (z.B. in Gamsen), in denen vorwiegend Einzelhandel zu finden ist, verteilen sich die Industrie- und Produktionsstandorte auf drei Gewerbegebiete sowie den Großstandort Continental an der Braunschweiger Straße.

Insgesamt machen die Gewerbeflächen 20 % der bebauten Fläche Gifhorns aus, während 5 % der Fläche für Mischnutzung vorgesehen sind. Mit Ausnahme des Gewerbegebiets Westerfeld in Gamsen sind die meisten Gewerbeflächen südlich der Innenstadt angeordnet. Historisch bedingt liegen diese Flächen entlang der Bahntrasse, die den Bahnhof Gifhorn mit dem Bahnhof Gifhorn Stadt in Nord-Süd-Richtung verbindet. Die angesiedelten Fabriken, wie zum Beispiel die Glas- hütte und die Konservenfabrik an der Braunschweiger Straße im 19. Jahrhundert, profitierten bereits von diesem Bahnanschluss. Die Bedeutung Gifhorns als Produktions- und Lieferstandort wuchs spätestens mit der Ansiedlung des Volkswagen-Werkes in Wolfsburg und der damit verbundenen Gründung des Bremsenherstellers Teves (heute Continental) in Gifhorn.

#### Großstandort Continental

Westlich der Braunschweiger Straße befindet sich eine Ballung von Gewerbebeständen, die vom Großstandort Continental dominiert wird. Auf einer Fläche von rund 22 ha erstrecken sich großzügige Stellplatz-, Lagerflächen sowie Hallen- und Lagerbauten. Allein die Stellplatzfläche an der Braunschweiger Straße bietet mit rund 2 ha Flächenpotenziale. Die Flächen sind als Gewerbe- und Industrieflächen im FNP ausgewiesen und sind für Gifhorn von besonderer Bedeutung. Angesichts eines abzeichnenden Wandels in der Automobilbranche (Mobilitätswende, neue Produktionsformen, Stellenkürzungen)



49 Neubau IAV (Protec Planungsgesellschaft mbh 2022)

und des hohen Kostendrucks befindet sich der Standort Continental im Wandel.

Westlich des Großstandortes befinden sich weitere Gewerbebetriebe, die sich entlang der B4 und nördlich der Alfred-Bessler-Straße angesiedelt haben. Neben dem Fleisch- und Wurstwarenunternehmen Gmyrek, das mit über 500 Mitarbeitenden zu den größten fünf Arbeitgebern in Gifhorn gehört, und dem Kunststoff- und Schichtstoffverarbeiter Egger sind in diesem Bereich besonders mittelständische Unternehmen ansässig.

#### Gewerbebestand Westerfeld (Gamsen)

Das neuere Gewerbegebiet Westerfeld Süd befindet sich in der Ortschaft Gamsen und verfügt über einen direkten Anschluss an die B4. Es erstreckt sich über 13 ha und ist derzeit kleinteiligen Gewerbeeinheiten vorbehalten. Mit der Aufstellung des Bebauungsplans 2009 wurden wesentliche Zielstellungen und Festsetzung getroffen, die für diese Gebietserweiterung relevant sind. Großen Einfluss auf die Gewerbeflächenentwicklung in Gifhorn haben aktuell die Planungen um die Erweiterung des Gewerbegebietes Westerfeld. Die Stadt plant, an die bisherigen Gewerbeflächen anzuknüpfen um somit großen Unternehmensansiedlungen attraktive und gut erschlossene Flächen anbieten zu können. Perspektivisch können außerdem die Flächen Westerfeld Nord und Nordwest als Erweiterungsflächen in Betracht gezogen werden (KOREG 2020).

Weitere Angebote, wie kundenorientierte Gewerbebetriebe mit großflächigem Einzelhandel und Nahversorgern befinden sich entlang der Ausfallstraße Hamburger Straße und bieten ergänzende Nutzungen für die Innenstadt.

### Gewerbegebiet Am Allerkanal

Das Gewerbegebiet Am Allerkanal befindet sich an der südlichen Stadtgrenze und ist mit 50 ha das größte Gewerbegebiet Gifhorns. Wie beschrieben, befindet sich hier die IAV mit ihrem größten Standort einschließlich eines Entwicklungszentrums. Mit der Lage am Bahnhof Gifhorn sind die Erschließungsbedingungen sehr gut. Weitere Flächenkapazitäten bestehen südlich der Bahnschienen. Hier sind im FNP rund 35 ha als gewerbliche Baufläche ausgewiesen. Aufgrund der Festlegung als Überschwemmungsgebiet ist eine unmittelbare Aktivierung allerdings nicht gegeben.

### Gewerbegebiet Unternehmenspark Gifhorn Süd

Das mit 4 ha kleinste Gewerbegebiet grenzt unmittelbar an die Erweiterungsflächen des Gebietes am Allerkanal an und liegt verkehrsgünstig am Bahnhof Gifhorn und der Braunschweiger Straße. Neben Tech-Unternehmen befindet sich auf den Flächen eine Kita.

In den Ortschaften gibt es nur vereinzelt Gewerbeflächen. Zusätzlich zu den Nahversorgungseinrichtungen in Gamsen und den Flächen für die Daseinsvorsorge in Gamsen und Kästorf gibt es Mischnutzungen in den Ortschaften Wilsche und Neubokel. Vor allem landwirtschaftliche Betriebe sind hier sowie östlich der Kernstadt zu finden. Gemengelagen aus Gewerbe und Wohnen sind vor allem in den dichteren, gründerzeitlichen Bereichen des Zentrums um die Gifhorer Innenstadt und den Ausfallstraßen Hamburger Straße und Braunschweiger Straße zu finden. Diese Mischnutzung kann jedoch zu Nutzungskonflikten aufgrund von Lärm- und Verkehrsemissionen führen. Gleichzeitig bietet sie jedoch auch Potenziale für die Entwicklung und Umstrukturierung urbaner Produktionsformen. Bei Betrachtung der Stadtstruktur wird deutlich, dass die Braunschweiger Straße als Einfahrtsschneise von Süden in die Gifhorer Innenstadt erheblichen Sanierungs- und Gestaltungsbedarf aufweist. Neben einer hohen Verkehrsbelastung ist das Stadtbild ungeordnet und wenig attraktiv. Die Siedlungsflächen weisen eine fragmentierte, uneinheitliche Bauungsstruktur auf, die wenig qualifiziert und für die Lage und Funktion unangemessen und zu wenig dicht erscheint. Es befinden sich hier Gebäude- und Hallenstrukturen, die deutliche Leerstände und Unternutzung aufzeigen. Es besteht ein großer Bedarf an Anpassungen hinsichtlich der großen, wenig dicht bebauten oder zum Teil brachgefallenen Gewerbe- und Einzelhandelsflächen in diesem Bereich. Diese Flächen stellen gleichzeitig ein großes Potenzial für eine bestandsorientierte, nachhaltige Stadtentwicklung in Gifhorn dar.

### Landwirtschaft

Gifhorn ist stark landschaftlich geprägt. So ist ein bedeutender

Wirtschaftszweig die Landwirtschaft. Sie macht zwar nur 0,2 % des Beschäftigtenanteils aus, ist jedoch für die Stadtstruktur prägend. Die größten landwirtschaftlich genutzten Bereiche liegen im Nord-Westen und am östlichen Stadtrand. Hier befinden sich historische Höfe und moderne landwirtschaftliche Betriebe. Neben konventioneller Landwirtschaft gewinnt auch die ökologische Landwirtschaft immer mehr an Bedeutung.

### Flächenbedarfe und Reserven

Dem Regionalverband Großraum Braunschweig, zu dem der Landkreis Gifhorn zählt, liegt mit dem KOREG 2020 (Konzept regionalbedeutsamer Gewerbestandorte) eine aktuelle Bestandsanalyse und Planungsgrundlage zur gewerblichen Flächenentwicklung der bedeutenden Produktionsstandorte vor. KOREG ist die Vorstufe der informellen Raumordnung (nach §14 ROG). Diese Flächen sollen perspektivisch in das Regionale Raumordnungsprogramm (RROP) für den Großraum Braunschweig einfließen. Das RROP befindet sich derzeit in der Neuaufstellung, dabei sind konkurrierende Flächennutzungen abzuwägen und zu berücksichtigen. Das KOREG weist insgesamt im Stadtgebiet ein Potenzial an Erweiterungsflächen von rund 68 ha Bruttofläche bzw. 51 ha geschätzte Nettofläche aus. Die vier identifizierten Entwicklungsflächen teilen sich auf die drei Flächen am Gewerbegebiet Westerfeld sowie eine Fläche am Gewerbegebiet „Am Allerkanal“ auf. Bisher bestehen Entwicklungsplanungen seitens der Stadt für die Fläche Westerfeld (s.o.).

Weitere, vor allem kleinteiligere Flächenreserven, die nicht regional bedeutsam sind, werden vom KOREG nicht erfasst. Hier bietet sich eine interne Flächenprüfung an, um das Nachverdichtungspotenzial in Bezug auf Gewerbeflächen auszuschöpfen. Bei diesen Flächen wird das Potenzial durch Neuordnung und effizientere Flächenauslastung allgemein als sehr hoch eingeschätzt. Es bedarf einer genauen Flächenkartierung und Kategorisierung nach Entwicklungstypen.

### Einzelhandel und Innenstadt

Für die Lebensqualität einer Stadt wie Gifhorn sind nicht nur eine attraktive Innenstadt, sondern auch eine gut funktionierende Nahversorgung und weitere Einkaufsmöglichkeiten wichtig. Das Gifhorer Einzelhandelskonzept (CIMA GmbH 2010) bildet die Grundlage für die räumliche Steuerung der Einzelhandels- und Nahversorgungsmöglichkeiten und ist bis zur Fortschreibung gültig. Gemäß dem Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen erfüllt Gifhorn als Mittelzentrum eine wichtige Versorgungsfunktion in der Region für Güter und Dienstleistungen des gehobenen Bedarfs. Die Verkaufsdichte in Gifhorn liegt deutlich über dem Bundes-

durchschnitt (2,67 m<sup>2</sup> pro Kopf Stand 2010). Dies ist vor allem auf das Angebot von Gütern des aperiodischen Bedarfs, wie großflächige Fach- und Verbrauchermärkte, zurückzuführen.

Der Innenstadt kommt in Gifhorn eine große Bedeutung zu. Sie ist der Ort für Nutzungsmischung, Wirtschaft, Kultur, Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Freizeit. Sie ist ein Identifikationsort für die Gifhorer Bevölkerung und eine Visitenkarte der Stadt. Insbesondere der Steinweg als Fußgängerzone erfüllt wichtige Funktionen für die Bürgerinnen und Bürger und die Bevölkerung des Landkreises. Die Innenstadt bildet einen wichtigen Arbeitsschwerpunkt und das Umsatzzentrum. Im Jahr 2010 trug sie 27 % zum gesamten Einzelhandelsumsatz in Gifhorn bei (CIMA 2010). Darüber hinaus sind hier wichtige öffentliche Institutionen wie die Verwaltung von Stadt und Landkreis angesiedelt. Die langgestreckte Achse (ca. 1,2 km) ist von kleinen bis mittelgroßen Ladeneinheiten gesäumt. Ein hervorstechendes Merkmal ist der vergleichsweise hohe Anteil an inhabergeführten Geschäften in kleinteiligen Strukturen. Diese Situation wird durch größere Ladenlokale oder Filialgeschäfte ergänzt. Die Corona-Pandemie hat den Strukturwandel beschleunigt und stellt auch für die Gifhorer Innenstadt eine Herausforderung dar. Die Digitalisierung des Einzelhandels führt zu spürbaren Auswirkungen auf den lokalen Einzelhandel. Hinzu kommt der bevorstehende Generationenwechsel der inhabergeführten Betriebe, der eine Umstellung der Geschäftsabläufe mit sich bringt. Leerstände und Trading-Down sind erwartbar. Am Beispiel der Umgestaltung der Hempel-Galerie zugunsten eines mischgenutzten Gebäudes mit Wohnungen werden hingegen Impulse für die Weiterentwicklung Gifhorns als Mittelzentrum erkennbar. Dadurch werden wichtige Impulse für Gifhorn als urbanes Mittelzentrum gesetzt. Darüber hinaus sind mit einer Neuaufsetzung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes Lösungsansätze zu finden, die den Einzelhandelsstandort Gifhorn zukünftig stärken.

### SWOT-Analyse

Aus der Bestandsanalyse sowie den Ergebnissen der Beteiligungsformate ergeben sich folgende Stärken und Chancen sowie Schwächen und Risiken:

### Stärken und Chancen

- Wirtschaftsstark durch Autoindustrie: In Nachbarschaft zur Volkswagen AG (Wolfsburg)

- IAV größter Arbeitgeber
- Namhafte Zulieferfirmen in Gifhorn
- Mittelzentrum als Teil der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg, Kreisstadt und Sitz der Kreisverwaltung
- Einpenderüberschuss zeugt davon, dass Gifhorn als Arbeitsort sehr attraktiv ist
- Gute Verkehrsanbindung (regional/überregional) ist attraktiv für Industrie und Gewerbe
- Aktive Landwirtschaft (Kooperation zur Entwicklung biologischer Landwirtschaft, Projekt PAULA)
- Ausgewogenes Angebot an Grundversorgung in der Kernstadt
- Familien- und inhabergeführte Betriebe in der Fußgängerzone
- Gifhorn ist Fairtrade-Stadt
- Digitalisierung und Modernisierung der Arbeitswelt als Chance zur Durchmischung

### Schwächen und Risiken

- Einseitige wirtschaftliche Ausrichtung auf Automobilindustrie birgt Risiko zur wirtschaftlichen Abhängigkeit
- Bedeutungsverlust und rückläufige Flächennutzung des Einzelhandels im Zentrum
- Anstehender Generationswechsel, auch bei den inhabergeführten Ladengeschäften
- Onlineshopping und fehlende Vernetzung zwischen Geschäften der Innenstadt und digitalen Plattformen als Gefahr für den Einzelhandel
- Aufbau und Zustand der technischen Infrastruktur kommt dem steigenden Verkehrsaufkommen durch den MIV nicht hinterher
- Es gibt keine Hochschule in Gifhorn
- Flächenausdehnung im Außenbereich angereizt
- Nahversorgung in den Ortsteilen zunehmend ausgedünnt

### Anregungen durch die Bürgerbeteiligung

*Etwa ein Drittel der Befragten (34,58 %) arbeitet in der Innenstadt von Gifhorn. 30,84 % arbeiten außerhalb von Gifhorn. Lediglich 7,17 % der Befragten gaben an, von zu Hause aus zu arbeiten. Es ist anzunehmen, dass die meisten Personen, die nicht in Gifhorn arbeiten, in eine andere Stadt pendeln. Nur ein geringer Anteil der Befragten arbeitet in einem der Gewerbegebiete oder in einer anderen Ortschaft Gifhorns. Im Vergleich zur Abfrage des bevorzugten Arbeitsorts zeigte sich die größte Diskrepanz hinsichtlich des Wunsches, von zu Hause aus*



arbeiten zu können. Knapp 30 % der Befragten gaben an, gerne im Homeoffice zu arbeiten. Die Gifhorer Innenstadt wurde mit knapp 30 % ebenfalls als beliebter Arbeitsort angegeben. Die Gewerbegebiete sowie die anderen Ortschaften Gifhorns wurden als weniger beliebt eingestuft. Generell wurde zugestimmt, dass es Handlungsbedarf in den Gewerbegebieten gibt. Bei der Frage nach der Beeinträchtigung der Wohnquartiere durch den Lieferverkehr wurde eine eindeutige Positionierung vermieden. Es wurde festgestellt, dass der Lieferverkehr keine störende Wirkung auf die Wohnquartiere hat.

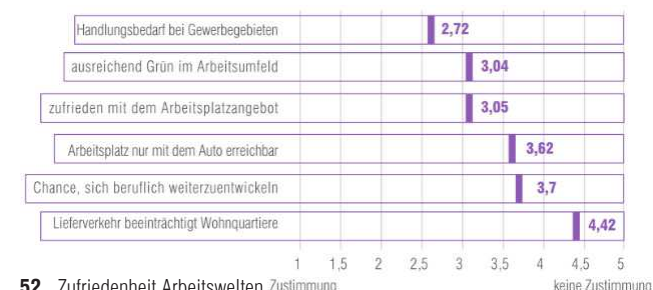
**Fazit**  
Die Wirtschaftsstruktur in Gifhorn hat sich von einer reinen industriellen und automobilaffinen Ausrichtung zu einer Dienstleistungsgesellschaft gewandelt. Zentrum der Wirtschaft bilden die drei Gewerbegebiete und Gifhorns Innenstadt / Kernstadt. Mit der Neuaufsetzung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes ist eine Entwicklungsstrategie hinsichtlich des Wandels im Einzelhandel für die Innenstadt zu finden. Für die Industrie- und Gewerbegebiete der Stadt gilt es Nachverdichtungspotenziale auszuschöpfen und die bestehenden Strukturen Neuausweisungen vorzuziehen, um brachliegenden und untergenutzten Flächen ein neues Gesicht zu geben.



50 Arbeitsort



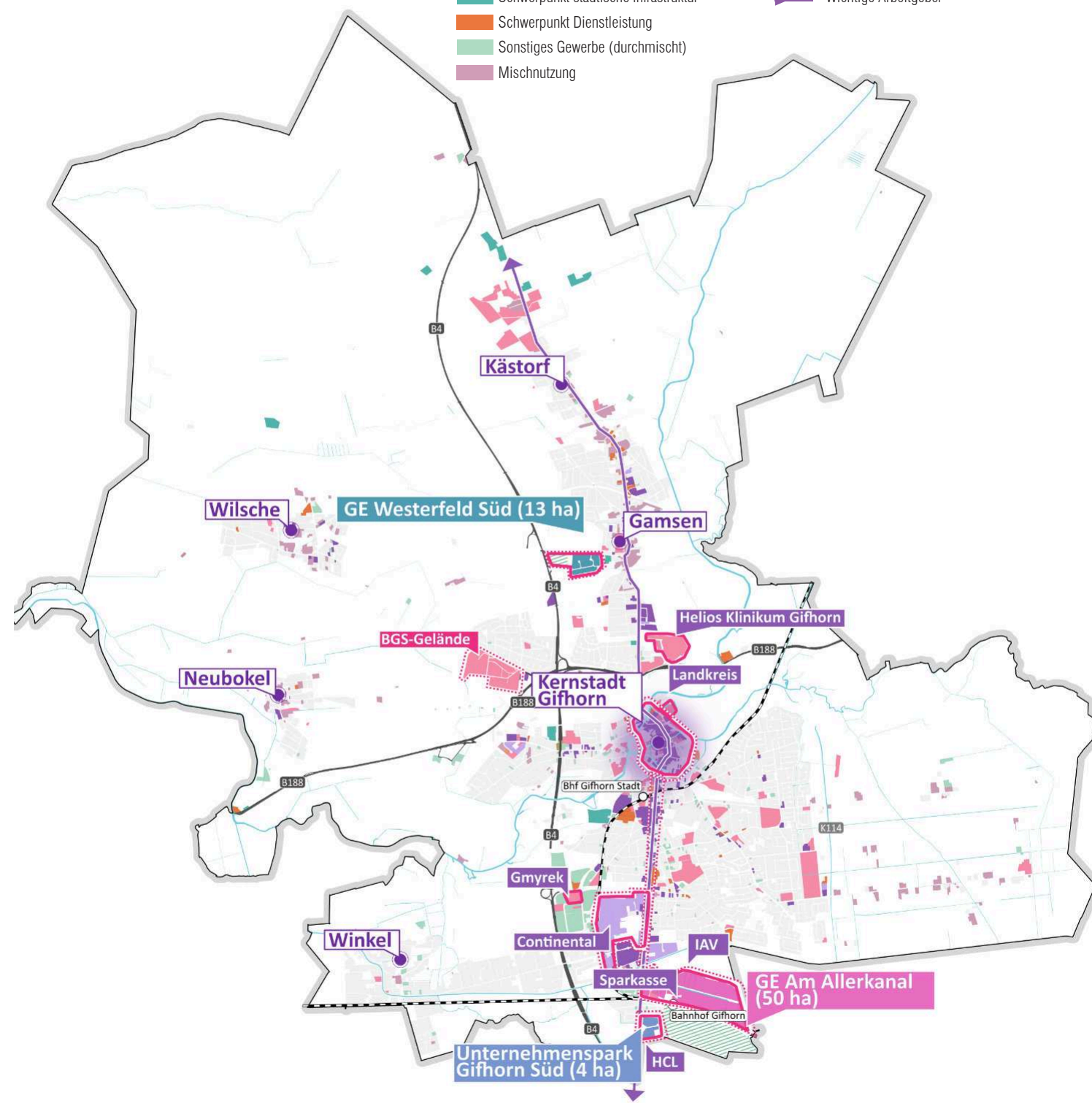
51 Favorisierter Arbeitsort



52 Zufriedenheit Arbeitswelten

**Fazitkarte Arbeitswelten**

- Gewerbegebiet Westerfeld Süd
- Gewerbegebiet Am Allerkanal (mit Industrie)
- Gewerbegebiet Unternehmenspark Gifhorn Süd
- Schwerpunkt Handel
- Schwerpunkt Automobil
- Schwerpunkt öffentliche Einrichtungen/ Daseinsvorsorge
- Schwerpunkt städtische Infrastruktur
- Schwerpunkt Dienstleistung
- Sonstiges Gewerbe (durchmischt)
- Mischnutzung
- Brachfläche
- wichtige Gewerbe- und Industrieflächen
- potenzielle Suchräume für gewerbliche Nachverdichtung
- Handelsachse
- Cluster Einzelhandel Stadtzentrum
- ▨ Gewerbefläche im FNP noch nicht bebaut
- ▬ Wichtige Arbeitgeber



53 Fazitkarte Arbeitswelten

### 3.4 Gifhorner Lebens- und Erlebniswelten

Mit dem Handlungsfeld Lebens- und Erlebniswelten werden die Themenbereiche Kultur, Bildung, Soziales, Nahversorgung, Freizeit, Sport und medizinische Versorgung betrachtet. Als Mittelstadt lässt sich diesbezüglich in Gifhorn eine breite Auswahl an unterschiedlichen sozialen, kulturellen und freizeitleichen Angeboten wiederfinden, die sich auf unterschiedliche Bereiche des Stadtgebiets verteilen. Die wichtigsten Institutionen und Angebote sollen auf den folgenden Seiten genauer beschrieben werden.

#### Kinder und Jugendliche

Als Ziel der Jugendförderung der Stadt Gifhorn gilt es, die Lebensbedingungen von Kindern und Jugendlichen zu verbessern. Daraus soll eine optimale und individuelle Förderung in allen Lebensbereichen sowie eine gesellschaftliche Teilhabe ermöglicht werden.

Als Grundlage hierfür dient ein Konzept zur Jugendförderung von 2019. In den Bereichen Bildung, Kultur, Integration, Multimedia- und Mediennutzung und Sport sowie durch Begleitung der Freizeitgestaltung, interkulturellen Dialog, Erziehung, Betreuung und Veranstaltungs- und Projektarbeit sollen Angebote geschaffen werden.

Die Liegenschaften der Jugendarbeit sind das Freizeit- und Bildungszentrum Grille (FBZ Grille) mit dem Gifhorner Integrationsprojekt (GIP) und die Jugendbegegnungsstätte (JBG). Hinzu kommt eine dezentrale Jugendarbeit. Das FBZ Grille ist ein offenes Haus für Bildung und Begegnungen für Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene. Zentrale Aufgaben der Einrichtung sind die Förderung von kultureller und interkultureller



54 Dorfgemeinschaftshaus in Gamsen

Begegnung sowie Freizeitgestaltung. Das GIP kümmert sich seit 1998 durch Beratung, Hilfe beim Ausfüllen von Formularen, Gruppenarbeit, aufsuchende Sozialarbeit, Flüchtlingsarbeit und Sportnächte um die Integration von Menschen in die Gesellschaft. Zunächst war die Integration von Spätaussiedlern in Gifhorn Hauptaufgabe, folgend die Integration von sozial benachteiligten Menschen und momentan hauptsächlich die Integration von Geflüchteten. Die JBG bildet einen Bestandteil im Einrichtungsgespann von Sportzentrum Süd, dem FBZ Grille und zwei örtlichen Kindertagesstätten sowie weiteren Bildungseinrichtungen. Sie liegt zentral und setzt sich aus der Seminarlandschaft, dem Jugendgästebereich mit seinen Übernachtungsmöglichkeiten, dem Vereins- und Verbandsbereich sowie dem Gifhorner Integrationsprojekt zusammen. Den eingetragenen Verein Deutscher Kinderschutzbund OV Gifhorn e.V. mit ungefähr 110 Mitgliedern gibt es seit 1973. Ziel des Vereins ist es Kinder vor Gewalt und Kinderarmut zu schützen und sich für Kinderrechte in Deutschland einzusetzen. Die Projekte reichen von Beratung, Bildungsangeboten und Betreuung bis hin zu Beteiligung u.a. in Form von Spielen und Jugendtreffs.

Die Kinder und Jugendlichen profitieren zudem von öffentlichen Bolz- und Spielplätzen sowie Schul- und Spielhöfen, welche auch außerhalb der Unterrichtszeit öffentlich zugänglich sind. Dazu beinhaltet der aktuelle Sportentwicklungsplan im Rahmen des Handlungsfeldes der „bewegungsfreundlichen Schulhöfe“ ein Rahmenkonzept für die Qualitätsstandards der Schulhofgestaltung. Das Rahmenkonzept bildet die Grundlage für ein Gesamtkonzept, welches den Fokus auf Aufenthaltsqualität, Funktionsbereiche und Raumbildung legt.

#### Familien

Durch das „Familienbüro“ und das „Bündnis für Familien“ unterstützt die Stadt Familien in Gifhorn. Wirtschaftliche Hilfe, Beratung, soziale Dienste, Betreuungsangebote und vielfältige Freizeitprogramme rund um das Thema Familie können in Anspruch genommen werden. Die Stadt wendet sich dabei sowohl an junge Familien als auch an alle anderen Generationen.

Kitas erfüllen nicht nur einen Betreuungs- und Erziehungsauftrag, sondern bieten zusätzlich Beratungs- und Unterstützungsmöglichkeiten für die Eltern.

Seit 2023 kann mit dem Neubau des Frauenhauses in zentraler Lage Frauen und ihren Kindern eine verbesserte Zuflucht geboten werden.

#### Senioren

23 % der Einwohner in Gifhorn sind Senioren. Der Seniorenbeirat und die Seniorenkreise der einzelnen Ortschaften sind

eine wichtige Anlaufstelle für Senioren, um Informationen zu erhalten. Es werden hilfreiche Informationen wie Auskunft, Informationen und Auflistung von Kontaktdaten zu ambulanten Pflegediensten, sozialen Hilfen, Pflegeheimen und Einrichtungen für Betreutes Wohnen für Senioren zur Verfügung gestellt.

Weitere wichtige Anlaufstellen für Senioren stellen die Sozialverbände dar. Zudem bieten Sportvereine wie der Kneipp-Verein Gifhorn e.V., der MTV Gifhorn und die Sportvereinigung Gifhorn e.V. vielseitige, auf Interessen von Senioren zugeschnittene, Veranstaltungsangebote an.

#### Integrationsangebote

Die Stadt Gifhorn verfügt seit 1998 über das Gifhorner Integrationsprojekt (GIP). Das Projekt kümmert sich um die Integration von Menschen in die Gesellschaft. Aktuell geht es hauptsächlich um die Integration von Geflüchteten. Im Allgemeinen geht es bei der Integrationsarbeit um die Integration in den Arbeitsmarkt, das Bildungssystem sowie das gesellschaftliche Leben und in den Wohnungsmarkt. Ein weiterer wichtiger Schwerpunkt stellt die Aufklärung der aufnehmenden Bevölkerung gegenüber den neu zugewanderten Personen dar. Aktuell leistet das GIP-Team die sozialpädagogische Betreuung und strukturelle Begleitung ukrainischer Kriegsgeflüchteter.

#### Kinderbetreuung

In der Stadt Gifhorn sind derzeit 26 Regel-Kitas und zwei sonderpädagogische Kindertagesstätten von unterschiedlichen Trägerschaften verortet. Diese Kitas betreuen und fördern Kinder von einem bis 14 Jahren. Insgesamt gibt es 447 Krippenplätze, 1.772 Kitaplätze und 158 Hortplätze (Stadt Gifhorn 2022). Die Auslastung der Plätze ist hoch. Sofern es zusätzlichen Bedarf gibt, können durch unterschiedliche organisatorische Maßnahmen wie dem Einsatz von Tagesmüttern, weitere Kinder betreut werden.

Momentan sind die Plätze gesamtstädtisch gesehen knapp, die derzeitige Nachfrage nach Krippen- und Kita-Plätzen kann jedoch befriedigt werden. Weitere Angebote wie z.B. im Bereich „Hohe Düne“ sind in Planung.

Vor dem Hintergrund der aktuellen Landesgesetzgebung wird die Kinderbetreuung am Nachmittag weiterentwickelt. Alle Gifhorner Grundschulen in Trägerschaft der Stadt Gifhorn, die noch nicht Ganztagschulen sind, werden bis 2026 zu einer solchen erweitert. Gleichzeitig endet die Förderung der Horte durch die Stadt Gifhorn.

#### Pflichtschulen und weiterführende Schulen

In Gifhorn gibt es acht Grundschulen, mit insgesamt 1.629 Schulplätzen (Stand 2020, Leitbild Mobilität 2030). Fünf der



55 Stadthalle Gifhorn

Schulen liegen in der Kernstadt, drei weitere in den Ortschaften Gamsen, Kästorf und Wilsche.

Außerdem gibt es drei Förderschulen: Zwei Standorte der Pestalozzischule mit den Förderschwerpunkten Lernen, emotionale und soziale Entwicklung und geistige Entwicklung, die Rischborn-Schule mit dem Schwerpunkt Lernen sowie die Schule der Zukunft mit dem Schwerpunkt selbstbestimmtes Lernen.

Die weiterführenden Schulen sind eine Hauptschule, zwei Realschulen, zwei Gymnasien und eine Gesamtschule sowie zwei Berufsbildende Schulen, welche alle in der Kernstadt liegen. Die gesamte Summe der Schulplätze beträgt 9.603, wobei die Sekundarstufe I und die Berufsschulen mit 3.439 und 3.993 Plätzen den größten Anteil ausmachen (ebd.). Die Sekundarstufe II hat insgesamt ungefähr 542 Plätze (ebd.).

Die aktuellen Planungen (z.B. Einrichtung einer Grundschule in der Innenstadt, Neubau einer organisatorisch bereits bestehenden Hauptschule in der Kernstadt am Sportzentrum Süd) berücksichtigen eine Deckung des aktuellen Bedarfs. Angesichts des zu erwartenden Bevölkerungsanstiegs bis 2030 (s. 2.3) wird ein wachsender Bedarf an Schulplätzen im Grundschulbereich und an weiterführenden Schulen prognostiziert, der in den Planungen berücksichtigt ist. Weitere Maßnahmen müssen hier ergriffen werden, um dem steigenden Platzbedarf gerecht zu werden.

#### Weitere soziale Treffpunkte und Bildungseinrichtungen

Die Stadt ist Trägerin des Stadtarchivs und der öffentlichen Bücherei. Ferner gibt es die Kreisvolkshochschule und die Kreismusikschule. Als wichtige Treffpunkte fungieren in den Ortschaften die Dorfgemeinschaftshäuser, die sich in Gamsen, Kästorf, Neubokel, Wilsche und Winkel wiederfinden lassen. Sie bilden das Zentrum des kulturellen und sportlichen Vereinslebens in den Ortschaften und dienen als Veran-





56 Jugendzentrum Grille in der Kernstadt

staltungsort für den Ortsrat, Vereine und Verbände sowie für Bürger der Ortschaft.

#### Nahversorgung

Die Nahversorgungsstandorte konzentrieren sich größtenteils auf die zentralen Lagen und Siedlungskerne (Innenstadt, Stadtteil- und Ortszentren). In den Ortschaften Winkel und Kästorf ist die Versorgung etwas ausgedünnt. In der Fußgängerzone in der Innenstadt findet jeden Mittwoch und Samstag ein Markt statt, der sowohl zum Einkaufen einlädt und darüber hinaus als Begegnungsort für Jung und Alt dient.

#### Medizinische Versorgung

Mit dem Neubau des Helios Klinikum Gifhorn nördlich der Kernstadt verfügt die Stadt über einen großflächigen und für den MIV gut angebundenen Krankenhausstandort. Die Ortschaften Winkel, Gamsen und Kästorf verfügen über mindestens eine Hausarztpraxis, auch wenn eine Ballung der Praxen hauptsächlich im Kernstadtgebiet vorhanden ist. Neubokel und Wilsche haben keine ärztliche Versorgung.

Die Ansiedlung von Fachärzten in der Innenstadt wird als wertvolle und strukturell sinnvolle Maßnahme angesehen, um wichtige Versorgungslücken zu schließen und die Innenstadt zu beleben. Dabei können Multiplikatoreffekte zu weiteren Nutzungen entstehen.

#### Kultur

Gifhorn verfügt über vier Museumsstandorte in der Stadt: Das Historische Museum Schloss Gifhorn, die Museumswohnung EMMA im Kavalierhaus, der Glockenpalast mit dem Classic Superbikes Motorrad Museum und das Internationale Mühlenmuseum Gifhorn.

Alle vier Museen bilden eine Museumslandschaft in Gifhorn mit vielfältigen und unterschiedlichen Ausstellungsschwerpunkten.

Der größte Kulturveranstalter in Stadt und Landkreis ist die

Stadthalle Gifhorn. Regelmäßig werden vielseitige Veranstaltungen abgehalten - von Konzerten, Theater, Messen und Shows über Ausstellungen, Konferenzen und Tagungen bis zu Hochzeiten, Geburtstags- oder Jubiläumsfeiern und weiteren Veranstaltungen.

Jedes Jahr organisiert die Stadthalle somit ein breites Programm mit Gastspielen, Künstlern und vielseitigem Entertainment.

#### Veranstaltungen und Feste

Für die kulturelle Vielfalt aber auch für den Tourismus und die lokale Bevölkerung hat das Vereinsleben in Gifhorn eine bedeutende Rolle. Veranstaltungen wie das Altstadtfest und das Schützenfest zählen zu den wichtigsten Festen der Stadt und beleben die Innenstadt sowie die Ortschaften.

Das Schützenwesen ist in Gifhorn stark ausgeprägt, sodass diverse Schützenfeste in den einzelnen Ortschaften stattfinden.

Das „Unser Aller Festival“ findet seit 2018 im Landkreis Gifhorn statt und ist sowohl für den Tourismus als auch für die Einwohner bedeutend. Es findet jährlich im Mai und Juni im Zeitraum von zwei bis drei Wochen statt und besteht aus einer Reihe von vielfältigen Einzelveranstaltungen, verteilt im gesamten Landkreis, wobei das Schloss Gifhorn das Festivalzentrum darstellt.

#### Sport und Freizeit

Sportstätten haben in Gifhorn einen hohen Stellenwert und dienen als Begegnungs- und Freizeitorde.

Der MTV Gifhorn ist mit über 2.000 Mitgliedern der größte Sportverein der Stadt und des Landkreises Gifhorn. Gegründet wurde er 1861 und bietet breite Sportangebote von Leistungs- oder Wettkampfsport bis Freizeit- oder Breitensport, dabei liegt ein großes Augenmerk auf Gesundheits- und Integrations-sport. Die Sportangebote sind offen für alle Altersgruppen, von Kleinkind bis Senioren.

Neben dem MTV Gifhorn stellt die Stadt und eine Vielzahl von unabhängigen Sportvereinen ein breites Spektrum von Sportangeboten und -stätten bereit, die als wichtiges Aushängeschild und Identitätsträger der Stadt dienen. Insgesamt gibt es 18 Sportanlagen, das Sport- und Freizeitbad Allerwelle und einen Golfclub.

Zusätzlich verfügt die Stadt über ein Sportstättenentwicklungskonzept von 2020. Ausgangspunkt waren die Überlegungen, den Bedarf an Sportanlagen zu bestimmen und zusätzlich ein Weiterentwicklungskonzept zu erstellen. Einbezogen wurden dabei sowohl der Schul- und Vereinssport als auch die Sport- und Bewegungsmöglichkeiten für den städtischen Freizeitsport. Die Analyseergebnisse des Konzepts zeigen hierbei, dass die Stadt Gifhorn über ausreichend Sportanlagen verfügt aber Sporthallen nicht ausreichend in schulischer Nähe vorhanden sind.

2019 waren in Gifhorn 42 Sportvereine mit insgesamt 12.277 Mitgliedern registriert, mit einer Spannweite von kleinen Vereinen bis hin zu Großsportvereinen mit über 2.000 Mitgliedern (Sportstättenentwicklungskonzept 2020).

#### Vereine und bürgerschaftliches Engagement

Das Vereinsleben und die Vereinsstruktur in Gifhorn nimmt einen hohen Stellenwert ein. Es ist ein ausgeprägtes bürgerschaftliches Engagement vorhanden und eine fundierte Basis ehrenamtlicher Tätigkeit etabliert. Aus den vorgelagerten Beteiligungsworkshops mit Verwaltung und Politik ergab sich jedoch, dass eine Stärkung der Vereine und des bürgerschaftlichen Engagements notwendig ist, da bei den Vereinen nur ein kleiner Neuzugang von Zugezogenen verzeichnet werden kann und die Angebote nicht adäquat mitwachsen. Dementsprechend wird auch im Sozialbericht von 2021 zur Gewinnung neuer Ehrenamtlicher und auch jüngerer Generationen empfohlen, temporäres ehrenamtliches Engagement zu fördern, welches flexibel an die Lebensumstände der Freiwilligen angepasst werden kann und keine jahrelangen Verpflichtungen mit sich bringt.

Die Stadt verfügt im Bereich der Freiwilligen Feuerwehren über fünf Ortswehren in der Kernstadt und den Ortschaften sowie den Musikzug der Freiwilligen Feuerwehr Gifhorn.

#### SWOT-Analyse

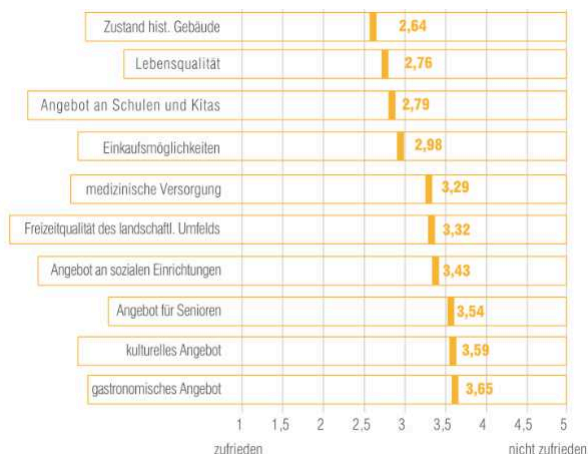
Aus der Bestandsanalyse sowie den Ergebnissen der Beteiligungsformate ergeben sich folgende Stärken und Chancen sowie Schwächen und Risiken:

#### Stärken und Chancen

- Relativ ausgewogene Sozialstruktur
- Sehr familienfreundliche Stadt
- Gute, ausgewogene räumliche Verteilung von Kindertagesstätten und Schulen im Stadtgebiet
- Hoher Stellenwert von Sportstätten und Vereinskultur bei den Bürgern
- Überregional attraktives Freizeitangebot (insbesondere durch Mühlenmuseum, Motorradmuseum, Schloss und Wasser- und Heidelandschaft)
- Bildungs-/Kultur-Cluster in der Kernstadt gebündelt
- Bürgerschaftliches Engagement in den Ortschaften vorhanden, Zuwachs ehrenamtlicher Tätigkeiten
- Dorfgemeinschaftshäuser als dezentrale Treff- und Begegnungsorte in allen Ortschaften
- Attraktive Angebote für Tagestouristen (Wander-Radtourismus; Mühlenmuseum)
- Dezentrale Ankerpunkte und Trefforte in den Ortsteilen an Schulen und Kitas ersichtlich
- Sehr aktives Dorfleben mit vielen kulturellen Veranstaltungen

#### Schwächen und Risiken

- Wahrgenommener Mangel an abwechslungsreicherer, öffentlich lebendiger Atmosphäre
- Quartiere mit wenig Angebot und Abwechslung für Lebensstile und Arbeitsformen abseits der klassischen Kernfamilie (Individualität, Vielfältigkeit, Flexibilität)
- Defizit an Kultur- und Freizeitangeboten für die junge Generation
- Mangelnde Vernetzung von Vermarktung und Erschließung der Kultur- und Freiraumangebote, insbesondere in der Innenstadt (übergeordnete Beschilderung etc.)
- Ausrichtung für Tagestouristen führt zu kurzem Aufenthalt der Touristen
- Fehlendes weiterführendes Bildungsangebot (was auch Jüngere an den Ort binden könnte)
- Pendlerorientierte Einwohnerstruktur, Einpendler oft nur bedingt „integriert“
- Gutes Vereinsangebot trifft scheinbar nicht mehr die Nachfrage, wenig junger Zuwachs
- Soziale Infrastruktur und Nahversorgung in den ländlichen Ortschaften wie Neubokel, Wilsche und Kästorf zunehmend ausgedünnt und nur mit Auto erreichbar



57 Online-Beteiligung Phase 1: Zufriedenheit Lebens- und Erlebniswelten

**Anregungen aus der Bürgerbeteiligung**

Für die Lebenswelten wurde die Zufriedenheit mit verschiedenen Infrastrukturen des täglichen Lebens sowie mit generellen Aspekten wie der Lebensqualität abgefragt. Am positivsten bewertet wurden der Zustand der historischen Bebauung in der Altstadt, das Angebot an Schulen und Kitas sowie die Einkaufsmöglichkeiten mit einem Notenschnitt im Bereich von 2,5 bis 3. Generell wurde die Lebensqualität hier mit 2,76 als eher gut eingeschätzt. Die medizinische Versorgung, die Freizeitqualität des landschaftlichen Umfelds sowie das Angebot an sozialen Einrichtungen wurden in einem befriedigenden Bereich mit einem Notenschnitt von 3 bis 3,5 verortet. Das Angebot für Senioren, das kulturelle Angebot sowie das gastronomische Angebot schnitten geringfügig schlechter ab mit einem Notenschnitt von 3,5 bis 4. Bei den weiteren Anmerkungen der Bürger wurde gefordert, die Innenstadt mit interessanteren Geschäften und gastronomischen Angeboten zu beleben sowie mehr Freizeitangebote und Angebote für Kinder und Jugendliche bereitzustellen. Viele Teilnehmenden bezeichneten die Infrastruktur als weitestgehend ausreichend für die Größe der Stadt.

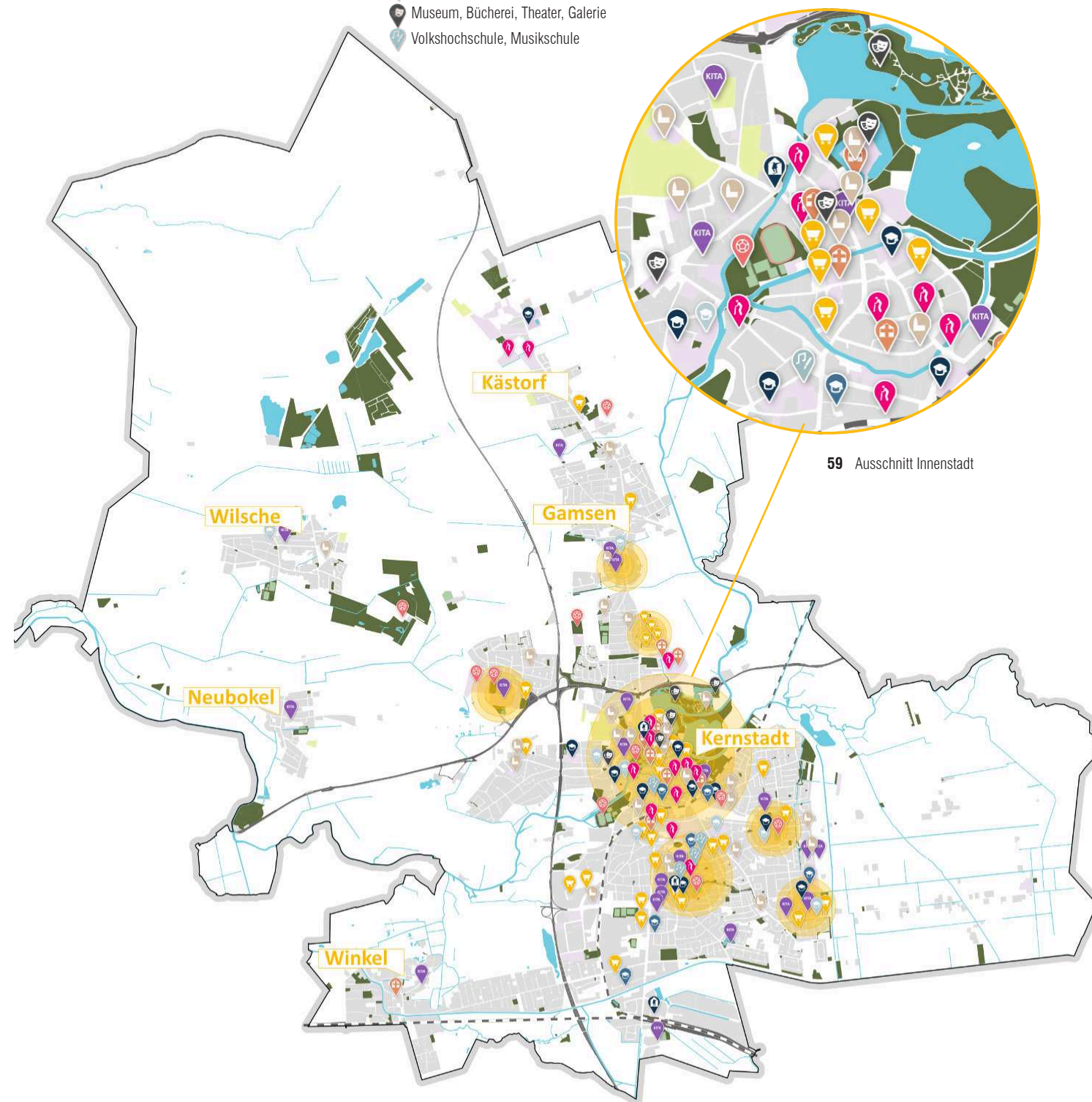
**Fazit**

Gifhorn weist bereits eine gute Versorgung in unterschiedlichen Bereichen auf, die sich nicht nur auf die Innenstadt konzentriert. Mit der dezentralen Versorgungsstruktur von Kindergärten und Bildungseinrichtungen zeigt sich dabei das Bild einer familienfreundlichen Stadt. Die Schulen bzw. Kitas stellen Treff- und Begegnungsorte in den sonst monofunktional strukturierten Gebieten dar. Innerhalb der Kernstadt sind die Bildungseinrichtungen zudem wichtige Ankerpunkte für weitere Infrastrukturen, die sich zumeist im Bereich um diese Einrichtungen clustern. Dennoch konnte durch die Anmerkungen der

Bürgerbeteiligung verdeutlicht werden, dass es einige Lücken bei den Angeboten für Kinder und Jugendliche sowie auch für Senioren gibt. Und auch bei dem Freizeitangebot, den Läden und der Gastronomie in der Innenstadt sowie dem Angebot an weiterführenden Bildungsmöglichkeiten wie einer Hochschule besteht Entwicklungspotenzial. Anhand der Plangrafiken verdeutlicht sich eine starke Konzentration der Infrastrukturen in der Kernstadt bzw. entlang der zentralen Siedlungsachse, die auch Gamsen miteinschließt. In den peripher gelegenen Ortschaften wie Wilsche, Kästorf, Neubokel und Winkel dünnt sich die Versorgung deutlicher aus. Hier bilden Veranstaltungsräume und Kindertagesstätten zumeist die einzigen Ankerpunkte. Insgesamt gilt es, die in Ansätzen vorhandene polyzentrale Struktur Gifhorns zu stärken und weiter auszubauen, sodass dort, wo es möglich ist, kurze Wege garantiert werden.

**Fazitkarte Lebens- und Erlebniswelten**

- Kindergarten, Kindertagesstätte
- Grundschule
- Gymnasium, Gesamt-, Real-, Haupt-, Förderschule
- Fachhochschule Berufskolleg
- Jugendzentrum
- Senioren- und Pflegeheim, Service-Wohnen
- Ärztliche Versorgung / Krankenhaus
- Kirche
- Museum, Bücherei, Theater, Galerie
- Volkshochschule, Musikschule
- Sport- und Freizeitanlage
- Nahversorgungsstandort
- Parkanlage, Freizeit- und Erholungsfläche, Kleingarten
- Daseinsvorsorge
- Räumliche Ballungszentren



59 Ausschnitt Innenstadt

58 Fazitkarte Lebens- und Erlebniswelten



### 3.5 Gifhorer Natur- und Klimawelten

Die Stadt Gifhorn zeichnet sich durch die enge Verzahnung und Nähe zu landschaftlichen Räumen aus, die den Charakter der Stadt prägen. Die unmittelbare Lage der Innenstadt an Aller und Ise sowie die angrenzende Seenlandschaft aus Schlossee, Mühlensee und Maikampsee stellen innerstädtische naturräumliche Besonderheiten dar. Das Naturschutzgebiete des Allertals mit seiner Auenlandschaft durchziehen das Stadtgebiet. Als Grünverbindung und Frischluftschneise vernetzt es die östlich und westlich angrenzenden Naturräume der Moor-, Heide- und Auenlandschaft.

Gifhorn liegt eingebettet in die übergeordneten Naturräume der Lüneburger Heide / Südheide und der Weser-Aller-Niederung. Im Osten fließt der Elbe-Seitenkanal an Gifhorn vorbei. Die Sand- und Kiesböden werden von Schmelzwasser überdeckt, sodass sich die für Gifhorn charakteristische Heide-landschaft entwickeln konnte. Nördlich an Gifhorn grenzt das „Große Moor“, mit insgesamt 6.100 ha eines der größten Naturschutzgebiete Niedersachsens. 80 % der Gemarkungen von Gifhorn sind nicht bebaut, 27 % sind Waldfläche, 3 % Wasser- und Erholungsfläche. Mit 50 % prägt auch der Anteil der landwirtschaftlichen Nutzfläche das Landschaftsbild Gifhorns.

Die Einbettung des Siedlungsgebiets in Landschaftsräume und die Präsenz von Aller, Ise und dem Schlossee sowie Mühlensee und Maikampsee machen Gifhorn zu einer wasserreichen und naturstarken Stadt und somit auch zu einem attraktiven Standort für den Naturtourismus. Gifhorn verfügt damit über ein vielschichtiges Freiraumangebot, welches bisher aber nur zum Teil genutzt und erschlossen wird.



60 Landschaftsraum Fahle Heide und Gifhorer Heide

#### Freiräume

In Gifhorn und Umgebung gibt es einige Freiraumangebote, die von den Anwohnern und Besuchern als Erholungsräume genutzt werden. Durch die Moorlandschaft Clausmoor im Osten des Stadtgebietes, das Waldgebiet Ringelah im Norden und das Naturschutzgebiet „Fahle Heide, Gifhorer Heide“ führen Wander- und Radwege. In der Fahlen Heide wurde ein Rastplatz mit naturnahen Elementen und einem Naturlehrpfad angelegt. Die „Große Heide“ prägt den Ortskern von Winkel (Waldsiedlung). Sie unterstreicht den ländlich-dörflichen Charakter des Ortes und stellt den Bezug zur umgebenden Landschaft her. Es wird deutlich, dass Naturnähe und Erholungsqualität für die Gifhorer Bevölkerung eine hohe Bedeutung haben. Insgesamt gibt es in den Ortsteilen von Gifhorn nur vereinzelt gestaltete Rast- und Aufenthaltsplätze für Besucher. Begegnung und Erholung finden überwiegend im privaten Garten statt.

In der Kernstadt befinden sich durch die Grün- und Wasserflächen rund um das Schloss und Mühlenmuseum Naherholungsangebote im direkten Siedlungszusammenhang der Fußgängerzone. Der Park am Schloss verfügt über Aufenthalts-, Sport-, und Spielmöglichkeiten. Eine Promenade führt am Schloss- und Mühlensee entlang. Immer wieder werden Blickbeziehungen zum Mühlenmuseum und den weiteren landschaftlichen Bereichen ersichtlich. Dennoch fehlt es an einer übergeordneten Platzfolge und Wegegestaltung. Der City-Ring mit der Konrad-Adenauer-Straße stellt eine große Barriere im Stadtgebiet dar, die die Wegebeziehung und damit das direkte Grünserlebnis im Siedlungsbereich stört.

Zentral in der Kernstadt liegt der bewaldete Katzenberg, eine postglaziale bewaldete Binnendüne mit Kiefernbestand, die als typische Düne des Allerurstromtals entstanden ist. Dieser Freiraum dient Anwohnenden als Spaziermöglichkeit.

Im Hinblick auf die Notwendigkeit zur Klimaanpassung und Biodiversitätssteigerung weisen die bestehenden Freiräume Defizite in Qualität und Quantität auf. Innerhalb der Siedlungsräume (insbesondere der Kernstadt) sind nur vereinzelt Grünflächen zur Naherholung und zur Verbesserung des Mikroklimas zu verzeichnen. Das urbane Grün ist von mangelnder Gestaltungsvielfalt und trägt somit nur bedingt zur Biodiversität bei.

Deutliche Defizite werden bei der Erschließung, Erreichbarkeit und Verknüpfung der bestehenden Freiraumangebote gesehen. Die Wege und Beschilderung zwischen den Freiräumen sind lückenhaft und nicht ausreichend. Besonders für Fahrradfahrende fehlen sichere und attraktive Verbindungen zwischen den Freiraumangeboten. Die Freizeit- und Erho-

lungsräume in Gifhorn sind vor allem mit dem Pkw erreichbar. Eine Qualifizierung der Freiraumerschließung und Verknüpfung kann nur über eine generelle Ergänzung und Verknüpfung der bestehenden Gehweg-, Rad- und ÖPNV-Netze stattfinden. Hier besteht Handlungsbedarf.

#### Wasserräume

Die Gewässer der Stadt dienen einerseits als artenreicher und hochsensibler Lebensraum für Pflanzen und Tiere, andererseits beeinflussen sie das Stadtklima und haben als Gestaltungs- und Nutzungselement eine besondere Wirkung. Das Stadtgebiet von Gifhorn wird durch die Flüsse Aller und Ise durchzogen und nordöstlich durch den Schloss- und Mühlensee geprägt. Sowohl der Mühlensee als auch der Schlossee dienen als beliebter Aufenthaltsort und ist Ziel von Spaziergängen für Anwohnende und Besucherinnen und Besucher.

Mit der Aller und Ise verfügt Gifhorn über gebietsprägende Wasserstrukturen. Die Flussläufe rahmen das Innenstadtgebiet ein. Die Aller ist ein rund 260 km langer Fluss, der die niedersächsischen Städte Wolfsburg, Gifhorn, Celle und Verden verbindet. Ihr Nebenfluss, die Ise, mündet im Gifhorer Stadtgebiet in die Aller. Der ursprünglich gewundene Verlauf war schon vor 1900 weitgehend begradigt und erfuhr in den 1960er-Jahren einen weiteren Ausbau, aus dem die heute verbliebenen Altarme hervorgehen. Das Naturschutzgebiet „Allertal im städtischen Bereich von Gifhorn“ umfasst im oberen östlichen Abschnitt die naturnähere Seite mit mageren Flachland-Mähwiesen in Extensivnutzung. Diese Flächen sind Heimat für gefährdete Arten. Im dichteren städtischen Zusammenhang wurde die Aller im Zuge der Schaffung des Schlosssees als Hochwasserspeicher im 20. Jahrhundert mit einem breiten Niedrigwasserprofil ausgebaut und leidet seitdem unter erheblichen Sand- und Schlammablagerungen, die die Vitalität und Wasserqualität stark beeinträchtigen. In diesem Bereich befindet sich aus naturschutzrechtlicher Sicht die Aller in einem stark veränderten Zustand. Aufgrund ihres Verlaufs kommt ihr als Bindeglied im europäischen Schutzgebietsnetz Natura 2000 eine hohe Bedeutung zu. Außerdem verbindet sie die bestehenden Schutzgebiete „Fahle Heide, Gifhorer Heide“ und die Okeraue. Neben der Funktion des Naturschutzgebietes als Bindeglied wird der Aller auch hinsichtlich der Stadtgestaltung und Erholungsfunktion eine wichtige Rolle zugeschrieben, die bisher jedoch nicht ausreichend behandelt wurde. Die technische Führung verhindert eine Erlebbarkeit im Stadtgebiet. Es werden nur vereinzelt Zugänge geschaffen, die in ihrer Gestaltung und Funktionalität Verbesserungsbedarf aufweisen. Streckenweise, z.B. im Bereich der Feuerwehr Gifhorn, ist eine flussseitige Wegeführung vorhanden, die aber wenig ausgebaut bzw. nicht konse-



61 Schlossee

quent geführt ist, sodass die Verbindungspotenziale ungenutzt bleiben.

Die unmittelbar an die Innenstadt angrenzende Seenlandschaft Gifhorns besteht aus dem Schlossee, dem Mühlensee und in weiterer Betrachtung dem Maikampsee. Der größte der Seen mit einer Fläche von 16 ha ist der Schlossee. Am südlichen Ufer führt eine Promenade entlang der Seen. Der Mühlensee wird von der Ise durchflossen und umfasst eine Größe von 8 ha. Die Seen sind miteinander verbunden. Uferbegleitende Wege führen durch die Seenlandschaft. Der teils starke Uferbewuchs, insbesondere im südlichen Bereich zwischen Schlossee und Aller erschweren die Zugänglich- und Erlebbarkeit der Seenlandschaft. Insgesamt werden in diesen Bereichen Gestaltungsdefizite sichtbar, die sich in der Nutzung des Flusses und der Zugänglichkeit zum Wasser widerspiegeln.

Es besteht Handlungsbedarf die Flüsse im Stadtgebiet zu renaturieren und zu revitalisieren, vor allem in Anbetracht der biologischen Vielfalt und des Stadtklimas. Zudem besteht Handlungsbedarf, die Flüsse attraktiver zu gestalten und sie in die Erlebbarkeit der Stadt zu integrieren.

#### Naturschutz

Die Naturräume in der Umgebung des Gifhorer Stadtgebiets stehen unter Landschafts- und Naturschutz. Es gibt mehrere Schutzgebiete wie das Landschaftsschutzgebiet „Ostheide“ sowie die Naturschutzgebiete „Großes Moor“, „Ise mit Nebenbächen“, „Allertal zwischen Gifhorn (B4) und Flettmar (Kreisgrenze)“, „Allertal im städtischen Bereich von Gifhorn“, „Allertal zwischen Gifhorn und Wolfsburg“ und „Fahle Heide, Gifhorer Heide“. Diese Gebiete beherbergen wichtige Biotop- und Naturdenkmale und sollten daher besonders geschützt werden. Eingriffe durch den Menschen sind in diesen Gebie-



62 Park am Schlosssee

ten zu vermeiden. Gemäß §23 BNatSchG können Naturschätze „soweit es der Schutzzweck erlaubt, der Allgemeinheit zugänglich gemacht werden“. Dabei müssen Freiraumnutzung und Naturschutz sorgfältig abgewogen werden. Die Sicherung der Fließgewässer ist für die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und den Biotopverbund von hoher Bedeutung. Gifhorn verfügt über reiche Naturschätze, die unter Schutz gestellt sind. Grundsätzlich sollten alle Landschaftsräume zur natürlichen Erholung und zur Erhaltung des Naturhaushaltes genutzt werden. Aufgrund der Qualität und des Schutzbedarfs des sensiblen geschützten Landschaftsraums sowie der Waldflächen gibt es in Gifhorn nur sehr begrenzte Möglichkeiten für weitere Flächenausweisungen im Außenbereich. Der Bedarf an neuen Wohn- und Gewerbeflächen steht in Konkurrenz zur Schutzbedürftigkeit weiterer Landschaftsflächen und den Ansprüchen der Landwirtschaft. Ebenso können die Freizeitansprüche an den Freiraum mit diesen Schutzbedürftigkeiten konkurrieren.

Der Landschaftsplan für Gifhorn wird derzeit fortgeschrieben (Stand 2024). Hier werden umfassende Zielstellungen und Maßnahmen für den Schutz der Landschaftsräume aufgestellt. Gemäß Aussagen der Landschaftsplaner wurde im Analyseprozess zum Landschaftsplan festgestellt, dass ein Nord-Süd-Gefälle bei der Attraktivität und Zugänglichkeit des Landschaftsraumes besteht. Während Bereiche im Süd-Westen durch das Allertal und die Fahle Heide, das Clausmoor im Süd-Osten und die Ise-Niederung mit Radwegen attraktiv und touristisch genutzt und erschlossen sind, ist die Landschaft westlich der B4 und nördlich von Neubokel weniger attraktiv und durch Forst und Abbauseen geprägt.

### Wälder

Zu Gifhorns Stadtgebiet gehören 27 % bewaldete Bereiche. Insbesondere die steigenden Temperaturen und Trockenheit in den Sommermonaten bedrohen den Baumbestand der Waldflächen im Ringelah und die Bäume im Stadtgebiet. Aber auch Hitze, Starkregen und Kälteereignisse führen zu Baumsterben. Gifhorn hat die Notwendigkeit zum Schutz des Waldes erkannt und erstellt derzeit ein Waldbewirtschaftungskonzept, in dem die zukünftigen Herausforderungen ermittelt werden sollen. Es soll damit ein Handlungskonzept zur Verfügung gestellt werden, um den Herausforderungen begegnen zu können.

### Agrarlandschaft

Die landwirtschaftlichen Flächen umfassen ca. die Hälfte der Fläche Gifhorns. Die Intensivierung der Landwirtschaft, Monokulturen, Überdüngung sowie der Flächenverbrauch und die Zerschneidung der Landschaft führen zur kontinuierlichen Abnahme der Artenvielfalt auf landwirtschaftlichen Flächen. Eine Steigerung der Biodiversität auf landwirtschaftlichen Flächen, z.B. durch Grünstreifen entlang der Ackerflächen (sog. Feldraine) stellt eine Handlungsoption dar. Der Bedarf an regionalen Produkten steigt auch in Gifhorn. Mit dem Kooperationsprojekt PAULA werden in Zusammenarbeit mit landwirtschaftlichen Betrieben regionale Wirtschaftskreisläufe und regionale Strukturen gestärkt, in dem die regionalen Erzeugnisse in der Region vermarktet werden. Die Mitgliedsbetriebe leisten an dieser Stelle einen wichtigen Beitrag, indem sie Aufklärungsarbeit in der Bevölkerung durchführen.

### Klimaanpassung und Klimaschutz

Die Themenbereiche Klimaschutz und Klimaanpassung sind in den letzten Jahren in den Fokus der integrierten Stadtentwicklungsplanung gerückt. Zum einen ergibt sich dies durch die politisch vorgegebene Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen, zum anderen auch durch die sich immer stärker abzeichnenden Folgen des Klimawandels wie Trockenperioden, Starkregen- und Sturmereignissen.

### Klimaschutzstrategie Niedersachsen

In der Klimaschutzstrategie verlangt das Land Niedersachsen von allen Städten und Gemeinden eine integrierte Herangehensweise, um Anpassungsmaßnahmen konsequent durchzuführen. Im Handlungsfeld Gebäude/Stadtentwicklung wird für den Gebäudesektor eine Senkung der Treibhausgasemissionen bis 2030 um 65 % im Vergleich zu 1990 angestrebt. Langfristiges Ziel der niedersächsischen Landesregierung ist es, die Wärmeversorgung klimaneutral zu gestalten. Dazu bedarf es im Sektor Gebäude einer konsequenten Reduzierung des Wärmebedarfs. Die energetische Sanierung des bestehenden Gebäudebestandes ist entsprechend zentrales Aufga-

benfeld der Stadtentwicklung, auch auf kommunaler Ebene. Das Maßnahmenprogramm Energie- und Klimaschutz Niedersachsen sieht konkrete Maßnahmen vor, um die Klimaschutzstrategie umzusetzen.

Das niedersächsische Klimaschutzgesetz sieht insbesondere Kommunen als Schlüsselakteure zur Umsetzung der Ziele der verschiedenen Aufgabengebiete, z.B. in der eigenen Verwaltung, bei der Verkehrsplanung, der Genehmigung von Baugebieten, dem Betrieb kommunaler Liegenschaften bis hin zur Beschaffung sowie der Bildung oder Information der Bürger. Die Landesregierung hat kommunale Pflichten festgelegt:

- Pflicht für die Landkreise und kreisfreien Städte zur Erstellung von Klimaschutzkonzepten für die eigene Verwaltung
- Pflicht für die Mittel- und Oberzentren zur Aufstellung einer kommunalen Wärmeplanung
- Pflicht zur Erstellung von Entsiegelungskatastern (Klimafolgenanpassung)

Mit den Regelungen der Novelle des NKlimaG gibt das Land ab 2024 zusätzlich ca. 60 Mio. Euro im Jahr für den Klimaschutz aus (v.a. für Gebäude der Landesverwaltung, Klimaschutzaufgaben in den Kommunen).

### Klimaschutz in Gifhorn

Als Teil des Regionalverbands Großraum Braunschweig nimmt Gifhorn am Förderprogramm des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz teil. Im Jahr 2017 wurde der Masterplan 100% Klimaschutz entwickelt, der als integriertes Klimaschutzkonzept für Gifhorn dient. Zur Umsetzung wurde im Oktober 2022 eine Personalstelle im Klimaschutzmanagement eingerichtet. Der Regionalverband treibt aktiv weitere Konzepte voran, die für die Klimaanpassung relevant sind. Derzeit wird an dem Projekt „Regionale Grüne Infrastruktur in Stadtregionen - Entwicklung und Umsetzung grüner Infrastruktur im Großraum Braunschweig“ gearbeitet. Das Projekt entwickelt Projekte zum Schutz und zur Entwicklung von Grün-Blauer Infrastruktur, um den Wert der regionalen Natur-, Landschafts- und Freiraumangebote zu stärken und hervorzuheben.

### SWOT-Analyse

Aus der Bestandsanalyse sowie den Ergebnissen der Beteiligungsformate ergeben sich folgende Stärken und Chancen sowie Schwächen und Risiken:

### Stärken und Chancen

- 80 % der Gesamtfläche Gifhorns ist nicht bebaut
- Gifhorn verfügt über ein vielschichtiges Freiraumangebot hoher Qualität, das von Tagestouristen genutzt wird
- Attraktive Einbindung in übergeordnete Landschaftsräume (Heide, Weser-Aller-Niederung, Börden)
- Wasserreiche Landschaft im unmittelbaren Stadtgebiet und Umfeld
- i.d.R. unmittelbare Nähe der Siedlungsbereiche zu landschaftsbezogenen Erholungsgebieten, gute Wegenetzverbindung für Fuß- und Radverkehr
- Zusammenhängende Waldflächen im Norden und Nord-Westen
- Großes Angebot an Sportflächen
- Gifhorn ist sich seiner Naturschätze bewusst und schützt sie schon jetzt vor zukünftigen Bedrohungen (Waldbewirtschaftungskonzept, energieeffiziente Quartiere)
- Attraktive Wohnlagen durch Einbettung in die umgebende Landschaft (Winkel als Waldsiedlung)
- Planung von straßenbegleitenden Versickerungsanlagen und multifunktionalen Retentionsflächen bei der Neuausweisung von Wohngebieten
- Radfernwege durchqueren das Stadtgebiet
- Derzeitige Neuaufstellung des Landschaftsplans als Grundlage der zukünftigen Planung

### Schwächen und Risiken

- Wasserreichtum in der Stadt kaum bemerk- bzw. erlebbar
- Starke Trockenheit im Sommer, steigendes Risiko durch Klimawandel



63 Aufenthaltsort an der Ise



- Schaffung des Schlosssees als Hochwasserspeicher führt zu Schlammablagerungen und Niedrigwasser im Bereich der Aller
- Wohnungsbauflächenausweisungen und die intensive landwirtschaftliche Flächennutzung auf der Grünen Wiese führen zu Verlusten von Grünräumen an den Siedlungsändern
- Im verdichteten Altstadtbereich Anteil der Grünflächen gering und wenig vernetzt
- Mangelhafte Gestaltung des öffentlichen Raums
- Braunschweiger Straße und Konrad-Adenauer-Straße als Unterbrechung der Grünverbindungen und Barrierewirkung im Stadtraum
- Landschaftsbild im Nord-Westen durch Abbauseen und Forst geprägt, wenig attraktiv und touristisch erschlossen.

kungen der Bürger zeichnete sich insgesamt das Bild einer Stadt mit vielen Grünflächen ab. Insbesondere die Einbettung der Stadt in attraktive Naturräume wurde positiv hervorgehoben. Einige Bürger wünschten sich jedoch eine stärkere Begrünung innerhalb der Kernstadt, insbesondere in der Innenstadt und entlang der Braunschweiger Straße.

**Fazit**

Die naturräumlich-siedlungsstrukturellen Gebiete Gifhorns, die bisher weniger als zusammengehörig empfunden werden, stellen gleichermaßen eine Herausforderung und ein Potenzial dar. Obwohl Freiraum- und landschaftliche Angebote vorhanden sind, mangelt es an zusammenhängender Nutz- und Erlebbarkeit. Verknüpfung, Verbindung und Schutz sind die zentralen Herausforderungen für eine Stärkung der freiräumlichen Qualitäten in Zukunft.

**Anregungen aus der Bürgerbeteiligung**

Im Bereich Natur- und Klimawelten wurde die Zufriedenheit mit dem Angebot an Parks und Grünflächen sowie die Zugänglichkeit/Erreichbarkeit der Wasserflächen abgefragt. Beide Aspekte wurden als befriedigend bewertet. Das Angebot an Parks und Grünflächen erhielt eine Durchschnittsnote von 3,16, während die Zugänglichkeit/Erreichbarkeit der Wasserflächen mit 3,46 etwas schlechter abschnitt. In den weiteren Anmer-



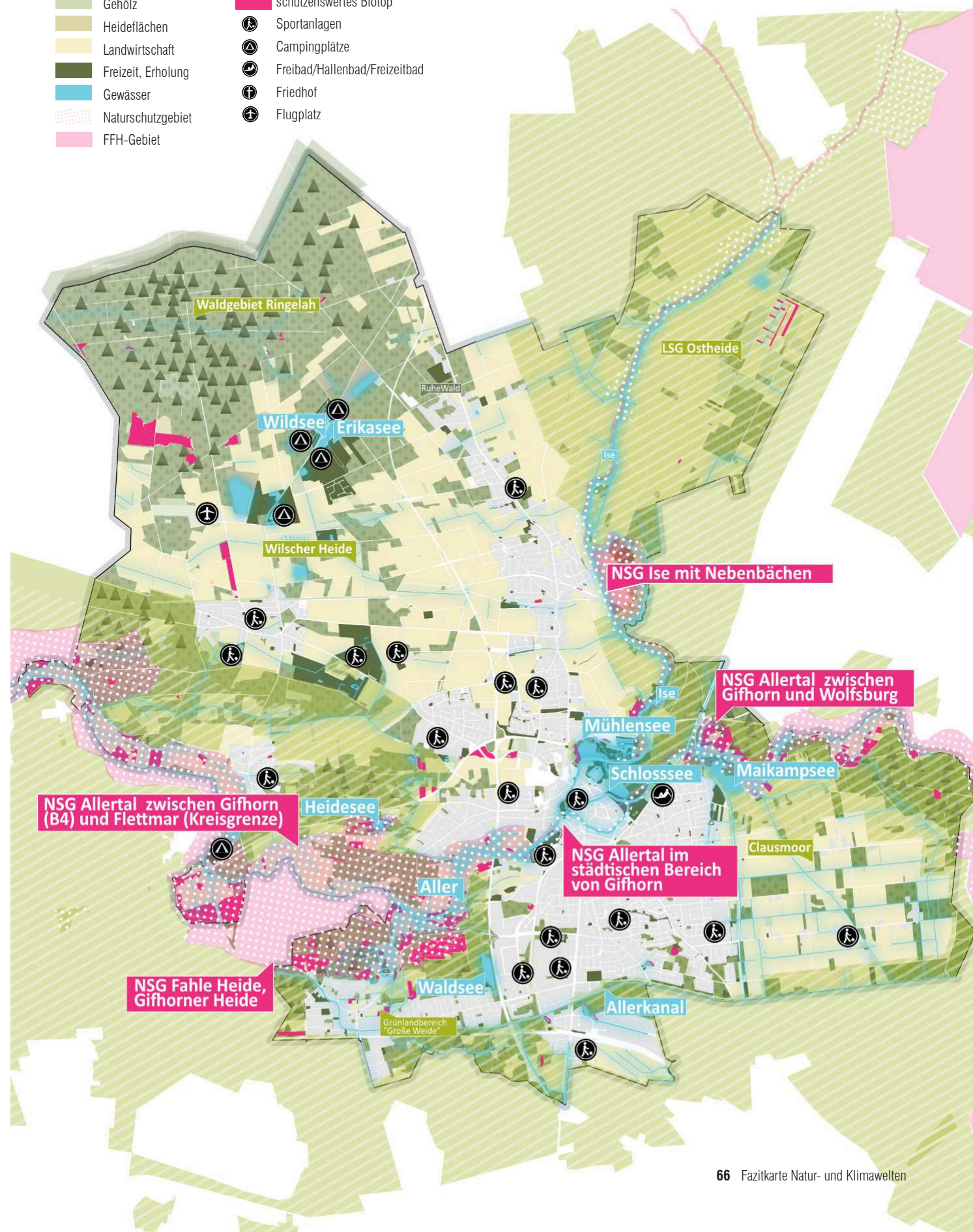
64 Online-Beteiligung Phase 1: Zufriedenheit Natur- und Klimawelten



65 Binnendüne in der Gifhorer Kernstadt

**Fazitkarte Natur- und Klimawelten**

- Wald
- Gehölz
- Heidflächen
- Landwirtschaft
- Freizeit, Erholung
- Gewässer
- Naturschutzgebiet
- FFH-Gebiet
- Landschaftsschutzgebiet
- schützenswertes Biotop
- Sportanlagen
- Campingplätze
- Freibad/Hallenbad/Freizeitbad
- Friedhof
- Flugplatz



66 Fazitkarte Natur- und Klimawelten



### 3.6 Gifhorner Mobilitätswelten

Gifhorn engagiert sich hinsichtlich der Mobilitätswende. Es liegen verschiedene Konzepte und Gutachten zu einzelnen Verkehrsträgern und zum Thema Mobilität vor, darunter das gesamtheitliche Leitbild Mobilität 2030 (Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Gifhorn, WVI 2020), das Radverkehrskonzept Stadt Gifhorn (BÖREGIO 2022), der Lärmaktionsplan Gifhorn (LK Argus 2018) und das Konzept für Elektromobilität und alternative Mobilitätsformen (merkWATT 2022). Die einzelnen Planungen bilden die Grundlage für die Analyse im Rahmen des ISEKs.

#### Modal Split

Der Modal Split stellt die Zusammensetzung der Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsaufkommen dar. In Gifhorn liegt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Modal Split bei 69 %, der Anteil des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) bei 5 %, der Radverkehrsanteil bei 11 % und Fußverkehr am Gesamtverkehrsaufkommen bei 15 % (Leitbild Mobilität 2030). Damit liegt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs geringfügig höher als im Vergleich der bundesweiten Untersuchung Mobilität in Deutschland (MiD) für den Raumtyp Mittelstadt. Dieser liegt bei 65 %, während der Radverkehr einen Anteil von 9 % aufweist (BMVI Berlin 2018).

Der Blick auf den Modal Split Gifhorns zeigt, dass in Gifhorn eine hohe Autoaffinität herrscht. Das beliebteste Verkehrsmittel ist der eigene Pkw. Dies ist auf verschiedene Faktoren zurückzuführen. Einerseits ist dies durch die periphere, weit gestreckte Stadtstruktur begründet. Die Angebotsdichte in den Ortsteilen ist sehr gering, sodass weite Wege zwischen den Zielen des täglichen Verkehrs entstehen. Außerdem verfügt Gifhorn vergleichsweise über ein gut funktionierendes Stra-

ßenverkehrsnetz. Dieses ist auf den Autoverkehr ausgerichtet, angemessen breit dimensioniert und gut erreichbar. Die umlaufenden Verkehrsachsen B4 und B188 halten die Kernstadt größtenteils von überregionalem Verkehr frei. Sie weisen allerdings eine hohe Verkehrsbelastung auf, sodass auch hinsichtlich des bundesweiten prognostiziert steigenden Verkehrsaufkommens (insb. im Liefer- bzw. Güterverkehr) mit einer höheren Verkehrsbelastung zu rechnen ist.

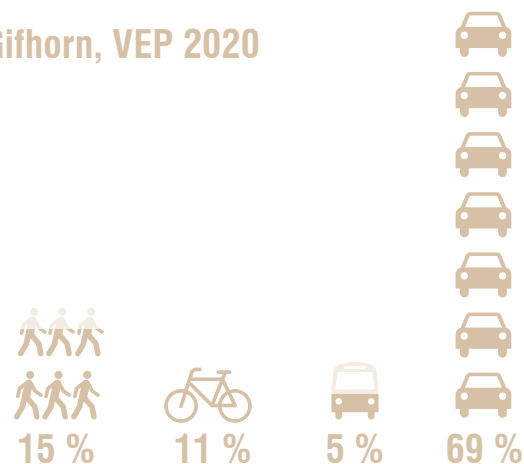
#### Pendlerbeziehung

Der Pendlersaldo ist positiv. Neben 13.200 Einpendlern (SVP-Beschäftigte) verlassen täglich 9.300 Auspendler die Stadt (Leitbild Mobilität 2030). Insbesondere zum VW-Werk in Wolfsburg bestehen hohe Pendlerströme (täglich pendeln ca. 5.500 SVP-Beschäftigte nach Wolfsburg und 1.000 SVP-Beschäftigte von Wolfsburg nach Gifhorn). Aber auch zu den Nachbargemeinden wie der benachbarten Großstadt Braunschweig führen die Pendlerströme zu Verkehrsbelastungen in den Hauptverkehrszeiten.

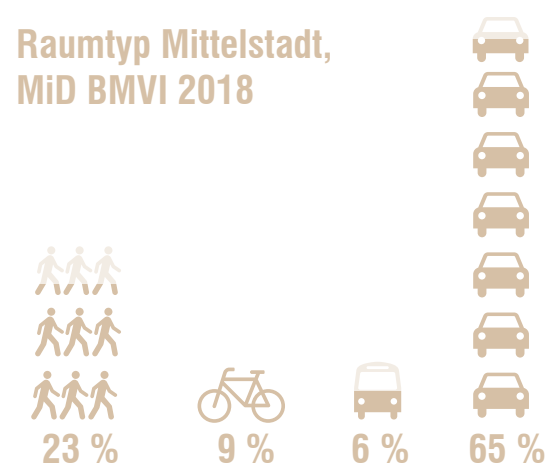
#### ÖPNV

Gifhorn besitzt zwei Bahnhöfe: Gifhorn und Gifhorn Stadt. Am Bahnhof Gifhorn im Süden des Stadtgebietes wird im Stundentakt die Bahnlinie zwischen Hannover und Wolfsburg bedient. Der Bahnhof Gifhorn Stadt stellt die schienengebundene Vernetzung nach Braunschweig bzw. Uelzen her. Die gute Anbindung kann einen positiven Einfluss auf die Bevölkerungsentwicklung und die Förderung des ÖPNV haben. Trotzdem wird die bestehende Anbindung als mangelhaft wahrgenommen. Die Erschließung der Bahnhöfe und die Vernetzung mit anderen Ortsteilen in der unmittelbaren Umgebung ist verbesserungswürdig. Dies liegt insbesondere an einer ungenügenden Infrastruktur für Pendler und Fahrgäste. Die Verknüpfung zwischen den Verkehrsmitteln (Multimodalität) wird als unzureichend eingeschätzt. Faktoren wie die Gestaltung des öffentlichen Raums, Parkplätze und alternative Mobilitätsan-

#### Gifhorn, VEP 2020



#### Raumtyp Mittelstadt, MiD BMVI 2018



67 Modal Split Gifhorn, Leitbild Mobilität 2030 2020

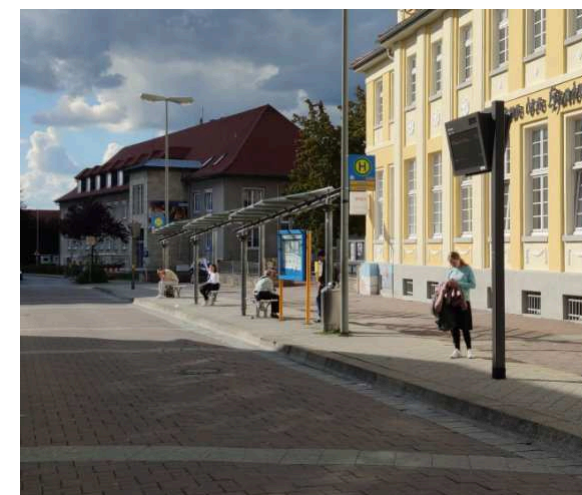
68 Modal Split Raumtyp Mittelstadt, MiD BMVI 2018

gebote beeinflussen maßgeblich die Wahl des Verkehrsmittels für Pendler. Das Fahrradparkhaus am Bahnhof Gifhorn Stadt bietet eine attraktive Infrastruktur für das Pendeln mit dem ÖPNV, in welchem noch zusätzliche Potenziale liegen. Hier können Pedelects und E-Bikes sicher abgestellt und kostenlos geladen werden. Zudem wurde hier die Bushaltestelle neu errichtet und es wurden Ladepunkte für E-Fahrzeuge geschaffen. Zukünftig setzt sich die Stadt Gifhorn auf Grundlage des Nahverkehrsplans für den Großraum Braunschweig dafür ein, dass die Verbindung im schienengebundenen Personenverkehr häufiger stattfindet. Es sollen mehr Fahrten zu den benachbarten Großstädten und im überregionalen Fernverkehr angeboten werden. Eine Taktung von 30 Minuten wird sowohl in Richtung Hannover und Wolfsburg als auch zwischen Braunschweig und Gifhorn Stadt angestrebt. Diese Entwicklung ist sinnvoll und notwendig.

Der ÖPNV mit Bussen wird maßgeblich von der Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH (VLG) betrieben. Es verkehren sowohl regionale Buslinien, die Gifhorn mit den benachbarten Großstädten Braunschweig und Wolfsburg sowie den umliegenden Grundzentren verknüpfen, als auch städtische Linien, die alle fünf Ortsteile und die Kernstadt in regelmäßigen Abständen anfahren. Wie in vielen ländlich geprägten Räumen ist die Versorgung mit dem Busverkehr zu den Bedienzeiten sichergestellt (ca. 5 - 20 Uhr) und in den Abendstunden und am Wochenende ausgedünnt. Aufgrund von Überlagerungen der Buslinien in der Kernstadt ist die Innenstadt sehr gut mit ÖPNV ausgestattet.

Die zentralen Bushaltestellen befinden sich am Bahnhof Gifhorn Stadt und an der Haltestelle Steinweg. Am Bahnhof Gifhorn Stadt wurde das Bahnhofsumfeld gänzlich neugestaltet. Mit Haltestelle, Fahrradabstellanlage inkl. Fahrradparkhaus, Park+Ride-Anlage sowie E-Lademöglichkeiten entstand ein moderner und städtebaulich attraktiver Anknüpf- und Umsteigeort. Dennoch deckt dieser in der Frequenz nur einen Teil der Buslinien ab (vor allem die Regionalbuslinien). Die Haltestelle Steinweg stellt mit ihrer zentralen innerstädtischen Lage eine direkte Anbindung an die Fußgängerzone her. An diesem Knotenpunkt ermöglicht das stündliche Rendezvous aller städtischen Linien ein Umsteigen aus jeder und in jede Richtung. Bei Umsetzung der Taktung von 30 Minuten der Züge zwischen Braunschweig und dem Bahnhof Gifhorn Stadt soll dieses Rendezvous jedoch zur optimalen Verknüpfung zwischen Bus und Bahn an den Bahnhof Gifhorn Stadt verlagert werden.

In den Ortsteilen und im westlichen Kernstadtgebiet zeigen die Bedienungshäufigkeit und die Haltestellendichte Verbes-



69 Bushaltestelle Steinweg

serungspotenzial. Die Ortsteile Kästorf und Gamsen sind laut VEP relativ gut erschlossen (60-100 Fahrten pro Tag), während Wilsche, Neubokel und Winkel seltener bedient werden. Auch das Gewerbegebiet „Am Allerkanal“ ist schlecht angebunden. Um die Angebotslücken zu schließen, wurden Mitfahrerbänke an zentraler Stelle aufgestellt, um die Bildung von spontanen oder geplanten Fahrgemeinschaften zu fördern.

#### Radverkehr

Im Jahr 2018 betrug der Anteil des Radverkehrs an der Gesamtverkehrsnutzung in Gifhorn etwa 11 % (Leitbild Mobilität 2030), was dem Bundesdurchschnitt entspricht. Im Landkreis Gifhorn hingegen ist ein höherer Anteil an Radverkehrsnutzung zu erkennen.

Der geringe Anteil der Radverkehrsnutzung ist auf die vielfach mangelhafte Radverkehrsinfrastruktur zurückzuführen. Im Leitbild Mobilität 2030 werden Gründe hierfür aufgeführt:

- Das Radverkehrsnetz weist Lücken auf und ist zum Teil in einem schlechten baulichen Zustand.
- Mindestbreiten werden unterschritten und es gibt keine eigenen straßenbegleitenden Radwege oder Radfahrstreifen.
- Auch Lichtsignalanlagen haben keine eigenen Phasen für Radfahrer, wie zum Beispiel am Schillerplatz.
- Zudem erfüllen viele Fahrradabstellanlagen nicht mehr heutige Anforderungen.

Dies wird in den Bürgerbeteiligungen bestätigt. Hier wurden immer wieder gefährliche Situationen im Zusammenhang mit dem Autoverkehr sowie die mangelhaften Übergänge an wichtigen Orten in der Innenstadt genannt.

Grundlage für die Verkehrsplanung ist das im Leitbild Mobilität 2030 entwickelte und politisch beschlossene Klimaschutz-



Szenario. Dazu soll der Anteil des Fahrrads an der Verkehrsmittelnutzung auf 20 % erhöht werden. Ziel ist eine Stadt der kurzen Wege, in der der Radverkehr auf eigenen, separaten und sicheren Radwegen geführt wird. Alle Maßnahmen, die den Radverkehr betreffen, sind im Radverkehrskonzept 2022 aufgeführt. Hierin wurden Qualitätsstandards für ein Netz aus Vorrang-, Haupt- und Nebenrouten definiert. Für dieses Netz sind Maßnahmen wie hinweisende Rotmarkierungen und Piktogramme, eine Erarbeitung von Lösungen für den City-Ring oder die Schaffung attraktiver Abstellmöglichkeiten vorgesehen.

In Gifhorn gibt es vier Radfernwege bzw. touristische Radrouten, die vornehmlich touristisch genutzt werden: der Aller-Radweg, der Weser-Harz-Heide-Radweg, der AllerHoheit-Radweg und der Rundweg Südheide. Diese führen aus verschiedenen Richtungen auf Höhe der Innenstadt zusammen und werden über die Konrad-Adenauer-Straße geführt. Handlungsbedarf besteht hier hinsichtlich der Breite von Radverkehrsführungen sowie sicherer Querungsmöglichkeiten entlang der Strecken und an Knotenpunkten. Insgesamt kann bei Steigerung der Aufenthaltsqualität durch z.B. attraktive grüne Begleiträumen entlang der touristischen Radrouten eine Nutzungserhöhung erreicht werden.

Für alltägliche Wege gibt es enormes Verbesserungspotenzial bei der Nutzung des Radverkehrs in der Kernstadt. Auch die Vernetzung der Ortschaften mit der Kernstadt bietet Potenzial, insbesondere im Hinblick auf die steigende Nachfrage nach Pedelecs und E-Bikes. Die topographischen und landschaftlichen Gegebenheiten bieten grundsätzlich sehr gute Voraussetzungen für den Ausbau eines Radwegenetzes zur Bewältigung des Alltagsradverkehrs. Trotzdem ist das Radfahren derzeit noch keine nennenswerte Alternative zum privaten Pkw.



70 Fahrradparkhaus Bahnhof Gifhorn Stadt

### Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Hauptverkehrsachsen in Gifhorn sind die Bundesstraße B4 (Nord-Süd) und die B188. Sie kreuzen sich im Nord-Westen auf Höhe des BGS-Geländes. Die Bundesstraßen binden Gifhorn an den überregionalen Verkehr der A2 und A39 an. Sie umfahren die Kernstadt und halten so die Siedlungsbereiche weitgehend vom überregionalen Verkehr frei. Innerhalb der Kernstadt verlaufen die Hauptverkehrsstraßen Braunschweiger Straße und Calberlaher Damm in Nord-Süd-Richtung und der Dannenbütteler Weg bzw. die Fallerslebener Straße, die ab dem Schillerplatz als Allerstraße in westlicher Richtung verläuft, durch die Innenstadt. Sie weisen ein sehr hohes Verkehrsaufkommen auf, das sich insbesondere zu Hauptverkehrszeiten an den Knotenpunkten am City-Ring rund um die Innenstadt sowie an den Bahnübergängen konzentriert. Die Ortschaften Gamsen und Kästorf werden von der Innenstadt über die Lüneburger Straße bzw. Hamburger Straße erschlossen, Winkel über den Eybelheideweg. Wilsche und Neubokel werden über die Hauptverkehrsstraße Gifhorer Weg bzw. die B188 erreicht.

In der Innenstadt, rund um das Schloss Gifhorn und den Steinweg, gibt es eine große Anzahl von Stellplatzangeboten. Rund ein Drittel dieser Parkplätze sind bewirtschaftet, sodass sich die Auslastung überwiegend auf die nicht oder geringfügig bewirtschafteten Flächen verlagert und die übrigen Flächen überwiegend unterausgelastet sind. Im Zuge des Leitbilds Mobilität 2030 wurde ermittelt, dass die Parkflächen in der Spitzenstunde eine Auslastung von 65 % bis 70 % und außerhalb dieser Zeit eine durchschnittliche Auslastung von maximal 58 % aufweisen. Anders ist die Situation an dem Bahnhof Gifhorn. Hier herrscht zu den Stoßzeiten eine hohe Auslastung. In und um die Innenstadt werden Flächenpotenziale für andere Nutzungen nicht ausgeschöpft

Der Zustand der Straßen im Stadtgebiet ist vielfach gut. Dennoch weisen einzelne Straßenzüge einen Sanierungsbedarf auf, dessen Behebung mit einer verbesserten Wegeführung für den Fuß- und Radverkehr einhergehen sollte.

### Fußverkehr

Das Fußwegenetz in Gifhorn ist gut ausgebaut und ermöglicht es, die meisten Entfernungen innerhalb der Innenstadt zu Fuß zurückzulegen. Allerdings sind einige Verbindungen unzureichend. So ist die fußläufige Verbindung vom Bahnhof Gifhorn Stadt zur Fußgängerzone wenig attraktiv gestaltet. Die Aufwertung dieser Verbindung stellt einen wichtiger Handlungsbedarf dar. Derzeit führt die Erschließung über die Braunschweiger Straße zum verkehrlich stark belasteten Schillerplatz. Nicht nur an der Braunschweiger Straße erschweren die wei-

ten Distanzen und die mangelnde Gestaltung der Straßenräume die fußläufigen Verbindungen. Auch die Zugänglichkeit der Innenstadt mit angrenzenden Bereichen des Schlosssees, der Bleiche und des Mühlenmuseums könnte durchlässiger gestaltet werden.

### Multimodale Angebote und Elektromobilität

Das Konzept für Elektromobilität und alternative Mobilitätsformen fasst die aktuellen Planungen rund um die neuen Mobilitätsangebote zusammen. Ziel ist es, auf Grundlage der Planungen des Regionalverbandes Großraum Braunschweig sog. mobiSTATIONEN an ausgewählten Standorten zu erstellen (MerkWatt 2022). Diese variieren je nach Lage und lokalen Gegebenheiten in ihrer Größe und Ausstattung. Als mögliche Standorte wurden stadtweit elf priorisierte Orte ausgewählt (z.B. Bahnhof Gifhorn Stadt, Steinweg / Hindenburgstr. und Hohe Düne / Bergstr.). An einzelnen Standorten wie dem Bahnhof Gifhorn Stadt bestehen Ansätze zu multimodalen Mobilitätsstationen. Hier existieren E-Ladesäule, Park+Ride sowie Fahrradabstellanlagen für Pendler. Weiter wird vorgeschlagen Dienstleistungen, wie z.B. eine Packstation und eine Fahrradvermietungsstation zu errichten. Gifhorn steht ein gut ausgebautes Netz an E-Ladestationen zur Verfügung. Es wird ein alltagstaugliches Mobilitätsverhalten für E-Autos festgestellt. In der Kernstadt verfügt Gifhorn mit Stand Anfang 2023 über 21 öffentliche und halböffentliche Ladestationen mit 52 Ladepunkten.

### SWOT-Analyse

Aus der Bestandsanalyse sowie den Ergebnissen der Beteiligungsformate ergeben sich folgende Stärken und Chancen sowie Schwächen und Risiken:

#### Stärken und Chancen

##### Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- Verkehrsadern von überregionaler Bedeutung, halten Kernstadt von überregionalem Verkehr und Schwertransport frei
- Gut funktionierendes Straßennetz
- Konzept für Elektromobilität und andere Mobilitätsformen: Weiterer Ausbau der E-Lade-Infrastruktur durch Maßnahmen aus dem Konzept vorgesehen

##### ÖPNV

- (Fern-)Bahnanschluss und Bahnhof Stadt mit Potenzial

zur Abdeckung des Mobilitätsaufkommens (Pendelverkehr)

- Hohe Haltestellendichte und Reichweite des Stadtbusses
- Großer Bedienungszeitraum der RegioBuslinien

##### Radverkehr

- Aktuelles Radverkehrskonzept mit konkreten Umsetzungspotenzial vorhanden
- Fernradwege durchqueren die Innenstadt
- Nachfrage nach alternativen Mobilitätsformen, z.B. Lastenrädern, besteht
- Neues Fahrradparkhaus am Bahnhof Gifhorn Stadt

#### Schwächen und Risiken

##### Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- Modal Split aktuell: 69 % MIV-Anteil, über dem Durchschnitt vergleichbarer Städte liegend
- Überangebot an kostenlosen Parkflächen in der Kernstadt, städtebaulich untergenutzte Räume (Auslastung tagsüber zu 57 %)
- Aktivitäten Wohnen, Freizeit, Arbeit teils weit voneinander getrennt, lange Wege
- Hauptverkehrsadern (Braunschweiger Straße, Lüneburger Straße, Konrad-Adenauer Straße, Calberlaher Damm) wirken als städtebauliche Barrieren und verkehrlich belastete Zonen

##### ÖPNV

- Modal Split aktuell: 5 % ÖPNV-Anteil, zu geringe Taktung des ÖPNV sowie geringe Verknüpfung der Verkehrsarten, kein konkurrenzfähiges Angebot als Alternative zum Pkw
- Außerhalb der Unterrichtszeiten ausgedünnte Taktung der lokalen Buslinien

##### Fuß- und Radverkehr

- Modal Split: 15 % (Fußverkehrsanteil) und 11 % (Radverkehrsanteil)
- Lückenhaftes Radverkehrsnetz mit unsicherer und/ oder mangelhafter Radinfrastruktur

##### Sonstiges

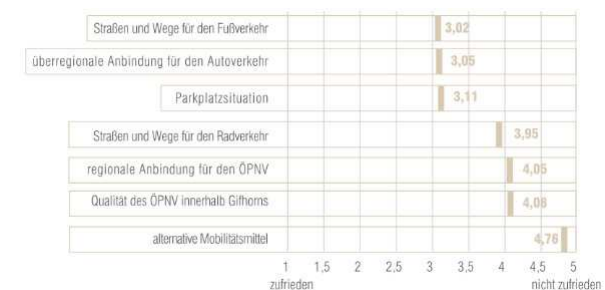
- Zukünftig potenzielle Zunahme des Wirtschaftsverkehrs

**Anregungen durch die Bürgerbeteiligung**

Im Bereich Mobilität wurden die Gründe für die Autonutzung sowie die Zufriedenheit mit bestimmten Verkehrsmitteln und der Verkehrsinfrastruktur abgefragt. Die meisten Befragten (28 %) nutzen das Auto zum Einkaufen. Jeweils 15 % gaben an, das Auto aufgrund seiner Schnelligkeit und des unzureichenden Angebots an öffentlichen Verkehrsmitteln zu nutzen. 11 % nutzen das Auto aus beruflichen Gründen oder wegen unzureichender Radwege. Die Gewohnheit spielt nach Aussage der Befragten eine eher untergeordnete Rolle. Die Aussagen aus dieser Befragung bestätigen die Zufriedenheit mit bestimmten Verkehrsmitteln und Verkehrsinfrastrukturen. Insbesondere die überregionale Anbindung für den Autoverkehr und die Parkplatzsituation werden recht positiv bewertet. Die Straßen und Wege für Fußgänger wurden am positivsten bewertet, mit einer Durchschnittsnote von 3,02. Im Gegensatz dazu wurden die Straßen und Wege für den Radverkehr, die Qualität des ÖPNV sowie die regionale Anbindung eher schlecht bewertet. Die alternativen Mobilitätsformen erhielten mit einer Durchschnittsnote von 4,76 noch schlechtere Bewertungen. In den weiteren Anregungen der Bürger lag der Fokus besonders auf dem schlechten Zustand der Radinfrastruktur in Gifhorn sowie der autogerechten Verkehrsinfrastruktur. Für die zukünftige Entwicklung wurde eine Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr und den ÖPNV in der Stadt gewünscht.



71 Gründe Autonutzung



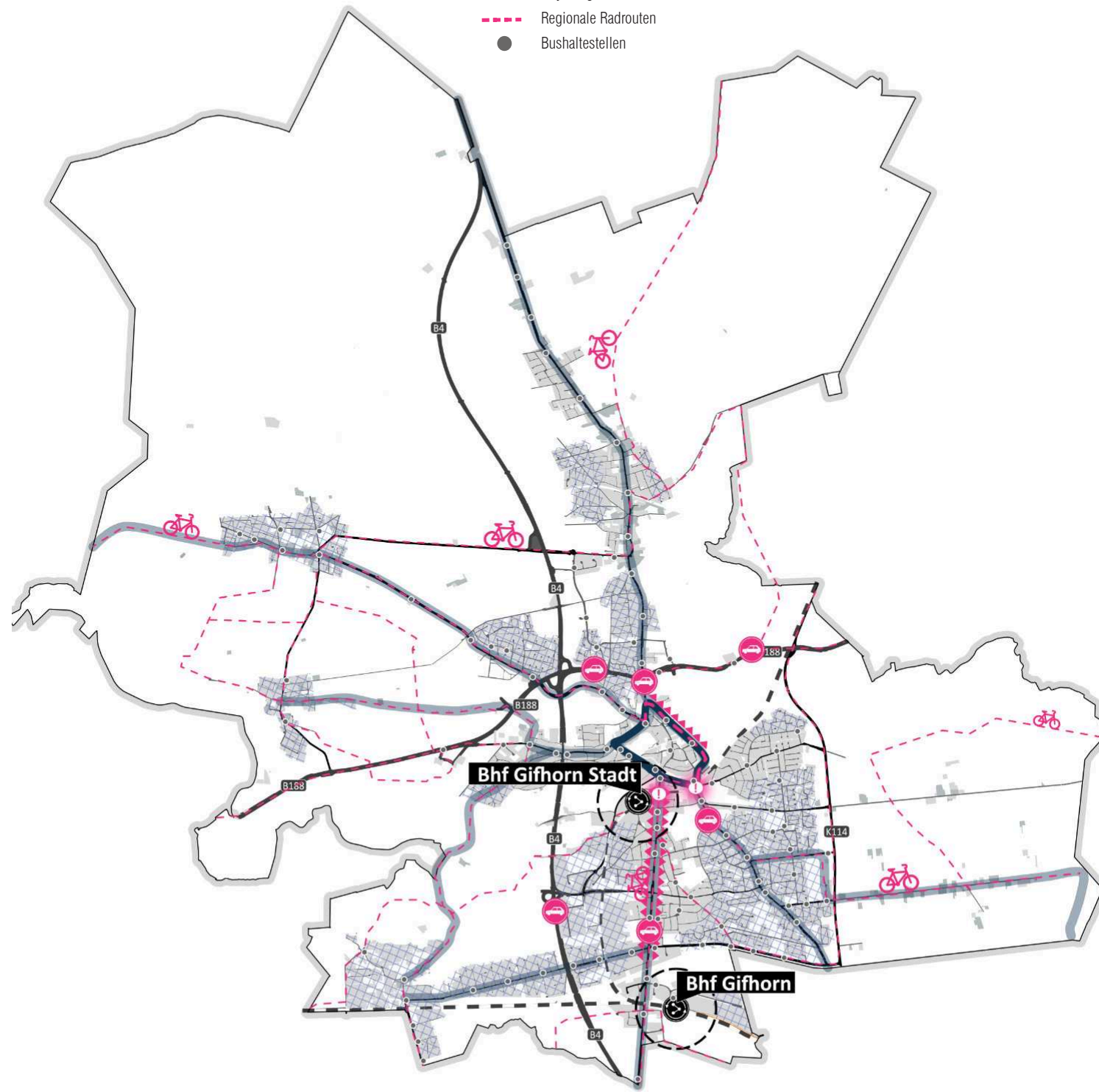
72 Online-Beteiligung Phase 1: Zufriedenheit Mobilitätswelten

**Fazit**

Im Gefüge zwischen Hannover, Wolfsburg und Braunschweig verfügt Gifhorn über eine sehr gute Anbindung, sowohl an das überregionale Straßen- als auch das Schienennetz. Die Vernetzung der Kernstadt zu den Ortschaften sowie das Angebot an weiteren Mobilitätsangeboten weisen hingegen Defizite auf. Der Kfz-Verkehr hat den mit Abstand größten Anteil am Verkehrsaufkommen, der Radverkehrsanteil ist vergleichsweise gering. Die hohe Pkw-Affinität ist auf die regionale Verflechtung mit Wolfsburg als Standort der Automobilindustrie und auf mangelnde Alternativen in der Alltagsmobilität zurückzuführen. Mit dem Klimaschutz-Szenario hat sich Gifhorn zu der Mobilitätswende bekannt. Hieraus erwachsen Herausforderungen wie der Bewusstseinswandel in der Bevölkerung zur Nutzung von nachhaltigen Mobilitätsmitteln, als auch große Investitionen in das Straßen- und Radwegenetz. Zwar ist der regionale Bahnverkehr gut ausgebaut und kann durch die geplant engere Taktung zur positiven Entwicklung der Stadt beitragen, dennoch zeigen Radverkehr und ÖPNV deutlichen Handlungsbedarf.

**Fazitkarte Mobilitätswelten**

- Bahnlinie
- ▨ Eingeschränkte Erreichbarkeit ÖPNV (Taktung unter 60 Fahrten am Tag, weitläufige Erreichbarkeit)
- ▲▲▲ Barrierewirkung der Straße
- ⊖ Hohe Verkehrsbelastung
- ⓘ Neuralgische Punkte (Bahnübergänge)
- ⊙ Bahnhof
- Vorrangrouten des Radverkehrsnetzes
- City-Ring
- - - Regionale Radrouten
- Bushaltestellen



73 Fazitkarte Mobilitätswelten



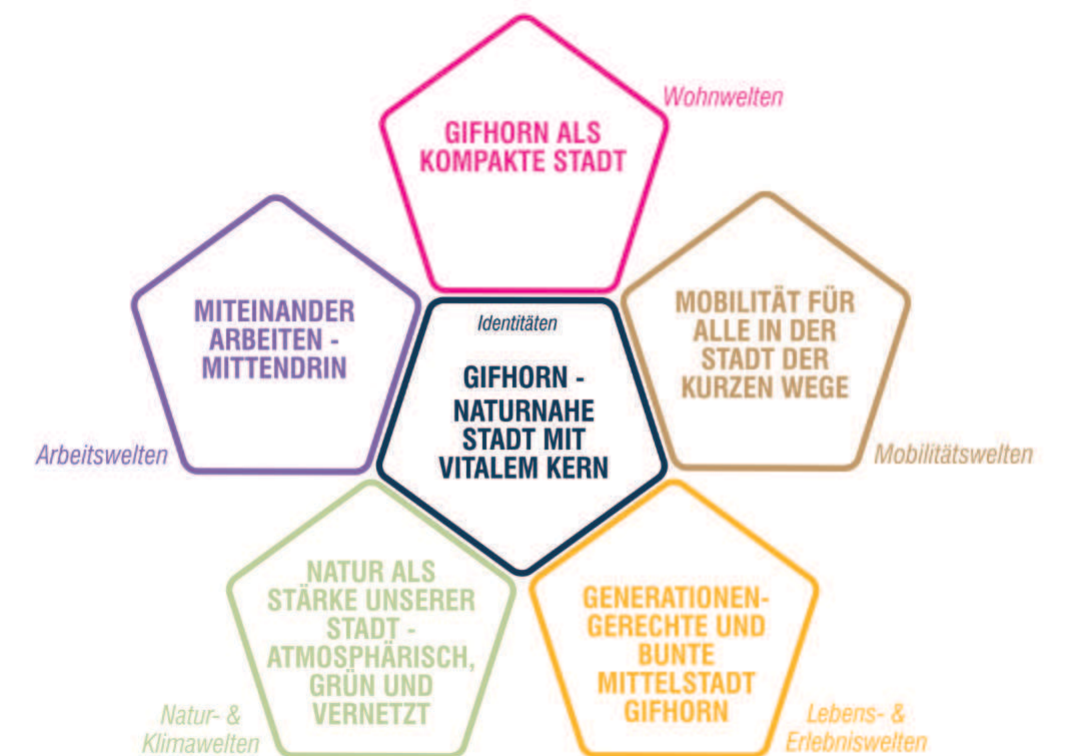
# 4

## 4 LEITBILD UND LEITLINIEN

### 4.1 Gesamtstädtische Leitlinien

#### ZIELE UND LEITLINIEN DER GIFHORNER STADTENTWICKLUNG

Im Mittelpunkt der fünf Handlungsfelder steht das Leitbild „Gifhorn – naturnahe Stadt mit vitalem Kern“. Noch ist die gesamtstädtische Identität einer Mittelstadt wenig ausgeprägt. Die Vernetzung zwischen städtischer Kern- /Innenstadt und den ländlichen bzw. beschaulich wahrgenommenen Ortschaften ist daher noch stärker zu entwickeln. Dem ländlichen Charakter steht eine gesamtstädtische prosperierende Bevölkerungsentwicklung gegenüber, welcher im Sinne einer nachhaltigen Weiterentwicklung begegnet werden muss. Es gilt, lebenswerte Heimat und offener Wirtschaftsstandort zu bleiben, und die landschaftlichen und stadträumlichen Qualitäten weiter zu stärken, vor allem aber attraktiv zu verknüpfen, so dass sie gemeinsam als besondere Qualität der Stadt wahrnehmbar und nutzbar werden.



## 4.2 Gifhorer Wohnwelten Leitlinien und Leitbild

Mit dem Leitbild „Gifhorn als kompakte Stadt“ soll der Fokus auf die Potenziale des Bestands und der Innenentwicklung gelegt werden. Punktuelle Nachverdichtung und vielfältigere Wohnformen in Verbindung mit Nahversorgung und wohnortnahen Arbeitsplätzen (z.B. Co-Working-Spaces) können hierbei dazu beitragen, eine stärkere Durchmischung und Belebung der größtenteils eher monofunktionalen Quartiere zu erreichen.

### LEITLINIEN

#### DAS WOHNUNGSANGEBOT VIELFÄLTIGER UND FÜR ALLE ZIELGRUPPEN GESTALTEN.

Gifhorn bietet bislang vorwiegend Wohnraum für Familien, die im Eigenheim leben möchten. Für jüngere Menschen, Zielgruppen jenseits der klassischen Familie sowie Senioren stellt sich das Wohnungsangebot als eher unzureichend dar. Geschaffen werden müssen besonders kleinere und bezahlbare Wohnungen mit flexibel nutzbaren Grundrissen, die sich einer neuen und flexibleren Lebenswelt anpassen.

#### Das heißt zum Beispiel:

- Zukünftiger Fokus auf punktuelle Nachverdichtung durch Geschosswohnungsbau
- Aktive Steuerung seitens der Stadt bei der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum durch die Ausreizung wohnungspolitischer und baurechtlicher Instrumente
- Rahmen schaffen für mehr kleinere und barrierearme Wohnungen und alternative Wohnformen
- Kooperationen mit Akteuren der Wohnungswirtschaft forcieren

#### GENERATIONSWECHSEL UND STRUKTURWANDEL GESTALTEN.

Gifhorns Bevölkerung wird im Durchschnitt älter, die Lebensstile vielfältiger: Quartiere und das Wohnungsangebot müssen diesem Wandel entsprechend vielfältiger werden, fehlende Wohnangebote sollen in den bestehenden Quartieren ergänzt werden. Es gilt, den Generationswechsel in den Einfamilienhausgebieten aktiv zu gestalten.

#### Das heißt zum Beispiel:

- Im Lebenslauf frühzeitig den Umzug aus dem „Familien-

haus vorbereiten, um Bestände bedarfsgerecht nutzen zu können

- Nachfrage nach seniorengerechten, kleineren Wohnungen im Geschosswohnungsbau decken, um Umzugsdynamik in den Einfamilienhausgebieten zu stärken
- Aufbau von Strukturen, die Verkaufsinteressenten und Käufer besser miteinander verknüpfen
- Rahmenbedingungen für Altbaugutachten schaffen, um Kosten für den Umbau von Bestandsgebäuden einschätzen zu können

#### DURCHMISCHUNG DER QUARTIERE SCHAFFEN.

Gifhorns Stadtstruktur wird weitestgehend von Einfamilienhäusern dominiert, die Quartiere sind „monofunktional“ und wenig abwechslungsreich. Durch die Ergänzung fehlender Wohnangebote, die Aufwertung des öffentlichen Raums und die Ergänzung der Nahversorgung, Gastronomie und von Arbeitsplatzangeboten können „durchmischte Quartiere“ geschaffen werden.

#### Das heißt zum Beispiel:

- Nachverdichtung/Aufstockung in den Quartieren mit Geschosswohnungsbau in Verbindung mit Nahversorgung, sozialer Infrastruktur und Nachbarschaftsplätzen als Ankerpunkte im Quartier
- dezentrale Aufwertung des Wohnumfeldes in den Quartieren, z.B. durch Spiel- und Aufenthaltsbereiche
- Anreize für Private zur Steigerung der Begrünung/Klimaanpassung auf privaten Flächen geben
- Aktive Steuerung seitens der Stadt übernehmen, z.B. durch Bauleitplanung

#### INNENENTWICKLUNG VOR AUSSENENTWICKLUNG.

Die weitere flächige Ausdehnung der Stadt sollte aufgrund von ökologischen Problemen und Konflikten mit der Landwirtschaft auf das unbedingt notwendige Maß begrenzt werden. Zentrale Herausforderungen bestehen im Bereich von Konversionen. Durch Umbau- und Nachverdichtung in den Quartieren und in den Ortschaften können nachhaltig fehlende Wohnangebote und lebendigere Quartiere geschaffen werden.

#### Das heißt zum Beispiel:

- gesamtstädtische Strategie zu Wohnbaulandentwicklung und Nachverdichtung entwickeln
- baurechtliche Steuerung der Nachverdichtung in den Quartieren fortführen

- direkte Ansprache der Eigentümer von Potenzialflächen durch Kommune und Investoren ermöglichen
- in der Bevölkerung durch Öffentlichkeitsarbeit für lebendige, durchmischte Quartiere werben

#### DEN BESTAND KONSEQUENT MODERNISIEREN UND UMBAUEN.

Innenentwicklung heißt dabei auch, den Wohnungsbestand bedarfs- und klimagerecht zu modernisieren und zu erweitern sowie private Akteure dabei (z.B. mit Beratung) zu unterstützen.

#### Das heißt zum Beispiel:

- Bestandsentwicklung stärken
- Rahmen schaffen zum altersgerechten und energieeffizienten Umbau von Bestandsgebäuden
- Beratung zum Umbau von Bestandsgebäuden
- Aufbau von Beratungsstrukturen, z.B. zum Thema Umbau von Bestandsgebäuden und alternativen Wohnen
- ggf. Sanierungsgebiete ausweisen

## 4.3 Gifhorer Arbeitswelten Leitlinien und Leitbild

Das Ziel ist, Gifhorns Industrie- und Gewerbestandorte für die Zukunft „fit“ und „flexibler“ zu machen. Trotz begrenzter Flächenausdehnung werden neue Entwicklungsmöglichkeiten für Zukunftsbranchen eröffnet. Die großflächigen, vor allem im Süden der Stadt liegenden, Gewerbegebiete werden zu grünen und attraktiven Arbeitsorten. Einzelhandels- und Dienstleistungsstandorte in der Gifhorer Innenstadt gilt es zu erhalten und kreativ weiterzuentwickeln.

### LEITLINIEN

#### DIE GEWERBESTRUKTUR WEITER VIELFÄLTIGEN

Gifhorn profitiert als attraktiver Wirtschaftsstandort stark von der Automobilwirtschaft. Neben der Weiterentwicklung in diesem Bereich gilt es, sich zugunsten einer ausgewogenen Wirtschaftsstruktur auch anderen Bereichen zu öffnen.

#### Das heißt zum Beispiel:

- vorhandene Strukturen stärken
- Intensivierung der Ansiedlung neuer Gewerbegebiete entsprechend veränderter Nachfrage
- Erreichbarkeit und Anbindung der Gewerbegebiete im Umweltverbund stärken
- Stärkung der Anziehungskraft für Gründer und junge Fachkräfte, z.B. durch Schaffung von flexibel nutzbaren und anmietbaren Räumlichkeiten

#### WEITERE FLÄCHENINANSPRUCHNAHME DURCH GEWERBE- UND INDUSTRIEGEBIETE BEGRENZEN UND NACHVERDICHTUNG ODER UMWANDLUNG ANSTELLE EINER ZERSTÜCKELUNG FORCIEREN.

Wie auch bei der Wohnbebauung stehen für die flächige Ausdehnung der Gewerbe- und Industriestrukturen nur begrenzt Flächen zur Verfügung. Dementsprechend gilt es effizienter mit den vorhandenen Gewerbeflächen umzugehen und weitere Versiegelung von Grund und Boden zu begrenzen.

#### Das heißt zum Beispiel:

- Stärkung der interkommunalen Kooperation für ein attraktives und effizientes Flächenangebot
- Gewerbeflächenmanagement und -monitoring für Suchräume im Bestand
- Aktivierung von Flächen im Bestand als Antwort auf die steigende Gewerbeflächennachfrage z.B. durch Konversion
- Gewerbe stapeln: mehrgeschossigen Gewerbebau ermöglichen

#### DAS ARBEITSUMFELD IN GIFHORNS GEWERBEGBIETEN ATTRAKTIVER UND VIELFÄLTIGER GESTALTEN.

Die Gewerbegebiete sind teilweise „grau“ und monofunktional. Eine Attraktivierung dieser Gebiete zusammen mit einer flexiblen digitalen Arbeitswelt kann sich positiv auf den ganzen Wirtschaftsstandort auswirken.

#### Das heißt zum Beispiel:

- neue Standards für Gewerbeflächenentwicklung setzen: innovativ, nachhaltig, ressourcenschonend, versiegelungsvermeidend
- klimagerechten Weiterbau des Bestandes anstreben, z.B. Energiekonzepte
- weiche Standortfaktoren verbessern und qualitätsvolle



Arbeitsorte schaffen (Angebote, z.B. Gastronomie und Freizeit/sonstige Dienste und zusätzliche Infrastruktur für Mitarbeitende, attraktivere/vielseitig nutzbare Außenräume und ansprechende Architektur etc.)

#### WEITERFÜHRENDE (AUS-)BILDUNGSANGEBOTE SCHAFFEN.

Weiterführende Bildungsangebote werden den Wirtschaftsstandort und die Bindung junger Fachkräfte weiter stärken.

##### Das heißt zum Beispiel:

- Etablierung als Standort für Aus- und Weiterbildung
- Arbeitsplatzangebote für „junge Erwachsene“ attraktiv gestalten (leben, lernen und arbeiten verbinden/Co-Learning)
- bedarfsgerechter, dem Bevölkerungswachstum entsprechender Ausbau der sozialen Infrastrukturen im Bereich Bildung (Schulbau)

#### DIE INNENSTADT STÄRKER ALS MULTIFUNKTIONALE MITTE BELEBEN.

Die Innenstadt ist mit der gesamtgesellschaftlichen Herausforderung des Rückgangs des stationären Einzelhandels u.a. durch Onlineshopping konfrontiert und benötigt eine vielfältigere Nutzungsstruktur neben dem klassischen Einzelhandel. Der Wandel bietet die Chance, die Innenstadt durch die Aufwertung des öffentlichen Raums, die Schaffung von Kultur-, Freizeit- und gastronomischen Angeboten sowie vielfältigeren Wohnangeboten als lebendige Mitte und zentralen Ort für Gifhorn zu entwickeln.

##### Das heißt zum Beispiel:

- Einzelhandelskonzept fortschreiben mit Blick auf den Generationswechsel in inhabergeführten Betrieben
- Steinweg in seiner Angebotsstruktur stärken und als attraktive Fußgängerzone mit Begegnungs- und Treffpunkten weiterentwickeln
- Leerstandsmanagement intensivieren
- stärkere Verzahnung des Einzelhandels mit digitalen Plattformen

## 4.4 Gifhorer Lebenswelten Leitlinien und Leitbild

Gifhorn muss sich zu seiner „Größe“ bekennen und dem demografischen und strukturellen Wandel durch bedarfsgerechtere Angebote wie Kultur-, Freizeit- und Aufenthaltsorte auch jenseits klassischer familienorientierter Lebens- und Arbeitswelten begegnen. Die dezentralen Strukturen Gifhorns können durch die Bündelung von Infrastrukturen an Ankerpunkten, wie z.B. Schulen, Vereinshäusern, etc. gestärkt werden.

#### LEITLINIEN

##### WEITERFÜHRENDE (AUS-)BILDUNGSANGEBOTE SCHAFFEN.

Weiterführende Bildungsangebote würden die Attraktivität Gifhorns für „junge Erwachsene“ erheblich steigern.

##### Das heißt zum Beispiel:

- Etablierung als Standort für Aus- und Weiterbildung mit der Ausweitung der Kulturangebote für „junge Erwachsene“ verbinden
- vielfältige formelle und informelle Bildungsangebote und –prozesse etablieren und unterstützen

##### DURCHMISCHTE QUARTIERE SCHAFFEN.

Gifhorns Quartiere sind „monofunktional“ und wenig abwechslungsreich. Durch die Ergänzung fehlender Wohnangebote, die Schaffung von Orten der Begegnung und des Austauschs, wie z.B. einem Nachbarschaftsplatz und ergänzende Angebote wie z.B. einer Gemeinschaftswerkstatt, von Service- und Paketstationen, Gastronomie und Co-Working-Angeboten können die Quartiere attraktiver werden. Dazu gehört es auch, die Verträglichkeit zwischen Wohnen und ergänzenden Nutzungen zu gewährleisten.

##### Das heißt zum Beispiel:

- Vorhandene Quartierszentren stärken, kleinere Unterezentren schaffen
- Bereicherung der Quartiere in den jeweiligen Zentren mit neuen Nutzungs- und Begegnungsmöglichkeiten
- vorhandene Gemeinschaftseinrichtungen als Begegnungsorte zum Quartier öffnen und zugänglich machen
- Dorfgemeinschaftshäuser neu denken
- Zielgruppenorientierte Ausweitung des (kulturellen) Angebots, z.B. für Jugendliche

## VERNETZUNG UND ERREICHBARKEIT DER ORTSCHAFTEN VERBESSERN.

Der Ausdünnung und zunehmenden Zentralisierung der medizinischen Versorgung und Nahversorgung muss durch eine intelligente Vernetzung und der konsequenten Verbesserung der Erreichbarkeit der Ortschaften auch ohne eigenes Auto begegnet werden.

##### Das heißt zum Beispiel:

- neue Wege bei der Daseinsvorsorge in ländlichen Ortschaften gehen
- mobile Infrastruktur (z.B. mobile Apotheke oder Einkaufsbus) erproben
- alternative Organisationsformen für die Nahversorgung in kleineren Ortschaften fördern, z.B. durch digitale Plattformen, genossenschaftlich organisierte Bürgerläden
- Verkehrsplanung (insb. ÖPNV-, Radanbindung) stärker mit der Zugänglichkeit zu wichtigen Infrastrukturen verknüpfen

##### ALLEINSTELLUNGSMERKMAL „MÜHLEN-, HEIDE UND WASSERSTADT“ WEITERENTWICKELN UND DIE VIelfALT TOURISTISCHER ANGEBOTE STÄRKEN.

Bislang sind die Angebote stark auf den Tagestourismus (Wandern/Radfahren) ausgerichtet. Dabei bedarf es zusätzlicher attraktiver Angebote, um Touristen in der Region zu halten. Ise, Aller, Schloss und Mühlenmuseum/Motorradmuseum bieten die Chance, die einzigartige Mitte Gifhorns mit neuen Angeboten und noch besserer Erschließung und Vernetzung für Gifhorer und ihre Gäste weiter zu stärken.

##### Das heißt zum Beispiel:

- Schärfung des Stadtmarketings
- Veranstaltungen in Gifhorn noch stärker nach Außen bewerben
- Vernetzung der touristischen Highlights fördern
- Maßnahmen aus dem Schlossseekonzept umsetzen und Ideen für die Verknüpfung des Schlosssees mit der Innenstadt weiterdenken

## 4.5 Gifhorer Natur- & Klimawelten Leitlinien und Leitbild

Gifhorn als naturnahe Stadt an Aller und Ise verfügt über ein landschaftliches Potenzial, deren Erlebbarkeit und Zugänglichkeit als stark verbesserungswürdig empfunden wird. Um die Potenziale zu aktivieren, steht die bessere Vernetzung der Wasserläufe mit der Kernstadt durch innovative Maßnahmen im Fokus. Unter Berücksichtigung der Schutzbedürftigkeit werden Aller und Ise zum Zwecke der Naherholung und des Stadtklimas revitalisiert. Öffentliche Räume werden zu attraktiven Aufenthaltsbereichen und tragen gleichzeitig zur Klimaanpassung bei.

#### LEITLINIEN

##### INNENENTWICKLUNG VOR AUSSENENTWICKLUNG ZUM SCHUTZ DER NATUR.

Zentrale Herausforderung zum Schutz von Umwelt und Natur ist es, Bestandsflächen besser zu nutzen. Durch Umbau und Nachverdichtung in den Quartieren können nachhaltig fehlende Wohnangebote, Nutzungsmischung und lebendigere Quartiere geschaffen werden.

##### Das heißt zum Beispiel:

- Begrenzung der Flächenausweisung im Außenbereich
- Nachverdichtung und Umwandlung im Bestand, z.B. durch Aufstockung
- Koordinierung der Freiraumplanung zwischen Stadt und Regionalverband Großraum Braunschweig
- Förderung von Klimaanpassungsmaßnahmen im Siedlungsbereich, z.B. Entsiegelung, Begrünung, Versickerung, Verdunstung, Regenrückhaltung
- Doppelte Innenentwicklung durch Fassadenbegrünungen oder Gründächer

##### GIFHORNS KERNSTADT MIT DURCHZIEHENDEN GRÜN-, UND WASSERRÄUMEN STÄRKER VERNETZEN.

Trotz räumlicher Nähe sind die Grün- und Wasserräume kaum in die Kernstadt eingebunden. Es gilt, die Übergänge zwischen Stadt und Natur durch den Abbau von (größtenteils verkehrlichen oder baulichen) Barrieren zu verbessern und attraktive Wegeverbindungen zu schaffen. Vorhandene Grün- und Freiräume bieten ein erhebliches Nutzungs- und Aufwertungspotenzial (z.B. Zusammenlauf Aller und Ise), das durch eine Stärkung der Zugänglich- und Erlebbarkeit genutzt werden kann.

Das heißt zum Beispiel:

- Schaffung einer Verknüpfungs- und Erlebnisachse entlang der Wasserläufe als grün-blaues Rückgrat der Innenstadt, Einbindung des Schlosssees
- Schließung der Lücken bestehender Fuß- und Radwegeverbindungen (insb. um die Innenstadt und in Verbindung mit umliegenden Landschaftsräumen)
- Verbesserung der Informationen über das Freiraumangebot und Wegenetz, Nutzung auch digitaler Plattformen
- in der Innenstadt Abbau von Barrieren an den nord-süd-verlaufenden Straßenachsen, z.B. durch Überwege

**WASSERFLÄCHEN IM STADTGEBIET RENATURIEREN UND BESSER ERLEBBAR GESTALTEN.**

Durch die technisch-begradigte Führung der Aller besteht ein wertvolles Renaturierungspotenzial. Die biologische Vielfalt kann gesteigert werden. Den Biotopverbund von Ise und Aller gilt es zu schützen, zu entwickeln und hinsichtlich seiner Funktion als Lebensraum und im Sinne des Stadtklimas aufzuwerten. Technische Barrieren sollen für eine Steigerung der biologischen Vielfalt und für mehr Aufenthaltsqualität abgebaut und bessere Zugänge geschaffen werden.

Das heißt zum Beispiel:

- Renaturierung, Offenlegung und Nutzbarmachung der Aller im innerstädtischen Bereich, z.B. durch den Bau einer Niedrigwasserrinne
- Ganzheitliche Planung der Gewässer in der Innenstadt (Mühlenaller, Rot-Aller, Ise)
- Flüsse für die Freizeitnutzung weiter entwickeln, z.B. Spielflächen und Bewegungselemente entlang der Aller und Ise, Möglichkeiten für das Kanufahren
- Durchgänge an den Wehren schaffen, z.B. durch Fischaufstiege
- Schutz vorhandener Ökosysteme (Arten und Lebensgemeinschaften) und Biotopstrukturen

**ATTRAKTIVE UND KLIMAGERECHTE ÖFFENTLICHE RÄUME GESTALTEN.**

Insbesondere Begegnungsorte in der Kernstadt und in den Ortschaften bieten Potenzial zur Aufwertung. Belange der Klimaanpassung gilt es bei zukünftiger Gestaltung im öffentlichen Raum konsequent zu berücksichtigen (Verschattung, Kühlung, Schutz vor Starkregen, Versickerung, Verdunstung, Steigerung der Biodiversität).

Das heißt zum Beispiel:

- Beispielhafte Maßnahmen für Begrünung und Versickerung dort umsetzen, wo geeignete Eigentumskonstellationen (und insbesondere städtische Liegenschaften) vorhanden sind
- Ergänzung vorhandener Grün-/Brachflächen durch neue Vegetationen
- Stärkung von wohnortnahem (auch Fassaden, Dächer) und straßenbegleitendem Grün
- Maßnahmen zur Entsiegelung im Siedlungsbereich forcieren

**4.6 Gifhorer Mobilitätswelten  
Leitlinien und Leitbild**

Unter dem Leitbild der „Mobilität für alle in der Stadt der kurzen Wege“ will Gifhorn für alle Verkehrsteilnehmenden attraktiver und umweltfreundlicher werden. Es soll ein attraktives Verkehrsnetz entstehen, das insbesondere auf den Hauptverkehrsverbindungen die Kernstadt mit den Ortschaften besser vernetzt. Die Bewegungsräume werden für den Fuß- und Radverkehr ausgebaut und Lücken geschlossen. Eine effiziente und gebündelte Abwicklung von Pendlerverkehren soll die Attraktivität für alternative Mobilitätsformen steigern.

**LEITLINIEN****AUF SCHNELLEN WEGEN.**

Neben der Verlagerung des Verkehrs auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes gilt es den Verkehrsfluss für alle Verkehrsarten zu optimieren, die Fahrzeiten zu verkürzen und die Infrastrukturen möglichst nah an die Bewohner zu bringen.

Das heißt zum Beispiel:

- Verknüpfung zwischen Verkehrsmitteln verbessern: Anpassungen bezüglich Taktung und Anschlüsse
- Straßenraum als öffentlichen Raum für alle Verkehrsteilnehmenden gestalten
- vernetzende und multimodale Mobilität fördern, z.B. durch Mobilitätsstationen, die (z.B. Sharing-)Angebote an einem Ort bündeln
- Stärkung der Nord-Süd-Verbindungen für den Fahrradverkehr
- Erleichterung der Orientierung

**ATTRAKTIVE ALTERNATIVEN ZUM UMSTIEG VOM PKW AUF VERKEHRSMITTEL DES UMWELTVERBUNDES ENTWICKELN.**

In Gifhorn dominiert bisher der motorisierte Individualverkehr (MIV) als Fortbewegungsmittel. Durch den Ausbau alternativer Mobilitätsformen, der Verbesserung der Infrastruktur für ÖPNV und Radverkehr, eine fuß- und radfahrerfreundliche Straßen- und Platzgestaltung und einen bewussteren Umgang mit Flächen für den ruhenden Verkehr kann eine nachhaltigere Verteilung des Verkehrsaufkommens gelingen.

Das heißt zum Beispiel:

- stärkere Verknüpfung der Verkehrsarten und Steigerung der Multimodalität
- ländliche Ortschaften besser in das ÖPNV-Netz integrieren, z.B. Pendelbus
- Einbindung des regionalen Radverkehrskonzeptes in Planungen zum Ausbau von (interkommunalen) Radverkehrsverbindungen
- bessere Ausweisung/Vermarktung von bereits bestehenden Angeboten

**PENDEL- UND WIRTSCHAFTSVERKEHRE VON WOHN- ZU ARBEITSORTEN NACHHALTIGER GESTALTEN ODER VERMEIDEN.**

Gifhorn bleibt eine Pendlerstadt mit verkehrsreichen Beziehungen insbesondere von und nach Wolfsburg oder Braunschweig. Durch den konsequenten Ausbau des ÖPNV- und Fahrradwegeangebots und attraktive Verknüpfungen mit der Bahn können die Pendlerbeziehungen nachhaltiger gestaltet und die bestehende (Über-) Belastung der Ein- und Ausfallstraßen reduziert werden.

Das heißt zum Beispiel:

- Erreichbarkeit zur Regionalbahn verbessern: Anpassungen im Nahverkehr bezüglich Taktung und Anschlüsse
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Ortschaften, insbesondere Ausbau der Fahrradinfrastruktur und ÖPNV Anbindung
- Eingangstore in die Innenstadt gestalten

**INTEGRATION DER MOBILITÄTS- UND VERKEHRSPLANUNG IN DIE STADTENTWICKLUNG.**

Gifhorn verfügt mit dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Leitbild Mobilität 2030 und dem Radverkehrskonzept 2022 über aktuelle Planungsinstrumente, die umfassende Maßnahmen vorschlagen. Jetzt gilt es, diese Maßnahmen zu realisieren und die Leitlinien der Mobilitäts- und Verkehrsplanung noch mehr mit der Stadtentwicklung zu verschränken.

ren und die Leitlinien der Mobilitäts- und Verkehrsplanung noch mehr mit der Stadtentwicklung zu verschränken.

Das heißt zum Beispiel:

- integrierte Stadtentwicklung: Innovative Infrastrukturangebote bei Wohnbauprojekten schaffen
- Flächenbedarfe für Radverkehr in der Bauleitplanung sichern
- langfristige Strategie zur Mobilitätswende (z.B. Sharing-, Parkleitsystem) entwickeln



# 5

## 5 TEILRÄUMLICHE BETRACHTUNG UND BEWERTUNG

Nachdem in den vorangegangenen Kapiteln die Gesamtstadt betrachtet wurde, findet in diesem Kapitel eine Betrachtung auf teilräumlicher Ebene statt. Eine genauere Betrachtung von Vertiefungsbereichen ist insofern notwendig, als dass damit dem Ziel der Festsetzung von Fördergebietskulissen (Stadtumbauebenen) entsprochen werden kann. Den ersten Teilraum stellt die Innenstadt dar, für die aufbauend auf einer Analyse der stadtentwicklungsrelevanten Themen konkrete räumliche Projektvorschläge gegeben werden. Im Laufe des Bearbeitungsprozesses stellten sich weitere größere Handlungsbedarfe in einzelnen Teilbereichen der Gesamtstadt heraus (z.B. Braunschweiger Straße und ihr Umfeld). Erste Vorschläge für diese Gebietskulissen stellen die Maßnahmenvorschläge in Kapitel 6.7 dar, für die nachgelagert zum ISEK die Grundlage für die Antragstellung auf ein weiteres Programm der Städtebauförderung gelegt werden kann.

### 5.1 Vorstellung Untersuchungsgebiet Innenstadt

Die Gifhorer Innenstadt bietet sich als Herzstück der Stadt und Schwerpunkt für Arbeiten, Einzelhandel, Wohnen und Kultur als Vertiefungsraum an. Gleichzeitig lässt sich hier ein Schwerpunkt an städtebaulichem Handlungsbedarf feststellen. Räumlich umfasst der Vertiefungsbereich Innenstadt den historischen Kern Gifhorns, der durch die Wasserflächen der Ise und der Aller sowie den Schlosssee und den Mühlensee eingegrenzt wird. Zusätzlich wurden als wichtiger Bereich für den südlichen Stadteingang die Bereiche zwischen Fallerslebener Straße und der Rotaller sowie der Parkplatz Schottische Mühle in das Untersuchungsgebiet integriert. Damit überschneidet sich das Untersuchungsgebiet weitestgehend mit dem Sanierungsgebiet von 1981 und wird ergänzt um die Bereiche der Bleiche und den Bereich zwischen Konrad-Adenauer-Straße und dem Schlosssee.

Als Ausgangspunkt für die historische Stadtentwicklung Gifhorns – dem Mündungspunkt von Ise und Aller – und aufgrund der attraktiven Einbettung in die Natur- und Landschaftsräume des Schlosssees bildet heute die Innenstadt das Herzstück der Stadt Gifhorn. Städtebaulich prägend wirkt in der Innenstadt wesentlich der Steinweg, der als urbane Achse mit gutem Einzelhandelsbesatz den Marktplatz im Norden mit dem Schillerplatz im Süden verbindet. Der sich zum Markt-

platz weitende Straßenraum wird dabei hauptsächlich durch historische Bauten – teilweise aus der Renaissance – flankiert. Während der Steinweg einen klar gefassten Straßenraum bildet, ist die Struktur in den rückwärtigen Bereichen ungleichmäßig. Die historische Parzellenstruktur ist durch schmale Streifen, sogenannte „Handtuchflächen“ der ehemaligen Ackerlandnutzung, charakterisiert. In diesen Bereichen östlich und westlich des Steinwegs befindet sich überwiegend Wohnbebauung aus der Gründerzeit sowie neuere Nachverdichtung aus den letzten Jahrzehnten. Daneben finden sich als „typische“ Hinterhofbebauung Garagen- und Parkplatzanlagen wieder. Im Nord-Osten wird die Bebauung der Innenstadt durch die Konrad-Adenauer-Straße vom Grünzug entlang des Schlosssees sowie vom Schloss abgegrenzt. Im westlichen Bereich der Kernstadt wird die Bebauung wiederum durch den Sportplatz Bleiche sowie dem daran angrenzenden Grünraum an der Mündung von Ise und Aller flankiert.

Um den unterschiedlichen Bereichen innerhalb der Gifhorer Innenstadt und ihrem individuellen Charakter Rechnung zu tragen, werden die SWOT-Analyse und Bewertung sowie, später folgend, die Maßnahmen in vier unterschiedliche Teilräume der Innenstadt aufgeteilt. So sollen einerseits ihre spezifischen Potenziale erkannt und genutzt werden, aber auch Schwächen benannt und erhoben werden. Auf diese Weise kann genauer auf die jeweiligen Problemstellungen der Teilräume eingegangen werden.

So wurde die urbane Achse des Steinwegs als ein in seiner baulichen Struktur und seinem Charakter homogener Teilraum identifiziert, der sich deutlich von den westlich und östlich gelegenen Bereichen abgrenzt. Diese angrenzenden Teilräume Bleiche und östliche Innenstadt sind deutlich weniger von einer urbanen Öffentlichkeit geprägt und lassen sich überwiegend als Wohngebiete beschreiben. Im Teilraum Bleiche kommen zudem noch der Sportplatz sowie der Grünraum an der Mündung von Ise und Aller als strukturelle Eigenheiten hinzu. Der vierte Teilraum Schlosssee lässt sich deutlich durch die Konrad-Adenauer-Straße vom restlichen Bereich der Innenstadt abtrennen und bildet mit dem Schloss und den grünen Uferbereichen des Schlosssees den landschaftlich geprägten Teil der Innenstadt.

Auf den folgenden Seiten soll zunächst der Gesamttraum der Innenstadt unter Einbezug stadtentwicklungsrelevanter Analysethemen beleuchtet werden, bevor in der SWOT-Analyse eine genauere Analyse der Teilräume erfolgt.





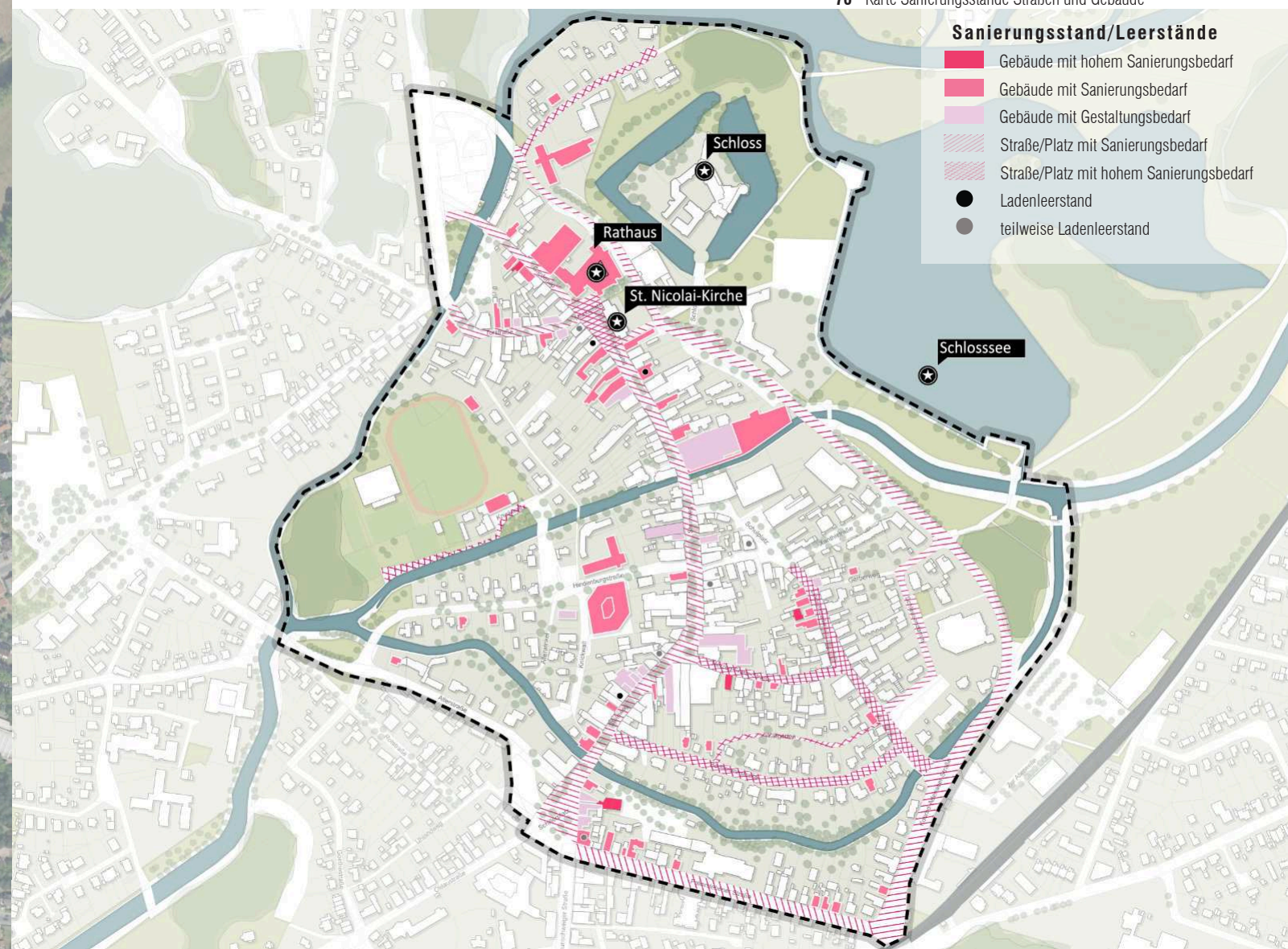
75 Einteilung der Teilräume der Innenstadt

**Bausubstanz und Leerstände**

In der Innenstadt lässt sich an vielen Stellen ablesen, dass über mehrere Stadtreparaturen hinweg die vorhandene historische Bausubstanz weitestgehend in einem guten Zustand gehalten werden konnte. Besonders sichtbar wird das an dem historischen Ensemble aus Fachwerkbauten am Marktplatz, zu dem auch die St. Nicolai-Kirche gehört, deren Sanierung erst 2022 abgeschlossen wurde. Nichtsdestotrotz lassen sich einige historische Bauten am Steinweg, Schillerplatz, in der Herzog-Franz-Straße, in der Fallerslebener Straße, in der Lindenstraße sowie in der Torstraße finden, die einen Sanierungsbedarf aufweisen. Mit dem Rathaus sowie dem Parkhaus der Hempel-Galerie bestehen größere Sanierungsbedarfe bei Bausubstanz aus den vergangenen 40 Jahren. Gestaltungsbedarf der Bausubstanz, z.B. in Form von einer Fassadensanierung oder einer Aufwertung der Gebäudehülle, lässt sich ebenfalls bei einigen Nachkriegsbauten am Steinweg feststellen.

Etwas stärkerer Handlungsbedarf lässt sich bei dem Sanierungsstand der Flächen des öffentlichen Raums und den Straßenoberflächen erkennen. So ist die Gestaltung des Steinwegs, inklusive des Schillerplatzes und des Marktplatzes, in die Jahre gekommen und weist Reparaturbedarfe auf. Akuter Handlungsbedarf zeigt der Schillerplatz, hier ist sowohl gestalterisch als auch hinsichtlich der Verkehrssituation deutliches Verbesserungspotenzial vorhanden. Die anliegenden Gebäude haben einen Sanierungs- bis hohen Sanierungsbedarf und schaffen als rahmende Bebauung eine wenig attraktive Platzsituation. Als Knotenpunkt der Innenstadt ist die Verkehrsbelastung um den Schillerplatz enorm, was die Situation für den Fuß- und Radverkehr stark beeinträchtigt. Ebenso können bei den Straßenoberflächen der viel befahrenen Konrad-Adenauer-Straße und der Fallerslebener Straße Mängel festgestellt werden. Davon betroffen sind auch einige kleinere Straßen in der Innenstadt, wie die Lindenstraße, die Torstraße und der Cardenap. Besonders eklatante Sanierungsbedarfe befinden sich in der Bodemannstraße, in der Herzog-Franz-

76 Karte Sanierungsstände Straßen und Gebäude





Straße, im Wallgarten, im westlichen Bereich des Knickwalls sowie Am Schlossgarten. So weist z.B. die Bodemannstraße mit der historischen Pflasterung starke Unebenheiten auf, während es im Wallgarten an einer Befestigung der Straßenoberfläche fehlt. Insgesamt zeigt die Situation für den Fuß- und Radverkehr an vielen Stellen Mängel auf, Radwege sind teils nicht vorhanden, enden an Kreuzungspunkten oder sind zu schmal.

Ladenleerstände lassen sich im Untersuchungsraum nur vereinzelt im Steinweg und der Herzog-Franz-Straße erkennen. Sie dominieren bisher noch nicht das Stadtbild. Die Tendenz zu Leerständen nimmt jedoch zu.

**Denkmäler**

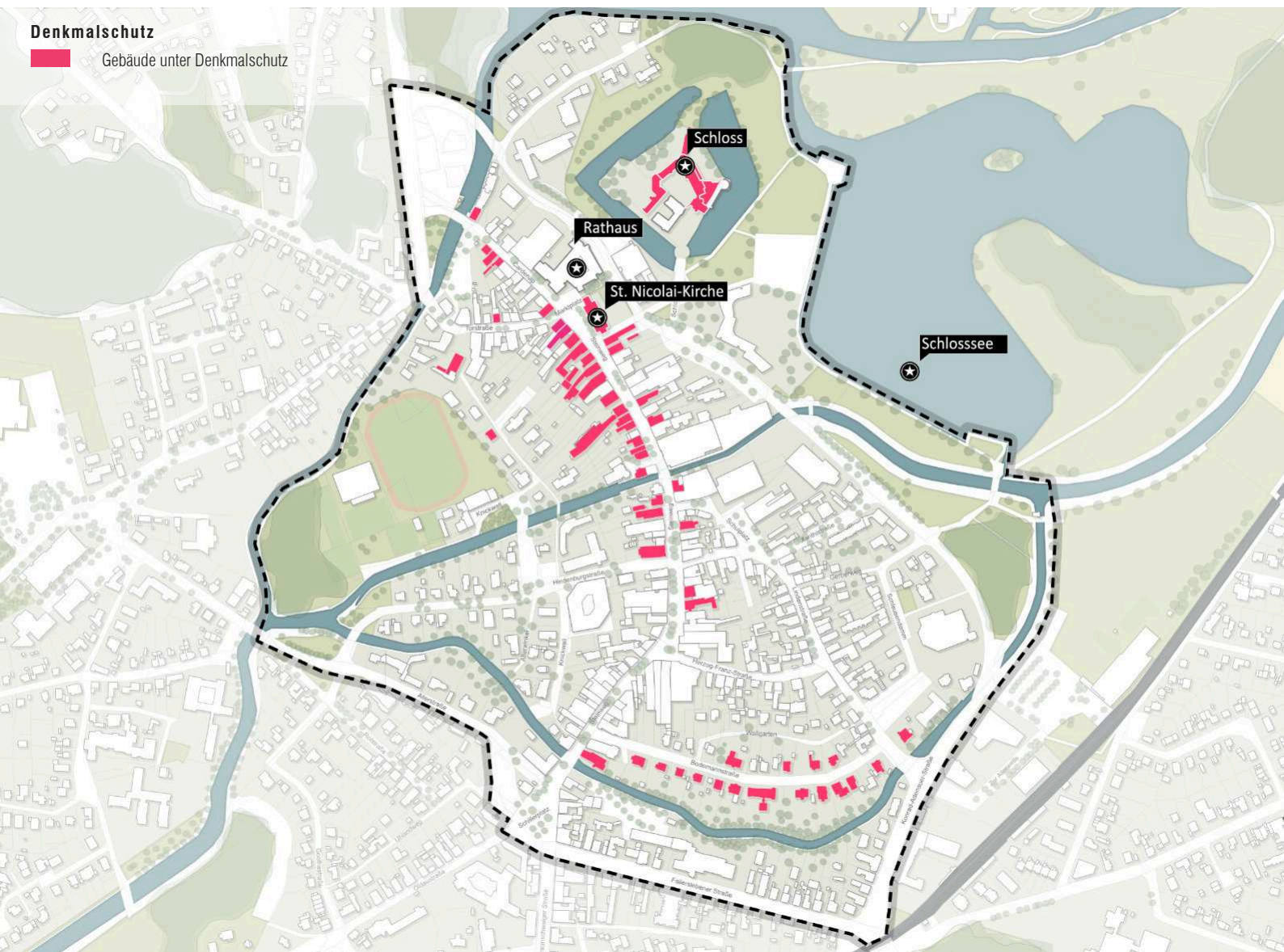
Die Baudenkmäler der Stadt Gifhorn nehmen für die Stadt eine wichtige Funktion als touristische Highlights und Identitätsträger ein. Besonders wichtige Baudenkmäler stellen das Schloss Gifhorn, welches 1525 in der Renaissancezeit erbaut

wurde, sowie die barocke St. Nicolai-Kirche von 1744 dar. Hinzu kommen einige Fachwerkbauten aus der Renaissancezeit auf der westlichen Seite des Steinwegs, darunter z.B. das Kavalierrhaus im Stil der Weserrenaissance oder das Alte Rathaus aus dem Jahr 1562 mit aufwendiger Holzschnittornamentik in der Fachwerkfassade. Neben diesen überwiegend aus der Renaissance stammenden Baudenkmalern sind ein Großteil der Gründerzeitvillen in der Bodemannstraße ebenfalls unter Denkmalschutz gestellt. Dieses wichtige baukulturelle Erbe der Stadt Gifhorn gilt es, im ISEK Bedeutung zu geben und in die Planungen zu integrieren.

**Öffentlicher Raum, Grün- und Freiflächen**

Die Gifhorer Innenstadt ist besonders durch ihre Einbettung in den Grün- und Landschaftsraum um den Schlossee sowie den Mühlensee geprägt. So liegen zwischen dem Steinweg als zentrale Fußgänger- und Einkaufszone und dem Landschaftsraum um den Mühlensee nur wenige hundert Meter. In diesem Bereich grenzt auch das Landschaftsschutzgebiet Ost-

77 Karte Baudenkmäler



heide an den Untersuchungsraum an. Mit den westlichen Uferzonen des Schlossees und des Mühlensees sowie den Grünbereichen um das Schloss befinden sich zudem wichtige Grünbereiche für die Innenstadt innerhalb des Untersuchungsgebiets. Die blau-grünen Bänder der Ise, der Mühlenaller und der Rotaller durchziehen den bebauten Bereich der Innenstadt und fließen im westlichen Teil der Innenstadt an der Bleiche wieder zusammen. Ihre Zugänglichkeit und Integration in den Stadtraum ist bisher unzureichend gestaltet und zeigt an vielen Stellen Handlungsbedarf, um der Funktion als durchgehendes Blau-Grünes Band noch stärker gerecht zu werden. An dieser Stelle befindet sich eine größere Grünfläche neben dem Sportplatz, die der natürlichen Sukzession überlassen und naturnah zugewachsen ist. Der Bereich ist bisher kaum für die Öffentlichkeit nutzbar.

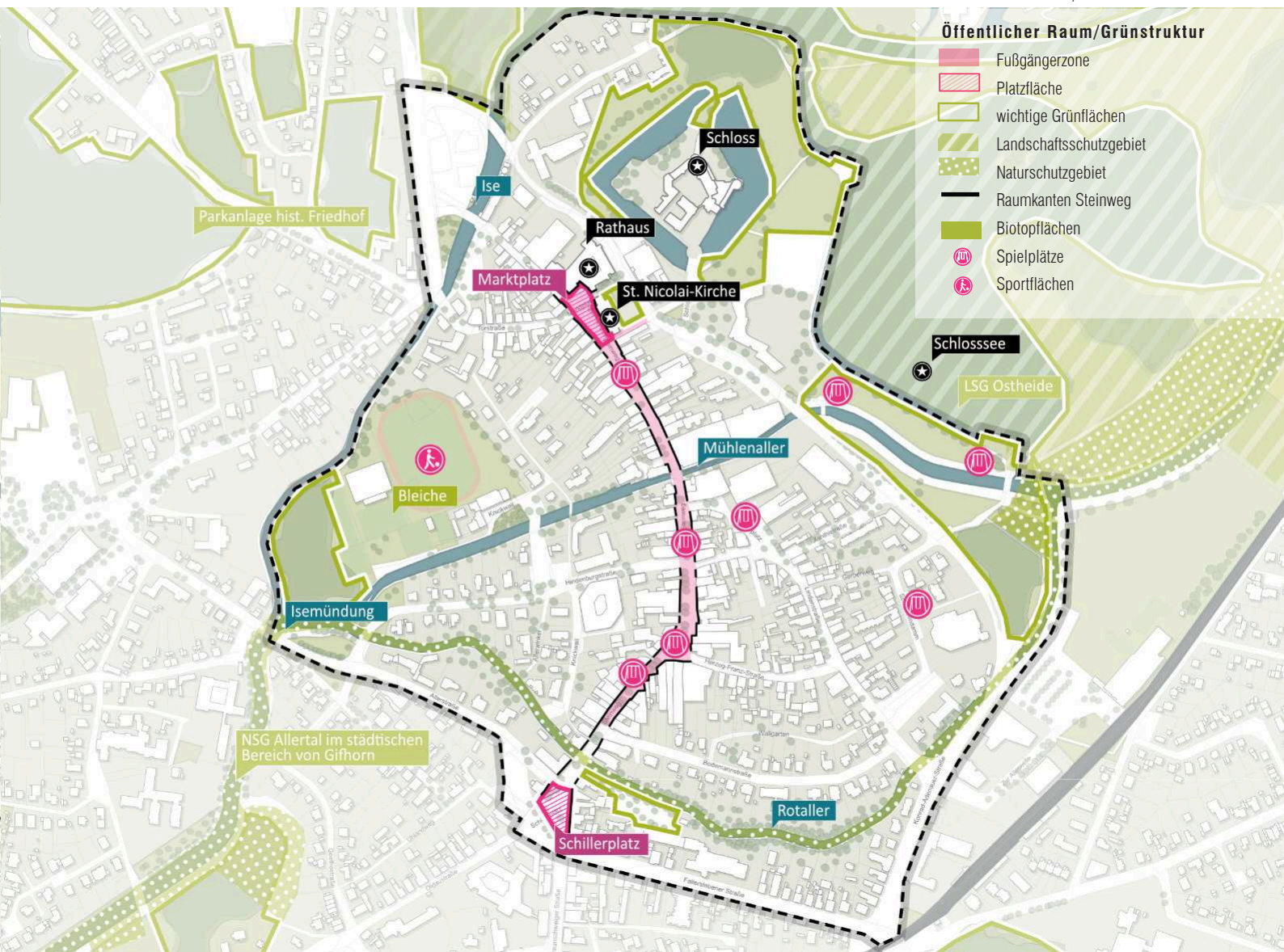
Der öffentliche Raum im Sinne von öffentlichen Platzflächen und Fußgängerbereichen in der Gifhorer Innenstadt be-

schränkt sich hauptsächlich auf den Steinweg als Fußgängerzone sowie den Schillerplatz als südlichem Stadtaufakt und dem Marktplatz als nördlichem Abschluss des Steinwegs. Dabei bildet der Zusammenschluss aus Marktplatz, Steinweg und Schillerplatz eine zusammenhängende urbane Achse in Nord-Süd-Ausrichtung, die durch klare Baukanten gefasst ist und wenig mit den angrenzenden Bereichen der Innenstadt in Verbindung tritt. Die weiteren Bereiche des öffentlichen Raums der Innenstadt sind stark auf den MIV ausgelegt und bieten wenig Aufenthaltsqualität und kaum attraktive Ausstattungsmerkmale.

**Nutzungsstruktur**

Die zentrale Bedeutung des Steinwegs als urbane Achse mit Einkaufsfunktion verdeutlicht sich besonders in der Kartierung der Nutzungen im Untersuchungsgebiet. Hier zeigt sich ein starker Besatz mit Einzelhandel und vereinzelt mit gastronomischen Angeboten. Kulturelle Nutzungen sowie medizinische Versorgung lassen sich verteilt innerhalb des gesamten Unter-

78 Karte öffentlicher Raum/Grünstruktur





suchungsgebiets wiederfinden. Wichtige öffentliche, administrative Einrichtungen wie das Amtsgericht, das Rathaus und die Verwaltung des Landkreises befinden sich im nördlichen Bereich der Innenstadt in direkter Nähe zum Schloss. Zudem sind innerhalb des Untersuchungsgebiets die Feuerwahrerätehäuser, die Polizeiinspektion sowie die Freiherr-vom-Stein-Schule (Hauptschule) zurzeit noch verortet. Mit dem Sportareal Bleiche verfügt die Innenstadt über eigene Sportfelder für Tennis, Fußball und Leichtathletik.

**Verkehr und Mobilität**

Im Innenstadtbereich wird die Hauptverkehrslast des Kfz-Verkehrs über einen City-Ring, bestehend aus der Konrad-Adenauer-Straße, der Fallerslebener Straße, der Celler Straße sowie der Lüneburger Straße, weitestgehend aus den zentralen Bereichen der Innenstadt herausgehalten. Untersuchungen im Zuge der Aufstellung des Leitbilds Mobilität 2030 haben gezeigt, dass es an diesen Stellen zu den Stoßzeiten zu Verkehrsstaus kommen kann, zumal die wichtigen Hauptver-

kehrsstraßen Braunschweiger Straße und Calberlaher Damm in den City-Ring münden. Der City-Ring leitet einerseits einen Großteil des Verkehrs um die Innenstadt herum. Andererseits bilden dessen Straßen auch starke Barrieren zu den angrenzenden Bereichen – z.B. zum Schlosssee.

Die wichtigste Erschließung des Bereichs innerhalb des Rings bilden Hindenburgstraße und Lindenstraße, von denen mehrere Stichstraßen abgehen und den weiteren Bereich der Innenstadt erschließen. Den Kern der Innenstadt bildet jedoch die Fußgängerzone im Steinweg mit dem Marktplatz und dem Schillerplatz. Die Verbindung der Fußgängerzone mit den vor allem westlich gelegenen Bereichen der Innenstadt erfolgt hier weitestgehend über kleine (größtenteils private) Fußwege.

Die Erschließung der Innenstadt mit dem ÖPNV erfolgt weitestgehend über den City-Ring. Lediglich in der Xanthistraße und der Hindenburgstraße befinden sich Bushaltestellen innerhalb des City-Rings. Insgesamt weist die Innenstadt eine

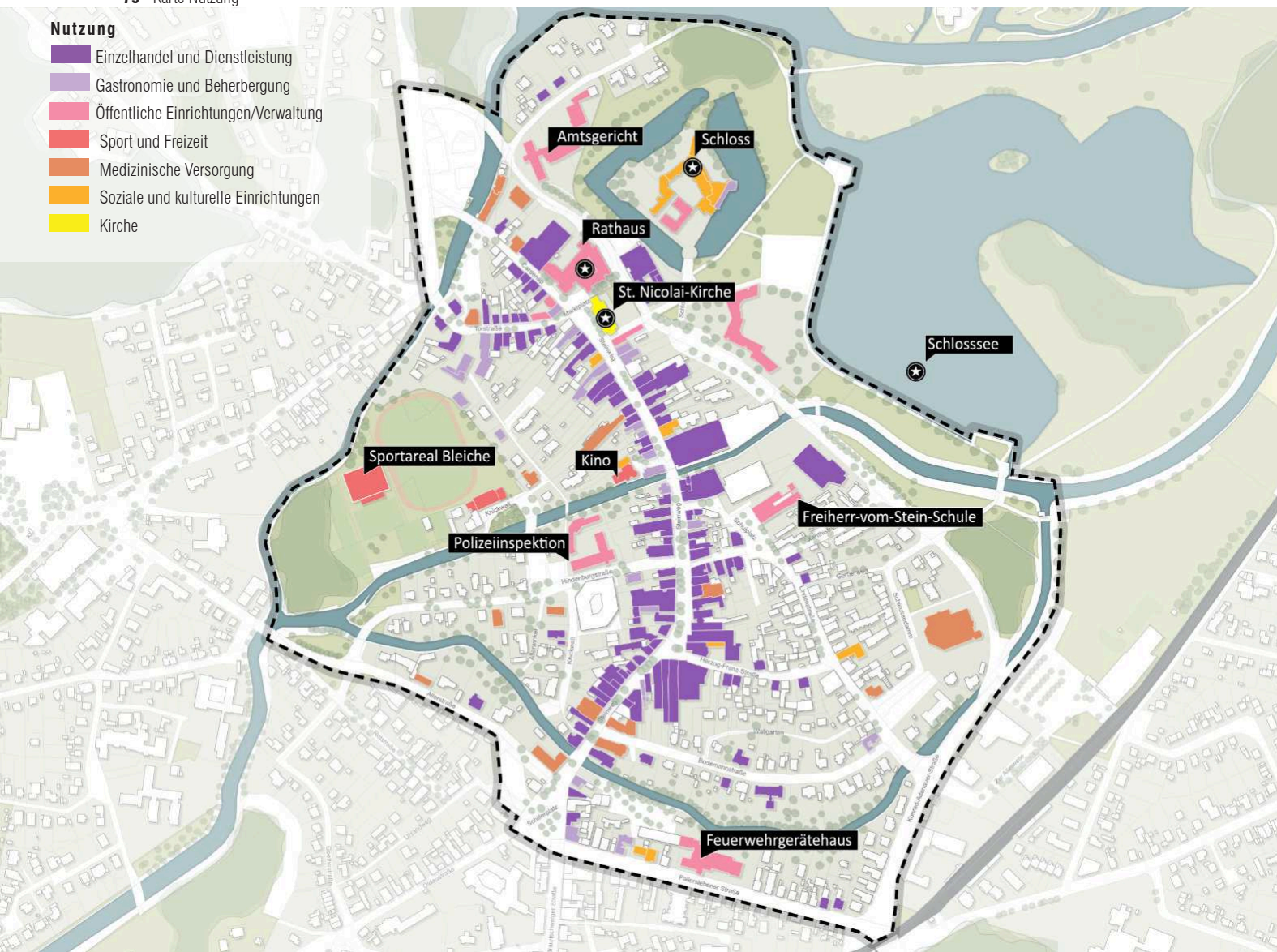
überwiegend gute Abdeckung von Bushaltestellen mit einem 200m-Radius auf. Den wichtigsten Verkehrsknotenpunkt für den ÖPNV stellt der Bahnhof Gifhorn Stadt dar. Der Bahnhof wird dabei über einen kleinen Abschnitt der Braunschweiger Straße und dem Schillerplatz mit der Innenstadt verbunden.

Die Verkehrsinfrastruktur für den Radverkehr ist innerhalb der Gifhorer Innenstadt noch ausbaufähig. Entlang des City-Rings erfolgt weitestgehend eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr sowie teilweise über Schutzstreifen, die jedoch nicht ausreichend Schutz für die Radfahrer bieten. Auffällig ist, dass wichtige Schnittstellen und Orte des Ankommens (z.B. Schillerplatz, Lüneburger Straße) wenig fußgängerfreundlich gestaltet sind: Die Ampelschaltung ist nicht angepasst, die Wegführung teils kompliziert und die Aufenthaltsqualität stark eingeschränkt. Die Erreichbarkeit der Innenstadt ist auf den Autoverkehr ausgerichtet und lädt nicht dazu ein, Wege mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückzulegen.

Diese Beobachtung bestätigt sich auch im Hinblick auf die starke Präsenz an Flächen für den ruhenden Verkehr. Besonders entlang der Konrad-Adenauer-Straße sind im nördlichen Bereich ein Großteil der rückwärtigen Bereiche des Steinwegs durch Parkplatzflächen besetzt. Insgesamt lassen sich für die Innenstadt 1.915 Parkstände zählen, von denen 658 dauerhaft kostenlos und 1.257 mindestens zeitweise gebührenpflichtig sind (Leitbild Mobilität 2030). Spitzenauslastungen lassen sich hier Donnerstag und Samstag um 11 Uhr erkennen, wobei die Auslastung jedoch lediglich bei 65 % - 70 % lag (ebd.). Außerhalb der Spitzenstunde wurde eine mittlere Auslastung zwischen 31 % und 58 % erfasst (ebd.). Es besteht demnach ein deutliches Überangebot an Parkplätzen in der Gifhorer Innenstadt. Die sich daraus ergebenden Flächenpotenziale können somit eine wichtige Ausgangslage für die weitere Konzeption des ISEKs bilden.

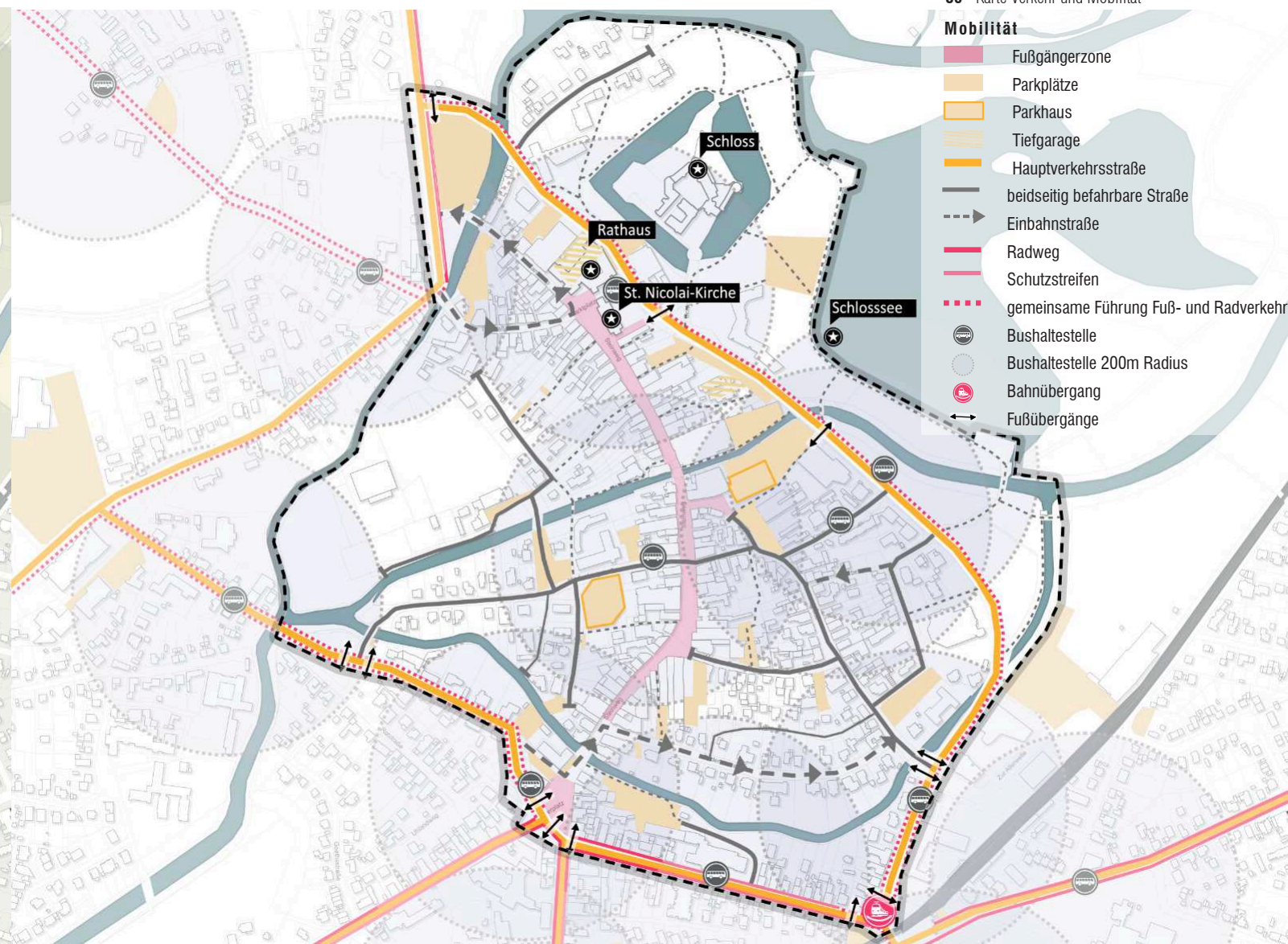
79 Karte Nutzung

- Nutzung**
- Einzelhandel und Dienstleistung
  - Gastronomie und Beherbergung
  - Öffentliche Einrichtungen/Verwaltung
  - Sport und Freizeit
  - Medizinische Versorgung
  - Soziale und kulturelle Einrichtungen
  - Kirche



80 Karte Verkehr und Mobilität

- Mobilität**
- Fußgängerzone
  - Parkplätze
  - Parkhaus
  - Tiefgarage
  - Hauptverkehrsstraße
  - beidseitig befahrbare Straße
  - Einbahnstraße
  - Radweg
  - Schutzstreifen
  - gemeinsame Führung Fuß- und Radverkehr
  - Bushaltestelle
  - Bushaltestelle 200m Radius
  - Bahnübergang
  - Fußübergänge





## 5.2 SWOT und integrierte Bewertung

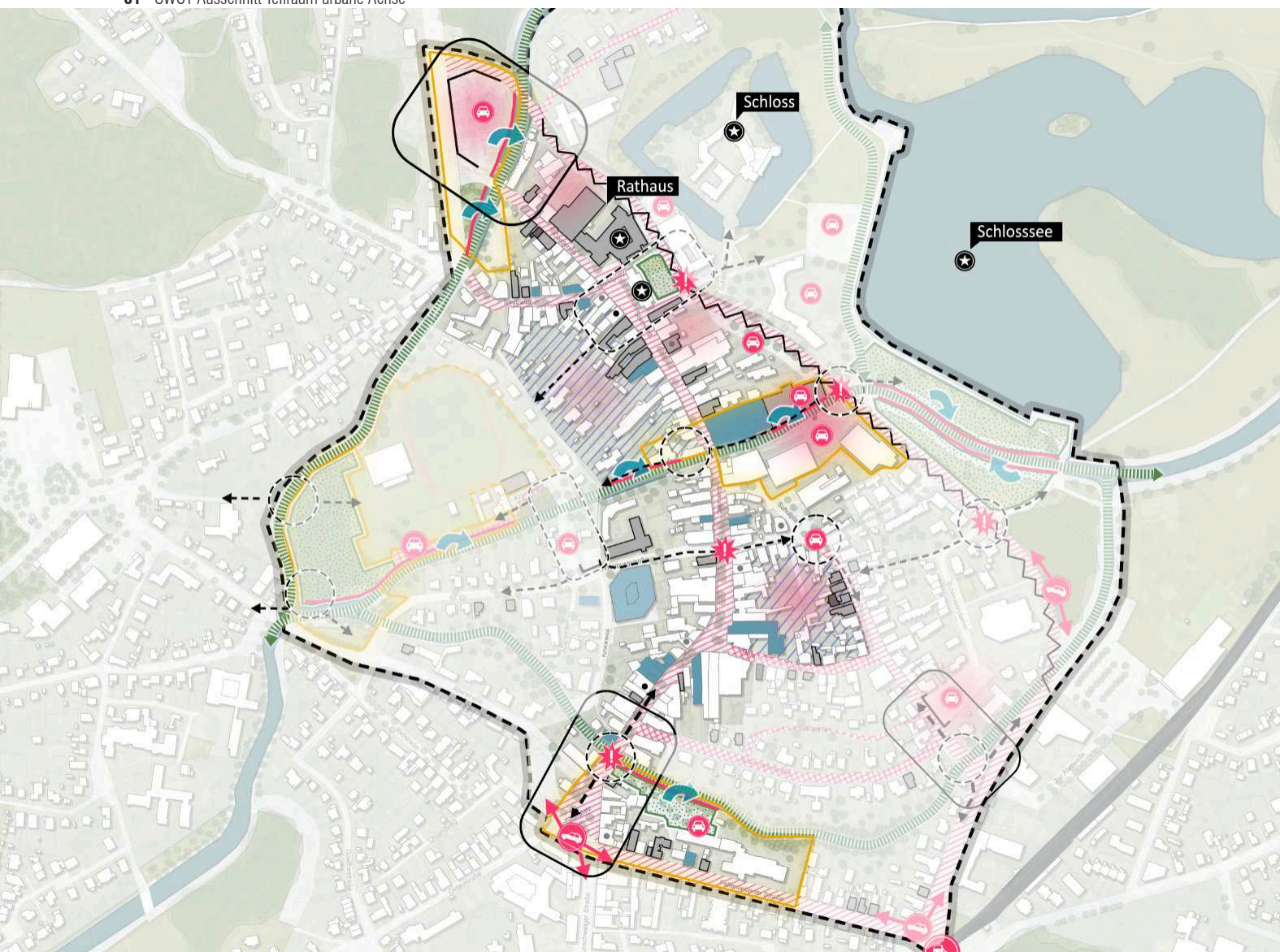
### Urbane Achse Steinweg

Wie bereits erwähnt, nimmt der Steinweg eine Vielzahl an Funktionen für die Gifhorer Innenstadt ein. So ist der Steinweg Fußgängerzone und Flaniermeile sowie Einzelhandels- und Gastronomiezentrum Gifhorns. Gleichzeitig findet sich hier ein Großteil der identitätsprägenden historischen Gebäude wieder, die die Achse als zusammenhängenden urbanen Raum rahmen. Mit dem Marktplatz und dem Schillerplatz schließen zwei zentrale Platzflächen an die Achse an, die zudem die Funktion als Stadteingänge und Verknüpfungspunkte einnehmen. Mit dem Parkplatz Schottische Mühle und dem an den Schillerplatz angrenzenden Parkplatz Kaninchengarten sind zusätzlich wichtige End- bzw. Auftaktpunkte der Achse in den Teilraum integriert worden, die dieser Funktion in ihrer aktuellen Beschaffenheit noch nicht gerecht werden. So bietet der Parkplatz Kaninchengarten mit seiner attraktiven

Lage am Ufer der Rotaller in Verbindung mit der Aufwertung des Schillerplatzes ein großes Potenzial für einen attraktiven südlichen Stadteingang zur Innenstadt. Der Parkplatz Schottische Mühle am nördlichen Ende der Achse bietet wiederum großes Flächenpotenzial zur Herstellung eines baulichen Akzents als nördlicher Stadteingang. Auch hier könnte eine Synergie mit der Uferzone der Ise eingegangen werden.

Innerhalb der Achse bilden die Hempel-Galerie mit Parkhaus und dem neu entwickelten Areal um den Supermarkt Edeka und dem Kaufhaus Schütte sowie der räumliche Zusammenschluss von Rathaus, Marktplatz, St. Nicolai-Kirche und Nicolai-Kirchgarten wichtige räumliche Handlungsschwerpunkte. Die Bereiche um die Hempel-Galerie nehmen insofern eine wichtige Funktion für das Gefüge der Innenstadt ein, als dass dort die Mühlenaller den Steinweg kreuzt und wichtige Verbindungsstellen zum Schlossee und der Bleiche bestehen. Aktuell ist die Mühlenaller in ihrer kanalisiertem Form allerdings kaum für die Passanten erlebbar. Ebenso sind die Fuß-

81 SWOT Ausschnitt Teilraum urbane Achse



82 Blick über Steinweg und Marktplatz



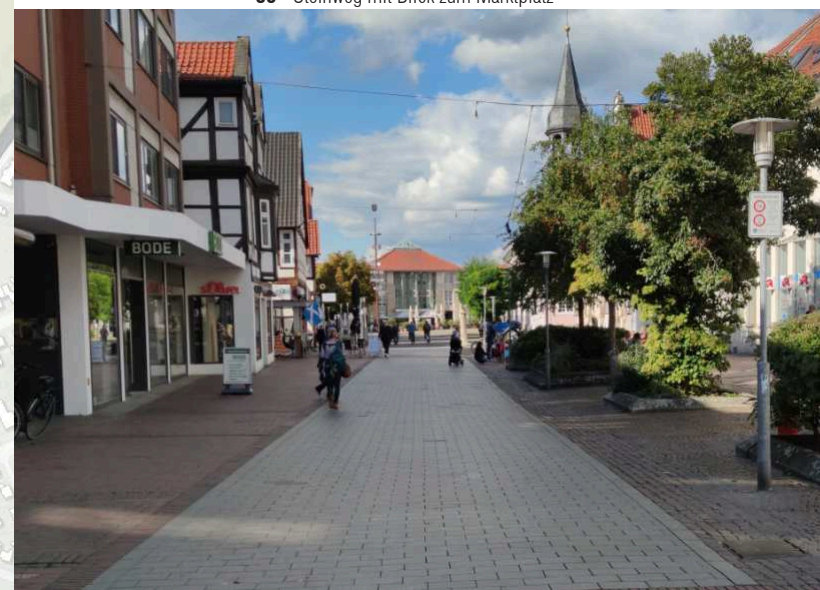
83 Schillerplatz mit Blick zur Braunschweiger Straße



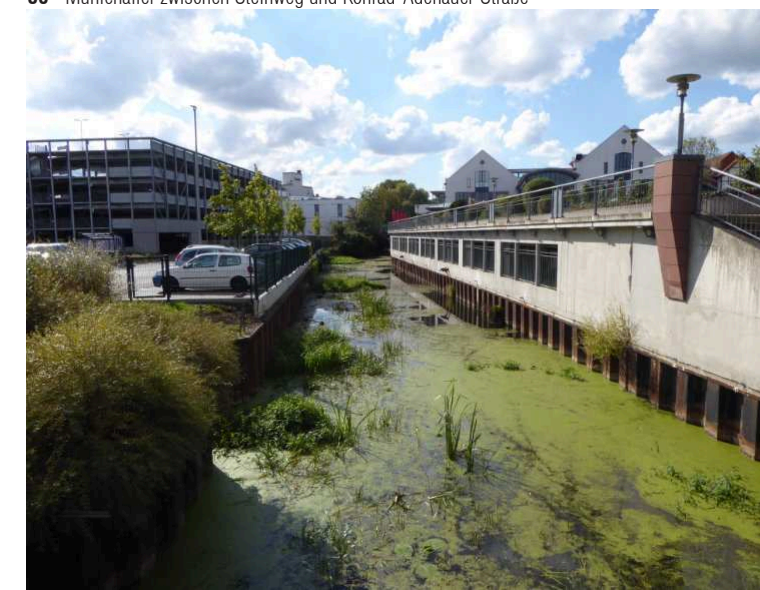
84 St. Nicolai-Kirche



85 Steinweg mit Blick zum Marktplatz



86 Mühlenaller zwischen Steinweg und Konrad-Adenauer-Straße





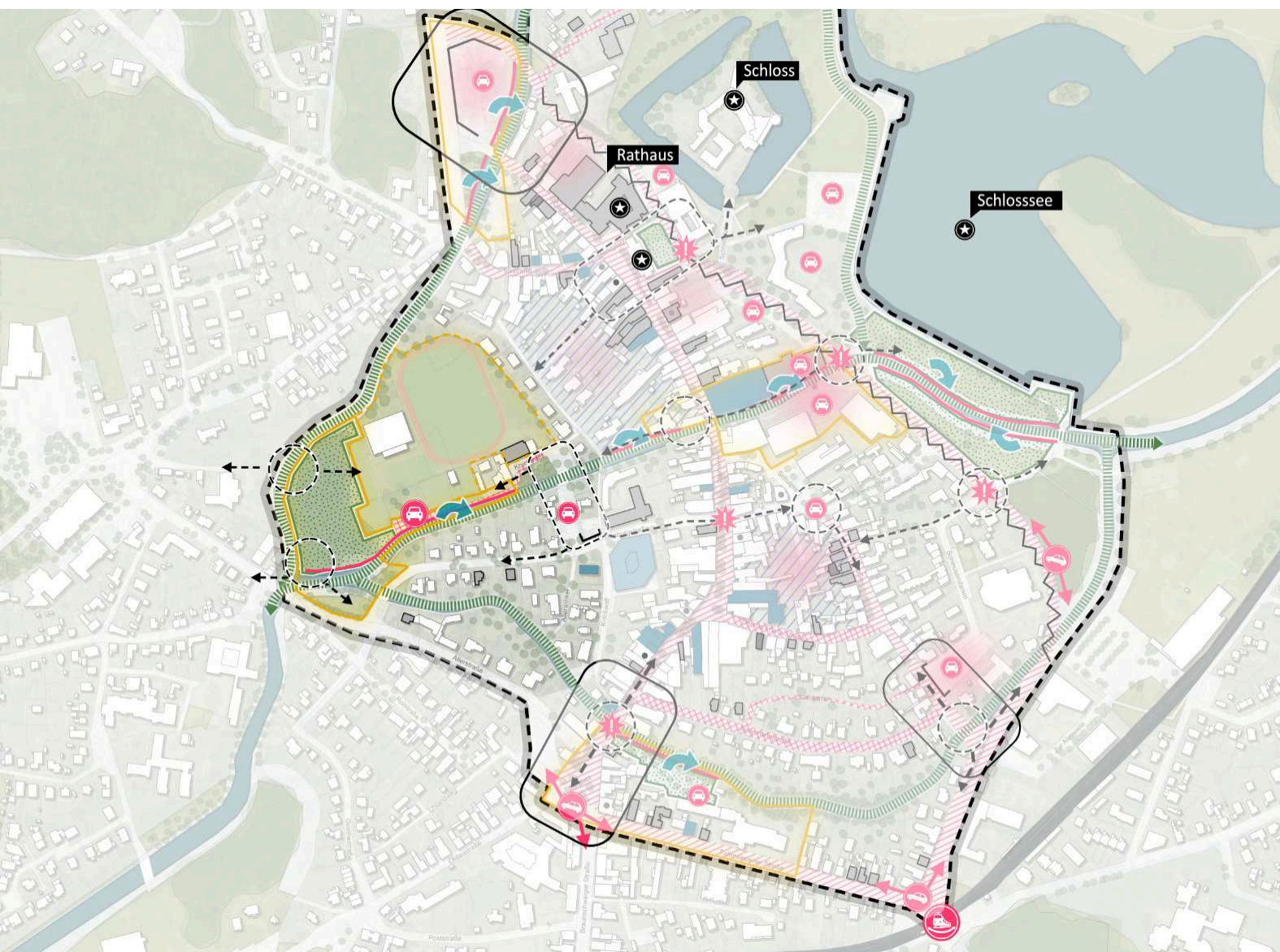
verbindungen zum Schlossee kaum qualifiziert und gerade die Bereiche an der Konrad-Adenauer-Straße durch den ruhenden Verkehr dominiert. Um diesen Bereich in Zukunft als wichtigen Verknüpfungspunkt zwischen Bleiche, Steinweg und Schlossee sowie als Blau-Grünes Band zu entwickeln, besteht an dieser Stelle besonderer Handlungsbedarf. Ebenso könnte der Bereich um den Marktplatz eine wichtige Scharnierfunktion für die bisher mangelnde Verbindung von Steinweg und Schlossee bzw. Schloss einnehmen. Wichtige Voraussetzung wäre dafür, dass Marktplatz und Nicolai-Kirchgarten stärker zusammenhängend gedacht und gestalterisch aufgewertet werden. Hinzu kommt die notwendige Instandsetzung des sanierungsbedürftigen Rathauses.

Generell besteht für den gesamten öffentlichen Raum in der Achse ein erheblicher Gestaltungsbedarf unter Einbezug von Aspekten der Klimaanpassung. Zwar verfügt die Fußgängerzone bereits über eine Vielzahl an Pflanzungen, diese gilt es jedoch noch stärker mit einer attraktiven

Gestaltung der Fußgängerzone zu verbinden. Dabei weisen nicht nur der öffentliche Raum, sondern auch die privaten rückwärtigen Hofbereiche des Steinwegs Aufwertungsbedarf auf. Die rückwärtigen Bereiche des Steinwegs sind entsprechend der historischen Flurstückstruktur überwiegend durch sehr schmale und lange Grundstücke geprägt, deren Bebauungsstruktur lückenhaft ist, sodass sich keine geschlossene Blockrandstruktur ergibt. Durch die Bebauung und teilweise Schließung der Hofstrukturen in späteren Zeitschichten sind somit teilweise unstrukturierte Bebauungssituationen entstanden. Oftmals weisen die Höfe zudem einen hohen Versiegelungsgrad auf und sind als private Stellplatzflächen genutzt, woraus Potenziale zur Entsiegelung und teilhaften Neustrukturierung dieser Bereiche resultieren können.

Neben den städtebaulichen Qualitäten sind die Angebote des Steinwegs ebenfalls ein zentraler Aspekt, der zur Aufenthaltsqualität beiträgt. Lässt sich aktuell noch ein guter Einzelhan-

87 SWOT Ausschnitt Teilraum Bleiche



88 Blick über die Sportflächen und den Grünraum Bleiche



89 Sportflächen Bleiche



91 Grünraum Bleiche entlang der Ise



90 Knickwall entlang der Mühlenaller



92 Übergang Knickwall zum Grünraum Bleiche





delsbesatz mit wenigen Ladenleerständen vorfinden, wird sich auch in Gifhorn in Zukunft der strukturelle und kaum aufhaltbare Rückzug des inhabergeführten Einzelhandels abzeichnen. Dementsprechend gilt es bei dem absehbaren Generationswechsel in den Ladenflächen eine Diversifizierung des Angebots mit Kultur-, Freizeit-, Arbeitsplatz- und Versorgungsangeboten sowie Verwaltung- und sonstigen Angeboten zu fördern, um auch in Zukunft eine belebte Gifhorer Innenstadt gewährleisten zu können. Zudem sind Maßnahmen zur Erhaltung des vorhandenen Einzelhandels notwendig.

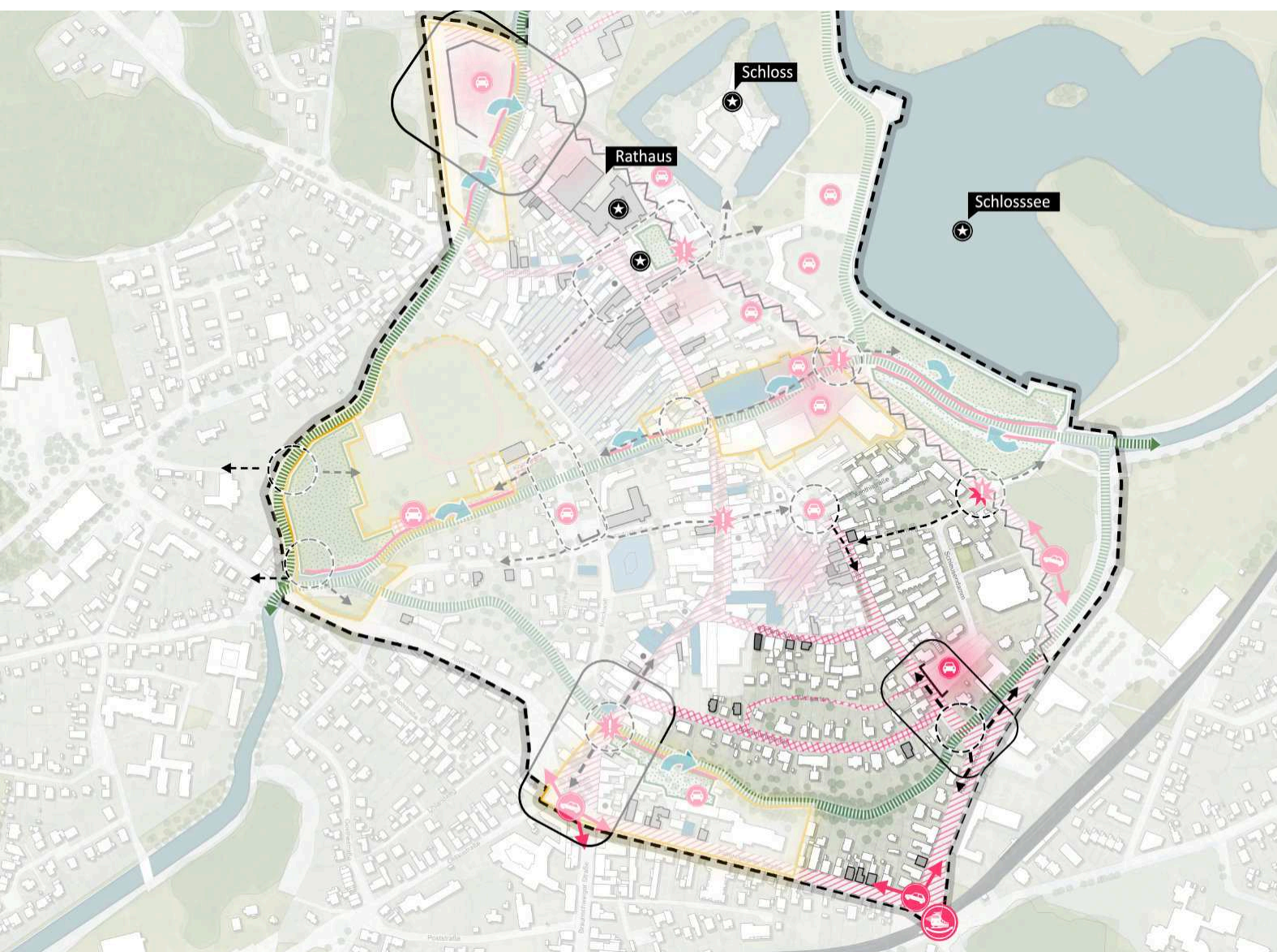
### Bleiche

Der Teilraum Bleiche bildet den westlichen, ruhigen und grünen Abschluss der Innenstadt zwischen der Mündung von Ise und Aller und der urbanen Achse. Bezüglich der baulichen Struktur und des Ortscharakters steht dieser Bereich im Kontrast zur direkt daran angrenzenden urbanen Achse. So vermittelt besonders der Bereich am Knickwall eine eher dörfliche Atmosphäre, während die Hindenburgstraße vor allen durch

städtische Wohnhäuser aus der Gründerzeit und der frühen Nachkriegszeit geprägt wird. Die Anknüpfungspunkte in Richtung Steinweg bilden das Parkhaus in der Hindenburgstraße und die gegenüberliegende Polizeiinspektion. Das Parkhaus Hindenburgstraße wirkt als großer geschlossener Baukörper dabei eher wie ein Fremdkörper gegenüber der angrenzenden Bebauung. Wie auch bei anderen Parkplatzflächen in der Innenstadt kann hier aufgrund des großen Stellplatzangebotes geprüft werden, ob Teilbereiche des Parkhauses anderweitig genutzt werden könnten. Bei einer solchen Umstrukturierung würde es sich auch anbieten, die Fassade des Parkhauses gestalterisch aufzuwerten.

Ein Großteil der Fläche des Teilraums Bleiche wird durch die Sportfläche mit Fußballplatz, Vereinsheim und Tennisplätzen sowie die angrenzenden Grünflächen an der Flussmündung beansprucht. Gerade der Grünraum an der Flussmündung vermittelt aufgrund des Bewuchses, der schlechten Zugänglichkeit sowie der fehlenden Verknüpfungen über die Flüsse zum weiteren Stadtraum eine eher abgeschiedene und isolierte At-

93 SWOT Ausschnitt Teilraum östliche Innenstadt



mosphäre. Durch die zentrale Lage und dem bedeutsamen Standort als Flussmündung hat diese Fläche jedoch das Potenzial, ein wichtiges Stück innerstädtisches Grün mit hoher Aufenthaltsqualität und einen Verknüpfungspunkt in Richtung Stadthalle und Celler Straße zu bilden. Mit neuen Verbindungen über Ise bzw. Aller und einer Qualifizierung der Fläche zur Nutzung könnte damit ein wichtiger Baustein entlang des Blau-Grünen Bands von Ise und Aller geschaffen werden. Gleichzeitig sind hier besonders auch die vorhandenen Biotope zu schützen.

### Östliche Innenstadt

Der Teilraum Östliche Innenstadt wird wie auch der Teilraum Bleiche überwiegend durch Wohnbebauung geprägt. Im südlichen Bereich in der Fallerslebener Straße und der Bodemannstraße dominieren vorwiegend freistehende Gebäude aus der Gründerzeit bzw. aus dem 19. Jahrhundert, vereinzelt ist die Bebauungsstruktur untersetzt mit Neubauten. Teilweise wirkt das Stadtbild dadurch ungeordnet. Es ist ersichtlich, dass eine

zusammenhängende Planung bisher nicht vorhanden ist. Die Lindenstraße sowie Herzog-Franz-Straße bieten eine heterogenere Struktur aus Gebäuden aus Zeitschichten vor dem 19. Jahrhundert sowie Nachkriegsbauten, während Xanthistraße, Gerberweg und der Schleusendamm ruhige Wohnstraßen mit baulichen Entwicklungen vor allem aus den letzten 30 Jahren darstellen. Wie auch im Teilraum Bleiche steht dieser Teilraum trotz direkter räumlicher Nähe bezüglich baulicher Struktur und Ortscharakter in Kontrast zur urbanen Achse. So lassen sich einige Straßenzüge eher dem Ortscharakter einer ruhigen Vorstadt als einer Innenstadt zuordnen. Das verdeutlicht sich auch am Stadteingang in der Lindenstraße, dessen Erscheinungsbild bisher durch eine unstrukturierte Parkplatzfläche bestimmt wird. Wie auch an anderen Stellen könnte hier die Herstellung einer baulichen Kante oder eine andersartige Umstrukturierung der Fläche die Funktion des Stadteingangs stärker unterstreichen.

Des Weiteren sind die Straßenoberflächen in vielen Bereichen

94 Lindenstraße mit Blick Richtung Freiherr-vom-Stein-Schule



95 Parkplatz an der Lindenstraße



96 Herzog-Franz-Straße



97 Bodemannstraße





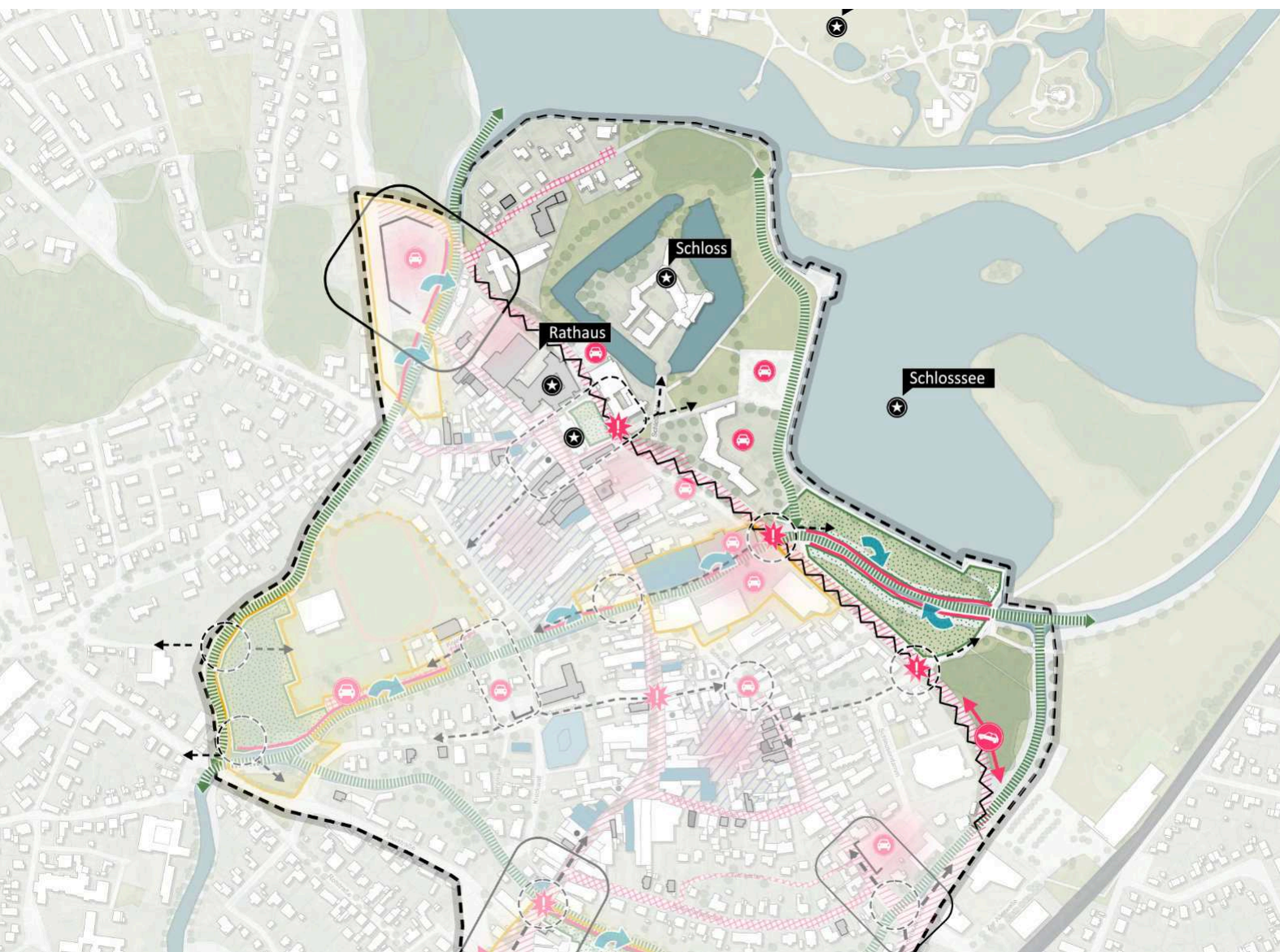
des Teilraums sanierungs- und gestaltungsbedürftig. Neben dem schlechten Zustand der Straßenoberflächen ist in der Lindenstraße und der Herzog-Franz Straße der Straßenraum aufgrund fehlender Begrünung wenig attraktiv. In solchen engeren innerstädtischen Straßenräumen bietet es sich an, bei der Sanierung der Straßenoberfläche eine Neustrukturieren mit stärkerem Fokus auf den Fuß- und Radverkehr zu legen, um den Straßenraum attraktiver für alle Verkehrsteilnehmer zu gestalten.

### Schlosssee

Östlich der verkehrlichen Barriere der Konrad-Adenauer-Straße grenzen das Schloss mit danebenliegenden Verwaltungsbauwerken und die grünen Uferbereiche des Schlosssees an die Innenstadt. Das 1525 erbaute Schloss im Renaissancestil mit Wassergraben bietet im nördlichen Bereich des Teilraums ein touristisches Highlight, ist jedoch bislang nur ungenügend mit den zentralen Bereichen um den Marktplatz verbunden. Gleiches gilt für den Schlosssee und dessen grüne Ufer-

zonen, die eine naturnahe Atmosphäre mit Blick auf den See bieten. So wirkt die Konrad-Adenauer-Straße als Barriere und verhindert die bessere Verbindung von Schloss bzw. Schlosssee und Steinweg bzw. Marktplatz. Dazu trägt ebenfalls bei, dass sowohl die rückwärtigen Bereiche des Steinwegs als auch die straßenseitigen Grünflächen am Schlosssee noch deutlichen Gestaltungsbedarf aufweisen. Von der Konrad-Adenauer-Straße aus betrachtet lassen sich somit kaum die Qualität des westlich angrenzenden Steinwegs sowie des östlich angrenzenden Schlosssees und Schlosses erahnen. Dementsprechend bedürfte es einer deutlichen Abschwächung der Konrad-Adenauer-Straße als Barriere, besseren Querungsmöglichkeiten sowie einer Aufwertung der rückwärtigen Bereiche des Steinwegs und der Grünbereiche entlang der Straße. Dabei lässt sich besonders im südlichen Bereich des Teilraums Aufwertungsbedarf der Grünflächen identifizieren. Zwar wurden in Form von neuen Spielplatzflächen teilweise bereits Projekte des Schlossseekonzepts umgesetzt, noch sind die Flächen aber wenig gestaltet und bieten besonders

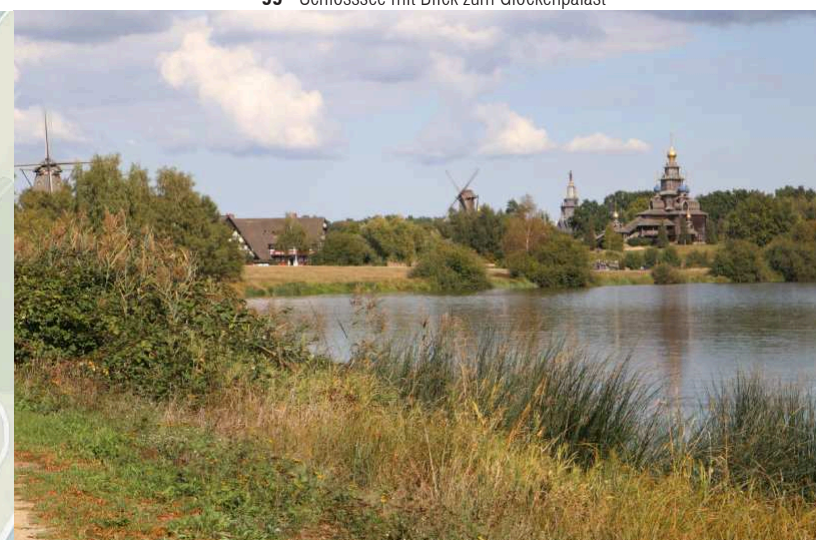
98 SWOT Ausschnitt Teilraum Schlosssee



bei der Inszenierung der Wasserflächen noch Möglichkeiten zur Aufwertung. In Verbindung mit Umstrukturierungen im Bereich der Hempel-Galerie und der Stärkung der Verbindung entlang der Aller bis hin zur Flussmündung der Ise könnte die Aufwertung dieser Grünflächen den östlichen Auftakt des Blau-Grünen Bands der Aller bilden.

Insgesamt wird es eine zentrale Herausforderung darstellen, die zuvor beschriebenen Teilräume, die bisher wenig in Verbindung miteinander treten, noch besser an geeigneten Stellen zu verknüpfen und dabei die Flussläufe als Verbindungsachsen zu nutzen. Wichtig ist dabei auch, den Ortscharakter in den jeweiligen Teilgebieten zu erhalten und weiterzuentwickeln.

99 Schlosssee mit Blick zum Glockenpalast



101 Schloss Githorn



100 Promenade entlang des Schlosssees



102 Spielplatz am Schlosssee





### 5.3 SWOT

<b>Kategorien</b>	<span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; background-color:blue; border:1px solid black;"></span> Identität/Städtebau	<span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; background-color:yellow; border:1px solid black;"></span> Lebens- und Erlebniswelten	<span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; background-color:purple; border:1px solid black;"></span> Arbeitswelten
<span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; background-color:magenta; border:1px solid black;"></span> Wohnwelten	<span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; background-color:green; border:1px solid black;"></span> Natur- und Klimawelten	<span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; background-color:orange; border:1px solid black;"></span> Mobilitätswelten	

#### Stärken

- Projekte zur Nachverdichtung sind bereits heute Praxis in Gifhorn
- direkte Nähe zu attraktiven Naturräumen (Schlossee, Mündung von Ise und Aller etc.)
- viele Wasserflächen in der Innenstadt vorhanden (Ise, Aller, Schlossee)
- Steinweg als zentrale Einkaufsstraße mit gutem Einzelhandelsbesatz und kaum Leerständen
- Bündelung touristischer Highlights im Bereich des Marktplatzes/Schlossees
- quantitativ gutes gastronomisches Angebot vorhanden
- attraktive Altbausubstanz im Bereich des Marktplatzes

#### Schwächen

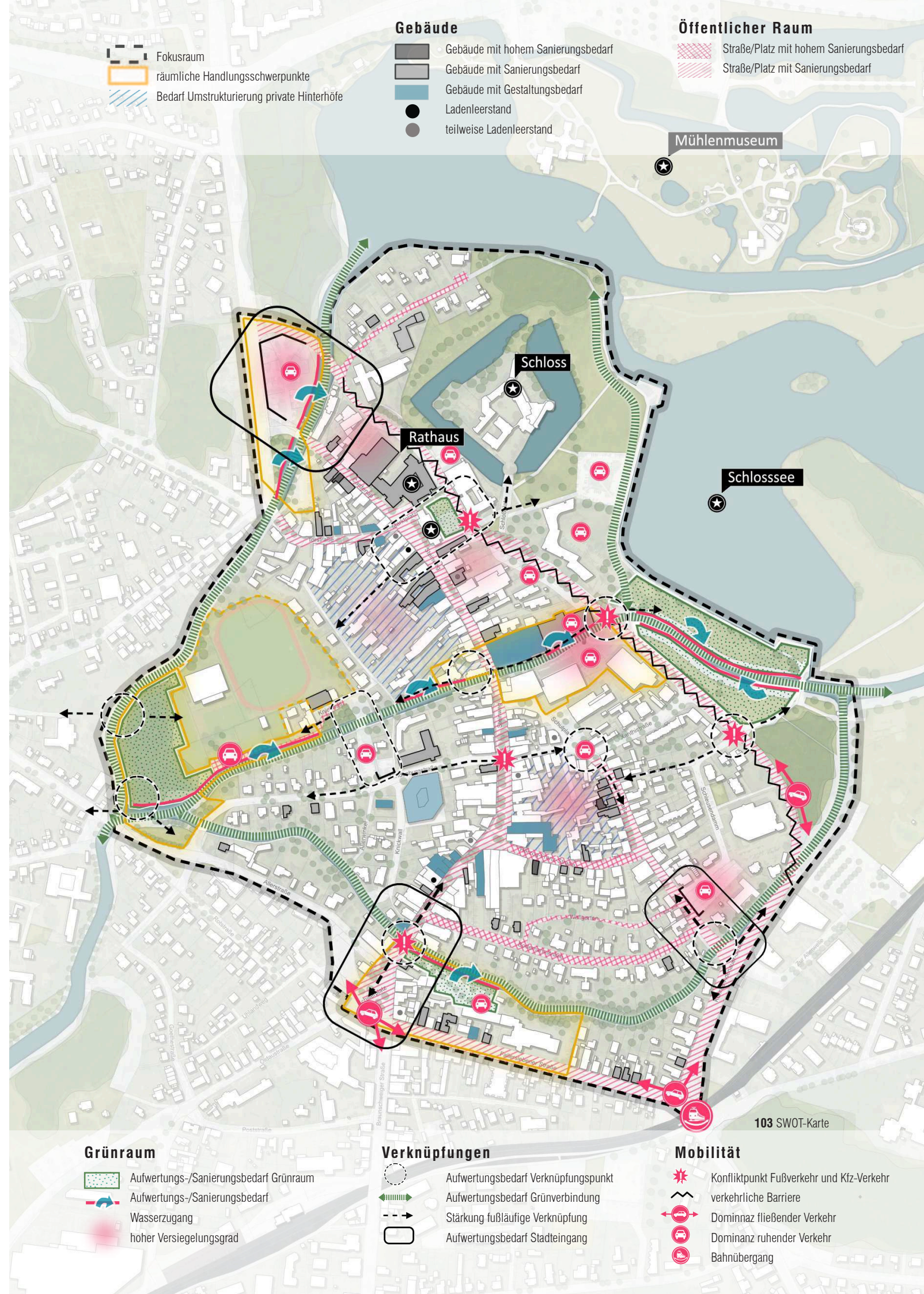
- starke Dominanz des ruhenden Verkehrs
- Konrad-Adenauer-Straße als starke verkehrliche Barriere zwischen Steinweg und Schlossee
- hoher Sanierungsbedarf im öffentlichen Raum/Straßenoberflächen/Sanierungsbedarf einzelner markanter Gebäude
- wenig erkennbare Zugangsmöglichkeiten zu Ise und Aller
- städtebaulich unattraktiver Raum rückwärtig des Steinwegs entlang der Konrad-Adenauer-Straße
- mangelnde Gestaltung und Verknüpfung der Ankunftsorte/Stadteingänge
- Bereiche an der Konrad-Adenauer-Straße wenig qualifiziert
- Grünfläche an der Mündung von Ise und Aller bisher nicht qualifiziert und als solche nutzbar

#### Chancen

- Integration der naturräumlichen Potenziale in das Stadtbild
- Aufwertung und Neugestaltung des Steinwegs
- Strukturwandel für Ansiedlung neuer Angebote in der Innenstadt nutzen
- Eingänge in die Innenstadt städtebaulich stärker inszenieren
- Aufwertung und Zugänglichkeit des Freiraums Bleiche an der Mündung von Ise und Aller
- Sanierung von Straßenoberflächen für verkehrsberuhigte Gestaltung nutzen
- Bestandsentwicklung ermöglicht Imagewandel/Identitätsausbildung
- Mobilitätswende für mehr Lebensqualität in der Innenstadt nutzen
- bessere Verknüpfung und Wegweisung zu den touristischen Highlights um den Schlossee und in der Innenstadt

#### Risiken

- Einzelhandel am Steinweg durch Onlinehandel gefährdet
- Konfliktpotenzial zwischen Abschwächung der Barrierewirkung der Konrad-Adenauer-Straße und Verkehrsfluss
- Ise und Aller führen zunehmend weniger Wasser
- Entwicklungspotenzial teilweise durch private Eigentümerschaft gehemmt
- klimabedingte Risiken für Gesundheit und Stadtbild
- Schließung von Unternehmensstandorten





# 6

## 6 MASSNAHMENKONZEPT

Auf Grundlage der umfassenden Analyse und den Beteiligungsformaten wurden konkrete Maßnahmen für die Stadt Gifhorn formuliert. Die Maßnahmen wurden dabei auf zwei unterschiedlichen Ebenen erarbeitet: der gesamtstädtischen Ebene und der Teilraumbene. Auf der gesamtstädtischen Ebene wurden primär übergeordnete bzw. strategische Maßnahmen gesammelt, die wichtige Leitplanken für die gesamtstädtische Entwicklung bieten sollen und oftmals keinen klaren Orts- bzw. Raumbezug haben. Darunter sind auch sogenannte Modellprojekte aufgeführt, in dessen Zuge neue Handlungsstrategien erprobt werden sollen.

Die Teilraumbene bezieht sich hauptsächlich auf den in dem vorangegangenen Kapitel analysierten Fokusbereich Innenstadt, der sich wiederum in unterschiedliche Teilräume aufteilt. Die Innenstadt soll, wie bereits zuvor erwähnt, auch die zukünftige Gebietskulisse für das Stadtumbaugebiet bilden. Wie auch bei der gesamtstädtischen Ebene wurden dafür zunächst übergeordnete Maßnahmen für die Innenstadt entwickelt. In den jeweiligen Teilräumen sind konkrete Maßnahmen aufgeführt, die ortsbezogene Handlungsvorschläge geben. Neben den Teilräumen der Innenstadt wurden mit der Braunschweiger Straße und dem BGS-Gelände als städtebaulich wichtige Bereiche zwei weitere Teilräume aufgenommen. Diese zwei Teilräume können auch als Grundlage für weitere Gebietskulissen der Städtebauförderung dienen.

Auf den folgenden Seiten werden die einzelnen Maßnahmen in Steckbriefen in kurzen Beschreibungstexten genauer erläutert. Zusätzlich befinden sich auf den Steckbriefen Informationen zu Priorisierung, Kosten, Umsetzungszeitraum und Beteiligungsergebnissen. Die unten abgebildete Darstellung erläutert die jeweiligen Angaben zu den Kategorien. Die in Kapitel 4 beschriebenen Leitbilder werden ebenfalls den jeweiligen Maßnahmen zugeordnet. Hierbei wurde das Leitbild Identität mit dem Zusatz „Städtebau“ ergänzt, welcher sich auf die Förderung von Baukultur und der Aufenthaltsqualität öffentlicher Räume bezieht.

### Kostenangaben in:

Förderfähige Gesamtausgaben (brutto)

€ bis 200.000

€€ bis 500.000

€€€ bis 1.000.000

€€€€ bis 3.000.000

€€€€€ > 3.000.000

### Priorisierung: 1 bis 3

### Umsetzungszeitraum:

kurzfristig (0-4 Jahre)

mittelfristig (5-9 Jahre)

langfristig (10-15 Jahre)

- 1 Identität/Städtebau
- 2 Wohnwelten
- 3 Natur- und Klimawelten
- 4 Arbeitswelten
- 5 Mobilitätswelten
- 6 Lebens- und Erlebniswelten

### Leitbilder

1 3

### Kosten

€

### Priorisierung

1

### Umsetzungszeitraum

kurzfristig



### Übergeordnete Maßnahmen Gesamtstadt

- |   |   |
|---|---|
| <p><b>1.1</b> Stadtmarketing: Gifhorns Identität entwickeln, Qualitäten herausarbeiten und Bestandsentwicklung zum zentralen Leitbild erklären</p> <p><b>1.2</b> Ausbau bzw. Schaffung neuer städtischer Entwicklungsträgerschaften</p> <p><b>1.3</b> Gesamtstädtische Wohnbauland- und Nachverdichtungsstrategie</p> <p><b>1.4</b> Beratungsstelle Bestandsentwicklung für Bürger</p> <p><b>1.5</b> Gifhorer Modellprojekt „Neues Wohnen 2035“</p> <p><b>1.6</b> Modellprojekt „Weiterentwicklung Einfamilienhausgebiet zum multifunktionalen Wohngebiet“</p> <p><b>1.7</b> Modellprojekt „Weiterentwicklung Gewerbegebiet zu einem multifunktionalen Gebiet“</p> <p><b>1.8</b> Entwicklung Gamsen-West als multifunktionales Quartier</p> | <p><b>1.9</b> Innovatives Einzelhandels- und Zentrenkonzept - Fortschreibung</p> <p><b>1.10</b> Leerstände für Projekte jenseits des Einzelhandels nutzen</p> <p><b>1.11</b> Ortskerne als Mitte weiterentwickeln und stärken</p> <p><b>1.12</b> Schaffung offener Nachbarschafts- und Freizeittreffs</p> <p><b>1.13</b> Errichtung von Mobilitätsstationen zur Stärkung der Intermodalität</p> <p><b>1.14</b> (Grüne) Verknüpfungen zwischen den Ortschaften und der Kernstadt ausbauen</p> <p><b>1.15</b> Gesamtstädtisches Klimaanpassungskonzept</p> <p><b>1.16</b> Anreizprogramm zur Förderung des Umbaus von bedarfsgerechtem Wohnraum, grünen Innenhöfen und Hinterhöfen und energetischer Sanierung</p> <p><b>1.17</b> Kommunale Wärmeplanung inkl. energetischem Quartierskonzept</p> <p><b>1.18</b> Energiemanagement für kommunale Liegenschaften</p> |
|---|---|





**Übergeordnete Maßnahmen Innenstadt**

- 2.1 Rahmenplan/Masterplan Innenstadt
- 2.2 Klimaanpassungskonzept Innenstadt
- 2.3 Gestaltungsleitfaden: Neue klimagerechte Innenstadt
- 2.4 Rahmenplan Mobilität und Erschließung der Innenstadt
- 2.5 Qualifizierungsverfahren: Neue klimagerechte Hauptachse Steinweg
- 2.6 Qualifizierungsverfahren: Klimagerechte Integration Ise, Mühlenaller und Rotaller

**Räumliche Maßnahmen Innenstadt**

**Teilraum Urbane Achse**

- 3.1 Neuer Stadteingang Nord: Bauliche Aufwertung
- 3.2 Klimagerechte Neugestaltung des Steinwegs
- 3.3 Klimagerechte Neugestaltung des Marktplatzes
- 3.4 Sanierung des Rathauses
- 3.5 Aufwertung und Renaturierung der Mühlenaller/Uferbereich zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Steinweg - Aller als Blau-Grünes Band
- 3.6 Perspektivische Aufwertung Bereich Parkhaus Hempel-Galerie
- 3.7 Partielle Qualifizierung Edeka Parkplatz
- 3.8 Aufwertung des Kinovorplatzes als Verbindungsstück für das Blau-Grüne Band an der Mühlenaller im Innenstadtbereich
- 3.9 Quartierskonzept Steinweg West
- 3.10 Nutzungserweiterung/Qualifizierung Parkhaus an der Hindenburgstraße
- 3.11 Aufwertung Schillerplatz

3.12 Zugänglichkeit und Aufwertung der Grünfläche an der Rotaller am Kaninchengarten

3.13 Quartierskonzept Steinweg Ost

**Teilraum Bleiche**

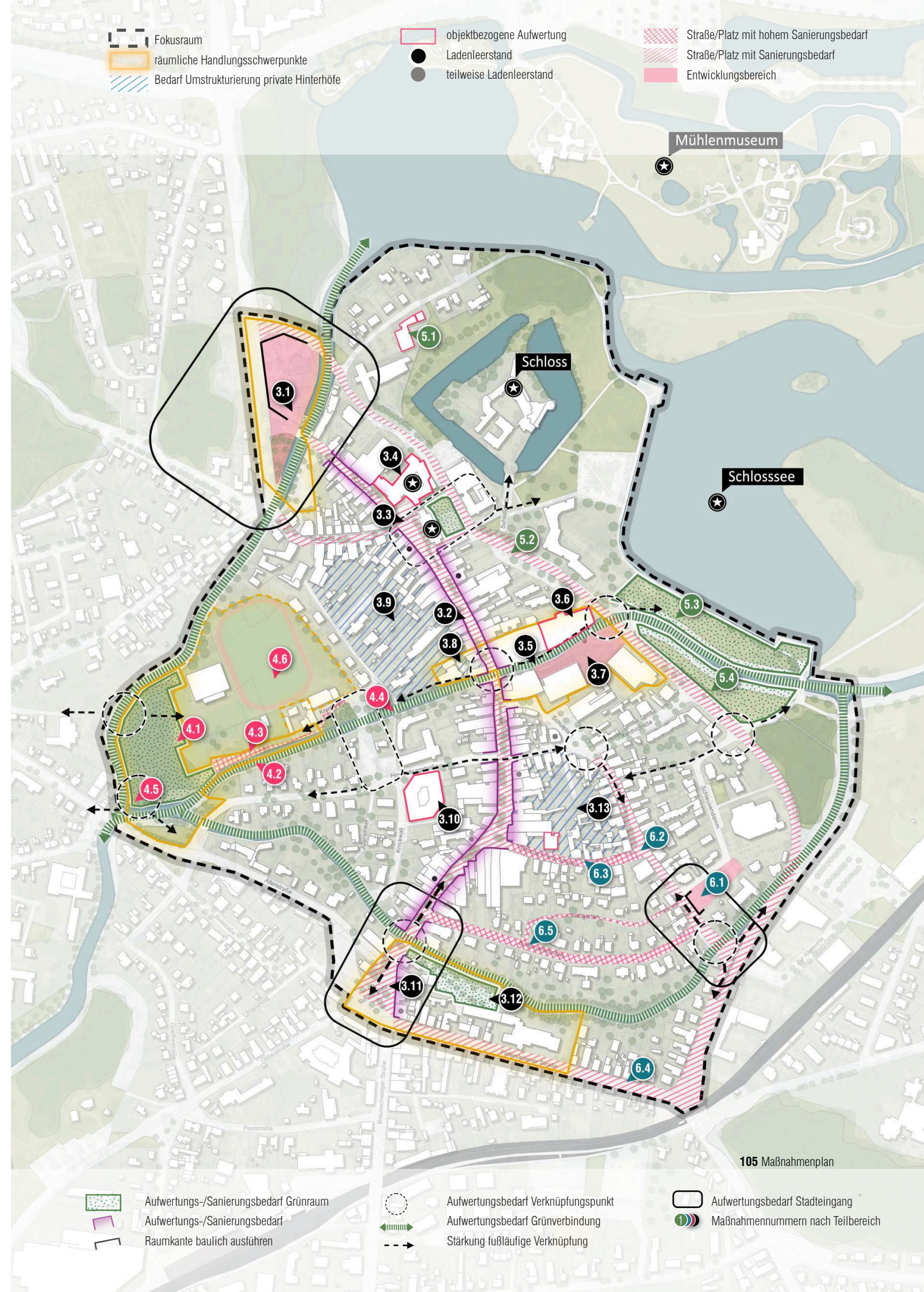
- 4.1 Qualifizierung des Freiraums Bleiche zur naturnahen Grün- und Erholungsfläche
- 4.2 Aufwertung Aller zwischen Steinweg und Isemündung
- 4.3 Sanierung/Umgestaltung Knickwall entlang der Mühlenaller: Fortführung Blau-Grünes Band
- 4.4 Neubau Knickwallbrücke
- 4.5 Neubau Brücke zwischen Bleiche und einer der angrenzenden Straßen
- 4.6 Sanierung und stärkere Öffnung der Sportflächen der Bleiche

**Teilraum Schlossee**

- 5.1 Konversion/Umnutzung Behördenhaus
- 5.2 Umgestaltung Konrad-Adenauer-Straße
- 5.3 Schlosseekonzept: Umgestaltung des Bereichs zwischen Schlossee und Konrad-Adenauer-Straße
- 5.4 Entwicklung der Brachfläche am Schlossee - Themenspielplatz

**Teilraum Östliche Innenstadt**

- 6.1 Lindenstraße: Bauliche Aufwertung des Stadteingangs
- 6.2 Sanierung und Umgestaltung Lindenstraße
- 6.3 Sanierung und Umgestaltung Herzog-Franz-Straße
- 6.4 Sanierung und Umgestaltung Fallerslebener Straße
- 6.5 Straßensanierung Bodemannstraße und Wallgarten



105 Maßnahmenplan



## 6.1 Übergeordnete Maßnahmen Gesamtstadt

- 1.1 Stadtmarketing: Gifhorns Identität entwickeln, Qualitäten herausarbeiten und Bestandsentwicklung zum zentralen Leitbild erklären
- 1.2 Ausbau bzw. Schaffung neuer städtischer Entwicklungsträgerschaften
- 1.3 Gesamtstädtische Wohnbauland- und Nachverdichtungsstrategie
- 1.4 Beratungsstelle Bestandsentwicklung für Bürger
- 1.5 Gifhorner Modellprojekt „Neues Wohnen 2035“
- 1.6 Modellprojekt „Weiterentwicklung Einfamilienhausgebiet zum multifunktionalen Wohngebiet“
- 1.7 Modellprojekt „Weiterentwicklung Gewerbegebiet zu einem multifunktionalen Gebiet“
- 1.8 Entwicklung Gamsen-West als multifunktionales Quartier
- 1.9 Innovatives Einzelhandels- und Zentrenkonzept - Fortschreibung
- 1.10 Leerstände für Projekte jenseits des Einzelhandels nutzen
- 1.11 Ortskerne als Mitte weiterentwickeln und stärken
- 1.12 Schaffung offener Nachbarschafts- und Freizeittreffs
- 1.13 Errichtung von Mobilitätsstationen zur Stärkung der Intermodalität
- 1.14 (Grüne) Verknüpfungen zwischen den Ortschaften und der Kernstadt ausbauen
- 1.15 Gesamtstädtisches Klimaanpassungskonzept
- 1.16 Anreizprogramm zur Förderung des Umbaus von bedarfsgerechtem Wohnraum, grünen Innenhöfen und Hinterhöfen und energetischer Sanierung
- 1.17 Kommunale Wärmeplanung inkl. energetischem Quartierskonzept
- 1.18 Energiemanagement für kommunale Liegenschaften



### 1.1 Stadtmarketing: Gifhorns Identität entwickeln, Qualitäten herausarbeiten und Bestandsentwicklung zum zentralen Leitbild erklären

Leitbilder	Priorisierung
1 2 3 6	1
Kosten	Umsetzungszeitraum
€	mittelfristig

Eine konsequente Bestandsentwicklung erfordert ein Umdenken in der Stadtentwicklung: Umfassende Modernisierung, Umbau und Nachverdichtung treten immer stärker anstelle von Neuausweisung. Verwaltungs- und Projektentwicklungsstrukturen werden entsprechend angepasst, die Bestandsentwicklung wird auch in der Außendarstellung der Stadt zum zentralen Leitbild der Stadtentwicklung erklärt. Begleitend soll eine gesamtstädtische Werbe- und Kommunikationsstrategie aufgebaut werden, mit der Bürger zum Mitmachen eingeladen werden. Gifhorn bekennt sich auch nach außen selbstbewusst zu seinem innovativen Vorgehen in der Stadtentwicklung.

#### Handlungsempfehlungen

- Stärken der Stadt medial positionieren
- Marke der Region (Großraum Braunschweig) einbinden und im Marketing gezielt einsetzen
- Erhöhung des Bekanntheitsgrades und Verbesserung des Images
- Förderung der WiSta im Bereich Stadtmarketing; Mehr Personal im Bereich Stadtmarketing - Stadtmarketing stärker als Aufgabe der WiSta verstehen; stärkere Vermarktung der Faire-Trade-Town Gifhorn
- Stärkere Vermarktung bestehender Kulturangebote (Kulturbahnhof, Grille etc.)
- Angebot regelmäßiger zielgruppenorientierter Themenstadtführungen, auch für Neubürger

### 1.2 Ausbau bzw. Schaffung neuer städtischer Entwicklungsträgerschaften

Leitbilder	Priorisierung
2	1
Kosten	Umsetzungszeitraum
€€	kurzfristig

Die Stadt Gifhorn verfügt mit der GEG bereits über eine eigene städtische Grundstücksentwicklungsgesellschaft. Diese übernimmt vor allem Neuausweisungen für den Ausbau des Wohnungsbestandes. Die GEG könnte stärker auf die Entwicklung von Flächen innerhalb des bebauten Bereichs ausgerichtet werden und somit zu einem wichtigen Akteur zur Mobilisierung von Nachverdichtungspotenzialen werden. Alternativ kann die Schaffung geeigneter Kooperations- und Trägerstrukturen die komplexere Bestandsentwicklung vorantreiben, etwa durch die Bildung von Baugruppen und Genossenschaften. Wichtige Aufgaben der Trägerstrukturen wären das Flächenmanagement und Umsetzung der Nachverdichtungsstrategie (6.1.3) sowie ggf. Koordination und Entwicklung von Modellprojekten (vgl. 6.1.5; 6.1.6; 6.7.2;6.1.7)

Zusätzlich bietet sich der Aufbau eines Public-Private-Partnership-Modells (PPP) für Bestandsflächen- und Neubauentwicklungen an, wie z.B. durch kooperative Flächenentwicklung mit privaten Entwicklern im Rahmen städtebaulicher Verträge, vorhabenbezogener Bebauungspläne usw..

#### Handlungsempfehlungen:

- Abstimmung mit Grundstücksentwicklungsgesellschaft (GEG)
- Aufstellung einer gemeinsamen Strategie zwischen den Entwicklungsträgern und der Stadt

### 1.3 Gesamtstädtische Wohnbauland- und Nachverdichtungsstrategie

Leitbilder	Priorisierung
1 2	1
Kosten	Umsetzungszeitraum
€	kurzfristig

Eine gesamtstädtische Wohnbauland- und Nachverdichtungsstrategie soll die Umsetzung der Nachverdichtung unterstützen und Entwicklungsflächen (für Nachverdichtung) priorisieren. Bei Bedarf könnten die bestehenden kommunalen und baurechtlichen Steuerungsinstrumente und Fördermöglichkeiten zum nachfragegerechten Stadtumbau genutzt werden (Sanierungsrecht, Wahrnehmung von Vorkaufsrechten, Wohnungsbauförderung, Bauleitplanung, Städtebauförderung, kommunale Förderprogramme, sonstige mögliche Förderzweige zur Bestandsentwicklung).

Um in Gifhorn Bestandsflächen konsequent entwickeln zu können, sind neue Bündnisse zwischen Stadt, Eigentümern und Gewerbetreibenden, Immobilienwirtschaft, Interessensverbänden und Bürgern notwendig bzw. bestehende auszubauen (6.1.2). Ziel ist sich zu festen Qualitätskriterien beim Wohnungsbau zu bekennen, z.B. die Festlegung des Anteils

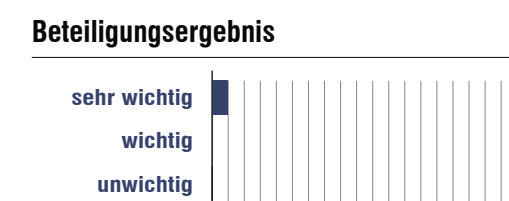
an gefördertem Wohnungsbau. Wünschenswert ist eine zügige Entwicklung von bekannten Potenzialflächen, die den übergeordneten Leitvorstellungen entsprechen.

#### Handlungsempfehlungen:

- Aufbau eines Potenzialflächenkatasters und Flächenmonitorings
- Qualitätsbewertung und Kategorisierung der Flächen
- Einbindung in gesamtstädtische Entwicklungsstrategien
- Ggf. Flächenbevorratung und Zwischenerwerb von Entwicklungsflächen durch die Stadt
- Sanierungs- und Leerstandsmanagement
- Auswahl und die Durchführung von Modellprojekten
- Entwicklung Förderkulissen und Beratungstools

### 1.4 Beratungsstelle Bestandsentwicklung für Bürger

Leitbilder	Priorisierung
1 2	2
Kosten	Umsetzungszeitraum
€	kurzfristig



Private Eigentümer sind die wichtigen Akteure, wenn es um Bestandsentwicklung geht. Oft fehlt Wissen über die bestehenden Möglichkeiten, die richtige Vorgehensweise oder bestehende Restriktionen/rechtliche Grundlagen. Zur Unterstützung der Bestandsentwicklung könnte daher eine zentrale Beratungsstelle etabliert werden, um (Um-)Bauwilligen zielgerichtete Beratung für den Umbau des Eigentums zu bieten. Eine solche Beratungsstelle kann Beratung bezüglich Planungsrecht, aus der Bauordnung oder zu verfügbaren öffentlichen Flächen anbieten. Zudem kann eine solche Beratungsstelle Dynamiken für einen bedarfsgerechteren und energieeffizienten Umbau von Bestandsbauten fördern und entsprechende Beratungsleistungen anbieten. Sinnvoll wäre es, die Beratungsstelle als Träger gezielter, aktivierender Informations- und Werbekampagnen zur Bestandsentwicklung zu nutzen.

Aufgaben der Beratungsstelle:

- Förderung innovativer (Bau-)Trägerstrukturen (Genossenschaften, Baugruppen etc.),
- Alternative Wohnformen aufzeigen (2. Lebenshälfte, Mehrgenerationenwohnen, junges Wohnen etc.),
- Neue Entwicklungen am Wohnungsmarkt kontinuierlich beobachten und Erfahrungen anderer Städte einholen
- Im Zusammenhang mit Entwicklungsträgerschaft sinnvoll umsetzbar (6.1.2)

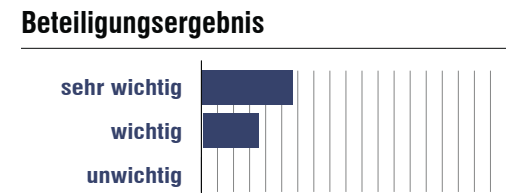
#### Handlungsempfehlungen:

- Organisation und Konstitution der Beratungsstelle: verwaltungsintern oder durch externe Begleitung (z.B. der Wohnungsbaugesellschaft)
- Beratung und Auswahl geeigneter Projekte zur Bestandsentwicklung



## 1.5 Gifhorer Modellprojekt „Neues Wohnen 2035“

Leitbilder	Priorisierung
1 2 3	1
Kosten	Umsetzungszeitraum
€	kurz-mittelfristig



Das Ziel ist es, baulich und sozial stärker durchmischte Quartiere in Gifhorn zu schaffen. Mit einem modellhaften Neubau/Nachverdichtung/Konversion eines geeigneten Quartiers im prägenden Siedlungsbestand der 1950er bis -70er-Jahre könnte ein erster Schritt zugunsten nachgefragter Wohnformen mit gezielter Bestandsentwicklung getan werden. Ein solches Modellprojekt wäre mit gezielter Beratung und Förderung zu begleiten (vgl. 6.1.4). Ein mögliches geeignetes Quartier könnte z.B. das BGS-Gelände (Konversion, vgl. 6.1.7) oder das Baugebiet in Kästorf für das Vorhaben „Jung kauft alt, Alt baut neu“ sein.

Für das ausgewählte Quartier soll die kooperative Projektentwicklung angewendet werden. Das bedeutet mit der Modernisierung/Nachverdichtung soll eine Verbesserung des Wohnumfeldes einhergehen, um möglichst einen Mehrwert für das Umfeld/die umliegenden Bedarfe zu schaffen.

Ggf. ist es notwendig, seitens der Beratungsstelle oder von städtischer Seite (vgl. 6.1.4) eine direkte Ansprache von Eigentümern von brachliegenden Flächen als Art aktivierender Projektentwicklung vorzunehmen. Aufgrund der besonderen Herausforderungen und Eigentümerkonstellationen in bestehenden Gebieten ist seitens der Stadt der Zwischenerwerb oder die Entwicklung durch städtische Entwicklungsträgerschaft in Betracht zu ziehen. Eine konsequente Nutzung des kommunalen Instrumentariums zur Mobilisierung von Wohnungsneubau in Bestandsquartieren (Vorkaufsrecht; Hinweis

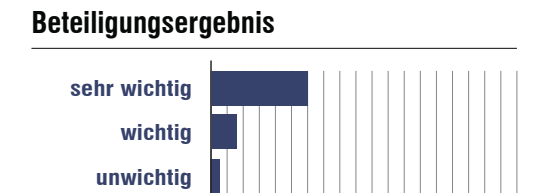
auf das Baugebot für kooperative Zusammenarbeit bei der Bebauung von Grundstücken, sektorale Bebauungspläne nach § 9 Abs. 2d BauGB, etc.) ist notwendig. Dies beugt dem Verfall eines leerstehenden Gebäudes oder der unkoordinierten Vergabe an Investoren/Projektentwicklungsgesellschaften vor.

### Handlungsempfehlungen:

- Auswahl auf Basis des Flächenmanagements (6.1.3) sowie auf quartiersbezogene Flächenentwicklungs- und Nachverdichtungsstudien
- Identifikation von möglichst unkomplizierten Eigentümerstrukturen, z.B. lediglich ortsansässige Eigentümer
- Zusammenführen der Eigentümer/Akteure aus dem gewählten Quartier: Einbindung in einen Beteiligungsprozess
- Ggf. flächendeckende Ansprache von Eigentümern von brachliegenden Flächen
- Sukzessive Umsetzung/Nachverdichtung

## 1.6 Modellprojekt „Weiterentwicklung Einfamilienhausgebiet zum multifunktionalen Wohngebiet“

Leitbilder	Priorisierung
1 2 3	2
Kosten	Umsetzungszeitraum
€€	mittelfristig



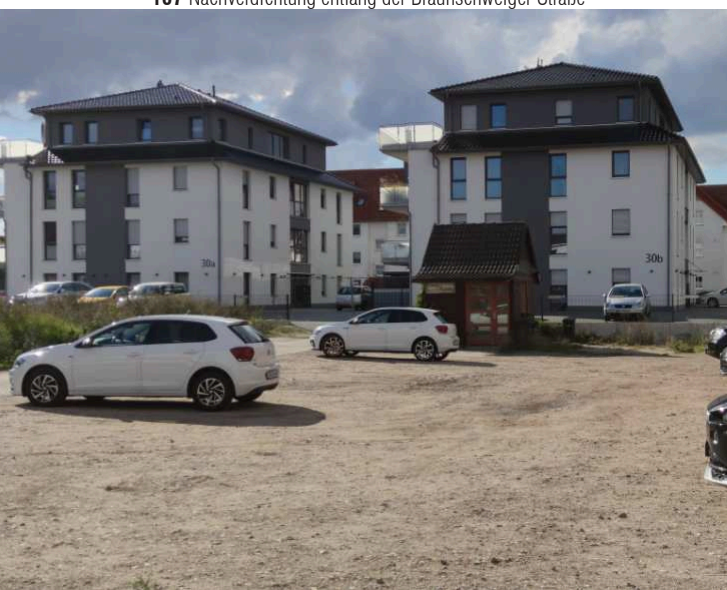
Gerade ältere Einfamilienhausgebiete bieten ein großes Potenzial für Nachverdichtung und Umstrukturierung aufgrund ihres teilweise sanierungsbedürftigen Bestands und der großen Grundstücke. Das Ziel ist der Umbau der Quartiere zugunsten dichter, energetisch und ökologisch nachhaltiger sowie weniger monofunktionaler Strukturen mit einer höheren Qualität des Wohnumfelds. Eine Durchmischung des Bestands mit neuen Angeboten jenseits des Wohnens bietet sich an. Dazu gehören beispielsweise Co-Working-Spaces, Quartiersbüros, Mobilitätsstationen und öffentliche Treffpunkte.

Ein besonderer Wunsch aus der Bürgerbeteiligung ist die Verknüpfung von Arbeiten und Wohnen. Dabei sollten produktive Quartiersstrukturen berücksichtigt werden, indem Wohnen mit nichtstörendem Gewerbe und kleineren Betrieben kombiniert wird. Um ein geeignetes Modellquartier zu aktivieren, ist es wichtig, den Akteurskreis zu kennen und alle Eigentümer/Akteure zusammenzuführen. Die Steuerung und Vor-Ort-Betreuung spielen aufgrund der vielfältigen Herausforderungen und Bedarfe eine besondere Rolle.

### Handlungsempfehlungen:

- Schaffung eines Modellprojektes zugunsten durchmischter Quartiere
- Vergabe und Durchführung qualifizierter städtebaulicher Potenzial- und Machbarkeitsstudien für ein ausgewähltes Quartier
- Schaffung bislang fehlender Angebote in den Wohngebieten
- Aktivierung lokaler Ressourcen/Initiativen

107 Nachverdichtung entlang der Braunschweiger Straße



108 Neubauten in Gifhorn



109 Einfamilienhausgebiet aus den 1960er-Jahren



110 Neubaugebiet in Gamsen





## 1.7 Modellprojekt „Weiterentwicklung Gewerbegebiet zu einem multifunktionalen Gebiet“

Leitbilder	Priorisierung	Beteiligungsergebnis
1 2 4 Kosten €	1 Umsetzungszeitraum mittelfristig	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="margin-right: 10px;"> <p>sehr wichtig</p> <p>wichtig</p> <p>unwichtig</p> </div> </div>

Gifhorn verfügt über große Gewerbeflächen im städtischen Bereich. Es besteht Bedarf, die Gewerbeflächen westlich der Braunschweiger Straße (Gewerbe- und Industriegebiete) neu zu ordnen und weiterzuentwickeln. Dies ergibt sich einerseits aus einem Wechsel ansässiger Produktionsbetriebe, andererseits aus den ungeordneten Bestandsstrukturen. Durch Anpassung und Umbau der bestehenden Gebäudestrukturen, Integration neuer Bebauung auf großflächig versiegelten Flächen und Schaffung attraktiver und moderner Gewerbestrukturen kann dem schwindenden Identitäts- und Funktionsverlust entgegengewirkt werden. Eine Anreicherung der Nutzung mit Angeboten, die über die Gewerbenutzung hinausgehen, trägt zur Attraktivität des Standorts bei. Eine Möglichkeit besteht darin, attraktive Angebote für ansässige Unternehmen zu schaffen, z.B. die Bereitstellung von Infrastruktur für Mitarbeiter (z.B. Gastronomie, Freizeit, Kita).

Durch eine Änderung der Gewerbestrukturen kann die Chance ergriffen werden, bestehende Produktionsstätten weiterhin zu nutzen, aber an neue Gewerbecluster anzupassen, um die Ansiedlung neuer Unternehmensbranchen zu fördern. In Koordination mit anderen Gewerbegebieten der Stadt sollte für jedes Gewerbegebiet eine eigene Marke oder ein eigenes Profil entwickelt werden, um die individuellen Standort- und Nutzungsqualitäten zu stärken. Es empfiehlt sich, ein Nutzungskonzept zu erstellen, das Standortbereiche für verschiedene Arten von Unternehmen sowie infrastrukturelle und städtebauliche Aspekte berücksichtigt. Um eine gezielte Vermarktung der

entstehenden Gewerbeflächen zu erreichen, empfiehlt es sich, die interkommunale Zusammenarbeit bei der Gewerbeflächenvergabe weiter auszubauen, wie im Konzept für Regionale Gewerbeentwicklung (2020) vorgeschlagen.

### Handlungsempfehlungen:

- Initiierung eines Modellprojektes zugunsten durchmischter Gewerbegebiete
- Vergabe und Durchführung qualifizierter städtebaulicher Potenzial- und Machbarkeitsstudien für ein ausgewähltes Gebiet
- Erarbeitung eines Nutzungskonzeptes für einen ausgewählten Gewerbebestandort
- Schaffung bislang fehlender Angebote in Gewerbegebieten
- Intensivierung der gezielten Standortvermarktung seitens der Stadt (Ansiedlung von innovativem, nachgefragten Gewerbe)

111 Parkplatzfläche vor dem Continental-Gelände



112 Eingang Continental-Gelände



## 1.8 Entwicklung Gamsen-West als multifunktionales Quartier

Leitbilder	Priorisierung
1 2 4 6 Kosten €	2 Umsetzungszeitraum langfristig

Mit der Entwicklung des Gewerbegebiets Gamsen-West aktiviert Gifhorn Flächenkapazitäten im Außenbereich, die der künftigen Entwicklung zur Verfügung stehen. Mit dem Gewerbegebiet Westerfeld Süd ist diese Entwicklung bereits eingeleitet. Vor dem Hintergrund kaum verfügbarer Gewerbeflächen bieten diese Flächen der Stadt einen Handlungsspielraum für mögliche Ansiedlungswünsche, die im Bestand nicht gedeckt werden können. Neben der gewerblichen Nutzung dient die Ausweitung des Stadtgebietes in den Außenbereich auch der Deckung der Nachfrage weiterer Nutzungsbedarfe (vgl. 6.1.7). Ziel ist es, ein gemischtes und multifunktionales Gewerbegebiet mit nachhaltigen Standards zu entwickeln, das Gewerbe, Wohnen und Erholung mit notwendigen Infrastruktureinrichtungen und ggf. Sondernutzungen kombiniert. Frei- und Außenflächen dienen gezielt dem Ausgleich für Eingriffe in die Natur und der Klimaanpassung.

Neben Gewerbe können hier nachgefragte Wohnformen, wie Mehrgenerationenwohnhäuser, innenstadtnah und dennoch dörflich entstehen. Weitere Nutzungen für Gemeinbedarf sind notwendig, wie z.B. ein neuer Standort der Feuerwehr.

### Handlungsempfehlungen:

- Einbindung der betreffenden Akteure wie der Wirtschaftsförderung und der GEG
- Nutzungskonzept und Abwägung der Bedarfe zur Nutzungsmischung
- Flächenvergabe nach aufzustellenden Kriterien
- Aktive Steuerung und Projektinitiierung seitens der Stadt

113 Luftbild Gewerbegebiet Gamsen-West





## 1.9 Innovatives Einzelhandels- und Zentrenkonzept - Fortschreibung

Leitbilder	Priorisierung
4 6	1
Kosten	Umsetzungszeitraum
€	kurzfristig

Der Einzelhandel ist für Gifhorn auch in Zeiten von Online-Handel, Zunahme der Filialisierung und des demografischen Wandels ein wichtiger Standortfaktor. Ziel ist es, dem möglichen Funktionsverlust der Innenstadt Gifhorns entgegenzuwirken und mit der Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts von 2010 innovative Handlungsansätze zu entwickeln um den zukünftigen Herausforderungen für den Einzelhandel koordiniert zu begegnen. Hier ist eine branchenübergreifende Herangehensweise von hoher Bedeutung, so sollte die Fortschreibung städtebauliche und klimatische Aspekte beinhalten.

Ziele für die Fortschreibung sind u.a.:

- Beibehaltung der Gifhorer Innenstadt als Identifikationsort der Bürger
- Integration von Maßnahmen zur Förderung des Einzelhandels in die Gesamtkonzeption Klimagerechte Neugestaltung des Steinwegs (6.3.2)

- Fortschreitendem Verlust von Vielfalt und Qualität des Einzelhandelsangebotes entgegenwirken
- Sicherung und Weiterentwicklung des Einzelhandels (insbesondere mittelständischer und kleiner inhabergeführter Betriebe)
- Nahversorgung in die Ortschaften Gifhorns bringen zur Sicherung der wohnortnahen Grundversorgung (Leitbild Kompakte Stadt)
- Einzelhandelsimmobilien durch Mischung qualifizieren
- Leerstände für handelsergänzende Nutzungen wie Gastronomie und Dienstleistungen sowie Wohnen nutzen
- Überprüfung der zentrenrelevanten Sortimentliste

Die Fortschreibung des Einzelhandelskonzept befindet sich derzeit in Aufstellung.

## 1.10 Leerstände für Projekte jenseits des Einzelhandels nutzen

Leitbilder	Priorisierung
1 4 6	1
Kosten	Umsetzungszeitraum
€	kurzfristig

Die abnehmende Bedeutung des Einzelhandels durch E-Commerce ist heute schon in Teilen sichtbar und wird sich perspektivisch auch in der Gifhorer Innenstadt noch deutlicher abzeichnen, auch bedingt durch den anstehenden Generationswechsel der inhabergeführten Einzelhandelsbetriebe. Um zukünftig aktiv Leerständen entgegenzuwirken, ist es wichtig, ein Geschäftsflächen- und Leerstandsmanagement aufzubauen. Bestehende und sich abzeichnende Leerstände, Brachflächen und erhebliche Sanierungsrückstände sollen erfasst und Nachnutzung, Modernisierung oder Neuplanung frühzeitig unterstützt werden. Um das Angebot – besonders in der Innenstadt – weiter zu diversifizieren, bietet es sich an, einen Fokus auf Nutzungen jenseits des Einzelhandels zu legen, wie z.B. Ausstellungen, Pop-Up-Shops oder kleine Konzertbühnen, Aktivierung von Initiativen und lokalem Engagement.

### Handlungsempfehlungen:

- Aufbau eines Gewerbeflächen- und Leerstandskatasters auf Basis des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes
- Auswahl und Durchführung von Modellprojekten in der Gifhorer Innenstadt
- Aufbau von Strukturen zur Förderung des lokalen Gewerbes (durch Erschließung geeigneter Fördermittel)
- Aktivierung von Initiativen und lokalem Engagement zur Nutzungsanreicherung

## 1.11 Ortskerne als Mitte weiterentwickeln und stärken

Leitbilder	Priorisierung
1 2 5 6	2
Kosten	Umsetzungszeitraum
€€	kurzfristig

Eine große Stärke der Ortschaften Gifhorns sind ihre historischen Dorfstrukturen. Allerdings sind diese oft kaum noch als solche zu erkennen oder haben aufgrund ihres Funktionsverlustes an Bedeutung verloren. Die Ortskerne können ihre Funktion als Treffpunkte der Ortsbewohner nicht mehr vollständig erfüllen und wirken kaum noch identitätsstiftend. Durch gezielte Dorfentwicklungskonzepte können Stärken und Schwächen erkannt und Handlungsansätze formuliert werden.

Die Stärkung der Ortskerne als Mitten, beispielsweise durch Quartiersplätze, ist eine entscheidende Maßnahme zur Aufwertung als Lebensort und zur Förderung einer polyzentralen Struktur in Gifhorn. Es ist wichtig, die Ortskerne gezielt für die Bewohner zu erschließen und als Treffpunkt und Zentrum zu beleben. Dazu müssen Konzepte und Sanierungsstrategien für die Ortskerne entwickelt und das Gemeinschaftsgefüge gestärkt werden. Es geht darum, vorhandene Identitätsmerkmale zu intensivieren und Angebote im Sinne der einzelnen Ortschaften zu schaffen. Auf diese Weise kann ebenso die für Gifhorn bekannte naturnahe touristische Naherholungsinfrastruktur gestärkt werden, um weitere ländliche touristische Angebote für Tagestouristen zu schaffen. Falls bereits vorhanden, sollten Angebote besser vernetzt werden. Neben der Kernstadt hat sich Gamsen als ergänzendes Zentrum nördlich der Gifhorns Innenstadt entwickelt. Die räumlichen Potenziale können Ansatz sein, um weitere ergänzende Angebote zu schaffen. Die Identität der Ortsteile soll dabei erhalten bleiben.

Beteiligungsergebnis	
sehr wichtig	█
wichtig	█
unwichtig	█

Die Digitalisierung bietet darüber hinaus die Chance, neue Infrastruktur auf dem Land zu schaffen. Innovative Modelle können dazu beitragen, Arbeiten und Wohnen in den Ortschaften zu fördern. Es ist wichtig, die digitale Dorfentwicklung und neue Arbeitswelten besser zu vernetzen und in die oft monofunktionalen Einfamilienhausgebiete zu integrieren. Hierzu können z.B. ein smarterer Dorfladen, die Etablierung von Co-Working-Spaces in den Ortschaften sowie die Ansiedlung von kooperativen Handwerksbetrieben beitragen.

### Handlungsempfehlungen:

- Erstellung von Dorfentwicklungskonzepten
- Durchführung eines Modellprojektes zur Belebung einer Ortsmitte (z.B. Gamsen)
- Instandsetzung und Sanierung maroder Infrastruktur/Bausubstanz
- Belebung kann durch die Entwicklungsträgerschaft unterstützt werden (6.1.2)
- Anschubfinanzierung für einen modernen Dorfladen oder weitere Angebote

114 Ortskern in Neubokel, an der alten Schule



115 Ortskern in Gamsen, an der alten Schule





## 1.12 Schaffung offener Nachbarschafts- und Freizeittreffs

Leitbilder	Priorisierung	Beteiligungsergebnis
6	1	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="margin-right: 5px;">sehr wichtig</div> <div style="width: 100%; height: 10px; background-color: #0056b3; position: relative;"> <span style="position: absolute; left: -10px; top: 50%; transform: translateY(-50%);">1</span> </div> </div>
Kosten	Umsetzungszeitraum	
€	kurzfristig	

Nachbarschafts- und Freizeittreffs bilden wichtige „Dritte Orte“ in den Quartieren der Kernstadt und den Ortschaften. Dabei sind Räumlichkeiten, die der Öffentlichkeit offenstehen und ggf. auch von Vereinen für Veranstaltungen angemietet werden können, rar. Die Beteiligung hat ergeben, dass die Menschen sich Treffpunkte in den Ortschaften wünschen, die neue Angebote jenseits der klassischen Vereinsstruktur schaffen. Die Etablierung von neuen Nutzungen (z.B. Cafés, Ausstellungen, Kinderbetreuung, Sprachkurse etc.) ist mit der Initiative von Anwohnern oder in Kooperation mit zivilgesellschaftlichen Akteuren, Pflegeeinrichtungen etc. zu kombinieren. Kleinteilige Veranstaltungsideen bieten einen sinnvollen Einstieg, um bestehende oder neu zu schaffende Orte zu aktivieren. In diesem Zuge können bestehende Infrastrukturen wie z.B. die Dorfgemeinschaftshäuser (DGH) weiterentwickelt werden. Hierfür ist zu prüfen, inwiefern dort Nachbarschafts- und Freizeittreffs (besser) integriert werden können. Die offenen Nachbarschaftstreffs können auch für ein neu einzu-richtendes Quartiersmanagement oder im Zusammenhang mit einer Beratungsstelle Bestandsentwicklung genutzt werden (6.1.4).

### Handlungsempfehlungen:

- Stärken des zivilgesellschaftlichen Engagements u.a. durch zur Verfügung stellen der DGHs
- Kombination mit der Einrichtung von Quartiersmanagements in neuen oder bestehenden Quartieren
- Sanierungs- und Nutzungskonzepte für die DGHs erstellen
- Abstimmung der Angebote für sozialere und bedarfsge-rechte Nutzungen

## 1.13 Errichtung von Mobilitätsstationen zur Stärkung der Intermodalität

Leitbilder	Priorisierung	Beteiligungsergebnis
5	2	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="margin-right: 5px;">sehr wichtig</div> <div style="width: 100%; height: 10px; background-color: #0056b3; position: relative;"> <span style="position: absolute; left: -10px; top: 50%; transform: translateY(-50%);">2</span> </div> </div>
Kosten	Umsetzungszeitraum	
€	mittelfristig	

Entsprechend des Ziels des Verkehrsentwicklungsplans Leit-bild Mobilität 2030 soll die Verknüpfung zwischen den Ver-kehrsmitteln (Intermodalität) durch die Errichtung von Mobi-litätsstationen verbessert werden. Zentrale Aspekte stellen hierbei die Bündelung von Sharing-Angeboten (Bike-Sharing, Car-Sharing), Ladeinfrastruktur, kompakten Parkplätzen, Fahr-radabstellanlagen und die Bereitstellung von Infrastruktur für andere nachhaltige Mobilitätsformen dar. Beide Bahnhöfe sowie zentrale Parkhäuser und Park- und Stellplatzflächen sind strategisch wichtige Orte für die Errichtung von Mobilitätssta-tionen. In der Beteiligung wurde für den Bahnhof Gifhorn Stadt eine stärkere Belebung als Mobilitätsknotenpunkt gewünscht, um die Um- und Zustiegszeiten pendlerfreundlich zu gestalten (bessere Abstimmung der Fahrtzeiten, Aufenthaltsqualität, weitere ergänzende Angebote). Bei den Mobilitätsstationen ist die Aufenthaltsqualität mitzudenken und es sind attraktive An-gebote zum Verweilen zu schaffen. Dazu kann die Integration von Sitzgelegenheiten, Cafés, Co-Working-Plätzen, Fahrrad-vermietung, Infopoints usw. zählen. Die Platzierung der Mobi-litätsstationen ist in einem abgestimmten Konzept zu planen und sollte auf den Empfehlungen des Leitbildes Mobilität 2030 (2020) und des Konzepts für Elektromobilität und alter-native Mobilitätsformen (2022) aufbauen.

### Handlungsempfehlungen:

- Integration der Mobilitätsstation(en) in die Innenstadt abgestimmt mit dem Rahmenplan Innenstadt (6.2.1), auf Basis des Gestaltungsleitfadens (6.2.3) und des Kli-maanpassungskonzepts (6.2.2)
- Abstimmung mit relevanten (Mobilitäts-)Akteuren
- Konzeptentwicklung:
  - Car-Sharing
  - Bike-Sharing
  - E-Lastenräder
  - sichere Fahrradabstellplätze
  - Ladestationen
  - Schließfachsysteme für Gepäck
  - überdachte Wartezonen

116 Dorfgemeinschaftshaus in Gamsen, alte Bücherei



117 Dorfgemeinschaftshaus in Neubokel



118 Bushaltestelle Bahnhof Gifhorn Stadt



119 Fahrradabstellanlagen am Bahnhof Gifhorn Stadt









### 1.16 Anreizprogramm zur Förderung des Umbaus von bedarfsgerechtem Wohnraum, grünen Innenhöfen und - Hinterhöfen und energetischer Sanierung

Leitbilder	Priorisierung
1 2 3	2
Kosten	Umsetzungszeitraum
€€€	kurzfristig

Ziel und Zweck der geplanten Anreizförderung ist die zielgerichtete Sanierung historischer Gebäude, um die Kernstadt mit attraktiven und zeitgemäßen Wohn-, Arbeits- und Einkaufsorten weiter zu qualifizieren. Insbesondere in den Einfahrtsbereichen der Kernstadt, etwa an der Fallerslebener Straße oder der Lindenstraße und den rückwärtigen Bereichen des Steinwegs sind teils Sanierungsbedarfe festzustellen. Der Erhalt, die denkmalgerechte Sanierung sowie die energetische Ertüchtigung der betroffenen Bauten könnten daher ein Gegenstand dieses Anreizprogramms sein. Daneben sind teilweise enge, langgezogene Grundstückspartellen mit überbauten Hinterhöfen, die in der Form nicht mehr den Ansprüchen des modernen und energieeffizienten Wohnens sowie eines klimaangepassten Wohnumfelds entsprechen, als bauliche Defizite zu identifizieren. Diese sollten etwa durch die Gestaltung attraktiver und klimaangepasster Freiräume im Hofbereich (inkl. Rückbau störender Schuppenüberbauungen, Zusammenlegung von Hofbereichen) behoben werden.

Ziel der Förderung könnten umfassende Sanierungs- und Umbaumaßnahmen sowie die innere Sanierung (inkl. Grundrissänderungen) historischer Gebäude, zugunsten von kleinen Wohnungen für 1-2-Personenhaushalte, Studierendenwohnungen und barrierearmen und seniorengerechten Wohnungen werden. Das Förderprogramm soll die Ertüchtigung des großen Gebäudebestandes der alten Einfamilienhäuser für entsprechende Wohnkonzepte unterstützen.

Angestoßen werden soll zudem die Nutzung von Leerständen in Erdgeschosszonen zugunsten nachfragegerechter gewerblicher, kultureller oder sonstiger Nutzungen. Leerstände an publikumswirksamen Orten wie im Steinweg sollen behoben und neue Konzepte angestoßen werden.

Verbunden werden könnte das Anreizprogramm mit entsprechenden Werbemaßnahmen zum Thema. Sinnvoll ist es hier, die mögliche Beratungsstelle Bestandsentwicklung (6.1.4) einzubeziehen und über das Thema Bestandsentwicklung/-sanierung zusammenhängend zu informieren.

#### Handlungsempfehlungen:

- Prüfung bereits existierender Förderprogramme wie z.B. Fassadenprogramm der Denkmalpflege; Zusammenführung mit vorhandenen Förderprogrammen unter Erweiterung des Förderzweckes
- Alternativ: Verfassung einer eigenständigen Förderrichtlinie zur Anreizförderung
- Entwicklung im Zusammenhang mit der Beratungsstelle Bestandsentwicklung für Bürger (6.1.4)

124 Versiegelter Innenhof mit privaten Stellplätzen



125 Hoher Versiegelungsgrad Georgshof



### 1.17 Kommunale Wärmeplanung inkl. energetischem Quartierskonzept

Leitbilder	Priorisierung	Beteiligungsergebnis
2 3	1	sehr wichtig   [Bar chart showing 1 bar in dark blue, 10 bars in light blue]
Kosten	Umsetzungszeitraum	wichtig
€	kurzfristig	unwichtig

Vor dem Hintergrund der gesetzlichen Verpflichtung zur kommunalen Wärmeplanung ist eine Wärmestrategie aufzustellen. Grundlage hierfür bildet ein Wärmekataster, das die bestehenden und zukünftigen Bedarfe der Wärmeversorgung erfasst. Damit steht der Kommune eine bessere Planungsgrundlage zur Verfügung. Außerdem bietet das Kataster erste Hinweise für geeignete Standorte zum Aus- und Neubau von Nah- und Fernwärmenetzen. Im Masterplan 100 % Klimaschutz wurde ermittelt, dass im Großraum Braunschweig noch ein zu erschließendes Potenzial für derartige Netze besteht.

Ein energetisches Quartierskonzept zeigt auf, wo Synergien und Einsparpotenziale liegen und welche Arten der erneuerbaren Energien, wie beispielsweise die Nutzung von Photovoltaik, Solarthermie und Geothermie am effizientesten sind. Denkbar sind parzellenübergreifende Lösungen für die

Nutzung der Energieinfrastruktur, z.B. Bürgerenergienetze, wobei lokale Betriebe und bürgerschaftliche Netzwerke für die Erzeugung erneuerbarer Energien unterstützt werden können.

#### Handlungsempfehlungen

- Vergabe an geeignete Experten
- Auswahl eines Quartiers im Bestand
- Erarbeitung dezentraler und kleinräumiger Konzepte zur nachhaltigen Energieversorgung
- Einbezug relevanter Akteure: gewerbliche und private Eigentümer, Energieversorger, Stadtwerke, Nutzer

### 1.18 Energiemanagement für kommunale Liegenschaften

Leitbilder	Priorisierung
3	1
Kosten	Umsetzungszeitraum
€	kurzfristig

Neben den energetischen Quartierskonzepten im privaten Bereich will sich Gifhorn auch für die kommunalen Liegenschaften energetische Standards setzen. Die Senkung des Energieverbrauchs soll durch eine flächendeckende Einführung und den Betrieb eines Energiemanagements erreicht werden (vgl. Maßnahme Masterplan 100 % Klimaschutz D2.3.). Erster Schritt ist die Information und Sensibilisierung der Verwaltung bzw. der Politik für das Thema Energieeinsatz und Sanierung insbesondere im Hinblick auf politische Beschlüsse und Haushaltsplanungen. Durch das Erfassen der Energieverbräuche der Liegenschaften ist zunächst eine Datengrundlage aufzubauen (gebäudescharfe Betrachtung). Auf dieser Grundlage kann ein Sanierungsplan mit festgelegten Standards entwickelt werden, der konkrete Maßnahmen zur Senkung der Verbräuche vorschlägt.

#### Handlungsempfehlungen

- Erfassung der Energieverbräuche kommunaler Liegenschaften
- Definition von Kennzahlen und Auswertungskriterien für kommunale Liegenschaften
- Auswertung und Aufbereitung wichtiger Energieverbrauchs-kennzahlen in Form eines jährlichen Energieberichts
- Erarbeitung eines Sanierungsplans inklusive Priorisierung der zu ergreifenden Maßnahmen und Festlegung von Standards



An aerial photograph of a city, likely a European town, showing a dense residential area with many buildings featuring red-tiled roofs. The buildings are interspersed with green trees. In the foreground, there are larger, more prominent buildings, some with white facades and red roofs. A semi-transparent white text box is overlaid on the left side of the image, containing a list of measures. The background image shows a mix of traditional and modern architecture, with a baseball field visible on the right side.

## 6.2 Übergeordnete Maßnahmen Innenstadt

- 2.1 Rahmenplan/Masterplan Innenstadt
- 2.2 Klimaanpassungskonzept Innenstadt
- 2.3 Gestaltungsleitfaden: Neue klimagerechte Innenstadt
- 2.4 Rahmenplan Mobilität und Erschließung der Innenstadt
- 2.5 Qualifizierungsverfahren: Neue klimagerechte Hauptachse Steinweg
- 2.6 Qualifizierungsverfahren: Klimagerechte Integration Ise, Mühlenaller und Rotaller



## 2.1 Rahmenplan/Masterplan Innenstadt

Leitbilder	Priorisierung
1 2 3 4 5 6	1
Kosten	Umsetzungszeitraum
€	kurzfristig

Der Rahmenplan bildet die Grundlage für die folgenden Qualifizierungsverfahren in der Innenstadt (vgl. 6.2.5, 6.2.6) und stellt eine übergeordnete Planung für öffentliche und halböffentliche Freiräume in der Innenstadt dar. Die Rahmenplanung ergibt sich aus den im ISEK aufgestellten Zielen und Projekten für die Innenstadt sowie durch die Beteiligung der Öffentlichkeit und der relevanten Akteure.

Wichtige Ziele des Rahmenplans sind die Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, Erhöhung der Grünsubstanz, Schaffung der Zugänglichkeit zur Aller und Ise sowie der sensible Umgang mit vorhandenen Strukturen (Brücken, Gebäuden, Wasserläufen). Aufbauend auf den Vorgaben des ISEKs sollen die Projekte konkretisiert, Flächen und Gebäude identifiziert werden, für die in den nächsten Jahren eine (Nutzungs-)Veränderung angestrebt wird. Es sind Vorgaben und Leitlinien für die einzelnen Flächen sowie für die Wegebeziehungen und Wegeführungen zu entwickeln, z.B. für die bessere Verknüpfung des Schlosssees/Mühlenmuseum mit der Innenstadt und des Rathauses mit der Innenstadt. Die übergeordnete Konzeption stellt die Grundlage für konkrete Projekte dar, deren Potenziale im Rahmenplan entwickelt und verknüpft werden (z.B. 6.3.6, 6.3.8). Der Rahmenplan ist in enger Verbindung mit dem Gestaltungsleitfaden für den öffentlichen Raum und dem Klimaanpassungskonzept Innenstadt zu entwickeln (6.2.2, 6.2.3). Die Umsetzung betrifft die verschiedenen Teilbereiche der Innenstadt. Fokus bilden die urbane Achse Steinweg und das Blau-Grüne Band zwischen

Schlosssee und Bleiche. Die funktionale und gestalterische Ausformulierung dieser (neuen) Hauptwege stellt eine wesentliche Aufgabe der Gifhorer Stadtentwicklung dar. Entlang der Freiraumachse sollen verschiedene Bereiche mit kleinen Aufenthalts- und Erholungsbereichen entstehen. Dabei stehen die Erlebbarkeit der Wasserbereiche sowie die dazugehörigen Freiflächen und geeignete Zugänge (z.B. am Kinovorplatz, an der Hempel-Galerie) im Mittelpunkt. Zielsetzung ist die sensible Einbettung der Innenstadt in die Kern- und Gesamtstadt. Dies kann durch die bessere Vernetzung auf durchgehenden Fuß- und Radwegen, z.B. entlang der Wasserläufe oder an den Hauptverbindungsstraßen erreicht werden.

### Handlungsempfehlungen

- Vorstrukturierung von Rahmenplanungen und Aufbau auf den Ergebnissen des ISEKs
- Partizipative Erarbeitung einer übergeordneten Planung für öffentliche und halböffentliche Freiräume in der Innenstadt
- Weitere Planung und Projektkonkretisierung mit Beteiligung der entsprechenden Akteure/Eigentümern von Schlüsselgrundstücken
- Abstimmung hinsichtlich der Ziele des zukünftigen Stadtumbaugebiets

126 Blick über den Steinweg



127 Wasserzugang an der Ise



128 Mühlenaller am Kinovorplatz

129 Neue Möblierung im Steinweg



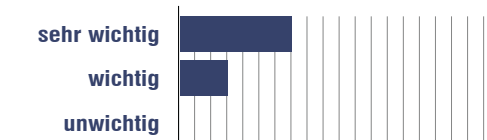
## 2.2 Klimaanpassungskonzept Innenstadt

Leitbilder	Priorisierung
1 3	1
Kosten	Umsetzungszeitraum
€	kurzfristig

Um den Folgen des Klimawandels (Hitzebelastung, Starkregenereignisse etc) gerecht zu werden ist es notwendig, frühzeitig Anpassungen (z.B. Maßnahmen zur Schaffung einer Schwammstadt und Stärkung der blau-grünen Infrastruktur) in der Stadtgestaltung vorzunehmen. Dabei sollen die klimapositiven Potenziale der Wasserflächen besser eingebunden werden. In der Innenstadt ist dies als dichter bebauter und stark versiegelter Stadtraum von besonderer Bedeutung. Das Klimaanpassungskonzept sollte dabei in enger Abstimmung mit dem Rahmenplan Innenstadt (6.2.1) erstellt werden.

Gifhorn verfügt mit seinen Wasserflächen und den daran angrenzenden Grünräumen in der Innenstadt bereits über klimatisch bedeutsame Elemente, deren Potenziale noch besser genutzt und eingebunden werden können. Ziel ist es, die Wasserläufe und Grünzüge als innenstadtprägende Frei-, Verknüpfungs- und Erlebnisräume herauszuarbeiten und dabei konzentriert die richtigen Maßnahmen für eine klimagerechte Gestaltung der Innenstadt mit wesentlich besserer Erschließung und Nutzung der Grün- und Wasserräume zu schaffen. Das Klimaanpassungskonzeptes Innenstadt ist dabei die Konkretisierung des gesamtstädtischen Klimaanpassungskonzept (6.1.15) und stellt eine notwendige Grundlage für die Qualifizierungsverfahren 6.2.5 und 6.2.6 dar. Konkret auf die lokalen Bedingungen (in Abhängigkeit von der Bodenbeschaffenheit, Versickerungsfähigkeit, klimatisch besonders belasteten Räumen) angepasst, werden Handlungsempfehlungen

### Beteiligungsergebnis



gegeben. Dabei erörtert das Konzept relevante technische Vorgaben für die Umsetzung.

In der Bürgerbeteiligung wurden z.B. folgende Themen aufgegriffen, die in einem Konzept zu berücksichtigen sind: Prüfung der Begrünungsoptionen bei Zwischennutzungen und von Brachflächen, Straßenbegleitgrün, Bushaltestellen, Prüfung von Dach- und Fassadenbegrünung, Versickerung und Verdunstungsbeeten im Sinne des Schwammstadtprinzips. Es empfiehlt sich, das Konzept parallel und in enger Abstimmung zum Gestaltungsleitfaden (6.2.3) zu entwickeln.

### Handlungsempfehlungen

- Erstellung eines Fachgutachtens zur Klimaanpassung
- Frühzeitige Prüfung der technischen Voraussetzungen für eine gezielte Realisierbarkeit der Maßnahmen
- Erstellung parallel und in Abstimmung zum Gestaltungsleitfaden (6.2.3)
- Einbindung in breiten Abstimmungs- und Beteiligungsprozess
- Behutsame, aber konsequente Umsetzung des Klimaanpassungskonzeptes im Rahmen anstehender Gestaltungsmaßnahmen im öffentlichen Raum



## 2.3 Gestaltungsleitfaden: Neue klimagerechte Innenstadt

Leitbilder	Priorisierung
1 3 6	1
Kosten	Umsetzungszeitraum
€	kurzfristig

Im Rahmen der Analyse der Gifhorer Innenstadt stellte sich die Gestaltung des öffentlichen Raums als ein zentraler Handlungsbedarf heraus. Die Gestaltung, insbesondere am Steinweg, ist teilweise uneinheitlich und in die Jahre gekommen.

Bislang fehlt es an einem einheitlichen Gestaltungsleitfaden, der eine Gestaltung „aus einem Guss“ ermöglichen würde. Somit besteht durch anstehende Sanierungen im öffentlichen Raum die Gefahr, dass Einzelfalllösungen entstehen. Um eine einheitliche, dem Ortscharakter Gifhorns entsprechende Gestaltung zu gewährleisten, wird ein genauer Katalog für Materialität, Struktur, Art etc. von Oberflächen, Möblierung, Klimaanpassungsmaßnahmen, Bepflanzungen etc. festgelegt. Dabei werden vorhandene Möblierungselemente, wie das im Jahr 2023 installierte Stadtmobiliar im Steinweg, in das Konzept einbezogen.

Ein besonderes Augenmerk liegt auf der Thematik der Barrierefreiheit und dem Umgang mit historischen Materialien. Im Rahmen des Konzeptes können neben der Materialität des Belags auch Aspekte wie Verlegetechnik, Klimaanpassung, optische Unterteilung/Strukturierung thematisiert werden. Darüber hinaus können Anforderungen für Werbeanlagen im öffentlichen Raum definiert werden. Der Gestaltungsleitfaden wird ein wichtiges vorbereitendes Dokument für die Rahmenplanung der urbanen Achse Steinweg (6.2.5) darstellen und ist eng mit der Erarbeitung des Klimaanpassungskonzepts Innenstadt abzustimmen (6.2.2). Die Realisierung kann dabei

sukzessive, z.B. durch die Umgestaltung von Straßenzügen, die Verwendung von ortstypischen, standort- und klimagerechten Bäumen geschehen.

### Handlungsempfehlungen

- Einbindung in breiten Abstimmungs- und Beteiligungsprozess, insbesondere von Vertretern des Einzelhandels und der Gastronomie
- Enge Abstimmung mit anderen Konzepten wie dem Klimaanpassungskonzept (6.2.2)
- Ggf. Überführung zentraler Eckpunkte des Gestaltungsleitfadens in eine Gestaltungssatzung

## 2.4 Rahmenplan Mobilität und Erschließung der Innenstadt

Leitbilder	Priorisierung
5	1
Kosten	Umsetzungszeitraum
€	kurzfristig

Mit dem fortgeschriebenen Leitbild Mobilität 2030 und dem Radverkehrskonzept 2022 liegt der Stadt Gifhorn eine Grundlage für die Mobilitätsentwicklung vor. Darüber hinaus ergibt sich ein konkreter Bedarf für die effektivere Organisation der Mobilität in der Innenstadt mit dem Ziel, den innerstädtischen Verkehr zu reduzieren und den öffentlichen Raum für andere Nutzungen verfügbar zu machen. In Gifhorn sind viele innerstädtische Flächen für parkende Autos vorgesehen, was insbesondere bei ebenerdig angeordneten Stellplätzen einen großen Flächenverbrauch bedeutet.

Durch verschiedene Maßnahmen kann die Nutzung des öffentlichen Raums effizienter gestaltet werden. Neben der Einrichtung eines flächendeckenden Parkraummanagements ist eine mögliche Maßnahme die Einrichtung dezentraler, gut erreichbarer Stellplatzflächen. Solche befinden sich bereits am Edeka Parkplatz oder an der Schottischen Mühle. Durch die genaue Identifikation von Potenzialen zur Bündelung und ggf. Stapelung von Parkplatzflächen an bestimmten, gut erreichbaren Orten könnten konkretere Aussagen für die dadurch freierwerdenden Flächen gemacht werden.

Ein Mobilitäts- und Erschließungskonzept kann damit als Vorstudie zum Rahmenplan (6.2.1) verwendet werden. Folgende Themenschwerpunkte haben sich bereits in der Bearbeitung des ISEKs herausgebildet:

- Stärkung der Intermodalität in der Gesamtstadt (6.1.13)

- gute Eingangssituationen für den Fuß- und Radverkehr (6.3.1)
- Ertüchtigung des Bahnhofs Gifhorn Stadt als zentralen Ankunftsort und multimodalen Knoten für die Gesamtstadt (6.1.13)
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität an Mobilitätspunkten, Möglichkeit zur Entsiegelung und Schaffung von Grünflächen
- Ruhenden Verkehr besser ordnen und bündeln
- Schaffung von sicheren und gestalterisch gut eingebundenen gemeinschaftlichen Fahrradabstellmöglichkeiten

### Handlungsempfehlungen

- Beauftragung von Fachexperten für eine verkehrliche Begutachtung
- Enge Abstimmung mit Gestaltungsleitfaden und Klimaanpassungskonzept (6.2.2; 6.2.3)
- Vertiefung der Erkenntnisse und Maßnahmen aus dem Leitbild Mobilität 2030
- Koordination von ÖPNV-, Sharing- und Fahrradinfrastruktur, ggf. mit alternativen Verkehrs- und Fahrzeugkonzepten (E-Mobilität etc.)

130 Stadtboden mit zahlreichen Materialien



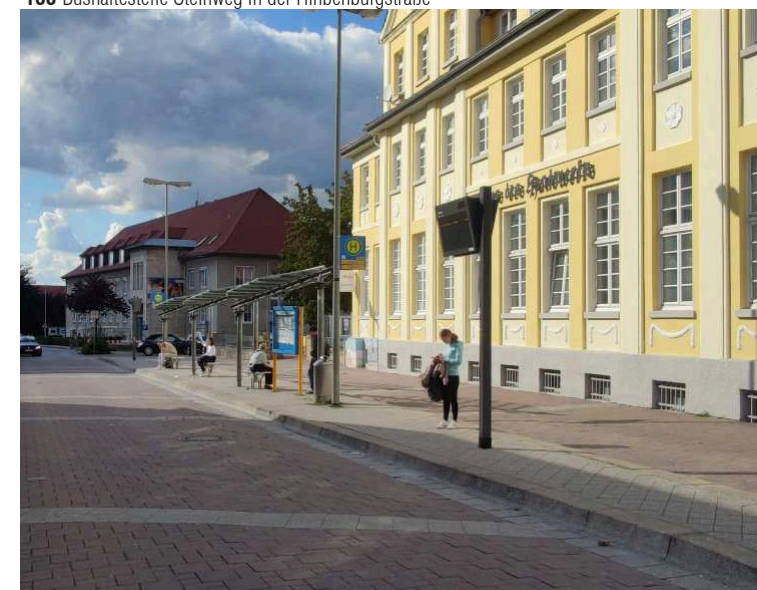
131 Neue Möblierung im Steinweg



132 Parkplatzsituation an der Herzog-Franz-Straße



133 Bushaltestelle Steinweg in der Hinbenburgstraße





## 2.5 Qualifizierungsverfahren: Neue klimagerechte Hauptachse Steinweg

Leitbilder	Priorisierung
1 2 3 4 5 6	1
Kosten	Umsetzungszeitraum
€	kurzfristig

Die Hauptachse des Steinwegs, inklusive der angrenzenden Bereiche Schillerplatz, Marktplatz, Cardenap und Schottische Mühle, ist der zentrale Bereich der Gifhorer Innenstadt und beherbergt wichtige innerstädtische Funktionen. Auch zukünftig wird es hier die höchste Dichte an Einrichtungen für Soziales, Kulturelles sowie von Versorgungs- und Einzelhandelsstandorten geben. Umso wichtiger ist es, einem funktionalen und gestalterischen Verlust der Hauptachse vorzubeugen. Die Hauptachse ist in die Jahre gekommen und zum Teil aufwertungs- und sanierungsbedürftig. Insgesamt fehlt es an Aufenthalts- und Erlebnisqualität und angesichts des Klimawandels an Grün. Weil der Einzelhandel tendenziell an Bedeutung verliert, werden neue belebende Angebote und Nutzungen dringend benötigt.

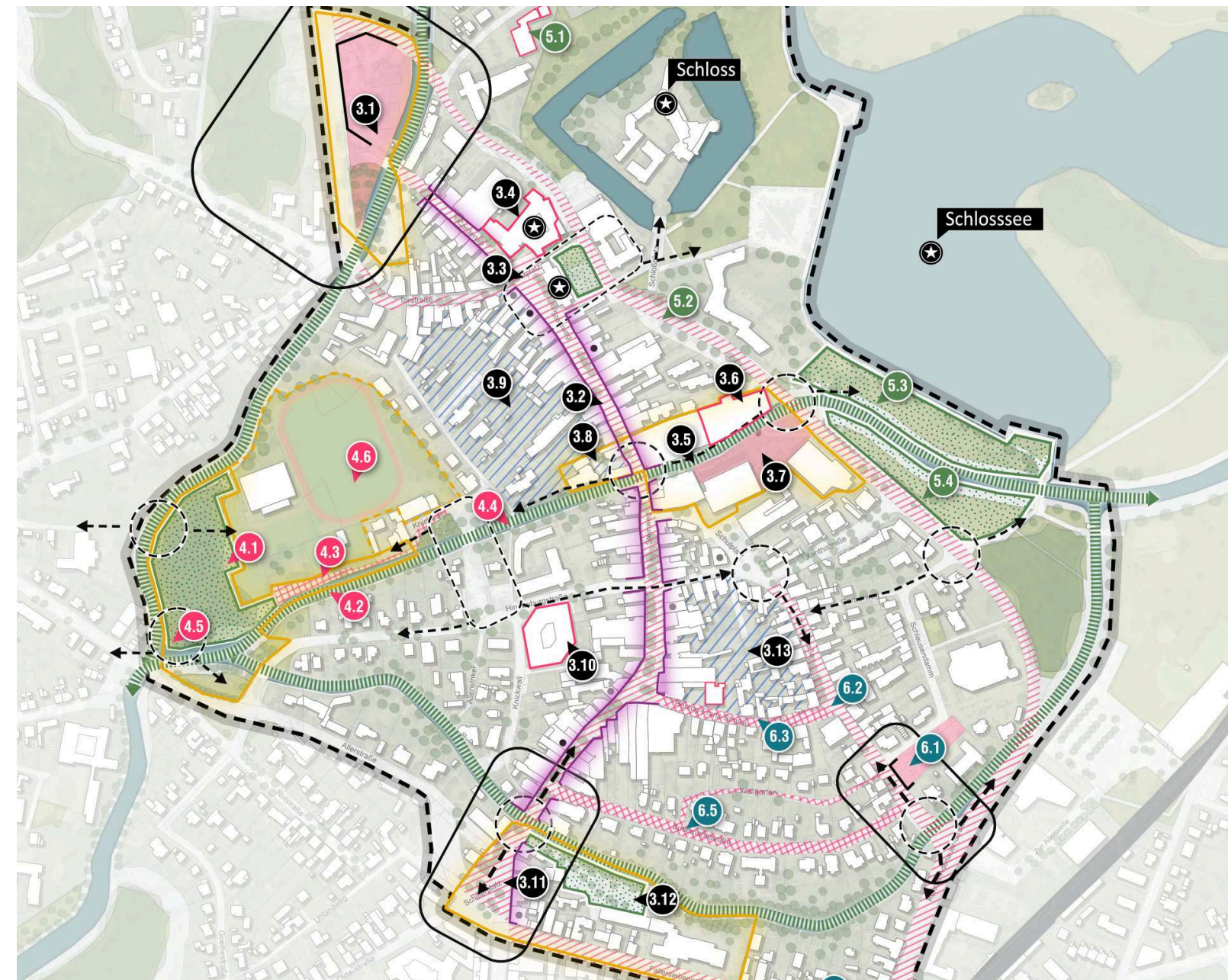
Ziel ist es, mittels eines auf einem grundlegenden Gestaltungsleitfaden (6.2.3) und einem Klimaanpassungskonzept (6.2.2) gründenden Qualifizierungs- und Vergabeverfahrens die Grundlagen für die zukünftige Entwicklung und Gestaltung der Hauptachse zu erarbeiten. Wesentliche Ziele sind eine einheitliche, klimagerechte und barrierearme Gestaltung der Oberflächen, die Schaffung einer hohen Aufenthalts- und Erlebnisqualität inkl. neuer Funktionen, Aufenthaltsbereiche, Stadtmöbel und Beleuchtungen. Dabei soll die klimagerechte Umgestaltung grundlegendes Prinzip sein und neben neuen Baumstandorten, schattenspendenden Elementen und Entsiegelung wo immer möglich auch der Umgang mit Regenwasser mitgedacht und generell Wasser als Gestaltungselement

eingebbracht werden. Das übergeordnete Gestaltungskonzept bildet die Grundlage für die sukzessive Umsetzung der Einzelprojekte 6.2.2 und 6.2.3. Um für dieses zentrale Vorhaben Varianten diskutieren und eine größtmögliche Gestaltungsqualität sichern zu können, könnte das Qualifizierungs- und Vergabeverfahren z.B. als freiraumplanerischer und/oder städtebaulicher Wettbewerb oder Gutachterverfahren/Mehrfachbeauftragung durchgeführt werden.

### Handlungsempfehlungen

- Vorbereitung der Qualifizierungsverfahren durch den Gestaltungsleitfaden und das Klimaanpassungskonzept
- Zusammenhängende Entwicklung mit dem Qualifizierungsverfahren Klimagerechte Integration Ise, Mühlenaller und Rotaller (6.2.6)
- Einbindung in umfassenden Moderations- und Beteiligungsprozess
- Durchführung geeigneter Qualifizierungs- und Vergabeverfahren (z.B. freiraumplanerischer/städtebaulicher Wettbewerb, Gutachterverfahren etc.)

136 Maßnahmenplan



134 Blick vom Marktplatz über den Steinweg



135 Neue Möblierung im Steinweg



137 Historische Gebäude am Marktplatz (Langer Jammer und Kavalierhaus)



138 Schillerplatz





## 2.6 Qualifizierungsverfahren: Klimagerechte Integration Ise, Mühlenaller und Rotaller

Leitbilder	Priorisierung
1 3 5 6	1
Kosten	Umsetzungszeitraum
€	kurzfristig

Parallel zum Qualifizierungsverfahren für die Hauptachse Steinweg (6.2.5) liegt ein weiterer Fokus des ISEKs auf der Aufwertung von Ise, Mühlenaller und Rotaller. Die Wasserflächen in der Gifhorer Innenstadt bieten ein attraktives Alleinstellungsmerkmal und nehmen wichtige Funktionen für das städtische Ökosystem ein, schöpfen aber ihr Potenzial als Aufenthalts- und Naturraum nur wenig aus. Sie sind bisher für die Bürger kaum erlebbar und befinden sich in einem ökologisch mäßig-schlechten Zustand. Die Wasserqualität leidet unter der technischen Führung als verbauter Fluss, insbesondere der Abschnitt zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Steinweg (6.3.5). Hinzu kommen die temporär anhaltenden Trockenperioden durch die Klimaveränderungen.

Ziel ist es, die Wasserflächen und angrenzenden Uferbereiche stärker als zusammenhängenden Stadtraum zu denken und zu einem naturnäheren Zustand umzugestalten. Erlebbarkeit und Begehrbarkeit sollen in einen qualitätsvollen Abgleich mit einer wesentlichen Verbesserung der ökologischen und klimatischen Qualität der Wasserräume gebracht werden. Besondere Schwerpunkte sind hierbei etwa die Umgestaltung der Uferbereiche der Mühlenaller auf Höhe der Hempel-Galerie und des Kinovorplatzes. Die punktuelle Neugestaltung entlang der Wasserarme als Blau-Grünes Band entsprechend der rahmengebenden Planung sowie eine durchgehende ökologische Aufwertung der Flussläufe sind mögliche Handlungsbereiche. Wünschenswert ist hierbei auch die Berücksichtigung angrenzender privater Gärten. Die Einbindung der

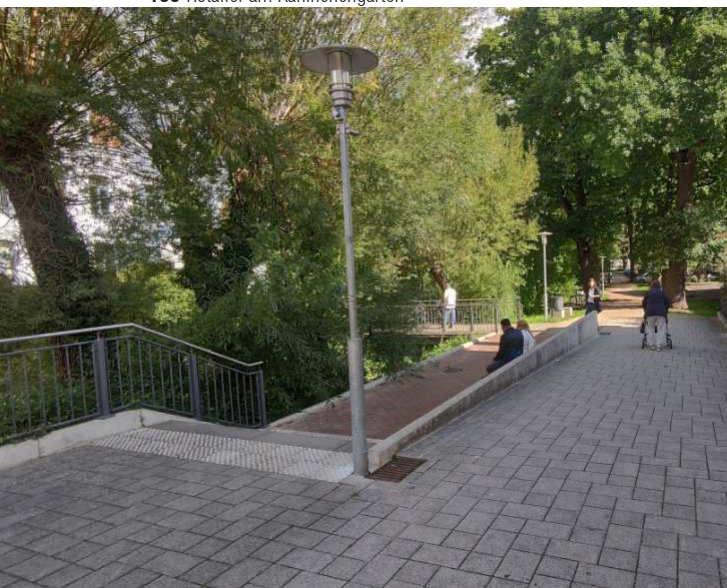
Eigentümer in einem breiten Beteiligungsprozess ist u.a. deswegen dringend geboten.

Mittels eines auf einem grundlegenden Gestaltungsleitfaden (6.2.3) und einem Klimaanpassungskonzept (6.2.2) gründenden Qualifizierungs- und Vergabeverfahrens sollen die Grundlagen für die zukünftige Entwicklung und Gestaltung der Gifhorer Wasserachsen erarbeitet werden. Um für dieses zentrale Vorhaben Varianten diskutieren und eine größtmögliche Gestaltungsqualität sichern zu können, kann das Qualifizierungs- und Vergabeverfahren z.B. als freiraumplanerischer und städtebaulicher Wettbewerb oder Gutachterverfahren/Mehrfachbeauftragung durchgeführt werden. Das übergeordnete Gestaltungskonzept bildet die Grundlage für die sukzessive Umsetzung der Einzelprojekte 6.3.5; 6.3.6; 6.3.8; 6.4.1; 6.4.2.

### Handlungsempfehlungen:

- Vorbereitung des Qualifizierungsverfahrens durch Gestaltungsleitfaden und Klimaanpassungskonzept
- Zusammenhängende Entwicklung mit dem Qualifizierungsverfahren: Neue klimagerechte Hauptachse Steinweg (6.2.5)
- Einbindung in umfassenden Moderations- und Beteiligungsprozess
- Durchführung eines geeigneten Qualifizierungs- und Vergabeverfahrens (z.B. freiraumplanerischer/städtebaulicher Wettbewerb oder Gutachterverfahren,...)

139 Rotaller am Kaninchengarten



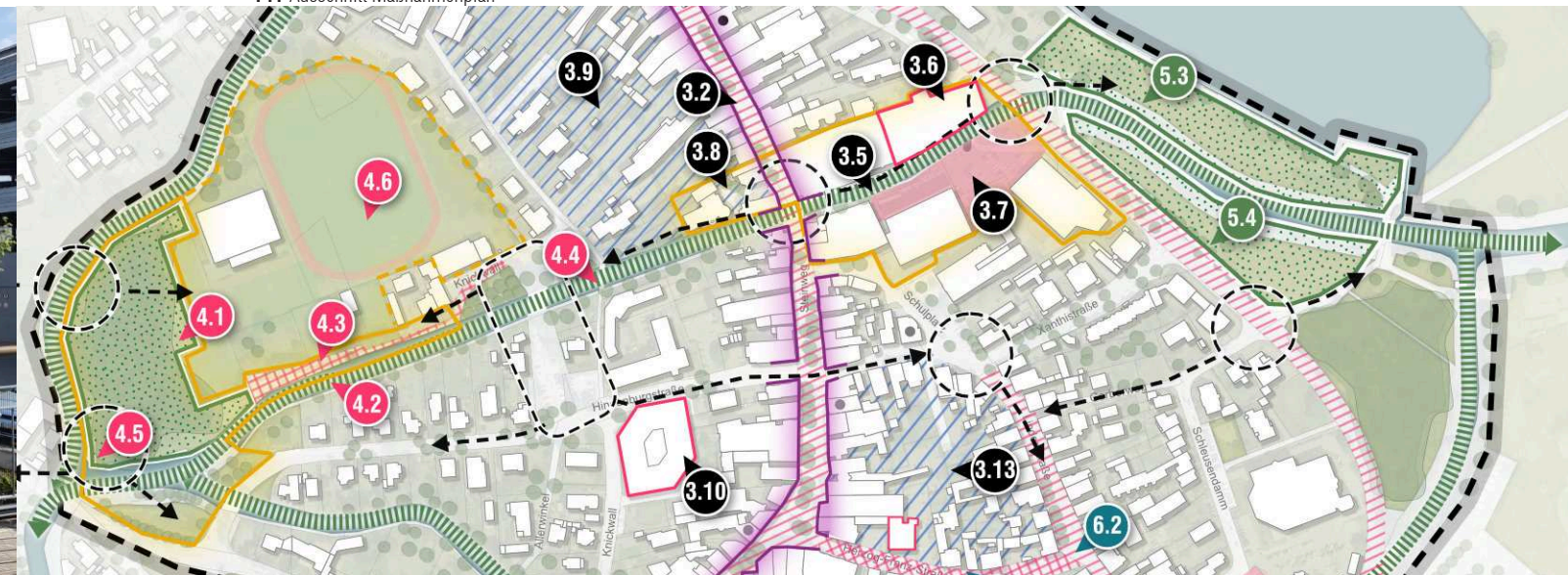
140 Promenade an der Mühlenaller



142 Idee des Blau-Grünen Bandes



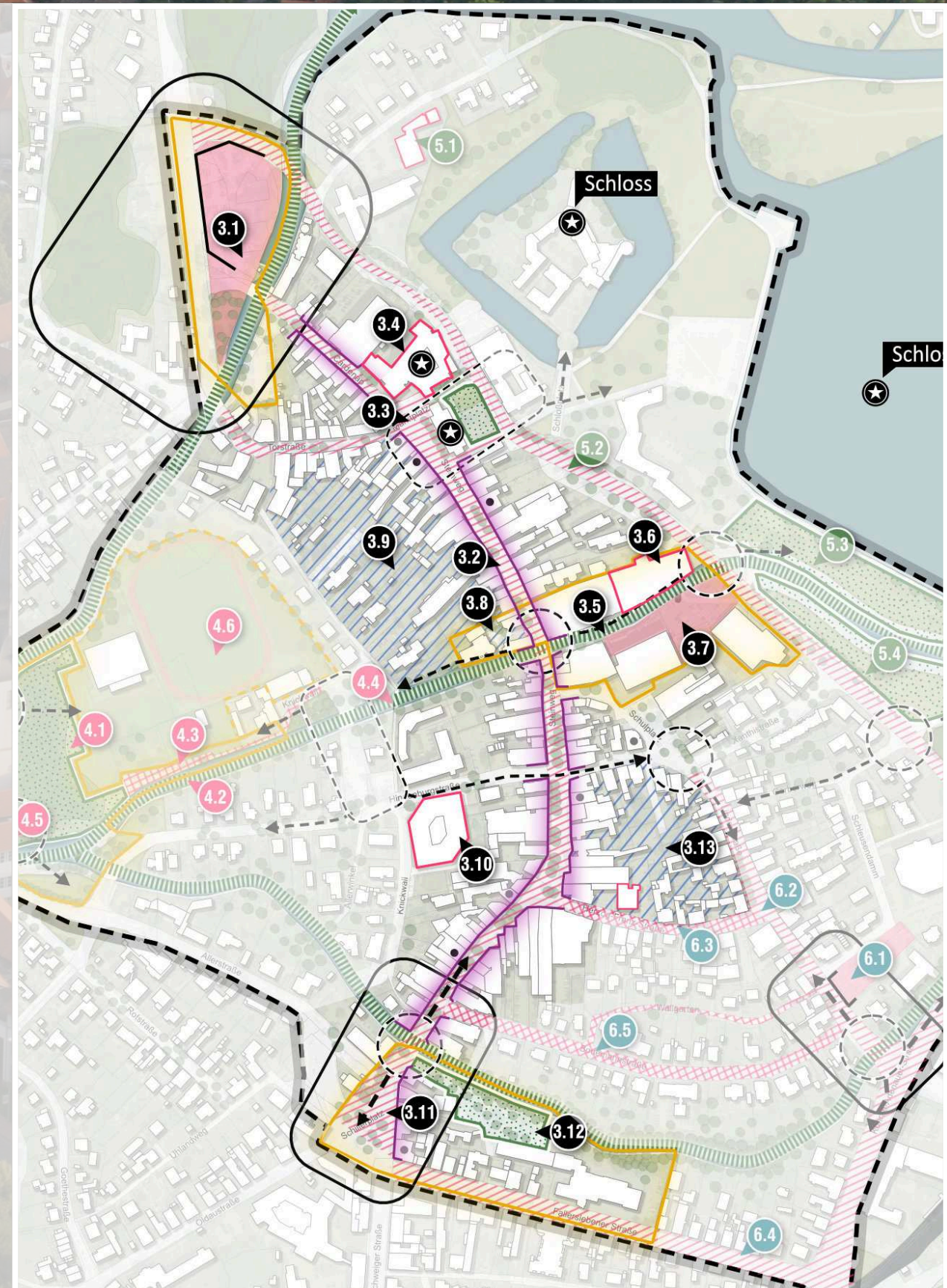
141 Ausschnitt Maßnahmenplan





### 6.3 Maßnahmen Teilraum Urbane Achse

- 3.1 Neuer Stadteingang Nord: Bauliche Aufwertung des Stadteingangs
- 3.2 Klimagerechte Neugestaltung des Steinwegs
- 3.3 Klimagerechte Neugestaltung des Marktplatzes
- 3.4 Sanierung des Rathauses
- 3.5 Aufwertung und Renaturierung der Mühlenaller/Uferbereiche zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Steinweg - Aller als Blau-Grünes Band
- 3.6 Perspektivische Aufwertung Bereich Parkhaus Hempel-Galerie
- 3.7 Partielle Qualifizierung Edeka Parkplatz
- 3.8 Aufwertung des Kinovorplatzes als Verbindungsstück für das Blau-Grüne Band an der Mühlenaller im Innenstadtbereich
- 3.9 Quartierskonzept Steinweg West
- 3.10 Nutzungserweiterung/Qualifizierung Parkhaus an der Hindenburgstraße
- 3.11 Aufwertung Schillerplatz
- 3.12 Zugänglichkeit und Aufwertung der Grünfläche an der Rotaller am Kaninchengarten
- 3.13 Quartierskonzept Steinweg Ost





### 3.1 Neuer Stadteingang Nord: Bauliche Aufwertung des Stadteingangs

Leitbilder	Priorisierung	Beteiligungsergebnis
1 2 3 4 5 6	1	sehr wichtig
Kosten	Umsetzungszeitraum	wichtig
€€€€€	kurzfristig	unwichtig

Der Parkplatz Schottische Mühle und die angrenzenden Bereiche entlang der Ise bilden einen städtebaulich bedeutsamen Bereich am nördlichen Eingang zur Innenstadt an der viel befahrenen Lüneburger Straße und mit dem Cardenap den Auftakt der „Hauptachse Steinweg“. Mit dem Mühlenquartier und der Entwicklung von Wohnungsbau neben dem Alten Friedhof ist für die Bereiche um die Schottische Mühle bereits der Umbruch eingeleitet worden. Trotzdem ist die Eingangssituation zur Innenstadt an der Schottischen Mühle durch die Nutzung als Parkplatz bisher kaum wahrnehmbar, wodurch die Potenziale durch die zentrale Lage bisher nicht ausgeschöpft werden. Gleichzeitig stellt die Schottische Mühle auch eine stark ausgelastete Parkplatzfläche dar, die viel Parksuchverkehr für den Besuch der Innenstadt abfängt.

Um die Fläche besser entsprechend ihrer zentralen Lage zu nutzen, bietet es sich an, die Parkplätze durch eine Parkpalette zu bündeln, um die neu gewonnene Fläche für eine neue Bebauung mit einer Mischung aus Wohnen und Gewerbe nutzen zu können. Dort könnte ggf. nachgefragter Wohnraum für seniorenengerechtes Wohnen oder gemeinschaftliche Wohnformen geschaffen werden (vgl. 6.1.5). Die Umgestaltung der Parkplatzflächen ist dabei mit einer Um-/Neugestaltung der Uferzone an der Ise zu verbinden, um Aufenthaltsmöglichkeiten und Zugänge zum Wasser zu schaffen. Hierbei ist auch der Wunsch einiger Bürger zu berücksichtigen, wenn möglich Anlegeflächen bzw. Bootsruddeln für kleinere Boote wie Kanus und Orte für Angler bei einer Neugestaltung der Uferbereiche

mitzudenken. Zudem sollte in Abhängigkeit der Bebauungsoptionen eine Entsiegelung vorgenommen werden, damit die Versickerung von Oberflächenwasser möglich ist und dieses nicht in die Ise abgeleitet wird. Die Planung sollte auf den Qualifizierungsverfahren Hauptachse Steinweg (6.2.5) und Klimagerechte Integration Ise, Mühlenaller und Rotaller (6.2.6) aufbauen. Zu beachten sind dabei auch die Vorgaben des Klimaanpassungskonzeptes und des Gestaltungsleitfadens für die Innenstadt (6.2.2, 6.2.3).

**Handlungsempfehlungen:**

- Durchführung einer Potenzialanalyse und Machbarkeitsstudie zur Überprüfung der Entwicklungsmöglichkeiten (inkl. Möglichkeiten zur Konzentration der Parkplätze in einer Parkgarage)
- Umsetzung auf Basis von Qualifizierungsverfahren Hauptachse Steinweg (6.2.5) und Klimagerechte Integration Ise, Mühlenaller und Rotaller (6.2.6)

### 3.2 Klimagerechte Neugestaltung des Steinwegs

Leitbilder	Priorisierung	Beteiligungsergebnis
1 2 3 4 5 6	1	sehr wichtig
Kosten	Umsetzungszeitraum	wichtig
€€€€€	kurzfristig	unwichtig

Der Steinweg stellt die wichtigste Entwicklungsachse der Innenstadt und Flaniermeile der Gifhorer mit bisher relativ wenig Leerständen beim Einzelhandel und der Gastronomie dar. Die Aufenthaltsqualität wurde in den letzten Jahren mit neuen Bank- und Pflanzelementen aufgewertet. Dennoch sind die Oberflächen in aufwertungsbedürftigem Zustand und entsprechen nicht mehr den aktuellen Ansprüchen an eine klimagerechte Gestaltung.

Der auch in Gifhorn spürbare Strukturwandel im Einzelhandel verstärkt den Aufwertungs- und Belebensbedarf der Gifhorer Fußgängerzone. Mit der Umgestaltung soll die Hauptachse über die Einkaufsfunktion hinaus noch mehr zum Treff- und Erlebnisort für ganz Gifhorn und seine Besucher werden. Neben Möblierungsmaßnahmen gilt es dementsprechend eine umfassende Neu-/Umgestaltung der Oberflächen des Steinwegs unter Beachtung klimatischer Aspekte vorzunehmen. Bei den Planungen ist dabei auch die zukünftige Wärmeversorgung der Innenstadt zu beachten. Konkret können bei der Neu-/Umgestaltung spielerische und interaktive Elemente sowie Wasserelemente (Springbrunnen, Trinkbrunnen, Wasserlauf zum Spielen für Kinder, ...) in den Steinweg punktuell integriert werden.

Ein weiterer wichtiger Aspekt, der besonders durch die Bürgerbeteiligung bestärkt wurde, ist der Umgang mit Radverkehr in der Fußgängerzone. So sollten Fahrradabstellmöglichkeiten

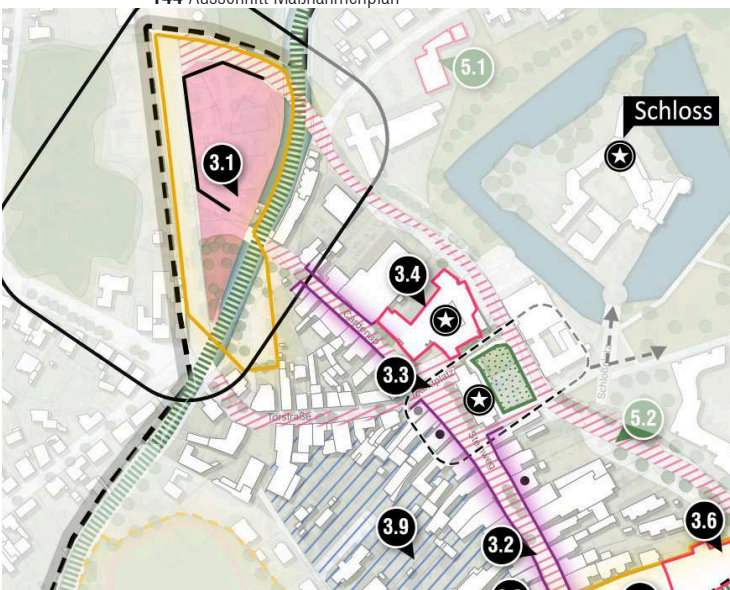
stärker integriert werden und die zukünftige Führung des Radverkehrs in der Innenstadt mitberücksichtigt werden.

Insgesamt steht das Ziel im Vordergrund, die Erneuerung des Steinwegs zum Modellprojekt für die weitere Belebung der Innenstadt und Integration von Maßnahme der klimasensiblen Innenstadt zu machen. Die Planung baut unmittelbar auf den Qualifizierungsverfahren Hauptachse Steinweg (6.2.5) und Klimagerechte Integration Ise, Mühlenaller und Rotaller (6.2.6) auf. Zu beachten sind dabei auch die Vorgaben des Klimaanpassungskonzeptes und des Gestaltungsleitfadens für die Innenstadt (6.2.2, 6.2.3).

**Handlungsempfehlungen:**

- Qualifizierte Freiraumplanung auf Basis des Klimaanpassungskonzeptes und Gestaltungsleitfadens für die Innenstadt (6.2.2, 6.2.3)
- Umsetzung auf Basis von Qualifizierungsverfahren Hauptachse Steinweg (6.2.5) und Klimagerechte Integration Ise, Mühlenaller und Rotaller (6.2.6)

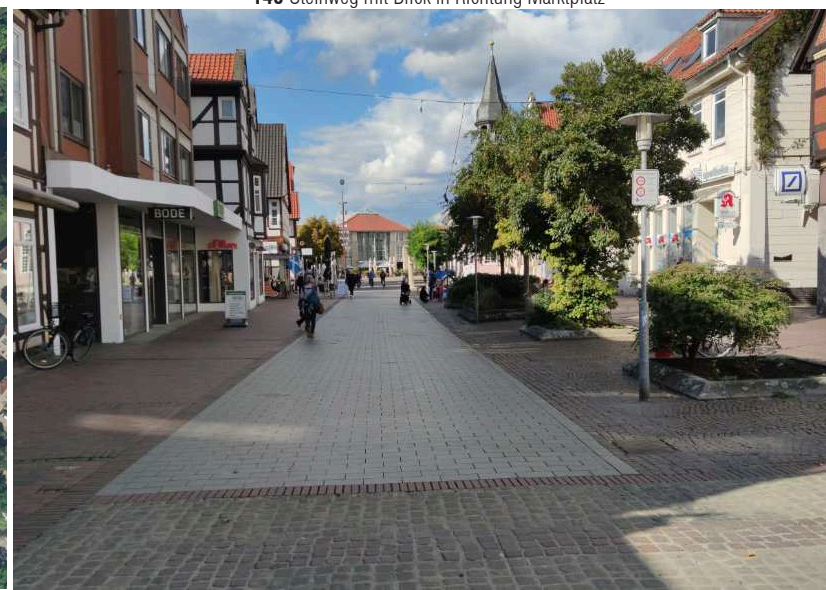
144 Ausschnitt Maßnahmenplan



145 Luftbild Stadteingang Nord



146 Steinweg mit Blick in Richtung Marktplatz



147 Steinweg auf Höhe Mühlenallerbrücke





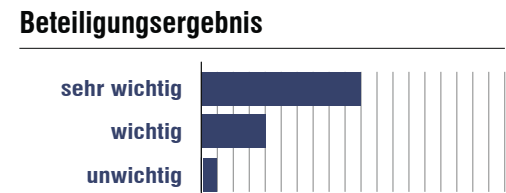
### 3.3 Klimagerechte Neugestaltung des Marktplatzes

Leitbilder	Priorisierung
1 3 5 6	1
Kosten	Umsetzungszeitraum
€€€€€	kurzfristig

Der Marktplatz bildet den städtebaulichen Abschluss des Steinwegs und stellt, gerahmt vom Rathaus, bedeutsamen Fachwerkgebäuden und der Kirche St. Nicolai, die wichtigste Platzfläche in der Innenstadt dar. Seine zurückhaltende Oberflächengestaltung und historisch abgeleitete Materialität (Sandstein/Quarzitpflaster) ist weiterhin vorbildgebend für die Innenstadtgestaltung. Gleichwohl ist der Platz zum Teil sanierungsbedürftig. Derzeit finden sich kaum Möblierung, Gestaltungselemente sowie Verschattungsmöglichkeiten auf der Platzfläche wieder. Damit weist der Marktplatz wie auch der Steinweg hinsichtlich anhaltender Trockenperioden in den Sommermonaten klimatische Mängel auf und verfügt noch über Ausbaupotenzial bei der Aufenthaltsqualität.

Ziel der Maßnahme ist eine behutsame Weiterentwicklung des Marktplatzes unter klimatischen Gesichtspunkten zugunsten von besserer Begehbarkeit, mehr Aufenthaltsqualität, mehr Begrünung, ohne den historischen Charakter des Platzes zu verlieren. Gleichzeitig soll die Nutzungsmöglichkeit der Platzfläche für den Markt und Feste bei der Gestaltung gesichert werden. Dabei kann auch der Wunsch einiger Bürger berücksichtigt werden, Wasserelemente z.B. in Form eines Wasserspiels oder von einem Trinkwasserbrunnen in die Gestaltung zu integrieren.

Die Planungen sind aufbauend auf der konzeptionellen Betrachtung im Zuge des vorgeschalteten Qualifizierungsverfahrens Hauptachse Steinweg (6.2.5) anzufertigen. Weitere



Grundlagen für die Freiraumplanung bilden das Klimaanpassungskonzept Innenstadt sowie der Gestaltungsleitfaden für die Innenstadt (6.2.3, 6.2.2).

#### Handlungsempfehlungen:

- Qualifizierte Freiraumplanung auf Basis des Klimaanpassungskonzeptes und des Gestaltungsleitfadens für die Innenstadt (6.2.2, 6.2.3)
- Umsetzung auf Basis des Qualifizierungsverfahrens Hauptachse Steinweg (6.2.5)

148 Ausschnitt Maßnahmenplan



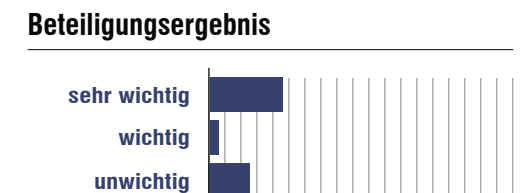
149 Marktplatz, Ratsweinkeller und Rathaus



### 3.4 Sanierung des Rathauses

Leitbilder	Priorisierung
1 3 4 6	1
Kosten	Umsetzungszeitraum
€€€€€€	kurzfristig

Das in den 1980er-Jahren erbaute Rathaus am Marktplatz weist dringenden Sanierungsbedarf auf und ist energetisch zu ertüchtigen. Bei der Sanierung sind besonders Aspekte der Wärmeplanung und die Ansprüche und Bedarfe einer modernen, bürgerfreundlichen und transparenten Verwaltung mitzudenken. Zusätzlich soll der Aufbau eines kleinen Nahwärmenetzes für die angrenzenden Bereiche geprüft werden. Zu prüfen ist außerdem die Etablierung von ergänzenden, öffentlichen Nutzungen im Rathaus, z.B. die Öffnung des Rathauses für Bürger oder die Bereitstellung von Räumlichkeiten für Vereine zu Stärkung der Nutzungsvielfalt in der Innenstadt. Die Rathaussanierung soll in enger Abstimmung mit der Sanierung des Marktplatzes (6.3.3) und des Steinwegs (6.3.2) geschehen.



#### Handlungsempfehlungen:

- Erstellung eines Sanierungsgutachten
- Variantenvergleich
- Energetische Sanierung
- Prüfung angepasster und neuer Nutzungen von Verwaltung, Politik etc.
- Öffnung des Gebäudes für weitere öffentliche Nutzungen
- Umfeldsanierung in enger Abstimmung mit Sanierung Marktplatz/Steinweg (6.2.3, 6.3.2, 6.3.3)

150 Blick auf das Rathaus



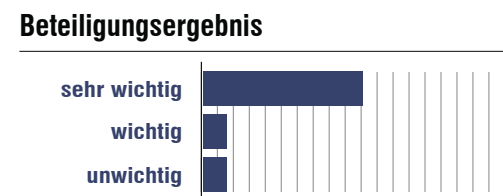
151 Blick auf das Rathaus





### 3.5 Aufwertung und Renaturierung der Mühlenaller/Uferbereich zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Steinweg - Aller als Blau-Grünes Band

Leitbilder	Priorisierung
1 3	1
Kosten	Umsetzungszeitraum
€€	mittelfristig



Der Wasserlauf der Mühlenaller ist zentraler Bestandteil des Blau-Grünen Bands in der Innenstadt und birgt ein großes Potenzial für die Steigerung der Aufenthalts- und Klimaqualität in der Innenstadt. Im Abschnitt zwischen der Konrad-Adenauer-Straße und dem Steinweg ist die Mühlenaller allerdings bisher durch die Kanalisierung mit Spundwänden und die Nutzung der Uferzonen für den ruhenden Verkehr (Edeka Parkplatz und Parkhaus Hempel-Galerie) kaum erlebbar oder erfahrbar. Zudem besteht ein großer Höhenunterschied zwischen Weg-/Parkplatzniveau und der Wasserfläche.

Ziel der Maßnahmen ist es, die ökologische Qualität des Gewässers sowie die Aufenthaltsqualität entlang des Flusslaufs wesentlich zu verbessern. Dafür kann es notwendig sein, bauliche Anpassungen an den angrenzenden Parkplätzen/Parkhäusern vorzunehmen. Eine bauliche Möglichkeit zur Herstellung eines naturnäheren Zustands des Flusslaufs stellt die Umwandlung des Flussbetts in eine Niedrigwasserrinne dar. Ein solcher Eingriff würde sowohl zu einer ökologischen Aufwertung des Flusslaufs führen als auch zusätzliche Flächen am Ufer schaffen, die zur Erlebbarkeit der Wasserfläche beitragen würden.

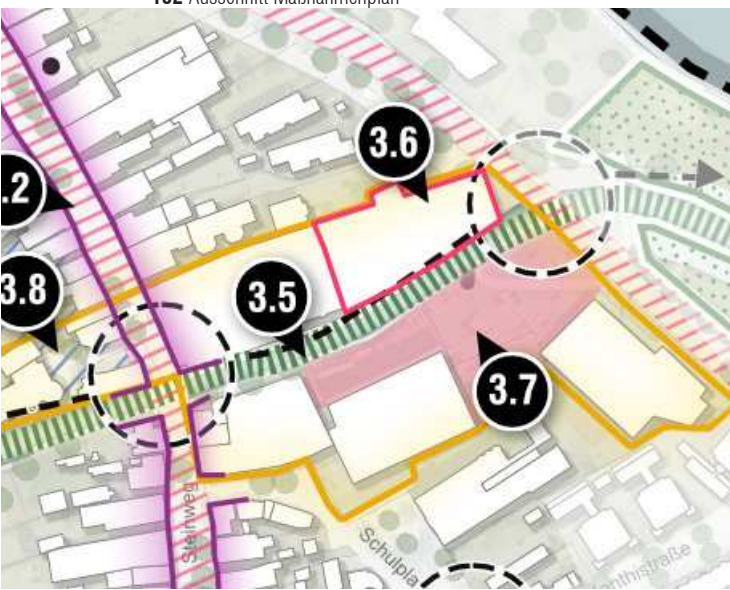
Die Planung ist im Zusammenhang mit den anderen Abschnitten des Blau-Grünen Bands im Zuge des vorgeschalteten Qualifizierungsverfahrens klimagerechte Integration Ise, Mühlenaller und Rotaller (6.2.6) zu entwickeln. Aufgrund der direkten räumlichen Nähe wird es auch notwendig sein, Maßnahmen

an dem Flusslauf mit möglichen baulichen Entwicklungen am Parkhaus der Hempel-Galerie (6.3.6) und dem Edeka Parkplatz (6.3.7) abzustimmen.

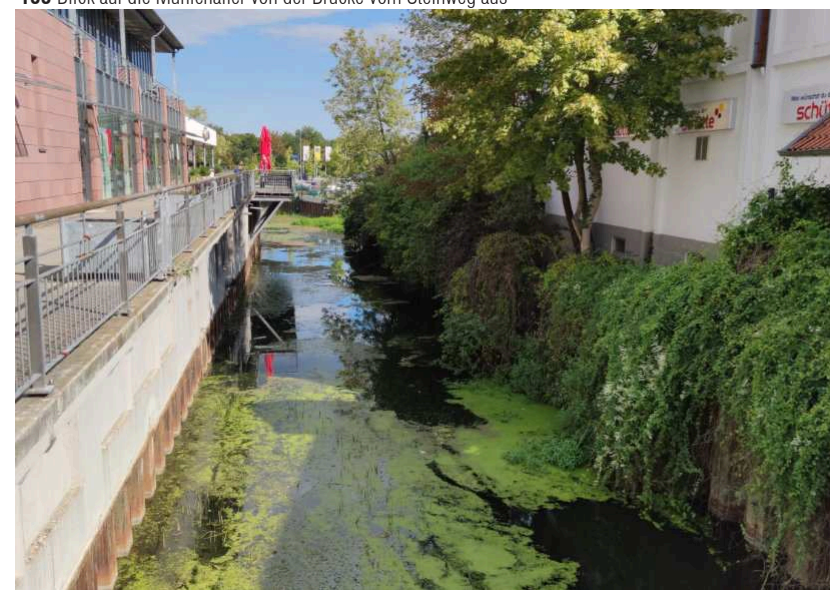
**Handlungsempfehlungen:**

- Großräumige Analyse, inkl. vor- und nachgelagerter Abschnitte der Mühlenaller
- Vorplanung/Machbarkeitsstudie mit konkretem Maßnahmenprogramm
- Qualifizierte Freiraumplanung auf Basis des vorgeschalteten Qualifizierungsverfahrens Klimagerechte Integration Ise, Mühlenaller und Rotaller (6.2.6)
- Abstimmung der Maßnahme mit möglichen baulichen Entwicklungen am Parkhaus der Hempel-Galerie (6.3.6) und dem Edeka Parkplatz (6.3.7)
- Verhandlungsgespräche mit den Eigentümer der angrenzenden Grundstücke führen
- Weitere Planung mit Beteiligung der entsprechenden Akteure, wie dem Aller-Ohre-Ise-Verband und Weiteren
- Prüfung weiterer Finanzierungs- und Förderquellen

152 Ausschnitt Maßnahmenplan

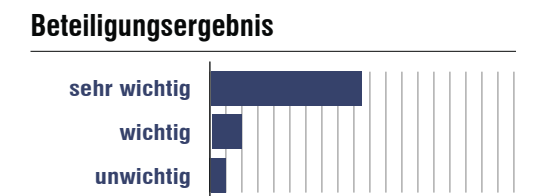


153 Blick auf die Mühlenaller von der Brücke vom Steinweg aus



### 3.6 Perspektivische Aufwertung Bereich Parkhaus Hempel-Galerie

Leitbilder	Priorisierung
1 4 5 6	1
Kosten	Umsetzungszeitraum
€€€	langfristig



Das Parkhaus der Hempel-Galerie an der Mühlenaller befindet sich an einem wichtigen Verbindungspunkt des Übergangs zwischen Steinweg und Schlossee, wirkt dort jedoch mehr als städtebauliches Hindernis. So führt lediglich eine unattraktive Fußverbindung über das Parkhaus vom Steinweg in Richtung Schlossee und eine direkte Zugänglichkeit zur Mühlenaller wird durch die Positionierung des Gebäudes verhindert. Zudem ist das Parkhaus sanierungsbedürftig und mit einer durchschnittlichen Auslastung von unter 50 % untergenutzt.

Aufgrund der städtebaulich bedeutsamen Lage gilt es, Varianten für eine mögliche Umstrukturierung des Bereichs zugunsten einer wesentlichen Aufwertung des Uferbereichs und der Verbindung Innenstadt-Schlossee zu entwickeln. Dabei sollte ein besonderer Fokus auf die Herstellung von Aufenthaltsbereichen entlang des Flusslaufs gelegt werden. Varianten der Umstrukturierung könnten von einer Weiterentwicklung des Bestandsgebäudes bis zu Teil- oder Komplettückbau zugunsten alternativer Bebauungs- und Freiraumsdispositionen gehen.

Mit der Umstrukturierung soll der Bereich entlang der Mühlenaller deutlich stärker die Funktion als Verbindungsstück zwischen Steinweg und Schlossee einnehmen und es sollen Aufenthaltsbereiche entlang des Flusslaufs geschaffen werden. Aus der Bürgerbeteiligung ging besonders der Wunsch nach einem gastronomischen Angebot

am Wasser hervor, der ebenfalls bei der Neugestaltung beachtet werden sollte.

Die Planung ist in einem Zusammenhang mit den anderen Abschnitten des Blau-Grünen Bands im Zuge des vorgeschalteten Qualifizierungsverfahrens Klimagerechte Integration Ise, Mühlenaller und Rotaller (6.2.6) zu entwickeln. Aufgrund der direkten räumlichen Nähe wird es auch notwendig sein, die Maßnahme mit der Aufwertung der Mühlenaller abzustimmen (6.3.5).

**Handlungsempfehlungen:**

- Qualifizierte Freiraumplanung auf Basis des vorgeschalteten Qualifizierungsverfahrens Klimagerechte Integration Ise, Mühlenaller und Rotaller (6.2.6)
- Abstimmung der Maßnahme mit der Aufwertung der Mühlenaller (6.3.5)
- Verhandlungsgespräche mit dem Eigentümer führen

154 Hempel-Galerie mit Parkhaus



155 Oberes Parkdeck des Parkhauses





### 3.7 Partielle Qualifizierung Edeka Parkplatz

Leitbilder	Priorisierung
1 4 5 6	3
Kosten	Umsetzungszeitraum
€€	langfristig

Auf der Südseite der Mühlenaller wurde 2018 eine zuvor brachliegende Fläche mit einem großen Edeka Markt mit Parkplatflächen und dem Parkhaus des Kaufhauses Schütte bebaut. Die Parkplätze reichen bis an die Uferkante heran und sind durch einen Zaun abgegrenzt, wodurch auch an diesem Allerufer ein Wasserzugang nicht möglich ist. Der Bereich ist vollversiegelt und ohne Aufenthalts- oder Bewegungsqualität.

Zwar kommt aufgrund der erst kürzlich erfolgten Entwicklung des Areals derzeit keine umfangreiche Neugestaltung der Parkplatfläche in Frage, jedoch ist perspektivisch zu prüfen, inwiefern durch kleinere bauliche Qualifizierungen eine Verbesserung der städtebaulichen Situation und der klimatischen/ökologischen Qualität erreicht werden könnte. In Anbetracht des direkten Anschlusses an das Parkhaus Schütte könnte über eine Reduzierung einzelner Parkplätze entlang der Uferkante nachgedacht werden. In diesem Zusammenhang könnten kleinere Aufenthaltsbereiche entlang der Aller im Sinne des Blau-Grünen Bands entstehen. Dabei ist darauf zu achten, dass die bereits erfolgten Baumpflanzungen ertüchtigt und in die Umgestaltung einbezogen werden.

Empfehlenswert ist eine Mitbetrachtung der Maßnahme im Zuge des Qualifizierungsverfahrens klimagerechte Integration Ise, Mühlenaller und Rotaller als Ideenteil (6.2.6). Die Maßnahme ist ggf. mit der Aufwertung der Mühlenaller abzustimmen (6.3.5).

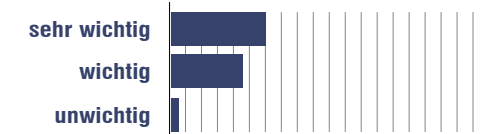
#### Handlungsempfehlungen:

- Ideenfindung für Freiraumplanung auf Basis des vorgeschalteten Qualifizierungsverfahrens Klimagerechte Integration Ise, Mühlenaller und Rotaller (6.2.6)
- Verhandlungsgespräche mit dem Eigentümer führen
- Mögliche punktuelle Umgestaltung der Parkplatfläche, besonders entlang des Flusslaufs
- Abstimmung der Maßnahme mit der Aufwertung der Mühlenaller (6.3.5)
- Ggf. (Zwischen)erwerb von Teilflächen durch die Stadt

### 3.8 Aufwertung des Kinovorplatzes als Verbindungsstück für das Blau-Grüne Band an der Mühlenaller im Innenstadtbereich

Leitbilder	Priorisierung
1 3 5 6	1
Kosten	Umsetzungszeitraum
€€€	kurzfristig

#### Beteiligungsergebnis



Der Kinovorplatz befindet sich an einer wichtigen fußläufigen Verbindung vom Steinweg zum Knickwall bzw. zur Bleiche entlang der Mühlenaller und bildet somit einen weiteren Verknüpfungspunkt entlang des Blau-Grünen Bands. Derzeit fehlt jedoch eine attraktive Gestaltung als öffentlicher Raum, wodurch die Fläche vom Steinweg aus kaum als Verknüpfungspunkt wahrzunehmen ist.

Ziel ist es, durch eine gezielte Neugestaltung mit Beschilderung und wesentlicher Aufwertung der Verknüpfungs-, Platz- und Wegebereiche sowie der Uferzonen den Bereich zu einem atmosphärischen grünen Treff- und Erholungsort am Blau-Grünen Band mitten in der Innenstadt weiterzuentwickeln. Dazu kann gehören, bisher fehlende Sitzmöglichkeiten zu schaffen und an geeigneten Stellen zu entsiegeln. Der Kinovorplatz und die angrenzenden Bereiche an der Mühlenaller sollen die Verbindung entlang des Blau-Grünen Bands wesentlich besser betonen. Neben der Aufwertung der bestehenden Platz- und Wegeflächen sollen die Möglichkeiten zur Schaffung von punktuellen Wasserzugängen (z.B. durch eine Treppenanlage) bei gleichzeitiger wesentliche Aufwertung der ökologischen Qualität der Mühlenaller herausgearbeitet werden. An dieser Stelle wurde von einigen Bürgern ein gastronomisches Angebot, z.B. in Form eines Biergartens gewünscht.

Insgesamt ist die Maßnahme als wichtiger Baustein für die Erlebbarkeit des Blau-Grünen Bands zu verstehen. Die Planung

baut unmittelbar auf den Qualifizierungsverfahren Klimagerechte Integration Ise, Mühlenaller und Rotaller (6.2.6) und Hauptachse Steinweg (6.2.5.) auf. Zu beachten sind dabei auch die Vorgaben des Klimaanpassungskonzepts und des Gestaltungsleitfadens für die Innenstadt (6.2.3, 6.2.2). Wie auch die anderen Maßnahmen entlang des Blau-Grünen Bands sind die baulichen Eingriffe nahe des Flusslaufs mit der Aufwertung der Mühlenaller abzustimmen (6.4.2).

#### Handlungsempfehlungen:

- Konzeptionelle Betrachtung/Qualifizierte Freiraumplanung im Zuge des Qualifizierungsverfahrens Klimagerechte Integration Ise, Mühlenaller und Rotaller (6.2.6)
- Abstimmung mit der Aufwertung der Mühlenaller zwischen Steinweg und Isemündung (6.4.2)
- Verhandlungsgespräche mit dem Eigentümer führen

156 Ausschnitt Maßnahmenplan



157 Stellplätze Edeka Parkplatz entlang der Mühlenaller



158 Verbindungsstück entlang der Mühlenaller am Kino



159 Kinovorplatz





### 3.9 Quartierskonzept Steinweg West

Leitbilder	Priorisierung
1 2 3	2
Kosten	Umsetzungszeitraum
€	mittelfristig

Historisch bedingt durch die Zeit der Ackerbürger orientiert sich die Bebauung in der Innenstadt primär an der ehemals einzigen Erschließungsachse Steinweg, verbunden mit bis heute bestehenden extrem schmalen, aber in der Tiefe sehr langen Parzellen. Trotz der mit der Stadtsanierung geschaffenen rückwärtigen Erschließung durch den Knickwall steht der zum Steinweg geschlossenen, stadtbildprägenden historischen Bebauung in den rückwärtigen Bereich eine wenig dichte, ungeordnete Bebauung mit oft vollversiegelten, in der Regel als Parkplatz genutzten Freiflächen gegenüber. Eine durchgehende Begehbarkeit des Knickwalls bis zur Torstraße ist nicht möglich. Die schmalen Parzellen und die schwierige Erschließung erschweren die mögliche Entwicklung nachgefragter innerstädtischer Wohnangebote im rückwärtigen Bereich, eine dringend gebotene stärkere Entsiegelung und Begrünung der Hofbereiche und die durch den Strukturwandel im Einzelhandel bedingte teilweise Notwendigkeit der Umstrukturierung der Nutzungs- und Bebauungsstrukturen am Steinweg.

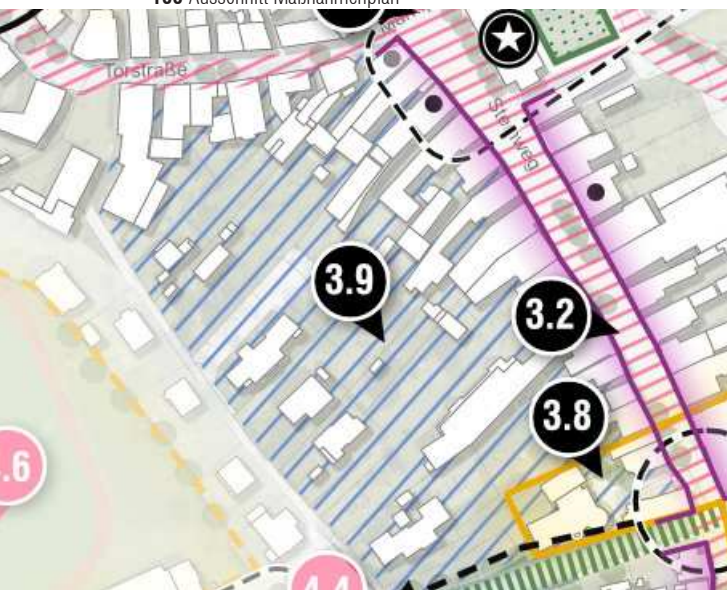
Ziel der Maßnahme kann es sein, durch eine zielgerichtete Moderations- und Kommunikationsstrategie mit den Eigentümern (ggf. parzellenübergreifende) Maßnahmen zur besseren Erschließung, Aufwertung und Begrünung, ggf. Umstrukturierung der Bebauung bzw. verträgliche Nachverdichtung der rückwärtigen Parzellenbereiche zu ermöglichen. Durch grundstücksübergreifende Maßnahmen könnte Parkraum wesentlich platzsparender konzentriert werden, gemeinschaftlich genutzte Grün- und Aufenthaltsflächen könnten geschaffen werden

und qualitätsvolle, koordinierte Nachverdichtungen ermöglicht werden. Zentral ist die Koordination und Moderation bestehender Eigentümerinteressen, eine intensive Beratung und das Aufzeigen von Möglichkeiten (ggf. inkl. „Blockkonzepte“) und ggf. die Schaffung von gezielten Anreizen zur konzentrierten Aktionen. In der Phase der Stadtsanierung wurden an anderer Stelle (vgl. Projekt 6.3.13) auch in Gifhorn erfolgreich entsprechende Neuordnungen von Blockinnenbereichen durchgeführt. Viele aktuelle Projekte in vergleichbaren Altstädten zeigen das Potenzial eines entsprechenden konzentrierten Vorgehens. Aufgrund der inhaltlichen Überschneidung bietet sich eine gemeinsame Konzeption mit der Aufstellung eines Anreizprogramms (u.a. zur Begrünung von Innenhöfen (6.1.16)) an.

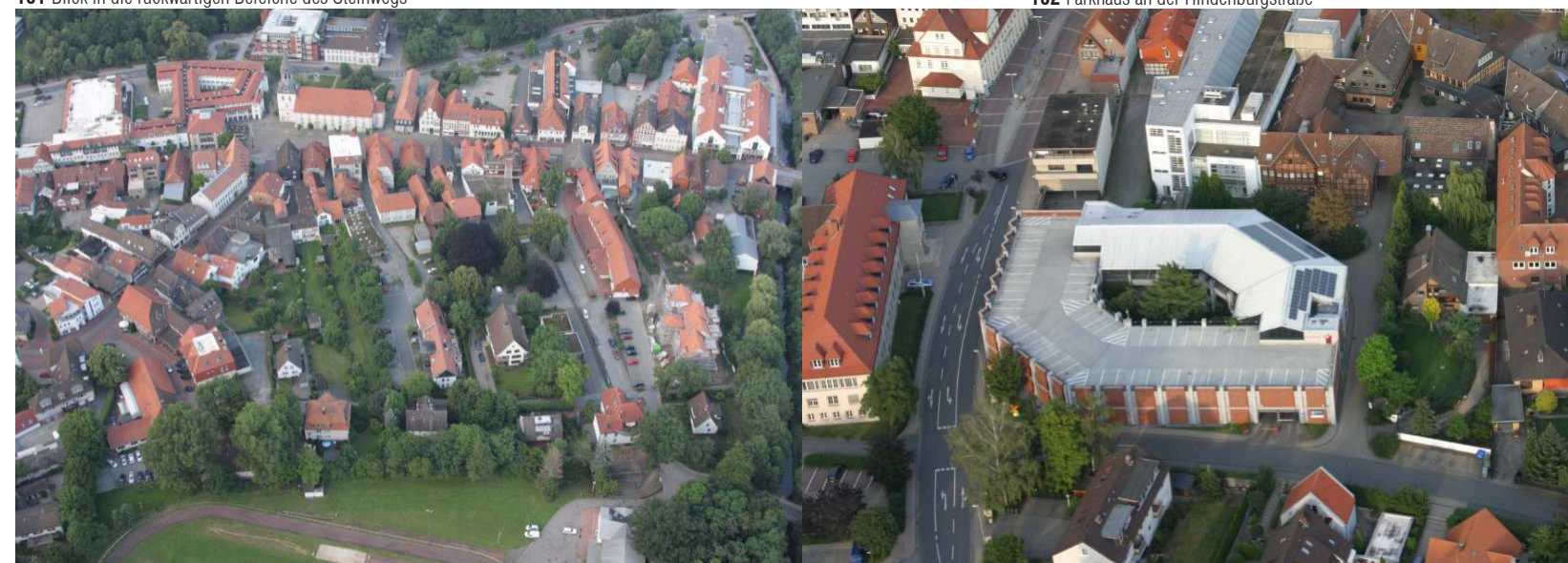
#### Handlungsempfehlungen:

- Intensive Moderation und Beratung der Eigentümer
- Aufstellen eines Blockkonzepts mit Machbarkeitsstudie: Aufzeigen von Entwicklungsoptionen und Formulierung von Zielstellungen
- Ggf. gezielte Anreizförderung von Aufwertungsmaßnahmen (vor allem Begrünung und parzellenübergreifende Ansätze) (6.1.16)
- Ggf. weitere Verfahrensschritte (z.B. zur Einrichtung von Baugemeinschaften etc.)

160 Ausschnitt Maßnahmenplan



161 Blick in die rückwärtigen Bereiche des Steinwegs



### 3.10 Nutzungserweiterung/Qualifizierung Parkhaus an der Hindenburgstraße

Leitbilder	Priorisierung
1 5 6	2
Kosten	Umsetzungszeitraum
€€€	kurzfristig

Das Parkhaus an der Hindenburgstraße befindet sich in zentraler Lage direkt angrenzend an den Steinweg und dient damit als wichtiger Ausgangspunkt für Besucher des Steinwegs. Nach den im Zuge des Leitbilds Mobilität 2030 veranlassten Erhebungen besteht im Parkhaus eine mittlere Auslastung. Zwar nimmt das Parkhaus eine wichtige Funktion für die Erschließung der Innenstadt für den MIV ein, bietet jedoch auch Potenzial für eine Weiterentwicklung. So könnte es Funktionen einer "Quartiersgarage" für das Umfeld mit übernehmen, so das derzeit dort für das Parken genutzte Flächen für andere Nutzungen frei werden (vgl. Quartierskonzept West (6.3.9)).

Ferner lassen sich Sharing- und Infrastrukturangebote für Anwohnende und Gewerbetreibende integrieren. Eine intensivere Nutzung von Dach- und/oder Fassadenflächen durch Photovoltaikanlagen kann ebenfalls geprüft werden.

#### Beteiligungsergebnis



#### Handlungsempfehlungen:

- Durchführung einer Potenzialanalyse und Machbarkeitsstudie für eine Weiterentwicklung als Quartiersgarage mit ergänzenden Funktionen
- Integration von Flächen für Sharing-Angebote
- Begrünung der Fassade im Sinne des Klimaanpassungskonzeptes (6.2.2)

162 Parkhaus an der Hindenburgstraße

163 Ausschnitt Maßnahmenplan





### 3.11 Aufwertung Schillerplatz

#### Leitbilder

1 3 5 6

#### Kosten

€€€€

#### Priorisierung

1

#### Umsetzungszeitraum

kurzfristig

#### Beteiligungsergebnis



Der Schillerplatz ist neben dem Marktplatz eine der wichtigsten Platzflächen in der Gifhorer Innenstadt sowie der südliche Auftakt zum Steinweg und Verknüpfungspunkt zwischen dem Bahnhof Gifhorn Stadt und dem Steinweg. Gleichzeitig grenzt der Platz an die zentrale Verkehrsgabelung Braunschweiger Straße, Oldastraße, Allerstraße und Fallerslebener Straße. Der vorgelagerte Verkehrsraum beeinträchtigt dabei deutlich die Aufenthaltsqualität des Platzes. Hinzu kommt, dass die Platzfläche selbst aufwertungsbedürftig ist und über eine unzureichende Möblierung und Verschattung durch Bäume verfügt. Der Schillerplatz wird damit seiner wichtigen Funktion als südlicher Eingang zur Innenstadt und Ankomensort kaum gerecht.

Ziel der Maßnahme ist daher die Umgestaltung der Platzfläche als attraktiver Stadteingang, z.B. mit mehr Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten sowie einer Integration von Spiel- und Aufenthaltselementen, Grüninseln, Verschattung und Wasserelementen. Hierbei ist eine Balance zwischen der Herstellung einer Eingangssituation zur Innenstadt und einer ausreichenden räumlichen Abgrenzung zum Verkehrsraum zu schaffen. Die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr im Platz- und Verkehrsraum sind insgesamt zu verbessern. Dementsprechend muss die Neugestaltung integriert mit der Verkehrsplanung erfolgen. Einen wichtigen Orientierungspunkt können hierfür bereits erfolgte Vorüberlegungen aus dem Verkehrsentwicklungsplan Leitbild Mobilität 2030 und dem Radverkehrskonzept 2022 bieten. Ein weiterer Fokus sollte auf der

Gestaltung des Übergangs der Platzfläche am nördlichen Ende hin zur Fahrbahn liegen. An dieser Stelle gilt es, den Fuß- und Radverkehr sinnvoll mit dem MIV sowie der Außengastronomie in Einklang zu bringen und Unfallgefahren zu vermeiden.

Die Planung baut unmittelbar auf den Qualifizierungsverfahren Hauptachse Steinweg (6.2.5) und Klimagerechte Integration Ise, Mühlenaller und Rotaller auf (6.2.6). Zu beachten sind dabei auch die Vorgaben des Klimaanpassungskonzepts und des Gestaltungsleitfadens für die Innenstadt (6.2.3, 6.2.2).

#### Handlungsempfehlungen:

- Umsetzung auf Basis von Qualifizierungsverfahren Hauptachse Steinweg (6.2.5) und Klimagerechte Integration Ise, Mühlenaller und Rotaller (6.2.6)
- Neugestaltung unter Berücksichtigung übergeordneter Konzepte: Gestaltungsleitfaden (6.2.3) und Klimaanpassungskonzept (6.2.2)
- Gemeinsame Erarbeitung einer Neuordnung mit der Verkehrsplanung
- Ggf. Flächenneuordnung z.B. über ein Umlageverfahren im Rahmen der Bauleitplanung

166 Blick auf den Schillerplatz



164 Platzfläche Schillerplatz



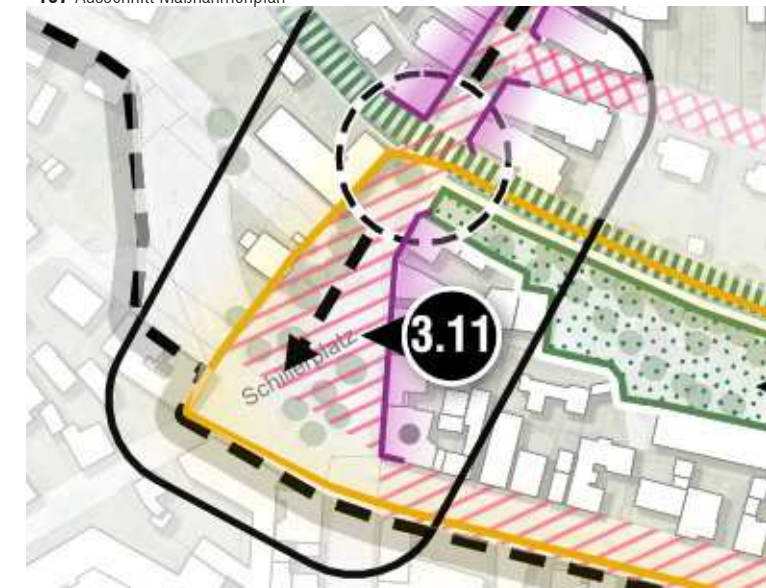
165 Möblierung und Schachspiel am Schillerplatz



168 Bebauung am Schillerplatz



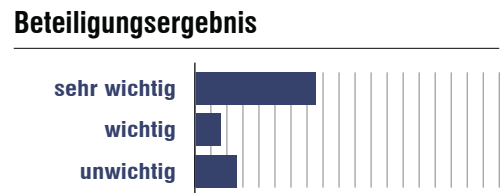
167 Ausschnitt Maßnahmenplan





### 3.12 Zugänglichkeit und Aufwertung der Grünfläche an der Rotaller am Kaninchengarten

Leitbilder	Priorisierung
3 5 6	3
Kosten	Umsetzungszeitraum
€€€	mittelfristig



Der Kaninchengarten befindet sich am südlichen Stadteingang am Ufer der Rotaller und wird aktuell primär als Parkplatzfläche genutzt. Dort sind neben Stellplätzen für die angrenzende Feuerwehr auch Stellplätze für andere Nutzungen im Umfeld nachgewiesen. Trotz der Nutzung als Parkplatzfläche weist der Kaninchengarten durch seinen alten Baumbestand und die direkte Lage an der Rotaller hohe Aufenthaltsqualitäten auf. Neben dem Parkplatz existieren bisher lediglich ein Uferweg, der auf dem Parkplatz endet, sowie eine kleine Aussichtsplattform mit Blick auf den Fluss. Die naturräumlichen Qualitäten und Potenziale werden aktuell somit noch nicht voll ausgeschöpft.

Diese naturräumlichen Qualitäten sollten deutlich besser inszeniert werden. Dafür sollte der Uferbereich gestalterisch und ökologisch weiter aufgewertet und Zugangs- und Aufenthaltsmöglichkeiten am Wasser geschaffen werden. Um auch weiterhin die notwendigen Stellplätze für Feuerwehr und andere Nutzungen zur Verfügung zu stellen, sollte die Parkplatznutzung auch zukünftig zu einem großen Teil bestehen bleiben. Dennoch ist zu prüfen, inwiefern an den ufernahen Bereichen einzelne Parkplätze wegfallen könnten, um einen größeren Grünbereich entlang der Rotaller zu schaffen. Dabei sollte auch der Wunsch einiger Bürger beachtet werden, an geeigneten Stellen Anlegeflächen für kleinere Boote wie Kanus zu schaffen und die ehemals bereits vorhandene Nutzung einer Veranstaltungsfläche zu reaktivieren. In den Planungen zu berücksichtigen ist die Ausweisung der Rotaller als Naturschutz-

gebiet. Durchzuführende Maßnahmen bedürfen einer FFH-Gebiets-Verträglichkeitsprüfung.

Die Planung baut unmittelbar auf den Qualifizierungsverfahren Klimagerechte Integration Ise, Mühlenaller und Rotaller (6.2.6) und Hauptachse Steinweg (6.2.5) auf. Zu beachten sind dabei auch die Vorgaben des Klimaanpassungskonzeptes und des Gestaltungsleitfadens für die Innenstadt (6.2.3, 6.2.2).

**Handlungsempfehlungen:**

- Konzeptionelle Betrachtung im Zuge der Qualifizierungsverfahren 6.2.5 und 6.2.6
- Prüfung der Möglichkeiten zum Umgang mit den notwendigen Stellplätzen von Feuerwehr und anderen Nutzungen
- Qualifizierte Freiraumplanung mit Attraktivierung der Uferzonen mit Zugängen zum Wasser und mehr Aufenthaltsmöglichkeiten

169 Ausschnitt Maßnahmenplan



170 Stellplätze Kaninchengarten



### 3.13 Quartierskonzept Steinweg Ost

Leitbilder	Priorisierung
1 3 6	3
Kosten	Umsetzungszeitraum
€	langfristig

Der Blockbereich zwischen Steinweg und Linden- und Herzog-Franz-Straße wurde im Zuge der Stadtsanierung aus damaliger Sicht vorbildlich zugunsten im Blockmittelpunkt konzentrierter Parkplätze und teilweise neu geordneter Parzellen umstrukturiert. Aufgrund seiner hohen Versiegelung und „autogerechten“ Gestaltung und bestehender Sanierungs- und Umstrukturierungsbedarfe bietet sich der Blockinnenbereich mit einer langfristigen Perspektive erneut als „Modellprojekt“ einer klimagerechten Weiterentwicklung an.

Wie auch beim Quartierskonzept West (6.3.9) gilt es, den Anteil versiegelter Flächen zugunsten von mehr Aufenthaltsqualität und Grün zu reduzieren sowie die Weiterentwicklung oder Umstrukturierung der baulichen Struktur an bestimmten Stellen vorzunehmen. Perspektivisch kann im Bereich der Spielhalle bei Neuplanung ein attraktiver Baukörper die Volksbank sinnvoll ergänzen und im Zusammenhang einen städtebaulichen Akzent setzen. Zu prüfen ist, welche Nutzungen in dem Areal sinnvoll zu ergänzen sind.

Aufgrund der inhaltlichen Überschneidungen bietet sich eine Anwendung/starke Bewerbung des Anreizförderungsprogramms zur Begrünung von Innenhöfen (6.1.16) in diesem Bereich an.

**Handlungsempfehlungen:**

- Konkrete Aufstellung eines Blockkonzepts mit Fokus auf die Neuorganisation der Stellplätze und der Entsiegelung der Flächen
- Umsetzung des Klimaanpassungskonzeptes Innenstadt in diesem Bereich
- Ggf. gemeinsame Konzeption mit der Aufstellung eines Anreizförderungsprogramms zur Begrünung von Innenhöfen (6.1.16)
- Verhandlungsgespräche mit den Eigentümern führen und ggf. grundstücksübergreifende Maßnahmen anstoßen

171 Innenhofbereich Steinweg Ost



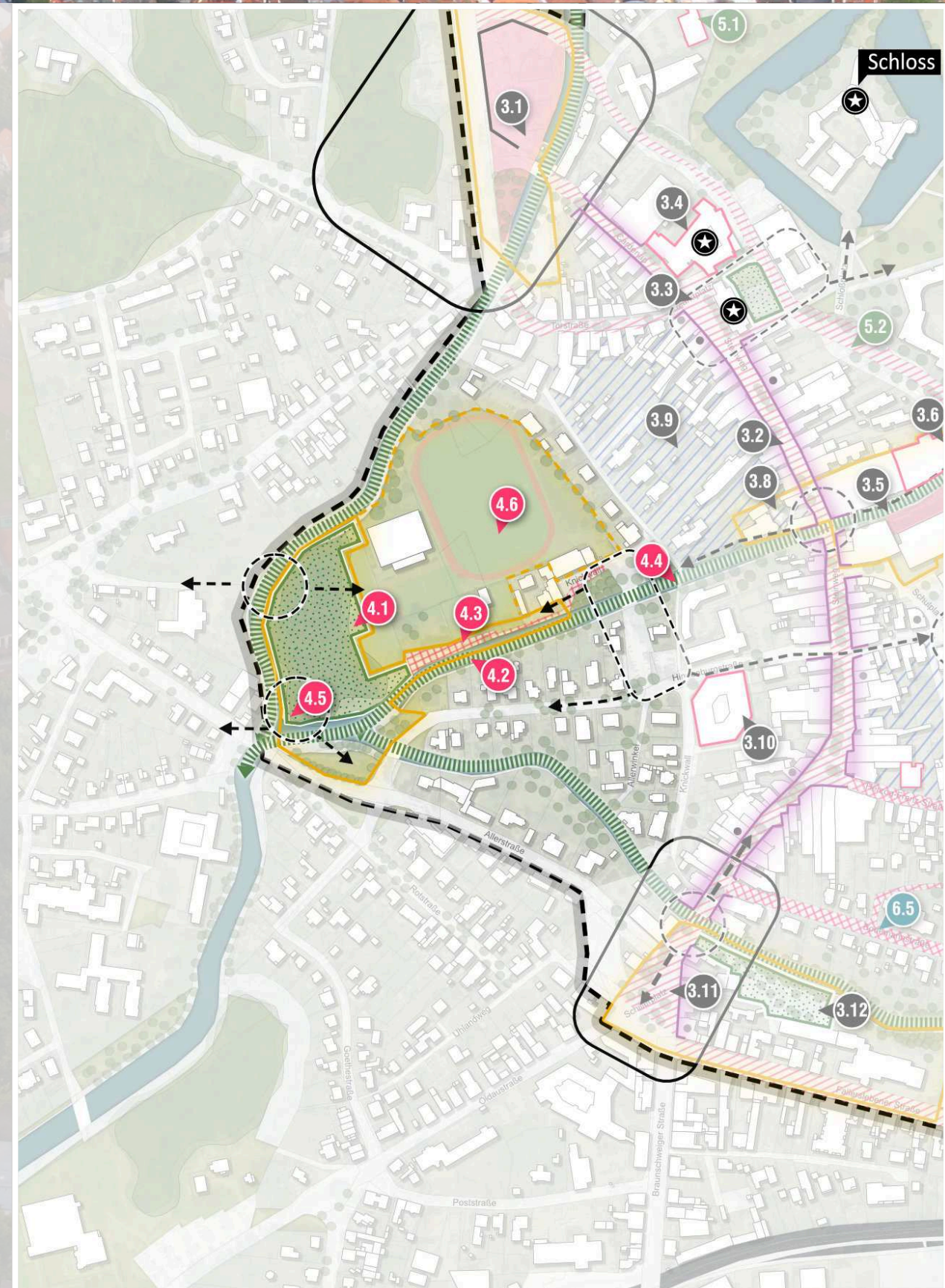
172 Ausschnitt Maßnahmenplan





## 6.4 Maßnahmen Teilraum Bleiche

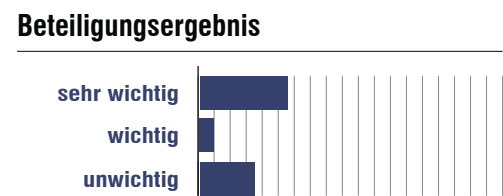
- 4.1 Qualifizierung des Freiraums Bleiche zur naturnahen Grün- und Erholungsfläche
- 4.2 Aufwertung Mühlenaller zwischen Steinweg und Ise-mündung
- 4.3 Sanierung/Umgestaltung Knickwall an der Mühlenaller: Fortführung Blau-Grünes Band
- 4.4 Neubau Knickwallbrücke
- 4.5 Neubau Brücke zwischen Bleiche und einer der angrenzenden Straßen
- 4.6 Sanierung und stärkere Öffnung der Sportflächen der Bleiche





### 4.1 Qualifizierung des Freiraums Bleiche zur naturnahen Grün- und Erholungsfläche

Leitbilder	Priorisierung
1 3 6	1
Kosten	Umsetzungszeitraum
€€€€€	mittelfristig



Die Bleiche an der Mündung von Ise, Mühlenaller und Rotaller ist ein ökologisch wertvolles Biotop im Innenstadtbereich, das jedoch aufgrund seiner isolierten Lage kaum bis gar nicht zugänglich ist. Ziel ist die Aufwertung der Fläche als naturnahe Grün- und Erholungsfläche, ohne dass dabei die ruhige und naturbelassene Atmosphäre und der ökologische Wert verloren gehen. Der Fokus soll darauf liegen, den bisher kaum zugänglichen Bereich der Isemündung in die Aller für die Bürger erlebbar zu machen und gleichzeitig die ökologische Qualität der Grün- und Uferbereiche weiter aufzuwerten und zu schützen. Eine auch in der Bürgerbeteiligung gut bewertete Idee hierzu ist die Einrichtung eines „Naturerlebnispfads“, der sich entlang der Ise Richtung Cardenapmühle fortsetzen lässt (ggf. in Teilbereichen inkl. eines uferbegleitenden Stegs). Dies wäre eine Besonderheit und würde die Attraktivität beträchtlich steigern. Machbarkeit und Angemessenheit sind in der Projektentwicklung zu erörtern. Der Status als gesetzlich festgestelltes Überschwemmungsgebiet und Naturschutzgebiet ist dabei zu berücksichtigen.

sche Qualität nicht beeinträchtigen und nur den dafür notwendigen Platzbedarf einnehmen.

Die Planung ist im Zusammenhang mit den anderen Abschnitten des Blau-Grünen Bands im Zuge des vorgeschalteten Qualifizierungsverfahrens Klimagerechte Integration Ise, Mühlenaller und Rotaller (6.2.6) zu entwickeln.

**Handlungsempfehlungen:**

- Konzeptionelle Betrachtung im Zuge des vorgeschalteten Qualifizierungsverfahrens Klimagerechte Integration Ise, Mühlenaller und Rotaller (6.2.6)
- Erstellung eines ergänzenden Umweltgutachten
- FFH-Gebiets-Verträglichkeitsprüfung
- Befestigung von Wegen und Zugängen zum Wasser, Herstellung von Aufenthaltsmöglichkeiten
- Prüfung der Machbarkeit der Errichtung eines Stegs entlang der Ise
- Planung in Verbindung mit Maßnahme 6.4.5 Neubau Brücke zwischen Bleiche und einer der angrenzenden Straßen

Um die isolierte Lage der Bleiche weiter abzuschwächen, ist die Maßnahme im Zusammenhang mit dem Bau einer Brücke für den Fuß- und Radverkehr zu einem der gegenüberliegenden Anknüpfungspunkte (6.4.5) zu planen. Aus der Beteiligung ging hervor, dass der Wunsch nach einer durchgehenden Radverbindung über den Knickwall besteht, um die Innenstadt angenehm und verkehrssicher erreichen zu können. Die Planung des Radweges an der Bleiche sollte die ökologi-

173 Blick auf die Sportfläche und den Grünraum Bleiche

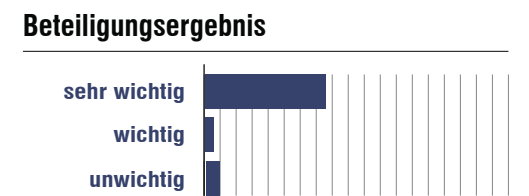


174 Grünraum Bleiche an der Ise



### 4.2 Aufwertung Mühlenaller zwischen Steinweg und Isemündung

Leitbilder	Priorisierung
1 3 6	1
Kosten	Umsetzungszeitraum
€€€€	kurzfristig



Die Mühlenaller durchfließt die Innenstadt und quert den Steinweg. Im Abschnitt Steinweg bis Bleiche ist der Fluss durch die technische Begradigung und Spundwände stark beeinträchtigt. Auf Höhe der Bleiche ist das Ufer zwar nicht mehr befestigt, aber stark bewachsen und verwildert. Die Fließgeschwindigkeit ist im gesamten Verlauf gering, was u.a. auf die Hochwasserschutzmaßnahmen zurückzuführen ist. Neben der ökologischen Qualität ist die Erlebbarkeit eingeschränkt.

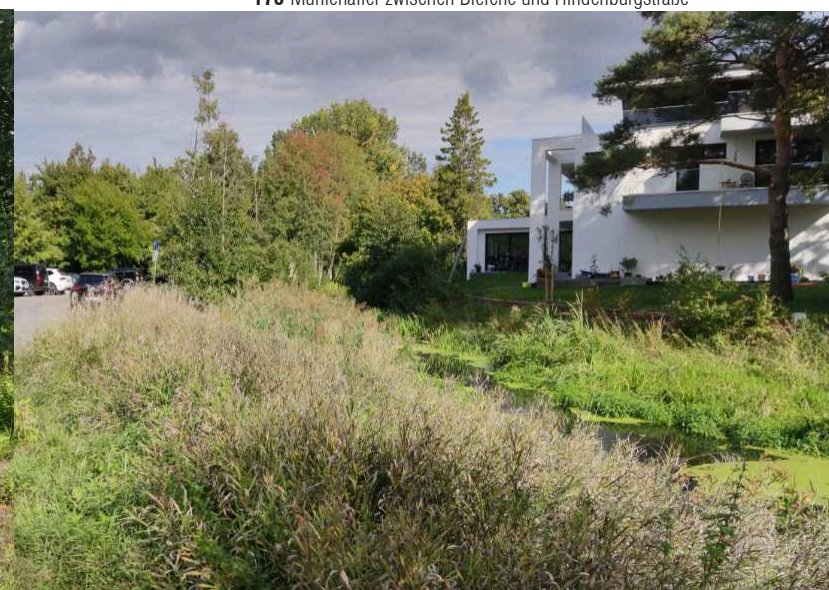
Die Maßnahme ist im Zusammenhang mit der Sanierung des Knickwalls an der Mühlenaller zu planen. Die konzeptionelle Betrachtung dieser Maßnahmen erfolgt im Zuge des Qualifizierungsverfahrens Klimagerechte Integration Ise, Mühlenaller und Rotaller (6.2.6).

**Handlungsempfehlungen:**

- Großräumige Analyse, inklusive vor- und nachgelagerter Abschnitte der Mühlenaller
- Vorplanung/Machbarkeitsstudie mit konkretem Maßnahmenprogramm
- Qualifizierte Freiraumplanung auf Basis des vorgeschalteten Qualifizierungsverfahrens Klimagerechte Integration Ise, Mühlenaller und Rotaller (6.2.6)
- Abstimmung der Maßnahme mit möglichen baulichen Entwicklungen im Zuge der naturnahen Gestaltung der Bleiche
- Weitere Planung mit Beteiligung der entsprechenden Akteure, wie dem Aller-Ohre-Ise-Verband und Weiteren. Wünsche und Anregungen sind projektbezogen zu erörtern.
- Prüfung weiterer Finanzierungs- und Förderquellen (ggf. EU-Förderung, Sponsoren, Stiftungen) zur Renaturierung von Gewässern

Ziel der Maßnahme ist die Verbesserung der Erlebbarkeit und der ökologischen Qualität der Mühlenaller. Als konkrete Möglichkeit zu einer Umgestaltung der Mühlenaller ist die Einrichtung einer Niedrigwasserrinne zu prüfen, um betretbare Flächen entlang des Flusslaufs zu schaffen und den Fluss in einen naturnäheren Gewässerlauf zu bringen. Durch die Verengung der Wasserrinne mit Gehölzen und Steinen wird eine Beschleunigung der Fließgeschwindigkeit erreicht, was dazu führt, dass der Fluss funktional aufgewertet wird und gleichzeitig die Anforderungen an den Hochwasserschutz eingehalten bleiben. Auf Höhe der Bleiche bietet es sich an, punktuell Zugänge zum Wasser zu schaffen und einen attraktiven Aufenthaltsbereich zu erstellen. Im Zusammenhang mit der Entwicklung der Grünfläche an der Bleiche ist darauf zu achten, die ökologische Qualität des Gesamtbereiches im Blick zu behalten und notwendige naturschutzrechtliche Vorgaben wie z.B. eine FFH-Gebiets-Verträglichkeitsprüfung zu berücksichtigen.

175 Mühlenaller zwischen Bleiche und Hindenburgstraße



176 Ausschnitt Maßnahmenplan





### 4.3 Sanierung/Umgestaltung Knickwall an der Mühlenaller: Fortführung Blau-Grünes Band

Leitbilder	Priorisierung	Beteiligungsergebnis
	1	
<b>Kosten</b>	<b>Umsetzungszeitraum</b>	
€€€€	mittelfristig	

Der Knickwall bildet die Erschließung der Bleiche sowie der rückwärtigen Bereiche des nördlichen Steinwegs und ist eine sehr schmale Straße. Der ursprüngliche Verlauf orientierte sich an der Stadtmauer und bzw. dem historischen Knickwall. Als Appendix verläuft der Knickwall uferbegleitend an der Mühlenaller bis zur Isemündung. In diesem Bereich entlang des Ufers ist die Straßenoberfläche asphaltiert, oft aufgebrochen und porös und befindet sich dadurch in einem stark aufwertungsbedürftigen Zustand. Der enge Straßenraum ist derzeit auf den Autoverkehr ausgerichtet, da die Straße die Flächen des Sportvereins erschließt. Über die Erschließungsfunktion hinaus wird sie von den Bürgern kaum wahrgenommen.

Im Zusammenhang mit der Fortführung des Blau-Grünen Bands kann dieser Teil des Knickwalls entlang der Mühlenaller zukünftig als durchgehende Verbindung entlang des Ufers umgestaltet werden, die das westliche Stadtgebiet mit der Innenstadt verknüpft. Hierfür ist die Errichtung einer Brücke notwendig (6.4.5). Ziel ist es, diesen Teil des Knickwalls zugunsten einer attraktiven, fuß- und radwegefreundlichen Verbindung an der Mühlenaller umzugestalten. Zu prüfen ist, ob straßenbegleitende Parkplätze zugunsten einer klimarechteren Nutzung weichen können. Als Teil der Renaturierung der Flussläufe (Blau-Grünes Band) bietet es sich an, einen Aufenthaltsbereich mit Wasserzugang am Knickwall zu installieren. Die in öffentlicher Hand befindlichen Grünfläche an den Sportflächen sollen in die Planung einbezogen werden.

Als Teil der Gesamtmaßnahme des Blau-Grünen Bands erfolgt die konzeptionelle Betrachtung des Knickwalls im Zuge des Qualifizierungsverfahrens Klimagerechte Integration Ise, Mühlenaller und Rotaller (6.2.6). Eine FFH-Gebiets-Verträglichkeitsprüfung ist erforderlich.

#### Handlungsempfehlungen:

- Qualifizierte Freiraumplanung auf Basis des vorgeschalteten Qualifizierungsverfahrens Klimagerechte Integration Ise, Mühlenaller und Rotaller (6.2.6)
- Sanierung der Straße
- Bauliche Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit von Fuß- und Radverkehr
- Punktuelle Neugestaltung der Uferbereiche
- Punktuelle Klimaanpassungsmaßnahmen im öffentlichen Raum
- Reduzierung oder Entsiegelung der Stellplatzflächen im Bereich der Tennisplätze

177 Stellplätze entlang des Knickwalls im Bereich der Tennisplätze



178 Knickwall mit Blick in Richtung Bleiche



### 4.4 Neubau Knickwallbrücke

Leitbilder	Priorisierung	Beteiligungsergebnis
	1	
<b>Kosten</b>	<b>Umsetzungszeitraum</b>	
€€	kurzfristig	

Die vorhandene Knickwallbrücke bildet ein wichtiges Teilstück der Verbindung für den Fuß- und Radverkehr entlang des Blau-Grünen Bands und verknüpft den Fußweg, der von den rückwärtigen Bereichen des Steinwegs bzw. vom Kino Richtung Hindenburgstraße nach Süden verläuft. Die Brücke könnte von Westen kommend eine attraktive Abkürzung darstellen, um in die nördliche Innenstadt zu gelangen. Die Holzbrücke ist in die Jahre gekommen und sanierungsbedürftig. In der Beteiligung wurde darauf hingewiesen, dass die Brücke zu eng sei. Im Zusammenhang mit der Sanierung des Knickwalls entlang der Mühlenaller und der Realisierung einer potenziellen durchgehenden Verbindung für den Radverkehr zwischen Bleiche und Steinweg (6.4.3) ist zu prüfen, in welcher Form und Dimensionieren die Sanierung der Brücke erfolgen soll. Empfohlen wird ggf. der Neubau der Brücke zugunsten eines sicheren Übergangs für den Fuß- und Radverkehr als wichtiges Verbindungsstück zwischen Hindenburgstraße und Steinweg. Die konzeptionelle Betrachtung erfolgt im Zusammenhang mit dem Qualifizierungsverfahren Klimagerechte Integration Ise, Mühlenaller und Rotaller (6.2.6).

#### Handlungsempfehlungen:

- Prüfung der notwendigen Größe und Dimensionierung der Brücke
- Im Zusammenhang mit den Maßnahmen 6.4.3 und 6.4.5 zu entwickeln
- Durchführung Sanierungsgutachten/ggf. Beauftragung Ingenieurbüro für Neubau der Brücke
- FFH-Gebiets Verträglichkeitsprüfung erforderlich

179 Knickwallbrücke mit Blick Richtung Hindenburgstraße

180 Ausschnitt Maßnahmenplan





### 4.5 Neubau Brücke zwischen Bleiche und einer der angrenzenden Straßen

Leitbilder	Priorisierung	Beteiligungsergebnis
5 6 <b>Kosten</b> €€	1 <b>Umsetzungszeitraum</b> kurzfristig	sehr wichtig [Bar chart: 100%] wichtig [Bar chart: 20%] unwichtig [Bar chart: 0%]

Derzeit besteht keine Verbindung der Innenstadt über die Bleiche zum westlichen Stadtgebiet, die die Ise oder Rotaller überquert. Der Rad- und Fußverkehr läuft über die ohnehin sehr ausgelastete Hindenburgstraße. Hier fließt sowohl der MIV als auch in enger Taktung der Busverkehr entlang, was den Radverkehr zu Stoßzeiten beeinträchtigt. Als Verbindungsstück bildet die Bleiche mit dem Teil des Knickwalls entlang der Mühlenaller ein Kernelement des vorgeschlagenen Blau-Grünen Bands entlang der Mühlenaller. Ziel ist es daher, durch den Neubau einer Brücke für den Fuß- und Radverkehr eine neue Verbindung vom Westen in die Innenstadt zu schaffen. Damit würde die Bleiche einen neuen Verknüpfungspunkt in der Innenstadt bilden und die östliche und westliche Kernstadt verbinden. Dadurch könnte eine alternative Führung des Fuß- und Radverkehrs erfolgen, um zur Entlastung und Konfliktvermeidung in der Hindenburgstraße beizutragen. Die Lage und Dimensionierung der Brücke ist im Zusammenhang mit der Qualifizierung der Grünfläche Bleiche zu planen und abzustimmen.

Die konzeptionelle Betrachtung erfolgt im Zuge des Qualifizierungsverfahrens Klimagerechte Integration Ise, Mühlenaller und Rotaller (6.2.6), ergänzt durch eine Machbarkeitsstudie für einen geeigneten Standort und die Dimensionierung der Brücke. Die Maßnahme ist im Zusammenhang mit der Neugestaltung der Bleiche (6.4.1) zu entwickeln.

**Handlungsempfehlungen:**

- Konzeptionelle Betrachtung im Zuge des Qualifizierungsverfahrens Klimagerechte Integration Ise, Mühlenaller und Rotaller (6.2.6) und einer Machbarkeitsstudie für die technische Umsetzbarkeit
- Entwicklung im Zusammenhang mit der Neugestaltung der Bleiche (6.4.1)
- Beauftragung Ingenieurbüro für Errichtung der Brücke
- Durch Lage im gesetzlich festgestellten Überschwemmungsgebiet ist ggf. eine Ausnahme aus dem Wasserhaushaltsgesetz erforderlich

181 Grünraum Bleiche zwischen Ise und Mühlenaller



182 Ausschnitt Maßnahmenplan



### 4.6 Sanierung und stärkere Öffnung der Sportflächen der Bleiche

Leitbilder	Priorisierung	Beteiligungsergebnis
1 6 <b>Kosten</b> €€€€	1 <b>Umsetzungszeitraum</b> mittelfristig	sehr wichtig [Bar chart: 100%] wichtig [Bar chart: 20%] unwichtig [Bar chart: 0%]

In unmittelbarer Nähe zur Grünfläche Bleiche befindet sich die Sportstätte „Zur Bleiche“. Diese umfasst einen Fußballplatz mit Laufbahn. Benachbart befinden sich mehrere Tennisplätze. Die Flächen weisen an manchen Stellen Sanierungsbedarf auf und sind etwas in die Jahre gekommen. Aus der Beteiligung wurde ersichtlich, dass eine Sanierung der Flächen im Zusammenhang mit einer qualitativ hochwertigeren Gestaltung gewünscht wird. Ein besonderes Augenmerk sollte auf die Eingangsbereiche der Sportanlagen zum Knickwall gelegt werden. Diese sollten geöffnet und einladend gestaltet werden, um die Sportflächen besser in das Gesamtkonzept der Bleiche zu integrieren. Im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Grünfläche Bleiche als naturnahem Aufenthaltsraum und der Neugestaltung der Wegeverbindung besteht ein besonderes Potenzial. Der bisher wenig besuchte und wahrgenommene westliche Bereich der Innenstadt kann durch verschiedene Freiraumqualitäten wie Erholung, Naturerlebnis, Sport und Ökologie attraktiver gestaltet werden. In der Beteiligung wurde ein Picknickbereich auf Höhe der Tennisplätze gewünscht. Eine weitere Idee war die Einrichtung eines durchgehenden Uferpfads entlang der Ise und der angrenzenden Sportfelder Richtung Norden (vgl. 6.4.1).

Die Konzeptentwicklung und Umsetzung muss in enger Abstimmung mit den betroffenen Vereinen und Eigentümern erfolgen.

**Handlungsempfehlungen:**

- Enge Abstimmung mit den anliegenden Eigentümern und den betroffenen Vereinen
- Durchführung einer Potenzialanalyse und Erstellung eines Sanierungsgutachtens
- Konzeptionelle Betrachtung im Zuge des Qualifizierungsverfahrens Klimagerechte Integration Ise, Mühlenaller und Rotaller (6.2.6)
- Attraktivierung der Eingangsbereiche entlang des Knickwalls, insbesondere der stadt eigenen Grünflächen

183 Sportanlagen Bleiche



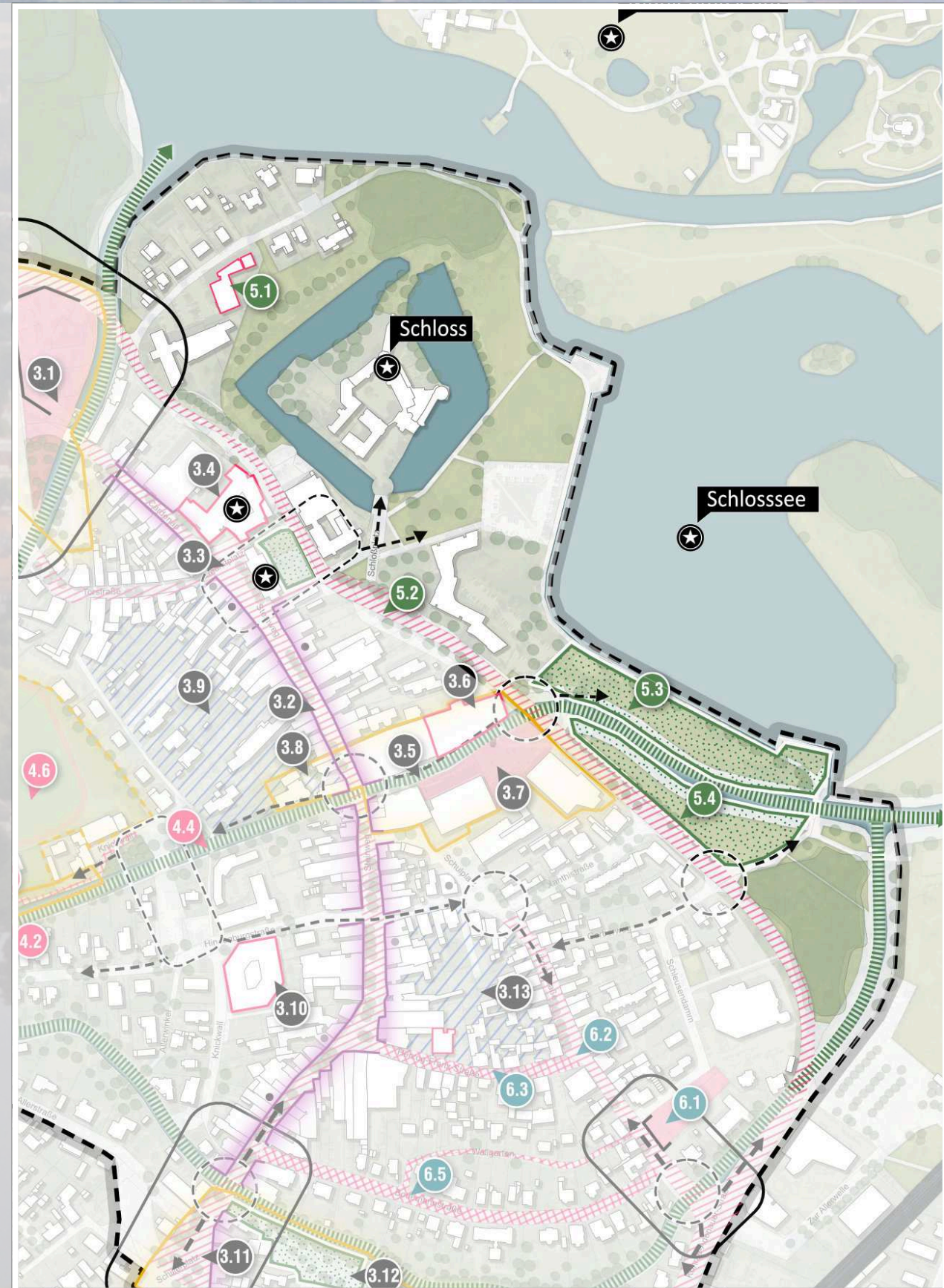
184 Tennisplätze an der Bleiche





## 6.5 Maßnahmen Teilraum Schlossee

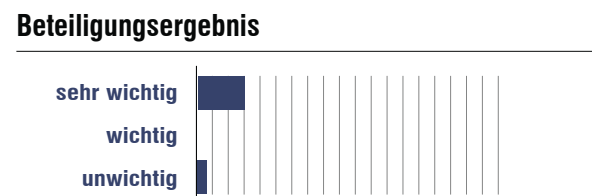
- 5.1 Konversion/Umnutzung Behördenhaus
- 5.2 Umgestaltung Konrad-Adenauer-Straße
- 5.3 Schlosseekonzept: Umgestaltung des Bereichs zwischen Schlossee und Konrad-Adenauer-Straße
- 5.4 Entwicklung der Brachfläche am Schlossee - Themenspielplatz





### 5.1 Konversion/Umnutzung Behördenhaus

Leitbilder	Priorisierung
1 6	1
Kosten	Umsetzungszeitraum
€€€€€	mittelfristig



Das Behördenhaus aus den 1960er-Jahren grenzt direkt an den Schlosspark und befindet sich in unmittelbarer Nachbarschaft zum Gifhorer Schloss. Als landeseigene Immobilie wird das Gebäude aktuell noch partiell durch das Katasteramt genutzt, steht perspektivisch jedoch für eine neue Nutzung zur Verfügung. Bevor weitere Schritte zu einer möglichen Umnutzung eingeleitet werden können, müssten umfassende Sanierungsarbeiten vorgenommen werden. Alternativ ist auch eine Neuentwicklung des Grundstücks denkbar.

In der Bürgerbeteiligung gingen bereits eine Vielzahl an Ideen ein, die als Orientierungspunkt für Nutzungen dienen können, z.B. „Azubi-Wohnen in der Innenstadt am Wasser“, Räume für Vereine, Hotel oder Gastronomie, Mehrgenerationenwohnen, Verwaltungshaus. Bei der zukünftigen Entwicklung des Behördenhauses ist zudem besonders die Verbindung zum angrenzenden Grünraum des Schlossparks zu beachten. Insgesamt sollte die Stadt für diese für die Stadtentwicklung bedeutende Fläche eine zentrale Rolle im weiteren Verfahren einnehmen.

Um konkrete Umnutzungsmöglichkeiten bestimmen zu können, soll eine Machbarkeitsstudie erarbeitet werden. Eventuell kann in Bezug auf Sanierungsmöglichkeiten auf mögliche vorhandene Gutachten des bisherigen Eigentümers zurückgegriffen werden. Zur besseren Steuerung der Projektentwicklung sollte die Stadt das Behördenhaus als Zwischeneigentümerin erwerben, um an dieser sensiblen Schnittstelle zwischen Innenstadt und Schlosssee eigene Entwicklungsabsichten zu prüfen oder das Grundstück in qualifizierenden Verfahren an geeignete Projektentwickler zu veräußern. Hierfür wäre eine Konzeptvergabe möglich, um eine Bandbreite an Nutzungsideen und -konzepten einzuholen und den Zuschlag an das passendste Konzept zu geben. Vorgeschaltet zu einer Machbarkeitsstudie und der Konzeptvergabe könnten zusammen mit einer Hochschule (z.B. TU Braunschweig) erste Entwurfs- und Nutzungsideen gesammelt werden.

**Handlungsempfehlungen:**

- Prüfung des (Zwischen-)Erwerbs durch die Stadt
- Prüfung der Entwicklungsoptionen durch Machbarkeitsstudie und Sanierungsgutachten
- Ggf. Qualifizierendes Vergabeverfahren (z.B. Konzeptvergabe)
- Ggf. Anstoßen eines Kooperationsprojektes mit einer Hochschule zur Sammlung von Ideen und Nutzungskonzepten. Prüfung weiterer Zwischennutzungsoptionen

185 Ausschnitt Maßnahmenplan

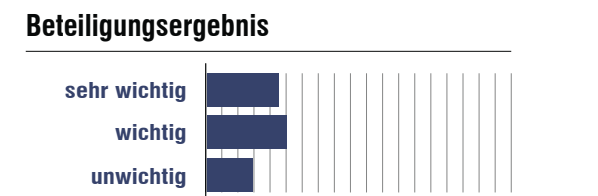


186 Behördenhaus



### 5.2 Umgestaltung Konrad-Adenauer-Straße

Leitbilder	Priorisierung
1 5	1
Kosten	Umsetzungszeitraum
€€€€€	mittelfristig



Die Konrad-Adenauer-Straße ist eine wichtige Umfahrungsstraße der Innenstadt (Teil des City-Rings) und erschließt die rückwärtig des Steinwegs liegenden Parkplatzflächen. Die Straße hat in den Netzen des MIV, aber auch des ÖPNV sowie des Radverkehrs eine hohe Bedeutung für die Verbindungen innerhalb der Kernstadt sowie für die Anbindung der Innenstadt an das Umland. Dabei bildet sie eine räumliche Barriere zwischen der Bebauung der Innenstadt mit dem parallel verlaufenden Steinweg und den Uferbereichen der Mühlenaller und des Schlosssees und erschwert somit die fußläufige Verbindung des Schlosssees mit der Innenstadt. Nur an wenigen Stellen bestehen Überquerungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr. Für den Radverkehr besteht derzeit ein Zweirichtungsweg auf der Nord- bzw. Ostseite der Straße.

Bei den Planungen sollte ebenfalls die Integration von Aspekten klimagerechter und wassersensibler Stadtentwicklung beachtet werden. Dazu kann die Pflanzung weiterer straßenbegleitender Bäume sowie die Herstellung von Muldentiefbeeten zur Regenwasserrückhalten gehören. Die Umsetzung weiterer Maßnahmen aus dem möglichen Klimaanpassungskonzept Innenstadt sind zu prüfen (6.2.2). Insgesamt soll die Maßnahme zu einer Abschwächung der Barrierewirkung sowie der Verbesserung der Situation für den Fuß- und Radverkehr auf der Konrad-Adenauer-Straße beitragen.

Damit steht die wesentliche Verbesserung der Überquerbarkeit und der Nutz- und Erlebbarkeit der Konrad-Adenauer-Straße für den Fußverkehr und Radfahrende im Fokus anstehender Sanierungs- und Umgestaltungsmaßnahmen. Konkret bedeutet das die Schaffung und Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr (besonders zwischen Nicolai-Kirchgarten und Schloss/Steinweg zum Schlosssee über Hempel-Galerie) sowie eine Verbesserung der Radverkehrsführung. Denkbare Möglichkeiten sind z.B. angepasste Geschwindigkeiten (punktuell oder streckenbezogen) oder die Einrichtung und Verbesserung von Querungsmöglichkeiten ggf. auch als Überbrückung der Straße.

**Handlungsempfehlungen:**

- Durchführung von Potenzialanalyse und Machbarkeitsstudie auf Grundlage der Ergebnisse des Leitbild Mobilität 2030 und des Radverkehrskonzeptes 2022
- Prüfung der Anpassung des Straßenquerschnittes
- bauliche Maßnahmen zur Sicherheit und Förderung von Fuß- und Radverkehr
- Zusätzlich sollte die Chance der Straßensanierung dafür genutzt werden, Aspekte einer blau-grünen Straßengestaltung zu integrieren, und somit Rigolensysteme, Versickerungsbeete sowie mehr Baumstandorte zu schaffen

187 Konrad-Adenauer-Straße an der Brücke über die Mühlenaller



188 Konrad-Adenauer-Straße am Parkhaus Hempel-Galerie





### 5.3 Schlossee-Konzept: Umgestaltung des Bereichs zwischen Schlossee und Konrad-Adenauer-Straße

Leitbilder	Priorisierung
1 3 6	1
Kosten	Umsetzungszeitraum
€€€€€	mittelfristig

Die Bereiche zwischen Schlossee und Konrad-Adenauer-Straße entlang der Mühlenaller stellen einen wichtigen Teil der städtischen „Promenade“ am Schlossee dar, sind bisher jedoch noch wenig qualifiziert. Mit dem Schlossee-Konzept existiert bereits eine rahmende Grundlage zur Aufwertung der Uferbereiche des Schlossees und der Mühlenaller. Auf dieser Basis wurde in den vergangenen Jahren bereits der erste Abschnitt eines Themenspielplatzes umgesetzt.

Die Umsetzung des Schlossee-Konzepts soll in den kommenden Jahren weitergeführt werden. Der Themenspielplatz soll mit Bewegungs-, Kletter- und Fitnessbereichen für alle Altersgruppen entlang der Uferzone fortgesetzt werden. An der Mühlenaller ist ein „Grünes Klassenzimmer“ vorgesehen, mit dem eine Renaturierung des Flusslaufs in diesem Bereich vorgenommen werden soll. Diese genannten Planungen sind dabei gestalterisch in einen Gesamtkontext zu setzen und mit neuen Anpflanzungen und Baumstandorten zu verbinden. Insgesamt sollen die vorhandenen Qualitäten der Uferpromenade stärker herausgearbeitet, zwischen schutzbedürftigen Bereichen, Bereichen für eine urbanere Gestaltung sowie Bereichen für Erholung differenziert und Sicht- und Wegeachsen zwischen Steinweg und Schlossee erhalten werden. Damit soll eine urbanere Promenade mit punktuellen Zugängen zum Wasser bzw. eine stärkere Akzentuierung vorhandener Zugänge geschaffen werden. Zusätzlich ist zu prüfen, ob sich der Wunsch einiger Bürger nach einem

Beteiligungsergebnis
sehr wichtig
wichtig
unwichtig

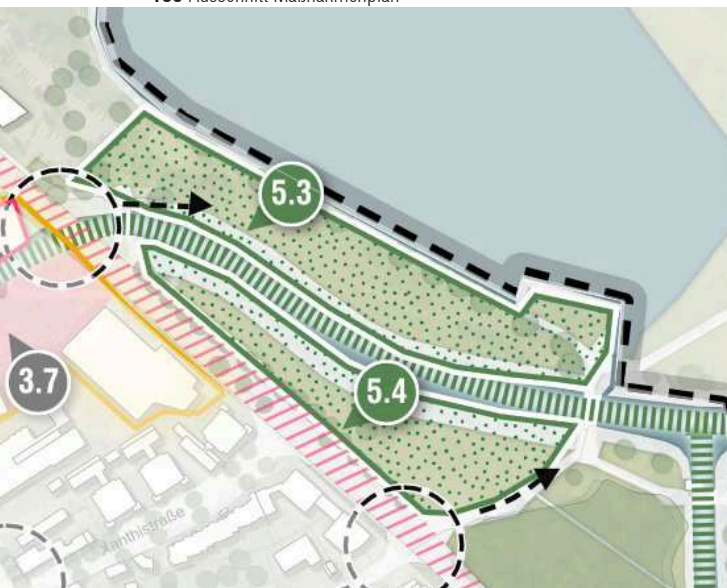
gastronomischen Angebot nahe der Uferbereiche umsetzen lässt.

Die konzeptionelle Betrachtung erfolgt auf Grundlage des Schlossee-Konzepts und im Zuge des Qualifizierungsverfahrens Klimagerechte Integration Ise, Mühlenaller und Rotaller (6.2.6). Mögliche Maßnahmen werden in enger Abstimmung mit dem Aller-Ohre-Ise-Verband sowie der unteren Naturschutzbehörde schrittweise umgesetzt.

#### Handlungsempfehlungen:

- Konzeptionelle Betrachtung im Zuge des Qualifizierungsverfahrens Klimagerechte Integration Ise, Mühlenaller und Rotaller (6.2.6)
- Koordinierte Umsetzung weiterer Maßnahmen aus dem Schlossee-Konzept
- Entwicklung der Freiräume in Abhängigkeit ihrer bereits existierenden Qualitäten und Funktionen
- Trennung von schutzbedürftigen Bereichen, Bereichen für eine urbanere Gestaltung und Bereichen zum Erholen
- Schaffung von Wegeachsen zwischen Steinweg und Schlossee
- Sicherung von Sichtachsen zwischen Steinweg, Schlossee und Mühlenmuseum

189 Ausschnitt Maßnahmenplan



190 Der bisherige Spielplatz am Schlossee



### 5.4 Entwicklung der Brachfläche am Schlossee - Themenspielplatz

Leitbilder	Priorisierung
1 6	1
Kosten	Umsetzungszeitraum
€€€	mittelfristig

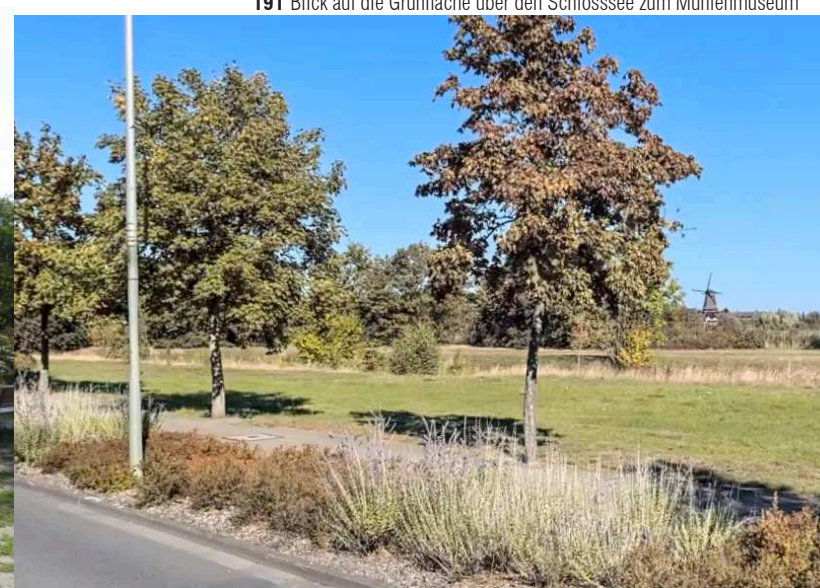
Die Grünfläche zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Mühlenaller ist bisher wenig gestaltet. Im Vergleich zu der Grünfläche auf der gegenüberliegenden Seite der Mühlenaller (6.5.3) ist diese Fläche nicht in die Planungen des Schlossee-Konzepts eingebunden. Als Verbindungsstück zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Uferpromenade gilt es jedoch besonders auch auf dieser Fläche eine attraktive Gestaltung herzustellen und dabei auch die ökologische Qualität der Fläche zu verbessern. Zusammen mit der Aufwertung der Mühlenaller als „Grünes Klassenzimmer“ können Aufenthaltsmöglichkeiten geschaffen werden und neue Anpflanzungen erfolgen. Derartige Vorschläge sind in einem Gestaltungskonzept für die Fläche zu erarbeiten, in dem zusätzlich auch Flächen für temporäre bzw. mobile gastronomische Angebote festgehalten werden sollten. Dabei gilt es, wichtige Sichtachsen freizuhalten bzw. freizumachen.

Die konzeptionelle Betrachtung erfolgt im Zuge des Qualifizierungsverfahrens Klimagerechte Integration Ise, Mühlenaller und Rotaller (6.2.6).

#### Handlungsempfehlungen:

- Konzeptionelle Betrachtung im Zuge des Qualifizierungsverfahrens Klimagerechte Integration Ise, Mühlenaller und Rotaller (6.2.6)
- Gestaltungskonzept für die Fläche erarbeiten
- Prüfung alternativer Nutzungsoptionen im Rahmen von Machbarkeitsstudien

191 Blick auf die Grünfläche über den Schlossee zum Mühlenmuseum



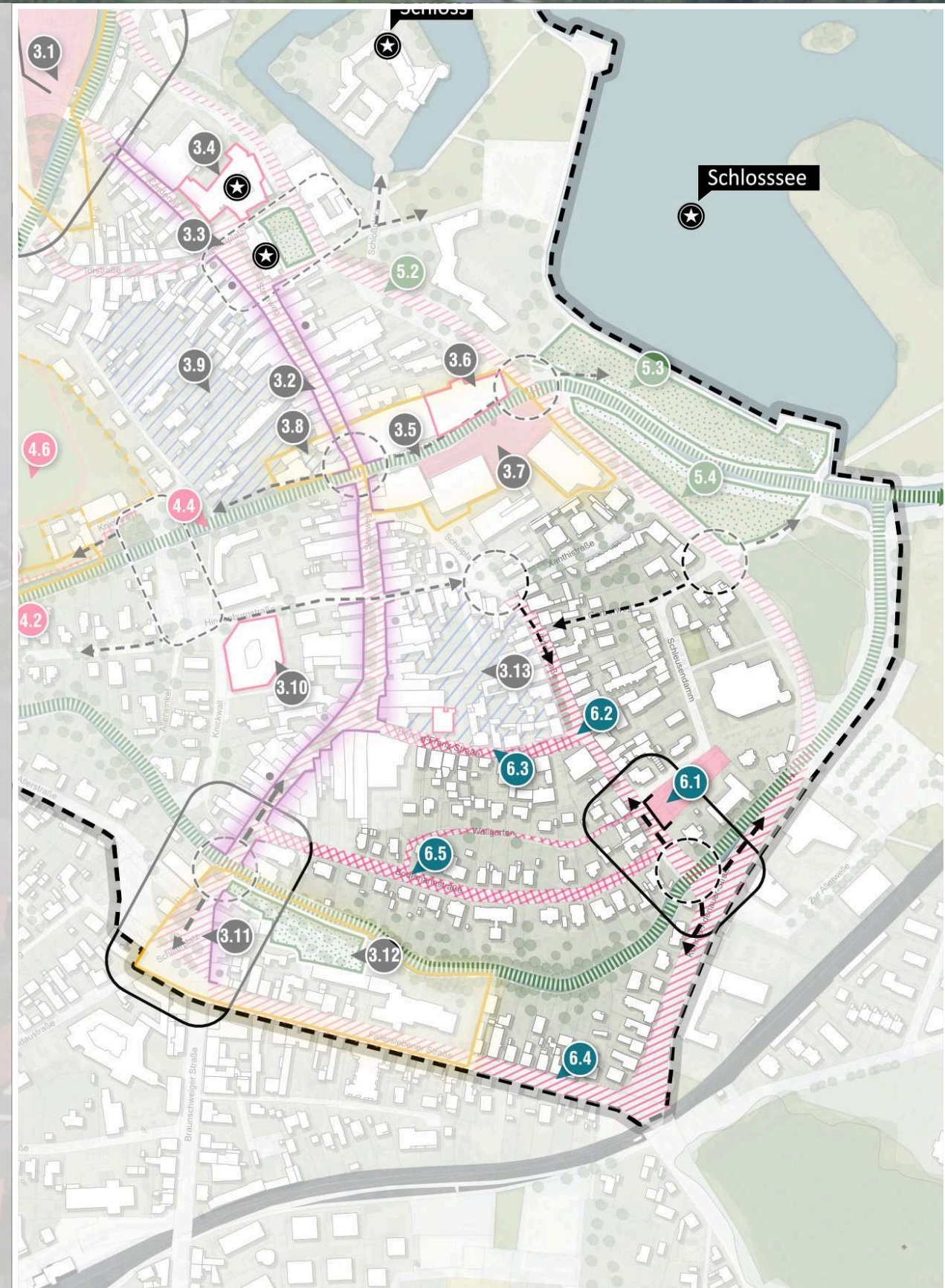
192 Konrad-Adenauer-Straße und die Mühlenaller zwischen den beiden Grünflächen





## 6.6 Maßnahmen Teilraum östliche Innenstadt

- 6.1 Lindenstraße: Bauliche Aufwertung des Stadteingangs
- 6.2 Sanierung und Umgestaltung Lindenstraße
- 6.3 Sanierung und Umgestaltung Herzog-Franz-Straße
- 6.4 Sanierung und Umgestaltung Fallerslebener Straße
- 6.5 Straßensanierung Bodemannstraße und Wallgarten





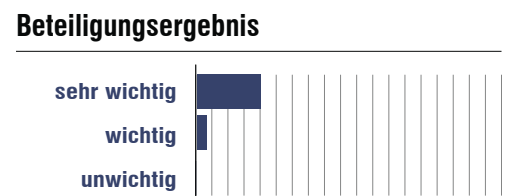
### 6.1 Lindenstraße: Bauliche Aufwertung des Stadteingangs

Leitbilder	Priorisierung
1 2 4	2
Kosten	Umsetzungszeitraum
€€€€€	kurzfristig

Der südöstliche Innenstadteingang von der Konrad-Adenauer-Straße in die Lindenstraße ist bislang durch hier dominierende Parkplatz- und Verkehrsflächen und den kaum wahrnehmbaren Allergrünzug äußerst unattraktiv. Die große Parkplatzfläche befindet sich zudem in direktem räumlichen Zusammenhang mit der Stadtvilla Wiggers und dem kürzlich neu entstandenen Hospizhaus direkt an der Rotaller. Insgesamt fehlt es an baulicher und freiräumlicher Fassung, die die Eingangssituation zur Innenstadt betont und wesentlich aufwerten würde.

Es ist eine stärkere gestalterische, bauliche und freiräumliche Fassung und Inszenierung des Stadteingangs vorzunehmen, die zu einer Nutzungsintensivierung und stärkeren Akzentuierung des Übergangs der östlichen Innenstadt in den urbaneren Teil des Steinwegs beiträgt. Wie auch beim nördlichen Stadteingang über die Schottische Mühle (6.3.1) wäre es hierfür notwendig, die Parkplätze effizienter zu organisieren. Gerade in Verbindung mit dem neu entstandenen Hospizhaus und der Stadtvilla Wiggers könnte an dieser Stelle die Möglichkeit genutzt werden, einen Schwerpunkt im Bereich Gesundheit zu bilden. Dabei kann es sich anbieten, einen gemeinsam genutzten grünen Innenbereich mit dem Hospizhaus zu schaffen, um beide Flächen räumlich miteinander zu verbinden. Auch die Idee eines ambulanten Hospizes könnte umgesetzt werden.

Von entscheidender Bedeutung für die Aufwertung des Bereiches ist die Herausarbeitung und Aufwertung des



Zugangs zum Grünzug an der Aller und des Übergangs über die Konrad-Adenauer-Straße zu den östlich angrenzenden Angeboten und Freiräumen an der Allerwelle. Zunächst sollen im engen Austausch mit den Anliegern und Eigentümern Möglichkeiten zur Weiterentwicklung des Bereichs zu einem „Gesundheitsstandort“ geprüft werden. Ggf. ist für eine gezielte Projektentwicklung ein Zwischenerwerb von Flächen durch die Stadt empfehlenswert. Mit einem geeigneten Qualifizierungsverfahren soll auf dieser Basis ein Konzept für die städtebaulich-freiräumliche Entwicklung des Stadteingangs erarbeitet und umgesetzt werden. Die Planung baut unmittelbar auf dem Qualifizierungsverfahren Klimagerechte Integration Ise, Mühlenaller und Rotaller (6.2.6) auf.

**Handlungsempfehlungen:**

- Verhandlungsgespräche mit den Eigentümern führen
- Erstellung eines Nutzungskonzepts, in dem die Machbarkeit der Schaffung eines Gesundheitsclusters überprüft wird
- Ggf. Zwischenerwerb/Grundstücksneuordnung
- Durchführung einer freiraum- und verkehrsplanerischen Machbarkeitsstudie
- Beachtung der Vorgaben des Klimaanpassungskonzepts und des Gestaltungsleitfadens für die Innenstadt (6.2.2, 6.2.3).
- Ggf. Durchführung eines Qualifizierungsverfahrens für die Umsetzung der Maßnahmen 6.6.1 - 6.6.5

193 Ausschnitt Maßnahmenplan



194 Parkplatzfläche an der Lindenstraße

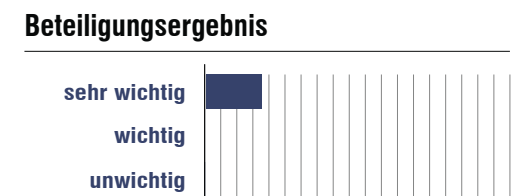


### 6.2 Sanierung und Umgestaltung Lindenstraße

Leitbilder	Priorisierung
3 5	1
Kosten	Umsetzungszeitraum
€€€€€	kurzfristig

Die Lindenstraße ist eine zentrale Erschließungsstraße in der Innenstadt, die aktuell einen sanierungsbedürftigen und städtebaulich wenig attraktiven, autoorientierten Straßenraum mit kaum Straßengrün darstellt. Zudem dient sie der Erschließung der Freiherr-vom-Stein-Schule und des Parkhauses Schütte, wodurch Konflikte des MIVs mit Fahrrad fahrenden Schülern entstehen.

Die Lindenstraße soll fußgänger- und radfahrerfreundlicher und zugunsten von mehr Grün umgestaltet werden. Mit der anstehenden Sanierung und Umgestaltung sollen zugunsten der Klimaanpassung und höherer Aufenthaltsqualität Aspekte einer blau-grünen Straßengestaltung integriert werden (z.B. weitere Baumstandorte, Rigolensysteme, Versickerungsbeete, Entsiegelung zugunsten wasserdurchlässiger Oberflächen). Die Maßnahme erfolgt auf Basis einer vorbereitenden freiraum- und verkehrsplanerischen Machbarkeitsstudie und im engen Zusammenhang mit der Maßnahme Bauliche Inszenierung des Stadteingangs (6.6.1). Zu beachten sind dabei auch die Vorgaben des Klimaanpassungskonzepts und des Gestaltungsleitfadens für die Innenstadt (6.2.2, 6.2.3).



**Handlungsempfehlungen:**

- Durchführung einer freiraum- und verkehrsplanerischen Machbarkeitsstudie
- Beachtung der Vorgaben des Klimaanpassungskonzepts und des Gestaltungsleitfadens für die Innenstadt (6.2.2, 6.2.3).
- Ggf. Durchführung eines Qualifizierungsverfahrens für die Umsetzung der Maßnahmen 6.6.1 - 6.6.5

195 Lindenstraße mit Blick in Richtung Freiherr-vom-Stein-Schule



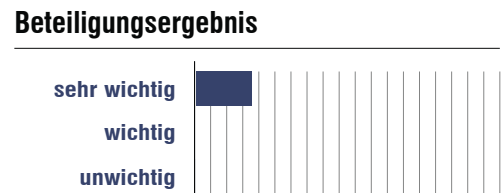
196 Lindenstraße mit Blick in Richtung Freiherr-vom-Stein-Schule





### 6.3 Sanierung und Umgestaltung Herzog-Franz-Straße

Leitbilder	Priorisierung
3 5	1
Kosten	Umsetzungszeitraum
€€€€€	kurzfristig



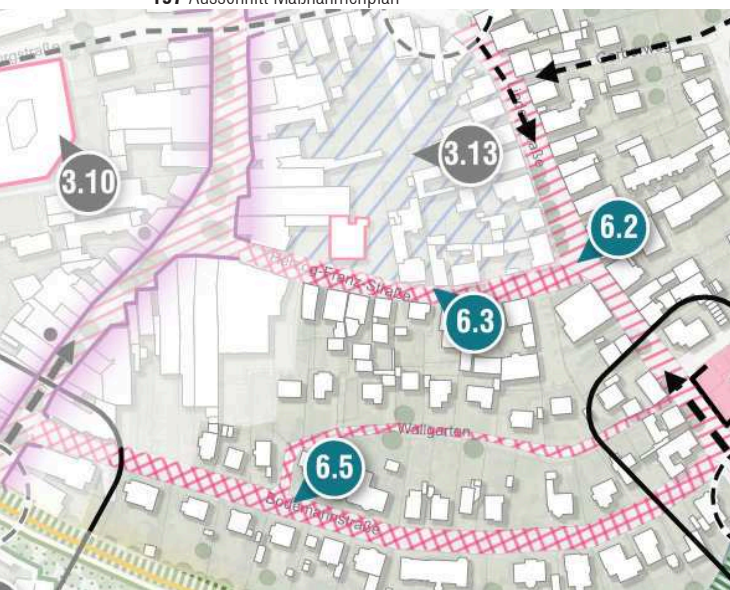
**Handlungsempfehlungen:**

- Durchführung einer freiraum- und verkehrsplanerischen Machbarkeitsstudie
- Beachtung der Vorgaben des Klimaanpassungskonzeptes und des Gestaltungsleitfadens für die Innenstadt (6.2.3, 6.2.2)
- Ggf. Durchführung eines Qualifizierungsverfahrens für die Umsetzung der Maßnahmen 6.6.1 – 6.6.5

Die Herzog-Franz-Straße verbindet den Steinweg mit der Lindenstraße und ist noch stärker als die Lindenstraße in einem sanierungsbedürftigen Zustand. Sie weist weder Straßenbegleitgrün noch Baumstandorte auf. Als wichtige innerstädtische Verbindung zur Erreichung des Steinwegs bietet sie insgesamt wenig Qualitäten für eine Verkehrsmittelwahl jenseits des privaten Pkws. Durch die Parkbuchten ist der Gehweg an einigen Stellen sehr eng.

Die Herzog-Franz-Straße soll fußgänger- und radfahrerfreundlicher und zugunsten von mehr Grün umgestaltet werden. Dabei ist wie auch in der Lindenstraße an breiteren Stellen der Straße eine blau-grüne Gestaltung mit Maßnahmen der Schwammstadt (z.B. Baumstandorte, Rigolensysteme und Versickerungsbeete) zu schaffen. Noch notwendiges straßenseitiges Parken könnte zudem mit einer wasserdurchlässigen Oberfläche wie z.B. Rasenliner gestaltet werden. Mit einer effizienteren Bereitstellung des notwendigen Stellplatzangebots in der gesamten Innenstadt (6.2.6) ist zu prüfen, inwieweit die straßenbegleitenden Parkbuchten zu erhalten sind. Mit der Umgestaltung soll die Aufenthaltsqualität und Situation für den Fuß- und Radverkehr wesentlich verbessert werden.

197 Ausschnitt Maßnahmenplan

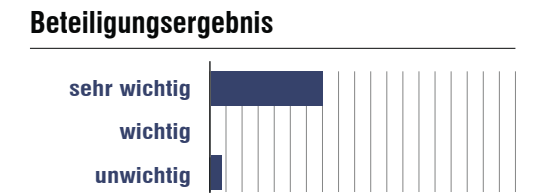


198 Herzog-Franz-Straße



### 6.4 Sanierung und Umgestaltung Fallerslebener Straße

Leitbilder	Priorisierung
3 5	3
Kosten	Umsetzungszeitraum
€€€€€	langfristig



Die Fallerslebener Straße zwischen Konrad-Adenauer-Straße, Braunschweiger Straße und anderen wichtigen Nord-Süd-Verbindungen, ist eine wichtige Ost-West-Achse, die in den Netzen des MIV, aber auch des ÖPNV sowie des Radverkehrs eine hohe Bedeutung für die Verbindungen innerhalb der Kernstadt sowie für die Anbindung der Innenstadt an das Umland darstellt. Hinzu kommt, dass sich an der Straße wichtige Nutzungen wie das Gerätehaus der Freiwilligen Feuerwehr befindet, für das im Einsatzfall aus beiden Fahrtrichtungen die unbehinderte Zufahrt der freiwilligen Feuerwehrleute sowie die Ausfahrt der Einsatzfahrzeuge erforderlich ist. Weitere gewerbliche Nutzungen entlang der Fallerslebener Straße, wie eine zentrale Postfiliale, benötigen Parkraum für Kunden und Angestellte. Aktuell ist der Straßenraum der Fallerslebener Straße stark vom Individualverkehr geprägt. Die Schutzstreifen ermöglichen im engen Straßenraum nur bedingt die Sicherheit von Radfahrern im Straßenverkehr. An manchen Stellen wird der Radverkehr zudem auf engem Raum mit dem Fußverkehr geführt. Die Abwicklung des Fuß- und Radverkehrs ist in der Fallerslebener Straße somit sehr konfliktbehaftet. Insgesamt ist auch die Straßenoberfläche in einem schlechten Zustand und es mangelt stark an Straßenbegleitgrün.

Für die Sanierung und Neugestaltung der Straße gilt es demnach, die unterschiedlichen Raumsprüche an die Straße sinnvoller miteinander in Einklang zu bringen. Die Fallerslebener Straße soll fußgänger- und radfahrerfreundli-

cher und nach Möglichkeit unter der Berücksichtigung von mehr Grün umgestaltet werden. Gleichzeitig sind die Anforderungen der Feuerwehr und an den Parkraum zu berücksichtigen. Dafür gilt es auf Grundlage einer freiraum- und verkehrsplanerischen Machbarkeitsstudie konkretere Aussagen zu treffen. Einen Orientierungspunkt bieten hierfür bereits die Vorschläge zur Organisation des City-Rings aus dem Radverkehrskonzept 2022.

Die Maßnahme ist in Abstimmung mit der Aufwertung des Schillerplatzes (6.3.11) und den damit verbundenen Maßnahmen im vorgelagerten Kreuzungsbereich zu erarbeiten.

**Handlungsempfehlungen:**

- Durchführung einer freiraum- und verkehrsplanerischen Machbarkeitsstudie
- Beachtung der Vorgaben des Klimaanpassungskonzeptes und des Gestaltungsleitfadens für die Innenstadt (6.2.3, 6.2.2).
- Ggf. Durchführung eines Qualifizierungsverfahrens für die Umsetzung der Maßnahmen 6.6.1 – 6.6.5
- Durchführung der Sanierung und Neuorganisation, in Abstimmung mit dem Kreuzungsbereich am Schillerplatz (vgl. 6.3.11)

199 Fallerslebener Straße



200 Ausschnitt Maßnahmenplan









An aerial photograph of a residential and commercial district. The background shows a dense residential area with many houses. In the foreground, there are several commercial buildings, including a large white warehouse with 'tedox' logos, a parking lot with cars, and a building with 'EASY' and 'GOLSTER' signs. A semi-transparent white box is overlaid on the left side of the image, containing text.

## 6.7 Weitere teilraumbezogene Projekte

- 7.1 Modellprojekt „Braunschweiger Straße: Rahmenplanung, Qualifizierungsverfahren“
- 7.2 Quartiersentwicklung im Bestand „BGS 2.0“

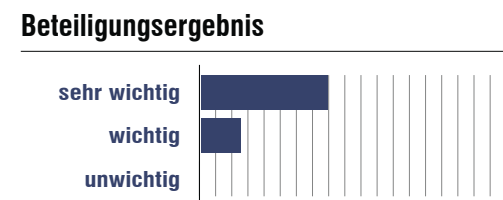


## 7.1 Modellprojekt „Braunschweiger Straße: Rahmenplanung, Qualifizierungsverfahren“

Leitbilder	Priorisierung
1 2 3 4 5 6	1
Kosten	Umsetzungszeitraum
€€	kurzfristig

Die Braunschweiger Straße bildet eine zentrale, gradlinige Verkehrsachse in Nord-Süd-Richtung, die derzeit als Magistrale für den MIV geprägt ist. Sie verläuft vom südlichen Stadteingang bis zum zentralen Schillerplatz und zeigt fast im gesamten Verlauf ein hohes Maß an Sanierungs- und Gestaltungsbedarf. Neben einer starken Verkehrsbelastung ist das Stadtbild ungeordnet und wenig attraktiv. Die Siedlungsflächen weisen eine fragmentierte, uneinheitliche Bebauungsstruktur auf, die wenig qualifiziert und für die Lage und Funktion unangemessen und zu wenig dicht erscheint. Schon jetzt sind Nachverdichtungsprozesse erkennbar, für die es jedoch an einer geordneten und abgestimmten Rahmensetzung fehlt. Großer Anpassungsbedarf besteht darüber hinaus auch hinsichtlich der großen, ebenfalls wenig dicht bebauten oder zum Teil brachgefallenen Gewerbe- und Einzelhandelsflächen in Bereichen, die gleichzeitig ein großes Potenzial für eine bestandsorientierte, nachhaltige Stadtentwicklung Gifhorns bieten. Die für den Radverkehr zur Verfügung stehenden Radwege sind zum Teil sehr schmal. Viele Bereiche entlang der Straße sind vollversiegelt (größere Parkplatzflächen) und vermitteln ein unruhiges Bild aufgrund punktuell vorhandener Brachflächen (Baulücken) und zurückgesetzter Gebäude an der Raumkante. Es mangelt zudem streckenweise an Straßenbegleitgrün, Baumbestand und nicht versiegelten Aufenthaltsflächen. Als städtebaulich besonders herausfordernd erweist sich der wichtige Abschnitt der Braunschweiger Straße zwischen dem Bahnhof Gifhorn Stadt und dem Schillerplatz, der für Bahnreisende den ersten Eindruck der

204 Braunschweiger Straße zwischen Bahnhof Gifhorn Stadt und Schillerplatz



Stadt vermittelt. Durch teilweise mehrere Abbiegespuren für den MIV und nur engen Wegen für den Fuß- und Radverkehr mangelt es diesem Abschnitt besonders an städtebaulicher Qualität. Für diesen Abschnitt berücksichtigt der Verkehrsentwicklungsplan Leitbild Mobilität 2030 eine Umgestaltung. Der Gestaltungsbedarf hat sich auch im Rahmen der Bürgerbeteiligung bestätigt, in der die Braunschweiger Straße als „unbeliebtester Ort“ markiert wurde.

Aufgrund dieser Ausgangssituation und des bestehenden Siedlungsdrucks ist der Bereich um die Braunschweiger Straße neben der Innenstadt der zweite prioritäre Entwicklungs- und Sanierungsbereich der Stadt Gifhorn. Es wird angestrebt, auch für diesen Bereich eine geeignete Förderkulisse zu finden, um die sinnvolle Aufwertung des Bereiches zu ermöglichen.

Insgesamt ist das Ziel der Umgestaltung der Braunschweiger Straße, die verkehrliche Situation sowie die städtebauliche Qualität deutlich zu verbessern. So wird es notwendig sein, die Straßenquerschnitte in einigen Bereichen neu zu organisieren. Zusätzlich sind auch angrenzende Bereiche der Braunschweiger Straße zu betrachten. Sofern es möglich ist, gilt es hierbei die Braunschweiger Straße stärker als Magistrale mit mehr Aufenthaltsqualität auszubilden, indem sie stärker durch Raumkanten gefasst und gestaltet wird. Das betrifft die größeren Parkplatzflächen im Süden sowie die Brachflächen entlang der Straße.

205 Bahnübergang an der Braunschweiger Straße

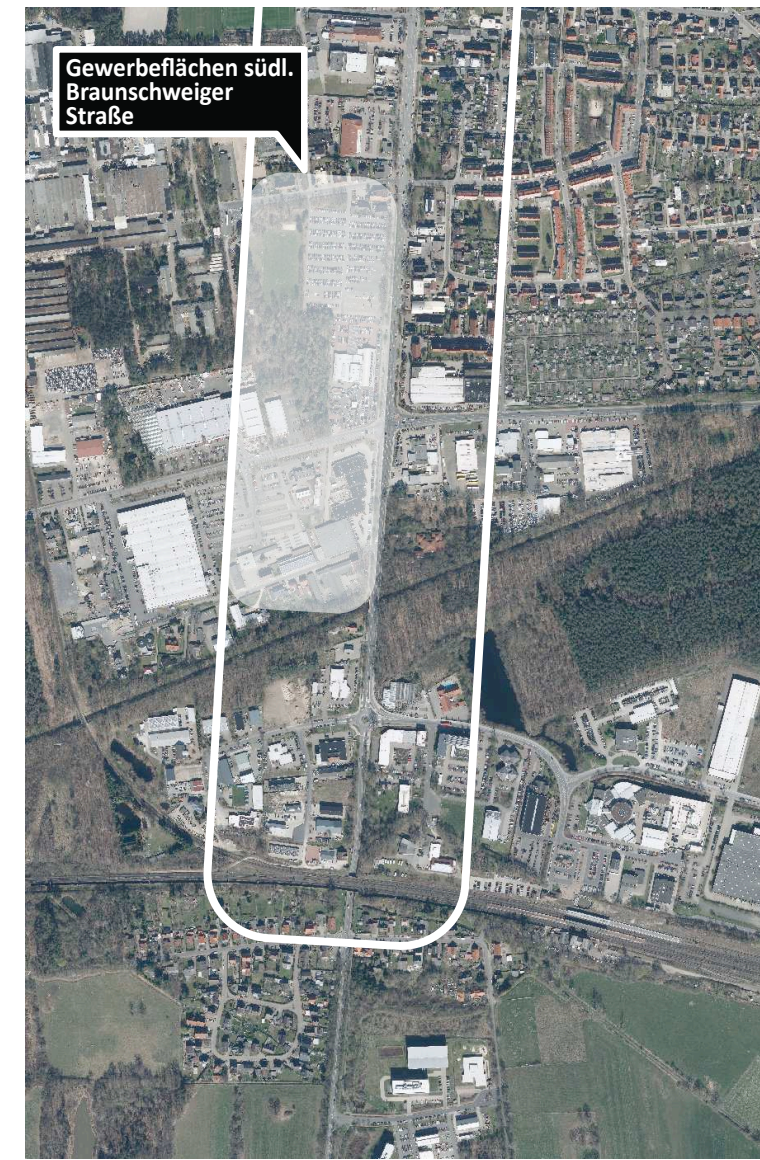
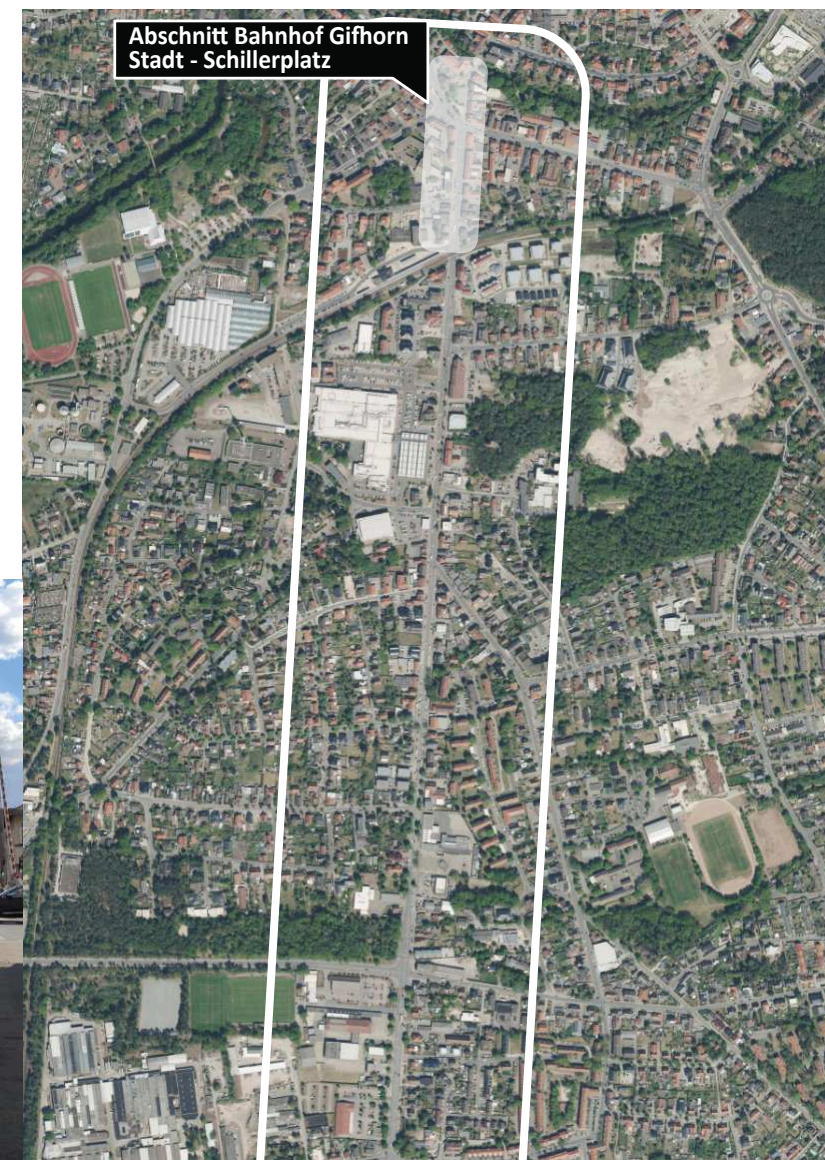


Eine solche Umgestaltung ist in einem Verkehrs- und Gestaltungskonzept zu konkretisieren, welches die Braunschweiger Straße als zusammenhängenden Raum denkt, aber einzelne Abschnitte für die Umsetzung definiert. Ein solches Qualifizierungsverfahren ist unter Berücksichtigung übergeordneter Konzepte wie dem Klimaanpassungskonzept für die Gesamtstadt (6.1.15) zu entwickeln.

### Handlungsempfehlungen:

- Erarbeitung übergeordneter Rahmensetzungen für die Bereichsentwicklung durch teilräumiges ISEK (als Ergänzung des hier vorliegenden ISEKs) oder Vorbereitende Untersuchungen
- Erarbeitung vertiefender Rahmenplanung für den Gesamttraum Braunschweiger Straße unter Berücksichtigung übergeordneter Konzepte (6.1.15)
- Festlegung einzelner Entwicklungsabschnitte
- Durchführung vertiefender Qualifizierungsverfahren (z.B. städtebaulich-freiraumplanerische Wettbewerbs- oder Gutachterverfahren)

206 Übersichtsplan Braunschweiger Straße





## 7.2 Quartiersentwicklung im Bestand „BGS 2.0“

Leitbilder	Priorisierung
1 2 4 6	1
Kosten	Umsetzungszeitraum
€	kurzfristig

Mit dem ehemaligen Gelände des Bundesgrenzschutzes (BGS-Gelände) am nord-westlichen Rand der Kernstadt verfügt die Stadt Gifhorn über ein wichtiges Konversionspotenzial für die zukünftige Entwicklung der Stadt. Eine Kita wurde dort bereits eingerichtet. Der nördliche Teil des BGS-Geländes wird auch künftig von der Bundespolizei als Stützpunkt der Fliegerstaffel Fuhlendorf genutzt. Diese Nutzung soll bestehen bleiben. Auf dem BGS-Gelände befindet sich noch der alte Gebäudebestand aus zweigeschossigen Verwaltungs- und Schulungsgebäuden sowie der Kantine und dem ehemaligen Offizierskasino, die abgesehen von der Kita lediglich Zwischennutzungen aufweisen oder leer stehen.

Das ehemalige BGS-Gelände kann als Modellprojekt für ein nachhaltiges, gemischtes Quartier entwickelt werden, in dem Wohnen, Arbeit und Bildung miteinander vereint und verschiedene Zielgruppen über alle Lebensphasen verteilt angesprochen werden. Das neue BGS-Gelände kann Platz bieten für Wohnformen, die in Gifhorn bisher unterrepräsentiert sind. Dazu könnte Mehrgenerationenwohnen, gemeinschaftliche Wohnprojekte, mehr Wohnformen für Single-Haushalte oder seniorengerechtes Wohnen zählen. Gleichzeitig kann im Sinne einer weiteren Diversifizierung der Gewerbestruktur Raum für die Ansiedlung von innovativem

Dienstleistungsgewerbe/Handwerk o.ä. vorgesehen werden. Städtebaulich soll das Quartier der Maxime einer nachhaltigen Stadtentwicklung der kurzen Wege folgen. Denkbar wäre auch eine Weiterentwicklung des Quartiers als Bildungsschwerpunkt. Bei der Entwicklung der Fläche ist zu prüfen, ob ein Schulstandort in das Gesamtkonzept dauerhaft integriert werden kann.

Die modellhafte, integrierte Entwicklung des Areals bedarf einer sorgfältigen Projektentwicklung, ggf. durch eine öffentliche Entwicklungsgesellschaft (vgl. 6.1.2). In diesem Sinne könnte bei der Entwicklung des Geländes besonders die GEG als wichtigster Akteur in den Prozess integriert werden. Denkbar wäre es, die Entwicklung des BGS-Geländes mit dem Modellprojekt Neues Wohnen 2035 (6.1.5) zu verbinden. Die Projektentwicklung soll durch fundierte Potenzial- und Machbarkeitsstudien vorbereitet werden. Darauf aufbauend soll die Quartiersentwicklung auf einem geeigneten Qualifizierungsverfahren (städtebaulich-freiraumplanerischer Wettbewerb, Gutachterverfahren etc.) gründen und als Modellprojekt umgesetzt werden.

207 Kita Spatzennest auf dem ehemaligen BGS-Gelände



208 Blick auf das ehemalige BGS-Gelände



### Handlungsempfehlungen:

- Projektentwicklung durch geeigneten (öffentlichen) Entwicklungsträger (vgl. 6.1.2)
- Einbindung stadtentwicklungsrelevanter Akteure, z.B. der GEG
- Durchführung vorbereitender Machbarkeitsstudien und Investoren/Nutzerabfragen
- Prüfung der Nutzung als Bildungsstandort
- Planung als nachhaltiges Modellquartier (inkl. Neues Wohnen 2035 (6.1.5))
- Durchführung eines städtebaulich-freiraumplanerischen Qualifizierungsverfahrens

209 Gelände der Bundespolizei und ehemaliges BGS-Gelände





## 6.8 Maßnahmentabelle

Die im Prozess gemeinsam erarbeiteten übergeordneten sowie die konkreten Maßnahmen und Projekte sollen sukzessive realisiert werden. Die vorgeschlagenen Umsetzungsmaßnahmen beziehen sich meist auf mehrere Handlungsfelder und müssen im Sinne einer integrierten Planung fachübergreifend verfolgt werden.

Die folgende Übersicht umfasst alle gesamtstädtischen und teilraumbezogenen Maßnahmen. Das ISEK stellt damit einen Handlungsleitfaden für die nächsten 10-15 Jahre dar, mit dem sich die Stadt an die beschriebenen Herausforderungen

### Abkürzungen Fördermöglichkeiten und Beispiele:

#### SF: Städtebauförderung

- Lebendige Zentren
- Nachhaltige Erneuerung und Entwicklung
- Sozialer Zusammenhalt
- Nationale Projekte des Städtebaus
- ...

#### KFW: KFW-Förderung

- IKK Investitionskredit Kommunen
- IKU Kommunale und Soziale Unternehmen
- Umweltinnovationsprogramm
- ...

#### EF: energetische Förderprogramme

- BEG Bundesförderung Energetische Gebäude (BMWK)
- Klimaschutz und Energieeffizienz (NBank)
- Energetische Stadtsanierung - Klimaschutz im Quartier (NBank)
- ...

#### DS: Denkmalschutz

#### VF: Verkehrsinfrastrukturförderung

- Förderung der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG)
- Förderung nach Niedersächsischem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG)
- IKK Nachhaltige Mobilität
- Mobilitätszentralen (NBank)
- Digitalisierung im Verkehr (NBank)
- Radverkehrsförderung „Stadt und Land“
- ...

anpassen kann. Zusätzlich werden Hinweise zu möglichen weiteren Finanzierungsquellen gegeben. Mit Stern markierte Maßnahmen sind Pilotprojekte, für die per Antragstellung in 2024 eine Aufnahme in die Städtebauförderung und hier das Programm "Lebendige Zentren" für das Programmjahr 2025 angestrebt wird.

#### WF: Wirtschaftsförderung

- Hochwertige wirtschaftsnahe Infrastruktur (NBank)
- Technologie- und Gründerzentren (EU/NBank)
- ...

#### WSF: Wohnen und Soziales

- Gemeinwesenarbeit und Quartiersmanagement - Gute Nachbarschaft (NBank)
- Mietwohnraum für gemeinschaftliche Wohnformen (NBank)
- ...

#### KS: Klimaschutz

- Biologische Vielfalt (Bund)
- Brachflächenrevitalisierung (NBank)
- ...

#### FGE:

- Landesförderung für Fließgewässerentwicklung
- Gewässerallianz NS
- ...

#### PF: Private Fonds

Städtebau/ Identität		Wohnwelten		Natur- & Klimawelten		Arbeitswelten		Mobilitätswelten		Lebens- & Erlebniswelten		
Nr.	Maßnahme/Projekt	Zeithorizont (in Jahren)			Förderung	Priorität	Kosten	HF				
		0-4 kurz	5-9 mit- tel	10- 15 lang				1	2	3	4	5
<b>ÜBERGEORDNETE MASSNAHMEN GESAMTSTADT</b>												
1.1	Stadtmarketing: Gifhorns Identität entwickeln, Qualitäten herausarbeiten und Bestandsentwicklung zum zentralen Leitbild erklären				SF, WF	1	€					
1.2	Ausbau bzw. Schaffung neuer städtischer Entwicklungsträgerschaften				SF, WF	1	€€					
1.3	Gesamtstädtische Wohnbauland- und Nachverdichtungsstrategie				SF	1	€					
1.4	Beratungsstelle Bestandsentwicklung für Bürger				SF	2	€					
1.5	Gifhorer Modellprojekt „Neues Wohnen 2035“				SF, EF, KFW, WSF	1	€					
1.6	Modellprojekt „Weiterentwicklung Einfamilienhausgebiet zum multifunktionalen Wohngebiet“				SF, EF, KFW, WSF	2	€€					
1.7	Modellprojekt „Weiterentwicklung Gewerbegebiet zu einem multifunktionalen Gebiet“				SF, WF	1	€					
1.8	Entwicklung Gamsen-West als multifunktionales Quartier				WF	2	€					
1.9	Innovatives Einzelhandels- und Zentrenkonzept - Fortschreibung				SF, WF	1	€					
1.10	Leerstände für Projekte jenseits des Einzelhandels nutzen				SF, WF	1	€					
1.11	Ortskerne als Mitte weiterentwickeln und stärken				SF, WSF	2	€€					
1.12	Schaffung offener Nachbarschafts- und Freizeitreffs				SF, WSF	1	€					
1.13	Errichtung von Mobilitätsstationen zur Stärkung der Intermodalität				KS, VF	2	€					
1.14	(Grüne) Verknüpfungen zwischen den Ortschaften und der Kernstadt ausbauen				SF, VF (NGVFG), KS	2	€					
1.15	Gesamtstädtisches Klimaanpassungskonzept				SF, KS	2	€					
1.16	Anreizprogramm zur Förderung des Umbaus von bedarfsgerechten Wohnraum, grünen Innenhöfen und Hinterhöfen und energetischer Sanierung				SF, DS	2	€€€					
1.17	Kommunale Wärmeplanung inkl. energetischem Quartierskonzept				SF, EF, KS	1	€					
1.18	Energiemanagement für kommunale Liegenschaften				SF, EF, KS	1	€					



Städtebau/ Identität | Wohnwelten | Natur- & Klimawelten | Arbeitswelten | Mobilitätswelten | Lebens- & Erlebniswelten

Nr.	Maßnahme/Projekt	Zeithorizont (in Jahren)			Förderung	Priorität	Kosten	HF							
		0-4 kurz	5-9 mit- tel	10- 15 lang											
<b>ÜBERGEORDNETE MASSNAHMEN FÜR DEN FOKUSRAUM INNENSTADT</b>															
2.1	Rahmenplan/Masterplan Innenstadt				SF	1	€								
2.2	Klimaanpassungskonzept Innenstadt				SF,KS	1	€								
2.3	Gestaltungsleitfaden: Neue klimagerechte Innenstadt				SF	1	€								
2.4	Rahmenplan Mobilität und Erschließung der Innenstadt				SF	1	€								
★	2.5	Qualifizierungsverfahren: Neue klimagerechte Hauptachse Steinweg				SF	1	€							
★	2.6	Qualifizierungsverfahren: Klimagerechte Integration Ise, Mühlenaller und Rotaller				SF, VF	1	€							
<b>FOKUSRAUM INNENSTADT</b>															
<b>Teilraum Urbane Achse</b>															
	3.1	Neuer Stadteingang Nord: Bauliche Aufwertung des Stadteingangs				SF, VF, KfW	1	€€€€€€							
★	3.2	Klimagerechte Neugestaltung des Steinwegs				SF, VF, KS, KfW	1	€€€€€€							
★	3.3	Klimagerechte Neugestaltung des Marktplatzes				SF, VF, KS, KfW	1	€€€€€							
	3.4	Sanierung des Rathauses				SF, KfW, EF	1	€€€€€€							
	3.5	Aufwertung und Renaturierung der Mühlenaller/Uferbereiche zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Steinweg - Aller als Blau-Grünes Band				SF, KS, FGE	1	€€							
	3.6	Perspektivische Aufwertung Bereich Parkhaus Hempel-Galerie				SF, KfW, FGE	1	€€€							
	3.7	Partielle Qualifizierung Edeka Parkplatz				SF	3	€€							
★	3.8	Aufwertung des Kinovorplatzes als Verbindungsstück für das Blau-Grüne Band an der Mühlenaller im Innenstadtbereich				SF, KS, FGE	1	€€€							
	3.9	Quartierskonzept Steinweg West				SF, KS	2	€							
	3.10	Nutzungserweiterung/Qualifizierung Parkhaus an der Hindenburgstraße				SF, VF, EF	2	€€€							
★	3.11	Aufwertung Schillerplatz				SF, VF (NGVFG, LNVG), KS	1	€€€€€							
	3.12	Zugänglichkeit und Aufwertung der Grünfläche an der Rotaller am Kaninchengarten				SF, KS, VF	3	€€€							

Städtebau/ Identität | Wohnwelten | Natur- & Klimawelten | Arbeitswelten | Mobilitätswelten | Lebens- & Erlebniswelten

Nr.	Maßnahme/Projekt	Zeithorizont (in Jahren)			Förderung	Priorität	Kosten	HF							
		0-4 kurz	5-9 mit- tel	10- 15 lang											
3.13	Quartierskonzept Steinweg Ost				SF	3	€								
<b>Teilraum Bleiche</b>															
4.1	Qualifizierung des Freiraums Bleiche zur naturnahen Grün- und Erholungsfläche				SF, VF, KS	1	€€€€€€								
	4.2	Aufwertung Mühlenaller zwischen Steinweg und Isemündung				SF, FGE, KS	1	€€€€€							★
	4.3	Sanierung/Umgestaltung Knickwall an der Mühlenaller: Fortführung Blau-Grünes Band				SF, VF	1	€€€€€							
	4.4	Neubau Knickwallbrücke				SF, VF	1	€€							
	4.5	Neubau Brücke zwischen Bleiche und einer der angrenzenden Straßen				SF, VF	1	€€							★
	4.6	Sanierung und stärkere Öffnung der Sportflächen der Bleiche				SF, KfW	1	€€€€€							
<b>Teilraum Schlossee</b>															
	5.1	Konversion/Umnutzung Behördenhaus				SF, KS, EF	1	€€€€€€							
	5.2	Umgestaltung Konrad-Adenauer-Straße				SF, VF	1	€€€€€€							
	5.3	Schlosseekonzept: Umgestaltung des Bereichs zwischen Schlossee und Konrad-Adenauer-Straße				SF, KS, VF (NGVFG)	1	€€€€€€							
	5.4	Entwicklung der Brachfläche am Schlossee - Themenspielplatz				SF, KS	1	€€€							
<b>Teilraum östliche Innenstadt</b>															
	6.1	Lindenstraße: Bauliche Aufwertung des Stadteingangs				SF, VF, KfW, KS	2	€€€€€€							
	6.2	Sanierung und Umgestaltung Lindenstraße				SF, VF, KS	1	€€€€€€							
	6.3	Sanierung und Umgestaltung Herzog-Franz-Straße				SF, VF, KS	1	€€€€€€							
	6.4	Sanierung und Umgestaltung Fallerslebener Straße				SF, VF, KS	3	€€€€€€							
	6.5	Straßensanierung Bodemannstraße und Wallgarten				SF, VF	3	€€€€€€							
<b>Weitere teilraumbezogene Projekte</b>															
	7.1	Modellprojekt „Braunschweiger Straße: Rahmenplanung, Qualifizierungsverfahren“				SF, VF (NGVFG, LNVG), KS	1	€€							
	7.2	Quartiersentwicklung im Bestand „BGS 2.0“				SF, EF, KfW, WF, WSF, KS	1	€							



# 7

## 7 AUSBLICK - ERSTE SCHRITTE

### 7.1 Handlungsempfehlungen

Mit dem vorliegenden ISEK verfügt die Stadt Gifhorn über ein strategisches, informelles Instrument, das die Entwicklungslinien der Stadtentwicklung für die nächsten 10-15 Jahre vorgibt und die Grundlage für die Umsetzung konkreter Maßnahmen bietet. Durch die solide Abstimmung der gesamtstädtischen Leitlinien mit Politik, Verwaltung und Bürgerinnen und Bürgern können diese eine Gültigkeit für viele Jahre behalten, sind jedoch immer wieder mit aktuellen Entwicklungen abzugleichen und ggf. zu aktualisieren. Im Rahmen des Prozesses der Erarbeitung des ISEKs wurden insgesamt 53 Maßnahmen erarbeitet, von denen sich 18 als strategische Maßnahmen auf die Gesamtstadt und 35 auf den Fokusraum Innenstadt beziehen.

Die Gifhorer Innenstadt wurde im vorliegenden ISEK in der hier dargestellten Gebietsabgrenzung als Fokusraum vertieft, weil sich hier in den kommenden Jahren durch bestehende Sanierungsbedarfe, Struktur- und Klimawandel Herausforderungen für die Stadtentwicklung besonders konzentrieren und die Stadt Gifhorn für diesen Bereich auf Basis des vorliegenden ISEKs die Festlegung eines Stadtumbaugebietes gem. § 171b Abs. 1 BauGB anstrebt (Vorschlag Gebietsumgriff s. S. 170). Ähnlich großer Handlungsbedarf zeichnet sich im südlich an die Innenstadt anschließenden Bereich um die Braunschweiger Straße mit seiner starken Verkehrsbelastung und in die Jahre gekommenen, sanierungs- und zum Teil umstrukturierungsbedürftigen Bebauungsstrukturen ab. Aufbauend auf den gesamtstädtischen Analysen und Projekt-skizzen des vorliegenden ISEKs strebt die Stadt Gifhorn auch für diesen Stadtbereich zeitnah eine projektbezogene Vertiefung des vorliegenden ISEKs als Grundlage für eine mögliche weitere geeignete Förderkulisse an.

Die im vorliegenden ISEK entwickelten Maßnahmen sollen nun in den kommenden Jahren unter Beachtung der im Bericht festgehaltenen Priorisierung umgesetzt werden. Das ISEK ist dabei entsprechend sich ggf. ergebender Änderungen der Rahmenbedingungen kontinuierlich fortzuschreiben. Zur Umsetzung der Ziele und Projekte des ISEKs soll im dargestellten Fokusraum Innenstadt ein Stadtumbaugebiet nach § 171 BauGB festgelegt werden, welches mit dem ISEK auch die Voraussetzung für den Einsatz von Mitteln der Städtebauförderung bietet. Für den Fokusraum soll per

Antragstellung in 2024 die Aufnahme in das Städtebauförderprogramm "Lebendige Zentren" für das Programmjahr 2025 beantragt werden. Der Förderzeitraum würde sich dann voraussichtlich auf 15 Jahre erstrecken. Damit soll den Leitbildern entsprechend das Ziel verfolgt werden, die bestehenden Sanierungsrückstände zu beheben, dem Strukturwandel vor allem im Einzelhandel und dem Klimawandel zu begegnen, die innerstädtischen Funktionen im Gebiet zu stärken, bestehende Bedarfe an Wohnraum und sozialen Einrichtungen zu decken und die öffentlichen Räume entsprechend der Anforderung an Barrierearmut, Klimaschutz und Klimaanpassung umzugestalten. Von hoher Priorität sind insbesondere die Pilotprojekte des ISEKs, mit denen zeitnah eine nachhaltige Qualifizierung der Innenstadt gelingen kann. Für den Umsetzungsprozess der Maßnahmen des ISEKs ist zu empfehlen, die Maßnahmen intelligent zu verbinden und gebündelt in geeignete Qualifizierungs- und Vergabeverfahren zu überführen. Von entscheidender Bedeutung für den Umsetzungsprozess ist der Aufbau/die Weiterentwicklung geeigneter Management- und Trägerstrukturen. Um private Eigentümer bei der Umsetzung von den Ziel des ISEKs entsprechenden Maßnahmen zu unterstützen, sollen geeignete Beratungsangebote gestärkt und zielgerichtete Anreizförderprogramme (z.B. für Klimaanpassungsmaßnahmen) geschaffen werden.







## 8 ABBILDUNGSVERZEICHNIS

1	Prozessplan	12	53	Fazitkarte Arbeitswelten	45
2	Beteiligungsergebnisse Phase 1	14	54	Dorfgemeinschaftshaus in Gamsen	46
3	Beteiligungsergebnisse Phase 2	16	55	Stadthalle Gifhorn	47
4	Verwaltungsworkshop	18	56	Jugendzentrum Grille in der Kernstadt	48
5	Politikworkshop	18	57	Online-Beteiligung Phase 1: Zufriedenheit Lebens- und Erlebniswelten	50
6	Verwaltungsworkshop	18	58	Fazitkarte Lebens- und Erlebniswelten	51
7	Auftaktforum	18	59	Ausschnitt Innenstadt	51
8	Auftaktforum	18	60	Landschaftsraum Fahle Heide und Gifhorer Heide	52
9	Leitbildforum	18	61	Schlosssee	53
10	Leitbildforum	18	62	Park am Schlosssee	54
11	Leitbildforum	18	63	Aufenthaltort an der Ise	55
12	Zukunftsforum	19	64	Online-Beteiligung Phase 1: Zufriedenheit Natur- und Klimawelten	56
13	Zukunftsforum	19	65	Binnendüne in der Gifhorer Kernstadt	56
14	Spaziergangsrouten Zukunftsforum	19	66	Fazitkarte Natur- und Klimawelten	57
15	Zukunftsforum	19	67	Modal Split Gifhorn, Leitbild Mobilität 2030 2020	58
16	Buswerbung für das Zukunftsforum	19	68	Modal Split Raumtyp Mittelstadt, MiD BMVI 2018	58
17	Spaziergang Zukunftsforum	19	69	Bushaltestelle Steinweg	59
18	Kinderbeteiligung (Stadt Gifhorn 2023)	19	70	Fahrradparkhaus Bahnhof Gifhorn Stadt	60
19	Räumliche Einordnung	21	71	Gründe Autonutzung	62
20	Historischer Plan der Altstadt von 1699 (Stadt Gifhorn)	22	72	Online-Beteiligung Phase 1: Zufriedenheit Mobilitätswelten	62
21	Bevölkerungsprognose bis 2035 (auf Grundlage Landesamt für Statistik Niedersachsen 2021)	23	73	Fazitkarte Mobilitätswelten	63
22	Demographische Entwicklung (Stadt Gifhorn 2022)	23	74	Gifhorer Leitbilder	65
23	Entwicklung Migration (Stadt Gifhorn 2022)	24	75	Einteilung der Teilräume der Innenstadt	74
24	Migration Ortschaften (Stadt Gifhorn 2022)	24	76	Karte Sanierungsstände Straßen und Gebäude	75
25	Kaufkraft in Euro pro Haushalt 2021 (Bertelsmann Stiftung)	24	77	Karte Baudenkmäler	76
26	Einkommensverteilung 2021 (Bertelsmann Stiftung)	24	78	Karte öffentlicher Raum/Grünstruktur	77
27	Übersicht bisherige Sanierungsgebiete	25	79	Karte Nutzung	78
28	Gifhorer Zukunftsthemen	29	80	Karte Verkehr und Mobilität	79
29	Hochzeitsmühle in der Gifhorer Innenstadt	30	81	SWOT Ausschnitt Teilraum urbane Achse	80
30	Gifhorer Schloss	30	82	Blick über Steinweg und Marktplatz	81
31	Regionale Identitäten	31	83	Schillerplatz mit Blick zur Braunschweiger Straße	81
32	Fachwerkhäuser am Marktplatz	32	84	St. Nicolai-Kirche	81
33	Fazitkarte Identitäten	33	85	Steinweg mit Blick zum Marktplatz	81
34	Typische Einfamilienhaussiedlung in der Gifhorer Kernstadt	34	86	Mühlenaller zwischen Steinweg und Konrad-Adenauer-Straße	81
35	Entwicklung der Haushalte zwischen 2010 und 2019 (Bertelsmann Stiftung)	34	87	SWOT Ausschnitt Teilraum Bleiche	82
36	Wohnfläche pro Person 2019 (Bertelsmann Stiftung)	34	88	Blick über die Sportflächen und den Grünraum Bleiche	83
37	Zeilenbau aus der Nachkriegszeit	35	89	Sportflächen Bleiche	83
38	Dichtere Wohnbebauung in der Gifhorer Innenstadt	35	90	Knickwall entlang der Mühlenaller	83
39	Gründerzeitliche Wohnbebauung in der Gifhorer Innenstadt	35	91	Grünraum Bleiche entlang der Ise	83
40	Städtebaulicher Entwurf für die Hohe Düne (Pesch & Partner Architektur und Stadtplanung)	36	92	Übergang Knickwall zum Grünraum Bleiche	83
41	Prognose Wohnungsbedarf bis 2035 (auf Grundlage Landesamt für Statistik Niedersachsen 2021)	36	93	SWOT Ausschnitt Teilraum östliche Innenstadt	84
42	Nachverdichtung entlang der Braunschweiger Straße	36	94	Lindenstraße mit Blick Richtung Freiherr-vom-Stein-Schule	85
43	Online-Beteiligung Phase 1: favorisierter Wohnort	38	95	Parkplatz an der Lindenstraße	85
44	Online-Beteiligung Phase 1: favorisierte Wohnform	38	96	Herzog-Franz-Straße	85
45	Online-Beteiligung Phase 1: Zufriedenheit Wohnwelten	38	97	Bodemannstraße	85
46	Fazitkarte Wohnwelten	39	98	SWOT Ausschnitt Teilraum Schlosssee	86
47	Blick auf das Continental-Gelände	40	99	Schlosssee mit Blick zum Glockenpalast	87
48	Beschäftigungsverteilung in Gifhorn (Bertelsmann Stiftung)	40	100	Promenade entlang des Schlosssees	87
49	Neubau IAV (Protec Planungsgesellschaft mbh 2022)	41	101	Schloss Gifhorn	87
50	Arbeitsort	44	102	Spielplatz am Schlosssee	87
51	Favorisierter Arbeitsort	44	103	SWOT-Karte	89
52	Zufriedenheit Arbeitswelten	44	104	Braunschweiger Straße	93
			105	Maßnahmenplan	95
			106	Luftbild Kernstadt	97



107	Nachverdichtung entlang der Braunschweiger Straße	100
108	Neubauten in Gifhorn	100
109	Einfamilienhausgebiet aus den 1960er-Jahren	101
110	Neubaugebiet in Gamsen	101
111	Parkplatzfläche vor dem Continental-Gelände	102
112	Eingang Continental-Gelände	102
113	Luftbild Gewerbegebiet Gamsen-West	103
114	Ortkern in Neubokel, an der alten Schule	105
115	Ortskern in Gamsen, an der alten Schule	105
116	Dorfgemeinschaftshaus in Gamsen, alte Bücherei	106
117	Dorfgemeinschaftshaus in Neubokel	106
118	Bushaltestelle Bahnhof Gifhorn Stadt	107
119	Fahrradabstellanlagen am Bahnhof Gifhorn Stadt	107
120	Weg im Naturschutzgebiet Fahle Heide, Gifhorer Heide	108
121	Brücke über den Allerkanal in Winkel mit Blick zum ehemaligen Lönskrug	108
122	Mühlenaller in der Innestadt	109
123	Schlosssee mit Blick auf Mühlenmuseum und Glockenpalast	109
124	Versiegelter Innenhof mit privaten Stellplätzen	110
125	Hoher Versiegelungsgrad Georgshof	110
126	Blick über den Steinweg	114
127	Wasserzugang an der Ise	114
128	Mühlenaller am Kinovorplatz	115
129	Neue Möblierung im Steinweg	115
130	Stadtboden mit zahlreichen Materialien	116
131	Neue Möblierung im Steinweg	116
132	Parkplatzsituation an der Herzog-Franz-Straße	117
133	Bushaltestelle Steinweg in der Hinbenburgstraße	117
134	Blick vom Marktplatz über den Steinweg	118
135	Neue Möblierung im Steinweg	118
136	Maßnahmenplan	119
137	Historische Gebäude am Marktplatz (Langer Jammer und Kavalierrhaus)	119
138	Schillerplatz	119
139	Rotaller am Kaninchengarten	120
140	Promenade an der Mühlenaller	120
141	Ausschnitt Maßnahmenplan	121
142	Idee des Blau-Grünen Bandes	121
143	Blau-Grünes Band: Idee der Umgestaltung	121
144	Ausschnitt Maßnahmenplan	124
145	Luftbild Stadteingang Nord	124
146	Steinweg mit Blick in Richtung Marktplatz	125
147	Steinweg auf Höhe Mühlenallerbrücke	125
148	Ausschnitt Maßnahmenplan	126
149	Marktplatz, Ratsweinkeller und Rathaus	126
150	Blick auf das Rathaus	127
151	Blick auf das Rathaus	127
152	Ausschnitt Maßnahmenplan	128
153	Blick auf die Mühlenaller von der Brücke vom Steinweg aus	128
154	Hempel-Galerie mit Parkhaus	129
155	Oberes Parkdeck des Parkhauses	129
156	Ausschnitt Maßnahmenplan	130
157	Stellplätze Edeka Parkplatz entlang der Mühlenaller	130
158	Verbindungsstück entlang der Mühlenaller am Kino	131
159	Kinovorplatz	131
160	Ausschnitt Maßnahmenplan	132

161	Blick in die rückwärtigen Bereiche des Steinwegs	132
162	Parkhaus an der Hindenburgstraße	133
163	Ausschnitt Maßnahmenplan	133
164	Platzfläche Schillerplatz	134
165	Möblierung und Schachspiel am Schillerplatz	134
166	Blick auf den Schillerplatz	135
167	Ausschnitt Maßnahmenplan	135
168	Bebauung am Schillerplatz	135
169	Ausschnitt Maßnahmenplan	136
170	Stellplätze Kaninchengarten	136
171	Innenhofbereich Steinweg Ost	137
172	Ausschnitt Maßnahmenplan	137
173	Blick auf die Sportfläche und den Grünraum Bleiche	140
174	Grünraum Bleiche an der Ise	140
175	Mühlenaller zwischen Bleiche und Hindenburgstraße	141
176	Ausschnitt Maßnahmenplan	141
177	Stellplätze entlang des Knickwalls im Bereich der Tennisplätze	142
178	Knickwall mit Blick in Richtung Bleiche	142
179	Knickwallbrücke mit Blick Richtung Hindenburgstraße	143
180	Ausschnitt Maßnahmenplan	143
181	Grünraum Bleiche zwischen Ise und Mühlenaller	144
182	Ausschnitt Maßnahmenplan	144
183	Sportanlagen Bleiche	145
184	Tennisplätze an der Bleiche	145
185	Ausschnitt Maßnahmenplan	148
186	Behördenhaus	148
187	Konrad-Adenauer-Straße an der Brücke über die Mühlenaller	149
188	Konrad-Adenauer-Straße am Parkhaus Hempel-Galerie	149
189	Ausschnitt Maßnahmenplan	150
190	Der bisherige Spielplatz am Schlosssee	150
191	Blick auf die Grünfläche über den Schlosssee zum Mühlenmuseum	151
192	Konrad-Adenauer-Str. und die Mühlenaller zwischen den beiden Grünflächen	151
193	Ausschnitt Maßnahmenplan	154
194	Parkplatzfläche an der Lindenstraße	154
195	Lindenstraße mit Blick in Richtung Freiherr-vom-Stein-Schule	155
196	Lindenstraße mit Blick in Richtung Freiherr-vom-Stein-Schule	155
197	Ausschnitt Maßnahmenplan	156
198	Herzog-Franz-Straße	156
199	Fallerslebener Straße	157
200	Ausschnitt Maßnahmenplan	157
201	Ausschnitt Maßnahmenplan	158
202	Bodemannstraße	158
203	Einfahrt Wallgarten	158
204	Braunschweiger Straße zwischen Bahnhof Gifhorn Stadt und Schillerplatz	162
205	Bahnübergang an der Braunschweiger Straße	162
206	Übersichtsplan Braunschweiger Straße	163
207	Kita Spatzennest auf dem ehemaligen BGS-Gelände	164
208	Blick auf das ehemalige BGS-Gelände	164
209	Gelände der Bundespolizei und ehemaliges BGS-Gelände	165
210	Vorschlag Gebietskulisse Stadtumbaugebiet/Abgrenzung für den Antrag auf Aufnahme in das Programm „Lebendige Zentren“ der Städtebauförderung	172



## 9 QUELLENVERZEICHNIS

---

Bertelsmann Stiftung (2022): Demografische Entwicklung und Bevölkerung nach Altersgruppen - Gifhorn (im Landkreis Gifhorn). Wegweiser Kommune.

BMVI Berlin (2018): Mobilität in Deutschland (MiD) auf Basis des Regionalstatistischen Raumtyps - Stadt- und Regionalergebnisse. Berlin.

BÖREGIO (2022): Radverkehrskonzept Stadt Gifhorn. Dr. Dipl. Hdl. Rainer Mühlnickel Büro für Stadt- und Regionalentwicklung. Braunschweig.

Einzelhandelskonzept für die Stadt Gifhorn (2010): CIMA Beratung + Management GmbH. 06.12.2010. Lübeck.

Konzept für Elektromobilität und alternative Mobilitätsformen (2022): merkWATT. Braunschweig.

KOREG (2020): Konzept regionalbedeutsamer Gewerbestandorte. Regionalverband Großraum Braunschweig. Georg Consulting. Immobilienwirtschaft | Regionalökonomie, Hamburg. BFR Büro für Regionalanalyse, Dortmund. 25.02.2020. Braunschweig.

Landesamt für Statistik Niedersachsen LSN (2021): Kleinräumige Bevölkerungsvorausberechnung für die Jahre 2025 und 2030 - korrigierte Version vom 22.10.2021.

Leitbild Mobilität 2030 (2020): Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Gifhorn. Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH. Braunschweig.

Pesch & Partner Architektur und Stadtplanung (2020): Städtebaulicher Entwurf für die Hohe Düne. Abgerufen unter <https://www.pesch-partner.de/projekte/gifhorn-mehrfachbeauftragung-hohe-duene/>

Protec Planungsgesellschaft mbh (2022): IAV Gifhorn. Konzept 2020 Neubau. Abgerufen unter [www.protec-net.eu/index/referenzen-projekte/forschungseinrichtungen/iav-gifhorn](http://www.protec-net.eu/index/referenzen-projekte/forschungseinrichtungen/iav-gifhorn)

Wohnraumversorgungskonzept Stadt Gifhorn (2015): Endbericht Juni 2015. GEWOS Beratung Planung Forschung. Hamburg.