

ABSENDER Dr. jur. Karl Ulrich Voss - Kuckenberg 34 - 51399 Burscheid

DATUM 16. Januar 2026

Stadt Burscheid
– Planungsamt –
Höhestraße 7-9
51399 Burscheid

TEL 02174 - 8791
MOBIL +49 1577 - 546 4230
MAIL | WEB uli@vo2s.de
<https://vo2s.de>

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Burscheid 2030 / ISEK
hier: Folgerungen aus dem Bürgerworkshop am 17.12.2025

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen des Bürgerworkshops am 17.12.2026 hatten Sie um weiteren Input bis zum 16.1.2026 gebeten. Ich möchte hier einige Punkte festhalten, die sich in der Debatte als m.E. besonders wichtig bzw. unterstützenswert gezeigt haben:

A. Verfahren

a. Wirkungsgrad der Bürgerbeteiligung verbessern

Die Veranstaltung am 17.12. war als Bürgerworkshop – damit als Bürger-Werkstatt – angekündigt. Ich zitiere aus der Pressemitteilung v. 11.12.2025, die kurzfristig zum Workshop eingeladen hatte:

„In dem Bürgerworkshop sollen in Arbeitsgruppen Anregungen und weitere Vorschläge erarbeitet und anschließend im gesamten Plenum erörtert werden. Zum Abschluss des Workshops sollen daraus die wesentlichen Planungsinhalte definiert werden.“

Sodann aus einem Nachtrag v. 18.12.2025: „In mehreren Arbeitsgruppen wurden auf Grundlage von drei unterschiedlichen Planungsstudien mögliche Gestaltungsrichtungen diskutiert und weiterentwickelt. Ziel war es, zentrale Themen und Leitlinien für die künftige Umgestaltung der genannten Bereiche herauszuarbeiten.“

Von eigenständigen Arbeitsgruppen kann man m.E. aber nicht sprechen. Es gab drei weitgehend zufällig zusammengestellte Drittel der Teilnehmer, die an drei Ständen mit Grafiken zu den erst kurz zuvor in der Veranstaltung selbst präsentierten Gestaltungsvorschlägen der beteiligten Projektentwickler vorbeigeführt wurden, die dort Fragen stellen konnten und die ggf. spontan eigenen Input beisteuern konnten, den Umständen geschuldet häufig unsystematisch bzw. redundant. Eigenorganisation wurde nicht unterstützt, Wortmeldungen wurden

typischerweise nicht von den Teilnehmer*innen, sondern von Mitarbeitern der Projektentwickler bzw. der Kommune fixiert. In einem Mini-Fazit wurden am Ende der Veranstaltung von Mitarbeitern der Projektentwickler bzw. der Kommune einige wenige Aspekte aufgerufen, naturgemäß ungeordnet und ohne die Möglichkeit der Bewertung oder Priorisierung.

Während der sehr ausgeprägten Einführungsphase des Workshops waren Nachfragen der Beteiligten zu den jeweiligen Präsentationen sogar ausdrücklich unerwünscht; auch das lässt den Begriff „Workshop“ schönfärberisch klingen.

Meine Einschätzung und Empfehlung:

Für den weiteren Prozess empfehlen sich tatsächliche thematische Arbeitsgruppen (z.B. konkret zu Fragen der Verkehrsführung, der Begrünung, der weiteren Ausstattung) aus Vertreter*innen der Kommune, der Projektentwickler und der Bürger*innen. Diese AG's sollten nach eingehender *vorheriger* Informationsmöglichkeit Gestaltungsvorschläge ausarbeiten. Diese wären in der Kommune zu veröffentlichen, die zuständigen Stadt-Gremien hätten mit Gründen darüber zu entscheiden. Dieses Vorgehen bürgt für signifikant bessere Akzeptanz. Es kann gleichzeitig Bürger*innen für künftige Gestaltungsaufgaben in Kooperation mit Kommune und Politik werben, vorbereiten und binden. Umliegende Städte wie Wuppertal oder Solingen haben dazu bereits wertvolle Erfahrungen gesammelt, siehe auch die Datenbank des [Forschungsinstituts für Partizipation der Bergischen Universität Wuppertal](https://www.forschungsinstitut-fuer-partizipation.de/), die über aktuelle und bereits erfolgreich abgeschlossene Verfahren dieser Art informiert, für Beispiele aus NRW siehe unter <https://www.datenbank-buergerraete.info/initiatives/NRW>.

b. Angemessene Zeit lassen

Eine Bürgerin thematisierte sehr kritisch den inzwischen wieder höchst eng gesteckten Zeitplan. Es mache nicht viel Sinn, dass sich die Bürger*innen nun in einem überhasteten Verfahren zu noch nicht befriedigend konkretisierten Varianten abschließend äußern sollten – obwohl doch seit der einleitenden Bürgerveranstaltung am 5.9.2024 bereits sehr viel Zeit ungenutzt vergangen sei. Tatsächlich war am 5.9.2024 der Bürgerworkshop für **Februar/März 2025** angesetzt worden (Folien 9/10 der Präsentation v. 5.9.2024). Und selbst nach dem Schreiben des Bürgermeisters v. 24.6.2025 (auf <https://www.burscheid.de/bauen-wirtschaft/stadtentwicklung/> zum ISEK unter „Sachstand Juni 2025“ downloaden) sollte der Workshop im **Herbst 2025** stattfinden, dann immerhin noch mit einem Vierteljahr zusätzlicher Zeit für den Dialog. Diese Verzögerungen liegen eindeutig im Lager der Planer, solche Defizite sollten nicht auch noch die Teilhabe der Bürger*innen beschneiden, die die Kommune gemäß § 25 Abs. 3 VwVerfG NRW bzw. §§ 137, 165 Abs. 4, 171b BauGB zu gewähren hat.

Dies gilt umso mehr, wenn man die längere Historie des Prozesses beachtet: Tatsächlich sollte die Sanierung des Plangebiets Marktplatz/Kirchenkurve bereits i.R.d. **IEHK Burscheid 2025** abgeschlossen sein, und zwar als eine der prioritären Maßnahmen, siehe IEHK S. 127, 136ff, 184: Ansatz von 2,3 Mio.€, Umsetzungszeitraum **2018-2020** (Download des IEHK unter <https://www.burscheid.de/bauen-wirtschaft/stadtentwicklung/>). Dieser Zeitplan

war entgegen der damaligen Bürgerbeteiligung und ohne weitere Teilhabe der Bürger*innen verändert worden, mit der Folge eines nun völlig neu aufzusetzenden Konzepts (ISEK) bzw. Förderverfahrens. Damit läge die Umsetzung heute bereits mindestens *acht* Jahre hinter Plan; überdies sind wichtige Fragen zum Gesamtzusammenhang der Stadtentwicklung weiterhin offen, insbesondere das Kern-Projekt „Neue Mitte“. In dieser Lage dürfen wir die Planung nicht auf Kosten der Qualität der Bürgerbeteiligung über's Knie brechen.

Zudem zeichnen sich mit der anstehenden Einweihung eines attraktiv zu nutzenden **Kramer-Hauses**, damit eines neuen relevanten Frequenzbringers, aber auch mit privaten Renovierungsmaßnahmen in der Kirchenkurve deutlich vitalisierende Wirkungen für die Altstadt ab, ganz unabhängig von einem ISEK.



Zudem: Der bauliche Zustand des dortigen Straßenbereichs – er ist qualitativ deutlich besser als vordem die mittlere und obere Hauptstraße, er benötigt auch keine Kanalsanierung – drängt ebenfalls *nicht* zu sofortiger und ggf. fachlich nicht ausreichend belastbarer Aktion.

Meine Einschätzung und Empfehlung:

Die Stadt sollte einen Erstantrag zur Sanierung des Plangebiets Marktplatz/Kirchenkurve realistischerweise nicht für 2026, sondern erst für **2027** einplanen; dies gäbe allen Beteiligten ausreichenden Raum für einen Dialog auf Augenhöhe. Nachteile sind dabei nicht zu gewärtigen (Anm.: Andere Positionen wurden m.W. am 17.12. *nicht* vertreten).

B. Fragen der Auslegung

Soweit für mich während der Diskussionen zu den drei Planungsstudien und beim abschließenden Mini-Fazit nachvollziehbar, erhielten die folgenden Auslegungsfragen im Workshop besonderes Gewicht. Einschränkend ist hier allerdings zu bemerken: Der Planungsauftrag der Kommune hatte sich nach Aussagen der Projektentwickler auf *zwei* Dimensionen beschränkt – einerseits Fragen der **Verkehrsführung**, andererseits der **Begrünung**. Zu weiteren Fragen, etwa: mit welchen zusätzlichen Maßnahmen die Attraktivität der Altstadt

wirksam erhöht werden kann, waren die Repräsentanten nur begrenzt sprechfähig. Und auch das sollte beim Justieren des Zeitplans (oben A. am Ende) berücksichtigt werden: Die drei Modelle wurden am 17.12. nur *abstrakt* vorgestellt, nämlich in ihren jeweiligen räumlichen Grenzen. Eine integrierte Stadtplanung (das „I“ in IEHK und ISEK) kann redlicherweise aber nur im Kontext zu den *anderen* Plangebieten und den *dortigen* Strukturen eingeschätzt werden. Beispiel: Der traditionelle Marktplatz und der noch geplante „öffentliche Platz“ einer ggf. künftigen „Neuen Mitte Montanusstraße“ benötigen eine wechselseitig schlüssige Rollenzuteilung. Die Entwicklung der Montanusstraße ist derzeit aber leider völlig offen. Darum erscheint eine planerisch fixierte Altstadt derzeit noch *nicht* etatreif. Zu einzelnen Gestaltungsfragen:

a. Parkraum / kiss & fly / Förder-Logik

Vielfach, u.a. vom Vorsitzenden des Kinderschutzbundes (Kleiderladen in der Kirchenkurve) und vom Baukirchmeister der evangelischen Kirche, wurde der dringende Bedarf an niedrigschwelligen Parkgelegenheiten angemahnt. Die Aussage, dass angesichts "*einer Abnahme von Ladengeschäften konsequent auch der Parkraum*" eingekürzt werden könne, sah man als besonders kritisch an. Sie liefte m.E. tatsächlich auf eine selbsterfüllende Prophezeiung hinaus.

Als Lösungsbeitrag schlugen die Planer **kiss & fly** vor. Dies steht für Kurzzeitparkplätze an Flughäfen, also für schnelles Absetzen der Fluggäste. In Burscheid könne dies die etwaigen künftigen Nöte der Anlieger und (u.a. Kirchen-) Besucher lindern. Wenn wir nämlich, so wie in den Varianten 2 und 3 ("Grüne Kirchenkurve" oder "Kirchplatz und Marktplatz") vorgeschlagen, den Durchgangsverkehr mehr oder weniger stark drosseln oder ganz unterbinden werden, so, wie es bereits das IEHK Burscheid 2025 für dieses Planungsgebiet vorgesehen hatte (IEHK S. 136-139). Gleichwohl dürfte dies älteren Kirchbesuchern einen erheblichen Organisationsaufwand abfordern und eher prohibitiv wirken.

Für einen stärker eingeschränkten Parkraum wurde ferner ins Feld geführt, dass gerade Parkraum vom Land *nicht förderungsfähig* sei. Das ist aber entweder ein Scheinargument oder doppelbödig: Etwa bei einer bestandswahrenden Lösung bräuchte es keine zusätzliche Förderung zur Herrichtung von Parkraum – er bliebe ja vorhanden. Und Parkraum dezidiert zur Disposition zu stellen, um mehr Fördermittel einzuwerben, das mag gängig sein, es würde aber keiner tragfähigen Bedarfsprüfung folgen.

Meine Einschätzung:

Vorhandenen Parkraum im Zweifel erhalten (so wohl auch mehrheitlich).

b. Maßvolles Stadtgrün

Die zweite Planskizze („Grüne Kirchenkurve“) setzt betont auf Begrünung und Entsiegelung, böte damit Gelegenheit für eine Klima-resistentere Baumbewässerung („Schwammstadt“), dann ggf. auch für insgesamt voluminösere Bäume und für gut beschattete Aufenthaltsorte. Allerdings käme dies nicht ohne Nachteil – eine ggf. stark eingeschränkte Sicht

auf den denkmalschützerisch besonders wertvollen Teil Burscheids, ferner mögliche Restriktionen bei Festen (Marktplatz) und für das traditionelle Serenadenkonzert (Kirchenkurve).

Aus historischer Perspektive wäre noch klarzustellen: Traditionell ist die Hauptstraße deutlich *weniger* begrünt gewesen, als sie sich heute bereits präsentiert. Man erkennt es bereits auf dem Faßbender-Bild, das sowohl die Einladung zur 2024er Bürgerinformationsveranstaltung als auch die Einladung für den 17.12. illustrierte. Noch deutlicher wird dies in der 2010er Dokumentation der Burscheider Abteilung des Bergischen Geschichtsvereins „**Burscheid – eine Zeitreise in Bildern**“, die ebenfalls auf Aufnahmen von Prof. Louis Faßbender beruht. Der Geschichtsverein hat hier sehr anschaulich Perspektiven aus den späten 1890er Jahren aktuellen Ansichten gegenübergestellt, etwa der unteren Hauptstraße, der Kirchenkurve und des Rader-Ensembles.

Zu ergänzen ist: Tatsächlich in den letzten drei Jahren stark entgrünt wurde die für die „Neue Mitte“ eingeplante große Fläche an der Montanusstraße, wo insbesondere rund um das frühere Bahnhof und den Busbahnhof sehr viele Raummeter Baumbestand bisher ersatzlos entfallen sind.



Eine nachhaltige Stadtentwicklung sollte genau *dort* wieder entschlossen aufforsten und nicht in der strukturell dafür ungeeigneten Altstadt.

Ausdrücklich anzuerkennen ist aber zur aktuellen Planung der unteren Hauptstraße: Die der ersten ISEK-Bürgerveranstaltung im September 2024 zugrunde gelegte Präsentation hatte noch – wie auch schon das IEHK – den Marktplatz robust in Richtung Kramer-Haus und Bücherei erweitern wollen, auf Kosten der dort für die Straße und die Fassaden *schattenspendenden Bäume*. Diese Bäume stehen nun in allen drei Varianten wieder an Ort und Stelle. Mein Eindruck auf der Versammlung nun: Man tendiert wohl insgesamt zu einer *bewahrenden, konservativen* Gestaltung mit gemessener zusätzlicher Begrünung.

Meine Einschätzung:

Im Altstadtbereich moderat Stadtgrün ergänzen, insbesondere durch Ersetzen bisheriger spindelartiger Bäume durch solche mit geeignetem Kronenwuchs; offene, begrünte

Baumscheiben u. ggf. Baumrigolen sollten dies unterstützen (m.E. auch die klar überwiegende Position in „meiner“ Arbeitsgruppe).

c. Pflasterung: Liegen lassen

Soweit ich es wahrgenommen habe: Die Bürger*innen sahen *keinen* Anlass, die heutige Pflasterung (bis auf etwa erforderliche Anpassungen) durch ein völlig neues Pflaster zu ersetzen, insbesondere nicht nach Muster der mittleren Hauptstraße. Im Gegenteil passe der dunklere Bodenbelag sehr gut in den traditionellen Siedlungskern und schaffe einen vorteilhaften Kontrast.

Meine Einschätzung:

Straßenpflaster weitestgehend an seinem Ort belassen, nur im Ausnahmefall aufnehmen.

d. Ausstattung mit Anziehungskraft

Gefragt wurde mehrfach nach Ausstattungselementen, die die Attraktivität dieses Stadtteils gezielt weiter erhöhen können, z.B. **Spielgeräte** oder **Brunnen**. Dies allerdings sei nach Angabe der Planer gerade *nicht* Gegenstand der gegenwärtigen Planungsphase und müsse ggf. *später* einbezogen werden.

Positiv aufgenommen wurde immerhin in die Anregung, geeignete Hinweise auf Orte / Bauwerke anzubringen, die die **Geschichte Burscheids** greifbar erzählen können, z.B. auf die ev. Kirche, den Nukleus von *Buesched Dorp*, auf die in den 50ern abgerissene „Clarinette“, das Stammhaus der Musicalischen Academie von 1812, auf das Schliephake-Haus, auf den früheren Standort d. Kriegerdenkmals etc. (siehe des Weiteren die BGV-Publikation „Verschwundene Häuser“).

Wiederholt geäußert: dringender Bedarf an einer **öffentlichen Toilette**. Anm.: Der Burscheider *Hitzeaktionsplan* / HAP unter WA3 (S. 66) stellt mit dem Beispiel der zwischenzeitlich *abgerissenen* Toilette am früheren Busbahnhof Montanusstraße dies als grds. sinnvoll heraus (der HAP ist [hier](#) herunterzuladen). Weitere Anm.: Diese 7/24-Toilette lebt ein wenig irreführend auch auf einem Informationsschild am Markt weiter.



M.E. würde die (Wieder-) Einrichtung einer rund um die Uhr nutzbaren öffentlichen Toilette großen Sinn machen, wäre auch ein verständnisvolles Plus für Barrierefreiheit und die älteren Bürger*innen, damit sicher die Kosten wert.

Meine Einschätzung:

Die Planung der Altstadt muss unter dem Aspekt vorangetrieben werden, die Aufenthaltsqualität nachhaltig zu erhöhen; dazu gehören insbesondere geeignete attraktive Ausstattungselemente und „Herausstellungsmerkmale“. Eine wirksame Bürgerbeteiligung muss dies aber noch integrativ zusammenführen (das „I“ in IEHK und ISEK). Die Politik sollte nicht an Torsos und isolierten Planquadraten vollendete Fakten schaffen. Auch insofern halte ich die derzeitigen Vorschläge *nicht* für *etatreif* und plädiere *gegen* einen überhasteten Erstantrag.

e. Verkehrsführung / Radverkehr / einheitliche Richtung für Kraftverkehr

Problematisiert wurde die bestehende PKW-Verkehrsführung mit *gegenläufigen* Richtungen in der oberen/mittleren und unteren Hauptstraße. Besser sollte man eine durchgehend einheitliche Richtung etablieren. Ferner: Zumindest in meinem Beisein sahen die Bürger*innen *keine* Vorteile einer wirksamen *Verkehrsberuhigung*, wie sie in zumindest zwei der Varianten vorgeschlagen ist. Die Zugänglichkeit solle unbedingt wie bisher erhalten bleiben (siehe auch unter *Parkraum* und *Stadtgrün*).

Beim *Radverkehr* will die Stadt nach den Aussagen auf dieser Bürgerversammlung aus den kritischen Erfahrungen nach der Umgestaltung der mittleren und oberen Hauptstraße lernen und nun sichere eigene Spuren vorsehen. Hingewiesen wurde am 17.12. auch darauf: Gerade beim Radverkehr muss die Planung auf geeignete Schnittstellen und auf ein funktionales Radwegenetz zuarbeiten bzw. das Problem der „roten Planungslinien“ adressieren, über die systemisch hinauszudenken sei.

Meine Einschätzung:

Die wertvollen Erfahrungen des *bisherigen* Stadtentwicklungsprozesses müssen nüchtern beherzigt werden, etwa hinsichtlich des Radverkehrs. Dies müsste jedenfalls in die Planungen für die Altstadt / Untere Hauptstraße eingehen – nach Möglichkeit sind aber auch Korrekturen hinsichtlich der mittleren und oberen Hauptstraße zu prüfen. Anm.: Zumindest für die *mittlere* Hauptstraße wurde die Radwegeführung m.W. ohnehin nur unter der *Bedingung der Bewährung in der Praxis* festgelegt und genehmigt. M.E. hat auch die am 17.12. vorgeschlagene durchgängig *einheitliche* Bewegungsrichtung für den Kraftverkehr erhebliche Potenziale für den touristischen und kommerziellen „Wärmetausch“ im Verlauf der gesamten Hauptstraße.

Abschließend:

Ich würde mich freuen, wenn meine Einschätzungen zur Optimierung der Planungen beitragen können; auch eine Reaktion und die weitere Beteiligung wären willkommen.

Noch ein kleiner Hinweis: In bisherigen Ankündigungen und Präsentationen erscheint das aktuell angestrebte Konzept bzw. Programm typischerweise als „Integriertes städtebauliches **Entwicklungs**konzept Burscheid 2030 – Entwicklung Innenstadt Nord / Altstadt“ bzw. kurz: „ISEK Burscheid 2030“. Auf der Burscheider Seite unter <https://www.burscheid.de/bauen->

[wirtschaft/stadtentwicklung/](#) lautet die Bezeichnung dagegen bereits etwas anders, damit auch leicht abweichend von der Diktion der Förderrichtlinie: „ISEK - Integriertes städtebauliches **Handlungs**konzept Burscheid 2030“ (aufgerufen 16.1.2026). Offen bleibt auch: Beschränkt sich ein ISEK hier auf diejenigen Flächen, die in der bisherigen Bürgerbeteiligung konkret aufgegriffen wurden, also Marktplatz, Kirchenkurve, Teile der unteren Hauptstraße? Oder sollen – wie anfänglich im IEHK und auch heute noch auf einigen Präsentationen sichtbar – auch *andere* Teile der Altstadt beplant werden, ggf. mit *weiterer* Bürgerbeteiligung? Hier wäre sprachliches Vereinheitlichen und ggf. weitere Klarstellung möglicherweise hilfreich.

Mit freundlichen Grüßen

K. U. Voss