



An die Mitglieder
des Umweltausschusses
nachrichtlich an alle Ratsmitglieder

Einladung

Im Einvernehmen mit Frau Bürgermeisterin Sabine Kählert lade ich Sie zu einer **Sitzung des Umweltausschusses** ein.

Sitzungstermin: Montag, 20.02.2023, 19:30 Uhr

Ort, Raum: im Sitzungssaal des Rathauses Tornesch, Wittstocker Str. 7

Tagesordnung

Öffentlicher Teil

- 1 Eröffnung der Sitzung, Feststellung der form- und fristgerechten Einladung, Feststellung der Beschlussfähigkeit sowie Beschluss über die Tagesordnung
- 2 Einwohnerinnen- und Einwohnerfragestunde
- 3 Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 23.11.2022
- 4 Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 28.11.2022
- 5 Bekanntgabe der in nichtöffentlicher Sitzung gefassten Beschlüsse
- 6 Bericht der Verwaltung VO/23/916
- 7 Anfragen von Ausschussmitgliedern
- 8 Sachstand Ortskernentwicklung
- 9 Fraktionsantrag der CDU: Brücke über die Pinnau | Fragestellungen an übergeordnete Behörden VO/23/917

- | | | |
|----|--|-----------|
| 10 | Fraktionsantrag der Grünen: Gründung Klimaschutzagentur | VO/23/922 |
| 11 | Fraktionsantrag der Grünen: Potentialflächen für Solarenergie-Freiflächenanlagen im Außenbereich identifizieren und bewerten | VO/23/921 |
| 12 | Einstieg in die kommunale Wärmeplanung / energetische Stadt-sanierung | VO/23/919 |
| 13 | Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Uetersen | VO/23/923 |
| 14 | Mitgliedschaft Pinneberger Baumschulland | VO/23/905 |
| 15 | Bericht aus dem Arbeitskreis "Biologische Vielfalt" | |

Nichtöffentlicher Teil

- | | | |
|----|-----------------------------------|--|
| 16 | Anfragen von Ausschussmitgliedern | |
|----|-----------------------------------|--|

Mit freundlichen Grüßen

Dagmar Sydow-Graen



Nachtragstagesordnung

Sitzung des Umweltausschusses

Sitzungstermin: Montag, 20.02.2023, 19:30 Uhr
Ort, Raum: im Sitzungssaal des Rathauses Tornesch, Wittstocker Str. 7

Öffentlicher Teil

- 1 Eröffnung der Sitzung, Feststellung der form- und fristgerechten Einladung, Feststellung der Beschlussfähigkeit sowie Beschluss über die Tagesordnung
- 2 Einwohnerinnen- und Einwohnerfragestunde
- 3 Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 23.11.2022
- 4 Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 28.11.2022
- 5 Bekanntgabe der in nichtöffentlicher Sitzung gefassten Beschlüsse
- 6 Bericht der Verwaltung VO/23/916
- 7 Anfragen von Ausschussmitgliedern
 - 7.1 Anfrage der CDU-Fraktion: Anfragen zum Bericht der Verwaltung VO/23/926
(Nachtrag)
 - 7.2 Anfrage der CDU-Fraktion: Sachstand zum Radschnellweg VO/23/927
(Nachtrag)
Elmshorn - Hamburg
 - 7.3 Anfrage der FDP-Fraktion: Festlegung von Ausgleichsflächen – VO/23/931
(Nachtrag)
Nutzung Umweltkonto
- 8 Sachstand Ortskernentwicklung

9	Fraktionsantrag der CDU: Brücke über die Pinnau Fragestellungen an übergeordnete Behörden	VO/23/917
10	Fraktionsantrag der Grünen: Gründung Klimaschutzagentur	VO/23/922
11	Fraktionsantrag der Grünen: Potentialflächen für Solarenergie- Freiflächenanlagen im Außenbereich identifizieren und bewerten	VO/23/921
12	Einstieg in die kommunale Wärmeplanung / energetische Stadtsanierung	VO/23/919
12.1 (<i>Nachtrag</i>)	Einstieg in die kommunale Wärmeplanung	VO/23/919-1
13	Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Uetersen	VO/23/923
14	Mitgliedschaft Pinneberger Baumschulland	VO/23/905
15	Bericht aus dem Arbeitskreis "Biologische Vielfalt"	

Nichtöffentlicher Teil

16	Anfragen von Ausschussmitgliedern	
----	-----------------------------------	--



Bericht der Verwaltung

<i>Organisationseinheit:</i> FD Stadtplanung und Umwelt <i>Bearbeitung:</i> Oliver Kath	<i>Datum</i> 24.01.2023
--	----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Geplante Sitzungstermine</i>	<i>Ö / N</i>
Umweltausschuss (Kenntnisnahme)	20.02.2023	Ö

Sachverhalt

„Hüllmann-Express“ in Doppeltraktion:

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 besteht der „Hüllmann-Express“ um 7:20 Uhr ab Tornesch Richtung Hamburg HBF aus zwei aneinandergestellten Zügen. Die doppelte Sitzplatzanzahl wird den Pendlerverkehr entlasten. Ab dem 30.01.2023 wird dieser Zug bereits ab Elmshorn eingesetzt. Der angekündigte Einsatz von Doppelstockwagen wird 2023 erstmal nicht erfolgen.

Bedarfsampel für Fußgänger und Radfahrer am Kreuzungsbereich Koppeldamm:

In der Sitzung des Umweltausschusses am 20.02.2022 wurde die Verwaltung mit der Prüfung für eine Bedarfsampel an der Kreuzung Koppeldamm / Pracherdamm / Friedrichstraße beauftragt. Der LBV hatte im November eine Zählung der Verkehre vorgenommen. Die Ergebnisse (siehe Anlage) führen zu der Einschätzung der Straßenverkehrsbehörde, dass die für eine entsprechende verkehrsrechtliche Anordnung erforderlichen Querungszahlen im Ansatz nicht erreicht werden. Eine Anordnung dürfte insofern nicht erfolgen.

PV-Anlagen Prüfung:

In der letzten Umweltausschusssitzung am 28.11.2022 wurde beschlossen, dass für die Prüfung einer Aufnahme und des Betriebes von Photovoltaikanlagen auf den städtischen Immobilien 10.000 EUR in den Haushalt 2023 eingestellt werden sollen. Mittlerweile wurde ein Büro mit der Prüfung beauftragt.

Auswirkungen auf Umwelt, Klima und Verkehr

Kinder- und Jugendbeteiligung

Finanzielle Auswirkungen

Beschlussvorschlag

gez. Sabine Kählert
Bürgermeisterin

Anlage/n

1	L107-Koppeldamm_Tornesch_Formular_FGÜ
---	---------------------------------------

Anfrage: L107 / Koppeldamm Tornesch
Zählung für FGÜ

Datum der Zählung: 10.11.2022

Bereich: Zählung im Bereich Koppeldamm/Pracherdamm > **Bitte Markierung auf dem Planausschnitt beachten !**

Uhrzeit	Kfz.-Längsverkehr	Fußgänger-Querung			Radfahrer-Querung		
		Erwachsene	Kinder / Schutzbedürftige	Summe Fußgänger	Erwachsene	Kinder / Schutzbedürftige	Summe Radfahrer
6.00 - 7.00	370	2		2	7		7
7.00 - 8.00	474	2	2	4	10	3	13
8.00 - 9.00	422	1	8	9	1	7	8
9.00 - 10.00	359	5		5	3	4	7
10.00 - 11.00	-	-	-	-	-	-	-
11.00 - 12.00	-	-	-	-	-	-	-
12.00 - 13.00	352	2	5	7	3	5	8
13.00 - 14.00	440	2	6	8	2	9	11
14.00 - 15.00	457	1	3	4	3	10	13
15.00 - 16.00	551		2	2	3	8	11
16.00 - 17.00	598	3	1	4	5		5
17.00 - 17.30	263	1	2	3	2		2
18.00 - 19.00	-	-	-	-	-	-	-

VO/23/926

Anfrage aus dem poltischen
Raum
öffentlich

STADT | TORNESCH



Anfrage der CDU-Fraktion: Anfragen zum Bericht der Verwaltung

<i>Organisationseinheit:</i> FD Stadtplanung und Umwelt <i>Bearbeitung:</i> Oliver Kath	<i>Datum</i> 10.02.2023
--	----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Geplante Sitzungstermine</i>	<i>Ö / N</i>
Umweltausschuss (Kenntnisnahme)	20.02.2023	Ö

Sachverhalt

Anfrage siehe Anlage

Auswirkungen auf Umwelt, Klima und Verkehr

Kinder- und Jugendbeteiligung

Finanzielle Auswirkungen

Beschlussvorschlag

gez. Sabine Kählert
Bürgermeisterin

Anlage/n

1	UA_Anfragen_Bericht der Verwaltung
---	------------------------------------

Tornesch, 10. Februar 2023

Anfragen zum Bericht der Verwaltung

Sehr geehrte Frau Kählert,

im vorliegenden Bericht der Verwaltung wird darüber ausgeführt, dass am 10. November 2022 eine Zählung der Verkehre stattgefunden hat und, dass eine Anordnung einer Bedarfsampel im Kreuzungsbereich Koppeldamm/Friedrichstraße „nicht erfolgen dürfte“.

Dazu folgende Fragen:

1. Was bedeutet in diesem Fall „nicht erfolgen dürfte“? Auf welcher Grundlage wird die Entscheidung über oder gegen eine Anordnung getroffen?

Von Seiten des Fachdienstes Straßenbau und Verkehrssicherheit, der für die straßenrechtlichen Anordnungen zuständig ist, wurde die Grundlage der Entscheidung wie folgt dargestellt:

„Tatsache ist, dass gem. der R-FGÜ 2001 (Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgänger-Überwegen) und der RiLSA (Richtlinien für Lichtsignalanlagen 2010) eine LSA ausschließlich aufgrund der dort normierten Grundsätze angeordnet werden darf. Insofern sind ausschließlich diese als Grundlage für oder gegen eine Anordnung zu nennen.

Zunächst gilt der strenge Maßstab des § 45 (9) StVO:

Da Lichtsignalanlagen Verkehrseinrichtungen im Sinne des § 43 (1) StVO sind, darf eine LSA nur dann angeordnet werden, wenn dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Zusammengefasst bedeutet dies, dass eine besondere Gefahrenlage bestehen muss, die das Maß der verkehrsüblichen Gefahr sehr deutlich überschreitet; hierfür sind z.B. Unfallzahlen heranzuziehen.

Dann verweisen die RiLSA in Ziff. 1.3 „Straßenverkehrsrechtliche Grundsätze und sachliche Zuständigkeit“ auf die R-FGÜ; die dort genannten verkehrlichen Voraussetzungen gelten damit gleichermaßen für die Anwendbarkeit der RiLSA. Maßgeblich sind insofern tatsächlich die auch vom LBV in Bezug genommenen Verkehrsstärken und Querungszahlen: erst ab 50 Fußgängern und ab 200 Kfz in der Spitzenstunde ist ein Überweg überhaupt in Betracht zu ziehen (wenn weitere Umstände eine zwingende Notwendigkeit begründen sollten); erst bei der vom

LBV genannten Verkehrsstärke von 450 Kfz/h wird die Anlage eines FGÜ -bei Vorliegen der übrigen Voraussetzungen- empfohlen.

Anhaltspunkte für eine besondere Gefahrenlage, die eine zwingende Notwendigkeit für die Anordnung bedeuten könnten, sind nicht ersichtlich; auch die örtliche Polizei -ebenso wie die Polizeidirektion Bad Segeberg- hat unter diesem Aspekt eine ablehnende Stellungnahme abgegeben.

Sofern ein „unabhängiger Bedarf“ nachgewiesen werden könnte, könnte von den angeführten Anhaltspunkten abgewichen werden.

(RiLSA Ziff. 1.2.1: „Bei Gefährdung besonders schutzbedürftiger Personen (z. B. ältere Menschen, Behinderte und Kinder), die eine Straße regelmäßig an einer bestimmten Stelle queren, wenn in zumutbarer Entfernung keine gesicherte Querung möglich ist, soll unabhängig von der Anzahl der schutzbedürftigen Personen oder von der Unfallsituation eine Lichtsignalanlage eingerichtet werden, wenn anders ein Schutz nicht erreichbar ist“).

2. In der Übersicht zur Verkehrszählung werden die Kfz-Verkehre als „Längsverkehr“ bezeichnet. Bedeutet dieses, dass die Kfz aus dem Koppeldamm oder Pracherdamm kommend keine Berücksichtigung bei der Zählung gefunden haben?

„Zur zweiten Frage bestätigt der Fachdienst Straßenbau und Verkehrssicherheit, dass die die L 107 querenden Verkehre unberücksichtigt bleiben. Relevant sind die Fahrzeuge, welche im Zuge der L 107 den (theoretischen) Standort der LSA „durchfahren.“

Zu berücksichtigen ist dabei, dass Fahrzeugführer, die aus dem Koppeldamm / Pracherdamm in die L 107 einbiegen wollen, den Fußgängern, welche die L 107 im Kreuzungsbereich / Einmündungsbereich queren wollen, gem. § 9 (3) S.3 StVO ohnehin Vorrang gewähren müssen; diese sind vorbeizulassen, notfalls ist anzuhalten.“

3. Im Bereich des Torneums wurde eine Bedarfsampel über den Großen Moorweg gebaut. Inwieweit ist hier ein Unterschied zur grundsätzlichen Entscheidung bei einer möglichen Ablehnung erkennbar?

Aufgrund eines Beschlusses des Bau- und Planungsausschusses vom 03.11.2014 wurden die Verkehrsstärken am Großen Moorweg auf Höhe der heutigen Bedarfsampel gezählt. Obwohl die Zahlen damals nach den R-FGÜ eine Lichtsignalanlage nicht begründeten, erfolgte die Anordnung (05.01.2015) vom FD Straßenbau und Verkehrssicherheit unter der Berücksichtigung der zu erwartenden Fußgänger- und sonstigen Verkehrsströme im Rahmen des Ausbaus der K 22 und der zunehmenden Nutzung des Torneums u.a. durch die zusätzlichen Nutzer aus den Neubaugebieten.

Mit freundlichen Grüßen
gez. Torben Jochens

VO/23/927

Anfrage aus dem poltischen
Raum
öffentlich

STADT | TORNESCH



Anfrage der CDU-Fraktion: Sachstand zum Radschnellweg Elmshorn - Hamburg

<i>Organisationseinheit:</i> FD Stadtplanung und Umwelt <i>Bearbeitung:</i> Oliver Kath	<i>Datum</i> 10.02.2023
--	----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Geplante Sitzungstermine</i>	<i>Ö / N</i>
Umweltausschuss (Kenntnisnahme)	20.02.2023	Ö

Sachverhalt

Anfrage siehe Anlage

Auswirkungen auf Umwelt, Klima und Verkehr

Kinder- und Jugendbeteiligung

Finanzielle Auswirkungen

Beschlussvorschlag

gez. Sabine Köhlert
Bürgermeisterin

Anlage/n

1	UA_Anfragen_Radschnellweg
---	---------------------------

Tornesch 10. Februar 2023

**Anfragen von Ausschussmitgliedern |
Sachstand zum Radschnellweg Elmshorn - Hamburg**

Sehr geehrte Frau Kählert,

im Bau- und Planungsausschuss am 1. März 2021 und im Umweltausschuss am 26. April 2021 wurde zuletzt ein Sachstandsbericht zum Radschnellweg Elmshorn – Hamburg gegeben.

Diese Berichte sind nunmehr gute zwei Jahre alt, daher die Frage, wie der aktuelle Planungsstand zum Radschnellweg lautet?

Ferner fragen wir Sie, aber auch die Mitglieder des Ausschusses, ob es als sinnvoll erachtet wird, einen Planer oder eine Planerin des Vorhabens in den kommenden Umweltausschuss einzuladen, um über den Fortschritt berichten zu lassen und Möglichkeiten des weiteren Mitwirkens durch die Gremien der Stadt Tornesch auszuloten?

Land und Kreis hatten sich im April letzten Jahres darauf verständigt, dass die Mittel für den Radschnellweg Elmshorn-Hamburg im Kreis Pinneberg zu 75% aus Bundes- und Landesmitteln und bis zu 25% durch den Kreis Pinneberg getragen werden (<https://www.kreis-pinneberg.de/Ver%C3%B6ffentlichungen/Pressemitteilungen/Radschnellweg+Elmshorn+ +Hamburg-p-20044194.html>). Die an der Trasse liegenden Kommunen können also umfangreich von der Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur profitieren und müssen hierfür voraussichtlich, wenn überhaupt, nur einen geringen Eigenanteil der Kosten tragen.

Der Kreis Pinneberg bereitet momentan sogenannte "Trassenbündnisse" zwischen Kreis und den ersten beiden Kommunen, Halstenbek und Pinneberg, vor. In diesen Trassenbündnissen wird der detaillierte Trassenverlauf und die Aufgaben der Bündnispartner abgestimmt. Auch wenn zunächst eine abschnittsweise Entwicklung von der Hamburger Stadtgrenze aus kommand vorgesehen ist, ist eine Realisierung von Abschnitten in weiteren Kommunen möglich (z.B. wenn ohnehin Straßenumbauarbeiten anstehen). Das Konzept für den RSW sieht in Tornesch neben der Vorzugsvariante im Abschnitt Lindenweg, Wilhelmstraße und Heimstättenstraße auch eine Alternativroute über Lindenweg, Bahnhof und auf neuer Trasse entlang der

Vorsitzender des Vorstandes: Daniel Kölbl, Pinnauring 99, 25436 Tornesch | Tel.: 0176/45 86 24 61

Vorsitzender der Fraktion: Christopher Radon, Moorreger Weg 38, 25436 Tornesch | Tel.: 0151/72 82 99 44

Konto: VR Bank Pinneberg • IBAN: DE41 2219 1405 0045 0044 00 • BIC: GENODEF1PIN

facebook.com/cdutornesch • instagram.com/cdu_tornesch • twitter.com/cdutornesch

cdu-tornesch.de • post@cdu-tornesch.de



Stadtverband Tornesch – Fraktion –

Bahn in Richtung Koppeldamm und Heimstättenstraße vor. Die Frage der endgültigen Trassenfindung wird dann Thema des von der Ratsversammlung zu beschließenden Trassenbündnisses. Der beim Kreis zuständige Projektleiter Herr Teichmann wird uns hierzu in einem der nächsten Ausschüsse für Fragen zur Verfügung stehen.

Mit freundlichen Grüßen
gez. Torben Jochens

VO/23/931

Anfrage aus dem politischen
Raum
öffentlich

STADT | TORNESCH



Anfrage der FDP-Fraktion: Festlegung von Ausgleichsflächen – Nutzung Umweltkonto

<i>Organisationseinheit:</i> FD Stadtplanung und Umwelt <i>Bearbeitung:</i> Oliver Kath	<i>Datum</i> 17.02.2023
--	----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Geplante Sitzungstermine</i>	<i>Ö / N</i>
Umweltausschuss (Kenntnisnahme)	20.02.2023	Ö

Sachverhalt

Anfrage siehe Anlage

Auswirkungen auf Umwelt, Klima und Verkehr

Kinder- und Jugendbeteiligung

Finanzielle Auswirkungen

Beschlussvorschlag

gez. Sabine Kählert
Bürgermeisterin

Anlage/n

1	Anfrage_Ausgleichsflächen_Umweltkonto
---	---------------------------------------

Frau
Dagmar Sydow-Graen
Umweltausschuss
Tornesch

Tornesch, 15.02.2023

Anfrage: Festlegung von Ausgleichsflächen – Nutzung Umweltkonto

Bezüglich der notwendigen Ausgleichsflächen für Oha II wurde auch ein sogenanntes Umweltkonto erwähnt. Hierzu die Fragen der FDP-Fraktion mit Bitte um schriftliche Beantwortung:

1. Wer oder welche Gesetzgebung regelt die Vorgaben für ein Umweltkonto zur Festlegung von Ausgleichsflächen?

"Die Eingriffsregelung ist das Instrument des Naturschutzrechts, negative Folgen von Eingriffen in Natur und Landschaft zu vermeiden, zu minimieren und auszugleichen bzw. zu kompensieren. Die wichtigsten Rechtsgrundlagen sind die §§ 13 bis 19 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) in Verbindung mit den §§ 8 bis 11a des Landesnaturschutzgesetzes (LNatSchG). Demnach sind bei Vorhaben vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen, unvermeidbare Beeinträchtigungen zu minimieren und auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren. Ziel der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung ist es, die Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und das Landschaftsbild auch außerhalb von ausgewiesenen Schutzgebieten zu sichern und zu erhalten.

Die Umsetzung dieses gesetzlichen Auftrages ist für einige Eingriffe durch Erlasse und Handreichungen geregelt. Eingriffsregelung und Bauleitplanung: Um Genehmigungsverfahren zu beschleunigen, ist die Eingriffsregelung im besiedelten Bereich nicht im einzelnen Baugenehmigungsverfahren anzuwenden, sondern wurde auf die Ebene der Bauleitplanung, hier des Bebauungsplans verlagert. Maßgeblich sind hier die einschlägigen Regelungen des Baugesetzbuches (BauGB), u.a. die §§ 1a, 9 Abs. 1a, 135a und 200a."

Quelle:

https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/E/eingriffsregelung/nfl12_Eingriffsregelung_01_natur_01_bauleit.html?nn=27c5fb5e-9f09-4ea5-a4e2-cff1b2a3b9e6

"Als Ökokonto wird die gezielte Bevorratung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bezeichnet, die bei späteren Eingriffen in Natur und Landschaft als Kompensationsmaßnahmen angerechnet werden können. Mit Hilfe eines Ökokontos werden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgezogen, dokumentiert und verwaltet, bis sie einem Eingriff zugeordnet werden können.

Nach § 16 Abs. 1 BNatSchG kann man vor der Durchführung von Maßnahmen von der zuständigen Behörde eine Anrechnung als Ersatzmaßnahme bei zukünftigen Eingriffen verlangen, wenn man diese ohne öffentlich-rechtliche Verpflichtung oder Förderung durchgeführt hat und wenn von ihnen dauerhaft günstige Wirkungen auf den Naturhaushalt ausgehen. § 16 Abs. 2 BNatSchG in Verbindung mit § 10 Abs. 1 und 2 LNatSchG ermächtigt die Landesregierung, Näheres zu Inhalt, Verfahren und Anrechnung als Ersatzmaßnahme bei künftigen Eingriffen sowie zur Errichtung eines Ausgleichflächenkatasters zu regeln. Die Landesverordnung über das Ökokonto, die Einrichtung des Ausgleichflächenkatasters und über Standards für Ersatzmaßnahmen ([Ökokonto- und Ausgleichflächenkatasterverordnung – ÖkokontoVO](#)) vom 28. März 2017 füllt diese Verordnungsermächtigung aus.

Die frühzeitige und aktive Bevorratung von Kompensationsflächen trägt dazu bei, die Kosten für den Ausgleich zu senken. Sie erleichtert auch die Anwendung der Eingriffsregelung. Besonders empfehlenswert ist ein Ökokonto in Gebieten mit einer dynamischen baulichen Entwicklung, in Gebieten mit hohen Bodenpreisen oder Knappheit an geeigneten Ausgleichsflächen. Die entstehenden Kosten für Planung, Grunderwerb und Herstellung der Maßnahme bis zum Erreichen der angestrebten ökologischen Funktion können refinanziert werden. Die Natur hat durch die Einrichtung eines Ökokontos eine Chance auf vorzeitiges Erreichen von Entwicklungszielen, im Gegensatz zur Erbringung der Kompensation während bzw. nach dem Eingriffsvorhaben, wie es in der Praxis häufig erfolgt."

Quelle:

https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/E/ingriffsregelung/nfl12_Eingriffsregelung_01_natur_05_oekokonto.html

2. Was ist der Unterschied zwischen einer herkömmlichen Ausgleichsfläche und dem Umweltkonto? Wir bitten um Erklärung und Definition der Abläufe sowie der Vor- und Nachteile für das Umweltkonto oder die herkömmlichen Ausgleichsflächen.

Das "Ökokonto" wird von der UNB geführt und dient der Stadt dazu, den Ausgleich für Eingriffe, die z.B. im Rahmen von Bauleitplanverfahren zu leisten sind, zu erfüllen. Ein Ökokonto wird i.d.R. zeitlich weit vor dem Eingriff bei der UNB angemeldet. Bei der Einbuchung wird berücksichtigt, welchen ökologischen Wert der Ausgangszustand der Flächen hat und welchen ökologischen Wert der Zielzustand der Flächen hat, die Differenz wird in Ökopunkten abgebildet. Dabei sind bei einem Ausgleich über ein Ökokonto Zuschläge für bestimmte Fälle erreichbar, z.B. für besondere flankierende Artenschutzmaßnahmen oder die Lage im Biotopverbundsystem. Zusätzlich gibt es eine Zinsregelung, d.h., die Anzahl der Ökopunkte erhöht sich, je länger die Ökopunkte auf dem Ökokonto liegen.

Diese in der [Ökokonto- und Ausgleichsflächenkatasterverordnung – ÖkokontoVO](#) geregelten Instrumente haben den Vorteil, dass u.U. mit weniger Fläche mehr Ausgleich geleistet werden kann als bei einem direkten Ausgleich. Entscheidender ist jedoch, dass der Ausgleich sofort zur Verfügung steht.

3. Kann eine Rangfolge der Flächenarten aufgezeigt werden, wie, wann eine Fläche für die Umwelt wertvoller ist? Hier ist z.B. gemeint, ob ein Wald wertvoller ist als eine Wiese.

s. Liste der Ökokontoverordnung <https://www.gesetze-rechtsprechung.sh.juris.de/bssh/document/jlr-%C3%96kokontoVSH2017V2Anlage1Anh1>

4. Wann wird dem Umweltausschuss ein Vorschlag über die in Frage kommenden Grundstücke (Ausgleichsflächen oder Umweltkonto) zur Beratung vorgelegt?

Über den naturschutzrechtlichen Ausgleich wird in dem in die Begründung zu Bauleitplanverfahren eingebetteten Umweltbericht informiert.

5. Wird in diesem Zusammenhang der Beschluß des Finanzausschusses aus dem letzten Jahr bezüglich des Anlagevermögens insbesondere der städtischen Grundstücke für die Planungen berücksichtigt?

Die im Finanzausschuss beschlossene Aufstellung der Grundstücksliste ist noch in Arbeit. Herr Rechter, der diese Aufgabe übernimmt, ist noch mit der Erstellung der Meldungen an das Finanzamt wegen der Grundsteuerreform beschäftigt. Nach Fertigstellung aller Meldungen soll die Liste erstellt werden, die dann auch als Hilfestellung für Ausgleichsflächen genutzt werden kann.

6. Welche Kosten und Beschränkungen werden durch die Ausgleichsflächen für die städtischen Grundstücke entstehen?

Die landwirtschaftliche Nutzung wird eingeschränkt, so dass Pachterträge geringer ausfallen. Zudem können Pflegemaßnahmen erforderlich werden.

Sven Baumgart
Sabine Werner
Gunnar Werner



Fraktionsantrag der CDU: Brücke über die Pinnau | Fragestellungen an übergeordnete Behörden

<i>Organisationseinheit:</i> Amt für Bauen, Planung und Umwelt <i>Bearbeitung:</i> Rene Goetze	<i>Datum</i> 25.01.2023
---	----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Geplante Sitzungstermine</i>	<i>Ö / N</i>
Umweltausschuss (Entscheidung)	20.02.2023	Ö

Sachverhalt

Siehe Anlage

Auswirkungen auf Umwelt, Klima und Verkehr

Kinder- und Jugendbeteiligung

Finanzielle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen / Darstellung der Folgekosten

Der Beschluss hat finanzielle Auswirkungen: ja nein

Die Maßnahme/Aufgabe ist: vollständig eigenfinanziert
 teilweise gegenfinanziert
 vollständig gegenfinanziert

Auswirkungen auf den Stellenplan: Stellenmehrbedarf Stellenminderbedarf
 höhere Dotierung Niedrigere Dotierung
 Keine Auswirkungen

Es wurde eine Wirtschaftlichkeitsprüfung durchgeführt: ja nein

Es liegt eine Ausweitung oder eine Neuaufnahme einer
Freiwilligen Leistung vor: ja nein

Produkt/e:						
Erträge/Aufwendungen	2022	2023	2024	2025	2026	2027 ff.
	in EUR					
<small>* Anzugeben bei Erträgen, ob Zuschüsse/Zuweisungen; Transfererträge; Kostenerstattungen/Leistungsentgelte oder sonstige Erträge * Anzugeben bei Aufwendungen, ob Personalaufwand; Sozialtransferaufwand; Sachaufwand; Zuschüsse/Zuweisungen oder sonstige Aufwendungen</small>						
Erträge*:						
Aufwendungen*:						

Saldo (E-A)						
davon noch zu veranschlagen:						
Investition/Investitionsförderung	2022	2023	2024	2025	2026	2027 ff.
	in EUR					
Einzahlungen						
Auszahlungen						
Saldo (E-A)						
davon noch zu veranschlagen:						
Erträge (z.B. Auflösung von Sonderposten)						
Abschreibungsaufwand						
Saldo (E-A)						
davon noch zu veranschlagen:						
Verpflichtungsermächtigungen						
davon noch zu veranschlagen:						
Folgeeinsparungen/-kosten	2022	2023	2024	2025	2026	2027 ff.
(indirekte Auswirkungen, ggf. sorgfältig zu schätzen)	in EUR					
<i>* Anzugeben bei Erträgen, ob Zuschüsse/Zuweisungen; Transfererträge; Kostenerstattungen/Leistungsentgelte oder sonstige Erträge</i>						
<i>* Anzugeben bei Aufwendungen, ob Personalaufwand; Sozialtransferaufwand; Sachaufwand; Zuschüsse/Zuweisungen oder sonstige Aufwendungen</i>						
Erträge*:						
Aufwendungen*:						
Saldo (E-A)						
davon noch zu veranschlagen:						

Beschlussvorschlag

1. Der Umweltausschuss begrüßt die grundsätzliche Idee zur Errichtung einer Pinnauquerung zwischen Tornesch und Appen für Fußgänger und Radfahrer.
2. Die Verwaltung wird zum nächsten Umweltausschuss gebeten,
 - a. zusammen mit der Gemeinde Appen eine Karte auszuarbeiten, aus der ersichtlich wird, welche Grundstücke entlang der Pinnau bereits im Besitz der Stadt Tornesch bzw. der Gemeinde Appen sind,
 - b. die Gespräche mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zur Schaffung einer Pinnauquerung aufzunehmen und die Anforderungen an eine solche Querung abzustimmen.
 - i. Vor dem Hintergrund, dass es bereits eine feste Querung der Pinnau durch eine Werks- und Leitungsbrücke über die Pinnau mit einer nur geringen lichten Höhe auf dem Gelände der Feldmühle Uetersen gibt, soll insbesondere auch erläutert werden, inwieweit die Pinnau als Bundeswasserstraße überhaupt noch genutzt wird und unter welchen Auflagen eine Genehmigung für eine Brücke erteilt werden könnte.

Anlage/n

1	UA_Brücke über die Pinnau_Fragen an übergeordnete Behörden
---	--



Stadtverband Tornesch – Fraktion –

CDU Tornesch • Moorreger Weg 38 • 25436 Tornesch

Stadt Tornesch

Ausschuss für Umwelt

Vorsitzende Dagmar Sydow-Graen

Tornesch, 24. Januar 2023

Brücke über die Pinnau | Fragestellungen an übergeordnete Behörden

Sehr geehrte Frau Sydow-Graen,

Tornesch und Appen grenzen direkt aneinander. Trotzdem führt der Weg zueinander entweder über Uetersen und Moorrege oder über Prisdorf und Pinneberg. Hintergrund ist, dass Tornesch und Appen durch die Pinnau voneinander getrennt werden.

Um die Wege zwischen den beiden Kommunen kurz zu halten und den Umstieg auf das Fahrrad zu erleichtern, schlagen wir daher vor, die beiden Orte mit einer Brücke für Fußgänger und Radfahrer miteinander zu verbinden.

Eine Pinnauquerung bietet aus unserer Sicht die große Chance beide Orte stärker miteinander zu vernetzen. Der Almthof würde sein Einzugsgebiet erweitern und für die Bewohner von Tornesch und von Appen könnte ein Abschnitt der Pinnau für die Naherholung erschlossen werden.

Gerade mit Blick auf die Radwegförderung kann mit der Pinnauquerung eine alternative, attraktive Fahrradrouten geschaffen werden. Einerseits könnten Tagesausflügler oder Besucher des Naturbads in Oberglinde die neue Radstrecke für sich entdecken. Andererseits werden Pendler, die im jeweils anderen Ort arbeiten, zumindest bei gutem Wetter, vom Auto auf das Fahrrad umsteigen.

Beschlussvorschlag

Vorsitzender des Vorstandes: Daniel Kölbl, Pinnauring 99, 25436 Tornesch | Tel.: 0176/45 86 24 61
Vorsitzender der Fraktion: Christopher Radon, Moorreger Weg 38, 25436 Tornesch | Tel.: 0151/72 82 99 44
Konto: VR Bank Pinneberg • IBAN: DE41 2219 1405 0045 0044 00 • BIC: GENODEF1PIN
facebook.com/cdutornesch • instagram.com/cdu_tornesch • twitter.com/cdutornesch
cdu-tornesch.de • post@cdu-tornesch.de

1. Der Unterausschuss begrüßt die grundsätzliche Idee zur Errichtung einer Pinnauquerung zwischen Tornesch und Appen für Fußgänger und Radfahrer.
2. Die Verwaltung wird zum nächsten Unterausschuss gebeten,
 - a. zusammen mit der Gemeinde Appen eine Karte auszuarbeiten, aus der ersichtlich wird, welche Grundstücke entlang der Pinnau bereits im Besitz der Stadt Tornesch bzw. der Gemeinde Appen sind,
 - b. die Gespräche mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zur Schaffung einer Pinnauquerung aufzunehmen und die Anforderungen an eine solche Querung abzustimmen.
 - i. Vor dem Hintergrund, dass es bereits eine feste Querung der Pinnau durch eine Werks- und Leitungsbrücke über die Pinnau mit einer nur geringen lichten Höhe auf dem Gelände der Feldmühle Uetersen gibt, soll insbesondere auch erläutert werden, inwieweit die Pinnau als Bundeswasserstraße überhaupt noch genutzt wird und unter welchen Auflagen eine Genehmigung für eine Brücke erteilt werden könnte.

Mit freundlichen Grüßen
gez. Torben Jochens

- Anlage: Foto



Brücke über die Pinnau auf dem Gelände der Feldmühle

VO/23/922

Fraktionsantrag der GRÜNEN
öffentlich



Fraktionsantrag der Grünen: Gründung Klimaschutzagentur

<i>Organisationseinheit:</i> FD Stadtplanung und Umwelt <i>Bearbeitung:</i> Oliver Kath	<i>Datum</i> 30.01.2023
--	----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Geplante Sitzungstermine</i>	<i>Ö / N</i>
Umweltausschuss (Entscheidung)	20.02.2023	Ö

Sachverhalt

Antrag siehe Anlage

Auswirkungen auf Umwelt, Klima und Verkehr

Kinder- und Jugendbeteiligung

Finanzielle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen / Darstellung der Folgekosten

Der Beschluss hat finanzielle Auswirkungen: ja nein

Die Maßnahme/Aufgabe ist:

- vollständig eigenfinanziert
- teilweise gegenfinanziert
- vollständig gegenfinanziert

Auswirkungen auf den Stellenplan:

- Stellenmehrbedarf Stellenminderbedarf
- höhere Dotierung Niedrigere Dotierung
- Keine Auswirkungen

Es wurde eine Wirtschaftlichkeitsprüfung durchgeführt: ja nein

Es liegt eine Ausweitung oder eine Neuaufnahme einer
Freiwilligen Leistung vor: ja nein

<u>Produkt/e:</u>						
<u>Erträge/Aufwendungen</u>	2022	2023	2024	2025	2026	2027 ff.
	in EUR					

* Anzugeben bei Erträgen, ob Zuschüsse/Zuweisungen; Transfererträge; Kostenerstattungen/Leistungsentgelte oder sonstige Erträge						
* Anzugeben bei Aufwendungen, ob Personalaufwand; Sozialtransferaufwand; Sachaufwand; Zuschüsse/Zuweisungen oder sonstige Aufwendungen						
Erträge*:						
Aufwendungen*:						
Saldo (E-A)						
davon noch zu veranschlagen:						
Investition/Investitionsförderung	2022	2023	2024	2025	2026	2027 ff.
	in EUR					
Einzahlungen						
Auszahlungen						
Saldo (E-A)						
davon noch zu veranschlagen:						
Erträge (z.B. Auflösung von Sonderposten)						
Abschreibungsaufwand						
Saldo (E-A)						
davon noch zu veranschlagen:						
Verpflichtungsermächtigungen						
davon noch zu veranschlagen:						
Folgeeinsparungen/-kosten	2022	2023	2024	2025	2026	2027 ff.
(indirekte Auswirkungen, ggf. sorgfältig zu schätzen)	in EUR					
* Anzugeben bei Erträgen, ob Zuschüsse/Zuweisungen; Transfererträge; Kostenerstattungen/Leistungsentgelte oder sonstige Erträge						
* Anzugeben bei Aufwendungen, ob Personalaufwand; Sozialtransferaufwand; Sachaufwand; Zuschüsse/Zuweisungen oder sonstige Aufwendungen						
Erträge*:						
Aufwendungen*:						
Saldo (E-A)						
davon noch zu veranschlagen:						

Beschlussvorschlag

Der Umweltausschuss beantragt bei der Landrätin des Kreises Pinneberg die Durchführung eines Workshops für die Gründung einer kommunalen Klimaschutzagentur des Kreises Pinneberg und bittet die Bürgermeisterin sich in der Bürgermeisterrunde nach Kräften dafür einzusetzen.

Es wird empfohlen, die Leitung der kommunalen Klimaschutzagentur des Kreises Rendsburg Eckernförde sowie die Gründer der Klimaschutzagentur Sebastian Krug und Dr. David-Willem Poggemann von Zeiten°Grad mit der fachlichen Durchführung des Workshops zu beauftragen.

Zum Workshop eingeladen werden sollten die Bürgermeister*innen, Fachdienstleiter*innen sowie das Fachpersonal für Energie und Klimaschutz der Kommunen, die fachlich zuständigen Bereichsleiter*innen und das Fachpersonal des Kreises, die Mitglieder des Ausschusses für Umwelt, Sicherheit und Ordnung sowie des Ausschusses für Wirtschaft, Regionalentwicklung und Verkehr des Kreises Pinneberg.

Anlage/n

1	Antrag Gründung Klimaschutzagentur
---	------------------------------------

Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN · Tornesch

An
die Vorsitzende des Umweltausschusses
Frau Dagmar Sydow-Graen
nachrichtlich: Bürgermeisterin Sabine Kählert

Tornesch, 17. Februar 2023

Gründung einer Klimaschutzagentur

Begründung

Wir stecken tief in der Klimakrise. Nach dem Sommer der Trockenheit und des Wassermangels, der globalen Brände und Überflutungen, welcher ja nur eine weitere Etappe der fortschreitenden Verschlechterung der klimabedingten Lebensbedingungen darstellt, sollte auch dem Letzten deutlich geworden sein, dass die Hütte brennt.

Wir haben keine Zeit mehr für serielles Denken und Handeln. Wir müssen schneller werden und wir müssen vor allem vom Konzeptionieren schneller zum Handeln kommen.

Dabei ist auf kommunaler Ebene eine beim Kreis angesiedelte eigenständige Klimaschutzagentur das Instrument der Wahl. Hier kann qualifiziertes Fachpersonal jenseits der Zwänge des öffentlichen Dienstes gebündelt werden, welche die Kommunen bei den konkreten Bausteinen wie Wärmeplänen, Quartierswärme-Konzepten, energetischen Quartierssanierungen, Ausbau und Nutzung erneuerbarer Energien auf kommunaler Ebene, etc. begleiten und in deren Auftrag die Maßnahmen durchführen.

Beschlussvorschlag:

Der Umweltausschuss beantragt bei der Landrätin des Kreises Pinneberg die Durchführung eines Workshops für die Gründung einer kommunalen Klimaschutzagentur des Kreises Pinneberg und bittet die Bürgermeisterin sich in der Bürgermeisterrunde nach Kräften dafür einzusetzen.

Es wird empfohlen, die Leitung der kommunalen Klimaschutzagentur des Kreises Rendsburg Eckernförde sowie die Gründer der Klimaschutzagentur Sebastian Krug und Dr. David-Willem Poggemann von Zeiten°Grad mit der fachlichen Durchführung des Workshops zu beauftragen.

Zum Workshop eingeladen werden sollten die Bürgermeister*innen, Fachdienstleiter*innen sowie das Fachpersonal für Energie und Klimaschutz der Kommunen, die fachlich zuständigen Bereichsleiter*innen und das Fachpersonal des Kreises, die Mitglieder des Ausschusses für Umwelt, Sicherheit und Ordnung sowie des Ausschusses für Wirtschaft, Regionalentwicklung und Verkehr des Kreises Pinneberg.

Jonas P. Proeger
Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Kontakte:
Zeiten°Grad:
Sebastian Krug
Holtenauer Straße 76
24105 Kiel
info@zeitengrad.de

<https://www.zeiten-grad.de/>

Klimaschutzagentur des Kreises Rendsburg-Eckernförde
Cornelia Pankratz
0172 4331745
cornelia.pankratz@ksa-rdeck.de

VO/23/921

Fraktionsantrag der GRÜNEN
öffentlich



Fraktionsantrag der Grünen: Potentialflächen für Solarenergie-Freiflächenanlagen im Außenbereich identifizieren und bewerten

<i>Organisationseinheit:</i> FD Stadtplanung und Umwelt <i>Bearbeitung:</i> Oliver Kath	<i>Datum</i> 30.01.2023
--	----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Geplante Sitzungstermine</i>	<i>Ö / N</i>
Umweltausschuss (Entscheidung)	20.02.2023	Ö

Sachverhalt

Antrag siehe Anlage

Auswirkungen auf Umwelt, Klima und Verkehr

Kinder- und Jugendbeteiligung

Finanzielle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen / Darstellung der Folgekosten

Der Beschluss hat finanzielle Auswirkungen: ja nein

Die Maßnahme/Aufgabe ist:

- vollständig eigenfinanziert
- teilweise gegenfinanziert
- vollständig gegenfinanziert

Auswirkungen auf den Stellenplan:

- Stellenmehrbedarf Stellenminderbedarf
- höhere Dotierung Niedrigere Dotierung
- Keine Auswirkungen

Es wurde eine Wirtschaftlichkeitsprüfung durchgeführt: ja nein

Es liegt eine Ausweitung oder eine Neuaufnahme einer Freiwilligen Leistung vor: ja nein

<u>Produkt/e:</u>						
<u>Erträge/Aufwendungen</u>	2022	2023	2024	2025	2026	2027 ff.
	in EUR					

* Anzugeben bei Erträgen, ob Zuschüsse/Zuweisungen; Transfererträge; Kostenerstattungen/Leistungsentgelte oder sonstige Erträge						
* Anzugeben bei Aufwendungen, ob Personalaufwand; Sozialtransferaufwand; Sachaufwand; Zuschüsse/Zuweisungen oder sonstige Aufwendungen						
Erträge*:						
Aufwendungen*:						
Saldo (E-A)						
davon noch zu veranschlagen:						
Investition/Investitionsförderung	2022	2023	2024	2025	2026	2027 ff.
	in EUR					
Einzahlungen						
Auszahlungen						
Saldo (E-A)						
davon noch zu veranschlagen:						
Erträge (z.B. Auflösung von Sonderposten)						
Abschreibungsaufwand						
Saldo (E-A)						
davon noch zu veranschlagen:						
Verpflichtungsermächtigungen						
davon noch zu veranschlagen:						
Folgeeinsparungen/-kosten	2022	2023	2024	2025	2026	2027 ff.
(indirekte Auswirkungen, ggf. sorgfältig zu schätzen)	in EUR					
* Anzugeben bei Erträgen, ob Zuschüsse/Zuweisungen; Transfererträge; Kostenerstattungen/Leistungsentgelte oder sonstige Erträge						
* Anzugeben bei Aufwendungen, ob Personalaufwand; Sozialtransferaufwand; Sachaufwand; Zuschüsse/Zuweisungen oder sonstige Aufwendungen						
Erträge*:						
Aufwendungen*:						
Saldo (E-A)						
davon noch zu veranschlagen:						

Beschlussvorschlag

Der Umweltausschuss beauftragt die Verwaltung mit der Identifizierung und Bewertung der Flächen im Außenbereich, die als Potentialflächen für Solarenergie Freiflächenanlagen in Frage kommen.

Potentialflächen sind nach Beratung im Umweltausschuss und Bauausschuss in einem geänderten F-Plan als Sondergebiet oder Sonderbaufläche mit der Zweckbestimmung „Photovoltaik“ bzw. „Solarthermie“ darzustellen.

Anlage/n

1	Antrag Freiflächen Solar
---	--------------------------

Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN · Tornesch

An
die Vorsitzende des Umweltausschusses
Frau Dagmar Sydow-Graen
nachrichtlich: Bürgermeisterin Sabine Kählert

Tornesch, 29. Januar 2023

Potentialflächen für Solarenergie-Freiflächenanlagen im Außenbereich identifizieren und bewerten

Begründung

In Schleswig-Holstein müssen bis 2030 7,71 GW und bis 2045 16,27 GW Solarenergie geschaffen werden. Auf den Kreis Pinneberg entfallen davon 30,9MW. Diese Energiemenge ist durch Dachanlagen allein nicht erreichbar. Mit 10,2% des Ausbauziels ist der Kreis Pinneberg im Schleswig-Holsteinischen Vergleich besonders schlecht da.

Der Ausbau der Erneuerbaren Energien stockt seit Jahren und muss stark beschleunigt werden. Dazu werden im Bund Barrieren und Hemmnisse in Gesetzen beseitigt. Solarenergie wird zum dominanten Geschäftsmodell der Flächeninhaber. Daher ist die Solarenergie nach § 35 BauGB nicht privilegiert und wird es auch nicht werden. Für den Ausbau der Solarenergie sind die Kommunen mit den Regelverfahren der Bauleitplanung die Entscheidungs- und Genehmigungsebene. Begleitende städtebauliche Verträge sind möglich und werden empfohlen.

Das Regelverfahren ist

1. Ein Rahmenplan der Potentialflächen im Gemeindegebiet wird erstellt. Dieser Verfahrensschritt muss mit höchster Priorität durchgeführt werden.
2. Ein geänderter Flächennutzungsplan.
3. Für die ausgewählte(n) Fläche(n) ist ein Bebauungsplan zu erstellen. Hierzu ist schon sehr frühzeitig die Öffentlichkeit einzubeziehen. Es findet eine reguläre Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und damit auch des Kreises statt. Es muss versucht werden, die Verfahrensdauer stark zu beschleunigen.

Hemmend ist, dass der Kreis Pinneberg in den Kreisverordnungen für die Landschaftsschutzgebiete Anlagen für die Solarenergie als genehmigungsfähig aufnehmen

muss und sich bis heute damit schwertut. Entsprechende Anträge liegen u.a. aus Wedel dem Kreis vor.

Grundlegend ist der PV-Erlass des Landes vom September 2021 (siehe Anlage). Dieser steht in den kommenden Monaten zur Novellierung an und soll zur Klärung von Fragen der Flächeneignung und zur Beschleunigung der Verfahren beitragen. Der Erlass gilt auch im Kreis Pinneberg.

Gut geplante Solarenergie-Freiflächenanlagen wirken sich in den betroffenen Flächen positiv auf die lokale Biodiversität aus.

Die installierbare Leistung liegt bei 1 MW je ha. Die Einnahmen sind gewerbesteuerpflichtig.

Beschlussvorschlag:

Der Umweltausschuss beauftragt die Verwaltung mit der Identifizierung und Bewertung der Flächen im Außenbereich, die als Potentialflächen für Solarenergie Freiflächenanlagen in Frage kommen.

Potentialflächen sind nach Beratung im Umweltausschuss und Bauausschuss in einem geänderten F-Plan als Sondergebiet oder Sonderbaufläche mit der Zweckbestimmung „Photovoltaik“ bzw. „Solarthermie“ darzustellen.

Jonas P. Proeger

Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen



Einstieg in die kommunale Wärmeplanung / energetische Stadtsanierung

<i>Organisationseinheit:</i> FD Stadtplanung und Umwelt <i>Bearbeitung:</i> Henning Tams	<i>Datum</i> 27.01.2023
---	----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Geplante Sitzungstermine</i>	<i>Ö / N</i>
Umweltausschuss (Entscheidung)	20.02.2023	Ö

Sachverhalt

Die notwendige Abkehr von fossilen Energiequellen in absehbarer Zukunft erfordert konzeptionelle Überlegungen auch auf kommunaler Ebene. Hierfür gibt es bereits einige Ideen und Ansätze (Abwärmenutzung lokaler Produktions- und Entsorgungsunternehmen, verschiedene Formen der Einbindung regenerativer Energiequellen etc.), die in einer kommunalen Wärmeplanung zusammengeführt werden könnten; hierfür gibt es verschiedene Optionen, die von Land und Bund mit Fördermitteln unterstützt werden. Es geht hierbei in erster Linie um die Förderung kommunaler Konzeptionen, erst zu einem späteren Zeitpunkt um die konkrete Förderung energetischer Einzelmaßnahmen in Privathaushalten. Die Energieagentur SH hat Verwaltung und interessierte Vertreter der Politik bereits im Januar über das Thema und Fördermöglichkeiten informiert. Im Wesentlichen kommen für Kommunen wie Tornesch zwei verschiedene Möglichkeiten der Förderung eines Konzeptes in Frage:

1. Förderung eines kommunalen Wärmeplans durch die NKI (Nationale Klimaschutz-Initiative)

<https://www.klimaschutz.de/de/foerderung/foerderprogramme/kommunalrichtlinie/erstellung-einer-kommunalen-waermeplanung>

"Gefördert wird die Erstellung von kommunalen Wärmeplänen durch fachkundige externe Dienstleister*innen. Die Wärmeplanung soll eine abgestimmte Grundlage für eine treibhausgasneutrale kommunale Wärmeversorgung schaffen. Wärmepläne bestehen in der Regel aus einer Bestandsanalyse, die Gebäudewärmebedarfe und die Wärmeverorgungsinfrastruktur berücksichtigt und eine Energie- und THG-Bilanz des Ist-Zustands beinhaltet, und einer Potenzialanalyse zu Energieeinsparpotenzialen bei Wärmesenken sowie zu Nutzungs- und Ausbaupotenzialen für Abwärme und erneuerbare Wärmequellen. Anhand der Analysen werden Szenarien entwickelt, wie eine zukunftsfähige Wärmeversorgung, unter Betrachtung der Versorgungskosten, aussehen soll. Auf Basis dieser Szenarien wird eine Strategie mit Maßnahmenkatalog, Prioritäten und einem Zeitplan erstellt. Alle relevanten Verwaltungseinheiten und externen Akteur*innen sind im Prozess zu beteiligen. Zusätzlich werden für zwei bis drei prioritäre Fokusgebiete räumlich verortete Umsetzungspläne erarbeitet. Die Wärmeplanung ist als stetiger Prozess zu sehen, der nicht mit einem einmaligen Konzept abgeschlossen ist. Er bedarf fortwährender Abstimmung der kommunalen Akteur*innen der Wärme- und Stadtplanung.

Bezuschusst werden Ausgaben für

- fachkundige externe Dienstleister*innen zur Planerstellung und Organisation und Durchführung der Beteiligung von Akteur*innen
- sowie begleitende Öffentlichkeitsarbeit.

Warum es sich für Sie lohnt:

- Mithilfe des kommunalen Wärmeplans wird der langfristig zu erwartende Wärmebedarf einer Kommune mit einer auf erneuerbaren Quellen beruhenden Wärmeversorgungsinfrastruktur abgestimmt und damit Planungs- und Investitionssicherheit für alle Akteur*innen geschaffen.

- Die kommunale Bauleitplanung erhält wichtige Erkenntnisse über zu sichernde Flächenbedarfe für die künftige Wärmeversorgung. (...)

Der Zuschuss beträgt 60 % der förderfähigen Gesamtausgaben. Bei Antragsstellung bis 31.12.2023 gilt eine erhöhte Förderquote von 90 %."

2. Förderung eines Integrierten Quartierskonzepts im Rahmen des KfW-Programms 432 (Kreditanstalt für Wiederaufbau: Energetische Stadtsanierung)

[https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/%C3%96ffentliche-Einrichtungen/Kommunen/F%C3%B6rderprodukte/Energetische-Stadtsanierung-Zuschuss-Kommunen-\(432\)/?redirect=74128](https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/%C3%96ffentliche-Einrichtungen/Kommunen/F%C3%B6rderprodukte/Energetische-Stadtsanierung-Zuschuss-Kommunen-(432)/?redirect=74128)

"Mit dem Produkt *Energetische Stadtsanierung – Zuschuss* fördern wir Maßnahmen, mit denen Sie die Energieeffizienz im Quartier erhöhen. Sie können sowohl Sach- als auch Personalkosten finanzieren. Das Produkt besteht aus 2 Bausteinen:

A. Integriertes Quartierskonzept

Das Konzept muss plausibel sein und folgende Punkte erläutern:

- Ausgangsanalyse: Wer sind die größten Energieverbraucher im Quartier? Wo liegen die Potenziale für Energieeinsparung und -effizienz? Wie soll die Gesamtenergiebilanz des Quartiers nach der Sanierung aussehen?
- Konkrete Maßnahmen und deren Ausgestaltung
- Kosten, Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen
- Erfolgskontrolle
- Zeitplan, Prioritäten, Mobilisierung der Akteure
- Information und Beratung, Öffentlichkeitsarbeit

Liegt Ihnen bereits ein integriertes energetisches Quartierskonzept vor, können Sie Zuschüsse für einen Sanierungsmanager separat beantragen.

B. Sanierungsmanagement

Das Sanierungsmanagement hat folgende Aufgaben:

- Konzeptumsetzung planen
- Akteure aktivieren und vernetzen
- Maßnahmen koordinieren und kontrollieren
- Als zentraler Ansprechpartner für Fragen zu Finanzierung und Förderung fungieren (...)

Sie erhalten einen Zuschuss in Höhe von 75 % der förderfähigen Kosten.

A. Für ein integriertes Konzept: ohne Höchstbetrag

B. Für Sanierungsmanager: bis zu einem Höchstbetrag von 210.000 Euro je Quartier. Bei einer Verlängerung kann auf bis zu 350.000 Euro aufgestockt werden.

Zuschüsse unter 5.000 Euro werden nicht ausgezahlt.

Förderzeitraum

A. Für ein integriertes Konzept: Das Konzept sollte innerhalb eines Jahres ab Auftragserteilung fertiggestellt und vom Auftraggeber abgenommen sein.

B. Für Sanierungsmanagements: Der Förderzeitraum beträgt maximal 3 Jahre, beginnend ab Antrag bei der KfW. Eine Verlängerung auf bis zu 5 Jahre ist möglich."

Mit welchen Kosten die Konzepterstellung verbunden ist und welches Förderprogramm verwaltungsseitig empfohlen werden kann, wird derzeit in Gesprächen mit den Stadtwerken

und der Energieagentur erörtert. In diesem Zuge wird auch geprüft, ob die Antragstellung und spätere Durchführung durch die Stadt oder die Stadtwerke erfolgen kann.

Verwaltungsseitig wird ein breiteres Konzept auf Quartiersebene (mind. den Ortskern, die umgebene Mehrfamilienhausbebauung und Schulen umfassend) angestrebt, damit konkrete Erkenntnisse aus einem Konzept in die Ortskernentwicklung (vorgesehenes Investorenauswahlverfahren) einfließen können. Um hierfür auch rechtzeitig Ergebnisse zu erhalten, möglichst schnell die Energieeffizienz in der Stadt zu erhöhen und die Chancen, geeignete Planungsbüros zu finden, zu verbessern, wird vorgeschlagen, den Antrag möglichst kurzfristig vorzubereiten.

Über den aktuellen Sachstand wird in der Sitzung informiert.

Auswirkungen auf Umwelt, Klima und Verkehr

Kinder- und Jugendbeteiligung

Finanzielle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen / Darstellung der Folgekosten

Der Beschluss hat finanzielle Auswirkungen: ja nein

Die Maßnahme/Aufgabe ist:

vollständig eigenfinanziert
 teilweise gegenfinanziert
 vollständig gegenfinanziert

Auswirkungen auf den Stellenplan:

Stellenmehrbedarf Stellenminderbedarf
 höhere Dotierung Niedrigere Dotierung
 Keine Auswirkungen

Es wurde eine Wirtschaftlichkeitsprüfung durchgeführt: ja nein

Es liegt eine Ausweitung oder eine Neuaufnahme einer Freiwilligen Leistung vor: ja nein

Produkte/:						
Erträge/Aufwendungen	2022	2023	2024	2025	2026	2027 ff.
	in EUR					
<small>* Anzugeben bei Erträgen, ob Zuschüsse/Zuweisungen; Transfererträge; Kostenerstattungen/Leistungsentgelte oder sonstige Erträge</small>						
<small>* Anzugeben bei Aufwendungen, ob Personalaufwand; Sozialtransferaufwand; Sachaufwand; Zuschüsse/Zuweisungen oder sonstige Aufwendungen</small>						
Erträge*:						
Aufwendungen*:						
Saldo (E-A)						
davon noch zu veranschlagen:						
Investition/Investitionsförderung	2022	2023	2024	2025	2026	2027 ff.
	in EUR					
Einzahlungen						
Auszahlungen						

Saldo (E-A)						
davon noch zu veranschlagen:						
Erträge (z.B. Auflösung von Sonderposten)						
Abschreibungsaufwand						
Saldo (E-A)						
davon noch zu veranschlagen:						
Verpflichtungsermächtigungen						
davon noch zu veranschlagen:						
Folgeeinsparungen/-kosten	2022	2023	2024	2025	2026	2027 ff.
(indirekte Auswirkungen, ggf. sorgfältig zu schätzen)	in EUR					
* Anzugeben bei Erträgen, ob Zuschüsse/Zuweisungen; Transfererträge; Kostenerstattungen/Leistungsentgelte oder sonstige Erträge						
* Anzugeben bei Aufwendungen, ob Personalaufwand; Sozialtransferaufwand; Sachaufwand; Zuschüsse/Zuweisungen oder sonstige Aufwendungen						
Erträge*:						
Aufwendungen*:						
Saldo (E-A)						
davon noch zu veranschlagen:						

Beschlussvorschlag

Die Verwaltung wird beauftragt, Fördermittel für die kommunale Wärmeplanung / energetische Stadtsanierung zu beantragen.

gez. Sabine Kählert
Bürgermeisterin

Anlage/n

1	Infoabend Politik Tornesch Januar 2023
---	--

Energiewende – Jetzt gilt es zu handeln!

Kommunale Wärme- und Kälteplanung u. energetische Gebäudesanierungen

IB.SH Energieagentur

Dr. Jörg Böttcher

Christopher Hilmer

Kiel, Januar 2023



IB.SH
Ihre **Förderbank**

EKI | Energie- und
Klimaschutzinitiative
Schleswig-Holstein

Die Energie- und Klimaschutzinitiative Schleswig-Holstein (EKI)

- **Beratungsinitiative für kommunale Akteure** im Auftrag des Ministeriums für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur (MEKUN).
- Übergeordnetes Ziel: **Unterstützung der Energiewende im Land**
- **Nicht**: klassische Ingenieursdienstleistungen

www.energie.schleswig-holstein.de

SH Schleswig-Holstein
Ministerium für Energiewende,
Klimaschutz, Umwelt und Natur

Die kommunale Wärmeplanung

Solare Wärme für die Energiewende in Schleswig-Holstein

GEE - Gebäude-Energie-Effizienz - praxiell

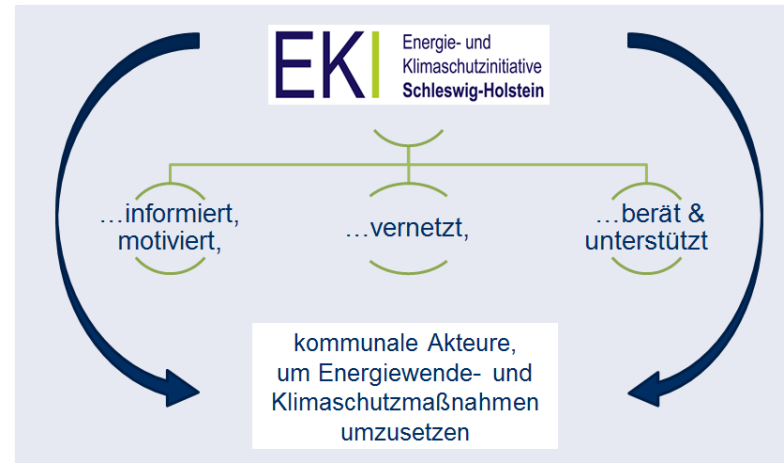
Benchmark 2016

Ungewissheit - Wündergarten Mustermodell

Effizienzklassen für das Jahr 2016

CO₂-Emissionen

www.energie.schleswig-holstein.de



Energethemen Initialberatung Veranstaltungen Aktuelles Kontakt

Energie- und Klimaschutzinitiative (EKI) Schleswig-Holstein

www.eki.sh

PTJ Projektträger Jülich Forschungszentrum Jülich

NATIONALE KLIMASCHUTZ INITIATIVE

verbraucherzentrale Schleswig-Holstein

RENEWABLE ENERGY HAMBURG

Klima-Bündnis

SHGT Schleswig-Holstein-Gesamtheit

SERVICE & KOMPETENZ ZENTRUM

KOMMUNALER KLIMASCHUTZ

EEK.SH

AktivRegion Schleswig-Holstein

metropolregion hamburg

ARGE//eV Arbeitsgemeinschaft für geringere Baukosten

EKSH Gesellschaft für Energie und Klimaschutz Schleswig-Holstein e.V.

ifu

Genossenschaftsverband Verband der Regionen

AGENTUR FÜR ERNEUERBARE ENERGIEN

ENERGIEBÜRGER.SH

ifeu INSTITUT FÜR ENERGIEEFFIZIENZ UND ENERGIEWENDE

watt_2.0

dena Deutsche Energie-Agentur

LEE.SH

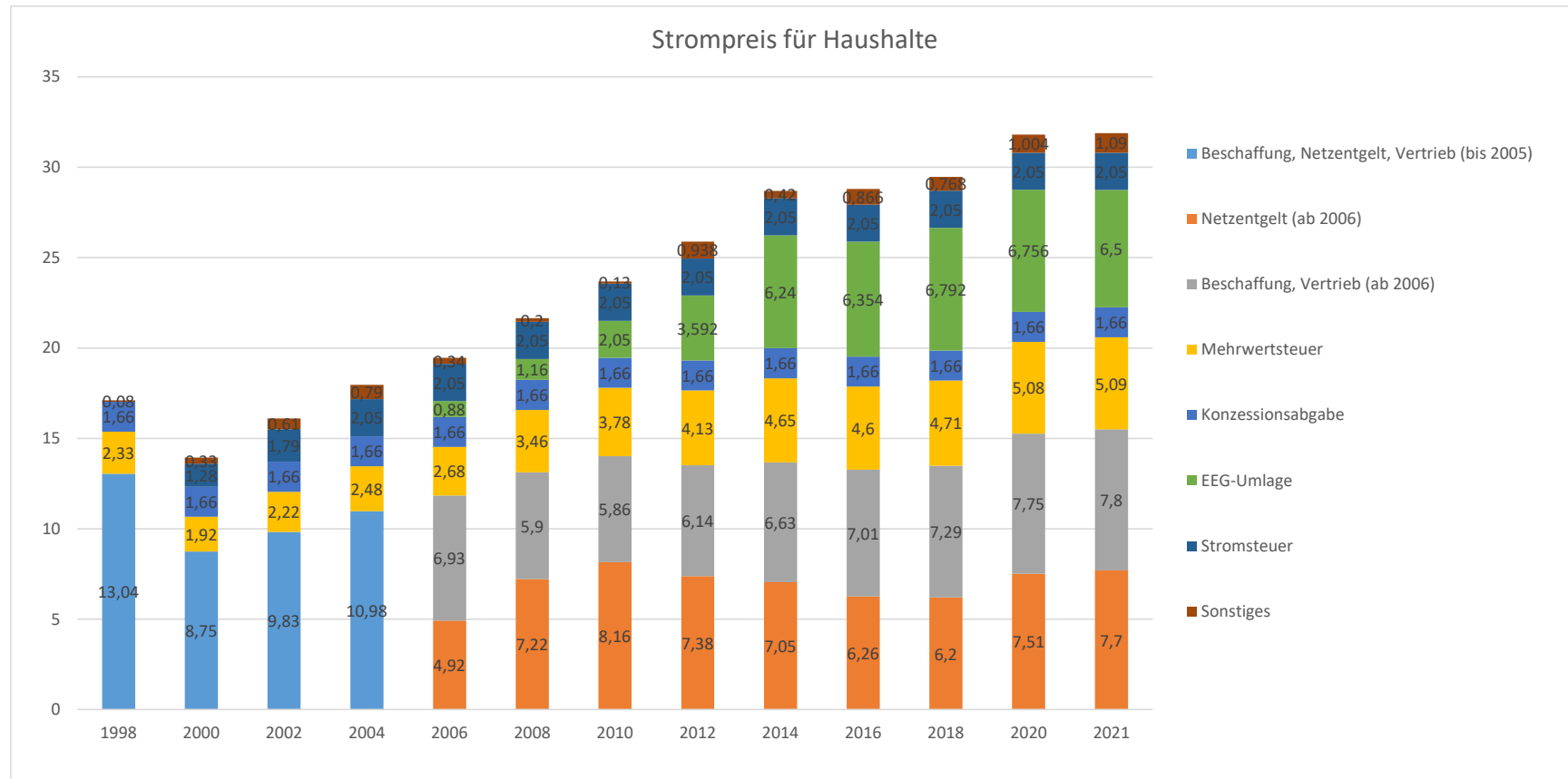
EE.SH

Klimaschutz-Netzwerk

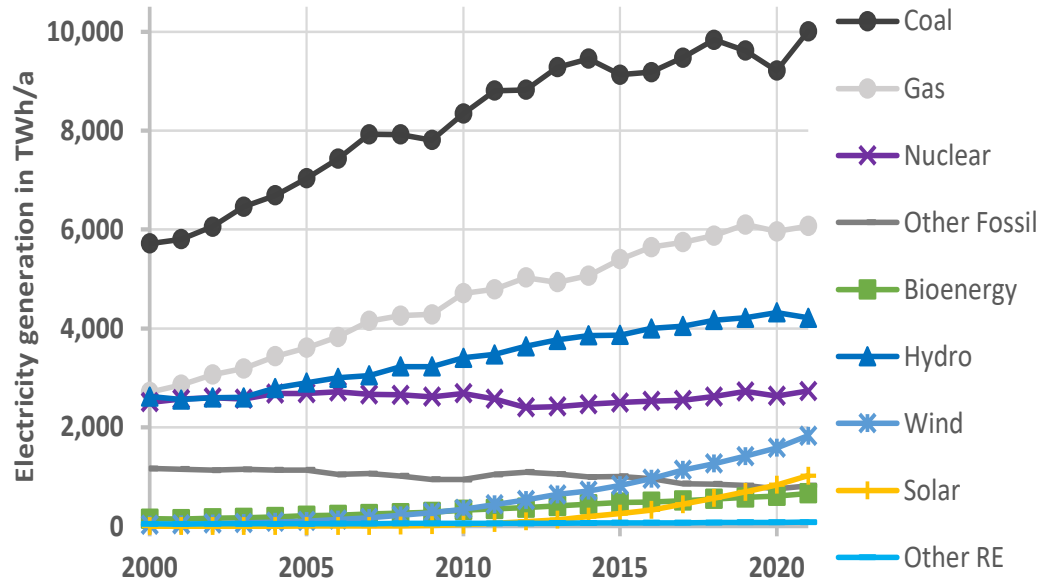
Was wissen wir bereits?

- Etwa 55 % des Energiebedarfs liegt im Wärmesektor (Raumwärme, Warmwasser, Prozesswärme)
- Großteil der Wärmeversorgung durch fossile Brennstoffe gedeckt, in SH > 80 %
- Wärmemarkt verursacht etwa 40 % der energiebedingten CO₂-Emissionen
- Bundes- und Landesziel: **Treibhausgasneutraler Gebäudebestand bis spät. 2045 (bzw. 2040)**
- Dringender Handlungsbedarf: Abkehr von einer Wärmeversorgung auf Basis fossiler Energieträger erforderlich!
 - Keine Energiewende ohne Wärmewende
 - Wärmewende = tiefgreifender Strukturwandel durch Transformationsprozess der Wärmeversorgungsinfrastruktur
- Wärmewende: zwei wesentliche, voneinander abhängige Stellschrauben
 1. Verbräuche reduzieren: Energetische Sanierung des Gebäudebestands
 2. Fossile Energieträger durch erneuerbare Energien und Abwärme substituieren

Entwicklung der Stromkosten deutscher Haushalte



Globale Nutzung verschiedener Erzeugungstechnologien



Dargestellt ist die Nutzung verschiedener Technologien bei der Stromerzeugung seit 2000.

Wind entwickelt sich positiv, ebenso PV.

Aber der zunehmende globale Stromverbrauch wird wesentlich durch fossile Energieträger gedeckt. Das müssen wir ändern.

Inhalt

Miteinander.
Mehr erreichen.
Für unser Land.



- 1 Gesetzliche/regulatorische und energiewirtschaftliche Rahmenbedingungen**
- 2 Was tun? Fördermöglichkeiten (-programme)**
 - > Kommunale Wärmeplanung NKI
 - > Energetische Stadtsanierung KfW 432
- 3 Fazit – mögliche nächsten Schritte?!**
- 4 Exkurs: Diskussion**
 - > Potentielle Energieträger
 - > Potentielle Maßnahmen Klimaschutzmanagement

1 Rahmenbedingungen: Treibhausgasneutralität bis 2045

Green Deal der EU (2019)

- Treibhausgasneutralität bis 2050
- EU-Emissionshandel ausgeweitet auf Straßenverkehr und Gebäude

Klimaschutzprogramm 2030

- **Bundes Klimaschutzgesetz** (2019; Novelle 2021) – Treibhausgasneutralität bereits 2045 statt 2050
- **Taxonomie Verordnung** (2020)
- „**Fit für 55-Paket**“, u. a. Start eines nationalen Emissionshandelssystems (nEHS) – Bepreisung von CO₂ für die Energiewirtschaft, Industrie, Verkehr und Wärme (Gebäude)
 - Unternehmen, die die Brennstoffe lediglich verbrauchen, müssen keine Zertifikate kaufen. Allerdings zahlen sie die Kosten der Zertifikate über die Preise für Erdgas, Benzin, Öl, Diesel usw. mit.
- **Klimapakt**: Klimaschutz Sofortprogramm 2022 der Bundesregierung tangiert das Klimaschutzgesetz
- **Osterpaket 2022 – Sommerpaket 2022**
- **Klimaschutzsfortprogramm 2023**


Diverse gesetzliche Anpassungen und Förderprogrammlichkeiten auf Landesebene

- Ausbau der Erneuerbaren Energien – **Erneuerbare Energien Gesetz** (EEG; Novelle 2021)
- **Energiewende- und Klimaschutzgesetz** (EWKG; Novelle 2021)
- Neubaustandards im **Gebäudeenergiegesetz** (GEG)

Quelle: [Europäischer Grüner Deal](#) | [EU-Kommission \(europa.eu\)](#)



Auswirkungen für
die Bundesebene

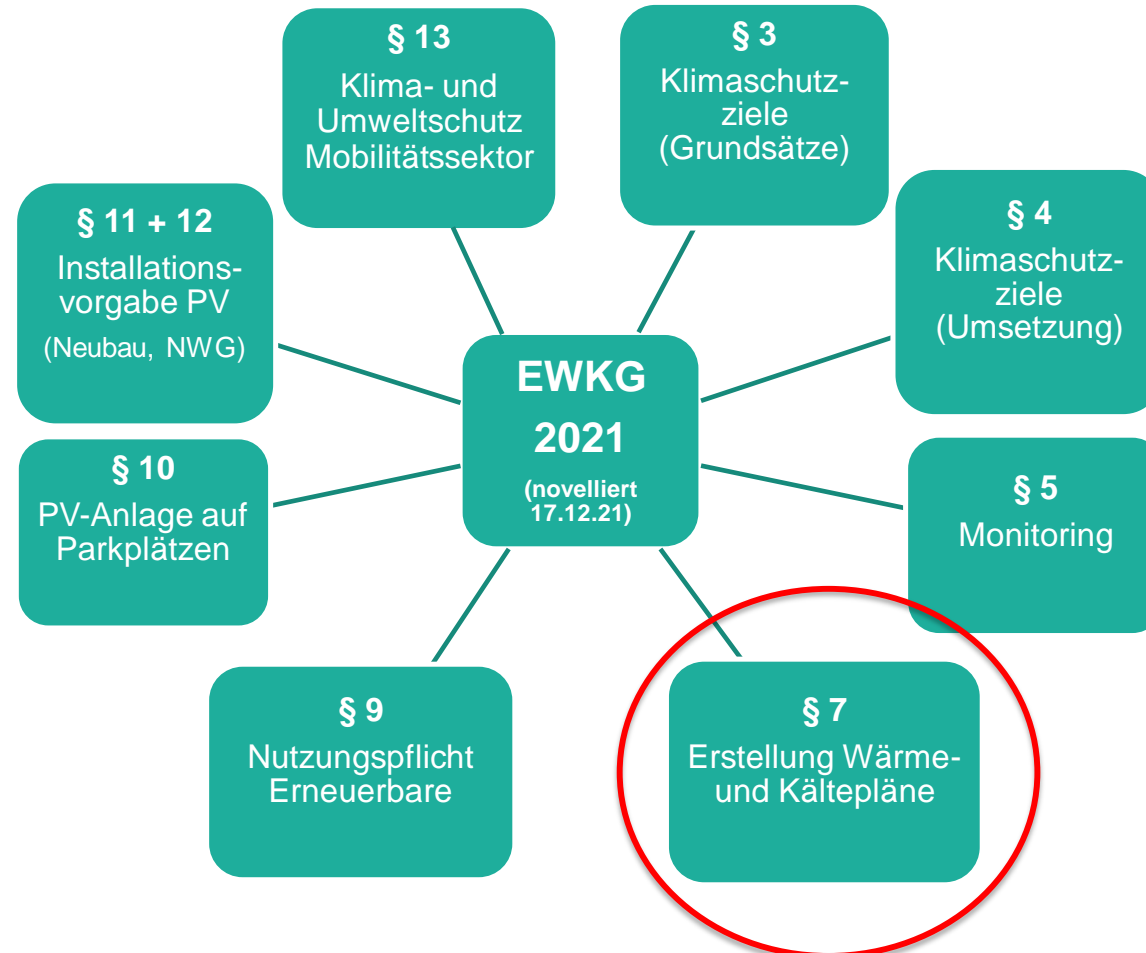


Auswirkungen für
die Landesebene

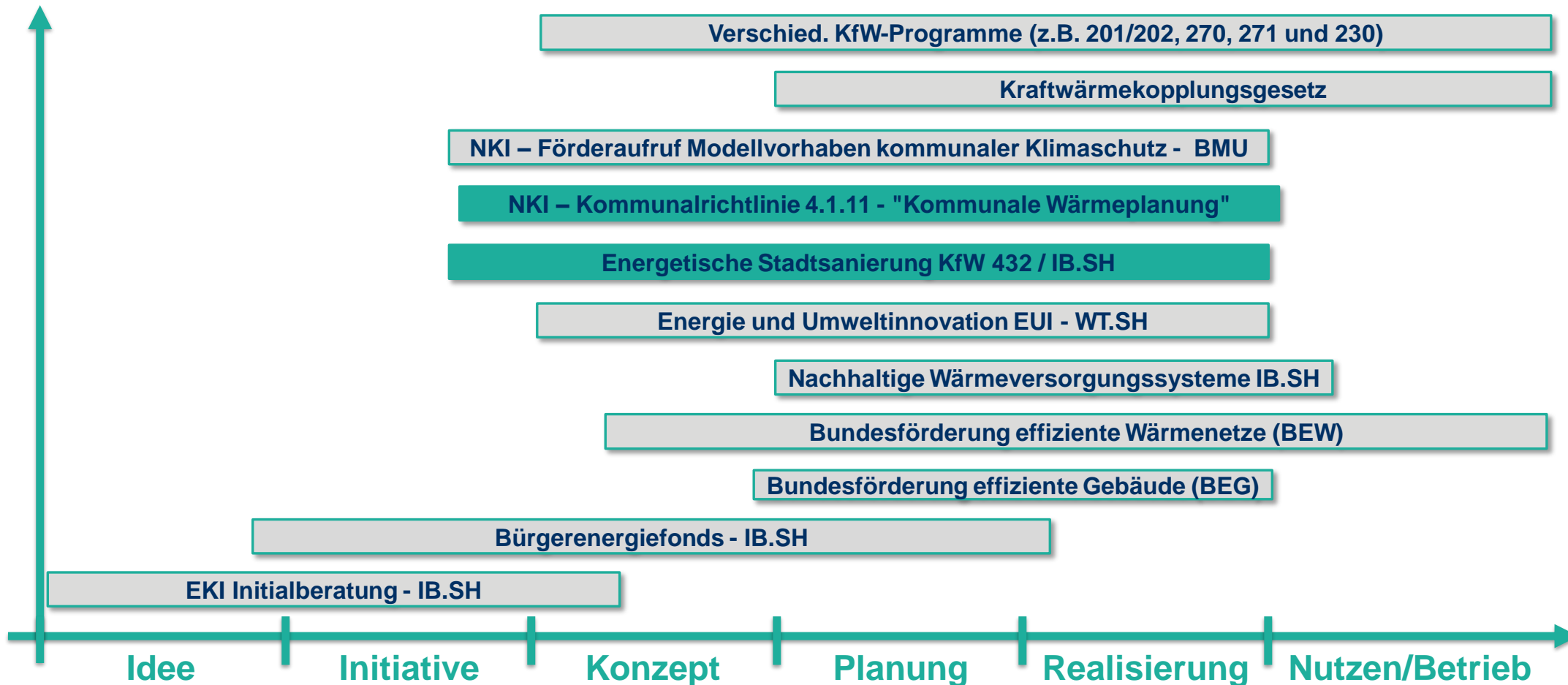
1 Bundes-Klimaschutzgesetz → Energiewende- und Klimaschutzgesetz S.-H.

Bundesgesetz vor Landesgesetz aber:

- EWKG in S.-H. bereits 03/2017 verkündet
- KSG 12/2019 in Kraft getreten
 - Novellierung KSG in 2021:
 - CO₂-Minderungsziele nach 2030 aufzeigen
 - Klimaneutralität 2045 (statt 2050)
- Flankierend Klimaschutzsofortprogramm



2 Übersicht Förderprogramme Bund und Land (ohne Anspruch auf Vollständigkeit)



2 Ansätze für nicht-verpflichtete Kommunen

- **Die kommunale Wärmeplanung: Förderung der Nationale Klimaschutzinitiative (NKI)**
→ Förderung Aufstellung kommunaler Wärmeplan
- **Energetische Stadtsanierung KfW 432 – Konzept und Umsetzungsmanagement**
→ Förderung Quartierskonzept und anschließend Sanierungsmanagement
- **Bundesförderung für effiziente Wärmenetze (BEW)**
→ Förderung von konkreten Konzepten sowie Errichtung und Transformation von Wärmenetzen



Planungstiefe zunehmend

2 Die kommunale Wärmeplanung in SH

Der Prozess der kommunalen Wärmeplanung

- Grundlage EWKG (§ 7): Verpflichtung 78 Gemeinden in SH (Mittel- und Oberzentren, Unterzentren mit Teilfunktion von Mittelzentren sowie den Unterzentren und Stadtrandkernen 1. Ordnung), rd. 60 % der Bevölkerung
- Land stellt gemäß Konnexitätsprinzip Zuweisungspauschale bereit, sowohl für Erstellung als auch Fortschreibung (Festbetrag + Aufschlag je EW) der kommunalen Wärmepläne
→ vgl. Landesverordnung 10.2022
- Förderprogramm für „kleinere“ Gemeinden → **Kommunalrichtlinie NKI 4.1.11 ERSTELLUNG EINER KOMMUNALEN WÄRMEPLANUNG**
- Erstellung des Wärmeplans durch externes Beratungs-/Planungsbüro
- Umsetzungsverantwortung liegt bei den Gemeinden i.R. ihrer kommunalen Selbstverwaltung
- Rollierender, wiederkehrender Prozess mit dem Zielzustand der THG-Neutralität → Monitoring Zielerreichung (§ 7 Absatz 7)

2 Die kommunale Wärmeplanung in SH

Welche Fragen beantwortet ein Wärmeplan, u.a.:

- Wie stellt sich der **aktuelle Gebäudebestand** dar? Welche Gebäudetypen und welche Baualtersklassen bestehen?
- Wie sehen die **gegenwärtigen Wärmebedarfe** aus? **Welche Wärmequellen** werden genutzt und wie ist der Zustand der bestehenden Wärmeinfrastruktur?
- Wie kann der zu **erwartende Wärmebedarf** unter Berücksichtigung der bestmöglichen Energieeffizienz und der demografischen Entwicklung abgeschätzt werden?
- Welche **Wärmepotenziale** existieren vor Ort für die Umstellung auf eine klimaneutrale Wärmeversorgung durch die Nutzung von Erneuerbaren Energien und Abwärme?
- Wo können welche Formen **Erneuerbarer Energien** genutzt werden? Welche Flächen werden dafür benötigt?
- Wo liegen die **Quartiere**, in denen **Wärmenetze** (aus-)gebaut werden können? Wo ist dies ökonomisch nicht sinnvoll? Welche Faktoren spielen dabei eine Rolle?
- Wie wird die Wärmeversorgung in den Quartieren gestaltet, die **nicht mit einem Wärmenetz** erschlossen werden?
- Welche **Zukunftsperspektive** haben die unterschiedlichen **Gasnetze** in der Kommune?

2 Die kommunale Wärmeplanung: Förderung der NKI

- Ab November 2022 fördert die Nationale Klimaschutzinitiative (NKI) die kommunale Wärmeplanung
- NKI 2008 durch Bundesregierung ins Leben gerufen
- NKI unterstützt mit der **Kommunalrichtlinie** Städte, Gemeinden und Landkreise beim Klimaschutz. Auch kommunale Unternehmen, soziale oder kulturelle Organisationen sowie Sportvereine können Anträge stellen.
- Förderschwerpunkte **Beratungsleistungen**, die Erstellung von Klimaschutzkonzepten, Personal für das Klimaschutzmanagement + **investive Maßnahmen**, Investitionen für eine nachhaltige Mobilität, bspw. durch Maßnahmen zur Stärkung des **Radverkehrs**, oder in die Sanierung von Kläranlagen uvm.

Sichern Sie sich finanzielle Unterstützung, z. B. für:

Konzepte & Personal für die Umsetzung 	Klimaschutzberatungen & Machbarkeitsstudien 	Energie- & Umweltmanagement 
Energiesparmodelle für Bildungseinrichtungen 	Kommunale Netzwerke 	Beleuchtung & Belüftung 
Radwege 	Radabstellanlagen & Mobilitätsstationen 	Rechenzentren 
Techn. Infrastruktur Abfallwirtschaft 	Techn. Infrastruktur Trinkwasserversorgung 	Techn. Infrastruktur Abwasserbewirtschaftung 



SK:KK-Hotline
030 39001 170



Oder schreiben Sie uns:
skkk@klimaschutz.de

Sie haben noch nie von der Nationalen Klimaschutzinitiative gehört und möchten gern unverbindlich mehr zu den Fördermöglichkeiten erfahren?

Sie erreichen unsere Beratungshotline von Montag bis Freitag in der Zeit von 9 bis 15 Uhr.

2 Beispiel: Integrierte Quartiersentwicklung mit Hilfe KfW 432

Integrierte Quartierskonzepte zeigen unter **Beachtung städtebaulicher, denkmalpflegerischer, baukultureller, wohnungswirtschaftlicher, demografischer und sozialer Aspekte** die **technischen und wirtschaftlichen Energieeinsparpotenziale** im Quartier auf.

Aussagen zur altersgerechten Sanierung des Quartiers, zum Barriereabbau im Gebäudebestand und in der Infrastruktur können ebenso Bestandteil der Konzepte sein, wie Aussagen zur Sozialstruktur des Quartiers und Auswirkungen der Sanierungsmaßnahmen auf die sozialen Verhältnisse.

Ziel: Umsetzungsorientiertes Sanierungsmanagement!

[Quelle: Merkblatt KfW-Programm Nr. 432; [Wohnquartiersentwicklung | IB.SH \(ib-sh.de\)](https://www.ib-sh.de)]



2 Energetische Quartiersentwicklung: Von der Idee zur Projektskizze

Quartierskonzept
12 Monate

Sanierungsmanagement
3 Jahre (5 Jahre)

3 Jahre bis zu 210.000,-
5 Jahre + 140.000,-

A. Integriertes Quartierskonzept

- Ermittlung der Datengrundlage für Gesamtenergiebilanz
- Maßnahmenkatalog, Kosten, Machbarkeit, Wirtschaftlichkeit, Prioritäten
- „Mustersanierungen“ für unterschiedliche Bautypen
- Analyse möglicher Umsetzungshemmnisse
- Erfolgskontrolle, Zeitplan
- Einbeziehung der Öffentlichkeit und Aktivierung der Bürger

B. Sanierungsmanagement

- Konzeptumsetzung planen
- Akteure aktivieren und vernetzen
- Koordination/Umsetzung der Sanierungsmaßnahmen

2 Energetische Quartiersentwicklung: Von der Idee zur Projektskizze

Ergänzende Beratung/Qualifizierungsdienstleistung
durch die IB.SH Energieagentur

Eigenanteil Kommune	10 % Eigenanteil Kommune *)
Zuschuss SH	15 % Zuschuss durch das Land SH *)
Zuschuss KfW	75 % Zuschuss KfW
<hr/>	
	100 % Kosten

- Antragsberechtigt sind kommunale Gebietskörperschaften und deren rechtlich unselbstständige Eigenbetriebe
- Die Zuschüsse können an privatwirtschaftliche oder gemeinnützige Akteure weitergegeben werden.

*) bei finanzschwachen Kommunen 5 % Eigenanteil und 20 % Zuschuss durch das Land

3 Fazit

Mögliche nächste Schritte

- Festlegung auf Programm sowie verantwortliche Organisationseinheit / **Person in der Verwaltung?**
- Antragstellung bei NKI oder KfW 432 / IB.SH (**Unterstützung bei Projektskizze durch EKI**) und Start des Vergabeprozesses
- Erstellung des kommunalen Wärmeplans / Quartierskonzepte **gemeinsam mit externem Dienstleister**
- Beschluss des Wärmeplans / Quartierskonzeptes und Start des Transformationsprozesses -> Maßnahmenumsetzung
- Fortschreibung/Aktualisierung, Überwachung, Berichtswesen und Evaluation der Maßnahmen und Strategien
- **Exkurs / Option:** Mögliche Erstellung eines IKK (Integriertes Klimaschutzkonzept) durch Klimaschutzmanagement? – Ebenfalls Förderung NKI

4 Diskussion: Potentielle Energieträger

	Onshore-Wind	Photovoltaik	Mittlere bis tiefe Geothermie	Biogas
Bewährtheit	ja, für Stromproduktion		Technisch bewährt, aber Fündigkeitsrisiko	ja, aber komplexer Betrieb
Gestehungskosten in D	5,5 Cent/kWh	5,5 Cent/kWh	4,0 Cent/kWh (ohne Netz)	6 Cent/kWh
Akzeptanz der Banken	ja	ja	ja, nach Lösung des Fündigkeitsrisikos	ja, wobei es nicht viele Banken gibt, die dort mitspielen
Potential	ja, siehe Ausbauziele der Bundesregierung		ja, bis zu 25 % der benötigten Wärme in Deutschland kann gewonnen werden	limitiert
Restriktionen	ggf. Widerstände beim Ausbau, aufwändige Planung	geringere Wirtschaftlichkeit als Wind	- noch rechtliche Fallstricke - Lösung des Fündigkeitsrisikos	Maisdeckel

4 Diskussion: Potentielle Maßnahmen Klimaschutzmanagement

Maßnahmenkatalog

Kampagnen vs.

Harte Maßnahmen

Nr.	Maßnahmentitel	Umsetzung kurz-/ mittel-/ langfristig	Verbrauchs-Sektor (Schwer-punkt)	Priorität
Ü - 01	Energie- und klimaverträgliche Bauleitplanung	mittel	Übergeordnet	hoch
Ü - 02	Effiziente und Klimafreundliche Beheizung eigener Liegenschaften und Anrainer	mittel	Übergeordnet	mittel
Ü - 03	Bedeutung des Holzes: CO2-Senke im Wald und Energieträger zur Beheizung	mittel	Übergeordnet	mittel
Ü - 04	BHKW-Nahwärme zur Beheizung eigener Liegenschaften und Abnehmer im Nahbereich	mittel	Übergeordnet	hoch
Ü - 05	Machbarkeits-Untersuchung für Wind- und Wasserkraftnutzung	lang	Übergeordnet	gering
Ü - 06	Einstellen eines Klimaschutzmanagers	kurz	Übergeordnet	hoch
Ü - 07	Akteur-Aktiv	kurz	Übergeordnet	mittel
Ü - 08	Internetbasierte Kommunikationsplattform und Printmedien	kurz	Übergeordnet	hoch
Ü - 09	Konkrete Klimaschutzmaßnahme mit BMU-Bezuschussung	kurz	Übergeordnet	mittel
Pri - 01	Kollegiale Beratung von Privat zu Privat bei Energie-Investitionen	kurz	priv. HH	mittel
Pri - 02	Informationspool Energiesparen: Veranstaltungen, Internet, Flyer	kurz	priv. HH	hoch
Pri - 03	Klimafonds HEG zur finanziellen Unterstützung herausragender Klimaschutzinvestitionen	mittel	priv. HH	hoch
Pri - 04	Sanierungsberatung und Förderzuschuss für modellhafte Investitionen	mittel	priv. HH	gering
Pri - 05	Forcierte Holznutzung für regenerative Heizenergiebereitstellung	mittel	priv. HH	mittel
Pri - 06	Info-Kampagne: Erneuerbare Energie nutzen - Heizkosten sparen	mittel	priv. HH	gering
Pri - 07	Zentrale Energieberatungsstelle Vor-Ort im Amtsbereich HEG	kurz	priv. HH	hoch
Pri - 08	Kampagne: "Heizungs-Check"	kurz	priv. HH	hoch
GHD - 01	Kampagne Gewerbe: Energie-Effiziente Beleuchtung	mittel	GHD	hoch

Quelle: https://www.amt-hohe-elbgeest.de/media/custom/2610_230_1.PDF?1542877805

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Investitionsbank
Schleswig-Holstein (IB.SH)
Zur Helling 5-6
24143 Kiel

Christopher Hilmer
IB.SH Energieagentur
0431 9905 3641
eki@ib-sh.de
www.eki.sh

Dr. Jörg Böttcher
IB.SH Energieagentur
0431 9905 3105
[Joerg.boettcher\[at\]ib-sh.de](mailto:Joerg.boettcher[at]ib-sh.de)



Energie- und Klimaschutzinitiative (EKI)
Schleswig-Holstein

www.eki.sh

Wichtige Hinweise

Diese Unternehmenspräsentation dient ausschließlich Informationszwecken. Sie stellt weder ein Angebot noch eine Aufforderung dar, Wertpapiere der IB.SH zu kaufen. Sie ist nicht als persönliche oder allgemeine Beratung aufzufassen, auf deren Basis Investitions- oder Anlageentscheidungen getroffen werden sollen.

Die Unternehmenspräsentation erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit und die in ihr enthaltenen Informationen beziehen sich ausschließlich auf den Zeitpunkt der Erstellung der Präsentation und können daher Änderungen unterworfen sein. Dies gilt insbesondere, soweit in dieser Präsentation zukunftsgerichtete Aussagen und Informationen enthalten sind. Zukunftsgerichtete Aussagen beinhalten Risiken und Ungewissheiten. Ob sie sich als zutreffend erweisen werden, hängt von künftigen Ereignissen und Entwicklungen ab und kann daher nicht garantiert werden.

Eine Haftung für Aufwendungen, Verluste oder Schäden im Zusammenhang mit der Nutzung dieser Präsentation oder Teilen von ihr wird von der IB.SH nicht übernommen.

Diese Präsentation ist urheberrechtlich geschützt. Die Weitergabe dieser Präsentation an Dritte sowie die Erstellung von Kopien, ein Nachdruck oder sonstige Reproduktion des Inhalts oder von Teilen dieser Präsentation ist nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der IB.SH zulässig.

Investitionsbank Schleswig-Holstein (IB.SH)
Zur Helling 5-6
24143 Kiel
info@ib-sh.de
www.ib-sh.de



Einstieg in die kommunale Wärmeplanung

<i>Organisationseinheit:</i> FD Stadtplanung und Umwelt <i>Bearbeitung:</i> Henning Tams	<i>Datum</i> 10.02.2023
---	----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Geplante Sitzungstermine</i>	<i>Ö / N</i>
Umweltausschuss (Entscheidung)	20.02.2023	Ö

Sachverhalt

Nach Abstimmung mit den Stadtwerken Tornesch und der Energieagentur SH wird folgende Vorgehensweise vorgeschlagen:

Die Stadt beantragt die Förderung eines Kommunalen Wärmeplans durch die NKI (Nationale Klimaschutzinitiative)

Die Stadt stellt den Antrag auf Förderung der Erstellung eines Kommunalen Wärmeplans, welcher durch ein Fachbüro erarbeitet wird. Bei Antragstellung bis Jahresende 2023 übernimmt der Bund 90% der Kosten (bei späterer Antragstellung wären dies nur 60%), da bislang nur magere Erfahrungswerte bezüglich der Kosten bestehen, wird der Eigenanteil sehr grob auf 5.000-10.000 € geschätzt. Die Verwaltung erhofft sich Lösungsansätze, welche naheliegende Ansätzen wie die Abwärmenutzung ansässiger Gewerbe- und Entsorgungsunternehmen, Solarenergie, Tiefengeothermie oder Wärmepumpentechnik (in Kombination mit Wärmenutzung aus Gewässern oder dem Erdreich) zu einem umsetzungsorientierten, integrierten Gesamtkonzept zusammenführt. Die Stadt erlangt auf diese Weise ein gesamtstädtisches Konzept für die Wärme- und Kälteplanung mit dem Zielhorizont 2045, innerhalb des Konzeptes können Teilbereiche, z.B. der Ortskern, fokussiert betrachtet werden. Die Stadt Uetersen wird informiert und falls möglich eine gemeinsame Vorgehensweise vereinbart. Um eine enge Abstimmung mit den Stadtwerken Tornesch und ggf. mit der Stadt Uetersen zu erreichen, wird die Bildung eines gemeinsamen Beirates zur Wärme- und Kälteplanung empfohlen. Vor dem Hintergrund der anstehenden Ortskernentwicklung und der Erschließung der Gewerbegebietserweiterung wird auf eine schnelle Erarbeitung gedrängt, um Ergebnisse in diese Projekte mit einfließen lassen zu können. Nach Aussage der Energieagentur beträgt die Dauer zwischen Antragstellung und Bewilligung der Bundesmittel mindestens 5 Monate, so dass empfohlen wird, den Antrag frühzeitig zu stellen.

- 1. Die Stadtwerke Tornesch treiben die Planung eines Nahwärmenetzes zur Abwärmenutzung im Bereich Ortskern/KGST voran und beantragen für**

die Netzplanung und -errichtung Mittel der BEW (Bundesförderung für effiziente Wärmenetze)

Der kurzfristige Ausbau eines "Kern-Wärmenetzes" ausgehend vom Ortskern ist im Vorgriff auf ein gesamtstädtisches Gesamtkonzept schon jetzt sinnvoll und sollte ohne Zeitverzug forciert werden.

2. Mittel der energetischen Stadtsanierung (KfW 432) werden zu einem späteren Zeitpunkt beantragt.

Parallel zur dann laufenden Erarbeitung eines kommunalen Wärmeplans werden sukzessive einzelne Stadtbereiche für die Erstellung integrierter Quartierskonzepte ausgewählt. Sinnvoll sind hier eher eng abgegrenzte Quartiere, die nur wenige Straßenzüge umfassen sollten.

Auswirkungen auf Umwelt, Klima und Verkehr

Etwa die Hälfte des Primärenergiebedarfs in Deutschland entfällt auf die Erzeugung von Wärme und Kälte. Immernoch wird hiervon der wesentlicher Anteil (> 80% <https://www.umweltbundesamt.de/daten/energie/energieverbrauch-fuer-fossile-erneuerbare-waerme>) durch fossile Energieträger gedeckt.

Um die Klimaziele zu erreichen, die Energieversorgung zu sichern und die Verbrauchskosten im Rahmen zu halten, muss schnellstmöglich die Umstellung auf regenerative Energien erfolgen. Hierbei kommt auch der kommunalen Ebene eine wichtige Bedeutung zu, denn bei der Versorgung der Wohngebäude und Gewerbebetriebe bestehen in Städten wie Tornesch sehr große Effizienzpotenziale, die oft erst im Rahmen einer gesamtstädtischen umfassenden Betrachtung vollständig erkannt werden können.

Kinder- und Jugendbeteiligung

Finanzielle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen / Darstellung der Folgekosten

Der Beschluss hat finanzielle Auswirkungen: ja nein

Die Maßnahme/Aufgabe ist:

<input type="checkbox"/>	vollständig eigenfinanziert
<input type="checkbox"/>	teilweise gegenfinanziert
<input type="checkbox"/>	vollständig gegenfinanziert

Auswirkungen auf den Stellenplan:

<input type="checkbox"/>	Stellenmehrbedarf	<input type="checkbox"/>	Stellenminderbedarf
<input type="checkbox"/>	höhere Dotierung	<input type="checkbox"/>	Niedrigere Dotierung
<input type="checkbox"/>	Keine Auswirkungen		

Es wurde eine Wirtschaftlichkeitsprüfung durchgeführt: ja nein

Es liegt eine Ausweitung oder eine Neuaufnahme einer Freiwilligen Leistung vor: ja nein

Produkt/e:						
Erträge/Aufwendungen	2022	2023	2024	2025	2026	2027 ff.
	in EUR					
<i>* Anzugeben bei Erträgen, ob Zuschüsse/Zuweisungen; Transfererträge; Kostenerstattungen/Leistungsentgelte oder sonstige Erträge</i>						
<i>* Anzugeben bei Aufwendungen, ob Personalaufwand; Sozialtransferaufwand; Sachaufwand; Zuschüsse/Zuweisungen oder sonstige Aufwendungen</i>						
Erträge*:						
Aufwendungen*:						
Saldo (E-A)						
davon noch zu veranschlagen:						
Investition/Investitionsförderung						
	2022	2023	2024	2025	2026	2027 ff.
	in EUR					
Einzahlungen						
Auszahlungen						
Saldo (E-A)						
davon noch zu veranschlagen:						
Erträge (z.B. Auflösung von Sonderposten)						
Abschreibungsaufwand						
Saldo (E-A)						
davon noch zu veranschlagen:						
Verpflichtungsermächtigungen						
davon noch zu veranschlagen:						
Folgeeinsparungen/-kosten						
	2022	2023	2024	2025	2026	2027 ff.
	in EUR (indirekte Auswirkungen, ggf. sorgfältig zu schätzen)					
<i>* Anzugeben bei Erträgen, ob Zuschüsse/Zuweisungen; Transfererträge; Kostenerstattungen/Leistungsentgelte oder sonstige Erträge</i>						
<i>* Anzugeben bei Aufwendungen, ob Personalaufwand; Sozialtransferaufwand; Sachaufwand; Zuschüsse/Zuweisungen oder sonstige Aufwendungen</i>						
Erträge*:						
Aufwendungen*:						
Saldo (E-A)						
davon noch zu veranschlagen:						

Beschlussvorschlag

Die Stadt Tornesch beabsichtigt die Erstellung eines kommunalen Wärmeplans. Die Verwaltung wird beauftragt, Fördermittel für die Erarbeitung eines Kommunalen Wärmeplans zu beantragen.

gez. Sabine Kählert
Bürgermeisterin

Anlage/n

Keine



Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Uetersen

<i>Organisationseinheit:</i> FD Stadtplanung und Umwelt <i>Bearbeitung:</i> Oliver Kath	<i>Datum</i> 31.01.2023
--	----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Geplante Sitzungstermine</i>	<i>Ö / N</i>
Umweltausschuss (Entscheidung)	20.02.2023	Ö

Sachverhalt

Die Stadt Uetersen hat beschlossen, den 2008 aufgestellten Verkehrsentwicklungsplan fortschreiben zu lassen. Das Augenmerk des damaligen Verkehrsentwicklungsplans lag auf dem motorisierten Individualverkehr (MIV). Bei der Fortschreibung sollen insbesondere die Bedingungen für den Fußverkehr, den Radverkehr und den ÖPNV verbessert werden und klare, örtliche Maßnahmen stehen im Mittelpunkt der Bearbeitung.

Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange erhalten auch die Nachbarkommunen die Möglichkeit, zu dem Entwurf eine Stellungnahme abzugeben. Da der Verkehr nicht an der Stadtgrenze endet, ist die Beteiligung der angrenzenden Kommunen wichtig. Aus Sicht der Verwaltung können die folgenden Punkte in die Stellungnahme einfließen:

Kapitel	Seite	Hinweis
3.1 Lage im Raum und Siedlungsstruktur	4	Tornesch wird als Mittelzentrum genannt, ist aber Stadtrandkern 2. Ordnung.
3.5 Bus und Bahn (Busverkehr)	12/13	In den Darstellungen des ÖPNV-Liniennetzes sowie im folgenden Absatz fehlt die Schnellbuslinie X66 (Bahnhof Tornesch - Uetersen Klostermühle).
3.5 Bus und Bahn (Schienenverkehr / SPNV)	15	Hier wäre auch eine Aussage der Stadt Uetersen wünschenswert, dass das Angebot hinsichtlich der Bahnanbindung nach Hamburg verbessert werden sollte. Der Tornescher Bahnhof wird von vielen Pendlern aus Uetersen genutzt. Die BI Starke Schiene im Kreis Pinneberg setzt sich eben auch für die Nachbarkommunen ein.
3.7 Zusammenfassende Bewertung (ÖPNV)	17	Auch hier sollte auf ein besseres Angebot / eine bessere Taktung / fehlender SPNV hingewiesen werden.
4.1 Planungen Dritter (Aus- und Neubau K 22)	19	Als weiteres Ziel sollte die Anbindung an die L107 Fahrtrichtung Heidgraben/Prisdorf sowie die Westumgehung Pinneberg erwähnt werden. Woher stammt die Aussage, dass für den Zeitraum bis 2035 davon auszugehen sei, dass die Straße nicht realisiert wird?

		Zum Absatz unter der Abb. 4.2: Handelt es sich um eine einzelne Meinung des Planungsbüros oder um eine politische Erklärung der Stadt Uetersen? In die Betrachtung wurde ausschließlich die K20 auf dem Stadtgebiet der Stadt Uetersen einbezogen. Der Verkehr endet jedoch nicht an der Stadtgrenze zu Tornesch.
4.1 Planungen Dritter (Bahntrasse aktivieren)	19/20	Die Machbarkeitsstudie wird derzeit noch weiter bearbeitet und soll klären, inwieweit auch ein Durchbindung von Uetersen über Tornesch nach Hamburg-Barmbek erfolgen kann. Im LNVP wird die Reaktivierung und Elektrifizierung der Strecke Uetersen-Tornesch mit Durchbindung nach HH-Nord vorgesehen. Die Schnellbuslinie X66 ist schon in Betrieb.
4.2 Allgemeine Verkehrsentwicklung	22	Zum Absatz unter Tab. 4.1: Sind in diese Aussage auch die neuen Ausweisungen von Bebauungsplänen für Wohnflächen (v.a. am Tornescher Weg) einbezogen. Die Nachverdichtung könnte quantifiziert werden.
5.2 Handlungsfelder für Uetersen (Förderung des Radverkehrs)	27	Etablierung Fahrradleihsystem / Lastenradausleihe ggfls. in Kooperation mit Tornesch vorstellbar
6.2 Radverkehr (Radverkehrsnetz entwickeln)	36	In der Abbildung 6.6 Radverkehrsnetz Stadt Uetersen sollte die KGST als weiteres wichtiges Ziel aufgenommen werden. Sie ist sowohl über die Hauptroute als auch die Nebenroute (Kleine Twiete) erreichbar Verortung einer Hauptroute entlang L107 wird nicht geteilt (s.RVK Tornesch: N-S-Hauptroute eher im Bereich Heimstättenstr. - Wilhelmstr. – Lindenweg - Gärtnerweg vgl. RSW Elmshorn-HH)
6.2 Radverkehr (Kurzfristige radverkehrsfördernde Maßnahmen)	37	Im Rahmen der Veloroute ist zudem eine Fahrradstraße für die Uetersener Straße (Tornesch) und den Tornescher Weg (Uetersen) vorgesehen. In diesem Zuge wird der Umbau der Kreuzung K20 / Tornescher Weg angeregt, damit der Kfz-Verkehr von der BAB 23 nicht über diese Veloroute verkehren muss.

Auswirkungen auf Umwelt, Klima und Verkehr

Der Mobilitätssektor nimmt im Umgang mit dem Klimawandel und seinen Folgen einen wichtigen Schwerpunkt ein. Eine Mobilitätswende, bei der ein Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad und den ÖPNV gestärkt werden kann, ist dabei ein immens wichtiger Baustein.

Kinder- und Jugendbeteiligung

Finanzielle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen / Darstellung der Folgekosten

Der Beschluss hat finanzielle Auswirkungen: ja nein

Die Maßnahme/Aufgabe ist: vollständig eigenfinanziert

- teilweise gegenfinanziert
 vollständig gegenfinanziert

- Auswirkungen auf den Stellenplan: Stellenmehrbedarf Stellenminderbedarf
 höhere Dotierung Niedrigere Dotierung
 Keine Auswirkungen

- Es wurde eine Wirtschaftlichkeitsprüfung durchgeführt: ja nein
 Es liegt eine Ausweitung oder eine Neuaufnahme einer
 Freiwilligen Leistung vor: ja nein

Produkte/e:						
Erträge/Aufwendungen	2022	2023	2024	2025	2026	2027 ff.
	in EUR					
<i>* Anzugeben bei Erträgen, ob Zuschüsse/Zuweisungen; Transfererträge; Kostenerstattungen/Leistungsentgelte oder sonstige Erträge</i>						
<i>* Anzugeben bei Aufwendungen, ob Personalaufwand; Sozialtransferaufwand; Sachaufwand; Zuschüsse/Zuweisungen oder sonstige Aufwendungen</i>						
Erträge*:						
Aufwendungen*:						
Saldo (E-A)						
davon noch zu veranschlagen:						
Investition/Investitionsförderung	2022	2023	2024	2025	2026	2027 ff.
	in EUR					
Einzahlungen						
Auszahlungen						
Saldo (E-A)						
davon noch zu veranschlagen:						
Erträge (z.B. Auflösung von Sonderposten)						
Abschreibungsaufwand						
Saldo (E-A)						
davon noch zu veranschlagen:						
Verpflichtungsermächtigungen						
davon noch zu veranschlagen:						
Folgeinsparungen/-kosten	2022	2023	2024	2025	2026	2027 ff.
	in EUR					
<i>(indirekte Auswirkungen, ggf. sorgfältig zu schätzen)</i>						
<i>* Anzugeben bei Erträgen, ob Zuschüsse/Zuweisungen; Transfererträge; Kostenerstattungen/Leistungsentgelte oder sonstige Erträge</i>						
<i>* Anzugeben bei Aufwendungen, ob Personalaufwand; Sozialtransferaufwand; Sachaufwand; Zuschüsse/Zuweisungen oder sonstige Aufwendungen</i>						
Erträge*:						
Aufwendungen*:						
Saldo (E-A)						
davon noch zu veranschlagen:						

Beschlussvorschlag

Der Umweltausschuss beauftragt die Verwaltung eine Stellungnahme zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Uetersen mit den dargestellten Inhalten abzugeben und ergänzt diese um die folgenden Aspekte:

-
-
- ...

gez. Sabine Kählert
 Bürgermeisterin

Anlage/n

1	VEP_Uetersen_Entwurf
---	----------------------

Verkehrsentwicklungsplan Stadt Uetersen



Verkehrsentwicklungsplan Stadt Uetersen

- Entwurf -

Stand 27.08.2020

Auftraggeber: **Stadt Uetersen,
Wassermühlenstraße 7
25436 Uetersen**

Auftragnehmer: **PGT Umwelt und Verkehr GmbH
Vordere Schöneworth 18, 30167 Hannover
Telefon: 0511 / 38 39 40
Telefax: 0511 / 38 39 450
EMAIL: POST@PGT-HANNOVER.DE**

Bearbeitung: **Dipl.-Ing. H. MAZUR
C. WILMERS, M.SC.**

Grafik: **Dipl.-Geogr. R. NÖLLGEN
G. HERNER
R. WEBER**

Hannover, 27. August 2020

P3252_T_200827_VEP_Uetersen.docx

INHALTSVERZEICHNIS:

1	Ausgangslage	1
2	Aufgaben und Vorgehen	2
3	Heutige Situation.....	4
3.1	Lage im Raum und Siedlungsstruktur	4
3.2	Kfz-Verkehr	7
3.3	Fußverkehr / Barrierefreiheit	10
3.4	Radverkehr	11
3.5	Bus und Bahn	12
3.6	Ruhender Verkehr.....	16
3.7	Zusammenfassende Bewertung.....	16
4	„Stadt im Wandel“ / Prognose 2040	18
4.1	Planungen Dritter	18
4.2	Allgemeine Verkehrsentwicklung	20
4.3	Weitere Einflussgrößen auf die zukünftige Entwicklung	22
5	Ziele.....	24
5.1	Allgemeine Ziele des VEP.....	24
5.2	Handlungsfelder für Uetersen	25
6	Maßnahmenempfehlungen	30
6.1	Fußverkehr / Barrierefreiheit	30
6.2	Radverkehr	33
6.3	Nutzung von Bussen und Bahn fördern.....	39
6.4	Verkehrssicherheit erhöhen	40
6.5	Verkehrsführung im HVS / B 431	42
6.6	Stadtverträglichen Stadtstraßenumbau fördern	45
6.7	Stadtverträglicher ruhender Verkehr	49
6.8	Nutzung innovativer Verkehrsmittel ermöglichen.....	50
6.9	Öffentlichkeit herstellen.....	51
7	Schlüsselmaßnahmen.....	53
8	Fazit / Weiteres Vorgehen.....	55

ABBILDUNGSVERZEICHNIS:

Abb. 2.1:	Vorgehen Verkehrsentwicklungsplan Stadt Uetersen	3
Abb. 3.1:	Klassifiziertes Straßennetz Stadt Uetersen	5
Abb. 3.2:	Quellen und Ziele der Stadt Uetersen	6
Abb. 3.3:	Einpendelnde in die Stadt Uetersen.....	6
Abb. 3.4:	Auspendelnde aus der Stadt Uetersen	7
Abb. 3.5:	Kfz-Verkehrsmengen in Kfz/24 h	8
Abb. 3.6:	Fußläufige „Abkürzung“ – leider nicht bis in die Stadtmitte hinein.....	10
Abb. 3.7:	Beispiel – Hinweis auf ausreichenden Überholabstand.....	11
Abb. 3.8:	ÖPNV Liniennetz und Fahrtenangebot werktags	12
Abb. 3.9:	ÖPNV Liniennetz und Fahrtenangebot Samstag und Sonntag13	
Abb. 3.10:	Haltestellen im Stadtgebiet sind nicht barrierefrei (Beispiel: Haltestelle Denkmal).....	14
Abb. 3.11:	Haltestelle Buttermarkt.....	14
Abb. 3.12:	Fahrtzeiten zu den umliegenden Bahnhöfen.....	15
Abb. 4.1:	Potentieller Streckenverlauf und mögl. Maßnahmen der Veloroute	18
Abb. 4.2:	Übersicht des Aus- und Neubauplans der K 22	19
Abb. 4.3:	Trends und Einflussfaktoren auf die Verkehrsprognose (eigene Darstellung)	23
Abb. 6.1:	Barrierefreiheit zum Vorteil Aller	31
Abb. 6.2:	Hinweise für den Umgang mit Barrierefreiheit.....	32
Abb. 6.3:	„Besitzbare“ Stadt! (nicht nur für kurze Pausen und nicht nur für Senioren).....	32
Abb. 6.4:	Hauptfußwegenetz Uetersen	33
Abb. 6.5:	Rahmenbedingungen des Radverkehrs.....	35
Abb. 6.6:	Radverkehrsnetz Stadt Uetersen	36
Abb. 6.7:	Fußgängerzone mit ihren unterschiedlichen Nutzungsansprüchen.....	37
Abb. 6.8:	Hinweise für den Umgang mit Radverkehr.....	38
Abb. 6.9:	Wohnungsnah ebenerdigen Zugriff auf das Fahrrad ermöglichen.....	39
Abb. 6.10:	Entwurf zur Umgestaltung am Knotenpunkt B 431 (Lohe) / Reuterstraße.....	43
Abb. 6.11:	Optimierung des Verlaufs der B 431	44

Abb. 6.12: Mögliche Konzeptidee für einen Kreisverkehrsplatz, die weiterentwickelt werden soll	46
Abb. 6.13: Konzeptskizze zum Knotenpunkt Heinrich-Schröder-Straße / Bahnstraße / Kleine Twiete / Ossenpad.....	47
Abb. 6.14: Konzeptskizze Meßtorffstraße und Knotenpunkt Großer Wulfhagen / An der Klosterkoppel / Röpkes Mühle	48
Abb. 7.1: Schlüsselmaßnahmen Stadt Uetersen.....	53

TABELLENVERZEICHNIS:

Tab. 4.1: Veränderung der Pkw- Jahresfahrleistungen	22
Tab. 7.1: Schlüsselmaßnahmen für die Stadt Uetersen (Auswahl)	54

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	
AS	Anschlussstelle
BAB	Bundesautobahn
B+R	Bike und Ride
FNP	Flächennutzungsplan
LAP	Lärmaktionsplan
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Modal split	Verteilung der Verkehre auf die verschiedenen Verkehrsarten
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park und Ride
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
SUV	Sport Utility Vehicle
SV	Schwerverkehr, > 3,5 t
SVZ	Straßenverkehrszählung
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

1 Ausgangslage

Die Stadt Uetersen hat beschlossen, den 2008 aufgestellten Verkehrsentwicklungsplan¹ fortschreiben zu lassen. Das Augenmerk des damaligen Verkehrsentwicklungsplans lag auf dem motorisierten Individualverkehr (MIV). Bei der Fortschreibung sollen insbesondere die Bedingungen für den Fußverkehr, den Radverkehr und den ÖPNV verbessert werden und klare, örtliche Maßnahmen stehen im Mittelpunkt der Bearbeitung.

Vor dem Hintergrund der zukünftigen möglichen Entwicklung sollen Szenarien der Verkehrsmittelentwicklung und ihrer Auswirkungen auf das örtliche Straßennetz ebenso bewertet werden, wie die Auswirkungen übergeordneter verkehrlicher Entwicklungen auf das Stadtgebiet. Daraus abgeleitet sollen kurz- und mittelfristig umsetzbare Maßnahmen erarbeitet und beschlossen werden.

¹ Wasser- und Verkehrs-Kontor GmbH, Verkehrsentwicklungsplan Stadt Uetersen, Neumünster, 2008

2 Aufgaben und Vorgehen

Die Aufgaben des VEP sind im Baugesetzbuch definiert. Als verwaltungsverbindlicher Rahmen soll er die städtebauliche Entwicklung begleiten und die verkehrlichen Gegebenheiten sowie die Stellung der einzelnen Verkehrsarten zueinander darstellen und ordnen.

Dabei werden im Verkehrsentwicklungsplan sowohl die Ursachen als auch Auswirkungen von Verkehr und Verkehrsabläufen behandelt. Als Aufgabe der Verkehrsentwicklungsplanung wird die „zielorientierte, systematische, vorausschauende und informierte Vorbereitung von Entscheidungen über Handlungen, die den Verkehr (Angebot, Nachfrage, Abwicklung und Auswirkungen) nach den jeweils festgelegten Zielen beeinflussen sollen“², definiert. Die Sicherung der Mobilität und die verträgliche Abwicklung des Verkehrs in Bezug auf Ressourcenbeanspruchung und Umweltbelastungen stellen wichtige Ziele der Verkehrsplanung dar³. Zudem sollen die örtlichen Ziele formuliert werden, Interessengegensätze gelöst und Handlungsschwerpunkte für den VEP formuliert werden.

Die Verkehrsentwicklungsplanung dient der Sicherung, der nachhaltigen Stärkung und Entwicklung der Stadt Uetersen als Grundzentrum und als wichtiger Wirtschafts-, Wohn- und Naherholungsstandort.

Der Verkehrsentwicklungsplan nimmt auf alle Verkehrsarten und auf besonders schützenswerte bzw. wichtige Verkehrsräume direkten Bezug und stellt verkehrliche Potenziale auch in Abwägung der Verkehrsarten und der Nutzung der Verkehrsmittel zueinander dar.

Ausgehend von einer umfangreichen Analyse der aktuellen Mobilität in Uetersen wird eine Vision für ein „Uetersen 2030 / 40“ mit darauf abgestimmten Handlungsfeldern entwickelt und der Rahmen für die Handlungserfordernisse und der daraus folgenden Maßnahmenvorschläge gesetzt.

Die Bearbeitung des VEP ist mit einer intensiven Abstimmung durchgeführt worden. Ein Arbeitskreis bestehend aus Verwaltungsfachleuten und Vertretern der politischen Fraktionen und dem Seniorenbeirat fand im November

² FGSV, Leitfaden für Verkehrsentwicklungsplanungen, Köln, 2001.

³ FIS, Verkehrsentwicklungsplanung, 2018, online unter:

<https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/414987/>

2019, Januar, Februar sowie Juni 2020 statt. In der ersten Sitzung des Arbeitskreises wurde die Bestandssituation und Bewertung und in der zweiten Sitzung Handlungsfelder und Maßnahmen vorgestellt. Der dritte AK diente der interfraktionellen, internen Abstimmung, zu den von der PGT Umwelt und Verkehr GmbH vorgeschlagenen Maßnahmen, und legte Schwerpunkte fest, die anschließend in den Fraktionen und Interessensverbänden diskutiert und priorisiert wurden. Im Rahmen des vierten AK wurden dann die Maßnahmen festgelegt, die als Schlüsselmaßnahmen im Bauausschuss vorgestellt und weiterverfolgt werden sollen.



Abb. 2.1: Vorgehen Verkehrsentwicklungsplan Stadt Uetersen

3 Heutige Situation

Die heutige Situation innerhalb des Stadtgebietes wurde durch umfangreiche Befahrungen mit Rad und Kfz, Begehungen insbesondere im Bereich der Innenstadt sowie videounterstützten Verkehrszählungen für den Rad- und Kfz-Verkehr untersucht.

3.1 Lage im Raum und Siedlungsstruktur

Die Stadt Uetersen ist ein Grundzentrum, welches teilweise auch Funktionen eines Mittelzentrums innehat. Sie hat ca. 18.000 Einwohner und liegt im Landkreis Pinneberg, der zur Metropolregion Hamburg gehört, in Schleswig-Holstein. Im Einzugsgebiet Uetersen leben ca. 50.000 Personen. Die Funktion eines Oberzentrums übernimmt die ca. 35 km entfernt liegende Stadt Hamburg. Mittelzentren in der Nähe sind die ebenfalls im Landkreis liegenden Städte Tornesch, Elmshorn, und Pinneberg.

Die Stadt kann mit verschiedenen Verkehrsmitteln erreicht werden:

- Uetersen ist mit dem Fahrrad entlang des klassifizierten Straßennetzes sowie über regionale, überwiegend selbstständig geführte Radrouten mit den Nachbarorten verbunden.
- Die Stadt ist über die B 431 und verschiedene Kreisstraßen (K 11, K 20) erschlossen und an das überregionale Straßennetz angebunden. Die nächstgelegene Autobahnanschlussstelle Tornesch (BAB 23) liegt ca. 8 km von der Innenstadt entfernt (vgl. Abb. 3.1).
- Die Stadt verfügt über keinen eigenen Bahnhof. Die nächstgelegenen Bahnhöfe sind in Tornesch (ca. 4 km), Elmshorn (ca. 10 km) und in Pinneberg (ca. 11 km) und können mit dem Linienbusverkehr erreicht werden.

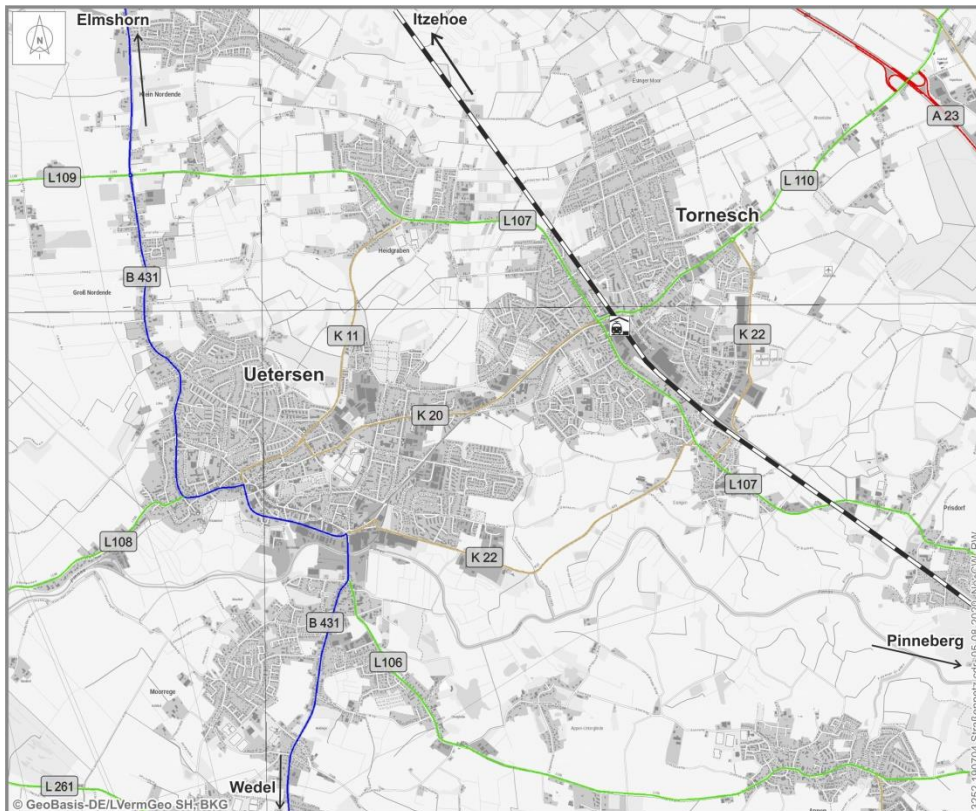


Abb. 3.1: Klassifiziertes Straßennetz Stadt Uetersen

Eine Übersicht über die Lage wichtiger innerstädtischer Quellen und Ziele sind der Abb. 3.2 zu entnehmen.

Die Fußgängerzone und der Geschäftsbereich befinden sich im Großen Sand und können aus allen Bereichen der Stadt in weniger als 3 km erreicht werden. Große und mittelständische Betriebe und viele Kleinunternehmen haben sich in Uetersen angesiedelt⁴. Gewerblich genutzte Gebiete, die teilweise auch einen Schienenanschluss haben, befinden sich vor allem im östlichen Stadtgebiet. In den sechs Schulen, die auch für die umliegenden Städte wie beispielsweise Tornesch eine wichtige Bedeutung haben, können alle Abschlüsse erworben werden.

Uetersen, bekannt als Rosen- und Hochzeitsstadt und „Chorstadt des Nordens“, ist ein beliebtes Ziel für Wochenend- und Tagesausflüge und gehört auch zur AktivRegion Schleswig-Holstein. Zu den bekannten Sehenswürdigkeiten zählen u.a. das Rosarium und das Adelige Kloster.

⁴ <https://uetersen.de/>

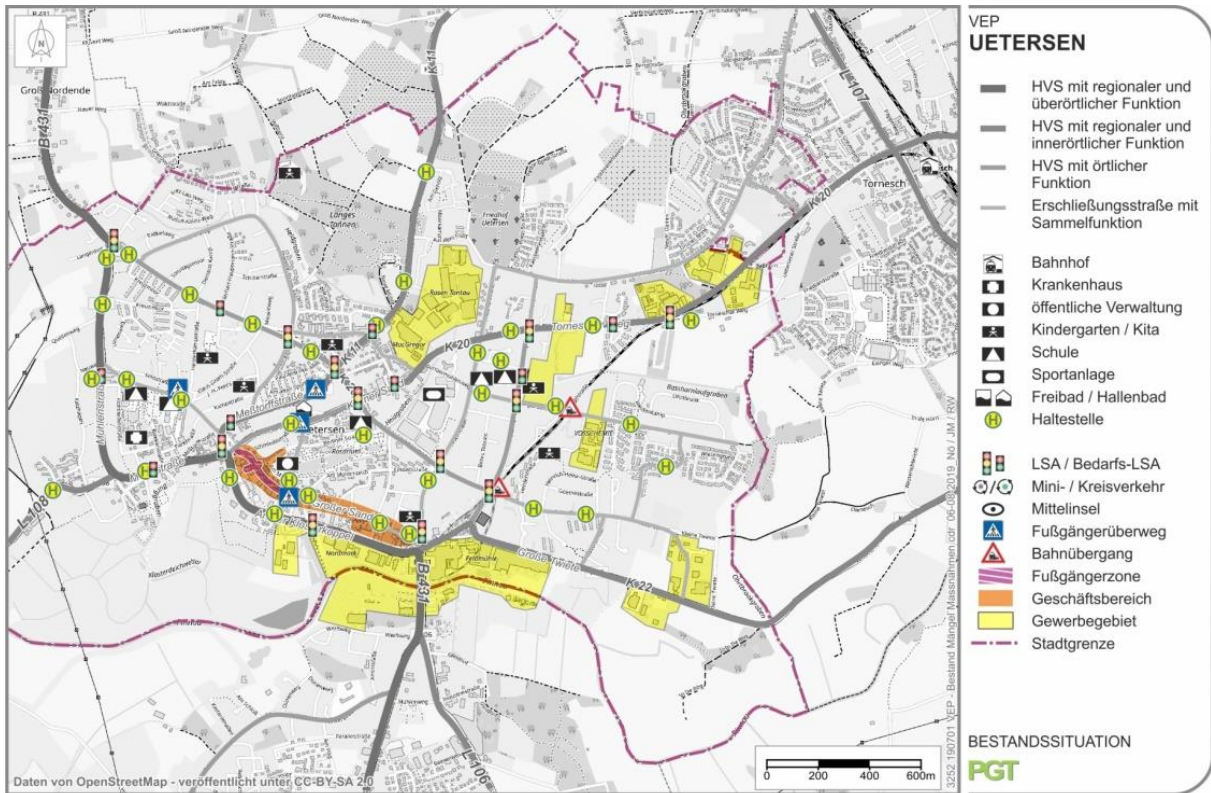


Abb. 3.2: Quellen und Ziele der Stadt Uetersen

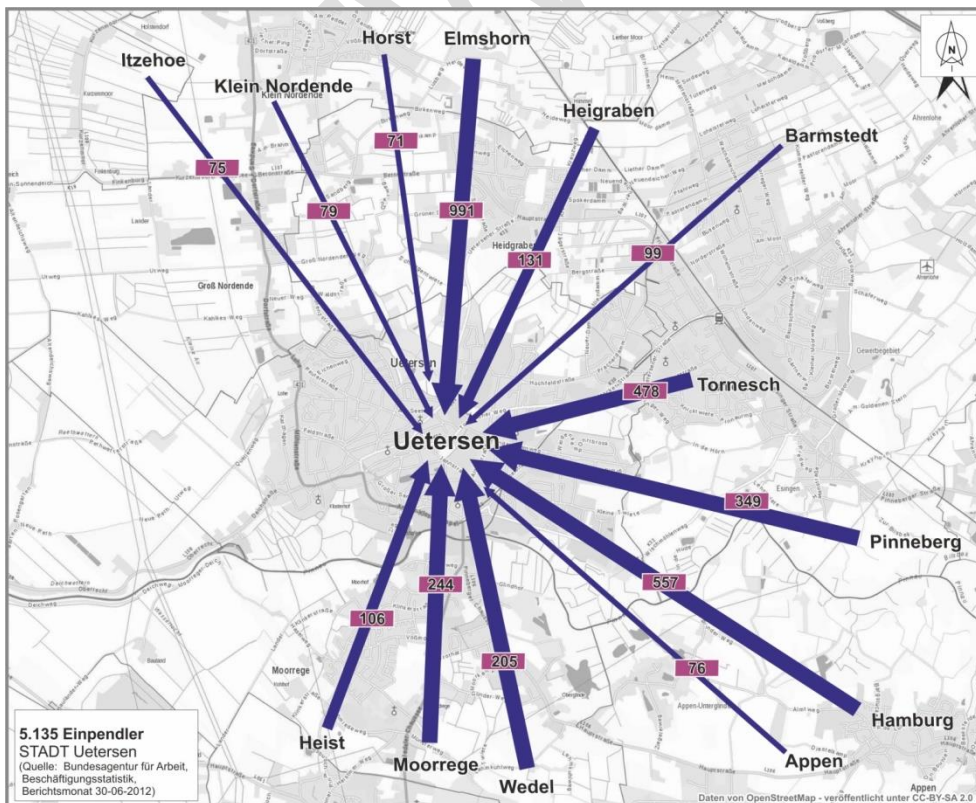


Abb. 3.3: Einpendelnde in die Stadt Uetersen

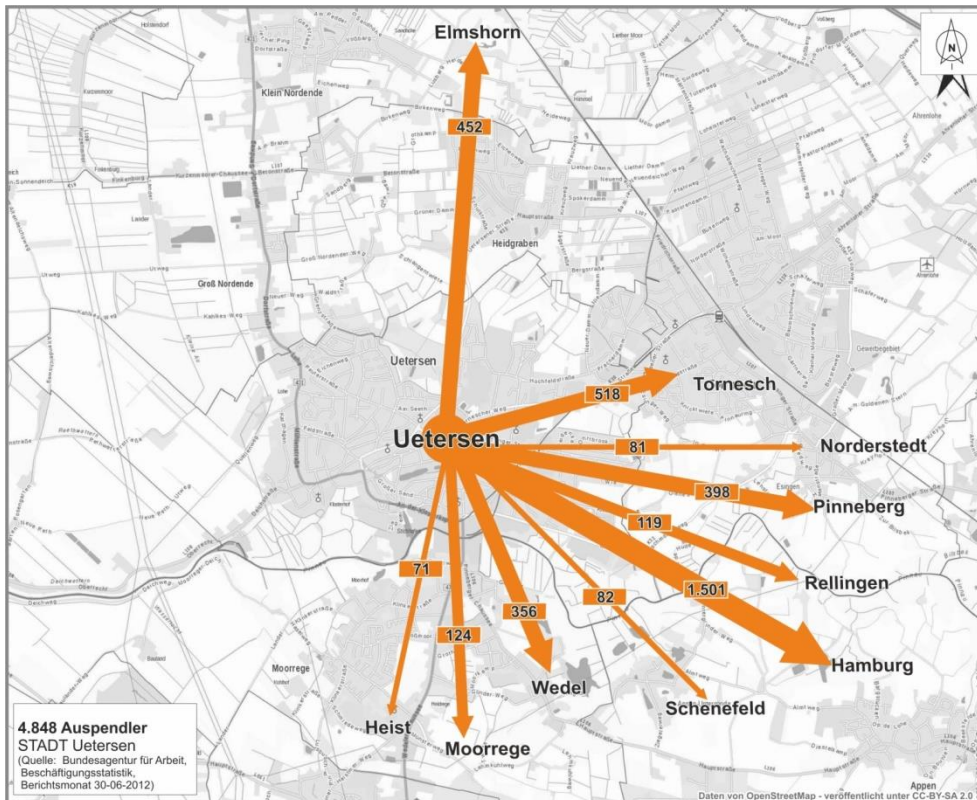


Abb. 3.4: Auspendelnde aus der Stadt Uetersen

Anhand der Pendlerzahlen, die aus dem Jahr 2012 vorliegen (vgl. Abb. 3.3 und Abb. 3.4), zeigen sich die starken Verflechtungen mit Hamburg und den Städten im Landkreis (Tornesch, Elmshorn und Pinneberg). Uetersen weist ein positives Pendlersaldo auf.

3.2 Kfz-Verkehr

Die Verkehre wurden mithilfe umfangreicher Verkehrserhebungen im HVS, welches sich aus den klassifizierten und anderen wichtigen innerstädtischen Straße wie der Reuterstraße und dem Ossenpad zusammensetzt (siehe auch Abb. 3.2), dokumentiert. Am Donnerstag, den 28.05.2019 wurde an verschiedenen Stellen im gesamten Stadtgebiet eine umfangreiche Verkehrszählung an 8 Knotenpunkten mittels Videoerfassung durchgeführt und in Bezug auf Rad- und Kfz-Verkehre ausgewertet (vgl. Abb. 3.5).

Kfz-Verkehrsmengen

Die Kfz-Verkehrsmengen im Stadtgebiet Uetersen sind moderat. Lediglich auf den Straßen, die in das Stadtgebiet ein- bzw. ausfahren, sind im Querschnitt hohe Verkehrsmengen zu verzeichnen:

- B 431 (Süden, Richtung Pinneberg) ca. 20.000 Kfz/24 h
- B 431 (Norden, Richtung Elmshorn) ca. 11.000 Kfz/24 h
- K 20 (Westen, Richtung Tornesch) ca. 14.000 Kfz/24 h

Innerstädtisch verteilen sich die Verkehrsmengen (über die B 431 aus Norden kommend) gleichermaßen auf den weiteren Verlauf der B 431 (Lohe) sowie die Reuterstraße und (über die B 431 aus Süden kommend) ebenfalls auf den weiteren Verlauf der B 431 (An der Klosterkoppel) und die Bahnstraße. Im Großen Sand, der eine wichtige Verbindung zur Innenstadt herstellt, fahren 4.000 Kfz/24 h im Querschnitt.

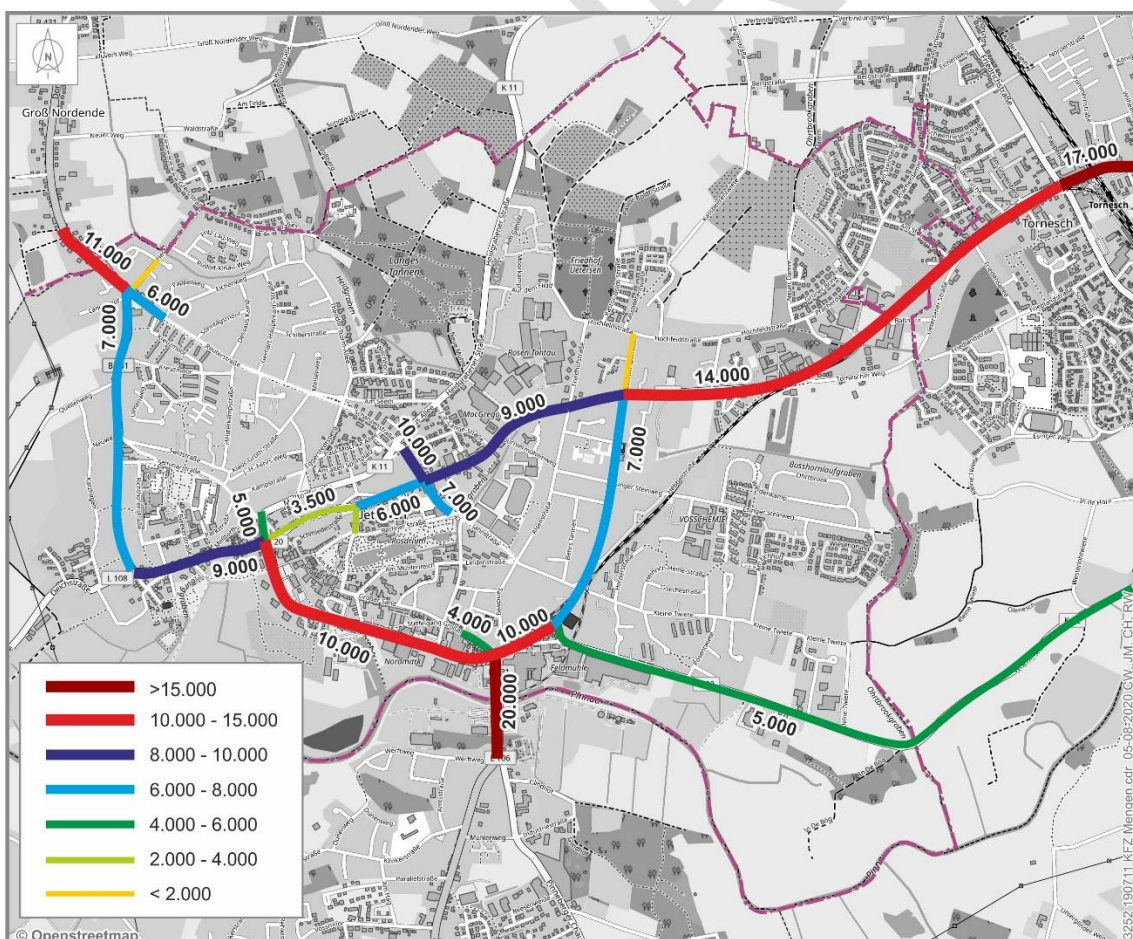


Abb. 3.5: Kfz-Verkehrsmengen in Kfz/24 h

Schwerverkehrsmengen

Die Schwerverkehrsanteile im städtischen Straßennetz sind gering und liegen unter 5 % des Kfz-Aufkommens. Der Ossenpad bzw. die Bahnstraße weisen mit etwa 6 % Schwerverkehrsanteil durch die Anbindung an die Gewerbegebiete (vgl. Abb. 3.2) den höchsten Anteil auf.

Lärmbelastung im Verkehrsnetz

Im Zuge des Lärmaktionsplans 3. Stufe wurde lediglich in Teilabschnitten der B 431 eine Berechnung der Schallimmissionen durchgeführt⁵. Aufgrund der Verkehrsbelastungen und der engen Straßenräume kann im Zuge mehrerer Stadtstraßen (z.B. Tornescher Weg, Ossenpad) von hohen Lärmbelastungen durch Verkehrslärm ausgegangen werden.

Durchgangsverkehr

Das Verkehrsaufkommen ist vor allem durch örtlichen Quell- und Zielverkehr bestimmt. Der Anteil des Durchgangsverkehrs im innerstädtischen Straßennetz ist vergleichsweise gering, da die umliegenden Gebiete Uetersens weniger dicht besiedelt sind und die A 23, an die alle Bereiche gut angebunden sind, von einem großen Teil der bspw. nach Hamburg und Pinneberg orientierten Verkehre genutzt wird.

Geschwindigkeiten

In weiten Teilen des Stadtgebiets, vor allem in den Wohngebieten, bestehen derzeit bereits Tempo 30-Zonen. Auch im Großen Sand wurde eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h eingeführt. Der zentrale Bereich um den Markt ist Teil einer Tempo 20-Zone.

Das Straßennetz in Uetersen ist für die auftretenden Verkehrsmengen und die Abwicklung des Kfz-Verkehrs leistungsfähig. Leistungsfähigkeitsengpässe gibt es zu den Hauptverkehrszeiten morgens und auch nachmittags am lichtsignalgeregelten Knotenpunkt Pinnauallee / An der Klosterkoppel. Hier zeigt sich, dass die aus verschiedenen Richtungen auftretenden Ströme, die Spuraufteilung sowie die Ampelsteuerung am Knoten keine Verkehrsabwicklung ohne längere Wartezeiten für den Kfz-Verkehr ermöglicht. Auch die Radverkehrssituation ist nicht befriedigend und Fußgänger müssen teilweise sehr lange Wege zurücklegen.

⁵ www.umweltdaten.landsh.de/laerm

Im Zuge der B 431 oder der Reuterstraße gibt es diese Leistungsfähigkeitsengpässe nicht. Hier ist eher die Abwicklung der Verkehre kritisch, da auf teilweise langen, geraden Strecken oder in sehr engen Straßenräumen die Fahrgeschwindigkeiten hoch, das Sicherheitsempfinden des Radfahrenden eingeschränkt und die Lärmbelastung teilw. unzumutbar sind.

3.3 Fußverkehr / Barrierefreiheit

Uetersen hat eine kompakte Ortsstruktur, die dazu führt, dass die Wege im Stadtgebiet kurz sind. Verstärkt wird der Effekt durch kleine Wegeverbindungen wie bspw. vom Kleinen Sand und Meßtorffstraße, die die fußläufige Erreichbarkeit verbessern (vgl. Abb. 3.6). Dennoch sind diese insgesamt nicht durchgängig verbunden. Die Fußgängerzone und der Markt sind aus allen Bereichen der Stadt in weniger als 3 km fußläufig erreichbar.



Abb. 3.6: Fußläufige „Abkürzung“ – leider nicht bis in die Stadtmitte hinein

In der Fußgängerzone, die sich abschnittsweise im Großen Sand, der Kastanienallee und im Großen Wulfhagen befindet, bestehen mehrere Sitzgelegenheiten, was die Aufenthaltsqualität weiter erhöht. Ebenso attraktiv sind die Wegeverbindungen durch den Rosengarten und zum Adelligen Kloster.

Viele Gehwege in Uetersen sind sehr schmal und werden zusätzlich durch die tlw. gemeinsame Nutzung durch den Radverkehr eingeschränkt. Die Barrierefreiheit vieler Fußwege ist nicht gewährleistet. Durchgängig barrierefreie Wege im Stadtgebiet sind nicht vorhanden. Die Haltestellen des Öffentlichen Personen-Nahverkehrs (ÖPNV) sind ebenfalls nicht barrierefrei ausgebaut. Hier besteht dringender Handlungsbedarf.

3.4 Radverkehr

Das Radverkehrsaufkommen, welches bei der Zählung im Mai 2019 ermittelt wurde, ist moderat. Am Knotenpunkt Schanzenstraße / Tornescher Weg / Jahnstraße wurden in 24 h in den Knotenarmen jeweils mehr als 400 Radfahrende gezählt. Besonders hohe Radverkehrsmengen wurden am Knotenpunkt An der Klosterkoppel / Pinnauallee / Bahnstraße / Großer Sand festgestellt. Im südlichen Knotenpunktarm führen innerhalb von zwei Stunden (morgendliche und nachmittägliche Spitzenstunde des Kfz) etwa 330 Radfahrende.

Die Bedingungen für das Radfahren in Uetersen sind aufgrund des flachen Reliefs und der kompakten Stadtstruktur – alle innerstädtischen Ziele sind weniger als 5 km entfernt – gut. Auch der Bahnhof Tornesch, der ca. 4 km von der Innenstadt entfernt liegt, kann mit dem Rad gut erreicht werden.

Die Radverkehrsinfrastruktur ist jedoch innerorts kaum sichtbar. Oftmals ist die Führung an Knotenpunkten unklar. Punktuell ist eine moderne Radverkehrsinfrastruktur mit separaten Radampeln, vorgezogenen Aufstellflächen, fahrbahnanliegender direkter Radwegführung, Radschutzstreifen und Radfahrstreifen bereits vorhanden. Diese fehlt aber an vielen weiteren Stellen im Stadtgebiet. Kritisch ist auch die gemeinsame Nutzung der Gehwege durch den Rad- und Fußverkehr.

Auf vielen Straßen fährt der Radverkehr sinnvollerweise in der Fahrbahn. An mehreren Stellen wird im Stadtgebiet darauf hingewiesen, dass der Radverkehr mit einem ausreichenden Abstand (1,5 m) zu überholen ist. Die Verkehrsschilder sind ein erster Schritt um auf den die Fahrbahn zurecht nutzenden Radverkehr aufmerksam zu machen. Dennoch fehlen weitere radverkehrsunterstützende Maßnahmen .



Abb. 3.7: Beispiel – Hinweis auf ausreichenden Überholabstand

Ein durchgängig erkennbares, komfortabel befahrbares Netz, welches die wichtigen Ziele der Stadt und der Umgebung verknüpft ist nicht vorhanden. Eine Netzhierarchisierung fehlt.

Die Anzahl der Abstellanlagen im Stadtgebiet ist häufig nicht ausreichend. Hier bestehen insbesondere im Bereich der Innenstadt Defizite.

3.5 Bus und Bahn

Busverkehr

Der Linienbusverkehr in Uetersen stellt sowohl Verbindungen zu innerstädtischen als auch zu überregionalen Zielen her. Wichtige Verknüpfungspunkte stellen in Uetersen die Haltestellen Buttermarkt, der von allen Buslinien angefahren wird, und Ostbahnhof dar. Die Innenstadt ist über die Haltestelle Denkmal, an der vier Buslinien halten, gut angebunden.

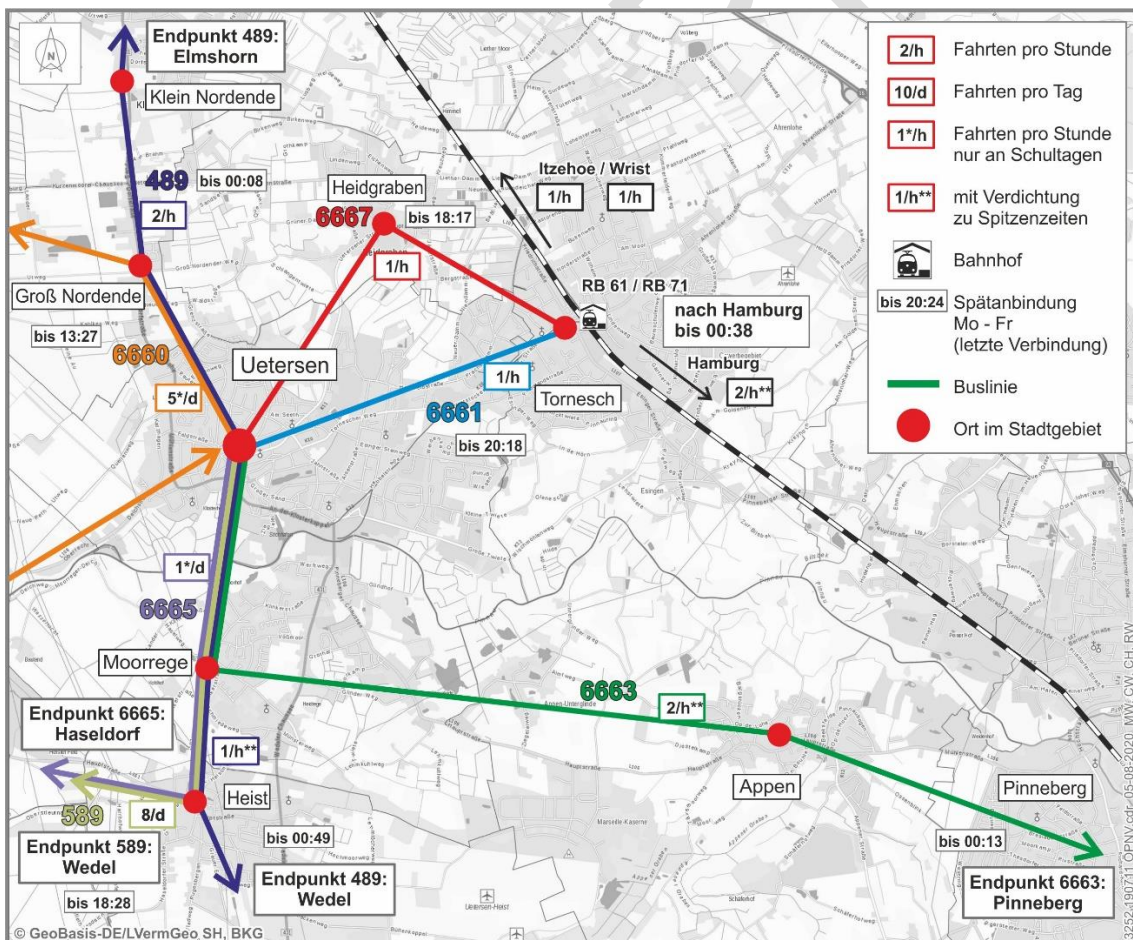


Abb. 3.8: ÖPNV Liniennetz und Fahrtenangebot werktags

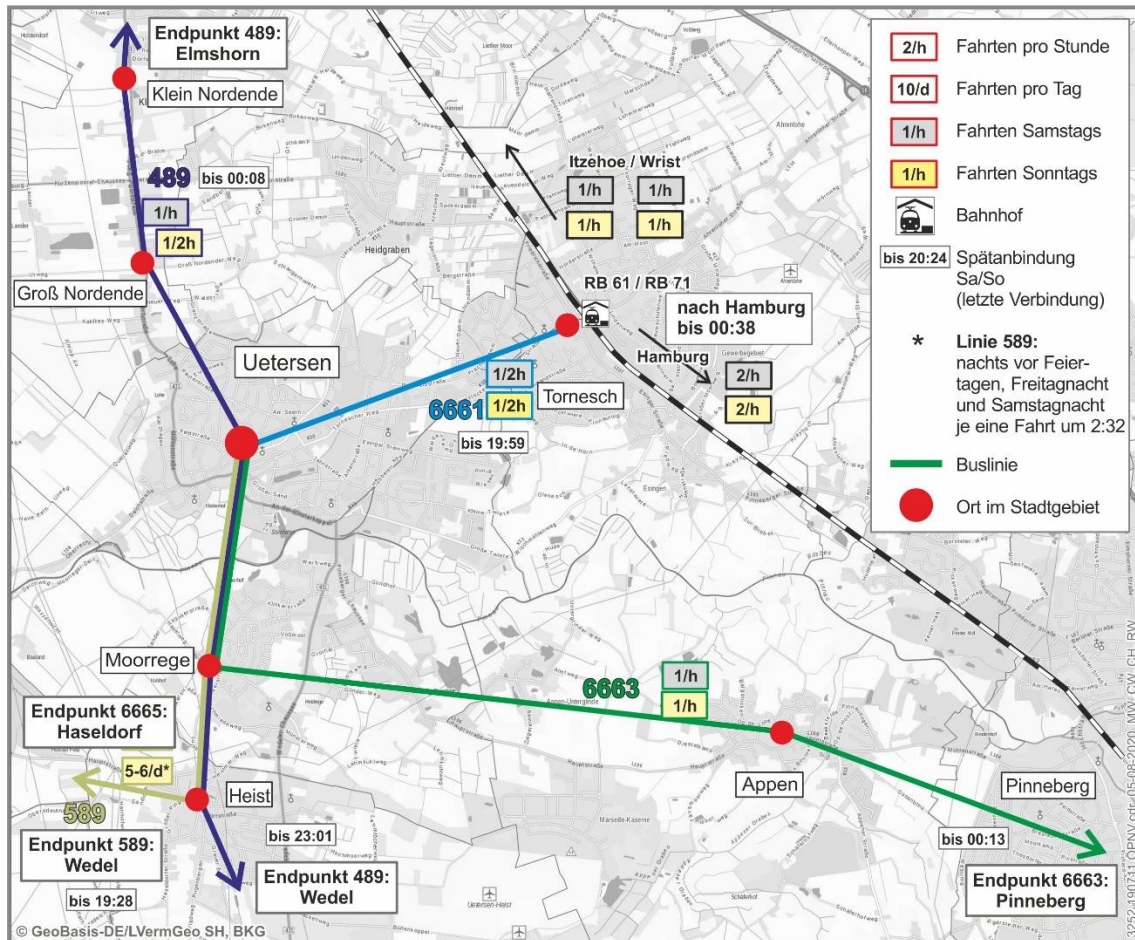


Abb. 3.9: ÖPNV Liniennetz und Fahrtenangebot Samstag und Sonntag

Überregional ist Uetersen zufriedenstellend angebunden. Zwei Buslinien (6661, 6667) binden jeweils stündlich über unterschiedliche Strecken die Stadt an Tornesch an. Zudem bedienen je eine Buslinie jeweils im halbstündlichen Takt Pinneberg (6663) und Elmshorn (489). Richtung Pinneberg bestehen zu Spitzenzeiten drei Fahrten pro Stunde. In Richtung Wedel fährt die 489 stündlich mit einer Verdichtung des Angebots zu Spitzenzeiten und die 589 mit 8 Fahrten pro Tag. Die Linien 6660 sowie 6665 fahren lediglich an Schultagen (vgl. Abb. 3.8).

Die Bedienung durch Buslinien ist auch am Wochenende gegeben. Uetersen ist im zweistündlichen Takt an Tornesch und stündlich an Pinneberg, Elmshorn sowie Wedel angebunden. Sonntags fährt die Linie 489 auf der Strecke Elmshorn-Wedel zweistündlich (vgl. Abb. 3.9).

Sowohl werktags als auch am Wochenende ist Uetersen mit den Linien 6663 (Pinneberg) und 489 (Elmshorn, Wedel) bis Mitternacht stündlich angebunden.

Haltestellen

Der Buttermarkt, der als Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) fungiert, ist die am meisten frequentierte Haltestelle im Ueterser Stadtgebiet. Die Linien 589, 6660, 6661, 6663 und 6667 enden hier. Der Buttermarkt wird als Pausen- und Wendepunkt genutzt. Der vorhandene Platz ist hierfür jedoch nicht ausreichend, um die betrieblichen und barrierefreien Anforderungen zufriedenstellend erfüllt werden und daher ist er immer wieder Gegenstand von Kritik (vgl. Abb. 3.11).

Weitere wichtige Punkte stellen die Haltestellen Ostbahnhof, Großer Wulfhagen, Famila und Denkmal dar. Dennoch ist die Nutzung des ÖPNV insgesamt verhältnismäßig gering.



Abb. 3.11: Haltestelle Buttermarkt



Abb. 3.10: Haltestellen im Stadtgebiet sind nicht barrierefrei (Beispiel: Haltestelle Denkmal)

Die Bushaltestellen im Stadtgebiet sind nicht barrierefrei ausgebaut (vgl. Abb. 3.10). Hier besteht Nachbesserungsbedarf.

Schienerverkehr / SPNV

Die im Stadtgebiet verlaufenden Schienen werden für den Güterverkehr genutzt. Uetersens Bahnhof ist stillgelegt.

Die nächstgelegenen Bahnhöfe befinden sich in Tornesch, Pinneberg und Elmshorn, die Verbindungen nach Hamburg und Itzehoe bzw. Wrist herstellen. Der RB 61 und der RB 71 fahren jeweils stündlich, sodass Hamburg mittels SPNV zweimal pro Stunde und Itzehoe und Wrist einmal pro Stunde angebunden sind. In Pinneberg und Wedel bestehen zudem Anbindungen an die S-Bahn in Richtung Hamburg. Die S 1 in Wedel fährt alle 20 Minuten und die S 3 in Pinneberg fährt alle 10 Minuten nach Hamburg.

Da die Bahnhöfe von Uetersen aus mit Linienbussen umstiegsgerecht angebunden sind, bestehen je nach Relation Fahrzeiten zu den jeweiligen Bahnhöfen mit Schienenanbindung von 20-35 Minuten (vgl. Abb. 3.12). Die Fahrtzeit nach Hamburg (HBF ca. 50 Minuten, nach Altona ca. 45 Minuten).

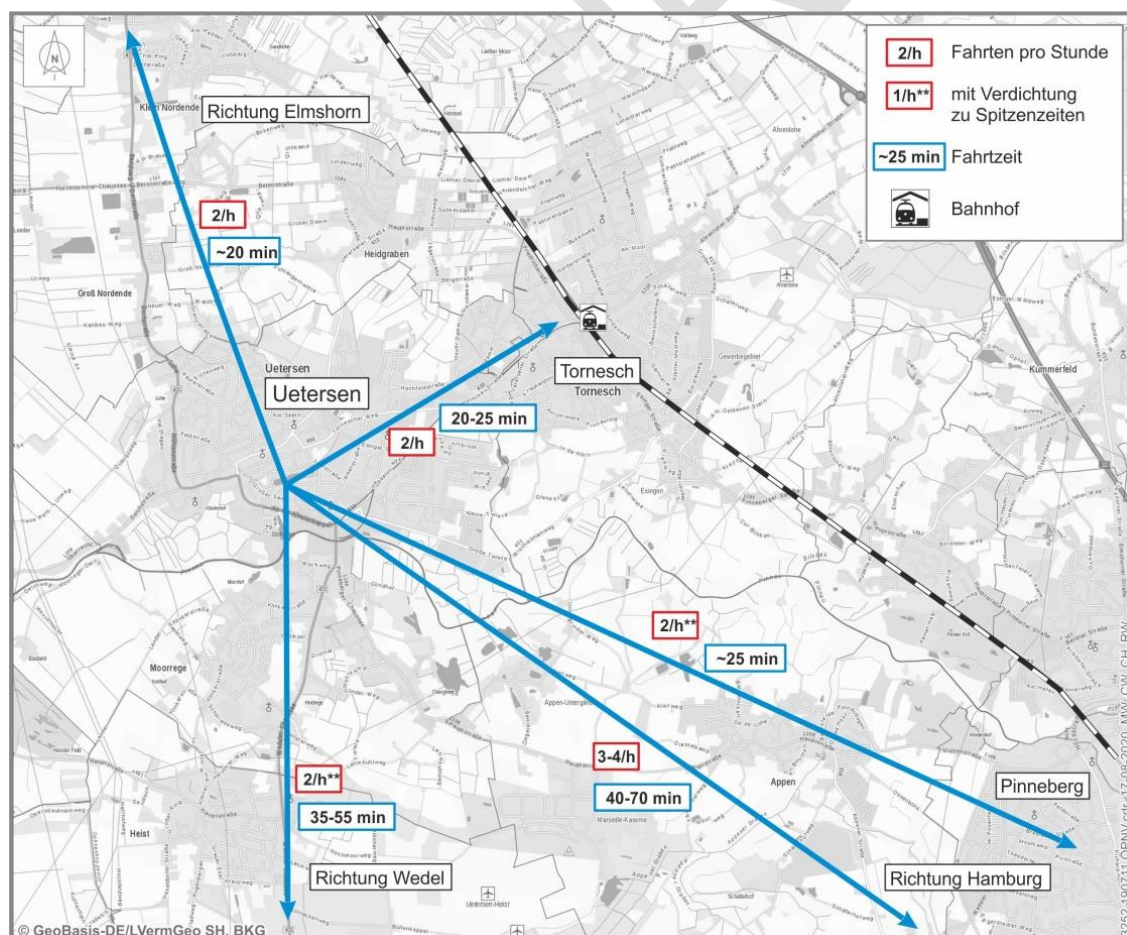


Abb. 3.12: Fahrzeiten zu den umliegenden Bahnhöfen

3.6 Ruhender Verkehr

Im Bereich der Innenstadt werden Parkplätze sowohl im Straßenraum als auch gebündelt auf größeren Parkplätzen wie z.B. dem Parkhaus an der Klosterkoppel zur Verfügung gestellt. Auch der Marktplatz wird als Parkfläche genutzt.

Überwiegend werden diese mit Parkscheibe bewirtschaftet. Die Begrenzung der Parkdauer unterteilt sich auf 1 h und 2 h, eine deutliche Abgrenzung der Bereiche ist dabei nicht erkennbar. Weitere Parkplätze sind unbewirtschaftet.

Der Parkdruck im innenstadtnahen Bereich ist tlw. hoch. Tagsüber weisen viele Parkplätze eine hohe Auslastung auf. Der Parkplatz An der Klosterkoppel ist dagegen eher gering ausgelastet

Zudem stehen auf einigen Parkplätzen wie auf dem Marktplatz, auf dem eine Bewirtschaftung mit Parkscheibe 2 h besteht, sog. Dauerparker, die die zeitliche Begrenzung teilweise deutlich überschreiten.

3.7 Zusammenfassende Bewertung

Zusammenfassend gibt es folgende Schwerpunkte der verkehrlichen Konflikte bzw. Mängel für oder durch die Verkehrsarten, die ein strategisches Vorgehen durch den VEP erfordern:

Fußverkehr / Barrierefreiheit

- schmale Gehwege, oft nicht getrennt vom Radverkehr
- häufig. fehlende Querungshilfen
- nicht durchgängig barrierefreies Wegenetz

Radverkehr

- fehlendes klar erkennbares Hauptverbindungsnetz
- keine durchgehend gut befahrbaren Radachsen
- Mängel in der Radverkehrsführung an Knotenpunkten und im Längsverkehr
- wenig radfahrunterstützende Infrastruktur
- Radverkehrsanlagen kaum sichtbar
- keine getrennten Rad- und Fußwege, gemeinsame Nutzung

- tlw. fehlende Fahrradstellplätze, –bügel

ÖPNV

- keine barrierefreien Haltestellen

KFZ

- Mängel in der Verkehrsabwicklung an Knotenpunkten (freie Rechtsabbieger, unübersichtliche Verkehrssituation, Rückstau)
- In einigen engen Straßenräumen unzumutbare Verkehrsbelastungen mit hohen Belastungen durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- Parkdruck insbesondere in der Innenstadt

4 „Stadt im Wandel“ / Prognose 2040

4.1 Planungen Dritter

Verschiedene Planungen, die das Stadtgebiet betreffen, sollen im VEP berücksichtigt werden:

Veloroute

Eine Veloroute, die das Gewerbegebiet Tornesch-Oha mit Tornesch (Bahnhof) und der Stadt Uetersen verbindet, ist geplant. Sie stellt eine wichtige Verbindung dar, auf der der Radverkehr zügig und komfortabel abgewickelt werden soll. Abb. 4.1 zeigt einen möglichen Verlauf der Veloroute mit Maßnahmenvorschlägen. Der genaue Streckenverlauf ist noch in der Abstimmung.

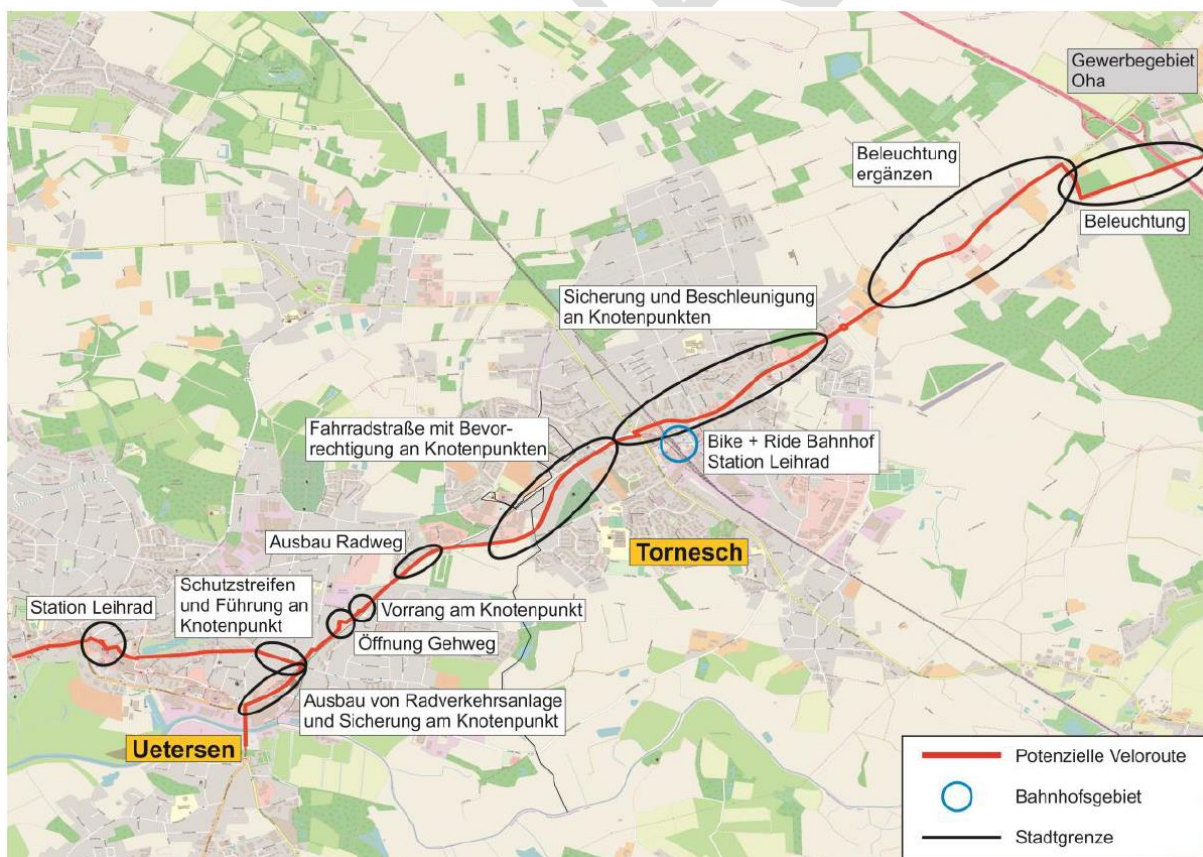


Abb. 4.1: Potentieller Streckenverlauf und mögl. Maßnahmen der Veloroute⁶

⁶ Veloroute Rosarium Uetersen – Tornesch – Gewerbegebiet Oha und Bike+Ride Bahnhof Tornesch, 2019

Aus- und Neubau K 22

Der Aus- und Neubau der K 22 befindet sich derzeit im Planfeststellungsverfahren. Ziele sind u.a. die Anbindung des südlichen Bereichs Uetersens an die L 110 und die A 23 sowie die Entlastung der K 20 und Gemeinde- und Durchgangsstraßen in Uetersen. „Der Aus- und Neubau der K22 erfolgt so, dass sie den heutigen und zukünftigen verkehrlichen Ansprüchen als leistungsfähige, überörtliche Verbindung zwischen der B 431 (Uetersen) und der L110, sowie der Erschließung der angrenzenden Gewerbegebiete, gerecht wird“⁷. Abb. 4.2 zeigt den aktuellen Plan der K 22 im Bereich von Uetersen bis Tornesch. Für den Zeitraum bis 2035 ist derzeit davon auszugehen, dass die Straße nicht realisiert wird.

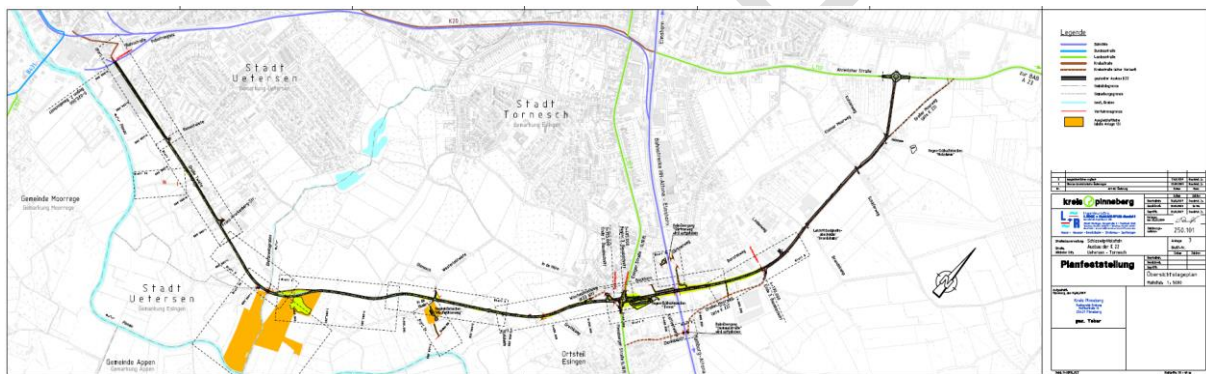


Abb. 4.2: Übersicht des Aus- und Neubauplans der K 22⁸

Die geplante Entlastungsstraße ist planerisch aufgrund ihres Verkehrswertes d.h. der nur geringen Entlastung von Fahrzeugen, die sie im Stadtgebiet erreicht, sowie der Belastung der neuen Straße kritisch zu hinterfragen. Ohne den Aus- und Neubau der K 22 abzulehnen, ist diese zumindest in Bezug auf die verkehrliche Wirkung zu präzisieren und für die Erschließung Uetersens zu optimieren.

Bahntrasse aktivieren

In einer Machbarkeitsstudie wurde untersucht, inwieweit eine Reaktivierung der bestehenden Bahntrasse, von Uetersen nach Tornesch, realisiert wer-

⁷ Ingenieurbüro Lenk + Rauchfuß GmbH: Kreis Pinneberg Ausbau K 22 Uetersen - Tornesch, Bauabschnitt 2 + 3 Erläuterungsbericht, 2017

⁸ ebenda

den kann. Alternativ soll eine Schnellbuslinie eingerichtet werden, die den Zubringerverkehr in Richtung Bahnhof Tornesch abwickelt.

Für den öffentlichen Nahverkehr in Uetersen ist die Vorentscheidung für einen Ausbau der Schnellbuslinie insofern gefallen, als dass eine Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke nicht prioritär ist und von daher zeitlich im Rahmen des Horizontes des Zeitraums des Verkehrsentwicklungsplanes nicht umsetzbar erscheint⁹. Zum Verlauf der Schnellbuslinie, die Uetersen an den Bahnhof Tornesch anbinden soll, gibt es unterschiedliche Überlegungen, die nicht federführend vom Verkehrsentwicklungsplan geführt werden. Dessen ungeachtet gibt es eine Reihe von Hinweisen, die im Zusammenhang mit der Führung eines Schnellbusses zu beachten sind:

- Der Schnellbus wird voraussichtlich mit einigen zentralen Haltestellen auf kurzem Wege an die S-Bahn und an den Regionalverkehr in Tornesch angebunden. Das führt möglicherweise zu Einschränkungen der Erreichbarkeit vom jeweiligen Quellgebiet aus d.h. wohnortnahe Haltestellen werden ggf. nicht mehr bedient bzw. aufgehoben.
- Die Versorgung und Nutzung der Buslinien für den innerörtlichen Verkehr innerhalb von Uetersen ist unter Umständen eingeschränkt
- Die ohnehin schwierige innerörtliche Versorgung durch die Konzentration der Buslinien auf die Anbindung des Bahnhofs Pinneberg und Tornesch wird weiter verschlechtert.

Infolgedessen ist darauf zu achten, dass das Liniennetz des Busverkehrs im Rahmen der Neuordnung auf die Schnellbushaltestellen und die Verbindung nach Pinneberg bezogen angepasst wird.

4.2 Allgemeine Verkehrsentwicklung

Die Vorhersage der zukünftigen Mobilität in Deutschland ist durch zahlreiche Unsicherheiten gekennzeichnet:

Die Diskussion um verkehrsbedingte Schadstoffe und den Klimawandel erhöht den Druck auf eine Veränderung des Verkehrsverhaltens. Als Folge dessen nimmt die seit Jahren schwelende, aber im Vergleich zu anderen

⁹ Ramboll: ÖPNV-Verbesserung Tornesch-Uetersen, Potentialanalyse und vereinfachte standardisierte Bewertung, 2020

Ländern wie Dänemark oder Holland vernachlässigte Förderung alternativer Verkehrsmittel „an Fahrt“ auf. Versäumnisse der Vergangenheit, die durch „autogerechte“ Planung entstanden sind, werden zunehmend erkannt. Ein Gegensteuern wird von nahezu allen Beteiligten gefordert.

Je nach Stärke dieser Strömungen werden die Prognosemodelle beeinflusst. Steuerungsmöglichkeiten dazu liegen sowohl auf kommunaler Ebene durch freiwillige Regelungen und Anreize, als auch beim Bund, der gesetzliche Regelungen schaffen kann, die den Umstieg auf alternative Verkehrsmittel anregen oder erzwingen.

Zudem mehren sich die Stimmen, die der Automobilindustrie eine für die Umwelt fehlerhafte und nicht hinreichende Berücksichtigung alternativer Antriebskonzepte unterstellen. Die forcierte Entwicklung von alternativen Antrieben wie Wasserstoff oder Elektromobilität als Alternative würde jedoch keine grundlegende Veränderung der Mobilität bewirken. Nur die Elektromobilität mit kleineren Fahrzeugen (GM-EN-V, Twike, Renault Twizy, Isetta und Microlino, Mini-el u.ä.) bringt Veränderungen für das Gesamtverkehrsgeschehen, da sie deutlich weniger Platz in Anspruch nehmen.

Für die Beurteilung der daraus folgenden verkehrlichen Entwicklung gibt es keine verlässlichen Grundlagen.

Denkbare Alternativen, die zu einer nennenswerten Verlagerung von Kfz auf andere Verkehrsmittel führen, sind prognostisch nicht greifbar.

Die Corona Pandemie hat die Beurteilung der Situation weiter erschwert. Die Nutzung des ÖPNV (Busse und Bahnen), die besonders im Nahbereich und für die berufsbezogenen Wege von Bedeutung sind, ist eingebrochen.

Demnach beruht das Prognoseszenario zur Verkehrsentwicklung der Stadt weiterhin auf Angaben aus den Verkehrswegeplänen des Bundes bzw. der Länder und der Shell-Prognose für das Jahr 2040.

Darin spielen Auswirkungen alternativer Antriebsformen nur eine marginale Rolle und verändern das Verkehrsgeschehen mengenmäßig im Kfz-Verkehr nicht. Es bleibt das Ziel, darüber hinausgehend eine Entlastung durch Förderung alternativer Verkehrsarten zu erreichen.

Vor dem Hintergrund der allgemeinen Verkehrsprognose wird sich die Verkehrsmenge des Kfz-Verkehrs wesentlich verändern. Die repräsentativ erhobenen Verkehrsmengen können somit auch für die Zukunft überschlägig angenommen werden. Tab. 4.1 zeigt die allgemeine Veränderung der Pkw-Jahresfahrleistungen, die für Deutschland prognostiziert wird. Verkehrszunahmen sind dabei im Wesentlichen auf örtliche, entwicklungsbedingte Zuwächse bezogen.

Bezugsjahr	2014	2025	2040
Bevölkerung	ca. 81.000.000	ca. 79.400.000	ca. 77.000.000
Pkw-Bestand	44.200.000	45.200.000	42.700.000
Fahrleistung / Pkw	13.800	13.850	13.600
Gesamtfahrleistung in Mio. km / Jahr	610.000	626.000	580.000
Faktor für die Veränderung der Gesamtfahrleistung:		1,0262	0,9508

Tab. 4.1: Veränderung der Pkw- Jahresfahrleistungen¹⁰

In Uetersen ist das Entwicklungspotential weitgehend erschöpft. Für die nächsten Jahre sind Wohnbaugebiete nur in geringer Anzahl vorhanden. Diese konzentrieren sich vor allem auf Nachverdichtung im Stadtgebiet.

4.3 Weitere Einflussgrößen auf die zukünftige Entwicklung

Starken Einfluss auf das örtliche Verkehrsgeschehen haben die veränderten demografischen Rahmenbedingungen:

- Die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben und damit das Mobilitätsbedürfnis werden auch für ältere Menschen immer selbstverständlicher. Im Verkehr bewegen sich damit neben sehr jungen unerfahrenen Menschen zunehmend ältere Menschen, die unter Umständen in ihrer Reaktionsfähigkeit eingeschränkt sind und dieses nicht vollständig durch Erfahrung kompensieren.
- Die Nutzung von elektrisch unterstützten Hilfsmitteln für den Fuß- und Radverkehr wie Rollatoren, Elektrorollstühle, kleine fahrbare Elektrofahrzeuge sowie Pedelecs nimmt stark zu. Dies ist bereits im Straßenraum sichtbar und zeigt sich auch an den Unfallzahlen.

¹⁰ Quelle: Shell/Prognose AG: Pkw-Szenarien bis 2014, Hamburg 2014



Abb. 4.3: Trends und Einflussfaktoren auf die Verkehrsprognose (eigene Darstellung)

- Die Geschwindigkeiten im Radverkehr erhöhen sich. Dadurch verschärfen sich aufgrund hoher Geschwindigkeitsdifferenzen auch die Konflikte zwischen dem Fuß- und dem Radverkehr. Elektrounterstützte Mobilität erfordert eine höhere Aufmerksamkeit der Nutzer. Die Anforderungen an Geh- und Radwege verändern sich. Die Platzbedarfe für Fußgänger auf Gehwegen werden steigen.
- Die Diversifizierung auf dem Automobilmarkt mit hohen Absatzzahlen von SUVs führt zu veränderten Anforderungen bspw. an Parkplätze. Einzelhandelsketten reagieren auf diese Entwicklung bereits mit breiteren Stellplätzen und Fahrgassen, auch Parkhäuser werden mittlerweile großzügiger gestaltet.

5 Ziele

5.1 Allgemeine Ziele des VEP

Die Ziele dieses Verkehrsentwicklungsplans leiten sich zum einen aus einer Reihe von rahmensetzenden Werken ab, die auf europäischen bzw. bundesweiten umwelt- und sozialpolitischen festgeschriebenen Zielsetzungen (z.B. Klimaschutz, Lärmschutz, barrierefreie Mobilität für Alle) beruhen. Zum anderen leiten sie sich aus ortsspezifischen Zielsetzungen ab, die auf Basis der vorliegenden Bestandsanalyse und Bewertung sowie prognostischer Abschätzungen und in enger Absprache mit Politik und Verwaltung vor Ort erfolgt.

Ein umweltfreundlicher, nutzerfreundlicher, zuverlässiger und attraktiver Verkehr mit verschiedenen Verkehrsmitteln soll sozialverträglich für alle Bürger uneingeschränkt gewährleistet werden. Die Stadt Uetersen will im Spannungsfeld der Umwelt- und klimapolitischen Diskussion eine „sowohl als auch“ Entwicklung unterstützen, die den Schwerpunkt der Verkehrsentwicklung auf verbesserte Bedingungen für den Fußverkehr, den Radverkehr, den ÖPNV und alternative Verkehrsarten setzt, ohne jedoch die Bedingungen für den sich ebenfalls weiterentwickelnden Kfz-Verkehr restriktiv zu verändern.

Die Stadt Uetersen stellt sich den daraus resultierenden Aufgaben offensiv und will versuchen das Miteinander der Verkehrsarten in den unterschiedlichen Verkehrsräumen so zu verbessern, dass umweltfreundliche Alternativen objektiv und subjektiv sicher genutzt werden können.

Folgende übergeordnete Zielsetzungen sollen erreicht werden:

- Die Mobilität für Alle sicherstellen
- Die schadstoffarme Mobilität fördern
- Den Anteil des Umweltverbundes (Rad, Fuß, ÖV) am gesamten Verkehrsaufkommen steigern
- Die Nutzung innovativer Verkehrsmittel ermöglichen (Alternative Antriebstechnik, Car-Sharing, Rent-a-Bike etc.)
- Barrieren für die Nutzung öffentlicher und nichtmotorisierter Verkehrsmittel und Verkehrswegen beseitigen
- Die Belange der „schwachen“ Nutzergruppen berücksichtigen

- Barrieren für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen aufheben
- Straßenräume mit Aufenthaltsqualität schaffen und erhalten
- Die leistungsfähige und verkehrssichere Abwicklung der Verkehre sichern
- Die notwendigen Güter- und Wirtschaftsverkehre stadtverträglich abwickeln

Diese genannten Ziele der Verkehrsentwicklung lassen sich in mehrere Teilziele aufsplitten und konkretisieren und münden schließlich in konkreten Handlungserfordernissen und Maßnahmen, die hier beispielhaft beschrieben werden.

In der Stadt Uetersen will, soll und kann der Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsarten (Radverkehr, ÖPNV und „Zu Fuß gehende“) deutlich gesteigert werden. Potenziale werden aufgrund der geringen Entfernungen zu den relevanten Zielen insbesondere in der Förderung des Radverkehrs gesehen. Gleichzeitig soll eine flächendeckende Barrierefreiheit für zu Fuß gehende hergestellt und ausgebaut werden, die Anforderungen an die Umgestaltung der Verkehrsanlagen sollen gemäß Teilhabegesetz beschleunigt werden.

Die verkehrsbedingten Emissionen, die im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr stehen, sollen gedämpft und in Absprache mit den unterschiedlichen Baulastträgern möglichst gering gehalten werden.

Der motorisierte Individualverkehr soll in Uetersen nicht primär gefördert werden, aber möglichst auch nicht eingeschränkt werden, sofern seine Abwicklung nicht die Belange anderer Verkehrsteilnehmer beschränkt.

5.2 Handlungsfelder für Uetersen

Der vorliegende Verkehrsentwicklungsplan unterscheidet insgesamt acht Handlungsfelder. Innerhalb derselben werden konkrete Maßnahmenplanungen entwickelt. Die Handlungsfelder sind:

Förderung des Fußverkehrs

- ⇒ Wichtige Hauptwegebeziehungen sollen durchgehend barrierefrei ausgebaut werden.
- ⇒ Gehwege sollen für Fußgänger, also für Verkehre mit niedriger Geschwindigkeit reserviert werden.
- ⇒ Belange von Kindern, Schülern und mobilitätseingeschränkten Personen werden besonders beachtet.
- ⇒ Die Aufenthaltsqualität im Straßenraum soll verbessert und eine „besitzbare Stadt“ angestrebt werden.

Die Entwicklung und der Ausbau eines barrierefreien Vorrangnetzes, welches wichtige Ziele, Schulen und Haltestellen verbindet, sollte realisiert werden. Ein wichtiges Handlungsfeld ist dabei auch die weitgehende Trennung des Fuß- und Radverkehrs innerorts.

Die Stadt soll „besitzbar“ sein. Entlang wichtiger Wegenetze sollen Verweil- und Ausruhemöglichkeiten (Bänke, Anlehnstellen, Miniparks u.a.) für mobilitätseingeschränkte Bürger in etwa 80-100 m Abstand angeboten werden.

Sicherung der Barrierefreiheit

- ⇒ Uetersen sollte, in Zusammenarbeit mit den Behindertenverbänden, Standards zur Barrierefreiheit entwickeln, abstimmen und einheitlich umsetzen. Der VEP hat Grundlagen dazu zusammengestellt
- ⇒ Die Barrierefreiheit soll durch kontinuierlichen Bestandsumbau verbessert werden.

In Bezug auf die Barrierefreiheit soll sichergestellt werden, dass alle Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs sowie alle öffentlichen Einrichtungen barrierefrei erreichbar werden und die Straßen gequert werden können.

Förderung des Radverkehrs

- ⇒ Vorrangig sollte die Radverkehrsinfrastruktur der wichtigen innerstädtischen und die angrenzenden Städte (Tornesch, Pinneberg etc.) anbindenden Routen entwickelt und ausgebaut werden.
- ⇒ Es sollen Bedingungen geschaffen werden, die zu einem „Wohlfühlen auf dem Rad“ führen.
- ⇒ Strategien zum Radverkehr sollen allgemeinverständlich zusammengefasst werden.

- ⇒ Besondere Radfördermaßnahmen sollen zügig umgesetzt werden (Fahrradstraßen, Velorouten, etc.)

Im Radverkehrsnetz sollen Hauptwege für den Radverkehr etabliert und vorrangig ausgebaut werden. Dieses Netz ist vergleichbar mit den Hauptstraßen für den Kfz-Verkehr. Die Vernetzung, der Abbau von Barrieren und die Verbesserung gemäß der Mindestanforderungen der StVO soll dazu dienen, die Sicherheit des Radfahrens in der Stadt Uetersen noch weiter zu verbessern. Anreize zum Umstieg und einer verstärkten Nutzung des Rades sollten darüber hinaus entwickelt werden. Für die Verknüpfung mit dem ÖPNV und an wichtigen Infrastruktureinrichtungen sind sichere Radabstellanlagen (Bügel) in ausreichender Anzahl notwendig. Wohnortbezogen sollen überdachte Abstellanlagen ebenerdig zugänglich sein.

Nutzung von Bussen und Bahnen

- ⇒ Neuordnung des innerstädtischen Busverkehrs durch
 - Anpassung an den Schnellbus
 - Optimierung und Verlegung des ZOB
- ⇒ Die Haltestellen sollen weiter barrierefrei, modernisiert, optimiert und komfortabler werden.
- ⇒ Busse und Bahnen sollen noch bürgernäher und greifbarer werden

Erhöhung der Verkehrssicherheit

- ⇒ Die insbesondere subjektiv empfundene Verkehrsunsicherheit auf den Stadtstraßen sollte erhöht werden.
- ⇒ Stadtverträgliche Fahrgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr sollen durch Regelungen, Umbau etc. angestrebt werden.
- ⇒ Sichtbarkeit der Radverkehrsinfrastruktur im Straßenraum sollten in vielfältiger Weise erhöht werden.

Die objektive Verkehrssicherheit ist in Uetersen hoch. Subjektiv trauen sich aber viele Menschen nicht, die Fahrbahn mit dem Rad zu nutzen. Die Benutzung von vermehrt einzuführenden Radverkehrsanlagen in der Fahrbahn soll durch Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit, durch Piktogramme in der Fahrbahn und weitere plakative Maßnahmen unterstützt werden. Zudem ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf städtischen Straßen anzustreben, um die Fahrgeschwindigkeiten der verschiedenen Verkehrs-

arten einander anzugleichen und damit die Unfallwahrscheinlichkeit zu verringern.

Förderung von stadtverträglichem Stadtstraßenumbau

- ⇒ Das Straßennetz für den Kfz-Verkehr ist ausreichend gegeben.
- ⇒ Die Anforderungen aller Verkehrsteilnehmer und der angrenzenden Nutzungen sind zu berücksichtigen.
- ⇒ Ein Programm zum stadtverträglichen Umbau bzw. Ausbau von Straßenräumen zur verkehrssicheren Abwicklung ist sinnvoll.
- ⇒ Knotenpunktformen, Fahrstreifenanzahl und -aufteilung sollten geprüft und optimiert werden.

Handlungsbedarfe bestehen tlw. in der Sanierung und in der Verbesserung der Verkehrsabwicklung an ausgewählten Knotenpunkten.

Stadtverträglicher ruhender Verkehr

- ⇒ Prüfung des vorhandenen Stellplatzangebotes
- ⇒ Kurzzeitparken (bspw. max. 2h) soll erweitert und Dauerparker aus dem empfindlichen Bereich herausgedrängt werden.

Nutzung innovativer Verkehrsmittel

- ⇒ Die Nutzung neuer, innovativer Verkehrsmittel sollte ermöglicht und gestärkt werden (Mikromobilität, Rent-a-Bike, Vorhalten von Ladestationen für Elektromobilität etc.).
- ⇒ Die Nutzung von Elektrofahrrädern hat sich durchgesetzt und erhöht besonders die Mobilität der älter werdenden Teile der Bevölkerung – Sie erfordert aber separate Wege oder Fahrbahnnutzung.
- ⇒ Die multimodale Mobilität sollte gefördert werden. Die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger sollte optimiert werden.

Öffentlichkeitsarbeit

- ⇒ Ein besserer Umgang mit und im Verkehr kann nur zusammen mit den Bürgern erreicht werden. Ein Konzept des dauerhaften Dialogs und der öffentlichen Ansprache sollte folgende Elemente enthalten:
 - Hinweise zum autofreien Schulweg und, wo nicht möglich, Einrichtung von Hol- und Bring-Zonen,
 - Farbe und Aktionen zur Radverkehrsförderung,
 - Umweltinformationen und

- Erhöhung des Kontrolldrucks, ggf. mit als Direktansprache durch Schülerinnen und Schüler unter Mitwirkung der Polizei zur Erzeugung von Betroffenheit.
- ⇒ Bürger bei Maßnahmen frühzeitig beteiligen und informieren.
- ⇒ Die Mitwirkung am VEP gezielt fördern.

Der Verkehrsentwicklungsplan soll in der Öffentlichkeit intensiv diskutiert werden um eine große Akzeptanz für die daraus folgenden Maßnahmen zu erzielen. Der hier vorliegende Bericht dient als Einstieg in die öffentliche Debatte und Zusammenfassung des Arbeitsstandes.

Klima und Umwelt

- ⇒ Klimafreundlicher Verkehr soll gefördert werden
- ⇒ Lärmbelastungen durch Verkehrslärm sollen durch geeignete Maßnahmen reduziert werden

6 Maßnahmenempfehlungen

Für die in Kapitel 5 aufgeführten Handlungsfelder wurden in Abstimmung mit dem begleitenden Arbeitskreis Maßnahmenansätze erarbeitet, die zur Umsetzung der aufgestellten Ziele des VEP als erforderlich angesehen werden, und konkrete Maßnahmenkonzepte für die einzelne Verkehrsarten (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, Kfz-Verkehr) und Verkehrsräume entwickelt.

6.1 Fußverkehr / Barrierefreiheit

Das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG)¹¹, das die rahmensetzende Gesetzgebung der EU sicherstellen soll, ist 2006 in Kraft getreten. Durch die darin definierten Anforderungen an die Barrierefreiheit kommt dem barrierefreien Infrastrukturausbau eine große Bedeutung zu. Barrierefreiheit kommt allen Verkehrsteilnehmern zu Gute (Abb. 6.1).

Die Bedingungen für den Fußverkehrs sind verbesserungsfähig. Während die Breite von Gehwegen im Regelfall nicht ohne weiteres veränderbar ist, können durch Neuordnung der Fahrbahnnutzung (Radverkehr, ruhender Kfz-Verkehr, Kfz-Verkehr) und durch punktuelle Optimierung (Einbringen und Entfernen von Einbauten wie Masten) Verbesserungen und eine Entlastung der Fußwege erreicht werden. Vorrangig sollte dazu ein Hauptfußwegenetz zu definieren, welches die besonderen Qualitäten des Fußverkehrs unterstützt. In diesem Netz sollte auch der Anspruch der „besitzbaren“ Stadt erkennbar werden, in dem in kurzen Abständen Anlehn- und Sitzmöglichkeiten eingebracht werden (vgl. Abb. 6.3). Die Trennung von Fuß- und Radverkehrsanlagen ist aufgrund der sehr unterschiedlichen Geschwindigkeiten von Radfahrern und Fußgängern zwingend erforderlich.

¹¹ Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz (AGG), BGB, vom 14.08.2006, zuletzt geändert durch Artikel 8 G vom 03.04.2013 (I 610)

Barrierefreiheit



Abb. 6.1: Barrierefreiheit zum Vorteil Aller¹²

Wichtige Querungsbereiche sollten entsprechend der unterschiedlichen Anforderungen von Menschen mit Geh- und Sehbehinderung gestaltet werden (vgl. Abb. 6.2). Die Gestaltung sollte dem „Zwei-Sinne Prinzip“ entsprechen, d.h., dass zwei der drei Sinne Hören, Sehen, Fühlen (Tasten) angesprochen werden. Ein barrierefreier Ausbau beinhaltet die Grundfunktionen Zonierung, Nivellierung, Linierung und Kontrastierung sowie das Einhalten von Werten der Längs- und Querneigungen, was in Uetersen in der Regel jedoch kein Problem ist. Rampen sollten nicht mehr als 6 % Neigung auf max. 6 m haben und Querneigungen sollten 3 % nicht überschreiten. An LSA-geregelten Knotenpunkten helfen akustische Signalgeber.

Einheitliche, örtliche Standards sollen festgelegt werden, die dann mit Behindertenverbänden, Seniorenbeirat und Radfahrverbänden abgestimmt und im Stadtgebiet umgesetzt werden.

¹² EDAD – Design für Alle Deutschland e.V. Münster o.J.

Barrierefreiheit

- Vernetzung der barrierefreien Wegebeziehungen im „Vorrangfußwegenetz“
- Konsequenz durchgängig Absenkungen in gleichem Standard
- wichtige Querungsstellen: Nullabsenker für Geheingeschränkte und Tastkante für Seheingeschränkte
- barrierefreie Haltestellen um barrierefreie Zuwegung und Querung ergänzen
- Besitzbare Stadt – regelmäßige Sitz- bzw. Verweilmöglichkeiten anbieten



Abb. 6.2: Hinweise für den Umgang mit Barrierefreiheit



Abb. 6.3: „Besitzbare“ Stadt! (nicht nur für kurze Pausen und nicht nur für Senioren)

Hauptfußwegenetz definieren

Es wird vorgeschlagen, ein örtliches Wegenetz, wie in Abb. 6.4 beispielhaft dargestellt, zu entwickeln, das das Rückgrat der zentrumsnahen Bündelung der Verkehre bildet. Dieses beinhaltet neben dem Hauptfußwegenetz ein Vorrangnetz, in dem prioritär der barrierefreie Ausbau umgesetzt werden soll. Zu diesem Fußwegenetz gehören u.a. die Anbindung an die Fußgängerzone sowie die wichtigen Verbindungsstrecken vom Großen Sand bis zum Schulzentrum an der Seminarstraße, die Anbindung an den Rosengarten und die Weiterführung von Wegen in die Stadtquartiere sowie die Erholungswege entlang am Kloster und am Buttermarkt.

Weite Teile dieser Wege sollten qualitativ in einen barrierefreien Ausbauzustand versetzt werden. Vorrangig sind punktuelle Maßnahmen zur Sicherung von Querungsstellen innerhalb dieses Wegenetzes sowie zur Anbindung von Haltestellen und wichtigen Zielen umzusetzen und Sitzgelegenheiten für Ruhepausen anzubieten.

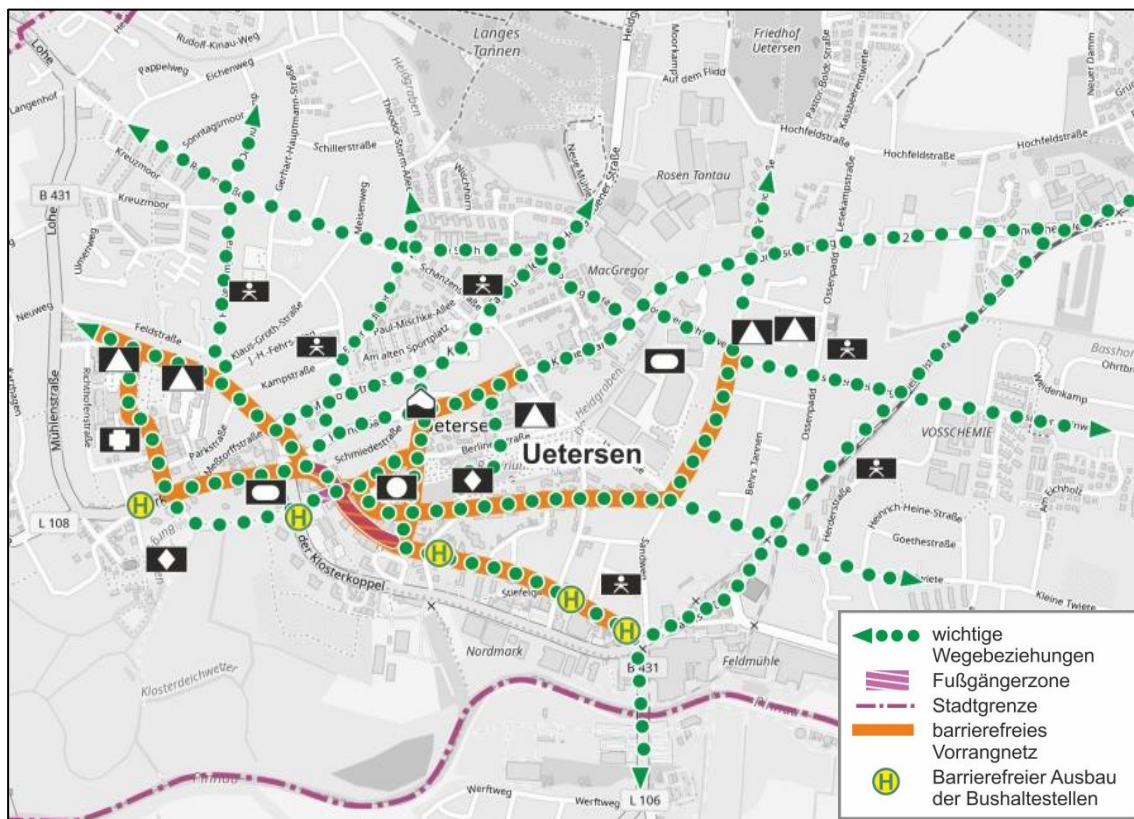


Abb. 6.4: Hauptfußwegenetz Uetersen

6.2 Radverkehr

Der umwelt- und stadtverträgliche Radverkehr soll gefördert werden. Studien belegen, dass regelmäßiges Radfahren die Gesundheit fördert (bspw. Stärkung der Muskulatur, Gelenke, Ausdauer, Immunsystem, Herzfunktionen, Fettstoffwechsel etc.) und die Produktivität und Leistungsfähigkeit erhöht¹³. Angesichts wachsender Anteile des (motorisierten) Individualverkehrs am Modal Split bietet die Fortbewegung mit dem Fahrrad die Möglichkeit, einem steigenden Verkehrsdruck entgegenzuwirken und die Verkehre stadtverträglich abzuwickeln. Erst wenn die notwendige Radinfra-

¹³ Neun, M., und H. Haubold. *The EU Cycling Economy*. Brüssel, 2016.

struktur großflächig vorhanden und auch für andere Verkehrsteilnehmer sichtbar ist, kann ein Erfolg zum Umstieg auf das Rad erzielt werden.

Eine verbesserte Erschließung im innerörtlichen und überörtlichen Verkehr (Anbindung an Tornesch, Pinneberg und andere umliegende Orte) lässt weitere Steigerungspotenziale im Radverkehr möglich erscheinen.

Die wesentlichen Grundsätze der Radverkehrsführung lassen sich wie folgt zusammenfassen: Radverkehr soll über gut geeignete Verbindungen von und in alle Bereiche der Stadt sicher und komfortabel möglich sein. Neben der objektiven Sicherheit soll auch ein möglichst hohes subjektives Sicherheitsgefühl durch geeignete Maßnahmen erzeugt werden. Dazu gehören auch Aufklärung, kontinuierliche Information sowie Appelle.

Radverkehr gehört zum städtischen Fahrverkehr:

- Radverkehr soll kurzfristig sichtbar gemacht werden
- Radverkehr soll für alle Verkehrsteilnehmenden subjektiv und objektiv sicher sein
- Radfahren soll komfortabel und nebeneinander möglich sein
- Radfahren soll zügig möglich sein
- Ein eigenes Budget zur Radverkehrsförderung soll eingerichtet werden

Alle fahrenden Verkehrsarten werden separat vom Fußgängerverkehr geführt:

- Innerörtlicher Radverkehr soll auf der Fahrbahn geführt werden
- Hochbord-Radverkehrsanlagen: nur wenn sie durchgehend > 2,00 m lichte Breite haben

Ein durchgehendes Radroutennetz für den Alltag wird definiert:

- Sicherstellung einer ausreichenden Netzdicke
- Hierarchisierung und Priorisierung wichtiger Routen
- Beleuchtung und soziale Sicherheit / Nachtsicherheit mindestens auf den Hauptrouten sind zu gewährleisten

Der Radverkehr wird durchgängig gefördert durch Hilfestellungen wie:

- Sichtbarer Routenverlauf inkl. durchgehender Wegweisung
- Radverkehrsgerechte Knotenführungen, bspw. mithilfe von
 - > vorgezogenen Aufstellflächen
 - > eigenen Signalgebern
 - > Einfädelungstreifen
- Piktogramme / Sharrows auf der Fahrbahn
- Unterhaltung von Radverkehrsanlagen

- Reinigung und Winterdienst
- Bedarfsgerechte Erweiterung der Radabstellanlagen

Der Radverkehr wird durch ergänzende Aktionen und Werbung gefördert, wie bspw.

- Radverkehrssicherheitstage
- Schilder und Informationstafeln
- Schulerziehung
- Aktionstage im öffentlichen Verkehrsraum
- Kampagnen wie „Mit dem Fahrrad zur Arbeit“ o.ä.

Abb. 6.5: Rahmenbedingungen des Radverkehrs

Radverkehrsnetz entwickeln

Für die Stadt Uetersen wurde ein Radverkehrsnetz entwickelt, welches die wichtigen Quellen und Ziele verbindet und die Hauptlast des innerörtlichen Verkehrs schnell, komfortabel und sicher abwickeln soll. Es sichert die Erreichbarkeit von Schulen, Versorgungseinrichtungen ebenso wie die örtlichen und übergeordneten Verbindungen (vgl. Abb. 6.6).

Das Radverkehrsnetz unterscheidet in Haupt-, Neben- und Ergänzungsrouten, die wie folgt charakterisiert werden:

- **Hauptrouten** sind hochwertige, d.h. schnell zu befahrende, attraktive Verbindungen des inner- und überörtlichen Radverkehrs, die die wesentlichen Quellen und Ziele des Radverkehrs abdecken und miteinander verbinden.
- **Nebenrouten** bieten alternative Verläufe zu den Hauptrouten mit Schwerpunkt auf Komfort, sowie nachgeordnet wichtige Routen
- **Ergänzungs-/Freizeitrouten** umfassen wichtige kleinräumige Routen und dienen teilweise der Anbindung an das Hauptroutennetz. Die Ergänzungsrouten beziehen sich u.U. auch auf das touristisch relevante Radwegenetz.

Besonders wichtige Hauptrouten sind Routen, die die Anbindung der Schulen, der Innenstadt sowie größerer zusammenhängender Siedlungsgebiete sichern. Dazu gehören z.B. die Seminarstraße, Am Mühlenbach oder der Große Sand.

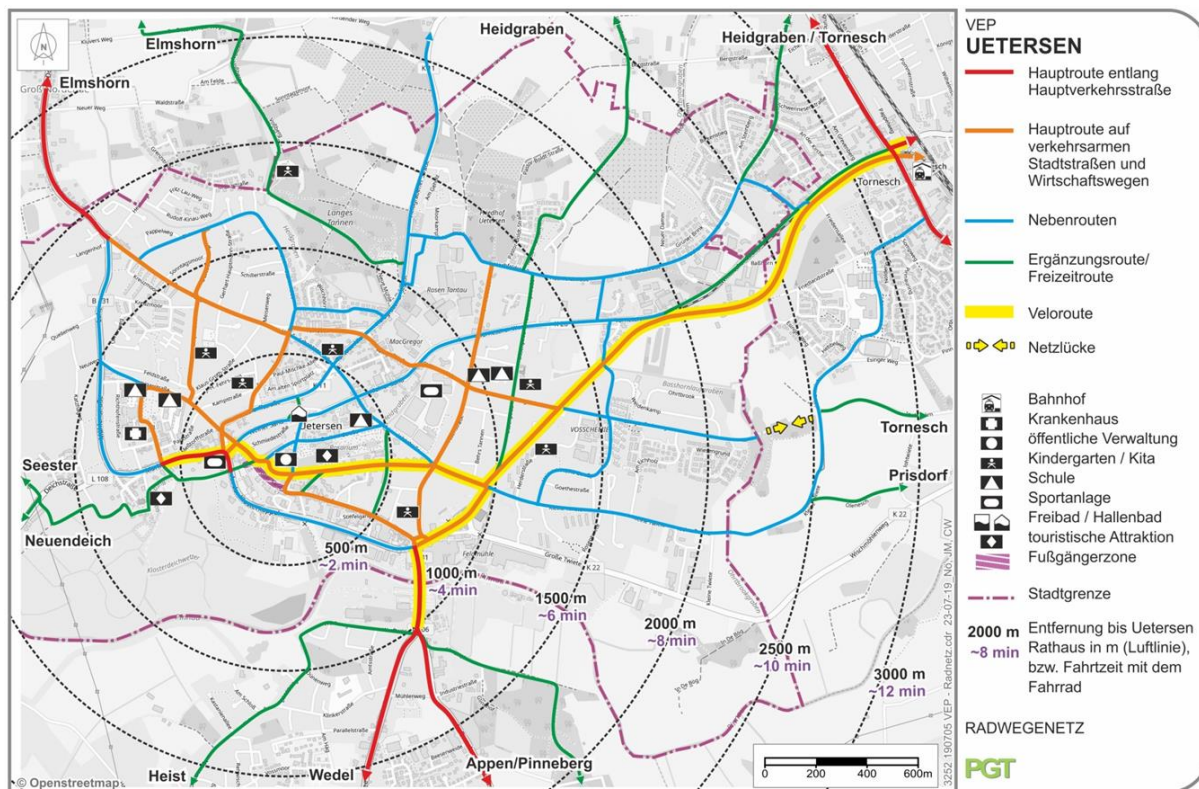


Abb. 6.6: Radverkehrsnetz Stadt Uetersen

Routenbezogener Ausbau

Die Qualität der Radinfrastruktur ist vorrangig im Zuge des Haupttrouten-netzes zu verbessern. Dies betrifft die Behebung von Mängeln im Längs-verkehr, an Knotenpunkten und Querungsstellen sowie von sonstigen Kon-fliktpunkten und baulichen (Sicherheits-)Mängeln. Die Herstellung von züg-ig befahrbaren Streckenabschnitten ist zu gewährleisten. Die Radver-kehrsinfrastruktur in Uetersen soll kurzfristig für alle Verkehrsteilnehmen-den sichtbar gemacht werden.

Radverkehr auf den Neben- bzw. Ergänzungs-/Freizeitroutes soll nach gleichen Kriterien hergestellt werden, jedoch nicht prioritär. Vorrangig sind akute Sicherheitsmängel zu beheben.

Veloroute

Wie in Kap. 4.1 beschrieben, wird eine Veloroute geplant, die die Innen-stadt Uetersens mit der Stadt Tornesch und dem Bahnhof verbindet. Der

Verlauf der Veloroute im bisherigen Planungsstand kann auch der Abb. 6.6 entnommen werden.

Eine Weiterführung der Veloroute zum Schulzentrum an der Seminarstraße ist sinnvoll. Der Streckenverlauf durch ein Teilstück der Fußgängerzone muss aufgrund der Überlagerung von Fuß- und Radverkehr und Nutzungen sorgfältig gestaltet werden (vgl. Abb. 6.7). Hier kann eine Testphase helfen, Erfahrungen zu unterschiedlichen Varianten zu sammeln und mögliche Konflikte festzustellen.

Insgesamt soll die Veloroute, z.B. durch Farbe, Markierungen, klar erkennbar und vom Fußverkehr getrennt sein.



Abb. 6.7: die Fußgängerzone mit ihren unterschiedlichen Nutzungsansprüchen

Kurzfristige radverkehrsfördernde Maßnahmen

Zudem sollen im gesamten Stadtgebiet in wichtigen Abschnitten und Knotenpunkten im Haupttroutennetz kurzfristig Fahrbahnmarkierungen eingebracht werden (vgl. Abb. 6.8).

Schutzstreifen – einseitig oder beidseitig ist vor dem Hintergrund der Straßenbreite zu prüfen – und die Entfernung der Mittelmarkierung wird empfohlen. In Bereichen, in denen aufgrund der Straßenbreite keine Schutzstreifen möglich sind, sollten – einseitig oder beidseitig – Radpiktogramme, sog. Sharrows, aufgetragen werden. Markierungen in der Fahrbahn werden u.a. für die B 431, den Tornescher Weg und den Ossenpad empfohlen. In der Lindenstraße, der Mühlenstraße und der Seminarstraße sollten die Bedingungen für die Einrichtung von Fahrradstraßen geprüft werden. Für alle lichtsignalgeregelten Knotenpunkte im Stadtgebiet wird ein radverkehrsgerechter Umbau mit vorgezogenen Aufstellflächen vorgeschlagen.

Soweit möglich soll der Radverkehr an den Knotenpunkten mit geeigneten Maßnahmen bevorrechtigt werden. Dies gilt z.B. für den Knotenpunkt Lindenstraße / Katharinenstraße oder Seminarstraße / Kampstraße.

Radverkehrsinfrastruktur

- enganliegende Furtmarkierungen an Kreuzungen
- Furtmarkierung nur an wichtigen Einmündungen in der Signalfarbe „Rot“
- separate Radampeln / Vorlauf für Radfahrer



Radverkehr, fahrbahnintegriert

- Radfahrstreifen einseitig / beidseitig wenn möglich (Breite > 1,85 m), Furtmarkierungen
- Schutzstreifen einseitig / beidseitig wenn möglich (Breite > 1,50, bei angrenzendem Längsparken > 2,00 m), Furtmarkierungen
- (tlw. großflächige) Markierungen zur Unterstützung durch Farbe, Piktogramme, „Sharrows“
- Vorgezogene Aufstellbereiche an Knotenpunkten
- möglichst direktes Linksabbiegen

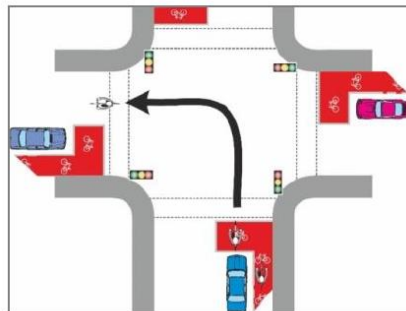


Abb. 6.8: Hinweise für den Umgang mit Radverkehr

Radabstellanlagen ausbauen

Darüber hinaus sollen an den wichtigen Quellen und Zielen des Radverkehrs Fahrradabstellanlagen angeboten bzw. die vorhandenen Anlagen erweitert und verbessert werden. Dies gilt vor allem für den Geschäftsbereich, Schulen, Haltestellen. Auch wohnstandortbezogene, ebenerdige Anlagen sind notwendig (vgl. Abb. 6.9). Die Abstellanlagen und ihre Zuwegungen sollten sicher, komfortabel und beleuchtet sein. Besonders bei öffentlicher Infrastruktur und Handel sind überdachte Anlagen notwendig, deren Umfang in einer Stellplatzsatzung ebenso wie weitere Regelungen festgesetzt werden könnten.



Abb. 6.9: Wohnungsnah ebenerdigen Zugriff auf das Fahrrad ermöglichen

6.3 Nutzung von Bussen und Bahn fördern

Alle Maßnahmen, die den Öffentlichen Personen-Nahverkehr betreffen, sollten die Einrichtung einer Schnellbuslinie in Richtung Tornesch berücksichtigen (vgl. Kap 4.1).

Die Lage des ZOB bzw. die Endstation vieler Buslinien, die derzeit am Buttermarkt verortet sind, sollte vor diesem Hintergrund kritisch hinterfragt werden. Eine innenstadtnähere Lage wäre wünschenswert. Für den zukünftigen ZOB in Uetersen ist eine Lage an der Straße An der Klosterkoppe (B 431) am südlichen Rand der Innenstadt, die eine adäquate Anfahrt von Haltestellen, Flächen für die Versorgung der Bediensteten (Fahrer etc.) sowie ergänzende mit dem ZOB in Verbindung stehende Nutzungen wie B+R-Parkplätze überdacht, K+R, Fahrkartenverkauf etc. bereithält, sinnvoll. Die genaue Standortklärung ZOB sollte möglichst kurzfristig durch vertiefende Untersuchungen von Flächen und deren Eignung unter Berücksichtigung des veränderten Liniennetzes erfolgen.

Sicherzustellen bleibt, dass der Buttermarkt gleichwohl so wie bisher auch von allen Linien angefahren wird, da er für den Busverkehr eine hohe Bedeutung hat. Am Buttermarkt reicht eine Haltestelle, die auch unter Nutzung von verringerten Platzbedarfen, die städtebaulich, angemessene weitere Aufwertung dieses Bereiches ermöglicht und einen barrierefreien Zugriff erlaubt.

Ein Haltestellen-Programm sollte von der Stadt und Nahverkehrsbetreibern aufgestellt, um die Bushaltestellen im Stadtgebiet zu modernisieren und auszubauen.

Vorrangig sollen die fünf meistfrequentierten Bushaltestellen (Buttermarkt, Ostbahnhof, Großer Wulfhagen, Famila Denkmal) kurzfristig barrierefrei ausgebaut und um ein angemessenes Angebot an B+R-Plätzen ergänzt werden.

6.4 Verkehrssicherheit erhöhen

„Vision Zero“

Die Ideen einer „Vision Zero“, einer Stadt Uetersen ohne Unfälle, sollte diskutiert und umgesetzt werden. „Vision Zero“ steht für einen Paradigmenwechsel in der Verkehrssicherheitsarbeit und für ein umfassendes Handlungskonzept, das auf zwei Grundprinzipien basiert:

- Der Mensch macht Fehler. Das System Verkehr muss mit diesen Fehlern rechnen und sie „verzeihen“. Aus diesem Prinzip folgt, dass nicht mehr allein die Unfallbeteiligten Verantwortung für Unfälle übernehmen müssen. Unfallvermeidung wird zur gesellschaftlichen Aufgabe, in die u.a. auch die Automobilindustrie, die Bauverwaltung und die Versicherungen einbezogen werden.
- „Die Belastbarkeitsgrenzen des menschlichen Körpers werden zum entscheidenden Maßstab. Unfallfolgen dürfen auch im schlimmsten Fall nicht mehr tödlich sein.“¹⁴

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit soll durch verschiedene Maßnahmen sichergestellt werden. Hierzu gehören:

- Geschwindigkeitsreduzierungen,
- Durchführung von Kontrollen und Displays zur Anzeige der jeweiligen Geschwindigkeiten,
- Querungstellensicherung besonders an den Haltestellen und
- Erhöhung der Radverkehrssicherheit durch Überprüfung der Knotenpunkte.

Als Teil der „Vision Zero“ anzusehen ist ein straßenraumabhängiges Geschwindigkeitskonzept für das Hauptverkehrsstraßennetz. Dieses setzt abweichend neben 50 km / h zulässiger Höchstgeschwindigkeit auch Bereiche mit 30 km / h auf Abschnitten fest.

¹⁴ VCD (Hrsg.): VCD Masterplan – Vision Zero (Kurzfassung), Berlin 2009

Vorgeschlagen wird die Einführung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auf ausgewählten innerörtlichen Straßen, in denen die Platzverhältnisse eingeschränkt sind und die (subjektive) Verkehrssicherheit des Radverkehrs verbessert werden soll. Dies gilt beispielsweise für den Kleiner Sand im Bereich von der Wassermühlenstraße bis zum Großen Wulfhagen.

Die Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind auch durch Öffentlichkeitsarbeit und verschiedene Kampagnen, speziell auch an Schulen, und im Straßenverkehr (z.B. Geschwindigkeitsdisplays) sinnvoll.

Verkehrssicherheit und Schulweg

Ein Aspekt der Schulwegsicherung mit nachhaltiger Wirkung auf die Verkehrsmittelwahl ist die Sicherung von Rad- und Fußwegeverbindungen zu den Schulen. Kinder weisen heute häufig Übergewicht und laut medizinischen Untersuchungen bis zu 25 % eingeschränkte Herzleistung auf, da sie kaum mehr ihre eigenen Füße (zur Schule) benutzen. Durch die Rückbankperspektive ist die Wahrnehmung des Verkehrsgeschehens obendrein eingeschränkt, sodass eine Teilnahme am Verkehr nicht mehr erfahren wird. Fragestellungen, die für den Schulweg gelöst werden müssen, sind daher:

- Müsste nicht systematisch das Erreichen der Schule mit eigener Kraft per Fuß, Roller, Rad gefördert werden?
- Sollen Schulen überhaupt im näheren Umfeld per Kfz anfahrbar sein?
- Müssten nicht „Hol- und Bring-Zonen“ an geeigneten Stellen in ausreichender Entfernung zu Schule eingerichtet werden?

In Schulwegsicherheitskonzepten sollten folgende Fragestellungen untersucht werden:

- schulbezogene Aktionen (Taxibus etc.), um motorisierte Verkehre zu vermeiden,
- Hol- und Bringzonen, um die Elternverkehre zu lenken,
- Radwegeverbindungen, die die Schule mit den Einzugsgebieten verbinden,
- Tempo-30-Strecken (-Zonen) an den Zugangsstraßen (insbesondere der Grundschulen)

Ggf. sind solche Konzepte auch auf Kindergärten auszuweiten.

Die wichtigen Verbindungen zu den Schulen sind im Rahmen des Radverkehrsnetzes berücksichtigt (vgl. Kap. 6.2). Die Empfehlung zur Schulwegsicherung bzw. zur Überprüfung der Verkehrsführung an den Schulen ist insbesondere für das Schulzentrum Seminarstraße in Verbindung mit den Veränderungen an der Verkehrsführung in der Bundesstraße von Bedeutung (vgl. Kap. 6.5).

6.5 Verkehrsführung im HVS / B 431

Das Verkehrsstraßennetz Uetersens ist historisch gewachsen und für den Rad- und Fußverkehr nicht immer durchlässig. Die Verkehrsabwicklung und die Verkehrsrichtungen ergeben sich aus der Notwendigkeit, einerseits den nördlichen Bereich Richtung Elmshorn flächig zu erschließen und andererseits die Verteilung aus den verschiedenen Richtungen insbesondere aus Süden (Pinneberg und Wedel) sowie von Osten Tornesch herzustellen.

Die B 431 ist eine historisch in Nord/Südrichtung verlaufende Straße, die in Bezug auf ihre Führung durch den alten Ortskern entlang des Buttermarktes immer wieder hinterfragt wird. Die Verlegung der Straße auf die Reuterstraße ist mehrfach diskutiert worden. Der Verkehrsentwicklungsplan schlägt vor, die Diskussion um die Verlegung der Bundesstraße insofern zu beenden, als dass das Straßennetz in seiner Gesamtheit in der heutigen Form gebraucht wird. Der Blickwinkel soll auf die straßenraumbezogene Verbesserung gelegt werden.

Der Verlauf der B 431 ist insbesondere im Kurvenbereich in der Mühlenstraße durch den sehr engen Straßenraum aus Sicht der schwachen Verkehrsteilnehmenden als kritisch einzuschätzen. Die Fußwege sind sehr schmal, für den Radverkehr gibt es keine unterstützenden Maßnahmen. Die Verkehrssicherheit ist deutlich eingeschränkt.

Vorgeschlagen wird, von der Einmündung Kuhlenstraße (L 188) bis zur Einmündung der Seminarstraße eine Einbahnrichtung in Fahrtrichtung Norden einzurichten und für den Rad- sowie den Busverkehr in Gegenrichtung durch geeignete Markierungen freizugeben (vgl. Abb. 6.11). Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in diesem Bereich sollte angeordnet werden. Der Verkehr in Fahrtrichtung Süd sollte am Knotenpunkt B 431

(Lohe) / Reuterstraße durch Aufhebung des freien Rechtsabbiegers stärker in Fahrtrichtung Südost gelenkt werden (vgl. Abb. 6.10). Die Straßenverläufe der B 431 und der Reuterstraße weisen in etwa die gleiche Fahrtzeit auf.



Abb. 6.10: Entwurf zur Umgestaltung am Knotenpunkt B 431 (Lohe) / Reuterstraße

Als Folge dieser Maßnahme wird erwartet, dass

- sich das Verkehrsaufkommen in beiden Straßenzügen dahingehend verändert, dass richtungsbezogener gefahren wird,
- die Widerstände für den Durchgangsverkehr etwas erhöht werden
- die Gesamtbelastung in den betroffenen Straßenzügen sich nur geringfügig verändern wird
- die Situation für den Radverkehr deutlich sicherer wird.

Die Erschließung des Schulbereichs spielt für die Abwicklung und das Verkehrsaufkommen in den Straßenzügen eine ebenfalls sehr wichtige Rolle. Daher sollte hier parallel der schulbezogene Verkehr dahingehend geprüft werden, das Hol- und Bringverkehrsaufkommen mit dem Kfz zu reduzieren, die Radachse noch stärker als bisher für den Kfz-Verkehr zu dämpfen und ggf. den Punkt für eine Hol- und Bringsituation vom Schulgelände räumlich zu entfernen.

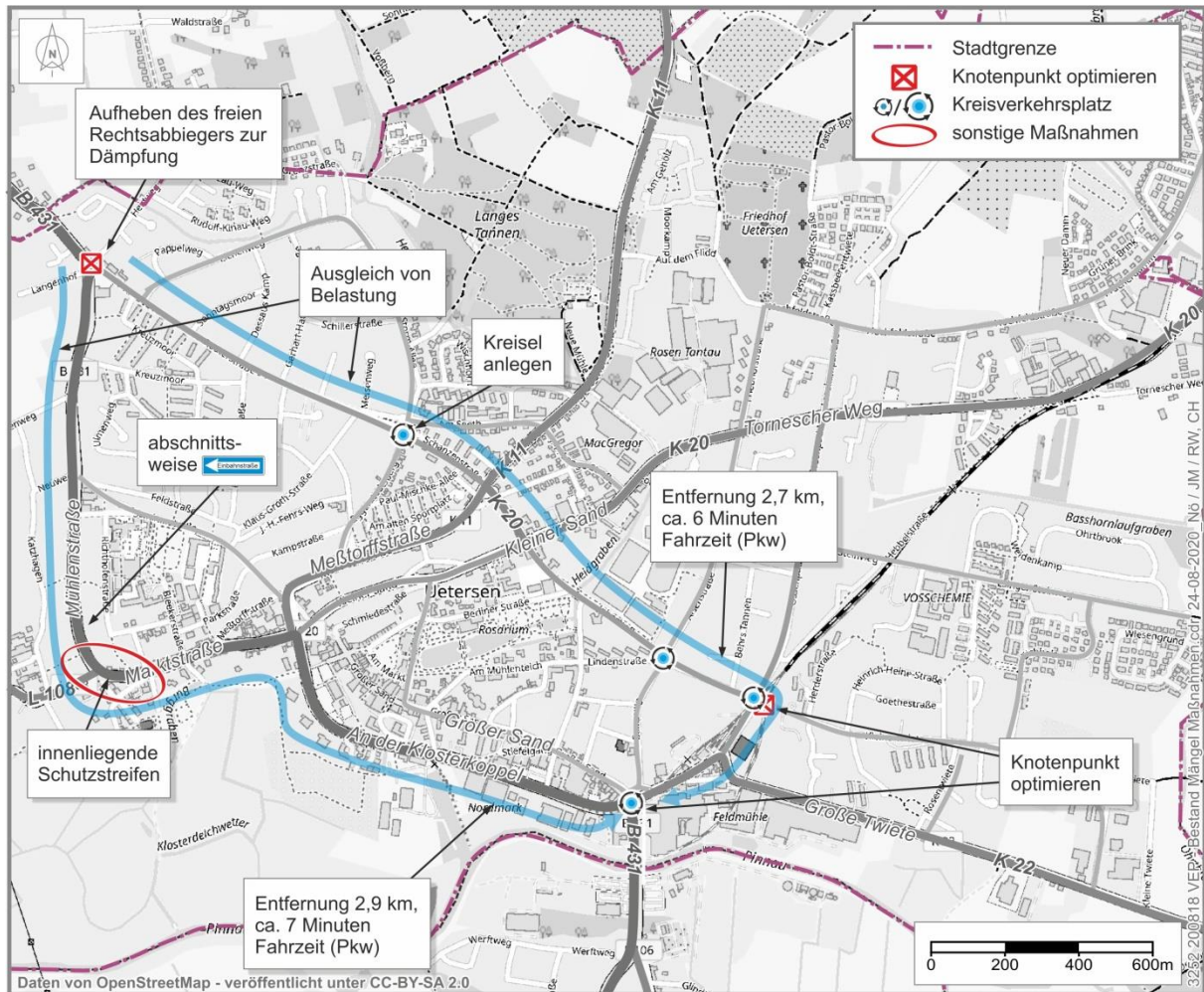


Abb. 6.11: Optimierung des Verlaufs der B 431

Für den Knotenpunkt Reuterstraße / Eggerstedtsberg / Schanzenstraße ist der Umbau in einen Kreisverkehrsplatz sinnvoll. Durch die Einrichtung einer Einbahnstraße im Zuge der B 431 können mögliche Mehrverkehre gedämpft werden. Zudem werden die Fahrgeschwindigkeiten reduziert und die Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr verbessert.

Die bauliche Umsetzung der Maßnahmen sowie die erforderlichen verkehrsbehördlichen Ergänzungen sind in einem Abstimmungsprozess mit LBV, Stadt- und Verkehrsbehörde zu führen. Ggf. kann eine Versuchsphase Erkenntnisse über die Veränderung der Verkehrssituation - die allerdings eine Dauer von mindestens einem halben Jahr haben müsste - durchgeführt werden, um Optimierungsmöglichkeiten einer später herzustellenden baulichen Situation herauszufinden.

6.6 Stadtverträglichen Stadtstraßenumbau fördern

Straßen sind Teil des innerstädtischen Lebensraums. Als solche müssen sie viele Funktionen erfüllen, die aufgrund starker Kfz-Orientierung in den Hintergrund geraten sind. Stadtverträgliche Straßen tragen entscheidend zu einer positiven Lebensqualität dadurch bei, dass sie das parallele Miteinander im Verkehr ermöglichen und angrenzende Nutzungen berücksichtigen. Schwerpunkte des stadtverträglichen Straßenumbaus sind Straßen, in denen heute besondere Defizite für einzelne Verkehrsarten oder den Stadtraum vorliegen. Maßnahmen im Straßennetz sind im Wesentlichen aus Gründen der Rad- und Fußwegeverbesserung im Zusammenhang mit einer Verbesserung der Verkehrsqualität empfehlenswert. Auch die Verkehrssicherheit ist an einzelnen Punkten zu erhöhen.

Die Verkehrsabwicklung in Uetersen ist außerhalb der verkehrlichen Spitzen eher von höheren Fahrgeschwindigkeiten, unangepasster Fahrweise und einer geringen Berücksichtigung der Belange vom Radverkehr gekennzeichnet. Maßnahmen für den Stadtstraßenumbau sollten daher sowohl dämpfend als auch leistungssteigernd wirken. Ziel ist es, eine gemäßigte Verkehrsabwicklung leistungsfähig zu erzielen und dabei gleichzeitig Rad- und Fußverkehrsbedingungen zu verbessern, die Geschwindigkeiten zu reduzieren und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Knotenpunkt An der Klosterkoppel / Pinnuallee / Bahnstraße / Großer Sand

Der in Spitzenzeiten nicht leistungsfähige Knotenpunkt An der Klosterkoppel / Pinnuallee / Bahnstraße / Großer Sand soll für alle Verkehrsarten stadtverträglicher gestaltet werden. Die Verkehrsflächen im Bereich der Kreuzung sollen in einen dauerhaft befriedigenden Zustand überführt werden, bei dem die Bedeutung der unterschiedlichen anbindenden Straßen hervorgehoben wird.

Während die Straßen An der Klosterkoppel, Pinnuallee und Bahnstraße zum innerörtlichen Hauptverkehrsstraßennetz zählen, sind der Große Sand und der Sandweg im Wesentlichen für die Erschließung der Innenstadt bzw. der angrenzenden Wohnquartiere vorbehalten. Gleichzeitig ist die Routenführung Pinnuallee / Großer Sand Hauptverkehrsachse für den Radverkehr zur Innenstadt und zu den Schulen. Aufgrund der zu verkehrlichen Spitzenzeiten auftretenden Verkehrsströme wären für einen leis-

tungsangepassten Umbau weitere Fahrspuren notwendig, die räumlich nicht in den Straßenraum einzubringen sind.

Demzufolge wird vorgeschlagen, die Situation mit einem Kreisverkehrsplatz und einen daran nachrangig angeordneten Sandweg zu optimieren (vgl. Abb. 6.12). Der Kreisverkehrsplatz, der aus politischer Sicht die Vorzugsvariante darstellt, ist jedoch in Bezug auf Leistungsfähigkeit und Abwicklung verschiedenen Kritikpunkten ausgesetzt:

- Wartezeiten zu den Spitzenzeiten aufgrund eingeschränkter Leistungsfähigkeit
- räumliche Ausdehnung aufgrund notwendiger Inanspruchnahme von Flächen der Feldmühle oder anderer Grundstücke
- Führung der möglichen Bahnlinie durch die Kreuzung bei einer eventuellen Wiedereröffnung der Anbindung Uetersens an die Schiene

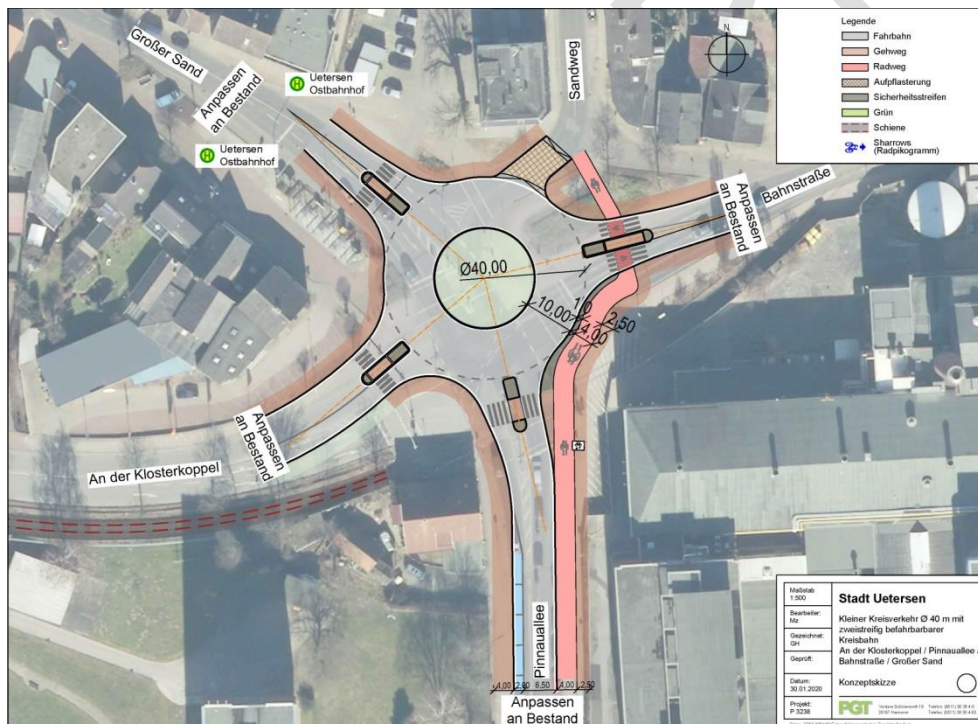


Abb. 6.12: Mögliche Konzeptidee für einen Kreisverkehrsplatz, die weiterentwickelt werden soll

Die Untersuchungen zu diesem Knotenpunkt im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans zeigen aber, dass es Optimierungsmöglichkeiten gibt, die möglicherweise die begrenzenden Faktoren verringern und gleichzeitig über die Gesamtzeit des Tages zu einer deutlich verbesserten Gestaltung

des Verkehrsraums und Abwicklung der Verkehre insbesondere für den Fuß- und Radverkehr führen.

Vorgeschlagen wird, in Zusammenarbeit und Abstimmung mit LBV und Stadtverwaltung, hier vertiefend ggf. auch mit Hilfe einer Mikrosimulation, Varianten zur Gestaltung mit einem Kreisverkehrsplatz zu untersuchen. Dabei sind sowohl räumliche Varianten, auf Basis von vermessenen Planunterlagen zu prüfen, als auch diese in Bezug auf die Leistungsfähigkeiten und mögliche Veränderungen der Verkehrsstraßennutzung (Schleichverkehre, Sandweg, Durchgangsverkehre Innenstadt etc.) anzupassen. Hilfreich ist, die Ziele der Dämpfungsmaßnahmen in der B 431 in die Überlegungen mit einzubeziehen.

Weitere Straßen bzw. Knotenpunkte, die mittel- bis langfristig vorrangig stadtverträglicher werden sollen, sind im Folgenden kurz beschrieben:

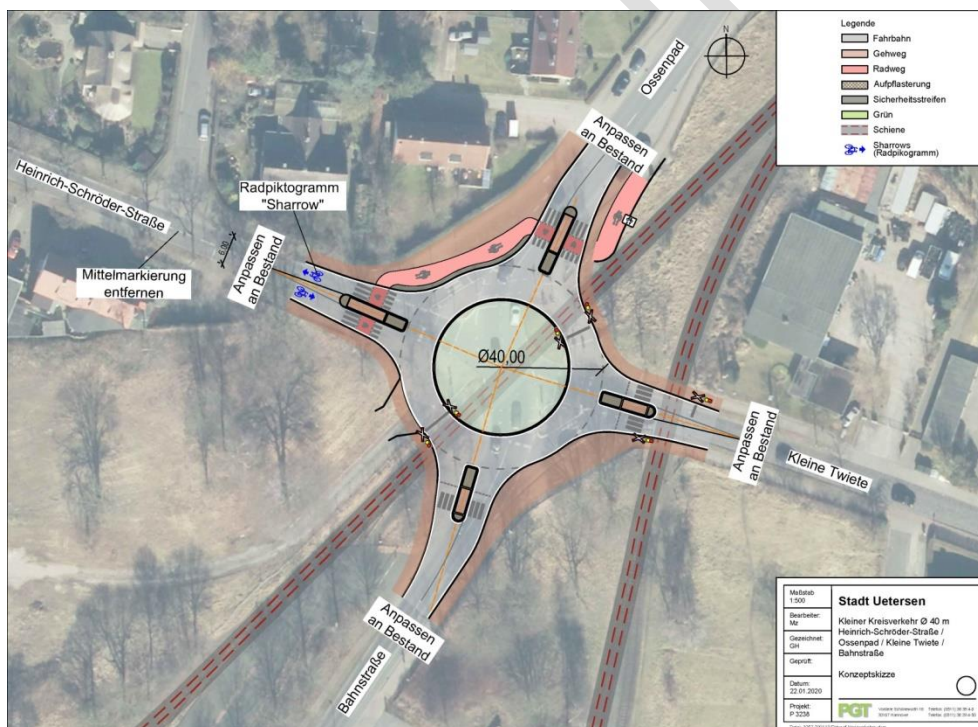


Abb. 6.13: Konzeptskizze zum Knotenpunkt Heinrich-Schröder-Straße / Bahnstraße / Kleine Twiete / Ossenpad

Der **Knotenpunkt Heinrich-Schröder-Straße / Bahnstraße / Kleine Twiete / Ossenpad** soll optimiert werden, da dieser unübersichtlich ist, teilweise lange Wartezeiten bestehen und die Befahrbarkeit für den Rad-

verkehr stark eingeschränkt ist. Es wird vorgeschlagen, diesen in einen Kreisverkehrsplatz umzubauen (vgl. Abb. 6.13). Bei der Planung ist zu berücksichtigen, dass die geplante Veloroute über diesen Knotenpunkt verlaufen soll. Für die Überprüfung von Verbesserungsmöglichkeiten ist die Bedeutung der durch den Knoten verlaufenden Gleise zu klären. Als Güterbahn kann eine nachrangige Handsicherung so wie bisher auch erfolgen. Sollte die Strecke aufgewertet werden, ist eine lichtsignalgeregelte Querung vorzusehen, die nach Karlsruher Modell ausgeführt werden kann. Dort sind viele Kreisel vorhanden, in denen die Stadtbahn bzw. der Regionalexpress mittig durch den Kreisverkehr fährt.



Abb. 6.14: Konzeptskizze Meßtorffstraße und Knotenpunkt Großer Wulfhagen / An der Klosterkoppel / Röpkes Mühle

Zur Sicherung der Radachse in Richtung Schule soll der **Kurvenbereich der Meßtorffstraße** sowie der östliche Bereich des **Großen Wulfhagens** umgestaltet werden. Vorgeschlagen wird, diesen Bereich aufzupflastern, um die Aufmerksamkeit zu erhöhen und Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs zu verringern. Im Zusammenhang mit der Umgestaltung kann der nachfolgende südliche Knotenpunkt zu einem Mini-Kreisverkehrsplatz umgebaut werden, sodass der durch den Umbau gewonnene Platz durch

die Wegnahme von Fahrspuren zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs genutzt werden kann (vgl. Abb. 6.14).

6.7 Stadtverträglicher ruhender Verkehr

Für den ruhenden Verkehr wird vorgeschlagen, ein Parkraumkonzept zu entwickeln, welches diesen stadtverträglicher macht. Eine Prüfung des vorhandenen Stellplatzangebotes und das Sortieren entsprechend der Nutzungsprioritäten sind notwendig.

Folgende Zielaussagen lassen sich in Bezug auf Parkraumbedarfe und –ansprüche treffen:

- Der Parkraumbedarf für die **Bewohner*innen** sollte in unmittelbarer Nähe ihrer Wohnungen möglich sein. Da die höchste Nachfrage durch die Bewohner in den Nachmittags-, Abend- und Nachtstunden auftritt, ist für die verbleibende Zeit des Tages die Nutzbarkeit durch andere Nachfragegruppen möglich.
- **Kunden, Einkaufsverkehr und touristische Verkehre** sind eine wichtige Zielgruppe für die Innenstadt. Hier sind Bedarfe einer sehr kurzen Parkdauer für einzelne Erledigungen und einer längeren Parkdauer insbesondere für auswärtige Arztbesuche und das „Bummeln“ gleichermaßen wichtig.
- Bemerkenswert für den Fall der längeren Parkdauer ist, dass die Akzeptanz längerer Entfernungen zwischen Parkplatz und Ziel mit der Attraktivität des Ziels wächst.

Ziel ist es, das Kurzzeitparken (bspw. max. 2h) zu erweitern und Dauerparker aus dem empfindlichen Bereich (Innenstadt) herauszudrängen.

Daher wird vorgeschlagen, die Bewirtschaftung mit Parkscheibe im innenstadtnahen Bereich zu vereinheitlichen und zu erweitern. Eine einheitliche Begrenzung der Parkzeit erfordert eine Umstellung der Nutzer, die in ihrem Verhalten angeregt werden, alternative Verkehrsmittel zu benutzen oder weiter entfernt zu parken. Das verfügbare Angebot an freien Plätzen wird ansteigen.

Die Dauerparker in der Innenstadt setzen sich aus Beschäftigten der ansässigen Firmen und Geschäfte und Mitarbeitern der öffentlichen Verwal-

tung sowie Besuchern zusammen, die sich länger in der Stadt aufhalten. Im Sinne einer umweltfreundlichen Mobilität ist der Anteil der mit dem Kfz zur Arbeit fahrenden zu senken. Daher ist eine stufenweise Lösung anzustreben, nach der Dauerparker aus den empfindlichen Bereichen herausgedrängt und auf weiter entfernt liegenden Parkflächen Angebote geschaffen werden. Anbieten würde sich hierfür u.a. die Parkpalette im Zuge der Straße An der Klosterkoppel.

Weiterhin ist es empfehlenswert, die Parkraumüberwachung der Bewirtung, insbesondere im innenstadtnahen Bereich, auszuweiten.

Die Erreichbarkeit innenstadtnaher Parkplätze, insbesondere derer, die für Dauerparker geeignet sind, sollte durch ein Parkleit- und Wegweisungssystem unterstützt werden.

Zudem sind Optionen zum Abstellen von Fahrrädern in direktem Zugriff der Bewohner bereitzustellen. Diesbezüglich sind Angebote zu schaffen, die den schnellen Zugriff auf das Fahrrad sichern. An ausgewählten Stellen sollten entweder abschließbare Fahrradhäuschen oder gesicherte überwachte Abstellanlagen in den Straßenraum eingebracht werden, die zweckgebunden für die umgrenzenden Bewohner genutzt werden können.

6.8 Nutzung innovativer Verkehrsmittel ermöglichen

In den letzten Jahren hat sich gezeigt, dass die Zahl der angebotenen Kfz-Elektrotankstellen stetig, aber langsam steigt, die Nachfrage jedoch nicht im gleichen Maße Schritt hält, da die Ladevorgänge im Wesentlichen in längeren Zeiträumen auf Wohnort oder Arbeitsplatz begrenzt werden. Erschwerend kommt hinzu, dass es keine einheitlichen Ladesysteme gibt und die Vielfalt der Anbieter eine durchgängige Versorgung aller auf dem Markt befindlichen Fahrzeuge nicht erlaubt. Um der Elektromobilität die notwendigen Entwicklungschancen zu geben, wird daher vorgeschlagen, Räume freizugeben an denen private Anbieter, oder so wie in Sehnde bspw. die Stadtwerke, an geeigneten Stellen Parkplätze in Elektrotankstellen umwandeln können. Weitere Unterstützungen, in Form von finanziellen Hilfen seitens der Stadt, werden als nicht sinnvoll angesehen.

Hilfreich ist, im Rahmen der Klimaschutzmaßnahmen, Konzepte zu unterstützen, die sich mit Möglichkeiten des nächtlichen Ladens von Elektrofahrzeugen (Kfz und Rad) für Mieter*innen im Geschosswohnungsbau anbieten. Ggf. ist eine diesbezügliche Stellplatzsatzung zu entwickeln.

Multimodale Mobilität fördern!

Multimodale Mobilität meint die Auswahl und Nutzung verschiedener Verkehrsmittel auf unterschiedlichen Wegen und darüber hinaus als „intermodale“ Mobilität die sinnvolle Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel auf einem Weg zu einer attraktiven Reisekette.

Die multimodale Mobilität ist weiter zu stärken. Dazu zählen die weitere räumliche und zeitliche Optimierung der Verknüpfungspunkte der einzelnen Verkehrsmittel (bspw. weitere Verbesserung von Bike+Ride-Angeboten) sowie insbesondere ein weiter verbesserter Informationsfluss (Fahrgast-Displays mit Echtzeitanzeige, Apps etc.).

6.9 Öffentlichkeit herstellen

Die Möglichkeiten der Bürgerinformation und -mitwirkung sind vielfältig.

Grundsätzlich sind

- Bürger frühzeitig zu beteiligen,
- regelmäßig zu informieren und
- die Mitwirkung ist gezielt zu fördern.

Um den Aufwand zu minimieren, wird ein Öffentlichkeitspaket vorgeschlagen, welches einerseits die Diskussion des Verkehrsentwicklungsplans in der breiten Öffentlichkeit anregt (Befragung bzw. Bürgerversammlung) und andererseits im Zusammenhang mit Baumaßnahmen bestimmte grundlegende Rahmenbedingungen, wie zukünftig mit Verkehr umgegangen wird, erläutert. Hier bietet sich besonders der Umbau und die Markierung von Maßnahmen im Radverkehr an, die in einem separaten Faltblatt und durch Internetinformation an die Bürger vermittelt werden kann, dies sollte auch über die Schulen erfolgen. Darin sollten Hinweise zum Verkehrsverhalten, wie z.B. Radverkehr auf Schutzstreifen, Autofahren bei Schutzstreifen, lärminderndes Fahren, Verkehrssicherheit erhöhen etc. enthalten sein.

Empfohlen wird eine regelmäßige Präsenz in den Medien und im Straßenbild. Besondere Aufmerksamkeit erfordert die Beteiligung von Kindern und Schülern. Hier ist die Durchführung

- von Schulprojekten zum Thema Verkehr, bspw. „Sicherheit auf meinem Schulweg“ und
- Aktionstage wie z.B. zu autofreier Tag, Klimaschutz, Lärmschutz zu prüfen

7 Schlüsselmaßnahmen

Maßnahmen

Aus der Bewertung der örtlichen Verkehrssituation heraus sind zahlreiche Maßnahmen diskutiert worden, die die Umsetzung der verkehrsplanerischen Ziele „anpacken“. Die Einzelmaßnahmen sind zudem in den Arbeitskreisen diskutiert worden. Aus der Vielzahl von empfehlenswerten Maßnahmen, die sich vorrangig auf den Rad-, Fuß- und ÖPNV-Verkehr beziehen, sollen die folgenden Schlüsselmaßnahmen, die zusammenfassend in der Tab. 7.1 und der Abb. 7.1 dargestellt sind, vorrangig in den nächsten fünf Jahren umgesetzt werden.

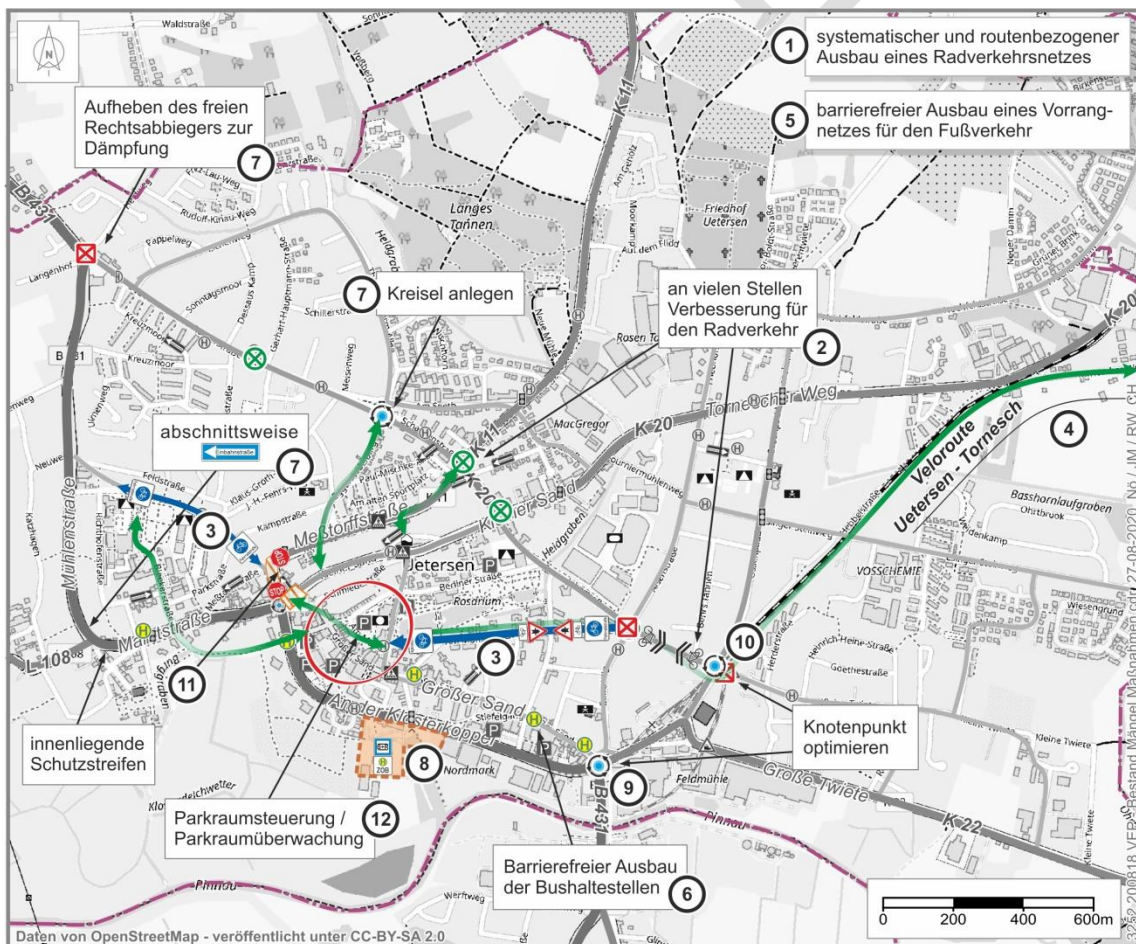


Abb. 7.1: Schlüsselmaßnahmen Stadt Uetersen

Ifd. Nr.	Maßnahme	Pos. Auswirkungen			
		Fuß	Rad	ÖV	KFZ
1	systematischer und routenbezogener Ausbau eines Radverkehrsnetzes		√		
2	Radverkehrsgerechte Umgestaltung von Knotenpunkten und im Längsverkehr	(√)	√		(√)
3	Einrichtung von Fahrradstraßen		√		
4	Untersuchung Veloroute		√		
5	Ausbau eines barrierefreien Vorrangnetzes Fußwege	√			
6	Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen	√		√	
7	Überprüfung der Verkehrsführung der B 431	√	√	√	√
8	Optimierung des ZOB und des Liniennetzes unter Berücksichtigung einer neuen Linie in Richtung Tornesch			√	
9	Untersuchung zum stadtverträglichen Umbau des Knotenpunkts An der Klosterkoppel / Pinnauallee	√	√		√
10	Untersuchung zum stadtverträglichen Umbau des Knotenpunkts Heinrich-Schröder / Ossenpad	√	√		√
11	Sicherung der Radachse in der Meßtorffstraße und stadtverträgliche Umgestaltung	√	√		√
12	Parkraumsteuerung und -überwachung				√

Tab. 7.1: Schlüsselmaßnahmen für die Stadt Uetersen (Auswahl)

Umsetzung

Zur Umsetzung sind dabei weitere Arbeitsschritte erforderlich, die unter anderem:

- in der Abstimmung zwischen Verkehrsbehörden und Baulastträger,
- in der Prüfung von Förderanträgen für den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen und
- in der Abstimmung mit örtlicher Politik, Anliegern und Bürgern bestehen.

8 Fazit / Weiteres Vorgehen

Der vorliegende Verkehrsentwicklungsplan gibt die strategische Ausrichtung der verkehrlichen Entwicklung der nächsten 15 bis 20 Jahre in der Stadt Uetersen dar und dient als Basis für die Erarbeitung der erforderlichen konkreten Maßnahmen. Mit den bislang erarbeiteten Handlungsfeldern und ersten Maßnahmenansätzen wird die „zukunftsfähige Mobilität für Alle“ unterstützt.

Aufbauend auf dem Beschluss des VEP sollte die Umsetzung der Schlüsselmaßnahmen forciert werden.

Aufbauend auf dem Beschluss des VEP sollte die Umsetzung der Schlüsselmaßnahmen forciert werden.

Hannover, den 27. August 2020



Dipl.-Ing. Heinz Mazur
- Geschäftsführer -

PGT Umwelt und Verkehr GmbH



Mitgliedschaft Pinneberger Baumschulland

<i>Organisationseinheit:</i> FD Stadtplanung und Umwelt <i>Bearbeitung:</i> Oliver Kath	<i>Datum</i> 16.01.2023
--	----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Geplante Sitzungstermine</i>	<i>Ö / N</i>
Umweltausschuss (Entscheidung)	20.02.2023	Ö

Sachverhalt

Der Förderverein „Kulturlandschaft Pinneberger Baumschulland“ wurde im März 2014 gegründet. Gebietskörperschaften, Vereine und Verbände sowie wichtige Einrichtungen im Kreis Pinneberg haben sich mit dem Ziel zusammengeschlossen, die über 250jährige Kulturlandschaft Pinneberger Baumschulland zu erhalten, zu pflegen und weiter zu entwickeln.

Vereinszweck ist die Förderung von Gartenkultur, Landschaftspflege, Naherholung und Tourismus im Baumschulgebiet Kreis Pinneberg und Südwestholstein. Umgesetzt wird dies insbesondere durch die Zusammenführung und Zusammenarbeit von Akteuren der Gartenbau- und Baumschulwirtschaft, der Gartenkultur, der Landschaftspflege, der Naherholung und der Tourismusförderung im Vereinsgebiet. Als Hauptziele werden dabei die folgenden definiert:

- Erhalt der Kulturlandschaft;
- Schutz, Erhalt und Förderung gartenkultureller Einrichtungen;
- Neuentwicklung und Förderung gartenkultureller, landschaftspflegerischer und umweltpädagogischer Aktivitäten und Einrichtungen.

Dazu betreibt der Förderverein Öffentlichkeitsarbeit mit Veranstaltungen, Publikationen, Ausstellungen, Führungen sowie weiteren Informationsmedien, unterstützt Forschungsvorhaben; arbeitet mit in Vereinen, Verbänden, vergleichbaren Initiativen oder Dachorganisationen, die den Vereinszweck und seine Ziele unterstützen und gewinnt Fördermittel für Projekte im Vereinsgebiet.

Weitere Informationen sind unter <https://www.pinneberger-baumschulland.de/> zu finden.

Auswirkungen auf Umwelt, Klima und Verkehr

Die Einbindung weiterer kompetenter Akteure kann im Bereich der Landschaftspflege u.ä. weiteres Wissen für den Umwelt- und Klimaschutz bringen.

Kinder- und Jugendbeteiligung

Finanzielle Auswirkungen

Die Mitgliedschaft ist für Gebietskörperschaften kostenlos.

Finanzielle Auswirkungen / Darstellung der Folgekosten

Der Beschluss hat finanzielle Auswirkungen: ja nein

Die Maßnahme/Aufgabe ist: vollständig eigenfinanziert
 teilweise gegenfinanziert
 vollständig gegenfinanziert

Auswirkungen auf den Stellenplan: Stellenmehrbedarf Stellenminderbedarf
 höhere Dotierung Niedrigere Dotierung
 Keine Auswirkungen

Es wurde eine Wirtschaftlichkeitsprüfung durchgeführt: ja nein

Es liegt eine Ausweitung oder eine Neuaufnahme einer
 Freiwilligen Leistung vor: ja nein

Produkt/e:						
Erträge/Aufwendungen	2022	2023	2024	2025	2026	2027 ff.
	in EUR					
<i>* Anzugeben bei Erträgen, ob Zuschüsse/Zuweisungen; Transfererträge; Kostenerstattungen/Leistungsentgelte oder sonstige Erträge</i>						
<i>* Anzugeben bei Aufwendungen, ob Personalaufwand; Sozialtransferaufwand; Sachaufwand; Zuschüsse/Zuweisungen oder sonstige Aufwendungen</i>						
Erträge*:						
Aufwendungen*:						
Saldo (E-A)						
davon noch zu veranschlagen:						

Investition/Investitionsförderung	2022	2023	2024	2025	2026	2027 ff.
	in EUR					
Einzahlungen						
Auszahlungen						
Saldo (E-A)						
davon noch zu veranschlagen:						
Erträge (z.B. Auflösung von Sonderposten)						
Abschreibungsaufwand						
Saldo (E-A)						
davon noch zu veranschlagen:						
Verpflichtungsermächtigungen						
davon noch zu veranschlagen:						

Folgeeinsparungen/-kosten	2022	2023	2024	2025	2026	2027 ff.
	in EUR					
<i>(indirekte Auswirkungen, ggf. sorgfältig zu schätzen)</i>						
<i>* Anzugeben bei Erträgen, ob Zuschüsse/Zuweisungen; Transfererträge; Kostenerstattungen/Leistungsentgelte oder sonstige Erträge</i>						
<i>* Anzugeben bei Aufwendungen, ob Personalaufwand; Sozialtransferaufwand; Sachaufwand; Zuschüsse/Zuweisungen oder sonstige Aufwendungen</i>						
Erträge*:						
Aufwendungen*:						
Saldo (E-A)						
davon noch zu veranschlagen:						

Beschlussvorschlag

Der Umweltausschuss beschließt, dass die Stadt Tornesch Mitglied im Förderverein Kulturlandschaft Pinneberger Baumschulland e.V. wird.

gez. Sabine Kählert
Bürgermeisterin

Anlage/n

1	Flyer Kulturlandschaft Pinneberger Baumschulland
---	--

Beitrittserklärung

Ich beantrage die Aufnahme in den Förderverein Kulturlandschaft Pinneberger Baumschulland e.V.

als ordentliches Mitglied

als Fördermitglied



Name, Vorname: _____

Geburtsdatum: _____

Straße: _____

PLZ und Ort: _____

Telefon: _____

Mobiltelefon: _____

E-Mail: _____

Fax: _____

Ich erteile dem Verein zur Einziehung des Vereinsbeitrags ein SEPA-Lastschriftmandat.

Datenschutzhinweis:

Vorstehende Daten werden nur im Rahmen der Erforderlichkeit von Abrechnung und Betreuung Ihrer Mitgliedschaft verarbeitet.

Ort, Datum

Unterschrift Antragsteller



Mitglied werden

Wenn auch Sie sich für das Pinneberger Baumschulland, dessen Geschichte, dessen Produkte und dessen Menschen begeistern können und die von diesen geprägte Kulturlandschaft fördern und erhalten wollen, haben Sie die Möglichkeit durch eine ordentliche oder fördernde Mitgliedschaft die Arbeit des Fördervereins „Pinneberger Baumschulland e.V.“ aktiv zu unterstützen. Näheres zur Mitgliedschaft siehe auch:

www.pinneberger-baumschulland.de



Souvenirpflanze

Sie haben das Pinneberger Baumschulland mit allen seinen besonderen Eigenarten, kulturellen Highlights, mit der Vielzahl und Vielfalt der Baumschulen, deren Geschichte und deren umfangreichen Gehölzsoriment kennen und lieben gelernt?

Sie haben Gäste, denen Sie ein Stück Ihrer Region als Erinnerung mit auf den Weg mitgeben wollen?

... dann können Sie als Erinnerung und Souvenir ein Gehölz aus dem Pinneberger Baumschulland verschenken. Attraktive Gehölze stehen Ihnen als besonderes Souvenir der Region zur Auswahl zur Verfügung.

Wo Sie dieses außergewöhnliche Souvenir im Kreis Pinneberg erhalten können, erfahren Sie auf unserer Homepage unter:

www.pinneberger-baumschulland.de



Förderverein Kulturlandschaft Pinneberger Baumschulland e.V.

Am 6. März 2014 wurde der Förderverein „Kulturlandschaft Pinneberger Baumschulland e. V.“ gegründet. Er verfolgt das Ziel, die (garten-)kulturelle Entwicklung der Region durch die Zusammenführung und den Ausgleich von wirtschaftlichen, ökologischen, sozialen und kulturellen Interessen nachhaltig zu fördern.

Mitglieder sind Baumschulgemeinden, Vereine, Verbände, Betriebe und Privatpersonen. Im Förderverein und dessen Vorstand engagieren sich eine Vielzahl fachlich und regional vernetzter Persönlichkeiten, um sich an geeigneter Stelle für den Erhalt und die Förderung des Pinneberger Baumschullandes einzusetzen.

Kontakt

Förderverein Kulturlandschaft Pinneberger Baumschulland e.V.

1. Vorsitzender: Dr. Frank Schoppa

Thiensen 16 - 25373 Ellerhoop

Telefon: 04120/ 7068-401

Fax: 04120/ 7068-409

E-Mail: kontakt@pinneberger-baumschulland.de

www.pinneberger-baumschulland.de



In Schleswig-Holstein, wo die Bäume zur Schule gehen, konzentrieren sich die Baumschulen seit mehr als zwei Jahrhunderten im Pinneberger Raum. Die lockeren Geestböden, das gemäßigte Klima, die Nähe zu Hamburg und die gute Anbindung an die internationalen Märkte haben zu einer Bündelung baumschulgärtnerischen Fachwissens geführt, die einmalig ist.

Für den Auftritt des Pinneberger Baumschullandes auf der internationalen Gartenschau (igs 2013) in Hamburg entstand ein leistungsstarkes Netzwerk unterschiedlichster Akteure. Diese erfolgreiche Zusammenarbeit auch weiter zu erhalten, war das Ziel bei Gründung des Fördervereins Kulturlandschaft Pinneberger Baumschulland.



igs-Besucher im Alleebaum-Quartier des Pinneberger Baumschullandes

Seit seiner Gründung hat der Förderverein Kulturlandschaft Pinneberger Baumschulland bereits viele Projekte auf den Weg gebracht und unterstützt. Beispielhaft seien hier erwähnt:

- Baupark Pinneberg
- Tippgeber für 99 Lieblingsplätze im Grünen
- Start des Angebotes „Souvenirpflanze Pinneberger Baumschulland“
- Teilnahme am Weltkindertag 2015 mit „Appen musiziert“
- Beitrag zur Broschüre „Raus in die Kultur“
- Rallye im „Deutschen Baumschulmuseum“ zum „Internationalen Museumstag 2016“
- Unterstützung des Projekts „Mehr Grün für Rellingen“
- Start der Veranstaltungsreihe „Kulturlandschaft erleben“
- Leitprojekt „Kulturlandschaftsrouten“

In Planung

- Erhalt der barocken Linden-Doppelallee Seestermühle
- Buchprojekt „Kulturlandschaft Pinneberger Baumschulland“
- Schulgarten-Helfer
- u.v.m.



Pinnebergs neue Oase ist fertig.



Fünf Orte im Kreis, an die ein Tagesausflug lohnt.

Die erfolgreiche Zusammenarbeit mit unterschiedlichsten Projektpartnern trägt zur nachhaltigen Entwicklung unserer Region bei und steigert ihren Bekanntheitsgrad. Dies wiederum stärkt die Akteure vor Ort!

Wenn auch Sie eine Projektidee haben oder zum Gelingen eines bereits existierenden Projektes beitragen wollen, freuen wir uns über Ihre Kontaktaufnahme unter www.pinneberger-baumschulland.de

Mit der Veranstaltungsreihe „Kulturlandschaft erleben!“ bringt der Förderverein Fachleute, Akteure und Interessierte zusammen.

Bisherige Veranstaltungen widmeten sich zum Beispiel

- der Königin der Weihnachtsbäume und ihrem aufregenden Weg vom Kaukasus ins heimische Wohnzimmer oder
- dem nachhaltigen Wohnen unter grünen Dächern...



Aktuelle Veranstaltungen finden Sie unter:

www.pinneberger-baumschulland.de

Vorschläge für weitere Veranstaltungen nimmt der Vorstand gern entgegen!



Förderverein Kulturlandschaft Pinneberger Baumschulland e.V.
Thiensen 16 - 25373 Ellerhoop

Unsere Gläubiger-Identifikationsnummer geben wir Ihnen mit Bestätigung Ihrer Beitrittserklärung bekannt.

Hiermit ermächtige/n ich/wir den Förderverein Kulturlandschaft Pinneberger Baumschulland e.V. bis auf Widerruf, die von mir/uns zu entrichtenden Mitgliedsbeiträge bei Fälligkeit zu Lasten meines/unseres Kontos mittels Lastschrift einzuziehen.

Hinweis: ich/wir kann/können innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem / unserem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Vorname und Name (Kontoinhaber)

Straße und Hausnummer

Postleitzahl und Ort

Kreditinstitut (Name)

BIC

IBAN

Datum

Unterschrift

