



Gemeinde Hasloh Ortsentwicklungskonzept mit integriertem Verkehrskonzept



Erläuterungsbericht

April 2023

Ortsentwicklungskonzept

Auftraggeber:

Gemeinde Hasloh
Der Bürgermeister
Garstedter Weg 16a
25474 Hasloh



Auftragnehmer:

WIRSIND
ARCHITEKTEN & STADTPLANER

WRS Architekten und Stadtplaner GmbH
Markusstraße 7
20355 Hamburg
www.wirsind.net



Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH
Havelstraße 33
24539 Neumünster
<https://www.wvk.sh/>

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis.....	5
Tabellenverzeichnis.....	8
1 Einleitung.....	9
1.1 Anlass und Ziel.....	9
1.2 Aufgabenstellung.....	9
1.3 Vorgehen.....	10
1.4 Beteiligung.....	12
1.4.1 Workshops zur Beteiligung der Öffentlichkeit.....	12
1.4.2 Befragung lokaler Akteur:innen.....	15
1.5 Bestandteile und Einsicht in die Unterlagen.....	15
2 Bestandsaufnahme und Standortanalyse.....	16
2.1 Räumliche Lage.....	16
2.2 Übergeordnete Planungsinstrumente.....	17
2.2.1 Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2021 (LEP).....	18
2.2.2 Regionalplan (RegPlan).....	19
2.2.3 Landschaftsrahmenplan (LRP).....	20
2.2.4 Flächennutzungsplan.....	21
2.2.5 Sonstige Planwerke.....	22
2.3 Historische Entwicklung.....	23
2.4 Demographie und Daseinsvorsorge.....	23
2.4.1 Bevölkerungsstruktur und demographische Entwicklung.....	23
2.4.2 Daseinsvorsorge.....	25
2.4.3 Betreuungsangebot für Kinder im Bereich der Elementar- und Krippenplätze.....	28
2.4.4 Vereine und Institutionen.....	29
2.4.5 Ergebnisse aus den Beteiligungsformaten.....	31
Stärken und Herausforderungen im Bereich Demographie und Daseinsvorsorge.....	34
2.5 Siedlungsstruktur und Wohnen.....	34
2.5.1 Siedlungs- und Gebäudestruktur.....	34
2.5.2 Ortsbild.....	36
2.5.3 Ergebnisse aus den Beteiligungsformaten.....	39
2.5.4 Stärken und Herausforderungen im Bereich Siedlungsstruktur und Wohnen.....	41
2.6 Wirtschaft und Tourismus.....	41
2.6.1 Arbeitsstätten und Beschäftigte.....	41

2.6.2	Gewerbeflächen	41
2.6.3	Freizeit, Kultur und Tourismus.....	42
2.6.4	Technische Infrastruktur.....	42
2.6.5	Ergebnisse aus den Beteiligungsformaten.....	43
2.6.6	Stärken und Herausforderungen im Bereich Wirtschaft und Tourismus.....	44
2.7	Verkehr und Mobilität	45
2.7.1	Kfz-Verkehr	45
2.7.2	Verkehrsanalyse.....	47
	Verkehrsprognose 2030	50
	Prognose-Nullfall 2030	51
	Unfallanalyse	53
2.7.3	Öffentlicher Personennahverkehr	54
2.7.4	Radverkehr	55
2.7.5	Fußverkehr.....	57
2.7.6	Ergebnisse aus den Beteiligungsformaten.....	58
2.8	Natur, Landschaft und Naherholung	63
2.8.1	Hasloher Gehege	63
2.8.2	Holm Moor.....	63
2.8.3	Ergebnisse aus den Beteiligungsformaten.....	64
2.8.4	Stärken und Herausforderungen im Bereich Natur und Landschaft.....	65
2.9	Zusammenfassende Betrachtung zur Bestandsaufnahme	65
3	Ortsentwicklungskonzept	67
3.1	Ziel für die Bevölkerungsentwicklung.....	67
3.2	Allgemeine Planungsgrundsätze des Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes	72
3.2.1	Dimensionierung des Straßenraumes gemäß RAST 2006 (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2006)	73
3.2.2	Knotenpunkte	75
3.2.3	Grundlagen zur Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten gemäß HBS 2015.....	75
3.2.4	Kfz-Verkehr	76
3.2.5	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV).....	80
3.2.6	Moderne Mobilitätsansätze.....	82
3.2.7	Radverkehr	85
3.2.8	Fußverkehr.....	88
3.3	Wohnbauflächenpotenziale	93

3.3.1	Nachhaltige Siedlungsentwicklung und flächensparsamer Umgang.....	93
	Nachverdichtungsmöglichkeiten im Bestand	94
3.3.2	Dichtekonzept für die Inanspruchnahme neuer Flächen innerhalb des Siedlungskörpers ..	95
3.3.3	Bedarfe Wohnungsbau	96
3.3.4	Gesamtpotenzial.....	96
3.3.5	Schaffen bedarfsgerechter Wohnformen.....	98
3.4	Entwicklungsstrategie und Ausblick	99
3.5	Ziele	99
3.5.1	Demographie und Daseinsvorsorge.....	99
3.5.2	Siedlungsstruktur und Wohnen	100
3.5.3	Wirtschaft und Tourismus	100
3.5.4	Verkehr und Mobilität	101
3.5.5	Natur und Landschaft	102
3.6	Leitbild.....	103
4	Maßnahmen.....	104
4.1	„Aufrüstung“ des Ist-Zustandes.....	104
4.2	Maßnahmenübersicht	105
5	Ausblick.....	150
6	Selbstbindung.....	151
	Quellenverzeichnis.....	152
	Anhang	152

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1: Handlungsfelder und Querschnittsthemen (Darstellung WRS)

Abbildung 1-2: Verfahrensablauf (Darstellung WRS)

Abbildung 1-3: Aktivierende Fragen aus der Auftaktveranstaltung (Darstellung WRS)

Abbildung 1-4: Ausschnitt aus der digitalen Pinnwand (Padlet, WRS)

Abbildung 1-5: Ergebnisse aus der Öffentlichkeitsveranstaltung Mai 2022 (Foto WRS)

Abbildung 1-6: Öffentlichkeitsveranstaltung Mai 2022 (Foto WRS)

Abbildung 1-7: Öffentlichkeitsveranstaltung November 2022

Abbildung 1-8: Ergebnisse aus der Öffentlichkeitsveranstaltung November 2022

Abbildung 2-1: Lage der Gemeinde Hasloh im Kreis Pinneberg (Darstellung WRS)

Abbildung 2-2: Gemeinde Hasloh im Bestand (Darstellung WRS)

Abbildung 2-3: Ausschnitt aus dem Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2021 (schleswig-holsten.de)

Abbildung 2-4: Ausschnitt aus dem Regionalplan, Planungsraum I, 1998 (schleswig-holsten.de)

Abbildung 2-5: Ausschnitt aus dem Landschaftsrahmenplan für den Planungsraum III, Hauptkarte 2

Abbildung 2-6: Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan der Gemeinde Hasloh (GeoBasis-DE/LVermGeo SH)

Abbildung 2-7: Bevölkerungsentwicklung in Hasloh (Statistikamt Nord 2021)

Abbildung 2-8: Bevölkerungsentwicklung und -prognose (Statistikamt Nord 2021 und Bevölkerungsprognose Dipl.-Ing. P. H. Kramer 2016, Darstellung WRS)

Abbildung 2-9: Entwicklung der Altersstruktur in Hasloh (Statistikamt Nord 2021, Darstellung WRS)

Abbildung 2-10: Peter-Lunding-Schule (Foto WRS)

Abbildung 2-11: Gesamtanzahl der Schüler:innen, die die Peter-Lunding-Schule besuchen (Statistikamt Nord 2020)

Abbildung 2-12: Vereinsheim des Turn- und Sportverein Hasloh (Fotos WRS)

Abbildung 2-13: Gebäude der Freiwilligen Feuerwehr an der Kieler Straße (Fotos WRS) Abbildung 2-14: Geplanter Standort des neuen Feuerwehrgebäudes und Bauhofs an der Pinneberger Straße (WRS)

Abbildung 2-15: Dörphus mit angrenzendem Bauhof der Gemeinde am Garstedter Weg (Foto WRS)

Abbildung 2-16: Ehemaliges Gebäude der VR-Bank am Garstedter Weg (Foto WRS)

Abbildung 2-17: Wohnungsbestand in Hasloh (Statistikamt Nord 2021, Darstellung WRS)

Abbildung 2-18: Einfamilienhaussiedlung (Foto WRS)

Abbildung 2-19: Reetdachhaus (Foto WRS)

Abbildung 2-20: Wohnen auf der Etage (Fotos WRS)

Abbildung 2-21: Hofstellen an der Kieler Straße und am Garstedter Weg (Fotos WRS)

Abbildung 2-22: Wegweiser vor der evangelischen Kirche in der Neuen Mitte Hasloh (Foto WRS)

Abbildung 2-23: Spiel- und Sportplätze in der Neuen Mitte Hasloh (Foto WRS)

Abbildung 2-24: Ein- und Mehrfamilienhäuser in der Neuen Mitte Hasloh (Fotos WRS)

Abbildung 2-25: Hauptachsen des Kfz-Verkehr

Abbildung 2-26: Übersicht der Kfz-Verkehrsführung

Abbildung 2-27: Zählstellen in der Gemeinde Hasloh am Donnerstag, den 12.08.2021

Abbildung 2-28: Verkehrserhebung Hasloh - Analyse 2021 über 8h

Abbildung 2-29: Verkehrserhebung Hasloh - Analyse 2021 MSV

Abbildung 2-30: Verkehrserhebung – Prognose-Nullfall – MSV 2030

Abbildung 2-31: Unfälle 2017-2019

Abbildung 2-32: Übersicht der ÖPNV Anbindung sowie dessen Einzugsgebiet

Abbildung 2-33: Übersicht der Radverkehrsführung

Abbildung 2-34: Konfliktpunkte für Radverkehre

Abbildung 2-35: Übersicht der Fußverkehrsführung

Abbildung 3-1: Natürliches Bevölkerungssaldo in Schleswig Holstein von 2000 bis 2020 (Grundlage: Statistikamt Nord 2022, WRS)

Abbildung 3-2: Natürliches Bevölkerungssaldo in Hasloh (Statistikamt Nord 2022)

Abbildung 3-3: Annahme zur Entwicklung des natürlichen Saldos von 2021 bis 2041 (WRS)

Abbildung 3-4: Annahme zur Entwicklung des Wanderungssaldos von 2021 bis 2041 (WRS)

Abbildung 3-5: Auswirkungen von Wachstumsprozessen auf die bestehende Infrastruktur (WRS)

Abbildung 3-6: Grundfunktionen von Straßen

Abbildung 3-7: Parameter zur Dimensionierung der Fahrbahn nach RAST 06 (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2006)

Abbildung 3-8: Parameter zur Dimensionierung des Seitenraumes nach RAST 2006 (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2006)

Abbildung 3-9: Einordnung unterschiedlicher Knotenpunkte nach ihrer Kapazität (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2008)

Abbildung 3-10: Überblick verkehrsberuhigender Maßnahmen nach RAST 06 (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2006)

Abbildung 3-11: Rechtliche Grundlagen zur Verkehrsberuhigung

Abbildung 3-12: Anforderungen an den ÖPNV

Abbildung 3-13: Mindeststandards nach dem Leitfaden Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein, 2019 (Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH, 2019)

Abbildung 3-14: Mitfahrbank der KielRegion GmbH

Abbildung 3-15: Beispielhafter Aufbau einer Mobilitätsstation

Abbildung 3-16: Durchschnittliche Geschwindigkeiten im Radverkehr

Abbildung 3-17: Konfliktpunkte Radverkehr unterschieden nach Führungsform

Abbildung 3-18: Formen der Radverkehrsführung nach ERA 2010 (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2010)

Abbildung 3-19: Beschilderungen von Fahrradstraßen mit zugelassenem Kraftfahrzeugverkehr und Vorfahrtsregelungen

Abbildung 3-20: Bike+Ride Anlage der NAH.SH GmbH, Quelle: <https://nahsh.bike-and-park.de/#step=suchen>, 16.11.2021

Abbildung 3-21: Formen der Fußverkehrsführung nach EFA 02 (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2002)

Abbildung 3-22: Querungshilfen nach EFA 02 (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2002)

Abbildung 3-23: Exemplarisches Beispiel einer barrierefreien Bedarfslichtsignalanlage

Abbildung 3-24: Barrierefreiheit Kreisverkehr gem. Handbuch Barrierefrei im Straßenraum (Straßen.NRW, 2012)

Abbildung 3-25: Dichtetypologien (Darstellung WRS)

Abbildung 3-26: Darstellung der Potenzialflächen - Ausschnitt aus der Konzeptkarte (WRS)

Tabellenverzeichnis

Tabelle 2-1: Abstimmungsergebnis zu Szenarien der Bevölkerungsentwicklung bis 2041 in Hasloh aus dem dritten Beteiligungsworkshop (WRS)

Tabelle 2-2: Stärken und Herausforderungen Haslohs im Bereich Demographie und Daseinsvorsorge

Tabelle 2-3: Entwicklung der Haushaltsdichte (Statistikamt Nord 2021, empirica ag 2017, Darstellung WRS)

Tabelle 2-4: Abstimmungsergebnisse zur Frage „Wie soll in Hasloh zukünftig gebaut werden“ aus dem dritten Beteiligungsworkshop (Darstellung WRS)

Tabelle 2-5: Stärken und Herausforderungen Haslohs im Bereich Siedlungsstruktur und Wohnen

Tabelle 2-6: Stärken und Herausforderungen Haslohs im Bereich Wirtschaft und Tourismus

Tabelle 2-7: Zusammenfassung Ergebnisse Padlet

Tabelle 2-8: Zusammenfassung Ergebnisse Steckkarte

Tabelle 2-9: Auswertung Klebepunkte für potentielle Elemente der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung

Tabelle 2-10: Auswertung des Extrem-Stimmungsbild zur Fokuslegung

Tabelle 2-11: Stärken und Herausforderungen Haslohs im Bereich Natur und Landschaft

Tabelle 3-1: Zuordnung der Verkehrsanlagen zur QSV

Tabelle 3-2: Verkehrsführende und -lenkende Maßnahmen

1 Einleitung

1.1 Anlass und Ziel

Ob demographische Entwicklung, wirtschaftsstrukturelle Veränderungen, Umgang mit den natürlichen Ressourcen, Digitalisierung oder andere übergeordnete Trends wie neue Mobilitätskonzepte und regenerative Energieversorgung: Städte und Gemeinden in der Bundesrepublik Deutschland stehen vor der Herausforderung, auf diese Entwicklungen zu reagieren. Damit verändern sich insbesondere die Ansprüche an Siedlungs- und Infrastrukturen. Um den genannten Herausforderungen zu begegnen und die damit einhergehenden Potenziale und Möglichkeiten für eine gemeinwohlorientierte und zukunftsfähige Ortsentwicklung zu nutzen, bedarf es zunehmend innovativer Anpassungsstrategien und Ideen. Die Gemeinde Hasloh hat sich vor diesem Hintergrund entschlossen, die Erarbeitung des vorliegenden interdisziplinären Ortsentwicklungskonzeptes zu veranlassen.

Ziel des Ortsentwicklungskonzeptes mit integriertem Verkehrs- und Mobilitätskonzept ist es, die Grundlagen für eine demographiefeste, nachhaltige und zukunftsweisende Ortsentwicklung in Hasloh zu schaffen. Dabei stehen der Erhalt der Siedlungsstruktur und der Identität des Ortes, die Sicherung der Daseinsvorsorge und die Schaffung von generationsübergreifenden Angeboten sowie eine nachhaltige und leistungsfähige Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung im Vordergrund. Alles künftige Handeln muss außerdem unter dem Aspekt der Klima- und der Generationengerechtigkeit betrachtet werden. Die Gemeinde soll auch in Zukunft attraktiv und lebenswert für die heutigen und künftigen Anwohner:innen bleiben. Hasloh versteht sich als Gemeinde mit hohem Wohn- und Naherholungswert und möchte dieses Profil langfristig sichern und weiterentwickeln.

Informelle Planungsinstrumente - wie das hier vorliegende Ortsentwicklungskonzept - sind in der Lage, die aktuelle Situation vor Ort zu bewerten und den Herausforderungen interdisziplinär zu begegnen sowie entsprechende Ziele und Lösungsansätze zu formulieren. Dabei stützen sich die Ergebnisse aufgrund des umfangreichen Beteiligungsprozesses (Anwohner:innen sowie lokale Akteur:innen) auf einen breiten öffentlichen Konsens.

1.2 Aufgabenstellung

Ansinnen der Gemeinde ist es, im Rahmen dieses Ortsentwicklungskonzeptes mit integriertem Verkehrs- und Mobilitätskonzept folgende Themen für die kommenden ca. 20 Jahre bis 2041 zu betrachten:

- demographische Entwicklung
- Entwicklung von Siedlungsflächen
- Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung (in und um Hasloh)
- Erhaltung und Erweiterung von Gewerbeansiedlungen
- Sicherung der Daseinsvorsorge
- Erhalt und Entwicklung von Natur, Landschaft und Naherholung
- Vorantreiben einer klimafreundlichen und nachhaltigen Gesamtstrategie

Für diese Themenfelder ist eine Handlungsstrategie für den Betrachtungszeitraum erarbeitet worden. Ein wohnbauliches Potenzialflächenkataster auf der Basis der vorliegenden Bevölkerungsdaten, konzeptioneller Überlegungen zu Siedlungsentwicklung und Besatz der einzelnen Flächen sowie eine zukunftsweisende verkehrliche Entwicklung bilden dessen Kern.

Dabei wurde besonders auf die Bedürfnisse der Bürger:innen sowie lokaler Akteur:innen vor dem Hintergrund aktueller gesamtgesellschaftlicher und wirtschaftsstruktureller Herausforderungen wie dem demographischen Wandel und dem Klima- und Ressourcenschutz eingegangen.



Abbildung 1-1: Handlungsfelder und Querschnittsthemen (Darstellung WRS)

Auf Basis einer fundierten Bestandsaufnahme wird die aktuelle Situation der Gemeinde analysiert, bewertet und besondere Qualitäten sowie Defizite in den für die Ortsentwicklung wesentlichen Themenfeldern herausgearbeitet.

Entsprechend den Ergebnissen der Bestandsanalyse werden Handlungsempfehlungen und Maßnahmen herausgearbeitet. Diese sollen den politisch Verantwortlichen als Entscheidungs- und Orientierungshilfe für die kommenden 20 Jahre dienen. Das Ortsentwicklungskonzept stellt ein informelles Planungsinstrument dar, das als Grundlage für die folgenden, formellen Planungen (Flächennutzungsplan, Bebauungspläne) sowie Detailmaßnahmen dienen soll.

Vorhandene Potenziale für eine zukunftsfähige Ortsentwicklung sollen ermittelt und konkrete Maßnahmen aufgezeigt werden. Die Entwicklung gemeinschaftlich nutzbarer Räume, eine nachhaltige Verkehrsentwicklungsstrategie sowie der Erhalt und die Aufwertung von Natur und Umwelt sind dabei zentrale Aspekte des Konzeptes. Durch die definierten Maßnahmen soll die Gemeinde Hasloh ihren Status als naturnaher Wohn- und Erholungsort festigen. Dabei soll unter anderem die Entwicklung generationenübergreifender Wohnraumangebote sowohl für junge Familien als auch für ältere Bewohner:innen begünstigt werden. Für die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung geht es zum einen um die langfristig leistungsfähige Verkehrsabwicklung, wo u.a. auch außergemeindliche Verkehre eine Rolle spielen, sowie um eine nachhaltige, sichere und attraktive Verkehrsentwicklung innerhalb der Gemeinde, wobei die gesamtgemeindliche Mobilität (Berücksichtigung aller Verkehrsträger) im Fokus steht.

Das Ortsentwicklungskonzept setzt sich außerdem zum Ziel, unter Berücksichtigung und Entwicklung naturräumlicher Begebenheiten die wirtschaftliche Stabilität zu fördern sowie die vorhandenen Strukturen und Funktionen der öffentlichen Infrastruktur zu festigen.

Somit sollen die kommunalen Entscheidungsträger in die Lage versetzt werden, Entscheidungen vorzubereiten und strategische Maßnahmen zur Gestaltung einer nachhaltigen Zukunft der Gemeinde zu treffen.

1.3 Vorgehen

Die Erarbeitung des Ortsentwicklungskonzeptes erfolgte in vier Phasen. Auf Basis der Bestandsaufnahme wurden zunächst Rahmenbedingungen für die künftige Entwicklung der Gemeinde festgelegt. Um diese Ziele zu erreichen, wurden wiederum konkrete Handlungsmaßnahmen und Schlüsselprojekte formuliert. In einer vierten Phase wurde das Gesamtkonzept zusammengestellt und finalisiert.

Die Bestandsaufnahme erfolgte durch Ortsbegehungen, die Auswertung bestehender Planwerke und die Recherche in einschlägigen Datenbanken (beispielsweise Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein) sowie durch eine Reihe von öffentlichen Beteiligungsveranstaltungen und im Dialog mit Vertreter:innen der Gemeinde. Für das Verkehrs- und Mobilitätskonzept werden zudem u.a. Verkehrserhebungen, eine Analyse der straßenverkehrsrechtlichen Ausweisung im Straßenraum durch Ge- und Verbote sowie eine Unfallanalyse durchgeführt.



Abbildung 1-2: Verfahrensablauf (Darstellung WRS)

Auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse und unter Berücksichtigung der vorgefundenen Rahmenbedingungen wurde die Situation der Gemeinde bewertet. Auf dieser Grundlage wurde als zentraler Bestandteil des Ortsentwicklungskonzeptes ein Szenario zum Bevölkerungswachstum ausgearbeitet und als unverbindlich anzustrebendes Ziel abgestimmt und dargestellt. Dieses stellt den Rahmen für die Suche nach Potenzialflächen im Handlungsfeld „Siedlungsstruktur und Wohnen“ dar und bildet damit eine wesentliche Grundlage für Maßnahmen und Handlungsempfehlungen in den

übrigen Handlungsfeldern. Zudem erfolgen eine Priorisierung der Maßnahmen und das Ausarbeiten von Schlüsselmaßnahmen.

Für die gemeinsame und enge Abstimmung mit der Gemeinde wurde eine Lenkungsgruppe gegründet, deren Mitglieder in einer Sitzung der Gemeindevertretung am 06.09.2021 bestimmt wurden. Die Planer:innen standen während des gesamten Planungsprozesses in regelmäßigem Austausch mit dieser Gruppe.

Zentrales Anliegen der Gemeinde war es, die Öffentlichkeit direkt in die Erarbeitung des Konzeptes einzubinden. Neben einer öffentlichen Auftakt- und Abschlussveranstaltung wurden zwei weitere Veranstaltungen mit Werkstattcharakter durchgeführt, bei denen die Bürger:innen unmittelbar die Möglichkeit hatten, ihre Wünsche und Anregungen in den Prozess einfließen zu lassen.

1.4 Beteiligung

Die Bürger:innen der Gemeinde Hasloh wurden in drei aufeinanderfolgenden öffentlichen Workshops beteiligt, in denen sie ausführlicher am Ortsentwicklungskonzept mitwirken konnten. Ergänzend wurden lokale Gewerbetreibende sowie Vorstehende der bestehenden Vereine im Rahmen einer Online-Umfrage dazu aufgefordert, die vorhandenen Angebote der Gemeinde zu beurteilen und ihre Wünsche für die Zukunft mitzuteilen.

1.4.1 Workshops zur Beteiligung der Öffentlichkeit

Im Rahmen der Auftaktveranstaltung, die im November 2021 stattgefunden hat, wurde den Teilnehmer:innen zunächst das Vorhaben des Ortsentwicklungskonzeptes und dessen Ablauf nähergebracht. Die Veranstaltung fand in der Sporthalle der Peter-Lunding-Schule statt und wurde zusätzlich per Video übertragen, sodass Interessierte auch digital teilnehmen konnten. In einem zweiten Schritt wurden die Teilnehmer:innen dazu aufgerufen, Wünsche, Defizite und Ideen zu den fünf aufgestellten Themenfeldern Demographie und Daseinsvorsorge, Siedlungsstruktur und Wohnen, Verkehr und Mobilität, Wirtschaft und Tourismus sowie Natur und Landschaft mitzuteilen. Diese wurden auf einer digitalen Pinnwand der Plattform *Padlet* gesammelt. Auf dem *Padlet* konnten im Nachgang zur Veranstaltung noch einen Monat lang Ergänzungen vorgenommen und Beiträge kommentiert werden. Das *Padlet* ist unter dem Link <https://t1p.de/oekhasloh-beteiligung> abrufbar.

**Demographie und
Daseinsvorsorge**

Einzelhandel ausreichend?
Fehlende Branchen?
Genügend Kita-/Krippenplätze vorhanden?
Angebote für Senioren?
Freizeitangebot ausreichend?
Treffpunkte vorhanden?

**Bewerten, Defizite mitteilen,
Wünsche äußern!**



**Siedlungsstruktur
und Wohnen**

neues Wohnraum schaffen?
welche Wohnformen fehlen?
Alternative Wohnformen schaffen?
Entwicklung in die Fläche?
Nachverdichtung?

**Wirtschaft und
Tourismus**

Tourismus stärken?
Angebot Übernachtungsmöglichkeiten
verbessern?
Gastronomisches Angebot erweitern?
Gewerkeentwicklung gewünscht?
Förderung nachhaltig agierender
Unternehmen?

Mobilität

Anbindung ausreichend?
Erreichbarkeit + Ausstattung der
Haltestellen ausreichend?
Defizite Pkw-Verkehr?
Ausbau Radwegenetz erforderlich?
Sicherheit gegeben?

**Natur und
Landschaft**

Naherholung stärken?
Erreichbarkeit gegeben?
Erlebbarkeit von Naturräumen steigern?
Grünes Wegenetz ausbauen?

Abbildung 1-3: Aktivierende Fragen aus der Auftaktveranstaltung (Darstellung WRS)



The screenshot shows a digital pinboard interface with several columns of content. The columns are titled: 'Bewerten, Defizite mitteilen, Wünsche äußern', 'Demographie + Daseinsvorsorge', 'Siedlungsstruktur + Wohnen', 'Wirtschaft + Tourismus', 'Mobilität', and 'Natur + Landschaft'. Each column contains text, images, and lists of points. A large blue arrow points from the first column towards the others. The content includes questions and suggestions related to local development, such as 'Neuauflage', 'Angebot', and 'Wünsche'.

Abbildung 1-4: Ausschnitt aus der digitalen Pinnwand (Padlet, WRS)

Darauf folgte im Mai 2022 eine weitere Öffentlichkeitsveranstaltung. Neben einer Vorstellung der Ergebnisse aus der Auftaktveranstaltung und der vorangegangenen Umfrage bei lokalen Akteur:innen (siehe Kapitel 1.4.2) wurden die Potenziale von Hasloh sowie in der Gemeinde bestehende Herausforderungen aufgezeigt. Die Präsentation wurde per Videoübertragung digital bereitgestellt. Im Anschluss wurden die Teilnehmer:innen vor Ort im Rahmen eines Beteiligungsworkshops unter anderem dazu aufgefordert, ihre Wünsche für Hasloh innerhalb des Gemeindegebietes zu verorten und die aktuellen Angebote und Gegebenheiten der Gemeinde zu bewerten. Dazu wurden innerhalb der einzelnen Themenfelder Karten des Gemeindegebietes sowie konkrete Fragen, beispielsweise zur Bewertung der medizinischen Versorgung oder dem Angebot an vorhandenen Spiel- und Sportangeboten, bereitgestellt. Die Ergebnisse des Workshops wurden ausgewertet und sind mit in das vorliegende Konzept eingeflossen.



Abbildung 1-6: Öffentlichkeitsveranstaltung Mai 2022 (Foto WRS)

Abbildung 1-5: Ergebnisse aus der Öffentlichkeitsveranstaltung Mai 2022 (Foto WRS)

Eine dritte Öffentlichkeitsveranstaltung fand im November 2022 statt. Als zentrale Fragestellung wurde an diesem Abend diskutiert, wie stark Hasloh sich im Zeitraum bis 2041 entwickeln soll. Durch das Setzen von Klebepunkten haben die Teilnehmer:innen darüber abgestimmt, ob die Gemeinde ein Bevölkerungswachstum anstreben soll, wie stark dieses ausgeprägt sein sowie wie viel und in welcher Form gebaut werden soll. Auch das Thema Verkehr und Mobilität wurde anhand der Fragestellungen, worauf der Fokus im Mobilitätswandel liegen soll und welche Impulse für die Mobilitätsentwicklung gesetzt werden sollen (Verteilung von Stimmenpunkten durch Klebepunkte), umfangreich diskutiert. Die Antworten der Meinungsabfrage bildeten die Grundlage für die spätere Konzeptausarbeitung.

Parallel zur Arbeitsphase der Planer:innen war es im Sommersemester 2022 die Aufgabe einer Gruppe von Studierenden der HafenCity Universität Hamburg, ein fiktives Ortsentwicklungskonzept für die Gemeinde Hasloh zu erarbeiten. Das Ergebnis wurde im Rahmen der dritten Öffentlichkeitsveranstaltung von den Studierenden vorgestellt.



Abbildung 1-7: Öffentlichkeitsveranstaltung November 2022

Abbildung 1-8: Ergebnisse aus der Öffentlichkeitsveranstaltung November 2022

1.4.2 Befragung lokaler Akteur:innen

Die ausführliche Bestandsaufnahme wurde durch eine digitale Befragung der ortsansässigen Vereine und Gewerbetreibenden von Mitte Februar bis Mitte März 2022 ergänzt. Da diese häufig in den Beteiligungsveranstaltungen nicht die Möglichkeit haben, sich umfangreich im Interesse ihres Vereins oder Gewerbes zu äußern, konnten sie in diesem Rahmen vorhandene Defizite und individuelle Wünsche schildern.

Ziel der Befragung war es, einen Überblick über das Meinungsspektrum bei Gewerbetreibenden und Vereinen zu erhalten, um im weiteren Arbeitsprozess auf die geäußerten Wünsche, Bedürfnisse und Ideen eingehen zu können. Die Antworten flossen in die Festlegung grober Themenschwerpunkte für das zu entwickelnde Konzept und in daraus resultierende Maßnahmen ein. Insgesamt wurden 21 Fragebögen digital ausgefüllt und ausgewertet. Davon wurden 16 Formulare von Gewerbetreibenden und fünf von Vereinen bearbeitet.

Die Ergebnisse der Beteiligungsworkshops und Umfragen werden im Abschnitt der Bestandsanalyse wiedergegeben. Dabei ist anzumerken, dass es sich nicht um eine vollständige Abbildung und Abhandlung jedes einzeln angesprochenen Themenbereiches, sondern vielmehr um eine Zusammenfassung der gesammelten Wünsche, Hinweise und Kritikpunkte handelt.

1.5 Bestandteile und Einsicht in die Unterlagen

Das Ortsentwicklungskonzept besteht aus der Konzeptkarte mit einem zugehörigem Maßnahmenkatalog sowie dem Erläuterungsbericht inkl. Anlagen. Die vollständigen Unterlagen sind auf der Homepage der Gemeinde Hasloh [\(Link einfügen\)](#) verfügbar.

2 Bestandsaufnahme und Standortanalyse

2.1 Räumliche Lage



Abbildung 2-1: Lage der Gemeinde Hasloh im Kreis Pinneberg (Darstellung WRS)

Die Gemeinde Hasloh liegt im östlichen Teil des Kreises Pinneberg im Bundesland Schleswig-Holstein und grenzt an die Stadt Quickborn im Norden, an die Gemeinde Bönningstedt im Süden und an die Gemeinde Tangstedt im Westen. Die östliche Grenze von Hasloh trennt die Gemeinde von der Stadt Norderstedt im Kreis Segeberg.

Hasloh umfasst eine Fläche von circa 11 km². Davon werden im Jahr 2021 12 % als Siedlungsfläche genutzt und 81 % als Vegetationsfläche erfasst (Statistikamt Nord 2021).

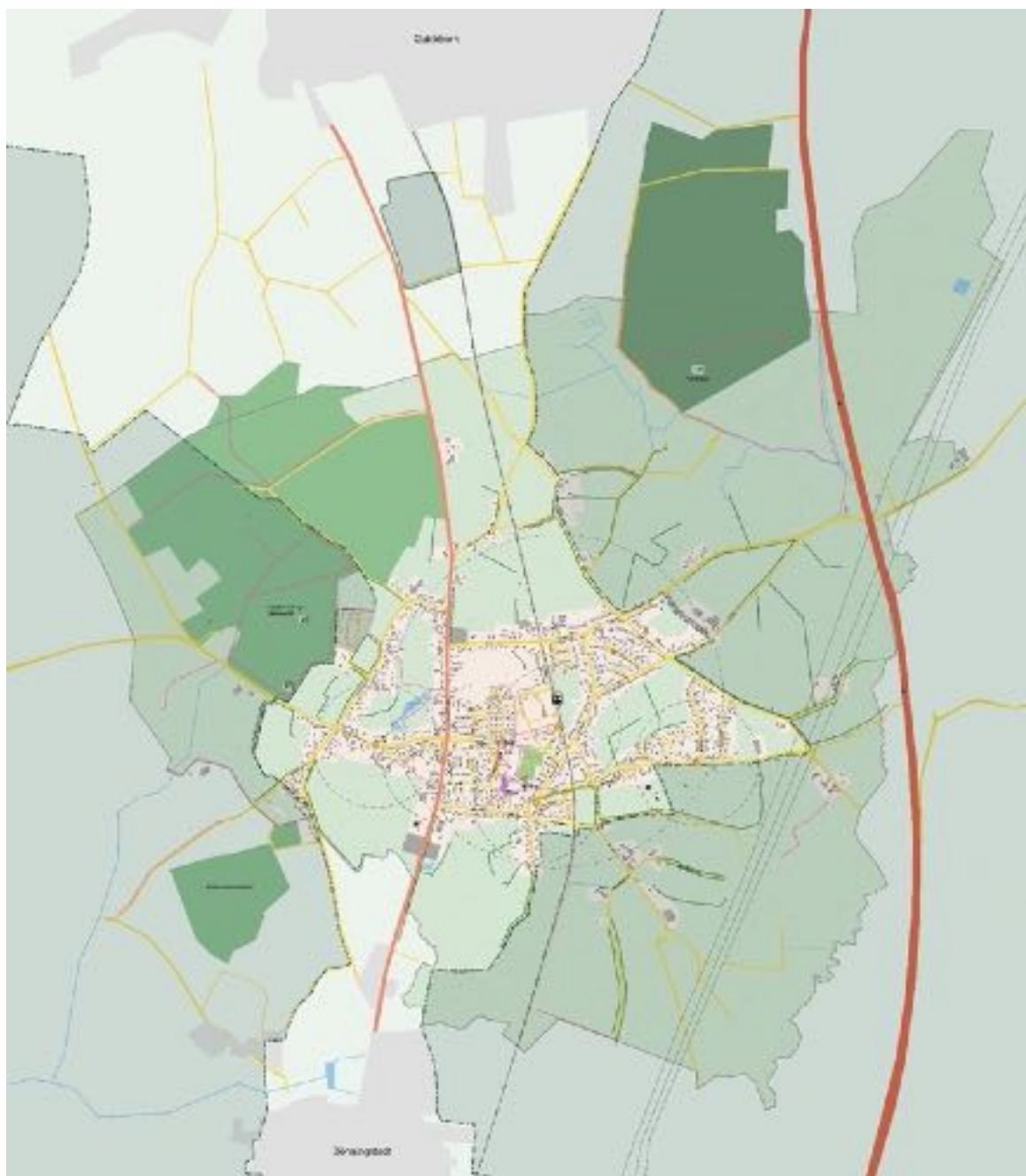


Abbildung 2-2: Gemeinde Hasloh im Bestand (Darstellung WRS)

Der Siedlungskörper von Hasloh wird von einem breiten Grüngürtel eingefasst, der im Osten und im Westen unter Landschaftsschutz gestellt ist. Neben dem Landschaftsschutzgebiet wird der Siedlungskörper vom weitläufigen Pfingstwald im Nordwesten und vor allem landwirtschaftlich genutzten Flächen eingefasst. Im Nordosten rundet das unter Naturschutz stehende Holmmeer den Grüngürtel ab und bildet den Übergang Gemeindegebiet Haslohs zu der Stadt Quickborn.

2.2 Übergeordnete Planungsinstrumente

Die folgenden Planwerke setzen auf einer der Gemeinde übergeordneten Ebene die Leitlinien der Entwicklung und markieren so zunächst den Spielraum für dieses Konzept. Die Leitlinien sind allerdings

nicht als unüberwindbar zu verstehen und können durch festgelegte Entwicklungsziele innerhalb des Ortsentwicklungskonzeptes möglicherweise langfristig weiterentwickelt werden.

2.2.1 Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2021 (LEP)

Der Landesentwicklungsplan schafft auf Landesebene die räumlichen Voraussetzungen für eine zukunftsorientierte Entwicklung. Ziel der Landesregierung ist es, Wachstum zu schaffen und gleichzeitig die Lebensqualität der Menschen zu verbessern. Die Raumordnung hat dabei die Aufgabe, die vielfältigen und teilweise konkurrierenden Nutzungsansprüche an den Raum zu koordinieren und Gestaltungs- und Ermessensspielräume im Sinne dieser Ziele zu nutzen.

Ende des Jahres 2021 ist die Fortschreibung des LEP in Kraft getreten, der die Fassung von 2010 ersetzt. Diese legt die Ziele und Grundsätze der Raumordnung für den Zeitraum bis 2036 fest und strebt dabei eine sozial, ökologisch und ökonomisch nachhaltige Entwicklung an.

Die Gemeinde Hasloh wird aufgrund der Nähe zum Verdichtungsgebiet um Hamburg im LEP als Ordnungsraum eingestuft. In den Ordnungsräumen erfolgt die Siedlungsentwicklung vorrangig auf den Siedlungsachsen und ist außerhalb der Siedlungsachsen auf die Zentralen Orte zu konzentrieren. Die Räume zwischen den Achsen sind weniger dicht besiedelt und sollen vor allem landschaftlich geprägt sein. Sie sind Räume für Land- und Forstwirtschaft, aber auch Naherholungsräume und stellen einen Kontrast zu den verdichteten und stark besiedelten Achsen dar. Dennoch sollen die ländlichen Räume als eigenständige, gleichwertige und zukunftsfähige Lebensräume gestärkt werden.

Im LEP wird der Bereich westlich von Hasloh außerdem als Vorbehaltsraum für Natur und Landschaft kategorisiert. Diese Vorbehaltsräume umfassen insbesondere Gebiete mit naturnahen Landschaften und dienen dem Erhalt und der Entwicklung ökologisch bedeutsamer Lebensräume.

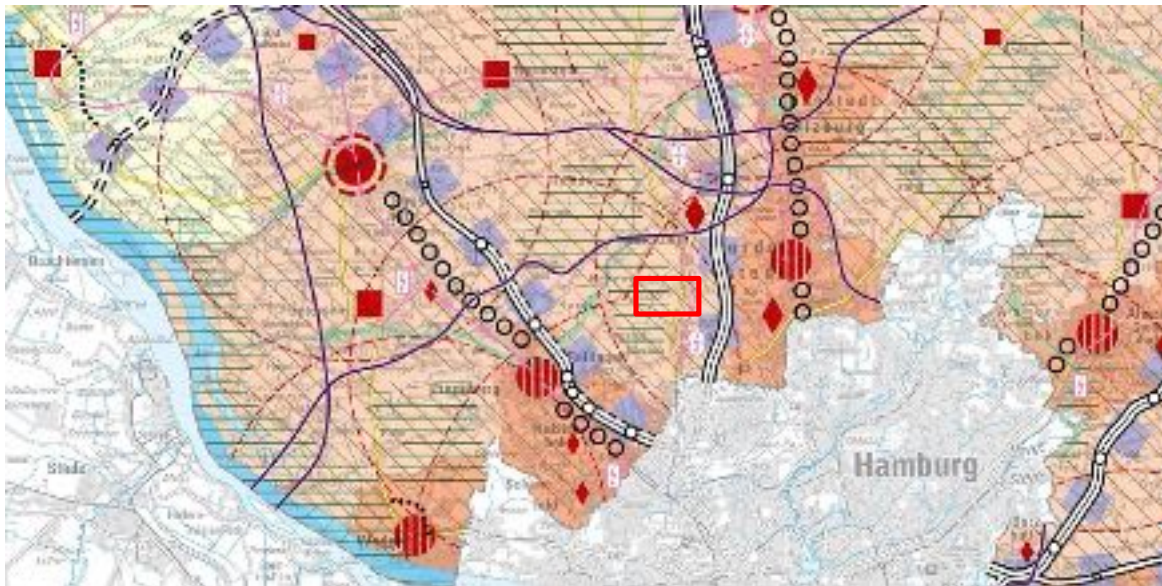


Abbildung 2-3: Ausschnitt aus dem Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2021 (schleswig-holsten.de)

Der Landesentwicklungsplan legt Grundsätze und Ziele für die Wohnbauentwicklung fest. Insgesamt soll in allen Gebieten des Landes Schleswig-Holstein eine bedarfsgerechte Wohnraumversorgung sichergestellt werden, wobei vor allem auf die Bereitstellung von kleineren Wohnungen für ältere Menschen sowie auf das Wohnungsangebot für Familien mit Kindern fokussiert werden sollte. Für die

Realisierung von Wohnraum sollten bislang unbebaute Flächen möglichst nur in geringem Umfang und stattdessen vorrangig Flächen der Innenentwicklung genutzt werden.

Für Gemeinden in den Ordnungsräumen, die jedoch außerhalb der Siedlungsachsen oder Besonderen Siedlungsräume liegen, wird als Ziel der sog. Wohnbaugebietentwicklungsrahmen festgelegt. D.h., dass bis zum Jahr 2036 insgesamt neue Wohnungen im Umfang von bis zu 15 % neu gebaut werden können (bezogen auf den Wohnungsbestand vom 31.12.2020). Dies trifft auch auf die Gemeinde Hasloh zu, die bis 2036 entsprechend etwa 262 neue Wohnungen realisieren kann.

Es besteht allerdings innerhalb der Ordnungsräume die Möglichkeit, Gemeinden für eine besondere wohnbauliche und gewerbliche Entwicklung festzulegen, sofern diese sich aufgrund bestimmter Voraussetzungen dafür eignen.

2.2.2 Regionalplan (RegPlan)

Der Regionalplan für den Planungsraum I / Schleswig-Holstein Süd stellt die übergeordneten Planungsvorgaben und Handlungsspielräume für die kommunale Bauleitplanung dar. Derzeit werden die Regionalpläne des Landes neu aufgestellt. Aus bislang fünf Regionalplänen soll es für Schleswig-Holstein künftig nur noch drei Teilräume geben. Es wurden bereits allgemeine Ziele festgelegt und Verfahren zu Teilaufstellungen eingeleitet. Diese beziehen sich vorerst ausschließlich auf das Thema Windenergie.

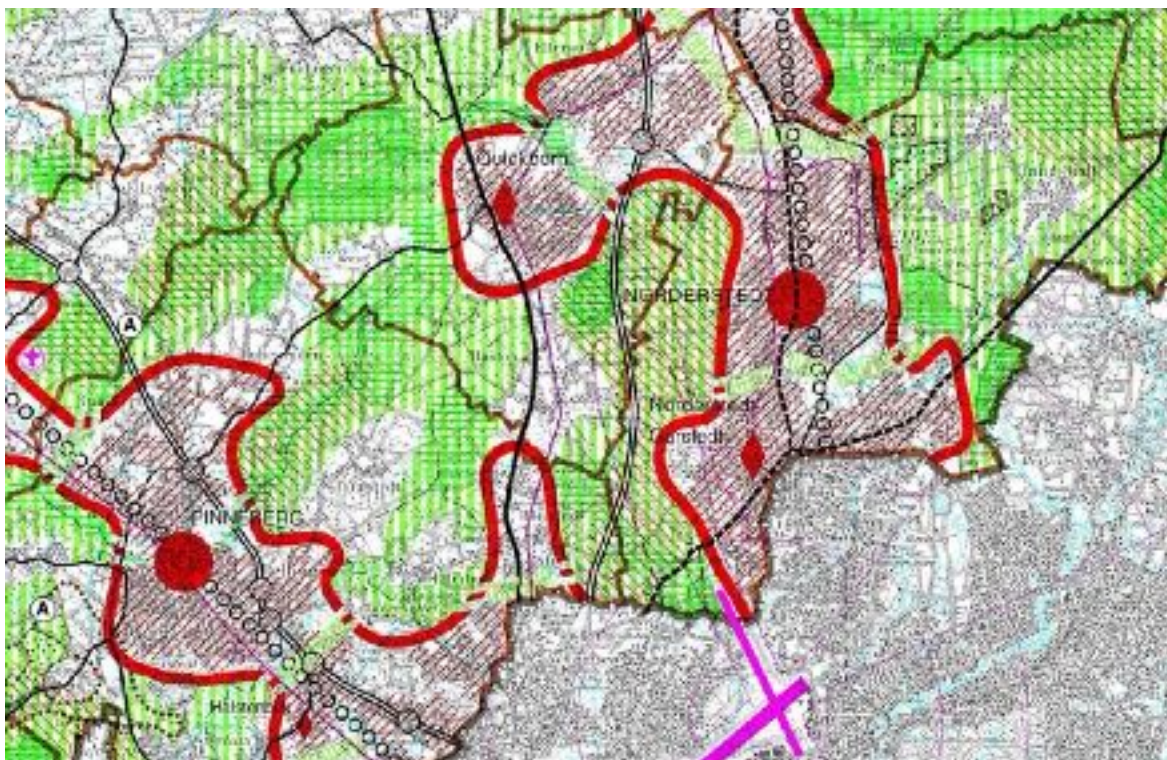


Abbildung 2-4: Ausschnitt aus dem Regionalplan, Planungsraum I, 1998 (schleswig-holsten.de)

Entsprechend dem Regionalplan 1998 liegt Hasloh im Ordnungsraum um Hamburg, hier im Zwischenraum zwischen den Siedlungsachsen Hamburg-Eidelstedt - Elmshorn und Hamburg-Langenhorn - Kaltenkirchen. Die Achsenzwischenräume sollen laut RegPlan in ihrer landschaftlich betonten Struktur erhalten bleiben. Dabei soll ihre Funktion als Lebensraum und Naherholungsgebiet sowie Standort für die Land- und Forstwirtschaft gesichert werden.

Zum Schutz unbesiedelter Freiräume und im Sinne einer ausgewogenen Freiraum- und Siedlungsentwicklung werden in diesem Zusammenhang regionale Grünzüge ausgewiesen. Diese sind

freizuhalten sowie naturnah weiterzuentwickeln und schließen die Landschaftsschutzgebiete, die den Siedlungskörper Haslohs im Westen und Osten einrahmen, ein. Das Holm Moor ist außerdem als Gebiet mit besonderer Bedeutung für Natur und Landschaft gekennzeichnet und bekommt damit eine hohe Bedeutung zum Aufbau eines Schutzgebiets- und Biotopverbundsystems zugewiesen.

Der zweigleisige Ausbau der AKN zwischen Schnelsen und Quickborn ist abgeschlossen. Zur weiteren Verbesserung der Leistungsfähigkeit befindet sich die Umwandlung der AKN-Linie in eine S-Bahn-Linie (Verlängerung der S 21) in Planung.

Im Rahmen der Neuaufstellung des Regionalplanes sollen weitere Entwicklungsmöglichkeiten für die Gemeinde Hasloh geprüft werden, die über den im LEP festgelegten Wohnbauentwicklungsrahmen von 15 % für den Wohnungsneubau hinausgehen. Der Kreis Pinneberg regt zu diesem Zweck an, der Gemeinde Hasloh eine „besondere Wohnfunktion“ zuzuordnen. Dafür sprechen die Entwicklungen der Neuen Mitte Hasloh sowie die Anbindung an den S-Bahn-Verkehr.

2.2.3 Landschaftsrahmenplan (LRP)

Der Landschaftsrahmenplan ist entsprechend seines gesetzlichen Auftrages ein verfahrensfreier Fachplan bezüglich Naturschutz und Landschaftspflege mit gutachterlichem Charakter. Er unterliegt dabei nicht der politischen Abwägung. Seine Aufgabe ist die Erarbeitung und Darstellung der überörtlichen Ziele, Erfordernisse und Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege für das Gebiet des Landkreises. Die Ziele der Raumordnung sind dabei zu beachten, die Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung zu berücksichtigen. Aussagen, Ziele und Maßnahmen im Landschaftsrahmenplan sind nicht rechtsverbindlich.

Der Landschaftsrahmenplan bietet als naturschutzfachliches Gutachten im regionalen Maßstab eine Grundlage für Bestandserfassungen bzw. Maßnahmenkonzepte auf anderen Planungsebenen und vertritt als Abwägungsmaterial bei Umsetzungsprozessen raumwirksamer Planungen (z. B. im Rahmen der Aufstellung des Regionalen Raumordnungsprogramms) die Belange des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes.

Für die Gemeinde Hasloh beschreibt das Zielkonzept des Landschaftsrahmenplanes u.a. folgende Aspekte:

- Landschaftsschutzgebiet gemäß § 26 Abs. 1 BNatSchG i.V.m. § 15 LnatSchG
- Gebiet mit besonderer Erholungseignung
- Gebiet, das die Voraussetzungen für eine Unterschutzstellung nach § 26 Abs. 1 BNatSchG i.V.m. § 15 LnatSchG als Landschaftsschutzgebiet erfüllt (Pfingstwald)

Gebiete mit besonderer Erholungseignung umfassen Landschaftsteile, die sich aufgrund der Landschaftsstruktur und der Zugänglichkeit der Landschaft besonders für die landschaftsgebundene Erholung eignen. Neben der Landschaftsvielfalt ist auch das landschaftstypische Erscheinungsbild mit seiner Unverwechselbarkeit (zum Beispiel Moore, Heiden, Knicks, Flusstäler) Ausdruck der Eignung einer Landschaft für die Erholung.

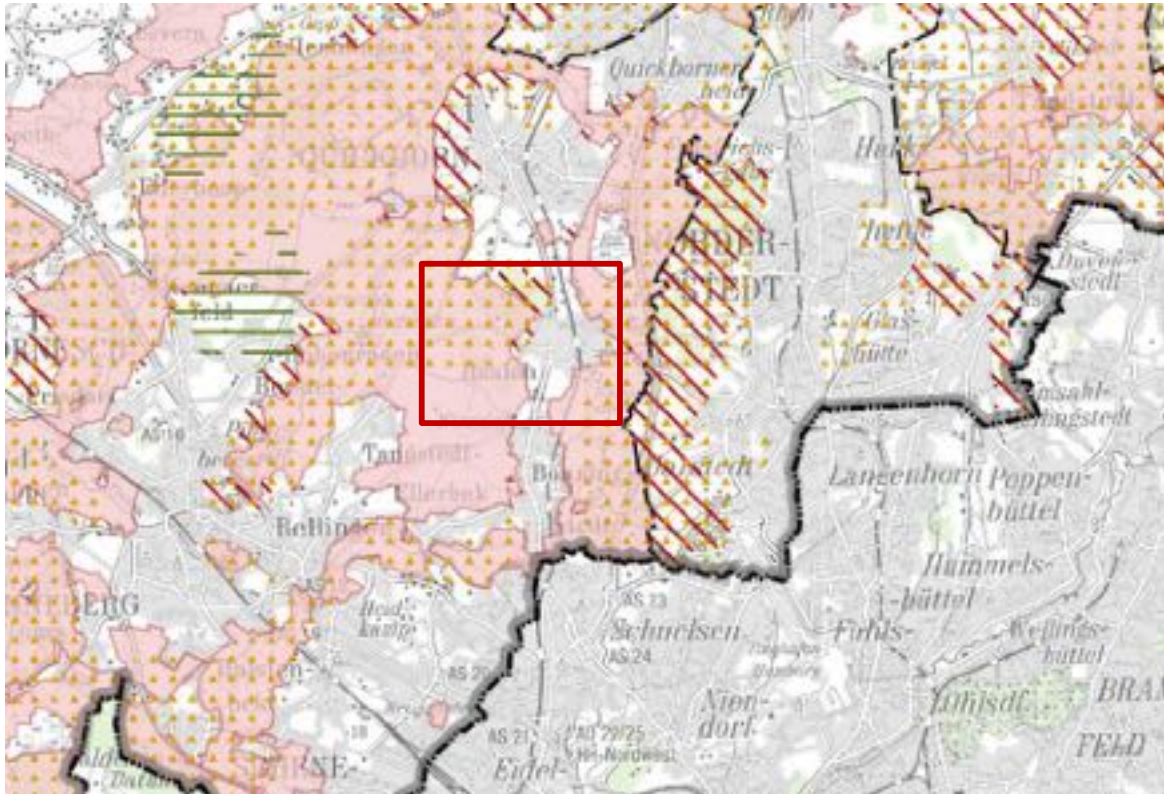


Abbildung 2-5: Ausschnitt aus dem Landschaftsrahmenplan für den Planungsraum III, Hauptkarte 2

2.2.4 Flächennutzungsplan

Der rechtskräftige Flächennutzungsplan (FNP) der Gemeinde Hasloh stammt aus dem Jahr 1973 und wurde seitdem mehrfach geändert. Der FNP orientiert sich an den planerischen Rahmenbedingungen des Landes und bildet als Instrument der vorbereitenden Bauleitplanung die Grundlage für kleinräumige Planungen innerhalb der jeweiligen Teilgemeinden. Er definiert für das gesamte Gemeindegebiet die sich aus einer strategischen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung.

Im Flächennutzungsplan soll die örtliche Entwicklung von Siedlungsstrukturen, Natur und Landschaft, Gewerbe- und Handwerksbetrieben, Land- und Forstwirtschaft sowie von Infrastruktur und Versorgung räumlich organisiert und langfristig gesichert werden.

Wesentliche Teile der Gemeinde sind als Flächen für die Landwirtschaft gekennzeichnet. Die Siedlungsflächen, die überwiegend als Allgemeine Wohngebiete aber auch als Dorfgebiete ausgewiesen sind, orientieren sich größtenteils am Bestand und liegen etwa im Mittelpunkt des Gemeindegebietes. Zudem legt der FNP weitere Nutzungen als Sondergebiete und umfasst dabei einen Campingplatz im südwestlichen Teil des Siedlungskörpers sowie einen Nahversorger im Süden.

Die im FNP skizzierte Weiterentwicklung der Gemeinde und ihrer städtebaulichen Ordnung ist auf Langfristigkeit ausgelegt. In der Regel beträgt der Planungshorizont eines FNP für die gemeindliche Entwicklung ca. 15 Jahre. Dieser Zeithorizont ist mittlerweile deutlich überschritten. Im Rahmen dieses Ortsentwicklungskonzeptes ist daher zu prüfen, ob die im FNP ausgewiesenen Potenziale bereits umgesetzt wurden oder noch zur Verfügung stehen, oder ob anderenfalls zusätzliche weitere Potenzialflächen notwendig sind.

Weitere Darstellungen umfassen unter anderem bestehende Infrastruktureinrichtungen, Gemeinbedarfsflächen sowie Flächen, die dem Schutz und der Entwicklung von Natur und Landschaft vorbehalten sind.

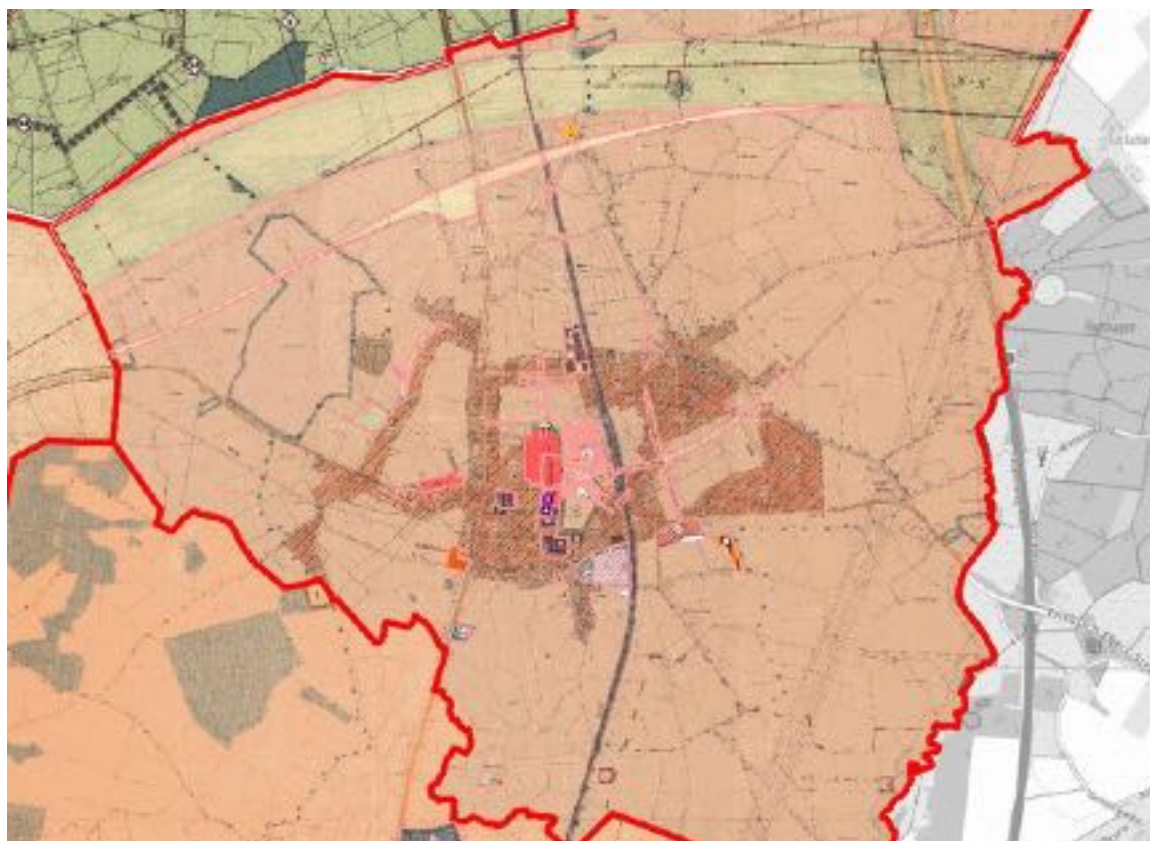


Abbildung 2-6: Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan der Gemeinde Hasloh (GeoBasis-DE/LVermGeo SH)

2.2.5 Sonstige Planwerke

Lärmaktionsplanung 2018 (Aktualisierung des Lärmaktionsplanes 2013)

Durch die Nähe zur Bundesautobahn A7, die durch Hasloh verlaufende Bundesstraße B4, die Bahnstrecke zwischen Eidelstedt und Kaltenkirchen mit Haltepunkt in Hasloh und die Nähe zum Hamburger Flughafen ist die Gemeinde verschiedenen (Verkehrs-)Lärmquellen ausgesetzt. Um die Art und den Umfang der Belastungen abschätzen zu können und daraufhin Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung zu prüfen, förderfähig zu machen und umsetzen zu können, wurde im Jahr 2013 ein Lärmaktionsplan aufgestellt. Dieser wurde 2018 fortgeschrieben und soll auch in Zukunft alle fünf Jahre überprüft und gegebenenfalls angepasst und weiterentwickelt werden.

Der Maßnahmenkatalog der Lärmaktionsplanung beinhaltet überwiegend Maßnahmen zur Minderung des Fluglärms. Entlang der Bundesstraße B 4 und der vorhandenen Bahnlinie existieren keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen. Es wird auf passive Lärmschutzmaßnahmen aus Festsetzungen in Bebauungsplänen hingewiesen. Zusätzlich wird vorgeschlagen, ein Teilstück des Holmmoors sowie das Hasloher Gehege als ruhiges Gebiet auszuweisen, allerdings gibt es zu dessen Umgang keine festen Kriterien.

2.3 Historische Entwicklung

Bereits um 1253 wurde der Ort unter dem Namen „Hersloh“ erwähnt. Noch vor 1600 gehörte das Gebiet zum Amt Pinneberg, eines von vier Ämtern der Grafschaft Holstein-Schauenburg. Um 1685 wurde Hasloh dem Kirchspiel (oder Pfarrbezirk) Quickborn zugeteilt (Geschichtswerkstatt Hasloh e.V.).

Der Siedlungsraum bestand 1700 zunächst aus Ansiedelungen an der Dorfstraße und der alten Landstraße. Etwa dreißig bis vierzig Jahre später wurden in Hasloh eine Schmiede sowie eine Schule errichtet. Mit dem Bau der heutigen Kieler Straße und der Anbindung an die Bahnstrecke Altona-Kaltenkirchen wurde die bereits verkehrsgünstige Lage weiter ausgebaut. Der noch heute bestehende Landgasthof Schadendorf wurde zu dieser Zeit als Bahnhofsgebäude genutzt, bis die Bahngleise 1912 aufgrund vermehrter Unfälle weiter nach Osten verlegt wurden. Später, im Jahr 1927 wurde zusätzlich der Busverkehr aufgenommen (ebd.).

Mit dem Wachsen des Ortes bildeten sich auch eigene Verwaltungs- und Vereinsstrukturen. Im Jahr 1887 wurde der „Trommler- und Pfeifchor“ gegründet. Dieser wurde später zum Musikzug der Freiwilligen Feuerwehr Haslohs. Ein paar Jahre später gab es in Hasloh eine Gemeindevertretung mit Gemeindevorsteher (ebd.).

Erste Daten zur Bevölkerungszahl sind aus dem Jahr 1803 vorhanden, zu dieser Zeit lebten etwa 323 Personen in Hasloh. Bis 1939 stieg diese Zahl auf 850 an. Mit dem vermehrten Zuzug von Flüchtlingen aus dem zweiten Weltkrieg stieg die Bevölkerungszahl auf 1.756 Einwohner:innen an (ebd.). Ende 2021 lebten in der Gemeinde 3.775 Menschen (Statistikamt Nord 2021). Vor allem aufgrund der Lage innerhalb der Metropolregion Hamburg und des gleichzeitigen naturnahen Charakters des Ortes gilt Hasloh weiterhin als attraktive Gemeinde mit Wachstumstendenzen.

2.4 Demographie und Daseinsvorsorge

Die Bevölkerungsentwicklung und -struktur hat enormen Einfluss auf die Bedürfnisse und Ansprüche der Einwohner:innen an ihren Wohnstandort und die entsprechende Infrastruktur. Vor dem Hintergrund einer demographiegerechten Gemeindeentwicklung ist die Betrachtung der bisherigen und zukünftigen Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur von zentraler Bedeutung, um notwendige Anpassungsmaßnahmen identifizieren zu können.

2.4.1 Bevölkerungsstruktur und demographische Entwicklung

Einwohner:innen-Entwicklung

In den verschiedenen vorliegenden Bevölkerungsstatistiken und Berechnungsweisen divergieren die Bevölkerungszahlen. Es werden für dieses Entwicklungskonzept die Zahlen des Statistischen Amtes für Hamburg und Schleswig-Holstein als Grundlage genutzt.

Die Bevölkerung in Hasloh blieb im Zeitraum von 2000 mit 3.399 Einwohner:innen bis 2010 mit 3.397 nahezu gleichbleibend. In den Jahren 2011 und 2012 ist ein Rückgang um etwa 100 Einwohner:innen zu erkennen. Seitdem steigt die Anzahl der Bewohner:innen von Hasloh allerdings weitgehend konstant. Bis 2021 ist (ausgehend von 2012) ein Bevölkerungswachstum von circa 14 % zu verzeichnen. Dies liegt unter anderem in dem landesweiten Trend, dass der ländliche Raum als Wohnstandort für Städter attraktiver wird, begründet. Insbesondere Regionen im Einzugsbereich von größeren Städten sind vor allem aufgrund ihrer Nähe und Anziehungskraft der Metropole über lange Jahre gewachsen. Sowohl in Hasloh als auch in der Stadt Quickborn ist seit 2000 bis heute (Stand Dezember 2021) ein Zuwachs von etwa 11 % zu erkennen, der diesen Trend auch für Hasloh bestätigt (Statistikamt Nord 2021).

Bevölkerungsstand in Hasloh am 31.12.

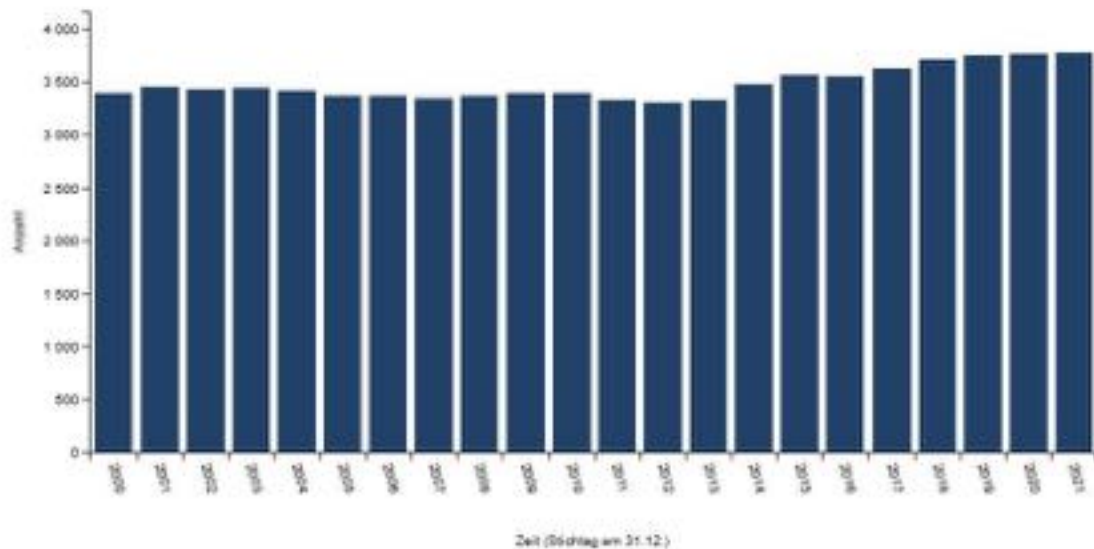


Abbildung 2-7: Bevölkerungsentwicklung in Hasloh (Statistikamt Nord 2021)



Abbildung 2-8: Bevölkerungsentwicklung und -prognose (Statistikamt Nord 2021 und Bevölkerungsprognose Dipl.-Ing. P. H. Kramer 2016, Darstellung WRS)

Eine Bevölkerungsprognose aus dem Jahr 2016 beschreibt für die mögliche weitere Entwicklung bis 2030 zwei Szenarien. Im „Progress-Szenario“ mit dem Ziel eines Erhalts der Gemeinbedarfseinrichtungen oder deren Weiterentwicklung in Verbindung mit der Bereitstellung neuen Wohnraumes wird von 2014 bis 2030 ein Wachstum von insgesamt 5 % erwartet. Entsprechend würden 2030 etwa 3.650 Einwohner:innen in der Gemeinde wohnen (Kramer 2016). Im Jahr 2020 wohnten 3.767 Personen in Hasloh, was bedeutet, dass in den kommenden Jahren ein Rückgang der Bevölkerungszahl erwartet wird (Statistikamt Nord 2021). Im Progress-Szenario wird tatsächlich von Wanderungsgewinnen bis 2022 ausgegangen, welche dann in einen Rückgang übergehen. Grund dafür ist die Berücksichtigung des verstärkten Zuwachses durch die Bautätigkeiten in der Neuen Mitte und die gleichzeitig zunehmende Zahl an Verstorbenen, aufgrund des demographischen Wandels (siehe unten).

Das „Intro-Szenario“ beschreibt hingegen einen Verlauf ohne Bereitstellung zusätzlicher Baugrundstücke und lässt dabei die Entwicklungen der Neuen Mitte außer Acht. Bis 2030 würde die Bevölkerungszahl (im Vergleich zu 2014) entsprechend um circa 5 %, also bis auf 3.300 Einwohner:innen sinken (Kramer 2016).

Verschiebung der Altersstruktur

Neben der Entwicklung der Bevölkerungszahlen hat gerade die Verschiebung der Altersstruktur enormen Einfluss auf die Nutzung von Infrastruktureinrichtungen und auf die Bedürfnisse der Bevölkerung hinsichtlich der Daseinsvorsorge vor Ort.

Die Altersstruktur der Gemeinde spiegelt in etwa den Landesdurchschnitt wider. Das Durchschnittsalter betrug im Jahr 2021 45,4 Jahre. Landesweit lag das Durchschnittsalter bei 44,7 Jahren (Statista 2023). Die Stadt Quickborn hatte im Vergleich dazu im selben Jahr einen ähnlichen Altersdurchschnitt von 45,5 Jahren. In der Gemeinde Bönningstedt, die südlich an Hasloh grenzt, lag der Altersdurchschnitt bei 44,8 Jahren, in Tangstedt, südwestlich von Hasloh, bei 44,1 Jahren (Statistikamt Nord 2021).

Dabei waren in Hasloh 2021 etwa 18 % der Einwohner:innen unter 18 Jahre alt und 22,5 % älter als 65. Im Jahr 2000 waren dagegen noch circa 15 % der Bevölkerung über 65 Jahre alt, 2010 ist der Anteil der Senior:innen bereits auf fast 22 % angestiegen (siehe auch: Abbildung 2-9: Entwicklung der Altersstruktur in Hasloh (Statistikamt Nord 2021, Darstellung WRS)). Tritt die Altersgruppe der heute 50- bis 64-Jährigen, die etwa 24 % der Bevölkerung Haslohs ausmachen, in das Rentenalter ein, wird der Bedarf an altersgerechten Wohnungen, Betreuung und Pflege sich weiter verstärken.

Die zwischen 18 und 29 Jahre alten „Haushaltsgründer:innen“ machen 2021 etwa nur noch 10 % der Bevölkerung aus (Statistikamt Nord 2021). Auch bei diesen Altersgruppen besteht erfahrungsgemäß die Nachfrage nach bezahlbarem Wohnraum auf der Etage.



Abbildung 2-9: Entwicklung der Altersstruktur in Hasloh (Statistikamt Nord 2021, Darstellung WRS)

2.4.2 Daseinsvorsorge

Die Gemeinde verfügt über eine weitestgehend gut ausgebaute soziale Infrastruktur. Neben einer Grundschule gehören zwei Kindertagesstätten zum Bildungs- und Betreuungsangebot. Im Ort sind eine Kirche, ein Dorfgemeinschaftshaus und eine freiwillige Feuerwehr vorhanden. Zusätzlich zu einem Nahversorger sind in Hasloh vereinzelt Dienstleistungsunternehmen, Garten- und Landwirtschafts-

betriebe vorhanden. Zwei Arztpraxen tragen u.a. zur medizinischen Versorgung innerhalb der Gemeinde bei.

Nahversorgung und Dienstleistung

Die Gemeinde wird z.T. über einen Discount-Markt (Netto) an der Kieler Straße versorgt. Weitere Nahversorger befinden sich in den umliegenden Gemeinden. In der südlich angrenzenden Gemeinde Bönningstedt ist neben einem weiteren Discounter an der Kieler Straße auch ein Vollsortimenter (REWE) vorhanden. Eine Bäckerei sowie ein Hofladen befinden sich ebenfalls an der Kieler Straße.

Am Garstedter Weg befinden sich ein Bankautomat der VR-Bank sowie eine Filiale der Deutschen Post. Die Öffnungszeiten der Poststelle beschränken sich allerdings auf ein bis zwei Stunden am Vormittag.

Medizinische Versorgung und Pflegeangebot

Hasloh verfügt über zwei Arztpraxen. Ein Allgemeinmediziner befindet sich am Mittelweg und damit im fußläufigen Einzugsbereich (300 m-Radius) der Bushaltestelle „Mittelweg“. Die Praxis ist ebenfalls fußläufig vom Bahnhofpunkt erreichbar, die Entfernung beträgt etwa 450 m. Ende 2023 wird die Praxis durch eine nachfolgende Ärztin übernommen, wodurch die hausärztliche Versorgung im Ort in den kommenden Jahren gesichert ist. Neben der Hausarztpraxis ist auch eine Zahnärztin ansässig. Deren Praxis befindet sich an der Ladestraße und durch die Nähe zum Bahnhofpunkt an den ÖPNV angebunden. Allerdings liegt die Praxis nicht im Einzugsbereich einer Bushaltestelle.

Apotheken und Sanitätshäuser sind in Hasloh nicht ansässig und wie weitere (Fach-)Arztpraxen mit dem PKW, dem Bus und der Bahn in der angrenzenden Gemeinde Bönningstedt oder der Stadt Quickborn zu erreichen.

Eine Seniorenresidenz ist im nördlichen Bereich der Gemeinde außerhalb des Siedlungskörpers vorhanden. Zusätzlich gibt es einen ambulanten Pflegedienst am Garstedter Weg. Im Rahmen der Neuen Mitte wurde ein barrierefreies Wohnen für Senior:innen mit flexiblem Serviceangebot bereitgestellt.

Hinsichtlich der Altersstruktur und deren Entwicklung besteht im Bereich der medizinischen Versorgung, insbesondere bei der Versorgung mit Medikamenten, ein Ausbaubedarf der vorhandenen Infrastruktur. Eine qualifizierte medizinische Versorgung vor Ort kann außerdem dazu beitragen, dass weniger Fahrten, insbesondere in die umliegenden Städte, getätigt werden. Auch hinsichtlich des Angebotes an stationärer Pflege für Senior:innen besteht Handlungsbedarf zur Erweiterung.

Bildungseinrichtungen

Die bestehende „Peter-Lunding-(Grund)Schule“ wurde 1950 erbaut und steht seit 2016 unter Denkmalschutz. Benannt wurde sie nach dem ehemaligen Bürgermeister und Landwirt Peter Lunding. Das Fachwerkhaus wurde von 2016 bis 2022 umfangreich saniert und umgebaut, wodurch der Erhalt des ortsbildprägenden Gebäudes gesichert wurde. Seit 2018 bietet die Schule ein offenes Ganztagsangebot an.



Abbildung 2-10: Peter-Lunding-Schule (Foto WRS)

Im Schuljahr 2022/2023 wurden an der Peter-Lunding-Schule in zwei Zügen insgesamt 168 Schüler:innen unterrichtet. Besucht wird die Schule überwiegend von Kindern aus der Gemeinde. Lediglich neun Kinder kommen aus den benachbarten Gemeinden, sechs aus Quickborn und drei aus Bönningstedt.

Über drei Viertel der Schüler:innen nehmen derzeit an dem Ganztagsprogramm des Schulträgers teil. Die Schule bietet eine Betreuung von 7:00 bis 17:00 Uhr mit Mittagessen und Hausaufgabenbetreuung. Während der Ferienzeiten wird von dem Schulferienbetreuungsverein, der 2017 durch eine ehrenamtliche Elterninitiative gegründet wurde, ein umfangreiches Betreuungsprogramm angeboten.

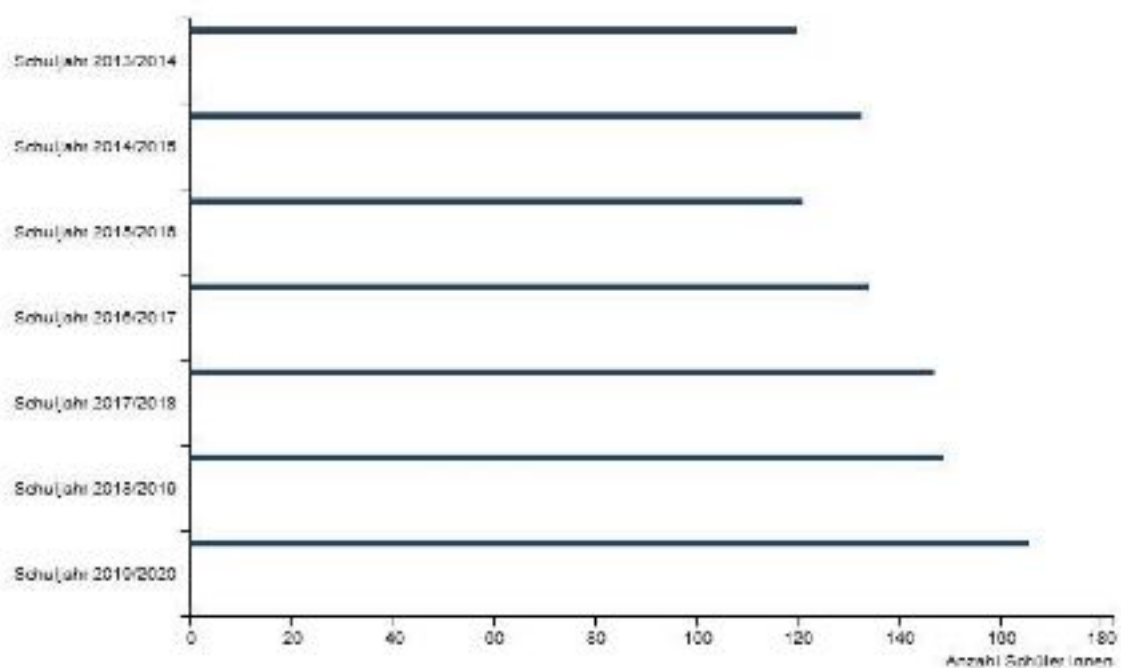


Abbildung 2-11: Gesamtanzahl der Schüler:innen, die die Peter-Lunding-Schule besuchen (Statistikamt Nord 2020)

In den letzten Jahren ist ein steigender Trend bei den Gesamtzahlen abzulesen. Seit dem Schuljahr 2013/2014 ist die Zahl der Schüler:innen um etwa 40 % gestiegen (Statistikamt Nord 2021). Für die

kommenden Jahre wird von einer etwa gleichbleibenden Auslastung mit voraussichtlich leicht ansteigender Anzahl der Schüler:innen ausgegangen. Da die Jahrgangsstärken der Kinder von 0 bis 6 Jahren stark voneinander abweichen, kann allerdings keine genaue Prognose abgegeben werden (Verwaltungsgemeinschaft der Stadt Quickborn).

Aufgrund der derzeitigen Auslastung sowie der aktuellen und prognostizierten Bedarfe an Kita- und Krippenplätzen kann jedoch von einer gesicherten Auslastung der Schule ausgegangen werden. Aufgrund des Nachfrageüberhangs an Kita- und Krippenplätzen könnte sich in Zukunft auch der Bedarf an Schulplätzen steigern und gegebenenfalls sogar Erweiterungsbedarf bestehen.

Im direkten Umfeld des Schulgebäudes sind neben einer Sporthalle, dem Sportplatz des TuS Hasloh und einem Spielplatz weitere Einrichtungen der sozialen Infrastruktur wie eine Kindertagesstätte und die Evangelisch-Lutherische Kirche vorhanden. Direkt gegenüber dem Schulhof befindet sich außerdem der Jugendraum, der regulär an drei Tagen von mittags bis abends geöffnet ist und offene Kinder- und Jugendarbeit anbietet.

In der Musikschule Hasloh können Kinder ab vier Jahren an der musikalischen Früherziehung teilnehmen. Ab einem Alter von fünf Jahren können in Einzel- oder Gruppenunterricht verschiedene Instrumente wie Klavier, Blockflöte oder Gitarre erlernt werden.

Weiterführende Schulen

Weiterführende Schulen wie Gemeinschaftsschulen, Gymnasien und Berufsschulen sind in Bönningstedt und Quickborn sowie in Norderstedt vorhanden. Universitäten und Fachhochschulen sind über die AKN bzw. die zukünftige S-Bahn in Hamburg erreichbar.

2.4.3 Betreuungsangebot für Kinder im Bereich der Elementar- und Krippenplätze

Derzeit gibt es in der Gemeinde zwei Kindertageseinrichtungen. Diese werden von der evangelischen Kirche bzw. dem Arbeiter-Samariter-Bund betrieben und liegen im Ortskern der Gemeinde. Darüber hinaus gibt es einen Naturkindergarten des Johanniter Regionalverbandes Schleswig-Holstein Süd/Ost.

- Die Kindertagesstätte „Robinson-Kindergarten e.V.“ des Arbeiter-Samariter-Bundes verfügt über 60 Elementarplätze (Kinder im Alter von 3 Jahren bis zum Schuleintritt)
- Die „evangelische Kindertagesstätte Quickborn-Hasloh“ verfügt über 20 Krippenplätze und 60 Elementarplätze (Kinder im Alter von 1-3 Jahren)
- Der Johanniter-Naturkindergarten „Wurzelwerk“ verfügt über 16 Elementarplätze

Daraus ergibt sich ein Gesamtbestand von 20 Krippen- und 136 Elementarplätzen. 2022 waren die Krippenplätze vollständig belegt, im Naturkindergarten sind aufgrund eines Wechsels in der Trägerschaft der Einrichtung sechs Elementarplätze frei geblieben. Ab dem Sommer 2023 sind voraussichtlich alle Plätze vollständig belegt.

Prognosen, die 2021 anhand der Altersstruktur in Hasloh getroffen wurden, zeigen, dass sowohl die Krippen- als auch die Elementar-Plätze nicht ausreichen werden. Laut der Verwaltungsgemeinschaft Quickborn ist der Nachfrageüberhang enorm und auch durch Inanspruchnahme von Plätzen in den Nachbargemeinden kann der Hasloher Bedarf nicht gestillt werden.

Die Gemeinde Hasloh plant aus diesem Grund einen Neubau des Robinson-Kindergartens und damit die Erweiterung der Kita- und Krippenplätze. Mit der Fertigstellung des 2. Bauabschnittes der Neuen Mitte, also dem Zuzug weiterer Familien, ist eine nochmalige Steigerung der Nachfrage zu erwarten. Es gilt, die Auslastung zu beobachten und das Angebot daran anzupassen.

2.4.4 Vereine und Institutionen

Zu Institutionen und Vereinen gehören die freiwillige Feuerwehr und die Kirchengemeinde sowie Akteure aus Kinder-, Jugend- und Schularbeit sowie der Landschaftspflege. Im Folgenden werden die vorhandenen Vereine und Institutionen aufgelistet:

Sportvereine	<ul style="list-style-type: none"> • Turn- und Sportverein (TuS)Hasloh von 1928 e.V. • Pony-Akademie Hasloh e.V.
Kulturakteure	<ul style="list-style-type: none"> • Männergesangsverein (MGV) von 1913 • Feuerwehr Musikzug Hasloh • Geschichtswerkstatt Hasloh e.V. • Spielothek mobil e.V. Barmstedt (Standort Barmstedt)
Institutionen	<ul style="list-style-type: none"> • Ev.-Luth- Kirchengemeinde Quickborn-Hasloh • Freiwillige Feuerwehr Hasloh • Jugendfeuerwehr Hasloh • DRK Ortsverein Hasloh • Sozialverband Deutschland SoVD Ortsverband Hasloh
Kinder/Jugend/Schule	<ul style="list-style-type: none"> • Robinson-Kindergarten e.V. • Schulverein der Peter-Lunding-Schule • Schulferienbetreuungsverein (SFBV) e.V.
Landschaftspflege	<ul style="list-style-type: none"> • Naturschutzverein Hasloh/Quickborn zur Rettung der Moore e.V. • Waldjugend Greifvogelhorste Hasloh

Die Feuerwehr Hasloh wurde im Jahr 1890 von Angehörigen der Zwangswehr, des Pfeifer- und Trommelchors sowie weiteren Mitgliedern gegründet. Ihr Standort liegt seither an der Kieler Straße. 1950 wurde ein neues Gerätehaus erbaut. Seit 2001 ist die Jugendfeuerwehr Bestandteil der Freiwilligen Feuerwehr Hasloh, bei der derzeit etwa 15 Jugendliche ausgebildet und betreut werden. Sie nehmen an Freizeiten, dem jährlichen Pfingstzeltlager und Wettkämpfen teil. Darüber hinaus unterstützen sie unter anderem die Aktion Sauberes Dorf und richten nach den Weihnachtsfesttagen das Tannenbaumeinsammeln aus.

Seit 1887, bereits drei Jahre vor der Gründung der Freiwilligen Feuerwehr, besteht der Musikzug der Feuerwehr Hasloh. Die insgesamt 40 Mitglieder treten circa 30 mal im Jahr bei diversen Veranstaltungen, auch außerhalb der Gemeinde auf. Zusätzlich gibt es einen Männergesangsverein, der sich wöchentlich zur gemeinsamen Probe trifft.

Der Turn- und Sportverein besteht seit 1928 und wird aktiv von circa 825 Hasloher:innen genutzt. Angeboten werden etwa 20 verschiedene Sportarten für verschiedene Altersgruppen. Zum TuS Hasloh gehört außerdem eine Volksspielbühne. Der Verein wird von ehrenamtlichen Helfer:innen getragen und verfügt über ein eigenes Sportheim, das im direkten Umfeld zum Schulhof der Peter-Lunding-Schule und zu zwei Rasensportplätzen liegt.

Zweimal im Monat besucht das Spielothek-Mobil die Gemeinde und bietet einen Spielenachmittag in den ehemaligen Räumen der VR-Bank im Garstedter Weg an. Darüber hinaus gibt es für Kinder und Jugendliche einen Jugendraum mit wechselnden Mitmach-Aktionen und Ferienprogrammen.

Im Rahmen der Geschichtswerkstatt arbeiten circa 25 Hasloher Bürger:innen die Geschichte der Gemeinde auf und dokumentieren diese. Der Verein besteht seit dem Jahr 2004.

Trotz leicht steigender Bevölkerungszahlen stellt die adäquate Auslastung der Vereinsangebote zukünftig eine zentrale Herausforderung dar. Aufgrund des demographischen Wandels (Verschiebung der Altersstruktur) sowie allgemein nachlassender Bindungswirkungen solcher Angebote stehen einige Vereine und Bürgerinitiativen vor der Aufgabe, neue Mitglieder zu gewinnen, um langfristig die Angebotsvielfalt in Hasloh zu sichern.



Abbildung 2-12: Vereinsheim des Turn- und Sportverein Hasloh (Fotos WRS)

Neuer Standort des Feuerwehrgebäudes und Bauhofs

Für die Feuerwehr ist der Umzug an einen neuen Standort an der Pinneberger Straße geplant. Die Planung entsteht im Rahmen des Ortsentwicklungskonzeptes. Das derzeitige Gebäude an der Kieler Straße entspricht nicht mehr den aktuellen Ansprüchen und Vorschriften der Feuerwehr-Unfallkasse. Anforderungen betreffen dabei unter anderem die Höhe der Garagen, den Werkstatt- und Technikbedarf sowie die Ausstattung der Sanitär- und Umkleieräume, um eine sog. Schwarz-Weiß-Trennung (von Arbeitskleidung und Privatkleidung) zu ermöglichen. Auch der Bauhof der Gemeinde, der derzeit am Garstedter Weg angesiedelt ist und Entwicklungsbedarf aufweist, soll in diesem Zuge an den neuen Standort der Feuerwehr verlegt werden.



Abbildung 2-13: Gebäude der Freiwilligen Feuerwehr an der Kieler Straße (Fotos WRS)



Abbildung 2-14: Geplanter Standort des neuen Feuerwehrgebäudes und Bauhofs an der Pinneberger Straße (WRS)

Dorfgemeinschaftshaus und Gemeindebüro im Dörphus

Das Büro der Gemeinde Hasloh befindet sich im Dörphus am Garstedter Weg. Das Dörphus verfügt außerdem über eine Bücherei und Sitzungsräume für die Fachausschüsse der Gemeinden. Um eine Erweiterung der Räumlichkeiten vornehmen zu können, ist seit einigen Jahren ein Umzug des Dörphus geplant. Als möglicher neuer Standort könnte dabei das direkt gegenüberliegende, ehemalige Gebäude der VR-Bank dienen.



Abbildung 2-15: Dörphus mit angrenzendem Bauhof der Gemeinde am Garstedter Weg (Foto WRS)

Abbildung 2-16: Ehemaliges Gebäude der VR-Bank am Garstedter Weg (Foto WRS)

2.4.5 Ergebnisse aus den Beteiligungsformaten

Einkaufsmöglichkeiten und Nahversorgung, Dienstleistungsangebot

Die Besucher:innen der Beteiligungsworkshops beschäftigte unter anderem das Angebot an Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen.

Ein immer wieder auftretendes, dabei aber kontrovers diskutiertes Thema war der Wunsch nach einem zweiten Nahversorger innerhalb des Gemeindegebietes, der das Angebot des bestehenden Discounters erweitern könnte. Durch einen Vollsortiment-Markt könnten Wege in angrenzende Gemeinden gespart und beispielsweise mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Stimmen dagegen kritisierten vor allem, dass ein weiterer Supermarkt im Ort zu zusätzlichem PKW-Verkehr führen könnte und größere Flächen versiegelt werden müssten. Es wurde außerdem in Frage gestellt, dass insgesamt genügend Nachfrage bestünde. Bedenken bestanden allerdings dahingehend, dass die Gemeinde Hasloh mit einem weiteren Discounter oder einem Vollsortimenter ihren dörflichen Charakter verlieren würde.

Weitere Besucher:innen äußerten den Wunsch nach Einkaufsmöglichkeiten wie einer Drogerie, einer Bäckerei oder einem Schlachter bis hin zu Einzelhandelsgeschäften, die über das Sortiment des täglichen Bedarfes hinausgehen. Ergänzend wurde die Idee eines Bürgerladens als Möglichkeit der Selbstversorgung erwähnt.

Zusätzlich bestehe der Bedarf an Dienstleistungseinrichtungen vor Ort, wie einem Friseur, Blumengeschäft oder einer Reinigung. Es wurde mehrfach kritisiert, dass die Öffnungszeiten der Post nicht ausreichend seien und Briefkästen innerhalb des Ortes fehlten.

Medizinische Versorgung und Pflegebedarfe

Das Fehlen einer Apotheke und einer ergänzenden ärztlicher Versorgung wurde in den Veranstaltungen immer wieder betont. Insbesondere, wenn die Bevölkerungsanzahl der Gemeinde weiterhin zunehme, sollten aus Sicht der Anwohnenden Möglichkeiten zur Versorgung mit Medikamenten geschaffen

werden (Ansiedlung Apotheke, Lieferdienste). Gewünscht wurden darüber hinaus Ärzte aus verschiedenen Fachrichtungen. Auch die Idee eines Ärztezentrums wurde angesprochen. Als Vorschläge wurden außerdem Fahrdienste zu Arztpraxen im Umfeld und das Zusammenlegen mit Praxen aus umliegenden Gemeinden genannt.

Zusätzlich wurde der Mangel an Tagespflegeplätzen genannt.

Bei der gezielten Abfrage eines Meinungsbildes wurde die medizinische Versorgung von 29 der 30 abstimmenden Personen als nicht ausreichend bewertet.

Angebote für Senior:innen

Eine verbesserte medizinische Versorgung und Erweiterung des allgemeinen Versorgungsangebotes sowie dessen Erreichbarkeit über kurze, barrierearme Wege könne dazu beitragen, dass Senior:innen länger selbstbestimmt in Hasloh wohnen bleiben könnten.

Die Senior:innenfreundlichkeit wurde ebenfalls in Form eines Meinungsbildes abgefragt. Sieben der Teilnehmer:innen bewerteten diese als eher schlecht, zwei als mittelmäßig und vier als gut.

Kinderbetreuungsangebote

Vermehrt wurde der Bedarf an weiteren Kita- und Krippenplätzen genannt. Derzeit seien die Kita-gebäude teilweise marode und unzureichend. Es wurden Ideen dazu geäußert, die Betreuungsbedarfe in Form von flexiblen Raumnutzungen zu stillen, die bei veränderten Ansprüchen anderweitig genutzt werden könnten. Zusätzlich wurde sich dafür ausgesprochen, den geplanten Kita-Neubau am Mittelweg möglichst zweigeschossig zu planen, um die Flächeninanspruchnahme möglichst gering zu halten.

Freizeitangebote und Begegnungsräume

Die Teilnehmer:innen des Beteiligungsworkshops äußerten außerdem den Wunsch nach zentralen Treffpunkten und Begegnungsorten. Insbesondere Angebote für Kinder und Jugendlichen sollten dabei erweitert werden, um diese in das Dorfleben zu integrieren. Als konkrete Wünsche wurden zum Beispiel der Erweiterungs- und Aufwertungsbedarf der Spielplätze sowie eine Skateboard-Anlage und eine Tischtennisplatte geäußert. Diese Treffpunkte könnten dabei generationsübergreifend sein.

Bemängelt wurde in diesem Zusammenhang auch, dass die Neue Mitte aufgrund fehlender Einkaufsmöglichkeiten und Versorgungsangeboten nicht als „Ortsmitte“ genutzt werden könne. Auch Grünflächen und Fitnessgeräte würden fehlen.

Ein weiterer Wunsch sei die Ansiedlung einer öffentlichen Toilette in der Nähe der Spiel- und Treffpunkte, um die Aufenthaltsqualität zu steigern.

Angesprochen wurde auch die Idee der Verlagerung der Fußballplätze an den Ortsrand. Derzeit befinden sich diese in der Dorfmitte und führen bei den Spiel- und Trainingszeiten vermehrt zu Störungen der Anwohnenden durch Lärm und Licht. Dem entgegengehalten wurde, dass die Kinder und Jugendlichen dann einen weiteren Weg zurücklegen müssten. Die Sportplätze dienen in der Ortsmitte derzeit als generationsübergreifender Treffpunkt, der erhalten werden sollte.

Im Rahmen der Beteiligungsformate wurde auch die Frage gestellt, wie die Familienfreundlichkeit der Gemeinde bewertet wird. Von den abstimmenden Personen wurde diese überwiegend als gut bewertet.

Kommunikation

Gewünscht werden Informationen über die Zuständigkeiten innerhalb der Gemeinde und Austauschplattformen. Diese könnten auf der Website bereitgestellt werden.

Bevölkerungsentwicklung

Im Rahmen des dritten Beteiligungsworkshops wurden verschiedene Szenarien zur Entwicklung der Gemeinde Hasloh vorgestellt. Diese beschreiben mögliche Wachstums- oder Schrumpfungsprozesse, die je nach städtebaulicher Steuerung der Siedlungsentwicklung und damit der Bevölkerungszahl eintreten können (Siehe Kapitel 3.1). Die Teilnehmer:innen wurden anschließend dazu aufgefordert, darüber abzustimmen, ob die Gemeinde bis 2041 ein Bevölkerungswachstum anstreben und wie groß dieses sein solle. Ziel war die Abbildung eines Meinungsbildes der Anwohnenden für eine qualifizierte Diskussion und Entscheidungsgrundlage in der Gemeindevertretung, die auch die breite Meinung der Bevölkerung abbildet. Insgesamt stimmten dabei 78 Hasloher:innen ab.

Über die Hälfte der Teilnehmenden votierte dafür, dass die Gemeinde in den nächsten Jahren (bis 2041) weiter wachsen sollte, die Mehrheit für ein Wachstum von 0,5 % pro Jahr.

Tabelle 2-1: Abstimmungsergebnis zu Szenarien der Bevölkerungsentwicklung bis 2041 in Hasloh aus dem dritten Beteiligungsworkshop (WRS)

- 0,14 % /Jahr (Schrumpfung)	0 % /Jahr	0,5 % /Jahr	1 % /Jahr	2 % /Jahr
2 Stimmen	13 Stimmen	41 Stimmen	18 Stimmen	4 Stimmen
3 %	17 %	53 %	23 %	5 %

Befragung lokaler Akteur:innen: Vereinsvorstehende

Im Rahmen der Befragung lokaler Akteur:innen in Hasloh gaben lediglich drei Vereine ihre Stimmen ab. Diese bewerteten die Entwicklung ihrer Mitgliederzahlen als konstant. Bedarfe gebe es vor allem bei der Bereitstellung weiterer Räumlichkeiten. Die Vereine planten für die Zukunft weitere Projekte, die vor allem die Erweiterung und Erneuerung der Räumlichkeiten betreffen. Darüber hinaus wurde beim Thema Energie und Umwelt erwähnt, dass ein Umstieg auf erneuerbare Energien sowie das Anbringen einer Photovoltaikanlage erwünscht sei. Benötigt würden vor allem monetäre Mittel. Als Vorzug von Hasloh nannten die Vereine die zentrale Lage und die Gemeinschaft innerhalb des Vereins.

Stärken und Herausforderungen im Bereich Demographie und Daseinsvorsorge

Tabelle 2-2: Stärken und Herausforderungen Haslohs im Bereich Demographie und Daseinsvorsorge

Demographie und Daseinsvorsorge	
Stärken	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> • Vielfältige Vereinsangebote • Angebote im Bereich Sport und Kultur 	<ul style="list-style-type: none"> • Verschiebung der Altersstruktur, Erhöhung des Durchschnittsalters und dadurch entstehende Ansprüche an die soziale Infrastruktur
<ul style="list-style-type: none"> • Haus- und Zahnarztpraxis sind vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> • Medizinische Versorgung als unzureichend bewertet, insbesondere eine Apotheke fehlt
<ul style="list-style-type: none"> • Betreuungsangebote innerhalb der Primärstufe vorhanden • Außerschulische Angebote für Kinder und Jugendliche sind vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> • Betreuungsangebote Kita und Krippe unzureichend • Auslastung der Elementarplätze beobachten
<ul style="list-style-type: none"> • öffentliche Sport- und Spielplätze sind vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> • zentrale Begegnungs- und Treffpunkte für alle Generationen sind teilweise vorhanden, aber ausbaufähig
<ul style="list-style-type: none"> • Discounter • Post und Bankautomat sind vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> • Versorgungsangebot innerhalb der Gemeinde ist ausbaufähig, insbesondere im Bereich des täglichen Bedarfs und von darüber hinausgehenden Dienstleistungen

2.5 Siedlungsstruktur und Wohnen

2.5.1 Siedlungs- und Gebäudestruktur

Haushaltsstrukturelle Trends und familiäre Lebenssituationen bilden neben der Bevölkerungszahl einen weiteren Anlass für Tendenzen zum Siedlungswachstum. Die Zahl der Haushalte mit Kindern verringert sich, die Zahl der Single-Haushalte vergrößert sich. Moderne Bedürfnisse an Wohnraum und Barrierefreiheit beeinflussen die Haushaltsgrößen und damit den Wohnungsmarkt. Auch Hasloh wird dabei vom bundesweiten Trend zu kleineren Haushalten bei gleichzeitig größer werdender Wohnfläche pro Person erfasst. Die Zahl der Haushalte und damit der Wohneinheiten wird deutlicher zunehmen als die Zahl der Einwohner:innen. In der Folge sind selbst bei stagnierenden Bevölkerungszahlen Wohneinheiten neu zu errichten. Hier gilt es, mit entsprechender strategischer Wohnraumpolitik den Trend zu beantworten und ein bedarfsorientiertes Angebot an Wohnformen zu schaffen.

Die Haushaltsdichte meint die Anzahl der Personen pro Haushalt. Bereits seit Jahren ist der o.g. Trend zur Verkleinerung der Haushalte auch in Hasloh abzulesen: Wohnten im Jahr 2000 noch durchschnittlich 2,35 Personen in einer Wohneinheit, verkleinerte sich die Haushaltsdichte bis 2010 bereits auf 2,27 Personen pro Haushalt und lag 2021 bei etwa 2,16 Personen pro Haushalt (Statistikamt Nord 2021). Für das Umland Pinnebergs wird bis 2030 eine Schrumpfung der Haushaltsdichte von 2,1 bis unter 2,2 Einwohner:innen pro Haushalt prognostiziert (empirica ag 2017).

Jahr	Haushaltsdichte (Personen je Haushalt)
2000	2,35
2021	2,16
Prognose 2030	2,1 bis unter 2,2

Tabelle 2-3: Entwicklung der Haushaltsdichte (Statistikamt Nord 2021, empirica ag 2017, Darstellung WRS)

Im Jahr 2021 befanden sich in Hasloh 1.154 Wohngebäude. Fast 83 % der Wohngebäude waren dabei Einfamilienhäuser. Der Typus des Einfamilienhauses prägte damit wesentlich den Charakter der Siedlungsstruktur. Der Anteil von Doppelhäusern betrug dagegen nur 8 %, Mehrfamilienhäuser mit drei oder mehr Wohnungen machten etwa 9 % des Bestands an Wohngebäuden aus.



Abbildung 2-17: Wohnungsbestand in Hasloh (Statistikamt Nord 2021, Darstellung WRS)

Von 2000 bis 2021 veränderte sich der Bestand an Wohngebäuden deutlich: Etwa 210 Einfamilienhäuser kamen hinzu, 39 der Doppelhäuser entfielen und 2021 waren in Hasloh 101 Gebäude mit drei oder mehr Wohnungen vorhanden, 28 mehr als in 2000, was eine Steigerung 38 % ausmacht.

Mit der vergleichsweise geringen Anzahl an Mehrfamilienhäusern gegenüber der Summe von Einfamilien- und Doppelhäusern entspricht das Wohnungsangebot dem aktuellen Bedarf nur in Teilen. Insbesondere bei der Gruppe der „Haushaltsgründer:innen“ und der Senior:innen (oft Singles oder Paare) besteht erwartungsgemäß eine höhere Nachfrage nach bezahlbarem und vergleichsweise kleinem „Wohnraum auf der Etage“, also in Mehrfamilienhäusern. Diese sind im Gemeindegebiet lediglich mit einem Anteil von 9 % der Wohneinheiten vorhanden. Die o.g. Zielgruppen machen demgegenüber zusammen 32,7 % der Bewohner:innen von Hasloh aus (Summe der Anteile der 18- bis 29-Jährigen sowie der über 65-Jährigen). Ein genauer Bedarf ist allerdings nur schwer zu ermitteln, da nicht Allen in diesen Zielgruppen der Wunsch nach einer kleinen Wohnung unterstellt werden kann.

Neubau

Die Anzahl der Wohngebäude in Hasloh ist seit dem Jahr 2000 von 955 auf derzeit 1.154 angestiegen. Der stärkste Anstieg ist dabei 2014 zu verzeichnen. Mit der Entwicklung der „Neuen Mitte Hasloh“ wurden in dem Jahr 53 neue Wohngebäude bzw. 87 neue Wohnungen fertiggestellt.

Mit der Erarbeitung eines Masterplanes für die „Neue Mitte Hasloh“ hat die Gemeinde einen Vorschlag für die künftige Entwicklung des Gebietes westlich des Bahnhaltendes und nördlich der Sportflächen an der Peter-Lunding-Schule entwickelt. Der Masterplan, der 2011 aufgestellt wurde, teilt die 17,5 ha große, bis dahin landwirtschaftlich genutzte Fläche in vier Abschnitte, die von einer großzügigen öffentlichen Grünfläche und einem durchgängigen Wegenetz gegliedert werden. Im südlichen Bereich, angrenzend an die Peter-Lunding-Schule, werden Einrichtungen der sozialen Infrastruktur wie eine neue Kindertagesstätte und ein kirchliches Gemeindezentrum gebündelt. Kerngedanke dieses Gesamtkonzeptes ist es, eine ruhige, autofreie Mitte mit „grünen“ Fuß- und

Radwegeverbindungen zwischen öffentlichen Einrichtungen (u.a. Bahnhof, Schule, Kindertagesstätte Sportplatz) zu schaffen.

Der Bebauungsplan Nr. 21 schließt das Gebiet nördlich des Schulparkplatzes, östlich des Kronkamps und nördlich der Bebauung am Mittelweg mit ein. Mit dem BP Nr. 21 wurde das Planrecht für eine neue Kita und das kirchliche Gemeindezentrum am Kronkamp sowie für die Bebauung mit Einfamilien- und Doppelhäusern, Stadtvillen sowie einer Anlage für betreutes Wohnen mit kleinen Apartments für Senior:innen geschaffen. Dieser erste Bauabschnitt der Neuen Mitte wurde bereits vollständig bebaut.

2019 wurde der Bebauungsplan Nr. 22 beschlossen. Innerhalb des Plangebietes zwischen dem ersten Bauabschnitt und der Ladestraße nördlich des Sportplatzes soll ein Mix aus unterschiedlichen Wohntypologien entstehen. Neben Reihenhäusern und fünf Stadtvillen ist entlang der Bahn ein abschirmender Riegel im Geschosswohnungsbau entstanden. Das Vergabeverfahren ist bereits abgeschlossen und die Bebauung befindet sich in den letzten Zügen. Die gliedernden Grünflächen werden schrittweise mit der Bebauung realisiert.

Für den noch unbebauten Abschnitt im Norden sieht der Masterplan eine Bebauung mit Einfamilienhäusern vor. Diese Typologie gilt es mit Blick auf Nachhaltigkeit und Klimagerechtigkeit zu hinterfragen.

2.5.2 Ortsbild

Das Ortsbild von Hasloh spiegelt die Bedeutung der Gemeinde als Wohnstandort wider. Geprägt wird das Bild außerdem von größeren Freiflächen innerhalb des Siedlungskörpers, die teilweise landwirtschaftlich oder als Naherholungsraum genutzt werden.

Im Siedlungskörper überwiegen die Einfamilienhausbebauungen. In einigen Bereichen des bebauten Siedlungsbereiches befinden sich außerdem Reihenhaussiedlungen sowie vereinzelt Geschosswohnungsbauensembles. Die Bebauung stammt größtenteils aus den verschiedenen Jahrzehnten der Nachkriegszeit, vereinzelt auch früher.



Abbildung 2-19: Reetdachhaus (Foto WRS)



Abbildung 2-18: Einfamilienhaussiedlung (Foto WRS)



Abbildung 2-20: Wohnen auf der Etage (Fotos WRS)

Neben der Wohnbebauung und daran anknüpfenden Einrichtungen der sozialen Infrastruktur befinden sich an einzelnen Stellen innerhalb des Siedlungskörpers, zum Beispiel an der Kieler Straße, Landwirtschafts- und Gartenbaubetriebe. Auch ehemals landwirtschaftlich genutzte Gebäude prägen das Ortsbild. Weitere landwirtschaftliche Hofstellen liegen mit zugehörigen Wohn- und Wirtschaftsgebäuden außerhalb des Siedlungskörpers.



Abbildung 2-21: Hofstellen an der Kieler Straße und am Garstedter Weg (Fotos WRS)

Ein Ortskern, definiert durch charakteristische zentrale Bereiche, lässt sich zwischen der Kieler Straße und den Bahngleisen erahnen. An der Kieler Straße und am Garstedter Weg befinden sich Dienstleistungs- und Einzelhandelseinrichtungen, während im Bereich zwischen Kronkamp, Mittelweg und Bahnhofsstraße vermehrt Einrichtungen der sozialen Infrastruktur und Freizeitmöglichkeiten angesiedelt sind. Innerhalb des Ortskerns befinden sich unter anderem die Grundschule und die Kitas, Spiel- und Sportplätze, die Feuerwehr sowie ein Dorfgemeinschaftshaus und eine Kirche. Auch ein Nahversorger an der Kieler Straße sowie eine Poststelle am Garstedter Weg sind vorhanden.



Abbildung 2-22: Wegweiser vor der evangelischen Kirche in der Neuen Mitte Hasloh (Foto WRS)



Abbildung 2-23: Spiel- und Sportplätze in der Neuen Mitte Hasloh (Foto WRS)

Mit der Entwicklung der Neuen Mitte Hasloh bildete sich der Ortskern weiter aus. Durch das entwickelte Wohngebiet mit durchgängigem Fuß- und Radwegenetz wurde der Bahnhofspunkt verstärkt in den Kern mit eingebunden.



Abbildung 2-24: Ein- und Mehrfamilienhäuser in der Neuen Mitte Hasloh (Fotos WRS)

Abseits des Ortskerns ist die Gemeinde durch landschaftliche und landwirtschaftliche Strukturen geprägt, aber auch hier finden sich vereinzelt weitere Einfamilienhäuser. Nutzungsstrukturell gibt es hier noch vereinzelt landwirtschaftliche oder mittelständische Betriebe. Flächige Gewerbesiedelungen sind in der Gemeinde nicht vorhanden.

Bahnhofsumfeld

Der SPNV-Haltepunkt befindet sich im räumlichen Zentrum der Gemeinde, allerdings weist das direkte Umfeld erhebliche städtebauliche und funktionale Mängel auf. Neben einem erforderlichen Ausbau der

Ladestraße, der Abwasserkanäle und des Bahnüberganges an der Kirschenallee fehlen Versorgungseinrichtungen und Angebote, die das Bahnhofsumfeld zu einem lebendigen und zentralen (Eingangs-)Bereich Haslohs machen. Darüber hinaus steht das ehemalige Bahnhofsgebäude in baufälligem Zustand leer. Mit der Neugestaltung der verkehrlichen Anlagen rund um den Haltepunkt wurde das Ingenieurbüro Burfeind & Partner beauftragt. Bei der Entwicklung der Bebauung und Ansiedlung von Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen besteht ebenfalls dringender Handlungsbedarf, insbesondere vor dem Hintergrund des S-Bahn-Ausbaus.

Baugenehmigung nach § 34 BauGB

Befindet sich ein Grundstück nicht im Geltungsbereich eines Bebauungsplanes, liegt dabei aber im von Bebauung umgebenen Innenbereich, muss eine neue Bebauung unter bestimmten Voraussetzungen und mit Blick auf die Maßstäblichkeit der umgebenden Bebauung genehmigt werden.

Eine Baugenehmigung nach § 34 BauGB lässt zu, dass ohne die Aufstellung eines Bebauungsplanes im Innenbereich gebaut werden kann, wodurch der Prozess erleichtert wird. Allerdings wird die Masse und Gestalt der künftigen Bebauung dabei nicht im Rahmen eines öffentlich-rechtlichen Planungsprozesses, sondern in einem Verwaltungsakt (Baugenehmigung) festgelegt. Hier kann ausschließlich die vorhandene Eigenart des näheren Umfeldes Berücksichtigung finden, ein städtebaulicher Wille der Kommune zu Art, Maß und Gestaltung der Bebauung kann nicht formuliert werden.

Der Siedlungskörper der Gemeinde Hasloh schließt einige baulich nicht ausgenutzte Flächen mit ein. Für einen Großteil des Innenbereiches liegen keine verbindlichen Bebauungspläne vor, wodurch Genehmigungen nach § 34 BauGB in der Vergangenheit vermehrt angewendet werden mussten. Die Gemeinde hat dabei keinen steuernden Einfluss.

Um das Ortsbild der Gemeinde langfristig zu wahren, besteht Handlungsbedarf in der Steuerung der Siedlungsentwicklung durch entsprechende Bauleitplanung.

2.5.3 Ergebnisse aus den Beteiligungsformaten

Siedlungsentwicklung

Im Rahmen der Beteiligungsprozesse gingen die Meinungen zum Thema Siedlungsentwicklung auseinander. Während einige der Beteiligten sich für die Bereitstellung neuen Wohnraumes aussprachen, äußerten Andere Bedenken, dass Hasloh durch weitere Bautätigkeiten seinen Charakter als Dorf verlieren könnte. Insgesamt war es den Beteiligten wichtig, dass maßvoll und vorrangig im Innenbereich gebaut werden sollte. Der Erhalt des grünen Charakters, das flächensparsame Vorgehen und das Freihalten von Grünflächen – auch als Lücken in der Bebauung – wurden dabei als Voraussetzungen für die Entwicklung genannt. Maßvolle Nachverdichtung an gezielten Stellen sowie das Realisieren innovativer Wohnkonzepte wurden als Ideen zur Umsetzung geäußert. Zusätzlich wurde die konkrete Steuerung der Gemeindeentwicklung über Bauleitplanverfahren gewünscht.

Bei der Abfrage eines Stimmungsbildes stimmten 13 Personen dafür, dass die Bebauung zur Landschaft hin abgegrenzt werden sollte (Siedlungsgrenze), dagegen gab es keine Stimmen. Elf Personen stimmten für Innenentwicklung vor Entwicklung außerhalb des Siedlungskörpers, drei stimmten dagegen.

Wohnen

Bei der Bereitstellung neuen Wohnraumes wünschten sich die Teilnehmer:innen insbesondere ein differenziertes Wohnangebot mit nachhaltigen und innovativen Wohnkonzepten. Gewünscht wurden dabei unter anderem bezahlbarer Wohnraum für junge Erwachsene (zum Beispiel Berufsanfänger:innen/Azubis) und Senior:innen. Wichtig seien dabei unter anderem kleinere, altersgerechte Wohnungen. Baugemeinschaften, WG-taugliches Wohnen und erleichterte Genehmigungen für Tiny-Häuser wurden beispielhaft als Ideen zur Umsetzung genannt. Auch generationsübergreifende Projekte könnten umgesetzt werden. Erwähnt wurde außerdem, dass die Unterbringung von Geflüchteten berücksichtigt werden sollte.

Angesprochen wurde außerdem, dass Flug- und Autobahnlärm bei der Ausweisung neuer Wohngebiete vermehrt beachtet werden sollte und entsprechende Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt werden sollten. Gewünscht wurde dabei die Herstellung einer Lärmschutzwand entlang der Autobahn zur Sicherung gesunder Wohnverhältnisse.

Ortsbild

Bemängelt wurde innerhalb der Beteiligungsformate, dass das Bahnhofsgebiet mit dem leerstehenden und baufälligen Bahnhofsgebäude derzeit kein attraktives Entrée in den Ort darstelle.

Wie soll in Hasloh zukünftig gebaut werden?

Die Frage, in welcher Form in der Gemeinde zukünftig gebaut werden sollte, wurde im dritten Beteiligungsworkshop gestellt. Die Teilnehmer:innen konnten abstimmen, ob sie sich eine Bebauung in Form von Doppelhaushälften, einem Mix aus Doppelhaushälften, Reihenhäusern und Mehrfamilienhäusern oder ausschließlich in Form von Mehrfamilienhäusern vorstellen könnten. Zunächst wurden dazu die Zusammenhänge der Typologien mit dem Flächenverbrauch erklärt (siehe Kapitel 3.3.2). Aufgrund der hohen Flächeninanspruchnahme wurde die Bebauung von Einfamilienhäusern im Sinne des ressourcenschonenden Umgangs dabei ausgeschlossen. Die Mehrheit der Teilnehmer:innen stimmten für einen Mix der Typologien.

Tabelle 2-4: Abstimmungsergebnisse zur Frage „Wie soll in Hasloh zukünftig gebaut werden“ aus dem dritten Beteiligungsworkshop (Darstellung WRS)

Doppelhaushälften ca. 25 Wohneinheiten (WE)/ha	Mix aus Doppelhaushälften, Reihenhäusern, Mehrfamilienhäusern ca. 50 WE/ha	Mehrfamilienhäuser bis zu 70 WE/ha
3	55	14
4 %	76 %	20 %

2.5.4 Stärken und Herausforderungen im Bereich Siedlungsstruktur und Wohnen

Tabelle 2-5: Stärken und Herausforderungen Haslohs im Bereich Siedlungsstruktur und Wohnen

Siedlungsstruktur und Wohnen	
Stärken	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Wohnqualität durch „Wohnen im Grünen“ • Dorfcharakter 	<ul style="list-style-type: none"> • Vorhandener Wohnungsmix nicht bedarfsorientiert • Es fehlt kleiner, barrierefreier und günstiger Wohnraum
	<ul style="list-style-type: none"> • kein flächendeckendes verbindliches Planrecht, dadurch vermehrt Baugenehmigungen nach § 34 BauGB
	<ul style="list-style-type: none"> • Lärmeinwirkungen durch Flugverkehr und die Autobahn A 7
	<ul style="list-style-type: none"> • städtebauliche Mängel im Bereich des Bahnhofsumfeldes

2.6 Wirtschaft und Tourismus

2.6.1 Arbeitsstätten und Beschäftigte

Die Funktion der Gemeinde Hasloh als Wohnstandort zeigt sich in der Relation der Ein- und Auspendler. Im Jahr 2021 betrug der Anteil der Auspendler circa 95 % von 1.537 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnort in Hasloh. Innerhalb der Gemeinde waren zu diesem Zeitpunkt 348 Personen beschäftigt, 76 % davon pendelten aus dem Umland ein. Lediglich 83 Personen lebten und arbeiteten in Hasloh. Daraus ergibt sich eine vergleichsweise niedrige Arbeitsplatzzentralität von 0,23 (Bundesagentur für Arbeit 2020).

Etwa ein Viertel der in Hasloh Beschäftigten arbeiten im Bereich des produzierenden Gewerbes, während etwas mehr als die Hälfte im Bereich „sonstige Dienstleistungen“ erwerbstätig sind. Das übrige Viertel verteilt sich auf die Bereiche Handel, Verkehr und Gastgewerbe sowie Land- und Forstwirtschaft. Der Anteil landwirtschaftlicher Tätigkeiten hat immer weiter abgenommen, in Hasloh befinden sich derzeit nur noch vier landwirtschaftliche Betriebe.

2.6.2 Gewerbeflächen

Neben der Landwirtschaft findet sich in der Gemeinde eine differenzierte Unternehmensstruktur. Großflächige Gewerbe- oder Industriegebiete sind in der Gemeinde nicht zu finden. Im Südwesten, am Ortseingang an der Kieler Straße sowie im Südosten, zwischen Garstedter Weg und Hagenkampsweg sind Sondergebiete ausgewiesen, die die Ansiedlung eines Nahversorgermarktes und eines Campingplatzes zulassen. Land- und forstwirtschaftliche Betriebe, Gartenbaubetriebe, Handwerks- und Dienstleistungsbetriebe sowie gastronomische Betriebe sind vereinzelt in den Mischgebieten, dörflichen Wohngebieten und allgemeinen Wohngebieten innerhalb des Siedlungskörpers vorhanden.

Derzeit bietet die Gemeinde kaum Ansiedlungs- oder Erweiterungsflächen für Gewerbebetriebe.

2.6.3 Freizeit, Kultur und Tourismus

Durch ihre Nähe zur Metropole Hamburg und gleichzeitig naturnahe Lage, umgeben von Wald, Moor und Kulturlandschaft genießt die Gemeinde Hasloh vielfältige Vorzüge als Naherholungsstandort. Mit dem Ausbau der S-Bahn-Linie wird die Erreichbarkeit der Großstadt noch weiter verbessert, was Potenziale für Hasloh als Übernachtungsstandort mit sich bringt.

AktivRegion Pinneberger Marsch & Geest

Seit 2022 ist die Gemeinde Hasloh Mitglied der AktivRegion Pinneberger Marsch & Geest. Innerhalb des Landes Schleswig-Holstein gibt es 22 lokale Arbeitsgruppen. Mit der Förderung ausgewählter Projekte verfolgen sie das Ziel, die Attraktivität der ländlichen Regionen zu steigern und diese zukunftsfähig zu gestalten. Die AktivRegionen sind aus dem LEADER-Konzept, einer EU-Förderstrategie zur Entwicklung ländlicher Gemeinden entstanden. Damit ein Projekt innerhalb der AktivRegion als förderfähig gilt, müssen beim Vorgehen zur Umsetzung verschiedene Merkmale berücksichtigt werden. Relevant ist dabei unter anderem die Kooperation und die Netzwerkbildung mit lokalen Aktions- oder anderen Leader-Gruppen und der Bottom-Up-Ansatz, der die Einbindung lokaler Akteur:innen mit einbezieht.

Freizeitangebot

Neben dem vielfältigen Vereinsangebot verfügt die Gemeinde über weitere Freizeitangebote. Dazu zählen auch zwei Ausflugsziele mit touristischem Charakter: Der Hochseilgarten im Pfingstwald sowie die Reitanlage Breckwolddt. Darüber hinaus dienen vor allem der Pfingstwald und das Holm Moor als naturnahe Erholungsziele (siehe Kapitel 2.8.1, 2.8.2).

Hasloh verfügt über ein kleines Angebot an gastronomischen Einrichtungen. Dazu gehört das Restaurant Landhaus Schadendorf an der Kieler Straße und das Restaurant Florenz im Vereinsheim des TuS Hasloh. Das Palmencafé und das Freiluft-Teichcafé ergänzen das Gastronomieangebot.

Übernachtungsangebot

Der Campingplatz „Tante Henni“ liegt am südöstlichen Rand des Siedlungskörpers und ist von landwirtschaftlich genutzten Flächen umgeben. Er verfügt über Stellplätze für Wohnmobile und Zelte, die das ganze Jahr über gemietet werden können. Auf dem Gelände befindet sich ebenfalls ein Café, das in den Sommermonaten geöffnet ist. An der Kieler Straße bietet das Gasthaus B4 ebenfalls Übernachtungsmöglichkeiten an.

2.6.4 Technische Infrastruktur

Energieversorgung

Hinsichtlich der Energieversorgung innerhalb der Gemeinde liegen derzeit keine genaueren Untersuchungen vor. Um einen Überblick über die energetischen Standards, insbesondere bei privaten Haushalten erhalten und Potenziale zur klimafreundlichen Versorgung ausschöpfen zu können, wird empfohlen, Untersuchungen in Form von Energiegutachten durchzuführen, um den Ist-Zustand zu ermitteln und die Gemeinde zukunftsfähig aufzustellen

Internetanbindung

Die Internetversorgung in der Gemeinde lässt sich als flächendeckend gut bewerten. Die Gemeinde ist seit 2012 fast vollständig an ein Glasfasernetz angebunden. Dies stellt einen nicht zu unterschätzenden Standortfaktor dar. Im Jahr 2016 wurde das Netz vom Zweckverband Breitband Marsch und Geest (ZBMG) übernommen. Er wurde 2014 gegründet und startete das Projekt, das Glasfasernetz im Verbandsgebiet im Südwesten Schleswig-Holsteins auszubauen, um die Breitbandversorgung

flächendeckend sicherzustellen. Das Projekt wird durch den Bund und das Land Schleswig-Holstein gefördert und unterstützt. Zum Zweckverband gehören insgesamt 18 Gemeinden.

Ein öffentliches W-LAN-Netz ist derzeit nicht vorhanden. Der Anbieter Wilhelm Tel GmbH steht aktuell mit der Gemeinde in Kontakt, um einen öffentlichen Internetzugang innerhalb des Gemeindegebietes einzurichten.

2.6.5 Ergebnisse aus den Beteiligungsformaten

Gewerbe

Innerhalb der Beteiligungsworkshops sprachen sich einige der Teilnehmenden dafür aus, Gewerbe in der Gemeinde anzusiedeln, um unter anderem Steuereinnahmen generieren zu können. Als Ideen für einen geeigneten Standort wurden Flächen am Ortseingang und -ausgang sowie der Bereich östlich des Siedlungskörpers genannt. Ein weiterer Vorteil könne dabei das Schaffen weiterer Ausbildungsplätze sein, um junge Personen im Ort zu halten. Vereinzelt wurden die durch eine Gewerbeansiedlung entstehenden Flächenversiegelungen und Emissionen kritisiert.

Bei der Abfrage eines Meinungsbildes stimmten sieben Personen für ein größeres Arbeitsplatzangebot vor Ort, elf Personen stimmten dagegen. Bei der Frage nach der Ausweisung neuer Gewerbeflächen stimmten 19 Personen für die Erweiterung, während sich elf Personen gegen neue Gewerbeflächen aussprachen.

Regionale Produktion

Als Wunsch wurde während der Beteiligungsworkshops auch genannt, Möglichkeiten zum Verkauf regionaler Produkte zu schaffen. In diesem Zusammenhang wurde auch die Idee eingebracht, Mietgärten und -äcker anzulegen.

Tourismus

Neun Teilnehmer:innen wünschten sich zudem die Realisierung weiterer Tourismusangebote, sieben waren dagegen.

Umfrage lokaler Akteur:innen: Gewerbetreibende

Von 80 Befragten gaben 16 Gewerbetreibende ihre Antworten darüber ab, wie sie die aktuellen Gegebenheiten ihres Betriebes in Hasloh bewerteten. Über die Hälfte der Teilnehmenden teilte mit, dass sie Schwierigkeiten bei der Suche nach neuen Beschäftigten hätten. Als Gründe dafür wurden beispielsweise der Arbeitsmarkt, das Arbeitsumfeld und der Fachkräftemangel genannt. Circa 45 % äußerten sich außerdem dahingehend, weitere Flächen zur Erweiterung zu benötigen. 25 % der teilnehmenden Gewerbetreibenden gaben an, Energieversorgung durch erneuerbare Energien und Energieeinsparungen durch Sanierungsmaßnahmen umsetzen zu wollen oder umgesetzt zu haben. Ein Teil der Gewerbetreibenden würde gerne weitere Sanierungsmaßnahmen, Energieversorgung durch erneuerbare Energien, den Umstieg auf umweltfreundliche Transportmittel oder die Nutzung verpackungsfreundlicher Materialien umsetzen.

Als Vorzüge innerhalb Haslohs nannten die Teilnehmenden die Nähe von Wohn- und Arbeitsstandort, die Dorfgemeinschaft und die gute verkehrliche Anbindung und Erreichbarkeit Hamburgs. Gleichzeitig wünschten sich einige Befragte Erweiterungsmöglichkeiten, eine verbesserte Aufenthaltsqualität und mehr Unterstützung durch die Politik. In diesem Zusammenhang wünschten sie sich eine Unterstützung bei der Suche nach Erweiterungsmöglichkeiten und einer verbesserten Erschließung sowie Möglichkeiten, Aufträge an lokale Unternehmen abgeben zu können.

2.6.6 Stärken und Herausforderungen im Bereich Wirtschaft und Tourismus

Tabelle 2-6: Stärken und Herausforderungen Haslohs im Bereich Wirtschaft und Tourismus

Wirtschaft und Tourismus	
Stärken	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> hohe Bedeutung als Wohnstandort Nähe zur Metropole Hamburg und Stadt Quickborn 	
<ul style="list-style-type: none"> lokale Betriebe in den Bereichen Handwerk, Dienstleistung, Landwirtschaft und Gartenbau vorhanden geringe Störung durch Gewerbeemissionen 	<ul style="list-style-type: none"> keine Erweiterungsmöglichkeiten für ansässige Betriebe
<ul style="list-style-type: none"> Tagestourismusangebote vorhanden Gastronomieangebote vorhanden Übernachtungsangebote vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> Gastronomie- und Übernachtungsangebot entsprechen nicht dem Tourismuspotenzial

2.7 Verkehr und Mobilität

Das Untersuchungsgebiet des Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes beinhaltet grundsätzlich die gesamte Gemeinde Hasloh als geschlossenes Verkehrssystem. Die Gemeinde ist auf Grund ihrer Lage zwischen Quickborn und Hamburg stark von dessen Verkehren geprägt. Von Norden nach Süden verläuft die *Kieler Straße (B 4)* sowie östlich davon die Bahnlinie der Altona-Kaltenkirchen-Neumünster Eisenbahn GmbH (AKN), Linie A 1 zwischen Neumünster und Eidelstedt in Hamburg. Von der *Kieler Straße (B 4)* gehen die *Pinneberger Straße (K 6)* sowie der *Garstedter Weg* als Hauptverkehrsachsen der Gemeinde ab. Auch die *A 7* prägt das Gemeindebild und die Lage im Raum. Eine Anschlussstelle existiert innerhalb der Gemeinde jedoch nicht, die nächsten Anschlussstellen sind die *21 Quickborn* im Norden und die *23 HH-Schnelsen-Nord* südlich der Gemeinde

Ebenfalls für die Erreichbarkeit relevant ist der direkte Anschluss an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) über den Bahnhof Hasloh. Die *Altona-Kaltenkirchen-Neumünster Eisenbahn GmbH (AKN)* bedient die *Linie A 1* zwischen Neumünster und Eidelstedt in Hamburg. Ebenfalls der ländliche geprägte Raum um die Gemeinde herum trägt im Zuge der Naherholung eine nicht zu vernachlässigende Aufgabe.

Grundlage für die Bewertung und Analyse des Verkehrs sowie für die Maßnahmenentwicklung sind die Regelwerke als anerkannter aktueller Stand der Technik sowie die geltenden Gesetze als Planungsgrundlagen.

2.7.1 Kfz-Verkehr

Der Kfz-Verkehr in Hasloh und damit auch die überwiegende Erschließung der Gemeinde erfolgt über die nord-südlich verlaufende *Kieler Straße (B 4)* und die westlich verlaufende *Pinneberger Straße (K 6)* bzw. den östlich verlaufenden *Garstedter Weg*. Die *Bundesautobahn A 7* verläuft östlich der Gemeinde ebenfalls in nord-südlicher Richtung, weist jedoch keine Anschlussstelle in Hasloh auf.



Abbildung 2-25: Hauptachsen des Kfz-Verkehr

Im Süden grenzt die Gemeinde an die Gemeinde Bönningstedt, die wiederum direkt an die Metropolregion Hamburg angrenzt. Dadurch trägt die Gemeinde über die *Kieler Straße (B 4)* eine bedeutende Zubringerrolle. In Hamburg Schnelsen besteht die nächste Anschlussstelle nach Süden auf die A 7. Nach Norden geht es Richtung Quickborn, wo auch die nächste Anschlussstelle der A 7 nach Norden besteht. Im weiteren Verlauf der *Kieler Straße (B 4)* sind Quickborn und fortlaufend Bad Bramstedt nördlich der Gemeinde zu erreichen. Abbildung 2-25: Hauptachsen des Kfz-Verkehr zeigt die Straßenklassifizierungen, ausgenommen die Gemeindestraßen bis auf den Garstedter Weg als eine der Hauptverkehrsachsen, den Verlauf der A 7 sowie die angrenzenden Städte.

Abbildung 2-26 zeigt die verkehrsrechtliche Kfz-Verkehrsführung in der Gemeinde auf, anhand dessen auch die Grundstruktur der Gemeinde erkennbar ist.

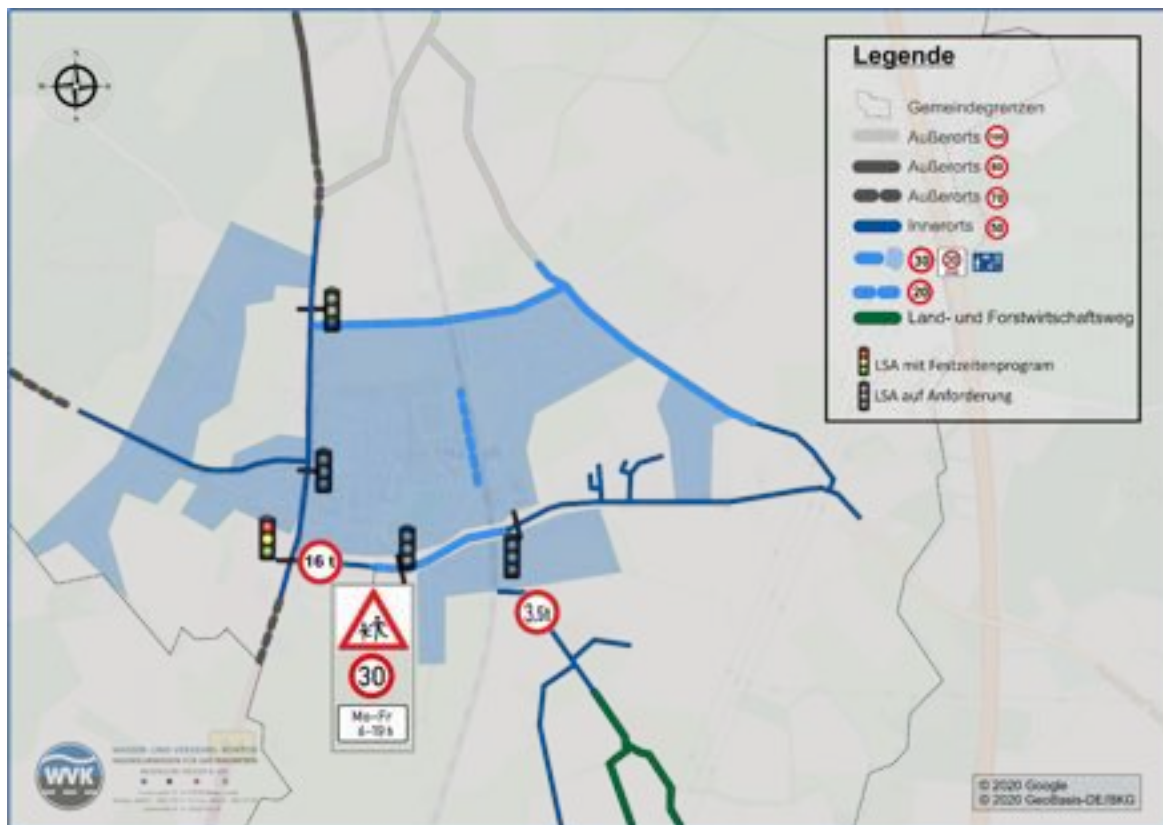


Abbildung 2-26: Übersicht der Kfz-Verkehrsführung

An die Hauptachsen schließen Wohnbebauungen an. Diese sind überwiegend durch 30-Zonen oder verkehrsberuhigte Bereiche charakterisiert. Der Großteil der Wohnbebauung befindet sich zwischen der *Kieler Straße (B 4)*, der *Kirschenallee* bzw. *Dorfstraße* im Norden, dem *Alten Kirchweg* im Osten und dem *Garstedter Weg* im Süden. Der Verlauf der Bahnschiene trennt den Großbereich der Wohnbebauung. Übergänge sind im Norden in der *Kirschenallee* und im Süden im *Garstedter Weg* und dem *Klövensteen* sowie für Fuß- und Radverkehre von der *Ladestraße* in die *Dorfstraße* vorhanden. Ein weiterer Wohnbebauungsbereich befindet sich entlang der von Norden nach Süden verlaufenden *Alten Landstraße* westlich der *Kieler Straße (B 4)*.

Abseits der Wohnbebauung ist die Gemeinde Hasloh land- und forstwirtschaftlich geprägt. Ähnlich sind auch die erschließenden und verbindenden Straßen charakterisiert, obgleich diese mit 50 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit durch die Lage innerhalb der Ortsschilder verkehrsrechtlich determiniert sind.

Der ruhende Verkehr findet in der Gemeinde Hasloh teilweise geordnet statt. Entlang der *Kieler Straße (B 4)* werden ehemalige Bushaltestellen sowie abschnittsweise befestigte Seitenstreifen zum Parken genutzt. In der *Pinneberger Straße (K 6)* findet Parken auf der Fahrbahn am Fahrbahnrand in einem überschaubaren Rahmen statt. Im *Garstedter Weg* wird entlang des südlichen, unbefestigten Seitenstreifens geparkt. In der *Kirschenallee, Dorfstraße* und dem *Alten Kirchweg* sowie den Straßen mit Tempo 30 oder mit Tempo 30 Zone wird ebenfalls im unbefestigten Seitenraum, in Bereichen mit beidseitigen Gehwegen auf der Fahrbahn am Fahrbahnrand geparkt. Viele Grundstücke, auch mit Mehrfamilienbebauungen weisen eigene Stellplätze auf. In verkehrsberuhigten Bereichen wird auf definierten Stellplätzen sowie auf den Grundstücken selbst geparkt.

2.7.2 Verkehrsanalyse

Die Unfallanalyse gibt einen ersten Anhaltspunkt für Defizite der allgemeinen Verkehrssituation. Die starke Nord-Süd-Achse ist, insbesondere im Knotenpunktbereich, unfalltechnisch auffällig. Daraus lässt sich ableiten, dass die allgemeine Verkehrssituation überdies hinaus stör- und konflikthanfällig ist. Die Verkehrsstärken sind ebenfalls ein Indiz für die Qualität des Verkehrsablaufes.

Zur Ermittlung des derzeitigen Verkehrsgeschehens wurden am **Donnerstag, dem 12.08.2021** videoautomatische Verkehrserhebungen gemäß den *Empfehlungen für Verkehrserhebungen, EVE 2012* (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2012) durchgeführt an den in Abbildung 2-27: Zählstellen in der Gemeinde Hasloh am Donnerstag, den 12.08.2021 gekennzeichneten Zählstellen. Die Auswertung der Erhebung erfolgt in Anlehnung an das *Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, HBS 2015* (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2015). Der **12.08.2021** als Zähltag kann als repräsentativer Normalwerktag betrachtet werden, da keine relevanten Beeinflussungen durch Witterung, Verkehrsbehinderungen, Ferienzeit oder Feiertage vorlagen. Eine Covid-19 Pandemie geschuldete Verfälschung der Zählergebnisse konnte weitestgehend ausgeschlossen werden, da in einem Zeitfenster mit regulärem Schulbetrieb in Präsenz sowie mit geöffneten Zielen des a- und b-periodischen Bedarfes gezählt werden konnte. Bei einer Bestimmung der Verkehrsverträglichkeit im Grenzbereich müssten gegebenenfalls Neuzählungen außerhalb der Einflusszeit der Pandemie angestrebt werden. Als Zeitraum der Verkehrserhebung wurde eine 8 Stunden Zählung angesetzt, wodurch die, gemäß dem *Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, HBS 2015* (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2015), **morgentliche Spitzenverkehrszeit von 6.00 bis 10.00** und die **nachmittägliche Spitzenverkehrszeit von 15.00 bis 19.00** Uhr berücksichtigt werden.

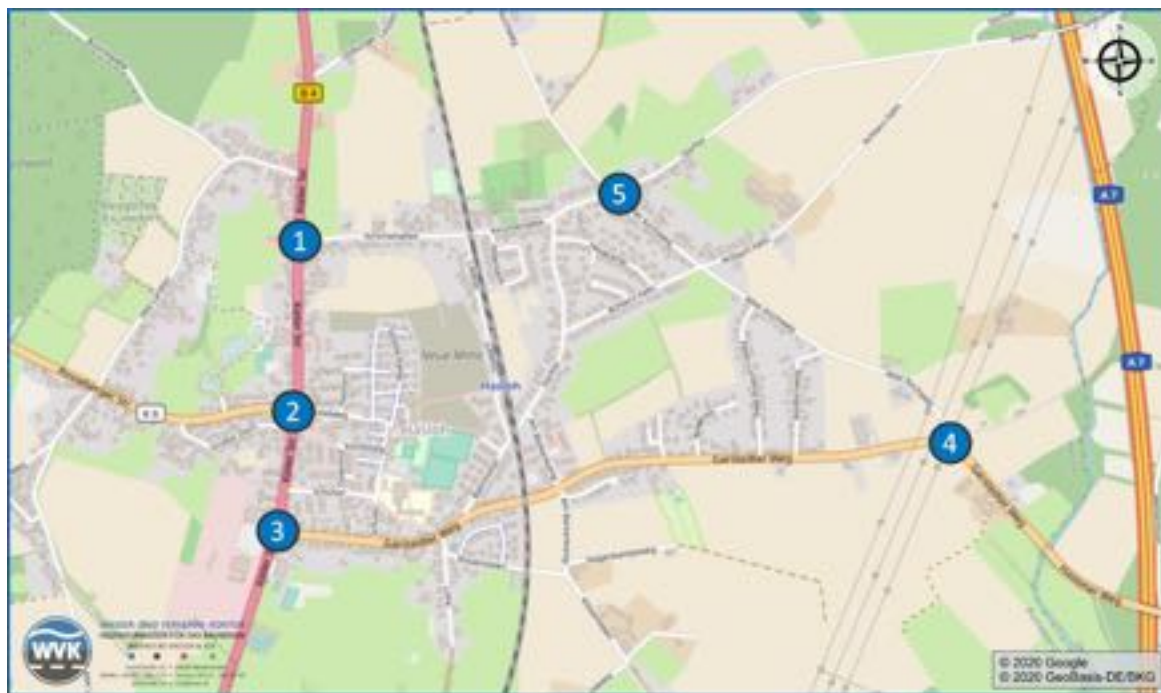


Abbildung 2-27: Zählstellen in der Gemeinde Hasloh am Donnerstag, den 12.08.2021

Abbildung 2-28 zeigt die Verkehrserhebung über 8 Stunden in Hasloh.

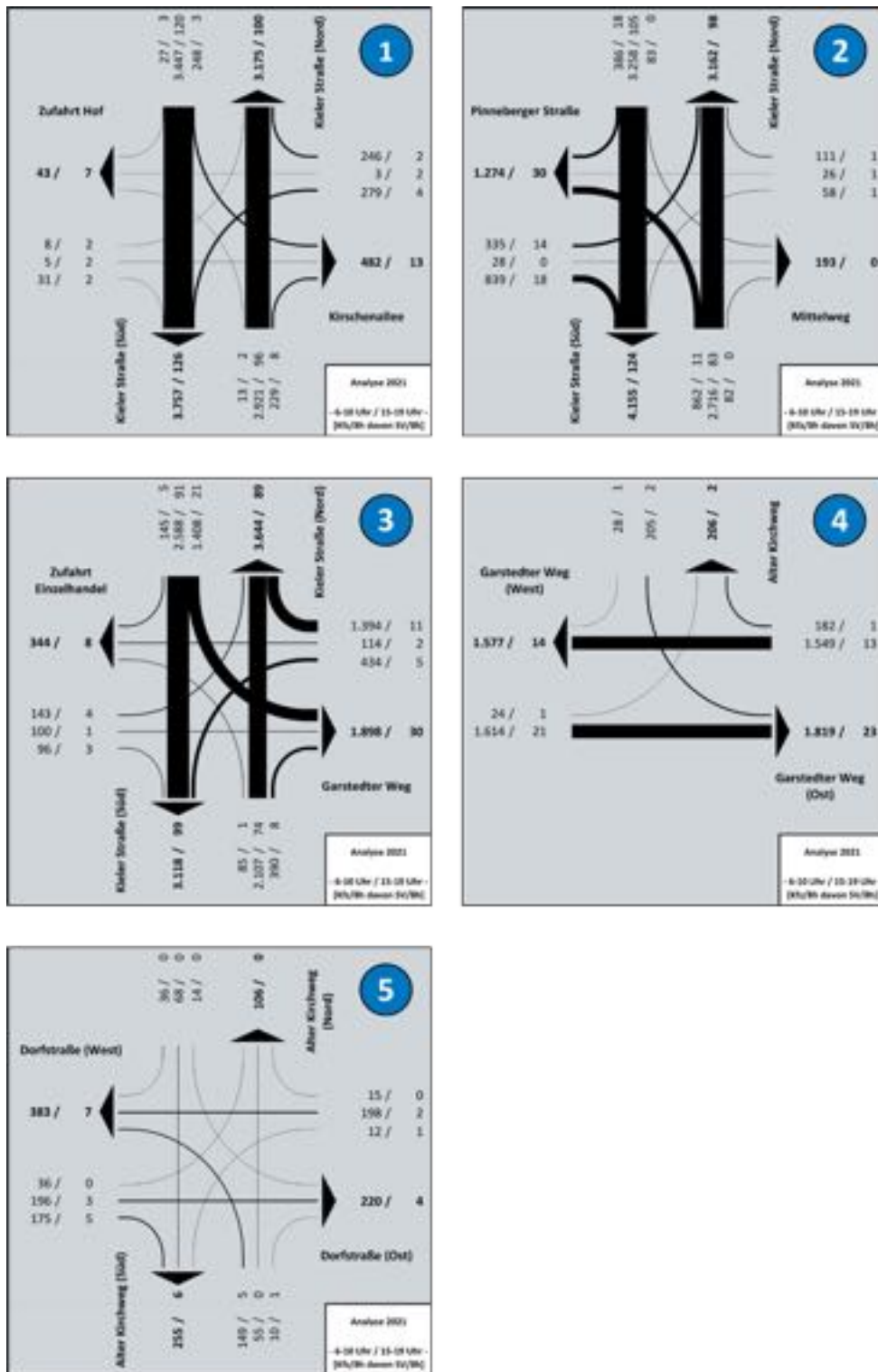


Abbildung 2-28: Verkehrserhebung Hasloh - Analyse 2021 über 8h

Ausgehend des Verkehrsaufkommens sowie der Verkehrstechnischen Dokumentation kann die Leistungsfähigkeit der Festzeitsignalisierungen in der maßgeblichen Spitzenstunde der Verkehrsbelastung ermittelt werden. Abbildung 2-28 zeigt die Verkehrserhebung in der maßgeblichen Spitzenstunde der Verkehrsbelastung (MSV) in Hasloh.

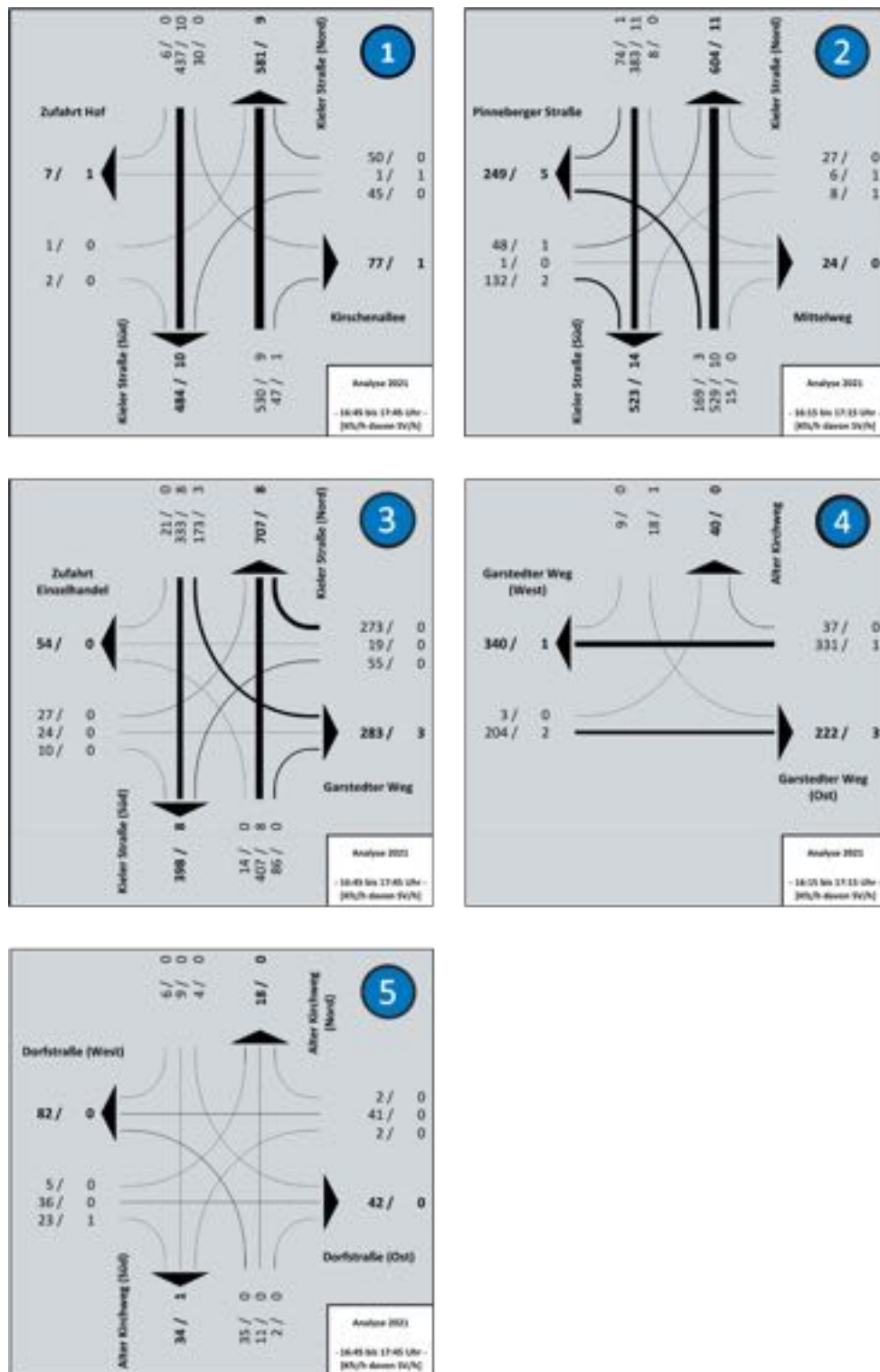


Abbildung 2-29: Verkehrserhebung Hasloh - Analyse 2021 MSV

Verkehrsprognose 2030

Als Prognosehorizont für die Verkehrsberechnung wird das in der Verkehrsplanung übliche Jahr 2030 angesetzt. Die allgemeine Verkehrsentwicklung bis zu diesem Prognosejahr, bedingt durch strukturelle Veränderungen außerhalb des Planungsraumes, wird anhand einer Prognosebetrachtung auf Grundlage der *Shell-Pkw-Szenarien 2040* (Shell Deutschland Oil GmbH, 2014) sowie gemäß der Veröffentlichung des Statistikamtes Nord „Bevölkerungsentwicklung in den Kreisen und Kreisfreien Städten Schleswig-

Holsteins bis 2030“ (Statistikamt Nord, 2016) angesetzt. Hierbei werden unter anderem der erwarteten Veränderungen der Jahresfahrleistung je Pkw, der Entwicklung des Motorisierungsgrades je Einwohner, der Güterverkehrsleistung sowie der Bevölkerungsentwicklung Sorge getragen.

Demnach findet im Kreis Pinneberg ausgehend vom Analysejahr 2021 bis zum Prognosejahr 2030 insgesamt eine Zunahme der Grundbelastung um ca. 2,8 % im **Pkw-Verkehr** statt.

Im Schwerverkehr wird entsprechend der *Verkehrsverflechtungsprognose 2030* (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 11.06.2014) landkreisweit von einer Zunahme des Transportaufkommens von 2010 bis 2030 um bis zu 20 % ausgegangen. Bei linearem Entwicklungsansatz entspricht dies ausgehend vom Basisjahr 2021 einer Verkehrszunahme um 8,1 % im **Schwerverkehr** (> 3,5 t).

Für den gesamten **Kfz-Verkehr** ergibt sich somit bei einem erhobenen Schwerverkehrsanteil von ca. 2,7 % entlang der *Kieler Straße (B 4)* bzw. 0,7 % im Bereich des Wohngebietes in der maßgeblichen Stunde der Verkehrsbelastung eine Zunahme des Kfz-Verkehres um etwa 2,9 % bzw. 2,8 % bis zum Prognosejahr 2030. In **Anlage 3.1** werden die herangezogenen Eingangsparameter sowie die rechnerische Ermittlung der Entwicklungsfaktoren aufgeführt.

Prognose-Nullfall 2030

Der Prognose-Nullfall 2030 (PNF) berücksichtigt die allgemeine Verkehrsentwicklung bis zum Prognosejahr 2030. Die Verkehrsstärken stellen sich an den relevanten Knotenpunkten zur maßgeblichen Spitzenstunde (16.30 bis 17.30 Uhr) folgendermaßen dar:

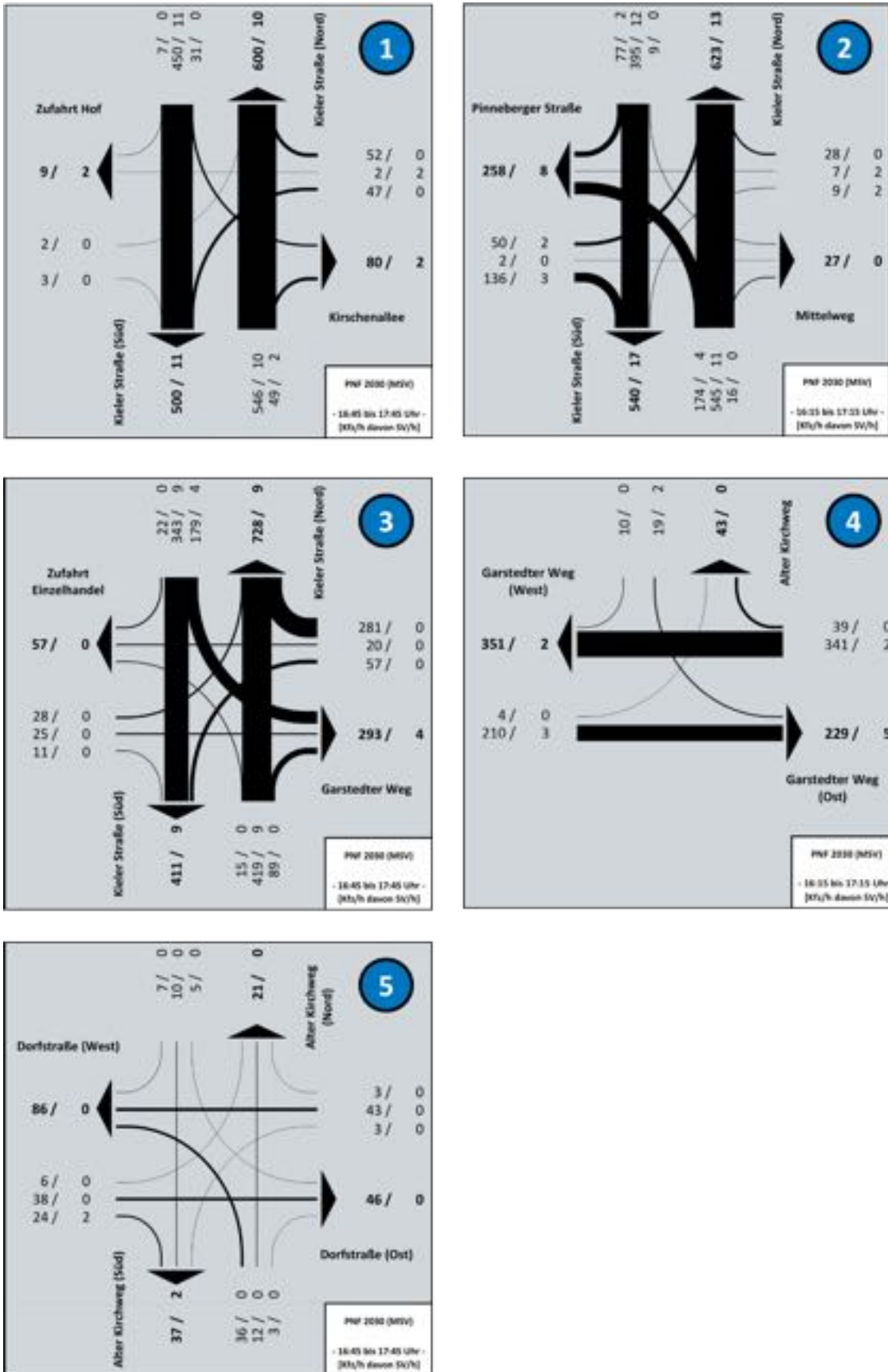


Abbildung 2-30: Verkehrserhebung – Prognose-Nullfall – MSV 2030

Insgesamt zeigen sich für die Verkehrserhebungen deutliche Belastungsstärken auf der *Kieler Straße (B 4)*, der *Pinneberger Straße (K6)* und dem *Garstedter Weg*. Hierbei liegt die Verkehrsbelastung des *Garstedter Weges* deutlich höher als in der klassifizierten Kreisstraße *Pinneberger Straße (K6)*. Die Verkehrsstärken liegen hierbei für die Funktion als Sammelstraße (Erschließungsstraße) im oberen Belastungsbereich.

Für den Knotenpunkt *Pinneberger Straße (K6)/Kieler Straße (B 4)/Mittelweg* ist im Prognose-Nullfall die Leistungsfähigkeit des vorfahrtsregulierten Knotenpunktes und damit der Verkehrsfluss nicht mehr gesichert. Hierbei sind insbesondere die Linkseinbiegenden aus der *Pinneberger Straße (K6)* in die *Kieler Straße (B 4)* betroffen. Auch aus dem *Mittelweg* ist das Einbiegen in die *Kieler Straße (B 4)* mit langen Wartezeiten verbunden und daher nicht mehr leistungsfähig. Die **Anlage 3.2** zeigt den Bewertungsfall für die Analyse 2021 sowie **Anlage 3.3** für die Prognose 2030 auf.

Unfallanalyse

Die Registrierung von Unfallpunkten liefert wichtige Hinweise auf Defizite im bestehenden Streckennetz. Sie stellt somit eine bedeutende Grundlage bei der Beurteilung der Verkehrssicherheit an Knotenpunkten und Straßenabschnitten dar. Aus der Bewertung von Defiziten lassen sich wiederum Maßnahmen baulicher sowie verkehrsrechtlicher Art herleiten, die der Steigerung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer dienen sollen.

Die Kartierung von Unfällen erfolgt durch die Statistischen Ämter des Bundes und der Länder [8]. Registriert werden alle Unfälle mit Personenschaden, bei denen die Polizei hinzugezogen wurde. Die tatsächlichen Unfallzahlen liegen demzufolge höher. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass die wichtigsten Unfalhhäufungsstellen durch die Daten bekannt sind, da zu erwarten ist, dass sich meldepflichtige und nicht meldepflichtige Unfälle an den gleichen Punkten im Straßennetz ereignen.



Abbildung 2-31: Unfälle 2017-2019

Die Gesamtzahl der registrierten Unfälle in der Gemeinde Hasloh im Untersuchungszeitraum von 2019 bis 2021 beträgt 20 (4 Unfälle 2021; 7 Unfälle 2020; 9 Unfälle 2019). Die Unfallbeteiligung von Radfahrenden und/oder Fußverkehren lag in der Gemeinde 2020 bei 2 von 7. 2021 und 2019 hingegen wurden keine Rad- oder Fußverkehrsbeteiligungen registriert.

Unfallhäufungsstellen werden bundeseinheitlich definiert. Eine Unfallhäufungsstelle mit Unfällen gleichen Typus liegt dann vor, wenn innerorts im Kreuzungs- oder Einmündungsbereich mindestens drei gleichgelagerte Verkehrsunfälle innerhalb eines Jahres stattfinden. Als Unfallhäufungsstellen traten keine Knotenpunkte bzw. Bereiche in Erscheinung

2.7.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Der öffentliche Personennahverkehr in der Gemeinde Hasloh wird aktuell durch den Schienenpersonennahverkehr der *Altona-Kaltenkirchen-Neumünster Eisenbahn GmbH (AKN)* durch die Linie A 1 zwischen Neumünster und Eidelstedt in Hamburg bedient. Die zugehörige Haltestelle *A Hasloh* liegt mittig im Gemeindegebiet, östlich der *Kieler Straße (B 4)* an der *Ladenstraße*. Zusätzlich verkehrt die Linie 395 zwischen Wedel und Garstedt mit vier Haltestellen im Gemeindegebiet. Abbildung 2-32 skizziert die Haltestellen und Linienverläufe des ÖV.

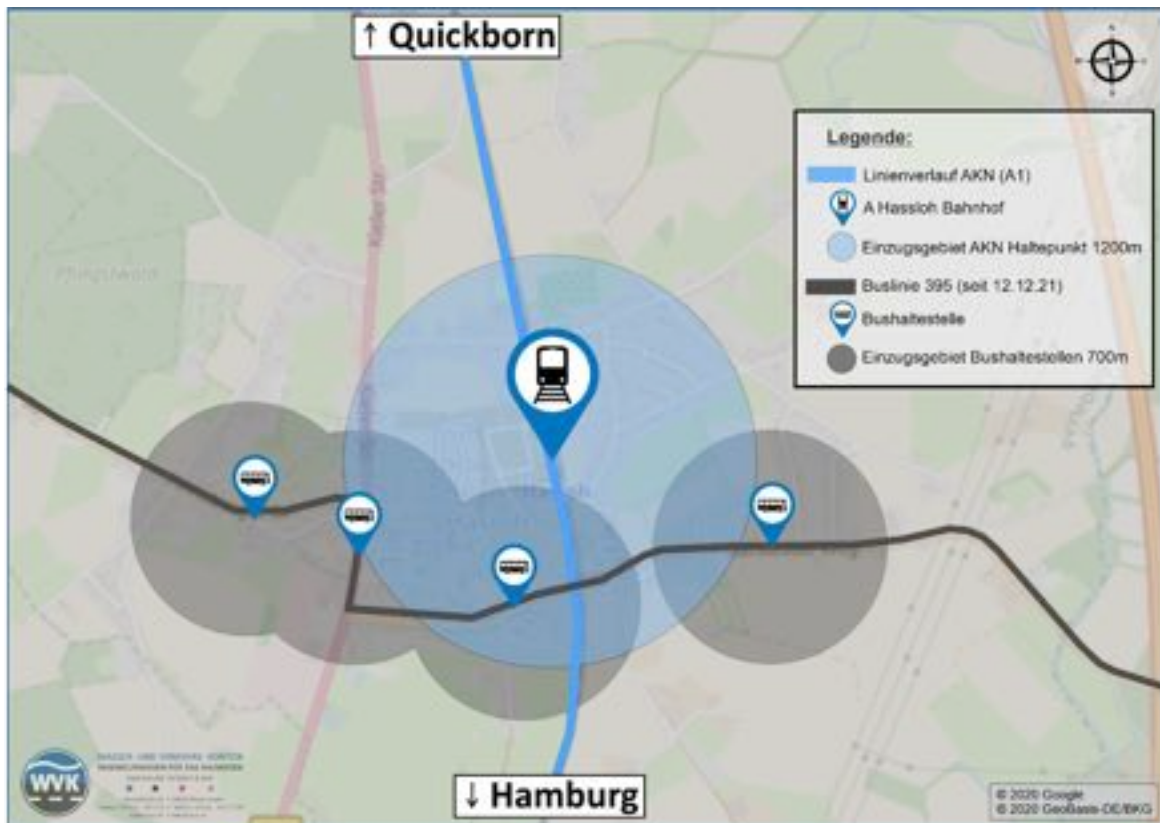


Abbildung 2-32: Übersicht der ÖPNV Anbindung sowie dessen Einzugsgebiet

Für die Gemeinde Hasloh als Grundzentrum ist ein Haltestelleneinzugsbereich von 800 bis 1200 m für den SPNV und ein Einzugsbereich von 500 bis 700 m für die Bushaltestellen anzunehmen. Abbildung 2-32 zeigt den Einzugsbereich für den SPNV, der für den Busverkehr ist entsprechend kleiner. Es zeigt sich, dass das Einzugsgebiet nicht ausreichend für das Gemeindegebiet ist. Neben dem westlichen Wohngebiet in der nördlichen *Alten Landstraße*, sind Teile entlang des *Alten Kirchweges* nur mittelmäßig bzw. nicht ausreichend qualitativ angeschlossen. Hinzu kommen Teile des *Klövensteen*. Die

beschriebenen Netzlücken werden nicht durch andere Mobilitätsangebote, wie Anrufsammeltaxen, Mitfahrbänke o.ä. verdichtet bzw. ergänzt.

2.7.4 Radverkehr

Die Verkehrsregelung des Radverkehrs wurden mittels einer MX7-360°-Bilderfassung und einer Ortsbesichtigung dokumentiert und auf Verkehrssicherheit und Rechtskonformität gemäß Straßenverkehrsordnung, StVO und der zugehörigen Verwaltungsvorschrift VwV-StVO hin untersucht. Die Abbildung 2-33 zeigt die Führungsformen des Radverkehrs im Bestand.

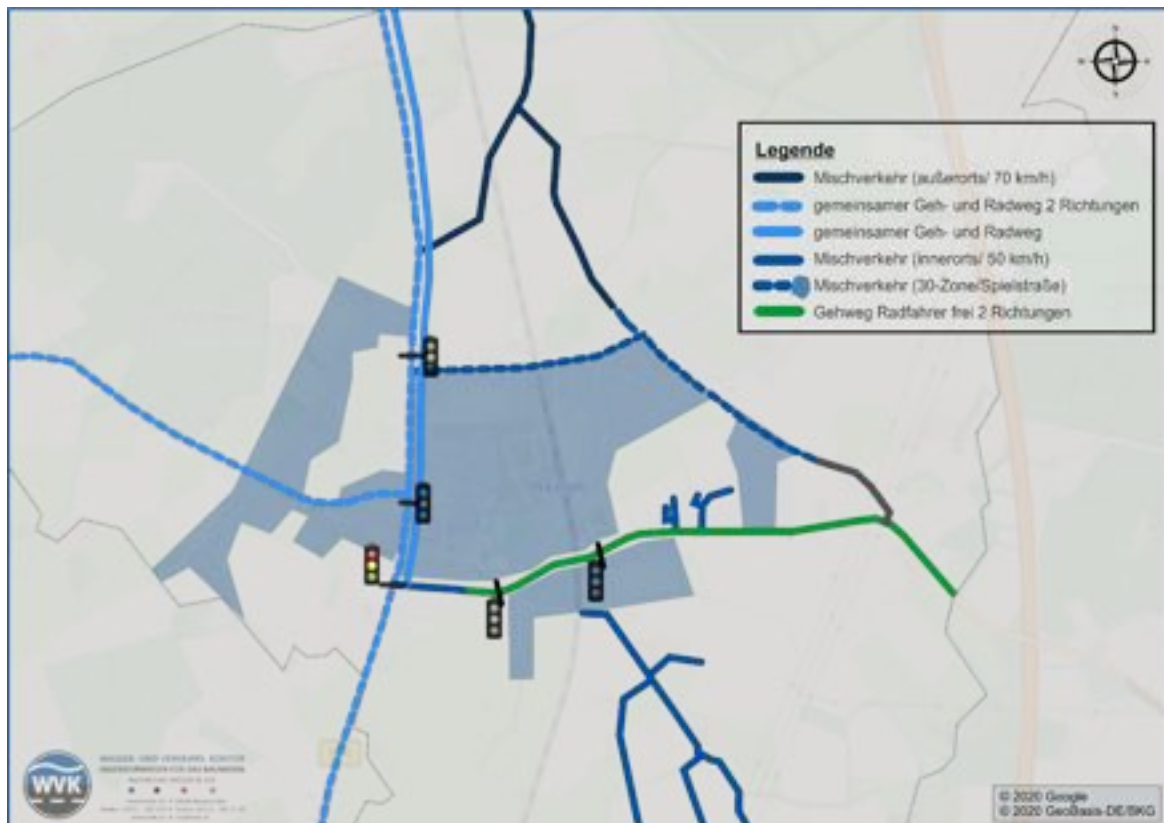


Abbildung 2-33: Übersicht der Radverkehrsführung

Die Radverkehrsregelung spiegelt, ebenso wie die Kfz-Verkehrsregelung, die innergemeindliche Struktur wieder. Entlang der Nord-Süd-Achse besteht im westlichen Seitenraum ein asphaltierter gemeinsamer Geh- und Radweg der in beide Richtungen befahren werden darf. Im östlichen Seitenraum ist ein gemeinsamerer Geh- und Radweg angelegt, der durchgehend rot gepflastert ist.

Im *Garstedter Weg* werden Radfahrende zunächst im Mischverkehr geführt, bevor im nördlichen Seitenraum ein rot gepflasterter Gehweg mit Radfahrer frei beschildert wird. Dieser zieht sich bis zur Gemeindegrenze durch. In der *Pinneberger Straße (K 6)* werden Radfahrende bis zur Gemeindegrenze auf einem einseitigen Zweirichtungsgeh- und radweg geführt. Dieser ist zunächst grau gepflastert und ab der *Alten Landstraße* asphaltiert.

Im restlichen Gemeindegebiet werden Radfahrende vollständig im Mischverkehr geführt. Dabei sind die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten (für den Kfz-Verkehr) von 70 km/h, 50 km/h, 30 km/h und verkehrsberuhigt existent.

Für Radfahrende besteht im Straßenraum eine Vielzahl potentieller Konfliktpunkte. Insbesondere bei der Führung im Seitenraum werden Radfahrende schnell übersehen, was auf Grund ihrer höheren Durchschnittsgeschwindigkeit zu Fußverkehren unfallträchtig ist. Abbildung 2-34 skizziert beispielhaft 14 Konfliktsituationen für Radfahrende. Zusätzlich zu den aufgeführten Konfliktsituationen bestehen für Radverkehre potentielle Defizite in der Infrastruktur, die der Nicht-Einhaltung der Entwurfsanforderungen (siehe Kapitel 3.2.7) geschuldet sind.



Abbildung 2-34: Konfliktpunkte für Radverkehre

Die Gemeinde Hasloh erreichen Radfahrende im Norden und Süden sowie über die *Pinneberger Straße (K 6)* auf einem gemeinsamen Zweirichtungsgeh- und Radweg. Dieser zieht sich entlang der *Kieler Straße (B 4)* durch die gesamte Gemeinde und wird größtenteils durch einen weiteren gemeinsamen Zweirichtungsgeh- und Radweg im gegenüberliegenden Seitenraum ergänzt. Gemäß *ERA 2010* (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2010) sind gemeinsame Geh- und Radwege mit mindestens 2,50 m zu dimensionieren. Dieses Regelmaß wird auf der gesamten Länge der *Kieler Straße (B 4)* nicht eingehalten und wird zusätzlich durch Behinderungen reduziert. Abschnittsweise ist die Führung des Geh- und Radweges undeutlich und damit nicht gut begreifbar. Eine eindeutige Wegeführung ist essentiell für die objektive Verkehrssicherheit. Hinzu kommen Mängel des baulichen Zustandes, welches ein hohes Sturz- und Gefährdungsrisiko bedingt. Dazu tragen auch immer wieder eingeschränkte Sichtverhältnisse bei. Darüber hinaus ist diese Führungsform stark abhängig vom Verhalten der Fußverkehre, was erheblichen Einfluss auf das subjektive Sicherheitsempfinden hat.

Neben der Verkehrssicherheit wird durch die Führungsform im Bestand der *Kieler Straße (B 4)* die Qualität des Verkehrsablaufes stark beeinflusst. Frei wählbare Geschwindigkeiten fallen weg, da Überholungen teilweise nicht möglich sind und weitere Störeinflüsse, wie an Grundstückszufahrten oder Einmündungen, die Geschwindigkeit beeinflussen. Hinzu kommen unnötige Halte an den nicht koordinierten Lichtsignalanlagen und Wegeführungen an Knotenpunkten, die vermeidbare Umwege erzeugen. In den Bereichen der Wohnbebauung werden Radverkehre im Mischverkehr geführt, was innerhalb von 30-Zonen oder verkehrsberuhigten Bereichen auch den Empfehlungen der Regelwerke entspricht.

2.7.5 Fußverkehr

Die Form der Fußverkehrsführung ähnelt der Radverkehrsführung und spiegelt ebenfalls den Gemeindecharakter wieder. Entlang der Nord-Süd-Achse werden Fußverkehre zusammen mit dem Radverkehr auf gemeinsamen Geh- und Radwegen geführt, die für beide Richtungen dem Radverkehr freigegeben sind. Auf dem *Garstedter Weg* werden zu Fuß Gehende auf einem Gehweg geführt, der für den Radverkehr freigegeben ist. In der Pinneberger Straße (K 6) bestehen beidseitig gemeinsame Geh- und Radwege, die jedoch nicht an allen Einmündungen eindeutig beschildert sind.

Im restlichen Gemeindegebiet werden zu Fuß Gehende auf Mischverkehrsflächen in verkehrsberuhigten Bereichen, 30-Zonen und Abschnitten mit 30 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit, auf ein- oder beidseitigen Gehwegen oder im unbefestigten Seitenraum geführt. Gehwege sind dabei teilweise innerhalb gleicher Straßenzüge unterbrochen, springen zwischen den Fahrbahnseiten oder sind als solche nicht eindeutig erkennbar, da Überschneidungen mit Grundstückszufahrten bestehen. In Bereichen mit land- oder forstwirtschaftlich geprägten Wegen, werden zu Fuß Gehende im Mischverkehr geführt bzw. im unbefestigten Seitenraum. Äquivalent zur Führung des Radverkehrs bestehen für Fußverkehre Verbindungen zwischen einzelnen Straßenzügen - vgl. **Abbildung 2-35**.

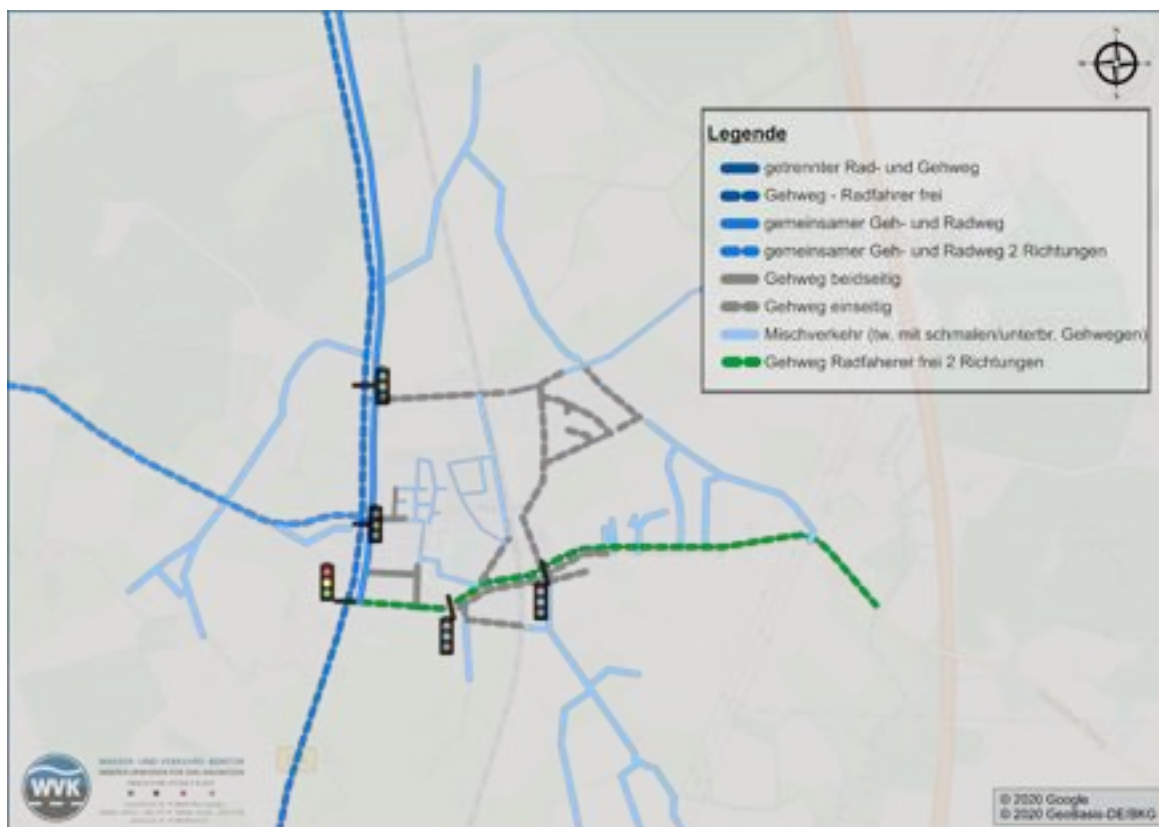


Abbildung 2-35: Übersicht der Fußverkehrsführung

Zu Fuß Gehende sind im Straßenverkehr die schwächsten Verkehrsteilnehmenden. Neben den Konflikten mit zusammengeführten Radverkehren im Seitenraum – vgl. Abbildung 4.1, entstehen an Knotenpunkten, Einmündungen, Grundstückszufahrten eine Vielzahl an potentiellen Konfliktsstellen. Hinzu kommen Behinderungen im Seitenraum durch Mülltonnen, Beschilderungen, Stromkästen, ruhende Verkehre, Bäume und Wurzelwachstum, Hecken und Grünflächen, die zu Konflikten führen können. Insbesondere für körperlich beeinträchtigte Personen sind derartige Konfliktsstellen komplex. Umso wichtiger ist die Einhaltung der Straßenraumdimensionierungen sowie die Umsetzung von Barrierefreiheit an Knotenpunkten und Einmündungen – vgl. Kapitel 3.2.8.

Das Fußverkehrsnetz in der Gemeinde Hasloh wird durch unterschiedliche Elemente geprägt. Positiv ist die Vielzahl der Wegeverbindungen innerhalb der Wohngebiete herauszustellen. Diese bedingt eine hohe Attraktivität, Sicherheit und Dichtigkeit im Fußverkehrsnetz. Der überwiegende Anteil der Gehwege entlang der Hauptverkehrsachsen ist jedoch nicht ausreichend dimensioniert, nicht barrierefrei und teilweise in einem schlechten Oberflächenzustand. In den Nebenstraßen stellen fehlende Gehwege sowie deren Übergänge und nicht eindeutig zugeordnete unbefestigte Seitenräume eine Herausforderung dar.

2.7.6 Ergebnisse aus den Beteiligungsformaten

Im Rahmen der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung (Padlet) waren der **Kfz-Verkehr** sowie der **Radverkehr** die am stärksten und am kontroversesten diskutierten Themengebiete. Die folgende Tabelle 2-7 stellt die angesprochenen Thematiken dar und zeigt in absteigender Reihenfolge, welches Thema die meisten bzw. die wenigsten Einträge oder Kommentare hatte. Mit „↔“ werden gegenteilige Meinungen gegenübergestellt, die jedoch mindestens zwei Mal von unterschiedlichen Personen genannt wurden.

Tabelle 2-7: Zusammenfassung Ergebnisse Padlet

Verortung in der Gemeinde	Angesprochene und diskutierte Thematiken
<i>Garstedter Weg</i>	<p>Geschwindigkeitsüberschreitungen Verkehrsberuhigende Maßnahmen, 30-Zone ↔ keine 30-Zone, Maßnahmen sind hinter dem Garstedter Weg (Brücke über die A7) notwendig Schulwegsicherung, Sichtachsen sichern (Hecken schneiden) Regelung der ruhenden Verkehre</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Kfz als „eigene“ Verkehrsberuhigung bedingt Gefahrenpotentiale ↔ Halteverbotszone führt zu Geschwindigkeitsüberschreitungen ○ Handwerksfahrzeuge o.ä. ebenfalls von Halteverbotszonen betroffen ○ Umgang Busverkehren und Haltestellenbereichen <p>Kreisverkehr am Knotenpunkt <i>Garstedter Weg/ Kieler Straße (B 4)/ Zufahrt Netto</i></p>
<i>Kirschenallee Alter Kirchweg</i>	<p>Geschwindigkeitsüberschreitungen Verkehrsberuhigende Maßnahmen Durchgangsverkehre vermeiden</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Brücke nach Quickborn ist nur bis 7,5t frei (vorherige Beschilderung fehlt) ○ Genutzt um Tempo 30 im Garsteter Weg zu umfahren, Ausweisung als Anliegerstraßen ↔ Verlagerung auf Garstedter Weg (Verkehrszunahme) <p>Schulwegsicherung</p>
<i>Mittelweg Kronkamp</i>	<p>Geschwindigkeitsüberschreitungen Verkehrsberuhigende Maßnahmen Durchgangsverkehre vermeiden Viele ruhende Verkehre in verkehrsberuhigten Bereichen Schul- und Kitawegsicherung</p>
<i>Bahnhofstraße Ladenstraße Dorfstraße</i>	<p>Geschwindigkeitsüberschreitungen Bahnübergang für Kfz-Verkehr öffnen Schulwegsicherung</p>
<i>Pinneberger Straße (K 6) Kieler Straße (B 4)</i>	<p>Knotenpunktumgestaltung: Kreisverkehr Geschwindigkeitsreduzierung auf der <i>Pinneberger Straße (K 6)</i> <i>Kieler Straße (B 4)</i>: gemeinsamer Geh- und Radweg abschnittsweise zu eng, in schlechtem Zustand</p>
<i>Hasloh gesamt</i>	<p>Querungsmöglichkeiten/ -hilfen schaffen Geschwindigkeitsüberschreitungen im gesamten Ort – Apell an Anwohner*innen Maßnahmen Geschwindigkeitsreduzierung Wohnstraßen als verkehrsberuhigte Bereiche Einengungen an Ortsein-/ -ausgängen Durchgangsverkehre verweilen lassen Parkraumorganisation – Stellplatzregelung für Neubauten, Bewohnerparken Umgehung im Zuge des nördlichen Gewerbegebietes schaffen</p>

Im Rahmen der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung war auch der **ÖPNV** ein diskutiertes Themengebiet. Für den Bahnhof wurden insbesondere mehr Stellplätze gewünscht. Kritisch wird hier die Fertigstellung der *Neuen Mitte* gesehen. Erwartet wird eine starke Auslastung der Bahnhofstellflächen durch Anwohner*innen der *Neuen Mitte*, da hier zu wenig Stellplätze eingeplant seien. Ebenfalls skeptisch wird die Veränderung der Bahnverbindung durch den Einsatz der neuen S-Bahnen gesehen. Es wird gewünscht zu berücksichtigen, dass der Bedarf an Umfeldmaßnahmen (wie Fahrradabstellanlagen, Parkplätze) steigen wird. Auch die Wartezeiten an den Bahnübergängen werden bereits heute als zu

lang beschrieben. Die Folgen durch eine S-Bahn, wie Taktverdichtungen, sollen insgesamt im Blick und ausreichend abgeschätzt werden.

Für den Busverkehr wird die langfristige Etablierung der Linie 395 in Hasloh gewünscht. Zusätzlich werden Verbindungen in Richtung Rellingen Krupunder, Norderstedt und zum Friedhof nach Bönningstedt sowie die allgemeine Anbindung an Nachbargemeinden angefragt. Auch das Thema Bürgerbus kommt im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung als Vorschlag auf.

Auch weitere **neue Mobilitätsformen** wurden im Zuge der ersten Beteiligungsformat mehrfach genannt bzw. den jeweiligen zugestimmt. Schlagworte wie Sharing-Systeme, Mobilitätsformen wie MOIA, Ladeinfrastruktur und Elektromobilität, E-Roller oder Mitnahmebänke wurden teils mehrfach aufgeführt. Hierbei wurde zusätzlich die Kooperation mit umliegenden Gemeinden aufgeführt, um neue Mobilitätsformen gemeinsam etablieren zu können.

Im Rahmen der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung war der **Radverkehr** neben dem Kfz-Verkehr das am stärksten diskutierte Themengebiet im Verkehrsbereich. Die Verkehrssituation für Radverkehre wurde insbesondere für die *Kieler Straße (B 4)* kritisiert. Ausfällig war, dass insbesondere die Abschnitte genannt wurden, die auch für den Kfz-Verkehr aufgeführt wurden. Hierzu zählt u.a. der Garstedter Weg. Insgesamt wurde eine Verbesserung der Radverkehrssituation in der gesamten Gemeinde gefordert. Eigenständige Radverkehrsanlagen, klare Regelungen gegenüber dem Kfz-Verkehr, eine Trennung zum Fußverkehr sowie das Ausnutzen und Schaffen von Wegeverbindungen zur Attraktivierung des Radverkehrs waren bedeutsame Inhalte der Beteiligungsformate. Auffällig waren hierbei die Menge und Länge der Kommentare unter den jeweiligen Einträgen im Padlet. Eine Verbesserung der Radverkehrssituation wird eindeutig seitens der Bürger:innen gefordert.

Auch der **Fußverkehr** und dessen Infrastrukturanlagen waren Thema des ersten Beteiligungsformates. Im Vordergrund der Diskussion stand die Schulwegsicherung sowie die Attraktivierung und Verbesserung der Fußverkehrsanlagen. Hier wurden insbesondere auch wieder die Abschnitte aufgeführt, die auch für den Rad- und Kfz-Verkehr bemängelt wurden. Zu schmale Fußwege, auch durch Bewuchs, die gemeinsame Nutzung mit Radfahrenden und fehlende Querungshilfen wurden aufgeführt. Insgesamt solle Hasloh eine Gemeinde sein, in der alle Wege auch zu Fuß sicher und attraktiv bewältigt werden können, heißt es mehrfach in der Öffentlichkeitsbeteiligung.

In der zweiten und dritten Öffentlichkeitsbeteiligung konnten die diskutierten Themen konkretisiert werden. Über eine Steckkarte konnten Hasloher:innen in der zweiten Beteiligung Wünsche und Anregungen in der Gemeinde verorten - Tabelle 2-8. Die Anzahl der Stecker kann dabei nicht zwangsläufig als Gewichtung zu zählen, da nicht in jedem Fall weitere Piktogrammstecker gesetzt wurden/konnten.

Tabelle 2-8: Zusammenfassung Ergebnisse Steckkarte

<u>Piktogramm</u>	<u>Anzahl Piktogramme</u>	<u>Beschreibung Ort (Straße, Kreuzung, etc.)</u>
Wegweisung	1	Wegweisung Bahnhof
Aufwertung Gehweg	3	<i>Ladestraße</i> , zwischen <i>Kirschallee</i> und <i>Dörpsring</i> , <i>Peter-Lunding-Weg</i> , <i>Garstedter Weg</i> Höhe Bogenstraße
Querungshilfen	4	Altersheim (<i>Kieler Straße</i>) zum Wald gegenüber, Kreuzung <i>Alwin-Brandt-Stieg / Straße</i> , <i>die Groote Kamp</i> und <i>Ladestraße verbindet</i> , <i>Kieler Straße</i> Höhe <i>Mittelweg</i>

Car-Sharing	4	• Netto Parkplatz (Car), Peter-Lunding-Schule/Am Sportplatz erste Linkskurve von Kronkamp aus kommend (Car), Bahnhof Hasloh (Car&Bike Sharing)
Radverkehrsinfrastruktur verbessern (Fahrradwege, Radfahrstreifen,...)	5	Garstedter Weg Höhe Schulstraße , Garstedter Weg Kreuzung Am Barkenkamp , Alter Kirchweg 100m nördlich zur Kreuzung Dorfstraße , Ostermoortwiete , Garstedter Weg Höhe Bushaltestelle " Peter Lundig Weg "
Fahrradabstellanlagen	6	Bushaltestelle Peter Lundig Weg , Schule , Bahnhof
Verbesserung der Angebots- und Taktzeiten	1	Bahnhof
Kreisverkehr	2	Kreuzung: Kieler Straße/Mittlweg , Garstedter Weg / Kieler Straße
Verkehrsberuhigung	3	• Kirschenallee , zwischen Kieler Straße und Ladestraße , Kreuzung Dorfstraße / Alter Kirchweg in westliche Richtung, Ende Bahnhofstraße (Nähe Bahnschienen) bis Höhe Bahnhof
Verkehrslenkung auf definierte Verkehrsachsen	1	Schulstraße
Tempolimit	7	Kieler Straße Höhe Alte Landstraße bis hinter Garstedter Weg (einmal durch's Dorf), Garstedter Weg ab Kieler Straße bis ?, Garstedter Weg Höhe Alter Kirchweg , Kreuzung Achtern Felln / Alter Kirchweg , Ortseingang Pinneberger Straße (Hochseilgarten) , Höhe Altersheim

In der dritten Öffentlichkeitsbeteiligung ging es für den Bereich Verkehr und Mobilität nochmals explizit um die Betrachtung bestimmter Problematiken und Themenbereiche. Über 25 Steckbriefe wurden potentielle Elemente für eine Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung vorgestellt. Über jeweils drei Klebepunkte sollten Hasloher:innen kennzeichnen, welche Themen bzw. Elemente ihnen am wichtigsten sind. Das Ergebnis zeigt Tabelle 2-9.

Tabelle 2-9: Auswertung Klebepunkte für potentielle Elemente der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung

Thema	Stimmungsbild
Öffentlicher Personennahverkehr	36
Radschnellverbindungen	22
Kita- und Schulweg	21
Fuß- und Radwegenetz	19
Ladeinfrastruktur	16
Verkehrslenkung	13
On-Demand-Verkehre	13
Fußverkehr - Ausbauquerschnitte	10
Führungsformen Radverkehr	10
Fußverkehr-Querung	9
Fahrradabstellanlagen	9
Barrierefreiheit	7
Verträglichkeit der Strecke	6
Mobilitätsbank	6
Leistungsfähigkeit an Knotenpunkten	5

Coworking-Spaces	5
Car-Sharing	5
Mobilitätsstation/-verknüpfung	3
Ruhender Verkehr	1
Mikromobilität	1

Zusätzlich sollten Hasloher:innen über ein Extrem-Stimmungsbild entscheiden, auf welchen Bereich in der Maßnahmenausarbeitung bzw. in der gesamten Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung der Hauptfokus gelegt werden soll. Folgende Auswertung (Tabelle 2-10) hat die Abstimmung ergeben:

Tabelle 2-10: Auswertung des Extrem-Stimmungsbild zur Fokuslegung

Verkehrsträger	Hauptfokus (Anz. Punkte)	Händisch ergänzt: Hauptfokus Senioren + Kinder
Kfz-Verkehr	4	
Rad- und Fußverkehr	10	x
ÖV & Mobilitätsformen	2	x
Kfz-Verkehr/Rad- und Fußverkehr	9	
Kfz-Verkehr/ÖV & Mobilitätsformen	0	
Rad- und Fußverkehr/ÖV & Mobilitätsformen	16	
Kfz-Verkehr/Rad- und Fußverkehr/ÖV & Mobilitätsformen	4	

2.8 Natur, Landschaft und Naherholung

Landwirtschaft und Naturflächen prägen das Landschaftsbild der Gemeinde. Über zwei Drittel der Gesamtfläche sind Vegetationsflächen unterschiedlicher Art. Die Nähe des Siedlungskörpers zu Natur und Landschaft stellt Vorzüge für Hasloh als ruhigen Wohnort mit vielen Möglichkeiten der Naherholung dar und prägt den dörflichen Charakter mit.

Der Siedlungskörper Haslohs ist vollständig von einem grünen Gürtel umgeben, der weitestgehend unter Landschaftsschutz (§ 26 BNatSchG) gestellt ist. Im Landesentwicklungsplan werden diese Bereiche aufgrund ihrer landschaftlichen Voraussetzungen ebenfalls als Gebiete mit besonderer Erholungseignung festgelegt. Der Grüngürtel schließt das unter Naturschutz gestellte Holmmoor, das sich über die Gemeindegrenze nach Quickborn erstreckt sowie das Hasloher Gehege im Nordwesten des Gemeindegebietes mit ein. Übrige Teile der Landschaft werden vor allem landwirtschaftlich genutzt. Das gesamte Gebiet lädt zum Spazieren, Radfahren und zu weiteren Outdoor-Aktivitäten ein. Auch innerhalb der Bebauung sind größere Frei- und Naturflächen vorhanden. Eine größere Freifläche befindet sich zwischen der Kieler Straße und der Alten Landstraße. Diese wird von dem Weg *Heidorns Eiergang* durchquert, der entlang des Regenrückhaltebeckens *Lütte Pütt* verläuft.

2.8.1 Hasloher Gehege

Der Mischwald Hasloher Gehege, auch Pfingstwald, schließt im Nordwesten an den Siedlungskörper und befindet sich im Bereich der Pinneberger Straße am Ortsausgang. Der Erholungswald gehört zu den schleswig-holsteinischen Landesforsten.

Ein kleiner Teil des Waldes, mit Zugang über die Pinneberger Straße, wurde mit einem Hochseilgarten ausgestattet. In dem Baumbestand, der an dieser Stelle überwiegend aus Eichen und Buchen besteht, befinden sich mehrere Kletterparcours. Innerhalb des Hasloher Geheges wurde außerdem ein Waldlehrpfad angelegt, der mit 5 km Länge als Rundweg durch den Baumbestand verläuft.

2.8.2 Holmmoor

Das Holmmoor ist Teil des Naturraumes „Hamburger Ring“ und gehört größtenteils zum Gemeindegebiet Haslohs. Der nördliche Bereich des Moores gehört zur Stadt Quickborn. Im Biotopenverbundsystem wurde das Moor als Schwerpunktbereich ausgewiesen, wodurch es eine besonders wichtige Bedeutung erhält.

Seit 1994 steht das etwa 110 Hektar große Gebiet, das die Hochmoorkörper als Kernzone und angrenzende Feuchtgrünlandflächen als Pufferzone mit einschließt, unter Naturschutz. Ursprünglich nahm das Moor eine Fläche ein, die im Osten bis zur Kreisgrenze reichte. Durch Torfgewinnung und Bewirtschaftung der Flächen verkleinerte sich das Moor und wurde stark entwässert. Durch den Bau der A7 wurde das Gebiet schließlich vollständig zerschnitten und geschädigt. Die negativen Auswirkungen auf das Moor als Lebensraum für Tiere und Pflanzen bestehen bis heute. Es werden Renaturierungsmaßnahmen durchgeführt.

Der Naturschutzverein Hasloh/Quickborn zur Rettung der Moore e.V. unterstützt die Maßnahmen zum Erhalt und zur Entwicklung des Holmmoors. Die Mitglieder waren nach der Gründung 1988 zunächst damit beschäftigt, das Moor von Müll zu befreien und kleine Flächen zu entkusseln. Über die Jahre wurden weitere Renaturierungsmaßnahmen durchgeführt.

Spaziergänger:innen können die Natur des Holmmores mit ihren moortypischen Pflanzenarten auf den verlaufenden Wanderwegen entdecken.

2.8.3 Ergebnisse aus den Beteiligungsformaten

Erhalt von Natur und Landschaft

Im Rahmen der Beteiligungsformate sprachen sich einige der Bürger:innen dafür aus, keine weitere Bebauung vorzunehmen oder bei der Siedlungsentwicklung Freiflächen nicht vollständig zu bebauen und die Lebensräume von Tieren und Pflanzen weitgehend zu erhalten. Von zu hoher Verdichtung sei abzusehen. Darüber hinaus betonten viele der Teilnehmer:innen, dass die bestehenden Grünflächen und -strukturen weiterentwickelt werden sollten. Sie wünschen sich dabei unter anderem die Bereitstellung von Mitteln zur gärtnerischen Gestaltung und Pflege öffentlicher Flächen seitens der Gemeinde. Eine weitere Idee bestand darin, Bürgerpatenschaften für öffentliche Beete zu vergeben. Zusätzlich sollten mehr Schutzräume für Natur und Tiere ausgewiesen werden.

Bei der Frage nach der Bewertung bestehender Maßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft äußerten 13 Teilnehmer:innen, dass diese unzureichend seien, während sechs diese für gut befanden.

Freiraum und Aufenthaltsqualität

Die Teilnehmer:innen der Beteiligungsworkshops merkten außerdem an, die bestehenden Freiflächen und Wegeverbindungen müssten aufgewertet werden. Als Ideen nannten sie dazu, Sitzmöglichkeiten und Mülleimer aufzustellen und Beleuchtungen anzubringen.

Während eines Beteiligungsworkshops wurden die Teilnehmer:innen dazu aufgerufen, das grüne Wegenetz zu bewerten. 14 Personen bewerteten es mit „schlecht“ bis „mittelmäßig“, eine Person gab eine gute Bewertung ab.

Outdoor-Aktivitäten

Als Wünsche wurden außerdem weitere Freizeitmöglichkeiten genannt. Zum Beispiel eine Hundewiese, eine Skateanlage oder ein Wald- oder Abenteuerspielplatz könnten dabei das bestehende Angebot ergänzen. Auch die Reaktivierung des Trimm-Dich-Pfads im Hasloher Gehege wurde angesprochen. Bestehende Spielplätze sollten durch Beleuchtungen und überdachte Unterstände ausgebaut werden.

Bei der Abfrage eines Meinungsbildes gaben fünf Personen an, es gebe ausreichend Outdoor Spiel- und Sportangebote, zehn Personen, das Angebot sei nicht ausreichend.

Energieversorgung

Eine Vielzahl der Teilnehmer:innen sprach sich im Rahmen der Beteiligungsworkshops für die Nutzung und Förderung regenerativer Energien aus. Interesse bestand dabei unter anderem an der Erstellung eines nachhaltigen Energiekonzeptes. Es wurde insbesondere dafür plädiert, dass vor allem große Flächen und Gebäudedächer mit Solarzellen ausgestattet werden sollten. Zusätzlich könnten Biogas-Anlagen zur Energieversorgung verwendet werden.

16 der Teilnehmer:innen des zweiten Beteiligungsworkshops stimmten für ein klimaneutrales Hasloh bis 2035, keine Person stimmte dagegen. Hinsichtlich kreislaufgerechten Bauens (Verwendung ausschließlich recyclingfähiger Materialien) stimmten neun Personen mit „ja“, eine mit „nein“.

2.8.4 Stärken und Herausforderungen im Bereich Natur und Landschaft

Tabelle 2-11: Stärken und Herausforderungen Haslohs im Bereich Natur und Landschaft

Natur und Landschaft	
Stärken	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> Nähe zur Natur, grünes Wohnumfeld 	<ul style="list-style-type: none"> Grünes Wegenetz ausbaufähig
<ul style="list-style-type: none"> Vielfalt an Naherholungsmöglichkeiten Spiel- und Sportflächen in der Ortsmitte vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> Outdoor-Aktivitäten nicht ausreichend vorhanden und überwiegend ausbaufähig
	<ul style="list-style-type: none"> Ausbau regenerativer Energieversorgung erforderlich Förderung des kreislaufgerechten Bauens

2.9 Zusammenfassende Betrachtung zur Bestandsaufnahme

Aufgrund ihrer Nähe zur Natur, ihrer Lage zwischen der Metropole Hamburg und der Stadt Quickborn und ihrer Bedeutung als Wohnstandort mit dörflicher Struktur bietet die Gemeinde eine hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität.

Der Siedlungskörper der Gemeinde ist nahezu vollständig von Landschaftsschutzgebieten umgeben. Weitere Natur- und Freiflächen befinden sich innerhalb des Siedlungskörpers und machen die Qualität des „Wohnens im Grünen“ aus. Mit dem Naturschutzgebiet *Holm Moor* und dem *Hasloher Gehege* besitzt die Gemeinde wertvolle Naturräume. In diversen übergeordneten Planwerken werden der Wert dieser Landschaften sowie ihr Schutz bekräftigt (siehe auch Kapitel 2.8).

Ein grünes Wegenetz, das die Frei- und Naturräume verbindet und deren Aufenthaltsqualität erhöht, ist in Teilen vorhanden. An einigen Stellen der Gemeinde besteht ein Erweiterungs- und Ausbaubedarf. Im Bereich der Ortsmitte sind bereits Spiel- und Sportflächen vorhanden. Um ein flächendeckend gutes Angebot an Outdooraktivitäten und attraktiven Wegeverbindungen zu schaffen, müssen Maßnahmen zur Umsetzung erfolgen. Aus den Teilnehmungsformaten geht hervor, dass weitere öffentliche und zentrale Treffpunkte gewünscht werden. Diese sollten dabei vor allem generationsübergreifend genutzt werden können (siehe auch Kapitel 2.4.4, 2.6.3 und 2.8.3.)

Weitere Freizeitmöglichkeiten und Begegnungsorte sind durch das vielfältige Vereinsangebot gegeben. Es leistet einen großen Beitrag zur Dorfgemeinschaft und sollte weiterhin gefördert werden. Dazu gehört auch die Bereitstellung von Räumlichkeiten (siehe auch Kapitel 2.4.4).

Die Gemeinde Hasloh bietet mit zwei Kindergärten und einer Grundschule Betreuungs- und Bildungsangebote für Kinder bis zur 4. Klasse. Insbesondere im Bereich der Kindertagesstätten und der Krippen sollte das Platzangebot jedoch dringend innerhalb der Gemeinde ausgebaut werden, da diese in direkter Nähe zum Wohnstandort erreichbar sein sollten (siehe auch Kapitel 2.4.3).

Defizite bestehen bei der medizinischen Versorgung, die insbesondere im Hinblick auf die zunehmende Alterung der Bevölkerung immer erforderlicher wird. Apotheken nicht vor Ort, sondern in den

Nachbargemeinden vorhanden und daher für Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, nur begrenzt erreichbar. Auch im Bereich Einzelhandel und Dienstleistung bestehen Bedarfe an einer Erweiterung des Angebotes (siehe auch Kapitel 2.4.1 sowie 2.4.2).

Hasloh verfügt als nahezu reiner Wohnstandort nur über eine geringe Anzahl an Arbeitsplätzen. Störendes Gewerbe ist daher kaum vorhanden, wodurch die Wohnqualität des Ortes umso mehr an Bedeutung gewinnt. Dabei sind überwiegend kleinere und familiäre Betriebe ansässig, die zur Identität der Gemeinde beitragen. Aufgrund der bis heute anhaltenden Präsenz der Landwirtschaft im Ort gewinnt Hasloh neben einer hochwertigen Kulturlandschaft auch an Naherholungs- und Freizeitwert, wodurch sich Stärken und Potenziale ergeben. Verbesserungsbedarfe bestehen im Hinblick auf Erweiterungsmöglichkeiten für ansässige Betriebe (siehe auch Kapitel 2.6.1 und 2.6.2).

Durch die gute Erreichbarkeit Hamburgs, die durch den derzeitigen S-Bahn Ausbau noch weiter verbessert wird und die gleichzeitige naturnahe Lage bietet Hasloh Vorzüge für den Tourismus. Bisher gibt es in der Gemeinde vergleichsweise wenig Übernachtungsmöglichkeiten. Auch im Bereich Gastronomie besteht Ausbaupotenzial (siehe auch Kapitel 2.6.3).

Städtebauliche Mängel sind im Bereich des Bahnhofes vorhanden und sollten behoben werden. Aufgrund der Lage im Mittelpunkt des Siedlungskörpers und des S-Bahn Ausbaus besteht in diesem Bereich ein hohes Potenzial, einen zentralen Versorgungs- und Begegnungsort zu schaffen.

Die verkehrliche Situation in der Gemeinde Hasloh ist durch den nord-südlichen Verlauf der Kieler Straße (B 4) stark von überregionalen Kfz- Verkehren geprägt. Aber auch das Nebennetz zeigt eine starke Auslegung auf den Kfz-Verkehr und weniger auf die Aufenthaltsfunktion. Radverkehre finden kaum Berücksichtigung und finden häufig nicht gesetztes konforme Führungsformen auf. Ebenso wird dem Fußverkehr wenig Raum zugesprochen. Überwiegend einseitige Gehwege, die zusätzlich unterdimensioniert und nicht barrierefrei ausgebildet sind, sind dabei für zu Fußgehende vorhanden. Der ÖPNV hat durch den Ausbau der S-Bahn großes Potential und wird durch eine Buslinie ist West-Ost-Verbindung ergänzt. In der Summe bestehen für die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung große Entwicklungspotentiale zur Förderung und Stärkung des Umweltverbundes sowie zur leistungsfähigen Regulierung der Kfz-Verkehre.

Die gehobene Wohn- und Lebensqualität der Gemeinde Hasloh gilt es zu festigen und zu fördern. Ohne künftig attraktive Angebote für Familien zu vernachlässigen, müssen weitere Wohnangebote im heute noch unterrepräsentierten Bereich der kleinteiligen, barrierefreien Wohnungen auf der Etage vor allem in Zentrumsnähe geschaffen werden, um dem demographischen Wandel noch besser Rechnung zu tragen. Kleinsthaushalten (insbesondere Haushaltsgründer:innen und Senior:innen) wird so die Möglichkeiten geboten, „im Ort zu bleiben“.

3 Ortsentwicklungskonzept

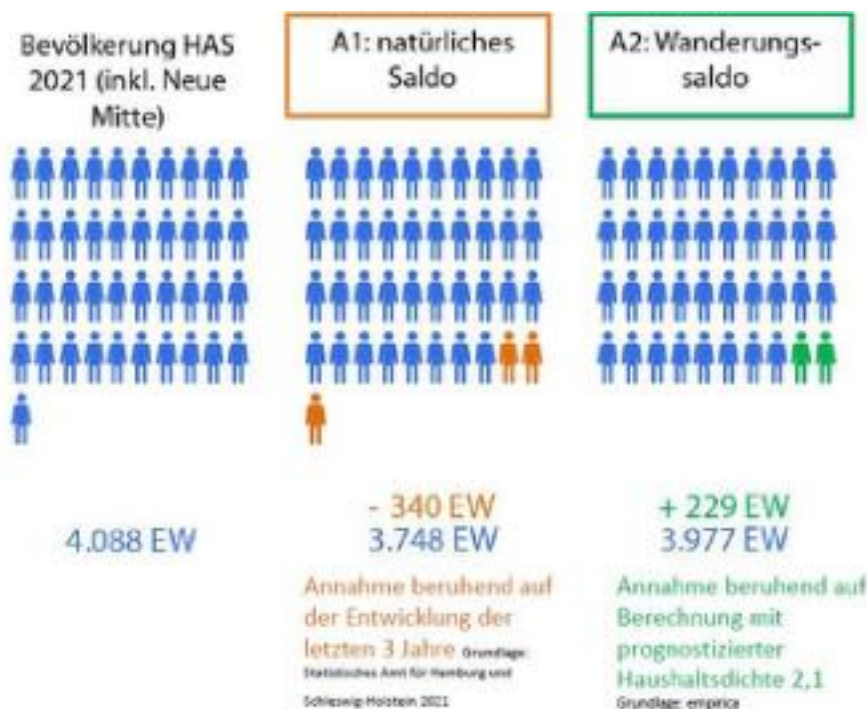
3.1 Ziel für die Bevölkerungsentwicklung

Eine zentrale Fragestellung des Ortsentwicklungskonzeptes ist die künftige Bevölkerungsentwicklung. Die Gemeinde setzt sich diesbezüglich ein Ziel bzgl. des Maßes, in dem sie ein Wachstum anstrebt, um sich einerseits zukunftsfähig aufzustellen und andererseits den Wachstumsdruck zu steuern. Maßgebliche Instrumente der Gemeinde sind dabei die Steuerung über die verbindliche Bauleitplanung und ein kontinuierliches Monitoring der Entwicklung. Mit dem Ortsentwicklungskonzept wird dieses Ziel für die nächsten 20 Jahre als Grundlage hinsichtlich der Siedlungspolitik als auch weiterer Maßnahmen formuliert. Bei der Bemessung des Wachstums sind die Zusammenhänge zwischen Bevölkerungszahl und -struktur einerseits und dem Funktionieren der sozialen und technischen Infrastruktur sowie der Versorgungseinrichtungen andererseits in den Blick zu nehmen.

Im Planungs- und Beteiligungsprozess sind verschiedene Wachstumsszenarien bezogen auf die Einwohnerzahl diskutiert worden, die jeweils unterschiedliche Auswirkungen auf die kommunale Infrastruktur haben, um eine qualifizierte Entscheidungsgrundlage für die politischen Vertreter:innen zu haben.

Diese basieren auf einer exemplarischen Berechnung und Annahmen zur Bevölkerungsentwicklung innerhalb der nächsten 20 Jahre von 2021 bis 2041.

Grundlage der Wachstumsszenarien: exemplarische Berechnung zu einer möglichen Bevölkerungsentwicklung



Zunächst wurde die Frage beantwortet: Was passiert, wenn die Bevölkerungsentwicklung nicht aktiv gesteuert wird? Zwei Faktoren bestimmen im Wesentlichen die Bevölkerungsentwicklung:

- Natürliches Saldo: Relation zwischen Geburten und Sterbefällen
- Wanderungssaldo: Relation zwischen Zu- und Abwanderung

Prognosen zu dergleichen Wirkungszusammenhängen sind naturgemäß schwierig und daher mit einer gewissen Ungenauigkeit behaftet. Um dennoch eine Einschätzung für die Entwicklung in Hasloh abgeben zu können, wurden daher zwei Annahmen getroffen, die im Folgenden näher erläutert werden (A1 und A2). Auf Grundlage dieser Annahmen erfolgte eine exemplarische Berechnung als Anhaltspunkt über künftige Dynamiken und zur Veranschaulichung der Prozesse:

A1: Geburten < Sterbefälle

Jährlich sterben mehr Menschen als geboren werden (demographischer Wandel): die Bevölkerungszahl nimmt ab oder, wissenschaftlich ausgedrückt: das natürliche Bevölkerungssaldo ist negativ. Gleichzeitig altert die Bevölkerung (siehe Kapitel 2.4.1).

Ein Blick auf die Entwicklungen in Schleswig-Holstein zeigt, dass der Überschuss an Gestorbenen innerhalb der letzten 20 Jahre zunächst stark angestiegen ist, sich in den letzten fünf bis zehn Jahren allerdings auf in etwa gleichbleibendem Niveau eingependelt hat.

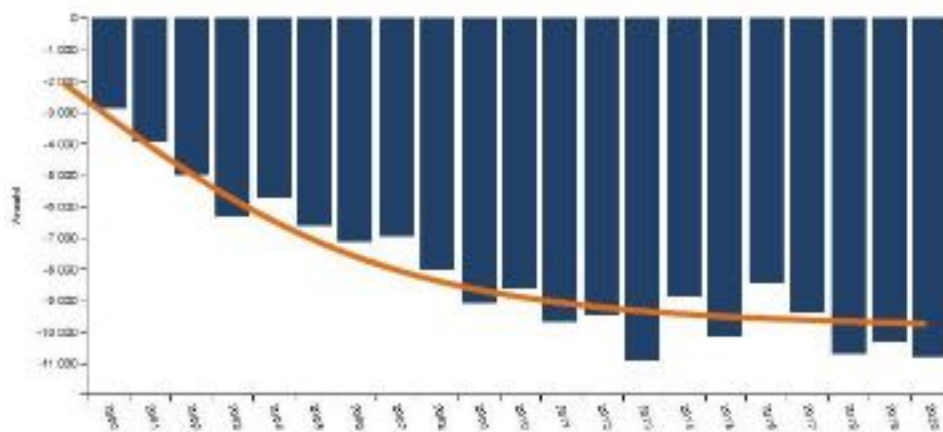


Abbildung 3-1: Natürliches Bevölkerungssaldo in Schleswig Holstein von 2000 bis 2020 (Grundlage: Statistikamt Nord 2022, WRS)

Zeit	Geborenen (+) bzw. Gestorbenenüberschuss (-)	
	Anzahl	je 1 000 Einw. ⁻¹
2015	-19	-5,4
2017	-16	-4,4
2018	-15	-4,0
2019	-25	-6,7
2020	-11	-2,9

Abbildung 3-2: Natürliches Bevölkerungssaldo in Hasloh (Statistikamt Nord 2022)

Für eine exemplarische Berechnung des natürlichen Saldos in Hasloh wiederum wurde ein Mittelwert für die Jahre 2018 bis 2020 (aktuellste verfügbare Daten) herangezogen. Daraus ergibt sich ein Wert von -17 Personen pro Jahr. Hochgerechnet auf 20 Jahre sterben also 340 Menschen mehr als geboren werden, d.h. die Bevölkerung nimmt entsprechend ab. Als Berechnungsgrundlage dient die Summe von Einwohner:innenzahl 2021 und erwartetem Zuwachs durch den zweiten Bauabschnitt der Neuen Mitte (siehe Seite 68).

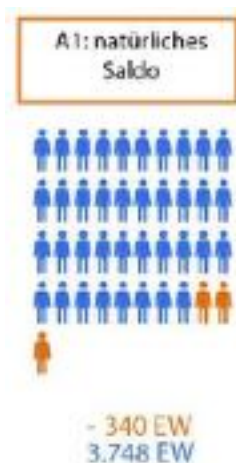


Abbildung 3-3: Annahme zur Entwicklung des natürlichen Saldos von 2021 bis 2041 (WRS)

A2: Zuwanderungen > Abwanderungen

Aufgrund der gehobenen Wohn- und Lebensqualität in der Gemeinde und insbesondere durch die Nähe zur Metropole Hamburg wird für die Gemeinde eine Zuwanderung oder, wiederum wissenschaftlich ausgedrückt, ein positives Wanderungssaldo erwartet.

Es besteht daher eine so große Nachfrage nach Wohnraum in Hasloh, dass auch der Wohnungsbestand sie nicht befriedigen kann. Ohne die Bereitstellung weiterer Wohnungen steht Zuwandernden nur der Bestand zur Verfügung. Werden Wohnungen frei, werden diese wieder bezogen. Aufgrund der (statischen) Verkleinerung der Personenzahl je Haushalt können daher (rechnerisch) weniger Personen nachziehen als die Bevölkerung durch das Geburtendefizit geschrumpft ist: Bei einer Abnahme von 2,16 auf 2,1 Personen pro Haushalt ergibt sich eine Zuwanderung von 229 Personen.

$$2,1 \text{ Personen pro Haushalt} * 1.894 \text{ Wohneinheiten}$$

$$(1.749 \text{ Wohneinheiten im Bestand zzgl. } 145 \text{ Wohneinheiten Neue Mitte 2}) = 3.977 \text{ Einwohner:innen}$$



Abbildung 3-4: Annahme zur Entwicklung des Wanderungssaldos von 2021 bis 2041 (WRS)

Addiert man diese Zahl zum Ergebnis der Annahme A1, ergibt sich insgesamt eine Bevölkerungsschrumpfung von $(340 - 229 =) 111$ Personen. Dies entspräche einer Rate von etwa $-0,14 \%$ pro Jahr über 20 Jahre bis 2041 für den Fall, dass kein neuer Wohnraum geschaffen wird.

Wachstumsszenarien

Wie geschildert, übersteigt die Nachfrage das im Bestand vorhandene Angebot. Werden daher weitere Wohnungen bereitgestellt, ist davon auszugehen, dass diese genutzt werden. Die Steuerung der Bereitstellung von neuem Wohnraum mit Hilfe von Bebauungsplänen führt entsprechend zu einem Wachstum der Bevölkerung. Die Stärke dieses Wachstums hat dabei immer einen Einfluss auf die Auslastung der bestehenden Infrastruktureinrichtungen, insbesondere Kitas und Schulen. Um diese Konsequenzen zu verdeutlichen, werden Szenarien zu unterschiedlichen Wachstumsstärken aufgestellt und erläutert. Auch diese sind lediglich exemplarisch zu verstehen.

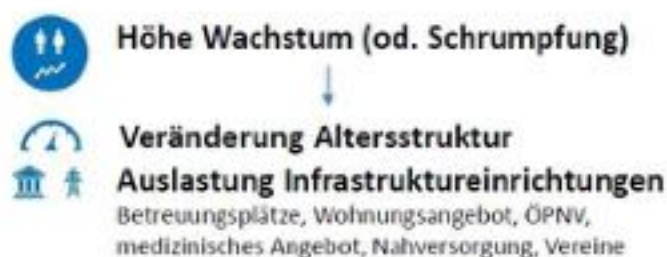


Abbildung 3-5: Auswirkungen von Wachstumsprozessen auf die bestehende Infrastruktur (WRS)

Wichtig ist in der Realisierung aller Szenarien, die Entwicklung schrittweise und gleichmäßig zu betreiben. So können kurzfristige Überlastungen (verbunden mit temporären Ausbaurfordernisse) oder mangelnde Auslastungen auftreten. Entsprechend ist eine gezielte Steuerung der intendierten Entwicklung über die Bauleitplanung erforderlich.

A. Szenario - 0,14 % pro Jahr: „Stillstand“ ohne städtebauliche Entwicklung

Dieses Szenario zeigt die Auswirkungen auf, wenn keine Neubautätigkeit stattfindet.

Die o.g. Annahmen zum natürlichen Saldo und zum Wanderungssaldo vorausgesetzt, würde sich die Altersstruktur weiter verschieben und so der demographische Wandel in der Gemeinde verstärkt werden. Dieser Prozess würde langfristig die Auslastung von Einrichtungen der sozialen Infrastruktur wie zum Beispiel Schulen, die Feuerwehr oder Sportvereine oder des vorhandenen Einzelhandels gefährden. Dies zöge mittel- bis langfristig ein Infragestellen dieser Infrastrukturen bis hin zu deren Schließung nach sich, würde damit einen Teil der Attraktivität Haslohs nehmen und könnte so eine Schrumpfung des Ortes einleiten.

B. Szenario 0 % pro Jahr: Städtebauliche Entwicklung zum Erhalt der Bevölkerungszahl

Um die Bevölkerungszahl auf dem heutigen Niveau zu halten, müsste ein Wachstum generiert werden, das die o.g. Schrumpfung durch das Zusammenspiel von natürlichem Saldo und Wanderungssaldo wieder ausgleicht. Damit könnte der Ist-Zustand der Infrastrukturauslastungen erhalten werden. Lediglich aktuelle Bedarfe müssten angepasst werden. Gleichzeitig können gewünschte Angebote, die über aktuelle Bedarfe hinausgehen, nur erschwert umgesetzt werden, da eventuell nicht ausreichend Nachfrage besteht und die Auslastung nicht gesichert ist.

C. Szenario 0,5 % bis 1 % pro Jahr: „leichtes bis mittleres Wachstum“

Ein „moderates“ oder „leichtes“ Wachstum von „0,5-1%“ pro Jahr könnte hingegen dazu führen, dass erhöhte Bedarfe und Ansprüche zur Erweiterung der bestehenden Infrastruktureinrichtungen

entstehen. Zusätzlich wird aber die Bereitstellung neuer Angebote vereinfacht. In diesem Szenario kann das geplante Wachstum größtenteils über Nachverdichtung im Bestand erzielt werden und es ist – je nach Flächenverfügbarkeit und Bereitschaft der Grundstückseigentümer zur Umsetzung – nur eine geringe bis moderate Ausweisung von neuen Siedlungsflächen notwendig.

D. Szenario 2 % pro Jahr: „mittleres bis starkes Wachstum“

Das Szenario „2%“ pro Jahr beschreibt ein mittleres bis starkes Wachstum der Bevölkerung. Bei den bestehenden Infrastruktureinrichtungen kann es langfristig zu einer Überlastung kommen und deren Erweiterungen erfordern. Ausreichend neuer Wohnraum ist nicht mehr größtenteils über Nachverdichtung und punktuellen Entwicklungen im Innenbereich realisierbar. Es müssten in größerem Umfang neue Wohngebiete erschlossen werden.

Ziel der Gemeinde Hasloh ist es, eine stetige Auslastung der sozialen Infrastrukturen und damit den Erhalt der infrastrukturellen Angebote sicherzustellen. Darüber hinaus bestehen Wünsche zur Realisierung neuer Angebote, die beispielsweise die (Nah-)Versorgung, Freizeitangebote und die Entwicklung von Frei- und Naturräumen betreffen.

Im Rahmen eines Beteiligungsworkshops wurden die Bürger:innen dazu befragt, für welche Entwicklung sie sich für die kommenden Jahre in Hasloh entscheiden würden (siehe auch Kapitel 2.4.5). 78 Hasloher:innen haben dabei abgestimmt. Die Mehrheit sprach sich dabei mit 41 Stimmen für ein Wachstum von 0,5 % pro Jahr aus. 18 Stimmen wünschten sich ein Wachstum von 1 % pro Jahr, 13 Personen ein Gleichbleiben der Bevölkerungszahl. 2 Personen stimmten für eine Bevölkerungsschrumpfung, 4 Personen für ein Wachstum von 2 % pro Jahr.

Die Gemeindevertretung definierte nach eingehender Diskussion der Auswirkungen der Szenarien und unter Berücksichtigung der Beteiligungsergebnissen ein Wachstum von etwa 0,5 % bis 1 % pro Jahr für sich als Handlungsgrundlage. Die Gemeinde wird dabei möglichst jährlich nach Evaluation der jeweils aktuellen Bevölkerungszahlen und -entwicklungen die weitere Entwicklung steuern. Aus planerischer Sicht lässt sich die Entscheidung mit den angestrebten Zielen vereinbaren und wird empfohlen.

Zur Vereinfachung der Darstellung wird in diesem Konzept der Mittelwert 0,75% als rechnerische Größe für das Bevölkerungswachstum innerhalb des Zielkorridors zwischen 0,5 und 1 % zugrunde gelegt. Ausgehend von der Bevölkerungszahl mit Stand vom 31.12.2021 von 3.775 zzgl. 313 Einwohner:innen, die voraussichtlich in der Neuen Mitte 2 hinzukommen werden. Dadurch ergibt sich ein Ausgangswert von 4.088 Einwohner:innen.

Für die Umsetzung des Konzeptes sind hierbei ausdrücklich der unverbindliche Charakter dieses strategischen Orientierungsrahmens sowie das „Wenn-dann-Prinzip“, also das o.g. kontinuierliche Evaluieren und (Nach-) Steuern, hervorzuheben. Demographische Vorgänge und Prognosen sind starken Schwankungen unterworfen, von Rahmenbedingungen abhängig und basieren oftmals auf Schätzungen und Berechnungen, was das Entwickeln konkreter Zukunftsbilder auf kommunaler Ebene nur bedingt zulässt. Nur wenn alle getroffenen Annahmen (Geburten- und Sterberaten, Wanderbewegungen, Bauvorhaben etc.) eintreten, ist mit diesen Entwicklungen zu rechnen. Die örtliche Realisierbarkeit (u.a. politische Entwicklungsziele oder die Verfügbarkeit der Flächen) kann naturgemäß in eine solche Prognose nicht einbezogen werden.

3.2 Allgemeine Planungsgrundsätze des Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes

Das Hauptziel in der Planung und dem Entwurf von Straßen ist die Verträglichkeit der Nutzungsansprüche untereinander und mit der Umfeldnutzung, die auch die Verbesserung der Verkehrssicherheit einschließt. Voraussetzung für die Verträglichkeit ist, dass Straßenräume in ihrer ganzen Vielfalt erfasst und unter Abwägung aller Nutzungsansprüche und ihrer jeweiligen Bedeutung bewertet werden. **In den Schriftwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen sind die Planungs- und Entwurfsgrundlagen für die jeweiligen Verkehrsträger aufgeführt. Diese sind in jedem Fall zu berücksichtigen.**

Die Nutzungsansprüche der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden erwachsen maßgeblich aus der Funktion der Straße. Drei wesentliche Funktionen werden bei der Betrachtung von Straßentypen unterschieden:



Abbildung 3-6: Grundfunktionen von Straßen

Straßen, die eine **Verbindungsfunktion** für den Kfz-Verkehr innehaben, werden oftmals als Hauptverkehrsstraßen bezeichnet. Aufgrund der Konzentration und Bündelung von Kfz-Verkehrsströmen ist der Kfz-Verkehr die vorherrschende Verkehrsart und nimmt entsprechend den Großteil des zur Verfügung stehenden Straßenraumes ein. Außerhalb bebauter Gebiete haben Straßen zumeist eine verbindende Funktion inne. Im innerstädtischen bzw. -gemeindlichen Bereich sind Straßenräume oftmals mit Funktionen überlagert. Besondere Konflikte entstehen dann, wenn zwei Funktionen gleichzeitig mit hohen Quantitäts- und Qualitätsansprüchen realisiert werden sollen. Im Zuge der Planung und Umgestaltung von Straßenräumen sind diese Ansprüche unter anderem unter dem Aspekt einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung gegeneinander abzuwägen.

Erschließungsstraßen dienen innerhalb bebauter Gebiete insbesondere der Anbindung der Grundstücke an das öffentliche Straßennetz. Die Erschließung von am Straßenrand gelegenen Nutzungen führt zu Quell- und Zielverkehr. Je nach Art der Nutzungen ergeben sich besondere Ansprüche an den Straßenraum. So resultiert beispielsweise ein Geschäftsbesatz in eine Nachfrage an Flächen für den ruhenden Verkehr und Querungsbedarf für den Fußverkehr.

Die **Aufenthaltsfunktion** ist in erster Linie ein typisches Kennzeichen angebaute Straßen, deren Nutzung sich primär auf Wohnen sowie Handel und Gewerbe im Sinne eines Geschäftsbereiches konzentriert. Straßenraumgestaltung

3.2.1 Dimensionierung des Straßenraumes gemäß RAST 2006 (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2006)

Grundsätzlich setzt sich der Straßenraum aus der Fahrbahn und den sich anschließenden Seitenräumen zusammen. Die erforderlichen Breiten für die Dimensionierung der Fahrbahn und der Seitenräume ergibt sich unter anderem aus den zu erwartenden Begegnungen von Verkehrsteilnehmenden und der Frequentierung.

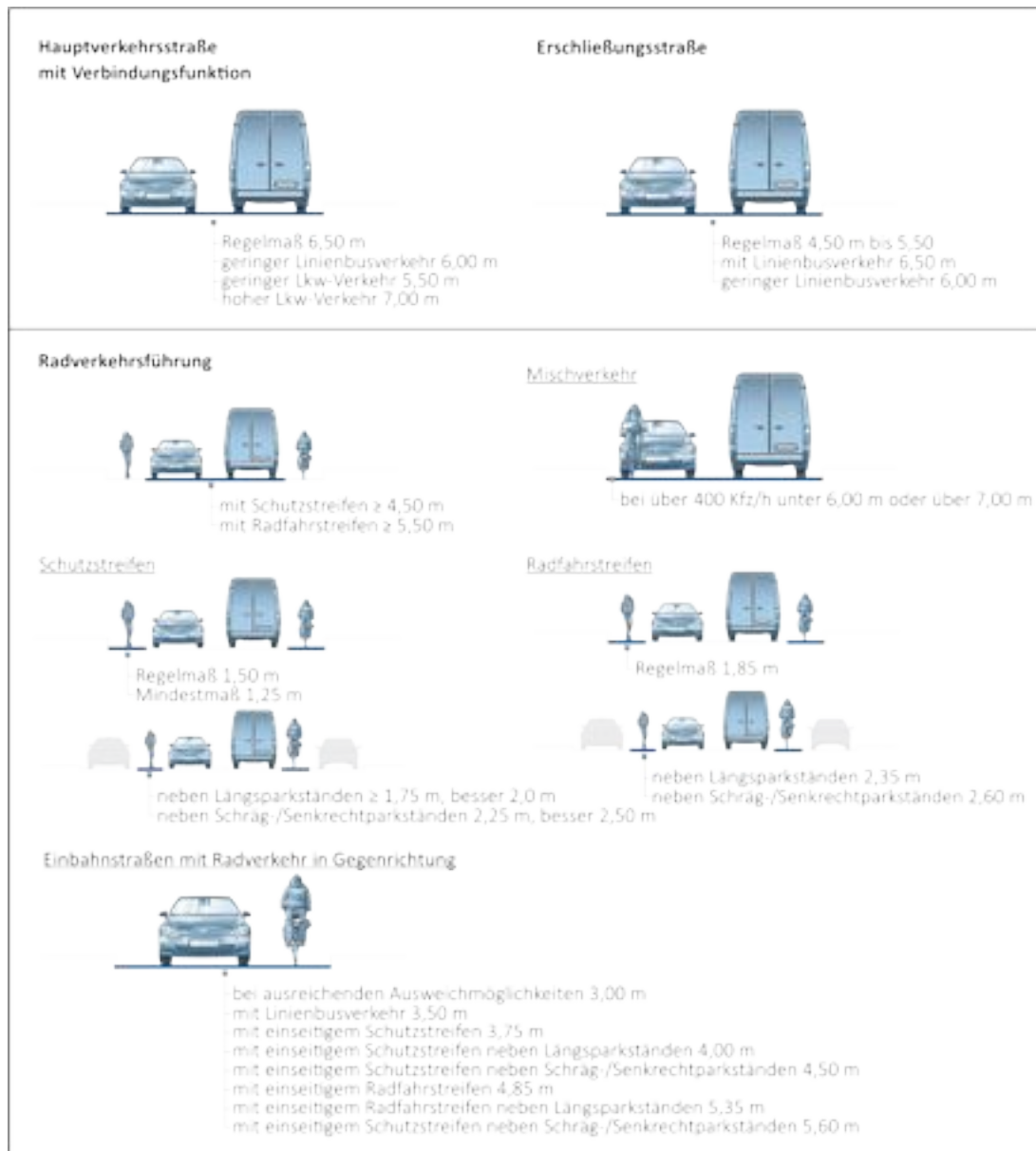


Abbildung 3-7: Parameter zur Dimensionierung der Fahrbahn nach RAST 06 (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2006)

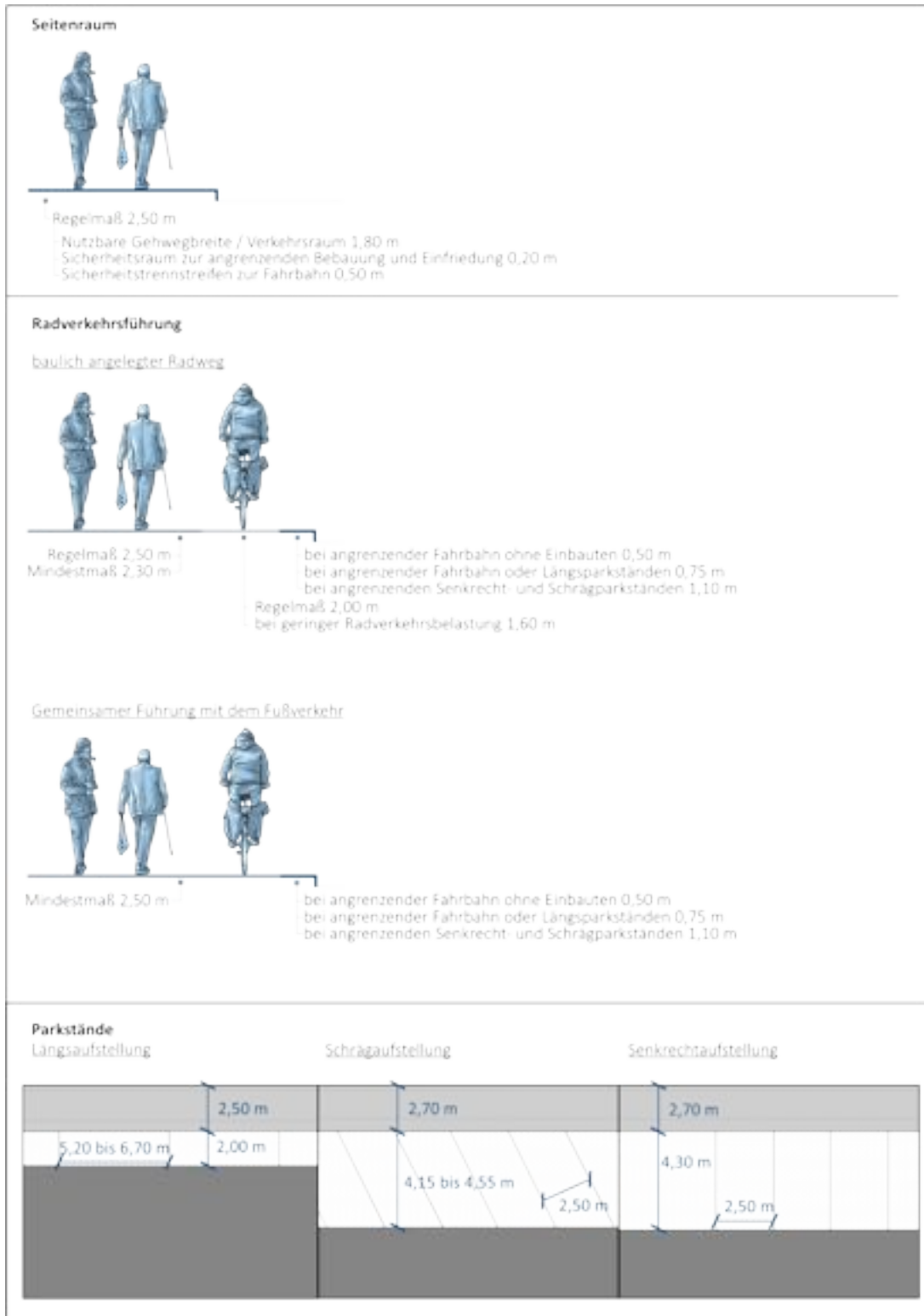


Abbildung 3-8: Parameter zur Dimensionierung des Seitenraumes nach RAST 2006 (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2006)

3.2.2 Knotenpunkte

Knotenpunkte müssen aus allen Knotenpunktzufahrten rechtzeitig erkennbar, begreifbar hinsichtlich der Bevorrechtigung, Übersichtlichkeit sowie gut und sicher befahrbar sein. Die Anzahl der Fahrstreifen im Knotenpunkt richtet sich nach den Erfordernissen, die sich aus den angrenzenden knotenpunktfreien Strecken, aus den Abbiegerverkehrsstärken, der angestrebten Qualität des Verkehrsablaufes sowie besonderen Anforderungen des Umfeldes, ÖPNV, Fuß- und Radverkehrs ergeben. Die in der nachfolgenden Abbildung dargestellten Knotenpunktformen stellen die derzeit gängigen Varianten der Knotenpunktgestaltung in der Entwurfsplanung dar.

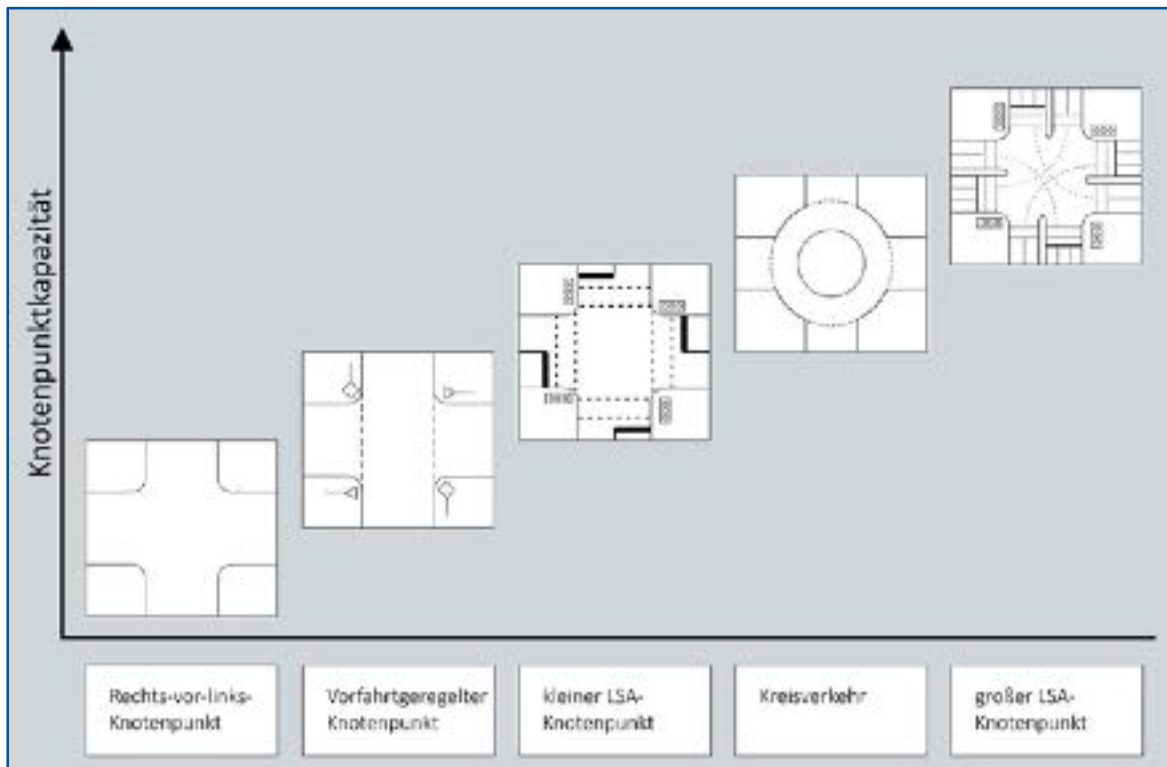


Abbildung 3-9: Einordnung unterschiedlicher Knotenpunkte nach ihrer Kapazität (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2008)

3.2.3 Grundlagen zur Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten gemäß HBS 2015

Die Beurteilung der Leistungsfähigkeit erfolgt nach dem *Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, HBS 2015* (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2015). Entsprechend des Handbuches erfolgt eine Einstufung der Leistungsfähigkeit in Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes (QSV). Diese werden mit den Buchstaben „A“ bis „F“ bezeichnet. Die Zuordnung einer Verkehrsanlage in eine Qualitätsstufe erfolgt anhand der berechneten mittleren Wartezeiten der Verkehrsteilnehmer. Folgende Darstellung beschreibt die, den Stufen zugeordneten, Verkehrsqualitäten.

QSV A: Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.

QSV B: Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.

QSV C: Die Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.

QSV D: Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Verkehrsteilnehmer können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

QSV E: Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch (d.h. ständig zunehmende Staulänge) führen. Die Kapazität wird erreicht.

QSV F: Die Anzahl der Verkehrsteilnehmer, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über eine Stunde größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Staus mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.

Tabelle 3-1: Zuordnung der Verkehrsanlagen zur QSV

QSV	mittlere Wartezeit t_w [s]	
	mit Lichtsignalanlage	ohne Lichtsignalanlage
A	≤ 20	≤ 10
B	≤ 35	≤ 20
C	≤ 50	≤ 30
D	≤ 70	≤ 45
E	> 70	> 45
F	$> 70 + \text{Kapazitätsüberschreitung}$	$> 45 + \text{Kapazitätsüberschreitung}$

Die Bewertung des gesamten Knotenpunktes erfolgt immer entsprechend der schwächsten Leistungsfähigkeit eines Fahrzeugstromes. In der hier durchgeführten Berechnung der Leistungsfähigkeit sollte die Qualitätsstufe QSV D mit einer Wartezeit von ≤ 70 s bei Knotenpunkten mit Lichtsignalanlage als höchstens zulässige Verkehrsqualität angestrebt werden. Die Qualitätsstufen QSV E und QSV F sind ein Indikator für eine nicht vorhandene Leistungsfähigkeit.

3.2.4 Kfz-Verkehr

Eine optimale Orientierung im Straßennetz, flächendeckende Erschließung sowie ein geringer Zeitaufwand sind die elementaren Anforderungen, die seitens des Kfz-Verkehres an das Straßen- und Wegenetz gestellt werden. Der mobilitätsbedingte Blickwinkel auf den Kfz-Verkehr sieht im Grundsatz stets eine nutzungsverträgliche Reduzierung des Kfz-Aufkommens bei gleichzeitiger Aufwertung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes im betrachteten Untersuchungsgebiet vor. Daher setzen sich die Planungsgrundsätze im Wesentlichen aus verkehrslenkenden und verkehrsberuhigenden Elementen zusammen.

3.2.4.1 Kfz-Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung

Ziel der Verkehrsführung ist es, das Gros des Kfz-Verkehrsaufkommens auf dem vorgesehenen Hauptverkehrsnetz zu bündeln und in dem untergeordneten Streckennetz lediglich den nutzungsbedingten Quell- und Zielverkehr abzuwickeln. Baulich und durch straßenbehördliche Anordnungen lassen sich Kfz-Verkehrsströme im Straßennetz gezielt führen, um so das untergeordnete Straßennetz primär dem Fuß- und Radverkehr vorzuhalten. Nachfolgend werden typische Elemente zur Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung aufgeführt.

Tabelle 3-2: Verkehrsführende und -lenkende Maßnahmen

Stichstraßen	Stichstraßen sind geeignet, gebietsfremden Kfz-Verkehr fernzuhalten und Erschließungsaufwand zu minimieren.
Schleifenstraßen	Schleifenstraßen werden geplant oder nachträglich angelegt, um gebietsfremden Kfz-Verkehr fernzuhalten und gleichzeitig raumgreifende Wendeanlagen für Fahrzeuge der Abfallentsorgung zu vermeiden.
Einbahnstraßen	Einbahnstraßen werden zur gezielten Hin- und Wegführung des Kfz-Verkehrs, zur Beeinflussung der Verteilung der Verkehrsbelastungen auf unterschiedliche Straßen sowie zur Gewinnung von Flächen für andere Nutzungsansprüche zu Lasten der Fahrbahnfläche eingesetzt.
Abbiegeverbote	Abbiegeverbote dienen der Lenkung von Kfz-Verkehrsströmen in Knotenpunkten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität. Sie werden durch Verkehrszeichen angeordnet und ggf. durch eine entsprechende bauliche Gestaltung unterstützt.
Freigaberestriktionen	Straßen können durch die Anordnung von Zusatzzeichen, wie z.B. 1020-30 StVO (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2013, Fassung Juli 2021) „Anlieger frei“, lediglich für spezielle Nutzergruppen freigegeben werden.

Da die Aufnahmefähigkeit des Straßenhauptnetzes begrenzt ist, kann es vorkommen, dass Kfz-Verkehre in das untergeordnete Netz (Erschließungs-, Anlieger-, Sammelstraßen) ausweichen. Das Ziel verkehrsberuhigender Maßnahmen ist es, Durchgangs- und Schleichverkehr in Wohnquartieren und anderen sensiblen Gebieten zu unterbinden und damit die Lebensqualität für die Anwohner zu verbessern sowie zu Fuß Gehenden und Radfahrenden eine höhere Sicherheit und Verkehrsqualität zu bieten. Nachfolgend wird eine Übersicht über typische verkehrsberuhigende Maßnahmen geliefert.



Abbildung 3-10: Überblick verkehrsberuhigender Maßnahmen nach RAST 06 (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2006)

Verkehrsberuhigungen sind gemäß *RAST 06* (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2006) Geschwindigkeitsdämpfungen, die durch bauliche Maßnahmen dort erforderlich sind, „wo die Verkehrssicherheit unter unangemessenen Geschwindigkeiten leidet“. In Erschließungsstraßen werden überwiegend fahrdynamisch ausgebildete bauliche Maßnahme, wie Teilaufpflasterungen, Plateaufpflasterungen und Fahrgassenversätze, eingesetzt. An entsprechenden Knotenpunkten kann der Einsatz von Mikrokreisverkehren diskutiert werden. Um den Fahrfluss sowie insbesondere den Fahrgastkomfort des ÖPNV nicht einzuschränken, sind Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfungen in Abschnitten mit Linienbusverkehren zu vermeiden.

Teilaufpflasterungen und Plateaufpflasterungen erzielen zweckmäßig die Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit für Kfz-Verkehre. Im Zuge von Teilaufpflasterungen wird die Fahrbahn um 8 bis 10 cm angehoben und mit Anrampungen von 1:10 bis 1:7 mit Sinusrampensteinen versehen. Die Länge der Aufpflasterung sollte dabei größer als der Achsabstand der regelmäßig vorkommenden Fahrzeuge sein. Abstände zwischen Aufpflasterungen sollten 50 m nicht überschreiten, um konsequent Geschwindigkeiten zwischen 25 und 30 km/h zu erreichen. Ein zusätzlicher Effekt durch Teilaufpflasterungen ist die Reduzierung des Höhenunterschiedes zwischen Fahrbahn und Gehweg, was insbesondere den Komfort, die Sicherheit und auch die Barrierefreiheit der Überquerbarkeit positiv beeinflusst. Durch den Materialeinsatz kann zusätzlich Fußverkehren Vorrang gegeben werden.

Plateaufpflasterungen sind mit einer Höhe von 5 bis 8 cm und einer Breite von 1,70 m bei Linienbusverkehren bzw. ohne Linienverkehre mit einer verbleibenden Restbreite von 0,8 bis 1,0 m für Radverkehre anzulegen. Im Gegensatz zu Teilaufpflasterungen wird bei Plateaufpflasterungen mit angeschrägten Formsteinen gearbeitet.

Das Geschwindigkeitsniveau V_{85} , also das Niveau, welches 85 % der Kfz-Verkehre nicht überschreiten, ist abhängig von der Art (Teilaufpflasterung oder Plateaufpflasterung), der Anrampung sowie dem Abstand der einzelnen Aufpflasterungen.

Versätze als Einsatz zur fahrdynamischen Geschwindigkeitsreduzierung sind wirksam, wenn ihre Tiefe mindestens der Fahrgassenbreite entspricht. Verkehrsinseln können die Versatztiefe vergrößern. Die Versatzlänge ist abhängig von der Versatztiefe sowie der Fahrbahn- bzw. Fahrgassenbreite. Für Linienbusverkehre und Lastzüge sind Versatzlängen entsprechend zu vergrößern. Das Überqueren von Versätzen für Fußverkehre ist durch das Heranziehen der Gehbereiche an den Beginn und das Ende der Versätze mit einer Mindestbreite von 1,50 m zu sichern.

Neben baulichen Maßnahmen bestehen weitere rechtliche Grundlagen, die zur Verkehrsberuhigung führen. Abbildung 3-11 zeigt drei Möglichkeiten auf.



Abbildung 3-11: Rechtliche Grundlagen zur Verkehrsberuhigung

3.2.4.2 Ruhender Verkehr

Park- und Ladevorgänge im Straßennetz können auf Grund der Abwägung von Nutzungsansprüchen notwendig sein bzw. werden. Grundsätzlich sind Park- und Ladevorgänge auf der Fahrbahn (unmarkiert), auf markierten Parkstreifen oder in Buchten mit vorgezogenem Bordstein, in breiten Mittelstreifen oder in Seitenräumen mit gekennzeichneten Flächen oder auch ohne Flächenzuweisung möglich. Unbefestigte Parkflächen eignen sich, um versiegelte Fläche zu reduzieren. Alternativ können wasserdurchlässige und begrünte Oberflächenstrukturen zum Einsatz kommen. Als Beispiel sind Rasengitter zu nennen, die auch mit Füllsteinen oder Schotter verwendbar sind. (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2006)

Park- und Ladevorgänge weisen besondere Flächenbedarfe abhängig von der Art der Aufstellung auf. Neben dem grundsätzlichen Aufstellwinkel von Senkrecht-, Schräg- und Längsaufstellungen werden die Tiefen ab dem Fahrgassenrand, die Breiten des Überhangstreifens, die Breite des Parkstandes sowie für die Einparkvorgänge, die Straßenfrontlängen und die Fahrstreifen bzw. Fahrbahnbreite berücksichtigt. Die sich dadurch ergebenden, ziemlich spezifischen Flächenbedarfe konkurrieren in der Realität häufig untereinander sowie auch mit den Flächenbedarfen anderer Verkehrsteilnehmender. Insbesondere beim Parken und Laden im Seitenraum ohne Abgrenzungselemente ist darauf zu achten, dass Geh- und Aufenthaltsflächen nicht widerrechtlich befahren oder zum Parken genutzt werden. Grundsätzlich sind Seitenräume dennoch für alle Arten der Aufstellung geeignet, wenn zwischen der Fahrbahn und dem Seitenraum zur Abgrenzung halbhohle Borde, unterschiedliche farbliche Oberflächengestaltung oder Muldenrinnen angewandt werden. (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2006)

3.2.5 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Öffentliche Verkehrsmittel stellen neben der Mobilitätsgrundlage für bestimmte Nutzergruppen (z.B. Schulkinder und Personen ohne Zugang zu einem Pkw) auch eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr dar. Um die Nutzung des ÖPNV zu erhöhen, ist aus Sicht der Nutzer vor allem die Beförderungsqualität von Bedeutung, die über grundsätzliche Anforderungen entscheidend beeinflusst werden kann:

kurze Reisezeit	gute Erreichbarkeit der Haltestellen	dichtes zeitliches Fahrplanangebot
integrales Tarifsystem	ganzheitliche Gestaltung des Angebotes	Preis-Leistungs-Verhältnis
Störungs- und behinderungsfreie Beförderung		Informations- und Serviceangebot

Abbildung 3-12: Anforderungen an den ÖPNV

Kurze Reisezeiten ergänzt um ein zeitlich dichtes Fahrplanangebot sind relevant um den Öffentlichen Personennahverkehr konkurrenzfähig zum Individualverkehr zu betreiben. Die Haltestellenerreichbarkeit wird gemäß den *Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs* (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2010) über Haltestelleneinzugsbereiche (Luftlinie) definiert. Dabei nehmen die anzustrebenden Einzugsbereiche von Oberzentren zu Grundzentren ab und unterscheiden sich zwischen Bus bzw. Straßenbahn und dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Ebenfalls bestehen anzustrebende Taktfolgezeiten, die ebenfalls mit abnehmender Gemeindeklasse zunehmen. Ein integrales Tarifsystem verbessert die Qualität für ortsübergreifende Verbindungen. Dieses System steht in einem engen Zusammenhang mit einem guten Preis-Leistungsverhältnis und der Ganzheitlichkeit des Angebotes. Darüber hinaus sind störungs- und behinderungsfreie Abläufe sowie ein ausreichendes und umfassendes Informations- und Serviceangebot wichtige Parameter.

3.2.5.1 Barrierefreie Haltestellen

Auf Bundesebene ist die Zielsetzung eines barrierefreien ÖPNV unter anderem im *Personenbeförderungsgesetz (PBefG)* verankert. Die jeweiligen Aufgabenträger werden darin verpflichtet, in den Regionalen Nahverkehrsplänen „die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“ (PBefG, § 8 Abs. 3). Der von der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH entwickelte Leitfaden *Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein, 2019* (Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH, 2019) bietet hierbei eine Hilfestellung für die gesetzlich geforderte Umsetzung von Barrierefreiheit an Bushaltestellen. Nachfolgend werden die wesentlichen Planungsgrundsätze dargestellt.

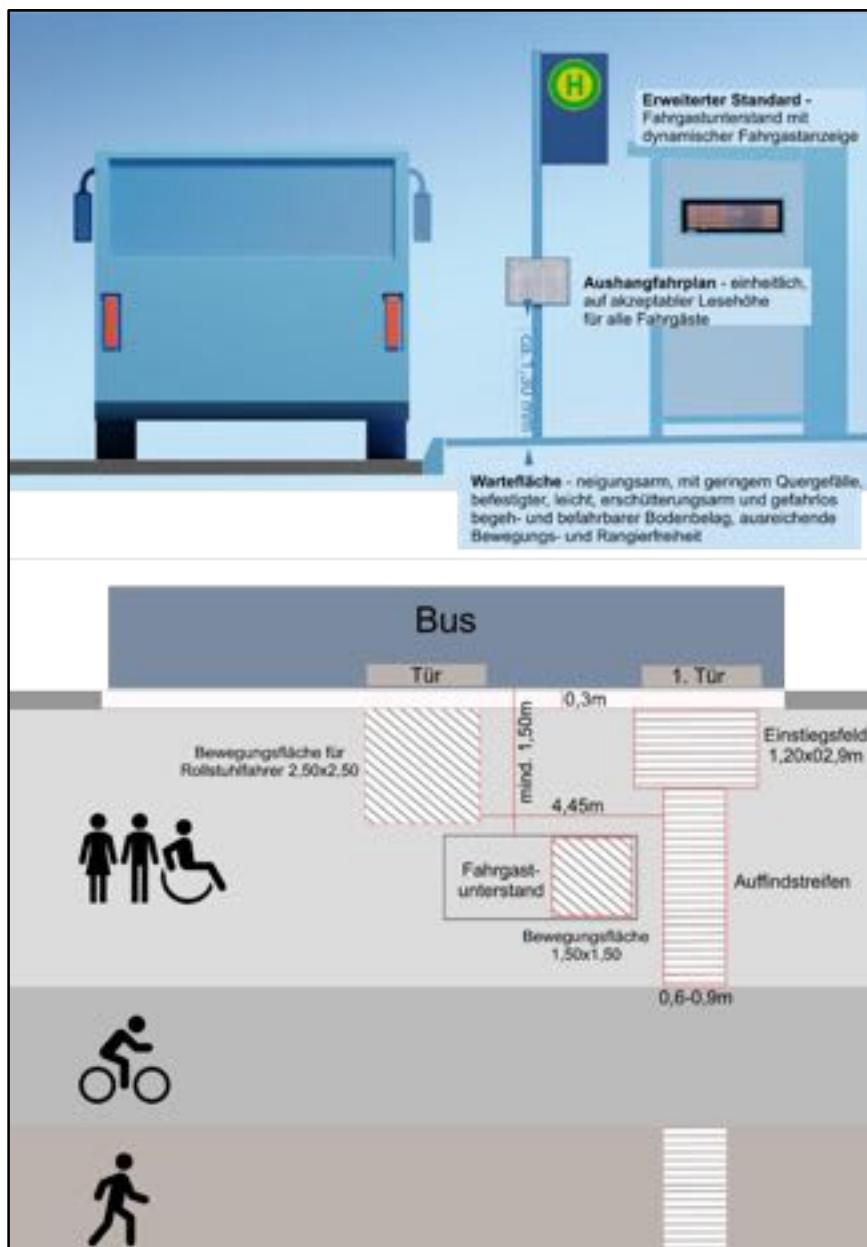


Abbildung 3-13: Mindeststandards nach dem Leitfaden Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein, 2019 (Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH, 2019)

3.2.5.2 Netzabdeckung und Angebotsstrategien im ÖPNV

Insbesondere ländliche Regionen stehen vor großen Herausforderungen im Hinblick auf die Sicherstellung eines ausreichenden ÖPNV-Angebotes. Vor diesem Hintergrund hat sich das Angebotsportfolio im ÖPNV in den vergangenen Jahren weiterentwickelt. Neben dem klassischen Linienbusverkehr kann durch Angebote mit unterschiedlichen Flexibilisierungsgraden, Organisations- und Betreiberkonzepten auf variierende Raum- und Nachfragestrukturen reagiert werden. Ergänzend schließen integrierte Konzepte daher auch zunehmend alternative Angebote ein, die sich zwischen Individualverkehr und öffentlichem Verkehr ansiedeln, wie zum Beispiel nachfrageorientierte Bedienung mit Kleinbussen ohne feste Haltestellen.

3.2.5.3 ÖPNV Sonderformen

ÖPNV-Sonderformen stellen bedarfsorientierte Varianten des öffentlichen Personennahverkehrs im Stadt-, Orts- oder auch Regionalverkehr dar und sind im §43 des *Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)* eindeutig definiert. Inbegriffen sind Linienbusse, die nach Anforderung zu normalen ÖPNV-Fahrpreisen die regulären Haltestellen wie im Linienverkehr anfahren, bis zu Taxen, die zu festgelegten Abfahrtszeiten teilweise auch von Haustür zu Haustür fahren. Hintergrund der ÖPNV Sonderformen ist eine bedarfsorientierte Bedienung. Sogenannte On-Demand-Verkehre sind Mobilitätsangebote, die auf Bestellung genutzt werden können. Auf Bestellung kommt ein Fahrdienstleistender in der Regel mit einem Pkw oder Kleinbus. Die Abholung kann dabei fahrplan- oder haltestellengebunden oder über eine Tür-zu-Tür-Bedienung erfolgen. (nexus Institut für Kooperationsmanagement und interdisziplinäre Forschung GmbH, kein Datum) *„Ziel ist es, durch flexible Mobilitätsangebote auf Bestellung Lücken im öffentlichen Nahverkehrsnetz zu schließen, insbesondere die erste und letzte Meile sowie in dünn besiedelten Räumen und zu Tagesrandzeiten. Die Fahrgäste rufen das Fahrzeug telefonisch oder per Smartphone-App und geben an, wohin sie gefahren werden möchten. Ein Algorithmus berechnet die optimale Route, um die Fahrgäste möglichst günstig an ihr Ziel zu bringen. Werden auch noch weitere Fahrgäste mit ähnlichen Wegen, die sonst einzeln gereist wären, im selben Fahrzeug befördert, spricht man von Pooling.“* (VCD Verkehrsclub Deutschland e.V, 2018)

Anruf-Sammel-Taxen sind beispielhaft ein On-Demand-Angebot. Das AnrufSammelTaxi (AST) fährt wie der Linienbus von Haltestelle zu Haltestelle, jedoch nur nach vorheriger telefonischer Anmeldung. Da in der Regel PKW zum Einsatz kommen, können maximal 8 Personen befördert werden. Aufgrund des Einsatzes auf Verbindungen mit einer geringen Nachfrage, deckt dies in der Regel den Bedarf ab.

Auch Bürgerbusse stellen eine Art On-Demand-Angebot dar. Als Nahverkehrsangebot, das sich in der Regel über eine bürgerschaftliche Initiative gründet, wird es eingesetzt, um Lücken im öffentlichen Personennahverkehr auszugleichen. Der Einsatz kann sowohl im Linienverkehr nach einem festen Fahrplan als auch nach Bedarf als Rufbus sein. Die Finanzierung läuft in der Regel über Bürgerbusvereine, die ehrenamtlich arbeiten und ihre Leistungen über Fahrgeldeinnahmen, Mitgliedsbeiträge, Spenden und teilweise kommunale Zuschüsse finanzieren.

3.2.6 Moderne Mobilitätsansätze

3.2.6.1 Mobilitätsbänke

Mobilitätsbänke sind Bänke, die im öffentlichen Raum aufgestellt werden. Durch Mobilitätsbänke wird ein niederschwelliges Mobilitätsangebot geschaffen, was auf einfache Art und Weise gemeindeübergreifend Mitfahrgelegenheiten vermittelt. Personen mit Mitfahrwunsch können durch das Sitzen auf der Bank den Vorbeifahrenden ihren Fahrtwunsch signalisieren. Mit Hilfe von Klappschildern kann die Fahrtrichtung angezeigt werden. Neben der Ausnutzung freier Kapazitäten im Kfz-Verkehr birgt das Angebot von Mitfahrbänken eine soziale Komponente und bietet einen Raum für Begegnungen. Abbildung 3-14 zeigt beispielhaft eine Mitfahrbank mit Zielanzeiger der KielRegion.



Abbildung 3-14: Mitfahrbank der KielRegion GmbH

3.2.6.2 Sharing- und Pooling Angebote

Carsharing ist die organisierte gemeinschaftliche Nutzung von Kraftfahrzeugen auf Grundlage einer Rahmenvereinbarung. Im Gegensatz zur konventionellen Autovermietung können Fahrzeuge auch über sehr kurze Zeiträume geliehen werden. Im besten Fall kann ein Carsharing-Fahrzeug dabei fünf private Fahrzeuge ersetzen. Sharingangebote, die Mehrfachnutzung eines Gutes von unterschiedlichen Personen, erfahren immer größere Beliebtheit in allen Gesellschaftsschichten. Das Motto lautet hier "Teilen statt besitzen". Es werden damit nicht nur Emissionen eingespart, sondern auch der notwendige Parkraum reduziert.

Pooling beschreibt im Verkehrskontext eine Bündelung von Fahrten. Im privaten Bereich wird dies Carpooling (oder auch Ridesharing) genannt. Dabei fährt eine Person von einem Ort zum anderen und nimmt dabei Personen auf dem gesamten Weg oder auf einem Teilstück gegen ein geringes Endgeld im privaten Pkw mit. Für die Bildung von Fahrgemeinschaften gibt es bereits Online-Plattformen wie z.B. blablacar, die die Vernetzung unterstützen. Zur Unterstützung dieses Poolingangebotes ist die Einrichtung eines eindeutigen, leicht erkennbaren Treffpunktes, wie eine Mobilitätsbank, empfohlen.

Bike-Sharing stellt ebenfalls ein weiteres Sharing-Angebot dar. Beim Bike-Sharing stehen in der Regel Fahrräder im öffentlichen Raum (free-floating) oder an öffentlich zugänglichen Stationen (stationsgebunden) zur Ausleihe zur Verfügung. Das Ausleihen funktioniert in der Regel über eine App. Nach dem Freischalten und Aufladen des Kontoguthabens können Fahrräder des Anbieters ausgeliehen werden.

3.2.6.3 Mobilitätsstationen

Multimodalität leistet einen Beitrag zu klimaschonender, umweltfreundlicher und sozialer Mobilität. Insofern ist ein verstärktes multimodales Mobilitätsverhalten möglichst vieler Nutzer im öffentlichen Interesse. „Multimodal“ bedeutet, dass Nutzer je nach Weg, Wegezweck, Witterung unterschiedliche und ggf. in Folge mehrere Verkehrsmittel nutzen und nicht nur auf ein Verkehrsmittel festgelegt sind.

Ortsfeste Mobilitätsstationen bilden wichtige Orientierungspunkte für die Nutzerinnen und Nutzer bei der Organisation ihrer Mobilitätsketten. Sie vermitteln unter anderem die Sicherheit, dass dort

Mobilitätsangebote stets verfügbar sind und ein Wechsel zwischen verschiedenen Mobilitätsangeboten möglich ist. Abbildung 3-15 zeigt beispielhaft den Aufbau einer Mobilitätsstation.

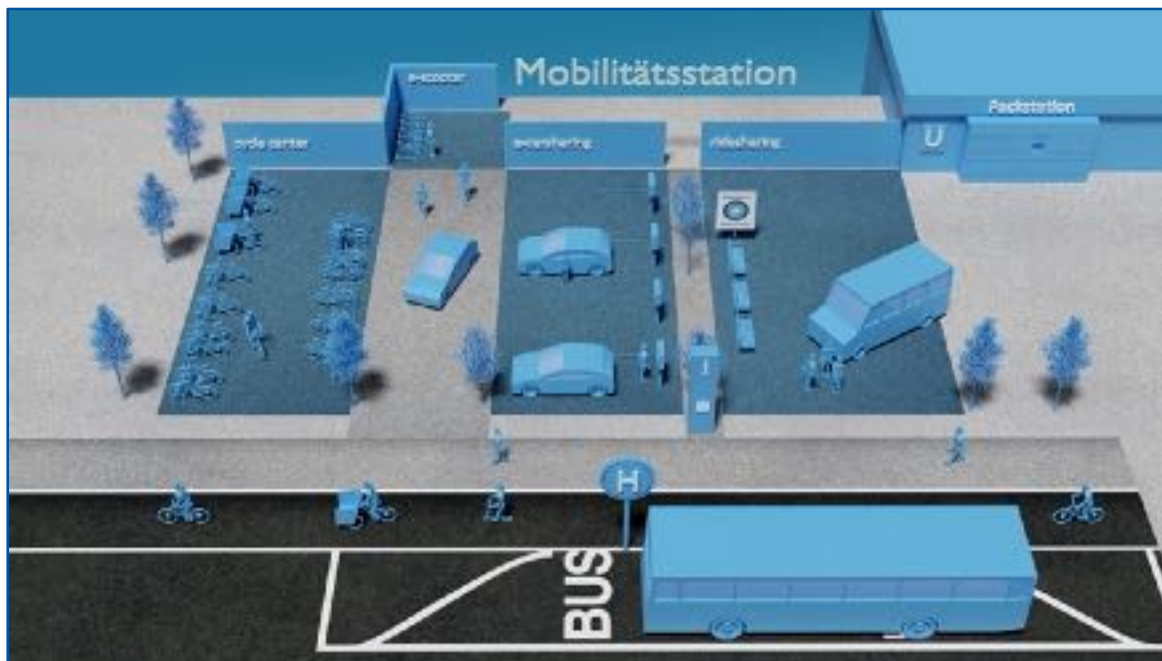


Abbildung 3-15: Beispielhafter Aufbau einer Mobilitätsstation

Diese Stationen können neben Mobilitätsangeboten und -produkten auch Dienstleistungen und die entsprechenden Ausstattungselemente bündeln. Im Folgenden werden mögliche Bausteine einer Mobilitätsstation aufgeführt. Die Ausgestaltung und das Angebot werden maßgeblich durch die Lage im Raum sowie die Nachfrage bestimmt.

Mobilitätsangebote und -produkte	ÖPNV, Taxi, Ride-Sharing ¹ , Ride-Pooling ² , Carsharing, Bikesharing, B+R-Anlagen, P+R-Anlagen, ...
physische und digitale Dienstleistungen	Routing (dynamisch, on trip, ...), Informationen, Buchen / Reservieren, Bezahlen, Navigation, Internetzugang, Einkaufen / Essen / Trinken, ...
Ausstattungselemente	Infoscreen, Infoterminal, Ticketautomat, Wifi-Zugang, Schließfächer, E-Lademöglichkeiten, Einstiegshilfen, Toiletten, Paketstation...

3.2.6.4 Ladeinfrastruktur

Gemäß des Koalitionsvertrages 2021 – 2025 zwischen der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (SPD), BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN und den Freien Demokraten (FDP) „werden im Verkehrsbereich in

¹ Mitnahme von Personen durch Privatpersonen, vergleichbar zu Mobilitätsbänken

² Beförderungsdienstleistung; ein Fahrer nimmt auf Anfrage einen Fahrgast auf. Auf dem Weg zum Zielort werden weitere Fahrgäste aufgenommen, die eine ähnliche Route zum jeweiligen Ziel haben.

Europa 2035 nur noch CO₂-neutrale Fahrzeuge zugelassen – entsprechend früher wirkt sich dies in Deutschland aus“. Dabei soll der „Ausbau der Ladeinfrastruktur [...] dem Bedarf vorausgehen“. Dafür soll der Ausbau der Ladeinfrastruktur effektiver und effizienter gestaltet werden. Hemmnisse in Genehmigungsprozessen, bei der Netzinfrastruktur und den Netzanschlussbedingungen sollen dabei reduziert werden und Kommunen bei einer vorausschauenden Planung der Ladeinfrastruktur unterstützt werden. (SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN UND FDP, 2021) Ladeinfrastrukturen beinhalten dabei nicht nur Lademöglichkeiten für Personenkraftfahrzeuge sondern auch für z.B. Busse und Fahrräder.

3.2.7 Radverkehr

Zur Stärkung des Radverkehrs als effizientes und attraktives Verkehrsmittel bedarf es einer sicheren und kontinuierlichen Radverkehrsinfrastruktur. In der Planung von Radverkehrsanlagen sollen die Ansprüche verschiedener Nutzergruppen, wie beispielsweise individuell gewünschte Fahrgeschwindigkeiten und Nutzung durch unterschiedliche Fahrzeuge, Berücksichtigung finden.



Abbildung 3-16: Durchschnittliche Geschwindigkeiten im Radverkehr

Gemäß *StVO* (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2013, Fassung Juli 2021) und der zugehörigen Verwaltungsvorschrift *VwV-StVO* (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2001, in der Fassung 08.11.2021) ist grundsätzlich eine **Radverkehrsführung auf der Fahrbahn** vorzusehen. Eine Benutzungspflicht für Radwege ist nur vorzusehen, wenn aufgrund örtlicher Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung übersteigt, wie beispielsweise ein hohes Kfz-Verkehrsaufkommen, ein hoher Schwerverkehrsanteil oder eine starke Steigung vorliegt. Die Pflicht zur Benutzung von Radwegen besteht weiterhin nur, wenn diese durch eines der Verkehrszeichen 237, 240 oder 241 gekennzeichnet sind (weißes Fahrrad auf blauem Grund).

Es gilt eine Vielzahl von über die Jahrzehnte angewendeten Radverkehrsführungen in eine einheitliche Form zu bringen. Hiermit wird auch dem Pkw-Fahrer Sorge getragen, der im ungünstigsten Fall beim Abbiegen an bis zu drei Stellen mit Radfahrern aus unterschiedlichen Richtungen rechnen muss. Durch eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn rückt der Radverkehr in das Sichtfeld des Kfz-Verkehres und eine Entflechtung von Radfahrern und Fußgängern erfolgt.

3.2.7.1 Führungsformen des Radverkehrs

Die Eignung bestimmter Führungsformen des Radverkehrs hängt im Wesentlichen von der Stärke und der Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs ab. Innerorts sind im Regelfall 50 bzw. 30 km/h als zulässige Geschwindigkeiten ausgewiesen.

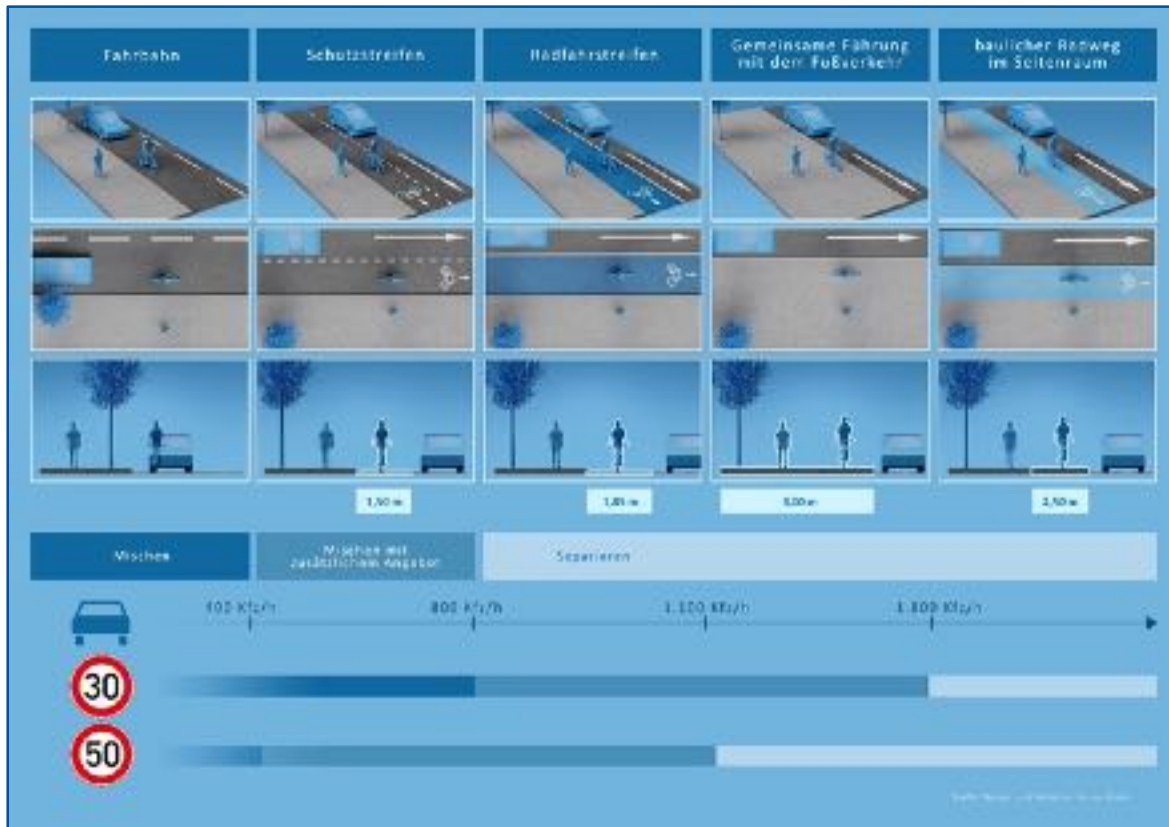


Abbildung 3-18: Formen der Radverkehrsführung nach ERA 2010 (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2010)

3.2.7.2 Fahrradstraßen

Fahrradstraßen repräsentieren Fahrbahnen, die insbesondere dem Radverkehr vorbehalten sind und sind mit eigenen Zeichen nach StVO (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2013, Fassung Juli 2021) zu beschildern. Andere Fahrzeuge müssen mit Zusatzzeichen freigegeben werden (vgl. Abbildung 3-19 links).

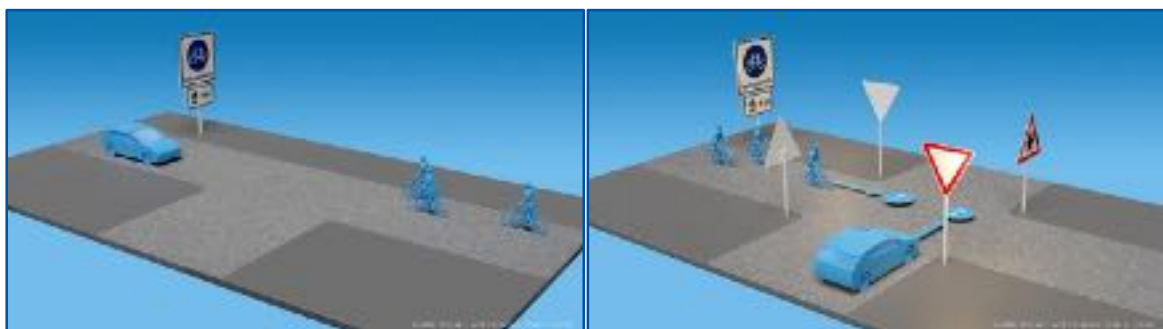


Abbildung 3-19: Beschilderungen von Fahrradstraßen mit zugelassenem Kraftfahrzeugverkehr und Vorfahrtsregelungen

Auf Fahrradstraßen darf der Kraftfahrzeugverkehr nur gering sein. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h, Kraftfahrzeuge müssen diese bei Bedarf, beispielsweise bei zulässig nebeneinanderfahrenden Fahrradfahrenden, verringern. (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2001, in der Fassung 08.11.2021) Das Nebeneinanderfahren ermöglicht die soziale Interaktion zwischen Fahrradfahrenden. Das Unterhalten, wie Verkehrsteilnehmende es im Pkw mit dem Beifahrer gewohnt sind, wird ermöglicht. Hintereinanderfahren ist hingegen unkommunikativ. Wird Radfahrenden gegenüber einmündenden Straßen Vorfahrt gewährt (vgl. Abbildung 3-19 rechts), werden ein besonders gleichmäßiger Verkehrsfluss sowie hohe Reisegeschwindigkeiten erreicht. Fahrradpiktogramme und bauliche Einrichtungen eignen sich zur Kenntlichmachung an Einmündungen, Kreuzungen oder anderen Stellen für den Kraftfahrzeugverkehr. Anhebungen von Kreuzungsflächen dienen zusätzlich der Geschwindigkeitsdämpfung für Kraftfahrzeuge. Eine weitere Eigenschaft von einseitig für den Kraftfahrzeugverkehr freigegebenen Fahrradstraßen ist die optimale Ersatzmöglichkeit zu „unechten“ Einbahnstraßen, die sonst durch ein Einfahrtverbot mit VZ 267 „Verbot der Einfahrt“ erzeugt werden. (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2001, in der Fassung 08.11.2021) Diese Aspekte gewährleisten insgesamt eine hohe Verkehrsqualität, vor allem für Hauptverbindungen des Radverkehrs oder bei hohem Radverkehrsaufkommen. Besondere wegweisende Kennzeichnungen heben Hauptverbindungen in Erschließungsstraßen hervor und fördern die Bündelung von Radverkehren abseits von Hauptverkehrsstraßen (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2010).

3.2.7.3 Fahrradabstellanlagen

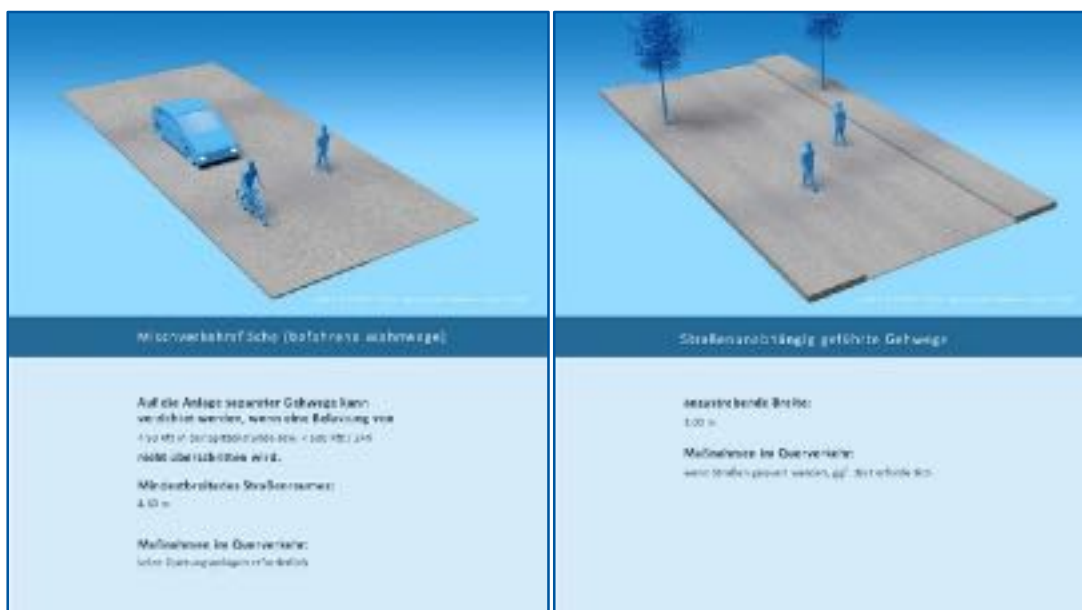
Sichere und geordnete Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zählen zu den einfach, schnell und relativ kostengünstig umzusetzenden Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs. Gute Fahrradabstellanlagen, richtig im öffentlichen Raum platziert, sorgen für Ordnung und steuern ein harmonisches Miteinander. **Fahrradbügel** stellen eine einfache und kostengünstige Möglichkeit dar, sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder bereitzustellen. Fahrradbügel eignen sich auch dazu, unberechtigtes Parken von Autos zu verhindern, z.B. um Sichtbeziehungen an Kreuzungen frei zu lassen. Mobile Varianten eignen sich für kurzfristige Maßnahmen, z.B. auf Stadtfesten. Bereits einzelne Fahrradbügel an Bushaltestellen erhöhen die Reichweite und Attraktivität des ÖPNV. Eine Überdachung der Fahrradabstellanlage ggf. auch mit Seiten- und Rückwand als Wetterschutz bietet zusätzlichen Komfort. Eine überdachte **Bike+Ride-Anlage** sollte der Mindeststandard an jedem Bahnhof sein. Besser ist eine Fahrradsammelgarage, am besten mit einem elektronischen Schließsystem. Sie bietet Schutz vor Witterung, Vandalismus und Diebstahl, was Nutzern höherwertiger Räder und E-Bikes besonders entgegenkommt. Eine platzsparende Alternative sind Fahrradboxen. **Fahrradstationen** sind überdachte und bewachte Abstellanlagen für Fahrräder, die über das reine Abstellen hinaus weitere Dienstleistungen anbieten. Das können z.B. Reparaturen, Reinigung oder Gepäckaufbewahrung, aber auch viele andere Dienstleistungen wie Fahrradverleih sein. Ein Standard für Sammelanlagen wurde durch die Konzipierung einer einheitlichen modularen Bike+Ride-Anlage seitens der NAH.SH geschaffen -vgl. Abbildung 3-20. Diese Anlage erfüllt alle Kriterien für eine hochwertige Fahrradabstellanlage. Dazu zählen u.a. Überdachung, Einsehbarkeit, Beleuchtung und Diebstahlschutz.



Abbildung 3-20: Bike+Ride Anlage der NAH.SH GmbH, Quelle: <https://nahsh.bike-and-park.de/#step=suchen>, 16.11.2021

3.2.8 Fußverkehr

Jede Wegekette beinhaltet einen Anteil, der zu Fuß zurückgelegt wird. Folglich ist jeder Verkehrsteilnehmer zwischen Quelle und Ziel ein Fußgänger. Der Fußverkehr als sensibelste Verkehrsform erfordert ein breites Anforderungsspektrum an die Planung, wie beispielsweise Sicherheit, Umwegearmut, Gestaltung, Übersichtlichkeit und Orientierung. Eine qualitativ hochwertige Fußverkehrsinfrastruktur in einem entsprechend ausgestalteten Netz kann die Bereitschaft, Wege Zu Fuß zurückzulegen, erhöhen. Hierbei gilt die Dimensionierung der Fußverkehrsfläche neben einem engmaschigen Gehwegnetz mit möglichst direkten Verbindungen als zentrales Kriterium für die Sicherheit und den Komfort der zu Fuß Gehenden. Nachfolgend werden die typischen Führungsformen dargestellt.



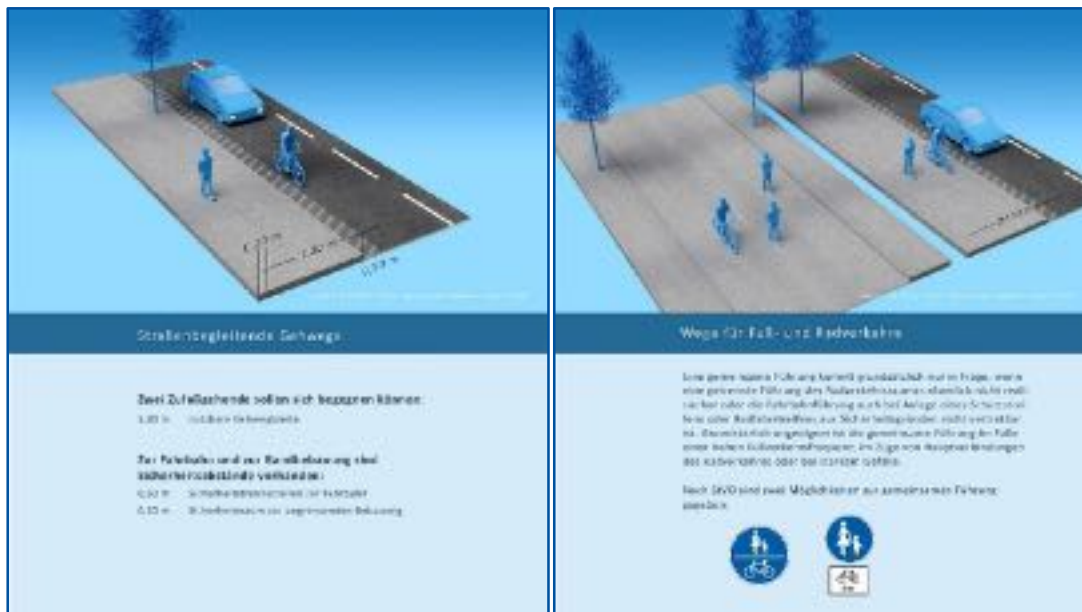


Abbildung 3-21: Formen der Fußverkehrsführung nach EFA 02 (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2002)

3.2.8.1 Anlagen für den Querverkehr

Die StVO (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2013, Fassung Juli 2021) legt grundsätzlich straßenverkehrsrechtliche Regelungen zum Queren von Fahrbahnen fest. Unabhängig von verkehrsrechtlichen Festlegungen, kann das Queren, zum Erleichtern für Fußverkehre durch bauliche Querungsanlagen unterstützt werden. Bauliche Querungsanlagen zielen immer darauf ab, eine optische Hervorhebung zu schaffen und können ebenfalls eine fahrdynamische Wirkung erzielen. Querungsanlagen in Bereichen mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 50km/h sind ab einer Verkehrsstärke von mehr als 1.000 Kfz/Spitzenstunde im Querschnitt notwendig. Bei mehr als 250 Kfz/h kann ein ausgeprägter Querungsbedarf Grund für eine Querungsanlage sein. Unabhängig vom Querungsbedarf werden Querungsanlagen zweckmäßig, wenn schutzbedürftige zu Fuß Gehende, wie Kinder und ältere Menschen, vermehrt queren. (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2002)

Durch die Notwendigkeit der Querung von räumlichen Barrieren ergeben sich für zu Fuß Gehende mitunter Umwege und Wartezeiten. An Knotenpunkten sind Querungsanlagen grundsätzlich in allen Armen erforderlich. Nachfolgend werden typische Querungsanlagen dargestellt.

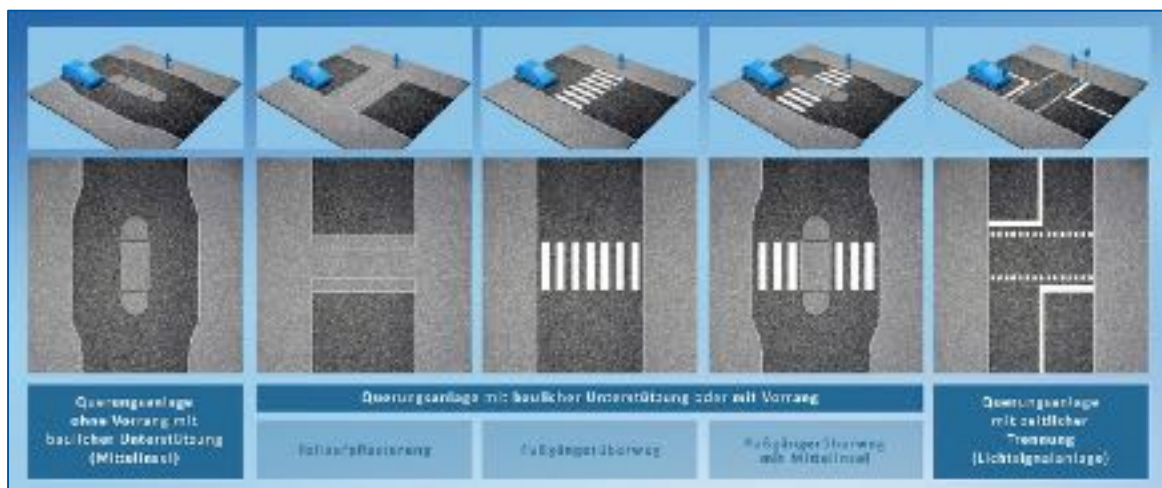


Abbildung 3-22: Querungshilfen nach EFA 02 (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2002)

Unterschieden werden Querungsanlagen ohne Vorrang aber mit baulicher Unterstuetzung, zum Beispiel in Form von Mittelinseln (Abbildung 3-22 links). Mit Vorrang ohne bauliche Unterstuetzung (Fußgängerüberweg) oder mit baulicher Unterstuetzung (Teilaufpflasterung ggf. in Kombination mit Fußgängerüberwegen). Ebenso gibt es konfliktfreie zeitliche Trennungen durch Lichtsignalanlagen oder räumliche Trennungen durch Unter-/Oberführungen.

3.2.8.2 Barrierefreiheit

„Menschen mit unterschiedlichen Fähigkeiten haben unterschiedliche verkehrsbezogene Bedarfe“, heißt es in den *Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA 11)* (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2011). Dabei sind Mobilitätsbehinderungen nicht zwangsläufig mit körperlichen oder geistigen Einschränkungen verbunden. Die Zielgruppe für barrierefreie Verkehrsanlagen ist breit gefächert: Körperlich behinderte Menschen, sehgeschädigte Menschen, hörbehinderte Menschen, sprachbehinderte Menschen, Menschen mit kognitiven Entwicklungsbeeinträchtigungen und psychisch eingeschränkte Menschen sowie im erweiterten Sinne reisebedingte Mobilitätsbehinderungen (Gepäck, Kinderwagen, Fahrräder, Einkäufe, werdende Mütter, Übergewichtige, Ortsunkundige, Menschen mit temporären Einschränkungen und Sprachunkundige) sowie altersbedingte Mobilitätsbehinderungen bei Kleinkindern und älteren Menschen sind im Zuge der Barrierefreiheit zu berücksichtigen. Zur Gewährleistung einer Zugänglichkeit öffentlicher Räume für sämtliche Personengruppen sind Verkehrsanlagen stets barrierefrei herzustellen. Bei der Planung und Umgestaltung ist das Zwei-Sinne-Prinzip zu berücksichtigen. Dieses besagt, dass mindestens zwei der drei Sinne (Hören, Sehen, Tasten) angesprochen werden. Für die Längs- und Querneigung im Straßenraum sollten nach topografischen Möglichkeiten Längsneigungen von höchstens 3,0 % hergestellt werden. Bei mehr als 3,0 % Längsneigung sind im besten Fall alle 6,0 m Bereiche mit einer Längsneigung von unter 3,0 % zum Ausruhen und Abbremsen vorzusehen. Querneigungen sollten lotrecht zur Gehrichtung im besten Fall nicht mehr als 2,0 % betragen. Zum Nachweis der Entwässerung sind 2,5 % zulässig. (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2011)

An lichtsignalisierten Knotenpunkten sollten einheitliche akustische und taktile Signalgeber vorgesehen werden. Die folgenden Abbildungen zeigen schematisch die barrierefreie Gestaltung von Querungsstellen. Sehbehinderte und blinde Menschen benötigen eine taktile Bordsteinhöhe von mindestens 3 cm, besser 6 cm, um den Übergang auf die Straße zu erfassen. Für Rollstuhlfahrende oder Menschen mit Rollator hingegen sollte eine Nullabsenkung vorgesehen werden.

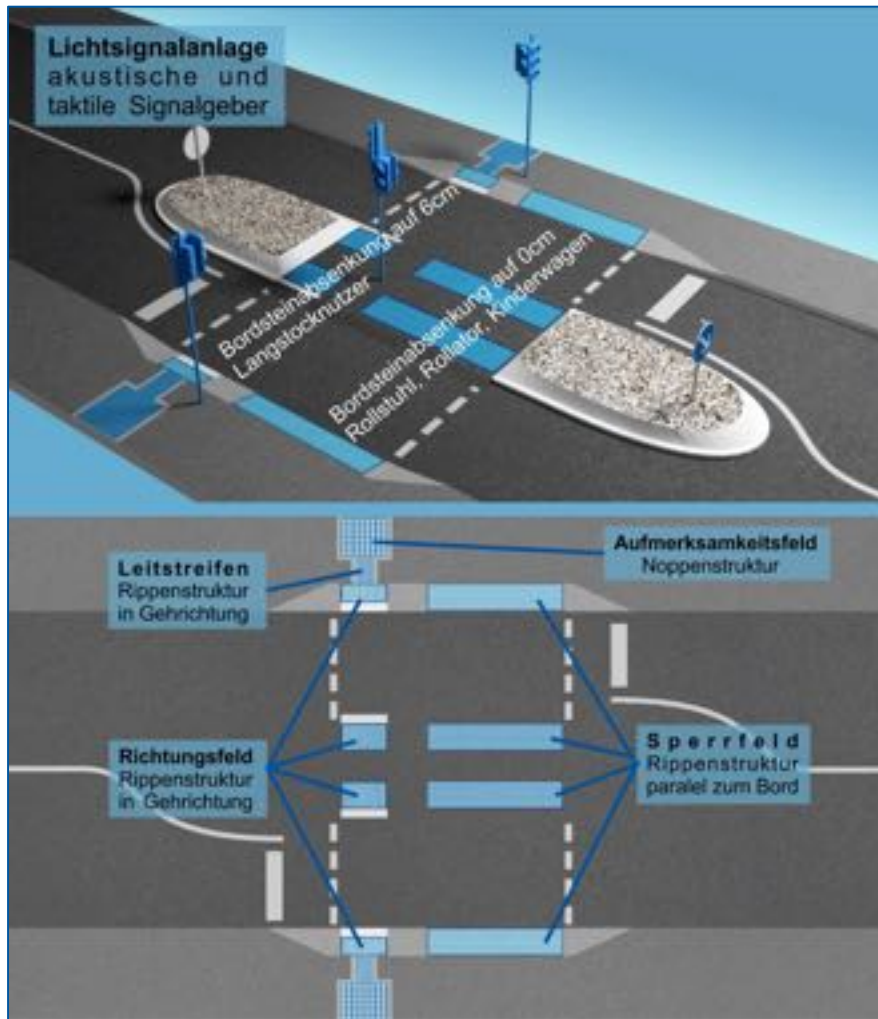


Abbildung 3-23: Exemplarisches Beispiel einer barrierefreien Bedarfslichtsignalanlage

3.2.8.3 Barrierefreiheit an Kreisverkehren

Kreisverkehre sind gemäß dem *Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, 2006* (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2006) innerhalb geschlossener Ortschaften mit Fußgängerüberwegen zu gestalten. Insbesondere für sehbehinderte Personen stellt die Querung eines Kreisverkehres eine Hürde dar, da herankommende Fahrzeuge und deren Fahrweg akustisch nur schwer erkennbar sind. Das *Handbuch Barrierefreiheit im Verkehrsraum 2012* (Straßen.NRW, 2012) beschreibt die Anforderungen an einen Kreisverkehr mit barrierefreien Fußgängerüberwegen (Radverkehr auf der Fahrbahn) folgendermaßen:

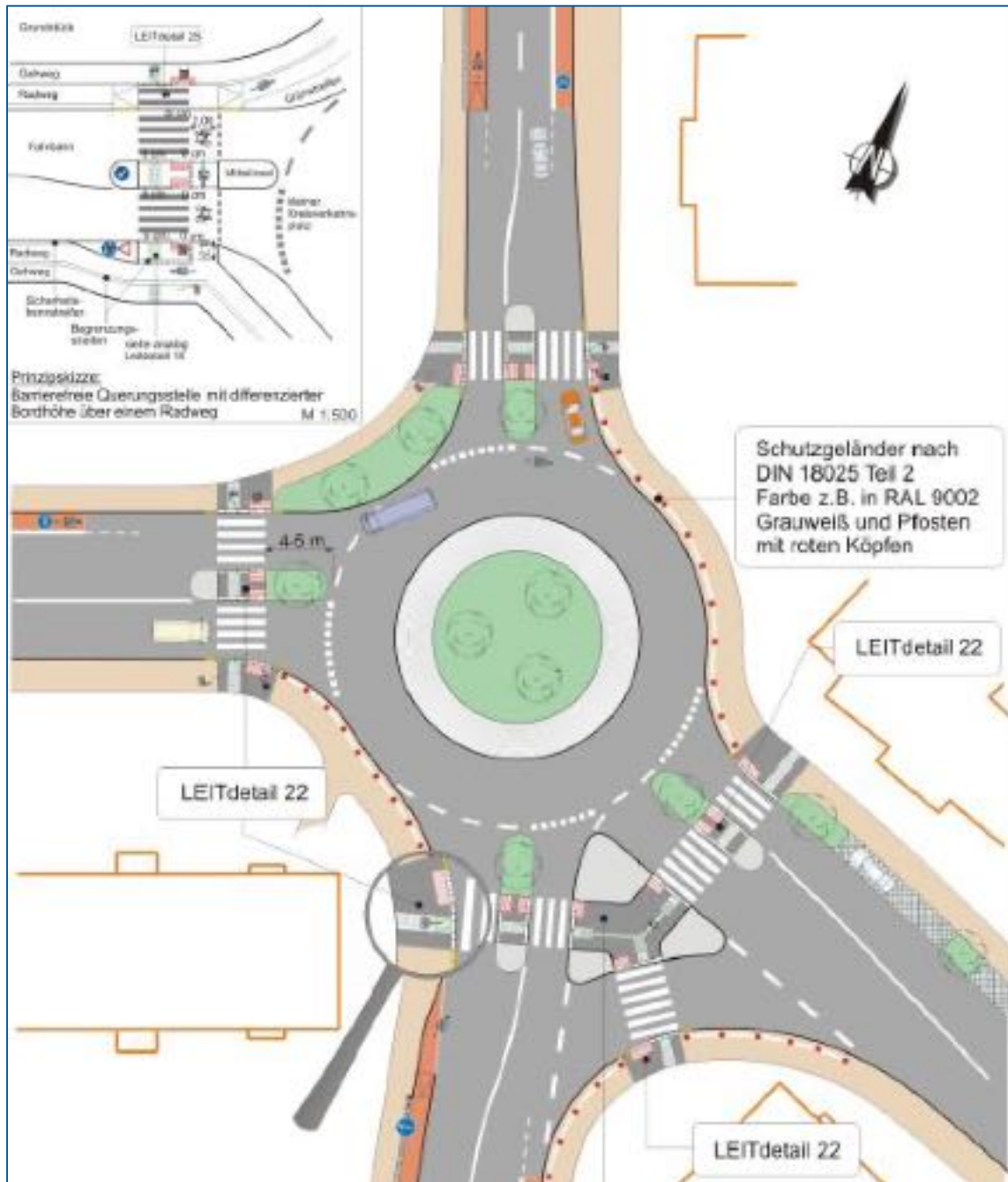


Abbildung 3-24: Barrierefreiheit Kreisverkehr gem. Handbuch Barrierefrei im Straßenraum (Straßen.NRW, 2012)

3.3 Wohnbauflächenpotenziale

Im Rahmen der Konzepterarbeitung wurden potenzielle Flächen für eine wohnbauliche Entwicklung identifiziert. Diese richten sich nach bestehenden Planungen der Gemeinde (Masterplan zur Neuen Mitte Hasloh) und wurden aus planerischer Sicht durch weitere Potenziale für Nachverdichtung und Neuerschließung ergänzt. Die Konzeptkarte zum Ortsentwicklungskonzept bildet die Wohnungsbau-potenziale der Gemeinde ab (siehe Anhang).

3.3.1 Nachhaltige Siedlungsentwicklung und flächensparsamer Umgang

Die Entwicklung neuen Wohnraumes soll unter dem Leitgedanken stehen, möglichst wenig neue Flächen durch Versiegelung in Anspruch zu nehmen und damit im Sinne des Klimaschutzes und des schonenden Umgangs mit den natürlichen Ressourcen zu handeln. Dieser Gedanke soll mit dem Ziel der Bundesregierung einhergehen, die Flächeninanspruchnahme deutlich zu reduzieren und zukünftig sogar einen Verbrauch von „Netto-Null“, also eine Flächenkreislaufwirtschaft anzustreben, die vorrangig die Ausschöpfung bestehender Flächenpotenziale vorsieht.

Folgende Leitlinien werden bei der Entwicklung des Flächenkonzeptes insbesondere berücksichtigt:

- eine nachhaltige Siedlungsentwicklung, die dem Prinzip „innen vor außen“ folgt,
- statt Neubau auf der "grünen Wiese" zunächst auf verträgliche Weise Möglichkeiten zur Innenentwicklung und Nachverdichtung (Brachflächen, Baulücken, Leerstände) ausschöpfen.

Natürlich stellt auch die Nachverdichtung im Innenbereich eine Flächeninanspruchnahme dar, dieser fällt jedoch deutlich geringer aus als das Bauen auf bisher baulich nicht vorgeprägten Flächen, da Infrastrukturen bereits angelegt sind und nur geringfügig ergänzt oder angepasst werden müssen. Entsprechend wurden möglichst Flächen im Innenbereich identifiziert.

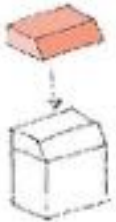
Ergänzend sollten die Möglichkeiten, die innerhalb der Regelungskompetenz von Bebauungsplänen liegen, genutzt werden, um eine nachhaltige Siedlungsentwicklung sicher zu stellen. Beispielhaft seien genannt:

- Kompaktheit der städtebaulichen Entwicklung erzielen (Typologien und Nachverdichtung steuern)
- Gebäudestellung und -kubatur beachten (z.B. Gebäudeanordnung unter Vermeidung gegenseitiger Verschattung und Störung)
- Grad der Bodenversiegelung begrenzen (Typologien und Dichten steuern)
- Flächen mit Pflanzbindungen und -geboten einfügen (Orts- und Landschaftsbild, Naturschutz)
- Flächen zur Grundwasseranreicherung schützen; ggf. Retentionsflächen für Regenwasser schaffen
- Nachverdichtungsmöglichkeiten in bestehenden Quartieren ausweisen

Nachverdichtungsmöglichkeiten im Bestand

In den bestehenden Quartieren, insbesondere in den im Ortsentwicklungskonzept identifizierten Bereichen für eine mögliche Nachverdichtung, können verschiedene bauliche Eingriffe zum Einsatz kommen, die im Folgenden dargestellt werden:

A Dachausbau im Bestand



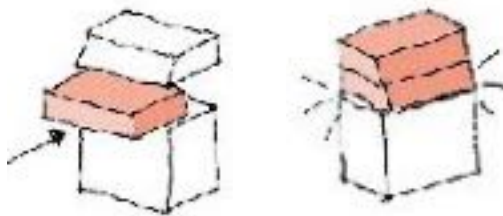
Der Ausbau eines Dachgeschosses stellt aus städtebaulicher Sicht einen geringfügigen, oft nicht erkennbaren Eingriff in das Ortsbild dar. Erforderlich werden kann die Ergänzung von Fensteröffnungen. Der Gewinn von Wohnfläche hängt dabei stark von der Form des Daches ab. Idealerweise lässt sich so relativ einfach eine weitere Wohneinheit im Bestand realisieren, ohne zusätzliche Grundstücksfläche in Anspruch zu nehmen.

B Neubau Dachgeschoss



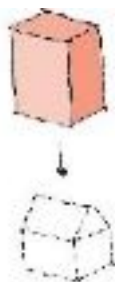
Ist, anders als im Fall A, kein sinnvoller Ausbau des bestehenden Dachgeschosses möglich, kann dieses abgebrochen und neu errichtet werden. Damit kann mindestens eine neue Wohneinheit im Bestand ebenfalls ohne neue Inanspruchnahme von Grundstücksfläche entstehen.

C Aufstockung



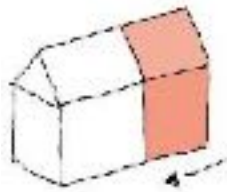
Die Aufstockung eines Gebäudes um ein oder mehrere Geschosse hängt in der Gestaltung maßgeblich von der bestehenden Struktur ab. Die bestehende Dachform kann erhalten oder eine neue Dachlandschaft geschaffen werden. Hier sind Grundrissgestaltung und insbesondere die Statik des bestehenden Gebäudes zu untersuchen. Durch Aufstockung können ebenfalls mehrere neue Wohneinheiten im Bestand ohne die Inanspruchnahme neuer Grundstücksflächen entstehen.

D Abriss und Neubau



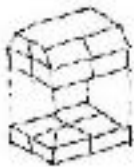
Wird festgestellt, dass die bauliche Substanz nicht mehr flächeneffizient oder wirtschaftlich zu nutzen ist, ist abzuwägen, ob es sich um eine historische, erhaltenswerte Bausubstanz handelt. Ist dies nicht der Fall, so kann ein neues Gebäude entstehen, das Nachverdichtungsmöglichkeiten auf dem Grundstück schafft.

E Ergänzung des Bestandes



Je nach Beschaffenheit des Bestandes kann in Erwägung gezogen werden, diesen zu verlängern und zu ergänzen. Mit dieser Maßnahme wird zwar Fläche neu beansprucht, dies erfolgt aber auf eine flächenschonende Weise im Bestand. So können je nach Grundstück und Beschaffenheit des Bestandes mehrere neue Wohneinheiten entstehen.

F Teilung großer Wohneinheiten



In Hasloh ist das Einfamilienhaus die häufigste Wohnform. Dies gilt auch für die zentralen Bereiche von Hasloh. Mit der fortschreitenden Singularisierung können Wohnung oder Haus zu groß werden und es lohnt sich die Überprüfung von Teilungsmöglichkeiten. Dabei können als sensible Nachverdichtung eine oder mehrere Einliegerwohnungen entstehen.

3.3.2 Dichtekonzept für die Inanspruchnahme neuer Flächen innerhalb des Siedlungskörpers

Wie viele Wohneinheiten pro Hektar neu in Anspruch zu nehmender Flächen entsteht, wird maßgeblich durch die Typologien bestimmt, die eingesetzt werden. Um daher im Rahmen dieses Konzeptes den Gesamtbedarf an neuen Flächen einschätzen zu können, ist die Festlegung einer Wohnungsbautypologie bzw. eines bestimmten Mixes von Typologien erforderlich.

Im Prozess wurden drei voneinander verschiedene Typologie-Zusammensetzungen dargestellt und schließlich eine Festlegung getroffen (Grün- und Erschließungsflächen berücksichtigt):

- Bei einer Bebauung mit vorwiegend Einfamilienhäusern wird eine niedrige Dichte von ca. 15 Wohneinheiten pro Hektar erzielt
- 25 bis 40 Wohneinheiten pro Hektar werden mit Doppel- und Reihenhäusern erreicht;
- bei einer Bebauung mit überwiegend Mehrfamilienhäusern mit bis zu 8 Wohneinheiten kann eine höhere Dichte von bis zu 70 Wohneinheiten pro Hektar erzielt werden, besonders zentral gelegene Flächen sind geeignet für modernen Geschosswohnungsbau.



Einfamilienhäuser
15 Wohneinheiten/ha



**Doppelhaushälften
Reihenhäuser**
25-40 Wohneinheiten/ha



Mehrfamilienhäuser
50-70 Wohneinheiten/ha

Abbildung 3-25: Dichtetypologien (Darstellung WRS)

Aufgrund der Bedürfnisse einer veränderten Bevölkerungszusammensetzung (siehe Kapitel 2.4.1) und des Ziels des flächenschonenden Umgangs sind verdichtete Bauweisen als wichtiger Bestandteil der

Wohnungsbaupolitik zu berücksichtigen. Die Planung eines neuen Quartiers mit Einfamilienhäusern ist nicht mehr zeitgemäß. Einfamilienhäuser sind in der Gemeinde Hasloh mindestens ausreichend vorhanden, um den entsprechenden Bedarf zu decken (siehe auch Kapitel 2.5.1). Durch die Bereitstellung kleinerer Wohnungen und eventuell ein Umzugsmanagement (siehe Kapitel 4) können Einfamilienhäuser für junge Familien frei werden.

Im Rahmen der dritten Öffentlichkeitsbeteiligung wurden die Bürger:innen dazu aufgerufen, darüber abzustimmen, mit welcher Typologie künftig in Hasloh gebaut werden sollte (siehe auch Kapitel 2.5.3). Unterschieden wurde dabei zwischen einer Bebauung in Form von ausschließlich Doppelhäusern oder einem Mix aus Doppel-, Reihen- und Mehrfamilienhäusern oder ausschließlich Mehrfamilienhäusern. Die Mehrheit stimmte dabei für einen Bebauungsmix und damit für eine mittlere Dichte, mit der etwa 50 Wohneinheiten pro Hektar realisiert werden können. Die Gemeindevertretung folgt diesem Votum.

Ein Typologienmix mit ca. 50 Wohneinheiten pro Hektar ist aus planerischer Sicht zu befürworten. Der Bedarf an Wohnraum auf der Etage sollte hier dringend berücksichtigt werden, um bezahlbare, kleinere Wohnungen bereitzustellen und die Flächeninanspruchnahme möglichst gering zu halten. In der Bauleitplanung ist dann durch Regelungen zu Geschossigkeit und Gestaltung sicher zu stellen, dass sich diese Form der Bebauung harmonisch in das dörfliche Gesamtbild einfügt.

3.3.3 Bedarfe Wohnungsbau

Wie in Kapitel 3.1 dargestellt, wurde ein anzustrebendes Bevölkerungswachstum von etwa 0,75 % pro Jahr festgelegt. Ausgegangen wird von einer Anzahl von 4.088 Einwohner:innen (Stand 2021 inkl. Neue Mitte 2) sowie von etwa 36 jährlich Hinzukommenden. Bis zum Jahr 2041 kommen so insgesamt ca. 720 zusätzliche Einwohner:innen hinzu, die Bevölkerung Haslohs wird im Ergebnis ca. 4.900 Einwohner:innen zählen.

Bei einer Haushaltsdichte von 2,1 Personen pro Haushalt (siehe auch Kapitel 2.5.1) ist zur Erreichung dieses Ziels die Realisierung von 345 neuen Wohneinheiten bis zum Jahr 2041 erforderlich.

Realisierungsquote

Nicht jede potenziell für eine (Wohn-)Bebauung geeignete Fläche kann auch als solche genutzt werden. Die tatsächliche Entwicklung der Flächen ist abhängig von unterschiedlichen Faktoren, beispielsweise der Verkaufsbereitschaft der Eigentümer:innen oder planerischen Hürden (Lärmschutz etc.). Um derartigen Unwägbarkeiten begegnen zu können, empfiehlt es sich, mehr Potenzialflächen festzulegen als tatsächlich benötigt werden. Mit der Annahme einer solchen „Realisierungsreserve“ von etwa 80-100 %, ergibt sich ein Bedarf von 620 bis 690 potenziellen Wohneinheiten.

Die Wohnungsbaupotenziale sind also als strategisches Potenzial zu sehen, das über den tatsächlichen Bedarf hinaus als Reserve vorgehalten wird. Es muss durch die Gemeinde proaktiv akquiriert werden, wenn aus dem Monitoring ersichtlich wird, dass die Wachstumsziele durch Nachverdichtung nicht erreicht werden können. Viele Bebauungspotenziale sind durch die Gemeinde kaum steuerbar, Nachverdichtungen in zweiter Reihe beispielsweise hängen von der Bereitschaft der Eigentümer:innen ab. Insofern bieten die ausgewählten Potenzialflächen einschließlich Realisierungsquote der Gemeinde mehr Flexibilität in der Auswahl der zu entwickelnden Flächen.

3.3.4 Gesamtpotenzial

Insgesamt ergibt sich nach abgeschlossener Untersuchung der Freiflächen im Siedlungskörper selbst und in dessen direktem Umfeld ein Potenzial von etwa 650 möglichen zusätzlichen Wohneinheiten. Bei

einem Bedarf von 345 Wohneinheiten ergibt sich daraus eine Realisierungsreserve von 305 Wohneinheiten oder ca. 90 %.

Die Potenzialflächen zur Wohnbebauung sind an einigen Stellen deckungsgleich mit den Flächen zur wohnbaulichen Entwicklung des Masterplans für die Bebauung der Neuen Mitte Hasloh. Hierbei ist allerdings zu betonen, dass die seinerzeit für den dritten und vierten Bauabschnitt geplanten Einfamilienhäuser nicht den aktuellen Ansprüchen an den ressourcenschonenden Umgang mit Boden entspricht und durch den verdichteten Typologiemix von 50 Wohneinheiten pro Hektar ersetzt werden sollte. Auf dieser Grundlage wurde die Zahl an potenziellen Wohneinheiten abgeschätzt.

Die Potenzialflächen ergeben sich aus den bereits vorgesehenen Flächen zur Bebauung in der Neuen Mitte von etwa 6,3 ha und der bestehenden Freifläche östlich der Bahngleise mit weiteren 2,5 ha.

Daraus ergibt sich bei der Dichte von 50 Wohneinheiten pro Hektar (Mix aus Doppel-, Reihen- und Mehrfamilienhäusern, siehe Kapitel 3.2.1) ein Potenzial von 315 Wohneinheiten in den verbleibenden Abschnitten der Neuen Mitte sowie 135 Wohneinheiten östlich des Bahnhofs.

Zusätzlich wird im Konzept dargestellt, in welchem Bereich vorrangig die Potenziale zur Nachverdichtung akquiriert werden sollten (siehe Siedlungsgrenze 3: Fokus Nachverdichtung und Entwicklung). Eine erste Einschätzung bzgl. der Anzahl möglicher Wohneinheiten in diesen Flächen beläuft sich auf etwa 200. Allerdings wird dieses Potenzial sicherlich nicht vollständig genutzt und kann darüber hinaus nicht gesteuert, sondern durch gezielte Bauleitplanung höchstens angeregt werden. Umso wichtiger ist das regelmäßige Monitoring.

Zu beachten ist bei allen Potenzialflächen, dass es sich um maximale Möglichkeiten handelt. Es sind keine Eigentumsverhältnisse und Umsetzungsbereitschaften von Eigentümern, Umweltbedingungen (bspw. Baugrundverhältnisse, naturschutzrechtliche Belange) oder Ähnliches, also tatsächliche Realisierungschancen berücksichtigt. Insgesamt bieten, wie geschildert, die Potenziale einschließlich der Realisierungsreserve die Flexibilität bei der Akquise der Flächen (siehe Kapitel 3.3.3).

Für eine mögliche Gewerbeentwicklung werden zusätzliche 4,8 ha am Ortseingang und Ortsausgang an der Kieler Straße vorgesehen.



Abbildung 3-26: Darstellung der Potenzialflächen - Ausschnitt aus der Konzeptkarte (WRS)

3.3.5 Schaffen bedarfsgerechter Wohnformen

Dem bestehenden Angebotsüberschuss an Einfamilienhäusern sollte ein ergänzendes Wohnangebot an „Wohnen auf der Etage“ gegenübergestellt werden. Bedarf besteht vor allem an bezahlbarem Wohnraum für Haushaltsgründer:innen und Senior:innen.

Vor Umsetzung der jeweiligen Maßnahme ist der jeweils spezifische Bedarf zu erheben, z.B. durch eine zielgruppenbezogene Umfrage oder vergleichbare Methoden.

Ergänzend sollte die Gemeinde sicherstellen, dass neu geschaffener Wohnraum dauerhaft zu bezahlbaren Mietkonditionen angeboten wird. Dazu ist in Betracht zu ziehen:

- Absicherung der gemeindlichen Planungsziele über geeignete städtebauliche Verträge mit Investor:innen
- Zusammenarbeit mit gemeinnützigen Wohnungsbaugesellschaften oder Genossenschaften
- Prüfung, ob eine Nutzung der Sozialen Wohnraumförderung in Betracht kommt (Anmerkung: Im Gegensatz zu landläufigen Meinungen kommen ggf. durchaus auch Haushalte mit mittlerem Einkommen für geförderten Wohnraum in Frage)
- Bauausführung in standardisierter Bauweise zur Kostensenkung

3.4 Entwicklungsstrategie und Ausblick

Die Gemeinde Hasloh bietet durch ihre Naturnähe und ihren dörflichen Charakter bei gleichzeitig guter Anbindung an umliegende Zentren eine hohe Wohn- und Lebensqualität. Prägend dafür sind die besonderen Naturräume und Freiflächen, teils auch im Siedlungskörper sowie die hohe Bedeutung der Landwirtschaft, die über die Jahre zwar abgenommen hat, aber bis heute erlebbar ist. Die Gemeinde verfügt über viele Stärken und unausgeschöpfte Potenziale, die die Attraktivität und Lebensqualität weiterhin sichern und weiterentwickeln können.

Das vorliegende Konzept zur Ortsentwicklung stellt kein umsetzungsreifes Bebauungskonzept dar, sondern dokumentiert Ideen und Vorschläge für die zukünftige Entwicklung der Gemeinde. Zentrale Botschaften und Ziele bestehen darin, den dörflichen Ortscharakter zu wahren und in Teilen zu verbessern, zum Beispiel durch die Schaffung eines zentralen Ortskerns. Gleichzeitig sollen Entwicklungschancen aufgezeigt, freiräumliche Qualitäten gestärkt und das Erschließungskonzept zukunftsfähig aufgestellt werden.

Es wird eine schrittweise Umsetzung innerhalb der nächsten 15 bis 20 Jahre angestrebt. Folgende Annahmen liegen den Entwicklungsüberlegungen zu Grunde:

- Die Entwicklung ist abhängig von lokalen Rahmenbedingungen und der Mitwirkungsbereitschaft maßgebender Akteur:innen und Eigentümer:innen
- Viele Maßnahmen sind unabhängig voneinander umsetzbar. Auch die Umsetzung einzelner Maßnahmen, ohne die vollständige Umsetzung aller Maßnahmen, kann zu einer Qualitäts- und Aufenthaltssteigerung beitragen.

Hierbei kommt der Gemeinde die Aufgabe zu, Ziele und Erfordernisse einer konkreten Bauleitplanung sowie die Mitwirkungsbereitschaft der beteiligten und verfügungsberechtigten Akteur:innen zu klären und damit die Voraussetzungen für eine Realisierung zu schaffen. Auch dieses kann nicht überall zeitgleich geschehen, sondern muss in einer abgestimmten Prioritätensetzung erfolgen, die personelle und finanzielle Ressourcen berücksichtigt.

3.5 Ziele

Im Folgenden werden für die verschiedenen Handlungsfelder grundlegende und übergeordnete Handlungsempfehlungen als Ziele zusammengefasst. Konkrete Maßnahmen folgen in Kapitel 4.

Auf Grundlage der durchgeführten Bestandsaufnahme sowie im Hinblick auf zukünftige demographische Entwicklungen lassen sich folgende Ziele ableiten:

3.5.1 Demographie und Daseinsvorsorge

- Schaffen einer bedarfsgerechten und zukunftsfähigen Infrastruktur durch das Anpassen der Angebote an die Bevölkerungsentwicklung und -struktur (insbesondere die Sicherung der medizinischen Versorgung sowie die Erweiterung des Kita-, Krippen- und Tagesmutterangebotes vor Ort). Gleichzeitig steht das Festigen bestehender Einrichtungen durch bedarfsgerechte Entwicklung und ggf. die Sanierung oder den Umbau zentraler Einrichtungen wie der Feuerwehr, des Bauhofs oder des Gebäudes der Robinson-Kita im Fokus.
- Stärkung der Begegnung der Bewohner:innen untereinander durch das Schaffen neuer (Freizeit-)Angebote und Treffpunkte für alle Generationen

- Schaffen eines zentralen Ortskerns als Versorgungs- und Begegnungsort
 - Stärkung der Dorfgemeinschaft durch verbesserte Möglichkeiten zur Information und Kommunikation zwischen den Bürger:innen untereinander sowie mit der Verwaltung
- Schaffen einer nachhaltigen, bedarfsgerechten und zukunftsfähigen sozialen Infrastruktur und Stärkung des generationsübergreifenden Miteinanders

3.5.2 Siedlungsstruktur und Wohnen

- Eine strategische Siedlungsentwicklung bei flächensparsamen Umgang. Dabei gilt: Innen- vor Außenentwicklung, Nachverdichtung und Entwicklung zentrumsnaher Flächen haben Priorität, dabei stehen verdichtete, kreislaufgerechte, ressourcenschonende Bauweisen und ein kompakter Siedlungskörper im Fokus.
 - Ein ausgewogenes Angebot an familiengerechten Wohnformen und kleineren Wohnungen schaffen, dabei den Bedarf an Mehrfamilienhäusern und barrierefreien Wohnraum decken, um die Abwanderung alleinstehender und älterer Einwohner/-innen zu verringern.
 - Erhalt des Ortsbildes, zum einen im Hinblick auf Baumasse und Gestaltung mit Orientierung am Bestand, zum anderen durch eine maßvolle weitere Ausdehnung des Siedlungskörpers in die Landschaft, das Vermeiden von Zersiedelung und den Schutz wertvoller Grünstrukturen.
 - Sicherung eines gesunden Wohn- und Arbeitsumfeldes, insbesondere hinsichtlich bestehender Emissionsquellen.
 - Schaffen einer Quartiersmitte mit hoher Aufenthaltsqualität
- Schaffen einer nachhaltigen, strategischen Siedlungsentwicklung bei Erhalt des Ortscharakters, Berücksichtigung der Entwicklung von bedarfsorientiertem Wohnen

3.5.3 Wirtschaft und Tourismus

- Langfristiger Erhalt der Wirtschaftskraft und der Arbeitsplätze vor Ort (auch, um zusätzliche Pendlerverkehre zu vermeiden), Unterstützung ortsansässiger Unternehmen auf der Basis regelmäßiger Abfragen von Bedarfen.
 - Nutzung der Potenziale zur Stärkung des kulturellen und touristischen Angebots.
- Unterstützung ortsansässiger Unternehmen zum Erhalt von Wirtschaftskraft und Arbeitsplätzen vor Ort, Stärkung der Attraktivität für Gäste und Besucher:innen

3.5.4 Verkehr und Mobilität

Die Entwicklungsziele für der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in der Gemeinde Hasloh sind vor dem Hintergrund eines definierten Leitbildes zu betrachten. Durch den fortlaufenden Beteiligungsprozess konnte dieses konkretisiert und auf den Bedarf der Gemeinde Hasloh zugeschnitten werden.

Die Mobilität in der Gemeinde Hasloh soll für sämtliche Nutzergruppen sichergestellt und das Angebot unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit weiterentwickelt werden. Durch die Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes soll unter dem Leitgedanken einer maximalen Mobilität bei gleichzeitig minimalem Verkehrsaufkommen die Kfz-Verkehrsbelastung gemeindeweit reduziert werden.

Dabei soll insbesondere innerhalb Haslohs jede*r sicher ohne Pkw alles erreichen und angrenzende Gemeinden gut mit dem Fahrrad oder Öffentlichen Verkehr erreichen können. Der (überregionale) Kfz-Verkehr hingegen soll verträglich auf den Hauptverkehrsstraßen gelenkt und das Nebennetz vom Kfz-Verkehr entlastet werden.

Im Detail sind dafür folgende Entwicklungsziele notwendig:

- **Förderung des Rad- und Fußverkehrs**
 - Hasloh hat ein barrierefreies und sicheres Fuß- und Radwegenetz,
 - in dem Schulwege besonders berücksichtigt sind
 - und Radschnellverbindungen in der Nord-Süd und West-Ost Richtung bestehen.
- **Straßenraumgestaltungen verkehrsträgerübergreifend**
 - Gemeindestraßen, die eine hohe verkehrliche Funktion haben werden neu organisiert (*Garstedter Weg, Bahnhofstraße, Ladestraße,...*)
 - Die Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit haben hierbei Priorität.
 - Geschwindigkeitsreduzierungen können ein Mittel sein.
- **Regulierung des Kfz-Verkehrs**
 - Der Kfz-Verkehr wird im Nebennetz stark reguliert und beruhigt.
 - Die Knotenpunkte entlang der klassifizierten Straßen werden leistungsfähig umgeplant,
 - der Straßenraum wird neu aufgeteilt und für alle Verkehrsteilnehmende sicher gestaltet.
- **Mobilitätsansätze**
 - Das Thema Ladeinfrastrukturen (Kfz & Rad) und ÖV Ergänzungen (Bürgerbus, On-Demand) wird durch die Gemeinde verstärkt verfolgt.
 - Insbesondere durch Fahrradabstellanlagen aber auch durch Mobilitätsbänke, Car-Sharing und Coworking wird Multimodalität verstärkt gefördert.
- **Öffentlicher Personennahverkehr**
 - Der Angebotsausbau durch die S21 wird seitens der Gemeinde begrüßt und bestmöglich unterstützt. Das Bahnhofsumfeld wird ausreichend gestaltet.
 - Angebotsergänzungen durch Bus und On-Demand-Verkehre werden verfolgt.

3.5.5 Natur und Landschaft

- Ökologische Bauweisen sowie Begrünungen innerhalb des Siedlungskörpers und an seinem Rand im Rahmen der Schaffung von Wohnraum, strategische und nachhaltige Siedlungsentwicklung, die das Wachstum auf ein Minimum begrenzt.
- Erhalt und Stärkung ökologischer Qualitäten. Steigerung der Erlebbarkeit von Natur und Landschaft durch die Bereitstellung weiterer Naherholungs-Möglichkeiten.
- Wahrung von landschafts- und ortsbildprägenden Strukturen. Weiterentwicklung durch ein durchgängiges grünes Wegenetz innerhalb und außerhalb des Siedlungskörpers.

→ Schutz, Erhalt und Entwicklung von Natur und Landschaft

3.6 Leitbild



Mit dem Ortsentwicklungskonzept wird die städtebauliche und funktionale Aufwertung Haslohs angestrebt. Die im Vorfeld beschriebenen Ziele für die einzelnen Themenfelder sind als integrales Ganzes zu betrachten, da zwischen den einzelnen Handlungsfeldern oft enge Verknüpfungen und

gegenseitige Abhängigkeiten bestehen. Die dörflichen Strukturen und die grünen Aufenthaltsflächen sind der identitätstiftende Faktor für die Hasloh. Ziel ist es, unter Wahrung dieses Charakters den Ort zu stärken, weiter zu vernetzen und die oben formulierten Ziele umzusetzen. Der gesamte Ort soll sich durch Eigenschaften wie gute Erreichbarkeit auf kurzen Wegen zu Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen, eine durchgängig hohe Aufenthaltsqualität sowie intuitive Orientierung auszeichnen. Der Siedlungskörper ist eingefasst und durchzogen von Grünflächen. Mit der Bahnlinie und der Kieler Straße wird der Siedlungskörper an zwei Stellen in Nord-Süd-Richtung einerseits zerschnitten, andererseits an die umliegenden Gemeinden und an die Metropole Hamburg angebunden. Mit dem Leitbild werden die wesentlichen, übergeordneten Ziele und Themen des Ortsentwicklungskonzepts graphisch aufbereitet und zusammengefasst. Im Einzelnen bedeutet dies:

Es werden die zentralen Punkte Haslohs, ihre Funktionen sowie ihr Entwicklungspotential aufgezeigt. Während sich beispielsweise im Bahnhofsumfeld ein Entwicklungsschwerpunkt für Dienstleistung und Daseinsvorsorge entwickelt, gilt es, im Bereich der Peter-Lunding-Schule den Schwerpunkt von sozialen und Sporteinrichtungen zu stärken. Ergänzend finden sich im Gemeindegebiet weitere Schwerpunkte, z.B. zur sozialen Infrastruktur oder gewerblichen Nutzungen an der Kieler Straße.

Im Bereich der Siedlungsstruktur und des Wohnens werden verschiedene Bereiche, vom allgemeinen Siedlungsraum bis hin zu Nachverdichtungs- und Innentwicklungspotentialen definiert. Damit wird gezielt ein Dichtekonzept für die künftige bauliche Entwicklung des Ortes dargestellt.

Für den Bereich Verkehr und Mobilität wird das Vernetzungspotential einerseits innerhalb der Gemeinde und andererseits in die umliegenden Gemeinden aufgezeigt. Dabei wird insbesondere der Fokus auf fußläufige Verbindungen und den Radverkehr gelegt.

Zentrales Anliegen des Leitbildes ist darüber hinaus die Grünvernetzung innerhalb der Gemeinde. Dabei ist einerseits eine Abfolge von Grünflächen mit unterschiedlichen Freiraum- und Aufenthaltsqualitäten in Ostwestrichtung durch den Siedlungskörper von besonderer Bedeutung für die übergeordnete Entwicklung der Gemeinde. Darüber hinaus soll die grüne Verbindung zwischen Pfungstwald und Holm Moor, insbesondere auch für Flora und Fauna gestärkt werden.

4 Maßnahmen

Im folgenden Kapitel werden konkrete Maßnahmen aufgelistet, mit deren Umsetzung die in *Kapitel 3.3* dargestellten Ziele erreicht werden können.

Diese setzen sich zusammen aus den Wünschen der Bewohner:innen, die im Rahmen der Beteiligungsveranstaltungen oder im direkten Kontakt mit den Planer:innen geäußert wurden sowie Empfehlungen der Gemeindevertretung und der Planer:innen vor dem Hintergrund aktueller Entwicklungstrends. Da die Meinungen innerhalb der Beteiligten divergieren und nicht alle Wünsche, Ideen und Hinweise mit den anzustrebenden Zielen vereinbar sind, wurden diese untereinander abgewogen und zu einem stimmigen Gesamtkonzept zusammengefasst.

Diese Maßnahmen sollen in Zukunft die Grundlage für das Handeln der Gemeinde bilden und werden daher im Folgenden als Selbstbindung formuliert. Sie unterliegen bis zum endgültigen Beschluss selbstverständlich dem Diskussions- und Abstimmungsprozess in den kommunalen Gremien.

4.1 „Aufrüstung“ des Ist-Zustandes

Einige Handlungsempfehlungen dienen konkret dazu, dringende Bedarfe des Ist-Zustandes zu bedienen und diesen damit „aufzurüsten“. Diese sind prioritär zu behandeln.

Zu dieser „Aufrüstung“ gehören folgende Maßnahmen:

- Bereitstellung von bedarfsorientierten (kleinen und bezahlbaren) Wohnungen
- Verbesserung der medizinischen Versorgung: Ansiedlung einer Apotheke oder Bereitstellung mobiler Angebote
- Erweiterung des Betreuungsangebotes für Kinder (Elementar-, Krippen- und Tagesmutterplätze) vor Ort

4.2 Maßnahmenübersicht

DEMOGRAPHIE UND DASEINSVORSORGE

Sicherung der medizinischen Versorgung

Ist-Zustand:

Derzeit gibt es in Hasloh eine Hausarzt- und eine Zahnarztpraxis. Weitere (Facharzt-) Praxen und Apotheken sowie Sanitätshäuser sind in den Nachbargemeinden vorhanden. Zusätzlich gibt es einen Hauskrankenpflagedienst. Aufgrund der Auswirkungen des demographischen Wandels ist auch in der Gemeinde Hasloh eine zunehmende Alterung der Bevölkerung zu betrachten. Insbesondere Senior:innen sind auf eine gute medizinische Versorgung vor Ort angewiesen.

Empfehlung:

Um die Infrastruktur und Versorgung bestmöglich an die Verschiebung der Altersstruktur anzupassen, sollte das Angebot vor Ort erweitert werden. Ziel ist es, möglichst kurze Wege zu den wichtigsten Versorgungseinrichtungen zu erzeugen. Die Erreichbarkeit medizinischer Versorgungseinrichtungen zu Fuß oder mit direkter ÖPNV-Verbindung sollte insbesondere für Senior:innen gegeben sein. So können diese ggf. auch im hohen Alter ihre eigenständig Wege zurücklegen. Die Ansiedlung einer Apotheke und weiterer Arztpraxen sollte daher an zentralen, gut erreichbaren Orten im Gemeindegebiet erfolgen. So kann insbesondere Autoverkehr vermieden werden.

Medizinische Versorgung vor Ort sichern

Ansiedlung einer Apotheke

Ansiedlung weiterer Arztpraxen

Es besteht der Bedarf der Ansiedlung einer Apotheke sowie weiterer Arztpraxen im zentralen und dadurch gut erreichbaren Bereich der Gemeinde, wie zum Beispiel im Bahnhofsumfeld.

Voraussetzung zur Umsetzung ist die aktive Akquise und das Zugehen auf mögliche Anbieter:innen.

Unterstützende Angebote zur medizinischen Versorgung

(Fach-) Arztpraxen auf Rädern

Fahrservice

Apotheken-Lieferdienst

Die Sicherung der medizinischen Versorgung kann durch mobile Angebote unterstützt oder temporär gesichert werden.

Bei der Akquise von Facharztpraxen, die die Gemeinde an bestimmten Wochentagen besuchen, der Bereitstellung eines Lieferdienstes für Medikamente oder eines Fahrservices zu Arztpraxen oder Sanitätshäusern in der Umgebung kann eine Absprache mit umliegenden Gemeinden zielführend sein. Auch hier ist die Umsetzung abhängig von der Bereitschaft von Anbieter:innen.

Insbesondere bei der Bereitstellung mobiler Angebote ist das Informieren der Bürger:innen von hoher Bedeutung, um die Nutzung dieser Angebote zu gewährleisten.

Ursprung der Maßnahmen:

Die Maßnahmen ergeben sich aufgrund der Auswirkungen des demographischen Wandels, die sich in der Untersuchung der Altersstruktur der Gemeinde abbilden sowie Defiziten, die sich aus der Bestandsanalyse zur medizinischen Versorgung ergeben. Zusätzlich wurde der Wunsch nach einer Apotheke und weiteren (Fach-) Arztpraxen in den Beteiligungsformaten geäußert.

Erweiterung der Betreuungsangebote für Kinder und Senior:innen

Ist-Zustand:

Die Nachfrage an Betreuungsangeboten für Kinder im Alter von 0-6 Jahren übersteigt die Anzahl der vorhandenen Plätze.

Aufgrund der Auswirkungen des demographischen Wandels ist auch in der Gemeinde Hasloh eine zunehmende Alterung der Bevölkerung zu beobachten. Bedarfe an Pflege- und Serviceangeboten für Senior:innen steigen. In Hasloh gibt es neben einer Seniorenresidenz außerhalb des Siedlungskörpers und Wohnen mit Service in der Neuen Mitte einen Hauskrankenpflegedienst mit Altenpfleger:innen.

Empfehlung:

Parallel zur Bevölkerungsentwicklung soll auch die Auslastung der sozialen Infrastruktur regelmäßig betrachtet und je nach Entwicklung angepasst werden. So können aktuelle Bedarfe rechtzeitig erkannt und befriedigt werden. Betreuungsangebote können, falls die Nachfrage besteht, erweitert oder bei geringer Auslastung mit Angebot in den Nachbargemeinden vernetzt werden.

Betreuungsangebote für Kinder

Ansiedlung einer neuen Kita/Krippe

Anzahl der Tagesmutterplätze erhöhen

Die Schaffung zusätzlicher Krippen- und Elementarplätze sowie Tagesmutterangebote ist dringend geboten und sollte durch die Gemeinde vorangetrieben werden. Betreuungsplätze für Kinder sollten im direkten Umfeld des Wohnort von Familien liegen, um weite Wege, insbesondere mit dem PKW, zu vermeiden. Zur kurzfristigen Bereitstellung können Multifunktionsgebäude oder Gebäude mit flexibler Grundrissgestaltung dienen. Diese können anderweitig genutzt werden, sobald der Bedarf abfällt.

Voraussetzung für die Umsetzung ist die Sicherstellung der Finanzierung, zum Beispiel durch die Akquise von Fördermitteln. Die Erweiterung von Tagesmutterplätzen hängt mit der Bereitschaft der Anbieter:innen zusammen. Eine Vermittlungsplattform kann zur Vereinfachung dienen und Anreize schaffen. Darüber hinaus wird empfohlen, die Ist-Situation und die Kitabedarfsplanung regelmäßig zu überprüfen und anzupassen, um rechtzeitig auf die Veränderung von Bedarfen reagieren zu können.

Betreuungs- und Pflegeangebote für Senior:innen
Anzahl der Tagespflegeplätze erhöhen
Vernetzung mit umliegenden Gemeinden
<p>Um den Auswirkungen der Alterung der Bevölkerung gerecht zu werden, muss die Anzahl an Pflegeplätzen erhöht werden. Für eine kurzfristige Umsetzung und Unterstützung können Räumlichkeiten temporär genutzt werden (s.o.). Zusätzlich können mobile Service- und Pflegeangebote mit umliegenden Gemeinden verknüpft und koordiniert werden, um das Angebot zu erhöhen.</p> <p>Die Bereitstellung von Räumlichkeiten, deren Finanzierung und die Akquise von Anbieter:innen gelten als Voraussetzung für die Umsetzung der Maßnahmen. Die Vernetzung mit anderen Gemeinden und die Bereitstellung einer Vermittlungsplattform können zielführend sein. Auch hier empfiehlt sich eine regelmäßige Überprüfung der Bedarfe an Pflege und Betreuung im Zusammenhang mit den vorhandenen Angeboten.</p>
<p>Ursprung der Maßnahmen:</p> <p>Die Maßnahmen ergeben sich aufgrund der Auswirkungen des demographischen Wandels, die sich in der Untersuchung der Altersstruktur der Gemeinde abbilden sowie Defiziten, die sich aus der Bestandsanalyse zu Betreuungsangeboten ergeben. Zusätzlich wurde der Wunsch nach weiteren Betreuungsangeboten und Pflegeeinrichtungen in den Beteiligungsformaten geäußert.</p>

Schaffen zentraler und generationsübergreifender Treffpunkte und Begegnungsorte
<p>Ist-Zustand:</p> <p>Innerhalb der Gemeinde sind Spiel- und Sportflächen vorhanden, die als Treffpunkte und Begegnungsorte dienen. Insbesondere nördlich der Peter-Lunding-Schule gibt es neben zwei Sportplätzen mehrere Spielangebote. Laut den Bürger:innen fehlt es allerdings an weiteren generationsübergreifenden Freizeitangeboten. In der Vergangenheit bestehende Angebote sollen reaktiviert werden. Zusätzlich wurde die Aufenthaltsqualität an Spielplätzen bemängelt. Immer wieder geäußert wurde der Wunsch nach einer Skaterbahn im Gemeindegebiet.</p> <p>In der Gemeinde fehlen außerdem Räumlichkeiten, die flexibel genutzt und angemietet werden können.</p>
<p>Empfehlung:</p> <p>Die Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde wünschen sich Räumlichkeiten und zusätzliche Freiräume mit hoher Aufenthaltsqualität, die zur Interaktion und Kommunikation einladen. Diese sollten an einem zentralen Standort liegen und für jede:n zugänglich sein. Räumlichkeiten sollten ohne großen Aufwand angefragt und genutzt werden können.</p>
Begegnungsorte im Außenbereich
<p>Sport- und Spielflächen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Spiel- und Sportgeräte für Kinder und Jugendliche - Sportgeräte für Senior:innen - Reaktivierung des Trimm-Dich-Pfads im Hasloher Gehege

<ul style="list-style-type: none"> - Naturspielplatz am Pfungstwald - Skaterplatz
Aufenthaltsqualität stärken
Zentralen Treffpunkt schaffen: Umgestaltung des Schulparkplatzes der Peter-Lunding-Schule zum Festplatz
<p>Um das Angebot an Freizeit- und Naherholungsmöglichkeiten zu vergrößern, soll das Angebot an Sport- und Spielgeräten erweitert werden. Als Wünsche wurden dabei unter anderem ein Volleyballfeld, ein Basketballfeld und eine Tischtennisplatte genannt. Auch der Wunsch nach einer Skateranlage besteht seit mehreren Jahren, konnte bisher aber insbesondere aufgrund der Lärmproblematik nicht umgesetzt werden. Die genannten Angebote sollten Priorität in der Ortsmitte, in der Nähe des Bahnhofsumfelds und dem rückwärtigen Bereich der Schule angesiedelt werden. Hier können insbesondere die bestehenden Angebote verbessert und ausgebaut werden. Als Alternative für eine feste Skateranlage könnten temporäre, flexibel auf- und abbaubare Elemente im Umfeld des Jugendraumes dienen.</p> <p>Zusätzlich kann durch die Umgestaltung des Parkplatzes der Peter-Lunding-Schule ein Festplatz entstehen, der außerhalb des Schulbetriebes für Veranstaltungen genutzt werden kann.</p> <p>Weitere Spiel- und Sportgeräte können entlang des grünen Wegenetzes angesiedelt werden, um die Wegeverbindungen und Aufenthaltsqualitäten noch weiter zu stärken.</p> <p>Zur Aufwertung der bestehenden Spiel- und Sportplätze gilt es zu prüfen, ob Beleuchtung, Sitz- und Unterstellmöglichkeiten vorhanden sind.</p> <p>Zur Umsetzung der genannten Maßnahmen müssen zunächst Fördermittel akquiriert werden.</p> <p>Von einer Verlagerung der Spiel- und Sportplätze an den Siedlungsrand, wie in den Öffentlichkeitsveranstaltungen diskutiert, wird abgesehen, da dies die Erreichbarkeit mindern und für die Schaffung eines zentralen Begegnungsortes kontraproduktiv wirken würde.</p>
Begegnungsorte im Innenbereich
Dorfgemeinschaftshaus als Multifunktionsgebäude
<p>Mit der Schaffung eines Dorfgemeinschaftshauses können Räumlichkeiten bereitgestellt werden, die flexibel von der Gemeinde oder durch die Bürger:innen genutzt werden können. So können kurzfristige Raumbedarfe gestillt werden, zum Beispiel für die temporäre Nutzung durch eine Kita-Gruppe oder eine wöchentlich wiederkehrende Nutzung durch Vereinsmitglieder. Die Nutzung solcher Räumlichkeiten für Co-Working-Spaces oder die Vermietung für Veranstaltungen kann ebenfalls zur Stärkung der Dorfgemeinschaft beitragen. Auch temporäres Wohnen, bspw. für Geflüchtete, könnte in den Räumlichkeiten eines Dorfgemeinschaftshauses angeboten werden. Wichtig sind bei der Entwicklung eines Dorfgemeinschaftshauses flexible Grundrisse, die den verschiedenen potenziellen Nutzungsansprüchen gerecht werden und sich ggf. auch mehrfach im Jahr ändern können.</p> <p>Ein Dorfgemeinschaftshaus sollte im zentralen Bereich des Siedlungskörpers angesiedelt werden. Die Umgestaltung des Grundstücks am Mittelweg sowie der Umzug der Feuerwehr stellen Potenziale für einen Standort dar.</p>
Ursprung der Maßnahmen:

Der Wunsch nach Freizeitangeboten und zentralen Begegnungsorten wurde in den Beteiligungsformaten immer wieder genannt. Die Umsetzung der Maßnahmen kann zur Stärkung der Attraktivität des Ortsbildes und zur Stärkung der Dorfgemeinschaft einen großen Beitrag leisten.

Erweiterung des Angebots an Versorgungseinrichtungen

Ist-Zustand:

Die Nahversorgung wird in der Gemeinde über einen Discounter, eine Bäckerei sowie einen Hofladen an der Kieler Straße sichergestellt. Vereinzelt gibt es Dienstleistungsangebote wie eine Post und einen Geldautomaten. Weitere Dienstleistungen wie beispielsweise ein Friseur wurden in der Vergangenheit geschlossen und sind lediglich in den Nachbargemeinden vorhanden.

Empfehlung:

Zur Verbesserung der Erreichbarkeit und der Vermeidung von Wegen mit dem Pkw ist die Erweiterung der Versorgungseinrichtungen notwendig. Ziel ist es dabei, die Attraktivität der Gemeinde zu stärken und einen zentralen Einzelhandels- und Dienstleistungsstandort im Bahnhofsumfeld zu schaffen und es damit städtebaulich aufzuwerten.

Einzelhandelsangebot erweitern

Ansiedlung eines zweiten Nahversorgers (z.B. Bürgerladen, Kiosk)

Die Ansiedlung eines Nahversorgers kann das Angebot des bestehenden Discounters erweitern. Ein Vollsortimenter mit großer Verkaufsfläche ist dabei aufgrund des Verkehrs, den er nach sich zieht, für einen Standort im Siedlungskern nicht geeignet und aufgrund der Funktion Haslohs im System der zentralen Orte unwahrscheinlich. Vielmehr kann eine Art Kiosk oder Bürgerladen in Verbindung mit weiteren Dienstleistungseinrichtungen zu einer höheren Attraktivität und Frequentierung des Bahnhofsumfeldes beitragen und die Erreichbarkeiten stärken. Dabei kann der Weg zum Einkaufen beispielsweise mit dem Weg zur oder von der Arbeit verknüpft werden.

Da das wirtschaftliche Betreiben eines solchen kleineren Angebotes schwierig erscheint, kommt ein bürgerschaftliches Engagement oder der Betrieb durch einen sozialen Träger in Betracht.

Dienstleistungsangebot erweitern

Ansiedlung weiterer Dienstleistungseinrichtungen

Serviceleistungen der Post erweitern

Um Dienstleistungsangebote innerhalb der Gemeinde bereitstellen zu können, kann die aktive Akquise von Anbieter:innen zielführend sein. Voraussetzung ist außerdem die Bereitstellung von Räumlichkeiten.

Die Öffnungszeiten der Postfiliale in Hasloh sind sehr begrenzt. Zur Erweiterung der Servicezeiten und zur Bereitstellung weiterer Briefkästen sind eine Kontaktaufnahme mit der Deutschen Post und deren Bereitschaft erforderlich.

Versorgungsangebot erweitern

Ansiedlung eines öffentlichen WCs

Die Bereitstellung eines öffentlichen WCs im Bereich der Spiel- und Sportplätze nördlich der Peter-Lunding-Straße führt zu einer verbesserten Aufenthaltsqualität. Hierfür ist ebenfalls die Akquise von Fördermitteln notwendig.

Ursprung der Maßnahmen:

Innerhalb der Beteiligungsformate wurde der Wunsch nach einem vielfältigen Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot mehrfach geäußert. Dieser wird durch im Rahmen der Bestandsanalyse festgestellte Defizite unterstrichen.

Stärkung der Kommunikation und Vernetzung

Ist-Zustand

Im Rahmen der Öffentlichkeitsveranstaltungen wurde moniert, dass die Orientierung und Information über vorhandene Angebote in Hasloh unübersichtlich und auch Zuständigkeiten innerhalb der Verwaltung nach außen nicht eindeutig sichtbar seien.

Empfehlung:

Die Bündelung und Bereitstellung von Informationen an zentraler Stelle könnte wirkungsvoll dazu beitragen, Bedarfe und Angebote im Blick zu halten. Zusätzlich ist die Vernetzung der Bürger:innen untereinander bedeutend für die Stärkung der Dorfgemeinschaft.

Siehe auch Verbesserung der Kommunikation für Wohnungsangebote. Ziel ist es, Informationen gesamtheitlich an einer Stelle zu bündeln.

Kommunales Management

Schaffen einer Informations- und Vermittlungsplattform

Über die Entwicklung einer Informations- und Vermittlungsplattform können Informationen an zentraler Stelle gebündelt und weitergetragen werden, was zu einer zunehmend vernetzten Gesellschaft führen könnte. Mittels eines übergreifenden kommunalen Managements können über die Koordination von Angeboten und Nachfrage Interessenten und Anbieter zusammengebracht werden, beispielsweise, wenn es um die Vermittlung von Arbeitsplätzen, Dienstleistungen oder Betreuungsangeboten oder auch Wohnraum geht.

Voraussetzungen ist die Schaffung entsprechender personeller Kapazitäten in der Verwaltung.

Ursprung der Maßnahmen:

Der Wunsch nach einer Vermittlungsplattform ist Ergebnis der Beteiligungsformate und kann zum Erreichen einer verbesserten Koordination, Kommunikation und Vermittlung zielführend sein.

SIEDLUNGSSTRUKTUR UND WOHNEN

Schaffen einer nachhaltigen und strategischen Siedlungsentwicklung

Ist-Zustand:

Die Siedlungsstruktur der Gemeinde ist überwiegend von Wohnbebauung mit Einfamilienhäusern geprägt. In den vergangenen Jahren wurden insbesondere in der Ortsmitte Neubaugebiete erschlossen. Bedarfsorientierter Wohnraum auf der Etage ist nur in Teilen vorhanden. Der Siedlungskörper ist umringt von einem grünen Gürtel. Landwirtschaftlich genutzte und naturnahe Freiflächen sind auch innerhalb des Siedlungskörpers vorhanden.

Empfehlung:

Um bestehende Infrastrukturangebote langfristig halten und darüber hinaus Versorgungs- und Dienstleistungsangebote sowie Freizeitmöglichkeiten anbieten zu können, wird ein moderates Bevölkerungswachstum durch die Bereitstellung von zusätzlichem Wohnraum angestrebt. Insbesondere sollen bezahlbare und barrierefreie kleinere Wohnungen geschaffen werden, um die entsprechenden Bedarfe zu befriedigen. Eine großzügige Erweiterung des Siedlungskörpers in den Außenbereich ist nicht mit den Zielen des flächensparsamen Umgangs mit Grund und Boden vereinbar und sollte nur sehr begrenzt vorgenommen werden. Bei der Entwicklung sollen die Wahrung von Ortsbild und dörflichem Charakter beachtet werden.

Monitoring des Wohnungsbestandes

Jährliche Überprüfung und Steuerung der Bevölkerungsentwicklung

Eine erfolgreiche Steuerung des Bevölkerungswachstums mit Blick auf eine kontinuierliche, angemessene Auslastung der sozialen Infrastrukturen kann nur in Kenntnis der Datenlage erfolgen. Die Gemeinde wird daher jährlich anhand der Daten des Melderegisters die Entwicklung der Bevölkerungszahlen erheben und auf deren Basis die weitere Bauleitplanung steuern. So können aktuelle Bedarfe an Wohnraum erkannt und befriedigt werden.

Innenentwicklung vor Außenentwicklung

Ausweisung von Siedlungsgrenzen

Siedlungsentwicklung sollte heute unter dem Vorzeichen des ressourcenschonenden Umgangs mit Grund und Boden stehen. Um also Zersiedelungstendenzen durch immer weiteres Wachstum der Ortschaften in die Landschaft hinein vorzubeugen, sollte die Erschließung im Außenbereich begrenzt werden und nur noch nachrangig erfolgen. Ein starkes Instrument zu diesem Zweck ist die Definition von Siedlungsgrenzen. Diese orientieren sich sinnvollerweise am Bestand des bebauten Raumes unter Einschluss maßvoller Arrondierungen des Siedlungsgebietes. Die Konzeptkarte zeigt eine sinnvolle Siedlungsgrenze zwischen bebautem Raum und Landschaft. Außerdem werden zwei weitere Abgrenzungen festgelegt, um im Siedlungskörper aufzuzeigen, innerhalb welcher Bereiche die Aktivierung von Nachverdichtung und Entwicklung neuer Wohngebiete bevorzugt stattfinden sollte. Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt über die Steuerung der Bauleitplanung.

Siedlungsentwicklung entsprechend des Flächenkonzeptes

Im Rahmen des Konzeptes wurden Potenzialflächen identifiziert und nach Art und Lage der Bebauung einem bestimmten Dichtetypus zugeordnet. Die Wohnraumentwicklung orientiert sich

an diesem festgelegten Flächenkonzept. Die „Aktivierung“ einzelner Flächen wird entsprechend des Orientierungsrahmens von 0,5 % bis 1 % Bevölkerungswachstum pro Jahr vorgenommen.

Hier sind konsequent Bebauungspläne aufzustellen, die den Schutz bestehender Strukturen planrechtlich sichern und gezielt Erweiterungs- sowie Nachverdichtungsmöglichkeiten steuern. Darüber hinaus kann die Gestaltung neuer Bauungen über örtliche Bauvorschriften geregelt werden, sodass sie sich in die bestehende Bebauungsstruktur einfügen.

Entwicklung und Aktivierung von Nachverdichtungspotenzialen

Im Zuge der Überlegungen und Forderungen zum sparsamen Umgang mit Flächen rückt die Thematik der Nachverdichtung (Aufstockung, Erweiterung oder Teilung von Wohnraum, siehe Kapitel 3.2.1) weiter in den Vordergrund, ist aber häufig aufgrund des Planrechtes auf bestimmten Grundstücken nicht möglich. Hier ist es sinnvoll, das bestehende Planrecht zu überprüfen und gegebenenfalls einen neuen Bebauungsplan aufzustellen, der eine qualitätvolle Nachverdichtung zulässt. So können Nachverdichtungspotenziale im Siedlungsgebiet identifiziert und für die Realisierung rechtlich vorbereitet werden. Mit Hilfe einer solchen Strategie können bisher verborgene Flächenressourcen mobilisiert werden. Dabei ist ein sensibles Vorgehen in Abstimmung mit den Bestandsbewohner:innen anzustreben.

Sanierung vor Abriss – Sensibilisierung und Unterstützung zum klimaangepassten Bauen

Sanierung, Revitalisierung und weitere Qualifizierung von Gebäuden im Sinne einer zeitgemäßen Nutzbarkeit sind eine wichtige Aufgabe. Im Sinne der Nachhaltigkeit sollte überprüft werden, ob der Erhalt eines bestehenden Gebäudes und dessen Sanierung langfristig einen höheren Beitrag zur Verringerung des ökologischen Fußabdruckes leisten kann als Abriss und Neubau.

Beratungsangebote können dabei helfen, Bauwillige für das möglichst klimafreundliche Bauen und Sanieren zu sensibilisieren und sie auch durch Hinweise auf zur Verfügung stehende Fördermittel bei ihren Vorhaben zu unterstützen. Darüber hinaus können Festsetzungen, bspw. zur Energieversorgung und Dachbegrünung über die Bauleitplanung getroffen werden.

Wahrung des Ortscharakters

Steuerung durch die Bauleitplanung: Vorgaben zu Art, Maß und Gestaltung der Bebauung

Die dörfliche Siedlungsstruktur, insbesondere die Natur- und Freiflächen, die bis in den Siedlungskörper hineinreichen und die ortstypischen Bauungen machen den Charakter der Gemeinde aus. Das Ortsbild sowie die Einbindung in die angrenzenden hochwertigen Naherholungsräume sollen in jedem Fall erhalten bleiben.

Dazu können planerische Instrumente, wie beispielsweise örtliche Bauvorschriften oder Gestaltungssatzungen beitragen. Hier werden bauordnungsrechtliche Festsetzungen als Regelung zur Gliederung und Gestaltung von Gebäuden getroffen. Beispielsweise sind Regelungen zu Nutzungseinschränkungen oder zur Gestaltung von Dachformen, Materialien und Farben oder von Fenstern oder Gauben oder auch von Gärten und Einfriedigungen möglich.

Zusätzlich leisten auch zum Erhalt des Ortsbildes Sanierung, Erweiterung und weitere Qualifizierung historischer Gebäude, wie oben geschildert, einen wichtigen Beitrag.

Ursprung der Maßnahmen:

Die genannten Maßnahmen beruhen überwiegend auf Empfehlungen der Planer:innen und der Lenkungsgruppe zur Vereinbarkeit der bestehenden Bedarfe mit den Ansprüchen an einen klimabewussten Umgang mit bestehenden Ressourcen und den Erhalt des Ortscharakters.

Stärkung der Kommunikation und Vernetzung

Ist-Zustand:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsveranstaltungen wurde moniert, dass die Orientierung und Information über vorhandene Wohnungsangebote in Hasloh unübersichtlich und auch Zuständigkeiten innerhalb der Verwaltung nach außen nicht eindeutig sichtbar seien.

Empfehlung:

Die Bündelung und Bereitstellung von Informationen an zentraler Stelle helfen, Bedarfe und Angebote im Blick zu halten und die Koordination und Vermittlung von Wohnraum zu verbessern. Siehe auch Verbesserung der Kommunikation für Dienstleistungen und Daseinsvorsorge. Ziel ist es, Informationen gesamtheitlich an einer Stelle zu bündeln.

Kommunales Management

Schaffen einer Informations- und Vermittlungsplattform

Über die Entwicklung einer Informations- und Vermittlungsplattform können Informationen an zentraler Stelle gebündelt und weitergetragen werden, was zu einer zunehmend vernetzten Gesellschaft führt. Mittels eines übergreifenden kommunalen Managements können über die Koordination von Angebot und Nachfrage Interessenten und Anbieter zusammengebracht werden, beispielsweise, wenn es um die Vermittlung von Grundstücken, Wohnraum, Umzugs- oder Leerstandsmanagement geht.

Voraussetzungen ist die Schaffung entsprechender personeller Kapazitäten in der Verwaltung.

Ursprung der Maßnahmen:

Der Wunsch nach einer Vermittlungsplattform ist Ergebnis der Beteiligungsformate und kann zum Erreichen einer verbesserten Koordination und Vermittlung zielführend sein.

Bereitstellung von bedarfsorientiertem Wohnraum

Ist-Zustand:

Hasloh ist geprägt durch Einfamilienhäuser. Mit der vergleichsweise geringen Anzahl an Mehrfamilienhäusern entspricht das Wohnungsangebot dem aktuellen Bedarf nur in Teilen. Insbesondere von „Haushaltsgründer:innen“ und Senior:innen geht eine höhere Nachfrage nach bezahlbaren, barrierefreien und vergleichsweise kleinen Wohnungen aus.

Empfehlung:

Bereitstellung von bedarfsorientiertem Wohnraum in Form von kompakten Mehrfamilienhäusern und alternativen Wohnformen. Zusätzlich kann die Bereitstellung flexibler Räumlichkeiten dabei helfen, aktuelle Bedarfe, beispielsweise zur Unterbringung von Geflüchteten, zu stillen.

Bereitstellung von barrierefreiem, bezahlbarem Wohnraum

Wohnen auf der Etage

Barrierefreies Wohnen mit Serviceangebot
Um den Herausforderungen des demographischen Wandels gerecht zu werden, ist bezahlbarer Wohnraum für Senior:innen, junge Haushaltsgründer:innen oder Singles und Alleinerziehende bereit zu stellen. Dabei ist die Nachfrage nach kleineren Wohneinheiten zu berücksichtigen. Barrierefreies Wohnen mit Serviceangebot ist vordringlich in den zentralen Lagen zu entwickeln, um eine gute Erreichbarkeit und kurze Wege zu erzielen.
Realisierung besonderer Wohnformen
Wohngemeinschaften, auch für Senior:innen, Mehrgenerationenwohnen, Baugemeinschaften
Das vorhandene, eher klassische Wohnungsangebot sollte durch alternative Wohnformen ergänzt werden. Wohnformen wie „Mehrgenerationenwohnen“, „Senior/-innen-WGs“, oder „Baugemeinschaften“ bieten sich dafür an. In der Ausgestaltung können dabei verschiedene Neben der baulichen Neuentwicklung von Wohnraum - insbesondere an zentralen Lagen im Innenbereich – ist dafür vor allem auch die Umnutzung und Revitalisierung der bestehenden Bausubstanzen zu prüfen.
Voraussetzung für die Entstehung alternativer Wohnformen sind entsprechende Initiativen, sei es von Investor:innen oder auch entsprechender Gruppen sowie die Steuerung durch städtebauliche Verträge. Zusätzlich kann die Aufnahme der entsprechenden Themen in die o.g. Informations- und Kommunikationsplattform zielführend sein. In den Öffentlichkeitsveranstaltungen wurde mehrfach die Wohnform der „Tinyhouses“ angesprochen. Diese Wohnform ist letztlich eine flächensparende Form des Einfamilienhauses und kann als Alternative zum klassischen Einfamilienhaus gedacht werden. Im Rahmen des vorliegenden Ortsentwicklungskonzeptes wird diese Wohnform nicht tiefergehend betrachtet.
Umzugsmanagement
Die vorhandenen Ein- und Zweifamilienhausgebiete bieten bereits viel Potenzial für familiengerechtes Wohnen. Alleinstehende können ihr Einfamilienhaus allerdings oftmals, z.B. aufgrund fehlender Barrierefreiheit, nicht mehr halten. Ein Wegzug aus der Gemeinde ist im höheren Alter ein schwerer Schritt. Empfohlen wird eine Entwicklung barrierefreien Wohnraumes in Zentrumsnähe, der älteren Personen die Möglichkeit bietet, im Ort zu bleiben und weiterhin aktiv am Gemeindeleben teilzunehmen. Gleichzeitig können frei gewordene Gebäude oder Grundstücke neu genutzt werden, ohne nennenswerte Infrastruktur-Folgekosten, da diese bereits vorhanden ist.
Für ein Leerstands- und Umzugsmanagement kann die Aufnahme in die o.g. Informations- und Kommunikationsplattform zielführend sein.
Bereitstellung von Wohnraum für Geflüchtete
Temporäre Wohnraumbedarfe können durch die Realisierung eines Besucher- und Gästehauses mit Übernachtungsmöglichkeiten geschaffen werden. Zur Langfristigen Integration der Geflüchteten innerhalb der Gemeinde sollte ein Leerstands- und Umzugsmanagement stattfinden, das die Koordination von Wohnraumbedarfen erleichtert (s.o.). Denkbar wäre eine solche Maßnahme auch im Kontext eines Bürgerhauses mit multifunktional nutzbaren Räumlichkeiten.
Ursprung der Maßnahmen:

Die Maßnahmen ergeben sich aus der Bestandsanalyse, ergänzt durch planerische Empfehlungen und Wünsche der Bürger:innen im Rahmen der Beteiligungen.

Stärkung des Ortszentrums

Ist-Zustand:

Im Bereich Peter-Lunding-Schule und der Neuen Mitte Hasloh ist bereits ein attraktiver Ortskern mit Sport- und Spielflächen sowie Einrichtungen der sozialen Infrastruktur entstanden. Es fehlen allerdings Versorgungseinrichtungen im Bereich Einzelhandel und Dienstleistungen. Die Bahnhaltestelle befindet sich ebenfalls im Siedlungskern der Gemeinde und weist derzeit erhebliche städtebauliche Mängel auf. Für die neue Ausgestaltung der verkehrlichen Anlagen wurde bereits ein Ingenieurbüro beauftragt. Bei der Entwicklung der Bebauung und der Ansiedlung von Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen besteht ebenfalls dringender Handlungsbedarf, insbesondere vor dem Hintergrund des S-Bahn-Ausbaus.

Empfehlung:

Aufwertung des Ortsbildes und Ansiedlung von Versorgungseinrichtungen zur Steigerung der Attraktivität und Einbindung in den Ortskern.

Entwicklung des Bahnhofsumfelds

Durch die Schaffung eines attraktiven Bahnhofsvorplatzes, ergänzt durch Mobilitätsangebote und Verweilmöglichkeiten kann das Umfeld aufgewertet werden. Zusätzlich kann die Ansiedlung von Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen, Büros sowie Einrichtungen der medizinischen Versorgung gefördert und die Frequentierung des Bereiches gesteigert werden. Das Bahnhofsumfeld sollte städtebaulich in das bauliche Umfeld integriert und vernetzt werden.

Die Umsetzung ist dabei abhängig von der Verfügbarkeit finanzieller Mittel, einer Steuerung durch die Bauleitplanung und der Bereitschaft von Anbieter:innen zur Ansiedlung von Versorgungseinrichtungen.

Ursprung der Maßnahme:

Städtebauliche Defizite als Ergebnis der Bestandsanalyse sowie planerische Empfehlung zur Sicherung und Entwicklung der Freiraumqualitäten und Deckung des Bedarfes.

Sicherstellen eines gesunden Wohn- und Arbeitsumfeldes

Ist-Zustand:

Durch die Nähe zur Bundesautobahn A7, die durch Hasloh verlaufende Bundesstraße B4, die Bahnstrecke zwischen Eidelstedt und Kaltenkirchen mit Haltepunkt in Hasloh und die Nähe zum Hamburger Flughafen ist die Gemeinde verschiedenen (Verkehrs-)Lärmquellen ausgesetzt. Derzeit bestehen keine aktiven Maßnahmen zur Lärminderung.

Empfehlung:

Realisierung aktiver Maßnahmen zur Lärminderung zur Sicherstellung einer gesunden Wohn- und Lebensqualität, regelmäßige Fortschreibung der Lärmaktionsplanung.

Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen

Lärmschutzwand zur Autobahn

Waldpflanzung parallel zur Autobahn

Durch die Realisierung einer Lärmschutzwand entlang der Bundesautobahn A 7 kann der Lärm des Straßenverkehrs einerseits faktisch und zusätzlich seine Wahrnehmung durch einen parallel dazu anzupflanzenden Waldstreifen gemindert werden. Schwierigkeiten ergeben sich dadurch, dass die benötigten Flächen teilweise auf dem Gebiet der Nachbargemeinde Norderstedt liegen und übrige Flächen ebenfalls nicht im Eigentum der Gemeinde sind. Zur Realisierung sind daher Eigentümer:innen, Gemeinde Hasloh und Stadt Norderstedt zu koordinieren sowie Abstimmungen mit der unteren Naturschutz- und der unteren Forstbehörde sowie dem Bund als Straßenbaulastträger zu führen.

Ursprung der Maßnahme:

Auf die Immissionen wird im Lärmaktionsplan hingewiesen, allerdings bestehen lediglich Empfehlungen zu passiven Lärmschutzmaßnahmen. Der Wunsch nach einer aktiven Lärmschutzmaßnahme stammt aus den Beteiligungsformaten sowie einer Empfehlung der Gemeindevertretung.

WIRTSCHAFT UND TOURISMUS

Entwicklung bestehender Betriebe und Stärkung der lokalen Wirtschaft

Ist-Zustand:

Hasloh verfügt über eine vielfältige Unternehmensstruktur kleiner Gewerbebetriebe im Bereich Handwerk, Landwirtschaft, Gartenbau und Dienstleistung. Großflächige Gewerbe- oder Industriegebiete sind in der Gemeinde nicht vorhanden. Derzeit bietet die Gemeinde daher kaum Ansiedlungs- oder Erweiterungsflächen für Gewerbebetriebe.

Empfehlung:

Um die Wirtschaftskraft der Gemeinde und Hasloh als Arbeitsort zu stärken, sollen insbesondere ansässige Unternehmen gefördert werden.

Bereitstellung von Erweiterungsmöglichkeiten

Nachverdichtung in bestehenden Gewerbegebieten

Entwicklung von Potenzialflächen

Um die bestehenden Unternehmen zu halten und Arbeitsplätze und Wirtschaftskraft langfristig zu sichern, gilt es, sie weiter zu fördern. Hierzu zählt beispielsweise der aktive Kontakt zu den Unternehmen, um ihre Bedürfnisse und so mögliche Handlungserfordernisse frühzeitig erkennen und entsprechende Hilfestellungen anbieten zu können.

Die Prüfung von Nachverdichtungsmöglichkeiten sowie die Bereitstellung zusätzlicher Gewerbe- oder gemischt genutzter Flächen im Bestand leisten zur Stärkung der Unternehmen ebenfalls einen Beitrag. Das Entwicklungskonzept sieht diverse flächige Gewerbepotenziale vor. Diese gilt es, bedarfs- und standortgerecht zu entwickeln.

Bereitstellung einer Informations- und Vermittlungsplattform

s.o.

Ursprung der Maßnahmen:

Empfehlungen von Lenkungsgruppe und Planer:innen sowie Ergebnisse der Umfrage bei Gewerbetreibenden.

Berücksichtigung und Förderung neuer Arbeitsformen**Ist-Zustand:**

In Hasloh gibt es derzeit keine Möglichkeiten zur Mietung temporärer Arbeitsräume.

Empfehlung:

Bereitstellung von flexiblen und temporären Arbeitsräumen zur Vermeidung von Verkehr und einer Anpassung an den gesamtgesellschaftlichen Strukturwandel.

Etablierung von flexiblen Arbeitsräumen

Temporäre Co-Working-Spaces und Arbeitsräume

Der gesamtgesellschaftliche Strukturwandel und Veränderungen durch Ereignisse wie die Covid-19-Pandemie führen zu veränderten Verhältnissen in der Lebens- und Arbeitsweise der Menschen. Kurze Wege, eine Zusammenführung von Wohnen und Arbeiten und neue Möglichkeiten der Kommunikation bieten Potenzial zur Stärkung dezentraler Arbeitsstätten. Die Gemeinde kann die Voraussetzungen schaffen, um diese „neuen Arbeitsformen“ zu fördern. Durch die Bereitstellung von Co-Working-Spaces können Wege gespart werden, die sonst mit dem PKW zurückgelegt würden. Darüber hinaus kann das gemeinsame Arbeiten zur Stärkung der Dorfgemeinschaft führen. Über Investorensuche, Flächenakquise und geförderten Umbau von Bestandsgebäuden können entsprechende Arbeitsräume an zentralen Orten geschaffen werden. Möglich wäre ebenfalls die Integration dieser Maßnahme in ein Multifunktionsgebäude für die Gemeinde.

Ursprung der Maßnahmen:

Empfehlung der Planer:innen

Stärkung und Erhalt des kulturellen Angebotes**Ist-Zustand:**

Die Gemeinde verfügt über ein vielfältiges Angebot an traditionellen Vereinen und Institutionen.

Empfehlung:

Erhalt und Förderung des kulturellen Angebots vor Ort.

Unterstützung bestehender Vereine und Institutionen

Um die bestehenden Vereine und Institutionen zu erhalten und die Mitgliederanzahl auch in Zukunft konstant zu halten, gilt es, diese weiter zu fördern. Hierzu zählt beispielsweise der aktive Kontakt zu Vereinen und das Abfragen ihrer Bedürfnisse, um Handlungserfordernisse frühzeitig erkennen und entsprechende Hilfestellungen anbieten zu können. Zusätzlich ist das Bereitstellen von Räumlichkeiten erforderlich. Diese können für regelmäßige Treffen, Veranstaltungen, Ausstellungen (Repräsentation und Mitgliederakquise) genutzt werden.

Ursprung der Maßnahmen:

Empfehlung der Planer:innen und Ergebnisse befragter lokaler Akteur:innen.

Ausbau der Übernachtungsmöglichkeiten

Ist-Zustand:

Der Campingplatz „Tante Henni“ verfügt über Stellplätze für Wohnmobile und Zelte, die das ganze Jahr über gemietet werden können. An der Kieler Straße bietet das Gasthaus B4 ebenfalls Übernachtungsmöglichkeiten an.

Empfehlung:

Hasloh verfügt durch die naturnahe Lage und gleichzeitige Nähe zu Hamburg über Vorzüge für touristische Besucher:innen. Diese Potenziale gilt es, zur Stärkung der lokalen Wirtschaft zu nutzen.

Schaffen eines Gäste- und Besucherhauses

Über die Realisierung eines gemeindlichen Gästehauses können verschiedene Bedarfe an kurzfristigen Übernachtungsangeboten gestillt werden, z.B. für Geflüchtete, temporäre Pflegeplätze oder Familienbesuche. Darüber hinaus stärkt die Vermietung von Betten an Schulklassen oder weitere Besucher:innen das touristische Angebot innerhalb der Gemeinde. Als Standort eignet sich ein zentraler Ort in der Gemeinde. Die Umsetzung könnte im Rahmen der Umgestaltung der Grundstücke am Mittelweg sowie dem Wechsel des Feuerwehrstandortes erfolgen. Zur Umsetzung sollten geeignete Fördermittel identifiziert und akquiriert werden.

Erweiterung des Campingplatzes Tante-Henni

Ein weiteres Potenzial zur Bereitstellung zusätzlicher Übernachtungsmöglichkeiten liegt in der Erweiterung des bestehenden Campingplatzes.

Ursprung der Maßnahmen:

Empfehlung der Planer:innen zur Befriedigung der Bedarfe an temporärem (Wohn-)Raum sowie zur Stärkung touristischer Angebote und der Wirtschaftskraft.

Verbesserung der (öffentlichen) Internetverbindung

Ist-Zustand:

Die Gemeinde verfügt über kein öffentliches Orts-WLAN, während private Haushalte in Hasloh über eine gute Internetanbindung- und -geschwindigkeit verfügen.

Empfehlung:

Eine Verbesserung der Internetverbindung außerhalb privater Haushalte wird empfohlen.

Schaffen eines Orts-WLAN

Bei zunehmender Digitalisierung sind wir immer mehr, auch außerhalb privater Haushalte, auf eine gute Internetverbindung angewiesen. Ein öffentliches WLAN, das auch Besucher:innen und Bewohner:innen nutzen können, kann bei der Orientierung, Information und verbesserten Vernetzung innerhalb des Ortes helfen. Über die Verteilung mehrerer Hotspots im Ort, zum Beispiel an Bushaltestellen, dem Bahnhof oder zentralen Treffpunkten kann ein flächendeckendes kostenfreies und öffentliches WLAN realisiert werden, das für Bewohner:innen und Besucher:innen der Gemeinde verfügbar ist.

Ursprung der Maßnahmen:

Empfehlung der Planer:innen mit Blick auf den digitalen Wandel.

Verkehr und Mobilität**Umgestaltung von Straßenquerschnitten und Straßenraum – Kfz-Verkehr*****Kieler Straße (B 4)*****Ist-Zustand:**

Die *Kieler Straße (B 4)* trägt in der Gemeinde Hasloh eine zentrale Verkehrsfunktion. Sie stellt neben der Hauptverkehrsstraße eine wichtige Verbindungsachse von und nach Hamburg dar. Die Fahrbahn ist dabei breit (> 8,0 m) dimensioniert. Die Rad- und Fußverkehrsführung findet im Seitenraum, der deutlich unterdimensioniert ist, statt. Ebenfalls problematisch ist die Regelung ruhender Verkehre. Der bis zu 3,0 m breite, teils begrünte Seitenstreifen wird abschnittsweise zum Parken genutzt.

Empfehlung:

Die Fahrbahn der *Kieler Straße (B 4)* eignet sich auf Grund der vorhandenen Breiten (> 8,0 m) sowie Verkehrsstärken von ca. 1.000 Kfz bis 1.130 Kfz in der Spitzenstunde, womit der Belastungsbereich II bis III gemäß *ERA 2010* (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2010) erreicht wird, zum Einsatz von Schutzstreifen in Kombination mit Gehweg – Radverkehr frei. Diese Lösungsform eignet sich insbesondere bei geringem Schwerverkehr (hier ca. 2,1 %) und übersichtlicher Linienführung als Führungsform für den Radverkehr auch im Belastungsbereich III. (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2010).

Schutzstreifen sind ein Teil der Fahrbahn und dürfen von Kraftfahrzeugverkehren im Bedarfsfall überfahren werden. Sie werden nicht beschildert und nur mit einer Leitlinie in Schmalstrich mit Lücke markiert. Auf Schutzstreifen darf nicht mit Kfz geparkt oder gehalten werden. Das Regelmaß für Schutzstreifen liegt bei 1,50 m, das Mindestmaß bei 1,25 m. (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2010)

Für die *Kieler Straße (B 4)* wird die Einrichtung von 1,50 m breiten Schutzstreifen auf gesamter Länge innerhalb der Gemeinde bzw. der bebauten Gebiete herangetragen. Restfahrbahnbreiten von 5,00 m ermöglichen den Begegnungsfall Pkw-Lkw, ohne dass die Schutzstreifen überfahren werden müssen. (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2006) Im Bereich des Linksabbiegers in den *Garstedter Weg* sind die Schutzstreifen ggf. kurzzeitig zu unterbrechen.

Ruhende Verkehre auf der Fahrbahn sind durch die Schutzstreifen nicht mehr möglich. Dafür sollten die Bereiche des westlichen Grünstreifens eindeutig markiert bzw. ausgewiesen werden, in denen das Parken zulässig ist bzw. sein soll. Zum Schutz vor Dooring-Unfällen ist in jedem Fall ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m zum Schutzstreifen hin zu markieren. (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2010)

Der westliche Seitenraum (Gehweg – Radverkehr frei) sollte auf der gesamten Länge saniert und barrierefrei ausgebaut werden. Dieser sollte mindestens 2,50 m breit sein. Inbegriffen sind 0,50 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn, der ggf. auch durch Grünstreifen abgebildet werden kann. (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2002) Für den östlichen Gehweg ist die Sanierung weiterer Abschnitte vorzusehen. Hierbei sollte ebenfalls Augenmerk auf die Aufwertung der Grünflächen gelegt werden. Zum Schutz und Erhalt von ortsbildprägenden Bäumen können Gehwegbreiten ggf. abschnittsweise als Engstellen ausgebildet werden.

Kostenfaktor: ■■■ ; Straßenbaulastträger: LBV.SH

Ursprung der Maßnahmen:

Die Maßnahme zur *Kieler Straße (B 4)* ist insbesondere hinsichtlich der nicht gesetzeskonformen (StVO (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2013, Fassung Juli 2021)) Radverkehrsführung (Benutzungspflicht des Seitenraumes) zu sehen. Die aufgeführte Maßnahmenbeschreibung begründet sich vor dem Hintergrund der Gesetze und Regelwerke.

Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung bestanden auf Grund der Schulwegthematik zunächst Zweifel bezüglich der Fahrbahnführung des Radverkehrs. Die Diskussion konnte dann aber klären, dass die weitere Nutzung des Seitenraumes zulässig ist und somit auch für Schüler:innen und unsichere Radfahrende gesicherte Wege gewährleistet werden. Insbesondere der Ausbau und die Sanierung des Seitenraumes tragen zu einer besseren Abwicklung der Verkehre bei. Nichts desto trotz ist die Nutzung der Fahrbahn für den Radverkehr möglich und insbesondere vor dem Hinblick der steigenden E-Bike-Anzahl zweckmäßig.

Garstedter Weg – Umgestaltung von Straßenquerschnitten und Straßenraum – Kfz-Verkehr

Ist-Zustand:

Der *Garstedter Weg* stellt eine überregionale Verbindungsstraße Richtung Norderstedt dar. Mittig innerhalb des Gemeindegebietes kreuzt die Bahntrasse plangleich. Der Bahnübergang ist durch Schranken und Signaltechnik gesichert. Abschnittsweise sind beidseitig Gehwege ausgebildet, überwiegend besteht ein einseitiger Gehweg im nördlichen Seitenraum. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt und ist in beiden Fahrtrichtungen auf dem nördlichen Gehweg freigegeben.

Im Schulumfeld besteht von montags bis freitags zwischen 6.00 und 19.00 Uhr zwischen der *Schulstraße* und der *Gleistrasse/ Am Barkenkamp* eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Geschwindigkeitsmessungen der Gemeinde (außerhalb des Tempo 30 Abschnitts) zeigen eine v_{85} (Grenzgeschwindigkeit, die 85 % der Fahrzeuge nicht überschreiten) von 63 km/h. Die Anordnung einer 30-Zone wurde in der Vergangenheit bereits mit dem Kreis Pinneberg diskutiert und auf Grund der überregionalen Verkehrsfunktion des *Garstedter Weges* abgelehnt.

Entlang des Straßenverlaufes bestehen mehrere verschiedene Querungshilfen. Eine Bedarfssignalanlage ist gegenüber des Gemeindebüros, ca. 360 m östlich der *Kieler Straße (B 4)*. Ca. 150 m Richtung Osten (westlich der Einmündung *Bahnhofstraße*) befindet sich eine Mittelinsel als Querungshilfe. Nochmals ca. 260 m in östlicher Richtung befindet sich westlich des Knotenpunktes *Garstedter Weg/ Am Barkenkamp* eine weitere Bedarfssignalanlage für den Fußverkehr.

Empfehlung:

Im Rahmen des Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes für die Gemeinde Hasloh wurden eine Verkehrserhebung sowie eine Dokumentation der Straßenraumaufteilung durchgeführt. Folgende Maßnahmenvarianten werden aus der fachlichen Prüfung der Erhebungen abgeleitet und empfohlen:

Variante I: Radverkehre werden im *Garstedter Weg* auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt. Dies ist gemäß der *StVO* [1] die vorzusehende Führungsform. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und einer Verkehrsbelastung von 550 bis 630 Kfz/h im Verlauf des *Garstedter Weges*, wird gemäß der *ERA 2010* (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2010) der Belastungsbereich II erreicht. Die definierten Belastungsbereiche werden gemäß Regelwerk zur Vorauswahl der Radverkehrsführung verwendet. Im Belastungsbereich II werden Schutzstreifen, die

Kombination Gehweg mit dem Zusatz Radverkehr frei, Mischverkehr mit Angebotsradwegen (ohne Benutzungspflicht) oder weitere Kombinationen als Führungsform des Radverkehrs hervorgebracht.

Auf Grund des einseitigen Gehweges, der in beide Fahrtrichtungen für den Radverkehr freigegeben ist, ist die Radverkehrsführung im Bestand als nur bedingt verträglich zu bewerten. Da die vorhandenen Fahrbahnbreiten von 5,50 – 6,00 m die Ertüchtigung von Schutzstreifen oder anderen Einrichtungen nicht zulassen, wird herangetragen (zumindest zwischen der *Kieler Straße (B 4)* und der *Schulstraße*) über eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (nicht 30-Zone) eine Verträglichkeit der Radverkehrsführung im Mischverkehr zu erreichen. Zudem sollte die Freigabe des Radverkehrs nach Möglichkeit richtungsbezogen stattfinden. Dafür ist ggf. die Ertüchtigung eines gemäß *EFA 2002* (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2002) 2,50 m breiten Gehweges im südlichen Seitenraum bis zum *Garstedter Weg 16a* notwendig. Die Ertüchtigung des Gehweges begründet sich unter anderem auch darin, dass gemäß *RASt 2006* (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2006) Anlagen für den Fußverkehr im Längsverkehr an angebauten Straßen überall erforderlich sind, sofern die Straße nicht gemäß des Mischprinzips angelegt ist.

Variante II: Sofern die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h nicht umsetzbar ist, könnte die Ausweitung des Tempo 30 - Bereiches zwischen 6.00 und 19.00 Uhr im Schulumfeld gegenüber der Straßenverkehrsbehörde diskutiert werden. Dies sollte sich insbesondere auf eine westliche Ausweitung bis deutlich vor der *Schulstraße*, als Zubringer zum Schulgelände, beziehen.

Für beide Varianten wird zusätzlich eine umfassendere Neuaufteilung bzw. Neuorganisation des Straßenraumes herangetragen. Dafür ist die Ertüchtigung des südlichen Gehweges weiterhin begründet. Als zusätzliches bauliches Element wird herangetragen eine Aufweitung der Fahrbahn ab Höhe der *Bahnhofstraße* anzustreben, um die Realisierung von 1,50 m breiten beidseitigen Schutzstreifen gemäß *ERA 2010* (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2010) zu realisieren. Ggf. ist in Abschnitten auch eine parallele Radverkehrsführung in der Straße *Achtern Knick* zum Schutz und Erhalt der straßenbildprägenden Bäume möglich und ausweitbar.

In Bezug auf die Thematik Verkehrsberuhigung wird herangetragen über das wechselseitige Markieren von Parkständen eine fahrdynamische Geschwindigkeitsreduzierung zu erzeugen. Insbesondere im Falle der Gehwegertüchtigung von 2,50 m im südlichen Seitenraum des *Garstedter Weges* wird das Parken im derzeit unbefestigten Seitenraum nicht mehr ermöglicht und auf die Fahrbahn verlagert. Bei der Anordnung sind neben Grundstückszufahrten die Abstände der Versätze zu berücksichtigen. Die *RASt 2006* (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2006) definiert, dass, um eine V_{85} (Grenzgeschwindigkeit, die 85 % der Fahrzeuge nicht überschreiten) von 50 km/h zu erreichen, ein Abstand von 50,0 m zwischen einzelnen Versätzen einzuhalten ist. Für Geschwindigkeiten darunter sind Abstände von bis zu maximal 20,0 m zweckmäßig. Das reine Markieren der Parkstände kann in der Summe zu einer höher generierten Parkplatzanzahl führen, bedingt jedoch auch, dass im Falle der Nichtnutzung diese überfahren werden können. In der Kombination mit baulichen Abtrennungen der markierten Parkstände wird dem entgegengewirkt.

Zusätzlich sollten die Art und ggf. auch Anordnung der Querungshilfen in Kombination mit der Thematik Verkehrsberuhigung gesehen werden. Diskutierbar wäre, die Mittelinsel im westlichen Einmündungsbereich der *Bahnhofstraße* im *Garstedter Weg* gemäß *EFA 2002* (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2002) als gesicherte Querungshilfe

auszubilden. Diskussionsgrundlage ist hierbei insbesondere der hohe Querungsbedarf von Grundschüler:innen, die die Zuwegung über *Am Sportplatz* nutzen. Dem gegenüber in der Diskussion steht jedoch die gesicherte Querung (FSA) vor dem derzeitigen Gemeindebüro mit direkter Schulzuwegung, die ohne große Umwege (150 m) erreicht werden kann.

Kostenfaktor: ■ ■ □ ; **Straßenbaulastträger:** Gemeinde

Ursprung der Maßnahmen: Die aufgeführte Maßnahmenbeschreibung begründet die einzelnen Maßnahmenelemente vor dem Hintergrund der Gesetze und Regelwerke. Im Zuge der Öffentlichkeitsveranstaltungen wurde der *Garstedter Weg* als solches teilweise kontrovers diskutiert. So ergab eine Extremabfrage (ja/nein) zur Einrichtung einer Tempo 30 Zone (ungeachtet der Umsetzbarkeit) ein eher ausgeglichenes Bild (ja:11/ nein:8/ Enthaltungen:2). Im Rahmen der weiteren Öffentlichkeitsbeteiligungen wurden neben der Tempo 30/ Geschwindigkeitsüberschreitung-Thematik vermehrt auch die Themen Fuß- und Radverkehr/ Schulwegsicherung, Regelung ruhender Verkehre und allg. Verkehrsberuhigung thematisiert. Hierbei wurde insbesondere der Wunsch von Fuß- und Radverbindungen bzw. die Integration des *Garstedter Weges* als wichtige Verbindung im Fuß- und Radverkehrsnetz geäußert und diskutiert.

Kirschenallee

Ist-Zustand:

Die ost-westlich verlaufende *Kirschenallee*, später *Dorfstraße*, mit angrenzender, überwiegend beidseitiger Bebauung, stellt der Straßenverlauf die nördliche Grenze der Wohnbebauung (östlich der *Kieler Straße (B 4)*) dar. Im Bestand ist der Straßenverlauf als 30-Zone ausgebildet. Östlich bis kurz hinter der Einmündung *Hillenland* ist der Gehweg im südlichen Seitenraum einseitig ausgebildet, im weiteren Verlauf der *Kirschenallee* (später *Dorfstraße*) beidseitig. Die Breiten variieren zwischen 1,50 m und 1,80 m. Ruhende Verkehre finden am südlichen Fahrbahnrand sowie im unbefestigten nördlichen Seitenraum statt. Im Umfeld des Einmündungsbereiches der *Dorfstraße* besteht ein absolutes Haltverbot (Verkehrszeichen (VZ) 283). An zwei Positionen in der *Kirschenallee* wurden über das VZ 626 Einengungen, teils vorgezogene Seitenräume geschaffen, die zur fahrdynamischen Geschwindigkeitsreduzierung beitragen sollen.

Empfehlung:

In der *Kirschenallee* (später *Dorfstraße*) sollte langfristig die Charakteristik sowie die Einhaltung der 30-Zone gestärkt werden. Seitens der Gemeinde sowie im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung werden hier Durchgangsverkehre als Alternative zum *Garstedter Weg* sowie Geschwindigkeitsüberschreitungen gemutmaßt. Als Teil des Nebennetzes, das insbesondere für den Fuß- und Radverkehr sicherer und attraktiver werden soll, ist es zweckmäßig langfristig die Ausbildung eines barrierefreien, ausreichend dimensionierten Gehweges mit 2,50 m Breite zu realisieren (EFA 2002 (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2002)). Da der nördliche Seitenraum abschnittsweise Baumbestände aufweist, sollte in der Planung angestrebt werden, diese in größtmöglicher Anzahl zu erhalten. Dafür könnte (abschnittsweise) die Fahrbahnbreite auf bis zu 5,0 m reduziert werden, was den abgebremsten Begegnungsfall Pkw-Lkw zulässt. In diesem Zuge wäre ebenfalls eine gleichbleibende Fahrbahnbreite über die gesamte Länge der *Kirschenallee* (später *Dorfstraße*) anzustreben. Zusätzlich wäre das Vorziehen des Seitenraumes, zugleich als Element der fahrdynamischen Geschwindigkeitsreduzierung, ein mögliches Element um einen Gehweg zu realisieren. (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2006)

Das Parken im derzeit unbefestigten nördlichen Seitenraum entfällt mit Ertüchtigung eines Gehweges und wird auf die Fahrbahn verlagert. Zur zusätzlichen Geschwindigkeitsreduzierung kann, gleich wie im *Garstedter Weg*, das wechselseitige Markieren von Parkständen eingesetzt werden. In der Kombination mit baulichen Abtrennungen der markierten Parkstände wird dem Überfahren im Falle der Nichtnutzung entgegengewirkt. In der Summe wird durch diese Maßnahme auch eine Reduzierung der Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum herbeigeführt. Aus fachplanerischer Sicht ist die Unterbringung ruhender Verkehre auf Privatgrundstücken ausreichend gegeben.

Die Thematik der Durchgangsverkehre muss straßenübergreifender betrachtet werden. Die Durchfahrtsbeschränkung in einem Straßenzug bewirkt immer auch eine Mehrbelastung in anderen Straßenzügen. Zudem gehen Netzfunktionen verloren und Wege verlängern sich, wodurch Emissionen zunehmen. Aus fachplanerischer Sicht wird daher empfohlen, zunächst über die oben beschriebenen Maßnahmen die Attraktivität für Durchgangsverkehre zu reduzieren. Zusätzlich kann zur Reduktion der Schwerverkehre im Durchgangsverkehr, für die, die auf Grund der Gewichtsbeschränkung (16 t) (VZ 262) die Brücke über die A 7 nicht nutzen können, die Aufstellung frühzeitiger Hinweisschilder mit der Straßenverkehrsbehörde des Kreises Pinneberg diskutiert werden.

Sofern langfristig keine Verbesserung der verkehrlichen Situation entsteht, kann über ein verkehrliches Gutachten der Einsatz einer Durchfahrtsperre für den Kfz-Verkehr, möglicherweise im *Alten Kirchweg* zwischen dem *Peter-Lunding-Weg* und dem *Rotdornweg*, überprüft werden. Hierbei gilt es insbesondere Durchfahrtsverkehre über eine Kennzeichenerfassung zu erheben und die Verkehrsverlagerungen auf den *Peter-Lunding-Weg* und *Rotdornweg* sowie die nachgelagerten Straßenzüge abzuschätzen. Ggf. wäre auch eine andere Positionierung der Durchfahrtsbeschränkung Ergebnis des Gutachtens.

Kostenfaktor: ■ ■ □ ; **Straßenbaulastträger:** Gemeinde

Ursprung der Maßnahmen:

Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde zur *Kirschenallee* vermehrt über das Thema Durchgangsverkehre und Geschwindigkeitsüberschreitungen diskutiert und der Wunsch der Reduzierung geäußert. Insbesondere im Padlet gab es dazu mehrere Einträge bzw. Kommentare. Die beschriebenen Maßnahmen, die vor dem Hintergrund der Gesetze und Regelwerke erarbeitet wurden, können dem entgegenwirken. Die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches, was ebenfalls Inhalt der Diskussionen war, wird aus verkehrsplanerischer Sicht als ungeeignet bewertet, da insbesondere die Anforderungen (Verbindungsfunktion, Durchgangsverkehre (für dahinterliegende Wohngebiete)) der VwV-StVO (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2001, in der Fassung 08.11.2021) nicht erfüllt werden.

Knotenpunkt *Pinneberger Straße (K 6)/ Kieler Straße (B 4)/ Mittelweg*

Ist-Zustand:

Der Knotenpunkt *Pinneberger Straße (K 6)/ Kieler Straße (B 4)/ Mittelweg* ist im Bestand ein vorfahrts geregelter Knotenpunkt. Die *Kieler Straße (B 4)* stellt dabei die Vorfahrtsstraße dar, die *Pinneberger Straße (K 6)* und der *Mittelweg* die untergeordneten Straßenzüge. Für den Fuß- und Radverkehr bestehen im Bestand in der *Pinneberger Straße (K 6)* eine Mittelinsel als Querungshilfe, in der südlichen *Kieler Straße (B 4)* deutlich abgerückt, besteht eine Bedarfssignalanlage. Der

gesamte Knotenpunkt ist sehr weitläufig gestaltet und hat in Abhängigkeit der Richtungen teils unzureichende Sichtachsen.

Die Beurteilung der Leistungsfähigkeit erfolgt nach dem *Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, HBS 2015* (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2015). Entsprechend dem Handbuch erfolgt eine Einstufung der Leistungsfähigkeit in Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes (QSV). Diese werden mit den Buchstaben „A“ bis „F“ bezeichnet. Die Zuordnung einer Verkehrsanlage in eine Qualitätsstufe erfolgt anhand der berechneten mittleren Wartezeiten der Verkehrsteilnehmenden. Eine Qualitätsstufe A bis D bildet dabei eine leistungsfähige Verkehrsanlage ab, für die Stufen E und F ist die Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlage nicht mehr gegeben.

Der Knotenpunkt *Pinneberger Straße (K 6)/ Kieler Straße (B 4)/ Mittelweg* ist in der Analyse des derzeitigen Verkehrsaufkommen mit einer QSV D als leistungsfähig zu bewerten (vgl. Anlage 3.2).

Empfehlung:

Im Prognose-Nullfall, der die allgemeine Verkehrsentwicklung bis zum Prognosejahr 2030 (gemäß Anlage 3.1) berücksichtigt, wird knapp die QSV E und damit der Grenzwert der Leistungsfähigkeit erreicht (vgl. Anlage 3.3). Langfristig, insbesondere vor dem Hintergrund von Entwicklungen im Zuge der *Pinneberger Straße (K 6)* und/oder des *Mittelweges*, sind kapazitätssteigernde Maßnahmen notwendig. Für die Realisierung eines Kreisverkehrs, der in der Achse der *Kieler Straße (B 4)* liegt, sind großflächige Grunderwerbe notwendig. Aus verkehrsplanerischer Sicht wird daher die Signalisierung des gesamten Knotenpunktes empfohlen. Hierbei können insbesondere auch die Belange des Rad- und Fußverkehrs optimal berücksichtigt und einbezogen werden. Im Optimalfall wird eine verkehrsabhängige Steuerung eingesetzt, die mit der Signalisierung am Knotenpunkt *Kieler Straße (B 4)/ Garstedter Weg/ Einzelhandel* koordiniert wird. Eine Umsetzung der Maßnahme kann im Zuge des Ausbaus bzw. Umbaus der *Kieler Straße (B 4)* und/oder im Zuge der Entwicklungen der *Pinneberger Straße (K 6)* und/oder des *Mittelweges* stattfinden.

Kostenfaktor: ■ □ □ (nur Signalisierung) ; **Straßenbaulastträger:** LBV.SH

Ursprung der Maßnahmen:

Die Umgestaltung des Knotenpunktes ergibt sich aus Beurteilung der Leistungsfähigkeit gemäß dem *Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, HBS 2015* (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2015). Darüber hinaus wird der Knotenpunkt von Bürger:innen vermehrt als kritisch und konfliktreich bewertet. Als Unfallhäufungsstelle tritt der Knotenpunkt gemäß der Kartierung von Unfällen durch die Statistischen Ämter des Bundes und der Länder [8] zwar nicht mehr auf, der Handlungsbedarf ergibt sich aber durch die Leistungsfähigkeitsbetrachtung sowie die Defizite für den Fuß- und Radverkehr, insbesondere vor dem Hintergrund der Kita- und Schulwege.

Knotenpunkt *Kieler Straße (B 4)/ Garstedter Weg/ Zufahrt Einzelhandel*

Ist-Zustand:

Im Bestand ist der Knotenpunkt *Kieler Straße (B 4)/ Garstedter Weg/ Zufahrt Einzelhandel* bereits für den Kfz-Verkehr voll signalisiert und zudem verkehrsabhängig gesteuert. Für den Fuß- und Radverkehr besteht eine Signalisierung über die nördliche *Kieler Straße (B 4)* sowie über die Einzelhandelszufahrt. Die Beurteilung der Leistungsfähigkeit erfolgt nach dem *Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, HBS 2015* (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2015). Entsprechend dem Handbuch erfolgt eine Einstufung der Leistungsfähigkeit

in Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes (QSV). Diese werden mit den Buchstaben „A“ bis „F“ bezeichnet. Die Zuordnung einer Verkehrsanlage in eine Qualitätsstufe erfolgt anhand der berechneten mittleren Wartezeiten der Verkehrsteilnehmenden. Eine Qualitätsstufe A bis D bildet dabei eine leistungsfähige Verkehrsanlage ab, für die Stufen E und F ist die Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlage nicht mehr gegeben. Im Bestand weist der Knotenpunkt im Rahmen eines Festzeitenprogramms während der MSV (maßgebliche Spitzenstunde der Verkehrsbelastung) die Qualitätsstufe D auf und ist damit als leistungsfähig einzustufen (vgl. Anlage 4.1). Durch die verkehrsabhängige Steuerung ist im Regelfall eine Qualitätsstufe von D und besser zu erwarten. Selbiges gilt für den Prognose-Nullfall.

Empfehlung:

Mit der Signalisierung des Knotenpunktes *Pinneberger Straße (K 6)/ Kieler Straße (B 4)/ Mittelweg* sollte eine Koordinierung der beiden Knotenpunkte erfolgen und im besten Fall für beide verkehrsabhängig gesteuert werden.

Mit der Aufhebung der Benutzungspflicht des Seitenraumes für den Radverkehr und der Realisierung von Schutzstreifen in der *Kieler Straße (B 4)* sollte am Knotenpunkt *Kieler Straße (B 4)/ Garstedter Weg/ Zufahrt Einzelhandel* eine Optimierung der Radverkehrsführung stattfinden. Der Wechsel von der einseitigen Führung auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg außerorts, zur richtungsbezogenen Führung innerorts, kann am genannten Knotenpunkt stattfinden. Dafür kann über kleinere baulich Anpassungen der Wechsel zwischen der einseitigen und beidseitigen Radverkehrsführung (außerorts-innerorts) durch die Benutzung der signalisierten Fußfurten stattfinden. Optimaler für den Radverkehr, der von Süden kommend den Knotenpunkt erreicht, ist die Markierung einer diagonale Radverkehrsfurt und mit eigener Signalisierung. Gemäß Anlage 4.2 ist die Abwicklung des Knotenpunktes weiterhin mit einer Qualitätsstufe D möglich, welche durch eine verkehrsabhängige Steuerung, in der im Optimalfall der Radverkehr durch eine eigene Kontaktschleife einbezogen wird, im Regelfall höher ausfällt. In der Gegenrichtung kann der Radverkehr in der Signalisierung des Kfz-Verkehrs bzw. der Fußverkehrsfurt mitgeführt werden und den gemeinsamen Geh- und Radweg erreichen.

Kostenfaktor: ■ □ □ ; **Straßenbaulastträger:** LBV.SH, ggf. Gemeinde

Ursprung der Maßnahmen:

Die auch zukünftig leistungsfähige und verkehrsabhängige Signalisierung des Knotenpunktes *Pinneberger Straße (K 6)/ Kieler Straße (B 4)/ Mittelweg* bedingt keinen konkreten Handlungsbedarf. Die Anregung aus der Öffentlichkeitsbeteiligung den Knotenpunkt über einen Kreisverkehr zu steuern und somit umzubauen, wird aus verkehrsplanerischer Sicht auf Grund der gegebenen Leistungsfähigkeit sowie notwendiger Grundstückserwerbe nicht gesehen.

Parkraumorganisation

Ist-Zustand:

Ruhende Verkehre finden in der gesamten Gemeinde überwiegend am Fahrbahnrand sowie auf privaten Flächen statt. Vereinzelt bestehen größere Parkmöglichkeiten, wie am Bahnhof, der Schule oder dem Gemeindehaus sowie an Einrichtungen der Daseinsvorsorge. Der Parkdruck innerhalb der Gemeinde ist überwiegend gering und folglich eine Parkraumbewirtschaftung (auf öffentlichen Flächen) gemäß StVO (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2013, Fassung Juli 2021) nicht möglich bzw. notwendig. Elemente des Parkens für andere Mobilitätsformen sind den Maßnahmen der Gruppe *Fuß- und Radverkehr* sowie *weiterer Mobilitätsansätze* zu entnehmen.

Empfehlung:

Am Bahnhof bestehen im Zuge des neuen Ausbaus der *Ladestraße* verschiedene Parkmöglichkeiten. Neben Flächen mit mehreren Parkständen bestehen vereinzelt Parkplätze entlang des Straßenverlaufes, die unter anderem zu Parksuch- und Rangierverkehren führen. Um im Zuge des Bahnhofsumfeldes die Präsenz des Umweltverbundes zu stärken und Kfz-Verkehre zu regulieren, kann es aus verkehrsplanerischer Sicht zweckmäßig sein, die Parkmöglichkeiten am Bahnhof vermehrt an einem Park- & Ride-Standort zu bündeln und andere Flächen dem Umweltverbund sowie dem Aufenthalt und damit der Steigerung an Aufenthaltsqualität zuzusprechen. Im Zuge der Ausarbeitung des Bahnhofes als Mobilitätstation kann auch die Verwendung der Flächen für andere Elemente, wie Paketstationen, Reparatursäulen o.ä. eingesetzt werden. Zudem sollte die Anzahl der Parkplätze mit Ladeinfrastruktur (derzeit 2) erhöht werden, um der steigenden Nachfrage nachzukommen und um ggf. nachträgliche Baumaßnahmen nach Fertigstellung zu verhindern. Hier wurden im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung mehrere Standorte aufgeführt, an denen der Bedarf an Ladeinfrastruktur gesehen wird (siehe Kapitel 2.7.6).

Zusätzlich zum Bahnhofsumfeld ist die Organisation des ruhenden Verkehres im Straßenraum Haslohs zu betrachten. Zum einen kann über das Markieren bzw. Ausweisen von Parkplätzen die Präsenz des ruhenden Verkehres im öffentlichen Raum, insbesondere im Nebennetz, reguliert werden. Zum anderen kann die Anordnung als fahrdynamische Geschwindigkeitsreduzierung eingesetzt werden. Dabei ist die wechselseitige Anordnung in entsprechenden Abständen, im Optimalfall mit baulicher Abgrenzung ein zweckmäßiges Element, welches die Gemeinde überwiegend in Eigenregie umsetzen kann. Erläuterungen sind bereits zum *Garstedter Weg* oder der *Kirschenallee* aufgeführt worden und können auf andere Gemeindestraßen übertragen werden.

Übergeordnet besteht jedoch (auch weiterhin) ein Bedarf für ruhende Verkehre in der Gemeinde Hasloh. Langfristig sollte hier das übergeordnete Ziel, die Präsenz des ruhenden Verkehres im Nebennetz zu regulieren (MIV reduzieren) und die Gemeindestraßen vermehrt den Verkehrsträgern des Umweltverbundes zuzusprechen. Dafür können bei zukünftigen Neubauplanungen zum Beispiel Vorgaben zur Positionierung von Gebäuden und der Vorhaltung von (Park-)Flächen gemacht werden. Dabei geht es nicht darum, die vorzuhaltenden Flächen für private Parkplätze zwangsläufig zu versiegeln, sondern lediglich die Zufahrt mit dem Pkw auf diese Flächen zu ermöglichen und im Optimalfall die Befahrbarkeit der Flächen z.B. über Rasengittersteine zu gewährleisten.

Kostenfaktor: ■ □ □ ; **Straßenbaulastträger:** Gemeinde

Ursprung der Maßnahmen:

Die Thematik der Parkraumorganisation ist in der Gemeinde Hasloh nicht wie in Großstädten, sondern im Gesamtkontext des Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes zu verstehen. Durch die Stärkung des Rad- und Fußverkehrs ist das langfristige Ziel die Reduzierung des MIV. Dennoch ist als Maßnahme der Parkraumorganisation die Kombination einzelner Elemente zweckmäßig, um die Präsenz ruhender Verkehre im Gemeindegebiet zu regulieren. Neben der Regulierung durch die Kombination mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen, kann auch über die Art der Versiegelung die Präsenz von Parkflächen beeinflusst werden. In den Öffentlichkeitsbeteiligungen wies die Parkraumdiskussion zwar nicht die stärkste Präsenz auf, wurde aber dennoch teils kontrovers diskutiert. Hierbei ging es zum einen um die (behindernde) Präsenz ruhender Verkehre auf vielen Gemeindestraßen und zum anderen um fehlende Kapazitäten, insbesondere in der Neuen Mitte. Die oben beschriebenen Maßnahmen berücksichtigen beide Thematiken aus verkehrsplanerischer

Sicht und dienen insbesondere der Zielerreichung die Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit (im Nebennetz) zu stärken.

Öffentlicher Personennahverkehr

Optimierung des ÖPNV-Angebotes durch den Ausbau der S 21

Ist-Zustand:

Die Gemeinde Hasloh ist seit 1948 über die AKN-Linie A 1 über die Schiene an Hamburg-Eidelstedt und Kaltenkirchen angeschlossen. Die AKN-Linie wird derzeit zu einer neuen S-Bahn-Linie ausgebaut, der sogenannten S 21. Die NAH.SH (Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH GmbH), 2023) schreibt: „Die Strecke der heutigen Linie A 1 Hamburg-Eidelstedt – Quickborn – Kaltenkirchen soll auf S-Bahnbetrieb umgestellt werden. Mit der Elektrifizierung der Strecke und der Durchbindung der S-Bahnlinie S 21 wird der bisher notwendige Umstieg in Hamburg-Eidelstedt entfallen. Fahrgäste können Ziele in der Hamburger Innenstadt direkt erreichen und die Attraktivität der Strecke wird insbesondere für Berufspendler deutlich erhöht.“ Derzeit verläuft die Strecke der AKN A 1 entlang mehrerer Siedlungsschwerpunkte des Hamburger Umlandes und ist durch ein hohes Pendleraufkommen verspätungsanfällig. Darüber hinaus müssen Fahrgäste in Hamburg-Eidelstedt in/aus Richtung Hamburger Innenstadt umsteigen. Die Umsteigezeiten sind dabei teilweise sehr lang. Des Weiteren wird die Strecke derzeit durch Dieseltriebwagen bedient und ist nicht durchgängig barrierefrei.

Ziel des Gesamtprojektes ist es, die Linie S 21 auf einer Länge von 30 km bis nach Kaltenkirchen auszubauen. Damit entfallen notwendige Umstiege und es findet eine Integration in das S-Bahn-Netz Hamburg statt. Die Fahrzeit verkürzt sich und in der Hauptverkehrszeit wird von und bis Quickborn ein 10-Minuten Takt hergestellt. Darüber hinaus werden Barrierefreiheit und allgemein höherer Komfort, auch in den S-Bahn-Zügen umgesetzt. In der Gemeinde Hasloh verkehrt aktuell ein Schienenersatzverkehr. 2025 soll die Strecke in Betrieb gehen. (Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH, 2019)

Für Hasloh bedeutet dieses Planungsvorhaben eine deutliche Verbesserung und Optimierung des SPNV. Auch die höhere und ausgeweitete Taktung optimiert die Bedienfrequenz sowie die Bedienzeiten. Diese schließt die derzeitigen Lücken zu einigen Verkehrszeiten. Für die gesamte Strecke wird eine Verdopplung der Fahrgastzahlen erwartet (Fuchs, 2023). D.h. auch in Hasloh wird die Nachfrage ansteigen und die Attraktivität Haslohs als Wohnort mit guter Verkehrsanbindung nochmals steigern. Die Einführung des Deutschland Tickets wird hierbei ebenfalls einen steigenden Effekt haben.

Empfehlung:

Beim Ausbau der S-Bahn-Linie ist die Einflussnahme der Gemeinde gering. Auch der Ausbau des Bahnhofes, insbesondere die Verlängerung und der barrierefreie Ausbau der Bahnsteige obliegt nicht der Gemeinde. Von großer Bedeutung ist jedoch die Gestaltung des Bahnhofsumfeldes, was im Verantwortungsbereich der Gemeinde liegt. Hierbei sind insbesondere die Fortführung der Barrierefreiheit im Bahnhofsumfeld sowie die Ausgestaltung als zentraler Mobilitätspunkt (vgl. Maßnahmen Bahnhof als zentraler Mobilitätspunkt) von Bedeutung. Dafür hat die Gemeinde bereits Planungen vorgebracht. Der Ausbau der *Ladestraße* berücksichtigt bereits die zukünftig verlängerten Bahnsteige, beinhaltet Elemente der Barrierefreiheit (Leitsysteme, Behindertenstellplätze) und legt Umfeldgestaltungen des Straßenzuges *Ladestraße* fest. Anpassungsimpulse wurden losgelöst des Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes an die Gemeinde

übermittelt. Zusätzlich sollte die Verknüpfung der S 21 und der Buslinie 395 betrachtet werden. Busabfahrtszeiten sollten zusätzlich langfristig an das Angebot (An- und Abfahrtszeiten sowie Bedienzeiten) der S 21 angepasst und Umsteigezeiten berücksichtigt werden.

Kostenfaktor: □□□ ; **Straßenbaulastträger:** -

Ursprung der Maßnahmen:

Der Ausbau der S 21 liegt außerhalb der direkten Verantwortung der Gemeinde. Die Maßnahme stellt ein Element zur Förderung des Umweltverbundes dar und ist in der Summe damit positiv zu bewerten. Die Zunahme an Fahrgästen und die möglichen Konsequenzen stellten sich auch im Rahmen der Beteiligungsformate als Punkte der Öffentlichkeit heraus. Um den negativen Folgen, die insbesondere mit dem zunehmenden Kfz-Verkehr im Bahnhofsumfeld zu benennen sind, entgegen zu wirken, ist die aktive Reduzierung des Aufkommens im Bahnhofsumfeld notwendig. D.h. die Anbindung an den Bahnhof sollte primär auf den Umweltverbund ausgelegt und die Präsenz des KFZ-Verkehrs eingeschränkt werden. Die Staugefahr an den Bahnübergängen ist ebenfalls als gering zu bewerten. Mit der Elektrifizierung sowie dem Einsatz modernerer Technik können die Bahnübergänge zukünftig besser gesteuert werden.

Optimierung der Netzabdeckung und Bedienfrequenz des ÖPNV durch Gemeinschaftsverkehre

Ist-Zustand:

In der Gemeinde Hasloh besteht keine flächendeckende Netzabdeckung im ÖPNV. In Schleswig-Holstein obliegt die Aufgaben- und Ausgabenverantwortung für den Busverkehr den Kreisen und kreisfreien Städten als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe. Durch eine Ausschreibung der Leistung im ÖPNV können zunächst die gewünschten Qualitätsanforderungen definiert werden. Wettbewerber können diese Qualität ggf. durch unterschiedliche Modelle anbieten. Aufgrund der heutigen Vertragssituation ist eine Ausschreibung des ÖPNV-Angebotes erst für das Jahr 2028 möglich. Der Vorlauf kann dafür genutzt werden, um die gewünschte Qualität des Angebotes frühzeitig und ausreichend genau zu definieren.

Empfehlung:

Zur Ergänzung des ÖPNV, zur Schließung der Netzabdeckung und zur Optimierung der Bedienzeiten und -frequenzen wird empfohlen, in Hasloh im Rahmen eines Pilotprojektes z.B. gemeinsam mit der Gemeinde Bönningstedt und weiteren Umlandgemeinden ein ÖPNV-Grundangebot in Form von Gemeinschaftsverkehren, z.B. als Bürgerbus einzuführen. Das Angebot außerhalb der Bedienzeit bzw. des Bediengebietes des bestehenden ÖPNV-Angebotes gestaltet sich nicht als Konkurrenzangebot. Die Bedienung mittels Bürgerbus erfolgt in der Regel linien- und fahrplangebunden bzw. an (virtuellen) Haltestellen. Im Unterschied zum herkömmlichen fahrplangestützten Linienangebot werden bei Bürgerbussen keine Standardbusse, sondern Pkw bzw. Kleinbusse mit Sitzplätzen für maximal acht Fahrgäste eingesetzt, die konzessionsrechtlich bedingt eine linienverkehrsgerechte Ausstattung haben müssen. Gemeinschaftsverkehre integrieren öffentliche, privatwirtschaftliche und bürgerschaftliche Ressourcen. Diese trisektorale Kooperation erfolgt im gemeinsamen Interesse der Aufrechterhaltung und Verbesserung von Mobilität und Lebensqualität im kleinräumigen Maßstab ländlicher Räume. Von besonderer Bedeutung sind Ortskenntnis, soziale Netzwerke, Dialogbereitschaft und Flexibilität. (Agora Verkehrswende, 2023)

Ein Bürgerbus wird von einem in der Regel eigens zu diesem Zweck gegründeten Verein getragen und zeichnet sich im Kern durch ehrenamtlich tätige Fahrerinnen und Fahrer aus. Bei der Entwicklung bzw. Organisation von Bürgerbussen sowie der Information und Beratung sind vor allem die Kommunen, die Kreise sowie sonstige Verkehrsdienstleistende und ggf. Akteure*innen der Wirtschaft tätig bzw. eingebunden. Neben einer verwertbar hinreichenden Nachfrage sind eine ausreichende Anzahl ehrenamtlicher Fahrer*innen/ engagierter Bürger:innen zentrale Voraussetzungen. Zur Reduzierung des Gesamtaufwandes ist ein Gemeinschaftsprojekt mit umliegenden Gemeinden denkbar. Unter anderem die südlich von Hasloh gelegene Gemeinde Bönningstedt weist ebenfalls einen Bedarf an zusätzlicher Netzabdeckung durch ÖPNV auf. Ein Gemeinschaftsprojekt kann den Aufwand finanzieller Mittel und Ressourcen reduzieren bzw. bündeln. Zukünftig kann die Integration eines autonomen Bürgerbusses angestrebt werden. Die Entwicklung und der nachfragegerechte Betrieb von Bürgerbussen sind in einem hohen Maß von der Kommunikation des Angebots abhängig. Über das Projekt Bürgerbusse Schleswig-Holstein und der Arbeitsgemeinschaft pro-bürgerbus schleswig-holstein stehen interessierten Kommunen eine telefonische Erstberatung sowie eine weitere Begleitung der Einführung zur Verfügung. Zusätzlich wird der frei verfügbare Bürgerbusleitfaden der NAH.SH empfohlen. (NAH.SH GmbH)

Dem System der Gemeinschaftsverkehre steht das System der Linienbedarfsverkehrsdienste gegenüber. Als Ergänzung des konventionellen Linienverkehrs ermöglichen Linienbedarfsverkehre kürzere Zugangs-, Warte- und Fahrtzeiten im öffentlichen Nahverkehr. Aufgabenträger können den Linienbedarfsverkehr mit Rücksicht auf Qualität und Wirtschaftlichkeit den lokalen Anforderungen anpassen. Insbesondere die Einführung von Linienbedarfsverkehren erfordert einen Kompromiss zwischen Angebotsqualität und Wirtschaftlichkeit. Lokale Gegebenheiten, wie regelmäßig angefahrene Regionalbahnhöfe oder eine kompakte Siedlungsstruktur, können die Wirtschaftlichkeit des Linienbedarfsverkehrs dabei positiv beeinflussen. Der Einsatz in Kombination mit dem konventionellen Linienverkehr zeigt sich am effektivsten und steigert die Qualität des ÖPNV im Gesamten. Es ist daher sinnvoll auch im Bereich Tarif, Marketing und Fahrgastinformation beide Bedienformen als gemeinsames System zu betrachten. Gegenüberzustellen sind die deutlichen Mehrkosten gegenüber dem Linienbedarfsverkehr. Es kann daher zweckmäßig sein, die Linienbusverkehre und Linienbedarfsverkehrsdienste gemeinsam auszuschreiben und Anbietenden einen Raum zur bedarfsgerechten Angebotsanpassung über die Vertragslaufzeit zu eröffnen. Das bedeutet, dass nach den ersten ein bis zwei Betriebsjahren des neuen Systems planerische oder tarifliche Anpassungen am Linienbedarfsverkehr beziehungsweise dem gesamten ÖPNV-System vorgenommen werden. Dies bedingt die Zusammenarbeit und Beantragung der Kommunen bei Verkehrsbetrieben. Darüber hinaus, können aber auch lokale Taxiflotten in Linienbedarfsverkehre einbezogen werden und über selbiges Verfahren justiert werden. (Agora Verkehrswende, 2023)

Kostenfaktor: ■ ■ ■ (ggf. keine Kosten/nur Teilkosten für die Gemeinde)

Ursprung der Maßnahmen:

Der Öffentliche Personennahverkehr wird bei der Öffentlichkeitsbeteiligung als das Element der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung gesehen. Mit 14 Stimpfpunkten mehr als die Thematik der Radschnellverbindungen, wird großer Bedarf aber auch Potential im Ausbau des ÖPNV gesehen. Dabei ist zum einen der Ausbau der S 21 als repräsentatives Element zu nennen. Hier liegt insbesondere der Fokus auf den Umfeldmaßnahmen in der *Ladestraße*. Aber auch der Ausbau neuer ÖV Verbindungen wird genannt, u.a. zum Friedhof. Solche An- und Verbindungen können durch

Linienbedarfsverkehre und/oder Gemeinschaftsverkehre optimal abgedeckt werden. Aus verkehrsplanerischer Sicht wird ausdrücklich empfohlen das Angebot des ÖV auszuweiten.

Barrierefreiheit an Haltestellen

Ist-Zustand:

In der Gemeinde Hasloh bestehen vier Bushaltestellen sowie ein Bahnhaltepunkt. Der Bahnhaltepunkt wird im Zuge des S-Bahn Ausbaus barrierefrei hergestellt. Drei der acht Bushaltestellen der Linie 395 sind derzeit barrierefrei ausgebaut.

Empfehlung:

Gemäß der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) war bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit an Haltestellen zu erreichen. Dieser Forderung ist grundsätzlich auch in der Gemeinde Hasloh nachzukommen. Gemeindeweit sollten alle Bushaltestellen entsprechend der Empfehlungen der NAH.SH, vgl. Kapitel 3.2.5.1, barrierefrei umgebaut werden, um den Zugang zu den Bushaltestellen und den Bussen zu verbessern und allen Personengruppen zu ermöglichen. Der Einstieg in den Bus kann nach Umsetzung der Maßnahmen ebenerdig ohne Stufe erfolgen. Hiervon profitieren u.a. Rollstuhlfahrende, Personen mit Gehhilfen, Gepäck oder z.B. einem Kinderwagen. Die Nutzungsqualität und in Folge die Nutzendenanzahl kann erhöht werden.

Die Bushaltestellen *Mittelweg* Fahrtrichtung (FR) Nord, *Großer Dorn* FR Ost und *Peter-Lunding-Weg* FR Ost sind bereits barrierefrei ausgebaut. Fahrgastunterstände sind nicht vorhanden. Die Haltestelle *Großer Dorn* weist eine Sitzbank auf. Positiv für alle acht Bushaltestellen in der Gemeinde Hasloh zusammenzufassen, ist die Ausbildung als Fahrbahnrandhaltestellen. Dies sollte in jedem Fall beibehalten werden. Es ermöglicht das gerade Anfahren der Haltestellen, was sich auch im Innenraum als Komfort bemerkbar macht.

Als Maßnahme zur Realisierung der Barrierefreiheit wird empfohlen langfristig die einzelnen Haltestellenseiten Haushalt für Haushalt mit einem Planungs- und Baukontingent einzuplanen. Ggf. kann es zweckmäßig sein, den Entwurf im gesamten zu vergeben und den Umbau schrittweise umzusetzen. Die Berücksichtigung der Vorgaben bzw. Empfehlungen der NAH.SH ist von besonderer Relevanz, um flächendeckend und vollumfassend Barrierefreiheit herzustellen.

Kostenfaktor: ■ ■ □ (langfristige Verteilung); **Kostenträger:** Gemeinde

Ursprung der Maßnahmen:

Der gesetzlichen Forderung ist die Gemeinde Hasloh langfristig nachzukommen. Zudem tragen barrierefreie Haltestellen zur formulierten Zielerreichung, dass Mobilität in der Gemeinde Hasloh für sämtliche Nutzergruppen sichergestellt wird, bei.

Bahnhof als zentraler Mobilitätspunkt

Ist-Zustand:

Der Bahnhof der Gemeinde Hasloh wird derzeit von der AKN Linie A 1, zukünftig durch die S-Bahn S 21 bedient. Das Bahnhofsumfeld weist im Bestand einen Park-& Ride-Parkplatz auf, der direkt gegenüber des Gleiszugangs positioniert ist. Daneben sind überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten angeordnet. Das tatsächliche Abstellen von Fahrrädern findet in der Realität jedoch am südlichen Gleiszugang statt. Eine Bushaltestelle wird lediglich durch ein Haltestellenschild markiert. Des Weiteren befinden sich Altkleider- und Glas- sowie Papiercontainer am Bahnhof. Die Gemeinde Hasloh befindet sich derzeit in den Umplanungen für die *Ladestraße* und *Bahnhofstraße*. Hierbei wurden bereits Fahrradabstellanlagen in näherer Gleiszugangslage berücksichtigt. Ebenfalls wurden

zwei Ladesäulen für Elektroautos, Behindertenstellplätze sowie eine barrierefreie Bushaltestelle berücksichtigt.

Empfehlung:

Im Zuge des S-Bahn Ausbaus wird empfohlen, die Gestaltung des Bahnhofsumfeldes aufzugreifen (vgl. Maßnahme Optimierung des ÖPNV-Angebotes durch den Ausbau der S 21). Dafür ist die Erweiterung des Bahnhofes als Mobilitätspunkt – im Gesamten als Mobilitätsstation zu betrachten. Der Bahnhof kann durch eine Mobilitätsstation zu einer intermodalen Übergabestelle werden, die eine Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes begünstigt. Durch das Angebot von unterschiedlichen flexibel nutzbaren Verkehrsangeboten kann die Bereitschaft, ohne eigenen Pkw unterwegs zu sein, erhöht werden. Dabei ist es von hoher Bedeutung, dass das Angebot für die Nutzenden ansprechend und umfassend ist.

Die Etablierung einer Mobilitätsstation sollte im Zuge des Ausbaus der S 21 stattfinden. Hierbei sollte verstärkt die Bündelung von Kfz-Verkehren auf einem P+R Parkplatz angestrebt werden. Die Ladeinfrastruktur für den Kfz-Verkehr sollte ausgeweitet und um Ladeinfrastrukturen für Radverkehre ergänzt werden. Die Bedeutung von qualitativen und sicheren Abstellanlagen, überwiegend für den Radverkehr, aber auch für andere Formen der Mikromobilität, wie z.B. Roller oder auch Kinderwagen, sind von großer Bedeutung. Neben klassischen Anlehnbügel (überdacht) sind auch abschließbare Lösungen vorzusehen. Schließfächer und eine Paketstation wären weitere denkbare Elemente, die zunächst auch in einem kleinen Rahmen realisierbar wären. Auch eine Reparatursäule, in einem ersten Schritt z.B. erstmal als Luftpumpe für Fahrräder, Kinderwagen, Rollatoren o.ä., sind kleinere Elemente, die den Bahnhof als Gesamtes zu einem verlässlichen und sicheren Mobilitätspunkt entwickeln.

Langfristig sollte der Bahnhof bzw. die der gesamte Mobilitätspunkt auch für die Integration von Sharing-Angeboten eingesetzt werden. Auch eine Mitfahrbank ist eine schlanke Maßnahme, die bei entsprechender Kommunikation einen großen Nutzen hervorbringt. Sie tragen das Potential Fahrten zu bündeln. Die Entscheidung zu Gunsten der Mitnahme einer Person ist aufgrund der Gemeindegröße als hoch zu bewerten. Über eine Mobilitätsbank im Bahnhofsbereich können sich Fahrgemeinschaften für Gruppentickets des SPNV bilden, Wege der letzten Meile gebündelt oder gänzlich Fahrten zusammengelegt werden.

Relevant ist ebenfalls der Einbezug physischer und digitaler Dienstleistungen sowie weiterer Ausstattungselemente. Ein Infoterminal in Form einer Stele, kann ausgestattet mit einem Infoscreen und Zahlungsmöglichkeiten, das Routing (dynamisch, on trip, ...), die Informationen, Buchungs- und Reservierungsvorgänge, die Navigation und einen WLAN-Zugang vereinen.

Kostenfaktor: ■ □ □ (ohne Ausbau *Ladestraße/Bahnhofstraße*, Fördermöglichkeiten);
Kostenträger: Gemeinde

Ursprung der Maßnahmen:

Multimodalität leistet einen Beitrag zu klimaschonender, umweltfreundlicher und sozialer Mobilität. Insofern ist ein verstärktes multimodales Mobilitätsverhalten möglichst vieler Nutzenden im öffentlichen Interesse. „Multimodal“ bedeutet, dass Nutzende je nach Weg, Wegezweck, Witterung unterschiedliche und ggf. in Folge mehrere Verkehrsmittel nutzen und nicht nur auf ein Verkehrsmittel festgelegt sind. Ortsfeste Mobilitätsstationen bilden wichtige Orientierungspunkte für die Nutzerinnen und Nutzer bei der Organisation ihrer Mobilitätsketten. Sie vermitteln unter anderem die Sicherheit, dass dort Mobilitätsangebote stets verfügbar sind und ein Wechsel

zwischen verschiedenen Mobilitätsangeboten möglich ist. In den Öffentlichkeitsbeteiligungen war das Thema Mobilität und insbesondere (moderne) Mobilitätsformen von starkem Interesse. Der Ausbau von Ladeinfrastruktur, als wichtigstes Element der neuen Mobilitätsformen, aber auch Fahrradabstellanlagen, Barrierefreiheit, Mobilitätsbänke, Car-Sharing und Mobilitätsverknüpfung waren Elemente, die mehrere Stimpfpunkte erhielten und auch in den Diskussionen (z.B. Padlet) vermehrt genannt wurden. Für die Gemeinde Hasloh wird großes Potential gesehen im Zuge der neuen S-Bahn sowie des Umbaus der *Ladestraße* nicht nur das Image des Bahnhofes, sondern der gesamten Mobilität zu positiveren.

Förderung des Rad- und Fußverkehrs

Radvorrangroute zwischen Bönningstedt/Hamburg und Quickborn

Ist-Zustand:

Die derzeitige Radverkehrsführung entlang der Nord-Süd-Achse findet hauptsächlich auf einem unterdimensionierten (außerorts einseitigen) gemeinsamen Geh- und Radweg, entlang der stark vom Kfz-Verkehr frequentierten *Kieler Straße (B 4)* statt. Ortkündige haben die Möglichkeit im Nebennetz, abseits des Kfz-Verkehrs entlang der Nord-Süd-Achse zu fahren. Dabei sind Abschnitte jedoch teils unbefestigt und nicht radverkehrsfreundlich ausgebaut.

Empfehlung:

Im Rahmen des Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes wird die Einrichtung einer Radvorrangroute entlang folgender Straßenzüge empfohlen: *Ostermoortwiete, Klövensteen, Am Barkenkamp, Dorfstraße, Alter Kirchweg, Anbindung an Kieler Straße (B 4)*. Radverkehrsrouten, die speziell für Radfahrende vorgesehen sind und Vorrang gegenüber dem Kfz-Verkehr geben, werden als Radvorrangrouten bezeichnet. Diese Routen sollen eine sichere und komfortable Nutzung gewährleisten und somit dazu beitragen, den Radverkehr attraktiver zu machen. Sie können auf verschiedene Arten ausgestaltet sein. Eine Möglichkeit ist die Einrichtung von Fahrradstraßen, auf denen Radverkehre Vorrang gegenüber dem Kfz-Verkehr haben oder die Ausbildung als eigenständige Radverkehrsinfrastrukturen (abseits des Kfz-Verkehrs). An Knotenpunkten und Einmündungen wird der Radverkehr bevorrechtigt. (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2021)

Für Hasloh würde dies folgende Umsetzungselemente für die o.g. Strecke beinhalten:

- Ausweisung der *Ostermoortwiete* als Fahrradstraße (VZ 244) mit Anlieger (VZ 1020-30), ggf. nur Land- und Forstwirtschaftliche Verkehre (VZ 1026-38) frei; Alternativ Verbot für mehrspurige Kraftfahrzeuge, Krafträder (auch mit Beiwagen), Kleinkrafträder und Mofas (VZ 260) mit der Freigabe von Land-, Forstwirtschaftlichen und Radverkehren durch Zusatzbeschilderungen (VZ 1026-38 und VZ 1022-10);
- Ausweisung des *Klövensteen, Am Barkenkamp* und *Dorfstraße* als Fahrradstraße (VZ 244) mit Kfz-Verkehr frei (VZ 1022-12 und 1024-10);
- Ausweisung der *Ostermoortwiete* als Fahrradstraße (VZ 244) mit Anlieger frei (VZ 1020-30); Alternativ Verbot für mehrspurige Kraftfahrzeuge, Krafträder (auch mit Beiwagen), Kleinkrafträder und Mofas (VZ 260) mit der Freigabe von Anliegern (VZ 1020-30)
- Bevorrechtigung gegenüber (im Optimalfall) allen Knotenpunkten und Einmündungen
- (dynamische) Öffentliche Beleuchtung entlang des Streckenverlaufes

- Ausweisung des Streckenverlaufes sowie Wegweisung zu wichtigen Zielen
- Mittelinsel als Querungshilfe (gemäß RAL 2012 (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2013)) mit entsprechender Auf-/Ableitung Gemeinsamer Geh- und Radweg (Kieler Straße (B 4))
- Oberflächensanierungen

Prinzipiell entfällt durch die Ausweisung als Fahrradstraße und damit der Breitstrichmarkierung am Fahrbahnrand die Möglichkeit ruhender Verkehre auf der Fahrbahn. Durch die explizite Ausweisung von Parkplätzen, können ruhende Verkehre ggf. aufgefangen werden. Zu Erhalt des Verkehrsflusses für den Radverkehr, sollte dies aber im geringen Ausmaß stattfinden.

Kostenfaktor: ■ □ □ (ohne Oberflächensanierung, Fördermöglichkeiten); **Kostenträger:** Gemeinde

Ursprung der Maßnahmen:

Durch die Einrichtung von Radvorrangrouten können der Radverkehr gefördert und somit der motorisierte Individualverkehr reduziert werden. Zudem tragen Radvorrangrouten dazu bei, die Sicherheit für den Radverkehr zu erhöhen. Durch die physische Trennung vom Kfz-Verkehr und die bevorzugte Behandlung an Knotenpunkten und Einmündungen wird das Unfallrisiko reduziert. In der Gemeinde Hasloh wäre ein Radvorrangroute insbesondere für Schul- und Pendelverkehre von großer Bedeutung und birgt großes Nutzungspotential. Der Impuls einer attraktiven Radverkehrsverbindung über die Gemeindegrenzen hinaus entstand insbesondere in der Diskussion der Beteiligungsformate. Zudem liegt dem Kreis Pinneberg hierzu bereits ein Antrag auf Anordnung einer Fahrradstraße vor, der u.a. die aufgeführten Straßenzüge beinhaltet. In den Öffentlichkeitsbeteiligungen erhielt die Thematik der Radschnell-/Radvorrangrouten großen Zuspruch. Mit den zweitmeisten Stimmpunkten waren Radschnellverbindungen nach dem Ausbau des ÖPNV, das wichtigste Element der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung für die Gemeinde.

Radpremiumroute entlang des S-Bahn Pflegeweges

Ist-Zustand:

Im Zuge des S-Bahn Ausbaus durch die Deutsche Bahn wird ebenfalls der S-Bahn Pflegeweg ertüchtigt.

Empfehlung:

Entlang des S-Bahn Pflegeweges kann langfristig die Realisierung einer Radpremiumroute angestrebt werden. Dies bedarf die enge Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn. Premiumrouten zeichnen sich durch hohe Qualitätsstandards aus. Auf diesen Wegen ist eine Radnutzung deutlich attraktiver als auf bisherigen Radwegen. Gleichzeitig sollen Premiumradrouten auch der Nutzung von Pedelecs und E-Bikes Rechnung tragen, die höhere Fahrgeschwindigkeiten ermöglichen und besondere Anforderungen an die Radinfrastruktur stellen. Vorrangig im Hinblick auf die Stärkung des Radverkehrs ist eine hochwertige Infrastruktur, die insbesondere die Aspekte Trassierung, Führungsform, Querung an Knotenpunkten und die Belagsgestaltung umfasst, relevant. Radpremiumrouten zeichnen sich i.d.R. insbesondere durch eigenständige Infrastrukturen, getrennt von anderen Verkehrsarten aus. (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2021)

Mit Ausbildung des S-Bahn Pflegeweges als Radpremiumroute könnte entlang der Nord-Südachse eine attraktive, sichere und vom Kfz-Verkehr getrennte Radverkehrsverbindung geschaffen werden.

Kostenfaktor: ■ ■ ■ (Fördermöglichkeiten); **Kostenträger:** Gemeinde

Ursprung der Maßnahmen:

Radschnellverbindungen wurden nach dem Ausbau des ÖPNV, als das wichtigste Element der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung für die Gemeinde bewertet. Die Errichtung einer Radpremiumroute und Ergänzung zur Radvorrangroute kann langfristig ein geeignetes Mittel sein, um diesen Wünschen verstärkter nach zu gehen und explizit sichere, separierte und qualitative Infrastrukturen zu schaffen.

Ost-West-Radverbindung im Zuge der Straßenraumumgestaltungen**Ist-Zustand:**

Die Ost-West-Radverbindung verläuft entlang der *Pinneberger Straße (K 6)*, der *Kieler Straße (B 4)* sowie entlang des *Garstedter Weges*. Die Führung in der *Pinneberger Straße (K 6)* findet auf gemeinsamen Geh- und Radwegen statt, wobei die Beschilderung lückenhaft und daher nicht eindeutig ist. Insbesondere die Benutzung im Zweirichtungsverkehr wird im nördlichen Seitenraum nicht eindeutig klar. In der *Kieler Straße (B 4)* findet die Führung des Radverkehrs auf gemeinsamen Geh- und Radwegen im Zweirichtungsverkehr statt. Auf dem *Garstedter Weg* besteht ein einseitiger Gehweg, der über Zusatzbeschilderungen für den Radverkehr freigegeben ist.

Empfehlung:

Neben der Nord-Süd-Radverbindung ist auch die Ost-West-Radverbindung von Bedeutung. Für den *Garstedter Weg* sowie die *Kieler Straße (B 4)* werden die zukünftigen, regelwerkskonformen Radverkehrsführungen in den Maßnahmen *Kieler Straße (B 4)* und *Garstedter Weg* beschrieben. In der Verlängerung der West-Ost-Achse ist die Betrachtung der *Pinneberger Straße (K 6)* zusätzlich relevant. Ziel muss sein, eine eindeutige und regelwerkskonforme Radverkehrsführung umzusetzen. Dafür sollte in einem ersten Zuge die Benutzungspflicht aufgehoben werden und dies über eindeutige Beschilderungen gekennzeichnet werden. Mit Kfz-Stärken von 430 Kfz/h und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h wird der Belastungsbereich I-II gemäß ERA 2010 (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2010) erreicht. Als geeignete Führungsform des Radverkehrs ist daher die Kombination der Fahrbahnführung mit Gehweg – Radverkehr frei zu benennen. Weiter kann am Knotenpunkt *Pinneberger Straße (K 6)/ Alte Landstraße* optimal eine Querungshilfe gemäß ERA 2010 (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2010) (für den Radverkehr) eingesetzt werden, um den Übergang zwischen der Innerorts- und Außerortsführung zu erleichtern und sicher zu gestalten. Als übergeordnete Radverkehrsverbindung ist zwangsläufig eine ausreichende Wegweisung von Bedeutung.

Kostenfaktor: ■ □ □ (Fördermöglichkeiten); **Kostenträger:** Gemeinde

Ursprung der Maßnahme:

Neben der Nord-Süd-Verbindung für den Radverkehr wird auch die West-Ost Anbindung als relevante Verbindung des Radverkehrs im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligungen sowie der übergeordneten Netzgestaltung gesehen. U.a. auf Grund der Verschwenkung zwischen der *Pinneberger Straße (K 6)* und dem *Garstedter Weg* ist Ausweisung und Realisierung einer sicheren, regelwerkskonformen Radverkehrsführung notwendig. Zudem ist die Benutzungspflicht entlang der *Pinneberger Straße (K 6)* innerorts nicht StVO-konform. (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2013, Fassung Juli 2021)

Bahnhofstraße als Fahrradstraße**Ist-Zustand:**

Die *Bahnhofstraße* verbindet den (durch die Bahnlinie getrennten) östlichen Ortsteil Haslohs mit dem westlichen Ortsteil, in dem sich u.a. Einrichtungen des täglichen Bedarfs wie Schule, Kindergärten und Daseinsvorsorge befinden. Somit stellt die Bahnhofstraße in Verlängerung mit der *Dorfstraße* eine wichtige Verbindung für die Rad- und Fußverkehrsführung in Hasloh dar. Des Weiteren erfolgt über diese Verbindung der maßgebliche Zugang zum Bahnhof für den Rad- und Fußverkehr.

Die Radverkehrsführung erfolgt auf der Fahrbahn (30-Zone), welche durch mehrere beidseitige Einengungen zur Verkehrsberuhigung geprägt ist. Ruhende Verkehre finden auf dem unbefestigten, östlichen Seitenstreifen statt. Der vorhandene einseitige Gehweg auf der Westseite ist mit ca. 2,0 m unterdimensioniert und durch Heckenbewuchs von der Fahrbahn getrennt.

Für die Bahnhofstraße sind derzeit Umbauplanungen in der Bearbeitung. Dort werden die o.g. Führungsformen der Verkehrsarten beibehalten. Der Kfz-Verkehr soll zukünftig markierte Parkplätze auf der Fahrbahn erhalten. Ruhende Verkehre im Seitenraum entfallen somit.

Empfehlung:

Als wichtige Verbindungsachse zum Bahnhof sowie zur Schulwegsicherung ist eine Stärkung des Fuß- und Radverkehrs in der *Bahnhofstraße* notwendig. Der Gehweg sollte eine Mindestbreite durchgehend von 2,50 m und Barrierefreiheit aufweisen. (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2002) Dafür ist es ggf. notwendig die Grünstreifen entfallen zu lassen. Dies verbessert zugleich die Querungsmöglichkeiten zur östlichen Bebauung. Für eine Hervorhebung des Radverkehrs sollte die *Bahnhofstraße* als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Dadurch wird *Bahnhofstraße* als Hauptverbindung des Radverkehrs im Erschließungsstraßennetz sichtbar und begünstigt die Bündelung des Radverkehrs. Dem KFZ-Verkehr wird die Durchfahrt durch eine Zusatzbeschilderung freigeben, so dass das Erreichen des Bahnhofes über die *Bahnhofstraße* weiterhin möglich.

Für die Herstellung einer qualitativen Fahrradstraße gemäß aktuellen Forschungsergebnissen sowie den Regelwerken ist eine Restfahrbahnbreite von 4,00 m anzustreben. (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2021) Diese sollten im Optimalfall auch im Bereich der Fahrbahneinengungen eingehalten werden. Des Weiteren ist die Errichtung von einseitigen Fahrbahneinengungen anzuraten, da diese im Begegnungsfall klar die Vorfahrt regeln und es nicht zu unerwünschten Beschleunigungsfällen kommt. Durch eine Anordnung als Fahrradstraße entfällt das Parken am Fahrbahnrand. Es wird davon ausgegangen, dass ruhende Verkehre ausreichend auf privaten Grundstücken und am Bahnhof stattfinden können. Auf das vereinzelte Markieren von Parkplätzen sollte nach Möglichkeit verzichtet werden, um den Verkehrsfluss aufrecht zu erhalten. Wiederholende Piktogramme oder das Sinnbild „Fahrrad“ im Kreis mit Durchmesser 3,00 m signalisieren Kfz-Verkehren die Priorisierung des Radverkehrs und erhöhen dadurch dessen Sicherheit. Fahrradstraßen sollten gegenüber einmündenden Straßen (*Alwin-Brandt-Stieg*) bevorrechtigt sein, um einen stetigen Verkehrsfluss zu erhalten und Konfliktstellen zu minimieren.

Kostenfaktor: ■ □ □ (Fördermöglichkeiten); **Kostenträger:** Gemeinde

Ursprung der Maßnahmen:

Ein geschlossenes, sicheres und attraktives Fuß- und Radverkehrsnetz ist eins der wichtigsten Entwicklungsziele für die Gemeinde Hasloh. Eng verknüpft mit der Kita- und Schulwegsicherung wurden in der Summe 60 Stimpunkte für Fuß- und Radverkehrsführungen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung vergeben. Zudem wurden sieben konkreten Verortungen für den Ausbau

von Fuß- und Radverkehrsinfrastrukturen genannt und der Rad- und Fußverkehr erhielt die meisten Kommentare im offenen Austausch (u.a. Padlet). Zusätzlich soll der Bahnhof langfristig als Mobilitätspunkt zur Förderung der Multimodalität ausgearbeitet werden. Dabei ist das Ziel formuliert, innerhalb Haslohs ohne Pkw, sicher zu Fuß oder mit Fahrrad wichtige Ziele zu erreichen. Um die Multimodalität mit Angeboten am Bahnhof zu fördern, ist die Priorisierung der Zuwegungen auf den Umweltverbund unerlässlich.

Optimierung Gleisquerung Ladestraße/ Bahnhofstraße - Dorfstraße

Ist-Zustand:

Die Wegeverbindung zwischen den westlichen und östlichen Ortsteilen über die *Bahnhofstraße* und *Dorfstraße* wird durch den Verlauf der Bahntrasse unterbrochen. An dieser Stelle befindet sich eine signalisierte Gleisquerung für den Rad- und Fußverkehr, welche mittels einer ca. 2,50 m breiten, asphaltierten Überwegung als gemeinsamer Zweiwege- Geh- und Radweg realisiert wurde. In der *Bahnhofstraße* geht die Gleisquerung in einen gemeinsamen Geh- und Radweg mit einer Breite von ca. 2,0 m über, der sich in zwei Wege gabelt. Eine Wegführung verläuft über die Fahrbahn in die *Bahnhofstraße*. Ein weiterer Weg führt ab der Gleisquerung, auf einen Gehweg parallel zur Gleisachse zum direkt anliegenden Bahnhof. Die nicht regelwerkskonforme Breite für den gemeinsamen Geh- und Radweg von deutlich unter 2,50 m erzeugt im direkten Umfeld der Gleisquerung deutliches Konfliktpotential zwischen zu Fußgehenden und Radfahrenden. Geeignete Aufstellflächen vor der Signalanlage sind auf beiden Seiten des Bahnüberganges nicht vorhanden. Durch eine lückenhafte Beschilderung ist die Wegführung des Radverkehrs nicht eindeutig zu erkennen. Aufgrund von Radfahrspuren in der unbefestigten Grünfläche ist von einem hauptsächlichen Abfließen des Radverkehrs auf die Fahrbahn in Richtung *Ladestraße* auszugehen. Ein Radweg in Richtung *Ladestraße* ist nicht vorhanden.

In der *Dorfstraße* führt die Gleisquerung über eine asphaltierte Fläche auf den Gehweg mit einer Breite von 1,50 m. Das Passieren der Gleisquerung mit längeren Fahrrädern z.B. mit Anhängern oder mit Lastenrädern ist aufgrund der engen Breitenverhältnisse und den angrenzenden Absperrgittern nur erschwert möglich. Ein Begegnungsverkehr der verschiedenen Verkehrsarten ist in diesen Bereichen nicht möglich. Abstellanlagen für Fahrräder, Roller, etc. sind in diesem Bereich nicht vorhanden, so dass die Absperrgitter zu den Gleisen teilweise zum Anschließen von Fahrrädern genutzt werden.



Empfehlung:

Auf der Westseite an der *Bahnhofstraße/ Ladestraße* sollte der Bereich vor der Gleisquerung mit einer befestigten Oberfläche deutlich aufgeweitet werden, so dass ein Begegnungsverkehr von Fuß- und Radverkehr ermöglicht werden kann und Aufstellflächen als Wartebereich vor der Signalanlage sowie zum Queren der *Ladestraße/Bahnhofstraße* entstehen. Der gemeinsame Geh- und Radweg

sowie der weiterführende Gehweg zum Bahnhof parallel zur Gleisachse sollten eine Mindestbreite von 2,50 m aufweisen. (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2010) Des Weiteren sollte der Radverkehr über die Aufstellfläche bzw. den Geh- und Radweg umwegfrei auf die Fahrbahn der *Ladestraße* (Richtung Bahnhof) geführt werden.

In der *Dorfstraße* ist vom Knotenpunkt *Dorfstraße/Am Barkenkamp* bis zur Gleisquerung (Sackgassenbereich) eine Mischverkehrsfläche dienlich, um dem Rad- und Fußverkehr entsprechenden Verkehrsraum zum Abfließen, Warten und Begegnen zu ermöglichen. Vorhandene Absperrgitter direkt an der Signalanlage sollten aufgeweitet werden (ggf. Grunderwerb notwendig), um das Passieren auch mit Kinderwagen, Fahrradanhängern oder Lastenfahrrädern zu erleichtern. Im Bereich der Sackgasse bietet sich die Errichtung einer Fahrradabstellanlage an, um ein Angebot (ggf. mit geschlossenen Fahrradboxen) zum ordnungsgemäßen Verwahren von Fahrrädern und anderen Mikromobilitätsformen (z.B. Roller) zu schaffen.

Im gesamten Bereich der Gleisquerung sollte bei Umbaumaßnahmen insbesondere auf die Barrierefreiheit geachtet werden.

Kostenfaktor: ■ ■ □ ; **Kostenträger:** Gemeinde

Ursprung der Maßnahmen:

Durch eine durchgängige Wegeverbindung über Fahrradstraßen in der *Bahnhofstraße* und der *Dorfstraße* sowie der Umbau der Gleisquerung wird eine deutliche Steigerung der Attraktivität für den Rad- und Fußverkehr (Wegeverbindung West-Ost zum Bahnhof, zur Schule, zu Kindertagesstätten etc.) erreicht. Zudem ist auch hier ein geschlossenes, sicheres und attraktives Fuß- und Radverkehrsnetz als eins der wichtigsten Entwicklungsziele für Gemeinde Hasloh zu nennen. Besonders ein umwegfreier und gut ausgebauter Zugang zum Bahnhof für den Rad- und Fußverkehr kann den MIV-Anteil im Modal Split deutlich reduzieren.

Schaffung und Sanierung von Wegeverbindungen

Ist-Zustand:

Die Gemeinde Hasloh weist kein zusammenhängendes Fuß- und Radwegenetz auf, sodass es in vielen Bereichen zu Netzlücken kommt. Die Breiten der vorhandenen Wegestrukturen sind deutlich unterdimensioniert und die Oberflächen teils sanierungsbedürftig und/oder unbefestigt.

Empfehlung:

In der Konzeptkarte des Ortsentwicklungskonzeptes sind verschiedene Wegeverbindungen für den Rad- und Fußverkehr verzeichnet und ein zusammenhängendes Netz erstellt worden. Zur Errichtung durchgängiger Wegeverbindungen empfiehlt sich somit die Errichtung und Sanierung folgender Abschnitte:

Neubau und Sanierung von gemeinsamen Geh- und Radwegen:

- *Heidorns Eiergang* - Diese Wegeverbindung ermöglicht eine weitere Ost-West-Verbindung von der *Kieler Straße (B 4)* bis zur nördlichen *Alten Landstraße* (Kita, Kleingartenanlage, Pfingstwald) abseits des MIV (besonders Steigerung der Sicherheit für Kindergartenkinder)
- Gleisachse zwischen *Garstedter Weg* und *Klövensteen*- attraktive Wegeverbindung abseits des MIV
- *Kieler Straße (B 4) – Großer Dorn – Alte Landstraße (Süd)*: attraktive Wegeverbindung abseits des MIV und Schaffung einer direkten fuß- und radläufigen Anbindung zum bestehenden Nahversorger

- *Kieler Straße (B 4)* östlich, zwischen *Kirschenallee* und Haus Rehagen – langfristig gedachte Schließung zwischen dem Gemeindegebiet sowie der Seniorenanlage

Die (neu) geschaffenen Wegestrukturen sollten eine Breite von mind. 2,50 m sowie eine entsprechende Oberflächenbefestigung und Beleuchtung aufweisen. (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2002)

Neubau und Sanierung von Gehwegen:

- *Mittelweg* - Sanierung des Gehweges: Rückbau der teils stark sanierungsbedürftigen Asphaltflächen und Schaffung einer durchgängigen Pflasterfläche als Gehweg, ggf. Radverkehr frei. Diese Maßnahme ist auch im Sinne der Schulwegsicherung aufgrund der ansässigen Grundschule und Kindergärten zu sehen.
- *Dorfstraße* – Oberflächenbefestigung des vorhandenen, unbefestigten Gehweges zwischen *Kirschenallee* und Ortsausgang Ost
- *Achtern Felln* – Oberflächenbefestigung bzw. Neubau eines Gehweges im nördlichen Seitenraum
- *Alter Kirchweg* - Oberflächenbefestigung bzw. Neubau eines einseitigen Gehweges
- *Kirschenallee* – Ertüchtigung von Gehwegen siehe Maßnahme *Kirschenallee – Kfz-Verkehr*
- *Alte Landstraße* – Neubau eines einseitigen Gehweges im gesamten Verlauf zur Schließung des durchgehenden Wegenetzes
- *Bahnhofstraße* – Neubau östlichen eines Gehweges vom *Garstedter Weg* bis zur ersten Einengung in der *Bahnhofstraße*
- *Garstedter Weg* – Neubau eines Gehweges zwischen *Bahnhofstraße* und Gleistrasse (siehe Maßnahme *Garstedter Weg – Kfz-Verkehr*)
- Gemeindeweit: Sanierung von Gehwegen nach Prioritäten

Kostenfaktor: ■ ■ ■ (ggf. teilweise förderungsfähig) ; **Kostenträger:** Gemeinde

Ursprung der Maßnahmen:

Die Ertüchtigung von Gehwegen ist maßgeblich einflussnehmend für die Ausgestaltung eines geschlossenen, sicheren und attraktiven Fuß- und Radverkehrsnetzes. Die Ertüchtigung trägt zusätzlich zur Schul- und Kitawegsicherung sowie zur Realisierung der gemeindeweiten Barrierefreiheit bei. Wie bereits in vorangehenden Maßnahmen beschrieben, ist dies in der Summe aus den Öffentlichkeitsbeteiligungen als wichtigstes Ziel der Hasloher:innen zu formulieren.

Querungshilfen

Ist-Zustand:

Gemeindeweit bestehen verschiedene Querungsmöglichkeiten, definiert gemäß Abbildung 3-22. Dazu gehören unter anderem die Bedarfssignalisierungen an der *Kieler Straße (B 4)* nördlich der *Kirschenallee*, südlich des *Mittelweges*, im *Garstedter Weg* gegenüber des Gemeindebüros sowie westlich der Straße *Am Barkenkamp*. Zusätzlich sind am Knotenpunkt *Kieler Straße (B 4)/Garstedter Weg/ Zufahrt Einzelhandel* die westliche und nördliche Furt signalisiert. Mittellinseln als Querungshilfen bestehen im *Garstedter Weg* und westlich der *Bahnhofstraße*, am Knotenpunkt *Kieler Straße (B 4)/Pinneberger Straße (K 6)/Mittelweg* über die *Pinneberger Straße (K 6)*.

Empfehlung:

Querungshilfen können gesichert (Fußgängerüberweg und Signalisierung) sowie ungesichert ausgebildet sein. Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligungen wurden verschiedene Standorte aufgeführt, an denen der Bedarf von Querungshilfen gesehen wird:

- Kieler Straße (B 4) gegenüber des Haus Rehhagen
- Knotenpunkt *Achtern Felln/Alter Kirchweg*
- Knotenpunkt *Dorfstraße/Kirschenallee*
- Knotenpunkt *Dorfstraße/Achtern Felln*
- *Alwin-Brandt-Stieg/Groote Kamp/ Ladestraße*
- Bushaltestelle Peter-Lunding-Weg

Grundsätzlich dienen ungesicherte Querungsanlagen der optischen Hervorhebung und als Hilfestellung für den Querungsbedarf. Bauliche Elemente (ungesicherte Querungsanlagen) sind dabei nicht von einer verkehrsrechtlichen Anordnung abhängig und können überwiegend in Eigenregie der Gemeinde umgesetzt werden. Nichts desto trotz definiert die *EVA 2002* (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2002) Einsatzbereiche. Nicht notwendig sind Querungsanlagen bei weniger als 500 Kfz/h und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h bzw. weniger als 250 Kfz/h bei 50 km/h. Notwendig werden Sie bei über 1.000 Kfz/h bei 50 km/h bzw. über 500 Kfz/h bei über 50 km/h. Für den Außerortsbereich definiert die *RAL 2013* (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2013) den Einsatz einer Querungshilfe. An der *Kieler Straße (B 4)* gegenüber des Haus Rehhagen wird der Bedarf einer Querungshilfe auf Grund der Verkehrsstärken (>1.000 Kfz/h) sowie auf Grund des Querungsbedarfes schutzbedürftiger Personen gesehen gemäß *RAL 2013* (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2013) gesehen. Für die anderen Standorte wird der Bedarf auf Grundlage der Verkehrsstärken von unter 500 Kfz/h weniger begründet. Am Knotenpunkt *Dorfstraße/Kirschenallee* kann ggf. auf Grund der Sichtachsen sowie wie der aktuellen Ausbildung der einseitigen Gehwege eine Querungshilfe argumentiert werden. Unter anderem am Knotenpunkt *Dorfstraße/Achtern Felln* kann durch das Vorziehen/Erweitern des Gehweges (auch als Element der Verkehrsberuhigung, vgl. Abbildung 3-22) eine Verbesserung der Sichtbeziehungen herbeigeführt werden. An der Bushaltestelle Peter-Lunding-Weg kann eine Querungshilfe über den erhöhten Querungsbedarf durch Fahrgäste sowie den fehlenden Gehweg auf der südlichen Seite begründet werden.

Kostenfaktor: ■ ■ □; **Kostenträger:** Gemeinde

Ursprung der Maßnahmen:

Die Thematik der Querungsanlagen im Gesamtbild des Fuß- und Radwegenetzes wird in der Gemeinde Hasloh mit großem Bedarf gesehen (9 Stimpunkte allein für den Bedarf an Querungshilfen). Zusätzlich wurden die o.g. Stellen teils mehrfach im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligungen aufgeführt. Die oben aufgeführten und begründeten Querungshilfen sollten daher nach Möglichkeit realisiert werden. An den anderen Standorten sollte über begleitende Maßnahmen, wie Verlängerung der Gehwege und Vorziehen des Seitenraumes angedacht werden.

Sicherung von Wegen im Umfeld von Schulen und Kindertagesstätten

Schulwegsicherung *Schulstraße/ Kronkamp/ Am Sportplatz*

Ist-Zustand:

In der *Schulstraße* ist derzeit eine 30-Zone eingerichtet. Im weiterführenden *Kronkamp* ein verkehrsberuhigter Bereich, auf dem die Verkehrsteilnehmenden auf einer Mischfläche geführt werden. Der verkehrsberuhigte Bereich beginnt am südlichen *Kronkamp* auf Höhe der Zufahrt zum Schulparkplatz *Am Sportplatz* und endet im östlichen Bereich des *Mittelweges*. Gemäß derzeitiger Beschilderung gilt der verkehrsberuhigte Bereich ebenfalls *Am Sportplatz*, also im Zufahrtsbereich des Schulparkplatzes bis zur Toreinfahrt der Grundschule. Ruhender Verkehr ist in ausgewiesenen Flächen zugelassen.

Der Hol- und Bringverkehr zur Peter-Lunding-Grundschule und der Evang. Kindertagesstätte im *Kronkamp* mit dem MIV erfolgt überwiegend über die Zufahrt *Kronkamp/ Am Sportplatz* zum Schulparkplatz. Dies erzeugt in diesen Bereichen zu morgendlichen und mittäglichen Spitzenzeiten ein hohes Verkehrsaufkommen, der durch den verkehrsberuhigten Bereich nur erschwert im Mischverkehr abfließen kann. Zu diesen Spitzenzeiten kommt es im *Kronkamp* zu deutlichem Konfliktpotential zwischen den Verkehrsteilnehmenden, bei dem der Rad- und Fußverkehr in den Seitenraum gedrängt wird. Ähnlich verhält sich die Situation im Einfahrtsbereich des Schulparkplatzes *Am Sportplatz*:



Empfehlung:

Die Schul- und Kitawegsituation in der Gemeinde Hasloh stellt sich teilweise als stark konfliktgefährdet dar. Insbesondere in den Öffentlichkeitsbeteiligung wurde die Wichtigkeit des Schul- und Kitawegsicherung deutlich. Aus diesem Grund werden im Folgenden drei Varianten vorgestellt. Dabei bezieht sich Variante I auf eine gesamt konzeptionelle Lösung für den gesamten Schul- und Kitabereich. Variante II und II zeigen abgestufte Versionen auf.

Variante I: Verkehrsberuhigte Bereiche im Schulumfeld sind auf Grund der u.a. zu Schulzeiten hohen Durchgangsverkehre nicht grundsätzlich als StVO konform zu bewerten. Insbesondere durch Hol-

und Bringverkehre, aus denen Rangierverkehre entstehen, wird die maßgebende Aufenthaltsfunktion beeinträchtigt. Zusätzlich werden (schutzbedürftige) Personengruppen nicht auf (sicheren) eignen Infrastrukturen aufgenommen. Aus diesem Grund wird aus verkehrsplanerischer Sicht empfohlen, die Auflösung des verkehrsberuhigten Bereiches einhergehen mit weiteren Maßnahmen zu diskutieren. Denkbar wäre eine Einbahnstraßenlösung, die unter anderem auch die Hol- und Bringsituation entschärft. Über eindeutige Gehwegbereiche werden schutzbedürftige Personen sicher geführt. Das Umwegeaufkommen durch die Einrichtung einer Einbahnstraße in nord-südlichem Verlauf, ab dem Übergang *Mittelweg/Kronkamp* bis zur *Schulstraße*, ist als gering zu bewerten. Alternativ ist die Ausweisung als 30-Zone mit festen Gehwegbereichen (und Halten/Parken) am Fahrbahnrand ebenfalls diskutierbar.

Variante II: Durch die Herstellung einer zweiten Zufahrt zum Schulparkplatz durch den Abriss von Garagen (Grundstückserwerb) bestünde die Möglichkeit eine Art Kiss-&Go-Zone auf dem Schulparkplatz einzurichten und Hol- und Bringverkehre auf dem *Kronkamp* sowie Rangierverkehre (auch auf dem Schulparkplatz) zu vermeiden.

Variante III: Als dritte Variante wird die Umgestaltung der vorhandene Zufahrt *Am Sportplatz* herangetragen. Über eine Verbreiterung der Zufahrt (Entfall von Bäumen) wird die Ertüchtigung eines Gehwegbereiches entlang der Zufahrt und des Parkplatzes möglich. Im Bestand wurden hier bereits Barrieren errichtet, die für das Einbiegen von der *Schulstraße* auf den Schulparkplatz Schutz für (Rad- und) Fußverkehre bezwecken sollen.

Kostenfaktor: ■ ■ □ (Variantenabhängig); **Kostenträger:** Gemeinde/ggf. Schule

Ursprung der Maßnahmen:

Im Bereich von Zufahrtsstraßen, mit in Spitzenzeiten hochfrequentierten Bereichen wie Schulen und Kindergärten, ist von einem verkehrsberuhigten Bereich abzuraten, da es im Begegnungsverkehr zu großem Konfliktpotential zwischen dem MIV und dem Rad- und Fußverkehr kommt. Dabei handelt es sich bei dem Rad- und Fußverkehr überwiegend um eine besonders schutzbedürftige Personengruppe von Kindergarten- und Grundschulkindern. Zudem ist die Schul- und Kitawegsicherung ein bedeutendes Thema für Hasloher:innen. Die Verbesserung der Hol- und Bringsituation im Schulbereich ist dabei essentiell und Schulverkehre zu sichern und zu lenken.

Am Sportplatz - Ausbau für den Radverkehr

Ist-Zustand:

Die Durchfahrt der Wegeverbindung *Am Sportplatz* von der *Bahnhofstraße* bis zur Toreinfahrt Peter-Lunding-Grundschule ist durch das Verkehrszeichen 250 auch dem Radverkehr untersagt (Anlieger frei + Feuerwehzufahrt). Mehrere bewegliche Drängelgitter sollen das Einfahren für den MIV unterbinden, den Zugang für Anlieger und die Feuerwehr aber ermöglichen. Die Zufahrt wird vom MIV insbesondere als Zufahrt für das Vereinsheim und die Anlieferung von Waren für die dort ansässige Gastronomie sowie vom Fußverkehr als Zuwegung zur Peter-Lunding-Grundschule und weiterführend zur der Evang. Kindertagesstätte im *Kronkamp* genutzt. In der Realität zeigt sich auch die Nutzung durch den Radverkehr. Die Oberflächen und Breiten variieren und sind teilweise unterdimensioniert.

Empfehlung:

Um die Wegeverbindung für den Fuß- und Radverkehr zur Grundschule und zu den Kindertagesstätten *Kronkamp* und *Mittelweg* sowie den Sportanlagen umwegearm von der *Bahnhofstraße* und dem *Garstedter Weg* zu ermöglichen, sollte der Abschnitt *Am Sportplatz* von der

Bahnhofstraße bis zur Peter-Lunding-Grundschule für den Radverkehr freigegeben bzw. ausgebaut werden. Neben entsprechender Beschilderung ist die Aufhebung der Drängelgitter und Einsatz von (umklappbaren) Pollern dienlich. Als Variante ist die Vergrößerung des Abstandes zwischen den Drängelgittern denkbar, um eine ausreichende Fahrbahnbreite/ Radius für Lastenräder und Fahrräder mit Anhängern zu realisieren (elterlicher Hol- und Bringverkehr mit dem Fahrrad). Ebenso ist eine Sanierung der Oberflächen im beschriebenen Bereich zur Herstellung einer ebenen, durchgängig gepflasterten Oberfläche zweckmäßig.

Kostenfaktor: ■ ■ □ (mit Oberflächenanierung); **Kostenträger:** Gemeinde/ggf. Schule

Ursprung der Maßnahmen:

Der Ausbau dieser Wegeverbindung sollte nicht nur als Teil des gesamten Schulwege- und Kitawegenetzes Haslohs sondern auch im Rahmen des gesamten Radwegenetzes betrachtet werden. Sie stellt eine der Hauptzuwegungen aus den südlichen und östlichen Teilen Haslohs zu zentralen Einrichtungen wie Schule, Kindertagesstätten und Sportanlagen (Freizeitsport, Veranstaltungen etc.) dar. Da sich die Fahrradabstellanlagen sowie der Schulhof der Grundschule an dieser Wegeverbindung befinden, wird sie insbesondere vom Fuß- und Radverkehr als Zugang zur Grundschule genutzt. In Zuwegungen solch zentraler Einrichtungen ist von einem stetig steigenden Anteil von Lastenrädern und Fahrrädern mit Anhängern auszugehen und sollte daher im Ausbau von Wegenetzen entsprechend Berücksichtigung finden bzw. der Alltagsradverkehr durch entsprechende Maßnahmen gefördert werden.

Wegeverbindung *Kirchstieg - Oolenhof - Kronkamp*

Ist-Zustand:

Der *Kirchstieg* ist eine Fußwegeverbindung zwischen dem *Mittelweg* und *Oolenhof* mit einer unbefestigten Oberfläche und einer für den Fußverkehr unterdimensionierten Breite. Der nördliche Bereich des *Oolenhofes* ist als Wendehammer konzipiert. Der vorhandene Gehweg im Bereich des Wendehammers ist ebenfalls unbefestigt und durch starke Unebenheiten geprägt. Eine dort vorhandene Sitzmöglichkeit ist insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen nur eingeschränkt zugänglich. Im weiteren Verlauf führt die Wegeverbindung über einen gepflasterten, für den Fußverkehr (Durchgang gestattet) freigegebenen Privatweg bis zum *Kronkamp* und endet direkt im Bereich der Evang. Kindertagesstätte.

Empfehlung:

Die Wegeverbindung sollte im *Kirchstieg* sowie im Bereich Wendehammer *Oolenhof* bis zum Privatweg bietet eine optimale Integrationsmöglichkeit in das Fuß- und Radwegenetz, insbesondere vor dem Hintergrund der Schul- und Kitawege. Als gemeinsamer Geh- und Radweg wird der Ausbau auf eine durchgängige Breite von mind. 2,50 m (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2010) und mit einer ebenen, befestigten Oberfläche herangetragen. Am Ende des *Oolenhofes* im Bereich des Wendehammers kann die vorhandene Sitzmöglichkeit in diese Verbindung sinnvoll integriert werden. Im Bereich *Kronkamp* vor der Evang. Kindertagesstätte sollte eine durchgängig gepflasterte Wegeverbindung zu dem vorhandenen Gehweg hergestellt werden. Sofern die Herstellung einer Breite von 2,50 m nicht realisierbar ist, ist diskutabel, ob der Radverkehr lediglich durch eine Zusatzbeschilderung (VZ 1022-10) auf dem Gehweg (VZ 239) freigegeben wird. Die gesamte Maßnahme kann im Zusammenhang mit dem geplanten Neubau einer Kindertagesstätte im *Mittelweg* geplant und umgesetzt werden und sollte daher frühzeitig in

die Planungen des Neubaus einbezogen werden (z.B. Wegeverbindung zum Eingang der Kita Mittelweg sowie Berücksichtigung Zugang zu Abstellanlagen der Kita etc.).

Kostenfaktor: ■ ■ □ ; **Kostenträger:** Gemeinde/ggf. Schule

Ursprung der Maßnahmen:

Die Wegeverbindung sollte insbesondere als Wegeverbindung im Schul- und Kitawegenetz betrachtet und ins Fußwegenetz integriert werden, da es sich über den *Oolenhof* und dem Privatweg zum *Kronkamp* um eine Direktverbindung für den Fußverkehr abseits des MIV, direkt zur Kindertagesstätte und der Grundschule handelt. Sie stellt einen Alternativweg für den Fußverkehr (insbesondere für Kinder u.a. mit Laufrad, Kinderwagen, Fahrrad, etc.) zur, durch MIV stark frequentierten, Mischverkehrsfläche im *Kronkamp* dar.

Aufklärungsarbeit/ Mobilitätserziehung

Ist-Zustand:

In der Gemeinde Hasloh sowie der Grundschule Peter-Lunding-Schule oder den Kindertagesstätten finden derzeit keine Elemente der Aufklärungsarbeit/Mobilitätserziehung in Bezug auf das Thema Verkehr und Mobilität statt.

Empfehlung:

Beim schulischen Mobilitätsmanagement sollte die Mobilitäts- und Verkehrserziehung als übergreifende Bildungs- und Erziehungsaufgabe etabliert werden. Ein Beschluss der Kultusministerkonferenz vom 07.07.1972 i. d. F. vom 10.05.2012 bezieht sich in der Zieldefinition zukunftsorientiert auf die Themen zukunftsfähige Mobilität, selbstständige Mobilität, sicheres Verhalten im Verkehr, Sozialkompetenz im Verkehr, umweltbewusstes und gesundheitsbewusstes Verhalten im Verkehr und Verkehrsraumgestaltung (erwerben Wissen über die städtebaulichen und wirtschaftlichen Aspekte heutiger Verkehrswirklichkeit und ihrer Folgen) und löst damit die klassische Verkehrserziehung, u.a. Fahrradprüfung ab. (Sekretariat der Ständigen Konferenz der Kultusminister der Länder in der Bundesrepublik Deutschland, 2012) Es wird empfohlen in der Grundschule das Thema Mobilitäts- und Verkehrserziehung aktiv als Element/Projekttag o.ä. einzubinden. Auch in Kitas kann die Thematik bereits in kleinem Rahmen eingeführt werden. In Kitas, aber auch in der Schule ist aber auch die gezielte Ansprache der Eltern zweckmäßig. Über Elternbriefe oder die aktive Einbeziehung bei der Mobilitäts- und Verkehrserziehung kann Einfluss auf die ModalSplit Zusammensetzung der Kita- und Schulwege genommen werden.

Kostenfaktor: ■ □ □ ; **Kostenträger:** Gemeinde/ Schule

Ursprung der Maßnahmen:

(Schulisches) Mobilitätsmanagement bildet ein sehr wertvolles Element der kommunikativen Ebene ab. In diesem Bereich liegt ein großes Nutzungs- und Verlagerungspotential für den Alltagsverkehr. Dies sind sich ebenfalls bereits Hasloher:innen bewusst und formulieren die gezielte Ansprache und Kommunikation in den Kitas und der Schule als Element der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung für Hasloh.

Mobilitätsansätze

Herstellung von qualitativen Fahrradabstellmöglichkeiten

Ist-Zustand:

In der Gemeinde Hasloh befinden sich Fahrradabstellanlagen überwiegend an Einrichtungen des Öffentlichen Interesses. Dabei sind die Art und Ausgestaltung der Abstellmöglichkeiten reduziert gehalten, unterdimensioniert und entsprechen nicht dem Bedarf des Alltagsradverkehrs.

Empfehlung:

Für die Gemeinde Hasloh wird der Bedarf an hochwertigen Fahrradabstellanlagen gesehen. Die Fahrradabstellanlagen sollen dem Stand der Technik entsprechen und eine möglichst hohe Qualität für Nutzende darstellen. Die Anlagen sind entweder in Form von Anlehnbügel (keine Felgenständer) oder bei kompakten Sammelanlagen in Form von Hoch- und Tiefeinstellern als Reihenanlage zu realisieren. Des Weiteren sollte ein Kontingent für größer dimensionierte Lastenfahrräder und Fahrräder mit Anhängern vorgehalten werden. Ein Standard für Sammelanlagen wurde durch die Konzipierung einer einheitlichen modularen Bike+Ride-Anlage seitens der NAH.SH geschaffen. Diese Anlage erfüllt alle Kriterien für eine hochwertige Fahrradabstellanlage. Dazu zählen u.a. Überdachung, Einsehbarkeit, Beleuchtung und Diebstahlschutz. Die Anzahl der Fahrradabstellplätze sollte jeweils oberhalb des heutigen Angebotes liegen, um auf die perspektivische Zunahme im Radverkehr vorbereitet zu sein.

Für die Gemeinde Hasloh wird langfristig die Einrichtung von einer größeren Fahrradabstellanlage am Bahnhof gemäß den Vorgaben der NAH.SH empfohlen. Die NAH.SH fördert aktuell die Realisierung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen. Zudem sollten alle Bushaltestellen die Möglichkeit zum Abstellen z.B. durch einfache Anlehnbügel erhalten. Der Bedarf für sichere (und überdachte) Fahrradabstellmöglichkeiten wird u.a. beim Einzelhandel, Pflingstwald/ Hochseilgarten/ Waldparkplatz, Schrebergärten/Waldkita gesehen.

Kostenfaktor: ■ ■ □ (mehrere Fördermöglichkeiten) ; **Kostenträger:** Gemeinde

Ursprung der Maßnahmen:

Elementar für eine Verkehrsmittelwahl zugunsten des Fahrrades ist das Vorhandensein von Radabstellanlagen an wichtigen Zielen und Quellen. Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden u.a. die oben genannten Standorte genannt. Zusätzlich wurde der Bedarf für abschließbare Anlagen mehrfach formuliert und die Wichtigkeit von Fahrradabstellmöglichkeiten mit insgesamt 9 Stimmpunkten im mittleren Bereich bewertet.

Zentrale Abstellanlage am Sportplatz**Ist-Zustand:**

Der hintere Abschnitt des Schulparkplatzes der Peter-Lunding-Straße ist aktuell für den Kfz-Verkehr gesperrt. Auf Grund der zentralen Lage bietet er neben einer guten Anbindung an die Schule eine optimale Anbindung an den Sportplatz. Zudem befinden sich auf dem Schulgelände verteilt Felgenständer als Fahrradabstellmöglichkeiten. Teils scheinen ausreichend Abstellmöglichkeiten aber auch zu fehlen, da Fahrräder ohne Anschlußmöglichkeit abgestellt werden und an einigen Stellen Hinweisschilder aufgestellt sind, dass dort keine Fahrräder abgestellt werden sollen.

**Empfehlung:**

Der hintere Abschnitt des Schulparkplatzes der Peter-Lunding-Straße bietet sich optimal für die Realisierung einer hochwertigen Abstellanlage an. Dabei sind eine ausreichende Anzahl an Fahrradbügeln, sowie überdachte und gesicherte Abstellmöglichkeiten einzuplanen. Die Anzahl der Fahrradabstellplätze sollte auch hier jeweils oberhalb des heutigen Angebotes liegen, um auf die perspektivische Zunahme im Radverkehr vorbereitet zu sein. Zusätzlich ist die Berücksichtigung von Abstellmöglichkeiten für Verkehrsmittel der Mikromobilität (vgl. Maßnahme *Abstellmöglichkeiten für Elemente der Mikromobilität*) von Bedeutung. Ebenso ist die Ausgestaltung als Mobilitätsstation, durch die Integration von einer Reparatursäule, Ladeinfrastruktur, langfristig Sharing-Angeboten sowie weiteren Elementen zweckmäßig (vgl. Maßnahme *Einrichten von Mobilitätsstationen*).

Kostenfaktor: ■ □ □ (ggf. förderungsfähig); **Kostenträger:** Gemeinde/Schule

Ursprung der Maßnahmen:

Auch hier wird der Bedarf vor dem Hintergrund gesehen, dass das Vorhandensein von Radabstellanlagen an wichtigen Zielen und Quellen elementar für die Verkehrsmittelwahl zugunsten des Fahrrads bzw. anderen Verkehrsträgern des Umweltverbundes ist. Die Maßnahme wird als Ergänzung/Element der Maßnahme *Herstellung von qualitativen Fahrradabstellmöglichkeiten* gesehen.

Abstellmöglichkeiten für Verkehrsmittel der Mikromobilität**Ist-Zustand:**

Die Thematik von Abstellmöglichkeiten für Verkehrsmittel der Mikromobilität findet in der Gemeinde Hasloh kaum Berücksichtigung. Lediglich an der Kita Kronkamp besteht eine überdachte Abstellanlage, die auch durch andere Verkehrsmittel (Roller, Kinderwagen, ..) genutzt werden kann. Diese ist jedoch bereits an (regnerischen) Wintertagen bereits ausgelastet.

Empfehlung:

Es wird empfohlen, überdachte und gesicherte Abstellmöglichkeiten an den Kitas sowie der Grundschule in ausreichender Anzahl zu realisieren. Insbesondere der Bedarf für das sichere Abstellen von Kinderwagen, Rollern oder Laufrädern im Zuge der Bestandsaufnahme als hoch bewertet. Hier wird besonders die Integration an der zentrale Abstellanlage am Sportplatz gesehen, da hierdurch verschiedene Einrichtungen ausreichend abgedeckt werden können.

Kostenfaktor: ■ □ □ ; **Kostenträger:** Gemeinde/Schule/Kitas

Ursprung der Maßnahmen:

Neben der Nutzung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel, wächst auch die Nutzung weitere Verkehrsmittel der Mikromobilität. Auch hierbei ist aufzuführen, dass das Vorhandensein von Radabstellanlagen an wichtigen Zielen und Quellen elementar für die Verkehrsmittelwahl ist. Insbesondere an Kitas wird das Holen und Bringen oftmals aufgeteilt. Dadurch entstehen der Bedarf u.a. Kinderwagen an der Kita gesichert stehen zu lassen.

Einrichten von Mobilitätsstationen

Ist-Zustand:

In der Gemeinde Hasloh bestehen keine (definierten) Mobilitätsstationen, die in einem corporate design als intermodale Übergabestelle fungieren.

Empfehlung:

Im Zuge der Bahnhofsumfeldgestaltungen wurde bereits die Ausarbeitung als (erste) zentrale Mobilitätsstation erläutert. Des Weiteren wird die Realisierung einer weiteren (reduzierten) Mobilitätsstation am Sportplatz herangetragen. Hierbei sind u.a. die hochwertigen Abstellanlagen, auch für andere Verkehrsmittel tragendes Element. In Ergänzung dazu können langfristig die Integration von einer Reparatursäule, überdachten Sitz-/Aufenthaltsbereichen, übergeordnete Wegweisungen und weitere (kleinere) Elemente von Mobilitätsstationen integriert werden. Auch Sharing-Angebote, die insbesondere als Verknüpfung vom Sportplatz und dessen Nutzung zum Bahnhof fungieren, sind langfristig als zweckmäßiges Element zu sehen.

Zusätzlich bieten einige Standort die Möglichkeit im Rahmen eines corporate design als attraktive Mobilitätspunkte zu fungieren. Die Kombination von Abstellmöglichkeiten, Sitzgelegenheiten und einer Reparatursäule sind zum Beispiel am Pfungstwald/Hochseilgarten/Waldparkplatz denkbar. Auch die Einbindung des Holmmoors oder des Friedhofes (Zusammenarbeit Gemeinde Bönningstedt) sind diskutierbar. Die Gemeinde kann weiter Standorte identifizieren.

Kostenfaktor: ■ ■ □ ; **Kostenträger:** Gemeinde

Ursprung der Maßnahmen:

Die Realisierung von Mobilitätsstationen und -punkten ist insbesondere vor der Förderung von Multimodalität sowie der Nutzung des Umweltverbundes zu sehen. Der Wiedererkennungswert im Zuge eines corporate design ist dabei maßgebend. Die Offenheit für neue Mobilitätsformen in der Gemeinde Hasloh zeigte sich in den Öffentlichkeitsbeteiligungen. Auch das Bewusstsein für die Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes im Zuge der nachhaltigen Verkehrsentwicklung ist bereits vielen Hasloher:innen klar. Mobilitätsstationen sind hierbei als Verknüpfungs- und Förderungselemente zu verstehen.

NATUR UND LANDSCHAFT

Wohnqualität „Wohnen im Grünen“ erhalten

Ist-Zustand:

Der Siedlungskörper der Gemeinde wird fast vollständig von Landschaftsschutzgebieten umringt. Weitere Natur- und Freiflächen befinden sich innerhalb des Siedlungskörpers und zeichnen den Ort mit seiner hohen Wohnqualität durch das „Wohnen im Grünen“ aus. Ein grünes Wegenetz, das die Frei- und Naturräume verbindet und deren Aufenthaltsqualität erhöht, ist in Teilen vorhanden. An einigen Stellen der Gemeinde besteht ein Erweiterungs- und Ausbaubedarf. Im Bereich der Ortsmitte sind bereits Spiel- und Sportflächen vorhanden. Um ein flächendeckend gutes Angebot an Outdooraktivitäten und attraktiven Wegeverbindungen zu schaffen, müssen Maßnahmen zur Umsetzung erfolgen.

Empfehlung:

Die Kernqualität der Gemeinde, das „Wohnen im Grünen“, und die daraus resultierende Wohnqualität sollen gesichert und gestärkt werden. Die geplante Strategie zur wohnbaulichen Nachverdichtung der Siedlungsbereiche sowie zur Schaffung von Wohnangeboten „auf der Etage“ wird zu einer dichteren Bebauung und damit zu erhöhten Bedarfen an innerörtlichen Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten führen, die es zu berücksichtigen gilt.

Ausbau der Naherholungsmöglichkeiten

Ausbau der Spiel-, Sport- und Freizeitangebote

Spielplätze, Blühwiese, Hundewiese, Gemeinschaftsbeete

Reaktivierung des Trimm-Dich-Pfads im Hasloher Gehege

Naturspielplatz am Pflingstwald

Ausbau des grünen Wegenetzes innerhalb des Siedlungskörpers

Ausbau bestehender Verbindungen

Bereitstellung neuer Wegeverbindungen und Lückenschluss

Im Siedlungsbereich kann das Wohnen im Grünen durch den Ausbau naturnaher Wege in Verbindung mit der Bereitstellung kleiner Freizeitangebote wie Spiel- und Sportplätze oder Sitz- und Aussichtsgelegenheiten weiterentwickelt werden. Diese Angebote tragen außerdem zu einer Stärkung der Dorfgemeinschaft bei, indem sie Begegnungsorte schaffen und gemeinschaftliche Aktivitäten bieten.

Ursprung der Maßnahmen:

Wunsch der Bürger:innen nach einer Erweiterung des Naherholungs- und Freizeitangebotes in den Beteiligungsformaten sowie planerische Empfehlungen zur Umsetzung eines durchgängigen Wegenetzes auf Grundlage der Bestandsanalyse.

Ausbau des grünen Wegenetzes außerhalb des Siedlungskörpers

Fahrradroute Quickborn-Bönningstedt

Eine übergeordnete Wegeverbindung in die Nachbargemeinden kann das Wegenetz innerhalb des Siedlungskörpers erweitern und das Zurücklegen von Strecken mit dem Fahrrad attraktiver gestalten. Die Gleistrasse zeichnet eine potenzielle Wegeverbindung zwischen Quickborn und Bönningstedt vor. Zur Umsetzung dieser Maßnahme ist zunächst eine Abstimmung mit relevanten Trägern und den Eigentümer:innen der Flächen erforderlich.

Ursprung der Maßnahmen:

Planerische Empfehlung zur Förderung des Mobilitätswandels.

Aufwertung und Erhalt des Landschaftsbildes

Ist-Zustand:

Der Siedlungskörper der Gemeinde wird fast vollständig von Landschaftsschutzgebieten umgeben. Mit dem Naturschutzgebiet *Holmmoor* und dem *Hasloher Gehege* besitzt die Gemeinde wertvolle Naturräume. Das Landschaftsbild, das ebenfalls durch die Landwirtschaft geprägt ist, weist viele Gehölzstrukturen (Knicks) auf.

Empfehlung:

Stärkung der Wertigkeit von Freiflächen für Natur und Landschaft durch die Pflege und Erweiterung bestehender Strukturen.

Schutz, Erhalt und Entwicklung von Grünräumen und Begleitgrün

Erhalt und Pflege von Bepflanzungen und Knicks, Erweiterung der Gehölzstrukturen

Alleebäume und Straßenbegleitgrün

Ausbau, Erhalt und Entwicklung der Schutzbereiche

Gemeinschaftsbeete, Vergabe von Pflegepatenschaften

Das vorhandene Netz von landwirtschaftlichen Wegen birgt viel Potenzial für die Naherholung der ansässigen Bevölkerung sowie den Tourismus. Das Landschaftsbild entscheidet hierbei über die Attraktivität dieser Wege.

Mit gezielten Maßnahmen zum Ausgleich und Ersatz für Eingriffe in Natur und Landschaft aus der Bauleitplanung kann die Gemeinde die Aufwertung des Landschaftsbildes lenken (Ergänzung von Knicks, Gehölzpflanzungen, Gewässerrenaturierungen etc.). Dabei sollen die Belange der Tier- und Pflanzenwelt geprüft und beobachtet werden.

Gemeinschaftsbeete und die Vergabe von Pflegepatenschaften binden die Bürger:innen der Gemeinde aktiv in die Pflege und Weiterentwicklung von Bepflanzungen und Grünflächen ein.

Steigerung der Aufenthaltsqualität

Bereitstellung von Sitzgelegenheiten

Begrünung und Bepflanzung

Insektenfreundliche Beleuchtung an Wegen und (Spiel-) Plätzen

Durch die insektenfreundliche Beleuchtung von Wegeverbindungen sowie Spiel- und Sportflächen kann die Aufenthaltsqualität gesteigert werden, ohne die Lebensräume der Insekten zu stören.

Ursprung der Maßnahmen:

Empfehlungen der Planer:innen zur Sicherung und Entwicklung der Freiraumqualitäten, ergänzt durch Wünsche der Bürger:innen aus den Beteiligungsformaten.

Stärkung lokaler Lebensmittelkreisläufe

Empfehlung:

Information und Sensibilisierung der Bürger:innen für lokale Lebensmittelkreisläufe.

Möglichkeiten zum verstärkten Verkauf regionaler Produkte prüfen

Abstimmung von Möglichkeiten mit den Nahversorgern

Initiierung einer solidarischen Landwirtschaft mit landwirtschaftlichen Betreibern der Region

Viele Waren kommen auf langen Transportwegen in die Supermärkte. Um das nachhaltige und klimafreundliche Handeln zu unterstützen und gleichzeitig die regionale Wirtschaft zu stärken, sollte verstärkt der Verkauf von Produkten aus der Region gefördert werden.

Das Bewusstsein für lokale Lebensmittelkreisläufe kann auch gestärkt werden, in dem eine solidarische Landwirtschaft mit landwirtschaftlichen Betrieben aus der Region initiiert wird. Privatpersonen zahlen dabei finanzielle Beiträge, um die Kosten des landwirtschaftlichen Betriebs tragen zu helfen und erhalten im Gegenzug regelmäßig einen Teil der frischen Ernte.

Ursprung der Maßnahmen:

Wunsch aus der Öffentlichkeitsveranstaltung, der im Sinne der Stärkung der Dorfgemeinschaft und Nachhaltigkeit planerisch befürwortet wird.

Minimierung der Bodenversiegelung und klimafreundliches Bauen

Ist-Zustand:

Einfamilienhäusern machen über 80 % der Wohnbebauung in der Gemeinde aus.

Empfehlung:

Für das angestrebte Bevölkerungswachstum ist weiterer Wohnraum notwendig. Dieser kann in Teilen, aber nicht ausschließlich durch Nachverdichtung hergestellt werden. Insbesondere beim Neubau, aber auch bei der Nachverdichtung oder Sanierung, ist auf ressourcenschonende und klimafreundliche Bauweise zu achten.

Reduzierung der Flächeninanspruchnahme durch bauliche Maßnahmen

Kompakt und flächensparsam bauen

Im Zuge der Forderungen zum flächensparsamen Umgang ist der Flächenverbrauch pro Person zu reduzieren. Während acht Einfamilienhäuser insgesamt über 4.000 m² Fläche in Anspruch nehmen, belegen 4 Doppelhäuser mit insgesamt acht Wohneinheiten nur etwa 2.400 m². Für ein Mehrfamilienhaus mit acht Wohneinheiten werden hingegen nur etwa 900 m² benötigt. Entsprechend ist bei der Realisierung neuen Wohnraumes verdichtetes Bauen in Form von Mehrfamilienhäusern der Errichtung von Einfamilienhäusern vorzuziehen.

Regelungen in der Bauleitplanung, die zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung beitragen

In der Bauleitplanung können Regeln festgelegt werden, die sowohl zum Klimaschutz als auch zur Klimaanpassung beitragen. Dies kann beispielsweise über die Festlegung von Energiestandards

oder zur Nutzung erneuerbarer Energien geschehen. Auch Vorgaben zur Dachbegrünung und zur Versickerung des Oberflächenwassers auf dem eigenen Grundstück, zum Pflanzen einheimischer Gehölze oder zur Vermeidung von Kies-Vorgärten können hierbei festgelegt werden.

Ursprung der Maßnahmen:

Empfehlung der Planer:innen und Bestätigung aus der Öffentlichkeitsbeteiligung mit dem Wunsch zur Umsetzung ressourcenschonender und klimafreundlicher Maßnahmen.

Förderung einer nachhaltigen Energieversorgung

Ist-Zustand:

Derzeit liegen keine Gutachten zur Energieversorgung innerhalb der Gemeinde vor.

Empfehlung:

Von besonderer Bedeutung für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung ist die Reduzierung des Energieverbrauchs privater Haushalte und auch öffentlicher Gebäude durch eine verbesserte Energieeffizienz der Gebäude, die stärkere Nutzung erneuerbarer Energien und die Anpassung an die zu erwartenden Folgen des Klimawandels.

Nutzung erneuerbarer Energien und lokaler Energiekreisläufe

Erstellung eines Energiegutachtens

Akquirieren von Flächen und Dächern, auf denen Energielandschaften entstehen können

Blockheizkraftwerke, Biogasanlage, (Solar-)Energiepark mit Lehr- und Erlebnispfad

Ziel ist es, den kommunalen Gebäudebestand möglichst ausschließlich mit erneuerbaren Energien zu versorgen, ob über Bioenergie, die Errichtung eines Blockheizkraftwerkes mit Nahwärmenetz oder die Nutzung von Solarenergie. Beispielsweise bieten größere Dachflächen, z. B. auf landwirtschaftlichen Gebäuden Potenziale für die Nutzung von Sonnenenergie. Es können außerdem Flächen im Gemeindegebiet für sog. Energielandschaften akquiriert werden. Zusätzlich sollten lokale Energiekreisläufe hergestellt werden, die eine dezentrale bis hin zu einer autarken Energieversorgung bieten.

Ursprung der Maßnahmen:

Empfehlungen von WRS zur Deckung des energetischen Bedarfs mittels einer flächendeckenden klimagerechten Energieversorgung. Zusätzlich sprach sich eine Vielzahl der Teilnehmer:innen im Rahmen der Beteiligungsworkshops für die Nutzung und Förderung regenerativer Energien aus.

5 Ausblick

Das vorliegende Ortsentwicklungskonzept stellt kein umsetzungsreifes Bebauungskonzept dar, sondern dokumentiert Ideen und Vorschläge für die künftige Entwicklung der Gemeinde Hasloh. Zentrale Botschaften und Ideen bestehen darin, das vorhandene dörfliche Bild zu bewahren und in Teilen zu verbessern. Gleichzeitig sollen Entwicklungschancen aufgezeigt, freiräumliche Qualitäten gestärkt und weiterentwickelt und das Erschließungskonzept zukunftsfähig aufgestellt werden. Es wird eine schrittweise Umsetzung in den nächsten Jahren angestrebt. Folgende Annahmen liegen den Entwicklungsüberlegungen zu Grunde:

- Die Entwicklung im Gemeindegebiet ist abhängig von den lokalen Rahmenbedingungen und der Mitwirkungsbereitschaft maßgebender Akteur:innen und Eigentümer:innen
- Viele Maßnahmen sind unabhängig voneinander umsetzbar - auch die Umsetzung einzelner Maßnahmen kann zu einer Qualitätsverbesserung beitragen

Vor diesem Hintergrund lässt sich das nachfolgend skizzierte Entwicklungsszenario zur Transformation Haslohs nutzen. Es kann als flexible Grundlage für die Verbesserung der sozialen und verkehrlichen Infrastruktur sowie der Flächenentwicklung dienen. Um die verbesserte Erreichbarkeit der einzelnen zentralen Bereiche des Ortes zu verbessern, ist es von zentraler Bedeutung, die Wegebeziehungen zu verbessern und auszubauen. Dazu gehört insbesondere der Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes. Aber auch die Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs sowie moderner Mobilitätsformen sind hierbei aufzuführen. Übergeordnet steht dabei immer die Reduzierung von innergemeindlichen Kfz-Verkehren und die Förderung des Umweltverbundes im Vordergrund.

Die Entwicklung der zentralen Bereiche um die Peter-Lunding-Schule und den Bahnhof ist von besonderer Relevanz und als initialer Entwicklungsschritt zu verstehen. Mit der S-Bahn-Anbindung, der Verbesserung der sozialen Infrastruktur (Freizeit-Angebote, Kita, Bürgerhaus etc.) und der Weiterentwicklung der Wegebeziehungen können weitere Entwicklungen angestoßen und vorangetrieben werden. Weitere Maßnahmen wie der Ausbau des generationsübergreifenden Spiel- und Sportangebotes und die Entwicklung eines Multifunktionsgebäudes (beispielsweise am heutigen Standort der Freiwilligen Feuerwehr) oder auch die Sicherung und städtebauliche Ordnung von Gebieten, die heute nach § 34 BauGB bewertet werden können sich anschließen.

Sofern Ziele und Erfordernisse einer konkreten Bauleitplanung sowie die Mitwirkungsbereitschaft der beteiligten und verfügungsberechtigten Akteur:innen notwendig erscheinen und geklärt werden können, knüpft daran die Aufgabe der Gemeinde an, mit den entscheidenden planerischen Schritten die Voraussetzungen für eine Realisierung zu schaffen. Auch dies kann nicht überall zeitgleich geschehen, sondern muss in einer abgestimmten Prioritätensetzung erfolgen, die personelle und finanzielle Ressourcen berücksichtigt.

6 Selbstbindung

Als informelles Planungsinstrument entfaltet dieses Ortsentwicklungskonzept keine Rechtswirksamkeit. Für die Gemeinde sind keine Rechte und Verpflichtungen unmittelbar ableitbar.

Das Entwicklungskonzept stellt als strategisches Planwerk eine Entscheidungshilfe für die politischen Entscheidungsträger der Gemeinde dar. Es formuliert unverbindlich Maßnahmen, die als Leitfaden für das kommunale Handeln für die kommenden 20 Jahre dienen soll.

Das Ortsentwicklungskonzept befähigt die Gemeinde zu langfristigen und strategischen Planungsüberlegungen. Dabei bieten die einzelnen Leitziele und Maßnahmen Handlungsimpulse und sollten für die Politik selbstbindendes Handwerkszeug darstellen.

Das aktive Ansteuern der formulierten Ziele bzw. einzelner Maßnahmen sollte jeweils als politischer Beschluss formuliert werden, um an Verbindlichkeit zu gewinnen und umgesetzt zu werden. Dabei gilt es auch, Kooperationen mit regionalen Akteur:innen einzugehen. Darüber hinaus können Fördergelder, Forschungsprojekte, Modellvorhaben weitere konkrete Impulse bei der Umsetzung der einzelnen Maßnahmen bieten.

Letztlich ist dieses Konzept nur so viel Wert wie die Summe der in seiner Folge tatsächlich umgesetzten Maßnahmen und erreichten Ziele.

Quellenverzeichnis

Flächennutzungsplan der Gemeinde Hasloh aus dem Jahr 1973.

Geschichtswerkstatt Hasloh e.V. Gestern und heute. Geschichte des Ortes und der Hasloher BürgerInnen. <https://www.gwhasloh.de/Themen/Hasloh-Geschichte/> (letzter Zugriff am 13.01.2023).

Kramer, Peter (2016). Bevölkerungs- und Gemeinbedarfsentwicklung der Gemeinde Hasloh bis zum Jahr 2030.

Lairm Consult GmbH (2018). Lärmaktionsplanung 2018 (Aktualisierung des Lärmaktionsplanes 2013). <https://quickborn-gremien.kommunit.de/public/to020?4--anlagenVoHeaderPanel-attachmentsList-2-attachment-link&TOLFDNR=1113099> (letzter Zugriff am 13.03.2023).

Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung des Landes Schleswig-Holstein – Abteilung Landesplanung und ländliche Räume (2021). Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein. https://www.schleswig-holstein.de/mm/downloads/MILIG/LEP/Text_LEP-SH_2021_A_B%29.pdf (letzter Zugriff am 13.08.2021).

Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung des Landes Schleswig-Holstein (2020). Landschaftsrahmenplan für den Planungsraum III. <https://www.schleswig-holstein.de/mm/downloads/MELUND/Landschaftsrahmenplanung/LRPIIIHauptteil.pdf> (letzter Zugriff am 10.03.2023).

Ministerpräsidentin des Landes Schleswig-Holstein (1998). Regionalplan für den Planungsraum I Schleswig-Holstein Süd, Fortschreibung 1998. https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/L/landesplanung/Downloads/regionalplaene/planungsraum1/regionalplan_planungsraum1.pdf?__blob=publicationFile&v=1 (letzter Zugriff am 10.03.2023).

Statistische Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Statistikamt Nord) (2021 auf Basis der Volkszählung 1987 und des Zensus 2011). Regionaldaten für Hasloh, Regionaldaten für die Stadt Quickborn, Regionaldaten für Bönningstedt, Regionaldaten für Tangstedt. <https://region.statistik-nord.de/main/1/349> (letzter Zugriff am 13.02.2023).

Verwaltungsgemeinschaft Quickborn, Fachbereich 4 – Bildung, Jugend, Kultur (2023). Belegungszahlen KiTa/Krippe.

Verwaltungsgemeinschaft Quickborn, Fachbereich 4 – Bildung, Jugend, Kultur (2023). Schülerzahlen.

Anhang

- Anlage 1 Konzeptkarte Ortsentwicklungskonzept Hasloh
- Anlage 2 Tabelle: Maßnahmenübersicht
- Anlage 3.1 Allgemeine Verkehrsentwicklung Kreis Pinneberg
- Anlage 3.2 Kieler Straße B4/ Pinneberger Straße/ Mittelweg Analyse 2021
- Anlage 3.3 Kieler Straße B4/ Pinneberger Straße/ Mittelweg PNF 2030

Anlage 4.1 Kieler Straße B4/ Garstedter Weg/ Einzelhandel Analyse 2021

Anlage 4.2 Kieler Straße B4/ Garstedter Weg/ Einzelhandel PNF 2030

Ortsentwicklungskonzept Hasloh
Maßnahmenübersicht
 April 2023

Maßnahmengruppe	Maßnahmetitel	Schlüsselprojekt	Voraussetzung/ Abhängigkeiten	Verortung	Ziel	Begründung	Darstellung		
							Erläuterungsbericht	Konzeptkarte	
Handlungsfeld: Demographie und Daseinsvorsorge									
Schaffen einer nachhaltigen, bedarfsgerechten und zukunftsfähigen sozialen Infrastruktur + Stärkung des generationsübergreifenden Miteinanders									
medizinische Versorgung	häuserhafte medizinische Versorgung vor Ort sichern	Apothek	abhängig von Einzugsradius und Bereitschaft eines Anbieters	Bahnhofsumfeld		Anpassung der medizinischen Infrastruktur an den demographischen Wandel, Verbesserung des Zugangs zu Angeboten	X	X	
	(mobile) unterstützende Angebote zur medizinischen Versorgung bereitstellen	Fahrrad-/Praxis auf Rädern Fahrservice Apotheken-Lieferdienst	abhängig von Bereitschaft eines Anbieters - Fördern durch Informieren und Vernetzen	nicht ortsgebunden			X X X		
Betreuungsangebote	Kinder: Angebote Betreuung erweitern (Kita / Tagesmütter)	Anzahl Plätze Tagesmütter erhöhen	Fördern durch Informieren und Vernetzen	nicht ortsgebunden	vorhandene Bedarfe im Bereich sozialer Infrastruktur befriedigen / Vorsorge für künftige Bedarfe treffen		X		
	Senioren: Angebote Betreuung und Pflege erweitern	Neue Kita/Krippe: Anzahl Elementar- und Krippenplätze erhöhen Anzahl Plätze Tagespflege erhöhen, u.U. durch temporäre Nutzung von Räumen	Finanzierung sicherstellen (Akquise von Fördermitteln) abhängig von Bereitschaft eines Anbieters und Bereitstellung von Räumlichkeiten	Mittelweg zentrale Lage		Prognose / Zahlen des Fachbereich 4 (Bildung, Jugend, Kultur); Defizite im Bereich Betreuungsangebote für (Klein-)Kinder als Ergebnis der Bestandsanalyse (und Wunsch aus der Öffentlichkeitsbeteiligung) Analyse Bevölkerungsstruktur: Auswirkungen des demographischen Wandel erfordert Anpassungen der sozialen Infrastruktur	X X	X	
zentrale Orte für generationsübergreifende Begegnung	Außen: Orte bzw. Flächen für Sport und Spiel schaffen / stärken	z.B. Basketball- oder Volleyballfeld, Boulebahnen, Spielplätze, Sportgeräte für Senior:innen	Finanzierung sicherstellen (Akquise von Fördermitteln)	Grünflächen Neuen Mitte, Pfingstwald	Verbesserung der Freizeitangebote und der Aufenthaltsqualität, Stärkung der Dorfgemeinschaft, Aufwertung des Ortsbildes	Freizeitangebote: Defizite als Ergebnis der Bestandsanalyse (und Wunsch aus der Öffentlichkeitsbeteiligung)	X	X	
		Reaktivierung Trimm-Dich-Pfad im/am Pfingstwald		Pfingstwald			X	X	
		Naturspielplatz am Pfingstwald		Jugendraum			X		
	Außen: Aufenthaltsqualität stärken	z.B. Wegenetz, Sitzgelegenheiten, Begrünung, Beleuchtung		im gesamten Ort			X		
	Außen: zentralen Treffpunkt schaffen	Schulparkplatz für Veranstaltungen nutzbar machen		Peter-Lunding-Schule			X		
Innen: Ort der Begegnung schaffen	Dorf gemeinschaftshaus als Multifunktionsgebäude (Räume für z.B. Vereine, Co-Working, temporäre Betreuungsangebote)		Mittelweg			X	X		
Nahversorgung	Einzelhandel und Dienstleistungen: Angebote erweitern bzw. verbessern	zweiter Nahversorger (bzw. Bürgerladen oder Kiosk)	abhängig von Bereitschaft von Anbietern / Zielen der Raumordnung	Bahnhofsumfeld	Steigerung der Attraktivität Haslohs: Erreichbarkeit relevanter Einrichtungen, ÖPNV, Zersiedlung der Einzelhandel und Dienstleistungen, Verkürzung von Wegen - Steigerung der Attraktivität von Fuß/Rad	Einzelhandel und Dienstleistungen: Defizite als Ergebnis der Bestandsanalyse (und Wunsch aus der Öffentlichkeitsbeteiligung)	X	X	
		Dienstleistungen: Angebot erweitern (Frühsch / Anbieter akquirieren)		Bahnhofsumfeld			X	X	
		Post: Öffnungszeiten Filiale erweitern	abhängig von der Bereitschaft der Deutschen Post	am Standort			X		
		Post: weitere Briefkästen aufstellen	abhängig von Bereitschaft eines Anbieters / Zielen der Raumordnung	im gesamten Ort			X	X	
Information und Vernetzung	Informations- / Vermittlungsplattform (kommunales Management, s.u.)	digitale Vermittlung von Angeboten: Arbeitsdienstleistungen, Betreuung (aktive Abfrage von Bedürfnissen / Anbietern von Hilfestellungen)	personelle Kapazitäten Verwaltung / Gemeinde	nicht ortsgebunden	Stärkung der Dorfgemeinschaft durch Informieren und Vernetzen	Ergebnis der Öffentlichkeitsveranstaltung	X		
		öffentliches WC					X	X	
Handlungsfeld: Siedlungsstruktur und Wohnen									
Nachhaltige, strategische Siedlungsentwicklung bei Erhalt des Ortscharakters, Berücksichtigung der Entwicklung von bedarfsorientiertem Wohnraum									
Siedlungsentwicklung	Monitoring des Wohnungsbestandes	jährliche Überprüfung zur Steuerung der Bevölkerungsentwicklung	personelle Kapazitäten Verwaltung	im gesamten Ort	Überprüfung der Ziele und Bedarfe	Empfehlung WRS zur Umsetzung des OEK, Bestätigung im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit	X		
	Innenerweiterung vor Außenentwicklung	Siedlungsgrenze: Abgrenzung des Ortes zur Landschaft	Steuerung durch Bauleitplanung	innerhalb Siedlungsgrenze 3	Wohnraum möglichst an zentralen Orten schaffen: Erreichbarkeit relevanter Einrichtungen, ÖPNV, Zersiedlung der Landschaft verhindern	Empfehlung Lenkungsgruppe und WRS: sensibler Umgang mit der Ressource Fläche, Sicherung der Attraktivität als Wohnort	X	X	
		Potenziale Nachverdichtung: Entwicklung durch Aktivierung		innerhalb Siedlungsgrenze 2			X	X	
	Sanierung vor Abriss	Umnutzung und Aktivierung vorhandener Bausubstanz	abhängig von Bereitschaft der Eigentümer	im gesamten Ort	Nutzung vorhandener Bausubstanz für künftige Bedarfe		X		
Steuerung der Siedlungsentwicklung und Wahrung des Ortscharakters durch Planrecht	Behutsame Nachverdichtung und Bebauung	Festlegung von Gestaltungsvorgaben in der Bauleitplanung	Steuerung durch Bauleitplanung	im gesamten Ort	Wahrung des dörflichen Charakters		X	X	
Information und Vernetzung	Informations- / Vermittlungsplattform (kommunales Management, s.o.)	digitale Vermittlung von Angeboten: Grundstücke, Wohnraum, Umzugs- / Leerstandsmanagement (aktive Abfrage von Bedürfnissen / Anbietern von Hilfestellungen)	personelle Kapazitäten Verwaltung / Gemeinde	nicht ortsgebunden	Festigung Bevölkerungsstruktur durch Informieren und Vernetzen	Ergebnis der Öffentlichkeitsveranstaltung	X		
		Wohnen auf der Etage barrierefreies Wohnen, auch mit Pflegeangebot	abhängig von Bereitschaft eines Anbieters				X	X	
Wohnen und Wohnformen	besondere Wohnformen	Senioren-WGs (auch mit Pflegeangebot)	Fördern durch Informieren / Vernetzen, bzw. durch städtebauliche Verträge	zentrale Lage (Bahnhofsumfeld)	Bedarfe nach barrierefreiem, bezahlbarem Wohnraum / Wohnen mit Service befriedigen, Flächenverbrauch minimieren, EFH werden frei für junge Familien	Bevölkerungsstruktur: für Haushaltsgründer + Senioren besteht Bedarf an bezahlbarem Wohnraum auf der Etage, auch mit Service Defizite als Ergebnis der Bestandsanalyse (und Wunsch aus der Öffentlichkeitsbeteiligung)	X	X	
		Mehrgenerationenwohnen					X	X	
	Wohnraum für Geflüchtete bereitstellen	Unterkünfte für Geflüchtete bereitstellen, Idee: temporär Gästehaus, langfristig über Umzugs- und Leerstandsmanagement	Steuerung durch Bauleitplanung bzw. städtebauliche Verträge						
		temporär: Gästehaus	Finanzierung sicherstellen (Akquise von Fördermitteln)	personelle Kapazitäten Verwaltung / Gemeinde	Mittelweg	Bedarfe nach Unterkünften für Geflüchtete befriedigen			
Stärkung des Ortszentrums	Entwicklung des Bahnhofsumfeldes	Aufwertung der Aufenthaltsqualität	Finanzierung sicherstellen (Akquise von Fördermitteln)	im gesamten Ort	Schaffung einer gemischt genutzten Quartiermitte mit ergänzenden Angeboten zur neuen Mitte	Sicherung und Entwicklung der Freiraumqualitäten	X		
		Ansiedlung Einzelhandel, medizin. Versorgung, Dienstleistungen	abhängig von Bereitschaft eines Anbieters, ggf. Umzug	Bahnhofsumfeld		Deckung des vorhandenen Bedarfs	X		
Lärmsschutz	Gesundes Wohnen und Arbeiten	Lärmschutzwand zur Autobahn	Finanzierung sicherstellen (Akquise von Fördermitteln)	östlicher Rand	Sicherung von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen	Empfehlung Lenkungsgruppe und Ergebnis Beteiligung der Öffentlichkeit	X		
		Waldpflanzung parallel zur Autobahn	Abstimmung UNB und Bereitschaft des Eigentümers			Empfehlung aus den Fraktionen	X		
Handlungsfeld: Wirtschaft und Tourismus									
Unterstützung ortsansässiger Unternehmen zum Erhalt der Wirtschaftskraft und den Arbeitsplätzen vor Ort, Stärkung der Attraktivität für Gäste und Besucher:innen									
Entwicklung bestehender Betriebe und Stärkung der lokalen Wirtschaft	Räumlichkeiten / Flächen für Gewerbenutzung bereitstellen	bestehende Gewerbegebiete: Nachverdichtung	Steuerung u.a. durch Bauleitplanung	im gesamten Ort	Stärkung der lokalen Wirtschaft und Haslohs als Arbeitsort (Indirekt: Vermeidung von Verkehr)	Empfehlung Lenkungsgruppe und WRS: sensibler Umgang mit der Ressource Fläche, Sicherung der Attraktivität als Arbeitsort	X		
		Potenzialflächen Gewerbegebiet: Entwicklung		ortsunabhängig			X	X	
neue Formen der Arbeit	Informations- / Vermittlungsplattform (kommunales Management, s.o.)	Arbeitsräume/Co-Working Spaces z.B. Multifunktionsgebäude oder Nutzung von temporärem Leerstand	Fördern durch Informieren und Vernetzen	im gesamten Ort			X		
		Stärkung und Erhalt von Freizeit- und Kultureinrichtungen	Ermöglichung temporärer Raumnutzungen			Stärkung kultureller Angebote	Steigerung der Attraktivität Haslohs, Stärkung der Dorfgemeinschaft	X	
Tourismus	Ausbau der Übernachtungsmöglichkeiten	Schaffen eines Gäste- und Besucherhauses (Multifunktionale Übernachtungsunterkunft)	Finanzierung sicherstellen (Akquise von Fördermitteln)	Kieler Str.	Stärkung touristischer Angebote	Steigerung der Wirtschaftskraft, Bedarfe an Unterkünften für Geflüchtete	X	X	
		Erweiterung des Campingplatzes "Tante Henni"	Steuerung durch Bauleitplanung, Bereitschaft des Eigentümers	Garstedter Weg			Steigerung der Wirtschaftskraft	X	
Verbesserung der (öffentlichen) Internetverbindung	Internetqualität verbessern	Schaffen eins Orts-WLAN	abhängig von Bereitschaft eines Anbieters / Zielen der Raumordnung	im gesamten Ort	Verbesserung der technischen Infrastruktur	Digitalisierung als technische Grundlage für sämtliche Angebote	X		

Maßnahmengruppe	Maßnahmetitel	Schlüsselprojekt	Voraussetzung/ Abhängigkeiten	Verortung	Ziel	Begründung	Darstellung	
							Erläuterungs- bericht	Konzeptkarte
Handlungsfeld: Verkehr und Mobilität								
Förderung des Rad- und Fußverkehrs	(Hasloh hat ein barrierefreies und sicheres Fuß- und Radwegenetz)							
	Bohnhofstraße als Fahrradstraße	Umwandlung 30-Zone in Kfz-freie Fahrradstraße	Anordnung der Straßenverkehrsbehörde	Bahnhofstraße	Sichere, attraktive, direkte (umwegfreie) und fahradfreundliche Anbindung an die Radpremiumroute sowie Bahnhof / Ortskern, (soziale Sicherheit, für Pendler & Schüler)		X	X
	Optimierung Gleisquerung für Fuß / Rad in der Bahnhofstraße	Aufweitung Aufstellflächen vor der Querung, Optimierung der Führung des Radverkehrs	bauliche Maßnahmen in Verantwortung der Gemeinde, Einbindung der Maßnahme in die Planung Ladestraße	Gleisanlage / Lade-/Bahnhofstraße			X	X
	Schaffung Rad- / Fußwegeverbindung Am Sportplatz	Schaffung einer Fuß- und Radverkehrsverbindung Aufhebung der Drängelgitter und Einsatz von (umklappbaren) Pollern oder Vergrößerung des Abstandes zwischen bestehenden Drängelgittern (Fahrwege Lastenfahräder/Fahrräder mit Anhängern) Sanierung der Oberflächen		Am Sportplatz	Sichere, attraktive, direkte (umwegfreie) und fahradfreundliche Anbindung an Grundschule, Kitas und den Kernbereich	Geschlossenes Radwegenetz & Schulwegsicherung als Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung, regelwerkskonforme integrierte Netzplanung	X	X
	Schaffung und Sanierung von Wegeverbindungen	Heidorns Eierkamp (Kieler Straße(B4) - Alte Landstraße (Nord)) & Gleisstrasse: Ausbau und Sanierung bestehender Wegeverbindungen für den Fuß- und Radverkehr (Oberflächenbefestigung, Breite, Beleuchtung) Kieler Straße (B4) - Großer Dorn - Alte Landstraße (Süd): Neubau & Sanierung einer Wegeverbindung für den Fuß- und Radverkehr (Oberflächenbefestigung, Breite, Beleuchtung)	Anordnung der Straßenverkehrsbehörde, bauliche Maßnahmen überwiegend in Gemeindeverantwortung	Gleisstrasse, Kieler Straße (B4) - Großer Dorn - Alte Landstraße (Süd), Heidorns Eierkamp (Kieler Straße(B4) - Alte Landstraße (Nord))	Schaffung eines regelwerkskonformen, attraktiven, sicheren und barrierefreien Fuß- & Radwegenetzes		X	X
Ertüchtigung und Sanierung von Gehwegen	Mittelweg : Sanierung auf gesamter Länge Dorfstraße: Befestigung des Gehweges zwischen Kirschenallee und Ortsausgang (Ost) Achern Felln : Befestigung des bzw. Neubau eines Gehweges im nördlichen Seitenraum Alter Kirchweg : Befestigung des bzw. Neubau eines Gehweges (einseitig) Kirschenallee : Ertüchtigung von Gehwegen (siehe Maßnahme Straßenraumaufteilung Kirschenallee) Alte Landstraße : Neubau eines Gehweges im gesamten Verlauf zur Schließung des durchgehenden Wegenetzes Bahnhofstraße: Neubau eines Gehweges zwischen Garstetter Weg bis vor der ersten (zukünftigen) Einengung Bahnhofstraße Garstetter Weg : Ertüchtigung eines Gehwegabschnitts zwischen Bahnhofstraße und Gleisstrasse (siehe Maßnahme: Straßenraumaufteilung Garstetter Weg)		Mittelweg, Dorfstraße, Achtern Felln, Alter Kirchweg, Kirschenallee, Alte Landstraße, Bahnhofstraße, Garstetter Weg	Schaffung eines regelwerkskonformen, attraktiven, sicheren und barrierefreien Fußwegenetzes	Geschlossenes Fußwegenetz, Anforderungen der Regelwerke (Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung)	X	X	
Einrichten und Ertüchtigen von Querungshilfen	Einrichten von Querungshilfen an Standorten mit relevantem Querungsbedarf Differenzierung des Bedarfes gesicherter Querungshilfen (mit Vorrang) und Querungshilfen (ohne Vorrang)	bauliche Maßnahmen in Verantwortung der Gemeinde, Anordnung der Straßenverkehrsbehörde bei gesicherten Querungshilfen mit Vorrang, Zusammenarbeit LBV/Kreis bei Querungshilfen an Landes-/Kreisstraßen	Haus Am Rehagen, Schulbereich Garstetter Weg	Schaffung eines regelwerkskonformen, attraktiven, sicheren, barrierefreien und zusammenhängenden Fußwegenetzes		X	X	
Rad- und (Fuß)-verkehrsverbindungen von und nach Hasloh (Radschnellverbindungen bestehen in der Nord-Süd und West-Ost Richtung)								
Radpremiumroute entlang des S-Bahn Pflegeweges	-Einrichtung einer Radpremiumroute -Anbindung an Bönningstedt/Hamburg und Quickborn abseits des starken Kfz-Verkehrs (abschnittsweise dynamisch) beleuchtet - soziale Sicherheit, für Pendler*innen & Schüler*innen -qualitative Oberflächen	Vereinbarung/Übereinkommen mit der DB/AKN	Gleisstrasse	Sichere, attraktive, direkte (umwegfreie) und fahradfreundliche Anbindung an Quickborn & Bönningstedt/Hamburg abseits des Kfz-Verkehrs, Schulwegsicherung (weiterführende Schulen)	Radpremiumroute als Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung, Radpremiumrouten tragen maßgebend zur Nutzung des Fahrrades (insbesondere bei Pendelverkehren im Alltag) bei	X	X	
Radvorrangroute zwischen Bönningstedt/Hamburg und Quickborn	-Einrichtung einer Radpremiumroute -Anbindung an Bönningstedt/Hamburg und Quickborn abseits des starken Kfz-Verkehrs (abschnittsweise dynamisch) beleuchtet - soziale Sicherheit, für Pendler*innen & Schüler*innen -qualitative Oberflächen	Gemeindeübergreifende Zusammenarbeit mit Quickborn und Bönningstedt, Anordnung als Fahrradstraßen + Kfz-Verkehr frei durch Straßenverkehrsbehörde (Querung!)	Ostermoortwiete, Kildvenstein, Am Barkenkamp, Dorfstraße, Alter Kirchweg, Anbindung an Kieler Straße (B4) (Querung!)	Sichere, attraktive, direkte (umwegfreie) und fahradfreundliche Anbindung an Quickborn & Bönningstedt/Hamburg abseits des starken Kfz-Verkehrs, Schulwegsicherung (weiterführende Schulen)		X	X	
Ost-West-Radverbindung im Zuge der Straßenraumgestaltungen	Aufhebung Benutzungspflicht Pinneberger Straße (KS), Mittelinsel als Querungshilfe Kieler Straße (B4) und Garstetter Weg entsprechend d. Maßnahmen		Pinneberger Straße (KS)/Garstetter Weg (Kirschenallee/Alter Kirchweg)	Sichere, attraktive, direkte (umwegfreie) und fahradfreundliche Anbindung entlang der West-Ost-Achse		X	X	
Schulwegsicherung								
Schaffung eines geschützten Zubehörsbereiches Am Sportplatz	-Rückbau des südlichen Seitenraumes im Einfahrtsbereich Am Sportplatz; -Verbreiterung der Mischverkehrsfläche, Abtrennung eines Zubehörsbereiches durch Baumseln in regelmäßigen Abständen (Wegfall 2 Bäume, Neupflanzung Bäume (4+))	bauliche Maßnahmen überwiegend in Gemeindeverantwortung, Zusammenarbeit Schule	Am Sportplatz	Schulwegsicherung, sichere und qualitative Zuwegung zur Schule sowie ggf. zu zukünftigen Abstellanlagen (Mobilitätsstation)	Schulwegsicherung als Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung	X	X	
Optimierung der Zuwegung im nördlichen oder südlichen Bereich des Schulparkplatzes	-Grundstückserwerb von ca. 4 Garagenflächen -Anpassung der Zuwegung zum Schulparkplatz, Sanierung der Oberflächen		Kronkamp/Am Sportplatz			X	X	
Optimierung der Hol- und Bringsituation im Kronkamp	3 Varianten: -Aufhebung von verkehrsberuhigtem Bereich & Schaffung von Seitenräumen -Kiss&Go Zone Parkplatz -Aufweitung Zufahrt + Ertüchtigung Gehweg		Kronkamp (Am Sportplatz - Mittelweg)	Entlastung des verkehrsberuhigten Bereiches (mit ruhenden Verkehren) zur Verbesserung der Hol- und Bringsituation an der Schule und Kita	Geschlossenes Fuß- (&Rad-) Wegenetz & Schulwegsicherung als Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung, regelwerkskonforme integrierte Netzplanung	X	X	
Wegeverbindung Kirchstieg	Ausbau und Sanierung der bestehenden Wegeverbindungen für den Fußverkehr (ggf. Radverkehr frei) (Oberflächenbefestigung, Beleuchtung) - insbesondere als Schul- und Kitaweg	bauliche Maßnahmen überwiegend in Gemeindeverantwortung, ggf. Anordnung durch Straßenverkehrsbehörde	Kirchstieg, Oolenshof, Kronkamp	Schaffung eines regelwerkskonformen, attraktiven, sicheren und barrierefreien Fußwegenetzes, Schulwegsicherung		X	X	
Aufklärungsarbeit/ Mobilitätszerziehung	Aktive und fortlaufende Aufklärungsarbeit/ Mobilitätszerziehung durch Kommunikation: gezielte Eltern- und Kindersprache, Aktionstage/Projektwoche zum Thema Verkehr- & Mobilität	Verantwortung der Schule in Zusammenarbeit mit der Gemeinde/Verwaltung, Elternbeirat	Grundschule & Kitas	Begleitende/kommunikative Maßnahmen zur Schulwegsicherung	Schulwegsicherung als Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung	X		

Ortsentwicklungskonzept Hasloh
Maßnahmenübersicht
 April 2023

Maßnahmengruppe	Maßnahmetitel	Schlüsselprojekt	Voraussetzung/ Abhängigkeiten	Verortung	Ziel	Begründung	Darstellung		
							Erläuterungs- bericht	Konzeptkarte	
Kfz-Verkehr (verkehrsträgerübergreifend)	Umgestaltung von Straßenquerschnitten und Straßenraumaufteilungen								
	Garstedter Weg	Variante I: Verkehrsbelastung = Bereich II ERA -Mischverkehr nicht verträglich - mindestens Gehweg Radverkehr frei - aber richtungsbezogen -da kein Platz für Schutzstreifen o.ä. - Tempo 30! Variante II: -Tempo 30 ums Schulumfeld + Verkehrsberuhigung (Bahnübergang - Schulstraße) -Ertüchtigung Gehweg südlich bis 15a -Aufweitung der Fahrbahn ab Bahnübergang - beidseitig Schutz- oder Radfahrstreifen bzw./in Ergänzung parallele Führung - Überplanung der Querungshilfen - in Kombination mit Verkehrsberuhigung (in Bereich von Tempo 30)	Anordnungen der Straßenverkehrsbehörde	Garstedter Weg	Verkehrsberuhigung, sicheres und attraktives Fuß- und Radwegenetz, Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit	Nachgewiesene Geschwindigkeitsüberschreitungen, viele Defizitmeldungen aus den Öffentlichkeitsbeteiligungen, nicht regelwerkskonforme Radverkehrsführung	X	X	
	Kieler Straße (B4)	-Sanierung des Seitenraumes -Klare Aufteilung - Grünstreifen/Grünraum und Stellflächen (Parkraummanagement) -Beidseitige Schutzstreifen in Kombination Gehweg-Radverkehr frei richtungsbezogen (Aufhebung der Benutzungspflicht) -Querungssituation Ortsausgänge Übergang Außerorts Geh- und Radweg	Anordnungen der Straßenverkehrsbehörde, Zusammenarbeit LBV	Kieler Straße (B4)	Optimierung der Kfz-Führung (insbesondere in Kombination mit der Knotenpunktgestaltung), Schaffung von attraktiven, sicheren und barrierefreien Fuß und Radverkehrsanlagen (Fuß- und Radwegenetz), Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit	starke Verkehrsbelastung, nicht Gesetzeskonforme Radverkehrsführung, Defizite für den Radverkehr im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung genannt (Schulwegthematik)	X	X	
	Kirschenallee	-Ggf. Ertüchtigung eines Gehweges im nördlichen Seitenraum -Bis zur Straße Hillenland - Verkehrsberuhigung (wechselseitige Einengung, ggf. in Kombination mit Parkständen) -Ab Hillenland im nördlichen Bereich - Grünstreifen aufwerten, Fahrbahn einengen für Gehweg -Ab Dorfstraße /abs. Haltverbot - ggf. wechselseitige Einengungen (Verkehrsberuhigung) - Berücksichtigung der potentiellen Fahrradstraße -Weitere Ertüchtigung des Gehweges - siehe Fußwegenetz	-bauliche Maßnahmen überwiegend in Gemeindeverantwortung -Anordnungen o.ä. voraussichtlich nicht notwendig	Kirschenallee	Verkehrsberuhigung, unattraktive Wegeverbindung für Durchfahrtsverkehre, sicheres und attraktives Fuß- und Radwegenetz, Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit	Abkürzungsverkehre (Kfz), Defizite für den Radverkehr im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung genannt (Schulwegthematik)	X	X	
	Umgestaltung des Knotenpunktes Pinneberger Straße (KS)/ Kieler Straße (B4)/ Mittelweg	Signalisierung des Knotenpunktes (Kreisverkehr aus platztechnischen Gründen & unterschiedlichen Belastungsstärken zurückgestellt), Wegebeziehungen für alle Verkehrsteilnehmende realisieren, Radverkehrsführung betrachten		Pinneberger Straße (KS)/ Kieler Straße (B4)/ Mittelweg		Leistungsfähigkeit (zukünftig nicht gesichert), Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung	X	X	
	Umgestaltung des Knotenpunktes Garstedter Weg/ Kieler Straße (B4)/ Einzelhandel	Optimierung der Signalisierung und Abstimmung mit der Signalisierung am KP Pinneberger Straße (KS)/ Kieler Straße (B4)/ Mittelweg, Regelung der Radverkehrsführung/Optimierung des Übergangs innerorts-außerorts, Einbindung südlich gelegener Entwicklungen (Gewerbe), Überprüfung der Fußverkehrsführung	-Anordnungen der Straßenverkehrsbehörde (LSA = Verkehrszeichen) -Zusammenarbeit LBV	Garstedter Weg/ Kieler Straße (B4)/ Einzelhandel	Regulierung und Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf die Hauptachsen, Verbesserung des Verkehrsflusses	Anpassungsmaßnahmen im Zuge der Signalisierung Pinneberger Straße (KS)/ Kieler Straße (B4)/ Mittelweg, Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung	X	X	
Parkraumorganisation	-Park&Ride-Anlage am Bahnhof -Organisation ruhender Verkehre in mehreren Straßenzügen durch die Kombination mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen (siehe Straßenraumgestaltung) -Verlagerung ruhender Verkehre auf Privatgrundstücken zur Förderung und Sicherung des Radverkehrs entlang wichtiger Radverbindungen	-bauliche Maßnahmen in Gemeindeverantwortung -ggf. Anordnung furch Straßenverkehrsbehörde	Bahnhof Kirschenallee, ggf. Abschnitt des Garstedter Weges Kieler Straße (B4), Radroute (Ostermoortwiete, Klövensteen, Am Barkenkamp, Dorfstraße, Alter Kirchweg.), Bahnhofstraße, Abschnitt Garstedter Weg	Regulierung ruhender Kfz-Verkehre, Verkehrsberuhigung, Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit	Förderung von Intermodalität, tlw. Ergebnis der Öffentlichkeitsveranstaltungen, Anpassungsmaßnahmen im Zuge regelwerkskonformer Ausbildungen (z.B. Fahrradstraße)	X			
Mobilitätsansätze	Herstellung von qualitativen Fahrradabstellmöglichkeiten	-Fahradbügel an Bushaltestellen (und Bahnhof - siehe Maßnahme Mobilitätsstation am Bahnhof), Östlich der Gleisstrasse in Bahnhofsnähe Sichere und überdachte Abstellmöglichkeiten beim Einzelhandel, Pfingstwald/ Hochseilgarten/ Waldparkplatz, Schrebergärten/Waldkita (auch für Kinderwagen, Roller, Fahrradanhänger, Laufwagen...)		Einzelhandel, Pfingstwald/ Hochseilgarten/ Waldparkplatz, Schrebergärten/Waldkita		X			
	Zentrale Abstellanlage am Sportplatz	-Ausreichend Fahrradbügel, überdachte und gesicherte Abstellanlagen -Abstellmöglichkeiten für Elemente der Mikromobilität (z.B. Roller) Verknüpfung mit Mobilitätsstation (Reparaturstation, Ladeinfrastruktur, ggf. Sharing-Angebote)	-bauliche Maßnahmen überwiegend in Gemeindeverantwortung -Zusammenarbeit Schule, Kita, Einzelhandel, Verkehrsbetriebe, Hochseilgarten, ...	Parkplatz der Grundschule (hinterer Bereich, der aktuell für den Kfz-Verkehr gesperrt ist)	Sichere Abstellmöglichkeiten an (frequentierten) Zielen, die innerhalb Haslohs optimal rad- und fußläufig erreicht werden können, Erweiterung Haltestelleneinzugsradien, Förderung der Intermodalität, Schaffung Akzeptanz und Nutzung des Umweltverbundes	X	X		
	Abstellmöglichkeiten für Elemente der Mikromobilität	Überdachte und gesicherte Abstellmöglichkeiten an Kitas und Grundschule für Kinderwagen, Roller, Fahrradanhänger, Laufwagen...		Kitas, Grundschule		X	X		
	Einrichten von Mobilitätsstationen	-Einrichten einer zentralen (größeren) Mobilitätsstation am Bahnhof -Einrichten einer reduzierten Mobilitätsstation am Sportplatz (Siehe Maßnahme zentrale Abstellanlage am Sportplatz) -Identifizierung von Standorten für die Verknüpfung von Mobilitätsangeboten (z.B. Reperatursäule, Wegweisung, Sitzmöglichkeiten an der Fahrradabstellmöglichkeit Pfingstwald/ Hochseilgarten/ Waldparkplatz		Bahnhof, Sportplatz, Pfingstwald, (gemeindefreie)		X	X		

Ortsentwicklungskonzept Hasloh
Maßnahmenübersicht
 April 2023

Maßnahmengruppe	Maßnahmetitel	Schlüsselprojekt	Voraussetzung/ Abhängigkeiten	Verortung	Ziel	Begründung	Darstellung		
							Erläuterungs- bericht	Konzeptkarte	
Öffentlicher Personennahverkehr	Optimierung des ÖPNV-Angebotes durch den Ausbau der S21	-Ausbau der S-Bahnlinie S 21 als wesentlicher Einfluss auf das Angebot (Bedienfrequenz) -Maßnahmen der Gemeinde Hasloh = Umfölggestaltung: -Fortführung der Barrierefreiheit im Bahnhofsumfeld -(-ortbaren) Bedarf an Abstellmöglichkeiten für Pkw, Fahrrad, Mikromobilität (Siehe Maßnahme Mobilitätsstation Bahnhof)	-ggf. Zusammenarbeit mit DB/AKN -bauliche Maßnahmen überwiegend in Gemeindeverantwortung -Förderkulisse, z.B. Abstellanlagen NAH.SH	Bahnhof		-Ausbau ist unabhängig der Gemeinde -Gestaltung des Bahnhofsumfelds als Empfehlung der Regelwerke & Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung -Barrierefreiheit als gesetzliche Vorgabe	X		
	Optimierung der Netzabdeckung und Bedienfrequenz des ÖPNV durch Bürgerbusse	-Einführen eines ÖPNV-Grundangebot in Form von nachfragegesteuerten Bedienformen oder Bürgerbussen als Pilotprojekt mit der Gemeinde Bönningstedt -Angebot ggf. außerhalb der Bedienzeiten/Bedienbereiches des ÖPNV	-Zusammenarbeit Verein Bürgerbus e.V./ ggf. Gründung eines Bürgerbusevereins -ggf. Zusammenarbeit mit Gemeinde Bönningstedt -Förderkulisse, z.B. AktivRegion, Gemeinsame Agrarpolitik (GAP)	Gemeindewelt		-Ausbau der Netzabdeckung (& Bedienfrequenz) als Empfehlung der Regelwerke & Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung	X		
	Barrierefreiheit an Haltestellen	-Gemäß der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) war bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit an Haltestellen zu erreichen	-bauliche Maßnahmen überwiegend in Gemeindeverantwortung		Bushaltestellen		Einhaltung gesetzlicher Vorgaben	X	
	Bahnhof als zentraler Mobilitätspunkt	-Einrichtung einer (ersten) zentralen Mobilitätsstation am Bahnhof -Mobilitätsprodukte: (S-)Bahn, Bus/Bürgerbus, Park&Ride, Bike&Ride, Taxistand, (langfristig) Sharingangebote (Bike, Car, Scooter, ... -Sharing) -Dienstleistungen: Routing (dynamisch, on trip, ...), Informationen, Buchen / Reservieren, Bezahlen, Navigation, Internetzugang, Einkaufen / Essen / Trinken, ... -Ausstattungs-elemente: Infoscreen, Infoterminal, Ticketautomat, Wifi-Zugang, Schließfächer, E-Lademöglichkeiten, Einstiegshilfen, Toiletten, Paketstation...	-Zusammenarbeit mit Anbietern/Dienstleistern -bauliche Maßnahmen überwiegend in Gemeindeverantwortung		Bahnhof		-Optimierung als Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung -Park&Ride, Bike&Ride, Sharingangebote als Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung	X	X
						Sicherer, verlässlicher, barrierefreier ÖPNV bzw. sichere, verlässliche, barrierefreie Mobilität - Intermodalität			
								X	

Handlungsfeld: Natur und Landschaft

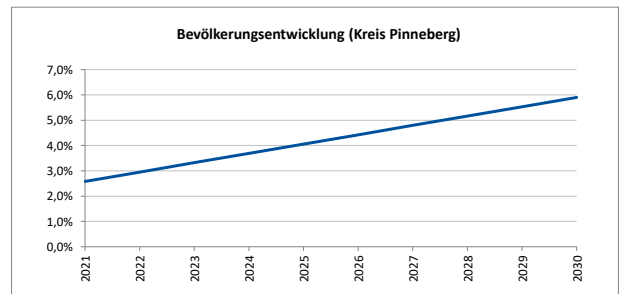
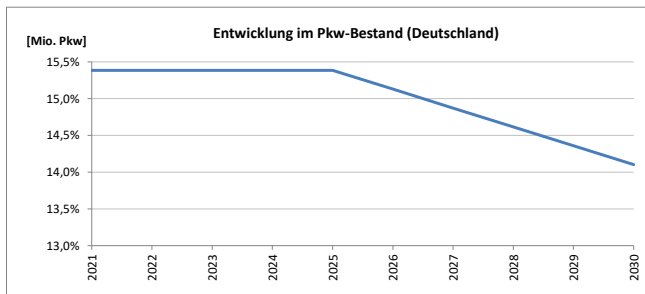
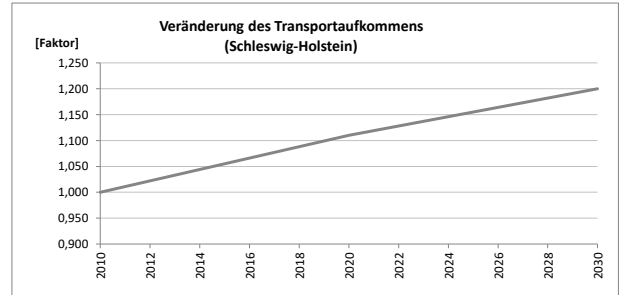
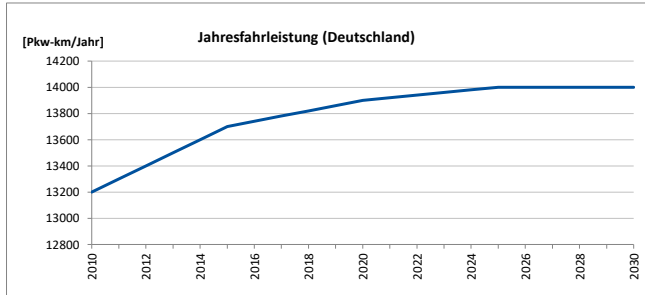
Schutz, Erhalt und Entwicklung von Natur und Landschaft

Wohnqualität "Wohnen im Grünen" erhalten	Ausbau Naherholungsmöglichkeiten	Ausbau Spiel-, Sport- und Freizeitangebote z.B. Skateplatz, Tischtennisplatte, Boulebahn, Basketballfeld, Volleyballfeld, Spielplätze, Blühwiese, Hundewiese, Gemeinschaftsbeete	Finanzierung sicherstellen (Akquise von Fördermitteln), abhängig von Bereitschaft eines Anbieters - Fördern durch Informieren und Vernetzen	(Grüne) Freiflächen im Siedlungskörper	Sicherung und Stärkung der vorhandenen Naherholungsangebote	Ergebnisse Öffentlichkeitsveranstaltungen, Meinungsabfrage, Steigerung der Attraktivität Haslohs, Stärkung der Dorfgemeinschaft	X	X
		Reaktivierung Trimm-Dich-Pfad im/am Pfingstwald	Finanzierung sicherstellen (Akquise von Fördermitteln)	Pfingstwald			X	X
		Naturspielfeld am Pfingstwald					X	X
		naturnahe Entwicklung von Grünflächen z.B. durch Blühwiesen	Finanzierung sicherstellen (Akquise von Fördermitteln)	(Grüne) Freiflächen im Siedlungskörper	Stärkung der Wertigkeit von Freiflächen für Natur und Landschaft	Ergebnisse Öffentlichkeitsveranstaltungen, Sicherung und Entwicklung der Freiraumqualitäten	X	X
	Ausbau des grünen Wegenetz, innerhalb des Siedlungskörpers	Ausbau bestehender Verbindungen, Bereitstellung neuer Wegeverbindungen, Lückenschluss	Finanzierung sicherstellen (Akquise von Fördermitteln), Steuerung u.a. durch Bauleitplanung	im gesamten Ort	Stärkung der Naherholungsmöglichkeiten, Schaffung eines attraktiven Wegenetzes	Empfehlung WRS, WVK, Analyse Wegenetz, Meinungsabfrage Öffentlichkeitsveranstaltung 2	X	X
	Ausbau des grünen Wegenetz, außerhalb des Siedlungskörpers	Fahrradroute Quickborn-Bönningstedt	Finanzierung sicherstellen (Akquise von Fördermitteln), Steuerung u.a. durch Bauleitplanung, Abstimmung mit relevanten Trägern und Eigentümern	Nord-Süd Achse parallel zu Bahngleisen		Empfehlung WRS, WVK zur Umsetzung des OEK und zur Förderung des Mobilitätswandels	X	X
Aufwertung und Erhalt des Landschaftsbildes	Schutz, Erhalt und Entwicklung von Grünräumen und Begleitgrün	Erhalt, Pflege von Bepflanzung und Knicks	abhängig von Bereitschaft der Eigentümer	gesamtes Gemeindegebiet	Stärkung der Wertigkeit von Freiflächen für Natur und Landschaft	Empfehlung WRS zur Sicherung und Entwicklung der Freiraumqualitäten	X	X
		Erweiterung der Gehölzstrukturen		gesamtes Gemeindegebiet			X	X
		Alleebäume und Straßenbegleitgrün	Finanzierung sicherstellen (Akquise von Fördermitteln), Fördern durch Informieren und Vernetzen, Steuerung u.a. durch Bauleitplanung	vereinzelt innerhalb des Siedlungskörpers			X	X
		Ausbau, Erhalt, Entwicklung Schutzbereiche		Pfingstwald, Holmhor			X	
		Gemeinschaftsbeete	Fördern durch Informieren und Vernetzen, Abhängig von Bereitschaft eines Anbieters	(Grüne) Freiflächen im Siedlungskörper			X	X
		Pflegepatenschaften vergeben		im gesamten Ort			X	X
	insektenfreundliche Beleuchtung an Wegen und (Spiel-)plätzen	Steuerung u.a. durch Bauleitplanung	im gesamten Ort	Förderung des Naturschutzes	Empfehlung WRS zur Sicherung und Entwicklung der Freiraumqualitäten	X		
Steigerung der Aufenthaltsqualität	z.B. Sitzmöglichkeiten, Begrünung	Finanzierung sicherstellen (Akquise von Fördermitteln), Fördern durch Informieren und Vernetzen	im gesamten Ort	Sicherung und Stärkung der vorhandenen Naherholungsangebote	Förderung von barrierefreien und seniorengerechten Freiräumen, Ergebnisse Öffentlichkeitsveranstaltungen	X		

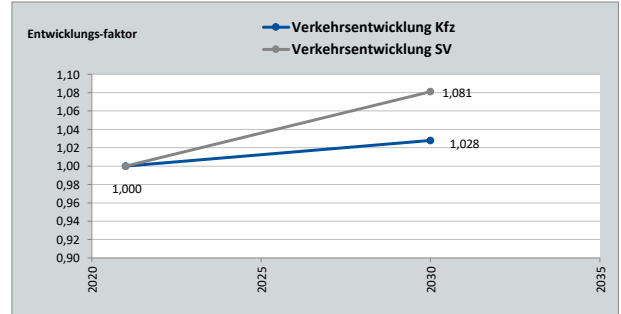
Ortsentwicklungskonzept Hasloh
Maßnahmenübersicht
 April 2023

Maßnahmengruppe	Maßnahmentitel	Schlüsselprojekt	Voraussetzung/ Abhängigkeiten	Verortung	Ziel	Begründung	Darstellung	
							Erläuterungs- bericht	Konzeptkarte
Lokale Lebensmittelkreisläufe stärken	Möglichkeiten zum verstärkten Verkauf regionaler Produkte prüfen	Abstimmung von Möglichkeiten mit den Nahversorgern	Fördern durch Informieren und Vernetzen, Abhängig von Bereitschaft eines Anbieters	zentrale Lage (Bahnhofsumfeld)	Förderung der lokalen Wirtschaft und des Klimas durch kurze Wege für Produkte im gesamten Ort	Ergebnisse Öffentlichkeitsveranstaltungen, Meinungsabfrage, Steigerung der Attraktivität Haslohs, Stärkung der Dorfgemeinschaft	X	
		Initiierung einer solidarischen Landwirtschaft mit landwirtschaftl. Betrieben der Region	Informieren und Vernetzen, Abhängig von Bereitschaft eines Anbieters				X	
Minimierung der Bodenversiegelung und klimafreundliches Bauen	Reduzierung der Flächeninanspruchnahme durch bauliche Maßnahmen	kompakt und flächensparsam bauen	Finanzierung sicherstellen (Akquise von Fördermitteln), Steuerung u.a. durch Bauleitplanung, Abstimmung mit relevanten Trägern und Eigentümern	innerhalb Siedlungsgrenze 3	Bewusster Umgang mit dem Schutzgut Fläche	Empfehlung WRS, Ergebnisse Öffentlichkeitsveranstaltungen mit dem Wunsch zur Umsetzung ressourcenschonender und klimafreundlicher Maßnahmen	X	X
	klimafreundliches Bauen	Regelungen in der Bauleitplanung, die zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung beitragen		im gesamten Ort	Förderung einer ressourcenschonenden und klimafreundlichen Bauweise		X	
Energieversorgung	Nutzung erneuerbarer Energien und lokaler Energiekreisläufe	Akquirieren von Flächen und Dächern, auf denen Energielandschaften entstehen könnten	Finanzierung sicherstellen (Akquise von Fördermitteln), Steuerung u.a. durch Bauleitplanung, Abstimmung mit relevanten Trägern und Eigentümern	im gesamten Ort	Förderung, Entwicklung und Aktivierung lokaler, regenerativer Energiequellen	Deckung des energetischen Bedarfs Haslohs, langfristige, klimagerechte Energieversorgung für den Gesamtort	X	
		Blockheizkraftwerk		im gesamten Ort			X	
		Kleiner (Solar-)energiepark mit Lehr- und Erlebnispfad		südöstlich angrenzend an den Siedlungskörper			X	X
		Biogasanlage		im gesamten Ort			X	
		Erstellen eines Energiegutachtens		ortsunabhängig			X	
Handlungsfeld: Klima- und Umweltschutz (Zusammenfassung aus den Themenfeldern)								
nachhaltige, flächensparame Siedlungsentwicklung	Reduzierung der Flächeninanspruchnahme durch bauliche Maßnahmen	kompakte Wohnformen	Steuerung durch städtebauliche Verträge	im gesamten Ort	Bedarfe nach barrierefreiem, bezahlbarem Wohnraum / Wohnen mit Service befriedigen, Flächenverbrauch minimieren, EFH werden frei für junge Familien	Bevölkerungsstruktur: für Haushaltsgründer + Senioren besteht Bedarf an bezahlbarem Wohnraum auf der Etage, auch mit Service Defizite als Ergebnis der Bestandsanalyse (und Wunsch aus der Öffentlichkeitsbeteiligung)	X	
		Innen- vor Außenentwicklung	Steuerung u.a. durch Bauleitplanung				X	X
		Siedlungsgrenze	Steuerung u.a. durch Bauleitplanung				X	X
		Regelungen in der Bauleitplanung zum Klimaschutz, zur Klimaanpassung	Steuerung durch Bauleitplanung				X	
		Konsolidierung von Flächen	Steuerung u.a. durch Bauleitplanung				X	X
		Sensibilisierung, Unterstützung zum klimaangepassten Bauen und Sanieren	Informieren und Vernetzen				X	
nachhaltige, bedarfsgerechte und zukunftsfähige soziale Infrastruktur		bedarfsorientiert Einrichtungen schaffen/ergänzen, Lage prüfen	Steuerung u.a. durch Bauleitpl., Informieren, Vernetzen, Bereitschaft eines Anbieters	Anpassung der sozialen Infrastruktur an den demographischen Wandel, Verbesserung des Zugangs zu Angeboten	Empfehlung Lenkungsgruppe und WRS: sensibler Umgang mit der Ressource Fläche, Sicherung der Attraktivität als Arbeitsort, Stärkung der Dorfgemeinschaft	X	X	
		flexible, temporäre Nutzungen ermöglichen	Informieren und Vernetzen			X		
Unterstützung der Wirtschaftskraft vor Ort	Einzelhandel und Dienstleistungen: Angebote erweitern bzw. verbessern	Arbeitsplätze vor Ort erhalten	Steuerung u.a. durch Bauleitplanung				X	X
Entwickeln und Vorantreiben des Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes	Optimierung des vorhandenen Mobilitätsangebotes	siehe Verkehrskonzept						
Stärkung und Erhalt von Natur- und Landschaft	Nutzung erneuerbarer Energien und lokaler Energiekreisläufe	Nutzung erneuerbarer Energien und lokaler Energiekreisläufe	Informieren und Vernetzen, Fachplanungen		Förderung, Entwicklung und Aktivierung lokaler, regenerativer Energiequellen	Deckung des energetischen Bedarfs Haslohs, langfristige, klimagerechte Energieversorgung für den Gesamtort	X	
	Schutz, Erhalt und Entwicklung von Grünräumen und Begleitgrün	Aufwertung des Landschaftsbildes	Akquise von Fördermitteln		Sicherung und Stärkung der vorhandenen Naherholungsangebote und des Naturschutzes	Empfehlung WRS zur Sicherung und Entwicklung der Freiraumqualitäten und der Stärkung der Dorfgemeinschaft, auf der Basis der Ergebnisse der Öffentlichkeitsveranstaltungen z	X	X
	Nutzung erneuerbarer Energien und lokaler Energiekreisläufe	Verkauf regionaler Produkte fördern	Informieren und Vernetzen		Förderung, Entwicklung und Aktivierung lokaler, regenerativer Energiequellen	Deckung des energetischen Bedarfs Haslohs, langfristige, klimagerechte Energieversorgung für den Gesamtort	X	

**Prognose der allgemeinen Verkehrsentwicklung auf Grundlage der "Shell Pkw-Szenarien bis 2040",
der "Bevölkerungsentwicklung in den Kreisen und Kreisfreien Städten Schleswig-Holsteins bis 2030" sowie der "Verkehrsverflechtungsprognose 2030"**



Untersuchungsraum:		Kreis Pinneberg
Analysejahr:		2021
Prognosejahr:		2030
Entwicklung der Pkw-Jahresfahrleistung (D):		0,6%
Entwicklung des Pkw-Bestandes (D):		-1,1%
Bevölkerungsentwicklung (Kreis Pinneberg):		3,3%
Entwicklung Pkw-Verkehr:		2,8%
Anteil Pkw-Verkehr:		99,3%
Anteil Schwerverkehr:		0,7%
Entwicklung Schwerverkehr:		8,1%
Entwicklung Kfz-Verkehr:		2,8%

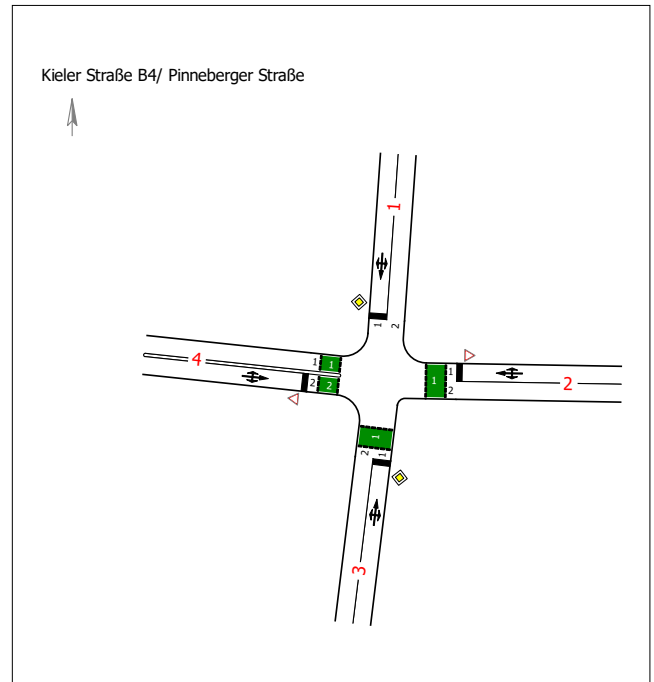




LISA

Bewertungsmethode : HBS 2015
Knotenpunkt : TK 1 (Kreuzung)
Lage des Knotenpunktes : Innerorts
Belastung : MSV Analyse 2021

Arm	Zufahrt	Vorfahrtsregelung	Verkehrsstrom
1	C		Vorfahrtsstraße
			7
			8
2	B		Vorfahrt gewähren!
			4
			5
3	A		Vorfahrtsstraße
			1
			2
4	D		Vorfahrt gewähren!
			10
			11
			12



Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q _{Fz} [Fz/h]	q _{PE} [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x _i [-]	R [Fz/h]	N ₉₅ [Fz]	N ₉₉ [m]	t _w [s]	QSV
3	A	3 → 4	1	169,0	170,5	764,0	757,0	0,223	588,0	1,0	6,0	6,1	A
		3 → 1	2	529,0	534,0	1.800,0	1.784,0	0,297	1.255,0	-	-	2,9	A
		3 → 2	3	15,0	15,0	1.600,0	1.600,0	0,009	1.585,0	1,0	6,0	2,3	A
2	B	2 → 3	4	8,0	8,5	108,5	102,0	0,078	94,0	1,0	6,0	38,3	D
		2 → 4	5	6,0	6,5	141,0	130,0	0,046	124,0	1,0	6,0	29,0	C
		2 → 1	6	27,0	27,0	623,0	623,0	0,043	596,0	1,0	6,0	6,0	A
1	C	1 → 2	7	8,0	8,0	692,0	692,0	0,012	684,0	1,0	6,0	5,3	A
		1 → 3	8	383,0	388,5	1.800,0	1.775,0	0,216	1.392,0	-	-	2,6	A
		1 → 4	9	74,0	74,5	1.600,0	1.589,0	0,047	1.515,0	1,0	6,0	2,4	A
4	D	4 → 1	10	48,0	48,5	142,5	141,0	0,340	93,0	2,0	12,0	38,6	D
		4 → 2	11	1,0	1,0	147,0	147,0	0,007	146,0	1,0	6,0	24,7	C
		4 → 3	12	132,0	133,0	718,0	712,5	0,185	580,5	1,0	6,0	6,2	A
Mischströme													
3	A	-	1+2+3	713,0	719,5	1.800,0	1.784,0	0,400	1.071,0	2,0	12,0	3,4	A
2	B	-	4+5+6	41,0	42,0	251,5	245,5	0,167	204,5	1,0	6,0	17,6	B
1	C	-	7+8+9	465,0	471,0	1.800,0	1.777,0	0,262	1.312,0	2,0	12,0	2,7	A
4	D	-	10+11+12	181,0	182,5	343,0	340,5	0,532	159,5	4,0	24,0	22,4	C
Gesamt QSV													D

q_{Fz} : Fahrzeuge
 q_{PE} : Belastung
 C_{PE}, C_{Fz} : Kapazität
 x_i : Auslastungsgrad
 R : Kapazitätsreserve
 N₉₅, N₉₉ : Staulänge
 t_w : Mittlere Wartezeit

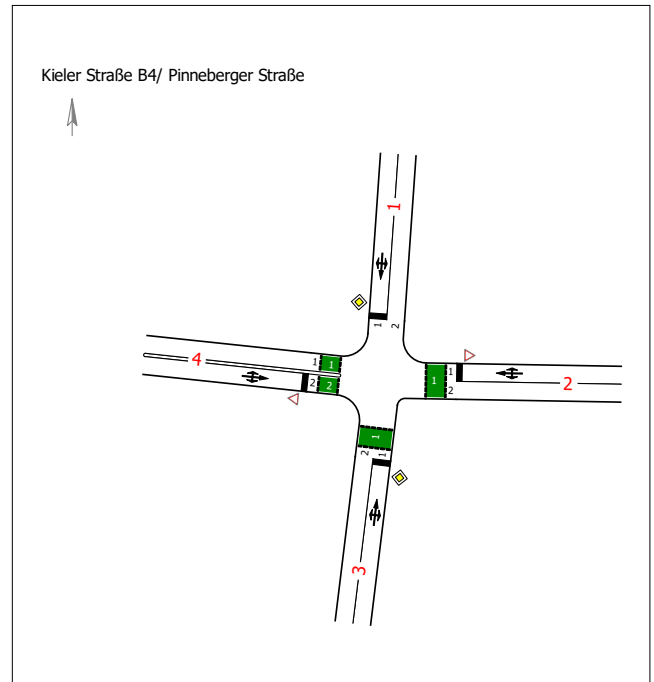
Projekt	120.2108 Hasloh Verkehrs- und Mobilitätskonzept				
Knotenpunkt	Kieler Straße B4/ Pinneberger Straße				
Auftragsnr.		Variante	1	Datum	02.11.2021
Bearbeiter	Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH	Abzeichnung		Blatt	3.2



LISA

Bewertungsmethode : HBS 2015
Knotenpunkt : TK 1 (Kreuzung)
Lage des Knotenpunktes : Innerorts
Belastung : MSV PNF 2030

Arm	Zufahrt	Vorfahrtsregelung	Verkehrsstrom
1	C	Vorfahrtsstraße	7
			8
			9
2	B	Vorfahrt gewähren!	4
			5
			6
3	A	Vorfahrtsstraße	1
			2
			3
4	D	Vorfahrt gewähren!	10
			11
			12



Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q _{Fz} [Fz/h]	q _{PE} [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x _i [-]	R [Fz/h]	N ₉₅ [Fz]	N ₉₉ [m]	t _w [s]	QSV
3	A	3 → 4	1	174,0	176,0	751,0	743,0	0,234	569,0	1,0	6,0	6,3	A
		3 → 1	2	545,0	550,5	1.800,0	1.782,0	0,306	1.237,0	-	-	2,9	A
		3 → 2	3	16,0	16,0	1.600,0	1.600,0	0,010	1.584,0	1,0	6,0	2,3	A
2	B	2 → 3	4	9,0	10,0	98,0	88,0	0,102	79,0	1,0	6,0	>45	E
		2 → 4	5	7,0	8,0	129,5	113,5	0,062	106,5	1,0	6,0	33,8	D
		2 → 1	6	28,0	28,0	610,5	610,5	0,046	582,5	1,0	6,0	6,2	A
1	C	1 → 2	7	9,0	9,0	678,5	678,5	0,013	669,5	1,0	6,0	5,4	A
		1 → 3	8	395,0	400,5	1.800,0	1.775,0	0,223	1.380,0	-	-	2,6	A
		1 → 4	9	77,0	78,0	1.600,0	1.579,5	0,049	1.502,5	1,0	6,0	2,4	A
4	D	4 → 1	10	50,0	51,0	129,0	126,5	0,395	76,5	2,0	12,0	>45	E
		4 → 2	11	2,0	2,0	135,0	135,0	0,015	133,0	1,0	6,0	27,1	C
		4 → 3	12	136,0	137,0	706,5	701,5	0,194	565,5	1,0	6,0	6,4	A
Mischströme													
3	A	-	1+2+3	735,0	742,5	1.800,0	1.782,0	0,413	1.047,0	3,0	18,0	3,4	A
2	B	-	4+5+6	44,0	46,0	219,0	209,5	0,210	165,5	1,0	6,0	21,7	C
1	C	-	7+8+9	481,0	487,5	1.800,0	1.775,0	0,271	1.294,0	2,0	12,0	2,8	A
4	D	-	10+11+12	188,0	190,0	314,5	311,0	0,604	123,0	5,0	30,0	28,8	C
Gesamt QSV													E

q_{Fz} : Fahrzeuge
 q_{PE} : Belastung
 C_{PE}, C_{Fz} : Kapazität
 x_i : Auslastungsgrad
 R : Kapazitätsreserve
 N₉₅, N₉₉ : Staulänge
 t_w : Mittlere Wartezeit

Projekt	120.2108 Hasloh Verkehrs- und Mobilitätskonzept				
Knotenpunkt	Kieler Straße B4/ Pinneberger Straße				
Auftragsnr.		Variante	1	Datum	02.11.2021
Bearbeiter	Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH	Abzeichnung		Blatt	3.3



MIV - SZP 1 (TU=90) - MSV Analyse 2021

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _a [s]	t _s [s]	f _a [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _b [s/Kfz]	q _s [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n _c [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	LK [m]	N _{MS,95>n_k} [-]	x	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkung	
1	1		K1	50	51	40	0,567	354	8,850	1,830	1967	1115	28	0,267	4,939	8,698	53,127		-	0,317	11,148	A		
	2		K1	50	51	40	0,567	173	4,325	1,823	1975	389	10	0,476	4,283	7,783	47,305	50,000	-	0,445	36,210	C		
2	1		K2	23	24	67	0,267	347	8,675	1,800	2000	507	13	1,461	9,293	14,449	86,694		-	0,684	40,683	C		
3	4		K3	48	49	42	0,544	14	0,350	1,800	2000	508	13	0,016	0,279	1,172	7,032	30,000	-	0,028	25,336	B		
	1		K3	48	49	42	0,544	493	12,325	1,822	1976	1075	27	0,508	7,999	12,782	77,842		-	0,459	14,172	A		
4	2		K4	25	26	65	0,289	27	0,675	1,800	2000	192	5	0,092	0,711	2,137	12,822	15,000	-	0,141	39,004	C		
	1		K4	25	26	65	0,289	34	0,850	1,800	2000	578	14	0,035	0,650	2,014	12,084		-	0,059	23,361	B		
Knotenpunktssummen:								1442				4364												
Gewichtete Mittelwerte:																					0,436	21,905		
TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																								

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _a	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _a	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _b	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _s	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
n _c	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>n_k}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Alle				
Knotenpunkt	Kieler Straße (B4) / Garstedter Weg				
Auftragsnr.		Variante	mit L-Spuren in Kieler	Datum	07.03.2023
Bearbeiter	Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH	Abzeichnung		Blatt	4.1



LISA

Fußgängerverkehr - SZP 1 (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	ts 1 [s]	tw 1, Insel [s]	ts 2 [s]	tw 2, Insel [s]	tw max [s]	QSV	Bemerkung
1	2 (1)	F1	Einzelne Furt	-	62				62,000	D	
4	2 (4)	F4	Einzelne Furt	-	37				37,000	B	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
ts 1	Sperrzeit 1	[s]
tw 1, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
ts 2	Sperrzeit 2	[s]
tw 2, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
tw max	Max. Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Alle				
Knotenpunkt	Kieler Straße (B4) / Garstedter Weg				
Auftragsnr.		Variante	mit L-Spuren in Kieler	Datum	07.03.2023
Bearbeiter	Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH	Abzeichnung		Blatt	4.1

4.5-KP Kieler Straße (B4)_ Garstedter Weg_Einzelhandel PNF 2030



LISA

MIV - SZP 6 (TU=88) - MSV PNF 2030

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _a [s]	t _s [s]	f _a [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _b [s/Kfz]	q _s [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n _c [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	LK [m]	N _{MS,95>n_c} [-]	x	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkung		
1	1		K1	40	41	48	0,466	365	8,922	1,834	1963	915	22	0,390	6,243	10,469	64,070		-	0,399	16,947	A			
	2		K1	40	41	48	0,466	179	4,376	1,831	1966	286	7	1,062	5,177	9,025	55,071	60,000	-	0,626	48,744	C			
2	1		K2	19	20	69	0,227	358	8,751	1,800	2000	434	11	3,718	12,064	17,938	107,628		-	0,825	63,699	D			
3	4		K3	39	40	49	0,455	15	0,367	1,800	2000	407	10	0,021	0,315	1,264	7,584	30,000	-	0,037	28,347	B			
	1		K3	39	40	49	0,455	508	12,418	1,824	1974	898	22	0,818	9,933	15,263	93,043		-	0,566	20,881	B			
4	2		K4	17	18	71	0,205	28	0,684	1,800	2000	104	3	0,208	0,866	2,440	14,640	15,000	-	0,269	47,304	C			
	1		K4	17	18	71	0,205	36	0,880	1,800	2000	410	10	0,054	0,766	2,246	13,476		-	0,088	28,794	B			
Knotenpunktssummen:								1489				3454													
Gewichtete Mittelwerte:																						0,546	32,298		
TU = 88 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																									

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _a	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _a	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _b	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _s	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
n _c	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>n_c}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Gemeinde Hasloh - Verkehrs- und Mobilitätskonzept				
Knotenpunkt	Kieler Straße (B4) / Garstedter Weg				
Auftragsnr.	120.2108	Variante	mit Rad	Datum	07.03.2023
Bearbeiter	Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH	Abzeichnung		Blatt	4.2

Fußgängerverkehr - SZP 6 (TU=88)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	ts 1 [s]	tw 1, Insel [s]	ts 2 [s]	tw 2, Insel [s]	tw max [s]	QSV	Bemerkung
1	2 (1)	F1	Einzelne Furt	-	70				70,000	D	
4	2 (4)	F4	Einzelne Furt	-	41				41,000	C	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
ts 1	Sperrzeit 1	[s]
tw 1, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
ts 2	Sperrzeit 2	[s]
tw 2, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
tw max	Max. Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Gemeinde Hasloh - Verkehrs- und Mobilitätskonzept				
Knotenpunkt	Kieler Straße (B4) / Garstedter Weg				
Auftragsnr.	120.2108	Variante	mit Rad	Datum	07.03.2023
Bearbeiter	Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH	Abzeichnung		Blatt	4.2