

Stade 2040

Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) 2040

Präambel

Seit über 1.000 Jahren hat sich Stade stets weiterentwickelt und sich den Ansprüchen und Erfordernissen der jeweiligen Zeit angepasst. Klimawandel und alternde Gesellschaft erfordern auch in den nächsten Jahrzehnten große Veränderungen, damit Stade weiterhin eine lebenswerte Stadt bleibt.

Das ISEK 2040 stellt dafür einen Handlungsrahmen zur Verfügung, der eine Vielzahl aus heutiger Sicht notwendiger Maßnahmen beinhaltet. Diese Maßnahmen sind aber nicht abschließend, berücksichtigen nicht alle relevanten Themen in hinreichender Tiefe und stellen darüber hinaus den städtischen Haushalt vor große Herausforderungen. Nur durch das Einwerben von Fördergeldern ist eine annähernde Umsetzbarkeit überhaupt realisierbar.

Daher müssen alle einzelnen, im ISEK 2040 skizzierten Maßnahmen in Bezug auf Priorisierung und Schwerpunkte regelmäßig abgeglichen und politisch neu bewertet werden. Mit städtischen Mitteln und unter Inanspruchnahme von Fördermitteln werden Politik und Verwaltung flexibel versuchen die bestmöglichen Effekte für die Lebensqualität der Menschen und die Zukunftsfähigkeit der Stadt zu erreichen.

IMPRESSUM

Auftraggeber **Hansestadt Stade**
Höckerstraße 2
21682 Stade



Auftragnehmer **PGT Umwelt und Verkehr GmbH**
Vordere Schöneworth 18
30167 Hannover



Hauptbearbeitung **Nils Jacobs (Hansestadt Stade)**
Dipl.-Ing. Heinz Mazur (PGT)

Allgemeine Hinweise

Werden Personenbezeichnungen aus Gründen der besseren Lesbarkeit lediglich in der männlichen oder weiblichen Form verwendet, so schließt dies das jeweils andere Geschlecht mit ein.

Zur besseren Lesbarkeit wird zudem auf den Namenszusatz „Hansestadt“ verzichtet – außer dieser Zusatz war bereits Bestandteil eines verwendeten Dokumentes.

25. März 2024

P3452_240201_T_Stade 2040Ja250324.DOCX

INHALTSVERZEICHNIS

		5.2	Klimaschutz und Energie	20	9	Maßnahmenkonzept und Umsetzung	87	
1	Einführung	3	6	Stadtentwicklungskonzept der kompakten, gemischten Stadt	25	9.1	Schlüsselmaßnahmen	88
2	Anlass, Methodik, Organisation	5	6.1	Siedlungs- und Freiraumentwicklung	25	9.2	Schlüsselmaßnahmen Städtebau	89
3	Bürgerbeteiligung	7	6.2	Klimafolgenanpassung	48	9.3	Schlüsselmaßnahmen Freiraum	90
3.1	Die Befragung: Die Stadt aus der Sicht der Bewohner	7	7	Mobilitätskonzept	51	9.4	Schlüsselmaßnahmen Mobilität	92
3.2	Die Workshops: zweite Beteiligungsphase auf Teilraumbene	9	7.1	Analyse: die Stadt aus der Sicht der Verkehrsplanung	51	9.5	Finanzierung	93
3.3	Beteiligung Schüler	10	7.2	Örtliche Verkehrsprognose	53	9.6	Monitoring	99
3.4	Beteiligung Träger öffentlicher Belange	10	7.3	Potentiale schöpfen	56	Anhang		
4	Analysen und Fachbeiträge	13	7.4	Ziele im Verkehr	58	Steckbriefe Schlüsselmaßnahmen		
4.1	Prognose und Wohnbedarf	13	7.5	Handlungsfelder	59	Kartenmaterialien		
4.2	Wohnbaupotentiale	16	7.6	Umsetzung	79	Maßnahmentabellen		
4.3	Rahmenbedingungen der Verkehrsprognose	17	8	Soziale Infrastruktur	80			
5	Klimaschutz	20	8.1	Schulentwicklung	81			
5.1	Rahmenbedingungen	20	8.2	Kita-Entwicklung	82			
			8.3	Sportangebote	83			
			8.4	Entwicklung der Jugendhilfe	84			
			8.5	Alterung der Gesellschaft	84			
			8.6	Flucht und Migration	85			

1 Einführung

Prägend für Entstehung und Entwicklung der Hansestadt Stade ist die geografische Lage in der heutigen Metropolregion Hamburg. Einst Salz und der Handelsweg über die Elbe, heute Großindustrie und bedeutendes Energiedrehkreuz: Die Motoren der Stader Stadtentwicklung liegen in der wirtschaftlichen und steuerlichen Kraft der alten und neuen Unternehmen und der darauf fußenden Attraktivität für qualifizierte Arbeitskräfte. Stade ist Arbeitsort, Einzpendlerstadt, Versorgungszentrum und bedeutender Standort für Tourismus und Kultur im Elbe-Weser-Dreieck.

Die historische Altstadt Stades ist maßgeblich für die Attraktivität und Unverwechselbarkeit der Kreisstadt verantwortlich. Sie ist der bedeutendste und zugleich vielschichtigste Ort der Stadtgesellschaft. Kriegszerstörung und mit Glück auch der planerische Irrweg der Flächensanierung

nach dem Leitbild der autogerechten Stadt blieben Stade erspart. Das kulturelle Erbe des historischen Stadtkerns mit den zahlreichen Baudenkmalen, den Wallanlagen, und seinen weitgehend intakten Straßen- und Platzräumen bestimmt die Identität Stades. Die Altstadt ist zugleich Alltagsort für Leben, Handel, Kultur, Arbeit, Verwaltung und Dienstleistungen; sie muss funktionieren, muss gut erreichbar sein, um auch in Zukunft zu bestehen. Deshalb ist es wichtig, die Altstadt mit Mitteln der Städtebauförderung zugleich zu bewahren und weiter zu entwickeln, sie energetisch auf neue Füße zu stellen und ihre Erreichbarkeit und Erlebbarkeit mittels moderner Mobilitätsangebote zu verbessern.

Der dritte Aktivposten Stades neben Wirtschaft und Altstadt ist die starke landschaftsräumliche Gliederung, die auch die einzelnen Siedlungsbereiche ganz unterschiedlich prägt. Die weit in die Stadt reichenden Tal- und Freiräume sind wichtig für Landschaftsschutz und Naherholung

und helfen als bedeutende Frischluftschneisen bei der Klimafolgenanpassung.

Nicht minder bedeutend ist der starke gesellschaftliche Zusammenhalt durch die tragenden Strukturen des Gemeinwesens; der Menschen, die sich institutionell und ehrenamtlich engagieren und dafür sorgen, dass das Leben in den örtlichen Gemeinschaften, Stadt- und Ortsteilen für alle funktioniert. Freiwillige Feuerwehr, Unterhaltungsverbände, Vereine, Kirchen, Träger für Kitas, Schulen und Sport: Stadtentwicklung baut auch auf die intakten, dezentralen Strukturen vor Ort auf und stärkt sie.

Zur Ausgangslage gehören zugleich große Herausforderungen, die auch Stade teils tiefgreifende Anpassungsleistungen abverlangen. Alterung und Wachstum durch Zuzug verändern den Wohnbedarf und die Entwicklung der Siedlungsbereiche. Schmerzhaft Abhängigkeit von fossilen Energieträgern, ökonomische Vernunft und

Ziele der Stadtentwicklungsplanung Stade 2040 – ISEK + VEP

- Sicherung der industriellen und gewerblichen Entwicklung
- Stärkung der Identität und Vielfalt in den Stadt- und Ortsteilen
- Weiterentwicklung von Lebensqualität, Wohnangebot und Teilhabe
- Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen, Landschaften und Gewässer
- Einhaltung der Klimaschutzziele von EU, Bund und Land
- Gestaltung der Mobilitätswende für besseren ÖPNV, Rad- und Fußverkehr
- Koordination von Wärmeplanung, Netzausbau und Energiewende
- Resilienz für Stade: Anpassung an die Folgen der Erderwärmung

Klimaschutz sind die Treiber der Energiewende, die auch in Stade die Stadtentwicklung der kommenden 20 Jahre prägen werden. Sie betrifft zugleich die Betriebe und Immobilien, ob gemietet oder im Eigentum.

Unsere Verkehrssysteme und die von Notwendigkeit und Gewohnheit geprägte Art, wie wir mobil sind, brauchen Anpassung und Veränderung – ein zukunftsfähiges Mobilitätskonzept mit konkreten Maßnahmen, die zu Stade passen und die mit

der Stadtentwicklung abgestimmt sind, muss entwickelt und umgesetzt werden.

Zur Sicherung der Lebensqualität muss Stade nicht nur bei Energie und Mobilität wichtige Beiträge zur Erreichung der Klimaschutzziele leisten. Die Folgen des Klimawandels mit Temperaturanstieg, Starkregen, Schwüle und Hitze verlangen Anpassungen an sich verschlechternde Umweltbedingungen.

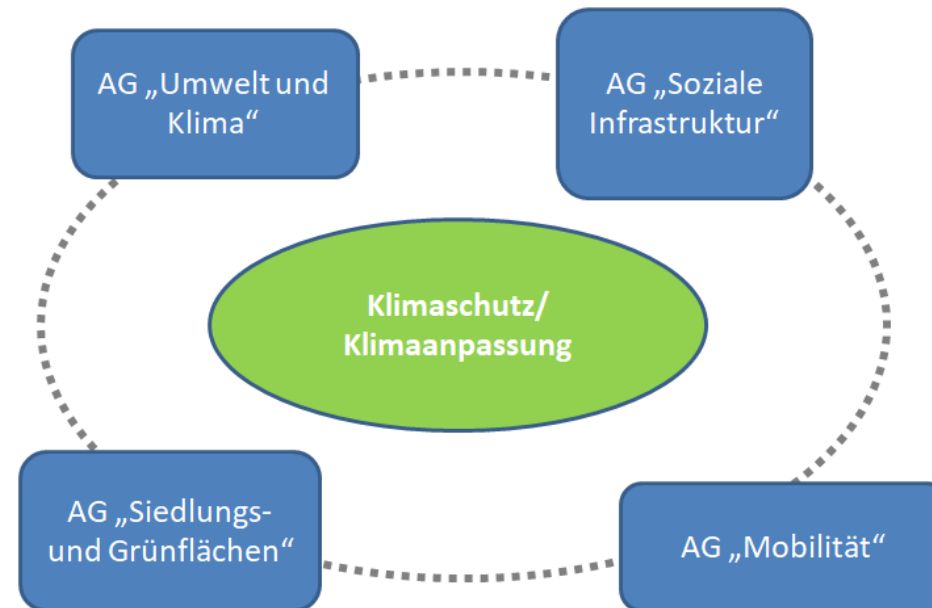
Die Ausgangslage für eine gute Stadtentwicklung für die Hansestadt Stade ist auf vielen Handlungsfeldern sehr günstig. Da

zugleich die verschiedenen Herausforderungen und Anpassungsleistungen in einem relativ kurzen Zeitfenster von ca. 20 Jahren zu leisten sind, sind eine enge Abstimmung aller Akteure und ein integrativer Planungsansatz zwingend notwendig.

2 Anlass, Methodik, Organisation

Der Rat hat deshalb die Verwaltung am 16.12.2019 mit der Erarbeitung eines Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) inkl. Verkehrsentwicklungsplan (VEP) beauftragt; begleitet wurde die Erarbeitung durch eine Lenkungsgruppe bestehend aus Verwaltungsvorstand und je einem Vertreter / einer Vertreterin der im Rat vertretenen Fraktionen. Ferner wurde das Projekt durch einen „Arbeitskreis Mobilität“ begleitet, in dem Vertreter und Vertreterinnen aus Fachbehörden (z.B. Stadtverwaltung, Polizei), Verkehrsträgern / Verbänden (z.B. KVG, Handwerkskammer) sowie einschlägigen Vereinen (ADFC u.a.) mitgewirkt haben.

Mit der Erstellung des eigentlichen Verkehrsentwicklungsplans sowie für die Durchführung und Auswertung der beiden Stufen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde



das Büro PGT Umwelt und Verkehr GmbH (PGT) aus Hannover beauftragt.

Die Erarbeitung der Grundlagen für die Gesamtkonzeption unter Einbeziehung der PGT erfolgte mit Beteiligung der jeweiligen Fachabteilungen in zunächst vier Arbeitsgruppen.

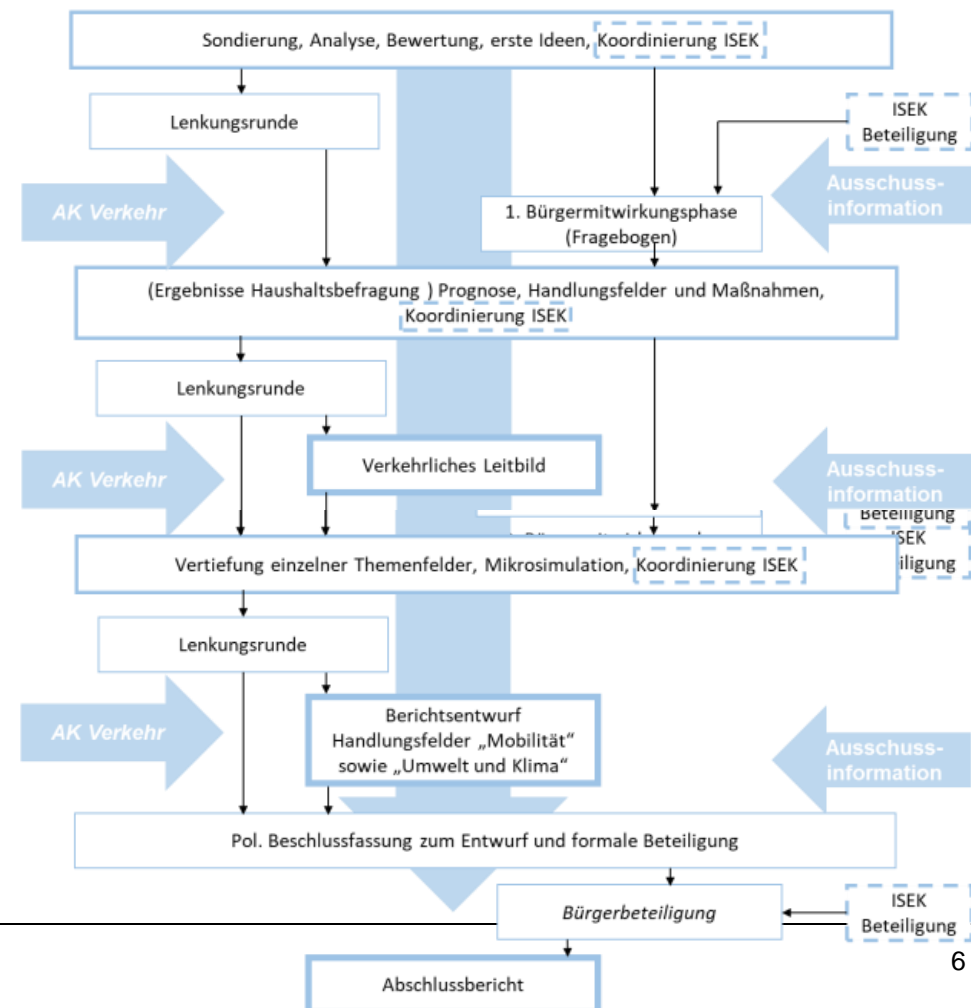
Der integrative Planungsansatz und die rasch an Gewicht zunehmenden Energie- und Klimaschutzthemen haben den Fokus

auf die planenden Abteilungen verschoben (Stadtplanung, Klimaschutz, Freiraumplanung und Verkehrsplanung). Die Planung der sozialen Infrastruktur wird durch den parallel im Aufbau befindlichen Demografiemonitor unterstützt. Sie ist in die Gesamtkonzeption mit eingeflossen und wird im betreffenden Kapitel zusammengefasst. Die Lenkungsgruppe wurde in insgesamt 17 Sitzungen über den jeweiligen Planungsstand zu den unterschiedlichen Fachthe-

men unterrichtet. Sie hat an der strategischen Ausrichtung des Gesamtprojekts maßgeblich mitgewirkt und die wesentlichen Beschlüsse im Planungsprozess mit vorbereitet. Die Schwerpunkte und wesentlichen Schlüsselmaßnahmen genießen einen guten Rückhalt in der breiten Mehrheit des Rates, wie aus den bisherigen Erörterungen im Fachausschuss und den gefassten Beschlüssen abzulesen ist.

Zugleich ist der Prozess der politischen Willensbildung mit der Einbringung der Gesamtkonzeption und des Maßnahmenprogramms in diesem September 2023 nicht abgeschlossen. Umfang, Reihenfolge und Tempo der Umsetzung der ambitionierten Ziele für die Stadtentwicklung werden maßgeblich davon abhängen, welche Mittel und mit welchen Schwerpunkten der Rat im Zuge seiner Finanzplanung für die kommenden Jahre jeweils bereitstellen kann und will.

Nicht zuletzt wird die, für die anstehenden Aufgaben ausreichende Personalausstattung, im Kontext eines stetig wachsenden Arbeitskräftemangels und der Erfolg bei der Fördermittelakquise, die Abarbeitung maßgeblich beeinflussen.



3 Bürgerbeteiligung

Neben der umfangreichen Analyse der örtlichen Situation anhand verschiedener vertiefender Fachbeiträge, wurde die 1. Bürgerbeteiligungsphase pandemiebedingt als Bürgerbefragung zur Situation in Stade durchgeführt.

Weitere Bestandteile der Beteiligungsphase sind Workshops in den Teilräumen und verschiedene TÖB und IHK bzw. Handwerkerforen.

3.1 Die Befragung: Die Stadt aus der Sicht der Bewohner

Die Ergebnisse der über 2.400 Antworten zeigen deutliche Hinweise auf Verbesserungsbedarfe aber auch eine hohe Zufriedenheit. Das Profil der Befragten ist bei den jüngeren Jahrgängen unter 20 Jahren unterrepräsentiert, in der 2. Bürgerbeteili-

gung könnte das teilweise ausgeglichen werden.

Von besonderer Bedeutung sind die Ergebnisse der Befragung zu Strecken im Alltagsverkehr der Stader Bevölkerung

Ein Großteil von Aktivitäten wird in der Stader Innenstadt erledigt. Der Landkreis Stade hat Bedeutung für Freizeit und Gastronomie, Stade Steinkamp für Einkauf und Fachmärkte. Die Bedeutung Hamburgs ist untergeordnet. In Stade wird demzufolge sehr viel vor Ort erledigt. Die Bedeutung als Mittelzentrum wird durch die hohe regionale Kaufkraftbindung unterstrichen.

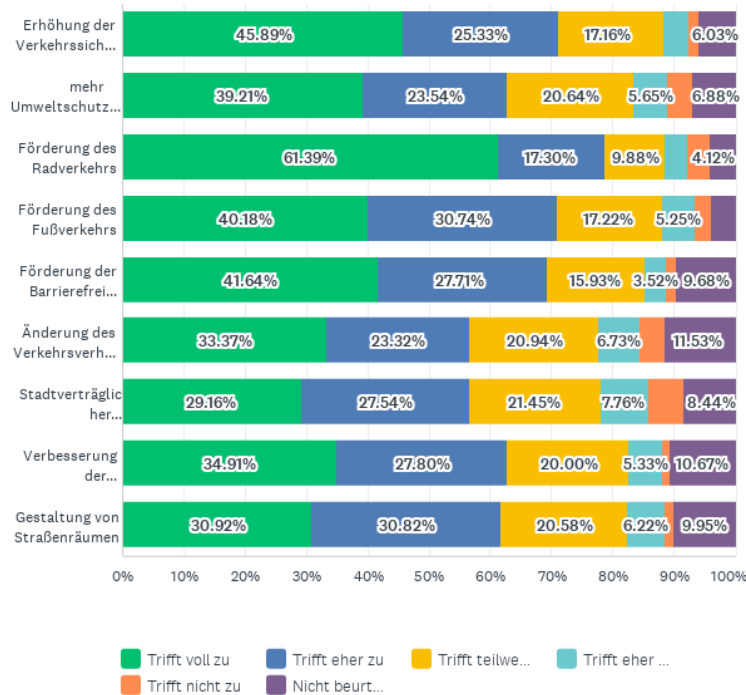
In Bezug auf die Verkehrsmittelwahl ordnen sich die Stader durchaus als Radnutzende ein. Es zeigt sich, dass hier vor allem die Bewohner innenstadtnäherer Wohnquartiere vertreten sind – also in der kompakten Kernstadt bis zur B 73 und den unmittelbar südlich gelegenen Quartieren bis zur Zäsur des Heidbecktals. In den äußeren Quartieren und im Umland über-

wiegt das Kfz, da der ÖPNV kaum als Option wahrgenommen wird. Dies steht im Widerspruch zu einem, auf einigen Strecken, hohen Busangebot und der hohen Fahrgastzahl der RE- und S-Bahn, die durch deren Verknüpfung am Bahnhof für Umsteiger hergestellt wird. Gleichwohl können 80 % der Stader den örtlichen ÖPNV nicht bewerten.

Die Frage nach den wesentlichen Verbesserungen für Stade 2040 gibt demgegenüber ein eindeutiges Bild.

Auch die Antworten auf die städtebaulichen Fragen behandeln häufig die fußläufige Qualität und Sicherheit innerhalb der Ortsteile bzw. der Kernstadt. Fehlende Barrierefreiheit steht sehr weit oben, während zur Beweglichkeit mit dem Kfz nur an einzelnen wenigen Punkten Verbesserungen angemahnt werden. Auch das Stadtegefüge, die Verteilung der Einkaufseinrichtungen und sozialen Infrastruktur wird positiv gesehen.

Welche Schwerpunkte sollte der Verkehrsentwicklungsplan aus Ihrer Sicht setzen?



Auf die Kernaussagen der verkehrlichen Aussagen verdichtet, wollen die Stader

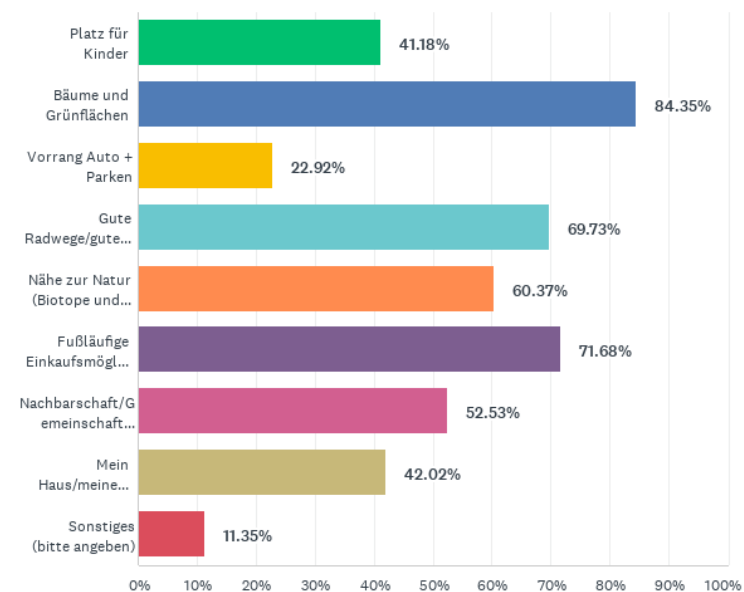
- schwerpunktmäßig den Radverkehr verbessern,
- die Verkehrssicherheit erhöhen,
- den Fußverkehr und die Barrierefreiheit verbessern,

...und dabei die Gesamtverkehrsabwicklung im Blick behalten.

Aus städtebaulicher Sicht liegt das Augenmerk der Stader auf

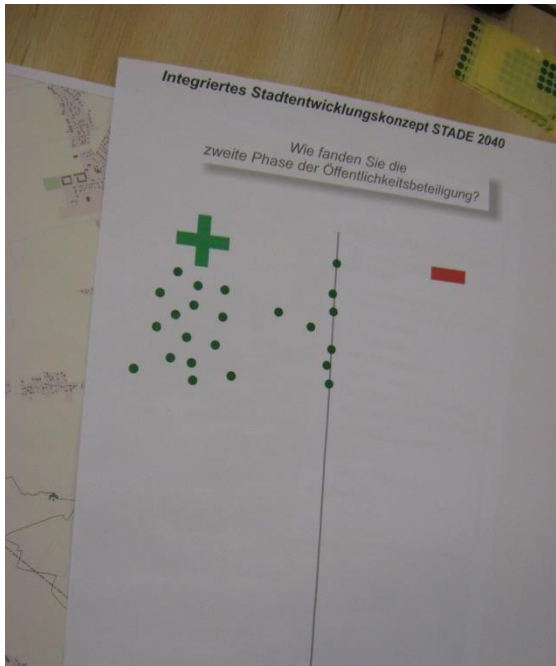
- der Schaffung und dem Erhalt von Bäumen und Grünflächen,
- der fußläufigen Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten, die den täglichen Bedarf abdecken
- sowie entsprechend gut ausgebauter und durchgängiger (Rad-)Wegeverbindungen.

Welche 5 Punkte sind Ihnen am wichtigsten in Ihrem Wohnumfeld?

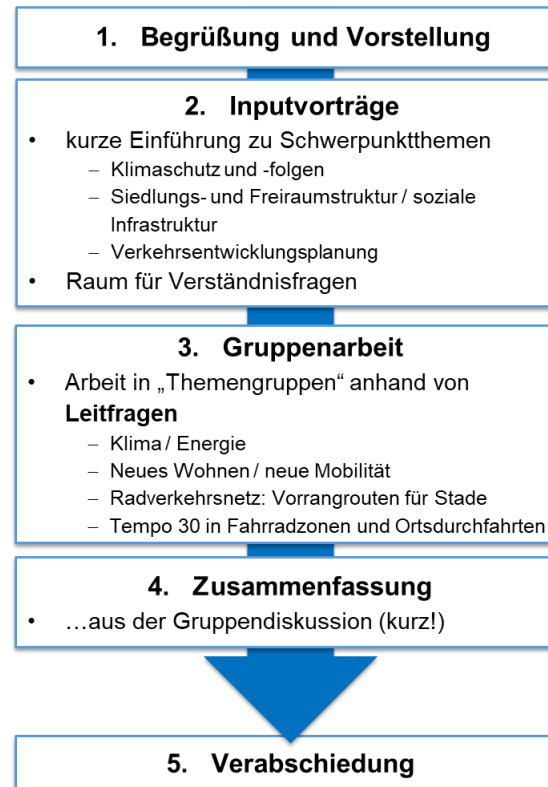


3.2 Die Workshops: zweite Beteiligungsphase auf Teilraumbene

Im Herbst 2022 wurden große öffentliche Workshop-Veranstaltungen in fünf Teilräumen des Stadtgebietes durchgeführt. Die Resonanz lag mit (40 bis 120) teilnehmenden Bürgerinnen und Bürgern teils unerwartet hoch und war in der großen Breite von viel Zustimmung und konstruktiven Beiträgen geprägt.



Die Veranstaltungen liefen in ähnlicher Form nach einem teilraumbezogenen Input des Arbeitsstandes in intensiver Gruppenarbeit ab.



Leitfragen der Gruppenarbeit waren u.a.:

- 8ung Radverkehr: Sind die vorgeschlagenen Radroutenverläufe aus Ihrer Sicht sinnvoll?
- Fahrradzonen können zukünftig die Tempo-30-Zonen ersetzen: Erwarten Sie davon Verbesserungen für den Radverkehr?
- ÖPNV kann auch zukünftig nicht jeden Punkt erreichen: Wo, wie oft und wie lange sollte der Bus fahren, damit Sie ihn nutzen?
- Wo sollten Mobilitätsanker sein, welche Mobilitätsangebote halten Sie dort für sinnvoll?
- Wo halten Sie Geschwindigkeitsbegrenzungen für notwendig?
- Entwickeln Sie das barrierefreie Hauptfußwegenetz.
- Wo liegen Ihre Aktivitätsschwerpunkte?
- Haben Sie sich schon mit einem Heizungs(technik)wechsel beschäftigt?
- Wie können Sie sich in die lokale Wärme-/ Energiewende einbringen?

- Halten Sie die vorgeschlagenen Maßnahmen für ausreichend, den Wandel für Stade 2040 zu erreichen?



Rege Teilnahme in den Workshops

Die Ergebnisse bestätigen die Aussagen der Befragung (vgl. 3.1.), ergänzten aber zahlreiche Details zur Situation vor Ort.

3.3 Beteiligung Schüler

Anfang 2023 wurde zusätzlich eine Beteiligung für Schülerinnen und Schüler im Rahmen einer Projektwoche am Vincent-Lübeck-Gymnasium angeboten und über

den Schülerrat auch für weitere Teilnehmende geöffnet und beworben. Die Mitwirkenden haben eigene Vorschläge erarbeitet. Auch unabhängig entstandene Projektideen zeigen Bezüge zu den ISEK-Schwerpunkten. Es wurden Anregungen zum vorgestellten Projekt „Ankerplatz“ Am Sande und zum Ausbau der Spiel- und Freizeitsport-Angebote auf der Erleninsel im Rahmen der Vorhaben im Programm „Perspektive Innenstadt“ aufgenommen.

Es gab ein starkes Interesse am Berufsfeld des Stadt-/ bzw. Verkehrsplaners, der sich an vielen Orten des Rundgangs zeigte: Ansätze und Vorschläge für nachhaltige Verkehrsplanung fanden sich z.B.:

- Bei der Bewertung von Radrouten, die im Stader Umland verlaufen. Interesse besteht an einer dauerhaften Mitarbeit an Fragen des Radverkehrs innerhalb der Hansestadt und der Verflechtung ins Stader Umland.
- „Megatrends der Zukunft“ behandelten Verkehrssysteme der Zukunft. Die

Folgen und Chancen einer Veränderung des Verkehrsraums sowie zum Einsatz neuer Verkehrsmittel und Verkehrs-Visionen für die Stadt wurden exemplarisch aufgezeigt.

- Zu den Themen Verkehrssicherheit und Geschwindigkeiten im städtischen gab es ebenfalls klare Positionen zu einer Verlangsamung des motorisierten Stadtverkehrs.

- Touristik mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln war ebenfalls ein Thema.

Aus der Beteiligung könnte sich bei entsprechender Initiative der Stadtverwaltung eine Kontinuität in der Zusammenarbeit ergeben.

3.4 Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Das Mobilitätskonzept und die Maßnahmen werden kontinuierlich mit den Fachabteilungen innerhalb der Stadtverwaltung und der Verkehrsbehörde abgestimmt:

- Verkehrsversuch Hohenwedeler Weg,

Stade 2040

- Verkehrsuntersuchung im Gewerbegebiet Ottenbeck,
- Fahrradstraßen, sowie
- aktuell die Umleitungen und Baustellenverkehre der Radwege- und Kanalbaumaßnahmen in der Harsefelder Straße.

Den für das ISEK mit Mobilitätskonzept maßgeblichen Trägern öffentlicher Belange wurde der Entwurf der Planung entsprechend in mehreren Terminen dargelegt und diese gemeinsam erörtert. Die Abstimmung ist damit eingebettet in die ständigen Konsultationen zu verschiedenen Planungsvorhaben.

Für das Planungsamt des Landkreises sind die Bezüge zu eigenen Planungen wie die Neuaufstellung des Regionalen Raumordnungsprogramm oder des Nahverkehrsplans von besonderer Bedeutung. Die Inhalte des ISEK sind bzw. werden durch unsere Stellungnahmen in die genannten Verfahren eingebracht. Die Über-

lagerung von Moor- und Minderertragsflächen mit Photovoltaik-Potentialen wird - wie die von der Stadt geforderte Ausweitung der Windenergie – vom Landkreis teilweise abweichend bewertet. Hier bedarf es weiterer Abstimmungen im Rahmen der Fachplanungen; die Stadt geht für die Steuerung der Windenergie mit einem eigenen FNP-Verfahren in Vorlage.

Die Niedersächsische Landesstraßenbauverwaltung (NLStBV) und die Autobahn GmbH sind ebenfalls regelmäßige Kooperationspartner – nicht zuletzt im Rahmen der Planfeststellungsverfahren zur A26 und zur Industriegleisverlegung; diese Vorhaben sind vollständig im ISEK berücksichtigt. Bei Erneuerung bestehender Brücken an der B 73 besteht eine große Bereitschaft, die Erfordernisse des Mobilitätskonzeptes im Sinne der Radverkehrsförderung und der Sicherheit zu berücksichtigen. So werden derzeit die Reststandzeiten geprüft. Bei Aufnahme in ein Ersatzbauprogramm würde z.B. die Harse-

felder Straße mit Mehrbreiten für Fuß- und Radverkehr berücksichtigt. Die Anbindung der Zu- und Abfahrten mit Kreisverkehren wird aktuell gemeinsam untersucht.

Die höhengleichen Fuß- und Radquerungen an der B 73 können nur unter Wahrung der Leistungsfähigkeit der Durchgangsverkehre punktuell verbessert werden.

Die NLStBV hält den geprüften sogenannten Turbokreisel an Stelle der heutigen Ampelkreuzung B 73 / Thuner Straße für realisierbar. Nach Überzeugung von Stadt und Verkehrsplanungsbüro PGT ist nur eine Lösung auf zwei Ebenen stadtverträglich, indem der dominierende Durchgangsverkehr in einem Trog unten durchgeleitet wird. Der viel geringere Stadtverkehr kann dann für alle Verkehrsteilnehmer barrierefrei auf normalem Straßenniveau abgewickelt werden.

Stade 2040

Die NLStBV ist jedoch auch hier bereit, die Machbarkeitsuntersuchung zur Vorzugsvariante der Stadt fachlich zu unterstützen.

Mit IHK und Handwerkskammer wurde in einer gemeinsamen Vortrags- und Workshop-Veranstaltung der Entwurf des ISEK präsentiert und erörtert.

Mit dem BUND findet ein regelmäßiger Austausch zu Natur- und Baumschutz statt. Das ISEK wurde in zwei Terminen erläutert und diskutiert. Dabei ist eine hohe Übereinstimmung in der Bewertung der großen Grünzäsuren der geschützten Tal- und Gewässerläufe und auch zum Radverkehrskonzept deutlich geworden. Die Einzelanregungen zur Ergänzung des Freizeit- und Ergänzungsroutennetzes für Fuß und Rad werden im Rahmen der konkreten Umsetzung in den Teilbereichen einer genaueren Wertung unterzogen.

Anregungen zu den Schienenhaltepunkten richten sich letztlich an die entsprechenden Bedarfsträger. Für zusätzliche bzw. verschobene Haltepunkte im Bereich B 73 / Schwaben-see oder Hahle werden von dort nicht als tragfähig erachtet. Die Aufwertung des Grabens vom Kuhweidenweg / Hans-Kelm-Haus bis zum Heidbecktal ist Bestandteil des ISEK.

4 Analysen und Fachbeiträge

Wichtige Voraussetzung für die Erarbeitung einer gut ausgerichteten und realistischen Entwicklungsstrategie der Hansestadt Stade ist die Ermittlung relevanter Grundlagen. Die wichtigsten neu erstellten Grundlagen sind die Bevölkerungsprognose, die Wohnbaupotentiale und das Verkehrsmodell. Zusätzlich wurde der Demografiemonitor – im Aufbau – und eine erste Abschätzung zu den Klimafolgen in den dichter bebauten Bereichen beauftragt. Für die Beurteilung der Freiraumstrukturen wurde darüber hinaus auf eigene Erhebungen, Bestandsdaten und vorhandene Kartierungen aus Bauleitplanung und Raumordnung zurückgegriffen. Ein GIS-basiertes Freiflächenkataster ist im Aufbau.

4.1 Prognose und Wohnbedarf

Bereits zu Beginn des Jahres 2023 hat der Rat eine Bevölkerungsprognose gemeinsam mit der daraus abgeleiteten Wohnbedarfsanalyse beschlossen. Die zugrundeliegende Datenbasis aus 2019 bildet die Turbulenzen der Pandemiejahre und der

anschließenden Herausforderungen im Zusammenhang des russischen Krieges gegen die Ukraine zwar noch nicht ab, gleichwohl werden die langfristigen Trends aus Wanderung und Alterung richtig erfasst. Es bestehen weiterhin dieselben Wirkungszusammenhänge, nach denen Stade in dem erwarteten Umfang von ca.

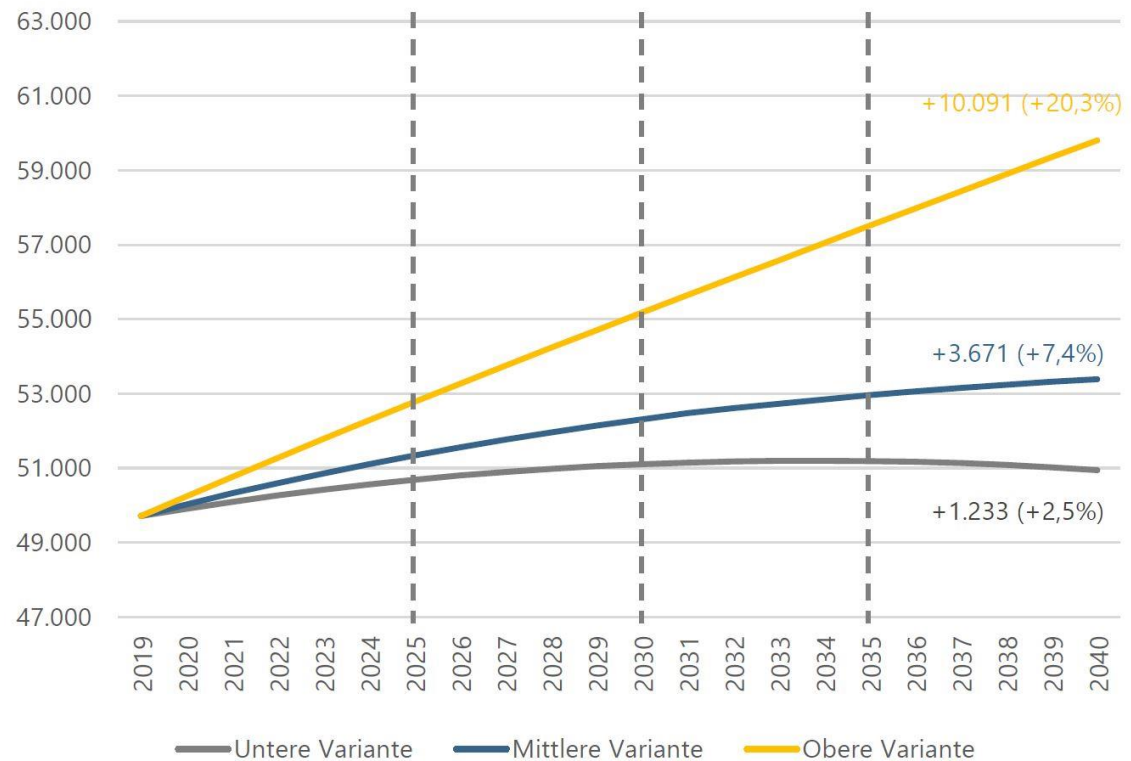


Abb. 48: Bevölkerungsprognose Hansestadt Stade 2019 bis 2040

Quelle: ALP

Stade 2040

7 % auf gut 53.000 Einwohner wachsen wird.

Ende 2022 hat Stade nach eigenen Daten des Einwohnermeldeamtes die 50.000er-Marke überschritten; die Landesstatistik weist auf Basis hochgerechneter Zensus-Stichproben für Stade, regelmäßig gut 1.500 Einwohner weniger aus. Mit der turnusmäßigen Fortschreibung der Wohnbedarfsanalyse wird auch die Prognosebasis überarbeitet.

Stade gewinnt durch Zuzüge in allen Altersklassen, mit einem Schwerpunkt auf Familien mit Kindern. Der günstige Mix im Zuzug wirkt der natürlichen, demografischen Alterung entgegen – hält Stade jung.

Die Prognose zeigt teilträumlich unterschiedliche Ausprägungen. Gerade junge Stadtbereiche wie Ottenbeck, die kaum noch Innenentwicklungs- oder Neubaupotentiale aufweisen, verlieren zunächst Einwohner durch Fortzug der erwachsen

gewordenen Kinder sowie die normalen Umzüge und Sterberaten: Weniger, dafür älter werdende Menschen leben in gleich vielen Häusern. Zuzüge können dort in dem Maße erfolgen, in dem Häuser oder Wohnungen frei werden. Kommt der Generationswechsel in Gang, ziehen wieder vermehrt Familien mit Kindern nach. In

bauälteren Siedlungsbereichen haben sich die Veränderungen über mehrere Generationen hinweg eher vergleichmäßig. Am anderen Ende der Skala wachsen Stadtbereiche mit vielen Neubaupotentiale in dem Umfang, in dem diese Potentiale auch tatsächlich umgesetzt werden.

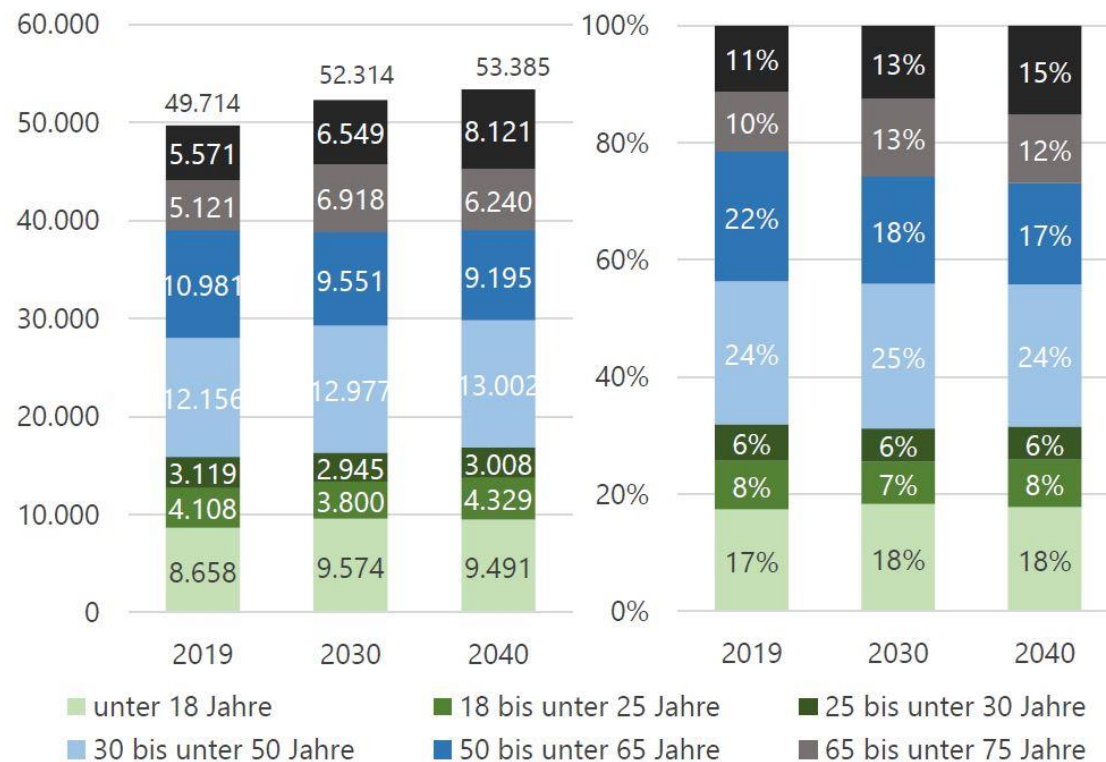


Abb. 50: Prognose der Altersstruktur 2019 bis 2040 (Mittlere Variante)

Quelle: ALP

4.1.1 Aktuelle Entwicklungsfaktoren

Die Baukosten haben sich bereits in den Vorjahren erheblich gesteigert. Gedeckt durch extrem niedrige Zinsen, konnten auch in Stade gute Fertigstellungszahlen lange finanziert und umgesetzt werden, vor allem Wohnungs- und EFH-Neubau für Selbstnutzende oder Anlagekapital ohne Miethöhenbegrenzung durch Förderung. Der Zinsanstieg ab Anfang 2022 und die Preisentwicklungseffekte bei Energie, allgemeiner Lebenshaltung und Mobilität aber auch weitere Baukostensteigerungen infolge der Wirkungen des russischen Angriffs auf die Ukraine, haben bundesweit die Rahmenbedingungen für das Bauen so stark erschwert, dass für Viele das Wohneigentum in weite Ferne rückt. Investoren legen Vorhaben auf Eis oder wechseln in den mietpreisgebundenen Wohnungsbau. Bund und Land sind gefordert, hier durch Förderung und bessere Rahmenbedingungen, Finanzierungslücken für neue und gebrauchte Immobilien zu schließen, um einem signifikanten Rückgang der Baufertigstellungen im Wohnungsbau entgegenzuwirken und die Sanierung der Bestände voranzubringen. Bei allen Herausforderungen für die Baubranche zeichnet sich damit ab, dass wieder mehr preiswerte Wohnungen unter Inanspruchnahme von

Wohnungsbaufördermitteln des Landes, insbesondere für 1 bis 2 Personenhaushalte, dem Wohnungsteilmarkt mit dem größten Nachfrageüberhang, neu gebaut werden.

Wohnungen unter Inanspruchnahme von

	2019	2025	2030	2019 bis 2025	2026 bis 2030	2019 bis 2030
Campe	6.628	6.925	7.149	4,5%	3,2%	7,9%
Kopenkamp	6.199	6.260	6.262	1,0%	0,0%	1,0%
Stade Süd	2.987	3.100	3.170	3,8%	2,3%	6,1%
Stade Ost	3.543	3.859	4.112	8,9%	6,6%	16,1%
Altstadt	2.389	2.450	2.464	2,6%	0,6%	3,1%
Ottenbeck	2.136	2.058	1.976	-3,6%	-4,0%	-7,5%
Hohenwedel-Schwingewiesen	6.167	6.248	6.253	1,3%	0,1%	1,4%
Stade West	3.879	3.849	3.789	-0,8%	-1,6%	-2,3%
Stade Nord	2.397	2.523	2.630	5,2%	4,2%	9,7%
Riensförde	1.110	1.781	2.328	60,4%	30,8%	109,8%
Haddorf	2.116	2.170	2.197	2,5%	1,3%	3,8%
Bützfleth	4.521	4.554	4.546	0,7%	-0,2%	0,5%
Hagen	1.636	1.640	1.627	0,2%	-0,8%	-0,6%
Wiepenkathen	4.006	3.961	3.889	-1,1%	-1,8%	-2,9%
Stade	49.714	51.337	52.314	+3,3%	+1,9%	+5,2%

Abb. 54: Kleinräumige Bevölkerungsprognose 2019 bis 2030 (Mittlere Variante)

Quelle: ALP

Für die Fertigstellungszahlen insgesamt wie auch für die Stader Bevölkerungsentwicklung zeichnet sich aus diesen bundesweiten Effekten für mehrere Jahre eine Abflachung der langfristigen Entwicklungstrends ab. Die Dynamik der Randwanderung in der Metropolregion Hamburg lässt mit dem Anschluss der A 26 an die A 7 aber dennoch erwarten, dass Stade durch die Reisezeitverkürzung dann – mehr als heute bereits – Menschen aus Hamburg und dem Umland anzieht.

Für den Markt der Ein- und Zweifamilienhäuser sind die Auswirkungen der aktuellen Kostenentwicklung noch nicht abschließend zu bewerten. Diese wird zusätzlich überlagert durch die Anforderungen der kontrovers diskutierten Gebäudeenergiegesetzesnovelle und der kommunalen Wärmeplanungen, neuer EU-Regeln zur Gebäudedämmung und durch Energiepreise, die mit CO₂-Bepreisung und Kompensation – jeder Faktor für sich

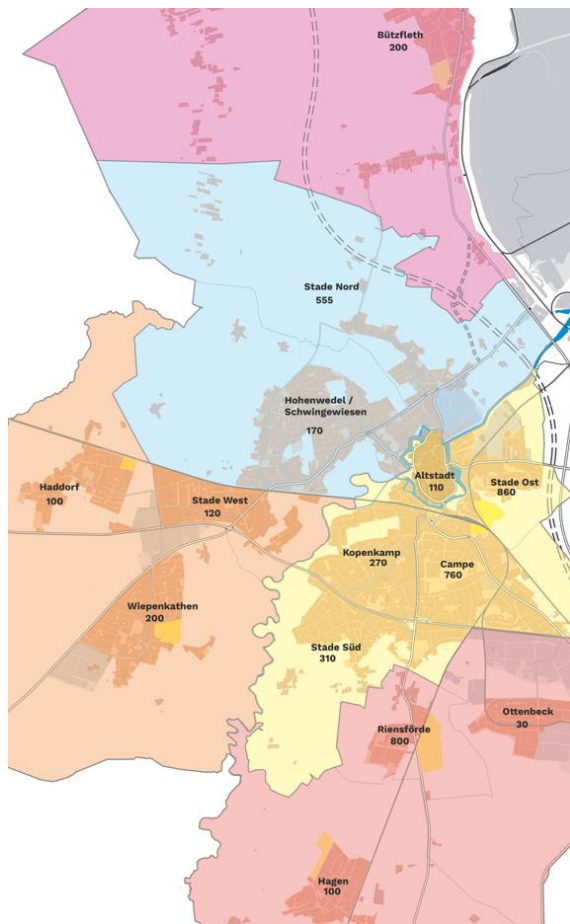
– zugleich Lenkungswirkungen entfalten werden.

Die schlichten Zahlen der Wohnbedarfsanalyse zeigen, dass die relativ gleichbleibende Nachfrage auf eine wachsende Zahl gebrauchter Ein- und Zweifamilienhäuser trifft. In der Spanne bis 2040 wird auch in Stade ein großer Teil der Babyboomer-Generation und ihrer Erben das abbezahlte Wohneigentum (meistbietend) verkaufen, um z.B. in barrierefreien Wohnraum zu wechseln. Die Erarbeitung und Umsetzung der kommunalen Wärmeplanung sowie die Bereitstellung notwendiger Fördermittel von Bund und Land werden maßgeblichen Einfluss auf die zukünftige Dynamik dieses Wohnraumsegments haben. Oder anders formuliert: die kommunale Wärmeplanung in Verbindung mit attraktiven Fördertöpfen zur Sanierung von Bestandswohnraum ist Voraussetzung dafür, dass es für Einfamilienhausbestände insbesondere der 70er bis 90er Jahre weiterhin einen Markt gibt, der durch übermä-

ßige Ausweisung von Neubaugebieten nicht gefährdet werden sollte.

4.2 Wohnbaupotentiale

Die Planungsabteilung hat alle zunächst fachlich vertretbaren Wohnbaupotentiale – nicht einzelne Baulücken – in Karten und Tabellen erfasst. Anhand der möglichen Baustrukturen wurden die jeweils realistisch ansetzbaren Wohnungszahlen und anteilig auch Ein- und Zweifamilienhäuser zusammengestellt. Enthalten sind zugleich die größeren Potentiale einer Innenentwicklung und Nachverdichtung. In Summe bilden diese Wohnbaupotentiale mit über 4.500 Wohneinheiten eine weitaus höhere Zahl ab, als zur Erfüllung des aus der Prognose bis 2040 abgeleiteten Wohnbedarfs für Umzüge und Ersatzbauten in Stade sowie den Netto-Zuzug erforderlich ist.



Die Auswahl der vorrangig umzusetzenden Bereiche ist eine der ganz grundlegenden Entscheidungen in der Stadtentwicklungsplanung. Die Vorschläge zu den Schwer-

punkten und der Reihenfolge der Umsetzung werden im Kapitel zur Siedlungs- und Freiraumstruktur dargestellt und begründet. Im Ergebnis schafft und erschließt die Stadt etwa so viele Baumöglichkeiten, wie für die jeweils kommenden 5 bis 10 Jahre benötigt werden. Das gilt grundsätzlich auch für gemischte und gewerbliche Immobilien.

Diese, auch räumlich abgebildeten Zuwächse in bestimmten Siedlungsbereichen, fließen wiederum in die Basiszahlen des Verkehrsmodells und in den Demografiemonitor für die Planung der sozialen Infrastruktur ein. Sie werden jährlich überprüft und anhand der tatsächlichen Entwicklungsgeschwindigkeit angepasst.

4.3 Rahmenbedingungen der Verkehrsprognose

Stade wird sich in seiner Stadtstruktur auch in den nächsten 20 Jahren wenig än-

dern. Radial auf die Stadt zuführende Hauptverkehrsstraßen und die außermittige Lage des Stadtzentrums werden verkehrlich ebenso prägend sein wie das starke Relief in Teilbereichen der Stadt und die südlich den Ort durchschneidende B 73. Diese Struktur, die letztlich auch der Anbindung der Umlandkommunen an das Mittelzentrum Stade dient, ist verkehrlich in den Radialstrukturen gut leistungsgerecht ausgebildet. Tangential in Ost-West-Richtung verlaufende Schienenverbindungen. Die nördlichen Industriegebiete östlich von Bützfleth entlang der Elbe werden zukünftig für neue Technologien genutzt. Teilweise wird auch die A 26 in diesem Bereich die Verkehre von der parallel verlaufenden Landesstraße übernehmen. Auch die Nordanbindung an das überregionale Verkehrsnetz wird dann umgesetzt sein. Gleichwohl haben diese Maßnahmen nur wenig Auswirkung auf das innerstädtische Verkehrsgeschehen. Die Zentralität Stades bleibt erhalten, ändern wird sich aufgrund der Autobahnanbindung das Verhalten von

Ein- und Auspendlern, die in Richtung Hamburg auf das Auto umsteigen. In diesem Rahmen sind die Verkehrsprognosen einzuordnen, die viel stärker als von den Straßenneubaumaßnahmen von Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl und Verbesserungen des ÖPNV sowie Verdichtungen der Stadtstruktur abhängen.

Die Prognose der zukünftigen Verkehrssituation ist stark von Entwicklungen abhängig, die von der Einstellung der Bevölkerung zum bevorzugten Verkehrsmittel und der Umweltziele stehen. Eine allgemeine Verkehrsmengensteigerung innerorts ist seit langer Zeit nicht mehr festzustellen. Die Anzahl der Wege und demzufolge die Bewegungsfreudigkeit des einzelnen Bürgers, der für den Verkehr verantwortlich ist, bleibt mit ca 3,1 bis 3,2 Wegen / Tag gleich. Durch die nachfolgend aufgelisteten Kriterien wird die Verkehrsmittelwahl für die jeweilige Fahrt aber beeinflussbar.

Neben den spezifischen strukturellen Entwicklungen, befindet sich die Gesellschaft aktuell in einem Transformationsprozess, welcher maßgeblichen Einfluss auf die zukünftige Entwicklung haben wird.

Durch:

- Demographischen Wandel,
- Barrierefreiheit,
- Energiewende,
- Umwelt- / Klimaschutz,
- Wertewandel,
- neue Mobilitätsformen / Rad hat Zukunft,
- Digitalisierung,
- Zurück zum lebenswerten Wohnen in Stadt und Umland,
- Inklusion / Recht auf Teilhabe

gibt es Veränderungen, die die Inanspruchnahme bestimmter Verkehrsmittel betreffen. So hat sich durch den demographischen Wandel und die erhöhte Teilnahme von mobilitätseingeschränkten Personen am Verkehrsgeschehen, die Anforderung an die Verkehrsräume deutlich

erhöht. Die Veränderung des Kfz-Bestandes hin zu größeren „autarken“ Fahrzeugen mit technischen Assistenzsystemen, führt zu einem erhöhten Platzbedarf. Die Technisierung des Fahrrades durch Elektroantrieb hat eine wesentliche Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten zur Folge, die auf den oft sehr schmalen oder kombinierten Geh- und Radwegen zu einer erheblichen Zunahme von Störungen und Unfällen führt.

Zusätzlich gewinnen bestimmte Verkehrsarten zumindest zeitweilig an Bedeutung, die Auswirkungen auf die Inanspruchnahme in den Straßenrandbereichen und auf Gehwegen haben. Hierzu gehören insbesondere E-Fahrräder und –Roller. Gleichzeitig wird das „sich fahren lassen“ in Bus und Bahn, nicht zuletzt durch das 49€-Ticket und die Unterhaltungsmaschine Handy besonders bei jungen Leuten als komfortabel entdeckt. Trotzdem ist die Anzahl der Autofahrten (dokumentiert u.a. durch eine Detailstudie zur MID für den

Landkreis) in den letzten Jahren nahezu gleich geblieben.

Deutliche Veränderungen im Verkehrsgeschehen gehen ferner von der Wohnbau- und Gewerbeflächenentwicklung aus, die durch Neuansiedlung oder Veränderung der Siedlungstätigkeiten und durch Nachverdichtung und Priorisierung der Baupotenziale entstehen. Stärkeren Einfluss auf das örtliche Verkehrsgeschehen haben besonders:

- die eingeschränkte Beweglichkeit und Reaktionszeit der älter werdenden Bevölkerung,
- die Nutzung von elektrisch unterstützten Hilfsmitteln für den Fuß- und Radverkehr wie Rollatoren, Elektrorollstühle, E-Fahrräder und -Roller auf den Gehwegen,
- der damit verbundene Anspruch und die entsprechende Forderung nach Barrierefreiheit,
- die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen elektrounterstützten Verkehrsmitteln und Fußgängern,

- die veränderten Anforderungen bspw. an Flächenbedarfe auf die in der Neufassung der EAR bereits reagiert wurde. Auch Einzelhandelsketten legen breitere Stellplätzen und Fahrgassen bei Neuplanungen an.

Um die Auswirkungen verschiedener Entwicklungen beurteilen zu können, wurde aus vorhandenen Statistiken, Prognosen, Zählungen im Zuge der Autobahnplanung und eigenen Knotenpunkt-Zählungen für Stade, ein Verkehrsmodell entwickelt, das den bestehenden und den zukünftigen Verkehr abbildet. Eingebunden sind die veränderten Siedlungsbereiche mit ihren jeweiligen Ziel- und Quellverkehren. Berücksichtigt werden die Wirkungen von bestehenden verkehrspolitischen Entscheidungen, wie den Bau der A 26, der Wischhafener Straße und der Straße Am Staatsarchiv mit der noch ausstehenden Vergrößerung des Camper Tunnels.

Im Modell können auch die Wirkungen von verbesserten Angeboten für den Radverkehr oder im ÖPNV und die Leistungsfähigkeit neuer Kreisverkehre und Knoten im Hinblick auf Auswirkungen auf Verkehrsqualität und Verkehrsmittelwahl, die Sicherheit und die Fahrzeiten untersucht werden.

5 Klimaschutz

5.1 Rahmenbedingungen

Die Anstrengungen gegen die globale Erwärmung erfordern relevante Beiträge aus allen Sektoren, um die Treibhausgasemissionen zu vermindern. Die Städte, Gemeinden und Kreise als Gebietskörperschaften verantworten selbst nur einen kleinen Teil der Emissionen. Der kommunalen Ebene kommt jedoch eine wichtige Koordinierungs- und Steuerungsfunktion zu. Sie sind am dichtesten an den Bedürfnissen Ihrer Bürgerinnen und Bürger, der ansässigen Unternehmen und gesellschaftlichen Gruppen dran. Sie bestimmen über Ihre demokratischen Gremien und über die Öffentlichkeitsbeteiligung ihrer Planverfahren die örtlichen Lebensverhältnisse und steuern damit, wie ambitioniert dabei eine nachhaltige Entwicklung verfolgt wird, um Wohlstand, Verbundenheit, Lebensqualität und Gesundheit zu sichern.

Die gesetzlichen Vorgaben der EU, der Bundesregierung und des Landes Niedersachsen erfordern von allen Adressaten der Klimaschutz- und Energiegesetzgebung große Anstrengungen. Die Treibhausgasemissionen sollen bis 2030 insgesamt auf ca. ein Drittel gesenkt werden. Klimaneutralität soll bis 2045 erreicht sein.

Klimaziele	EU	Bund	Nds.
2030	-55%	-65%	-65%
2040		-88%	-86%
2045		-100%	-100%
2050	-100%	Treibhausgase	

5.2 Klimaschutz und Energie

Die Reduktion von Treibhausgasen auf kommunaler Ebene bedeutet, den Energie- und Ressourcenverbrauch zu vermindern; beginnend bei eigenen Aktivitäten der Stadtverwaltung, aber auch mittelbar durch die Menschen und Betriebe, indem

die Voraussetzungen und Rahmenbedingungen für die Verkleinerung des CO₂-Fußabdrucks im Alltag, unterwegs, am Arbeitsplatz und in der Produktion verbessert werden. Wie mit einer vorausschauenden Verkehrsplanung die Mobilitätswende unterstützt wird, zeigt das Mobilitätskonzept. Wie mit einer flächen- und wegesparenden Stadtentwicklung zugleich gute Grundlagen entstehen, um die individuellen Wohn- und Alltagsbedürfnisse und die wirtschaftliche Entwicklung in Einklang zu bringen, und dabei mehr Lebensqualität mit weniger Verbrauch zu ermöglichen, zeigt die Siedlungs- und Freiraumplanung.

Die größte Herausforderung für die Minderung der Treibhausgase ist jedoch der hohe Verbrauch und der hohe Anteil fossiler Energien für die Wärmebereitstellung, die sich in die Bereiche Gebäudebeheizung und Prozesswärme in der Industrieproduktion unterteilt.

Aufgrund der gesetzlichen Verpflichtungen werden regelmäßige Energieberichte für

städtische Gebäude erstellt und über Daten der Kommunalen Wärmeplanung ergänzt.

Maßgeblich unterstützt und flankiert werden die kommunalen Anstrengungen zur Dekarbonisierung der Wärmeversorgung über die Preisgestaltung und -entwicklung von CO₂-Zertifikaten, über die die EU entscheidet.

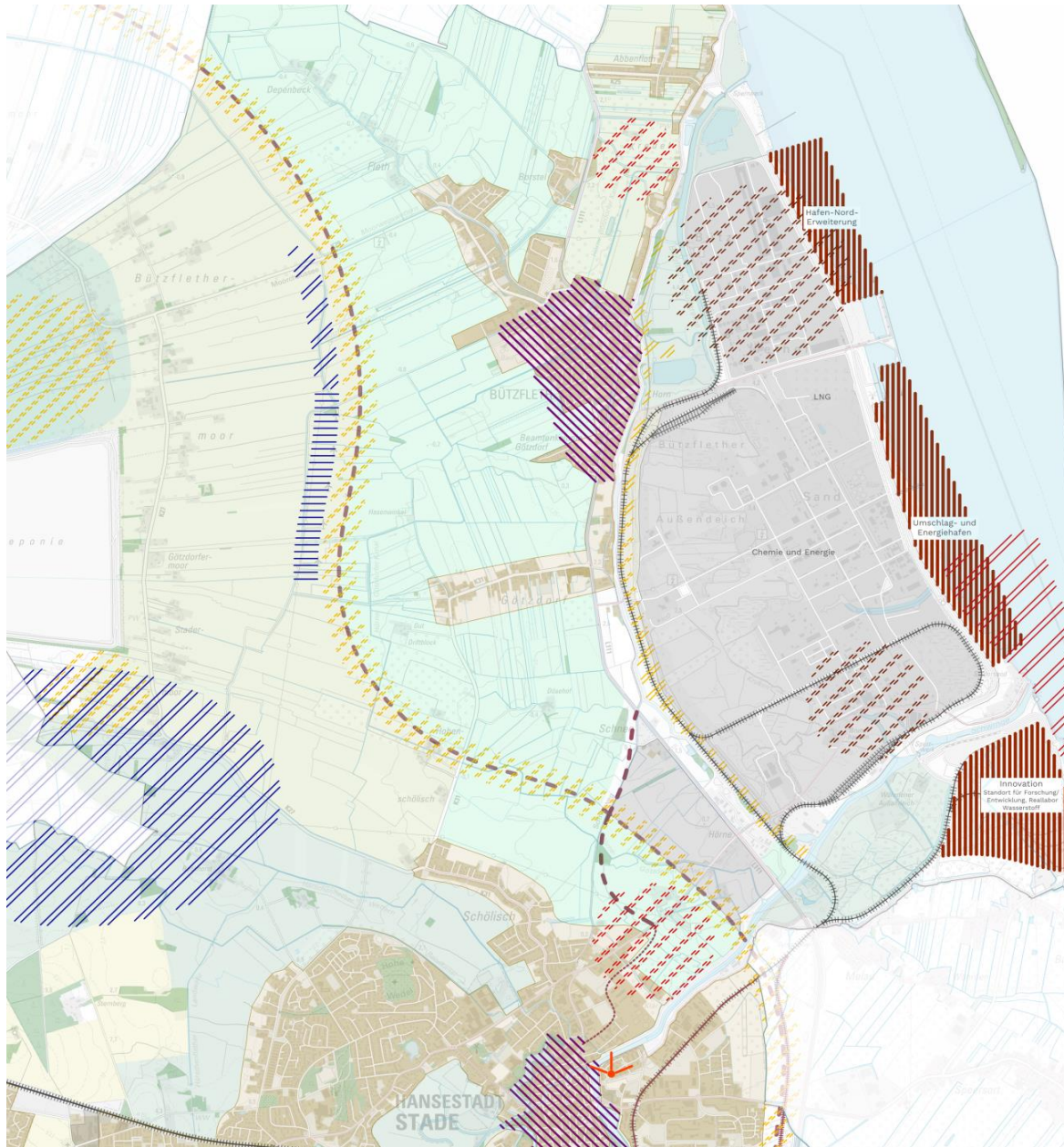
Stade ist bereits durch das Niedersächsische Klimaschutzgesetz zur Kommunalen Wärmeplanung verpflichtet.

Das Fachbüro Energielenker ist seit 2023 mit der Erstellung beauftragt. Das Projekt soll bis Ende 2024 abgeschlossen werden. Damit liegt Stade ca. 2 Jahre vor den Niedersächsischen gesetzlichen Fristen und auch vor der Auftrags-Welle, die mit der angekündigten, bundesgesetzlichen Regelung (Herbst 2023) zu erwarten ist. Zur Orientierenden Bewertung der erneuerbaren Energiepotentiale in der Stadtentwicklungsplanung wurde im ISEK eine erste Energie-Karte erstellt, die nun durch das Fachbüro überprüft wird.

Stade weist neben den Solarpotentialen im bebauten Bereich – also auf Gebäuden und Parkplätzen – die durch Eigenwirtschaftlichkeit und gesetzliche Vorgaben zur Umsetzung kommen werden, großflächige Potentiale auf Freiflächen auf. Planungsrechtlich privilegiert sind dabei die gesetzlichen bestimmten 200m-Begleitstreifen am Hauptgleis HH-Cuxhaven und an der A26. An der Autobahn jedoch nur, soweit diese im jeweiligen Abschnitt auch tatsächlich gebaut ist. Die Privilegierung ermöglicht, auf den sonst erforderlichen Bebauungsplan zu verzichten. Bestehen bleibt die Pflicht zur umweltfachlichen Prüfung und das Gewicht ggf. vorhandener geschützter Tier- und Pflanzenarten und ihrer Lebensräume, so dass nicht jede Fläche in der 200m-Zone genehmigungsfähig sein wird. Dieselbe Wichtung und Abwägung der Umweltbelange ist auch für alle übrigen Potentialflächen erforderlich. Sei es siedlungsnah oder für Moor- und Minderer-

Kommunale Wärmeplanung

Ermittelt werden die Bereiche, die für eine leitungsgebundene Wärmeversorgung (Nah- oder Fernwärme) geeignet sind. Umgekehrt wird dargestellt, in welchen Gebieten Einzelheizungen wirtschaftlicher sind, oder wo nach Prüfung des Einzelfalls kleine Zusammenschlüsse mehrerer Gebäude durch die Bauherren zu guten Lösungen führen können. In Gebieten, für die sich ein Betreiber zu Bau und Betrieb eines Netzes verpflichtet hat, kann voraussichtlich auf gesetzlicher Grundlage bis zur Inbetriebnahme im Falle eines Ausfalls bestehender (Gas)- Heizungen für die Übergangszeit eine fossil betriebene Heizung eingebaut werden. In den übrigen Gebieten gilt die Pflicht, dass eine nicht reparable Heizung durch eine zu ersetzen ist, die mindestens 65% des Wärmebedarfs aus erneuerbaren Energien bereitstellt. Die entsprechende Novelle des Gebäudeenergiegesetzes ist für den Herbst 2023 angekündigt und wird voraussichtlich noch weitere Ausnahme- und Anpassungsregeln enthalten. Auch die hier genannten Fristen und Pflichten sind noch in der politischen Willensbildung.



tragsflächen hoher ökologischer Bedeutung. Dennoch lohnt die Prüfung, da die Solarnutzung auf Freiflächen grundsätzlich kombinierbar sein kann und entsprechende Erprobungsvorhaben künftig bei der Bewertung herangezogen werden können.

Die hohe finanzielle Ertragskraft der Solarnutzung droht ansonsten landwirtschaftliche Nutzungen zu verdrängen, die aus mehreren Richtungen aufgezehrt werden und eigentlich für die Nahrungsproduktion bestimmt sind.

Bei der Erschließung siedlungsnaher PV-Potentiale erfordert die siedlungsnaher Erholung bei der weiteren Konkretisierung die Beteiligung von Rat und Öffentlichkeit.

Für die Windkraft bleibt es in Bützfleth bei den durch die regionale Raumordnung (RROP) vorbestimmten Flächen. Südlich der Rotschlammdeponie und südlich Wiepenkathen liegen Eignungsgebiete beider-

seits der Gemeindegrenze, die die Stadt zur Entwicklung mit wirtschaftlicher Bürgerbeteiligung oder durch Bürgerenergiegesellschaften vorsieht. Um dieses städtische Ziel zur Ausweitung der Windkraftnutzung im Westen und Südwesten zu unterstreichen macht die Stadt eine Flächenutzungsplanänderung zur Steuerung der Windenergie. Die begonnene Neuaufstellung des RROP wird die Windkraft ebenfalls neu ordnen.

Als weitere Energieressourcen rücken Abwärme der Industriebetriebe, aber auch Umweltwärme aus dem gereinigten Klärwerkswasser, den Flüssen Schwinge, Elbe und weiteren Oberflächengewässern in den Focus. Umweltwärme kann durch Großwärmepumpen auf eine für das Heizen mit Fernwärme geeignete Vorlauftemperatur gebracht werden.

Für die Region noch wenig erforscht ist die Tiefengeothermie. Eine Eignungszone liegt südlich von Hagen, außerhalb der Stade

prägenden Salzvorkommen. Für die Erkundung sind Absicherungen durch Fördermittel oder Ausfallbürgschaften erforderlich, da Fehlbohrungen rasch hohe Verluste bedeuten können.

Neben der Energiegewinnung spielt die Zwischenspeicherung eine wachsende Rolle. Wärme kann über längere Zeit in großen über- oder unterirdischen Wasserspeichern eingelagert werden. Überschussstrom kann mit Elektrolyse zur Wasserstoffherzeugung genutzt werden: je-

ne „sowieso da“ Strommengen aus den erneuerbaren Quellen, die andernfalls zeitweise zum Schutz der Netze abgeschaltet werden müssten.

Die verschiedenen großtechnischen Anwendungen von Wasserstoff und die Verknüpfung mit Fahrzeugbau und CFK-Werkstoffen ist Gegenstand großer Fördervorhaben der angewandten Forschung, an denen Stade beteiligt ist. Auch für den Standortbereich zwischen Schwinge und

Energiekonzept Altstadt

Das Integrierte energetische Quartierskonzept IEQK im KfW-Programm 432 zeigt die nachhaltigen Entwicklungsmöglichkeiten für die Altstadt unter den Aspekten Klimaschutz und Energie auf. Als Schwerpunkt wurde zum einen aufgezeigt, in welchem Umfang und mit welchen Maßnahmen der Energieverbrauch unterschiedlicher Gebäudetypen gesenkt werden kann. Für den verbleibenden Heizbedarf wurde zum anderen ein Konzept für den schrittweisen Aufbau einer Nahwärmeversorgung erarbeitet. Hierbei werden für bis zu drei Energiezentralen verschiedene klimaneutrale Energiequellen in Ansatz gebracht – unter anderem Holzhackschnitzel und Umweltwärme aus Schwinge und Abstrom der Kläranlage. Im nächsten Schritt wird für die Gebäudesanierung zur Gebäudeeigentümerberatung ein Sanierungsmanagement eingerichtet. Das Wärmenetz Altstadt wird in einer Machbarkeitsstudie sehr viel genauer ausgearbeitet, um Bau und Betrieb ausschreiben zu können. Für Studie und späteren Bau gibt es die Bundesförderung effiziente Wärmenetze (BEW).

Hollern-Twielenfleth sind entsprechende Entwicklungsvorhaben auf Initiative der Energieunternehmen für ihre Eigentumsflächen in Vorbereitung.

Nachrichtlich eingetragen sind ferner die Standortbereiche der Energieumschlagsanlagen für LNG und später andere technische Gase, Wasserstoff und Ammoniak etc., die derzeit dort im Bau sind oder in der Genehmigung stehen. Sie werden zukünftig eine wichtige Importquelle für erneuerbare Energie darstellen, die auch für die Einhaltung lokaler Klimaschutzziele von Bedeutung sein können.

Energiekonzept öffentliche Gebäude (Gebäudewirtschaft Stade, GWS)

Auch für die öffentlichen Gebäude gelten die Klimaziele: Den Heizenergiebedarf durch Gebäudesanierung senken; durch neue Heiztechnik den Anteil erneuerbarer Energien und die Effizienz steigern. Neue Fenster und weitere Dämmmaßnahmen werden meist mit der Gebäudeunterhaltung kombiniert angegangen, so dass eine schrittweise, abgestimmte Umsetzung Gesamtkosten spart – das ist zugleich ein Aufgabenpaket, das viele Jahre beansprucht, um zu wirken.

In der Heiztechnik können demgegenüber schnellere Erfolge für die CO₂-Reduktion erzielt werden. Zugleich bedeutet weniger Erdgasverbrauch verringerte Verbrauchskosten, was erheblich zur Amortisation der Investitionen beiträgt.

Aus der Analyse der Anlagen mit den größten Einzelverbräuchen wurden diejenigen ermittelt, für die mit einer Umstellung der Heiztechnik der größte Effekt für Klima und Verbrauchskosten erzielt werden kann.

Angeführt von der größten Einzelverbrauchsstelle IGS (Integrierte Gesamtschule) werden mit einem ersten Investitionspaket von 5,1 Mio € in den kommenden Jahren 9 Gasheizungen für 14 Gebäude durch neue, effiziente Anlagen ersetzt. Berechnet sind hieraus Einsparungen von 2.450 t CO₂-eq. / Jahr. Dabei wird für jede Situation die geeignetste Kombination unterschiedlicher Energieträger ermittelt und umgesetzt: An der IGS z.B. Hackschnitzel aus Holzabfällen des stadteigenen Grünschnitts.

Mit den nachgezogenen Dämmmaßnahmen werden Heizkapazitäten für weitere Heizbedarfe in der Nachbarschaft frei, so dass weitere (Wohn-) Gebäude angeschlossen werden können.

und Energiekonzepte INKEK zu den Klimafolgen in den dichter bebauten Bereichen von Stade bestätigt. Sie sollen im dargestellten Umfang des ISEK in jedem Fall geschützt und in ihrer Wirkung für Luftaustausch und Kaltluftentstehung in der Stadt erhalten werden.

6.1.1 Bisherige planerische Ausrichtung

Die Stadtentwicklungsplanung orientiert sich auch in Stade nicht erst jetzt an den bekannten Nachhaltigkeitszielen, die Eingang in die einschlägigen Gesetze gefunden haben und den stetig fortgeschriebenen Kanon der Planungs- und Abwägungsdirektiven in Deutschland bilden. Sie berücksichtigt dabei die Rahmensetzungen der Landesplanung und der Regionalen Raumordnung. Der Flächennutzungsplan reicht konzeptionell 50 Jahre zurück in die Zeit der großen, elbseitigen Industrieansiedlungen. Durch zahlreiche Änderungen ist er für seine verbliebenen Steue-

Bodenvorratspolitik

Neben unserer Stadtentwicklungsplanung ISEK und den Steuerungsinstrumenten des Baugesetzbuchs über Bauleitplanung und Sanierung, sowie der Nutzung der Instrumente des Vorkaufsrechts, der freihändigen und verfahrensgeführten Bodenordnung oder Flurbereinigung nutzt die Hansestadt Stade seit vielen Dekaden mit großer Kontinuität ihre Möglichkeiten des strategisch vorausschauenden Grunderwerbs. Die Bodenbevorratung dient - bisweilen 10 bis 20 Jahre im Voraus - einerseits der unmittelbaren Vorbereitung neuer Erschließungsbereiche für Wohn-, Misch- und Gewerbegebiete. Zugleich werden die entsprechend erforderlichen Ausgleichs- und Kompensationspoolflächen systematisch erworben und vorbereitet. Der strategische Grunderwerb stellt aber auch Tausch- und Neuordnungsflächen bereit, um mit den Landwirten und übrigen Eigentümern zu einem guten Interessenausgleich in den Planungsbereichen kommen zu können. Hierzu zählen auch größere Verkehrsinfrastrukturen wie die Industriegleisverlegung im stadtnahen Bauabschnitt der A 26.

Nicht zuletzt verfügt die Stadt in den vorhandenen Siedlungsbereichen über Flächenreserven, um Standorterweiterungen und Ergänzungen für die soziale Infrastruktur abzusichern, oder z.B. Altenwohn- und Pflegeeinrichtungen möglichst in den vorhandenen Stadt- und Ortsteilzentren Standorte anbieten zu können.

Bodenbevorratung bindet Kapital, ist aber über die Laufzeit der damit ermöglichten Vorhaben werthaltig, weil die Wertsteigerung durch Baurecht und Erschließung die Vorhaltekosten regelmäßig übersteigt. Die Eigenentwicklung und Vermarktung durch die Liegenschaftsverwaltung oder eine städtische Tochtergesellschaft, schaltet zugleich die Margen privater Entwicklungsgesellschaften aus und schafft damit Spielräume z.B. für eine soziale Staffelung der Verkaufspreise oder die Finanzierung zusätzlicher Infrastrukturausstattung.

rungsfunktionen hinreichend aktuell und weiter gültig.

Statt einer Neuaufstellung des FNP wird mit dem Stadtentwicklungskonzept Stade 2040 – ISEK+VEP ein neuer, flexibler Ordnungsrahmen geschaffen, der die Herausforderungen des Stadtumbaus in den verschiedenen Handlungsfeldern berücksichtigt. Stärker als bisher wird dabei eine Optimierung der baulichen Flächennutzung in Stade im Sinne einer kompakten und gemischten Stadt angestrebt, die Immissionskonflikte nicht allein nach dem Trennungsprinzip bewältigt. Das dichtere Nebeneinander unterschiedlicher Nutzungen erfordert im direkten Austauschverhältnis wechselseitige Rücksichtnahme.

Gut geplant zahlt die kompakte und gemischte Stadt auf das Konto der Lebensqualität der Stader Bevölkerung in mehrfacher Hinsicht mit positivem Saldo ein. Kompakte und gemischte Siedlungsstrukturen mit kurzen Entfernungen zu Einkauf,

Kita, Arzt erfordern weniger Alltagsverkehr. Sie sind leichter mit einem guten ÖPNV-Angebot zu bedienen. Kürzere Wege unterstützen Fuß und Rad. Damit stärkt die richtige Siedlungsentwicklung die Mobilitätswende; sie hilft, die Verkehrsleistung im Umweltverbund zu erhöhen.

Ein zurückgehender Anteil des KFZ-Verkehrs in der Aufteilung der Verkehrs-

leistung auf einzelnen Verkehrsarten (Modal Split) vermindert zugleich Verkehrslärm, Emissionen und Gefährdungen schwächerer Verkehrsteilnehmer. Zugleich sollen gemischte Nutzungsstrukturen den Flächenverbrauch für KFZ-Stellplätze verringern, da diese im Tagesverlauf wechselnd belegt werden können (vgl. Mobilitätskonzept).

Altstadtsanierung und Wallanlagen

Parallel zur Stadtentwicklungsplanung Stade 2040 – ISEK+VEP konnten wichtige Teilbereiche der Historischen Altstadt erneut in die Städtebauförderung aufgenommen werden - gemeinsam mit den umliegenden Wallanlagen. Ergänzend kommen mehrere Ad-hoc-Programme zur Pandemiefolgenabwehr zum Tragen (derzeit „Zukunftsräume Niedersachsen“ und „Perspektive Innenstadt“). Die qualitative Aufwertung der Altstadt erfolgt sowohl durch Einzelförderung privater Bauvorhaben für denkmalgeschützte und besonders stadtbildprägende Gebäude, als auch durch die umfassende Neugestaltung von Straßen, Plätzen, Gewässer und Freiflächen. Die Altstadt soll damit auch in ihren Funktionen für Handel, Dienstleistungen, Tourismus und Wohnen weiter gestärkt werden. Zugleich ist sie Pilotbereich der Energiewende. Die Anforderungen an Erreichbarkeit und Mobilität, für die ISEK und VEP auch für die Altstadt und ihre Umgebung wichtige Maßnahmen vorsehen, wird über einen entsprechenden Fachbeitrag im Rahmenplan der Altstadtsanierung verzahnt. Mehrere Schlüsselvorhaben des ISEK stehen in engem Bezug zu Altstadt und Wallanlagen.

Mit den Analyse- und Prognoseinstrumenten zu Bevölkerung, Wohnbedarf und Mobilitätsentwicklung wurden die Anforderungen an die künftige Neubautätigkeit für Siedlungsbereiche und Verkehrsanlagen formuliert: Welche Wohnangebote fehlen in Stade besonders? Was muss im Verkehr passieren?

Die Vorteile der aus dem Klima- und Landschaftsschutz abgeleiteten, gemischten und kompakten Stadt führen zu einer klaren Priorisierung in der Art, Auswahl und Reihenfolge der Neubaubereiche.

Mit der aus Verwaltung und Ratspolitik besetzten Lenkungsrunde, die den Erarbeitungsprozess von ISEK und VEP begleitete, wurden im Laufe des Planungsprozesses die vorrangigen Neubaubereiche mehrfach rückgekoppelt sowie im Fachausschuss und in der Öffentlichkeitsbeteiligung erörtert.

6.1.2 Fortführung des Stadtumbaus im Umfeld der historischen Altstadt

Mit den Bereichen Benedixland und Mineralölwerk im Bahnhofsumfeld, der Harschenflether Vorstadt und dem einstigen Standort der Fa. Gebrüder Schmidt Gummwarenfabrik können mit verdichteten Bauformen sowohl gemischte, urbane, als auch stärker auf das Wohnen orientierte Standorte in der laufenden Dekade bis 2030 realisiert werden. Sie leisten mit insgesamt mehr als 600 Wohnungen in dieser Phase einen wichtigen Beitrag zur Bedarfsdeckung der wachsenden Zahl der Ein- und Zweipersonenhaushalte.

Diese großen Bereiche des Stadtumbaus und innenstadtnahen Siedlungserweiterung weisen selbst und in ihrem Umfeld eine sehr gute Versorgungsstruktur auf und stärken damit die Stadt der kurzen Wege. Die Nähe zu Bahnhof und Innenstadt trägt zur Verkehrsminimierung bei. Sie sind gut mit den großen Naherholungs- und Freiraumbereichen für den kleinklima-

tischen Hitzeausgleich vernetzt und haben direkten Bezug zu den Haupt- und Ergänzungsrouten des Radverkehrskonzeptes.

Nördlich der Altländer Straße zeichnet sich für die Folgejahre bis 2040 ein weiterer Stadtumbaubereich ab, der mit Ausnahme des Industriegleises 1263 im Zuge des Baus der A26 den innenstadtnahen Stadtumbau komplettieren kann und zugleich die Einbettung des Altländer Viertels in die umliegenden Stadt- und Landschaftsräume stärkt.

6.1.3 Campe

Die weit fortgeschrittene Bebauung des ehemaligen Festplatzes und die zusätzlichen Wohnungen im Bereich der Stader Höfe haben die Weiterentwicklung des Stadtteils geprägt – und zugleich die Diskussion um die Zukunft der Camper Höhe. Das Werkstattverfahren hat die Bedeutung der Sport- und Freiflächen für den Stadtteil deutlich herausgearbeitet. Das 3-Zonen-Konzept ist Grundlage des aktuellen, er-

neuten Förderantrags. Es wird im Rahmen der gleichnamigen Schlüsselmaßnahme weiterentwickelt, die zusätzlich die Schulbereiche und das Solemio umfasst.

Der Focus auf die Freiraumentwicklung wird zusätzlich durch die Verknüpfung mit den weiteren Landschaftsbereichen und die Grünvernetzung zwischen den Stadtteilen gestärkt.

Weitere Wohngebäude und eine 5-Gruppen – Kita an der Salinenstraße bringen die Festplatz-Entwicklung zum Abschluss. Sie nutzen die sehr gute Versorgung und die Nähe zu Bahnhof und Innenstadt ebenso wie die geplante Folgebebauung für das Finanzamt an der Harburger Straße. Eine Umstrukturierung der heutigen KVG-Betriebsfläche an der Harburger Straße ist kein aktives Ziel der Stadt. Das Potential ist lediglich für den langfristigen Planungsausblick benannt, um die grundsätzliche Eignung zu benennen, falls die KVG einmal Standortveränderungen betreiben will. Im Mobilitätskon-



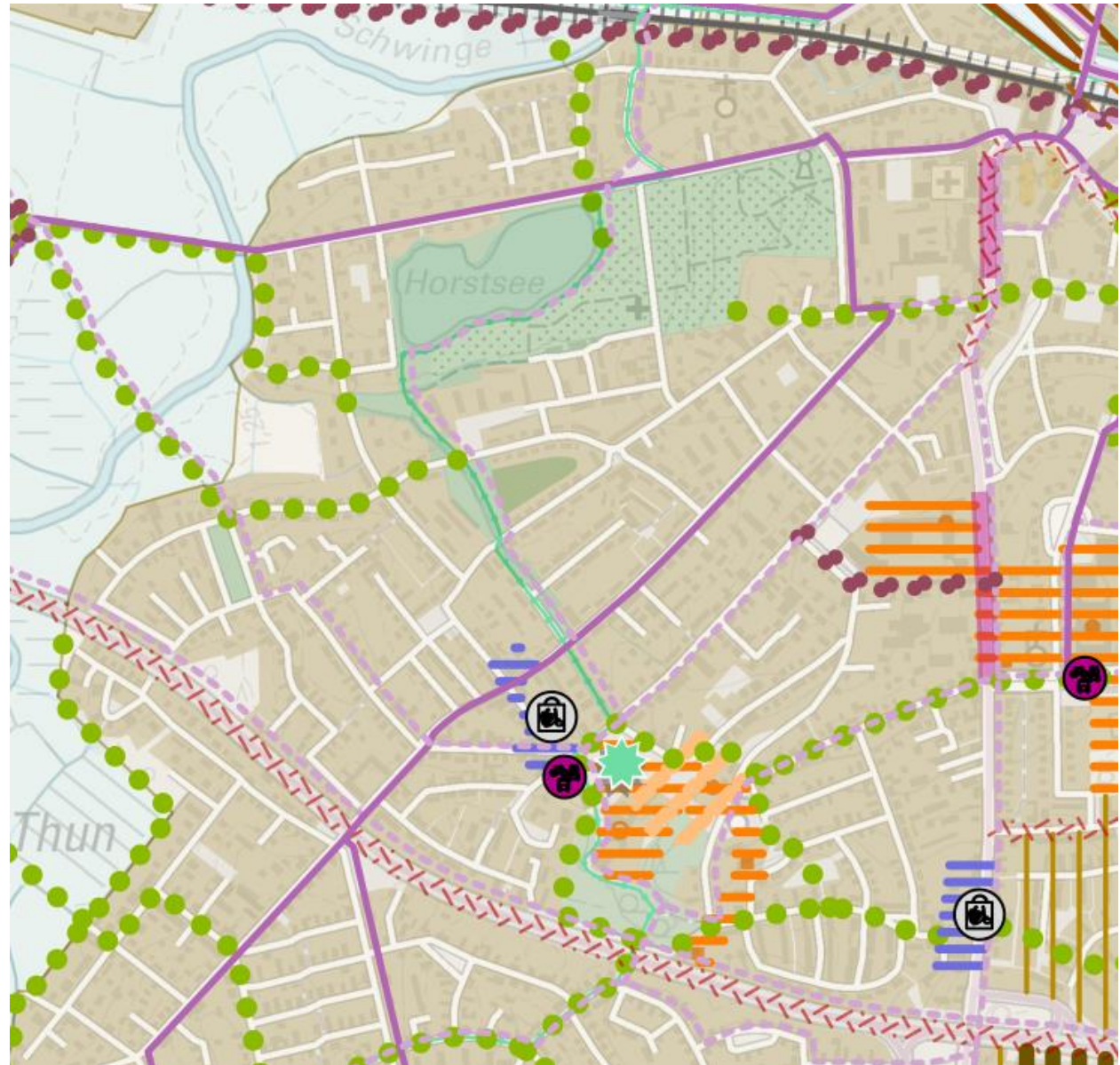
zept liegt ein besonderer Focus auf dem dortigen Teil der Harburger Straße. Der geplante Umbau des Straßenprofils und seine Vorteile für bestehende und künftige Nutzungen werden dort genauer beschrieben.

6.1.4 Kopenkamp

Die Entwicklung des Stadtteils wird durch die zahlreichen sozialräumlichen und auch

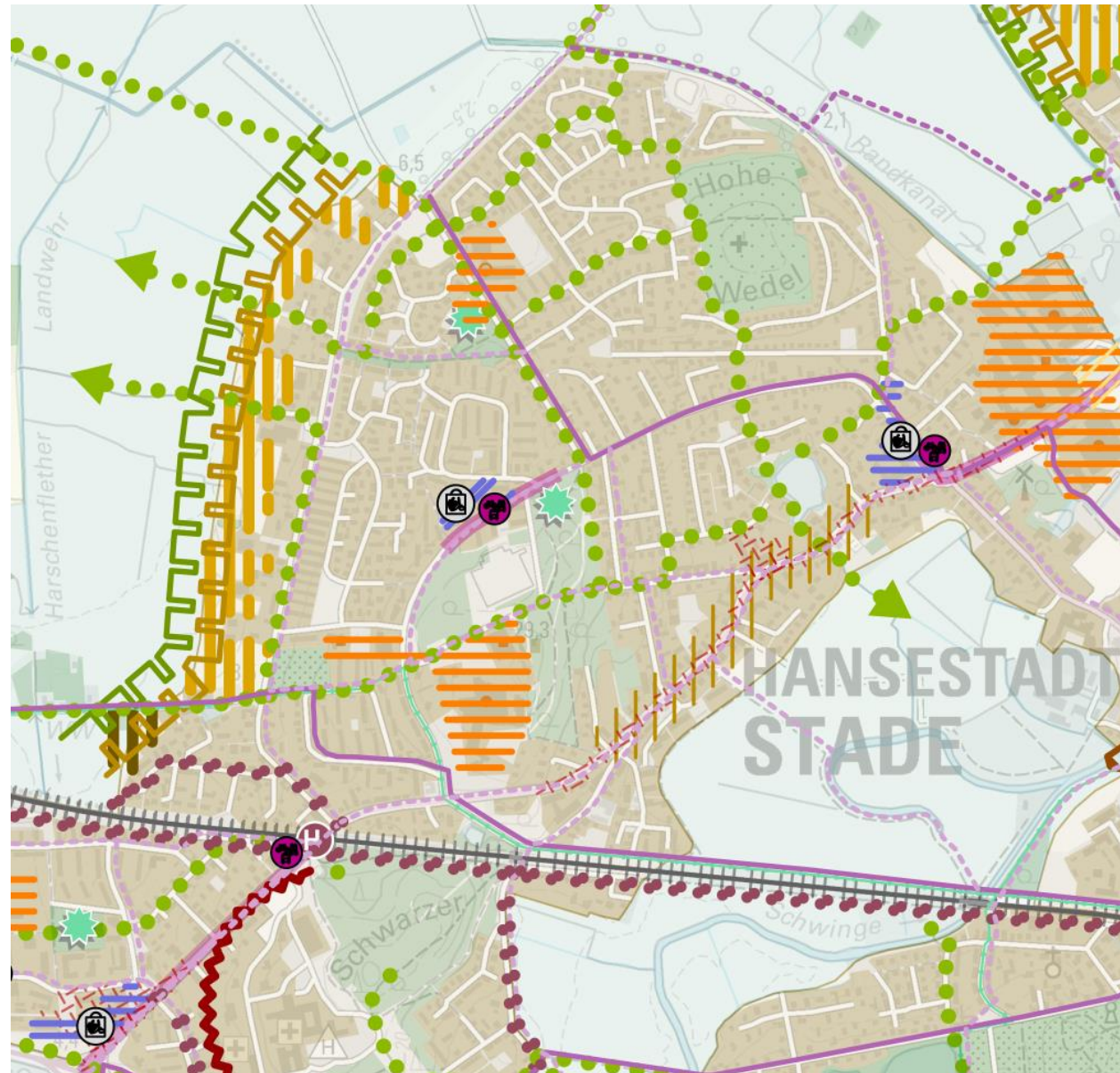
baulichen Aktivitäten der Wohnstätte maßgeblich vorgebracht. Doch auch Private haben – insbesondere an der Thuner Straße – mit mehreren Neubauvorhaben die Nachverdichtung in diesem Bereich geprägt. Der Platz für künftigen Wohnungsbau beschränkt sich auf nur mehr wenige Baulücken und Ersatzbaumöglichkeiten. Für eine gute Weiterentwicklung dieses Stadtteils liegen künftige Schwer-

punkte auf der Qualität der Freiräume und Straßen. Mehrere Vorrang- und Ergänzungsrouten des Radwegekonzepts verbinden den Kopenkamp mit dem Zentrum und den weiteren Stadtbereichen im Süden und Westen. Die Umsetzung wird für alle Verkehrsarten und auch das Parken nicht ohne Veränderungen bleiben; gut abgewogene Lösungen werden gemeinsam entwickelt. Wenig direkten Einfluss hat die Stadt auf den Erfolg von Handel und Dienstleistungen. Der Stadtteil und sein Versorgungsbereich rund um die südliche Thuner Straße wird durch mindestens einen Mobilitätsanker gestärkt. Nicht zuletzt können vorhandene Gebäude (z.B. bisherigen Pestalozzi-Grundschule) für Gemeinwesenarbeit mit genutzt und umstrukturiert werden. Die vorhandenen Fußwege- und Freiraumstrukturen sind weiter auszubauen und besser mit Campe und der Harsefelder Straße zu verbinden um die dortigen Nahversorgungsbereiche für beide Stadtteile besser einzubinden.



6.1.5 Hohenwedel

Auch für den Hohenwedel sind Antworten auf Alterung und Generationswechsel gefordert. Zwar ist die weitere bauliche Entwicklung auf wenige Baulücken und auf Nachverdichtungsvorhaben nach Abriss beschränkt; Die Vorhaben der letzten Jahre an der Bremervörder Straße unterstreichen zugleich Potential und Bedarf. Die Versorgung mit Lebensmitteln kann nur für Teilbereiche über den vorhandenen, relativ kleinen Lebensmittelmarkt abgedeckt werden. Aus öffentlichem Eigentum ist kein geeigneter Standort für einen Ersatzneubau ersichtlich, so dass zunächst nur die Stärkung des Bestands durch gute Erreichbarkeit und neue Mobilitätsangebote bleibt. Die Eigentumsstrukturen an der Bremervörder Straße erschweren die Ansiedlung eines Vollsortimenters, sollten sich aber Möglichkeiten zur Realisierung durch z.B. Eigentümerwechsel und / oder Grundstücksneuordnungen eröffnen, wird verwaltungsseitig nach Kräften unterstützt werden.



Eine weitere Besiedelung westlich der Straße am Hohenwedel genießt im ISEK keine Priorität; sie wird wie in den Dekaden davor von den vorrangigen Schutzbedürfnissen der landwirtschaftlichen Betriebe stark eingeschränkt; Die Verzahnung mit den vorgelagerten Landschaftsräumen ist vorrangig zu beachten. Bei kleinräumigen Änderungen ist die Zugänglichkeit für Erholungssuchende des Nahbereichs zu berücksichtigen. Aufbauend auf die vorhandenen Wald- und Friedhofsflächen und das vorhandene Wegenetz sind die straßenunabhängigen Verbindungen und Grünstrukturen zu stärken und möglichst barrierefrei für Fuß und Rad auszubauen.

6.1.6 Freiraumkonzept innere Stadt

Die großen Talräume und Grünkeile reichen in die Stadt hinein, gliedern sie seit jeher und tragen zur Unterscheidbarkeit und Identität der Stadt- und Ortsteile bei. Die positiven klimatischen Effekte wurden bereits erwähnt. Die Grünkeile sind zugleich Zäsuren und Verkehrsbarrieren, die



der Netzbildung der Straßen und Wege ihren Stempel aufdrücken und uns zu Umwegen zwingen. Darin liegt zugleich eine

Chance, weil schon heute der Fuß- und Radverkehr mehr Brücken und direktere Wege nutzen kann und damit Wegezeit-

vorteile genießt. Der Ausbau und die Integration der Rad- und Fußwege in den Schwingewiesen, den Schölischer Wiesen und im Benedixland sind daher zugleich wichtige Bestandteile der Freiraumplanung und des Mobilitätskonzepts. Dazu zählen ausreichende Breiten und feste, ganzjährig gut befahrbare Beläge auf den wichtigsten Relationen.

Gleichzeitig dienen die innerstädtischen Grünkeile in unterschiedlich starker Ausprägung dem Biotop- und Artenschutz, so dass hochfrequentierte Bereiche von Ruhe-zonen abzugrenzen sind – was in Abstufung auch für den Angelsport gilt.

Mit zunehmender Nähe zur Innenstadt dominieren die Nutzungen für Freizeit, Wassersport, Kultur und Tourismus. In den kommenden Jahren werden Burggraben, Wallanlagen und Vorwerke im Zuge der Innenstadtsanierung noch prägnanter und ausdifferenzierter zum Stadtpark weiterentwickelt. Erleninsel-Spielplatz, Museumsinsel und SUP-Club lassen heute schon die Richtung erkennen. Auch die weiteren Bereiche mit Bürgerpark, Guldenssternbastion, Holz- und Stadthafen haben noch viel Potential für Freizeit und Tourismus auf der einen, Naherholung und Naturerleben auf der anderen Seite.

Die Ausdifferenzierung intensiver Nutzung durch die Menschen und geschützter Lebensräume für Flora und Fauna andererseits gilt in gleicher Weise für das Benedixland und die Schölischer Wiesen. Das Freizeitwegenetz an den Hollerner Moorwettern und der anschließende, neue Kompensationspool markieren intensiver genutzte und ruhigere Bereiche. Die Harschenflether Wettern und die Schölischer Wiesen werden durch den bevorstehenden Wegebau auf vorhandenen Trassen nicht stärker belastet.

Der Unterlauf der Schwinge unterscheidet sich als Bundeswasserstraße durch Eindeichung, Sperrwerk und Klappbrücke, sowie die angrenzenden, überwiegend gewerblich- industriellen Nutzungen. Hier lässt sich der Gewässerraum in weiten Abschnitten nur durch Wege auf und am Deich erlebbar machen, die zugleich den Elberadwanderweg stärken. Eine zusätzliche Schwingequerung müsste als Klappbrücke realisiert werden, eine attraktive

Konzeptvergaben

Aufbauend auf die Entwicklung stadteigener Bauflächen bewährt sich die Vergabe der Grundstücke nach mehreren Entscheidungskriterien. Neben dem Kaufpreis werden eine hochwertige, die Umgebung beachtende Architektur und Freiraumplanung, oft auch besondere Leistungen in der Energieeffizienz und im Klimaschutz, oder innovative Wohnformen und Grundrisse gewertet. Stets gilt für den Wohnungsbau ein preiswerter Anteil von 20 % (Startmiete derzeit bei ca. 9 € / qm). Ein Auswahlgremium wertet die Analysen der Vorprüfung. Damit wird ein hohes Maß an Transparenz und regelmäßig auch eine hohe Gestalt- und Nutzungsqualität erreicht.

Option bestünde auf Höhe der Straßen In der Hörne/Am Bullenhof, die aber absehbar kaum die hohen Kosten rechtfertigen kann.

Zwischen Gleisbrücke und Mehrlau kann ein großer Teil Freiflächen als weiterer Kompensationspool und damit zugleich als Schutzabstand / Immissionsschutz zu den Siedlungsbereichen von Hollern-Twielenfleth dauerhaft gesichert werden; Landkreis und Stadt besitzen hier bereits große Flächen.

Von alters her dienen die großen Talräume auch der Pufferung und Regulierung des Wassersabflusses. Ihr Schutz ist damit zugleich in Zeiten zunehmender Starkregenereignisse eine wichtige Voraussetzung, um tragfähige Antworten auf die Herausforderungen wachsender Klimarisiken und -folgen entwickeln zu können.

6.1.7 Heidesiedlung 2.0

Der größte Einzelbeitrag zur Deckung des Wohnungsbedarfs ergänzt die vor ca. 12



Jahren begonnene Entwicklung von Riensförde zu einem eigenständigen Stadtteil für alle Generationen. Altenpflegeheim „Haus Heidbeck“, barrierefreie Altenwohnungen, Apotheke, Supermarkt - und nun mit dem Bildungscampus Riensförde (BCR) auch Kita, Hort, Grund- und Oberschule sowie Sporthalle. In der Heidesiedlung 2.0 werden mit den beiden Bauabschnitten östlich der Harsefelder Straße L 124 weitere, wichtige Bausteine hinzugefügt. Bis zu 1.200 Menschen werden in den kommenden 10 Jahren dort ein neues Zuhause finden; in modernem Geschosswohnungsbau, Reihen- und Stadthäusern. Das in der Region mit Nachdruck verfolgte Ziel der Reaktivierung der Bahnstrecke nach Bremervörde (und weiter bis Bremen) bedeutet für den Teilraum Süd eine weitere Attraktivitätssteigerung und wird für eine relevante Stärkung des Umweltverbunds - insbesondere durch die planerisch bereits „mitgedachte“ Haltestelle am BCR - sorgen.



Die ökologische und naturräumliche Weiterentwicklung des Heidbeck-Talraums steht stellvertretend für die sorgfältige Einbettung des Stadtteils in die angrenzenden, wertvollen Natur- und Landschaftsräume.

6.1.8 Hagen

Der Ortsteil Hagen profitiert in besonderer Weise von den komplettierten Angeboten in Riensförde – sie liegen in unter 2km direkter Radwegentfernung, aufgereiht am Hagener Stadtweg. Zugleich weckt diese Entwicklungsdynamik Befürchtungen, als Ortsteil selbst weitere Funktionen zu verlieren. Für Grundschule, Kita und Sport (vgl. Soziale Infrastruktur) sind keine Schließungsabsichten erkennbar. Eine kleinteilige Nahversorgung des täglichen Bedarfs (z.B. Bäcker) setzt eine örtlichen Nachfrage und Kundenbindung voraus; hierauf haben öffentliche Planungsträger keinen Einfluss.

Mit der noch bestehenden historischen Dorfkernbebauung und den dazugehörigen



Stade 2040

Grünstrukturen besteht ein dörflicher Mittelpunkt, der insbesondere in seiner sozialen Funktion gestärkt werden soll. Hierzu ist vorgesehen, die Spiel- und Freizeitanflächen quantitativ und qualitativ auf die Bereiche an und um den Ortskern zu konzentrieren.

In der Bürgerbeteiligung wurde neben mehr ÖPNV- und Mobilitätsangeboten mehrfach der Bedarf seniorengerechten Wohnens und ergänzender Pflegeangebote benannt, um die Ortskernfunktionen zu ergänzen und soziale Bindungen zu erhalten. Wie in der Wohnbedarfsanalyse und hier zur Siedlungs- und Freiraumentwicklung eingangs skizziert, würde die übermäßige Ausweisung von Neubaugebieten an den Rändern der Stadt zu Leerstand im Bestand und mehr motorisierten Individualverkehr führen. Die Angestrebte Realisierung eines (Bedarfs-)Haltepunktes der Regionalbahn in Hagen kann Investitionsimpulse zur Schaffung altengerechten Wohnraums auslösen und somit die Eigenentwicklung des Ortsteils stärken, in-

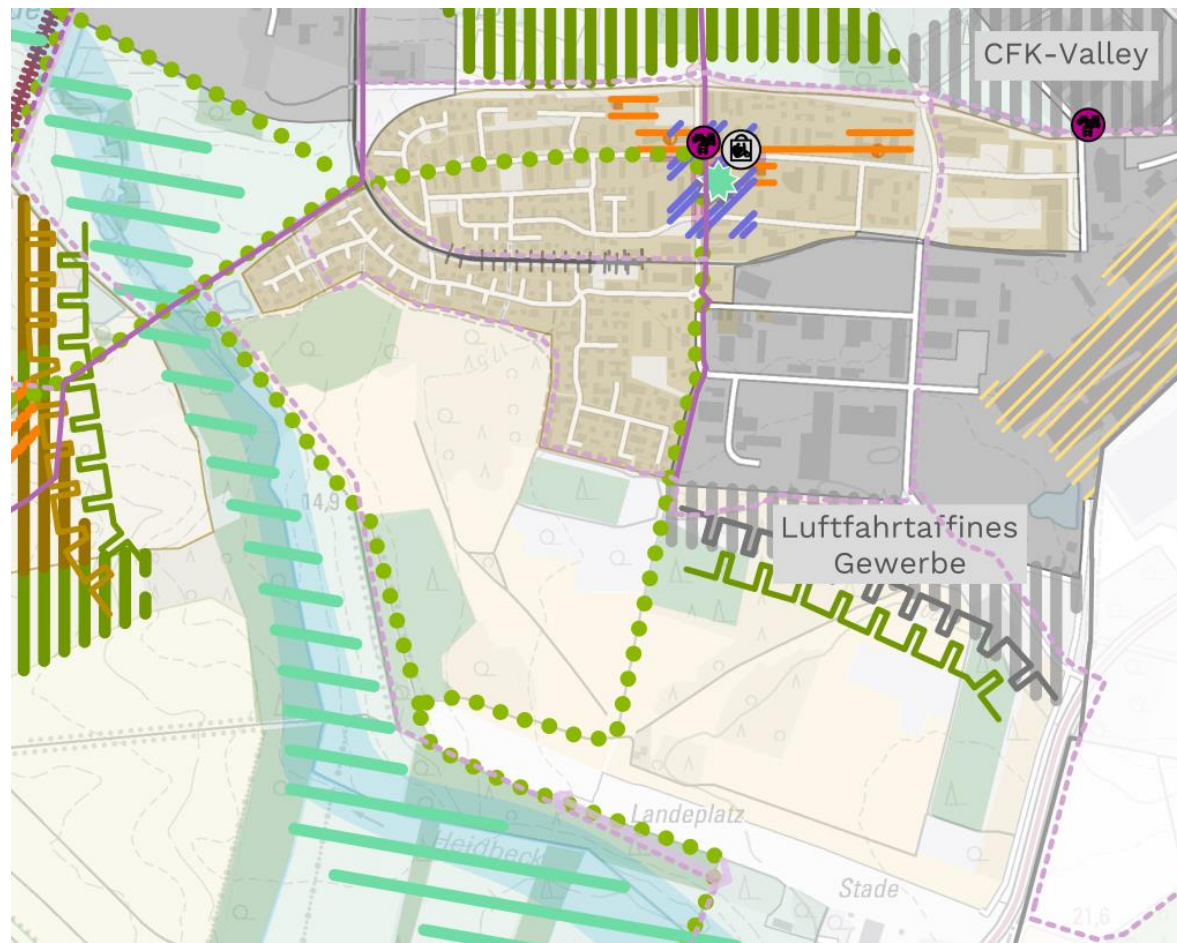
dem die alteingesessene Bevölkerung innerhalb des Ortsteils in barrierefreien Wohnraum umzieht und der leergezogene Wohnraum im Bestand durch junge Menschen bezogen wird. Darüber hinaus sind in Hagen entlang der Kirchfeldstraße Flä-

Stadtentwicklungskonzept der kompakten, gemischten Stadt

chenpotenziale für eine behutsame Ortsrandarrondierung verfügbar.

6.1.9 Ottenbeck

Wie im Analyseteil kurz dargelegt, ist die sehr erfolgreiche Entwicklung der ehema-



ligen Kaserne weitgehend abgeschlossen. Es geht daher für Ottenbeck um die qualitative Weiterentwicklung der Faktoren, die den Stadtteil bereits heute positiv prägen: Gute Infrastruktur und enge Vernetzung mit den Freiraumstrukturen und Kompletierung der Mobilitätsangebote. Das städtische Gebäude des ehemaligen Sozialamtes – aktuell für Ukrainische Kriegsvertriebene genutzt – ist grundsätzlich für zusätzliche, barrierefreie Wohnungen als Folge Nutzung geeignet, um damit auch hier den Generationswechsel im Stadtteil zu unterstützen. Weiterhin muss es das planerische Ziel sein, einen Lebensmittelmarkt anzusiedeln – eine Zielstellung, die auch im Einzelhandelskonzept hinterlegt ist, aber angesichts der Randlage Ottenbecks eine Herausforderung bleibt.

6.1.10 Freiraumkonzept Süd

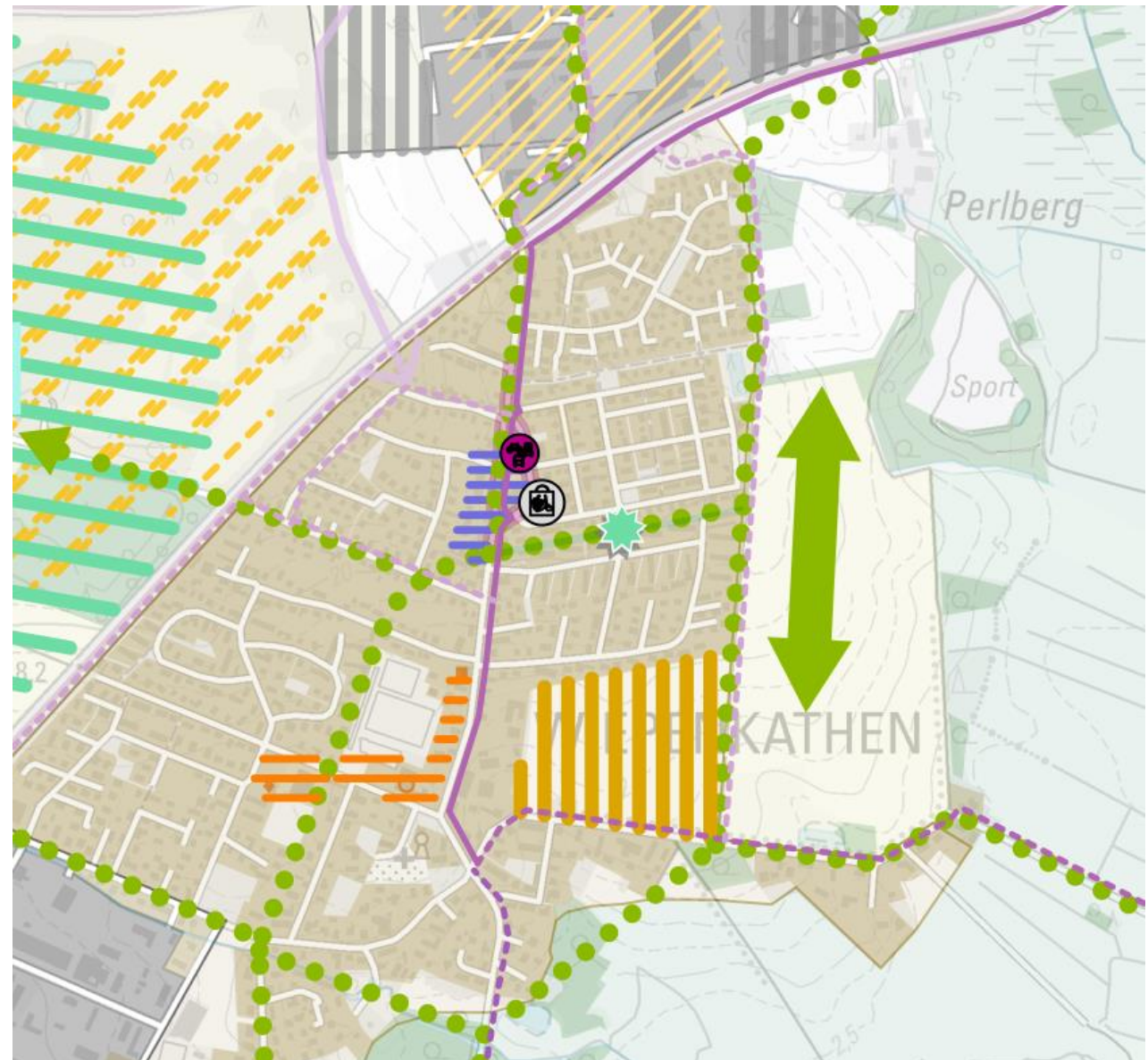
Zur landschaftsplanerischen Einordnung der städtebaulichen und freiraumplanerischen Entwicklung wurde bereits 2017 ein Teilraumkonzept für die Bereiche zwischen

Schwinge (rechtes Ufer) und Heidbeck und der südlichen Stadtgrenze entwickelt. Hier aufbauend werden die Wiesen, Niederungen und Randgehölze des geschützten Schwingetalraumes in eine weitere Extensivierung und ökologische Aufwertung geführt. Als klare räumliche Abgrenzung zwischen den Siedlungsräumen Hagen und Riensförde werden entlang des „Graben 5“ ebenfalls Extensivierungen und teilweise Wiedervernässungen der Randbereiche entwickelt und die Wallhecken- und Gehölzstrukturen in der Feldflur wiederbelebt und ausgebaut, so dass eine entsprechende Biotopvernetzung über das Gleis hinweg Richtung Agathenburg entstehen kann. Zwischen Flugplatz und künftigem Surfpark gliedert dieses breite grün Band auch die gewerbliche Entwicklung entlang der K30 in unterschiedliche Bereiche und trifft dort auf den Talraum des Heidbeck. Als Schlüsselmaßnahme wird das Heidbecktal zu einem Blau-Grünen Band zwischen der Stadtgrenze an der K30 bis zur Mündung in die Schwinge im Bereich Klein

Thun entwickelt. Neben der landschaftsökologischen Aufwertung soll auch die Funktion als Retentionsraum im Regenwasserabfluss und die Freizeitfunktion berücksichtigt werden. Die aufwändige Gewässerlaufverlegung südlich des Flugplatzes wird aufgegeben. Renaturierungen im heutigen Gewässerverlauf versprechen raschere und zugleich nachhaltigere Ergebnisse. Das Heidbecktal bildet die naturräumliche Abgrenzung zwischen den vor der B 73 zusammenhängend entstandenen Siedlungsbereichen und den eher landschaftlich geprägten, vorgelagerten Siedlungen. Heidesiedlung und Ottenbeck bleiben durch das Heidbecktal ebenfalls unterscheidbar und getrennt. Die Niederung beiderseits des verbindenden Geh- und Radweges wird zugleich als gemeinsamer Erholungsraum entwickelt. Frischluftkorridore und Kaltluftbereiche reichen durch die verbundenen Freiraumstrukturen in die angrenzenden Siedlungsbereiche und im Bereich der Gleise bis zum DRK-Heim und zum Schwabensee.

6.1.11 Wiepenkathen

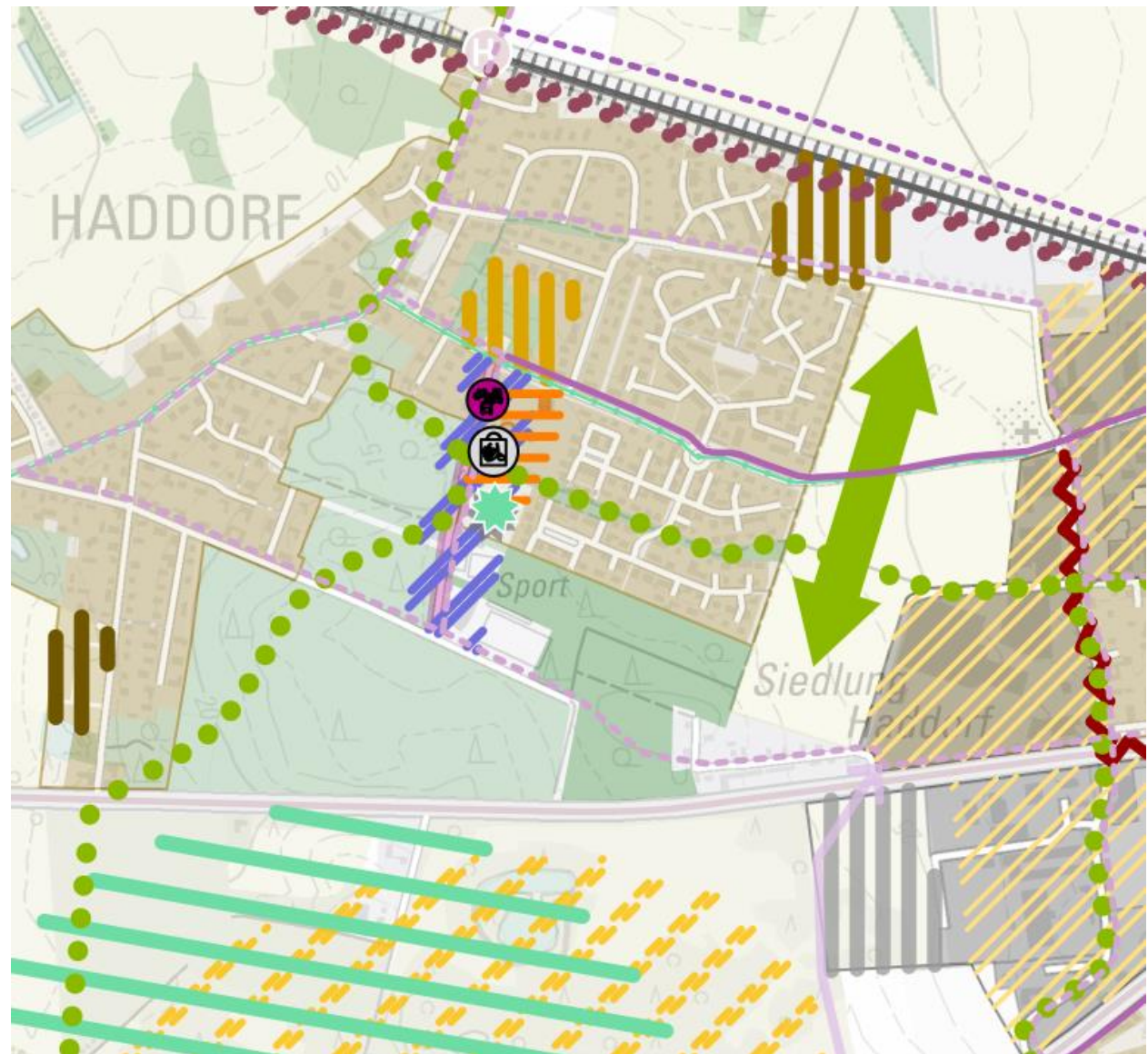
Die Größe und eigenständige Lage von Wiepenkathen bildet gute Grundlagen für eine solide Ausstattung mit Lebensmittelhandel, Bäcker und Sozialer Infrastruktur. Auf private Initiative sind bereits senioren-gerechte Wohnungen entstanden oder in Planung. Durch die Gewerbegebiete am Steinkamp und am südlichen Ortsrand weist der Ortsteil auch zahlreiche Betriebe auf. Die Überlegungen für eine Verlagerung der Sportflächen aus der Ortskernlage an den südlichen Rand von Wiepenkathen konnten bislang nicht konkreter gefasst werden, da Grundstücke fehlten. Jetzt zeichnet sich hier eine Lösung ab, so dass für die Ortskernentwicklung mittelfristig neue Spielräume entstehen. Unterschiedliche Ideen und Interessen können auf den heutigen Sportflächen Berücksichtigung finden. Die zentrale Lage wird auch für Wiepenkathen sowohl für eine verdichtete und überwiegend barrierefrei Wohnbebauung, als auch für gemischte



Nutzungen mit Dienstleistungen als Ergänzung zu den vorhandenen Ortskernfunktionen bieten. Hier kann ein weiterer Mobilitätsanker angeordnet werden. Die heutigen Sportflächen haben zugleich eine Funktion im örtlichen Kleinklima, so dass eingebettet in das Netz grüner Wegeverbindungen im Ort eine zusammenhängende Freifläche erhalten und gut nutzbar gestaltet werden sollte. Die Konkretisierung dieser sich abzeichnenden großen Ortskernentwicklung erfolgt in enger Abstimmung mit dem Ortsrat und der Wiepenkathener Bevölkerung. Derzeit (2023) wird im Bereich des Lindenweges eine generationsübergreifende Spiel- und Freizeitanlage umgesetzt. Die bisherigen Spielplatzflächen sollen verstärkt für nachbarschaftliches Engagement oder als Trittsteinbiotope genutzt werden.

6.1.12 Haddorf

Mit neuen Baugebieten am Westrand wurde Haddorf in den vergangenen Jahren gestärkt. Mit der teilweise mehrgeschossi-



gen und verdichteten Bebauung am Haddorfer Berg weist Haddorf schon länger unterschiedliche Wohnungsangebote auf. Einzelne Baulücken im Ortskern bieten die Chance, das Angebot seniorengerechter Wohnungen zu komplettieren, um auch für Haddorf auf den steigenden Altersdurchschnitt zu reagieren und Umzüge im Ort zu ermöglichen.

Die Soziale Infrastruktur ist mit Sport, Kita, Grundschule, Jugendhaus und Dorfgemeinschaftshaus breit aufgestellt und gesichert. Ein Mobilitätsanker wird in der Nähe zu Schule und Bus aus den Siedlungsbereichen gut erreichbar sein. Auch in Haddorf soll ein großer, generationenübergreifender Spielplatz unter Nutzung bestehender Potentiale an den Schul- und Sportflächen entstehen.

Haddorf profitiert auch im Kleinklima mit den großen, zusammenhängenden Waldflächen im Süden und den offenen Feldfluren im Norden und Westen von seiner landschaftsräumlichen Einbettung, die er-

halten und weiterentwickelt werden soll. Die innerörtlichen Grünverbindungen verknüpfen Haddorf zugleich mit der Umgebung.

Der Bereich am Haddorfer Grenzweg / Steinkamp stellt mit Marktkauf und den zahlreichen Geschäften beiderseits der B73 neben der Innenstadt die größten Verkaufsflächen in Stade mit entsprechend über die Stadtgrenze hinausreichender Reichweite und Anziehungskraft. Für Haddorf und in Abstufung auch für Wiepenkathen und Hahle übernehmen Marktkauf u.a. zugleich die Nahversorgung. Der Standort ist dominiert vom Kfz-Verkehr, der ihn zugleich unattraktiv für Fuß- und Radverkehr macht. Verbesserte Wegeverbindungen zwischen den drei westlichen Ortsteilen können vor Allem die örtlichen Alltagsverkehre stärken, die Ausrichtung der Handelsagglomeration auf das Auto aber nicht umkehren.

6.1.13 Hahle

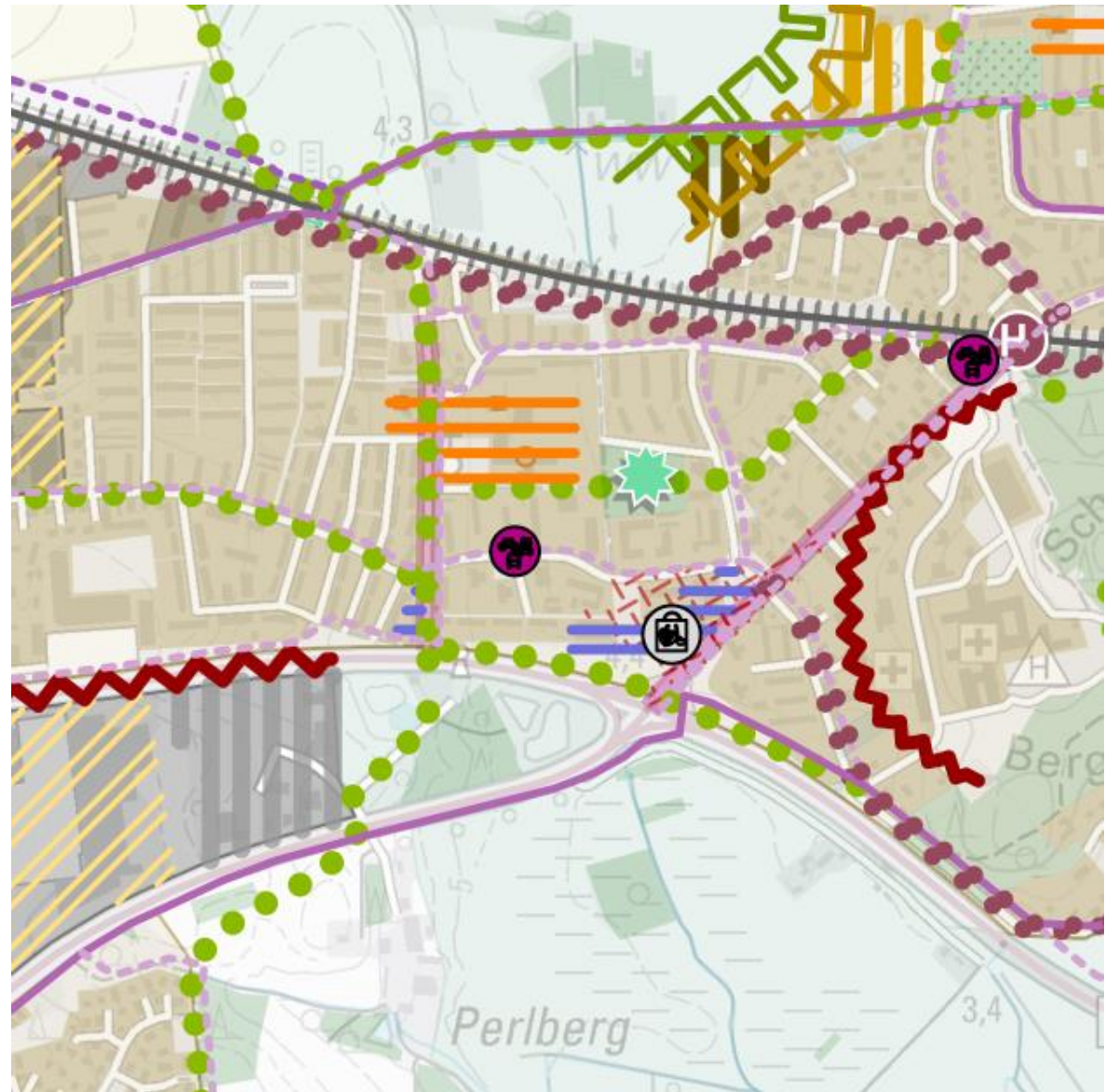
Der von Reihenhäusern und Geschosswohnungen geprägte Stadtteil profitiert seit einigen Jahren von den Planungen und Investitionen, die durch die Aufnahme in die Städtebauförderung ermöglicht werden.

Als Stades erstes Klimaquartier im KfW-432-Programm und durch die Eigenversorgung der zahlreichen Wohnstättengebäude mit einem zentralen Hackschnitzel-BHKW ist Hahle zugleich ein Pilotbereich der Energiewende. Künftig sollen weitere Gebäude an die Nahwärme angeschlossen werden.

Die Ausstattung mit bezahlbaren, und in wachsender Zahl seniorengerechten Wohnungen ist überdurchschnittlich. Es gibt nur noch wenige Baulücken so dass der Focus der Ortsteilentwicklung auf der Erneuerung und Qualifizierung der Straßen und Grünräume liegt. Der große Spielplatz ist hier bereits fertiggestellt und es folgen nach der grünen Wegeverbindung der

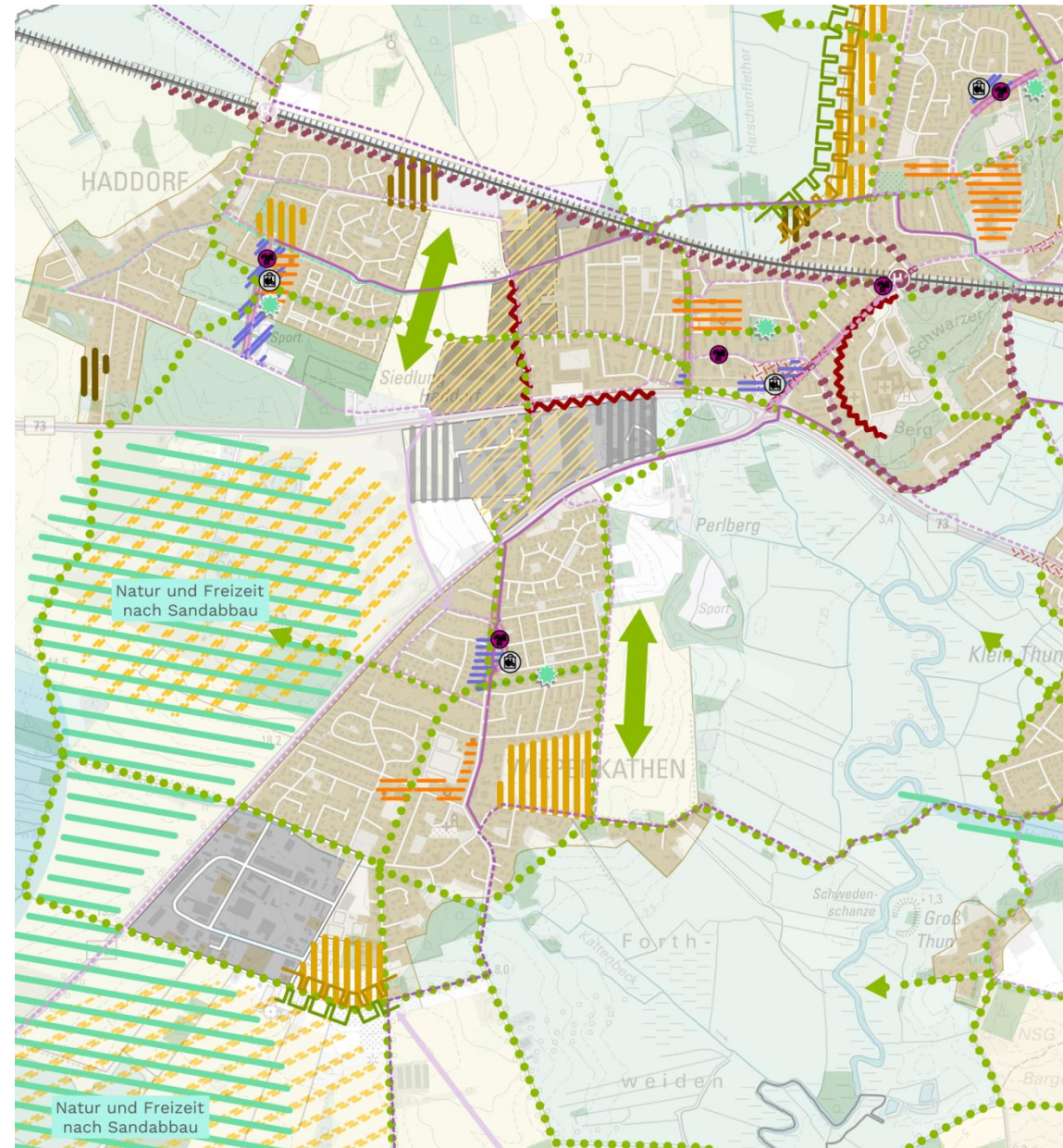
Ausbau des Lerchenwegs mit dem „Roten Platz“ und weitere Straßen.

Die Soziale Infrastruktur zeigt eine gute Ausstattung und erreicht mit dem Bildungshaus Hahle und dem Engagement der Kirchengemeinde teilweise über Hahle hinaus auch angrenzende Stadtbereiche. Dabei ist das Engagement des Bildungshauses auch in der ökologischen und klimatischen Entwicklung des Stadtteiles hervorzuheben. Zusammen mit der Schul- und Kitaleitung wurde das Konzept des essbaren Schulhofes entworfen und umgesetzt, welches die Produktion von Nahrungsmitteln exemplarisch auf urbanen Flächen umsetzt. Die Einrichtung eines Mobilitätsankers ist im Umfeld des Biel-feldweges geplant, er ergänzt oder ersetzt die bestehenden Angebote der Wohnstät-te. Vor allem durch das Radverkehrskonzept und den geplanten Bahnhofstankpunkt Hahle / Elbeklinikum wird die äußere Anbindung schrittweise verbessert.



6.1.14 Freiraumkonzept West

Auch der Stader Westen ist landschaftlich stark gegliedert. Neben den weiten Grünlandflächen des Schwingetals zeigen sich zwischen den Bundesstraßen ausgedehnte Sandabbau- und Ruderalflächen. Im Südwesten wird im Weissen Moor weiterhin ein großer Kompensationsbereich mit dem Ziel der Wiedervernässung durch schrittweisen Grunderwerb vorbereitet. Auch im Schwingetal werden mehrere Kompensationspools und Flächenextensivierungen vorangetrieben. Dies erfordert weiteren Grunderwerb und eine gute Abstimmung mit den betroffenen Landwirten. Die Folgenutzung des Sandabbaus durch Renaturierungsmaßnahmen ist der Standard in den langjährigen Genehmigungen. Das Potential für ein Nebeneinander von Naturschutz, Naherholung und Freizeit mit intensiv durch menschliche Aktivität genutzten Zonen und Rückzugsbereichen für Flora und Fauna wird so nicht voll ausgeschöpft. Hier soll auf eine geeignete Kombination hingearbeitet werden, die zugleich



fehlenden oder unterbrochenen Wegeverbindungen zwischen Haddorf und Wiepenkathen neu ermöglichen kann.

6.1.15 Schölisch+Götzdorf

Aufgrund der günstigen Lage zur Stadt wird Schölisch sich als attraktiver Wohnort weiter entwickeln und den Generationswechsel Schritt für Schritt umsetzen. Erwartet werden kann der ein oder andere Ersatzneubau oder einzelne Hinterbebauungen im Rahmen bestehender Baurechte.

Hierbei sind bestehende Grünstrukturen in ihrer Funktion und Gestaltung zu prüfen und weiter zu entwickeln. Im „Ortskern“ Vierlinden fehlt aktuell zwar die Basisversorgung eines Bäckers, die Angebote an der Hansestraße und der Freiburger Straße liegen jedoch so verkehrsgünstig, dass sie dies mit vertretbaren Wegezeiten kompensieren. Die neue 5-Gruppen Kita deckt über Schölisch hinaus weitere Nachfragebereiche mit ab.



Zusätzliche seniorengerechte Wohnungen sollten vorzugsweise im Bereich dieser Ortsmitte entstehen. Ob darüber hinaus relevante Teile der Schölischer Wiesen für eine Siedlungserweiterung erschlossen werden sollte, kann in der gesamtstädtischen Betrachtung nach ca. 2030 besser beurteilt werden, wenn die vorrangigen Potentiale weitgehend ausgeschöpft sind. So wird der Außenbereich nicht ohne Not geschmälert.

Der Bau der A26 lässt für die direkt betroffenen Teile von Schölisch und Götzdorf keine weitere bauliche Entwicklung zu. Götzdorf behält in den Grenzen der bestehenden Abrundungssatzung seinen Charakter als Straßendorf.

Rahmenplan Schallschutz Entwurf 2023

Seit der Ansiedlung der Industrie vor über 50 Jahren funktioniert das Nebeneinander in einem von großen Mehrheiten getragenen Konsens, dass die ursprünglich dörflichen Ortslagen mit einem wohnverträglichen Nachtwert von ca. 45 dB für gemischte Nutzungsbereiche hinreichend geschützt sind. Dieses Schutzniveau wird auch durch die schalltechnischen Beurteilungen im Rahmen der regelmäßigen Überprüfungen durch die Gewerbeaufsicht kontrolliert und mit entsprechenden Auflagen zur Einhaltung des Stands der Lärminderungstechnik belegt.

Durch das parallele Wachstum von Siedlungsbereich und Industrie ist eine Großgemengelage entstanden, die bis heute den Maßstab im Immissionsschutz für Bützfleth bildet; dies wurde auch am konkreten Fall eines Normenkontrollverfahrens vom Obergericht nicht in Frage gestellt. Im Ergebnis mündet auch unter Anerkennung bestehender Wohnnutzungen im Einwirkungsbereich der Industrie die planerische Beurteilung nach dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme bei demselben Schutzniveau eines noch wohnverträglichen Nachtwerts von ca. 45 dB.

Daher sieht auch der neue Rahmenplan Schallschutz im Entwurf entsprechende Emissionsrechte für die einzelnen Betriebe und Anlagen vor, die als sog. immissionswirksame Schalleistungspegel (IFSP) berechnet und vertraglich vereinbart werden sollen. Damit wird der partnerschaftliche „Burgfrieden“ des alten wie neuen Schutzniveaus zwischen Bützfleth und Industrie neu und auch für die Genehmigungs- und Aufsichtsbehörden verbindlich geregelt.



6.1.16 Bützfleth

Die mit den Mitteln der Städtebauförderung umgesetzten Maßnahmen der Ortskernsanierung sind abgeschlossen. Dort sind traditionell Schule, Kita, Jugendarbeit, Kirche und Muslimische Gemeinde konzentriert. Die verringerte Straßenbreite und die beiden Kreisverkehre haben den Verkehr im betreffenden Abschnitt langsamer und sicherer gemacht. Im Ortskern gibt es noch mehrere große, teils stadteigenen Baupotentiale, die für gemischte Nutzungen, insbesondere mit seniorengerechten Wohnungen geeignet sind, und damit das bestehende Angebot der Vereinigten Stiftungen ergänzen können. Als Neubauflächen können zunächst die noch nicht bebauten Teile des B-Plan 440 Hornstieg West von Privat entwickelt werden, wenn ein Erschließungsvertrag zum Tragen kommt. Weiteren Wohnbaupotentialflächen fehlt derzeit das Bauplanungsrecht. Sie kommen in Betracht, wenn die Nachfrage im Stader Norden auch in der Zeit nach 2030 weiter anhält. Gewerbliche

Bauflächen können nach Grunderwerb, Planung und Erschließung für Handwerks- und Einzelhandelsbetriebe im Bereich des nördlichen Ortseingangs entstehen.

Die örtliche Versorgung mit Lebensmitteln stützt sich aktuell – neben Bäckereien - auf einen Discounter. Für den Vollsortimenter wird nach Brandschaden dringend ein Ersatzbau benötigt, um die Angebotsbreite im Nahversorgungsbereich zu sichern. Die Standortsuche innerhalb der unmittelbaren Ortslage ist noch nicht abgeschlossen.

Die zuletzt fertiggestellte grüne Wegeverbindung ist Ausgangspunkt für weitere Verbindungen in die umliegenden Siedlungsbereiche, zum künftigen, generationenübergreifenden Spielplatz am Flethweg, zu Sportanlagen und Freibad, sowie weiter in die umliegenden Landschaftsbereiche. Insbesondere entlang der historischen Flethe sind dabei entsprechende Grün- und Wegeverbindungen möglich

6.1.17 Freiraumkonzept Nord

Die großräumigen Wegeverbindungen ausserhalb der Bützflether Ortslage orientieren sich dabei insbesondere im Westen am vorhandenen Straßen- und Wegenetz, da nur diese im Zuge der Planfeststellung auch Brücken über die künftige A26 erhalten. Nicht alle Relationen sollten für den Freizeitverkehr geöffnet werden, um auch größere zusammenhängende Ruhe- und Schutzräume für Bodenbrüter, Rastvögel und andere Vogelarten auf den Weideflächen zu erhalten. Die Moor- und Minderertragsflächen nördlich der Rotschlammdeponie sollten ebenfalls vorrangig dem Schutz von Flora und Fauna und der Wiedervernässung dienen. Für eine Kombination mit Freiflächen-PV sollte ernsthaft geprüft werden, ob eine verträgliche Lösung

möglich ist, die den Flächenverbrauch regional mindern hilft. Der westliche Landschaftsraum wird an der A 26-Trasse durch die bestehenden (ggf. Repowering am Landernweg) und in der Raumordnung des Landkreises zugelassenen, neuen Windkraftanlagen mit geprägt. Das Bundesrecht privilegiert ferner Freiflächen-PV in einem 200m-Abstand zur A26, die entsprechend mit Pflanzstreifen zur offenen Seite abgeschirmt werden sollten, um die optischen Wirkungen klein zu halten. Dies kommt jedoch erst mit Errichtung der Autobahn zum Tragen und damit voraussichtlich nach 2030.

Das eigentliche Rückgrat der Freiraumentwicklung ist das Grüne Band Bützfleth. Entlang des alten Landesschutzdeiches ist

seit den Planungen der frühen 70er Jahre eine mehrreihige Schutzpflanzung vorgesehen, um Staubabwehungen zu mindern und mit der optischen Abschirmung einen Beitrag zur Lebensqualität der Ortschaft im Nebeneinander von Siedlungsbereich, Industrie und Hafeninfrastruktur zu leisten. Die nur eingeschränkt nutzbaren, weil siedlungsnahen Teile des Industriegebiets Bützflethersand und die teilweise rückgebauten Gleis und Stromtrassen können den Bereich der Schutzpflanzung zu einem bedeutenden Biotopverbund erweitern, der zugleich als Kompensationspool in der Bauleitplanung dient. Öffentliche Wege und Freizeitrouten wie der Elberadweg sind dabei auf den Deich und seine Westseite beschränkt, die sich in Abbenfleth aufweiten und die Verbindung zur Festung Grauer Ort als bedeutende, regionale Destination für Tourismus und Kultur herstellt.

Dort im Norden ist zugleich der Elbstrand öffentlich nutzbar. Im Süden trifft das Grüne Band im Bereich der Klappbrücke des Industriegleises auf die Schwinge und setzt sich entlang der Grenze zu Hollern-Twielenfleth fort.

Gewerbeflächenentwicklungskonzept (GEFEK, in Bearbeitung)

Aktuell bearbeitet ein Fachbüro im Auftrag der Stader Wirtschaftsförderung ein GEFEK, um detaillierte Grundlagen und eine Entwicklungsstrategie für die Bereiche Gewerbe und Industrie zu gewinnen. In dieses eigenständige Konzept fließen die planerischen Grundlagen und der Orientierungsrahmen des ISEK mit ein. Wie bereits in Flächennutzungsplan und RROP angelegt, sieht das ISEK selbst bereits erhebliche Entwicklungsreserven in den bestehenden Industriebereichen an der Elbe einschließlich der Bereiche südlich der Schwinge sowie im Airbus-Umfeld. Hierneben haben die Schlüsselmaßnahmen Chemcoast-Park und die Gewerbeentwicklung am Surfpark aus gesamtstädtischer Sicht Priorität in der Gewerbeflächenentwicklung. Die Konzepte werden im Rahmen des ISEK-Monitorings entsprechend fortgeschrieben und weiter abgestimmt.

6.2 Klimafolgenanpassung

Wir können mit allen Maßnahmen des nationalen und örtlichen Klimaschutzes zwar anteilig den bestmöglichen Beitrag zur Reduktion der Treibhausgase liefern, zu dem Deutschland sich verpflichtet hat. Wir können damit jedoch nicht das lokale Wetter und auch nicht die örtlichen Temperatur- und Klimaveränderungen beeinflussen, die aus dem globalen Treibhauseffekt erwartet werden.

Die Gefahr von Sturmfluten ist fest im Kollektivgedächtnis verankert. Mehr Volumen in den Tiden und Gezeiten von Deutscher Bucht und Elbe, sowie der prognostizierte Anstieg des Meeresspiegels münden in ein umfangreiches Bauprogramm zur Erhöhung und Verstärkung der Hauptdeichlinie.

Wir sehen zugleich im regionalen Vergleich relative Vorteile aus der atlantischen Prägung des Wetters im Elbe-Weser-Raum, geringe Risiken für gefangene Wetterlagen (z.B. durch Inversion) sowie eine vergleichsweise günstige Lage im (Trink-)Wasserdargebot. Das geringe Höhenprofil mindert vor Allem für die flach gelagerten Bereiche die zusätzlichen dynamischen Zerstörungsrisiken von Starkregenereignissen, wie sie in ausgeprägten Tallagen entstehen können.

Steigen die Durchschnittstemperaturen in Nordeuropa auf lange Sicht um realistische 2°C, wird das zugleich Einfluss auf Niederschlagsmengen und -verteilung, Häufung von Extremwetterereignisse und Starkregen, Grundwasserneubildung, sommerliche Hitze, Schwüle und Dürre haben.

Damit sind Wasserhaushalt, Wälder, Landwirtschaft, Tier und Pflanzenwelt starken Veränderungen ausgesetzt. Damit werden aber zugleich die Menschen, die allgemeinen Lebensumstände, Ihre Arbeitsbedingungen und gesundheitlichen Risiken beeinflusst.

Mit dem integrierten Planungsansatz des ISEK werden die erkannten, günstige Ausgangsbedingungen gesichert und weiter entwickelt. Mit der ersten Klimafolgenanalyse für die innerstädtischen Bereiche wurden bereits wesentliche Aspekte benannt, die einer Optimierung und Anpassung der Lebensbedingungen in der Stadt die Richtung vorgeben.

Für die sich erst abzeichnenden Klimafolgen aus örtlichen Effekten des Tempera-

turanstieges bedarf es jedoch noch mehr Wissen über die Wirkungen und Wechselwirkungen auf die skizzierten, betroffenen Bereiche. Dafür soll als eines der Folgeprojekte des ISEK eine umfassende Klimarisikoanalyse nach ISO 14091 erfolgen.

Der Untersuchungsansatz richtet sich nicht nur auf die Ermittlung von Planungsgrundlagen, sondern bindet die verschiedenen Akteure und Lebensbereiche mit ein. Eine umfassende Kommunikation und Beteiligung stellt sicher, dass auch die notwendigen Beiträge der Institutionen, Organisationen und Unternehmen und nicht zuletzt der Bevölkerung von einem breiten Konsens getragen werden. Die Risikoanalyse umfasst dabei auch die Felder Arbeit und Gesundheit, da mit Hitze oder Reizklima nicht nur für körperliche Arbeit im Freien außerordentliche Belastungen erzeugt, sondern auch an die Arbeitsstätten für Büro-, Handels- und Dienstleistungsberufe neue Anforderungen entstehen. Vulnerable Gruppen wie Alte, akut und chronisch

Kranke, aber auch Kinder leiden besonders unter extremen Temperaturen und Ausprägungen des lokalen Klimas. Die wachsenden Gesundheits-Risiken bis hin zu einer steigenden Letalität erfordern konkrete Reaktionen und Hilfestellung.

Die Veränderung des lokalen Klimas verlangt weitere Anpassungsleistungen im Planen und Bauen; aber auch im Verhalten und wie wir in der sich verändernden Situation weiter gut leben und arbeiten können.

Starkregenanalyse

Zur Beurteilung eines wichtigen Teilaspekts der Klimarisiken hat die Abwasserentsorgung Stade damit begonnen, die Wirkung von Starkregenereignissen in einem dynamischen Ausbreitungsmodell zu simulieren. Regenspenden weit oberhalb der zur Bemessung der regulären Entwässerung herangezogenen Mengen suchen sich ihren Weg durch die bestehende Topografie, die Straßen, Gärten und Siedlungen zu den örtlich tiefsten Punkten. Die Simulation erlaubt wichtige planerische Entscheidungen, diesen Weg des Regenwassers durch bauliche Eingriffe zu lenken und Stauvolumen möglichst an solchen Orten zu schaffen oder hinzunehmen, die die geringsten Schadensrisiken erwarten lassen. Wir erwarten hieraus wichtige Planungsgrundlagen für die künftige Gestaltung der öffentlichen Verkehrs- und Grünräume, aber auch für große Stellplätze und den Gewässerausbau.

7 Mobilitätskonzept

7.1 Analyse: die Stadt aus der Sicht der Verkehrsplanung

Die verkehrsplanerische Bestandsaufnahme wurde anhand von Verkehrserhebungen und einer örtlichen Begehung sowie weiteren umfangreichen Auswertungen von Unfällen im Straßenraum, etc. bearbeitet.

Konflikte für die Verkehrsarten Kfz, Rad und Busverkehr bestehen im örtlichen Hauptverkehrsstraßennetz:

- kurzzeitige Staus zu verkehrlichen Spitzenzeiten mit den Schwerpunkten Bremervörder Straße, Harburger Straße, Harsefelder Straße und Thuner Straße
- Verspätungen des Busverkehrs mit der Folge fehlender Anschlusssicherheit am Bahnhof

- Störungen und Konflikte zwischen Rad und Kfz an Knotenpunkten innerhalb des Netzes

Die Erreichbarkeit der Altstadt ist gut, die fuß- und radläufige Anbindung an vielen Stellen möglich, jedoch tlw. mit längeren Wartezeiten, fehlender Barrierefreiheit und fehlender Routenführung weiter verbesserungsbedürftig. Innerhalb der Ortsteile und der Wohnquartiere ist durch eine flächige Verkehrsberuhigung eine Verträglichkeit der Verkehrsarten miteinander vorhanden, die in Einzelfällen durch nicht durchgehende Netzqualität (z.B. barrierefrei, Breite, Belagszustand) im Geh- und Radverkehr gestört wird.

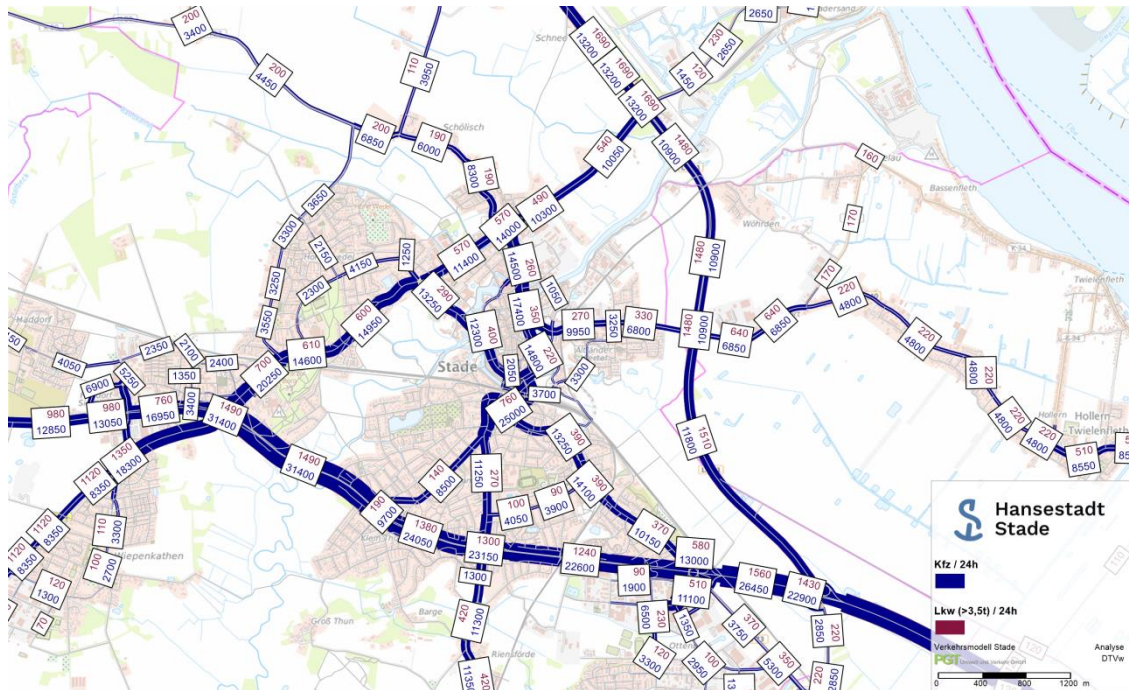
Das Miteinander von Rad- und Kfz-Verkehren im Hauptverkehrsstraßennetz leidet unter den engen Straßenprofilen und der ungleichmäßigen Verteilung der Flächen mit Folge von zu schmalen, nicht durchgängigen Radwegen und zahlreichen unbefriedigenden Führungen von Rad- und Fußverkehr an Knoten. Gegenwärtig

sind zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung an Radwegen im Bau (z.B. Harsefelder Str.), sodass zukünftig in einigen Bereichen eine Verbesserung eintreten wird.

Die Verkehrsmengen im innerstädtischen Verkehrsnetz sind für eine Stadt dieser Größe mit maximalen Verkehrsmengen von bis zu ca. 18.000 Kfz / Tag als "normal" zu bezeichnen. Es gibt einige Knotenpunkte mit besonderer Verkehrsproblematik, die in Spitzenzeiten oder in dem Miteinander der Verkehrsarten Rad- und Kfz-Verkehr deutliche Defizite aufweisen:

- Thuner Straße / Harsefelder Straße,
- Thuner Straße / B 73,
- Harburger Straße / Harsefelder Straße / Hansebrücke,
- Stadtring / Altstadtring / Hansebrücke.

Problematisch ist die Situation in Bereichen vor Schulen. Die berufsbildenden Schulen und das Stadeum bilden einen Hauptschwerpunkt von spitzenständlichen Konflikten zwischen den Verkehrsarten. In



anderen Bereichen der Stadt wird der Schulweg häufig noch zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückgelegt. Dies sollte durch verkehrliche Maßnahmen sicher unterstützt werden.

Bahn und Schwinde und die B 73 bilden eine Zäsur, die nur durch wenige Querungen eine komfortable Erreichbarkeit der

Altstadt aus den südlich der Bahn liegenden Wohnbereichen ermöglicht.

Radverkehrspotenzial besteht aufgrund kurzer Entfernungen in der Stadt. Die Alltagswege innerhalb der dicht bebauten Quartiere der Kernstadt sind im Schnitt nur wenige Kilometer lang, sodass hier ein hohes Potenzial für mehr Radverkehr be-

steht, wenn die Bedingungen entsprechend verbessert werden.

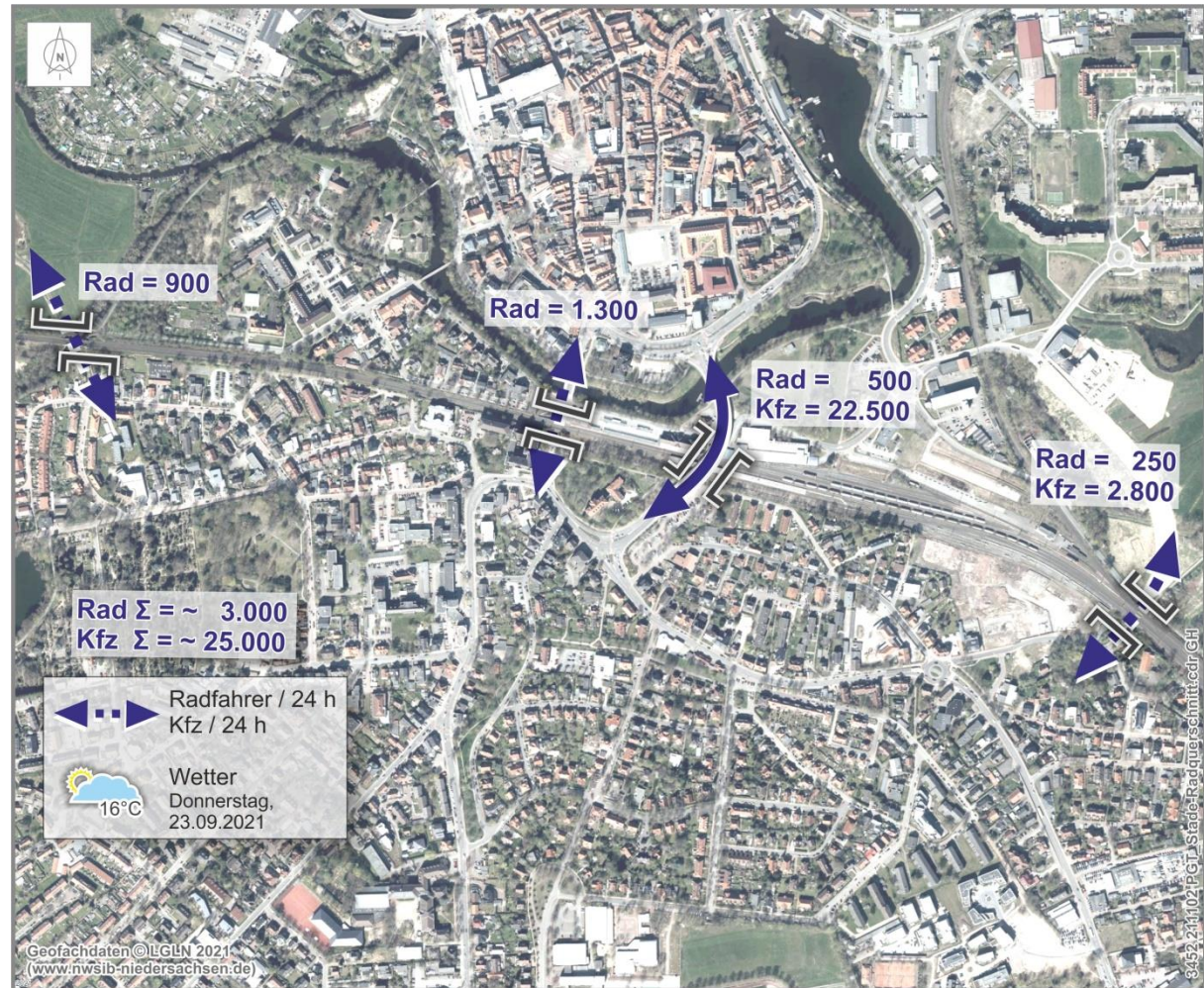
Gegenüber 25.000 Kfz / Tag, die in der Kernstadt die Bahn queren, sind es derzeit etwa nur 3.000 bis 4.000 Fahrräder pro Tag.

Unfallhäufungen mit Radbeteiligung bleiben auf das Hauptverkehrsstraßennetz beschränkt. Tatsächliche Unfallschwerpunkte, die einen sofortigen Handlungsbedarf erfordern, gibt es nicht. Insgesamt ist die Radverkehrsinfrastruktur der Stadt aber nur wenig sichtbar, Insider kennen viele Wege und im Rahmen der Befragung zeigt sich eine hohe Kenntnis dieser Verbindungen. In den Schwingewiesen und einigen weiteren straßenunabhängigen Wegeverbindungen über die B 73, weisen Querungen für Fuß und Rad häufig gute Standards auf. Netzlücken und Verbesserungsbedarfe im Detail gibt es aber an zahlreichen weiteren Stellen bei der Verknüpfung und Überwindung der Barrieren.

Wie angemerkt bestehen im ÖPNV in der Wahrnehmung der Bevölkerung hohe Defizite. Gleichwohl sind in einigen Stadtbe-
reichen 20-Minuten-Taktverbindungen während der Hauptverkehrszeiten die Regel. Ein Umstieg bzw. die nicht auf Bahn-
hof und Innenstadt orientierte Nutzung von Bussen ist für große Teile der Bevölkerung unattraktiv, sodass die meisten Verbindungen, die nicht Innenstadt oder Bahnhof
betreffen, im Wesentlichen mit Fahrrad oder Kfz zurückgelegt werden. Zudem wird durch die Staus der Umstieg zwischen Bus
und Bahn am Bahnhof häufig gestört.

7.2 Örtliche Verkehrsprognose

Stade wächst. Neben zahlreichen Gewer-
bevorhaben wird auch zukünftig von einer steigenden Bevölkerung ausgegangen. Liegt die Einwohnerzahl heute noch bei
rund 50.000 Einwohner wird diese bis 2040 auf etwa 53.000 Einwohner ansteigen.



Es kann davon ausgegangen werden das jeder Einwohner zukünftig weiterhin etwa 3,2 Wege am Tag zurücklegen wird. Somit

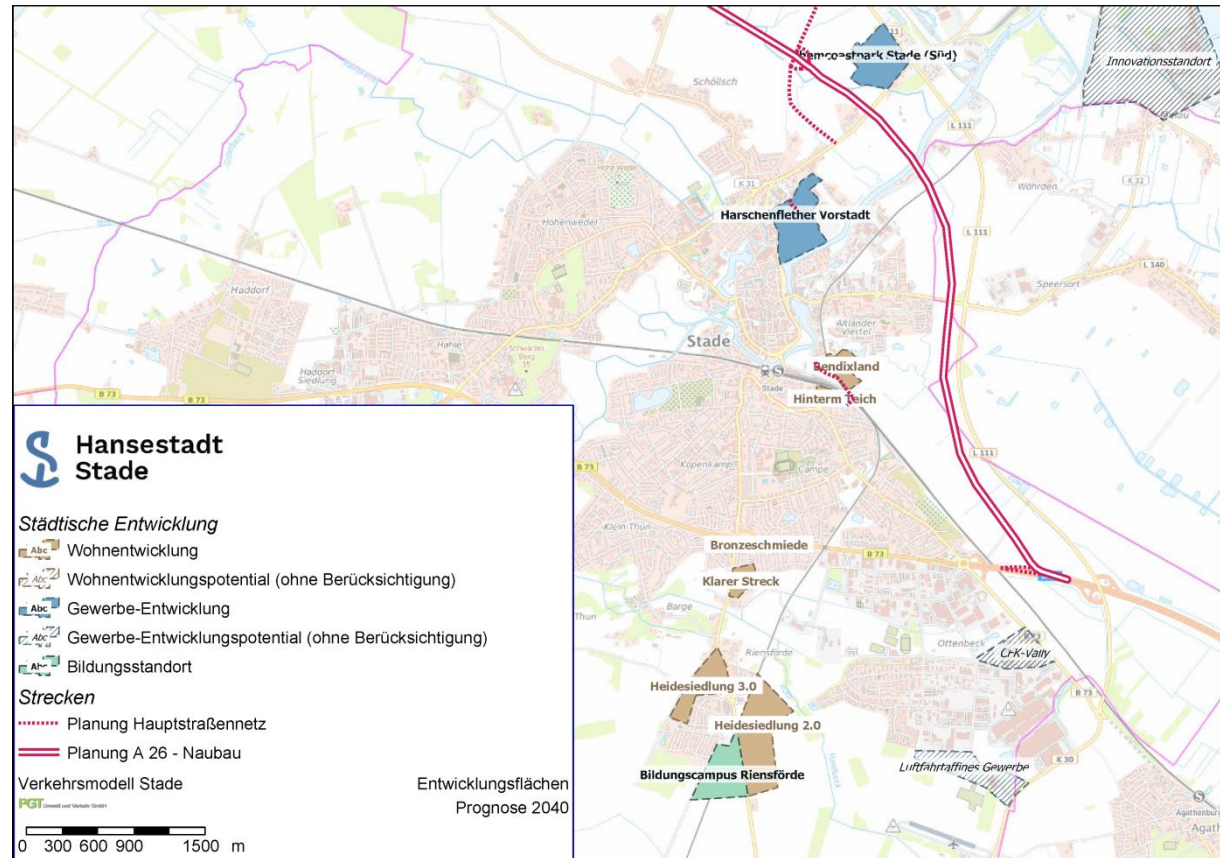
resultiert aus dem Einwohnerzuwachs ein Anstieg von rund 12.000 Wegen / Tag im Stadtgebiet.

Neben der steigenden Einwohnerzahl ergeben sich auch weitere Anforderungen aus der zukünftige Bevölkerungsentwicklung, die einen direkten Einfluss auf zukünftige Planungen haben.

Verkehrsmittelwahl

Die Verkehrsmittelwahl von Einwohnern einer Stadt beschreibt die Nutzung der unterschiedlichen Verkehrsmittel auf den täglichen Wegen. Die Verkehrsmittelwahl (kurz Modal Split) ist eine wichtige Kenngröße für die Verkehrsplanung um Handlungsschwerpunkte zu erkennen, und das Verkehrsverhalten der Einwohner besser zu verstehen. Grundlage für ein solches Verkehrsverhaltensmodell ist i.d.R. eine vorangegangene repräsentative Haushaltsbefragung.

Ziel zukünftiger nachhaltiger Planung muss es sein, den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu reduzieren und den Umweltverbund (ÖPNV, Fuß, Rad) zu stärken. Dies kann durch die Verbesserung von Angeboten in den jeweiligen Bereichen erreicht werden.



Aus der Veränderung der Altersstruktur ergeben sich besondere Anforderungen an die zukünftige Infrastruktur. Eine gesellschaftliche Teilhabe muss für jeden Bürger Stades zukünftig gesichert sein.

Zwar kann davon ausgegangen werden, dass bei Beibehaltung des Status Quo, der motorisierte Individualverkehr weiter zunehmen wird. Allerdings ergeben sich für die Städte und Kommunen gute Ansatzpunkte für eine Verkehrssteuerung (Verkehrswende). 46 % aller in Stade zurück-

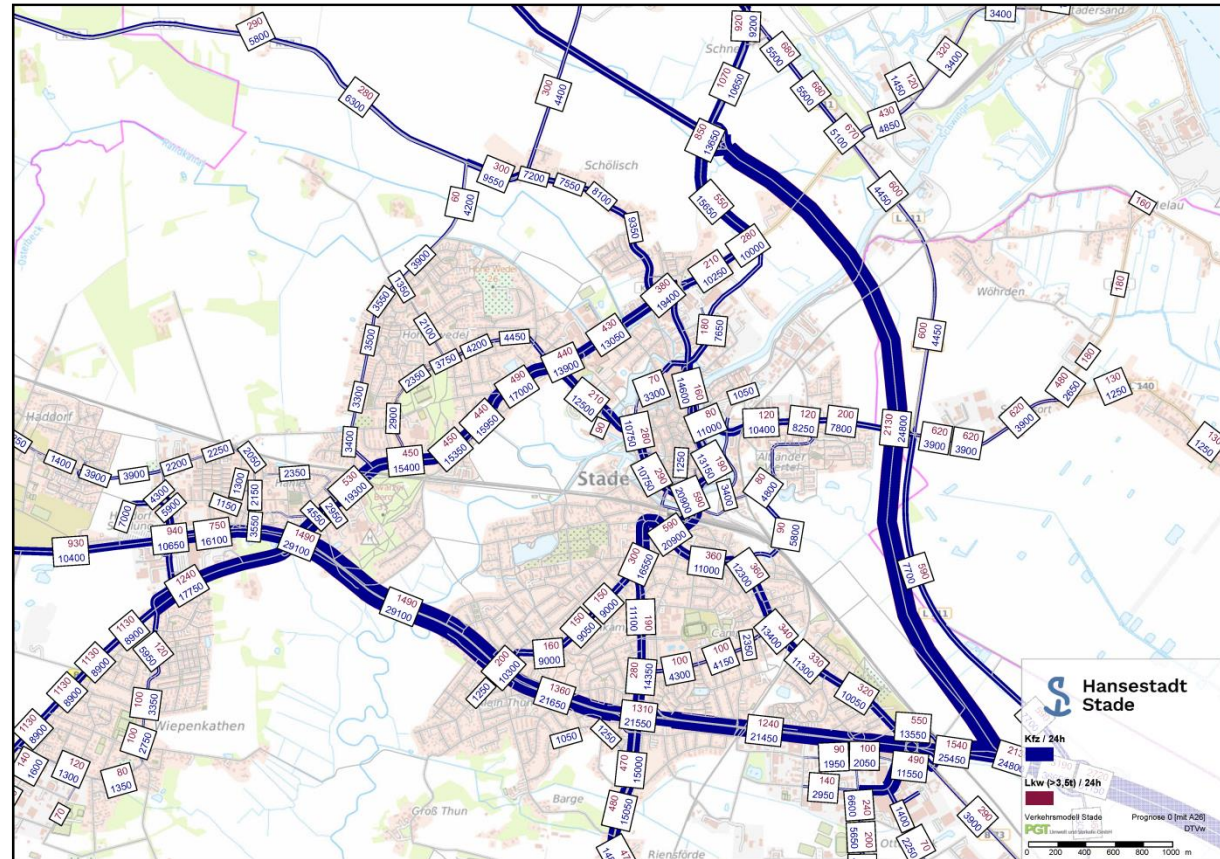
Stade 2040

gelegter Wege beginnen und enden im Stadtgebiet. Es handelt sich also um Wege, auf welche die Stadt maßgeblich Einfluss nehmen kann.

Weitere 45 % der Wege verlassen das Stadtgebiet oder enden in Stade. Lediglich 9 % der Wege entfallen auf den reinen Durchgangsverkehr, in diesem ist das Einflusspotential der Stadt am geringsten.

Maßgeblichen Einfluss auf die Verkehrsentwicklung haben neben den städtebaulichen Entwicklungsflächen auch die Verkehrsinfrastrukturvorhaben. Hierbei ist zum einen der A 26 Ausbau und die damit verbundene Nordanbindung der Innenstadt zu nennen. Des Weiteren sehen die Planungen vor, die Bahnunterführung Hinterm Teich für den Verkehr zu ertüchtigen.

Vor allem die verbesserte Kfz Anbindung nach Hamburg beeinflusst die Verkehrsmittelwahl der Stader in Zukunft nachhaltig. Es ist davon auszugehen dass durch die



verbesserte Kfz-Anbindung nach Hamburg rund 1.500 zusätzlichen Pkw-Fahrten erzeugt werden. Zusammen mit der angesetzten Einwohner und Gewerbeentwicklung ergeben sich rund 8.000 neue Kfz Fahrten / Tag mit Ursprung in Stade.

Gleichzeitig nimmt die Attraktivität des SPNV Richtung Hamburg um etwa 35 % ab.

Es zeigt sich, dass unter Beibehaltung des Status Quo die Verkehrsbelastung durch den Kfz – Verkehr weiter zunehmen wird.

Das Einwohnerwachstum erfordert ein verkehrliches Konzept, wenngleich die Gesamtwüchse das örtliche Verkehrsnetz nicht überlasten.

7.3 Potentiale schöpfen

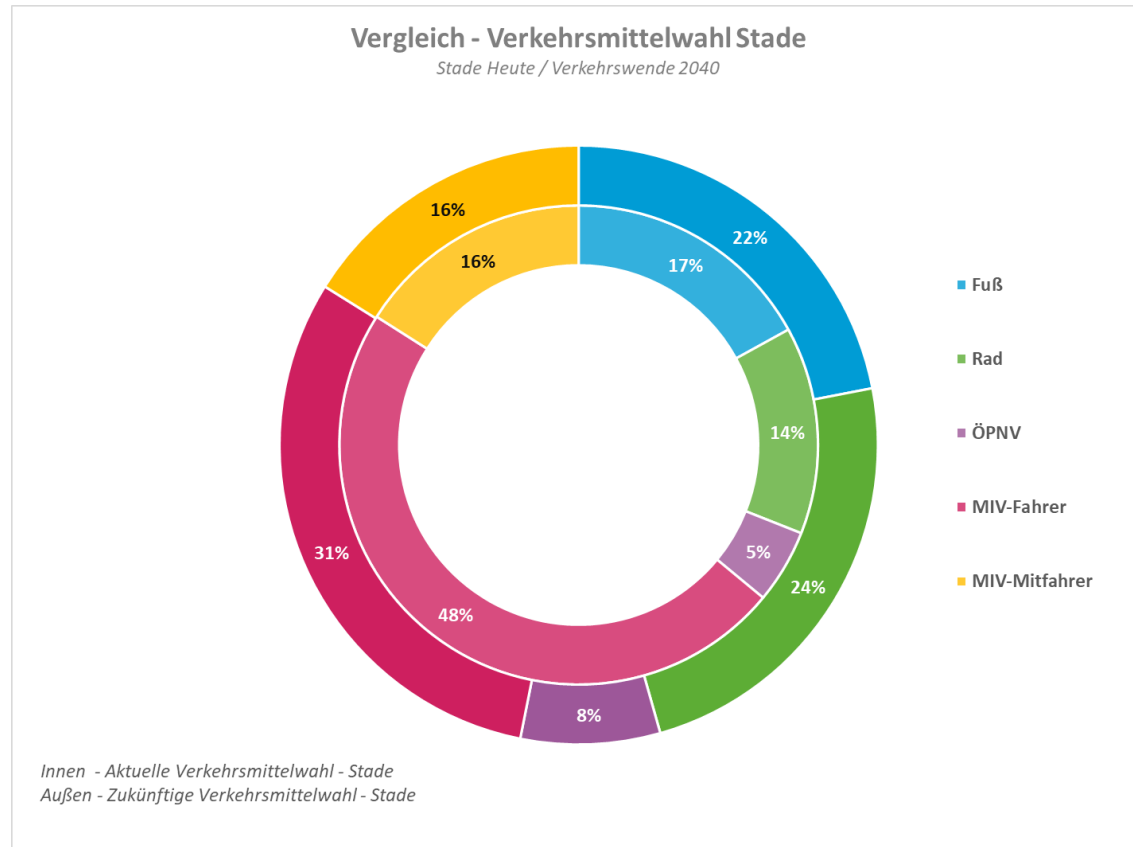
Um den dadurch wachsenden Emissionen im Kfz-Verkehr zu begegnen – die THG-Minderungsziele bis 2040: 82 % im Sektor Verkehr – muss strategisch auf kommunaler Ebene behandelt werden. Der Verkehrssektor ist ein Bereich mit einem sehr hohen kommunalen Einflussfaktor, der genutzt werden sollte.

Für die Erreichung der Klimaziele stehen zahlreiche „Push und Pull“ – Maßnahmen zur Verfügung, welche in einem Gesamt-

konzept als Lösungsstrategie zusammengefasst werden können.

Unter dem Stichwort „15 Minuten Stadt“ ist das Thema Verkehr auch bei zukünftigen Siedlungsentwicklungen und kommunalen Bauleitplanungen immer bedeutsamer, um

neue „flächengerechtere Strukturen mit Vorrang für den Umweltverbund schaffen. Somit werden bereits in der konzeptionellen Ausarbeitung von Raumentwicklungen wesentliche Grundsteine für die zukünftige Verkehrsmittelwahl aller agierenden Akteure gelegt.



Auf Basis von üblichen Push und Pull Maßnahmen wurde modellhaft ein Szenario „Verkehrswende“ für den Prognosefall (also mit Verkehrszuwachs und A 26) berechnet, um die zu schöpfenden Potentiale anhand von Maßnahmentypen im Verkehrsbereich aufzuzeigen. Wurde ein Umdenken hin zu einem Ökologischen Verkehrsverhalten und ein weitgehender Verzicht auf Wege unter < 2 km mit dem eigenen Pkw.

Folgende Maßnahmen wurden berücksichtigt:

- Ausbau von acht Hauptradrouten
- Ausbau von Radnebenrouten
- neue Halte von S/RE Stade / Hahle und Riensförde (Heidesiedlung)
- Rendezvous Haltestelle Busverkehr (Bahnhof / Pferdemarkt)
- neue barrierefreie Bushaltestellen im Stadtgebiet
- drei Stadtbuslinien im 20-Min-Takt von 05:00 bis 23:00 Uhr
- Umsetzung Geschwindigkeitskonzept

- Änderung Verkehrsverhalten (Vermeidung Wege < 2 km mit Pkw)

Die Auswirkungen auf das städtische Verkehrsnetz sind deutlich. Der Verkehr ist gegenüber der heutigen Situation auf den örtlichen Hauptverkehrsstraßen um tlw. bis zu 30 % reduziert. Die Entlastungseffekte für das städtische Netz fallen damit deutlich höher aus, als die geringen Veränderungen, die sich durch die Fertigstellung der A 26 erreichen lassen und die kaum im innerstädtischen Netz spürbar sind.

Die Verkehrsmittelwahl ändert sich deutlich zugunsten von Rad und ÖPNV-Nutzung.

Verkehrsmodell

Verkehrsmodelle sind verkehrsplanerische Werkzeuge, welche bei der Analyse des Verkehrsbestandes und zukünftigen Szenarien und Infrastrukturvorhaben helfen.

Eingangsgrößen bilden hierbei raumstrukturelle Kenngrößen, wie Siedlungsstruktur, Lage von Arbeitsplätzen, Einkaufsmöglichkeiten, und Verhaltensspezifische Faktoren wie die Verkehrsmittelwahl von einzelnen Akteuren. Diese Annahmen basieren auf empirischen allgemeingültigen Annahmen und spezifischen Faktoren welche z.B. aus Haushaltsbefragungen abgeleitet werden können. Das Verkehrsmodell von Stade ist ein integriertes Verkehrsmodell und lässt somit auch Aussagen z.B. für den ÖPNV Verkehr und Radverkehr zu. So kann die Stadt bei strategischen Abwägungsfragen unterstützt werden.

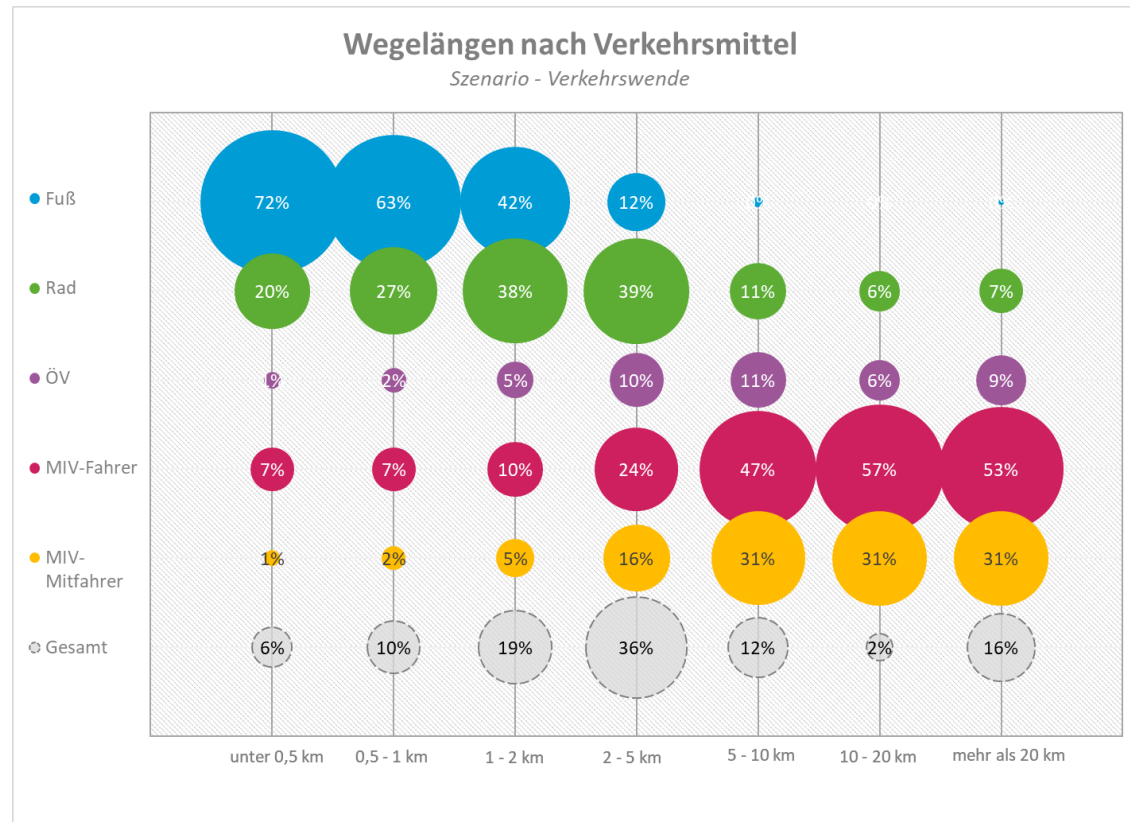
7.4 Ziele im Verkehr

7.4.1 Rahmensetzende Klimaziele

Die straßenverkehrsbedingten Emissionen am Gesamt-CO₂-Ausstoß machen derzeit etwa 20 % aus. Die Ziele der Landesregierung für das Jahr 2035 gehen von einer Reduktion der CO₂-Emissionen im Verkehr um 50 % aus. Demnach müssen innerhalb von 12 Jahren folgende Verhältnisse im Verkehr erreicht werden:

- jede dritte Kfz-Fahrt entfällt
- jedes dritte Kfz fährt mit alternativen emissionsfreien Antrieben
- der Radverkehrsanteil und der Fußgängerverkehrsanteil umfasst jeden zweiten Weg, was einer Verdopplung entspricht
- der ÖPNV-Anteil wird ebenfalls verdoppelt.

Diese Ziele sind selbst mit dem Verkehrswendeszenario kaum erreichbar, wenn nicht äußere Einflussfaktoren ergänzende Minderungseffekte haben.



Daher wird empfohlen die Mobilitätsziele sehr hoch zu stecken:

- Leitmotiv sollte die Halbierung des motorisierten Individualverkehrs sein. Wege unter < 2 km mit dem eigenen Pkw, die heute für rund 30 % aller

Wege genutzt werden, können vermieden werden.

Das ist vorrangig durch Maßnahmen auf den Verkehrsbeziehungen des innerörtlichen Binnenverkehrs sowie des Quell- und Zielverkehrs anzuwenden.

Es bestehen demgegenüber nur begrenzt Möglichkeiten den Durchgangsverkehr auf B 73 / B 74 und der L 111 / K 30 beschränkt ist, zu beeinflussen. Zudem wird mit vollständiger Inbetriebnahme der A 26 die Stader Situation durch weitere übergeordnete Verkehre beeinflusst.

7.4.2 konkrete verkehrliche Zielsetzungen

Neben der Berücksichtigung der Zielsetzungen des Klimaschutzes sind Ziele der Verkehrsentwicklung für Stade wichtig / bedeutsam:

- Schaffen einer sicheren (subjektiv wie objektiv) Bewegungsfreiheit für Rad- und Fußverkehre im gesamten Stadtgebiet
- Sicherung der Teilhabe am Verkehr auch in den Abendstunden und an Wochenenden für alle Bürger und Besucher Stades. Besondere Berücksichtigung der mobilitätseingeschränkten Personenkreise durch Elemente der „besitzbaren Stadt“, die Verweilen

an vielen Stellen – sei es zum Luftholen - für gute Wege und Übergänge, Bänke für Pausen, Schatten und hohe subjektive Sicherheit ermöglicht.

- Stadt der kurzen Wege erhalten und fördern! Nahversorgung und kurze Wegen innerhalb der einzelnen Stadtquartiere bzw. Stadtteile sichern. Die - je nach verfügbarer Mobilität- „15 Minuten Stadt“ Stade
- Gute und sichere Führung der notwendigen motorisierten Verkehre. Ihre Abwicklung soll möglichst umweltgerecht und leise ermöglicht werden
- Mehr Anreize für weniger Kfz-Nutzung und -Besitz durch stadtweit verfügbare Alternativangeboten schaffen. Hierzu zählen Nutzungsmöglichkeiten von Leihautos (elektrisch betrieben), Lastenrädern, verbesserter Zugriff auf den ÖPNV etc.
- Stärkung der Sicherheit und des subjektiven Sicherheitsgefühls im Verkehr.

7.5 Handlungsfelder

Schwerpunkt der Maßnahmen des VEP liegen in den folgenden Handlungsfeldern, die Bereiche aufzeigen, für die konkrete Maßnahmenplanungen entwickelt werden:

7.5.1 Stadt der kurzen Wege / 15 Minuten Stadt

- Die Nutzungsmischung sowie eine weitere Binnenentwicklung werden gefördert – auch ein erklärtes Handlungsfeld der Stadtentwicklung.
- Die Versorgungsfunktion des Stadtzentrums und der Nahversorgungsgebiete sollen weiter gestärkt werden.
- Die Anbindung von Bus / Bahn an das Stadtzentrum soll verbessert werden.
- Die Verknüpfung des Busverkehrs soll ihn zu einer innerstädtischen Verkehrsalternative entwickeln
- Die Aufenthaltsqualität für Bürger*innen innerhalb des innerstädtischen Straßen- und Freiraumes soll weiter verbessert werden.

- Die Anbindung der Schulstandorte mit dem nicht motorisierten Individualverkehr soll weiter verbessert werden.

Unter dem planerischen Obertitel „Stadt der kurzen Wege“ wird eine möglichst integrative Entwicklung der innerstädtischen Ortsteile verstanden, mit dem Ziel, Wege für die Grundversorgung des täglichen Daseins zu verkürzen oder zu erleichtern und durch Nutzungsmischung eine Vielfalt am Ort zu erhalten. Die Verkehrsplanung entwickelt dazu jeweils spezifische Konzepte zu einzelnen Vorhaben, die im Wesentlichen die Rad-, Fuß- und ÖPNV-Anbindung stärken und Gestaltungsspielräume nutzen (z.B. Harburger Straße).

7.5.2 Fußverkehr fördern / Barrierefreiheit sichern

Die Barrierefreiheit ist ein wesentliches Qualitätskriterium für die Mobilität zu Fuß und mit Rolli oder Rollator. Nur wenn die Wege auch für mobilitätseingeschränkte Personen durchgehenden zuverlässig

nutzbar sind, ist ihre Teilhabe am Alltagsverkehr möglich. Die Umsetzung zuverlässiger Wegeverbindungen erfordert:

- ausreichende Wegebreiten,
- gesicherte, gekennzeichnete Absenker an Querungen,
- sichere Querungsstellen,
- Sitz und Ruhemöglichkeiten in kurzen Abständen,
- und eine angemessene glatte Belagoberfläche sowie Beleuchtung.

Nicht nur in den Workshops auch in den anderen Beteiligungsformen wurde darauf hingewiesen, dass hier ein Defizit besteht, welches kurzfristig und kontinuierlich behoben werden muss. Für Nutzer des ÖPNV ist es beispielsweise unerlässlich, dass neben einer barrierefreien Bushaltestelle, für die es in Stade kontinuierliche Ausbaukonzepte gibt, auch die Querung über die Straße um die jeweils andere Straßenseite zu erreichen erforderlich ist. Herausfordern ist die Barrierefreiheit auch in der Altstadt. In der großflächigen Fuß-

gängerzone ist nicht nur das Relief (Steigungen deutlich über 6 %), sondern auch der historische Straßenbelag ebenso wie in einigen Vorstadtbereichen problematisch

Innerhalb der ISEK Prozesse wurden Kriterien (barrierefreier Ausbau u.a.) für Wegenetze definiert, die es ermöglichen auf kurzen Wegen wichtige Infrastruktureinrichtungen, Haltestellen und Einkauf oder Arztpraxen zu erreichen. Die kontinuierliche Pflege dieses Wegenetzes sowie die Berücksichtigung dieses Netzes bei Förderanträgen zum Ausbau von Teilbereichen ist durch geschicktes Management innerhalb eines Konzepts kurzfristig zu schlüssigen, zusammenhängenden Wegenetzen zu entwickeln.

Innerhalb der Stadt soll das Fußwegenetz insbesondere zum Bahnhof und den Bushaltestellen, zu den wichtigen Zielen und zu Versorgungs- bzw. Geschäftsbereichen verbessert und barrierefrei ausgebaut

werden. Die Innenstadt, die aufgrund der Höhenlagen nicht durchgehend barrierefrei gestaltbar ist soll ein Netz an barrierefreien Wegen in barriereärmerer Umgebung bekommen.

Im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts zur Altstadtsanierung sollte

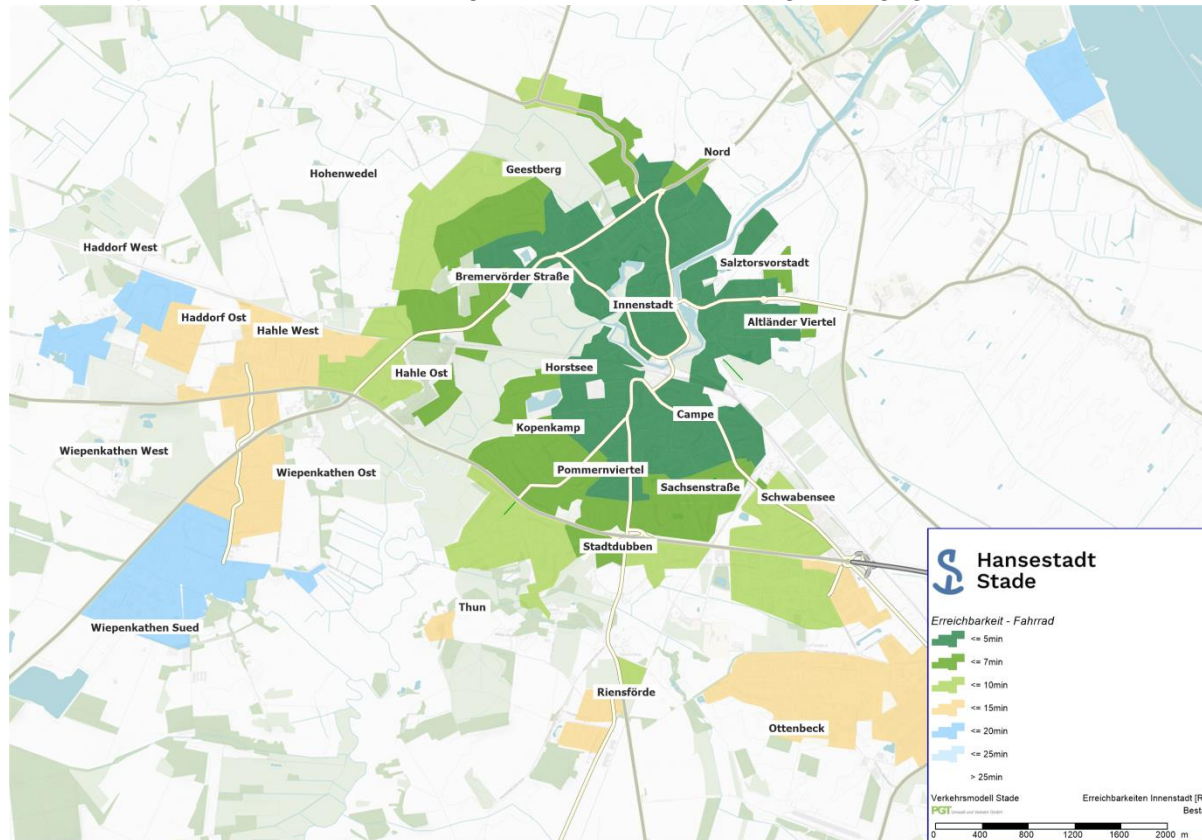
die Erneuerung und der Ausbau eines barrierefreien Vorrangnetzes, welches wichtige Ziele wie Schulen und Haltepunkte verbindet, integriert werden.

7.5.3 Radverkehr fördern

Die Stader Bürger haben ein eindeutiges Stimmungsbild gegeben. Stade soll rad-

verkehrsfreundlicher werden. Wunsch und Ziel ist es, ein möglichst weitgehend unabhängig vom Kfz befahrbares Vorrangroutennetz auszubilden, welches die wichtigen Wegeverbindungen zwischen den Stadtteilen der Innenstadt und den Gewerbegebieten abbildet.

Dem Radverkehr kommt dabei ein hoher Beitrag zur Erreichung der zukünftigen Klimaziele bei. Daher spielt dieser Baustein eine wichtige Rolle bei der Transformation zu einer nachhaltigen Stadt Stade 2040. Ohne massive Investitionen in den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und ohne Bereitschaft, an bestimmten Bereichen den Kfz-Verkehr und die Flächen dafür etwas einzudämmen, können die eingangs beschriebenen Ziele der Verkehrswende nicht erreicht werden.

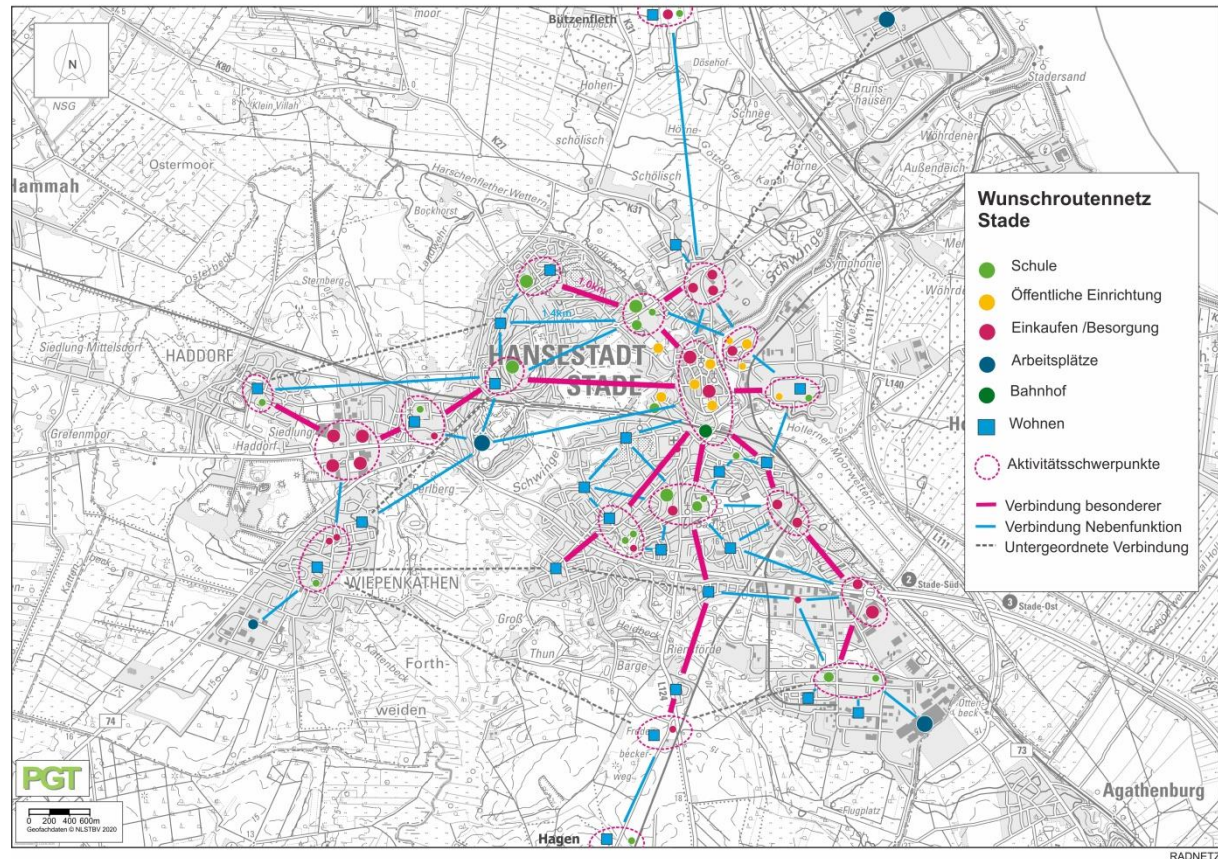


Vom Wunschroutennetz zum Radvorrangnetz

Zur Bewertung der Nutzeranforderungen an ein zukünftiges Verkehrsnetz empfiehlt sich die Entwicklung eines Wunschroutennetzes.

Das Skizzieren der täglichen Wegebeziehungen verdeutlichte, viele Aktivitätsschwerpunkte liegen in radialen Linie vor (Finger) und bündeln sich im größten Aktivitätsschwerpunkt Stades, der Innenstadt (Handballen).

Für den Kfz-Verkehr werden diese Routen meist bereits durch das Hauptstraßen Netz abgebildet. Für den Radverkehr besteht eine solche Struktur noch nicht. Lediglich einzelne Abschnitte sind in unterschiedlicher (Ausbau-)Qualität nutzbar. Ziel bei der Erstellung des Radroutennetzes war es, die Wege bis zur nächstens Vorrangroute für die Stader möglichst gering zu halten. In weiten Teilen des Stadtgebietes sind nach zukünftiger Planung die nächstens Radrouten nicht mehr als 500 m entfernt.



Stade bietet beste Voraussetzungen für ein flächendeckendes Alltagsradnetz. Die Wege sind kurz, die Topographie in weiten Teilen Flach. Rund 65 % aller Stader Wege sind kürzer als 5 km.

Eine Isochrone Betrachtung zeigt, dass von fast allen Punkten in Stade die Innenstadt in 15min oder weniger, mit dem Fahrrad erreicht werden kann.

Dies spiegelt sich auch im aktuellen Radanteil der Stader wieder. Bereits 14 % aller täglichen Wege, werden aktuell mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Ziel für die zukünftige Planung muss es daher sein, den Radverkehr in der Fläche zu fördern, und über das gesamte Stadtgebiet einheitliche Standards zu entwickeln.

Um die Anforderungen an ein durchgängiges Alltagsroutennetz zu ermitteln, wurde in einem ersten Schritt, ein stadtweites Wunschroutennetz entwickelt.

Dabei soll das Radnetz weitgehend als unabhängig vom Kfz befahrbares Vorrangroutennetzes, ausgebildet werden, welches die wichtigen Verkehrsachsen zwischen den Stadtteilen der Innenstadt und den Gewerbegebieten bildet.

8 Radhaupttrouten wurden abgeleitet, welche die Stadtteile mit den Aktivitäts-

schwerpunkten sowie der Innenstadt verbinden. Unterstützt wird das Netz von einem tangentialen Ring um die Stadt.

Der Netzvorschlag zeigt radiale und Ringverbindungen, die vorrangig als Stader Haupttrouten ausgebaut werden sollen. Sie verlaufen überwiegend abseits der für den Kfz Verkehr stark genutzten Hauptverkehrsstraßen.

Dies ermöglicht einen höheren Handlungsspielraum bei der Ausgestaltung der Radinfrastruktur und erhöht gleichzeitig die Aufenthaltsqualität sowie das subjektive Sicherheitsgefühl vieler Radfahrer.

Versch. Radvorrangrouten laufen südlich der Bahntrasse zusammen und müssen sicher Richtung Bahnhof und jenseits der Bahn zur Innenstadt geführt werden. Sie überschneiden sich auf engem Raum mit den Hauptverkehrsadern für Kfz und Bus.

Das so geplante Radvorrangnetz umfasst etwa 37 km, auf dem Radverkehr sukzes-

sive oberste Planungspriorität eingeräumt, und mindestens richtlinienkonforme Regelstandards für Radvorrangrouten realisiert werden sollten.

Um dieses Netz zukunftsfähig auszubauen und kurzfristige Verbesserungen für den Radverkehr einzurichten, ist die Durchgängigkeit der Routen in den nächsten Jahren zu überprüfen, zu beplanen und in verschiedenen Schritten ein Ausbau vorzusehen. Neben den Schlüsselmaßnahmen kommt es auf viele kleine Maßnahmen an, die zügige und sichere Routen schaffen und Störungen durch den Kfz-Verkehr und ähnliche Probleme verhindern.

Der vorh. Radverkehrsnetzvorschlag ist im Rahmen der Ausbauplanungen weiterzuentwickeln. Vorrangige Wegenetze sind ortsbezogen zu entwickeln und in der Umsetzung abzustimmen. Innerhalb der Workshops wurden Teile dieser Netze be-

reits präzisiert - Besonders für die Altstadt sind sie noch zu entwickeln.

Im Vorfeld zukunftsfähiger Ausbauten besteht Handlungsbedarf für kurzfristige Verbesserungen für den Radverkehr. So sollten die Routen durchgängig einer Prüfung unterzogen werden, um Ausbaubedarfe und Umsetzungsschritte Schritte festzulegen. Die Durchgängigkeit der Routen ist zunächst durch kurzfristige Maßnahmen zu sichern.



Ein wesentlicher Bestandteil der Ausgestaltung spielt hierbei die Anordnung von Fahrradstraßen. Hierbei

konnten in den letzten Jahren bundesweit und mit der Neubourgstraße in Stade viele Erfahrungen gesammelt werden, welche nun einen guten Standard für neue Projekte liefern.



Flankierende Maßnahmen werden die Entwicklung eines Fahrradparkkonzeptes für die Innenstadt und den Bahnhof sein.

Wichtig ist hier, neben einer strategischen Stellplatzbedarfsanalyse auch die erweiterte Möglichkeit, hochwertige Räder witterungsgeschützt und diebstahlsicher abstellen zu können.

Das Thema Radverkehr spielt auch bei der Ausgestaltung der zukünftigen Mobilitätsanker eine wesentliche Rolle. So sollen diese den Umstieg zwischen den Verkehrsträgern erleichtern und beispielsweise neuen Mobilitätsformen wie Lastenrädern wohnortnah zur Erprobung und Nutzung anbieten.

Die objektive Radverkehrssicherheit ist hoch. Subjektiv trauen sich aber viele Menschen nicht, die Fahrbahn mit dem Rad zu nutzen, dem eigentlichen Standard der StVO. Die vermehrte Führung des Radverkehrs in der Fahrbahn soll durch Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit,

durch Piktogramme in der Fahrbahn und weitere plakative Maßnahmen, wie die Einfärbung von Schutzstreifen an neuralgischen Punkten, unterstützt werden.

Anreize zum Umstieg und einer verstärkten Nutzung des Rades sollten darüber durch Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit gegeben werden.

Für die Verknüpfung mit dem ÖPNV und an wichtigen Infrastruktureinrichtungen sind sichere Radabstellanlagen (mind. Bügel) in ausreichender Anzahl notwendig. Wohnortbezogen sollen überdachte Abstellanlagen ebenerdig oder mit Rampen zugänglich sein.

Ohne massive Investitionen in den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und ohne Bereitschaft an bestimmten Bereichen den Kfz-Verkehr und die Flächen dafür etwas einzudämmen, wird eine solche Maßnahme jedoch nicht umsetzbar sein.

Richtlinien für Radvorrangrouten

Im Jahr 2021 veröffentlichte die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) die neuen Hinweise für die Erstellung von Radvorrangrouten (HRSV). Diese enthalten Rahmenbedingungen für den standardisierten Ausbau von Radhauptstrecken. Diese Rahmenbedingungen sollten grundsätzlich bei der zukünftigen Herstellung der Radachsen herangezogen werden.

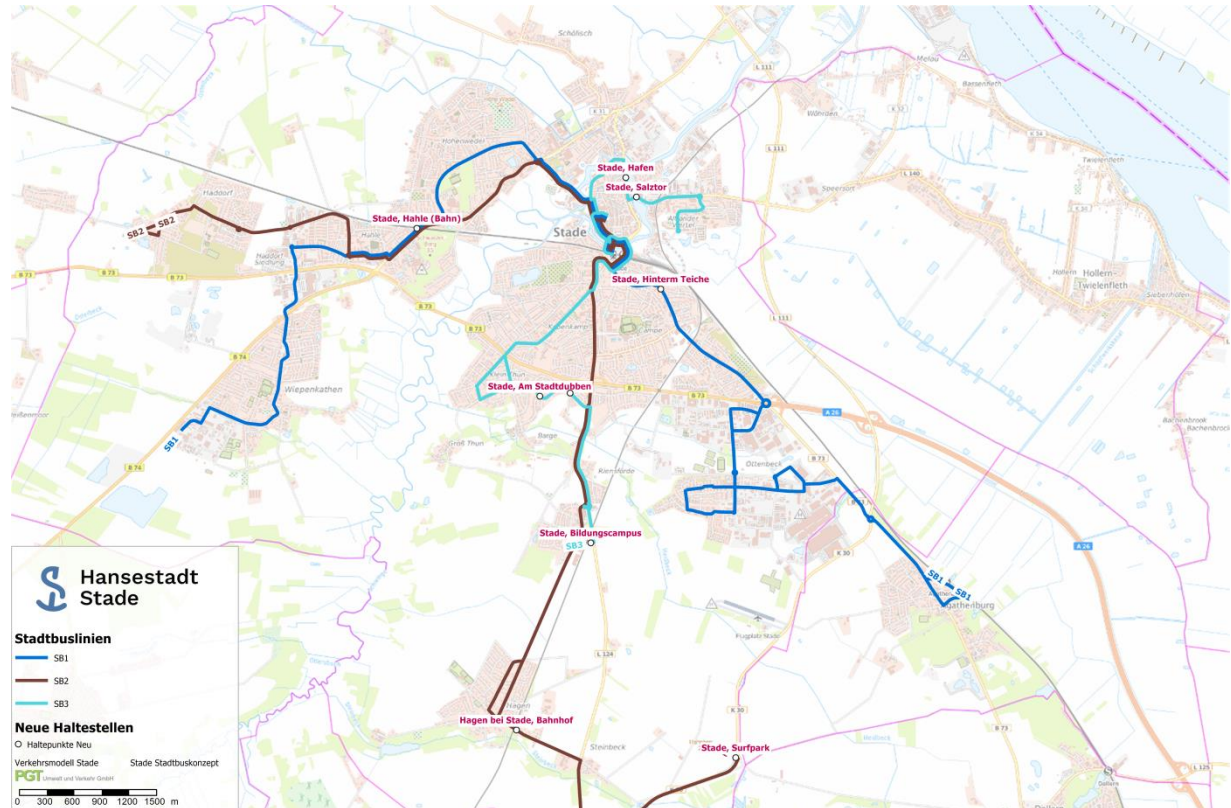
Für Stade empfiehlt sich in großen Teilen die Realisierung über Fahrradstraßen. An Kfz-Hauptverkehrsstraßen ist der Radverkehr in der Regel getrennt von Kfz-Verkehr zu führen und ausreichende Breiten einzuhalten.

Vorrangrouten erhalten für den Radverkehr geeignete Beläge.

7.5.4 Busse und Bahnen bürgernah

Ein guter öffentlicher Personennahverkehr ist ein wesentlicher Bestandteil der individuellen gesellschaftlichen Teilhabe. Darüber hinaus kann ein gut strukturierter und verlässlicher Nahverkehr dazu beitragen, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren. Mit neuen Technologien lässt sich hierbei die bereits gute Umweltbilanz des Nahverkehrs weiter steigern und das Angebot auf die Bedürfnisse der Kunden weiter individuell zuschneiden.

Viele Stader kennen das Angebot des innerstädtischen Busverkehrs nicht. Das schwer zu entziffernde Linienangebot, die Ergänzungslinien des Regionalverkehrs und die Überlagerung von Linien sind für viele Menschen nicht einfach zu durchschauen und vor dem Hintergrund, dass nicht jeder seinen Fahrplan mit einer App auf dem Handy plant, verbesserungswürdig. Für viele wird das Bild einer eingeschränkten Zuverlässigkeit des ÖPNV und insbesondere der Verknüpfung am Bahn-

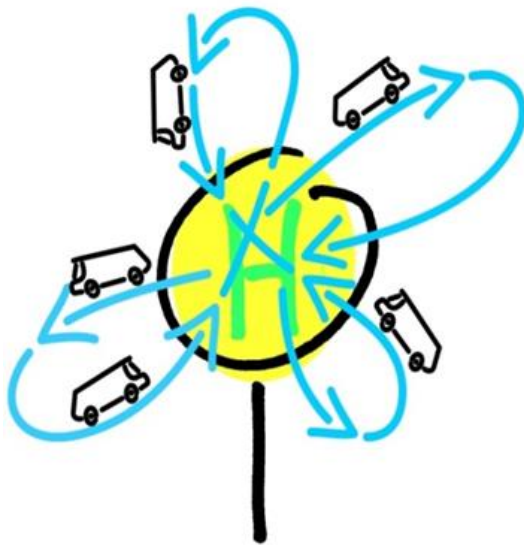


hof durch tägliche eigene Erfahrung bestimmt. Negative Ereignisse werden zu Nachrichten und prägen das Bild des ÖPNV. Demzufolge müssen das Image des ÖPNV und seine Zuverlässigkeit deutlich verbessert werden. Eine Grundmobilität in Stade mit dem Bus ist für viele Tags-

über möglich – gerade Schüler sind häufig mit dem Busverkehr zufrieden und nutzen diesen für ihre Wege in der Stadt. Sie kennen sich aus.

In enger Abstimmung mit den Zuständigen, im Wesentlichen dem Landkreis und

den beteiligten Busunternehmen, wird für die Zukunft die Umstellung des Systems auf einen eigenständigen Stadtbus mit Umsteigegarantie an einem Rendezvouspunkt vorbereitet. Demzufolge soll, aus Sicht des Mobilitätskonzepts Stade, in den nächsten Jahren ein Liniennetzangebot geschaffen werden, welches aus allen Teilen des Stadtgebietes den Umstieg in andere Teile des Stadtgebietes ohne Wartezeit erlaubt.



Die Busse warten zeitgleich aufeinander am Rendezvous. Da alle Busse als Durchmesserlinien quer durch die Stadt fahren, sind Direktverbindungen auch möglich.

Dieses Liniennetzangebot, welches in den verkehrsstärkeren Tageszeiten von etwa 06:00 bis 20:00 Uhr angeboten werden soll, wird um ein Ergänzungsangebot von Spätverkehren im Stadtgebiet und Rufbussen in den Randbereichen und Ortsteilen komplettiert.

Einzelheiten des Systems sind weiter auszuarbeiten und durch politische Forderungen, politische Beschlüsse und eine entsprechende finanzielle Beteiligung der Stadt an der ÖPNV-Umlage an den Landkreis zu unterstützen.

Die Zuständigkeit der Planung liegt nicht bei der Stadt, so dass hier längere Wege für die Durchsetzung der Ideen „zu gehen“ sind. Für Bereiche ohne oder mit geringer Anbindungsqualität sind mittelfristig neue

Angebote mit dem Landkreis und der VNO zu beraten und in den in Aufstellung befindlichen Nahverkehrsplan einzubringen.

Im Zusammenhang mit der Lage der Stadt in der Metropolregion Hamburg und den in Hamburg gesetzten Maßstäben an den ÖPNV, die in den nächsten Jahren erreicht werden sollen, ist in Stade ein erheblicher Nachholbedarf zu erkennen, der dringend bearbeitet werden muss. Auch dies wird in dem in Aufstellung befindlichen Nahverkehrsplan einzubringen zu sein. Der HVV baut die S+RE-Anbindung in die Metropolregion weiter aus. Die Strecke nach Riensförde steht vor der Reaktivierung. Hiermit muss der Stadtverkehr Schritt halten und weiter verbessert werden.

Im aktuellen Zustand bzw. in der individuellen Vorstellung, schneidet der Öffentliche Nahverkehr für viele Stader unterdurchschnittlich ab. Obwohl viele Befragte in der Öffentlichkeitsbeteiligung angaben, den Nahverkehr für Fahrten nach Hamburg re-

regelmäßig zu nutzen, spielt der ÖPNV im städtischen Kontext eine untergeordnete Rolle.

Dies spiegelt sich auch in der Bewertung der täglichen Wege wieder. Lediglich 5 % aller Wege werden am Tag mit dem ÖPNV zurückgelegt. Damit liegt das Ergebnis unter dem Durchschnitt des restlichen HVV Umlandes. (Durchschnittlich 9 % aller Wege).

In einigen Teilen des Stadtgebiets liegt die regelmäßige Bedienhäufigkeit bei „alle 60 Minuten ein Bus“, einigen Teile des Stadtgebietes werden nicht vom ÖPNV abgedeckt.

Die Erschließung von Gewerbeflächen weist teilweise ebenfalls Lücken auf.

Für eine verlässliche Bedienung ist eine klare Strukturierung des Verkehrsangebots nötig. Das Bedienungsangebot sollte zu diesem Zweck hierarchisiert werden:

Großräumig

- Ein überregionales Verkehrsangebot, bestehend aus Bussen und Regionalbahnen im mindestens 60-Min-Takt.

Städtisch

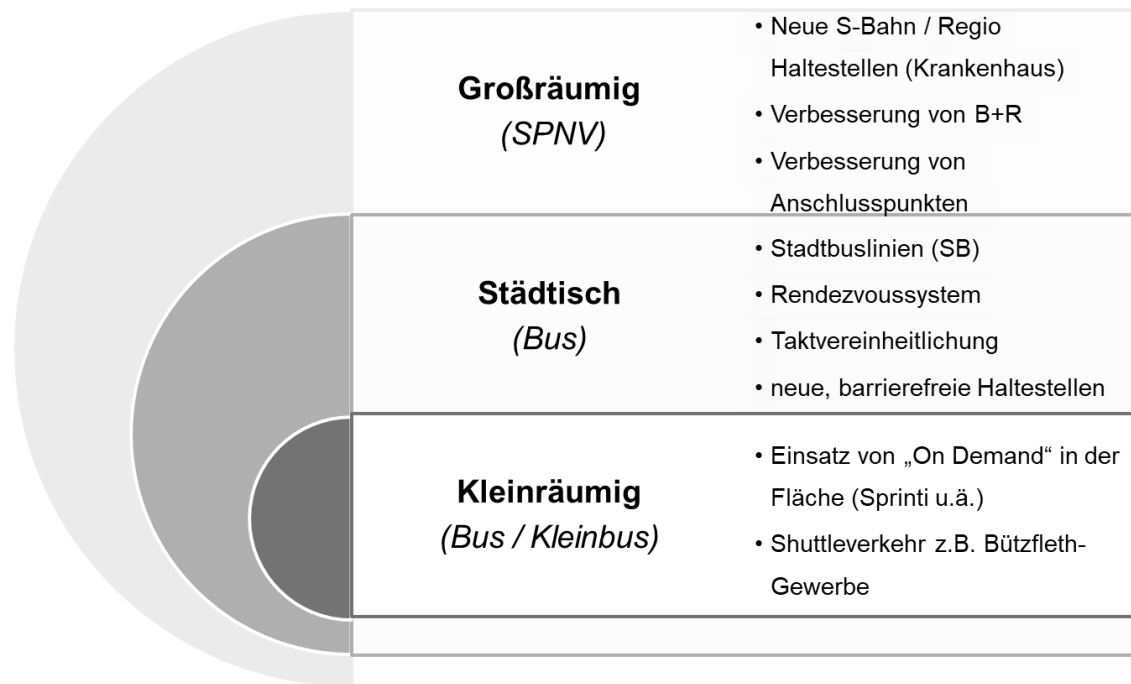
- Ein Stadtbusnetz auf den Haupttrouten im 20-Min-Takt.

Kleinräumig

- Ein flexibles Angebot in der Fläche. Für eine individuelle und komfortable Anbindung.

In den Stadtbezirken Altländer Viertel und Thun, sowie Riensförde verkehrt der ÖPNV aktuell selten. Die Stadtteile sind in das Stadtbusnetz stärker zu integrieren. Eine Bedienungshäufigkeit im 20-Min-Takt ist hierbei wünschenswert.

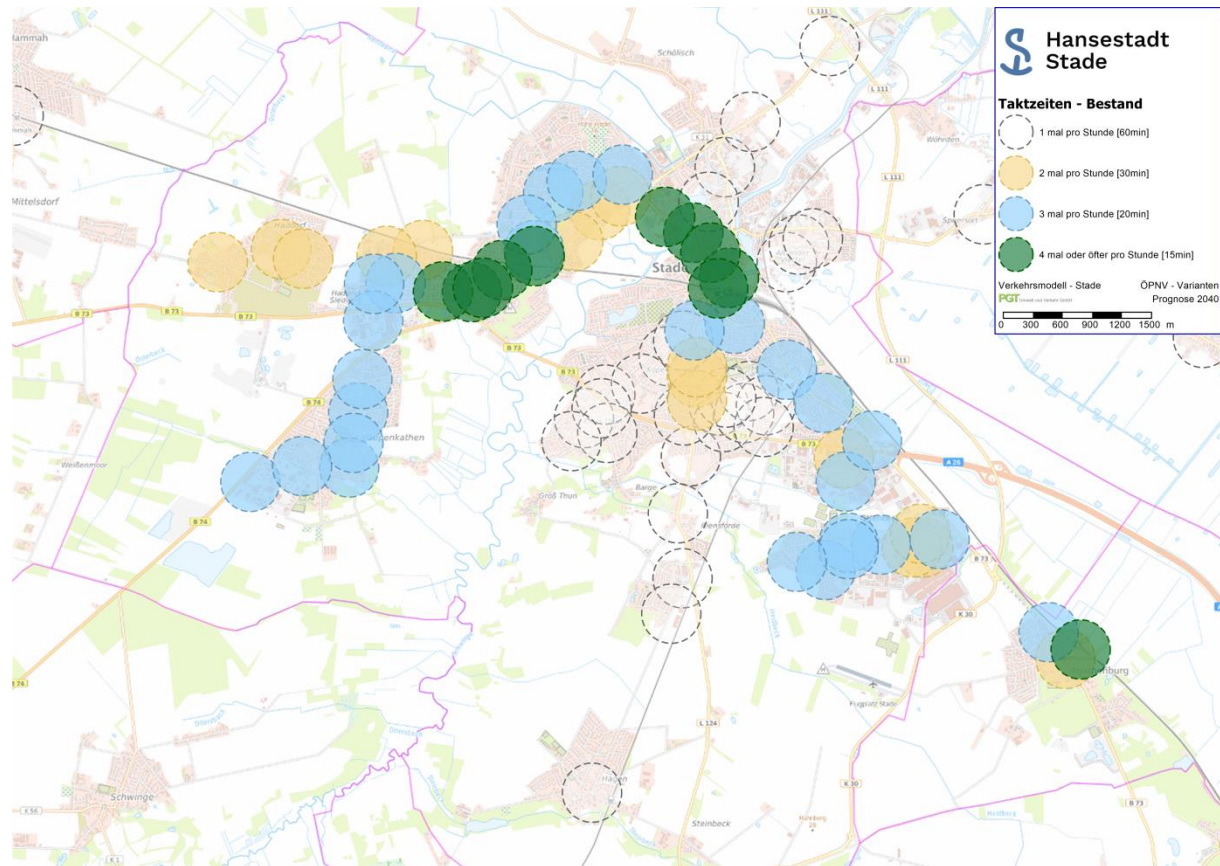
Die Möglichkeiten einer weiteren Taktverdichtung/ -ausweitung auf der Durchmesserlinie 2007 ist mit dem Landkreis und der VNO zu beraten, insbesondere die Relati-



on Wiepenkathen – Bahnhof ist oft zu Lasten von Eltern mit Kinderwagen sowie Mobilitätseingeschränkten Menschen mit Rollatoren oder Rollstühlen ausgelastet, so das mittels geeigneter Maßnahmen Abhilfe zu schaffen ist.

Darüber hinaus empfiehlt es sich, ein ÖPNV Erschließungskonzept zu entwickeln, welche eine direkte Anbindung des Industrieflächen an der Elbe für den Berufsverkehr ermöglicht. Eine Verbindung nach Stade und den Schienenpersonenverkehr gibt es aktuell nur an der L 111. Ein spezifisches Angebot ist mit dem Binnenverkehr im Chemiepark und den Schichtplänen abzustimmen.

Im Rahmen der Verkehrsmodelluntersuchung konnte auch darüber hinaus bereits der positive Effekt eines weiteren ÖPNV Haltepunktes in Hahle ermittelt werden. Der Einzugsbereich ist relativ dicht besiedelt. Das Klinikum Stade fußläufig erreichbar. Hieraus ergibt sich ein gutes Potential



für den Ausbau des Schienenpersonenverkehrs.

Allerdings sind Einzelheiten des Systems auszuarbeiten und durch politische Forderungen, politische Beschlüsse und eine entsprechende finanzielle Beteiligung der

Stadt an der ÖPNV-Umlage an den Landkreis zu unterstützen.

Im Zusammenhang mit dem Lagestatus in der Metropolregion Hamburg und den in Hamburg gesetzten Maßstäben an den ÖPNV - die in den nächsten Jahren er-

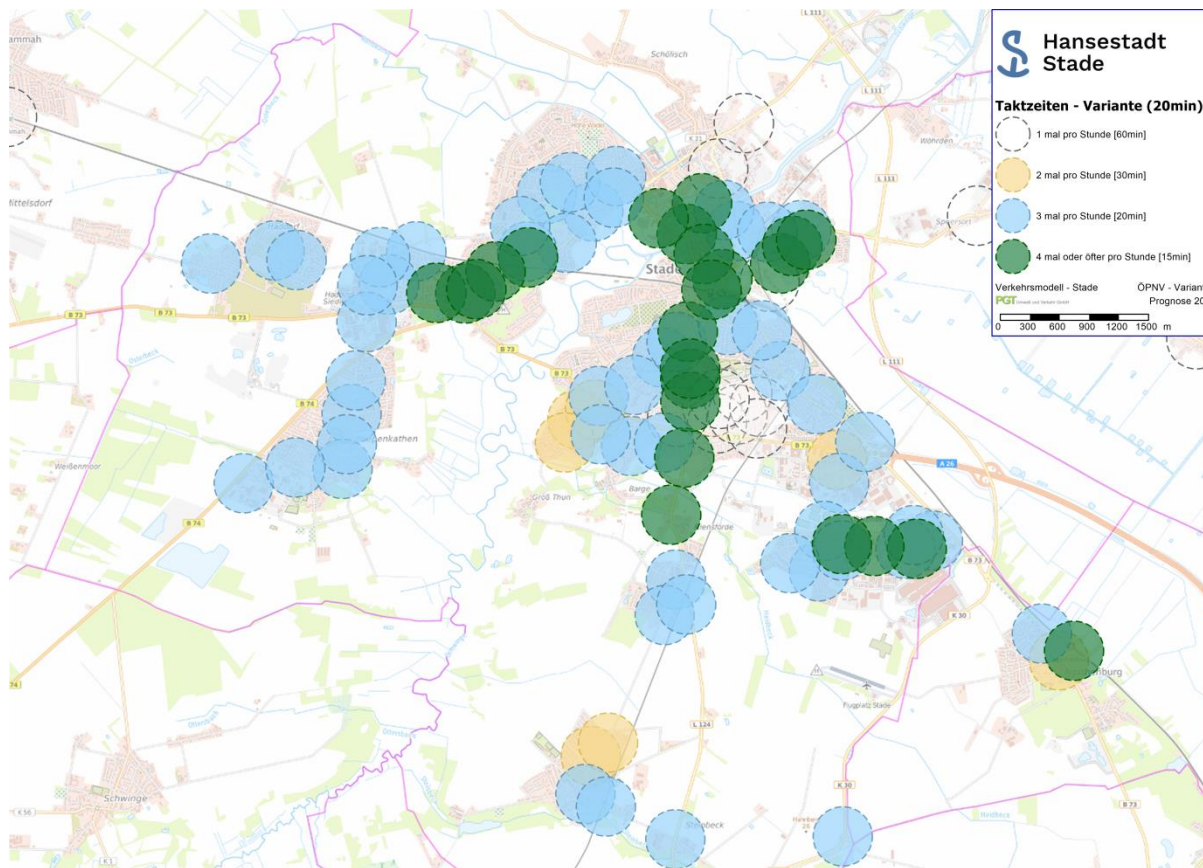
reicht werden sollen, ist in Stade ein erheblicher Nachholbedarf zu erkennen, der dringend bearbeitet werden muss.

7.5.5 Verkehrssicherheit erhöhen

- Die insbesondere subjektiv empfundene Verkehrssicherheit auf den Stadtstraßen sollte erhöht werden.
- Ein Verkehrssicherheitsprogramm mit unterstützender Öffentlichkeitsarbeit und verschiedenen plakativen Maßnahmen ist notwendig, um situationsverträgliche Fahrgeschwindigkeiten und mehr gegenseitige Rücksicht zu erzielen.

nahmen ist notwendig, um situationsverträgliche Fahrgeschwindigkeiten und mehr gegenseitige Rücksicht zu erzielen.

- Informationen zum Radverkehr im Straßenraum sind in vielfältiger Weise zu platzieren. Piktogramme stellen einen ersten Schritt dar.
- Wichtige Querungsstellen, z.B. an Ortseingängen, wo der Radverkehr vom Außerortsradweg in die Fahrbahn geführt wird, sind durch den Einbau von Querungshilfen und Schutzbereichen zu sichern.



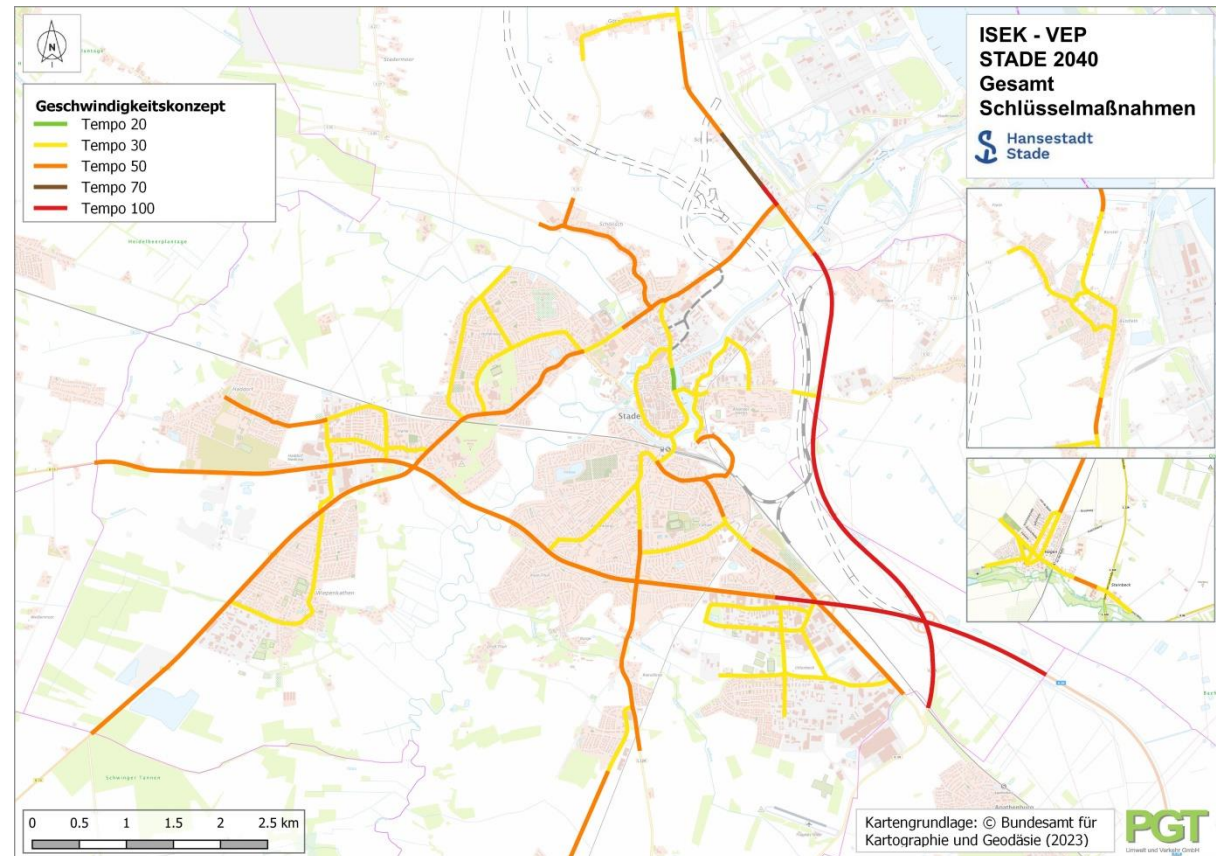
Zudem ist eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeiten auf zahlreichen Straßenabschnitten anzustreben, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Stade verfügt in den Wohnbereichen über umfangreiche Tempo-30-Zonen, in denen rechts vor links an den Knotenpunkten die Regel ist. Innerhalb der Tempo-30-Zonen sollen unterstützende Maßnahmen für die

Radrouten eingerichtet werden, die gegebenenfalls zu einer Bevorrechtigung von Radachsen führen. Flankierend sind geschwindigkeitsdämpfende Elemente auf längerer gerader Strecke zu berücksichtigen.



Für einzelne Stadtquartiere wird die Einrichtung und Umwidmung der Tempo-30-Zonen zu sogenannten Fahrradzonen vorgeschlagen. Wesentlicher Vorteil bei unveränderter zulässiger Höchstgeschwindigkeit ist, dass Radverkehr als bestimmende Verkehrsart durchgängig nebeneinander fahren darf. Berücksichtigt man die geltenden Regeln zum Überholabstand des Radverkehrs ändert sich in Bezug auf die Gesamtverkehrssituation in den Tempo-30-Zonen wenig, sodass nur wenige negative Effekte auf den motorisierten Verkehr eintreten werden.



Innerhalb des Netzes der sogenannten verkehrswichtigen Straßen gibt es in kurzen Abschnitten vor den Schulen und empfindlichen Einrichtungen, Reduzierungen der Höchstgeschwindigkeit von der Regelgeschwindigkeit 50 km / h auf 30 km / h.

Stade beabsichtigt eine moderate Fahr- geschwindigkeit im Hauptverkehrsstraßen- netz.

Vorgeschlagen wird ein Geschwindigkeits- konzept mit reduzierten Geschwindigkei- ten auf weiten Teilen des heutigen 50 km / h

Netzes. Da der politische Beschluss auf Bundesebene noch nicht erfolgt ist, wird gegenwärtig noch einzelfallbezogen entschieden.

Die Kommune ist der Initiative für stadtverträgliche Geschwindigkeiten beigetreten, um diese Forderung zu untermauern. Diese Initiative wird durch das Mobilitätskonzept unterstützt. Die Umsetzung ist durch die derzeit gültigen rechtlichen Regelungen durch die örtliche Verkehrsbehörde jedoch nicht konfliktfrei möglich, so dass eine Überbrückungszeit bis zu einer solchen Regelung Sicherungsmaßnahmen in Abschnitten des Hauptverkehrsstraßennetzes erforderlich macht. Im Rahmen eines Geschwindigkeitskonzeptes wurden daher die derzeitige Abgrenzung von Tempo-30-Zonen und die Abschnitte auf denen derzeit 30 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit eingerichtet sind, nochmals bewertet. Dabei zeigen sich unterschiedliche Gewichtungen und Straßencharakteristika, die eine Nachjustierung sinnvoll erscheinen lassen.



Im Rahmen von Einzelfallentscheidungen ist z.B. für den **Hohenwedeler Weg** als Sammelstraße mit Busverkehr, die auch eine wichtige Achse für den ört-

lichen Radverkehr ist, eine abschnittsweise Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit anzustreben. Nicht nur die Zuwegung zu den Schulen, auch Wege aus dem Hohenwedel in Richtung Innenstadt werden hier mit dem Rad zurückgelegt. Ständige Konflikte angesichts der vorhandenen Regelung auf den Gehwegen sind die Folge. Im Rahmen einer Überprüfung zeigt sich, dass eine Tempo-30-Straße zwischen Bockhorster Weg und Bremervörder Straße heran und damit eine Veränderung der Verkehrssituationen im Hohenwedeler Weg mit Freigabe der Fahrbahn für den Radverkehr erfolgen kann. Gerade in der Umstellungsphase sind allerdings unter-

stützende Maßnahmen für den Radverkehr sinnvoll, die das Einbringen von Piktogrammketten und die Hinweise auf die geänderte Regelung umfassen. Auf der bergaufführenden Gehwegseite kann für unsichere Radnutzer die heutige Benutzungspflicht zu „Radverkehr frei“ abgestuft werden.

Die **Sachsenstraße** hat eine ähnliche Funktion wie der Hohenwedeler Weg. Sie dient als Hauptsammelstraße mit einer teilweisen Verteilungsfunktion. Die derzeitige Regelung mit 50 km/h ist nicht angemessen. Parkende KFZ in der Fahrbahn lassen schon heute tagsüber keine 50 km/h zu. Auch in der Sachsenstraße ist es empfehlenswert, eine Reduzierung auf 30 km/h anzustreben und durch mit Piktogrammketten in der Fahrbahn auf die Nutzungsmöglichkeiten bzw. Nutzungsverpflichtung der Fahrbahn für den Radverkehr hinzuweisen. Die Benutzungspflicht der teilweise vorhandenen Radwege sollte aufgehoben werden.

Die ehemalige **Ortsdurchfahrt der B 74 in Wiepenkathen** sollte ebenfalls in die 30-km/h Regelungen einbezogen werden. Aufgrund der kurvigen Ortslage und der ebenfalls hohen Bedeutung für den ÖPNV ist eine Lösung mit 30 km/h im gesamten Streckenabschnitt aus verkehrlicher Sicht wünschenswert.

7.5.6 Straßennetz optimieren

- Die Anbindung für den Kfz-Verkehr ist in allen Ortsteilen ausreichend gegeben.
- Knotenpunktformen, Fahrstreifenanzahl und -aufteilung im Zuge der Hauptverkehrsstraßen sind an einigen Stellen zu optimieren.
- Stadtverträglicher Umbau bzw. Ausbau von Straßenräumen für mehr Sicherheit und Komfort aller Verkehrsteilnehmer ist notwendig.

Das Straßennetz ist für die Belange des Kfz-Verkehrs ausreichend dimensioniert. Handlungsbedarfe bestehen tlw. in der

Sanierung und in der Verbesserung der Verkehrsabwicklung an einigen Knotenpunkten:

- Für den Knotenpunkt Thuner Str. / B73 werden derzeit in Zusammenarbeit mit dem NLSTBV Stade verschiedene Varianten geprüft.
- Im Zuge der Arbeiten in der Harsefelder Str. werden die Knoten mit der Thuner Str. und der Sachsenstr. radverkehrsgerecht umgebaut und markiert.

7.5.7 Orientierung im Verkehr verbessern

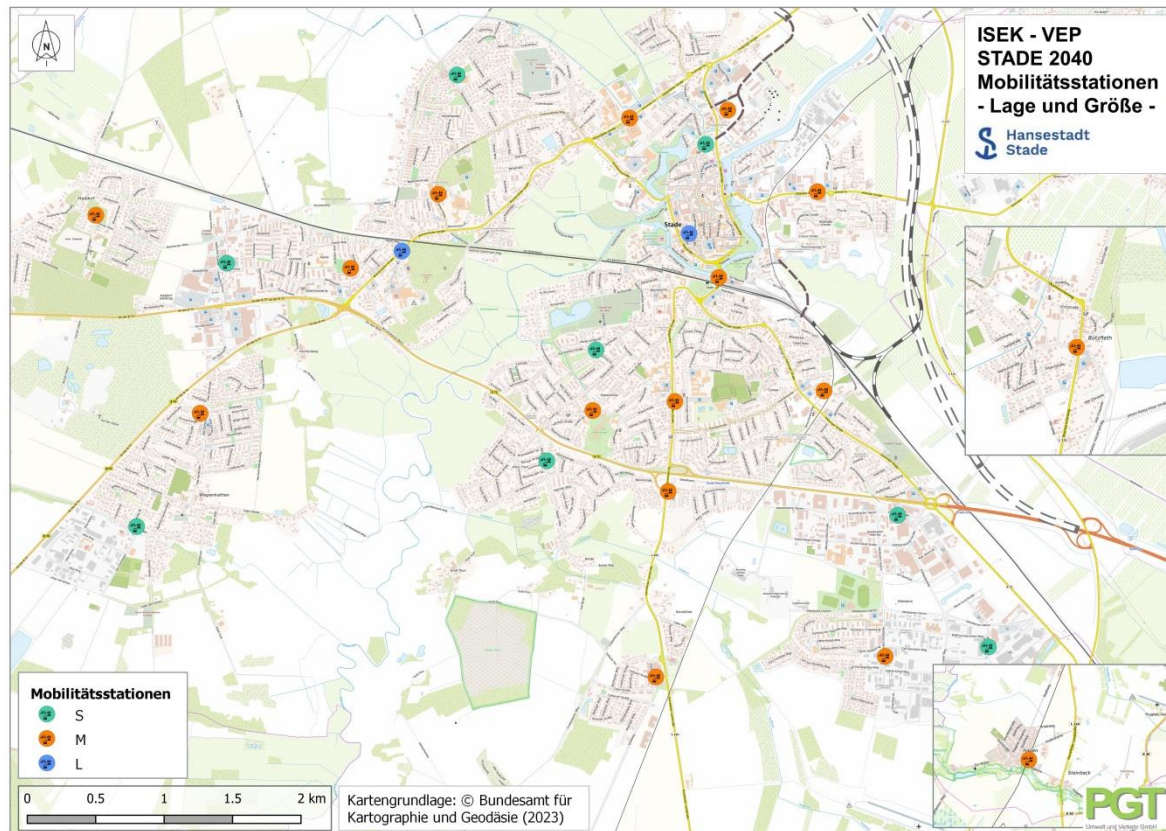
- Die Orientierung im Verkehrsnetz sollte, durch Gestaltung der Knoten und Querungen, aber auch durch Maßnahmen im Wegweisungsnetz des Radverkehrs und der allgemeinen Wegweisung weiter verbessert werden.

7.5.8 Ruhender Verkehr

Um Flächenverbrauch, Versiegelung und Baukosten zu mindern, überarbeitet Stade die Anforderungen an den Stellplatznachweis. Die neue Satzung soll in den Bereichen eine Reduktion vorsehen, die durch kurze Entfernungen im Alltagsverkehr begünstigt sind.

7.5.9 Mobilitätsanker / innovative Verkehrsmittel

Es soll eine Veränderung der Verkehrsmittelnutzung zugunsten weniger Kfz-Verkehr erreicht werden, dies ist ein erklärtes Ziel der Stader. Hierfür müssen Alternativen in angemessener Form bereitgestellt werden. Die Nutzung und der Gebrauch des Kfz hängt im Wesentlichen von Aufgaben des Transports, des Hol- und Bringverkehrs und kurzer Wege im innerstädtischen Bereich zum Einkaufen ab. Aufgrund der kurzen Entfernungen in Stade können diese Aufgaben auch mit Lastenfahrrädern, E-Bikes oder E-Auto-Sharing-Angeboten durchgeführt werden und ersparen somit



vielfach einen eigenen PKW. Gerade in den Wohnquartieren ist es erforderlich, auf kurzen Wegen derartige Angebote bereitzustellen, um die Nutzung anzuregen bzw. Nutzungsmöglichkeiten zu geben. Nicht jeder Haushalt braucht ein Lastenfahrrad oder ein Zweitwagen, wenn Car-Sharing-

und Rad-Sharing-Angebote in der Nähe vorhanden sind.

Die **Mobilitätsanker** sollen an vielen Stellen im Stadtgebiet deutlich sichtbar und erkennbar Angebote für diese Art der Mobilität geben.

„Stade Card“

Es ist zu überlegen, inwieweit eine „Stade Card“ verschiedene Nutzungsmöglichkeiten – beispielsweise städtische Museen, Stadtbüchereien, Sharing-Angebote etc. vereint, um einen möglichst großen Bevölkerungskreis auch auf die Möglichkeiten des Angebots der Mobilitätsanker hinzuweisen. Zu überlegen ist auch, inwieweit das Angebot mit den Zeitfahrkaten des ÖPNV verbunden werden kann, die eine Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs vor Ort dann ebenfalls beinhaltet.

Im Rahmen der 2. Beteiligungsphase wurden teilweise konkrete Standorte in den Stadtteilen bereits aufgeführt, die nunmehr überprüft und umgesetzt werden müssen. Hierzu bedarf es der Überprüfung des Grundbesitzes, von Anschlussmöglichkeiten – insbesondere für Ladeangebote – sowie der Erreichbarkeit auf sicheren und kurzen Wegen, fußläufigen für die umliegende Bevölkerung. Zudem ist der Umfang des Angebots zu prüfen.

7.5.10 Städtische (Verkehrs)-räume gestalten

Eine andere Aufteilung des verfügbaren Verkehrsraums und der Umbau von Knotenpunkten zu Kreisverkehrsplätzen führen zu einer Verstetigung und zu einer Verlangsamung des Verkehrs und somit zu mehr Sicherheit, ohne die durchschnittliche Gesamtfahrzeit zu erhöhen.

Das Gelenk

Das Gelenk für den Radverkehr ist die Bahn-Querung im Bereich des Bahnhofs. Hier treffen die aus den verschiedenen Stadtteil kommenden Routen zusammen und verteilen sich auf Wege ostseitig der Altstadt, in die Altstadt und westseitig der Altstadt. In diesem Bereich in dem die Harsefelder Straße und die Harburger Straße für den Kfz-Verkehr ebenfalls zusammentreffen, braucht Radverkehr mehr Platz - auch Beidrichtungsverkehr auf Abschnitten ist für die Verknüpfung notwendig. Zählungen und Beobachtungen zeigen, dass schon heute regelwidrig im Beidrichtungsverkehr auf den Wegen gefahren wird. Angesichts der vorhandenen Infrastruktur und der der hohen Trennwirkung durch den Kfz-Strom ist dies kaum vermeidbar. Die Herstellung eines geordneten und sicheren Straßenraums in diesem Bereich ist daher ein wesentlicher Bestandteil für den Erfolg des Radkonzeptes.

Dabei kann der Ausbau des Gelenks sukzessive erfolgen und sieht vor:

- Verbreiterung der Radverkehrsanlagen zwischen Thunerstraße und Hansebrücke, insbesondere auf den vom Radverkehr vorrangig genutzten Straßenseiten
- Verbesserung der Querungen durch Querunginseln, Radfahrschleusen und ähnliche Maßnahmen innerhalb des Straßenraums
- im Zusammenhang mit dem Umbau der ampelgeregelten Knoten auf der Nord- und Südseite der Hansebrücke eine Optimierung der Radverkehrssituation in außerhalb des Kreisverkehrsplatzes separat geführten Radverkehrsanlagen
- langfristig anzustreben ist eine verbesserte Bahnquerung, die die Befahrbarkeit des Tunnels, der für den Radverkehr und die Fußgänger ein dauerndes Ärgernis darstellt, verbessert.

Schwerpunkte des Stadtstraßenumbaus sind:

Bahnhofsbereich

Für den Bereich des Bahnhofs sind verschiedene Fragestellungen im Rahmen von weiterführenden Untersuchungen in Bezug auf Potenzial und Machbarkeiten zu prüfen, die teilweise in Abhängigkeit der weiteren Überlegungen zum Stadtbusverkehr geführt werden müssen. Grundsätzlich Antworten, die zu folgenden Fragen gesucht werden:

- verbesserte Anbindung des Bahnhofs für den Radverkehr inklusive der damit verbundenen Abstellmöglichkeiten
- verbesserte Querung des Bahnhofsbereiches
- verbesserte und konzentrierte Anordnung von Mobilitätsankern mit entsprechendem bedarfsgerechtem Angebot auf Flächen in Bahnhofsnähe
- ergänzende Anbindemöglichkeiten an die Bahnsteige



- Optimierung des P+R-Angebotes auf der Südseite vor dem Hintergrund zusätzlicher Flächen Inanspruchnahme durch Bus- und Radabstellanlagen
- Verbesserung der Erreichbarkeiten für den ÖPNV.

Vorgeschlagen wird im Sinne eines Vorkonzeptes die Bedingungen zu klären und als Rahmenkonzept auch mit den zuständigen Baulastträgern abzustimmen, so dass zeitnah eine tatsächliche Bearbeitung insbesondere auch der Antragstellungen für die notwendigen Fördermittel bereitgestellt werden kann. Haushalterisch können hier sowohl Planungskosten zu einem Prozentsatz, als auch die Baukosten, die mit dem Vorhaben in Bezug stehen, gefördert werden. Auch Kombiförderungen sind gegebenenfalls in Abstimmung mit den Fördergebern möglich, so dass GVFG-Mittel für den Bahnhofsbereich mit Fördermitteln aus dem Programm „Stadt und Land“ für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur kombiniert werden.

Hansebrücke

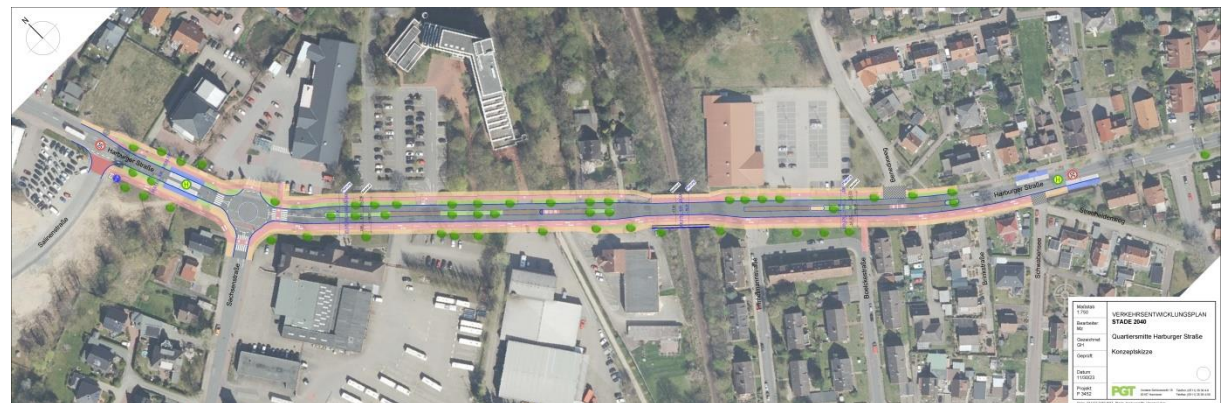
Für die Umsetzung von Maßnahmen der Hansebrücke ist, aufbauend auf den durchgeführten Verbesserungen die im Zuge der Sanierung der Strecke an den Lichtsignalanlagen kurzfristig durchgeführt werden, eine Überprüfung und Abstimmung der Lage möglicher Kreisverkehrsplätze und der daraus resultierenden "Restflächen" für die Führung der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer durchzuführen. Maßgeblich ist hier eine Vorplanung für den Bereich, gegebenenfalls eine Simulation bzw. Überprüfung der Leistungsfähigkeiten und die Akquisition von Fördermitteln. Zu bestimmen ist auch die richtige Reihenfolge von Umsetzungs-

schritten, um während der einzelnen Bauabschnitte, die Erreichbarkeit der Innenstadt sicherzustellen.

Hier sind sowohl Maßnahmen nach GVFG, als auch Stadt- und Landmittel denkbar, die Baukosten durch Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bzw. Förderung des Radverkehrs begründen. Die prinzipiellen Konzeptskizzen sind mehrfach in der Politik und der beteiligten Öffentlichkeit diskutiert worden und stoßen auf breite Zustimmung, sodass hier mit einem geeigneten Verfahren im Laufe der nächsten 2 Jahre begonnen werden sollte.

Harburger Str

In der Harburger Str. wird derzeit der Brü-



ckenersatzneubau vorbereitet. Dieser berücksichtigt bereits einen veränderten Straßenquerschnitt, der auf die zukünftigen Entwicklungspotentiale (Finanzamt etc) zu einem Stadtteilzentrum reagiert. Für den Straßenraum (s. Steckbrief) wird eine hohe Durchlässigkeit und Querbarkeit, ein niedriges Geschwindigkeitsniveau und eine angemessene Führung der Radhaupttroute nach Ottenbeck sowie eine Begrünung vorgesehen.

7.5.11 Öffentlichkeitsarbeit

Ein besseres Miteinander im Verkehr kann nur zusammen mit den Bürgern erreicht werden. Verschiedene Formen einer dauerhaften Aktivierung und Beteiligung zu Fragen der Stadtentwicklung und Mobilität in Stade sollten fortgeführt werden. Ein Konzept des dauerhaften Dialogs und der öffentlichen Ansprache sollte folgende Elemente enthalten:

- Hinweise zum autofreien Schulweg und ggf. Einrichtung von Hol- und Bring-Zonen und zugehörige Schulak-

tionen bzw. Untersuchungen, die Verkehrssituation unter den Aspekten Sicherheit, Barrierefreiheit, Inklusion und Fuß-/ Fahrradfreundlichkeit zu verbessern.

- Anregungen und Hilfestellungen zu neuen Lösungen im Radverkehr in geeigneter Form bekannt gemacht werden (Faltblatt, Plakate o.ä.)
- Die öffentlichkeitswirksame Beteiligung an bundesweiten Aktionstagen zu Klimaschutz und Mobilitätsfragen sollte ebenfalls erfolgen.
- Aktionen zur Radverkehrsförderung durch Hilfestellungen zur Nutzung neuer Infrastruktur (Fahrradstraßen, Piktogramme) und laufende Evaluation des Umsetzungsprozesses.
- Verschiedene Formen einer dauerhaften Aktivierung und Beteiligung zu Fragen der Stadtentwicklung und Mobilität in Stade sollten fortgeführt werden. Dies kann mit Unterstützung der Stadtplanung, des Klimaschutzmana-

gements und der Radverkehrsbeauftragten verfolgen.

Sinnvoll zur Beteiligung junger Menschen sind:

- kontinuierliche Debatte zu Fragen der Mobilität: „Schulberichtstage“ könnten eingeführt werden, an denen, in jährlichem Abstand, aus Schülersicht zu ausgewählten Themen berichtet wird. Damit könnte auch in der Politik eine erhöhte Sensibilität, gerade für die Verkehre der jungen Leute, die sich nicht ausschließlich auf die sogenannte Schulwegsicherheit beschränken, erreicht werden.

Kontinuierlich für alle Bürger:

- regelmäßige Evaluation / Berichterstattung zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur

Regelmäßige Dialogabende mit IHK und Handelskammer – im Rahmen der TÖB-Beteiligung wurde eine Vorstellung und Diskussion des ISEK Berichts in einer weiteren Veranstaltung bereits vereinbart.

Eine regelmäßige Wiederholung der stadtweiten Befragung, die erstmalig für den Prozess durchgeführt wurde, kann als Stimmungspaneel Veränderungen aufzeigen.

7.6 Umsetzung

Die bisher erfolgreich praktizierten Beteiligungsverfahren zu Ausbaumaßnahmen sollten kontinuierlich fortgesetzt werden.

Die Erörterung und Diskussion in der Öffentlichkeit soll fortlaufend bei der Maßnahmenumsetzung geführt werden, um sich einer großen Akzeptanz für die daraus folgenden Maßnahmen zu versichern. Auch der hier vorliegende Bericht ist eine Grundlage für die öffentliche Debatte.

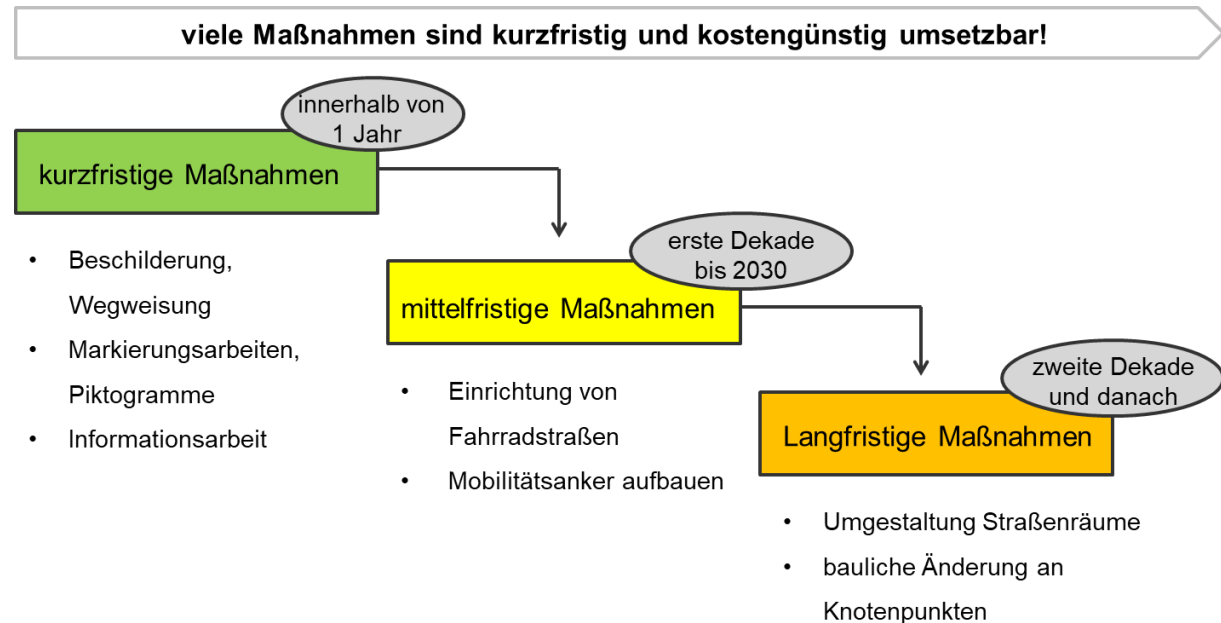
Die Umsetzung von baulichen Verkehrsmaßnahmen, wie sie nicht zuletzt durch die Schlüsselmaßnahmen des Mobilitätskonzeptes vorgeschlagen werden, erfordern in aller Regel Eingriffe in den alltäglichen Verkehrsablauf für einen längeren Zeitraum. Daher wird angeregt, eine re-

gelmäßige Kontaktstelle für Baustelleninformationen einzurichten, die anhand von folgenden Schritten die Information von Anliegern und Bevölkerung sicherstellt:

- Frühzeitiges informieren über Umleitungsregelungen und Baustellenmanagement, sowie Beteiligung von Anliegern
- Durchführung der Baumaßnahmen in

sinnvollen Teilschritten, um zu einer Reduzierung von Belastungen oder einer Maximierung der Erschließungsqualität der Anwohner beizutragen

Zur Baustelleninformation gehört nicht nur der Hinweis auf den Zweck der Maßnahmen, sondern auch die im Rahmen des Mobilitätskonzeptes bzw. der von der Stadt gesteckten klimapolitischen Ziele beabsichtigte Maßnahmenwirkung.



8 Soziale Infrastruktur

Die Ausstattung mit Kitas und Schulen in den Orts- und Stadtteilen sind wichtige Ankerpunkte im Alltag der Familien, Kinder und Jugendliche. Gemeinsam mit den Einrichtungen für Gesundheit, Sport und Kultur, Feuerwehr und Rettungsdienste, der Jugend- und Altenpflege in unterschiedlicher Trägerschaft, sowie den Kirchen und einem breiten Vereinsleben schafft die soziale Infrastruktur wichtige Voraussetzungen für ein funktionierendes Gemeinwesen. Auch für die künftige Stadtentwicklung ist eine gute, bedarfsgerechte Ausstattung der Gesamtstadt und ihrer Teilräume von großer Bedeutung. Hierbei muss das Rad nicht neu erfunden werden; allerdings erfordern neue gesetzliche Anforderungen (Stichwort Ganztagsbetreuung), demografischer Wandel und sich verändernde Zielgruppen, zahlreiche Anpassungsmaßnahmen.

Die Stadtentwicklungsplanung unterstützt die Weiterentwicklung und Neustrukturierung der verschiedenen Fachplanungen der sozialen Infrastruktur. Im Rahmen des ISEK wird ein GIS-basierter Demografie-monitor aufgebaut. Damit können kleinräumig und in jährlichen Fortschreibungen aus den Einwohnermeldedaten Bedarfswahlen für z.B. Kita- und Schulentwicklungsplanung bereitgestellt und analysiert werden. Aber auch für die Jugend- und

Sozialarbeit können Altersstrukturen und Herkunft auf kleiräumiger Ebene der Stadtteile nutzbar gemacht werden. Überschritten werden die Daten im Prognosehorizont zusätzlich mit den Neubaupotentialen des ISEK. Die künftigen Bewohner der nach Prioritätsstufen gesteuerte Siedlungsentwicklung fließen damit auch räumlich konkret in die Planung der sozialen Infrastruktur mit ein.

Geografische Informationssysteme GIS

Für die einzelnen Aufgaben der räumlichen Planung und auch für die laufenden Betriebs- und Instandhaltungsaufgaben kommen in allen Sparten rechnergestützte Datenbanken, Kartendienste und Planungsprogramme zur Anwendung. Die beauftragte Erarbeitung von Prognosen oder Fachplanungen durch Dritte, enthalten regelmäßig entsprechende, oft webbasierte Anwendungen mit mächtigen, anwendergesteuerten Möglichkeiten, diese Daten und Auswertungen auf neue Fragestellungen und Analysen auszurichten und auszuwerten. Die unterschiedlichen Entstehungszusammenhänge, Fragestellungen und Spezialisierungen erfordern eine permanente Betreuung und Weiterentwicklung einzelner Anwendungen und Systeme durch die GIS-Administration. Zugleich arbeitet das GIS-Team gemeinsam mit der IT-Abteilung an der Integration und Vereinheitlichung der Daten, Zugänge und Anwendungen, um die spezifisch geschaffenen Daten auch für die unterschiedlichen Verwaltungs- und Planungsaufgaben oder Folgefragestellungen verfügbar zu machen.

8.1 Schulentwicklung

Mit der Eröffnung des Bildungscampus Riensförde (BCR) ist die quantitative Schulentwicklung für Stade auf absehbare Zeit abgeschlossen, da sich die Zahlen der schulpflichtigen Kinder und Jugendlichen bei erwartetem, moderatem Wachstum der Gesamtbevölkerung – vorwiegend durch Zuzüge – insgesamt weitgehend stabil halten lässt. Die Daten geben Anhalt dafür, dass einzelne Stadtteile durch Alterung unterschiedlich stark schrumpfen, da der Generationswechsel meist zeitversetzt erfolgt. Für die Grundschulausstattung bedeutet dies, dass einzelne Standorte einzülig bleiben oder werden. Es ist in der Schulpolitik sowohl auf Landes- als auch auf Stadtebene nicht erkennbar, dass hieraus einzelne Standorte in Frage gestellt werden. Für die betroffenen kleineren Standorte befürwortet die Stadtentwicklungsplanung den Erhalt aufgrund der Bedeutung der örtlichen Strukturen für das Gemeinwesen. Zugleich sind in den kleineren pe-

riphereren Siedlungsbereichen wie Hagen keine signifikanten Zuwächse durch Neubautätigkeit in den kommenden Jahren, die diesen Trend umkehren könnten, zu erwarten. Ansätze zur Verjüngung der Altersstruktur müssen sich verstärkt mit dem Generationswechsel in Bestandsgebäuden befassen (s. Kap. Siedlungsentwicklung). Einen Sonderfall stellt die Zukunft des Standortes Burggraben-Grundschule dar, da diese nicht mit vertretbarem Aufwand für Anforderungen der Barrierefreiheit und der Ganztagsbetreuung bei gleichzeitig hohen gestalterischen und energetischen Ansprüchen hergerichtet werden kann. Mittelfristig wird hier ein neuer Standort im Einzugsbereich benötigt, der noch nicht identifiziert ist. Wie bereits für die Grundschule Riensförde jüngst praktiziert, können die Grundschulbezirke den konkreten Schülerzahlen angepasst werden. Mit dem Umzug der Pestalozzischule in die bisherige Hauptschule Thuner Straße entsteht eine Folgenutzungsmöglichkeit für Kita-

gruppen im Erdgeschoss, aber auch für Senioren- und Stadtteilarbeit.

Für die weiterführenden Schulen stellt der Einzug der neuen Oberschule und der auslaufenden Hauptschule in den BCR die größte geografische und qualitative Veränderung der Angebotsstruktur dar. Der BCR unterstreicht damit die Bedeutung des südlichen Siedlungsschwerpunktes Riensförde / Heidesiedlung und bewirkt zugleich die Aufwertung der Stader Schullandschaft durch neue pädagogische Konzepte, mehr Durchlässigkeit und Berücksichtigung unterschiedlicher Befähigungen und Talente der Schülerinnen und Schüler. Riensförde rückt damit zugleich aus dem Status einer reinen Wohnsiedlung und wird zu einem lebhafteren Stadtteil mit Einrichtungen, deren Einzugsbereiche weit über die unmittelbare Nachbarschaft hinausweisen. Mit weiteren Mensabauten (Realschule Camper Höhe, Montessori-Grundschule) bringt die Stadt die Ganztagsangebote voran.

8.2 Kita-Entwicklung

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben zum Anspruch auf eine mindestens 6-stündige Kinderbetreuung erfolgt seit etlichen Jahren ein intensiver Ausbau der Kita-Plätze. Die stetig noch wachsende Nachfrage übersteigt weiterhin das Angebot. Die zentrale Vergabe der Kita-Plätze durch das Familien-Servicebüro berücksichtigt im Rahmen des Möglichen die Wünsche der Familien. Der grundsätzliche Anspruch einer wohnortnahen Versorgung überlagert sich mit zahlreichen weiteren Kriterien (Nähe zu Arbeitsweg / Arbeitsplatz, Betreuungszeiten, Geschwisterkinder, überhaupt einen Platz bekommen, wenn auch mit längerem Fahrweg, etc.). Daher folgt die Kita-Entwicklungsplanung nicht allein den räumlichen Prinzipien wie bei den Grundschulbezirken. Verfügbarkeit von Standorten, Investoren und Betreibern sind dabei ebenso entscheidungsleitend wie Fragen der sozialen Mischung: So wurde die Kita Benedixland bewusst südlich der

Hollerner Moorwettern platziert, um künftig Familien aus dem neuen Stadtteil dort, aus dem Bereich Alt-Campe / Hinterm Teich und auch aus dem Altländer Viertel zusätzliche Plätze anzubieten.

Die Alltagswege zur Arbeit, in der Stadt und zum Bahnhof sind leichter mit Kita-Standorten zu kombinieren, die nicht zu peripher gelegen sind. Es ist daher vernünftig, im Zweifel Standorte zu wählen, die aus mehreren Stadtbereichen ohne große Umwege angesteuert werden können, um bei Erreichen der Vollversorgung die Effekte von Nachfrageschwankungen gering zu halten, und eine gute, gleichmäßige Auslastung der Einrichtungen zu gewährleisten.

Die in Aussicht genommenen zusätzlichen Standorte Salinenstraße und Klarer Streck sind – neben der kleinräumigen Lage in einem Bereich mit künftig wachsendem Bedarf – gut für Familien in der weiteren Umgebung erreichbar. In den vorhande-

nen Standortbereichen wird das Angebot in kleinteiligeren Schritten an den nach Bedarf ausgeweitet. Aus bewusst platzierten Spezial-Angeboten wie z.B. der Kinderwelt (Standortwahl wegen Nähe zum Airbus-Werk) und dem Waldorf-Kindergarten (im Verbund mit der Waldorf-Schul-Ansiedlung) in Ottenbeck ergibt sich dort eine zahlenmäßige „Übersorgung“, die jedoch zur Deckung der Gesamtnachfrage beiträgt und durch die Stadtentwicklungsplanung nicht in Frage gestellt werden.

Bundesweit zeichnet sich ab, dass der Fachkräftemangel die Angebotsausweitung stärker limitiert als der Bau neuer Kitas, der den wachsenden Bedarf zahlen bislang zeitversetzt folgt. Für Stade ist daher eine engmaschige Beobachtung der Nachfrage und Steuerung des Angebots essentiell, die künftig durch den Demografiemonitor unterstützt wird. Konkrete Vorrats-Standorte werden im ISEK nicht ausgewiesen, da im Rahmen der Flächenbe-

vorratung für unterschiedliche Nutzungen ausreichende Reserven vorhanden sind und die konkrete Standortwahl wie beschrieben von zahlreichen Einflussgrößen abhängt.

8.3 Sportangebote

Die Versorgung mit Sporthallen und Sportfreiflächen weist eine gewachsene Struktur für Schul-, Breiten- und Amateursport mit einer guten, stadtweiten Abdeckung auf. Durch Zusammenführung von VfL und TuS Gùldenstern, vor allem jedoch durch den seinerzeitigen Umzug des VfL vom Horstsee nach Ottenbeck, wurde dort ein breit gefächertes Angebot geschaffen. Der Standort verfügt noch über Erweiterungsreserven und deckt viele Anforderungen mit Schwerpunkt auf die Mannschaftssportarten ab. Durch die neue 3+1 Sporthalle im BCR wurde das Angebot auch für die Erfordernisse im Amateursport bei

Punktspielen mit Publikum erstklassig ergänzt.

Neben diesen herausgehobenen Standorten VfL / Ottenbeck und Großsporthalle im BCR werden die Sportangebote auch im übrigen Stadtgebiet durch die kombinierte Nutzung der Belegungszeiten im Schul- und Vereinssport geprägt; ohne Zweifel ist diese wirtschaftliche Nutzung der Ressourcen alternativlos. Eine Weiterentwicklung der vorhandenen Angebote in den bestehenden Standorten erfolgt nach den Möglichkeiten vor Ort, soweit Erfordernisse begründet und finanziert werden können.

Mit Bedeutung für die Stadtentwicklung stehen voraussichtlich bis 2030 zwei Standortbereiche für den Schul- und Breiten-sport zur umfassenden Bearbeitung an:

Die Camper Höhe ist entsprechend den Ergebnissen des Werkstattverfahrens und weitergehender Anforderungen an die Klimafolgenanpassung umfassend zu trans-

formieren. Sowohl Schul- als auch Breiten-sport sollen dort beheimatet bleiben, aber auch Raum für Freizeit, Erholung und weitere soziale Einrichtungen geschaffen werden. Sie ist gemeinsam mit dem Schulzentrum / Realschule und dem Sol-emio ein Leuchtturmvorhaben der Stadtentwicklung (vgl. Steckbrief), das unter Fördermitteleinsatz integriert bearbeitet wird; damit können auch ergänzende Erfordernisse im Schwimm- und Wassersport für alle Altersgruppen berücksichtigt werden.

Zweitens sollen die heutigen Sportangebote im Ortskern Wiepenkathen an den südlichen Ortsrand verlagert werden. Damit können zwei wichtige Entwicklungsziele erreicht werden; zum einen werden emissionsbedingte Nutzungseinschränkungen durch die heute unmittelbar angrenzenden Wohnsiedlungsbereiche weitgehend aufgehoben. Zum anderen werden so dringend benötigte Entwicklungsflächen im Ortskern frei. Ähnlich wie bei früheren Ver-

lagerungen kann die bauliche Folgenutzung von Teilen der heutigen Sportflächen einen fiskalischen Beitrag zur Finanzierung der neuen Sportflächenangebote im Süden leisten (vgl. Kap. 6.1).

Der Bereich des Surfpark wird als Trendsport losgelöst von der hier angesprochenen Sportentwicklung in einem eigenen Steckbrief als eins der Schlüsselvorbaben der Stadtentwicklung näher beschrieben.

8.4 Entwicklung der Jugendhilfe

Die Jugendhilfe wird laufend weiterentwickelt. Sie baut auf die Kombination der dezentralen Jugendhäuser / Angebote in den Orts- und Stadtteilen einerseits und den zentralen Angeboten im Jugendzentrum Schlachthof auf. Für die Bereiche Bützfleth und Campe wird das Angebot aktuell überarbeitet und neu strukturiert, um Vorteile wohnortnaher Angebote zu nutzen. Für den wachsenden Stadtteil Riensförde /

Heidesiedlung wird ein entstehender Bedarf erwartet, dem dann durch neue Angebote entsprochen werden soll, die auch Ottenbeck mit abdecken können. Die Stadtentwicklungsplanung hält geeignete Flächenreserven bereit, wenn sich in den Folgejahren der Bedarf einer stationären Einrichtung / eines Jugendhauses in diesem Bereich manifestiert.

Für Schwerpunktbereiche und einzelne Zielgruppen werden die stationären Angebote weiterhin durch aufsuchende Jugendarbeit / Streetwork ergänzt. Hierneben erfolgt die Vernetzung der Jugendarbeit über Stadtjugendring und Kreisjugendring mit den verschiedenen Trägern und Vereinen.

8.5 Alterung der Gesellschaft

Die Angebote der Altenpflege werden durch die Stader Betreuungsdienste und zahlreiche andere Träger abgedeckt. Wie

andernorts zeichnet sich in Stade ab, dass die Gruppe der Alten und Hochbetagten wächst und damit der Bedarf an Betreuung und Pflegeleistungen. Auch hier öffnet sich die Schere zwischen Bedarf und insbesondere personellen Betreuungskapazitäten. Durch die Ausweisung geeigneter Bauflächen in den Siedlungs- und Neubaubereichen wird eine stadtweite Versorgung mit barrierefreiem Geschosswohnungsbau für 1-2-Personenhaushalte, bzw. Altenwohn- und -pflegeeinrichtungen ermöglicht. Entsprechende Angebote wurden bereits durch verschiedene Träger in Wiepenkathen, Bützfleth, in der Heidesiedlung sowie in den innenstadtnäheren Stadtteilen geschaffen. Ein abgestuftes Angebot in allen Siedlungsbereichen ist ein wichtiger Baustein des Stadtumbaus und der Anpassung der Wohnformen an sich wandelnde Lebensentwürfe (vgl. Kap. 6.1). Die Lebensphase nach dem Vollerwerbsalter wird länger und die Babyboomer-Jahrgänge sind bereits mitten im

Stade 2040

Übergang in diesen Lebensabschnitt der inzwischen im Schnitt gern 20 Jahre umfasst.

Ziel ist, die Eigenständigkeit der Älteren so weit und so lange wie möglich aufrecht zu erhalten und ihnen nach eigenem Ermessen den Verbleib in gewohnter Nachbarschaft zu ermöglichen. Damit besteht eine höhere Wahrscheinlichkeit, dass sie lang selbst zurechtkommen und Verwandte sowie Nachbarn bei Bedarf niedrigschwellig Kontakt und Hilfe geben können.

8.6 Flucht und Migration

Aufbauend auf die Leistungen und Erfahrungen mit der Flüchtlingswelle der Jahre 2014/15 ff konnte die Unterbringung der Ukrainischen Kriegsflüchtlinge und weiterer Kontingentflüchtlinge aus anderen Herkunftsländern trotz der hohen Zahl mit vergleichsweise wenig Nebengeräuschen si-

chergestellt werden. Stade ist und bleibt eine Stadt, die ihre Aufgaben in der Betreuung von Flüchtlingen gut und klug organisiert und auf die betroffenen Menschen individuell eingeht. Für einen größeren Teil der Geflüchteten bedeutet der bundesweit gewährte Status für Flüchtlinge aus der Ukraine zugleich, dass diese rascher und eigenständiger in den Arbeitsmarkt eintreten und im Wohnungsmarkt mit Transferleistungen und eigenem Geld agieren können. Diese zusätzlichen Kräfte sind gut für den Arbeitsmarkt und tragen zugleich zu den Herausforderungen im Wohnungsmarkt bei, was ihnen nicht anzulasten ist.

Das prognostizierte, moderate Wachstum in der Gesamtbevölkerung von Stade beruht – bei alterungsbedingter Schrumpfung der Bestandsbevölkerung – einerseits auf Zuzügen aus der Region, Hamburg und dem Bundesgebiet. Andererseits und nicht unerheblich auf der Zuwanderung aus anderen Ländern und Fluchtregionen. Hierbei

gewinnt Stade zugleich vermehrt Kinder und Jugendliche. Dies unterstreicht, dass der Spracherwerb und die Integration in Kitas und Schulen eine wachsende, noble und anspruchsvolle Daueraufgabe in der wechselseitigen Integrationsarbeit wird.

Stade liegt – so bitter die Ursachen für viele Betroffene sein mögen – vermutlich sehr richtig in der Annahme, dass Flucht und Migration auch in den kommenden Dekaden anhalten und damit die Integrationsaufgabe zum normalen Set der Anpassungsleistungen an eine sich verändernde Welt gehört. Gelingt die Integration, gewinnen wir eine neue Generation Staderinnen und Stader, die uns jung hält und die zu Lebensqualität und Wohlstand Aller beitragen wird.

Der Bedarf an bezahlbarem Wohnraum besteht ohne Ansehen der Herkunft aus den erwarteten Zuwächsen in der Bevölkerung. Der Instrumentenkasten der Stadtentwicklungsplanung in diesem Feld umfasst im Wesentlichen die ausreichende, zweckgerichtete Bereitstellung von Baulandflächen und Baurechten (vgl. Kap. Siedlungsentwicklung). Die Aufgabe der Wohnraumförderung und des Wohngeldes liegt in der Finanzierungsverantwortung von Bund und Land. Das wichtige Politikfeld kommunaler Wohnungsbestände, -belegungsrechte, bzw. -beteiligungen besteht weitgehend unabhängig von der zweckgerichteten Baulandbereitstellung, die einen Kerninhalt des ISEK darstellt.

Folgevorhaben

- Der Demografiemonitor wird fertiggestellt und als Standardinstrument für Bedarfsprognosen weiterentwickelt.
- Die Mehrfachnutzung öffentlicher Gebäude durch Vereine, Kulturschaffende, Bürgerinitiativen und Parteien wird durch eine Überarbeitung der Nutzungsbedingungen neu geregelt und die personellen, baulichen und haftungsrechtlichen Erfordernisse hieran angepasst. Damit wird die Gemeinwesenarbeit und das bürgerschaftliche Engagement in den Stadtteilen gestärkt und eine optimale Ausnutzung unserer Immobilien ermöglicht.

9 Maßnahmenkonzept und Umsetzung

Die Zielvorgaben für die wesentlichen Handlungsfelder der Stadtentwicklung für unsere Stadt sind anspruchsvoll und herausfordernd. Sie haben in den vergangenen Jahren an Dringlichkeit und politischem Gewicht hinzugewonnen; sei es, dass ambitioniertere gesetzliche Vorgaben im Klimaschutz die Kommunen konkreter in die Pflicht nehmen, sei es, dass uns Krieg, Energiekrise und Extremwetterereignisse vor Augen führen, dass erhebliche Anpassungsleistungen erforderlich sind, um Wohlstand, Lebensqualität und Gesundheit auch für kommende Generationen zu sichern.

Das Maßnahmenkonzept umfasst die gleichzeitige Bearbeitung weiterer Studien- und Planungsarbeiten, genauso wie konkrete Investitionen in den kommunalen Handlungsfeldern Klima und Energie,

Gebäudesanierung, Siedlungs- und Freiraumentwicklung, Mobilitätswende.

Die integrierte Stadtentwicklungsplanung erfordert zugleich, ihre langfristigen Planungen und Investitionen mit den fachlichen oder teilräumlichen Handlungsfeldern abzustimmen und zu koordinieren, die auf dieselben Akteure, Straßen oder Stadtteile wirken; zwei Beispiele:

- Kommunale Wärmeplanung und späterer Netzbau treffen auf die Erneuerungsprogramme für Kanal und Straße; diese wiederum müssen auch Bauvorhaben der Mobilitätswende berücksichtigen – komplexe Steuerungsanforderungen an Kapazität und Reihenfolge, Baustellenkoordination und Verkehrsregelungen sind zu berücksichtigen.
- Altstadtsanierung als komplexes Querschnittsprogramm trifft auf energetische Sanierung und zahlreiche private Vorhaben; zugleich soll in der

Altstadt ein Nahwärmenetz realisiert werden.

Auf der Planungsebene gibt es noch eine Reihe von Studien und vertiefenden Analysen, die das Konzept von Stade 2040 verändern und weiter verbessern können, und die auch auf die konkreten Maßnahmen einwirken. Die Gleichzeitigkeit von fortgesetzter Planung und beginnender Umsetzung ist kein Widerspruch, sondern Teil des handlungsorientierten, fortschreibungsfähigen Planungsansatzes.

Im Bericht sind die wichtigsten planerischen Parallel- und Folgevorhaben benannt.

In der Erarbeitung:

- Ausbau und Integration des Geografischen Informationssystems (GIS)
- Fortschreibung der Bevölkerungsprognose und des Wohnraumkonzepts
- Fortschreibung der Wohnbaupotentiale und Ihrer Realisierungszeiträume

- Fertigstellung des Demografiemonitors für die Planung sozialer Infrastruktur
- Fertigstellung des Gewerbeflächenentwicklungskonzepts (Wirtschaftsförderung, GEFEK)
- Fertigstellung der Kommunalen Wärmeplanung (KW) für die Gesamtstadt (gem. § 20 des Niedersächsischen Gesetzes zur Förderung des Klimaschutzes und zur Minderung der Folgen des Klimawandels vom 10. Dezember 2020)
- Fertigstellung des Rahmenplans Schallschutz

Erarbeitung ausstehend:

- Erstellung eines Mobilitätskonzepts Altstadt im Rahmen der Innenstadtsanierung
- Erstellung einer Machbarkeitsstudie für das Wärmenetz Altstadt (BEW - Bundesförderung für effiziente Wärmenetze)

- Erstellung weiterer BEW-Studien für bestehende und neue Nahwärmebereiche
- Erkundung von Geothermie und Erdspeichern bei Förderung/Absicherung
- Erstellung einer Klimarisikoanalyse nach ISO 14091
- Erstellung der Starkregenanalyse für Bützfleth, später Gesamtstadt (AES)
- Erstellung des Entsiegelungskatasters nach Vorarbeiten des Landes (gem. § 19 des Niedersächsischen Gesetzes zur Förderung des Klimaschutzes und zur Minderung der Folgen des Klimawandels vom 10. Dezember 2020)
- Vertiefende Studien und Planungen für die Schlüsselvorhaben

9.1 Schlüsselmaßnahmen

Die konkreten Schlüsselmaßnahmen sind in Steckbriefen erläutert. Sie gliedern sich in die Bereiche Siedlungs- und Freiraumentwicklung und Maßnahmen des Mobili-

tätskonzeptes. Sie sind nicht vollständig getrennt voneinander zu betrachten. Jede der Schlüsselmaßnahmen für konkrete Stadtbereiche beinhaltet Elemente des Freiraum- wie auch des Mobilitätskonzeptes, die selbst wiederum entsprechend ihrer verbindenden Funktionen regelmäßig und notwendigerweise über die vertieft betrachteten Bereiche hinausgreifen müssen.

Die Reihenfolge der Realisierung muss zugleich den oben genannten Koordinierungserfordernissen gerecht werden. Sie hängt jedoch auch davon ab, wie weit die vorbereitenden Planungen gediehen sind, ob es Vorläuferprojekte gibt, und nicht zuletzt, ob die projektverantwortlichen Abteilungen die erforderlichen Personalkapazitäten gewinnen und halten können. Für das jeweilige Schlüsselvorhaben sind Fördermittel einzuwerben und die komplementären Haushaltsmittel jeweils in den vorgesehenen Jahren bereitzustellen, was vor allem Anderen die Zeitplanung maßgeblich beeinflusst.

9.2 Schlüsselmaßnahmen Städtebau

9.2.1 S 01: Bahnhof

Die Schlüsselmaßnahme Bahnhof ist gleich mehrfach verkoppelt: Altstadtsanierung + Wallanlagen, Hansebrücke und der Gelenk-Bereich zur Verteilung und Verknüpfung der südlichen Radvorrangrouten. Hier werden vor großen Investitionsvorhaben umfangreiche, vertiefende Planungen liegen, die auch der Abstimmung und Koordinierung der zahlreichen Akteure und der Öffentlichkeitsbeteiligung dienen. Auch hier können parallel Einzelmaßnahmen bereits für Verbesserungen sorgen: Wie die neuen Querungen am Salztorswall; oder rein organisatorisch: Bessere Auslastung der bestehenden Fahrradkäfige, um mehr Nutzeranfragen zu bedienen.

9.2.2 S 02: Camper Höhe

Die Schlüsselmaßnahme Camper Höhe wird in der im Steckbrief skizzierten, umfassenden Bearbeitung vom Erfolg der er-

neuten Fördermittelbeantragung abhängen. Parallel kann jedoch bereits mit Maßnahmen des Mobilitätskonzepts begonnen und die umfassenden energetischen Maßnahmen am Schulzentrum und die Weiterentwicklung des Solemio-Standortes fortgesetzt werden.

9.2.3 S 03: Grafenviertel

Das Grafenviertel ist ebenfalls prädestiniert für ein umfassendes Maßnahmenprogramm der Städtebauförderung, die wiederum vorbereitende Untersuchungen und Anträge als Vorlauf hat. Auch hier können Einzelmaßnahmen vorgezogen werden. Einfluss kann zugleich das Ergebnis der Kommunalen Wärmeplanung haben, da eine leitungsgebundene Wärmeversorgung dem Erneuerungsprozess im Stadtteil – wie auch andernorts - zusätzlichen Vortrieb geben kann.

9.2.4 S 04: Salztorscontrescarpe / Schwingedeich

Demgegenüber liegt die Schlüsselmaßnahme Salztorscontrescarpe / Schwingedeich deutlich in der Folgedekade ab 2030, da sie maßgeblich auf die Verlegung des Industriegleises 1263 vor die Tore der Stadt abstellt - parallel zum nächsten A26-Abschnitt. Die Vorplanungen können beginnen, wenn die Gleisverlegung gesichert ist. Der Bereich Salztorscontrescarpe kann wahlweise auch im Rahmen der bestehenden Erschließungssituation schon früher entwickelt werden. Dabei sollte jedoch die Option gewahrt bleiben, die heutige Straße später wie am Stadthafen nach hinten zu legen, um die Wasserlage zur öffentlichen Promenade zu entwickeln.

9.2.5 S 05: Heidesiedlung 2.0

Die Heidesiedlung 2.0 ist durch Grunderwerb, neuen BCR-Kreisverkehr und begonnene Bauleitplanung bereits klar umrissen. Sie soll beginnend mit dem südlichen Bauabschnitt über mehrere Konzept-

vergaben in den kommenden Jahren konkrete Gestalt annehmen. Parallel wird die Radwegeanbindung an der Harsefelder Straße weitergebaut und die entsprechenden Querungsmöglichkeiten verbessert. Der Zentrale Grünzug beiderseits von Harsefelder Straße und Gleis kann so bereits vor der eigentlichen Erschließung der Heidesiedlung 2.0 besser verknüpft und die Rad- und Fußverbindungen in die Umgebung gestärkt werden.

9.2.6 S 06: Chemcoast- und Surfpark

Vielleicht am einfachsten sind die beiden Schlüsselmaßnahmen mit gewerblichem Schwerpunkt zu fassen: Die Erschließungsbereiche von Chemcoast- und Surfpark. Die Umsetzung erster Bauabschnitte kann – absehbar zuerst am Surfpark, für den bereits Baurecht und ein Erschließungsvertrag bestehen - weitgehend autark durch die jeweiligen Erschließungsträger erfolgen. Diese tragen auch die Kosten der Anbindung an die vorhandenen Straßen und die Kosten der Eingriffe in Natur

und Landschaft, so dass der städtische Haushalt in der Kostenabschätzung des ISEK unbelastet bleibt. Ergänzend können Einzelmaßnahmen im Wegebau die Erreichbarkeit im Radverkehr verbessern.

9.3 Schlüsselmaßnahmen Freiraum

9.3.1 U 01: Heidbecktal

Hier besteht unmittelbarer Bezug zur Schlüsselmaßnahme Heidbecktal, die angrenzende Niederungen mit umfasst und an der östlichen Stadtgrenze mit der breiten Grünzäsur in Verlängerung des Graben 5 zusammentrifft. Gemeinsam gliedern diese von Wasserläufen geprägten Grünräume den Stader Süden. Abhängig vom Grunderwerb können die Lebensräume der Niederungen weiter renaturiert und vernässt werden und damit zugleich als naturnahe Retentionsräume für das Oberflächenwasser qualifiziert werden. Umset-

zungszeitraum: jetzt anfangen; langfristig denken und handeln. Das Radwegenetz und Nebenrouten für Fuß und Rad nutzen und queren diese Räume, so dass das Nebeneinander von Mensch, Hund und Schutz der Rückzugsbereiche gut auszubalancieren ist.

9.3.2 U 02: Spielplatzkonzept

Das Spielplatzkonzept mit großen, attraktiven Mehrgenerationen-Angeboten in den Stadt- und Ortsteilen ist bereits umfassend erörtert und erfährt breite Zustimmung; die bereits realisierten Standorte – allen voran die Erleninsel – werden sehr gut angenommen und bestärken die eingeschlagene Richtung. Nun ist der weitere Ausbau als bedeutendes Ausstattungsmerkmal zur Stärkung der örtlichen Gemeinschaft in den Siedlungsbereichen voranzutreiben. Wir sehen daher eine zügige Umsetzung und finanzielle Absicherung im Zeitraum bis 2030 vor: 6 Jahre für 6 weitere Spiel- und Stadtteilplätze. Da diese auf vorhandenen öffentlichen Flächen entstehen,

können Verbesserungen schneller in die Stadtteile gebracht werden, als bei den oft komplexen Stadtumbau- und Verkehrsmaßnahmen.

9.3.3 U 03: Grünes Band Bützfleth

Die Schlüsselmaßnahme „Grünes Band Bützfleth“ ist ein wichtiger Beitrag zur großräumigen Biotopvernetzung entlang der alten Deichlinie bis hinunter nach Hollern-Twielenfleth. Sie flankiert zugleich das verträgliche Nebeneinander der Siedlungsbereiche und der Industrie an der Elbe. Sie ist deshalb auch ein Beitrag zur Sicherung der Lebensqualität in Bützfleth. Durch die Doppelnutzung als Kompensationsmaßnahmen für Eingriffe in Natur und Landschaft erfährt der Bereich weitere ökologische Aufwertung.

Jede einzelne Maßnahme wird durch Fachbüros geplant und auf ihre Auswirkungen hin dargestellt und mit den jeweiligen Fachbehörden (insbesondere Untere Naturschutzbehörde) abgestimmt. Zielvorstellung ist, langfristig eine möglichst lü-

ckenlose lineare Biotopentwicklung zu erreichen, in Fällen fehlender Zugriffsmöglichkeiten auf Grundstücke Dritter sollen zumindest sog. Trittsteinbiotop eine ökologische Verbindung entlang des Grüngürtels gewährleisten.

Die Umsetzung erfolgt als langlaufendes Vorhaben zunächst auf öffentlichen Flächen und auf vertraglichen Grundlagen auch auf Abstands- und Reserveflächen im Eigentum der Industrie. Überlagert wird die Schlüsselmaßnahme durch die Potentiale, dort auch Freiflächen-Photovoltaik zu installieren und Beides optimal zu kombinieren. Daher sind die anhängigen Bauleitplanverfahren fortzuführen, um eine Umsetzung in den nördlichen Abschnitten bis 2030 auch planungsrechtlich abzuschließen.

9.3.4 U04 – Grüne Infrastruktur

In der Schlüsselmaßnahme „Grüne Infrastruktur“ sind Verbesserungen der verschiedenen Funktionen der Freiflächen innerhalb der Siedlungsbereiche zusammengefasst. Durch die Vernetzung und naturnahe Gestaltung von Trittsteinbiotopen und linearen Strukturen wird ein Ineinandergreifen von intensiv genutzter Freizeit und Erholungsbereiche mit ökologischen Funktionen erreicht. Die Einbeziehung der Straßen- und Verkehrsflächen trägt zur Qualität der öffentlichen Räume bei, die damit zugleich Beiträge zum Hitze- und Schwüleschutz leisten können. Grüne Infrastruktur hilft bei der Sicherung der Lebensqualität und der Anpassung der Stadt an veränderte klimatische Bedingungen.

9.4 Schlüsselmaßnahmen Mobilität

Schlüsselmaßnahmen des Mobilitätskonzepts haben hervorstechende Effekte für die Veränderung und positive Beeinflussung eines stadtgerechten Verkehrsablaufs. Sie sind häufig als zentrale Maßnahmen für eine deutliche Veränderung im Sinne der gesteckten Ziele anzusehen.

9.4.1 M01 – Das Gelenk

Unter Gelenk wird die südlich des Bahnhofs erforderliche Verknüpfung der innenstadt-bezogenen Radrouten verstanden. Hier bündelt sich der Radverkehr von fünf radialen Routen mit zum Teil schwierigen Querungs- und Längsverkehrssituation, die insgesamt verbessert werden müssen.

9.4.2 M02 – Hansebrücke

Spätestens im Zusammenhang mit der „Spange“ Hinterm Teich – Am Staatsarchiv – die auch der Stärkung von ÖPNV und Umweltverbund zur Anbindung und Neuordnung des Bahnhofs dient, sollen die

Knoten nördliche und südlich der Hansebrücke, auch bestätigt durch gute Erfahrungen mit u.a. dem Kreisverkehrsplatz Schiffertor, zu KVP umgebaut werden. Die durch den Umbau zu einem Kreisverkehrsplatz freigewordenen Verkehrsflächen in den Zuläufen sollen für Verbesserungen für den Busverkehr und den Radverkehr genutzt werden. Die Kreisverkehre selbst verbessern zudem den örtlichen Verkehrsfluß im Kfz- Verkehr.

9.4.3 M03 – Das Radvorrangnetz

Ein durchgängiges Radroutennetz bildet eine wichtigste Grundlage für ein attraktives Radangebot. Dabei sollte sich das Netz an den Bedürfnissen der Stader orientieren um eine Ergänzung zu ihrem täglichen Alltagswege-Angebot darzustellen. Das Radvorrangnetz umfasst eine Länge von rund 37 km, und wird hauptsächlich abseits der Kfz-Haupttrouten geführt. Dies ermöglicht einen hohen Spielraum bei der Gestaltung der Infrastruktur. Die Ausbaubedarfe orientiert sich an den Vorgaben für

Gestaltung von Radvorrangrouten (FGSV) und werden in den nächsten Jahren sukzessiv umgesetzt.

9.4.4 M04 – Die Mobilitätsanker

Mobilitätsanker bezeichnen ein wichtiges zusätzliches Verkehrsangebot, innerhalb der Wohnquartiere, d.h. am Ort des Entstehens von Verkehr.

Sie umfassen ein Angebot an Leihverkehrsmitteln welches vom Lastenrad über Radanhänger und Kfz-Anhänger bis hin zum Elektroauto CarSharing, verschiedene Angebote bereithält, die einen Verzicht auf das (Zweit-)Auto ermöglichen. Vorgesehen sind schrittweise etwa 25 Stück in verschiedenen Größen.

9.4.5 M05 – Busnetzergänzung und barrierefreier Rendezvouspunkt

Drei Ebenen des Angebots sollen verstärkt werden. Stündlich verkehrendes Regionalangebot durch Bus, S- und RE-Bahn. 20-Minuten-Takt auf den Hauptverbindungen im Stadtverkehr mit gleichzeitigem Eintref-

fen an einer neuen Rendezvous Haltestelle (Pferdemarkt, Bahnhof) und flexibles Angebot in der Fläche.

Durch die Koordinierung des ÖV Angebots und einer Bündelung im Stadtzentrum, würde ein guter ÖV-Verknüpfungspunkt entstehen.

9.4.6 M06 – Altstadttring

Die Stader Altstadt wird umschlossen vom umlaufenden und vom Kfz-Verkehr „beherrschten“ Wallring. Dieser geschlossene Straßenzug wirkt heute vielfach als Barriere zwischen der attraktiven Altstadt, dem Grüngürtel und dem Hafen sowie den umliegenden Stadtteilen. Zudem ist die Altstadt mit dem Rad kaum zu queren – und die Fußwege nicht barrierefrei. Ziel ist ein stadtverträglicher Umbau mit verbesserter Durchlässigkeit und Querung.

9.4.7 M07 – Harburger Straße

Die Harburger Straße ist im Bereich der beiden Verbrauchermärkte, des ehem. Finanzamtes und der Bahnbrücke funktional

ein Teil eines Stadtteilzentrums. Die Umnutzung des Finanzamtes ist Initialzündung für das Projekt, die den Abschnitt der Harburger Straße im Bereich des parallelen Routenverlaufs der Radhauptroute nach Ottenbeck stadtverträglich umgestalten will.

9.4.8 M08 – Knoten Thuner Str. / B73

Die Stadt möchte eine städtebaulich verträgliche Lösung der vom NLSTBV angeregten Umbauplanung erreichen, die die Hauptverkehre auf der B 73 im Trog und die Fuß-, Rad- und städtisch gerichteten Verkehre auf der 0-Ebene und auf kurzen Wegen über den Knotenpunkt führt.

9.5 Finanzierung

Mit der Erarbeitung der Schlüsselmaßnahmen wurde auch jeweils eine erste Kostenabschätzung vorgenommen. Die Bearbeitung und Umsetzung folgt neben den skizzierten Koordinierungserfordernissen

sen einer sinnvollen Reihenfolge, auf die der Rat über die Finanzplanung und die einzelnen Beteiligungsschritte zu den Maßnahmen in den Ortsräten und Fachausschüssen stets steuernd einwirken kann:

- 1 kurzfristig: Start innerhalb von 1 Jahr
- 2 mittelfristig: erste Dekade bis 2030
- 3 langfristig: zweite Dekade und danach

Auch in den Folgejahren werden entsprechende Anpassungen und Steuerungen erfolgen, da einerseits operativ auf Veränderungen im Projektfortschritt und der Finanzierung oder der Förderung zu reagieren ist. Andererseits können neue Erkenntnisse und Schwerpunktsetzungen entsprechend Berücksichtigung finden.

9.5.1 Klimaschutz

Für Klimaschutz und Energiewende schlagen – außer bei der GWS – vergleichsweise wenige Mittel im Kernhaushalt zu Buche. Planerische Vorleistungen für die Energiewende sollen später über Lizenzen

und Konzessionen zurückgeholt werden. Für die Ausschreibung mehrerer Wärmenetze müssen – aufbauend auf die Kommunale Wärmeplanung und das Energiekonzept für die Altstadt – auch mehrere Machbarkeitsstudien aus der Bundesförderung effiziente Wärmenetze (BEW) beauftragt werden. Die Budgets für Erkundungsmaßnahmen sind Merkposten, falls eine Absicherung der Risiken durch Bund / Land erfolgt.

9.5.2 Klimafolgenanpassung

Auch für die Klimafolgenanpassung schlagen zunächst weitere Studien und Untersuchungen zu Buche. Die Anpassung der regulären Regenwasserableitung erfolgt durch die Bedarfsträger AES und die Unterhaltungsverbände im Rahmen ihrer Aufgabenwahrnehmung. Maßnahmen zur Vorbeugung und Retention in den Siedlungs- und Landschaftsräumen aus Extremniederschlägen werden durch die betreffenden Abteilungen geplant und umgesetzt, soweit diese nicht im Rahmen von

Schlüsselmaßnahmen Klimaschutz	1	2	3	brutto (incl. Förderung)	netto (Eigenanteil)
Kommunale Wärmeplanung	X			90.000	40.000
BEW-Studie Wärmenetz Altstadt	X			600.000	*300.000
3 weitere BEW-Studien		X		1.800.000	*900.000
Gründung Bürgerenergiegesellschaften	X			10.000	10.000
Erkundung Wärmequellen		X		2.000.000	*460.000
Erkundung Wärmespeicher		X		2.000.000	*460.000
Zusammen				6.500.000	2.170.000
* Ziel: Erstattung über Konzession / Vertrag					

Schlüsselmaßnahmen Klimafolgenanpassung	1	2	3	brutto (incl. Förderung)	netto (Eigenanteil)
Klimarisikoanalysen ISO 14091	X			300.000	100.000
Starkregenanalyse (AES)		X		*300.000	
Entsiegelungskataster		X		90.000	30.000
Zusammen				690.000	130.000
* Durch Bedarfsträger AES					

Erschließungsverträgen oder städtebaulichen Verträgen Dritten auferlegt werden.

9.5.3 Energetische Sanierung + Wärmezentralen GWS

Maßnahmen der GWS zur schrittweisen Dekarbonisierung der Energieversorgung und energetischen Sanierung der öffentlichen Gebäudebestände werden aufgrund eigener Analysen und genauer Kenntnis der Gebäude im Rahmen des Instandhaltungsmanagement durchgeführt. Aus der Analyse der größten Verbrauchsstellen herkömmlicher Heiztechnik steht in den kommenden Jahren der Wechsel zu effizienteren und CO₂-ärmeren Systemen im Vordergrund, da sich damit die größten und auch wirtschaftlichsten Effekte (Verbrauchersparnis, Amortisation) erzielen lassen. Parallel werden kontinuierlich die Energiestandards der Gebäudehülle im Zuge der Instandhaltungsmaßnahmen erhöht, so dass dauerhafte Aufwendungen für die energetische Gebäudesanierung im

Schlüsselmaßnahmen energetische Sanierung + Wärmezentralen GWS	1	2	3	brutto (incl. Förderung)	netto (Eigenanteil)
Umstellung auf effizientere, CO ₂ -sparende Systeme; energetische Sanierung im Zuge der Gebäudeunterhaltung	X	X	X	3.000.000	*1.000.000
'pro Jahr bis 2045, Priorisierung nach Einspareffekt und Amortisation					
Zusammen				60.000.000	20.000.000
* Schätzwert unter Berücksichtigung von Verbrauchersparnis + Förderung					

Ergebnishaushalt und für umfassendere Maßnahmen in den Investitionen der GWS zu berücksichtigen sind.

9.5.4 Siedlungs- und Gewerbeentwicklung

Die räumlich konkreten Schlüsselmaßnahmen in bestehenden und neuen Siedlungsbereichen gliedern sich auch finanziell in diese beiden Gruppen. Die Finanzierung der Stadtumbaumaßnahmen erfolgt

in der Regel über die Städtebauförderung oder ähnliche Programme sowie die weitere Einbindung zusätzlicher Fördermittel. Neben der laufenden Altstadtsanierung mit durchschnittlichen Kosten iHv 800.000 €/a ist für den Stadtumbau insgesamt ein Finanzvolumen von 2.07 Mio €/a erforderlich. Neue Gebiete sollten zügig vorbereitet und mit dem Ausscheiden der laufenden Sanierungsgebiete Bützfleth, Altländer Viertel und später Hahle schrittweise in die Umsetzung gehen.

Stade 2040

Demgegenüber werden die Neubaumaßnahmen aus den Verkaufserlösen der entwickelten Bauflächen finanziert. Es fallen zwischenzeitlich Kosten an, die je nach Gestaltung über den städtischen Haushalt, Kredite der städtischen Projektentwicklungsgesellschaft oder aber über Erschlie-

ßungsverträge und Städtebauliche Verträge durch Dritte zu tragen sind. Der Saldo ist hier jeweils ausgeglichen dargestellt. Die positive Erfahrung mit der Eigenleistung der Entwicklung und Vermarktung der Heidesiedlung 1 lässt erwarten, dass auch aus der Heidesiedlung 2.0 zusätzliche

Maßnahmenkonzept und Umsetzung

Spielräume für die weitere Infrastrukturausstattung erzielt werden können.

9.5.5 Freiraumkonzept

Für die Schlüsselmaßnahmen des Freiraumkonzeptes ist die Kostenschätzung teilweise noch indikativ, da die räumliche Ausdehnung der großen Grünzüge insbesondere unter Einbeziehung von Flächen Dritter noch nicht genauer bestimmt werden kann. Komplementär zur Entwicklung von Infrastruktur und neuen Siedlungsbereichen benötigen die Stadt und die verschiedenen Vorhabenträger stets auch ausreichende Kompensationspoolflächen. Zusätzlich sind in der Weiterentwicklung der Freiräume auch die Anforderungen aus der Klimafolgen-Anpassung zu berücksichtigen. Das Budget für das Freiraumkonzept wird mit Vorliegen der Klimarisikoanalyse entsprechend fortgeschrieben und genauer aufgegliedert.

Schlüsselmaßnahmen Siedlungs- und Gewerbeentwicklung	1	2	3	brutto (incl. Förderung)	netto (Eigenanteil)
Bahnhofsumfeld		X	X	12.000.000	4.000.000
Camper Höhe	X	X		10.800.000	3.600.000
Grafenviertel		X	X	8.100.000	2.700.000
Salztorcontrescarpe / Schwingedeich			X	12.600.000	4.200.000
Zusammen				43.500.000	14.500.000
				p/a 2.071.000	p/a 690.000
				Aufwand	Erlöse
Heidesiedlung 2.0	X	X	X	18.000.000	18.000.000
Chemcoast 1. BA Süd	X	X		8.100.000	8.100.000
Gewerbe- und Surfpark	X	X		6.000.000	6.000.000
Zusammen				32.100.000	32.100.000

Schlüsselmaßnahmen Freiraumkonzept	1	2	3	brutto (incl. Förderung)	netto (Eigenanteil)
Grünes Band Bützfleth	X	X	X	*4.000.000	1.000.000
Weitere Kompensationspools	X	X	X	*6.000.000	2.000.000
Heidbecktal	X	X	X	3.000.000	1.000.000
Spiel+ Stadtteilplätze	x	x	x	6.000.000	6.000.000
Grüne Infrastruktur/Vernetzung	X	X	X	5.000.000	2.000.000
Klimafolgenanpassung	x	x	x	6.000.000	2.000.000
Zusammen				30.000.000	14.000.000
* anteilige Refinanzierung durch Kompensation / B-Pläne				= p/a 1.430.000	netto 670.000

Schlüsselvorhaben Mobilitätskonzept	1	2	3	brutto (incl. Förderung)	netto (Eigenanteil)
20 Mobilitätsanker	X	X	X	6.000.000	2.000.000
„Gelenk“ Hansebrücke, Kreisverkehre		X	X	6.000.000	2.000.000
8 Vorrangrouten Radverkehr	X	X	X	40.000.000	12.000.000
Kreisverkehr Thuner Straße		X	X	20.000.000	8.000.000
Geschwindigkeitskonzept	X	X		900.000	300.000
Busverkehrskonzept		X	X	1.800.000	600.000
Schwerpunktbereiche Umbau		X	X	24.000.000	8.000.000
Zusammen				98.700.000	32.900.000
Per Anno (21 Jahre)				= p/a 4.700.000	p/a 1.570.000

9.5.6 Mobilitätskonzept

Schwerpunkte des Mobilitätskonzepts in den nächsten Jahren sind Maßnahmen investive zum Aufbau der Radverkehrsinfrastruktur und dem Umbau von Verkehrsknoten.

Fortlaufend benötigt werden förderunabhängige Eigenmittel für einfache Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs, die jährlich mit 30 € pro Einwohner zur Verfügung stehen sollten.

Die Umsetzung von Mobilitätsankern erfordert neben den finanziellen Aufwendungen für die Bereitstellung der Infrastruktur auch eine ständige organisatorische Betreuung.

Für die Verbesserung des Busverkehrs werden Kofinanzierungsmittel für den Bau eines barrierefreien Rendezvous-Haltepunkts (ZOB) benötigt. Unvermeidbar bereitzustellen sind auch weitere Unter-

Stade 2040

stützungsleistungen für den ÖPNV-Betrieb, die abhängig von der Restrukturierung der ÖPNV Finanzierung durch Bund und Länder ist.

Für den stadtverträglichen Straßenumbau werden darüber hinaus Gelder benötigt, um die Qualitäten im Straßenraum besonders in den Stadtteilzentren zu verbessern.

9.5.7 Gesamtkosten der Umsetzung

Zur Abschätzung des jährlichen Bedarfs an Haushaltsmitteln ist hier der durchschnittliche Wert von ca. 13 Mio €/a brutto und ca. 4 Mio €/a netto (nach Abzug von Fördermitteln und anderen Deckungsbeiträgen) dargestellt. In jedem Teilbereich

Maßnahmenkonzept und Umsetzung

werden sich unterschiedliche Verteilungen der Finanzierungsbedarfe in den einzelnen Jahren ergeben und entsprechend zu unterschiedlichen Jahreswerten aufaddieren. Ziel ist es, hinsichtlich der begrenzten finanziellen und personellen Ressourcen eine möglichst gleichmäßige Umsetzung der Maßnahmen zu erreichen, um längere Belastungsspitzen im Haushalt wie beim Personal weitgehend zu vermeiden.

In der Zusammenschau der Kostengruppen für die Schlüsselmaßnahmen ergeben sich im Netto, das originär über den Haushalt zu finanzieren ist, ca. 3 % der absehbaren Kosten für weitere Machbarkeitsstudien und Sondierungsmaßnahmen für Klimaschutz, Energiewende und Klimafolgenanpassung. Die klima- und energierelevanten Aufwendungen der GWS machen ca. 25 %, Stadtumbau und die Erschließung neuer Siedlungs- und Gewerbeflächen ca.17 % aus. Die Zwischenfinanzierung der Neuerschließungen (zusammen ca. 32 Mio €) taucht nur im Brutto auf, da

Schlüsselmaßnahmen gesamt	1	2	3	brutto (incl. Förderung)	netto (Eigenanteil)
Klimaschutz	X	X	X	6.500.000	*2.170.000
Klimafolgenanpassung	X	X	X	690.000	130.000
Öffentliche Gebäude	X	X	X	60.000.000	20.000.000
Siedlungs- und Gewerbeflächen***	X	X	X	75.600.000	13.900.000
Freiraumkonzept	X	X	X	30.000.000	14.000.000
Mobilitätskonzept	X	X	X	98.700.000	**32.900.000
Zusammen				271.490.000	83.100.000
Per Anno (21 Jahre)	X	X	X	12.928.000	3.957.000
* Ziel: Erstattung über Konzession / Vertrag ** ggf. Bündelungseffekte AES+Straßenunterhaltung *** Altstadtsanierung 17 Mio; p/a 800.000 hier nicht mit aufgeführt					

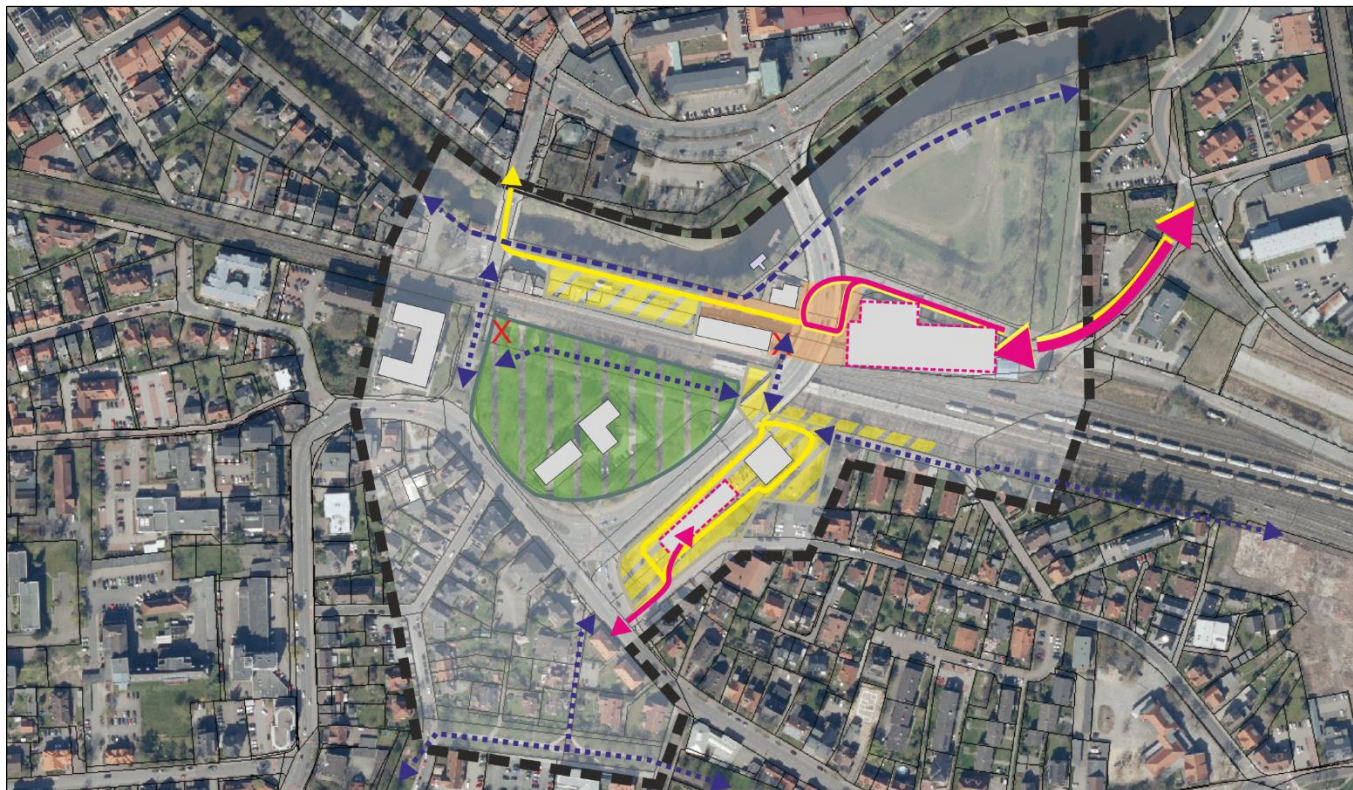
Stade 2040

diese Kosten über Fremdfinanzierung und Erlöse gedeckt werden. Ebenfalls ca. 17 % umfassen die Schlüsselmaßnahmen der Landschaftsplanung. In diesem Budget ist eine Vorhalteposition für künftige Maßnahmen der Klimafolgenanpassung enthalten, die noch genauer ermittelt werden muss. Den größten Aufwand mit ca. 40 % erwarten wir aus den breit gefächerten Maßnahmen des Mobilitätskonzepts.

9.6 Monitoring

Die Verwaltung wird jeweils im Frühjahr - vor Beginn der jährlichen verwaltungsin-
ternen Beratungen zum Finanzhaushalt -
in einer ratsoffenen Sondersitzung von Fi-
nanz-, Planungs- und Bauausschuss zur
Umsetzung der Stadtentwicklungsplanung
Stade 2040 berichten. Der Stand der Ein-
zelmaßnahmen, die jeweils im Haushalt
und in der Finanzplanung berücksichtigt
sind, wird erläutert. Hierbei wird auf den
Projektfortschritt, die Kostenentwicklung,

den Mittelverbrauch und die entsprechend
eingebundenen Fördermittel und Drittleis-
tungen eingegangen. Notwendige Anpas-
sungen des Konzeptes, z.B. an neue tech-
nische, rechtliche oder fördermittelbezo-
gene Vorgaben, werden dargelegt. Stö-
rungen im Projektfortschritt werden be-
nannt sowie die vorgesehenen Maßnah-
men zur weiteren Umsetzung oder zur
Veränderung der Prioritäten und Abläufe.
Diese Vorgehensweise stellt sicher, dass
finanzpolitisch frühzeitig auf Grundlage
dieses Monitoringberichtes der Verwaltung
sowie auf Grundlage der alljährlichen Mai-
Steuerschätzungen von Bund und Land
wertvolle Hinweise für die verwaltungsin-
terne Finanzplanung für das Folgejahr ge-
geben werden können. Das Ergebnis wird
dann in den entsprechenden Ratsgremien
jeweils im Herbst bei Einbringung des
Haushaltsentwurfes beraten, der Gesamt-
haushalt zum Jahresende beschlossen.



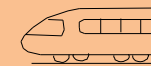
Kurzbeschreibung:

Der Stader Bahnhof als zentraler Mobilitätsschwerpunkt und Umsteigeort besitzt derzeit eine geringe Aufenthaltsqualität. Die Orientierung der Reisenden und die Verknüpfung der Verkehrsmittel muss sowohl funktional als auch gestalterisch deutlich verbessert werden (Beispiel Bürgerbahnhof Cuxhaven). Er stellt die Visitenkarte Stades dar und dient den Ankommenden als Ausgangs- und Orientierungspunkt. Der erste Eindruck ist entscheidend und steht ebenso im Fokus von Stadtmarketing und Tourismus.

Die Anbindung des Bahnhofs sowohl an die Altstadt als auch an den Stadtbereich Campe südlich der Bahn ist stadträumlich neu zu fassen.

Als Mobilitätsschwerpunkt müssen hier verschiedene, ineinander greifende Verkehrsarten gewählt und genutzt werden können, um zeiteffizient die angrenzenden Stadtteile und darüber hinaus die Region zu erreichen.

Die Neugestaltung von Bahnhof und Umfeld erfordert ein Sicherheitsaudit, so dass der Bereich zu jeder Uhrzeit besucht werden kann.



Schwerpunkte:

- Ankunft und Orientierung
- Mobilitäts-Hub

Ziele:

- Verbesserung der Orientierung
- Nutzungsqualität Stadtraum verbessern: Sicht, Sicherheit, Barrierearmut, Beleuchtung, Park-Neugestaltung,
- Mobilitätsfunktionen optimieren
- Verknüpfung Innenstadt und Campe stärken

Maßnahmen:

- Aufwertung des Bahnhofsbereichs nördlich und südlich der Gleise
- Sanierung Bhf.-Gebäude (vgl. Cuxhaven)
- Neugestaltung von Wege- und Warteflächen am ZOB
- Nord: Wartebereiche, TAXI, kiss & ride
- Neugestaltung Süd/Campe (Bus am Gleis)
- Umgestaltung der Parkflächen und der Unterführung
- Ausschierungs- + Beleuchtungskonzept
- Sicherheitskonzept
- Mehr sichere Radabstellanlagen

Projektträger:

Hansestadt Stade

Beteiligte:

DB-Station + Service
Stadtwerke
KVG

Kostenschätzung:

12,0 Mio. €, inkl. Förderung
Realisierungshorizont: mittelfristig – langfristig
Einzelmaßnahmen kurzfristig



Kurzbeschreibung:

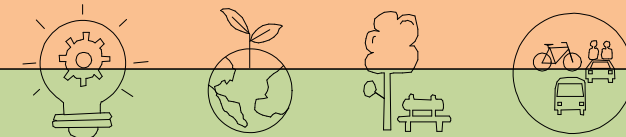
Die überalterten Sportanlagen im Zentrum Campes bilden das Potenzial für eine Freizeit- und Erholungsnutzung innerhalb des Stadtteils und darüber hinaus.

Neben der Sanierung bestehender Sportanlagen steht die Anlage eines für die Öffentlichkeit und die Bewohner nutzbaren Stadtparks im Vordergrund. Gastronomie und soziale Einrichtungen bieten neue Treffpunkte im Quartier.

Neue Wegeverbindungen sollen das Gelände besser mit der Umgebung verknüpfen und barrierearm zugänglich machen.

Das Stadtklima wird durch die geplanten Maßnahmen positiv beeinflusst, da Flächen entsiegelt und begrünt sowie weitere zur Regenwasserhaltung neu in offener Bauweise angelegt werden.

Ein Mobilitäts-Hub dient der Veränderung des Modal-Splits innerhalb des Quartiers Campe.



Schwerpunkte:

- Innovation
- Ökologie
- Freizeit und Erholung
- Mobilitäts-Hub

Ziele:

- Neugestaltung und Aufwertung überalterter und mindergenutzter Frei- und Sportflächen
- Vernetzung der Freiräume zugunsten der Bewohner des Stadtteils und der umliegenden Wohnquartiere
- Schaffung als multifunktional nutzbare Naherholungs- und Sportfläche als Maßnahme zur Klimafolgenanpassung

Maßnahmen:

- Sanierung von Sportflächen
- Anlage eines Parks mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten
- Schaffung sozialer und gastronomischer Einrichtungen
- Umgestaltung der angrenzenden Straßenräume
- Anlage eines Mobilitäts-Hubs für Campe

Projektträger:

Hansestadt Stade

Beteiligte:

- Anwohner
- Schulen
- Bädergesellschaft

Kostenschätzung:

10,7 Mio. €, inkl. Förderung

Realisierungshorizont: kurzfristig – mittelfristig



Kurzbeschreibung:

Das Grafenviertel weist städtebauliche Mängel auf, die sich vor allem im Bereich der Gräfin-Richardis-Straße und entlang der Udonenstraße zeigen. Leerstand, flächenintensive Garagenhöfe, die sichtbar ihre Funktion nicht mehr erfüllen sowie weitere mindernutzte Flächen bieten das Potenzial für eine behutsame Nachverdichtung.

Der bisher nur an den motorisierten Individualverkehr angepasste Straßenraum soll zugunsten der anderen Verkehrsteilnehmer barrierearm umgestaltet und vorbeugend an den Klimawandel angepasst werden.

Beim Neubau von Wohnraum ist ein Schwerpunkt auf Angebote für ältere Bewohner im Quartier zu legen, damit sie in gewohntem sozialen Umfeld in entsprechend barrierefreien Wohnungen leben können.

Frei werdender, bezahlbarer Wohnraum im Bestand kann für nachziehende jüngere Generationen zur Verfügung stehen und so die Altersstruktur besser durchmischen.

Die im Quartier befindlichen Grün- und Spielflächen bedürfen überwiegend einer umfassenden Sanierung.



Schwerpunkte:

- Ein Quartier für alle Generationen
- Nachhaltiger Stadtumbau
- Mobilitäts-Hub

Ziele:

- Umbau von Verkehrsflächen – Neugestaltung der Straßenräume zugunsten von Fußgängern und Radfahrern
- Aufwertung des Quartiersgrüns
- Klimafolgen Anpassung: Wohnqualität und Aufenthaltsqualität verbessern
- Wohnbaupotenziale besser ausschöpfen

Maßnahmen:

- Behutsame Nachverdichtung, Aufstockung überalterter Garagenhöfe
- Aufstockung von Gebäuden/Ergänzung durch generationsübergreifende Angebote
- Prüfung und Neugestaltung des Quartiersgrüns am Udonensee
- Einrichtung eines Mobilitäts-Hubs

Projektträger:

Hansestadt Stade

Beteiligte:

Wohnstätte
Stadtwerke
KVG

Kostenschätzung:

8,0 Mio. €, inkl. Förderung
Realisierungshorizont: mittelfristig



Kurzbeschreibung:

Die Verlegung schienengebundener Gefahrguttransporte aus der Stadt beinhaltet die Chance, die umliegenden Flächen neu zu ordnen und für urbanes Wohnen und Dienstleistungen zu entwickeln. Die bisherige Gleistrasse kann als neue Erschließungsachse oder für den Radverkehr genutzt werden.

Das Projekt soll weiterhin der Aufwertung der öffentlichen Bereiche entlang der prägenden Wasserflächen Holzhafen und Schwinge dienen.

Urbanes Wohnen im Kombination mit öffentlichen Promenaden am Stadthafen sowie hinterm Schwingedeich/nördlich der Altländer Straße lässt das Wasser erlebbar werden und schafft hochwertigen Wohnraum.

Des Weiteren soll eine potenzielle Querung der Schwinge als Entlastungsachse für die Hansestraße bzw. als Radverkehrsrouten geprüft werden.



Schwerpunkte:

- Urbanes Wohnen am Wasser
- Nachhaltiger Stadtumbau

Ziele:

- Aufenthaltsqualität am Wasser und Nachhaltiger Stadtumbau
- Hochwertiges Wohnen am Wasser Salztorscontrescarpe/Holzhafen
- Neugestaltung des Uferbereichs
- Neuordnung von Wohnen und Gewerbe zwischen Schwingedeich/Am Bullenhof
- Neuordnung des Durchgangsverkehrs
- Lärminderung/Gefahrenabwehr

Maßnahmen:

- Einrichtung eines Mobilitäts-Hubs
- Aufgabe des niveaugleichen Bahnübergangs Altländer Straße
- Neutrassierung Gefahrgutverkehr Schiene außerhalb des Gebietes
- Neue Erschließungsoptionen über frei werdende Gleistrasse
- Zu prüfen: Potenzielle Querung der Schwinge als Entlastungsachse für die Hansestraße.

Projektträger:

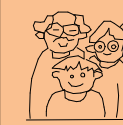
Hansestadt Stade

Beteiligte:

Eigentümer und
Gewerbetreibende
Stadtwerke

Kostenschätzung:

12,5 Mio. €, inkl. Förderung
Realisierungshorizont: langfristig



Schwerpunkte:

- Ein Quartier für alle Generationen
- Ökologie
- Freizeit- und Erholung
- Mobilitäts-Hub

Ziele:

- Städtebau nach dem Prinzip der Schwammstadt
- Vorbild für qualitativvolles, flächensparendes Wohnen
- autoarmes Quartier
- Hohe Mobilität/Bau eines Haltepunkts SPNV
- Pilotquartier in der kommunalen Wärmeplanung - Anwendung regenerativer Energien auf Gebäudeebene
- Verknüpfung von Riensförde und Ottenbeck: gemeinsame Nutzung neuer sozialer Infrastruktur möglich
- Hochwertige multifunktionale Grünraumgestaltung

Maßnahmen:

- Bauleitplanung mit Freiraum- und Bebauungskonzept
- Konzeptvergaben / innovative Wettbewerbe
- Entwicklung in zwei Bauabschnitten
- Nutzung Schiene/Nähe BCR

Kurzbeschreibung:

Der neu entstandene Stadtteil Riensförde wird östlich der Bahnstrecke der EVB und der L 124 erweitert.

Aufgrund des bestehenden Wohnungsdrucks soll flächenschonend ein urbanes Quartier entstehen, das energieautark und nach den Grundsätzen der Schwammstadt gebaut wird.

Das Stadtklima soll trotz unvermeidbarer Versiegelung nicht negativ beeinträchtigt werden, sondern von Beginn an durch vertikale und horizontale Feuchtespeicher und durch Begrünung kompensiert werden.

Mobilitätsangebote im Quartier und die geplante Reaktivierung der Bahnstrecke Stade-Bremervörde sollen den Verzicht auf den privaten PKW erleichtern.

Riensförde wird als Pilotprojekt der kommunalen Wärmeplanung Vorbildfunktion haben.

Soziale Einrichtungen werden für die gemeinsame Nutzung der Bewohner von Ottenbeck und Riensförde und darüber hinaus geöffnet. Neue Freizeit-, Spiel- und Sportflächen werden in hochwertig ausgestaltete Grünräume eingebettet.

Projektträger:

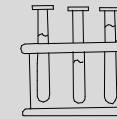
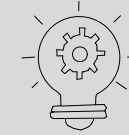
Hansestadt Stade

Beteiligte:

Projektentwicklung
Stade
Private Investoren

Kostenschätzung:

18,0 Mio. € (Veräußerung städt. Grundstücke)
Realisierungshorizont: mittelfristig - langfristig



Schwerpunkte:

- Innovation
- Chemie
- Ökologie

Ziele:

- Innovativer Gewerbepark nach dem Prinzip der Schwammstadt
- Ansiedlung chemieaffiner Betriebe in A 26 und elbseitiger Industrie – Nähe
- Ansiedlung Forschung und Technologie
- Entwicklung in mehreren Ausbaustufen

Maßnahmen:

- Bauleitplanung
- Entwässerungskonzept
- Entwicklung und Vermarktung durch Projektentwicklung Stade

Kurzbeschreibung:

Ein innovativer Gewerbepark soll unmittelbar an der A 26 entstehen, um das große Lagepotenzial an der Verkehrsachse in Richtung Hamburg zu nutzen. Die Nähe zur elbseitigen chemischen Industrie bietet ein großes Potenzial gewerbliche Flächen bedarfsgerecht und kompakt im Stadtgebiet zu erweitern.

Ziel ist die Ansiedlung chemieaffiner Betriebe sowie von Unternehmen, die qualifizierte Arbeitsplätze für die Bereiche Forschung und Entwicklung schaffen.

Das Schwammstadt-Prinzip soll auch in diesem Gewerbegebiet Anwendung finden. Öffentliche Verkehrs- und Freiflächen werden dabei als Retentionsflächen genutzt. Dach- und Wandflächen sollen zeitgemäß multifunktional zur Gewinnung regenerativer Energien genutzt werden.

Projektträger:

Hansestadt Stade

Beteiligte:

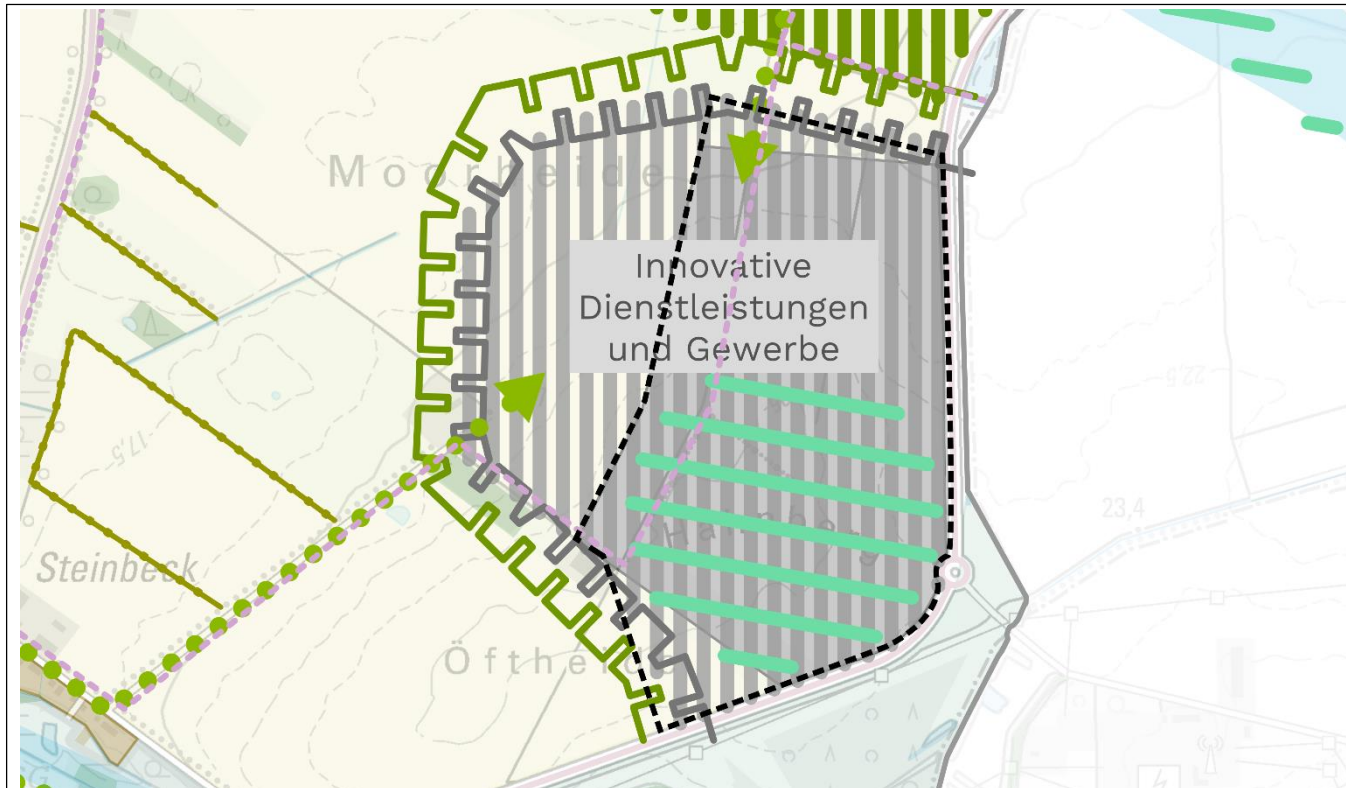
- Wirtschaftsförderung
- Projektentwicklung Stade
- Private
Gewerbetreibende

Kostenschätzung:

8,1 Mio. € (Veräußerung von Grundstücken)

Realisierungshorizont:

kurzfristig (BA 1) – langfristig (BA 2)



Schwerpunkte:

- Ökologie
- Freizeit
- Innovation

Ziele:

- Entwicklung in mehreren Ausbaustufen
- Entwicklung Technologiepark
- Freizeitaffines Gewerbe

Maßnahmen:

- Bauleitplanung
- Entwicklung und Vermarktung durch private Investoren und Projektentwicklung Stade
- Neubau Surfpark mit Übernachtungsmöglichkeiten
- Etablierung / Marketing Gewerbegebiet

Kurzbeschreibung:

Im Süden Stades wird ein Surfpark und darüber hinaus gehende Sport- und Freizeitangebote inklusive neuer Übernachtungskapazitäten entstehen, um den Tourismus der Stadt zu stärken und das Freizeitangebot zu erweitern.

Gleichzeitig sollen daran angrenzend Flächen zur gezielten Ansiedlung von Technologiefirmen erschlossen werden, die Stades Profil als Hochtechnologie- und Innovationsstandort stärken sollen.

Um den Eingriff in die Natur und Landschaft sowie den Boden auszugleichen und den Artenschutz sicherzustellen, werden erforderliche Kompensationsmaßnahmen getroffen. Hierzu gehört auch ein optimaler Umgang mit dem Klimaschutz. Beispielsweise wird auch eine autarke Energieversorgung gesetzt und die Speicherung von Regenwasser zur Wiederverwendung vorgesehen.

Projektträger:

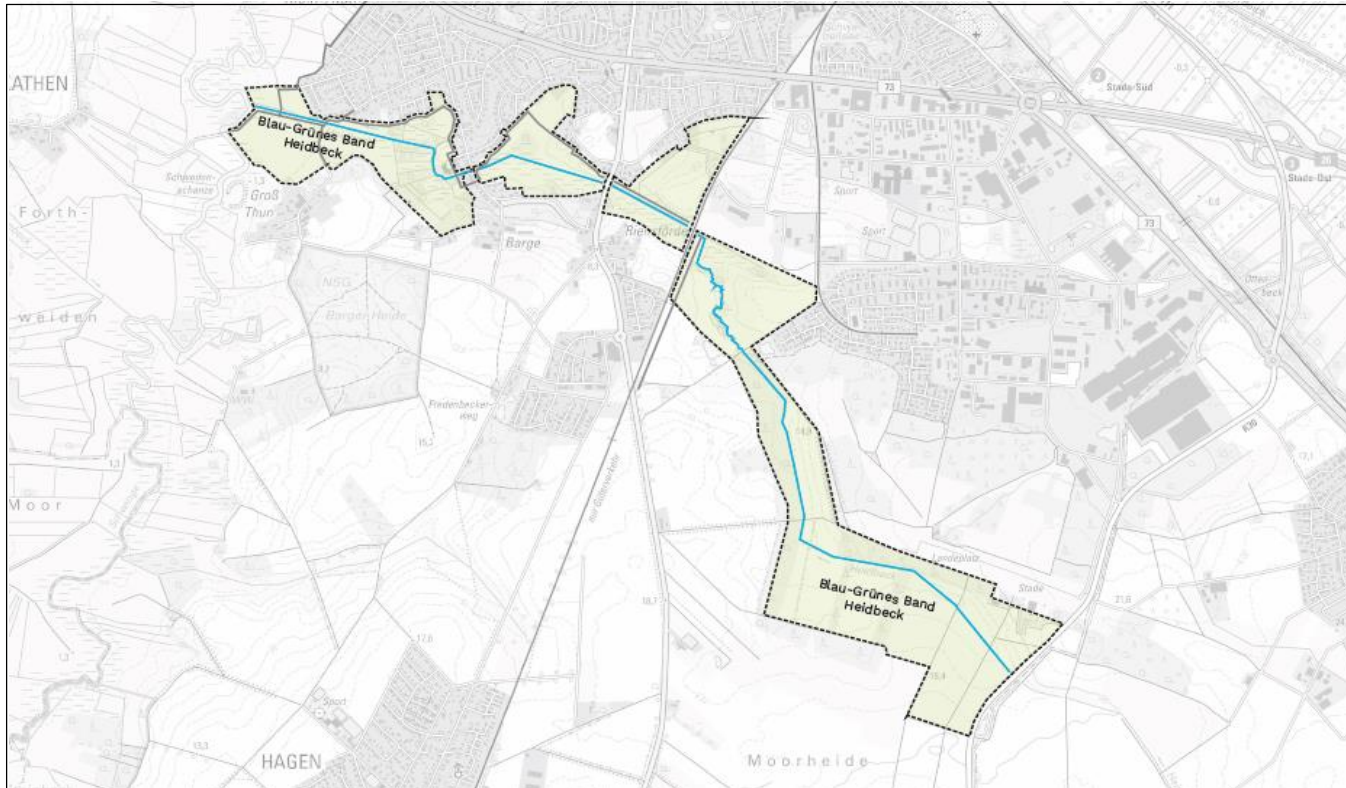
Hansestadt Stade

Beteiligte:

- Wirtschaftsförderung
- Projektentwicklung Stade
- Private
Gewerbetreibende

Kostenschätzung:

6,0 Mio. € (Veräußerung von Grundstücken)
Realisierungshorizont:
kurzfristig (BA 1) – langfristig (BA 2)



Kurzbeschreibung:

Der Heidbeck fließt vom Feerner Moor bis in die Schwinke auf Höhe von Klein Thun. Der derzeitige Verlauf ist in weiten Teilen stark begradigt. Die Gewässerränder werden landwirtschaftlich genutzt. Aufgrund fehlender Wege ist keine Nutzung als Erholungsraum möglich.

Die Potenziale als Retentionsraum können aufgrund der bestehenden Art der landwirtschaftlichen Nutzung nicht genutzt werden.

Die Maßnahme kann nur gemeinsam mit den weiteren Partnern entwickelt und umgesetzt werden.

Zur Verwirklichung sind die entsprechenden Flächen zu erwerben und ein mit der Landwirtschaft und den Partnern abgestimmtes Konzept zu erarbeiten, welches die verschiedenen Ansprüche an die Fläche inkludiert. Dabei bedarf es insbesondere der Planung verschiedener Umsetzungsabschnitte.



Schwerpunkte:

- Ökologie
- Freizeit und Erholung
- Wassermanagement

Ziele:

- Umwandlung des Naturraums in eine ursprüngliche, ökologisch und hydraulisch wertvolle Bachlandschaft
- Naherholungsräume

Maßnahmen:

- Grunderwerb
- Konzepterstellung
- Entwicklungsmanagement
- Wegebau
- Aufweitung / Vernässung
- Anpflanzungen
- Schutzzäune
- Ausstattung
- Öffentlichkeitsarbeit

Projektträger:

Hansestadt Stade

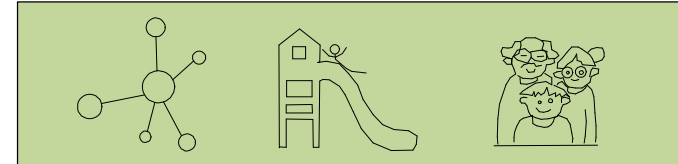
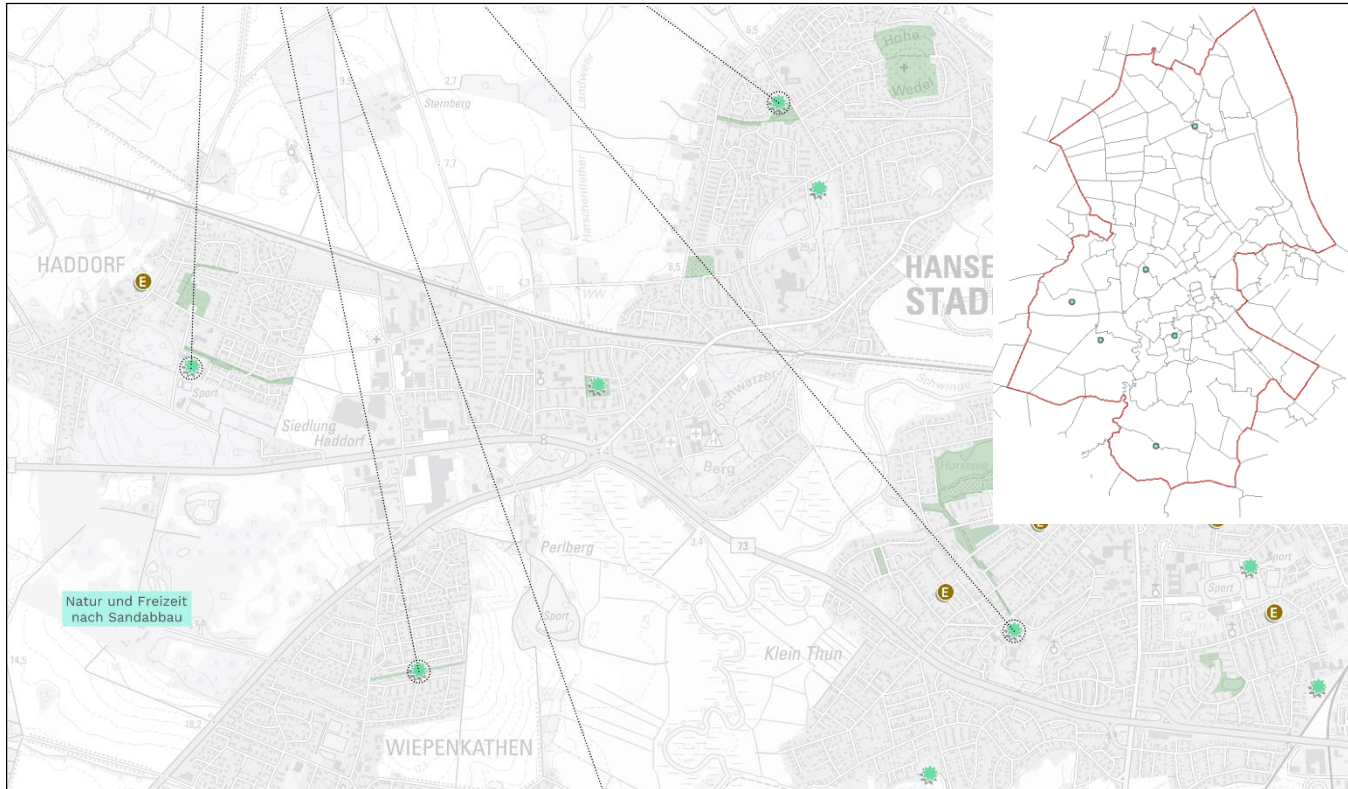
Beteiligte:

NABU / BUND
Landkreis Stade
Landwirtschaft

Kostenschätzung:

3 Mio. €

Realisierungshorizont: mittelfristig – langfristig



Schwerpunkte:

- Ortsteilbezogene Spielplätze
- Generationsübergreifende Freizeit- und Erholungsplätze

Ziele:

- Generationsübergreifende Ankerpunkte in den jeweiligen Orts- und Stadtteilen
- Synergieeffekte
- Konzentration von Ressourcen.

Maßnahmen:

Ortsteilplätze

- Wiepenkathen
- Bützfleth
- Haddorf
- Hagen

Stadtteilplätze

- GS Bockhorster Weg
- Pestalozzi GS / Stadtteilplatz Kopenkamp
- Naturspielplatz Steudelstraße

Kurzbeschreibung:

Mit der Schaffung zentraler attraktiver Aufenthalts-, Bewegungs- und Spielbereiche in den einzelnen Stadt- und Ortsteilen wird das Prinzip der "Stadt der kurzen Wege" umgesetzt. Durch eine inkludierende Gestaltung soll für die jeweiligen Stadt- und Ortsteile ein sozialer, räumlicher und ökologischer Mittelpunkt geschaffen werden.

Im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung ist eine weitergehende Funktionskonzentration in den Bereichen zu forcieren. So sollen insoweit möglich die

Stadt- und Ortsteilplätze in räumlicher Nähe mit Grundschulen und Kitas entstehen und mit weiteren sozialen, kulturellen, ökologischen und Mobilitätsfunktionen verbunden werden. Durch die räumliche Nähe können entsprechende räumliche und finanzielle Synergieeffekte genutzt werden.

Durch die räumliche und funktionelle Konzentration können die bisherigen Spielplatzflächen für nachbarschaftliches Engagement oder als sog. Trittsteinbiotope genutzt werden.

Projektträger:

Hansestadt Stade

Beteiligte:

Stadtverwaltung
Ortsräte
Schulen
Kinder und Jugendarbeit
Behindertenbeauftragter

Kostenschätzung:

6 Mio. €

Realisierungshorizont:

Kurzfristig - mittelfristig – langfristig



Schwerpunkte:

- Vernetzung
- Ökologie
- Freizeit und Erholung

Ziele:

- Anlage eines grünen Bandes zwischen Industrie- und Siedlungsraum, durch das der Emissionsschutz verbessert, sowie siedlungsseitig ein Naherholungsraum und östlich des alten Landesschutzdeiches ein wirksamer Biotopverbund gewonnen wird

Maßnahmen:

- Kompensationsflächenmanagement,
- Aufwertung zu einem Kompensationspool
- Flächenankäufe
- Anpflanzungen
- Sicherung von Trittsteinbiotopen

Kurzbeschreibung:

Entlang des alten Landesschutzdeiches ist seit den Planungen der frühen 70er Jahre eine mehrreihige Schutzpflanzung vorgesehen, um Staubabwehungen zu mindern und mit der optischen Abschirmung einen Beitrag zur Lebensqualität der Ortschaft im Nebeneinander von Siedlungsbereich, Industrie und Hafeninfrastruktur zu leisten. Dabei unterlag die Entwicklung unterschiedlicher Einflüsse, so dass die Planung nie vollständig umgesetzt wurde.

Mit der Weiterentwicklung und dem strukturellen Wandel zu einer klimaneutralen Industrie mit neuen Innovationen ergibt sich die Chance, das Grüne Band über die Bedeutung als Abschirmung und über die Schwinge als Grenze hinaus als grünes Rückgrat und Biotopverbund von Abbenfleth bis Bassenfleth zu entwickeln und Freizeitrouten außerhalb des industriellen Einwirkungsbereiches in die Gesamtplanung zu integrieren.

Projektträger:

Hansestadt Stade

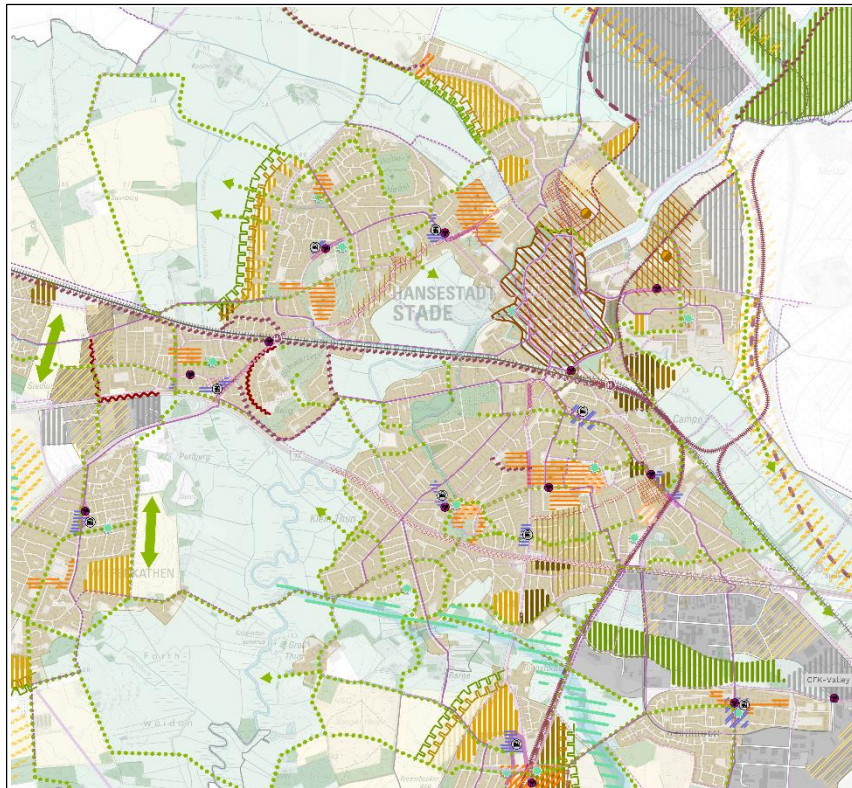
Beteiligte:

Angrenzende Industrie
Ortsrat Bützfleth

Kostenschätzung:

4 Mio. € - Hansestadt Stade

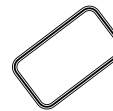
Realisierungshorizont: mittelfristig – langfristig



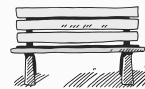
Trittsteinbiotope oder grüne Punkte (z.B. Einzelbäume, Pocketparks, Dach- und Fassadenbegrünung)



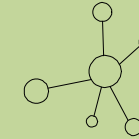
Lineare Grünverbindungen (z.B. Blühstreifen, Wegebegleitgrün, Wasserläufe, Alleen)



Frei- und Grünflächen (z.B. Parks, Spielplätze, Stadt- und Ortsteilplätze, Seen)



Ausstattung (Bänke, Mülleimer, Spiel- und Sportgeräte, Rampen, Wege,)



Schwerpunkte:

- Vernetzung
- Ökologie
- Freizeit und Erholung
- Barrierefreiheit
- Gesundheit

Ziele:

- Schaffung, Erhalt und Aufwertung einer den Stadtraum verbindenden Grün-Blauen Infrastruktur

Maßnahmen:

- Verpflichtende Prüfung bei jeder Verkehrsinfrastruktur- und Umbaumaßnahme zur Unterbringung entsprechender Grüner Infrastruktur
- Rückbau und Entsiegelung von Straßen- und Parkplatzflächen
- Aufbereitung und Sanierung bestehender Infrastruktur in Hinblick auf Klimaanpassung und Nutzungsdruck
- Förderung und Unterstützung von innovativen Ideen

Kurzbeschreibung:

Die Grüne Infrastruktur einer Stadt umfasst alle begrünten Einzelflächen (Trittsteinbiotope), begrünten linearen Verbindungen sowie zusammenhängende Frei- und Grünflächen. Aufgrund der natürlichen Versickerungs- und Retentionsmöglichkeiten sowie den dazugehörigen Wasserflächen und -läufen wird die grüne Infrastruktur oft auch als grün/blau Infrastruktur bezeichnet. Grüne Infrastruktur trägt maßgeblich zum menschlichen Wohlergehen z. B. durch

Klimaregulation, Erholung und Erleben von Natur und Landschaft und zum Erhalt der biologischen Vielfalt bei. Das heißt die Grüne Infrastruktur hat direkte Auswirkungen auf die Gesundheit der Menschen und damit auch auf die Leistungsfähigkeit der Stadt.

Grüne Infrastruktur muss dabei entgegen der Flächenkonkurrenz zu Nachverdichtung und Verkehrswegen erhalten und aufgrund klimatischen und gesellschaftlichen Änderungen vernetzt und verbunden, angepasst und weiterentwickelt werden.

Projektträger:

Hansestadt Stade

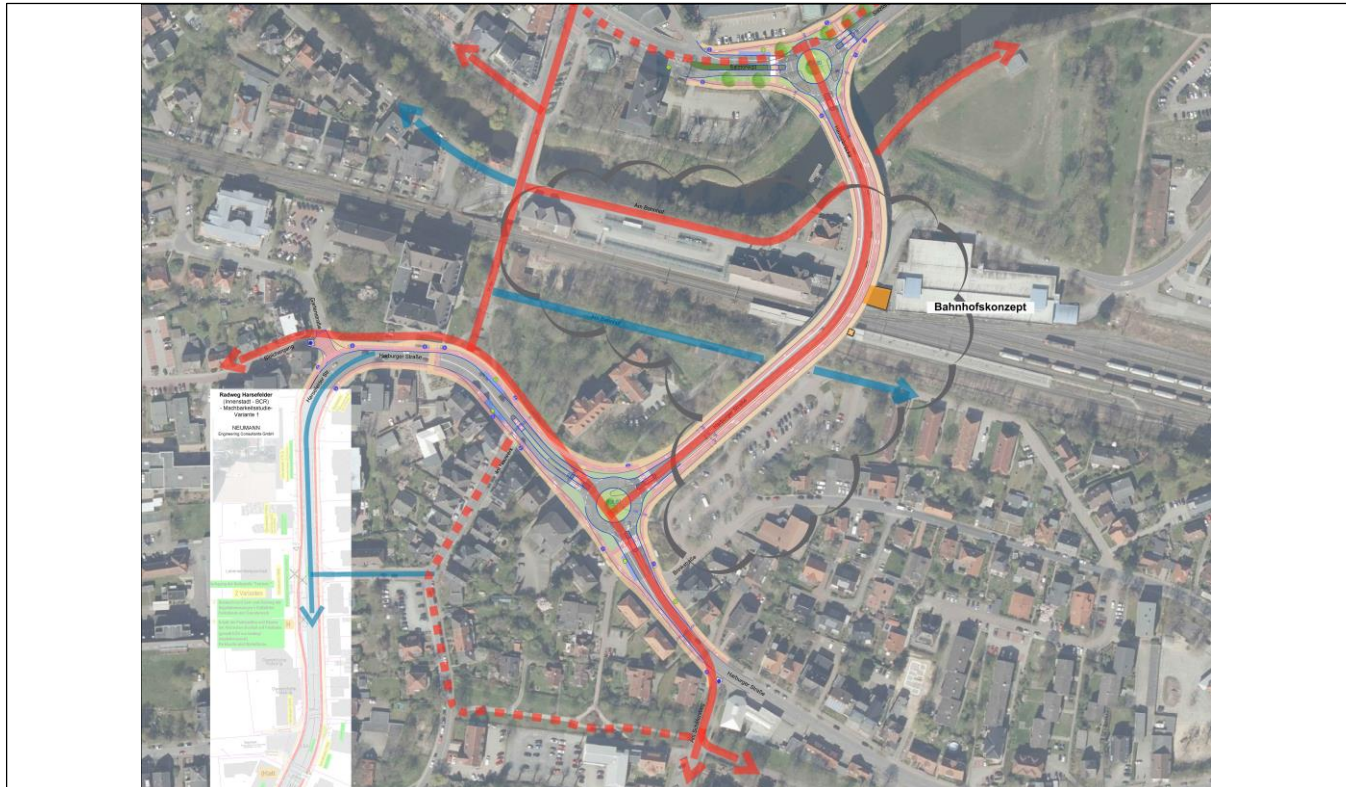
Beteiligte:

Stadt-, Kreis-, und Landesverwaltung
Öffentlichkeit und

Kostenschätzung: Eigentümer

5 Mio. € - Hansestadt Stade

Realisierungshorizont: mittelfristig – langfristig



Rad- | Fuß- | Kfz-Verkehr

Schwerpunkte:

- Querungsinseln an wichtigen Verknüpfungsstellen
- Verbreiterung der Seitenräume für den Zweirichtungsradverkehr
- Radführung und Verteilerknoten zu den Routen
- Tlw. Radabstellmöglichkeiten
- Vorbereitung und Anbindung an die Planungen Hansebrücke mit den KVP
- Abstimmung und Berücksichtigung der Bahnhofsentwicklung

Ziele:

- kurzfristig deutliche Verbesserung der Anbindung der südlichen Stadtteile an Bahnhof und Innenstadt

Maßnahmen:

- schrittweises Vorgehen mit kurzfristigen Sofortmaßnahmen
- stufenhaft weitere Verbesserungen im Vorgriff auf die "große Lösung" neue Hansebrücke
- Teilpakete förderfähig

Kurzbeschreibung:

Unter Gelenk wird die südlich des Bahnhofs erforderliche Verknüpfung der innenstadt-bezogenen Radrouten verstanden. Hier bündelt sich der Radverkehr von fünf radialen Routen mit zum Teil schwierigen Querungs- und Längsverkehrssituation, die insgesamt verbessert werden müssen.

Um die Situation für den Rad- und Fußverkehr zu verbessern und diesem in der südlichen

Einmündung in den Bahnhofstunnel Priorität einzuräumen werden verschiedene Querungsstellen innerhalb der Harsefelder Straße und die Herstellung von in beiden Richtungen befahrbaren vom Fußverkehr abgesetzten Radwegen erforderlich. Das erfordert eine Verbreiterung der Seitenräume und eine Anpassung und Ausgestaltung der Knoten innerhalb des Radnetzes.

Projektträger:

Hansestadt Stade

Beteiligte:

KVG, AG Radverkehr

Kostenschätzung:

ca. 2 Mio. €
Umsetzung aus Eigenmitteln, Teilmaßnahmen im Programm Stadt und Land

Realisierungshorizont: kurz- bis langfristig



Rad- | Fuß- | Kfz-Verkehr | ÖPNV

Schwerpunkte:

- Verbesserte Verbindung zw. Altstadt und Stader Süden für alle Verkehrsteilnehmenden
- Stärkung von ÖPNV und Umweltverbund

Ziele:

- verbesserte städtebauliche Integration der Hochbrücke der Hansabrücke in das Stadtbild
- verbesserte Bedingungen für den Radverkehr
- verkehrsgerechte Ausgestaltung der Knotenpunkte und Nutzung des Flächengewinns für die Seitenräume
- Integration der Maßnahme bzw. Berücksichtigung der Bahnhofsumfeldplanung

Maßnahmen:

- Beidrichtungsradwege über die Brücke
- alternativ Busspur

Kurzbeschreibung:

Spätestens im Zusammenhang mit der „Spange“ Hinterm Teich – Am Staatsarchiv – die auch der Stärkung von ÖPNV und Umweltverbund zur Anbindung und Neuordnung des Bahnhofs dient, sollen die Knoten nördliche und südlich der Hansebrücke, auch bestätigt durch gute Erfahrungen mit u.a. dem Kreisverkehrsplatz Schiffertor, zu KVP umgebaut werden.

Die durch den Umbau zu einem Kreisverkehrsplatz freigewordenen Verkehrsflächen in den

Zuläufen sollen für Verbesserungen für den Busverkehr und den Radverkehr genutzt werden.

Das Konzept sieht Beidrichtungsradwege auf der Brücke vor.

Die Umstellung des Liniennetzes im ÖPNV kann zu einer Verringerung des Busverkehrs auf der Brücke führen, alternativ ist aber auch eine Busspur zu prüfen.

Projektträger:

Hansestadt Stade

Beteiligte:

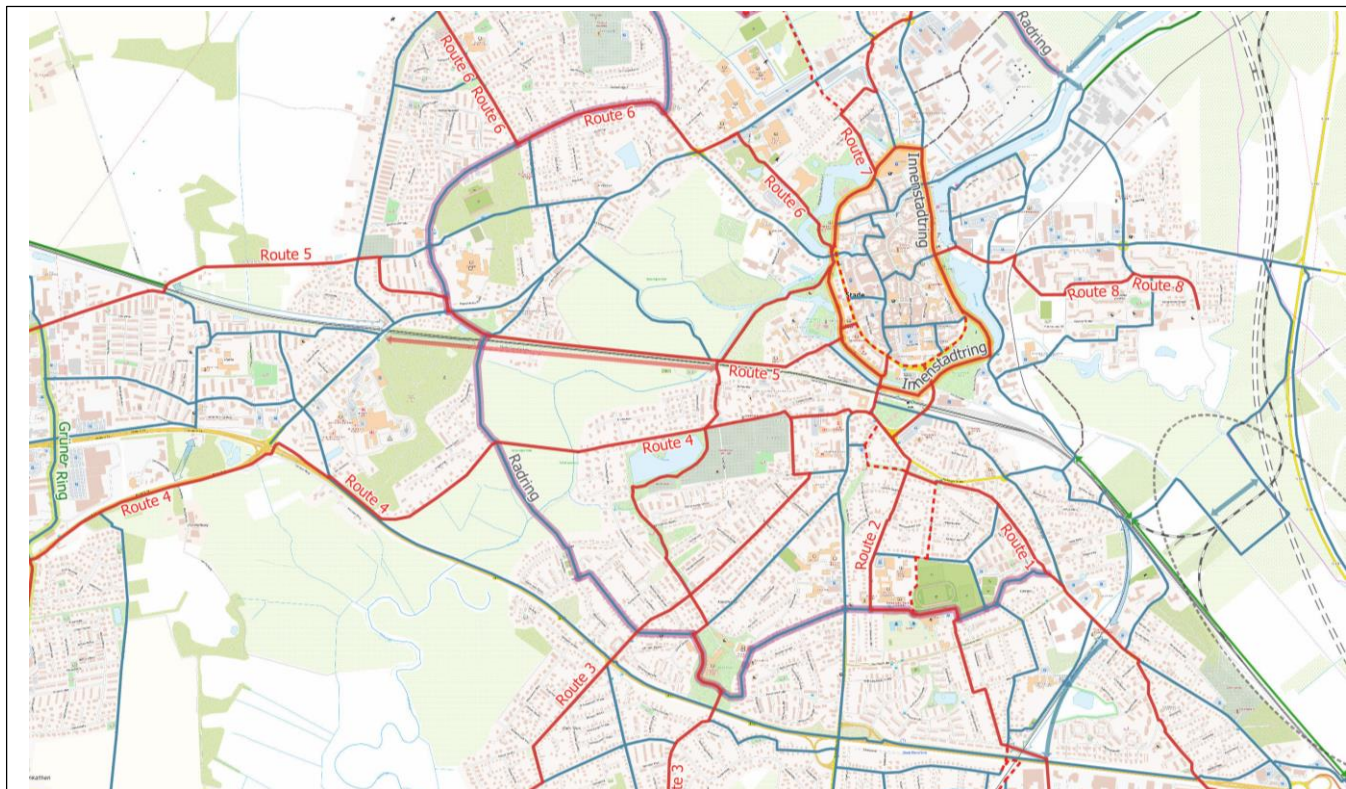
KVG

Kostenschätzung:

In Verbindung mit dem „Gelenk“ ca. 4 Mio. €

Umsetzung aus Eigenmitteln
Teilmaßnahmen im Programm Stadt und Land

Realisierungshorizont: kurz- bis langfristig



Radverkehr

Schwerpunkte:

- Flächendeckendes Radroutennetz im gesamten Stadtgebiet
- Anbindung aller Quartiere an das Alltagsroutennetz
- Anwendung von vereinheitlichten Standards

Ziele:

- Verbindung der einzelnen Aktivitätsschwerpunkte durch ein einheitliches Radroutennetz.
- Attraktives Radangebot für den Alltagsverkehr ausbauen
- Radfahrerpriorität im untergeordneten Straßennetz

Maßnahmen:

- Entwicklung eines Umsetzungskonzeptes. Sukzessive Realisierung der Radrouten, durch Anordnung von Fahrradstraßen, Netzlückenschlüssen und Wegweisung.

Kurzbeschreibung:

Der Radverkehr spielt eine wichtige Rolle bei der Transformation zu einer nachhaltigen Stadt Stade 2040 und der Erreichung der Klimaziele. Ein durchgängiges Radroutennetz bildet eine wichtigste Grundlage für ein attraktives Radangebot. Dabei sollte sich das Netz an den Bedürfnissen der Stader orientieren um eine Ergänzung zu ihrem täglichen Alltagswegeangebot darzustellen.

Zu diesem Zweck wurde im Vorfeld ein Wunschroutennetz entwickelt. Das geplante Radnetz besteht aus acht radialen Haupttrouten

(Finger) welche sich in der Innenstadt bündeln (Handballen). Ergänzt wird das Routennetz um drei Radrings, welche die Routen tangential verbinden.

Das Radvorrangnetz umfasst eine Länge von rund 37 km, und wird hauptsächlich abseits der Kfz-Haupttrouten geführt. Dies ermöglicht einen hohen Spielraum bei der Gestaltung der Infrastruktur. Die Gestaltung orientiert sich an den Vorgaben für Gestaltung von Radvorrangrouten (FGSV).

Projektträger:

Hansestadt Stade

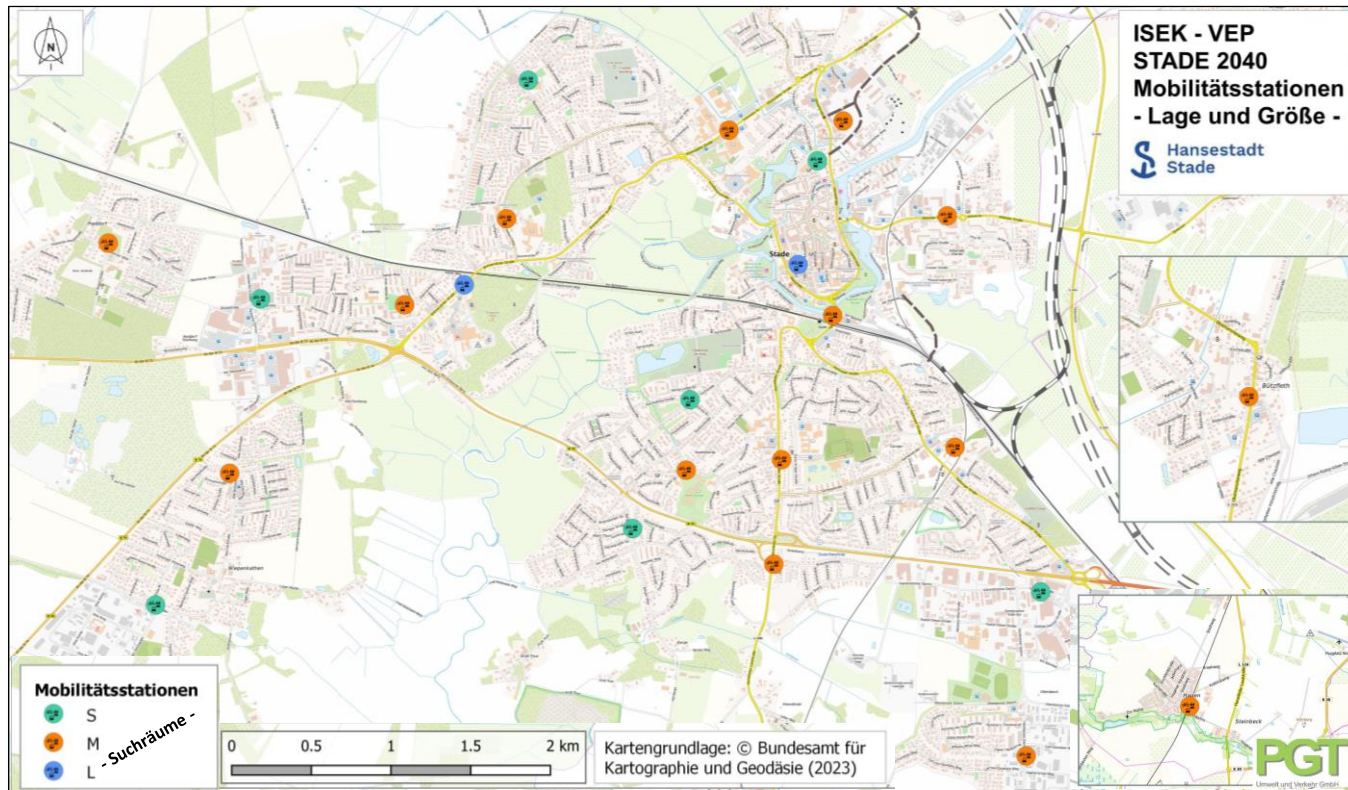
Beteiligte:

Polizei, ADFC, Verkehrsbehörde, AG Radverkehr

Kostenschätzung:

ca. 40 Mio. €
Umsetzung kurzfristiger Verbesserungen aus Eigenmitteln, weiterführende Teilmaßnahmen im Programm Stadt und Land

Realisierungshorizont: kurz- bis mittelfristig



Kurzbeschreibung:

Mobilitätsanker bezeichnen ein wichtiges zusätzliches Verkehrsangebot, innerhalb der Wohnquartiere, d.h. am Ort des Entstehens von Verkehr.

Mobilitätsstationen umfassen ein Angebot an Leihverkehrsmitteln welches vom Lastenrad über Radanhänger und Kfz-Anhänger bis hin zum Elektroauto CarSharing, verschiedene Angebote bereithält, die einen Verzicht auf das (Zweit-)Auto ermöglichen. Die Organisationsstrukturen eines Stader Mobilitätsankers ist durch Kooperation mit Anbietern

von Car-Sharing und weiteren Angeboten vorzubereiten. Empfohlen wird mit Siedlungsgesellschaften entsprechende Angebote bspw. an bereits vorhandenen Ladestationen hin auszubauen.

Darüber hinaus sind Flächen für derartige Angebote im Rahmen des ISEK Prozesses vorabgestimmt worden und auf ihre Umsetzbarkeit hin zu prüfen. Das sich selbst finanzierende System benötigt zunächst Starthilfen in Form von Infrastrukturunterstützung und Hilfe bei der Vertragsgestaltung.



Schwerpunkte:

- Bereitstellung von zusätzlichen Verkehrsangeboten innerhalb der Wohnquartiere und an wichtigen Punkten des ÖPNV

Ziele:

- Förderung des Verzichts auf das Auto
- Förderung des Umweltverbundes

Maßnahmen:

- Trägerschaft mit Anbietern für (E-) Autoverleih und / oder Ladeinfrastruktur abstimmen
- Finden von Orten für eine sinnvolle Platzierung derartiger Anlagen
- entsprechende Medienversorgung prüfen
- Ermittlung des notwendigen Angebotes

Projektträger:

Hansestadt Stade

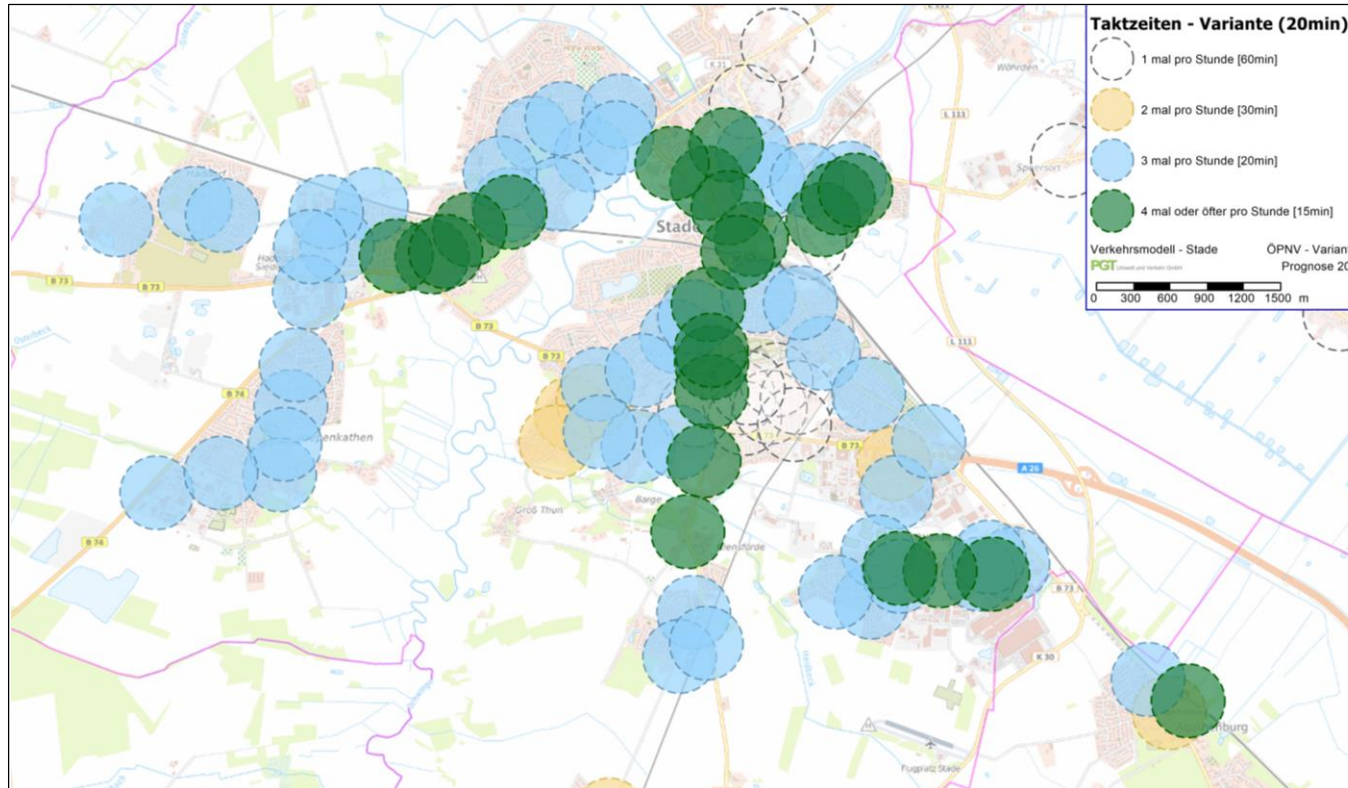
Beteiligte:

Wohnstätte
Stadtwerke
KVG, Sharing-Anbieter

Kostenschätzung:

ca. 6 Mio. €

Realisierungshorizont: kurz- bis mittelfristig



Busverkehr

Schwerpunkte:

- Verbesserung des ÖPNV-Angebotes
- Nachvollziehbares und einheitliches Linienkonzept
- Verbesserung des ÖPNV-Angebotes in der Fläche

Ziele:

- Verbesserung der Bedienungshäufigkeit
- Anschlusssicherung von Bus und Bahn
- Flexibles Angebot abseits der Hauptrouten
- Verbesserte Gewerbeerschließung

Maßnahmen:

- Einbringung der Stader Ziele in den in Aufstellung befindlichen Nahverkehrsplan des Landkreises Stade
- Standortvergleich Rendezvous Haltestelle (Pferdemarkt oder Bahnhof)

Kurzbeschreibung:

Das ÖPNV Angebot der Stadt ist Ausbaufähig. Im Alltagsverkehr innerhalb Stades spielt das Busangebot für viele Stader eine untergeordnete Rolle. Die Analyse zeigt, dass das manche Stadtteile regulär nur im 60 min Takt angebunden werden, von anderen werden gar nicht angebunden.

Zur Verbesserung des Mobilitätsangebots ist eine Neustrukturierung des Busangebotes in Stade sinnvoll. Ein zukünftiges ÖPNV Angebot könnte aus

drei Ebenen bestehen. Stündlich Verkehrendes Regionalangebot durch S- und RE-Bahn. 20-Minuten-Takt auf den Hauptverbindungen, welche durch 3 Durchmesserlinien und ein gleichzeitiges Eintreffen an einer Rendezvous Haltestelle gebildet werden. Flexibles Angebot in der Fläche.

Durch die Koordinierung des ÖV Angebots und einer Bündelung im Stadtzentrum, würde ein guter ÖV-Verknüpfungspunktes entstehen.

Projektträger:

Hansestadt Stade

Beteiligte:

KVG
Landkreis Stade

Kostenschätzung:

ca. 1,8 Mio. €

Realisierungshorizont: kurz- bis mittelfristig



Rad- | Fuß- | Kfz-Verkehr

Schwerpunkte:

- Stadtverträglicher Straßenumbau
- Umbau und Ergänzung des barrierefreien Wegenetzes im Übergang zur Altstadt

Ziele:

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verbesserung der Verbindungsfunktion Altstadt / Hafen

Maßnahmen:

- Umgestaltung der Parkflächen am Hafen
- Aufwertung Salztorswall
- Integrativer Stadtstraßenumbau
- Geschwindigkeitsreduzierung
- Ausbildung von barrierefreien Querungsstellen und Wegenetzen
- Vertiefung und Testentwürfe im Rahmen des Altstadtkonzepts

Kurzbeschreibung:

Die Stader Altstadt wird umschlossen vom umlaufenden und vom Kfz-Verkehr „beherrschten“ Wallring. Dieser geschlossene Straßenzug wirkt heute vielfach als Barriere zwischen der attraktiven Altstadt, dem Grüngürtel und dem Hafen sowie den umliegenden Stadtteilen. Zudem ist die Altstadt mit dem Rad kaum zu queren – und die Fußwege nicht barrierefrei.

Handlungsbedarfe die gelöst werden müssen sind:

- Querungsstellen
- Barrierefreies Vorrangwegenetz etablieren und ausbauen
- Übergang Stadt – Stadthafen beruhigen

Projektträger:

Hansestadt Stade

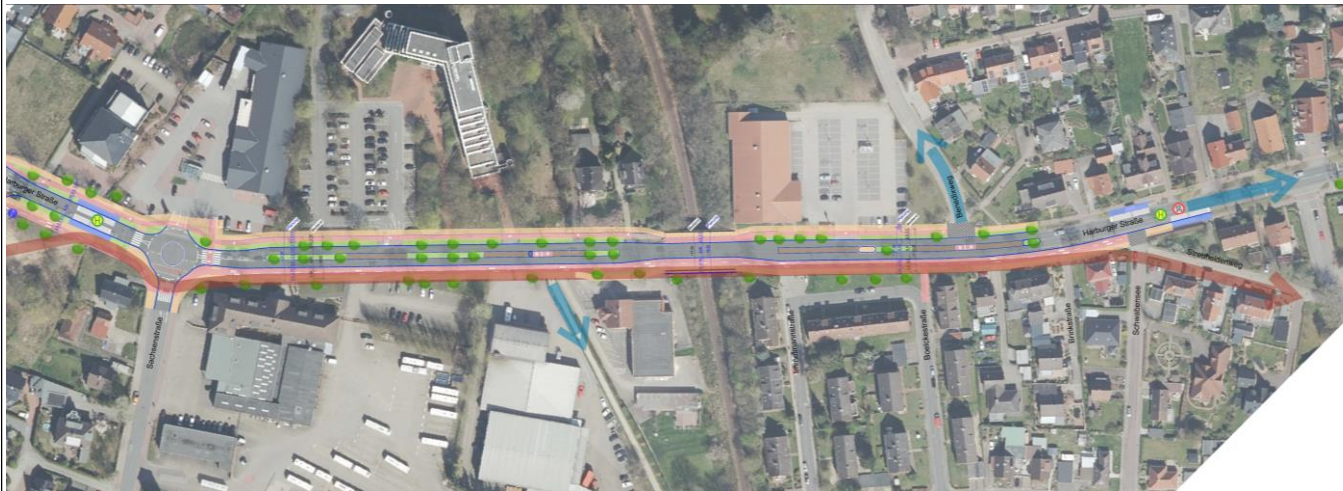
Beteiligte:

KVG, Sanierungsträger
Innenstadt

Kostenschätzung:

ca. 4,0 Mio. €

Realisierungshorizont: mittelfristig – langfristig



Rad- | Fuß- | Kfz-Verkehr



Schwerpunkte:

- Stadtverträglicher Straßenumbau

Ziele:

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Stadtteilzentrum

Maßnahmen:

- Aufwertung Harburger Str.
- Integrativer Stadtstraßenumbau
- Durchgehende Querungssicherung durch Fahrbahnteiler
- Geschwindigkeitsreduzierung
- Vorrangige Führung der Radhaupttroute nach Ottenbeck mit Anbindepunkten westseitiger Führung im Zweirichtungsverkehr
- Vertiefung und Testentwürfe

Kurzbeschreibung:

Die Harburger Straße ist im Bereich der beiden Verbrauchermärkte, des ehem. Finanzamtes und der Bahnbrücke funktional ein Teil eines Stadtteilzentrums. Die Umnutzung des Finanzamtes ist Initialzündung für das Projekt, die den Abschnitt der Harburger Straße im Bereich des parallelen Routenverlaufs der Radhaupttroute nach Ottenbeck umgestalten will.

Der Neubau der Bahnbrücke berücksichtigt bereits die neuen erforderlichen Querschnitte.

Klärungsbedarfe die gelöst werden müssen sind:

- Querungsstellen
- Anschlüsse an die Radhaupttroute
- Haltestelle integrieren
- Kreisel prüfen
- Begrünung und Besitzbarkeit prüfen

Projektträger:

Hansestadt Stade

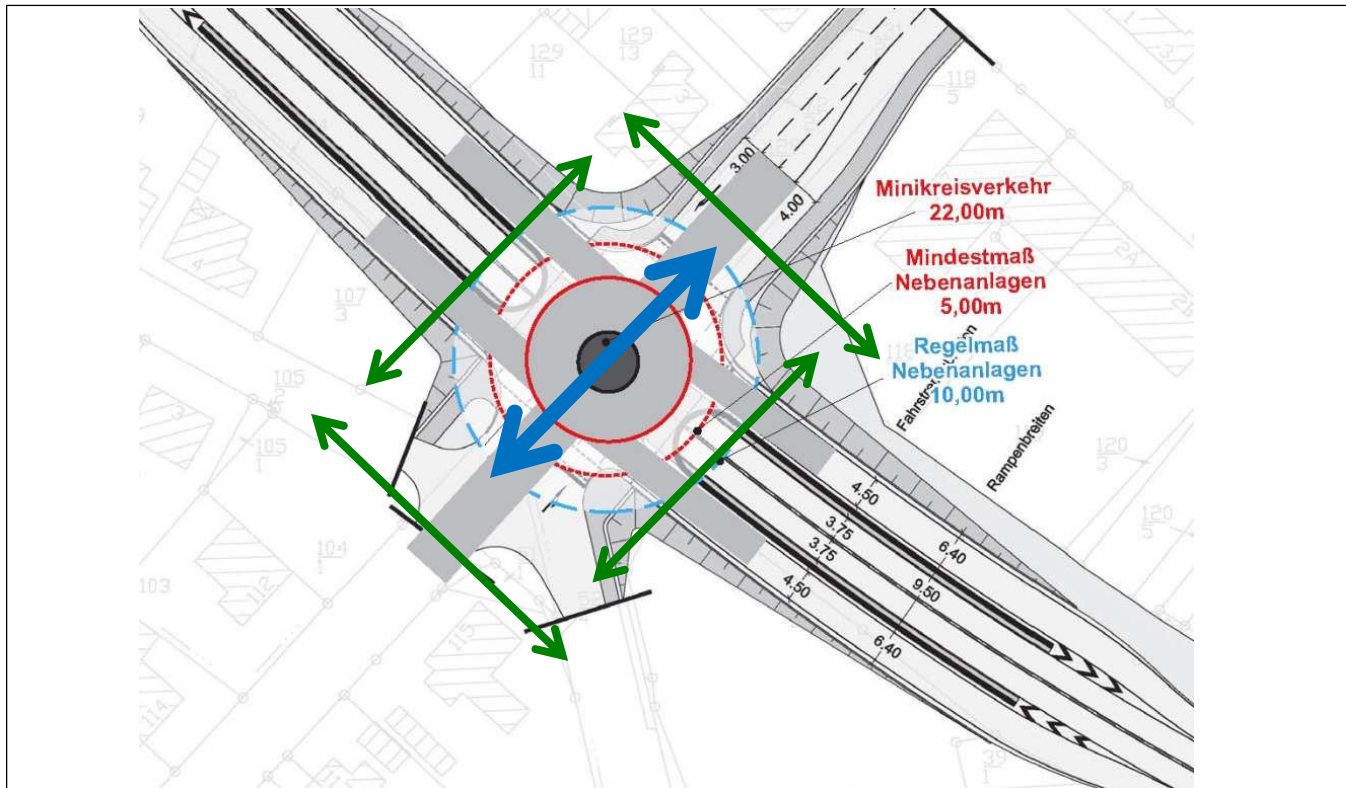
Beteiligte:

Anlieger, Betreiber
Verbrauchermärkte,
KVG, EVB

Kostenschätzung:

ca. 1.5 Mio. €

Realisierungshorizont: mittelfristig – langfristig



Rad- | Fuß- | Kfz-Verkehr

Schwerpunkte:

- Stadtverträglicher Straßenumbau
- Verkehrsflussverbesserung MIV, Rad- und Fußverkehr
- Querungsstellenverbesserung

Ziele:

- Verknüpfung der Stadtteile
- Reduzierung der Lärmbelastung
- Reduzierung des Rückstaus

Maßnahmen:

- Verbesserung Verkehrsablauf durch Verkehrsführung auf zwei Ebenen
- Reduzierung der durchgehenden Fahrgeschwindigkeiten
- Integrativer Stadtstraßenumbau
- Führung des Radverkehrs und Anbindung im Routenverlauf
- Vertiefung und Testentwürfe erforderlich

Kurzbeschreibung:

Die Thuner Straße ist im Anschlussknoten an die B 73 und im Übergang nach Klein Thun insbesondere für den Rad- und Fußverkehr nur unzureichend durchlässig.

Im Kfz-Verkehr kommt es insbesondere in den Spitzenzeiten immer wieder zu langen Rückstaus auf der Bundesstraße. Um den Kfz-Verkehr auf der Bundesstraße wieder durchgängig zu verflüssigen plant die NLStBV den Umbau des bislang lichtsignalgeregelten Knotenpunktes zu einem Turbo-Kreisverkehr.

Die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmenden sollen in diesem Zuge eine versetzt angeordnete Unterführung mit Rampen zur Querung der B 73 erhalten, welche insbesondere für den Radverkehr keine Verbesserung der heutigen Situation darstellt.

Die Stadt möchte stattdessen auf eine städtebaulich verträgliche Lösung hinwirken, die die Hauptverkehre auf der B 73 im Trog und die Fuß-, Rad- und städtisch gerichteten Verkehre eben und auf kurzen Wegen über den Knotenpunkt führt.

Projektträger:

Hansestadt Stade

Beteiligte:

NLStBV

Kostenschätzung:

ca. 20 Mio. € (Kostenteilung mit dem Land und Förderung werden noch näher bestimmt)

Realisierungshorizont: mittelfristig – langfristig



ISEK - VEP STADE 2040

Schlüsselmaßnahmen



Maßnahmen

- Integrativer Stadtstraßenumbau
- Fahrradzone
- Aktivitätsschwerpunkt
- Quartierszentrum
- Bereichskonzept Radanbindung
- Autoarme Quartiersentwicklung

Suchraum Mobilitätsanker

Bus Takt

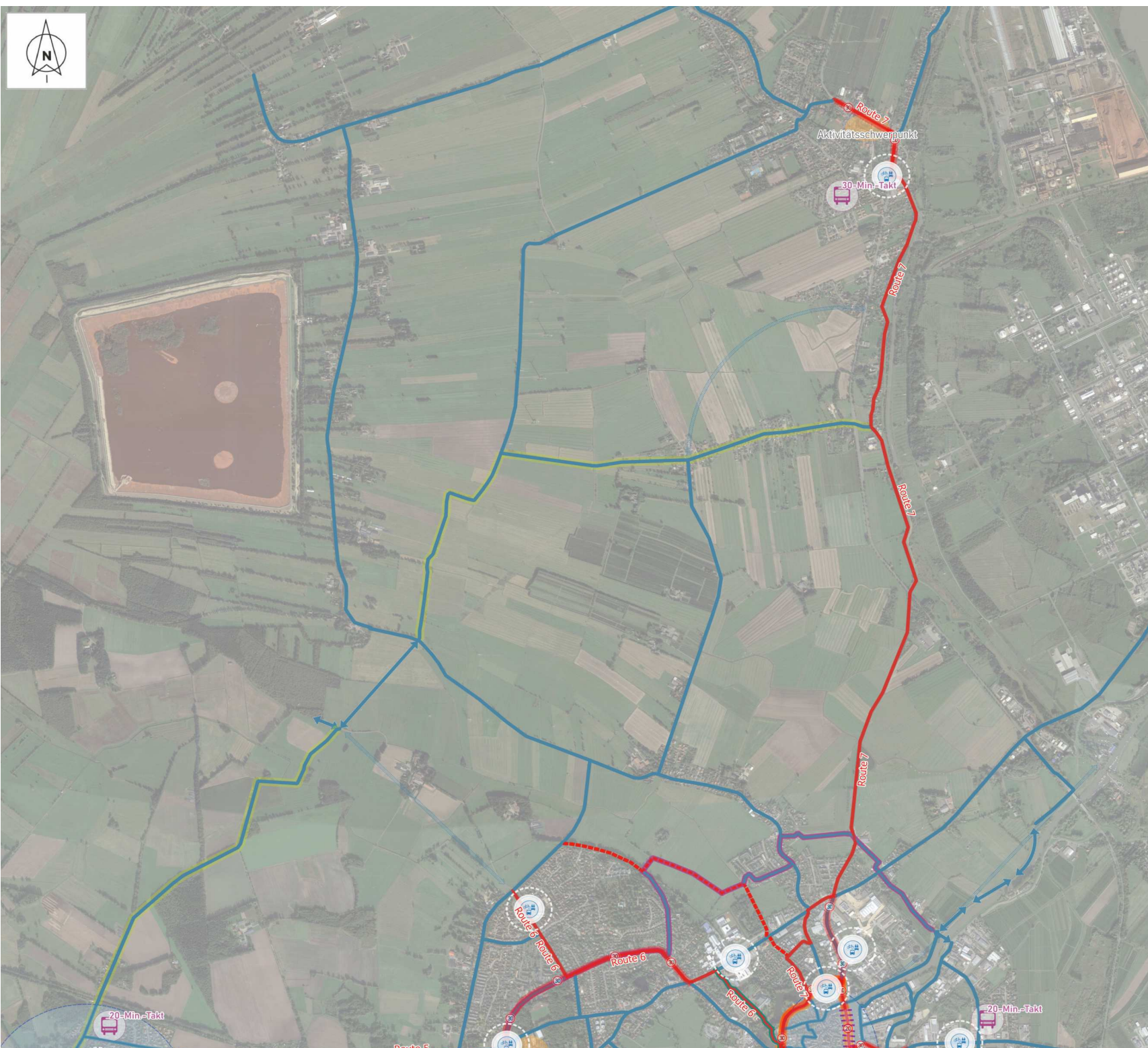
Radroutennetz

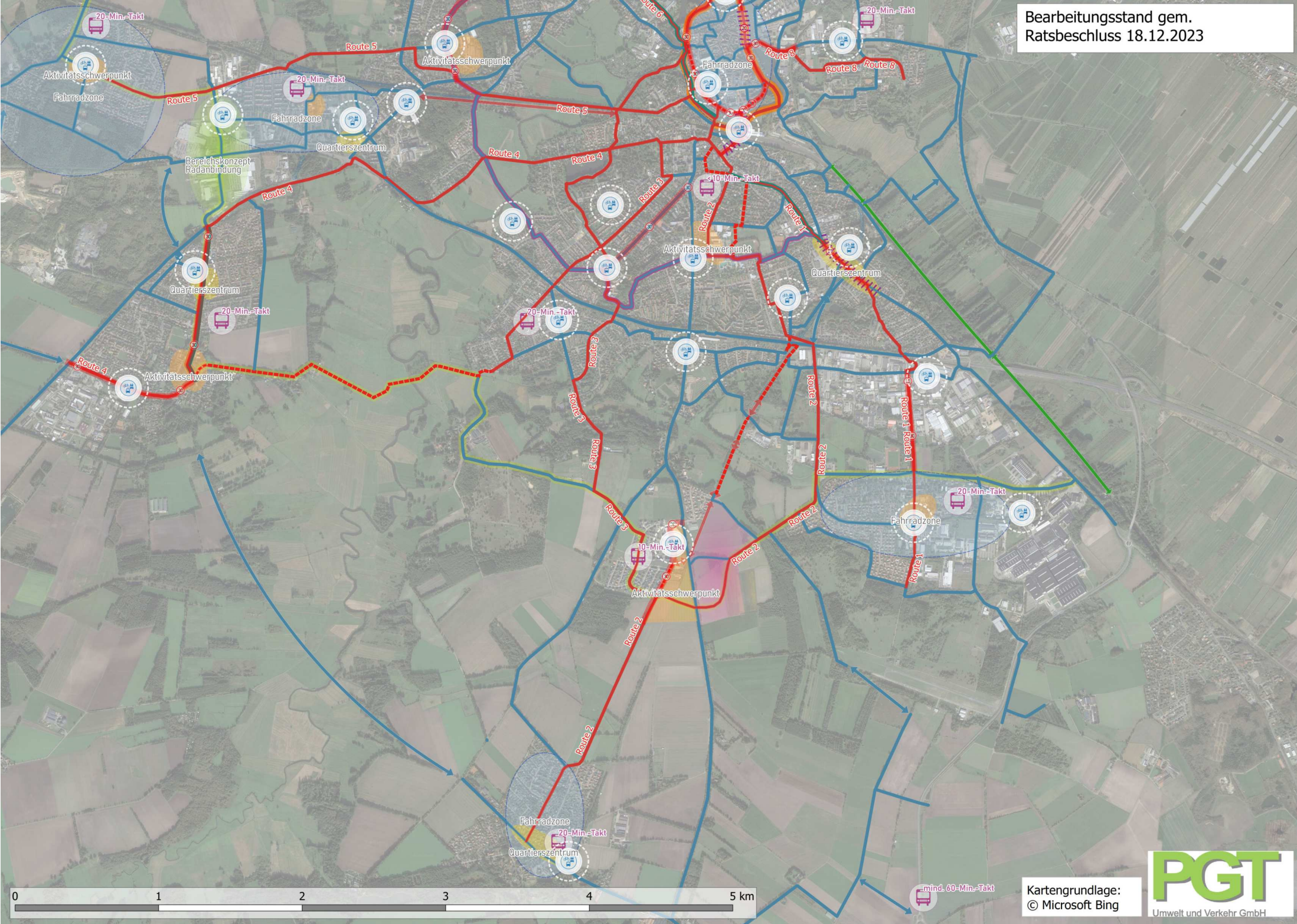
- Radvorrangroute
- alternative Vorrangroute
- Ergänzungsrouten
- überörtliche Anbindung
- RSW
- Innenstadtring
- Radring
- Grüner Ring
- Netzlücke Vorrangroute
- Netzlücke Ergänzungsrouten
- Radanbindung sichern
- Fahrradstraße

Geschwindigkeitsreduzierungen

- Tempo 20
- Tempo 30

Bearbeitungsstand gem.
Ratsbeschluss 18.12.2023







ISEK - VEP STADE 2040

Radnetz



Radrouennetz

- Radvorrangroute
- - - alternative Vorrangroute
- Ergänzungsrout
- überörtliche Anbindung
- RSW
- Innenstadtring
- Radring
- Grüner Ring
- Netzlücke Vorrangroute
- Netzlücke Ergänzungsrout
- Radanbindung sichern

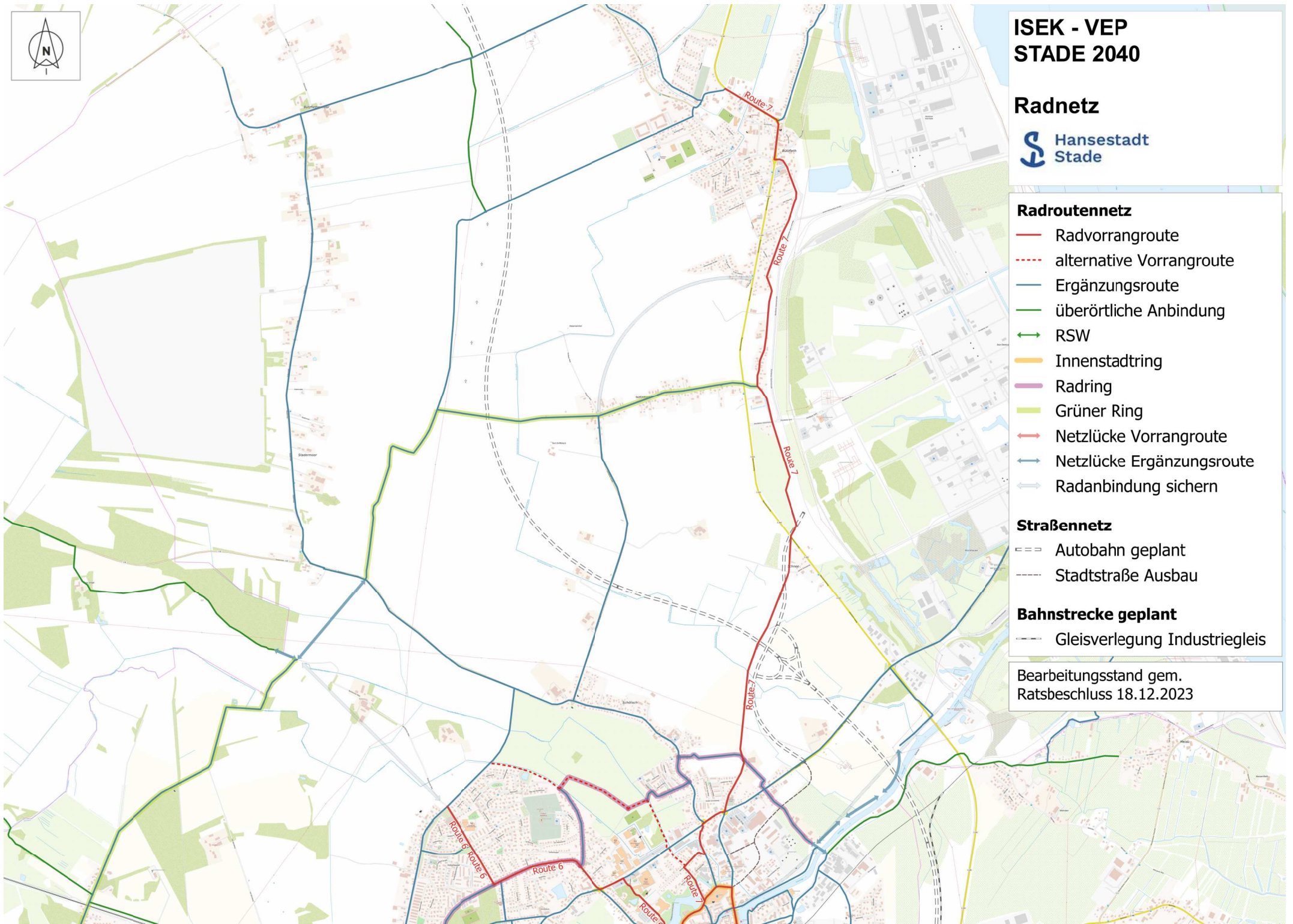
Straßennetz

- - - - - Autobahn geplant
- - - - - Stadtstraße Ausbau

Bahnstrecke geplant

- - - - - Gleisverlegung Industriegleis

Bearbeitungsstand gem.
Ratsbeschluss 18.12.2023



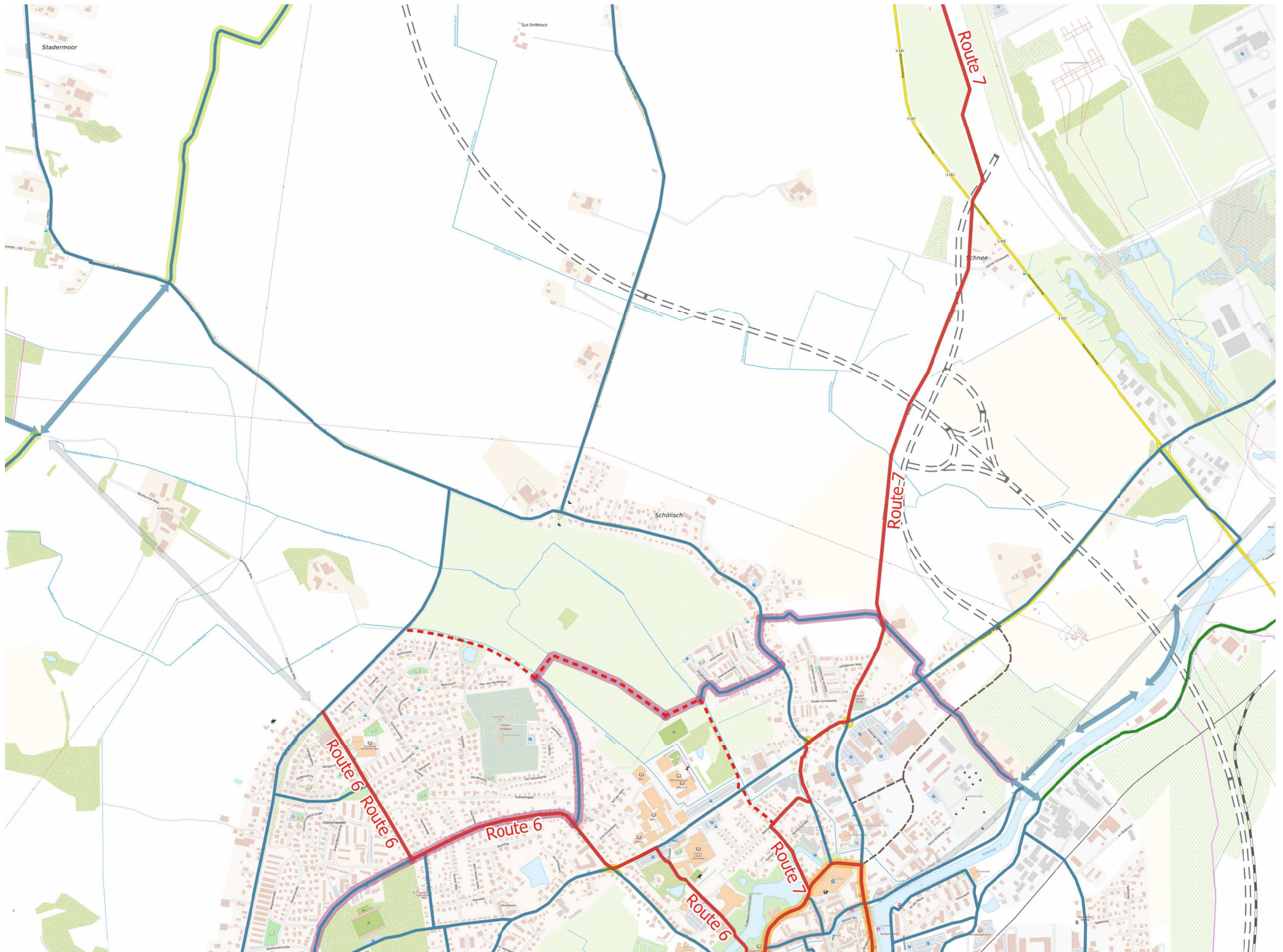


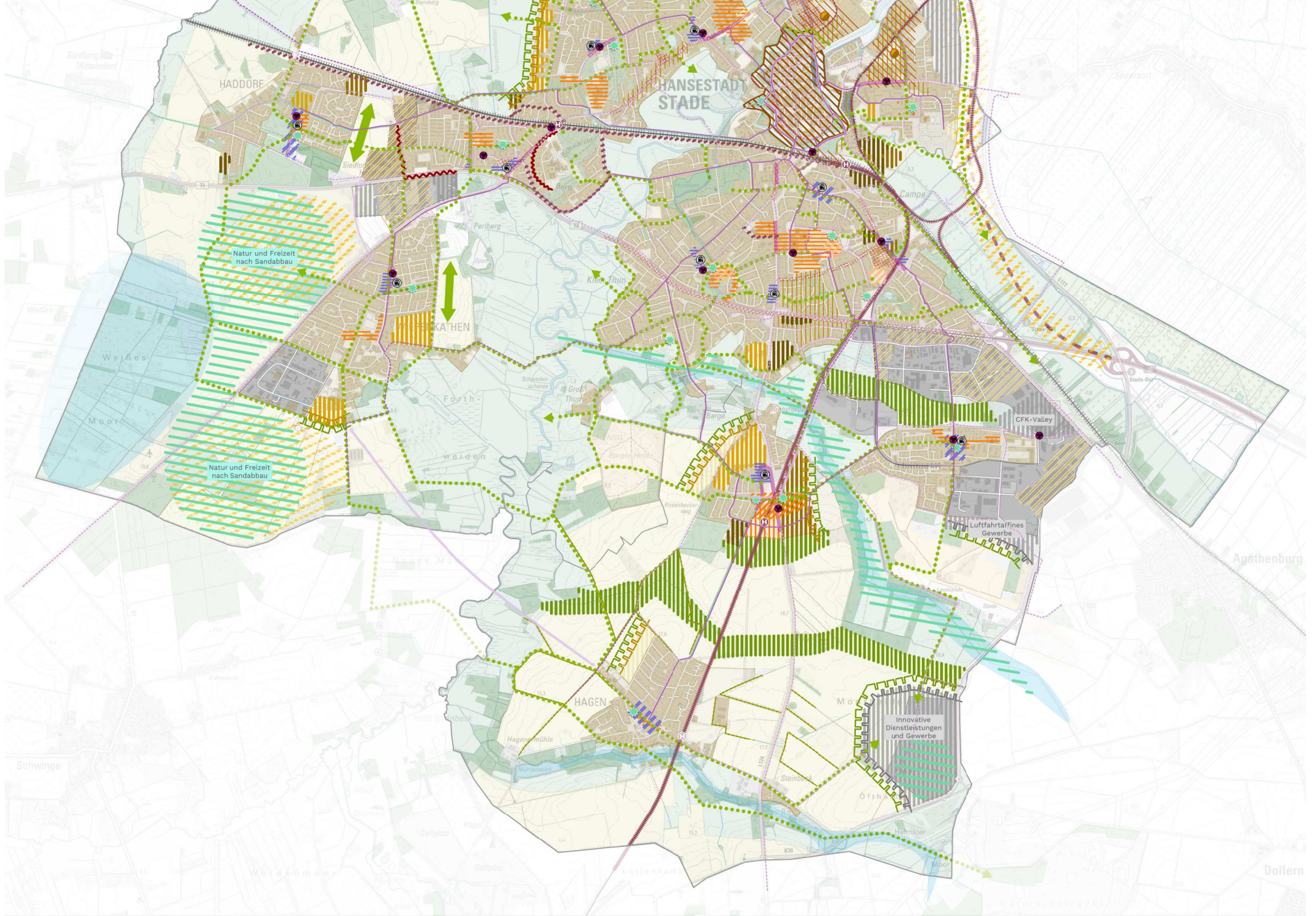
Radwegeführung
noch offen

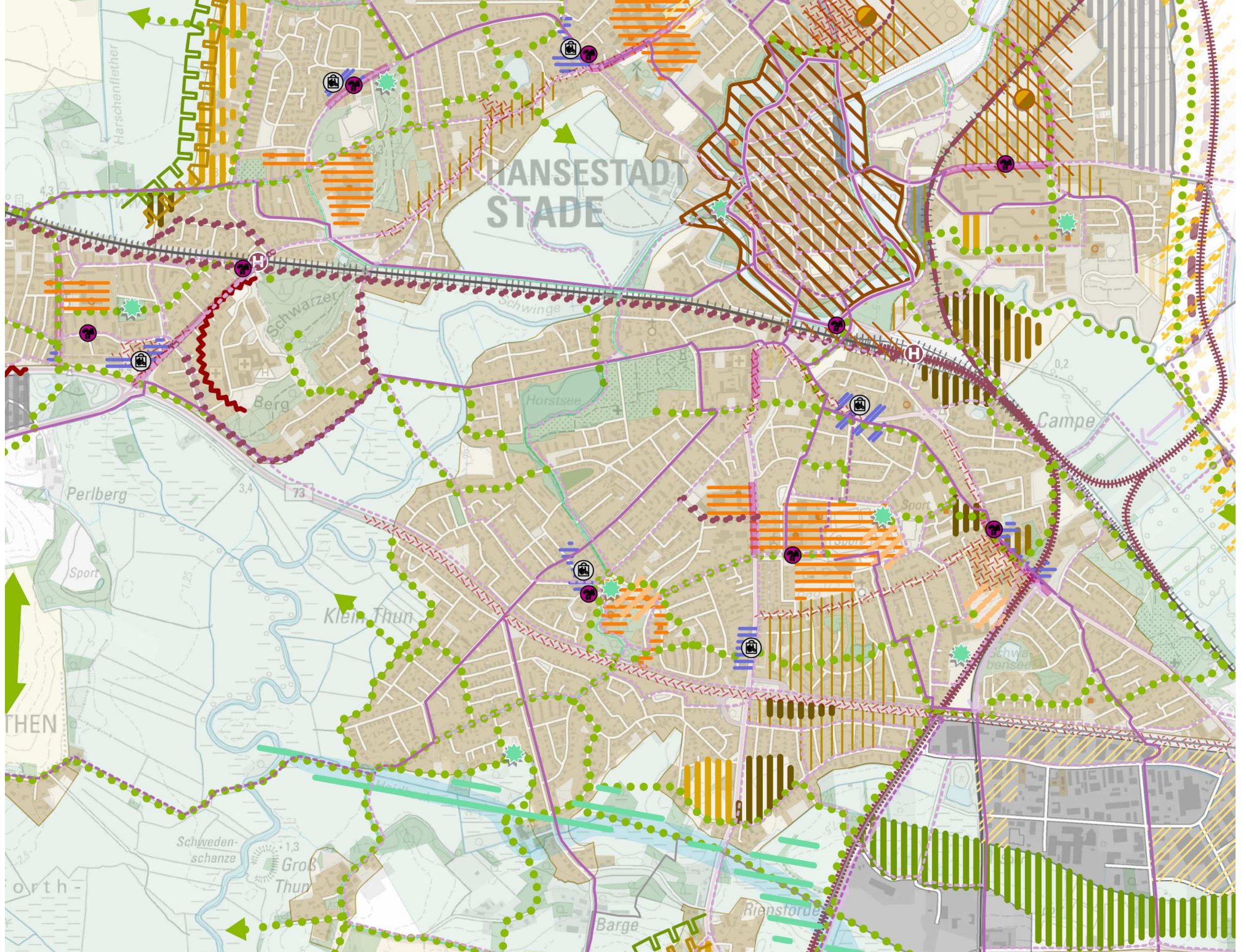


Kartengrundlage: © Bundesamt für
Kartographie und Geodäsie (2023)









Integriertes
Stadtentwicklungs-
konzept:

Stade 2040

Übersicht aller
Maßnahmen

Bearbeitungsstand gem.
Ratsbeschluss 18.12.2023

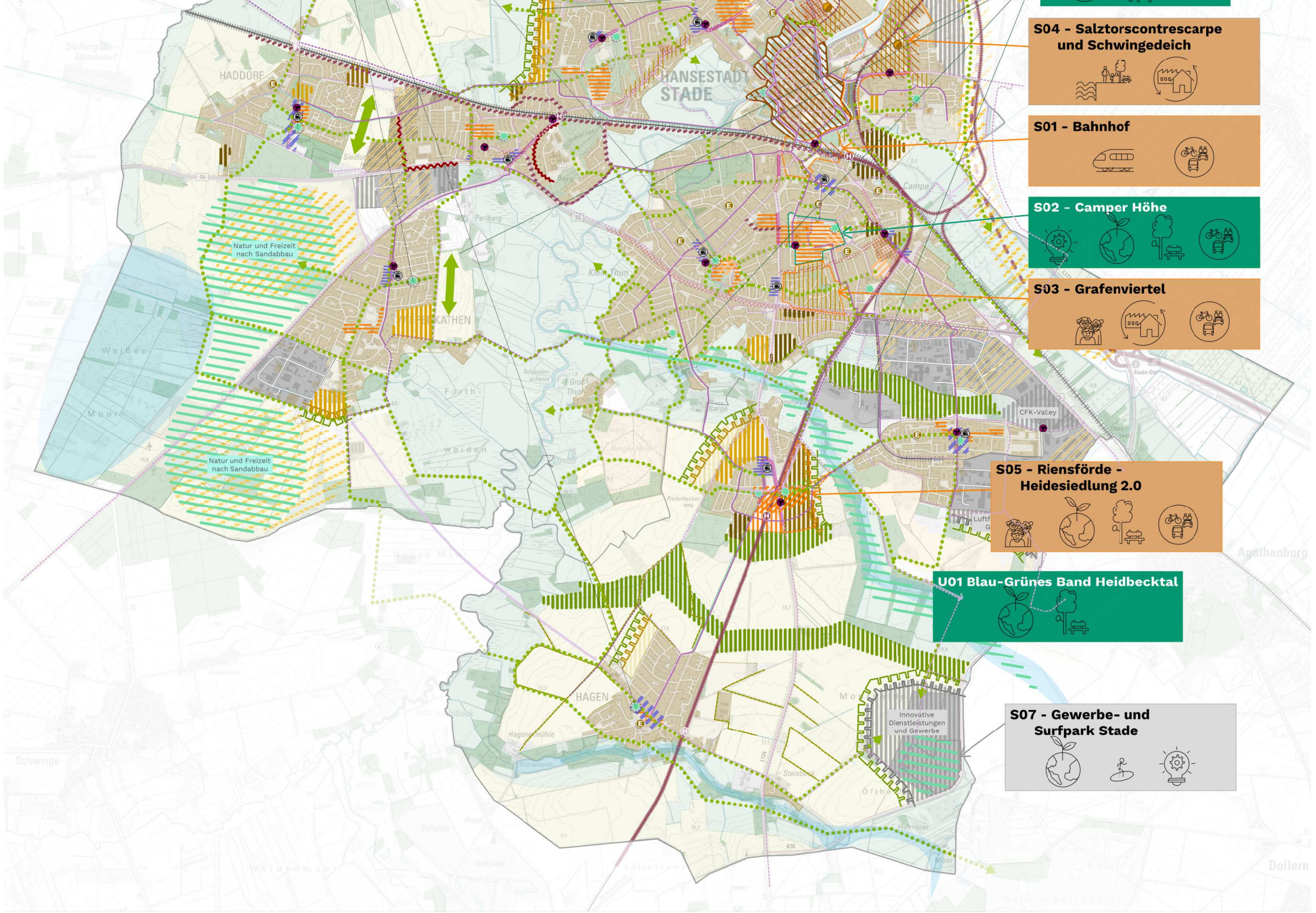


S02 Spiel- und Stadtteilplätze

S03 Grünes Band Büzfleth

S06 - chemcoastpark stade süd

U04 Grüne Infrastruktur



S04 - Saltorscontrescarpe und Schwingedeich

S01 - Bahnhof

S02 - Camper Höhe

S03 - Grafenviertel

S05 - Riensförde - Heidesiedlung 2.0

U01 Blau-Grünes Band Heidbecktal

S07 - Gewerbe- und Surfpark Stade

Natur und Freizeit nach Sandabbau

Natur und Freizeit nach Sandabbau

Innovative Dienstleistungen und Gewerbe

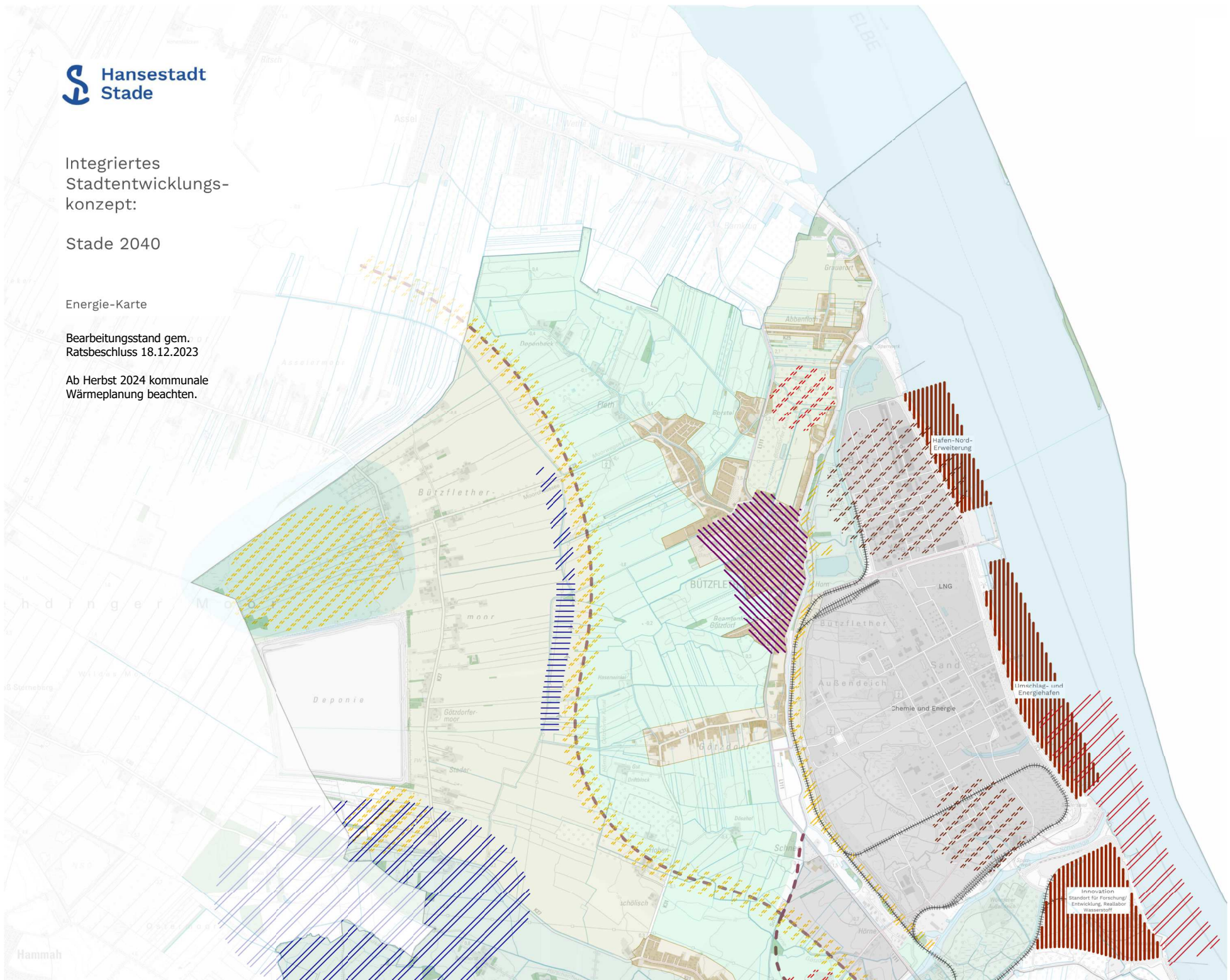
Integriertes
Stadtentwicklungs-
konzept:

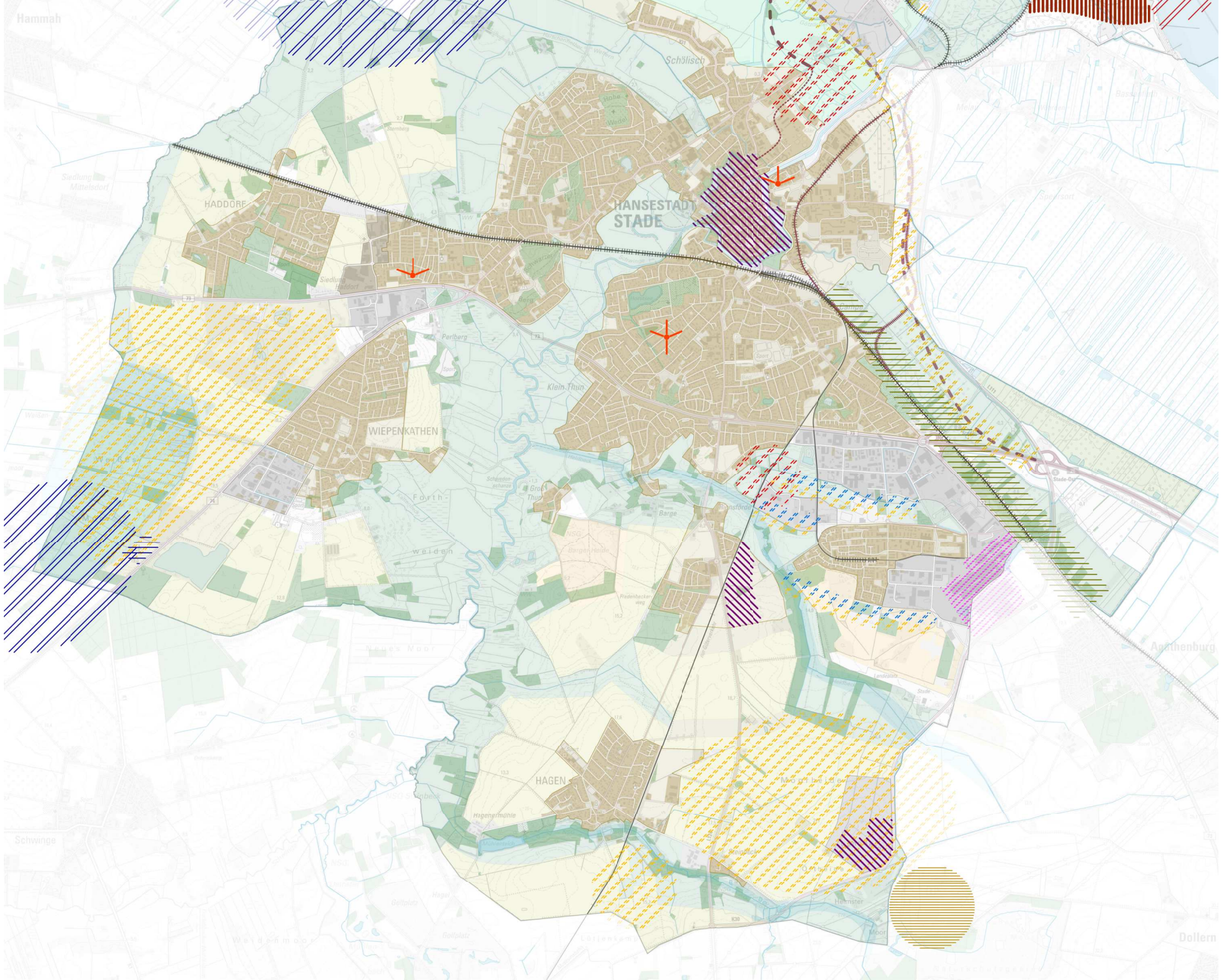
Stade 2040

Energie-Karte

Bearbeitungsstand gem.
Ratsbeschluss 18.12.2023

Ab Herbst 2024 kommunale
Wärmeplanung beachten.





Bestandteile des Maßnahmenkonzepts

Maßnahmen erster Priorität

- 1.1 begonnene Maßnahmen erster Priorität
- 1.2 noch nicht begonnene Maßnahmen erster Priorität

2 Maßnahmen zweiter Priorität

Umsetzung, sobald Fortschritt / Verzögerung Priorität 1 es zulässt;
nach Verfügbarkeit von HH-/ Förder-Mitteln, Personal, Zeitplanung

3 Maßnahmen dritter Priorität

keine Bearbeitung, solange Finanzen+Kapazitäten durch 1+2 gebunden

L Laufende Bearbeitung / Daueraufgaben

Klimaschutz- und -folgenanpassung

Maßnahme	Beschreibung	Reihenfolge			Priorität
		-2025	-2030	später	
Klimafolgenanpassung					
Klimarisikoanalysen auf kommunaler Ebene nach ISO DIS 14091	Identifikation von lokalen Risiken bzgl. des Klimawandels	x			1.2
Starkregen-Analyse	Pilotanalyse Bützfleth (AES) , Koppelung mit dem Thema Schwammstadt	x			1.1
Verschattung	Pflanzung klimaangepasster Bäume, Sonnenschutz durch PV, Wasserspender und -spiele		x		2
Sommerlicher Wärmeschutz	Sicherung und Entwicklung der Frischluftschneisen, Schwammstadt (Integration von RRB), Sicherung innerstädtischen Grünflächen, Bsp.: Leuchtturmprojekt: Camper Höhe	x	x	x	L
Versorgungssicherheit Trinkwasser	Wasser in der Landschaft?, Zuwässerung Altes Land (Kompensationspools), Wiedervernässung Moore (Doppelnutzung Solarenergie?)		x	x	L
Entsiegelungskatater	Grdl. NKlimaG + Software vom Land Nds.		x		L

Klimaschutz

Kommunale Wärmeplanung	Strategische Planung einer CO2-neutralen Wärmeversorgung bis 2045 mit Wärmewendestrategien	x			1.1
BEW Studien für Wärmenetz "Altstadt"	Detailanalyse des Wärmeversorgungs Konzeptes aus dem integrierten energetischen Quartierskonzept Altstadt	x			1.2
BEW Studien für Wärmenetze	Detailanalysen von Eignungsgebieten für netzgebundene Wärmeversorgung aus der kommunalen Wärmeplanung		x		1.2
Organisation	Gründungsunterstützung Bürgerenergiegesellschaften	x	x		2
Erkundung von Wärmequellen	Oberflächengewässer (Elbe), Mitteltiefe Geothermie, Industrieabwärme		x		2
Erkundung von Wärmespeicher	PTES (Erdspeicher), Eignung Rotschlamm Deponie?		x		2
Waldentwicklung	Identifikation von Gebieten für Waldentwicklung (Abstimmung mit 67)		x	x	2
Moorentwicklung/ Wiedervernässung	Identifikation von Gebieten für Moorentwicklung / Wiedervernässung (insbesondere in Kombination mit K.9 PV-Flächen)		x	x	2
Flächennutzungsplanänderung	Windkraft (Leitprojekt), Umgang mit Flächen-PV	x	x		L
Siedlungsnahe PV-Potentiale	Besondere Würdigung der siedlungsnahen Erholung; Beteiligung von Rat und Öffentlichkeit bei weiterer Konkretisierung (z.B. in Ottenbeck)	x	x	x	L
CO2 - Senke in der Landwirtschaft	Etablierung einer CO2-senkenden und humusaufbauenden Landwirtschaft flankiert durch Zertifikatehandel (nur auf eigenen Flächen)		x	x	3

Siedlungsentwicklung

Maßnahme	Beschreibung	Reihenfolge			Priorität
		-2025	-2030	später	
Bahnhof	s. Steckbrief		x	x	1.2
Camper Höhe		x	x		1.2
Grafenviertel			x	x	1.2
Salztorscontrescarpe und Schwingedeich				x	1.2
Riensförde - Heidesiedlung 2.0		x	x		1.1
Chemcoastpark Stade Süd		x	x		1.2
Gewerbe- und Surfpark Stade		x	x		1.1
Bützfleth, bauliche Ergänzung nördliche Ortsausfahrt	Entwicklung gewerblicher und gemischter Bauflächen für Handwerksbetriebe und Handel		x		2
Energiestandort nach Rückbau KKS	Innovationsstandort Elbe Reallabor Wasserstoff, Forschung und Entwicklung		x	x	2
Hagen Kirchfeldstraße	Siedlungserweiterung, Definition des Übergangs zum Landschaftsraum			x	2
Wiepenkathen Ortskernentwicklung nach Auslagerung der Sportflächen	Neugestaltung der zentralen Freiflächen im Ortskern, ergänzende Bebauung, Einbindung in die Freiraumstrukturen		x	x	2
Ottenbeck im Wandel	Wohnangebote für Senioren, Verbindungsraum mit Heidesiedlung 2.0 mit viel Gewässerstrukturen und Einrichtungen für Jugend und Freizeit;		x	x	2
Neuordnung Innere Freiburger Straße	Urbane Folgenutzung für Gemengelage gewerblich und gemischter Bereiche zwischen Gummi-Schmidt und Verlagshaus		x	x	2
Bützfleth, südlicher Teil Hornstieg West	Erschließung der bestehenden Wohnungsbaurechte durch privaten Entwickler	x			L
Ergänzungsbebauung Altländer Viertel	Komplettierung der Baufelder nach Rahmenplan der Sanierung; Arrondierung mit bestehenden Baurechte; experimentelle Bauformen.	x	x		L
Wohnungsbau Benedixland	Konzeptvergaben nach Fertigstellung Erschließung; ergänzend zum Behördenzentrum	x	x		L

Standortentwicklung Elbeklinikum	Beurteilung und planerische Bearbeitung des Nebeneinanders von Krankenhaus und Wohnen	x	x		L
Urbaner Neubau nördlich Gasometer	Konzeptvergabe der Neuordnungsflächen am künftigen Kreisel Wischhafener + Hansestraße		x		L
Erweiterung Standort Bauhof+Klärwerk	Umsetzung Entwicklungskonzept Bauhof und Kapazitätserweiterung Klärwerk + Energiez.	x	x		L
Soziale Infrastruktur in den Stadt- und Ortsteilen	Berücksichtigung der lokalen Erfordernisse und des sozialen Zusammenhalts in den örtlichen Gemeinschaften (z.B. in Ottenbeck)	x	x	x	L
Gewerbeflächenentwicklung an der A26, nördlich Altländer Straße	Abschirmendes Gewerbegebiet für kleine und mittlere Unternehmen, zwischen Apfelstieg+A26			x	3
Neuer Bahnhof Bremervörder Straße Neuordnung der Umgebung	Anbindung Hahle, Hohenwedel, Schwarzer Berg und bauliche Ergänzung			x	3
Gewerbeflächenentwicklung südlich A26 / Anschlussstelle Nord A26	Umsetzung der FNP-Änderung mit Rasthof nach Grunderwerb/Bodenordnung			x	3
Erweiterung und Umgestaltung Gewerbegebiet Steinkamp	Aktivierung bestehender gewerblicher Baurechte zwischen B73/B74, Verschattung/Begrünung der Stellplätze, Platz und gute Wege für Fuß und Rad		x	x	3
Heidesiedlung 3.0	Erschließung der Siedlungserweiterung in Richtung Barge, Definition des Übergangs zum Landschaftsraum			x	3
Dubbenweg	Entwicklung der Flächen durch ergänzende Bebauung, Einbindung in die Grünraumstruktur			x	3
Siedlungsarrondierung westlich Am Hohenwedel	Verzahnung von Siedlungsrand und landwirtschaftlich geprägten Aussenbereichm			x	3
GE Gebiet Julius-Leber-Weg	Arrondierung der GE-Flächen für Luftfahrtzulieferbetriebe			x	3

Freiraumentwicklung

Maßnahme	Beschreibung	Reihenfolge			Priorität
		-2025	-2030	später	
Heidbecktal	s. Steckbrief	x	x		1.2
Spiel- und Stadtteilplätze	s. Steckbrief	x	x		1.1
Grünes Band Bützfleth	s. Steckbrief	x	x	x	1.1
Grüne Infrastruktur	s. Steckbrief	x	x	x	1.2
Ökologische Einbettung Heidesidlung 2.0	Aufbau als Musterquartier und ökologische und naturräumlich Vernetzung mit den umgebenden Landschaftsräumen.	x	x		1.2
Vernetzung der Wallanlagen mit angrenzenden Naturräumen	Die Wallanlagen sind mit den in den Kernstadtbereich hereinragenden Naturräumen zu verbinden.	x	x		1.1
Graben Nr. 5 / Gliederung Naturraum zw. Riensförde und Hagen	Der südliche Landschaftsraum der Geest soll durch Ausbau und ökologische Inwertsetzung der bestehenden Hecken- und Grabenstruktur gegliedert werden.		x	x	2
"Grüne Brücke" Hollener Moorwetterern	Weiterentwicklung der Hollener Moorwetterern sowie des Benedixlandes als landschaftliche Brücke zwischen dem Alten Land, der Geestkante sowie den historischen Wallanlagen der Innenstadt.		x		2
Grünraumvernetzung Hohenwedel / Schwingewiesen	Schaffung von "grünen" Straßenquerungen und Verbesserung der Fußwegestruktur.		x		2
Waldkonzept Hohenwedel	Neugliederung und Abgrenzung der verschiedenen Nutzungsansprüche zur Sicherung der Waldfunktionen		x		2
Neukonzeption Heidelandchaften (Barger Heide)	Anpassung Pflegekonzept an zunehmenden Nutzungsdruck und Wegfall der Schafhaltung		x		2
Erhalt Sanders Anlagen als Waldstruktur	Anpassung Waldstruktur an zunehmenden Nutzungsdruck	x	x	x	L
ökologische Landwirtschaft auf stadteigenen Pachtflächen	Die bestehenden stadteigenen agrartechnisch genutzten Pachtflächen können vermehrt für ökologische Landwirtschaft und Gartenbau vergeben werden.	x	x	x	L
Innerörtliche Grün- und Wegeverbindung Bahnlinie Bremervörde - Stade	Vernetzung der Siedungs- und Freiraumstrukturen entlang Gleis und Kerbtal Schwabenseegraben			x	3

Gewässerrandstreifenentwicklung Osterbeck (Grenzbach zu Hammah)	Weiterentwicklung und Vernetzung als Biotopstreifen			x	3
Naherholung Landschaftsraum westlich Hohenwedel	ökologische Weiterentwicklung und touristische Erschließung (Naherholung) des strukturreichen Landschaftsraumes zwischen Hohenwedel, Schölischer Wiesen, Osterbeck, Bahnline nördl. Haddorf			x	3
Uferrandgestaltung Harschenflether Wettern	Grünräumliche Vernetzung des Sanierungsgebietes Haschenflether Vorstadt mit dem Unterlauf der Schwinge und den Wallanlagen			x	3
Grünraumentwicklung Haddorf / Hahle	Nachhaltige Gestaltung der bisher landwirtschaftlich genutzten Zäsur.			x	3
Rad- / und Grünraumentwicklung südlich Bahngleis Stade - Cuxhaven	Der Sicherheitsbereich der Gleise bedarf einer landschaftsplanerischen Neukonzeption, um Sturmschäden zu minimieren; dies wird genutzt, um Freizeit- und teilweise Vorrangrouten zu entwickeln			x	3
Vernetzung und Entwicklung Schutzgebiet Steinbecktal	Unter Einbeziehung vorhandener Wegestrukturen soll eine Inwertsetzung und Vernetzung erfolgen.			x	3
Unterlauf Schwinge und Kompensationspool Wöhrdener Außendeich	ökologisch/touristische Weiterentwicklung der Uferränder, Erweiterung von Retentionsbereichen.			x	3
ökologische und wassertouristische Durchgängigkeit der Schwinge herstellen	Die Anpassung der Regulierungsbauwerke zwischen Stadt- und Hansehafen stärkt die ökologische und wassertouristische Durchgängigkeit.			x	3
Kulturlandschaft Schwingetal / Archäologie	Die archäologischen Funde stärken die kulturelle und touristische Bedeutung des Schwingetals. Eine mit den Artenschutzzielen vereinbare Freizeitroute erbindung zw. Hagen und Wiepenkathen wird angestrebt.			x	3
Naturerlebnisraum Steudelstraße	Der bestehende Spielplatz Steudelstraße soll an der Flusslandschaft der Schwinge umweltpädagogisch aufgewertet werden.			x	3

Radverkehr fördern!

Maßnahme	Beschreibung	Reihenfolge			Priorität
		-2025	-2030	später	
Aufbau Vorrangradroutennetz (RVR)	im Rahmen der Radverkehrsstärkung wird ein Vorrangradrouten-netz, bestehend aus acht RVR entwickelt, welches mindestens nach den aktuellen Richtlinienstandards realisiert wird	x	x		1.1
Einrichtung von Fahrradstraßen	entlang der Hauptrouten werden Fahrradstraßen entwickelt und umgesetzt	x	x		1.1
Herstellung separater Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen	an Hauptverkehrsstraßen erfolgt ein verbreiteter Ausbau der Richtungsradwege (in Ausnahme auch Zweirichtungsradwegen, um Lückenschlüsse zu ermöglichen)	x	x	x	1.1
Festsetzung Radnetzausbau im städtischen Haushalt	stadtseitige Festsetzung eines Haushaltsbudgets, welches zum Ausbau/Erweiterung/Ausbesserung des Radnetzes zur Verfügung gestellt wird (>8 Euro/W/Jahr)	x	x	x	1.2
Verkehrsversuch "Hohenwedeler Weg"	Verkehrsversuch- Radmarkierungen auf dem Hohenwedeler W.	x			1.2
Einheitliche Beschilderung und Markierung	die Wegweisung (Markierung mit Piktogrammen) der Vorrangrouten muss einheitlich erfolgen	x	x		1.2
Bahnunterführung bei Magunia verbessern	Nutzungsqualität für Radfahrende ohne konstruktive Eingriffe in das Bauwerk im Bestand soweit möglich verbessern	x	x		1.2
Umbau "Hansebrücke"	Umbau Hansebrücke, zur Verbesserung der Radverkehrserschließung, der Innenstadt und verbesserte Abwicklung des Kfz-Verkehrs auf niedrigem V-Niveau	x	x	x	1.2
Bauliche Umgestaltung "Harburger Straße"	Entwicklung eines integrierten Verkehrskonzeptes Harburger Str. - Zweirichtungsradweg zwischen Streuheuheideweg / Sachsenstraße		x	x	1.2
Entwicklung Fahrradleihsystem	Ausbau eines Städtischen Fahrradleihsystems für Spezialräder in Mobilitätshubs Einwohner und Touristen	x			1.2
Integration des Radverkehrs in Mobilitätsanker	Fahrradverleih, Fahrradservicestation an zentralen Punkten im Stader Fahrradnetz	x	x		1.2
Entwicklung von Radringen (Innenstadt / Nahbereich)	im Rahmen des RVR werden durchgehende Routen ausgewiesen, welche die Stadtteile tangential verbinden	x	x		2
Ausweitung des Radnebenroutennetzes	das RVR wird mit Nebenrouten netzunterstützend vervollständigt		x	x	2
einheitliches Markierungskonzept - "Radverkehr auf der Fahrbahn"	Entwicklung von Markierungsstandards und Stade eigenen Symbolen zur Sicherung von Radverkehr in der Fahrbahn	x	x		2

Erweiterung der Onlinemeldestelle zur Erfassung von Radverkehrsmängeln	Prüfung der vorhandenen Mängel-Meldestelle zur Meldung von Mängeln im Radnetz		x		2
Ausarbeitung Konzept "Fahrradparken in der Innenstadt"	Ermittlung der Stellplatzverfügbarkeit Rad in der Innenstadt, Ausweisung zukünftiger Bedarfsflächen.		x	x	2
Verbesserung Fahrradparken am Bahnhof	Verbesserung des Fahrradparkens am Bahnhof. Entwicklung leicht zugänglicher "sicherer Abstellanlagen für hochwertige Fahrräder"	x	x	x	2
Flächendeckende Fahrradwegweisung	Bestandsaufnahme der Fahrradwegweisung. Flächendeckende Radverkehrsführung im Netz		x	x	2
Piktogramme	Wirkung für Verhalten des Kfz-Verkehrs	x	x		2
vorgezogene Aufstellfläche an Knotenpunkten		x	x		2
Fahrradfreundliche Knotenpunkte	Bauliche Verbesserung der Knotenpunkt durch Haltegriffe, Fußrasten, Rotfärbung von Aufstellflächen und Konfliktflächen.	x	x	x	L
Beseitigung von Konfliktpunkten Radverkehr	Untersuchung von Unfallhäufungs- und Konfliktpunkten im Radnetz	x	x	x	L
weiterer Abbau von Barrieren	Schutzgitter, Umlaufsperrern etc. weiter abbauen - Durchgängigkeit der Routen schaffen	x	x		L
Beitritt fahrradfreundliche Kommune	nutzen	x	x	x	L
Herstellung von Lückenschlüssen im Radroutennetz	Bauliche Netzlücken schließen	x	x	x	L
Mängelbehebung im Bestandsnetz	Die Befahrbarkeit des Bestandsnetzes ist zu prüfen und ggf. auszubessern.	x	x	x	L
Ausweisung von Fahrradzonen in Stadtteilen	Flächendeckende Ausweisung von Fahrradzonen in Stadtteilen, Entwicklung von fahrradfreundlichen Quartieren			x	3
intelligentes Steuern von Ampeln	Zeitanzeige, schnelle Schaltung, frühzeitige Anforderung (Infrarotsensoren), Anpassung der Signalsteuerung, etc.		x	x	2
Entwicklung eines Radaußenrings (Freizeitrouthenetz)	Ergänzung des RVR um einen Außenring, der außenliegende Stadtteilzentren verbindet und vor allem dem Freizeitverkehr dient		x		3
Rad und Fußgängerbrücke "Stadthafen"	Querung über den Stadthafen zur Quartiersverbindung Innenstadt / Altländer Viertel			x	3
differenz. Abstellanlagenprogramm	Fahrradabstellanlagen in Wohnquartieren wohnungsnah, moderne gesicherte Anlagen an zentralen Zielpunkten		x		3
Aktivierung alte Bahntrasse	bahnparallele Routen entwickeln von Ottenbeck bzw. Riensförde		x		3
örtl. Lieferservice	Einkauf vor Ort mit Liefergarantie per Lastenrad organisieren		x		3

Straßennetz optimieren | Orientierung im Verkehr verbessern | Ruhender Verkehr

Maßnahme	Beschreibung	Reihenfolge			Priorität
		-2025	-2030	später	
Verträglicher Stadtstraßenumbau	Harsefelder Straße	x	x		1.1
Verträglicher Stadtstraßenumbau	„Gelenk“ südl. Bahnhof, Harsefelder+ Harburger Str.		x		1.2
Verträglicher Stadtstraßenumbau	Hansestraße		x		1.2
Verträglicher Stadtstraßenumbau	Harburger Straße		x		1.2
Kreisverkehre	Harburger Straße / Sachsenstraße		x		1.2
Kreisverkehre	Kehdinger Mühren / Wischhafener Straße		x		1.2
Kreisverkehre	Hansebrücke / Harburger Straße		x	x	1.2
Kreisverkehre	Thuner Straße / B 73		x		1.1
Stellplatzsatzung	Stellplatzsatzung für Teilräume und Gesamtstadt	x			1.1
Verträglicher Stadtstraßenumbau	Bremervörder Straße		x	x	2
Kreisverkehre	Salztor			x	2
Tempo 20 / Tempo 30	Abschnittsweise soll Tempo 20 / 30 als zul. Höchstgeschw. im Zuge von HVS in Quartierszentren bzw. Aktivitätsschwerpunkte eingeführt werden	x	x		2
Knotenpunktoptimierungen	lfd. Prüfung	x	x		L
Mittelmarkierungen entfernen	Mittelmarkierungen im örtlichen Netz konsequent entfernen	x			L

Öffentlichkeitsarbeit

Maßnahme	Beschreibung	Reihenfolge			Priorität
		-2025	-2030	später	
Informationen bereitstellen	Einrichtung einer Informationsplattform zu themenbezogenem Marketing / Informationsverteilung (bspw. Verkehrssicherheit, Sich-Zurechtfinden, Gesundheit + Verkehr, Maßnahmen...)	x	x	x	L
fahrradfreundliche Kommune	weiter vorantreiben	x			L
Kontinuierliche öffentlichkeitswirksame Evaluation	konkrete Ziele in Bezug auf Umsetzung öffentlichkeitswirksam prüfen	x	x	x	L
Mobilitätsdaten sammeln und verwalten	kontinuierliches Datenmonitoring- und Auswertungskonzept entwickeln		x		L
Modellprojekte	Modellprojekte initiieren, z.B. letzter Kilometer Lieferungen, Leihradsystem, soziales Rad, Bürgerwerkstatt u.v.a.m	x	x		3
Schulwegaktionen	Reduzierung von Hol- Bringverkehren, selbstaktiven Schulweg fördern	x			3

Mobilitätsanker / innovative Verkehrsmittel

Maßnahme	Beschreibung	Reihenfolge			Priorität
		-2025	-2030	später	
Mobilitätsanker	flächendeckende Einrichtung von Mobilitätsankern an zentralen Standorten (u.a. Aktivitäts- und Quartierszentren) mit Angeboten zu Car-Sharing, Radverleih, Radabstellanlagen, Busanbindung, On-Demnad Verkehr u.v.m.	x	x		1.2

Busse und Bahnen bürgernah!

Maßnahme	Beschreibung	Reihenfolge			Priorität
		-2025	-2030	später	
Rendezvous-ZOB nach Standortwahl	Optimierung des ZOB, zur Ermöglichung des Rendezvous-Systems	x	x		1.2
Aufbau „Stadebus“ – Stadtbus Stade	Einführung eines Stadtbussystemes / Rendezvous-Systems zur Schaffung eines verdichteten Netzes mit verlässlichem Takt innerhalb von Stade	x	x		1.2
Radabstellanlagen an Umstiegspunkten	überdachte Radabstellanlagen an zentralen ÖPNV-Verknüpfungspunkten (wichtige Haltestellen, P+R-/B+R-Stationen) schaffen	x	x		1.2
neue (S-)Bahnhalte	z.B. Riensförde, Hahle / Krankenhaus - wird in weiterer Planung mit Vorhabenträgern näher bestimmt	x	x	x	1.2
Barrierefreier Ausbau von Haltestellen	Haltestellen weiterhin kontinuierlich barrierefrei ausbauen: Entscheidung über Buskaps oder Busbuchten erfolgt nach Maßgabe von Förderrichtlinien, Sicherheit und Verkehrsfluss	x	x		L
Busbeschleunigung des ÖPNV	z.B. durch Buskaps	x	x		L

Fussverkehr fördern / Barrierefreiheit sichern

Maßnahme	Beschreibung	Reihenfolge			Priorität
		-2025	-2030	später	
durchgängige+ barrierefreie Fußwege sichern	regelmäßige Behebung von (punktuellen) Mängeln / Pflege des vorh. Netzes bei Bauvorhaben	x	x		L
Barrierefreiheit fördern	Technische Hilfen: akustische und visuelle Informations- und Kommunikationseinrichtungen	x			L
Besitzbare Stadt	Aufbau von barrierefreien Sitz- und Verweilgelegenheiten entlang der Hauptfußwege	x			L
Leitsysteme integrieren	Touristisches Wegenetz barrierefrei zugänglich machen etc.	x	x		L

Verkehrssicherheit erhöhen!

Maßnahme	Beschreibung	Reihenfolge			Priorität
		-2025	-2030	später	
Geschwindigkeitskonzept	schrittweise Reduzierung weiter Teile des HVS auf 30 km / h Höchstgeschwindigkeit	x			1.2
Beleuchtungskonzept	durchgängige Beleuchtung strassenunabhängiger Wege Rad / Fuß im Hauptroutennetz	x			1.2
Dunkel-Dunkel Ampeln	Ermöglichen von Querungsvorgängen ohne Warten	x			1.2
„Stader Standard“ etablieren	eigenständige, durchgängige Markierung und Piktos	x			2
Soziale Sicherheit	Angsträume beseitigen: kontinuierliche Durchführung mit zielgruppengerechter Ansprache z.B. Stadtteilspaziergänge	x			2
Querungen sichern	Sicherung wichtiger Querungen für Radfahrer und Fußgänger	x			L
Radverkehrssicherheit	Erhöhung der Radverkehrssicherheit durch Überprüfung der Knotenpunkte	x	x		L
Begleitung mit Öffentlichkeitsarbeit	kontinuierliche Awareness für Verkehrsthemen schaffen	x	x		L

Maßnahmen

- Siedlungsfläche: behutsame Nachverdichtung
- Erhalt der Siedlungsstruktur
- Neubaupotentiale:
- Kat. I: in Umsetzung
- Kat. II: Gebiete mit Planrecht
- Kat. III: Nachverdichtungspotentiale in Umse
- Kat. V: langfristige Potentiale
- Potentielle Gewerbeflächenerweiterung
- Stadtumbaubereiche
- Sanierungsgebiet Altstadt
- Stadt am Wasser
- Ortsrandarrondierung
- Photovoltaik:
- Suchräume
- Potentialflächen
- Potentialflächen für klimaangepasste Maßnahmen
- Flächen für Natur und Freizeit
- Mehrgenerationenspielflächen
- Quartierzentren:
- soziale Zentren - Bestand
- soziale Zentren - Potentialbereiche
- Nahversorgung - Bestand
- Nahversorgung - Potentialbereiche
- Stärkung Ortskern
- Suchräume Schulstandort
- Renaturierung/ Vernässung Moor und Gewässer
- Erlebbarkeit Gräben

- Erhalt Wallheckenstrukturen
- Landschaftsentwicklung
- Freihaltezone
- Grüne Fuß- und Radwegeverbindungen
- Ausbau/ Verbesserung Radverbindungen
- Neubau Straße
- Neubau Autobahn
- Fährverbindung Hamburg
- Umnutzung Industriegleis
- Reaktivierung/ Neubau Gleise
- Haltestellen
- Mobilität-HUB
- Um-/ Neugestaltung Straßenraum
- Konfliktbereiche
- Flächen mit stadtklimatischen Defiziten*:
- *Untersuchungsraum: Altstadt, Altländer Viertel, Campe, Kopenkamp, Klein Thun, Hohenwedel, Hahle/ Schwarzer Berg, Gewerbegebiete Steinkamp, Freiburger Straße Süd
- Versorgungszentren

PGT - Maßnahmen Radnetz

- Radvorrangroute
- Radvorrangroute Alternative
- Innenstadtring
- Ergänzungsrouten
- Netzlücke Ergänzungsrouten
- Netzlücke Vorrangroute
- Überörtliche Anbindung

Zielsetzung Landschaftsentwicklung

- Grünland der Marsch - feucht bis nass: Extensivierung (Gehölzarm, Beetstruktur, kleine Gräben und Kanäle)
- Grünland, Niedermoor - feucht bis nass: Extensivierung (Strukturreich: Feldgehölze, Röhrichte, Moorwälder)
- Obstanbau in der Marsch: Extensivierung/ Streuobst (strukturreiche Gräben)
- Grünland und Moorrenaturierung auf Hochmoor
- Magere Sandstandorte der Geest
- Magere Sandstandorte mit Sand-, Kiesabbau-, Gewässer der Geest
- Feuchtbiotopverbund
- Waldbiotopverbund
- Acker mit Feld- und Wallhecken
- Wald- und Gehölzstrukturen
- Innerstädtische Grünflächen
- Siedlungs- (Erweiterungs-) fläche
- Industrie- und Gewerbefläche
- Gewässer

Bestand

- Autobahn
- Hauptverkehrsachsen
- überregionales Radwegenetz - Freizeitroutes
- Kita
- Grundschule
- Weiterführende Schule
- Sonstige Schule
- Gemeindehäuser und Jugendtreffs

Symbole

- Naherholung
- Nachhaltigkeit
- Mehrgenerationen
- Spielplatz
- Grünes Wegenetz
- Innovative Ideen
- Mobilitätshub
- Stadterneuerung
- Mischgebiet
- Innovatives Wohnen
- Bahnhof
- Surfpark
- Promenade
- Industrie

Energie-Karte

Maßnahmen

- Suchräume Photovoltaik
- Potentialflächen Photovoltaik
- Potentialflächen Dach-Photovoltaik
- Suchräume Solarthermie
- Bestandsflächen Windkraftanlagen
- Potentialfläche Windkraftanlagen
- Gewerbeentwicklung: Innovationszentrum, LGN
- Suchräume Ab-/ Umweltwärme
- Potentialflächen Ab-/ Umweltwärme
- Suchräume Wärmespeicher
- Potentialfläche Wärmespeicher
- Bestehende Nahwärmenetze
- Quartierskonzepte
- Fläche Biomasse
- Power to Heat
- Energieeffizienz und regenerative Energien in der Industrie und Gewerbe