



Tostedt – Gestern. Heute! Morgen?

Fortschreibung des Entwicklungskonzepts Tostedt
als Beispiel für langfristige und zielgerichtete
Ortsentwicklung mittels Entwicklungskonzepten





Masterthesis
zur Erlangung des akademischen Grades
Master of Science (M.Sc.)

Tostedt – Gestern. Heute! Morgen?

Fortschreibung des Entwicklungskonzepts Tostedt als Beispiel für
langfristige und zielgerichtete Ortsentwicklung mittels Entwicklungskonzepten

verfasst von

Kathrin Kleinfeld

Björn Bonna

im Sommersemester 2020

Erstbetreuer:

Prof. Dr.-Ing. Thomas Krüger

Zweitbetreuer:

Dipl.-Ing. Stefan Kreutz

vorgelegt im Rahmen des
Studiengangs Stadtplanung an der



HafenCity Universität Hamburg

Hamburg, den 11. September 2020





Danksagung

An dieser Stelle möchten wir uns bei allen Personen bedanken, die uns konkret bei der Erarbeitung dieser Masterthesis und allgemein im Laufe unseres Studiums begleitet und unterstützt haben.

Insbesondere unseren Betreuern Prof. Dr.-Ing. Thomas Krüger und Dipl.-Ing. Stefan Kreutz gilt unser Dank für ihre Zeit, ihren Rat und ihre Impulse im Entstehungsprozess dieser Arbeit.

Ganz besonders bedanken wir uns auch bei Katrin Peper als unserer Hauptansprechpartnerin für ihre tatkräftige Unterstützung sowie Axel Seute, Dr. Peter Dörsam und allen weiteren beteiligten Mitarbeiter*innen in der Verwaltung der Gemeinde Tostedt für ihre Auskunfts- und Hilfsbereitschaft.

Darüber hinaus danken wir Bianca Marquardt, den Tostedter Filialen der Sparkasse Harburg-Buxtehude und der Volksbank Lüneburg e. G., dem EDEKA Einkaufscenter Bade und Rosenthal Tickets & More Standort Tostedt für ihre Unterstützung bei der Öffentlichkeitsbeteiligung.

Weiterer Dank gebührt unseren Interviewpartner*innen Inge Gabriel, Klaus Buhmann, Wilfried Seyer, dem Vorstand des Töster Kreises und unseren weiteren Gesprächspartner*innen sowie allen Teilnehmenden der Onlinebefragung, die uns mit ihren Informationen und persönlichen Einschätzungen einen guten Einblick in die aktuelle Situation von Tostedt gegeben haben.

Eidesstattliche Erklärung

Wir versichern, dass wir die vorliegende Masterthesis selbstständig und ohne fremde Hilfe erarbeitet haben.

Wir haben keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel verwendet sowie wörtliche und sinngemäße Zitate kenntlich gemacht. Die Arbeit hat in gleicher oder ähnlicher Form noch keiner Prüfungsbehörde vorgelegen.

Kathrin Kleinfeld und Björn Bonna

Hinweis zur gemeinschaftlichen Bearbeitung

Diese Thesis wurde in gemeinsamer Arbeit und unter gleichem Einsatz der beiden Verantwortlichen erstellt. Die in diesem Dokument formulierten Texte sind Ausdruck dieser gemeinschaftlichen Arbeit, weshalb sie auch als Ganzes bewertet werden sollen. Daher verzichten wir auf die Ausweisung der / des jeweiligen Autorin / Autors.

A

ARL _____ Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft
ÄPT _____ Ärztliche Psychotherapeut*in

B

B 75 _____ Bundesstraße 75
BBSR _____ Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
BVWP _____ Bundesverkehrswegeplan
BZNB _____ Breitbandzentrum Niedersachsen-Bremen

C

CIMA _____ CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH

E

EKT 2001 _____ Entwicklungskonzept Tostedt aus dem Jahr 2001
EVB _____ Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH

F

FFH-Gebiet _____ Fauna-Flora-Habitat-Gebiet
FNP _____ Flächennutzungsplan

H

HPB _____ Hausärztlicher Planungsbereich
HVV _____ Hamburger Verkehrsverbund

I

i. d. N. _____ in der Nordheide
IEKK _____ Integriertes Energie- und Klimaschutzkonzept
ILEK _____ Integriertes ländliches Entwicklungskonzept
ISEK _____ Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept

K

KVG _____ Kraftverkehr GmbH (Anbieter öffentlicher Busverkehrslinien)
KVN _____ Kassenärztliche Vereinigung Niedersachsen

L

L 141 _____ Landstraße 141
LK _____ Landkreis
LROP _____ Landes-Raumordnungsprogramm
LRP _____ Landschaftsrahmenplan
LSN _____ Landesamt für Statistik Niedersachsen



M	MIV	Motorisierter Individualverkehr (v. a. private Pkw)
N	NBGG	Niedersächsisches Behindertengleichstellungsgesetz
	NLG	Niedersächsische Landesgesellschaft mbH
	NLSV	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
O	ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
	ÖV	Öffentlicher Verkehr (Nah- und Fernverkehr, weitere Mobilitätsangebote)
P	PSM	Psychosomatiker*in
	P&R	Park & Ride
R	REK	Regionales Entwicklungskonzept
	RROP	Regionales Raumordnungsprogramm
S	SG Tostedt	Samtgemeinde Tostedt
	SVB	sozialversicherungspflichtig Beschäftigte
T	TSV	Todtglüsinger Sportverein von 1930 e. V.
W	WLH	Wirtschaftsförderung im Landkreis Harburg GmbH

1 EINFÜHRUNG

1.1 Handlungsfeld	9
1.2 Erkenntnisziel und Forschungsfrage	10
1.3 Aufbau der Arbeit	11

2 METHODIK

2.1 Vorbereitungsphase	15
2.2 Recherche phase	16
2.3 Analyse phase	17
2.4 Konzeptphase	23

3 THEORETISCHE GRUNDLAGEN

3.1 Entwicklungskonzepte	25
3.1.1 Begriffsdefinition und -abgrenzung	25
3.1.2 Anwendungszwecke und Ziele	32
3.1.3 Inhalte und Aufbau	34
3.1.4 Einordnung der Arbeit	37
3.2 Evaluation	37
3.2.1 Formen und Zwecke	38
3.2.2 Evaluation von Planung	39
3.2.3 Evaluation von Entwicklungskonzepten	41

4 PRAXISBEZOGENE GRUNDLAGEN

4.1 Grundlagen zur Gemeinde Tostedt	45
4.2 Planungsrelevante Grundlagen	49
4.2.1 Bestehende direkte Planwerke	49
4.2.2 Bestehende übergeordnete Planwerke	59
4.2.3 Bevölkerungsstatistik	76

**5****EVALUATION & ANALYSE**

5.1 Konzeptevaluation	89
5.2 Ergebnisevaluation und Situationsanalyse	94
5.2.1 Soziale Infrastruktur	95
5.2.2 Technische Infrastruktur	109
5.2.3 Dienstleistung und Einzelhandel	128
5.2.4 Gewerbe	138
5.2.5 Umwelt- und Klimaschutz	153
5.2.6 Barrierefreiheit	162

6**KONZEPT**

6.1 Konzeptgrundlagen	173
6.2 Fortschreibung Entwicklungskonzept Tostedt	188
6.3 Übersicht über die Ziele und Handlungsempfehlungen	213

7**ABSCHLUSS**

7.1 Fazit	219
7.2 Ausblick	222
7.3 Reflexion	223

8**ABBILDUNGSVERZEICHNIS**

228

9**QUELLENVERZEICHNIS**

232

10**ANHANG I - XII**

248

1

EINFÜHRUNG





*„[...] [D]er integrierten Stadtentwicklung [wird] immer dann besonderes Gewicht bei-
gemessen [...], wenn die Städte mit tief greifenden Herausforderungen konfrontiert
werden, die sich nach Intensität, Quantität und Qualität von bisherigen Entwicklungen
deutlich unterscheiden.“*

(Weiland u. Wohlleber-Feller 2007, 155)

1.1 Handlungsfeld

Städte und Gemeinden sind in stetigem Wandel und stehen im Zuge dieses Wandels vor einem breiten Spektrum unterschiedlicher Herausforderungen. Als „Ankerpunkte für Wohnen, Leben, Arbeiten, Bildung, Freizeit und Kultur“ und als „Identitätsstifter für Ihre Bewohnerinnen und Bewohner“ ist es von großer Bedeutung, dass sie in die Lage versetzt werden, mit diesen Herausforderungen umzugehen und ihre Qualität nicht nur sichern, sondern auch steigern zu können (BBSR 2016, 10). Die Europäische Union als oberste administrative Ebene in Europa setzt hierzu auf integrierte Stadtentwicklungsplanung, auf die sich alle Mitgliedsstaaten als Grundsatzstrategie innerhalb der sogenannten Leipzig Charta als verbindliche Vereinbarung für die Weiterentwicklung ihrer Städte geeinigt haben (BMUB 2007, 1 f.). Das Instrument dieser Planung sind informelle Stadtentwicklungskonzepte, die in unterschiedlichen Ausgestaltungen unter Berücksichtigung übergeordneter Zusammenhänge als Entscheidungsgrundlage und Vorbereitung für formelle Planungsschritte dienen. Durch diesen integrativen Charakter sind solche Konzepte gerade für die Planung von Städten interessant und wichtig, in denen sich aufgrund der Dichte an Menschen und Unternehmen sowie der daraus resultierenden Vielzahl an kulturellen, gesellschaftlichen, ökonomischen und ökologischen Perspektiven und Prioritäten Herausforderungen überlagern und miteinander in komplexen Zusammenhängen stehen (Eltges et al. 2007, 9 ff.). So sind Entwicklungskonzepte in vielen Städten heute Bestandteil der Planungspraxis. Doch nicht nur Städte nutzen dieses Instrument zur übergreifenden Planung, auch eine Vielzahl von Gemeinden stellt integrierte Ortsentwicklungskonzepte zur Steuerung ihrer kommunalen räumlichen Entwicklung auf (BBSR 2016, 6 f.).

Zu diesen Kommunen zählt auch die niedersächsische Gemeinde Tostedt, in deren politischem Umfeld „[b]ereits Ende der 1990er Jahre [...] der Wunsch zu besserer, langfristig angelegter und nachhaltig absichernder Steuerung der Ortsentwicklung [entstand]“ (Machule u. Usadel 2012, 4). Das aus dieser Motivation heraus im Jahr 2001 aufgestellte Entwicklungskonzept Tostedt (EKT 2001) wurde einstimmig vom Rat der Gemeinde Tostedt verabschiedet und wird seitdem von der Verwaltung und der politischen Vertretung der Gemeinde „zur Entscheidungsfindung und Abwägung bei kommunalen Entwicklungsfragen herangezogen“ (ebd.). Die Gegebenheiten und Problemstellungen, auf die sich die im

Rahmen der Konzeptaufstellung entwickelten Ziele und Handlungsempfehlungen beziehen, beruhen jedoch auf der Situation der Gemeinde vor etwa 20 Jahren und sind u. U. heute nicht mehr aktuell oder relevant. Um die Ortsentwicklung sinnvoll und zukunftsgerichtet steuern zu können, ist es wichtig, sich gegenwärtiger Herausforderungen und für die Zukunft wichtiger Handlungsfelder bewusst zu sein. Aus diesem Grund hat der Gemeinderat im September 2019 die Aktualisierung und Fortschreibung des EKT 2001 beschlossen, was als Aufgabe in dieser Thesis umgesetzt werden soll.

Um das Konzept fortschreiben zu können, bedarf es verschiedener Arbeitsschritte, die ineinander greifen und aufeinander aufbauen und sich so als Bausteine zu einer sinnvoll und effektiv nutzbaren Fortschreibung zusammensetzen. Dazu gehören inhaltliche Teilaufgaben wie eine Betrachtung der Situation der Gemeinde zum Zeitpunkt der Ursprungskonzepterstellung, die Überprüfung der Umsetzung von Handlungsempfehlungen und Erreichung von Zielen aus dem Konzept sowie der damit einhergegangenen Veränderungen, eine Aufnahme der gegenwärtigen Lage in der Gemeinde und die Anpassung, Verwerfung und Neuaufstellung von Zielen auf Basis der Erkenntnisse der vorangegangenen Teilschritte. Zur richtigen Interpretation der Ergebnisse sind neben der rein inhaltlichen Arbeit auch theoretische Analysen erforderlich, die fundierte Bewertungen sowohl der Struktur und der fachlichen Erarbeitung als auch der Sinnhaftigkeit der Argumentation sowie der Ziel- bzw. Maßnahmenherleitung und somit auch deren Umsetzung ermöglichen. Damit im Ergebnis ein praktisch verwendbares Konzept entsteht und die Inhalte und Methoden des Ausgangskonzepts fachgerecht bewertet werden können, ist eine Aufarbeitung der theoretischen und planungswissenschaftlichen Grundlagen zu Entwicklungskonzepten und deren Evaluation erforderlich. Darüber hinaus bedeutet der Begriff der „Integrierten“ Stadtentwicklung eine über thematische, räumliche und administrative Grenzen hinweg blickende und umfassende, integrierende Planung, weshalb für ein solches Konzept sowohl bestehende übergeordnete und als auch bereits direkt für die Gemeinde entwickelte Konzepte und Planungen im Rahmen der praktischen Konzeptfortschreibung berücksichtigt werden müssen. Das Handlungsfeld umfasst also die Theorie von Entwicklungskonzepten und deren Bewertung bzw. Evaluation sowie die praktische Anwendung dieser theoretischen Ansätze und die Einbeziehung bestehender Planwerke im Rahmen der Fortschreibung des EKT 2001.

1.2 Erkenntnisziel und Forschungsfrage

Der initiale Anstoß für diese Arbeit liegt im Aufruf der Gemeinde zur Fortschreibung ihres Entwicklungskonzepts. Dabei ist ihr daran gelegen einen Abgleich der Situation zum Zeitpunkt der Erstellung des Bestandskonzepts mit der heutigen Situation sowie zur Verfolgung und Erreichung der darin gesetzten Ziele zu erhalten. Darüber hinaus sollen im Bedarfsfall neue Themen herausgearbeitet und aufgenommen werden, die für die zukünftige



Entwicklung über die bestehenden Ausführungen des Ursprungskonzepts hinaus relevant sein können. Die Zielvorstellung ist ein am bestehenden Konzept orientiertes, auf aktuelle Gegebenheiten, heutige Handlungsbedarfe sowie zukünftige Entwicklungspotenziale und -erfordernisse ausgerichtetes Konzept, das als sinnvoller Rahmen für Entscheidungen zur weiteren gemeindlichen Planung dienen und die Entwicklungsplanung der Gemeinde zukunftsfähig und erfolgreich steuern kann. Diese Aufgaben bilden den Hauptzweck und die Grundlage für das Erkenntnisziel der Thesis. In wissenschaftlicher Hinsicht wird damit der Beantwortung folgender übergeordneter Forschungsfrage nachgegangen:

In welcher Weise sind die Handlungsfelder, Ziele und Maßnahmen des bestehenden Entwicklungskonzepts Tostedt an die Entwicklung seit seiner Aufstellung 2001 und an aktuelle Problemlagen anzupassen?

Um sich der Antwort auf diese Frage nähern zu können, ist es unerlässlich, folgende, zweite Forschungsfrage zu stellen und zu beantworten:

Welche Veränderungen sind in der Gemeinde Tostedt seit dem Jahr 2001 eingetreten, inwiefern wurde dabei von den Vorgaben des Konzepts abgewichen und aus welchen Gründen haben sich diese Abweichungen ergeben?

Wie in der vorangegangenen Beschreibung des Handlungsfelds dargelegt, ist für die erfolgreiche Aufstellung bzw. Fortschreibung eines solchen Konzepts eine fundierte Wissensbasis zum Thema Entwicklungskonzepte und deren Evaluation erforderlich, auf die methodisch zurückgegriffen werden kann. Aus diesem Grund wird hierzu eine ergänzende Forschungsfrage formuliert, deren Erkenntnisse als Vorbereitung und Grundlagenbildung zur Beantwortung der zwei übergeordneten Fragestellungen beitragen sollen:

Was macht Entwicklungskonzepte aus und welche Kriterien sind für den Erfolg solcher Konzepte relevant?

Die Herangehensweise an die beiden Hauptfragen weist zum Vorgehen zur Ergänzungsfrage methodische Unterschiede auf, die in Abschnitt 2 näher erläutert werden.

1.3 Aufbau der Arbeit

Entsprechend der beschriebenen aufeinander aufbauenden und voneinander abhängigen Vorgehensschritte ist auch die Thesis thematisch gegliedert. Zunächst gibt Abschnitt 2 einen Überblick über das Vorgehen selbst und die Methodik, unterteilt in die einzelnen Arbeitsphasen der Vorbereitung, Recherche, Analyse und Konzepterstellung. Darauf folgt in Abschnitt 3 mit den theoretischen Grundlagen der inhaltliche Einstieg in das Thema der Entwicklungskonzepte und der Planungsevaluation, deren Definitionen, Ziele und Inhalte sowie weitere relevante Aspekte u. a. vor dem planungstheoretischen Hintergrund der

Begriffe in jeweils eigenen Unterabschnitten ausgeführt werden. Abschnitt 4 geht auf die Grundlagen ein, die für den praxisbezogenen Teil im Hinblick auf den Anwendungsfall des Entwicklungskonzepts Tostedt relevant sind. Dazu wird die Gemeinde mittels grundlegender Informationen allgemein vorgestellt, bevor die weiteren Unterabschnitte die wesentlichen Inhalte der bestehenden Planwerke erläutern, die einen direkten Bezug zu Tostedt aufweisen oder ihren Ursprung auf höherer Verwaltungsebene haben, Tostedt in einer großräumlicheren Betrachtung mit einschließen und entsprechend Vorgaben oder Regelungen für die Gemeinde treffen. Abschließend wird in diesem Abschnitt die Bevölkerungsstatistik betrachtet, die Auswertungen zur Struktur und Prognosen zur vergangenen sowie zur zukünftigen Entwicklung der Bevölkerung Tostedts enthält. Mit der Evaluation und Analyse beginnt in Abschnitt 5 der praktische Teil, der in zwei Unterabschnitte aufgeschlüsselt ist, um die zwei Ebenen der Evaluation separat zu beleuchten. Bei der ersten liegt der Fokus auf der Bewertung des Konzepts selbst in Bezug auf dessen Methodik, Herleitung und Struktur, bei der zweiten geht es um eine inhaltliche Beurteilung hinsichtlich der Erreichung der aufgestellten Ziele, die im Zusammenhang mit der Analyse der aktuellen Situation in Tostedt und der Auswertung einer durchzuführenden Öffentlichkeitsbeteiligung vorgenommen wird. Diese Ergebnisevaluation und Bestandsanalyse ist in sechs verschiedene Themenfelder gegliedert, die z. T. denen des EKT 2001 entsprechen. Nach Abschluss der Analyse wird in Abschnitt 6 das neue bzw. überarbeitete Konzept aufgestellt, indem erstmal ein zusammenfassender Überblick über die erreichten und nicht erreichten Ziele des Ursprungskonzepts und erkannte aktuelle Problemstellungen gegeben wird, die einer Berücksichtigung bei der Aufstellung neuer Ziele und somit in der zukünftigen Planung bedürfen. Aufbauend darauf werden die neu aufgestellten Ziele und Handlungsempfehlungen begründet und erläutert, in welchem übergeordneten Rahmen sie wirken sollen. Im letzten Abschnitt schließt die Arbeit mit einem Fazit zu den Ergebnissen und Antworten auf die Forschungsfragen, einem Ausblick auf mögliche konkretere Umsetzungsmaßnahmen und einer Reflexion über die Erfahrungen und Schwierigkeiten bei der Erarbeitung dieser Thesis ab.





METHODIK



In diesem Abschnitt werden das strategische Vorgehen und die verwendeten Methoden erläutert, mithilfe derer die Erkenntnisse zur Beantwortung der Forschungsfragen gewonnen werden. Das methodische Vorgehen gliedert sich in vier Phasen: Zunächst erfolgt eine allgemeine Vorbereitungsphase. In der zweiten Phase folgt die Recherche, an welche die Analysephase anschließt. Auf diesen Phasen baut die Konzeptphase auf, die den methodischen Abschluss der Arbeit bildet.

2.1 Vorbereitungsphase

Noch vor dem inhaltlichen Einstieg in die Bearbeitung beginnt die Arbeit mit der Abstimmung von Rahmenbedingungen. Die Erarbeitung einer Masterthesis in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Tostedt und deren externen Akteur*innen aus der Planungspraxis erfordert eine Überprüfung auf Übereinstimmung der Interessen, Absichten sowie Bedingungen vonseiten der Universität und der Gemeinde. Dazu werden frühzeitige Gespräche geführt, in denen neben dem Kennenlernen die Formulierung der Ansprüche an Vorgehensweise, Art, Umfang und zeitlichen Verfügbarkeit aller Beteiligten stattfindet. Zudem steht zu diesem frühen Zeitpunkt die Frage nach der Vereinbarkeit von wissenschaftlichen Abschlussarbeiten mit einer praxisrelevanten konzeptuellen Arbeit im Mittelpunkt. Es zeigt sich, dass grundsätzlich Übereinkunft herrscht, sodass die weitere Konkretisierung des Vorgehens sowie des Themenspektrums erfolgen kann.

Das Besondere der Fortschreibung des EKT 2001 ist, dass diese aufgrund des großen Umfangs des Themas nicht ausschließlich im Rahmen dieser Masterthesis erarbeitet wird, sondern zeitgleich auch zwei Bachelorstudenten der HafenCity Universität die Fortschreibung zum Thema ihrer Thesis machen. Dadurch setzt sich die Fortschreibung für die Gemeinde letztendlich aus den Ergebnissen beider Arbeiten zusammen. Damit es zu einem schlüssigen Gesamtkonzept kommt, steht in der Vorbereitungsphase auch die Koordination beider Arbeiten im Fokus. Hierbei ergibt sich die Schwierigkeit in der Gewährleistung, dass es sich um eigenständige, unabhängig voneinander funktionierende und vollständige wissenschaftliche Abschlussarbeiten handelt. So ist es nicht möglich, innerhalb einer Arbeit auf zentrale Erkenntnisse der anderen Arbeit zu verweisen, da nicht ausgeschlossen werden kann, dass eine Arbeit später als die andere fertiggestellt oder nicht veröffentlicht wird. Deshalb wird gemeinsam die Entscheidung getroffen, eine Aufteilung nach Themenschwerpunkten vorzunehmen. Diese Schwerpunkte ergeben sich aus dem EKT 2001 und heutigen aktuellen Themen. Die Bachelorthesis behandelt die Aspekte Siedlungs-, Bebauungs- sowie Grün- und Freiraumstruktur, während sich die hier beschriebene Masterthesis mit der sozialen und technischen Infrastruktur, Dienstleistung und Einzelhandel, Gewerbe – also der Wirtschaftsstruktur – sowie dem Umwelt- und Klimaschutz und der Barrierefreiheit auseinandersetzt. Die Verteilung der Themenschwerpunkte erfolgt dabei nach persönlichen Präferenzen und entsprechend

dem Umfang der jeweiligen Abschlussarbeiten. Da für die Erarbeitung der Masterthesis im Vergleich zur Bachelorthesis ein längerer Zeitraum zur Verfügung steht und der erwartete Umfang der Arbeit dementsprechend höher ist, übernehmen wir einen größeren Teil der Themenschwerpunkte. Die Aufteilung nach Themenschwerpunkten bietet zudem Vorteile für die inhaltliche Arbeit. So können beide Teams den gesamten Prozess der Fortschreibung eines Entwicklungskonzeptes durchlaufen und dadurch zeitlich parallel zueinander sowie eigenständig arbeiten. Das wäre bei anderen Aufteilungen, etwa nach Arbeitsschritten – ein Team übernimmt die Erarbeitung der Grundlagen sowie die Analyse, das andere Team erarbeitet den konzeptionellen Part – nicht möglich.

Auf Basis dieser Aufteilung erfolgt dann die Erarbeitung der eigenen Forschungsfragen und -designs. Für uns steht dabei die Kombination der Praxis und der Wissenschaft im Vordergrund. Für die Planungspraxis ist die Fortschreibung des Entwicklungskonzeptes aufgrund des seit der erstmaligen Aufstellung vergangenen Zeitraums von rund 20 Jahren relevant, eine Aktualisierung der Inhalte ist notwendig. Der Gemeinde Tostedt ist daran gelegen, einen Abgleich der Situation zum Zeitpunkt der Erstellung des Bestandskonzepts mit der heutigen Situation sowie zur Verfolgung und Erreichung der darin gesetzten Ziele zu erhalten. Darüber hinaus sollen im Bedarfsfall neue Aspekte herausgearbeitet und aufgenommen werden, die für die zukünftige Entwicklung über die bestehenden Ausführungen des Ursprungskonzepts hinaus relevant sein können. Die Zielvorstellung ist ein am bestehenden Konzept orientiertes, auf aktuelle Gegebenheiten, heutige Handlungsbedarfe sowie zukünftige Entwicklungspotenziale und -erfordernisse ausgerichtetes Konzept, das als sinnvoller Rahmen für Entscheidungen zur weiteren gemeindlichen Planung dienen kann.

2.2 Recherche phase

Da die Erkenntnisse der dritten Forschungsfrage zum Hintergrund von Entwicklungskonzepten die Grundlage für die Fortschreibung des Konzeptes darstellen, beginnt die Recherche phase mit der Ermittlung von Informationen zur Beantwortung dieser Frage. Dazu nehmen wir eine Recherche der theoretisch-wissenschaftlichen Grundlagen vor. Hierbei findet eine Auseinandersetzung mit planungstheoretischer Literatur sowie Anwendungsleitfäden statt. Ziel der Literaturrecherche ist zum einen die Ermittlung von Definitionen von für das Themenfeld der Entwicklungskonzepte relevanten Begriffen. Die Recherche ergibt eine Vielzahl von Bezeichnungen und Begrifflichkeiten, die unter dem Oberbegriff der strategischen Planung stehen und voneinander abzugrenzen sind. Für die Arbeit sind diese Abgrenzungen und Definitionen hilfreich, um die Fortschreibung des EKT 2001 in den wissenschaftlichen Kontext einordnen und erste Merkmale von Entwicklungskonzepten aufnehmen zu können. Um die grundsätzliche Idee strategischer Planungen besser zu verstehen, erfolgt eine kurze Betrachtung der historischen



Entstehung, der Hintergründe und des Wandels der strategischen Planung. Diese planungstheoretische Literaturrecherche dient außerdem der Aufarbeitung von Gründen und Absichten, die mit der Aufstellung von Entwicklungskonzepten einhergehen, sowie der grundlegenden Inhalte und Vorgehensweisen solcher Konzepte. Dadurch können weitere Merkmale von Entwicklungskonzepten im Sinne der Fragestellung aufgenommen und eine grundlegende Struktur für die eigene Arbeit abgeleitet werden.

Zur Beantwortung des zweiten Teils der Forschungsfrage bezüglich der Kriterien für den Erfolg von Entwicklungskonzepten liegt der Fokus auf Literatur zum Oberthema der Evaluation von strategischen Planungen. Der Zugang zu den theoretischen Grundlagen ist teils von Hürden eingeschränkt. Aufgrund der Corona-Pandemie und der zur Eindämmung des Virus verbundenen Schließung der Universität kann lediglich digital recherchiert werden. Vielfach sind Quellen aber auch online als digitale Version verfügbar.

Nachdem mit der Recherche der theoretischen Grundlagen der Rahmen von Entwicklungskonzepten im Allgemeinen abgesteckt ist, folgt die Aufarbeitung der planungsrelevanten Grundlagen. Diese sind für die Aufstellung eines konkreten Konzepts für die Gemeinde Tostedt erforderlich. Dazu zählen neben den grundlegenden Daten zur Gemeinde vor allem planungsrelevante Aspekte wie bestehende Planwerke und Konzepte, deren Festsetzungen berücksichtigt werden müssen, aktuell bereits begonnene Planungen und Projekte sowie Fakten und Prognosen zur Bevölkerungszahl. Neben Planungen auf Gemeindeebene werden auch Planwerke übergeordneter Ebenen gesichtet und die Kernaussagen für Tostedt entnommen. Der Erhalt des Zugangs zu den Informationen erfolgt überwiegend über den direkten Kontakt mit der Verwaltung der Gemeinde bzw. über deren Weitervermittlung an die zuständigen Stellen.

2.3 Analysephase

Das Ziel der Analyse ist der Abgleich der heutigen Situation mit der Lage aus dem Jahr 2001 sowie die Überprüfung der Aktualität der im EKT 2001 aufgestellten Ziele und Maßnahmen. Mit den dadurch gewonnenen Erkenntnissen soll die erste Forschungsfrage beantwortet werden. Zudem zielt die Analyse darauf ab, den konzeptionellen Erfolg des EKT 2001 einzuschätzen. Zur Ermittlung, welche Veränderungen seit 2001 eingetreten sind, werden Informationen aus verschiedenen Quellen entnommen. Neben einer Bestandsaufnahme vor Ort fließen Erkenntnisse der Beteiligung der Bürger*innen und von Expert*innen sowie zusätzliche Kennzahlen in die Analyse ein. Diese ist nach einzelnen Themenschwerpunkten gegliedert. Die Themen weisen jedoch Bezüge untereinander auf, sodass auch Zusammenhänge betrachtet werden. Dies ist im Sinne einer integrierten Gesamtbetrachtung, einem der Merkmale von Entwicklungskonzepten. Es folgt eine Erläuterung der einzelnen Analyseschritte.

Neben der inhaltlichen Analyse des EKT 2001 auf die Aktualität der darin formulierten Inhalte wird auch eine Evaluation des EKT 2001 in Bezug auf den konzeptionellen Erfolg vorgenommen. Hierzu finden Schlüsselkriterien Anwendung, die aus der Recherche von planungstheoretischer Literatur hervorgehen und den Charakteristika von integrierten Konzepten gerecht werden.

Um die aktuelle Situation in der Gemeinde Tostedt aufzunehmen, wird eine Bestandsaufnahme vor Ort durchgeführt. Im Themenbereich der sozialen Infrastruktur werden alle Praxiseinrichtungen, Apotheken, Schulen sowie freie und öffentliche Kindertagesstätten aufgenommen. Da im EKT 2001 eine solche Aufnahme nicht vorhanden ist, kann lediglich ein Vergleich zu der Situation im Jahr 2017 auf Grundlage einer von der Samtgemeinde veröffentlichten Informationsbroschüre für die Bürger*innen angestellt werden.

Für das Themenfeld der technischen Infrastruktur ist interessant, in welchem Zustand die Fahrbahnen sowie Geh- und Radwege sind und wie die Verbreitung der beiden letztgenannten ist. Dafür werden die Breite der Geh- und Radwege, der Belag des gesamten Straßenraums, mögliche Gefahrenstellen, der Zustand der Bushaltestellen sowie sonstige Gründe untersucht und aufgenommen. Sobald mehr als eines dieser Kriterien ungenügend ist, besteht für die Straße Handlungsbedarf. Darüber hinaus werden die Straßenräume im Hinblick auf ihre Barrierefreiheit untersucht. Die Kriterien für einen barrierefreien Straßenraum werden aus planungsrelevanten Grundlagen entnommen.

Um zusätzliche Aussagen zur barrierefreien Erreichbarkeit von öffentlichen und öffentlich zugänglichen Einrichtungen treffen zu können, werden die Zugänge zu freien sowie öffentlichen Kindertagesstätten, Behörden, Schulen, Apotheken, medizinischen Praxen und gastronomischen Betrieben untersucht. Dazu wird geprüft, inwiefern ein ebenerdiger Zugang, Treppenstufen oder Rampen vorhanden sind, ob es sich um eine manuell oder automatisch öffnende Tür handelt und ggf. in welche Richtung die Tür zu öffnen ist. Außerdem wird aufgenommen, ob ein Aufzug sowie ein Handlauf an Treppenstufen installiert ist und inwiefern die Treppenstufen eine kontrastreiche Gestaltung aufweisen. Da es sich bei den untersuchten Einrichtungen oftmals um geschützte Räume handelt, können keine Aussagen zur Barrierefreiheit innerhalb der Gebäude getroffen werden, beispielsweise zur Barrierefreiheit der Behandlungsräume von medizinischen Praxen.

Im EKT 2001 werden keine detaillierten Angaben zum Vorkommen und zur Verortung von Dienstleistungen, Einzelhandels- und Gastronomiebetrieben sowie von leerstehenden Geschäftseinheiten gemacht. Daher ist ein Vergleich nur mit dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept aus dem Jahr 2016 möglich. Dazu werden alle zugehörigen Betriebe aufgenommen, um Aussagen zu Veränderungen treffen zu können.



Einer der Grundsätze von Planungen ist zumeist die Beteiligung von Betroffenen. Auch für diese Arbeit ist die Beteiligung der breiten Bevölkerung essenziell, um unterschiedliche Ansichten auf die Entwicklung der Gemeinde zu ermitteln und um die Aussagen und Sichtweisen vonseiten der Gemeindeverwaltung um Eindrücke derjenigen zu ergänzen, die ihren Alltag in Tostedt verbringen. Die Beteiligung zielt darauf ab, Stärken und Schwächen der Gemeinde Tostedt aus Sicht der Bewohner*innen und der mit Tostedt Verbundenen auszumachen. Ursprünglich war hierfür eine Präsenzveranstaltung vor Ort angedacht. Diese kann aufgrund der im Frühjahr 2020 geltenden Restriktionen zur Versammlung großer Menschengruppen anlässlich der Corona-Pandemie nicht umgesetzt werden. Um dennoch ein breites Meinungsbild einzuholen, wird alternativ auf einen online verfügbaren Fragebogen zurückgegriffen, was im Vergleich zu klassischen Präsenzveranstaltungen zusätzliche Vorteile bietet. Der Aufwand für die Beteiligten ist geringer, da der Fragebogen von Zuhause ausgefüllt werden kann. Zudem ermöglicht dies eine zeitliche Flexibilität für die Befragten, da sie sich nicht an einem festgelegten Termin Zeit zur Teilnahme an einer Veranstaltung nehmen müssen, sondern in einem Zeitraum von 14 Tagen an der Umfrage teilnehmen können.

Die Veröffentlichung des Fragebogens wird über die Website der Samtgemeinde Tostedt vorgenommen. Von dort führt ein Link direkt zur Startseite des Fragebogens, der mittels des Umfragetools „Limesurvey“ aufgebaut wird. Ein eigens hierfür eingerichteter Server mit eigener Domain sorgt für die nötige Sicherheit und Professionalität. Die Einladung zur Teilnahme am Fragebogen erfolgt vorab über einen Artikel im Nordheide Wochenblatt sowie über eine permanent sichtbare Meldung auf der Startseite der Website der Samtgemeinde Tostedt. Besonders mit der Veröffentlichung im Wochenblatt besteht die Hoffnung auf eine Vielzahl von Teilnehmenden, da das Wochenblatt in allen Haushalten verteilt und laut Ortskundigen häufig gelesen wird. Außerdem wird eine Ansprache von sogenannten Multiplikatoren – in Vereinen, Parteien oder Institutionen vernetzten Bürger*innen – vorgenommen. Hierfür wird der direkte Kontakt zu den Personen gesucht, die über die Verwaltung identifiziert werden, und um weitere Verbreitung des Fragebogens im eigenen Umfeld gebeten.

Neben dem Online-Zugang zum Fragebogen sind außerdem analoge Exemplare vorhanden, damit auch diejenigen mit geringerer Computer- oder Internetaffinität partizipieren können. Der Zugang hierzu erfolgt über fünf strategische Auslageorte innerhalb Tostedts, die sich durch eine hohe Frequenz von Passant*innen sowie öffentliche Zugänglichkeit auszeichnen. Im BeratungsCenter Tostedt der Sparkasse Harburg-Buxtehude, in der Filiale Tostedt der Volksbank Lüneburger Heide eG, im EDEKA Einkaufscenter Bade, im Fahrkartenservice Rosenthal Tickets & More Tostedt am Bahnhof sowie am Rathaus der Samtgemeinde Tostedt können die Fragebögen abgeholt und auch wieder abgegeben werden. Zusätzlich wird kurz vor Ende der zweiwöchigen Laufzeit ein Stand auf dem

Beteiligung der
Bürger*innen

Wochenmarkt errichtet, wo noch einmal auf die Beteiligung aufmerksam gemacht wird und Fragebögen ausgefüllt werden können. Hierfür wird erneut eine kurze Meldung im Nordheide Wochenblatt veröffentlicht.

Die Teilnahme an der Beteiligung ist nicht auf bestimmte Gruppen wie etwa die Wohnbevölkerung Tostedts beschränkt. Vielmehr richten sich die Fragen an alle, die sich mit Tostedt verbunden fühlen, etwa durch Tostedt als Arbeits- oder Freizeitort. Jede mit Tostedt in Bezug stehende Person soll Stellung nehmen können.

Der Fragebogen ist nach einzelnen Themenschwerpunkten aufgebaut, zu denen die Einschätzung der Befragten eingeholt wird. Die Erarbeitung erfolgt gemeinsam mit den Bachelor-Studenten, wobei arbeitsteilig vorgegangen wird und jedes Team die Fragen für die eigenen Themenschwerpunkte aufstellt. Dabei handelt es sich um die Themen Wohnen, öffentliche Freiräume, soziale Infrastruktur, Mobilität, Versorgung und Dienstleistungen, Kommunikation, Klimaschutz und Barrierefreiheit (siehe Anhang I). Damit sind die in dieser Arbeit behandelten Themenbereiche mit Ausnahme des Themas Gewerbe abgedeckt. Einschätzungen zu diesem Schwerpunkt werden nicht abgefragt, da für diesen Themenkomplex nicht davon auszugehen ist, dass die Befragten hierzu zielführend Stellung nehmen können. Die wirtschaftliche Entwicklung ist aus unserer Sicht für die breite Bevölkerung kaum fundiert einschätzbar, da die Berührungs punkte mit dem Themenkomplex Gewerbe – im Gegensatz zu den anderen Themenbereichen – im Alltag der Befragten nur sehr gering sind.

Die Einschätzung erfolgt nach Schulnoten, da es sich aus unserer Sicht um ein geläufiges System handelt, das den Befragten vertraut ist. Weil es sich um subjektive Einschätzungen und Bewertungen der Befragten handelt, wird anschließend um eine ausführende Erläuterung gebeten. Dies ist der besseren Nachvollziehbarkeit der Bewertungen zuträglich und kompensiert, dass der Fragebogen als Instrument keinen Dialog ermöglicht. Darüber hinaus werden zur Vorbereitung der späteren Zielfindung Einschätzungen zur Entwicklung Tostedts in den vergangenen 20 Jahren sowie Zukunftswünsche erfragt. Abschließend werden Fragen zur persönlichen Situation der Befragten gestellt, etwa zur Altersgruppe, dem Wohn- und Arbeitsort sowie der Fortbewegung dorthin und in der Freizeit. Dies dient der besseren Einordnung der vorher gegebenen Antworten. Nach Eingang aller Rückläufer wird die Auswertung der Fragebögen vorgenommen. Dazu werden die Häufigkeiten der vergebenen Schulnoten nach Themenschwerpunkten errechnet sowie eine Übersicht aller abgegebenen Erläuterungen erstellt. Diese werden als Stichpunkte zusammengefasst und die Nennungen insgesamt gezählt.



Seite beleuchten. Außerdem helfen weitere Informationen bei der Überprüfung der Umsetzung von Maßnahmen, die etwa über Zeitungsartikel oder Meldungen der Samtgemeinde Tostedt eingeholt werden können. Auch wenn es sich bei diesen Informationsgrundlagen nicht um wissenschaftliche Quellen handelt, stellen sie eine interessante Momentaufnahme dar und dokumentieren aktuelle Geschehnisse über Jahre hinweg.

Für eine integrative Gesamtbetrachtung der Situation ist nicht nur die Beteiligung von Bürger*innen, sondern auch von Expert*innen wichtig. Expert*innen stellen aus unserer Sicht sowohl die Mitarbeitenden verschiedener Fachressorts der Verwaltung als auch Vertreter*innen ortsansässiger Interessensgruppen oder Vereine dar. Für diese Arbeit werden Gespräche mit Expert*Innen genutzt, um Aspekte aufzunehmen, die die Bestandsaufnahme vor Ort um solche Aspekte zu ergänzen, die durch Besichtigungen nicht wahrnehmbar sind, etwa hinsichtlich der Nachfrage nach Betreuungsplätzen für Kinder. Außerdem ist mittels dieser Gespräche die Vertiefung von in der Befragung aufgetretenen Aspekten möglich. Die Überprüfung der Erreichung und Umsetzung von Zielen und Maßnahmen, die durch die Recherche bereits angestoßen wird, kann in den Gesprächen weiter fortgeführt werden. Darüber hinaus können bereits erste Hinweise für die Aufstellung zukünftiger Ziele aufgenommen werden. Für jedes Gespräch werden vorab kurze Gesprächsleitfäden aufgestellt. Bei Interviews zum selben Thema mit verschiedenen Expert*innen werden dieselben Fragen gestellt, um eine Vergleichbarkeit zu erreichen. Handelt es sich um ein umfangreiches Thema, findet das Gespräch unter Wahrung des Mindestabstands persönlich statt. Werden lediglich Teilespekte eines Themas angesprochen oder dient das Gespräch einzig der Abfrage von Informationen, wird zugunsten der Einschränkung persönlicher Kontakte auf Telefoninterviews zurückgegriffen.

Eines der persönlich geführten Interviews findet mit Dipl.-Ing. Klaus Buhmann, Mitglied des Gemeinderats Tostedt und Vorsitzender des Planungs- und Umweltausschusses statt. Herr Buhmann setzt sich für Barrierefreiheit ein und hat als Einwohner Tostedts einen Überblick über die Berücksichtigung von Barrierefreiheit in der Gemeinde. Daher wird im Gespräch vor allem über die grundsätzliche Beachtung von Barrierefreiheit innerhalb Tostedts sowie über heute vorhandene Hürden gesprochen. Dieses Thema kann im Gespräch mit Inge Gabriel weiter vertieft werden. Sie ist Organisatorin des Hörgeschädigten & Tinnitus Treff Nordheide und ebenfalls Einwohnerin Tostedts. Aufgrund ihrer eigenen Betroffenheit kann sie im Gespräch darlegen, mit welchen Herausforderungen Hörgeschädigte in Tostedt konfrontiert sind.

Der ehemalige Geschäftsführer der Wirtschaftsförderung im Landkreis Harburg GmbH (WLH) und Einwohner Tostedts Wilfried Seyer offeriert ein Gespräch zur wirtschaftlichen Entwicklung der Gemeinde und den heute bestehenden größten Herausforderungen. Die Einschätzung von Vertreter*innen der Gemeinde ist vor allem hinsichtlich der Wirtschaftsförderung und -entwicklung der vergangenen Jahre, der Erreichung und

*Gespräche mit
Expert*innen*

Umsetzung von Zielen und Maßnahmen sowie hinsichtlich möglicher Gründe für Abweichungen und zukünftigen Herausforderungen von Relevanz. Zur Aufnahme von Stimmen der Unternehmen bezüglich der Situation der Gewerbetreibenden führen wir Telefongespräche mit Arndt Weigel, Geschäftsführer des Autohauses Meyer, mit Marcus Marquardt, Dachdeckermeister und Leitung der Firma Marquardt Bedachungen sowie Torben Kleinfeldt, Geschäftsführer der Firma FRIEDRICH VORWERK KG (GmbH & Co.). Herr Kleinfeldt steht darüber hinaus für Fragen zur Flächenentwicklung und -vermarktung einzelner Gewerbestandorte zur Verfügung. Außerdem führen wir ein Gespräch mit dem Vorstand des Töster Kreises über Herausforderungen für Gewerbe, hier im speziellen über die Herausforderungen der Einzelhandelsbetriebe der Gemeinde.

Zur Situation von Kinderbetreuungseinrichtungen sowie Grundschulen und zum Abgleich von verfügbaren Plätzen und der bestehenden Nachfrage stehen uns vonseiten der Verwaltung Antje Borowski und Laura-Sophie Carstens, Mitarbeiterinnen des Familienservicebüros der SG Tostedt telefonisch zur Verfügung. Zusätzlich finden Telefoninterviews mit den Leitungen der ortsansässigen weiterführenden Schulen statt. Neben der Anzahl der Plätze und der Nachfrage können von Stefan Birkner, Schulleiter des Gymnasiums Tostedt, Anja Scheele, Schulleiterin der Hauptschule Tostedt, und Petra Simons-Schiller, Schulleiterin der Erich-Kästner-Realschule, weitere Informationen, etwa zur Barrierefreiheit innerhalb der Schulgebäude erfragt werden. Zur Situation von Pflegeeinrichtungen werden die Leitungen der ortsansässigen Pflegeheime telefonisch kontaktiert. Katrin Bellmann, Pflegedienstleitung des Seniorenwohn- und Pflegeheims Homann, Helge Johannsen, Geschäftsführer des Herbergsverein, Altenheim und Diakoniestation zu Tostedt e. V. sowie Gerhard Liedtke, Leiter des Alten- und Pflegeheims Helferichheim können Auskunft zu den in ihren Häusern vorhandenen Plätzen und der Nachfrage geben.

Für den Bereich des Umwelt- und Klimaschutzes ist Sabine Bolz die zuständige Mitarbeiterin innerhalb der Verwaltung. Durch das Telefoninterview mit Frau Bolz können Erkenntnisse zur Beachtung von klimatischen Aspekten in der Gemeinde sowie zu anstehenden und durchgeföhrten Projekten im Bereich des Umwelt- und Klimaschutzes gewonnen werden, mithilfe derer die Einschätzung der Zielerreichung für dieses Themenfeld erfolgt.

Neben den aufgeführten Gesprächen zu bestimmten Themen- und Fragestellungen finden regelmäßige Gespräche mit Katrin Peper, Mitarbeiterin im Fachbereich Bauen und Planung, sowie Axel Seute als Leiter dieses Fachbereichs zu verschiedenen Anlässen statt. Es handelt sich um diejenigen, die das EKT 2001 im planerischen Alltag kontinuierlich begleitet hat. Mit Frau Peper und Herrn Seute werden Rücksprachen zum Vorgehen gehalten, Rückfragen zur Umsetzung von Maßnahmen thematisiert und ggf. Kontakte zu weiteren Stellen hergestellt.



Übersicht der aktuellen
Problemstellungen

Zur Herausarbeitung der Essenz der Analyse erfolgt eine Darstellung der größten Problemstellungen, um das Ergebnis der Analyse prägnant zusammenzufassen. Für diese Arbeit liegt der Vorteil neben der schnellen Übersicht zusätzlich darin, dass die Problemstellen ggf. für eine weitere Fortschreibung des Konzeptes als Ausgangssituation des Jahres 2020 Verwendung finden können. Im Vergleich zur Erläuterung in den theoretischen Grundlagen, dass sowohl Schwächen als auch Stärken dargestellt werden, weichen wir davon ab und verzichten auf die Darstellung der Stärken der Gemeinde. Diese werden innerhalb der Analyse bereits genannt. Eine erneute Herausstellung ist aus unserer Sicht nicht notwendig, da die Entwicklung von Zielen und Handlungsempfehlungen vor allem auf den Problemstellen basiert.

2.4 Konzeptphase

Innerhalb der Konzeptphase gilt es, die zweite Forschungsfrage zu beantworten. Nachdem in der Analyse die aktualisierten Problemlagen erarbeitet sind, wird in der abschließenden Phase die Anpassung der Ziele und Maßnahmen an die aktuellen Herausforderungen vorgenommen. Dazu wird einleitend eine Übersicht aufgestellt, die sämtliche Ziele und Maßnahmen des EKT 2001 sowie die Einschätzung zur Zielerreichung und ggf. der notwendigen Weiterverfolgung auf Basis der Problemstellungen beinhaltet. Daraus folgt die Entwicklung der angepassten Zielausrichtungen. Für die einzelnen Zielformulierungen werden im Anschluss Handlungsempfehlungen aufgestellt. Hierfür ist absichtlich der Begriff der Handlungsempfehlungen als Abgrenzung zur Begrifflichkeit der Maßnahmen gewählt, die etwa in den theoretischen Grundlagen als Inhalt eines Entwicklungskonzeptes genannt wird. Dort handelt es sich bei Maßnahmen um konkrete Planungen, die mit Angaben zu Wirkung, Aufwand und Zeitbedarf sowie einer Priorisierung zu versehen sind. Dies können wir jedoch im zeitlichen Rahmen der Masterthesis nicht leisten und beschränken uns daher auf die Formulierung von Handlungsempfehlungen.

Zur Rückkopplung der Zielvorstellung ist zu Beginn der Bearbeitungszeit eine größer angelegte Präsenzveranstaltung wie ein Workshop geplant, in der Interessierte gemeinsam die vorab von uns erarbeiteten Ziele diskutieren und überarbeiten sowie daraus erste Handlungsansätze entwickeln können. Vor dem Hintergrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie wird auf eine solche Art der Veranstaltung verzichtet. Alternativ liegt der Fokus auf der Rücksprache der Ziele und Handlungsempfehlungen mit Beteiligten der Gemeinde und den Betreuenden dieser wissenschaftlichen Arbeit, um die Stringenz des Konzeptes zu prüfen. Die Vorstellung der Ziele und Handlungsempfehlungen erfolgt im reduzierten Rahmen lediglich mit Frau Peper und Herrn Dr. Dörsam, dem Bürgermeister der Samtgemeinde als Gemeindevertreter sowie den Bachelor-Studenten und Prof. Dr. Krüger als wissenschaftlichem Betreuer dieser Arbeit.



THEORETISCHE GRUNDLAGEN





Mit der Betrachtung der theoretischen Hintergründe von Entwicklungskonzepten stellt dieser Abschnitt die theoretisch-wissenschaftliche Grundlage für die Fortschreibung des Entwicklungskonzeptes der Gemeinde Tostedt dar. Diese Grundlage vermittelt, wie Entwicklungskonzepte definiert sind, welche Merkmale sie aufweisen und aus welchen Gründen sie aufgestellt werden. Außerdem zeigt dieses Kapitel, inwiefern der Erfolg von Entwicklungskonzepten untersucht werden kann.

3.1 Entwicklungskonzepte

Entwicklungskonzepte sind ein informeller Ansatz, der im Rahmen der integrierten Stadtentwicklungsplanung verfolgt wird. Im Folgenden wird aufgezeigt, was sich hinter diesen Begriffen verbirgt, welcher Wandel des Verständnisses stattgefunden hat und wie das Verhältnis zur formellen Planung gestaltet ist. Außerdem werden die Absichten und Ziele erläutert, die mit der Verwendung dieser Instrumente einhergehen. Die Skizzierung möglicher Inhalte und Abläufe zeigt die inhaltlichen Schwerpunkte auf. Insgesamt gehen aus diesem Abschnitt die Charakteristika von Entwicklungskonzepten hervor.

3.1.1 Begriffsdefinition und -abgrenzung

Der Einstieg in das Thema der Entwicklungskonzepte erfolgt mittels einiger Begriffsdefinitionen und -abgrenzungen. Eine allgemeine Definition des Oberthemas Stadtentwicklungsplanung formuliert die Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft (ARL), ein Kompetenzzentrum für nachhaltige Raumentwicklung in Form einer selbstständigen und unabhängigen Einrichtung öffentliche Rechts, wie folgt:

„Als Stadtentwicklungsplanung wird die Planung einer Gemeinde bezeichnet, welche die Zielvorstellungen für den Gesamtbereich der gemeindlichen Entwicklungen oder für Teilbereiche enthält. Durch sie wird der Rahmen für eine den sozialen, kulturellen und wirtschaftlichen Erfordernissen dienende städtebauliche Entwicklung gesetzt“ (ARL 2003). Im Gegensatz zu formellen Instrumenten der Bauleitplanung ist der Aufgabenbereich der Stadtentwicklungsplanung weit gefasst und erstreckt sich über verschiedenste Fachbereiche und -themen. Diese gilt es miteinander zu koordinieren und abzustimmen, um fachübergreifende Ziele und Mittel für zukünftige städtebauliche Entwicklungen aufzustellen (ebd.). Auf dieser grundlegenden Definition bauen die folgenden Abschnitte auf.

Historischer und begrifflicher Wandel der (integrierten / strategischen) Stadtentwicklungsplanung

Die in der Definition der ARL beschriebene Art der Planung ist nicht neu, sondern in Deutschland bereits in den 1960er Jahren aufgekommen. Zu der Zeit entstand der Wunsch nach großen, gesamtstädtischen Plänen als Reaktion auf den einsetzenden internationalen Wettbewerb bei „ungebrochenem Wirtschaftswachstum“ (BBSR 2009, 7).

Diese großen Pläne sollten über den reinen städtebaulichen Wiederaufbau hinausgehen und eine konzeptionelle Anschauung vermitteln, „[...] wie das soziale, wirtschaftliche und kulturelle Leben der Menschen in den Städten künftig aussehen sollte [...]“ (Ritter 2007, 107). Durch die Aufstellung von Stadtentwicklungsplänen auf Grundlage von statistischen Daten versprachen sich vor allem Großstädte eine erhöhte Rationalität zur Entscheidungsfindungen und einen damit einhergehenden Einfluss der Kommunen auf die „staatliche Globalsteuerung“ (BBSR 2009, 17). Auch dem geringer werdenden finanziellen Spielraum seitens der Kommunen sollte durch ressortübergreifende Gesamtplanungen begegnet werden. „Erwartet wurde, die bisherige rein räumlich ausgerichtete Planung zu Gunsten einer stärkeren Koordinierung unterschiedlicher Ressorts auszuweiten, sie mit der kommunalen Finanz- und Investitionsplanung abzustimmen und somit zu einem schlüssigen ‚Gesamtprogramm‘ zu kommen“ (Heinz 1998, 235 zit. nach BSSR 2009, 17). Walter Siebel beschreibt diese Herangehensweise als „Gott-Vater-Modell der Planung“, basierend auf der Annahme, dass eine allwissende Planung aufgrund vollständiger Informationen möglich und erfolgreich ist (Siebel 2006, 7). Der Anspruch einer vollkommenen Rationalität konnte jedoch nicht erreicht werden. Die Stadtentwicklungsplanung war nicht geeignet, „die vielschichtigen Prozesse und unterschiedlichen Interessen, die zur Entwicklung einer Stadt beitragen, in ein einziges ‚gesamtgültiges‘ Entwicklungskonzept zu integrieren“ (Weiland u. Wohlleber-Feller 2007, 155). Wenige Konzepte konnten dem Anspruch genügen, umsetzungsorientiert ausgerichtet zu sein. „Stadtentwicklungspläne blieben als zu aufwändig und realitätsfern nicht selten in den Schubladen“ (Heinz et al. 2013, 5).

In den folgenden Jahren trat daher eine Abkehr der ganzheitlichen Stadtentwicklungsplanung zur kleinteiligen ‚Schritt für Schritt‘-Planung des perspektivischen Inkrementalismus mittels Einzelprojekten ein (ebd.). Damit konzentrierten sich die Planenden „auf eine begrenzte Zahl an Handlungsalternativen und vermeintlich ‚wichtigen‘ Konsequenzen“ und akzeptierten, dass sie „wesentliche Konsequenzen ausspar[en]“, wodurch „eine drastische Reduzierung der Anforderungen“ an die Planenden einherging. Gleichzeitig „muss aber auch die Erwartung an die Planungsergebnisse reduziert und der Anspruch aufgegeben werden, ein Problem ‚endgültig‘ zu lösen“ (Wiechmann 2019, 6).

Seit Mitte der 1990er Jahre entstehen jedoch wieder vermehrt Planungen, die sich der Stadtentwicklungsplanung zuordnen lassen, sodass von einer Renaissance solcher Planungen gesprochen wird (Hutter 2006, 211; Heinz et al. 2013, 5). Diese „Wiedergeburt“ ist eine Reaktion auf die eingeschränkte Wirkung des inkrementellen Ansatzes, wodurch die „Notwendigkeit eines planvollen, in größeren Zusammenhängen denkenden Vorgehens“ besteht (Fürst u. Ritter 2005, 766 zit. nach Böttcher 2017, 17). Dabei werden jedoch unterschiedliche Begrifflichkeiten genutzt, sodass die Benennung von klaren Definitionen und Kategorisierungen erschwert wird (Böttcher 2017, 15). So spricht Hutter (2006) von strategischer Planung, während Heinz et al. (2013) den Begriff der integrierten Stadtentwicklungsplanung verwenden.



Der Begriff der strategischen Planung wird im deutschsprachigen Raum vermehrt seit Mitte der 2000er Jahre verwendet, nachdem der Ausdruck in internationalen Diskussionen der Planungstheorie bereits in den 1980er Jahren auftauchte (Hutter et al. 2019, 17). Dennoch wurden die Inhalte der strategischen Planung auch im deutschen Kontext debattiert, u. a. als integrierte Entwicklungsplanung oder Regionalmanagement (ebd.). Dass ein neuer Begriff dafür Verwendung findet, ist „Ausdruck einer gewünschten Neuausrichtung“ (Fürst 2012, 18 zit. nach Böttcher 2017, 16), um der stärkeren „Strategieorientierung von Stadtentwicklungsplanung“ gerecht zu werden (Böttcher 2017, 16). Doch auch im Rahmen des strategischen Planens existieren weitere Begriffe wie etwa strategieorientierte Planung, strategische Entwicklungskonzepte oder Strategieplanung. Eine einheitliche Verwendung ist nicht gegeben (ebd.). Auch das Verständnis von strategischer Planung variiert und ist breit aufgestellt. Es reicht von einer Übertragung der Management-Planung in die Raumentwicklung über historische Ansätze der Militärplanung bis zur Weiterentwicklung des perspektivischen Inkrementalismus (Hutter et al. 2019, 17 f.). Mehrheitlich wird strategische Planung im europäischen Kontext „als integrative und entwicklungsorientierte Form der Planung“ (Hutter et al. 2019, 23) verstanden, in der die essenziellen Problemstellungen sowie Ziele und Lösungsansätze dargestellt werden (Böttcher 2017, 18). Strategische Planungen sind oftmals langfristig ausgerichtet und haben einen übergeordneten, konzeptionellen und integrierenden Charakter. Durch kooperative Abläufe werden sowohl die Interessen der verwaltungsexternen Akteur*innen als auch die der verwaltungsinternen Ressorts gesichtet und in Einklang gebracht, sodass daraus neue „Governance-Formen“ entstehen (ebd.). Strategische Planung „wird nicht als ein starres Gebilde“ gesehen, sondern als flexibles Instrument, das seine Flexibilität durch die „projektbezogene Umsetzung“ erhält (ebd.).

Der Begriff der integrierten Stadtentwicklung beinhaltet den historischen Anspruch einer ganzheitlichen Stadtentwicklungsplanung (Böttcher 2017, 15). Dieser wird u. a. von Heinz et al. verwendet, die diesen als „umsetzungsorientiertes strategisches Steuerungsinstrument“ charakterisieren (2013, 11). Auch auf europäischer Ebene findet der Ausdruck der integrierten Stadtentwicklung Anwendung. Unter einer integrierten Stadtentwicklungsplanung verstehen die Mitgliedstaaten der Europäischen Union einen Prozess, der unter „Einbeziehung der wirtschaftlichen Akteure, Interessengruppen und der Öffentlichkeit“ „zentrale [...] städtische [...] Politikfelder in räumlicher, sachlicher und zeitlicher Hinsicht“ koordiniert (BMUB 2007, 2). Dadurch soll ein Konsens und ein Interessenausgleich zwischen allen Beteiligten – der öffentlichen Hand, den Regionen und Städten sowie wirtschaftlichen Akteur*innen und Bürger*innen – geschaffen werden, sodass „eine gleichzeitige und gerechte Berücksichtigung der für die Entwicklung von Städten relevanten Belange und Interessen“ (ebd.) stattfindet. Durch den Zusammenschluss aller Beteiligten werden Wissen und finanzielle Mittel gebündelt, Investitionen und Planungen aufeinander abgestimmt und den Bürger*innen die Möglichkeit zur Mitgestaltung ihres Umfeldes

gegeben (ebd.). Die Anwendung integrierter Stadtentwicklung hat für die Europäische Union einen hohen Stellenwert und wird dementsprechend forciert. In der 2007 von allen europäischen Mitgliedstaaten festgelegten Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt „verpflichten sich [die Minister*innen] dazu, [...] das Instrument der integrierten Stadtentwicklung voranzubringen“ (ebd., 1). Sie empfehlen zusätzlich, „die Ansätze einer integrierten Stadtentwicklungs politik stärker zu nutzen“ (ebd., 2).

Je nach Verständnis der Begrifflichkeiten – Strategieplanung und integrierte Stadtentwicklung – ergeben sich teils große Überschneidungen. So wird in Definitionen der Strategieplanung von einem integrativen Vorgehen gesprochen und umgekehrt die integrierte Stadtentwicklung als strategisch bezeichnet (Hutter et al. 2019, 23; Heinz et al. 2013, 11). Auch Ritter konstatiert: „Stadtentwicklung war und ist strategische Planung“ (2007, 107). Die heutige Stadtentwicklungsplanung ist daher sowohl ein integratives als auch strategisches Instrument. In dieser Arbeit wird der Begriff der integrierten Stadtentwicklungsplanung verwendet, um dem Terminus der Leipzig Charta zu folgen.

In dieser Arbeit wird der Begriff der integrierten Stadtentwicklungsplanung verwendet, um dem Terminus der Leipzig Charta zu folgen.

Unabhängig von den verwendeten Begrifflichkeiten ist festzuhalten, dass heutige integrierte Stadtentwicklungskonzepte in vielen Punkten von der Stadtentwicklungsplanung der 1960er Jahre abweichen. Sie sind „wesentlich projekt- und umsetzungsorientierter, gesamtstädtisch und/oder teilräumlich ausgerichtet, eher an der Verknüpfung sektoraler Ziele in einem integrativen Umfeld orientiert und von einer Vielzahl unterschiedlicher ‚Governance‘-Formen geprägt“ (Heinz et al. 2013, 10). Die fehlende bzw. zu langwierige Umsetzung von solchen Konzepten stellte in den 1960er und 1970er Jahren noch einen Grund des Scheiterns dar. Heute ist es „[v]or allem die Verknüpfung von Strategie und Umsetzung“ (ebd., 11), die integrierte Stadtentwicklungskonzepte auszeichnet. Auch die Grenzen der Rationalität, also die Schwierigkeit der nicht vollständig vorliegenden Informationen werden in der neuen Stadtentwicklungsplanung bedacht und einkalkuliert. Obwohl Stadtentwicklungs konzepte bereits im 20. Jahrhundert informell waren, hat sich die Steuerung verändert: die Hierarchie der Akteur*innen wurde aufgegeben. Die Planung erfolgt nicht mehr „von oben“ durch hoheitliche Instanzen, sondern durch „Information, Überzeugung und Selbstbindung der Beteiligten“ (Ritter 2007, 113) sowie kooperative Ansätze. Überdies ist das Ziel eines integrierten Stadtentwicklungs konzept nicht mehr eine „detaillierte Lenkung“ (ebd.), sondern eine Rahmenschaffung sowie die Entwicklung und Artikulierung von Entwicklungsmöglichkeiten. Der Anspruch einer allumfassenden Betrachtung ist ebenfalls gewichen, vielmehr besteht eine Ausrichtung auf solche Schwerpunkte und Projekte, die sich den Problemstellungen annehmen (ebd.). Im Hinblick auf den räumlichen Bezugsrahmen ist die Begrenzung von rein administrativen



Abgrenzungen abgewichen, da vielfach Verflechtungen zwischen verschiedenen Räumen vorzufinden sind. Daher kann auch das Untersuchungsgebiet grenzübergreifend abgesteckt werden (ebd., 114).

Gemein ist der heutigen Stadtentwicklungsplanung und der Stadtentwicklung aus den 1960er Jahren weiterhin der „ressortübergreifende[...] Anspruch und [der] informelle[...] Status“ (Kühn 2008, 82). Trotzdem kann aufgrund der deutlichen Veränderungen des Instruments nicht mehr von einer Renaissance der Stadtentwicklungsplanung im wortwörtlichen Sinn gesprochen werden (Bruns 2011, 55). Doch auch darüber, um was genau es sich handelt, besteht Uneinigkeit (Hutter et al. 2019, 18). Einige wie Heinz et al. beschreiben „eine neue Generation von Stadtentwicklungskonzepten“ (2013, 11) oder eine „Rückbesinnung“ (Ritter 2007, 110). Andere wie Kühn sehen die heutige integrierte Stadtentwicklungsplanung als eine Kombination von Stadtentwicklungsplanung und den „großen Plänen“ sowie der „kleinen Schritte“ des Inkrementalismus (Kühn 2008, 80).

Formen der integrierten Stadtentwicklungsplanung

„Die Stadtentwicklungsplanung [...] oder kommunale Entwicklungsplanung hat es nie gegeben“ (Heinz 2000, 235). Dass im Gegensatz zu formellen Instrumenten keine verbindlichen Definitionen und rechtlichen Vorgaben im Hinblick auf die konkrete Ausgestaltung, Handhabung und Verfahrensgestaltung von integrierten Stadtentwicklungskonzepten vorhanden sind, führt zu verschiedenen konzeptionellen Ansätzen, die unter dem Oberbegriff der integrierten Stadtentwicklungsplanung zu fassen sind (Weiland u. Wohlleber-Feller 2007, 152; Böttcher 2017, 15).

Eines der in der Praxis häufig angewendeten Konzepte ist das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK), „ein gebietsbezogenes Planungs- und Steuerungsinstrument für lokale Lösungsansätze“ (BBSR 2016, 9). Dieses wird aufgestellt, um lokal angepasste Ziele und Maßnahmen für „städtebauliche, funktionale oder sozialräumliche Defizite“ eines Teilraumes unter Berücksichtigung von „regionale[n] und gesamtstädtischen[n] Rahmenbedingungen“ zu entwickeln (ebd., 7). Die Aufstellung erfolgt durch Mitarbeit verwaltungsinterner und -externer Akteur*innen, wie etwa der Öffentlichkeit. Dadurch sollen Netzwerke zwischen den Beteiligten entstehen, die über den Bearbeitungszeitraum des ISEK hinaus einen Nutzen haben können. Zudem ist ein langfristiger Verwendungszeitraum des Konzeptes vorgesehen, es soll als Orientierungsrahmen auf längere Sicht dienen und daher beständig fortgeschrieben werden (ebd., 9). „Der [...] Begriff des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes [...] ist synonym mit Begriffen wie integriertes Handlungskonzept oder integriertes Entwicklungskonzept, die in den Ländern oft gleichberechtigt verwendet werden. Die verschiedenen Begriffe resultieren aus den unterschiedlichen Ursprüngen integrierter, gebietsbezogener Konzepte in der Stadtentwicklung, gehen aber vom selben Grundprinzip aus“ (ebd.).

Während in einem ISEK ein kleinräumiger Teil einer Stadt oder einer Gemeinde betrachtet wird, werden in Stadtentwicklungskonzepten und in integrierten Stadtentwicklungskonzepten – nicht zu verwechseln mit der integrierten Stadtentwicklungsplanung – Aussagen auf gesamtstädtischer Ebene getroffen. Inhaltlich und in Bezug auf die Prozessgestaltung weisen diese Entwicklungskonzepte jedoch große Überschneidungen mit einem ISEK auf. Integrierte Stadtentwicklungskonzepte werden teils auch als ISEK bezeichnet (BBSR 2016, 9). Entwicklungskonzepte finden nicht nur in (groß-)städtischen Räumen Anwendung, sondern werden auch für Räume abseits von Städten zur Steuerung der räumlichen Entwicklung aufgestellt. Integrierte ländliche Entwicklungskonzepte (ILEK) bringen „[...] soziale, kulturelle und wirtschaftliche Ansprüche an den ländlichen Raum mit dessen ökologischen Funktionen in Einklang [...]“ (BMEL o. J., 6). Ziel der integrierten ländlichen Entwicklung ist es, „die verschiedenen Sektoren in eine gemeinsame Entwicklungsstrategie auf verschiedenen Ebenen mit verschiedenen Umsetzungsmaßnahmen zu integrieren“ (ebd.). Neben der Integration von unterschiedlichen Sektoren oder Handlungsfeldern weisen ILEK weitere Gemeinsamkeiten mit den bereits vorgestellten integrierten Entwicklungskonzepten auf. Sie verfolgen mittel- und langfristige Perspektiven für einen spezifisch festgelegten Raum, die in einem partnerschaftlichen Ansatz unter Mitwirkung aller Interessierter entwickelt werden (ebd.). Die gemeinsame Erarbeitung und Umsetzung eines Konzeptes steht auch bei Regionalen Entwicklungskonzepten (REK) im Vordergrund. Hierfür schließen sich lokale Akteure des ländlichen Raumes, etwa aus der Land- und Forstwirtschaft, dem Handwerk, dem Gewerbe, dem Handel, dem Tourismus oder einfach Bürger*innen zusammen und bilden eine lokale Aktionsgruppe (ebd., 7). Diese erarbeiten gemeinsam das REK, welches einen sektorenübergreifenden Lösungsansatz verfolgt, der aus den identifizierten Stärken und Schwächen der jeweiligen Region entwickelt wird – wie in einem ISEK oder einem ILEK auch. Die Einbindung der Bevölkerung und anderen Interessensgruppen ist ebenfalls vorgesehen. Die Größe des Geltungsbereiches geht jedoch über die eines ISEK oder eines ILEK hinaus, da ganze Regionen betrachtet werden (ML 2014, 1 f.). Außerdem stellt die Entwicklung durch die lokalen Aktionsgruppen eine Besonderheit dar.

Begriff des „integrierten“ Konzeptes

In den bisherigen Ausführungen hat sich gezeigt, dass es die eine integrierte Stadtentwicklungsplanung nicht gibt. Das kann auch daran liegen, dass der Begriff „integriert“ in Bezug auf Stadt- und Ortsentwicklungsplanung nicht definiert ist. Dieser taucht jedoch bei den Charakterisierungen der vorgestellten Konzepte immer wieder auf und hat je nach Zusammenhang unterschiedliche Bedeutungen. Allgemeingültige Definitionen des „Integrierten“ sind jedoch nicht vorhanden. So kann es etwa bedeuten, dass ein Konzept sektorenübergreifend aufgestellt ist, die Ansichten verschiedener Interessensgruppen oder die Planungen übergeordneter Hierarchien integriert werden. Das Bundesinstitut für Stadt-, Bau- und Raumforschung (BBSR) attestiert daher eine „Begriffsschwächung“



und hat zur Beseitigung dieser 2009 eine Studie zu integrierter Stadtentwicklung durchgeführt (BBSR 2009, 5). In Befragungen und Workshops mit Vertretern von Kommunen deutschlandweit wurden typische Elemente integrierter Entwicklungsansätze identifiziert. Diese Elemente sind in der Praxis flexibel händelbar. Nicht alle Elemente müssen zwangsläufig und in vollem Umfang erfüllt werden, damit es sich um einen integrierten Ansatz handelt. Vielmehr ist es das Ziel, eine Anpassung der einzelnen Elemente und deren Ausgestaltung an die Bedürfnisse der konkreten Planung vorzunehmen (ebd., 43 u. 45.). Zu einer stark ausgeprägten integrierten Handlungsweise zählt die Einbeziehung von räumlichen Ebenen, die in Relation zur Umsetzungsebene stehen, etwa die regionale oder gesamtstädtische Ebene bei quartiersbezogenen Konzepten. Die Berücksichtigung von fachlichen Zusammenhängen anderer Themenschwerpunkte, die nicht nur unmittelbar für die Zielsetzung relevant sind, sondern darüber hinaus Wechselwirkungen mit den Handlungsfeldern aufweisen, wird ebenfalls als eher stark integriertes Handeln verstanden. Beispielhaft hierfür ist die Betrachtung von sozialen Aspekten im Städtebau. Auch umfassende Beteiligungen tragen zu einem integrierten Konzept bei. Werden nicht nur die direkt beteiligten Fachressorts, sondern auch diejenigen, die sich im weiteren Umfeld der Themen bewegen, miteinbezogen, kann ebenso wie bei einer intensiven, über die förmliche Beteiligung von Akteuren hinausgehende Beteiligung von einem stark integrierten Handeln gesprochen werden. Die Forschung des BBSR führt zudem die Verwendung von Finanzmitteln aus verschiedenen Quellen zur Bündelung finanzieller Kräfte sowie die Einbeziehung von integriertem Handeln in die Organisationsstruktur von Institutionen an, etwa durch interdisziplinäre Arbeitsrunden. Außerdem beinhalten integrierte Entwicklungskonzepte bei einer eher starken Ausprägung der Integration „[...] differenzierte Angaben zu Anlass und Zielen integrierten Handelns, zu unmittelbar und mittelbar relevanten Handlungsfeldern mit ihren Interdependenzen, Aussagen zur Kooperationen von Akteuren [...]“ (ebd., 45) sowie Zeit- und Finanzierungspläne (ebd., 44 f.).

Übersicht der Merkmale einer stärker integrierten Planung (BBSR 2009, 44 f.)
Einbeziehung räumlicher Ebenen im Zusammenhang mit der Umsetzungsebene
Berücksichtigung von fachlichen Schwerpunkten, die in mittelbarem Zusammenhang mit den Themenfeldern stehen
Umfassende Beteiligung von unmittelbar und mittelbar betroffenen Fachabteilungen der Verwaltung
Umfassende Beteiligung von Akteur*innen außerhalb der Verwaltung
Verwendung von Finanzmitteln aus unterschiedlichen Quellen zur Finanzbündelung
Etablierung von integriertem Handeln in die Organisationsstruktur und in Abläufe des Arbeitsalltags
Entwicklung von integrierten Entwicklungskonzepten, die den obigen Punkten gerecht werden

Tabelle 1: Übersicht der Merkmale einer stärker integrierten Planung

Abgrenzung gegenüber Bauleitplanung

Die Merkmale und die Zwecke integrierter Stadtentwicklungsplanungen sind nicht rechtlich festgehalten. Die einzige Erwähnung im Baugesetzbuch ist in § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB vorhanden. Darin heißt es, dass von der Gemeinde beschlossene städtebauliche Entwicklungskonzepte in der Bauleitplanung als Belange insbesondere zu berücksichtigen sind (Weiland u. Wohlleber-Feller 2007, 152). Dennoch besteht keine Konkurrenz zwischen der informellen Stadtentwicklungsplanung und der formellen Bauleitplanung, da erstere dadurch charakterisiert wird, „dass sie die unterschiedlichen Aspekte, die in die Stadtentwicklung hineinspielen, behandeln bzw. beinhalten kann“ (ebd., 158). Sie ist daher nicht auf die Steuerung der künftigen Bodennutzung festgelegt, wie es in der Bauleitplanung der Fall ist (ebd.). Auch obliegt die „Schaffung von Rechtssicherheit und Qualitätssicherung“ einzig den formellen Instrumenten (Böttcher 2017, 20). Die Aussagen der integrierten Stadtentwicklungsplanung sind hingegen lediglich Empfehlungen für alle Beteiligten (Hutter 2019, 55). Zudem ist sie, anders als die Bauleitplanung, keine Pflichtaufgabe der kommunalen Selbstverwaltung (Heinz et al. 2013, 11). In der Praxis laufen informelle und formelle Planungen parallel zueinander. Informelle Konzepte sind keine vorbereitende Planung für formelle Pläne, sondern leisten als wesentliche Grundlage einen eigenen Beitrag zur Stadtentwicklung (Strauß 2010, 22; Böttcher 2017, 20).

3.1.2 Anwendungszwecke und Ziele

Wie bereits zur Einleitung in diese Arbeit beschrieben, wird „[...] der integrierten Stadtentwicklung immer dann besonderes Gewicht beigemessen [...], wenn die Städte mit tief greifenden Herausforderungen konfrontiert werden, die sich nach Intensität, Quantität und Qualität von bisherigen Entwicklungen deutlich unterscheiden“ (Weiland u. Wohlleber-Feller 2007, 155). Ebenjene Herausforderungen, auf die heute mit integrierter Stadtentwicklungsplanung reagiert wird, sind andere als die der 1960er und 1970er Jahre. Während damals vor allem eine Koordination und Steuerung des einsetzenden Wirtschaftswachstums sowie eine zukunftsgerichtete Vision des städtischen Lebens Mittelpunkt der Bestrebungen war, stehen die Städte und Gemeinden heute einem breiten Spektrum von Herausforderungen gegenüber. Diese reichen von demografischen Problemen wie dem Geburtenrückgang und gleichzeitiger Alterung der Bevölkerung (BBSR 2016, 10) über soziale Problemlagen wie Ungleichheiten, Ausgrenzungen von Bevölkerungsgruppen (BMUB 2007, 2), verstärkte „Zuwanderung und Internationalisierung“ (BBSR 2016, 10), teilräumlich hohe Arbeitslosigkeit (Heinz et al. 2013, 5) und der größeren werdenden Spaltung der Einkommen (Hutter 2019, 55) bis zu Umweltproblemen wie dem Klimawandel (Böttcher 2017, 1). Auch räumliche Probleme wie vom Angebot abweichende Nachfrage im Hinblick auf günstigen und qualitativen Wohnraum (BMUB 2007, 2), „Funktionsverluste von urbanen Räumen“ sowie „belastete städtebauliche Strukturen“



mit Gestaltungsdefiziten im öffentlichen Raum“ (BBSR 2016, 10) treten vermehrt auf. Infrastrukturen und der Einzelhandel stehen ebenfalls vor der Herausforderung der sich verändernden Nachfrage (ebd.). Die Globalisierung (Hutter 2019, 55) und ein daraus entstehender und sich verschärfender Standortwettbewerb zwischen Städten und Regionen stellen ebenso eine Herausforderung dar wie der wirtschaftliche Strukturwandel (Böttcher 2017, 1) und daraus resultierende Konversionsareale (BBSR 2016, 10). Nicht zuletzt sehen sich Verwaltungen von Kommunen und öffentliche Träger mit knappen finanziellen Ressourcen und der Notwendigkeit von „Verwaltungsmodernisierung“ konfrontiert (ebd.).

Ziel der integrierten Stadtentwicklungsplanung ist es, eine Antwort auf die benannten Herausforderungen zu geben, mit diesen umzugehen und so zur Qualitätssicherung und -verbesserung der Städte und Gemeinden beizutragen. Dies ist von hoher Relevanz, da Städte und Gemeinden „Ankerpunkte für Wohnen, Leben, Arbeiten, Bildung, Freizeit und Kultur“ und „Identitätsstifter“ für die Bevölkerung sind (ebd.). Damit die Qualität nicht nur für jetzige, sondern auch für zukünftige Generationen geschaffen bzw. erhalten bleibt, strebt die Europäische Union mit der Umsetzung von integrierten Stadtentwicklungsplanungen die Verwirklichung nachhaltiger Stadtentwicklung im Sinne ihrer Nachhaltigkeitsstrategie zum Schutz, zur Stärkung und zur Weiterentwicklung der europäischen Städte an (BMUB 2007, 1 f.). Gleichgewichtig werden dabei „wirtschaftliche Prosperität, sozialer Ausgleich und gesunde Umwelt“ sowie „kulturelle[...] und gesundheitliche[...] Erfordernisse“ (ebd.) einbezogen. „Integrierte strategische Stadtentwicklungsplanung bedeutet die Suche nach einem fachlich verantwortlichen und politisch tragfähigen Gleichgewicht zwischen diesen Dimensionen“ (Heinz et al. 2013, 10). Dieses Gleichgewicht kann durch eine vorausschauende Betrachtung der Auswirkungen von u. a. demografischen Prozessen wie der Alterung der Bevölkerung sowie von Wanderungsbewegungen innerhalb der integrierten Stadtentwicklungsplanung geschaffen werden (BMUB 2007, 3). Obwohl die Ebene der Kommunen nicht die wirtschaftlichen oder bundespolitischen Rahmenbedingungen diktiert, handelt es sich doch um die Ebene, die sich zur Umsetzung einer nachhaltigen Stadtentwicklung mittels integrierter und strategischer Konzepte eignet. Durch die kleinräumige Betrachtung können lokale Potenziale aktiviert und kreative, innovative Prozesse angeregt werden (Heinz et al. 2013, 5). Neben der angestrebten Verbesserung der Ortsentwicklung dienen Konzepte der integrierten Stadtentwicklungsplanung der Beantragung und dem Erhalt von finanziellen Förderungen im Rahmen der Städtebauförderung. Unabhängig vom gewählten Förderprogramm sind integrierte Konzepte Voraussetzung für die Vergabe von Fördermitteln (Böttcher 2017, 1; §§ 3-9 VV Städtebauförderung 2019).

3.1.3 Inhalte und Aufbau

„Für Stadtentwicklungsplanung und -konzepte gibt es [...] keine verbindliche organisatorische Zuordnung und keine gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren“ (Heinz et al. 2013, 10). Jedes Konzept ist inhaltlich und im Aufbau an die ortsspezifischen Herausforderungen, Gegebenheiten, etwa finanzieller oder personeller Natur, anzupassen (BBSR 2016, 12). Auch „politische Prioritäten, kommunale Handlungsspielräume und lokale Planungskultur“ beeinflussen die Themensetzung (Heinz et al. 2013, 11). Deshalb gibt es kein „allgemeingültiges Patentrezept“ (ebd.). Den Kommunen stehen vielfältige Möglichkeiten offen, die sich an den lokalen Bedürfnissen ausrichten und thematisch breit gefächert sein können. So können die Konzepte darauf abzielen, Benachteiligung zu reduzieren, Integration zu fördern, Flächenverbrauch einzudämmen, Innenentwicklung zu fördern, eine Infrastrukturanpassung an sinkende Nachfragen vorzunehmen, die Kommune als Standort für Unternehmen und Tourismus zu positionieren oder Innovations- und Bildungspolitik zu fördern (Eltges et al. 2007, 16 f.). Auch vom BBSR werden ähnliche Themen aufgezeigt, die in einem ISEK als Handlungsfelder angegangen werden können. Je nach lokalen Problemstellungen wird der Fokus beispielsweise auf Wirtschaft und Beschäftigung, generationengerechte Quartiersentwicklung, Einzelhandel und Nahversorgung, siedlungsräumliche Entwicklung, nachhaltige Entwicklung, Chancengleichheit, öffentlichen Raum, Verkehr und Mobilität, Stadtgestalt und Baustruktur, Barrierefreiheit und weitere Aspekte gelegt (BBSR 2016, 10).

Nicht nur inhaltlich, auch im Hinblick auf den Ablauf eines Konzeptes im Rahmen der integrierten Stadtentwicklungsplanung bestehen keine Vorgaben. Dennoch haben sich „[i]n der Praxis [...] bestimmte Abläufe und inhaltliche Bausteine bewährt“ (ebd., 12). Das BBSR legt die bewährten Elemente einer Prozessgestaltung innerhalb ihrer Arbeitshilfe für Kommunen speziell für die integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepte dar. Dennoch merken die Autor*innen an, dass die in der Arbeitshilfe getroffenen Aussagen auch auf weitere integrierte Stadtentwicklungskonzepte bezogen werden können (ebd., 9). Daher wird der Ablauf an dieser Stelle ebenfalls erläutert.

Der Beginn eines integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes geht gemeinhin mit dem Beschluss zur Aufstellung eines ISEK unter Darlegung der Gründe zur Aufstellung einher. Bei den Gründen kann es sich um solche handeln, die im vorangestellten Kapitel bereits als heutige Herausforderungen von Kommunen beleuchtet wurden, wie etwa städtebauliche Missstände, ein mangelndes Wohnungsmarktangebot, wirtschaftliche Einschnitte und Veränderungen sowie ökologische oder verkehrliche Belastungen (ebd., 12). Anschließend folgen Schritte, die die Organisation der späteren Bearbeitung vornehmen, etwa die Verteilung von Zuständigkeiten, mögliche Einbindungen von externen Dienstleistungsunternehmen zur Sicht von außen und die Aufstellung eines Zeitplans (ebd., 12 ff.). Daraufhin findet üblicherweise die Vorbereitung und Organisation der Beteiligung



statt (ebd., 16 f.). Hierbei steht eine frühzeitige, transparente Einbindung von sämtlichen Beteiligten im Vordergrund, sowohl von Bürger*innen und der Öffentlichkeit als auch von verwaltungsinternen Akteur*innen (ebd., 19). Ziel der Beteiligung ist neben der Einbindung der Beteiligten in die inhaltliche Erarbeitung der Planungen die Förderung von „Verständnis, Akzeptanz und Umsetzbarkeit von Zielen und Maßnahmen“ (ebd., 16). Außerdem kann Beteiligung zur Steigerung des sozialen Zusammenhalts und der Identifikation mit dem Ort beitragen und neue „Partnerschaften“ zwischen Bürger*innen, Unternehmen und der Verwaltung initiieren (Eltges et al. 2007, 15 f.). Dabei ist wichtig, dass eine klare Einigung über Möglichkeiten und Grenzen der Planungen stattfindet und eine dezidierte Rollenverteilung vorgenommen wird, auch um keine falschen Erwartungen bei Beteiligten auszulösen (BBSR 2016, 18). Üblicherweise ist der erste Schritt innerhalb der Beteiligung die Kommunikation dieser Rahmenbedingungen der Planung, die Sammlung von ersten Ideen, Daten und Informationen, die für die weitere Planung von Relevanz sind. Erst im Anschluss steht die Festlegung inhaltlicher Ziele und Aufgaben im Vordergrund (ebd., 17 f.).

Parallel zur Vorbereitung und Durchführung des Beteiligungsprozesses erfolgt die inhaltliche Erarbeitung des integrierten Entwicklungskonzeptes. Diese lässt sich meist in vier Bereiche gliedern: Zunächst erfolgt eine Analyse des Bestandes, an welche die Entwicklung von Zielvorstellungen anschließt. Danach werden oftmals Maßnahmen erarbeitet, bevor das Konzept mit der Vorbereitung der Umsetzung schließt (BBSR 2016, 22 ff.). Im folgenden Abschnitt werden die vier Bereiche nach einzelnen, kleinteiligen Arbeitsschritten sowie Merkmalen aufgeschlüsselt und die damit verbundenen Zwecke beschrieben.

1. Thematische Analyse des Bestandes

„Eine Analyse der aktuellen Situation und eine Prognose der zukünftigen Entwicklung bilden den Ausgangspunkt für die inhaltliche Erarbeitung eines ISEK“ (ebd., 22). Die Analyse wird nach Themenschwerpunkten gegliedert. Für die Analyse der einzelnen Themen gilt es, zielführende und sinnvolle Daten und Informationen zu sichten bzw. zu erheben und sich hierbei auf solche zu fokussieren, die einen Nutzen für die weitere Gebietsentwicklung haben. Anschließend folgt auf Basis der Analyse die Aufstellung eines „integrierte[n]“ Stärken-Schwächen-Profils (ebd., 22 f.), in dem die für das Untersuchungsgebiet spezifischen Probleme und Potenziale aufgezeigt werden (Eltges et al. 2007, 15). Mittels der Entwicklung von Szenarien und Prognosen können Entwicklungschancen und -risiken aufgezeigt werden, die anschließend eine Hilfe für die Aufstellung „sinnvoller Ziele, Projekte und Maßnahmen“ (BBSR 2016, 24) leisten können.

2. Entwicklung von Zielvorstellungen

Aus der Bestandsanalyse sowie den Stärken und Schwächen werden Ziele, Handlungsleitlinien oder Leitbilder abgeleitet. Es bietet sich an, für die Zielformulierung eine Bestimmung von Handlungsfeldern – sogenannter Entwicklungsschwerpunkte – vorzunehmen, die gemäß der Analyse die wichtigsten Themen darstellen. Diese können, aber

müssen nicht zwangsläufig deckungsgleich mit den Themenfeldern der Bestandsanalyse sein (ebd., 26). Zudem hat sich in der Praxis die Entwicklung von Hierarchien innerhalb der Ziele bewährt. Für das gesamte Untersuchungsgebiet werden übergreifende Oberziele entwickelt, die mittels weiterer Unterziele innerhalb der Handlungsfelder spezifiziert werden (ebd., 24). Dabei sind Wechselwirkungen zwischen den aufgestellten Unterzielen und eventuell daraus entstehende Zielkonflikte zu berücksichtigen (ebd., 26). Dies hat vor allem vor dem Hintergrund des Anspruchs eines integrierten Konzeptes hohe Priorität. Dazu ist es nicht ausreichend, lediglich verschiedene Themenschwerpunkte im Konzept aufzugreifen und zu beachten (BBSR 2009, 44 u. 53). Zudem werden die Ziele nicht ungeachtet äußerer Einflüsse oder Vorgaben entwickelt. Sie sind an die Vorgaben und Zielvorstellungen übergeordneter Ebenen anzupassen (BBSR 2016, 26).

Das BBSR empfiehlt Kommunen, dass die aufgestellten Ziele möglichst erreichbar (ebd., 16), klar, verbindlich und schlüssig sein sollten, sodass diese eine praktikable Grundlage für die Überprüfung der Ziele im Rahmen der späteren Evaluation und Erfolgskontrolle darstellen (BBSR 2016, 24). Hier ergeben sich jedoch Abweichungen zwischen den Empfehlungen und der tatsächlichen praktischen Umsetzungen, da die Ziele in integrierten Planungskonzepten oftmals bewusst offen gehalten und nicht operationalisiert werden, qualitative Prozesse und Änderungen kaum messbar sind und im Nachgang eines Konzeptes kaum Verbindungen zwischen Ursache und Wirkungen hergestellt werden können. Dies erschwert die Messbarkeit und Erfolgskontrolle (Böttcher 2017, 8). Diese Thematik wird in Abschnitt 3.2 aufgegriffen und ausführlicher behandelt.

3. Erarbeitung von Maßnahmen

Zur Erreichung der Zielvorstellungen werden Maßnahmen entwickelt. Hierbei sind Abstimmungen mit den Stellen vorzunehmen, die an der Umsetzung beteiligt sind (BBSR 2016, 28). Außerdem sollte eine Integration der Maßnahmen schon bestehender „teilräumlicher[r], sektorale[r] und technische[r] Pläne“ (Eltges et al. 2007, 16) stattfinden, damit „Planungen quasi aus einer Hand ermöglicht“ (ebd.) werden. Zeitgleich bedeutet dies eine Optimierung des Ressourceneinsatzes (ebd.). Für jede Einzelmaßnahme ist eine Abschätzung von Wirkung, Aufwand und Zeitbedarf vorzunehmen, um anschließend eine Priorisierung der Maßnahmen durchzuführen, bei der meist eine Einteilung in kurz- und langfristige Maßnahmen erfolgt. Um Synergien und eine höhere Wirksamkeit zu erzeugen, können Einzelmaßnahmen zu Projekten gebündelt werden (BBSR 2016, 27).

4. Vorbereitung der Umsetzung

Die entwickelten Maßnahmen sind in einer Kosten- und Finanzierungsübersicht aufzuführen, in der für jede Einzelmaßnahme eine kurze Beschreibung sowie die zu erwartenden Kosten und die Deckung aufgelistet werden. Auch eine Zuordnung der verantwortlichen Stellen kann hier erneut hilfreich sein. Die Kosten- und Finanzierungsübersicht dient der Übersicht der Posten sowie der Koordination von Investitionen und ist für die Beantragung



von Städtebauförderungsmitteln notwendig (BBSR 2016, 32). Zur erfolgreichen Steuerung ist eine kontinuierliche Fortschreibung nötig (ebd., 33). Zur Erfolgskontrolle der Ziele und Maßnahmen bietet sich ein Monitoring- und Evaluierungsprozess an (Böttcher 2017, 19). Hierzu sind ausführliche Erläuterungen im anschließenden Abschnitt 3.2 zu finden. Mit einer Beschlussfassung verantwortlicher Gremien erhält das Konzept Bindungswirkung (BBSR 2016, 33).

3.1.4 Einordnung der Arbeit

In der Gemeinde Tostedt soll ein Entwicklungskonzept (EK) fortgeschrieben werden (Peper 2019, 4). Anders als bei den bislang aufgezeigten Konzepten wie ISEK oder REK findet die Begrifflichkeit des EK keine dezidierte Betrachtung in der eingängigen Literatur. Dennoch zeigen sich starke Überschneidungen des EKT 2001 insbesondere mit dem ISEK. So entspricht das 2001 formulierte Ziel, das EKT 2001 solle „die Basis für ein koordiniertes planerisches Vorgehen in der Gemeinde Tostedt [...] schaffen“ (Albrecht 2001, 11), der Definition des BBSR, dass es sich bei einem ISEK um ein „gebietsbezogenes Planungs- und Steuerungsinstrument“ (BBSR 2016, 9) handelt. Auch die „problemorientierte Lösungsentwicklung“ (ebd.) findet sich im EKT 2001 wieder, da das Konzept u. a. zur Behebung von spezifischen Problemstellungen aufgestellt wurde (Albrecht 2001, 9). Neben der Lösung von Problemen verschiedener, miteinander verknüpfter Handlungsfelder soll das EKT 2001 einen Leitfaden für die langfristige Ortsentwicklung darstellen (ebd., 11). Dieser langfristige Horizont und Entwicklungsrahmen ist auch für ISEK vorgesehen (BBSR 2016, 9).

Aufgrund dieser deutlichen Überschneidungen wäre es denkbar, dass für das in dieser Arbeit zu entwickelnde Konzept auch der Begriff des ISEK gewählt wird. Hierauf wird jedoch verzichtet und weiterhin der Terminus des „Entwicklungskonzepts“ gemäß des EKT 2001 verwendet, um die Verknüpfung der heutigen Fortschreibung mit dem Ursprungskonzept als zugrundeliegende Arbeit auch sprachlich herzustellen. Das Verständnis über die Eigenschaften und Absichten der Fortschreibung entspricht denen eines ISEK: Unter Berücksichtigung lokaler Besonderheiten und Gegebenheiten stellt die Fortschreibung den zukünftigen planerischen Entwicklungsrahmen für die langfristige Ortsentwicklung der Gemeinde Tostedt dar und verfolgt damit einen strategischen, problemübergreifenden Ansatz unter Bezugnahme auf die örtlichen Interessen und Vorgaben.

3.2 Evaluation

Im vorangestellten Abschnitt ist bereits an einigen Stellen die Bedeutung der Evaluation für Instrumente integrierter Stadtentwicklungsplanung wie Entwicklungskonzepte deutlich geworden. Da „gute Planung und gute Pläne [...] von schlechter Planung und schlechten Plänen unterscheidbar sein [sollten]“ (Böttcher 2017, 7), soll durch Evaluierung der

Erfolg eines Konzepts ermittelt werden (ebd., 19). Doch inwiefern können strategische Entwicklungspläne als erfolgreich bewertet werden und woran lässt sich deren Erfolg messen? Zur Eruierung dieser Fragen werden im folgenden Abschnitt zunächst verschiedene Formen und Absichten der Evaluation vorgestellt, bevor diese im nächsten Schritt auf ihre Anwendbarkeit auf integrierte Stadtentwicklungskonzepte geprüft werden. Dabei zeigt sich, dass dies Schwierigkeiten bereitet, weshalb am Ende des Abschnitts alternative Möglichkeiten der Evaluation aufgezeigt werden.

3.2.1 Formen und Zwecke

„Evaluation wird verstanden als ein Prozess des systematischen Sammelns und Analysierens von Daten bzw. Informationen [...]“ (Rolff 2001, 82 zit. nach Bürger u. Schmid o. J., 3). Sowohl der Prozess des Sammelns als auch die dahinterstehenden Absichten und Ziele können sich jedoch unterscheiden und lassen sich in unterschiedliche Formen und Dimensionen differenzieren. Überwiegend dient die Evaluation der „Bewertung von Programmen, Instrumenten oder Maßnahmen“ (Wiechmann u. Beier 2004, 388). Diese durch Bewertung erlangten Erkenntnisse können der reinen Informationsgewinnung dienen (ebd.). Aber auch darüberhinausgehende Ziele wie die Vorbereitung und Legitimierung von Entscheidungen und Handlungen ist ebenso denkbar wie die Korrektur und Optimierung von vorgenommenen Programmen (ebd.; Böttcher 2017, 82).

Je nach Zweck und Funktion der Evaluation sind verschiedene Formen möglich. So kann etwa hinsichtlich des Zeitpunkts von Evaluation in Ex-ante-Evaluation, On-going-Evaluation und Ex-post-Evaluation unterschieden werden. Eine Ex-ante-Evaluation findet beispielsweise zur Ziel- und Methodenfindung im Vorfeld von Konzepten und Planungen Anwendung (Böttcher 2017, 83). Die On-going-Evaluation wird begleitend zu Planungen eingesetzt, etwa zur „Rückmeldung zu laufenden Prozessen und bisherigen Ergebnissen, um die Entscheidungsfindung während der Durchführung zu unterstützen und korrigierend eingreifen zu können“ (ebd.). Diese Form der Evaluation wird auch formative Evaluation genannt. Die dritte Form, die Ex-post-Evaluation, wird als die klassische Art bezeichnet und nach Abschluss von Interventionen vorgenommen. Sie zielt auf eine zusammenfassende, abschließende Bilanz der Wirkungszusammenhänge ab (Bürger u. Schmid o. J., 4; Wiechmann u. Beier 2004, 388).

Des Weiteren lassen sich Evaluationen hinsichtlich der Stellung des Evaluierenden differenzieren. Wird die Evaluation von einer direkt an der Durchführung einer Maßnahme oder an dem Projekt beteiligten Person übernommen, wird von Selbstevaluation gesprochen. Bei einer internen Evaluation handelt es sich um die Steuerung der Evaluation durch Organisationsmitglieder. Sind die evaluierenden Personen nicht Teil der Organisation, handelt es sich um eine externe Evaluation (Bürger u. Schmid o. J., 4).



Auch klassische Wirkungsanalysen können zur Evaluation durchgeführt werden. Dafür kann etwa eine Einteilung nach Evaluationstypen vorgenommen werden. Es wird unterteilt in den zu leistenden Input, den Throughput, den Output und das Outcome. Input kann als Antrieb oder notwendige Ressourcen für den Start verstanden werden, während Throughput den Prozess oder das Verfahren meint. Als Output werden Ergebnisse verstanden, der Begriff Outcome beschreibt die Auswirkungen. Durch die Untersuchung dieser Schwerpunkte soll ermittelt werden, welche Wirkungen durch welchen Einsatz erzielt werden (Böttcher 2017, 83).

Ein weiteres methodisches Vorgehen ist die Evaluation nach Evaluationsarten. Hierbei wird unterschieden in die Vollzugs-, Wirkungs-, Zielerreichungs- und Effizienzkontrolle, die jeweils aufeinander folgen bzw. aufbauen. Bei der Vollzugskontrolle wird geprüft, inwiefern die geplanten Maßnahmen umgesetzt, sprich vollzogen wurden. Anschließend wird im zweiten Schritt in der Wirkungskontrolle untersucht, welche Wirkungen durch die Umsetzung der Maßnahmen eingetreten sind. In der Zielerreichungskontrolle erfolgt die Prüfung der Erreichung der im Vorhinein gesteckten Ziele durch Umsetzung der aufgestellten Maßnahmen. Im letzten Schritt wird mit der Effizienzkontrolle das Verhältnis von Kosten zu Nutzen abgeschätzt (Wiechmann u. Beier 2004, 388 ff.).

3.2.2 Evaluation von Planung

In den 1960er und 1970er Jahren geht mit dem Verständnis einer rationalen Planung (siehe Abschnitt 3.1.1) auch ein anderes Verständnis von Evaluationen einher. Damals wird Evaluation unter dem Begriff der Wirkungsanalyse gefasst, dessen Ziel die Erfassung von belegbaren Zusammenhänge zwischen Ursache und Wirkung ist (Böttcher 2017, 81 f.). Der Fokus auf die Ermittlung von Wirkungen kommt auch bei den im vorangegangenen Abschnitt vorgestellten Evaluationsverfahren vermehrt auf. Doch der Einsatz solcher Evaluationsformen in der Planung, insbesondere in der integrierten Stadtentwicklungsplanung, birgt Schwierigkeiten, da eine erschwerte Nachvollziehbarkeit von Wirkungen und Ursachen besteht. Hierfür gibt es mehrere Gründe. So ist die vorhandene Datengrundlage für die Evaluation oft fragmentiert und das Vorkommen von quantitativen, messbaren Parametern selten (Böttcher 2017, 8; Wiechmann u. Beier 2004, 387). Außerdem sind die Ziele von strategischen Konzepten meist offen gehalten und damit nicht operationalisierbar, wie bereits im Abschnitt 3.1.3 erläutert. Sie sind zudem mehrheitlich „interpretationsbedürftig und wenig konkret“ (Wiechmann u. Beier 2004, 388). Wiechmann nennt beispielhaft Zielformulierungen wie „sparsamer Umgang mit Fläche“ oder „ausgewogene Siedlungsstruktur“, die wenig konkret sind und „erst im Zuge des weiteren Planungsprozesses eine Konkretisierung“ erfahren (ebd.). Des Weiteren sind die überwiegend qualitativen Zusammenhänge in Planungen häufig sehr vielschichtig und komplex, was die Unterscheidung in Ursachen und Wirkungen weiter verkompliziert und

erschwert (Böttcher 2017, 8). Außerdem führen Planungen oftmals auch zu weiteren, nicht beabsichtigten Wirkungen, die sich kaum erfassen und auf konkrete Auslöser zurückzuführen lassen (Wiechmann u. Beier 2004, 388). Böttcher fasst dies folgendermaßen zusammen: „Die Messbarkeit von nicht-intendierten Wirkungen, prozessbezogenen Effekten und qualitativen Veränderungen erscheint generell eher schwierig“ (Böttcher 2017, 8).

Daher funktionieren auch die eingangs vorgestellten Evaluationsverfahren nur eingeschränkt. So lässt sich zur Evaluation nach den Evaluationstypen Income, Throughput, Output und Outcome kaum definieren, was Throughput und Outcome einer Planung sind (ebd., 84). Auch die Evaluation nach den Evaluationsarten Vollzugs-, Wirkungs-, Zielerreichungs- sowie Effizienzkontrolle kann nicht vollumfänglich angewendet werden. Der erste Schritt, die Vollzugskontrolle, ist vergleichsweise einfach möglich, da die Umsetzung der Maßnahmen prüfbar ist. Die Wirkungskontrolle ist hingegen kaum durchführbar, da nicht einwandfrei belegt werden kann, dass beobachtete Wirkungen auf durchgeführte Maßnahmen zurückzuführen sind. Ein Abgleich zwischen der Situation ohne planerische Eingriffe mit der Situation nach Durchführung dieser Eingriffe ist nicht möglich. Auch die Kontrolle der erreichten Ziele gestaltet sich schwierig, da hier neben den Abschätzungsschwierigkeiten der Maßnahmenwirkungen die Ziele oft nicht oder nur unzureichend operationalisiert sind (Wiechmann u. Beier 2004, 389). Mit der Effizienzkontrolle, die über das Verhältnis von Kosten und Nutzen Auskunft geben soll, ist auch die letzte Stufe der Evaluierung kaum umsetzbar, da im Gegensatz zu den Kosten eines Konzeptes der jeweilige Nutzen nicht beziffert werden kann (ebd., 399).

Wenn nun aufgrund der ausbleibenden Anwendbarkeit großer Teile der klassischen Evaluationsformen zur Evaluation eines Konzeptes der integrierten Stadtentwicklungsplanung einzig im Sinne der Vollzugskontrolle geprüft würde, inwiefern die geplanten Maßnahmen umgesetzt wurden und daran der Erfolg des gesamten Konzeptes gemessen würde, wäre die Evaluation stark verkürzt. So kommt es oftmals vor, dass im Laufe eines Planungs- und Umsetzungsprozesses Ziele und Maßnahmen überdacht und abgeändert oder nicht mit der vorgesehenen Intensität umgesetzt werden (Hutter et al. 2019, 16). Dies kann unterschiedliche Gründe haben. Die Umsetzung beruht zunächst auf Freiwilligkeit und dem Engagement der Beteiligten, welches teilweise eingeschränkt ist, etwa durch „fehlende Einbeziehung der Adressaten bzw. Zielgruppen, unklare Verantwortlichkeiten oder eine unzureichende finanzielle Ausstattung“ (Beier 2009, 83). Auch nicht-zutreffende Prognosen oder fehlende Kooperationsbereitschaft können zu Änderungen oder ausbleibender Umsetzung führen (Mastrop u. Faludi 1997, 61). „Sofern das Ausdruck eines Lernprozesses ist, wäre es unangemessen, automatisch auf ein Scheitern der Planung zu schließen“ (Hutter et al. 2019, 16). Konzepte im Rahmen der integrierten Stadtentwicklungsplanung führen trotzdem zu Veränderungen, auch wenn die eigentlich vorgesehene Umsetzung nicht eingehalten wird (ebd., 17). Außerdem werden



Pläne nicht allein zur Umsetzung von Maßnahmen aufgestellt, so Mastop und Faludi: „To control outcomes is not the only reason for making plans. Plans can be structuring devices which help us to know where we are heading, to guide our present and future actions“ (Mastop u. Faludi 1997, 63).

Die aufgezeigte Argumentation legt nahe, dass die konventionelle Evaluation für integrierte Stadtentwicklungsplanungen nicht ausschließlich angewendet werden kann (ebd., 62). Vielmehr bedarf es Alternativen, die sich von der linearen Betrachtung von Ursache und Wirkung lösen und somit einem heute vermehrt auftretenden Verständnis von Evaluation als permanenter, gemeinsamer Lernprozess entsprechen (Böttcher 2017, 82; Wiechmann u. Beier 2004, 388).

3.2.3 Evaluation von Entwicklungskonzepten

Aufgrund der im vorherigen Abschnitt genannten Schwierigkeiten in der Anwendung der traditionellen Evaluation für integrierte Konzepte bedarf es anderen Herangehensweisen zur Evaluation. Mastop und Faludi benennen die klassische Überprüfung der Überstimmung von Wirklichkeit und Planung als Konformität und plädieren dafür, als weiteres Evaluationsmerkmal die Leistungsfähigkeit eines Konzeptes zu untersuchen. Die Leistungsfähigkeit bemisst sich danach, ob die Akteur*innen der Raumentwicklung Entscheidungen auf Grundlage des Konzeptes treffen und dieses in ihre Überlegungen einbeziehen (Mastop u. Faludi 1997, 66). Das Konzept ist dann erfolgreich, wenn es den Akteur*innen ermöglicht, „nach eigenen Prämissen und unter Ausnutzung von gegebenen Handlungsspielräumen“ zu handeln (Hutter et al. 2019, 16). Auch wenn es zu Abweichungen vom ursprünglichen Plan kommt, kann dennoch von einer positiven Leistungsfähigkeit des Konzeptes gesprochen werden, solange die Abweichung das Konzept aufgreift (ebd.).

Die Operationalisierung dieser Leistungsfähigkeit ist jedoch nicht einfach (ebd., 71). Es bestehen verschiedene Evaluationsmethoden, die den Ansatz der Leistungsfähigkeit aufgreifen und dabei unterschiedlich konkret werden (Böttcher 2017, 85 f.). Im Rahmen dieser Arbeit wird der methodische Ansatz nach Wiechmann und Beier näher betrachtet, da dieser für die Evaluation eines REK entwickelt ist und sich auf andere Konzepte der integrierten Stadtentwicklungsplanung übertragen lässt (Beier 2009, 86). Dies ist aufgrund der inhaltlichen und programmatischen Nähe zu Entwicklungskonzepten von Vorteil. Die Evaluation besteht aus vier zu untersuchenden Gegenständen, den sogenannten Evaluanden (Wiechmann u. Beier 2004, 392):

1. Evaluandum Dokument
2. Evaluandum Prozess
3. Evaluandum Projektergebnis
4. Evaluandum Wahrnehmung und Anwendung

Die Untersuchung des ersten Evaluandums des Dokuments zielt darauf ab, Aussagen zur Konzeptqualität treffen zu können. Mit der Evaluation des Prozesses soll vor allem geprüft werden, inwiefern es durch das Konzept zu einer „Verfestigung des Prozesses“ kommt. Das dritte Evaluandum nimmt die klassische Wirkungsanalyse wieder auf und dient der Aufarbeitung von erreichten Ergebnissen. Im vierten Schritt wird mit der Evaluation der Wahrnehmung und der Anwendung untersucht, inwiefern das Konzept als Entscheidungsgrundlage angewendet wird (ebd., 393). Dies entspricht dem von Mastrop und Faludi entwickelten Prinzip der Leistungsfähigkeit (Beier 2009, 86).

Um eine Bewertung der Evaluanden vornehmen zu können, haben Wiechmann und Beier für jeden der vier Evaluanden Schlüsselkriterien und -indikatoren aufgestellt, die „eine hohe Aussagekraft und damit einen hohen Erklärungswert besitzen“ (Wiechmann u. Beier 2004, 394). Um folgende Schlüsselkriterien handelt es sich (Beier 2009, 87):

Evaluandum	Dokument	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Inwieweit bauen die einzelnen Bestandteile des Konzeptes stringent aufeinander auf? ◦ Sind im Maßnahmenkatalog Projektinformationen enthalten zu: Machbarkeit, Zielvorgaben, Arbeitsschritten, Kosten und Finanzierung, Verantwortliche, Beitrag zu den Zielen und Dauer? ◦ Erfolgt im Konzept eine Priorisierung von vorrangigen Projekten?
	Prozess	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Wie hoch ist der Grad der Selbstbindung der regionalen Akteure? ◦ Tagen die Lenkungsgruppe und die Arbeits- bzw. Projektgruppen regelmäßig? ◦ Was ist der Eigenanteil der Gebietskörperschaften am Budget / Jahr?
	Projekt-ergebnisse	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Welche Projektergebnisse wurden erzielt? ◦ Werden Projekt- und Maßnahmenkataloge (einschließlich Priorisierungen) aktualisiert bzw. fortgeschrieben?
	Wahrnehmung und Anwendung	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Wie ist die Wahrnehmung durch die Öffentlichkeit? (Internetzugriffe, Wettbewerbsbeiträge, Anzahl der Zeitungsartikel, Lokalfernsehen usw.) ◦ Wurde das Konzept bei nachfolgenden wichtigen Entscheidungen berücksichtigt? Inwiefern wurde das Konzept z. B. bei zeitlich nachfolgenden Planungsgrundlagen beachtet?

Tabelle 2: Schlüsselkriterien und -indikatoren zur Evaluierung von regionalen Entwicklungskonzepten

Mit diesem Evaluationsansatz von Wiechmann und Beier wird ein integriertes Konzept dann als erfolgreich eingeschätzt, „[...] wenn [es] in nachfolgenden Entscheidungen der regionalen Akteure [...] eine wichtige Rolle gespielt hat und die darin enthaltenen



Aussagen für den Entscheidungsprozess herangezogen wurden“ (Beier 2009, 86). Für die Anwendung ist jedoch zu berücksichtigen, dass der Kriterienkatalog eine Orientierung zur Verdeutlichung der wichtigsten zu untersuchenden Punkte darstellt, „[...] wobei es aus arbeitstechnischen wie auch methodischen Gründen nicht gelingen wird, in allen Fällen den kompletten Satz zu ermitteln“ (Wiechmann u. Beier, 2004, 932).

PRAXIS- BEZOGENE GRUNDLAGEN





Neben dem dargestellten Thema der Theorie und Evaluation von Entwicklungskonzepten beschäftigt sich diese Thesis vor allem mit der praktischen Erstellung bzw. Fortschreibung solcher Konzepte in Bezug auf den spezifischen Anwendungsfall der Fortschreibung des Entwicklungskonzeptes Tostedt. Für die Umsetzung bedarf es als Basis für das weitere Vorgehen fallbezogener, grundlegender Informationen über die vorliegende Situation, die in diesem Abschnitt zusammengetragen werden. Das schließt über allgemeine Informationen zur Gemeinde Tostedt selbst hinaus insbesondere Faktoren mit Einfluss auf ihre Planung ein. Dazu zählen direkte und administrativ übergeordnete Regelwerke bzw. Konzepte, die Grenzen für die Gemeindeplanung setzen und steuernd darauf einwirken, genauso wie ein Überblick über die Bevölkerung hinsichtlich ihrer Struktur und ihrer vergangenen sowie zukünftig möglichen Entwicklung, an denen sich die Planung orientieren sollte.

4.1 Grundlagen zur Gemeinde Tostedt

Dieser Abschnitt soll einen ersten Überblick über die wichtigsten Aspekte der Gemeinde Tostedt liefern. Tiefergehende Informationen werden im Bedarfsfall in der Analyse (siehe Abschnitt 5.2) herangezogen und dort ausführlicher behandelt. Tostedt ist Mitgliedsgemeinde der gleichnamigen Samtgemeinde. Um Missverständnisse aufgrund der Namensgleichheit zu vermeiden, wird festgelegt, dass sich im Rahmen dieser Arbeit die alleinige Nennung des Namens „Tostedt“ immer auf die Gemeinde bezieht. Bei Verweisen auf die Samtgemeinde wird dies immer durch die zusätzliche Nennung der Verwaltungsebene „Samtgemeinde“ oder des vorangestellten Kürzels „SG“ verdeutlicht.

Großräumlich liegt Tostedt in der Samtgemeinde Tostedt (SG Tostedt), die zum an der Grenze zu Hamburg gelegenen Landkreis Harburg (LK Harburg) im Bundesland Niedersachsen gehört (siehe Abbildung 1, S. 46). Es grenzt südwestlich an die Gemeinde Buchholz in der Nordheide und ist ansonsten umgeben von den acht samtgemeinde-zugehörigen Gemeinden Dohren, Handeloh, Heidenau, Kakenstorf, Königsmoor, Otter, Welle und Wistedt (siehe Abbildung 2, S. 47) (BKG 2020). Selbst besteht Tostedt aus den Orten Tostedt, Todtglüsing, Langeloh, Neddernhof, Wüstenhöfen und den Gehöften Dreihausen und Tiefenbruch (Kurz 2019, 3). Von diesen Gemeindeteilen bilden Tostedt und Todtglüsing den hauptsächlichen, zusammenhängenden Siedlungsbereich, die anderen Ortsteile befinden sich jeweils in gewissem räumlichem Abstand dazu in den Randbereichen des Gemeindegebiets und beinhalten z. T. nur wenige Wohnhäuser. Durch die Lage im Südwesten des LK Harburg gehört die Gemeinde zur Metropolregion Hamburg und liegt auf einer von mehreren Siedlungsentwicklungsachsen, die von der Metropolregion entlang der Hauptachsen des Schienenpersonennahverkehrs definiert sind (SG Tostedt 2017, 8; LK Harburg 2019 a, 28). Das gibt auch schon einen Hinweis auf die – zumindest schienengebundene – Erschließung Tostedts. Die Gemeinde ist an das Schienennetz angeschlossen und bildet einen Halt auf der Bahnverbindung zwischen

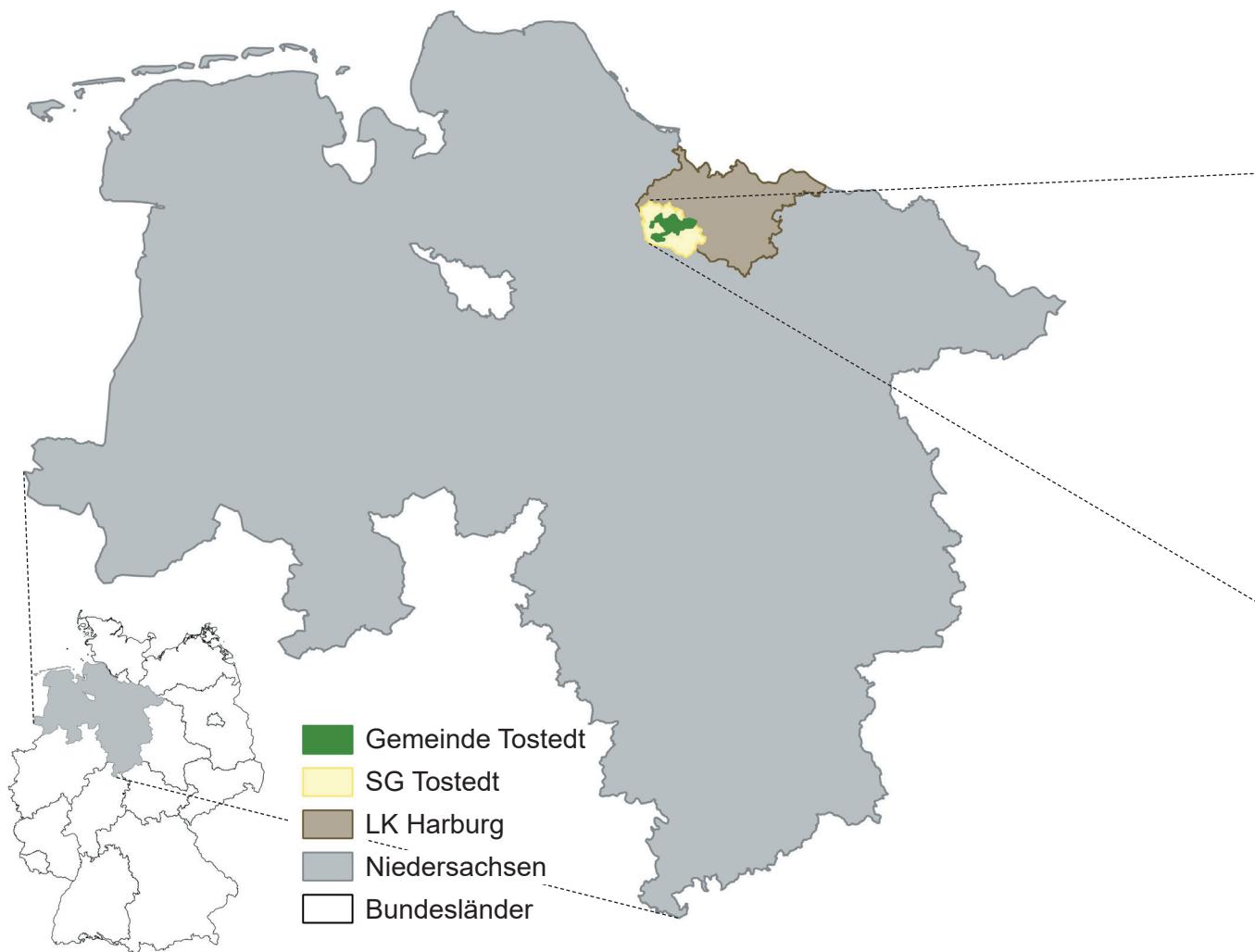


Abb. 1: Verortung der Gemeinde Tostedt

Hamburg und Bremen (Gemeinde Tostedt 2019, 1). Der Bahnhof liegt im südlichen Teil des Siedlungsgebiets. Straßenverkehrlich besteht mit den Kreisstraßen K 15 und K 57, der Landesstraße L 141 und den Bundesstraßen B 3 und B 75 ebenfalls eine gute Anbindung. Die K 15, die L 141, und die zwei Bundesstraßen sind Zubringer zur Autobahn A 1, wobei die B 3 außerhalb der Hauptsiedlungsfläche verläuft, die anderen drei Straßen dagegen direkt durch das Geschäftszentrum (siehe Abbildung 3, S. 48) (SG Tostedt 2015 a, 37). Dieses Zentrum befindet sich jedoch nicht zentral im Siedlungsgebiet, sondern im nordwestlichen Bereich davon und damit etwa zwei bis zweieinhalb Kilometer Wegstrecke vom Bahnhof entfernt.

Innerhalb der Samtgemeinde, welche die acht weiteren, genannten Mitgliedsgemeinden einschließt, ist Tostedt der Hauptort und somit Sitz der Samtgemeindeverwaltung (Gemeinde Tostedt 2019, 1 u. 6). Darüber hinaus ist es nach dem Regionalen Raumordnungsprogramm 2025 (RROP) des LK Harburg als Grundzentrum klassifiziert, wodurch ihm weitere Aufgaben wie die Sicherung und Entwicklung zentralörtlicher Einrichtungen zur Deckung des allgemeinen Grundbedarfs zukommen und es als zentrales Siedlungsgebiet festgelegt

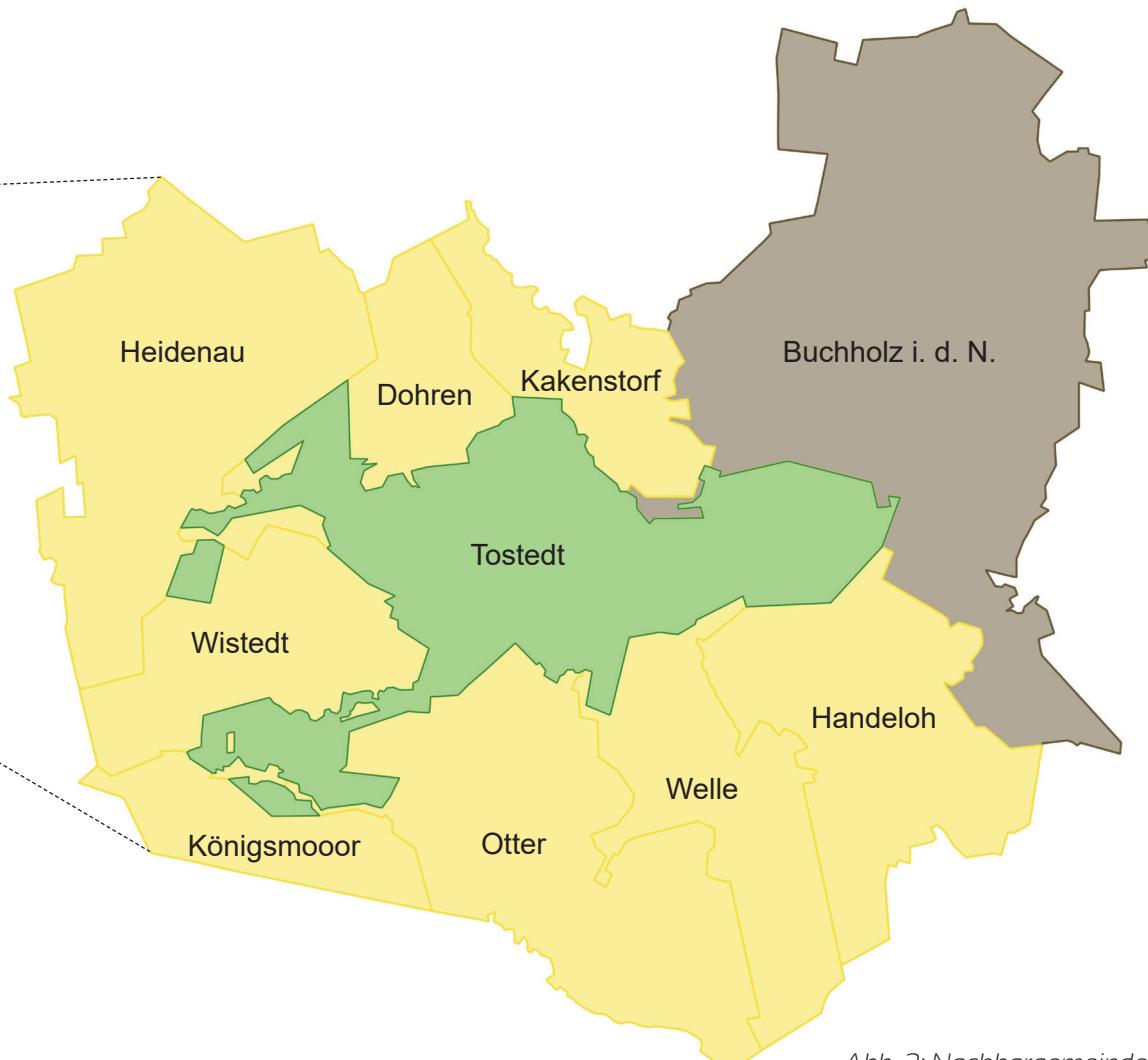


Abb. 2: Nachbargemeinden

ist (LK Harburg 2019 b, 16 f.). Dadurch ergibt sich für die Gemeinde eine besondere Bedeutung als Versorgungszentrum für die Samtgemeinde.

Bezüglich der Bevölkerungsstatistik bestehen verschiedene Quellen, die teilweise unterschiedliche Werte angeben, worauf in Abschnitt 4.2.3 näher eingegangen wird. Laut Melderegister zum Stichtag 31.08.2019 leben 14.203 Einwohner*innen in Tostedt, nach Angaben des Landesamtes für Statistik Niedersachsen (LSN) sind es zum Stichtag 31.12.2019 nur 13.818 Einwohner*innen (Kurz 2019, 3; LSN 2020 a). Damit leben in der Gemeinde mehr als die Hälfte (ca. 52 %) der Bevölkerung der Samtgemeinde (26.608) und etwa 4 % der Gesamtbevölkerung des LK Harburg (346.080). Das macht Tostedt nach der selbstständigen Gemeinde Seevetal, der Stadt Buchholz i. d. N., der Kreisstadt Winsen / Luhe und der Gemeinde Neu Wulmstorf zur fünftgrößten Gemeinde im Landkreis (LSN 2020 a).

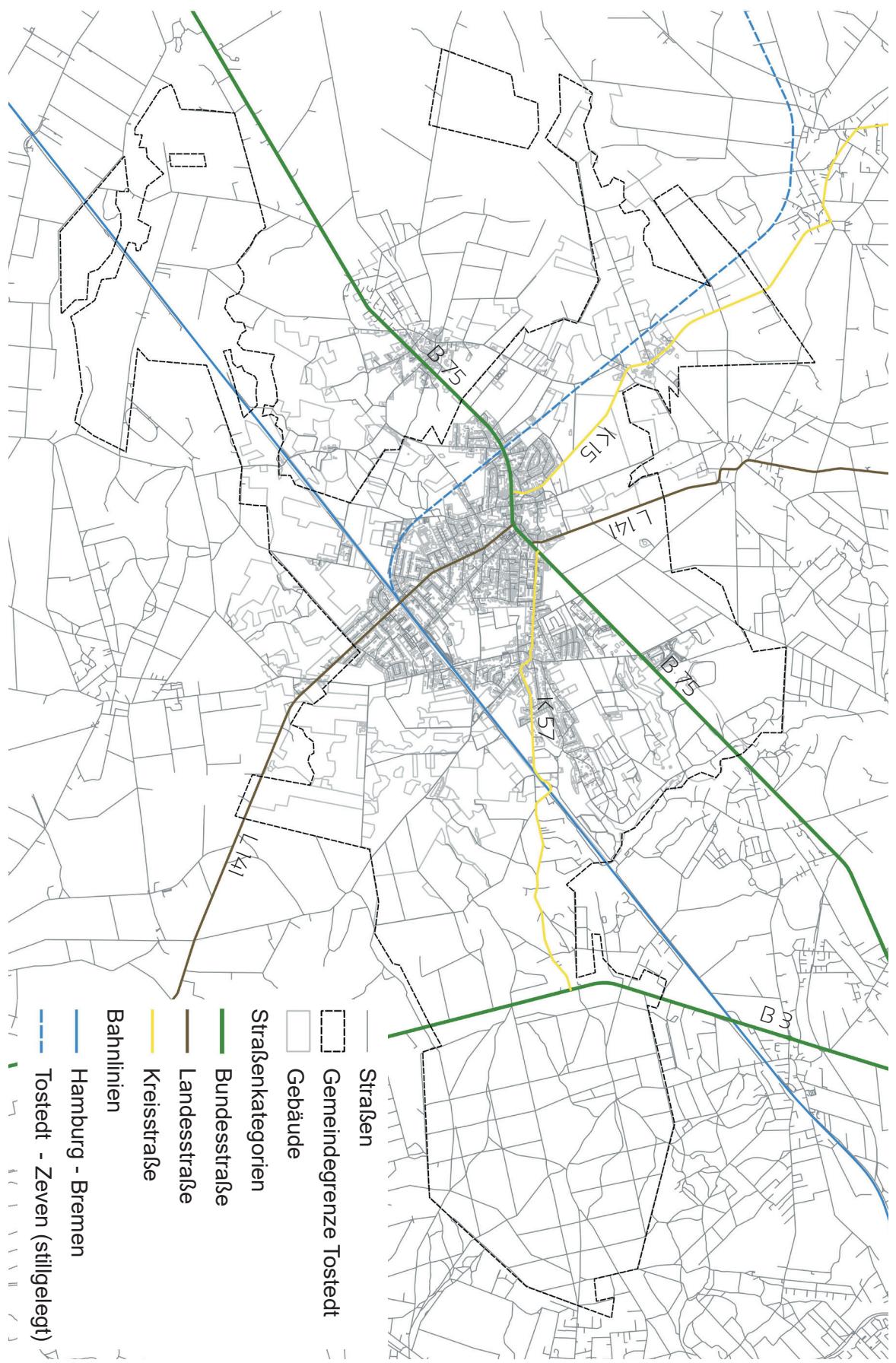


Abb. 3: Haupterschließungsstrecken und Straßenkategorien



4.2 Planungsrelevante Grundlagen

Aufbauend auf die einführenden Informationen zu Tostedt werden in diesem Abschnitt die Faktoren aufgeführt, die sich auf die Planung der Gemeinde auswirken. Aufgrund der Vielzahl an bestehenden Konzepten, Plänen und Gesetzen erfolgt eine Unterteilung in diejenigen Planwerke, die konkret von der oder für die Gemeinde aufgestellt sind und solche, deren Ursprung auf höheren administrativen Ebenen liegt und die durch Regelungen, Vorgaben oder Handlungsempfehlungen die Planung auf Gemeindeebene mitbestimmen. Als letztes wird die Bevölkerungsstatistik untersucht, die vom Grundsatz her den größten Einfluss auf die Planung nimmt oder nehmen sollte, da von ihr wesentlich abhängig ist, in welchen Bereichen Planung und Anpassung erforderlich ist und in welche Richtung dies zu erfolgen ist.

4.2.1 Bestehende direkte Planwerke

Diese Arbeit beschäftigt sich mit den konkreten Gegebenheiten und praktischen Planungen einer bestimmten Gemeinde – der Gemeinde Tostedt –, für die bereits in der Vergangenheit Pläne und Konzepte aufgestellt wurden. Diese direkt auf die Gemeinde bezogenen Planwerke gilt es in der Erarbeitung eines aktualisierten Konzeptes zu berücksichtigen. Da es im Ergebnis dieser Arbeit um die Fortschreibung des bestehenden EKT 2001 geht, bildet genau dieses Konzept die Grundlage für alles. Somit sollen dessen Inhalte in diesem Abschnitt als erstes betrachtet werden. Zusätzlich dazu sind die in den darauffolgenden Jahren aufgestellten Pläne und Konzepte, die teilweise in direkter Verbindung zum EKT 2001 stehen oder darauf aufbauen, von Bedeutung für die Fortschreibung. Denn sie können als Informationsquelle für spezielle Einzelthemen dienen und enthalten teilweise Vorgaben und Entscheidungen für die zukünftige Planung der Gemeinde, die in der Konzeptfortschreibung zu berücksichtigen sind. Als direkte, gemeindebezogene Planwerke werden ihre wesentlichen Inhalte daher ebenfalls beleuchtet und in der Reihenfolge ihrer Veröffentlichung entsprechend der nebenstehenden Auflistung erläutert.

Entwicklungskonzept Tostedt (2001)
Verkehrsentwicklungsplan (2004)
Integriertes städtisches Entwicklungskonzept für die Ortskernentwicklung Tostedt (2007)
Fortschreibung des Entwicklungskonzeptes Tostedt / Einzelhandelsentwicklung (2012)
Radverkehrskonzept (2015)
Einzelhandels- und Zentrenkonzept (2016)
Lärmaktionsplan [Entwurf] (2019)

Tabelle 3: Liste direkter Planwerke

Das EKT 2001 beinhaltet eine analytische Bestandsaufnahme der damaligen Situation der Gemeinde in Hinblick auf Themen wie bauliche Entwicklung, Siedlungsstruktur, Bevölkerung, Soziale Infrastruktur, Verkehr, das Ortszentrum,

Entwicklungs-
konzept Tostedt

Wirtschaft oder Grünstruktur. Die Ergebnisse daraus spielen an dieser Stelle noch keine große Rolle, werden aber im Rahmen der aktuellen Analyse in Abschnitt 5.2 für einen Situationsvergleich zwischen früher und heute herangezogen. Ein Blick auf das enthaltene Stärken-Schwächen-Profil der Gemeinde kann zumindest einen ersten Eindruck der relevanten Aspekte verschaffen. Als Stärken führt der Autor Christian Albrecht innerörtliche Grün- und Freiflächen, eine gute verkehrliche Anbindung sowohl in Bezug auf motorisierten Individualverkehr (MIV) als auch auf öffentlichen Verkehr (ÖV), eine gute Versorgung mit sozialen Einrichtungen, den erhaltenen historischen Ortskernbereich sowie die vorhandenen Flächenreserven zur weiteren Siedlungsentwicklung an (Albrecht 2001, 74 f.). Zu den Schwächen zählen dagegen eine hohe Verkehrsbelastung – vor allem auf der durch das Zentrum verlaufenden B 75 –, eine fehlende aktive Gewerbeentwicklung, die zusätzlich durch fehlende Verfügungsmacht über Grundstücke und anhaltende private Bodenspekulationen erschwert wird, eine begrenzte Zugänglichkeit und geringe Aufenthaltsqualität des Ortszentrums, wenig attraktiv gestaltete Wohngebiete sowie Schwierigkeiten hinsichtlich des Images und der Außendarstellung der Gemeinde (ebd., 76 f.).

Wichtiger für die Berücksichtigung bestehender Planwerke sind die im Konzept entwickelten Ziele und Maßnahmen, die als Leitlinien und Handlungsempfehlungen Einfluss auf die Planung haben. Diese sind ebenfalls nach Themenbereichen gegliedert: Gesamtort, Siedlungsentwicklung und Wohnen, Verkehr, Wirtschaft, Zentrumsentwicklung, Grünentwicklung sowie Freizeit, Kultur und soziale Infrastruktur. Auch die Ziele werden im Analyseabschnitt im Zuge eines Abgleichs ihrer Erreichung ausführlicher untersucht und dargestellt (siehe Abschnitt 5.2). Hier soll vor allem ein erster Überblick über die Zielrichtungen und -hierarchien gegeben werden. Dazu kann festgehalten werden, dass im EKT 2001 keine hierarchischen Unterschiede der verschiedenen Ziele formuliert werden. Dennoch ist erkennbar, dass einige Ziele zur Erreichung anderer beitragen und ihnen somit untergeordnet werden können. So kann das im Bereich Siedlungsentwicklung und Wohnen aufgeführte Ziel der Erhaltung des dörflichen Charakters als übergeordnetes Ziel identifiziert werden, zu dessen Erreichung die weiteren Ziele Qualität vor Quantität, keine großen und städtisch anmutenden Baustrukturen, Spielplätze in neuen Wohngebieten sowie strassenunabhängige Fuß- und Radwege zur Erschließung einen Beitrag leisten können. Ein weiteres siedlungsentwicklungsbezogenes Ziel ist die Orientierung an ökologischen Kriterien wie alternative Energiequellen, sparsamer Umgang mit Grund und Boden oder nachhaltige Weiterentwicklung bestehender Siedlungen (ebd., 80). Im Verkehrsbereich steht die Reduzierung des MIV – vor allem im Gemeindezentrum – im Vordergrund, die durch Anlage von Fuß- und Radwegen, Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) oder den Bau einer nördlichen Umgehungsstraße zur verkehrlichen Entlastung des Zentrums erreicht werden soll. Darüber hinaus soll die Optimierung der Verkehrsführung in den zentralen Ortsbereichen und eine bessere Integration von Parkplätzen in umgebende



Strukturen angestrebt werden (ebd., 81). Bei den wirtschaftlichen Zielen steht die Reduzierung von Pendlerzahlen im Fokus. Dem kann das Ziel der langfristigen Steigerung der Anzahl von Arbeitsplätzen untergeordnet werden, für das wiederum die Ansiedlung von produzierendem Gewerbe sowie die dazu beitragende Entwicklung von Profilen für Gewerbestandorte und die Weiterentwicklung des Gewerbegebiets Zinnhütte förderlich sein sollen. Grundlegend sollen bestehende Gewerbeflächen vor Neuausweisung von Gewerbegebieten genutzt werden (ebd.). In Bezug auf das Zentrum geht es in erster Linie um dessen Aufwertung als attraktiver Einkaufsstandort durch die Verfolgung der Unterziele des Erhalts historischer Bausubstanz und räumlicher Gefüge, der Einbeziehung des historischen Ortskerns sowie der Konzentration des Einzelhandels, der Verbesserung gravierender Mängel und der Ausweitung des kulturellen Angebots im Zentrumsbereich (ebd., 81 f.). Das übergeordnete Ziel für die Grünentwicklung ist die Sicherung, Entwicklung und Verbesserung der Qualitäten von Natur und Landschaft in und um Tostedt. Dies soll durch die weiteren konkreteren Ziele der Schaffung eines Parks im historischen Ortskern, der Verbesserung von Qualität und Zugänglichkeit innerörtlicher Grünflächen, der Vernetzung innerörtlicher Grünflächen miteinander und mit der Landschaft sowie der Integration neuer Bauflächen in dieses Vernetzungskonzept und der Schaffung gemeinschaftlich nutzbarer Grün- und Erholungsflächen in neuen Siedlungen unterstützt werden. Darüber hinaus wird die Orientierung an den Entwicklungszielen des Landschaftsplans – auf deren aktuelle Fassung in Abschnitt 4.2.2 zu den übergeordneten Planwerken näher eingegangen wird – als grundlegendes Ziel für die Grünentwicklung festgelegt. Für das Thema Freizeit, Kultur und soziale Infrastruktur ist das Hauptziel ein breit gefächertes Angebot im Freizeitbereich. Damit verbunden sind die Ziele der Schaffung von Angeboten für Jugendliche, der Unterstützung privater Initiativen und der Realisierung eines Badeparks. Alle genannten Ziele sollen zur Erreichung eines Leitziel für den Gesamtort im Sinne einer Vision für die Gemeinde beitragen, die Tostedt als Gemeinde mit städtischen Lebensqualitäten im Grünen charakterisiert. Zur Konkretisierung, wie die Gemeinde die jeweiligen Ziele erreichen kann, beinhaltet das EKT 2001 auch eine Liste an Maßnahmen. Eine genauere Betrachtung dieser Maßnahmen geht aufgrund ihrer Vielzahl über eine Aufarbeitung von Grundlagen hinaus und führt in der Gesamtarbeit zu einer Wiederholung, da sie in der Analyse hinsichtlich ihrer Umsetzung detailliert überprüft werden (siehe Abschnitt 5.2). Deshalb wird hier auf ihre Auflistung verzichtet.

Der Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahr 2004 ist eine Fortschreibung des 1994 aufgestellten Vorgängerplans. Das Ziel der Fortschreibung ist die Darstellung der Verkehrssituation und der verkehrlichen Wirkung verschiedener Planungsmaßnahmen, die als Grundlage für Gemeindeentwicklung und Bauleitplanung vor dem Hintergrund des seit 1993 steigenden Verkehrsaufkommens in der Gemeinde dienen soll. Im Vordergrund steht die Überprüfung von zwei Szenarien hinsichtlich der Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung für die Bahnhofstraße und Poststraße

Verkehrsentwicklungsplan

im Anschlussbereich an die B 75 (Knoche u. Müller 2004, 2). Szenario 1 beinhaltet dabei lediglich die Einbahnstraßenregelung allein, in Szenario 2 kommt ergänzend die Einrichtung einer kleinen Umgehungsstraße im Norden der Gemeinde Tostedt hinzu, die den Durchgangsverkehr auf der B 75 aufnehmen soll. Aufbauend auf eine Verkehrsanalyse zur Untersuchung von Verkehrsaufkommen, -spitzen und -beziehungen für das Jahr 2003 sowie auf eine Verkehrsprognose mit dem Zieljahr 2015 kommt der Plan zu dem Schluss, dass die geplante Regelung in Szenario 1 zur Entlastung der Bahnhofstraße führen kann, jedoch auf Kosten einer Verlagerung des Verkehrs auf die Poststraße und andere umliegende Straßen. Zusätzlich sind durch veränderte Belastungen Anpassungen an den Knotenpunkten erforderlich (ebd., 9). In Szenario 2 ergibt sich auch eine Entlastung der B 75 um etwa ein Drittel der täglichen Anzahl an Kfz (ebd., 9 f.). Über diese Ergebnisse hinaus enthält der Verkehrsentwicklungsplan keine konkreten Ziele für die weitere Planung, die für die Fortschreibung des EKT 2001 berücksichtigt werden müssen. Das abschließende Resultat, dass beide Maßnahmen – sowohl die Einbahnstraßenregelung als auch die Umgehungsstraße – umgesetzt werden sollten, um eine Verbesserung der Verkehrssituation in der Gemeinde herbeizuführen, ist lediglich eine Empfehlung der Autoren und kann in die Überlegungen zum Konzept mit einbezogen werden, bildet jedoch keine planerische Vorgabe (ebd., 12 f.).

Im Gegensatz dazu gibt das 2007 aufgestellte integrierte städtische Entwicklungskonzept für die Ortskernentwicklung Tostedt einige feste Ziele für die Planung vor. Es dient dem Zweck, allgemeine Grundlagen aus den bis dahin bestehenden Konzepten aufzugreifen und so zu konkretisieren, dass eine Umsetzung erfolgen kann. Somit kommen auch einzelne Gesichtspunkte aus dem EKT 2001 vor. Da es vor allem um die Entwicklung des Ortskerns geht, gibt das Konzept zunächst den Geltungsbereich vor, der sich ganz grob nördlich der Straße Unter den Linden zwischen der Heidenauer Straße und Am Sande befindet und sich nach Norden bis zum Schwarzen Weg erstreckt (Gemeinde Tostedt 2007, 4). Die genaue Abgrenzung zeigt die Kartendarstellung in Anhang II. Diese Gebietsabgrenzung kann auch für die Fortschreibung und zukünftige Planungen als Definition des Ortskerns herangezogen werden. Über diese Vorgabe hinaus liefert das Ortskernentwicklungskonzept kaum weitere Aspekte, die bei der Erarbeitung von Planungszielen in dieser Arbeit relevant sind. Der überwiegende Teil der aufgeführten Ziele ist bereits erreicht und entsprechende Maßnahmen umgesetzt. Als offene Punkte bleiben vor allem der Bau einer Umgehungsstraße und die Umgestaltung der Töstewiesen als öffentlich nutzbare Grünfläche (ebd., 27 f.). Für die Fortschreibung des EKT 2001 können dies aufgrund des hohen Konkretisierungsgrads lediglich Denkanstöße sein. Denn es liegt nicht im primären Aufgabenspektrum des Entwicklungskonzepts spezifische Umsetzungsvorschläge zu machen, sondern langfristige, übergeordnete Ziele als Entscheidungsgrundlage oder allgemeine Handlungsempfehlungen für die Planung zu formulieren. Es wird im Konzept zur Ortskernentwicklung jedoch auch von einem Leitbild



gesprochen, das sich auf das Image von Tostedt als familienfreundliche Gemeinde bezieht. Zwar wird beschrieben, dass sich dieses Image auf die drei Säulen Wirtschaft, Tourismus und Familienfreundlichkeit stützt, in der näheren Ausführungen zu diesen Säulen wird aber nicht genauer beschrieben, inwiefern sich das Leitbild auf Planungsentscheidungen auswirken soll (ebd., 28 ff.). Außerdem stellt sich die Frage, ob das im EKT 2001 aufgestellte Leitbild der Gemeinde mit städtischen Lebensqualitäten im Grünen, dessen Wirkung auf Planungsentscheidungen auch nicht spezifischer ausgeführt sind, damit nicht mehr gilt bzw. ersetzt wird. Beide Leitbilder werden in ihren jeweiligen Veröffentlichungen jeweils nur am Rande erwähnt und wenig konkret erläutert, womit ihre Fähigkeit, Planungen zu leiten eher eingeschränkt ist. Auch aus anderen Quellen gibt es keine Hinweise auf ein aktuelles Leitbild, das von der Gemeinde konsequent verfolgt wird.

So wie das integrierte Konzept für die Ortskernentwicklung einzelne Aspekte des EKT 2001 herausgreift und vertieft, tut es auch die Fortschreibung des Entwicklungskonzeptes

Fortschreibung EKT 2001 in Bezug auf Einzelhandelsentwicklung

Tostedt in Bezug auf die Einzelhandelsentwicklung aus dem Jahr 2012. Hintergrund dabei ist die Überprüfung der im Entwicklungskonzept erarbeiteten Leitlinien und Handlungsempfehlungen mit Fokus auf die Entwicklung des Einzelhandels und dem Ziel, sie auf ihre Aktualität zu überprüfen. Die Schlussfolgerungen daraus ergeben, dass die Ansiedelung von weiterem großflächigen Einzelhandel nicht sinnvoll ist, da weitere Einzelhandelsbetriebe in großem Maßstab nicht zu einem Anstieg des Kaufkraftvolumens führen, sondern lediglich die Verlagerung von Umsätzen innerhalb der Gemeinde zur Folge haben. Nur mittels Ausbau der Arbeitsplätze am Ort und Verringerung der hohen Pendelsalden kann eine höhere Einzelhandelszentralität erreicht werden (Machule u. Usadel 2012, 21). Damit wird eine Verknüpfung zu einem nicht direkt einzelhandelsbezogenen Thema hergestellt, das bereits im EKT 2001 als Problemlage beschrieben ist. Als ebenso schwierig wird die Nahversorgung des Ortsteils Todtglüsing beschrieben, wohingegen der Ortsteil Tostedt als in der Fläche gut versorgt charakterisiert wird (ebd.). Positiv fallen die Umsetzungen von Maßnahmen aus dem Konzept zur Ortskernentwicklung auf, die zu einer Stärkung des Ortskerns beitragen. Es bestehen dennoch Optimierungspotenziale in Bezug auf Aufenthaltsqualität, Gestaltung und Warenangebote sowie bei der Qualifizierung von Standorten (ebd., 22 f.). Die Ziele des EKT 2001 haben also nach dem Stand dieser ersten Teilstudie weiterhin Gültigkeit und sollten weiterverfolgt werden. Trotz umgesetzter Maßnahmen ergeben sich somit auch nach 10 Jahren keine wesentlichen Änderungen an den festgelegten Zielen im Einzelhandelsbereich.

Seit 2015 gibt es zusätzlich zum genannten Verkehrsentwicklungsplan auch ein Radverkehrskonzept, das einen spezifischen Teil des Themas Verkehr aus dem EKT 2001 vertieft. Das vom Fachbereich Bauen und Planung der Samtgemeinde Tostedt erstellte Konzept formuliert in seinem Ergebnis Leitgedanken und Ziele zur Angleichung des Stellenwerts des Fahrrads an den des Autos, Anpassungen des Radwegenetzes

Radverkehrs-konzept

und Sofortmaßnahmen zur Verbesserung der Situation für Radfahrer*innen. Diese stützen sich auf eine umfangreiche Untersuchung der Netzgrundlagen, der Unfallstatistik und des Schulradverkehrs sowie auf Bestandsaufnahmen zu wichtigen Straßen für den Radverkehr, Radfernwegennetzverbindungen und Fahrradabstellanlagen. Eine der wichtigsten Erkenntnisse hieraus ist, dass sich die übergreifende Umsetzung eines einheitlichen Konzepts für den Radverkehr aufgrund der Zuständigkeit unterschiedlicher Baulastträger für die verschiedenen Straßentypen im Gemeindegebiet als schwierig erweist (SG Tostedt 2015 a, 35 u. 49). Darauf aufbauend wird deutlich, dass es sich bei den Straßen, die in der Verantwortung der Gemeinde liegen, vorwiegend um Tempo 30-Zonen handelt, auf denen die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr sinnvoll möglich ist. Auf den meisten Gemeindestraßen besteht somit kein Bedarf für bauliche Radverkehrsanlagen (ebd., 38). Aus diesem Grund sind als Ziele festgelegt, Fahrräder als Fahrzeug auf die Straße zu bringen und soweit möglich und zulässig benutzungspflichtige Radwege aufzuheben (ebd., 110). Für die Aufhebung der Benutzungspflicht vieler Radwege werden abhängig von der Situation vor Ort verschiedene Gründe angeführt wie die Nicht-Einhaltung von Regelbreiten oder Gefährdungslagen durch eine Vielzahl an Einmündungen, Ein- und Ausfahrten (ebd., 51 f.). Weitere Ziele zur Veränderung der Wahrnehmung von Fahrradfahrer*innen als gleichberechtigte Teilnehmer*innen im Straßenverkehr sind die Öffnung von Einbahnstraßen für Fahrräder, die Unterstützung der Vernetzung von Verkehrsmitteln im Umweltverbund, die Reduzierung der Fahrradunfälle mit Pkw und die Berücksichtigung der Belange von Fahrradfahrer*innen bei der Planung öffentlicher Grün- und Freiflächen. Darüber hinaus sind Leitgedanken zu Abstellmöglichkeiten formuliert wie die Nutzung zertifizierter diebstahlsicherer Anlehnbügel bei der Errichtung von Abstellanlagen sowie die Herstellung einer ausreichenden Anzahl Einstellplätze in direkter Nähe von Ein- und Ausgängen beim Bau öffentlicher Gebäude. In Bezug auf das Wegenetz soll ein Grundnetz für den Radverkehr festgelegt, die Schaffung von Wegeverbindungen abseits von Pkw-Straßen berücksichtigt und für den Erhalt gemeinsamer Geh- und Radwege entlang übergeordneter Straßenkategorien gesorgt werden. Die sonstigen Leitgedanken beziehen sich auf den schulischen und touristischen Radverkehr. Dazu zählt die Gewährleistung verkehrssicherer Streckenführungen für Radschulwege, die Aufwertung der touristischen Radwege sowie eine einheitliche Wegweisung (ebd., 110 f.). Aus den einzelnen Zielen werden im Konzept auch schon konkretere Sofortmaßnahmen abgeleitet und weitere Empfehlungen für Projekte zum Radverkehr gegeben. Bei den Maßnahmen handelt es sich vor allem um Anbringung von Beschilderung oder bauliche Maßnahmen zur Verbesserung kleinerer Mängel, meist im Rahmen der baulichen Unterhaltung (ebd., 120 ff.). Die aufgeführten Projektvorschläge gehen auf unterschiedliche Aspekte ein. Sie reichen von Öffentlichkeitsarbeit zu Diebstahlprävention, Übersichtskarten überregionaler Radwege und Teilnahme an überregionalen Programmen wie Stadtradeln über vorbereitende Maßnahmen zum Monitoring und Durchführung des Monitorings durch



einen Arbeitskreis bis hin zur Mitgliedschaft der Gemeinde in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen (ebd., 123). Über die Leitgedanken, Maßnahmen und Projektempfehlungen hinaus beinhaltet das Radverkehrskonzept eine Darstellung des Radverkehrsnetzes, das die Hauptachsen für den Radverkehr in der Gemeinde festlegt (siehe Abbildung 4) (ebd., 115). Diese kann für die Fortschreibung des EKT 2001 wichtig und hilfreich sein.

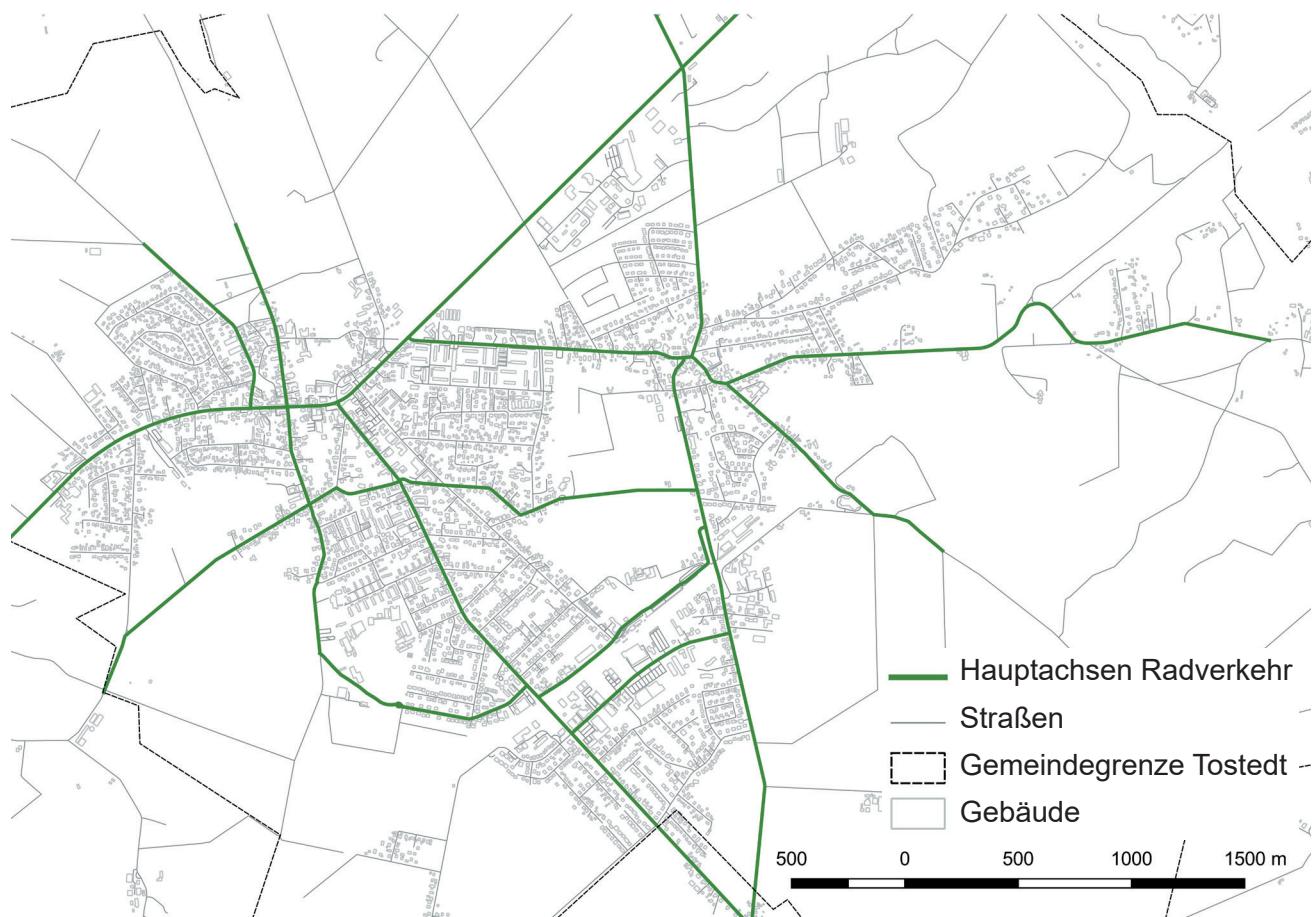


Abb. 4: Hauptachsen des Radverkehrs gem. Radverkehrskonzept

Das 2016 von der BBE Handelsberatung erstellte Einzelhandels- und Zentrenkonzept knüpft an die einzelhandelsbezogene Fortschreibung des EKT 2001 aus dem Jahr 2012 an, geht dabei aber tiefer ins Detail und stellt Leitziele für die Einzelhandelsentwicklung in der Gemeinde Tostedt auf. Neben diesen Zielen können auch die räumlichen Abgrenzungen der verschiedenen Zentren in der Gemeinde und deren Hierarchisierung, die das Konzept vornimmt, von zentraler Bedeutung für diese Arbeit sein. Außerdem nimmt es eine Einteilung von Produkten in zentren- und nicht-zentrenrelevante Sortimente für die Gemeinde Tostedt vor und gibt an, welche der zentrenrelevanten Sortimente zusätzlich nahversorgungsrelevant sind. All diese Ergebnisse stützen sich auf eine ausführliche Analyse der regionalen Wettbewerbssituation, der Nachfrage bzw. des Kaufkraftpotenzials sowie des Marktgebiets und der Einzelhandelsausstattung

Einzelhandels- und
Zentrenkonzept

der Gemeinde. Einige dieser Aspekte werden in Abschnitt 5.2.3 für die genauere Analyse der Situation in Tostedt herangezogen. Als planungsrelevante Grundlagen sind hier erstmal nur die Gebietsabgrenzungen, Sortimentslisten und Ziele wichtig.

Es werden drei Einzelhandelsstandorte auf zwei Hierarchiestufen festgelegt. Auf der oberen Stufe steht das Haupt- bzw. Ortszentrum Tostedts als zentraler Versorgungsbereich, das sich ganz grob östlich und westlich des Himmelswegs zwischen Am Friedhof und Unter den Linden, nördlich und südlich der B 75 zwischen Kohlhöfen und Buxtehuder Straße sowie östlich und westlich der Bahnhofstraße zwischen Unter den Linden / Kastanienallee und Baumschulenweg erstreckt (siehe Abbildung 5) (BBE 2016, 51). Die beiden weiteren Standorte Gewerbegebiet Zinnhütte und Gewerbegebiet Harburger Straße sind als Ergänzungs- bzw. Sonderstandorte in der Hierarchie dem Hauptzentrum untergeordnet (ebd., 48). Das Gewerbegebiet Zinnhütte liegt nördlich und südlich der namensgebenden Straße Zinnhütte zwischen der Weller Straße und der Wohnbebauung an der Niedersachsenstraße, das Gewerbegebiet Harburger Straße liegt südlich der B 75 zwischen Dohrener Weg und der namensgebenden Harburger Straße und wird in erster Linie durch die Friedrich-Vorwerk-Straße erschlossen (siehe Abbildung 5) (ebd., 53 u. 56). Die Hierarchisierung wirkt sich insofern aus, als dass nur im Hauptzentrum

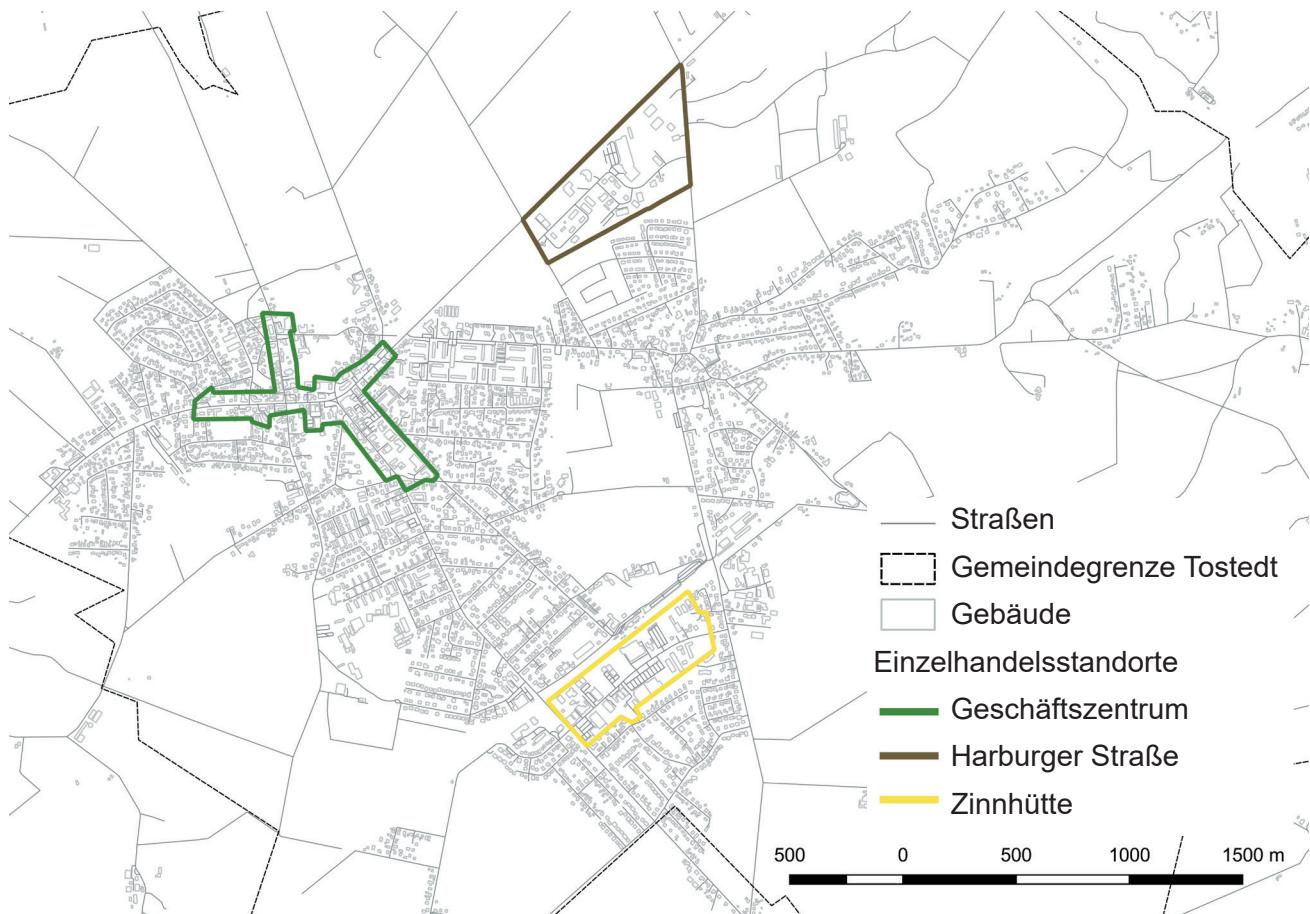


Abb. 5: Verortung der Einzelhandelsstandorte gem. Einzelhandelskonzept



Einzelhandelsbetriebe mit mehr als 800 m² Grundfläche und zentrenrelevanten Sortimenten angesiedelt werden dürfen. In den Ergänzungsbereichen soll lediglich eine Weiterentwicklung des Einzelhandelsangebotes mit nicht-zentrenrelevanten Sortimenten verfolgt werden. Zusätzlich zu den beiden Standortkategorien bestehen solitäre Lebensmittelmärkte, die ergänzend zum Zentrumsbereich der wohnortnahmen Lebensmittelversorgung dienen (ebd., 48).

Die den Standortarten zugeordneten, zulässigen Sortimente, die bereits an den entsprechenden Standorten in Tostedt vorhanden sind, beinhalten folgend aufgelistete Produktgruppen (ebd., 61 ff.):

	Zentrenrelevant (Hauptzentrum)	Nicht-zentrenrelevant (Ergänzungsbereiche)
<i>nahversor- gungsrelevant (Hauptzentrum & solitäre Lebensmittelmärkte)</i>	Nahrungs- und Genussmittel	Bau- und Heimwerkbedarf
	Drogerieartikel	Möbel
	Parfümerieartikel	Küchen
	Kosmetikartikel	Bettwaren
	Apothekenwaren	Teppiche
	Bekleidung	Lampen / Leuchten
	Glas / Porzellan / Keramik	Heimtierzubehör
	Bücher / Zeitschriften / Schreibwaren	Baby- und Kinderartikel (ohne Spielwaren und Bekleidung)
	Haushaltswaren	Autozubehör
	Sanitätsartikel	Campingartikel
	Elektrohaushaltsgeräte	Reitsportbedarf
	Unterhaltungselektronik	Angel- / Bootsbedarf
	Computer	
	Telekommunikation	
	Foto	
Optik		
Uhren / Schmuck		
Fahrräder		
Zubehör		

Tabelle 4: Vorhandene Sortimente und Produktgruppen

Zentral integrierbar / zentrenrelevant
Schuhe / Lederwaren
Sportartikel
Spiel- / Hobbywaren
Haushaltstextilien
Haus- / Tisch- / Bettwäsche
Antiquitäten
Kunst / Bilder / Rahmen
Geschenkartikel

Abgesehen von diesen in Tostedt bereits erhältlichen Produkten können bei zukünftiger Ansiedlung weiteren Einzelhandels die in nebenstehender Tabelle 5 aufgeführten Produktgruppen in die zentrale Lage integriert und somit als zentrenrelevant angesehen werden. Für einen attraktiven Branchenmix im zentralen Versorgungsbereich wäre deren Ansiedlung sogar wünschenswert (ebd., 63).

Tabelle 5: Zusätzlich zentral integrierbare Produktgruppen

zu der Schlussfolgerung, dass eine weiterer Lebensmittelmarkt, vor allem im Sinne des Versorgungsauftrags für die Samtgemeinde denkbar ist. Für anderen Einzelhandel besteht jedoch kaum genügend Nachfrage bzw. Marktpotenzial. Es wird daher die Empfehlung ausgesprochen, die vorhandene gute Sortimentsmischung zu stärken und den Ortskern zu erhalten und weiterzuentwickeln (ebd., 38 ff.). Darauf aufbauend sind auch die Leitziele formuliert. Im Vordergrund stehen Erhalt und Stärkung der grundzentralen Versorgungsfunktion und dem zentralen Versorgungsbereich, wobei eine klare Priorität der Entwicklung des Ortszentrums bestehen soll. Außerdem soll die Sicherung und Stärkung der wohnungsnahen Versorgung erfolgen und die Konzentration des großflächigen Einzelhandels mit nicht-zentrenrelevanten Kernsortimenten auf geeigneten Ergänzungs-/Sonderstandorten angestrebt werden (ebd., 45). Mit diesen vier Zielen fokussiert sich das Konzept auf die wichtigsten und dringendsten Entwicklungsaspekte und hebt ihre Bedeutung damit klar hervor.

Lärmaktionsplan [Entwurf]

Das aktuellste, direkt gemeindebezogene Planwerk ist der im Jahr 2019 entwickelte Lärmaktionsplan, dessen Aufstellung auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie für alle Gemeinden verpflichtend ist, die an Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kfz pro Jahr oder an Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen pro Jahr liegen (Kurz 2019, 4). Mit der B 75 (bis zu 4,78 Mio. Kfz pro Jahr) und der L 141 (etwa 3,61 Mio. Kfz pro Jahr) verlaufen gleich zwei Straßen durch Tostedt, die diese Kriterien erfüllen und auch die Bahnlinie Hamburg - Bremen fällt mit ca. 76.000 Zugbewegungen pro Jahr unter diese Prämisse. Der Lärmaktionsplan beschäftigt sich jedoch nur mit den durch die Straßen erzeugten Lärmimmissionen, da für die Lärmaktionsplanung zu Bundesbahnenstrecken das Eisenbahn-Bundesamt zuständig ist (ebd., 3 f.).

Wie die meisten anderen erwähnten Planwerke basiert auch der Lärmaktionsplan auf einer dafür durchgeföhrten Bestandsuntersuchung. Für die Grundlagen werden an dieser Stelle nur die empfohlenen Maßnahmen und Regelungen aufgeführt, die im neuen



Entwicklungskonzept berücksichtigt werden sollten, um langfristige Planungen nicht zu konterkarieren. Der Plan unterscheidet dabei kurzfristige Maßnahmen mit Umsetzung in einem Zeitraum von fünf Jahren und langfristige Maßnahmen. Als kurzfristig umzusetzen werden die Prüfung von Lärmsanierungsmöglichkeiten – also nachträglichen Schallschutzmaßnahmen an Wohngebäuden – sowie die Prüfung von innerörtlichen Beschränkungen der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km /h auf der B 75 und der L 141 im Anschlussbereich an die B 75 beschrieben. Die Geschwindigkeitsbegrenzung hat nicht nur lärmindernde Wirkung, sondern auch einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit und die Regelungsmöglichkeiten für den Radverkehr. Außerdem soll bei der Sanierung von Stadtstraßen lärmindernder Asphalt verwendet werden. Diese Maßnahmen sind mit der für Bundes- und Landesstraßen zuständigen Behörde abzustimmen (ebd., 11 ff.). Auf genau diese Behörde als Baulastträger soll langfristig eine Einwirkung zur Umsetzung weiterer Maßnahmen auf den B 75 und L 141 vorgenommen werden. Ebenso soll die Umsetzung der geplanten Umgehungsstraße forciert werden, um eine allgemeine Verkehrs- und damit Lärmreduzierung im Innerortsbereich herbeizuführen, vor allem durch die Verlagerung des Schwerlastverkehrs. Der Einsatz lärmindernden Asphalts soll im Rahmen der langfristigen Maßnahmen auf allen kommunalen Straßen erfolgen. Neben den direkt auf Straßengestaltung und -verlauf ausgerichteten Anpassungen sind die weiteren langfristigen Maßnahmen auf eine Veränderung der Verkehrszusammensetzung und -notwendigkeit ausgelegt. Durch Förderung des Umweltverbunds mittels erhöhter ÖPNV-Taktungen, besserer Verknüpfung der Verkehrsmittel untereinander, Umsetzung der Handlungsempfehlungen aus dem Radverkehrskonzept und Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr soll der Anteil des MIV am Gesamtverkehrsaufkommen reduziert werden. Zusätzlich dazu soll durch entsprechende Festsetzungen in der Bauleitplanung eine Förderung verkehrsparsamer Siedlungsstrukturen mit hoher Nutzungsmischung und angemessener Dichte stattfinden und dadurch eine allgemeine Reduzierung des Verkehrsaufkommens erreicht werden (ebd., 14 ff.). Der Lärmaktionsplan beinhaltet und berücksichtigt also auch Maßnahmen, die neben der Verkehrslärminderung auf übergreifende Synergieeffekte erzielen. Hinsichtlich der Verbindlichkeit dieses Dokuments muss erwähnt werden, dass es sich dabei bisher lediglich um einen noch nicht beschlossenen Entwurf handelt.

Damit sind die wichtigsten Vorgaben und Empfehlungen für die zukünftige Planung aus den direkt für die Gemeinde Tostedt bestehenden Planwerken zusammengefasst und können bei der Zielformulierung für die Fortschreibung des EKT 2001 berücksichtigt, genutzt und weiterentwickelt werden.

4.2.2 Bestehende übergeordnete Planwerke

Nicht nur die im vorangegangenen Abschnitt beschriebenen unmittelbar auf die Gemeinde bezogenen Planwerke haben Auswirkungen auf die Fortschreibung des Entwicklungskonzeptes. Auch die von übergeordneten Ebenen verfassten Pläne und

Flächennutzungsplan (2014)
Landschaftsrahmenplan (2013)
Regionales Raumordnungsprogramm (2019)
Integriertes Energie- und Klimaschutzkonzept (2013)
Regionales Entwicklungskonzept Lüneburger Heide (2015)
Niedersächsisches Behindertengleichstellungsgesetz (2007)

Tabelle 6: Liste übergeordneter Planwerke

Konzepte wirken sich auf die Entwicklung der Gemeinde aus, da darin Vorgaben enthalten sind, nach denen sich zu richten ist. Diese Vorgaben und Einflüsse der übergeordneten Planwerke

werden im Folgenden näher erläutert. Die Reihenfolge ergibt sich aus der Hierarchie der für die Planwerke verantwortlichen Ebenen. Die Vorstellung erfolgt in aufsteigender Reihenfolge, beginnend mit der Ebene der Samtgemeinde.

Flächennutzungsplan

Samtgemeinden in Niedersachsen sind u. a. für die Aufstellung des Flächennutzungsplans (FNP) verantwortlich (§ 98 NKomVG). Der Beschluss des heute gültigen FNP für die SG Tostedt entstammt dem Jahr 1992 (Geffers 1991, 152). Für jede Mitgliedsgemeinde beinhaltet der FNP einen einzelnen Teilplan (ebd., 53). Für diese Teilpläne bestehen bereits vielfache Änderungen. Aktuell wird für den Teilplan Tostedt die 14. Änderung erarbeitet (SG Tostedt 2019, 1). Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf die Darstellungen des Standes aus dem Jahr 2014 (siehe Anhang III). Der Großteil der Darstellungen deckt den Bestand ab, die dargestellten Flächen sind überwiegend bereits bebaut. Für den mehrheitlichen Teil des Gemeindegebiets werden Wohnbauflächen dargestellt (SG Tostedt 2014). In dem Erläuterungsbericht zum FNP heißt es: „Tostedt muß [sic] einen Beitrag zur Deckung des dringenden Wohnraumbedarfs im Raum Hamburg leisten.“ (Geffers 1991, 129) Der Fokus unserer Arbeit liegt jedoch nicht auf dem Thema Wohnen, sodass dies nicht näher betrachtet wird. Von größerer Relevanz sind dagegen die Darstellungen der gemischten und gewerblichen Bauflächen, der Sondergebiete, der Verkehrsflächen und der Darstellungen von Wald- und landwirtschaftlichen Flächen.

Gemischte Bauflächen sind vor allem für die historischen Ortskerne Tostedts und Todtglüsingens sowie nördlich, östlich und westlich des Tostedter Bahnhofs dargestellt. Großflächige unbebaute gemischte Bauflächen sind nicht vorhanden (SG Tostedt 2014). Darstellungen von gewerblichen Bauflächen finden sich im Bereich des Gewerbegebiets Zinnhütte, südlich des Bahnhofs zwischen der Weller Straße und der Niedersachsenstraße. Östlich des Gewerbegebiets Zinnhütte schließen nach einer Unterbrechung durch gemischte Bauflächen entlang der Niedersachsenstraße weitere gewerbliche Bauflächen an (ebd.). Hiervon ist bislang lediglich der östliche Teil im hinteren Bereich der Niedersachsenstraße bebaut. Der Großteil der dargestellten Flächen ist unbaut. Weitere Darstellungen gewerblicher Bauflächen sind im Norden Tostedts vorhanden. Sowohl nördlich als auch südlich der B 75 sind von der Harburger Straße im Osten bis zu



den Siedlungsrändern an der Buxtehuder Straße und der Todtglüsinger Straße gewerbliche Bauflächen dargestellt (ebd.). Hiervon ist bislang der Bereich des Gewerbegebiets Harburger Straße bebaut, das sich südlich der B 75 bis zum Dohrener Weg erstreckt. Die nördlich der B 75 festgelegten Flächen sind aktuell unbebaut und stellen die größten gewerblich dargestellten Freiflächen dar. Die Gewerbegebiete Harburger Straße sowie Zinnhütte sind nicht vollständig von gewerblichen Bauflächen abgedeckt, sondern beinhalten daneben auch Darstellungen von Sondergebieten. Innerhalb des Gewerbegebiets Harburger Straße befindet sich ein Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Baumarkt“, innerhalb der Zinnhütte je ein Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Nahversorgungszentrum“ bzw. „großflächiger Einzelhandel“. Ein weiteres Sondergebiet mit der letztgenannten Zweckbestimmung ist zudem an der Bremer Straße (B 75) auf dem Gelände des ehemaligen LIDL-Marktes dargestellt (ebd.).

Die B 75 wird wie alle anderen größeren Straßen als Verkehrsfläche im FNP dargestellt. Kleinere Straßen, vor allem in Wohngebieten als Erschließungsstraßen, sind entsprechend ihrer Umgebung als Wohnbaufläche bzw. gemischte Baufläche dargestellt. Für eine geplante Ortsumgehung im Norden ist bereits eine Verkehrsfläche dargestellt (ebd.). Hierbei handelt es sich um die einzige Neuplanung, sonst ist das dargestellte Verkehrsnetz bereits größtenteils vorhanden.

Der Siedlungsbereich Tostedts ist beinahe vollumfänglich von Waldflächen sowie landwirtschaftlichen Flächen umgeben. Eine Ausnahme stellt der Stocken dar, eine innerorts liegende landwirtschaftliche Fläche zwischen den Ortschaften Tostedt und Todtglüsing (ebd.). Die Gemeinde sieht hierfür trotz der Lage innerhalb des Siedlungsgebiets auf langfristige Sicht keine Umnutzung vor und strebt den Erhalt der innerörtlichen Freifläche an (Seute 2020). Zudem enthält die Darstellung des FNP die Abgrenzung für Schutzgebiete südöstlich der Siedlungsfläche sowie die Abgrenzungen von Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft westlich des Siedlungsbereiches (SG Tostedt 2014).

Im Gegensatz zum FNP wird der Landschaftsrahmenplan (LRP) auf übergeordneter Administrationsebene durch den LK Harburg erstellt. Die Aufstellung des aktuellen LRP geht auf das Jahr 2013 zurück. „Seine Aufgabe ist die Erarbeitung und Darstellung der überörtlichen Ziele, Erfordernisse und Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege für das Gebiet des Landkreises“ (LK Harburg 2013, II). Dabei handelt es sich jedoch nicht um rechtsverbindliche Aussagen, sondern um Empfehlungen aus fachplanerischer Sicht. Damit sind die im LRP aufgestellten Ziele und Maßnahmen Teil von Abwägungen in nachfolgenden Planungsverfahren (ebd.).

Landschafts-
rahmenplan

Aus einer Aufnahme des Bestandes erfolgt die Herleitung von sogenannten Zielkategorien, die der übergeordneten Zielvorstellung einer dauerhaften Sicherstellung der biologischen Vielfalt, der Leistungs- und Regenerationsfähigkeit, der Eigenart und Schönheit sowie der

Erholungsfunktion von Natur und Landschaft dienen (ebd., 4-1). Die gesamte Fläche des Landkreises ist in fünf Zielkategorien eingeteilt, die farblich voneinander abgestuft sind. Die Zielkategorie mit der größten Bedeutung für die Schutzgüter ist mit dunkelroter Farbe versehen, die darauffolgenden helleren Farben entsprechen einer geringeren Bedeutung. Für die einzelnen Zielkategorien werden der Bedeutung entsprechende Ziele formuliert (siehe Tabelle 7) (ebd., 4-4).

Farbliche Darstellung der Zielkategorie	Definition
Dunkelrot	Sicherung von Gebieten mit überwiegend sehr hoher Bedeutung für Arten und Biotope
Hellrot	Verbesserung beeinträchtigter Teilbereiche dieser Gebiete
Orange	Sicherung und Verbesserung von Gebieten mit überwiegend hoher Bedeutung für Arten und Biotope und hoher bis sehr hoher Bedeutung für Landschaftsbild, Boden / Wasser, Klima / Luft.
Dunkelgelb	Vorrangige Entwicklung und Wiederherstellung in Gebieten mit aktuell überwiegend geringer bis sehr geringer Bedeutung für alle Schutzgüter
Hellgelb	Umweltverträgliche Nutzung in allen übrigen Gebieten mit aktuell sehr geringer bis mittlerer Bedeutung für alle Schutzgüter

Tabelle 7: Definition der Zielkategorien des LRP

Folgend werden die Zielkategorien für die Fläche der Gemeinde Tostedt ausgeführt (siehe Abbildung 6). Der Siedlungsbereich Tostedts wird der hellgelben, der geringsten Zielkategorie zugeordnet. Außerhalb des Siedlungsbereiches befinden sich Bereiche mit höherer Bedeutung für Natur und Landschaft. So befinden sich zwei Gebiete im Südosten von Tostedt innerhalb der dunkelroten Zielkategorie, der Kategorie mit der höchsten Bedeutung. Dabei handelt es sich zum einen um das Gebiet R-59, Glüsinger Bruch, Osterbruch und Seitenbach der Este südöstlich von Tostedt, das von naturnahen, historischen Wäldern und artenreichen Grünlandgebieten sowie naturnahen Gewässern geprägt ist. Dieses ist als Fauna-Flora-Habitat-Gebiet (FFH-Gebiet) von hoher Bedeutung und daher besonders schützenswert (LK Harburg 2013, 4-189). Zum anderen befindet sich südlich des Gebiets R-59 das Gebiet R 60, Otterbruch südöstlich von Tostedt, welches sich durch naturnahe Bruchwälder auf historischen Waldstandorten sowie artenreiches Grünland und naturnahen Gewässern auszeichnet (ebd., 4-189 f.). Zwischen den Gebieten R-59 und R-60 liegt das Gebiet H-309, ein Grünlandgebiet in der Umgebung des Otterbruchs südöstlich von Tostedt. Es handelt sich um eines von vier Gebieten, das zur hellroten Kategorie zählt. Wie bei den angrenzenden Gebieten der höheren Zielkategorie ist auch hier das artenreiche Grünlandgebiet in Verbindung mit naturnahen Kleingewässern von Bedeutung. Es handelt sich um sehr hochwertige Biotope (ebd., 4-207). Landesweit

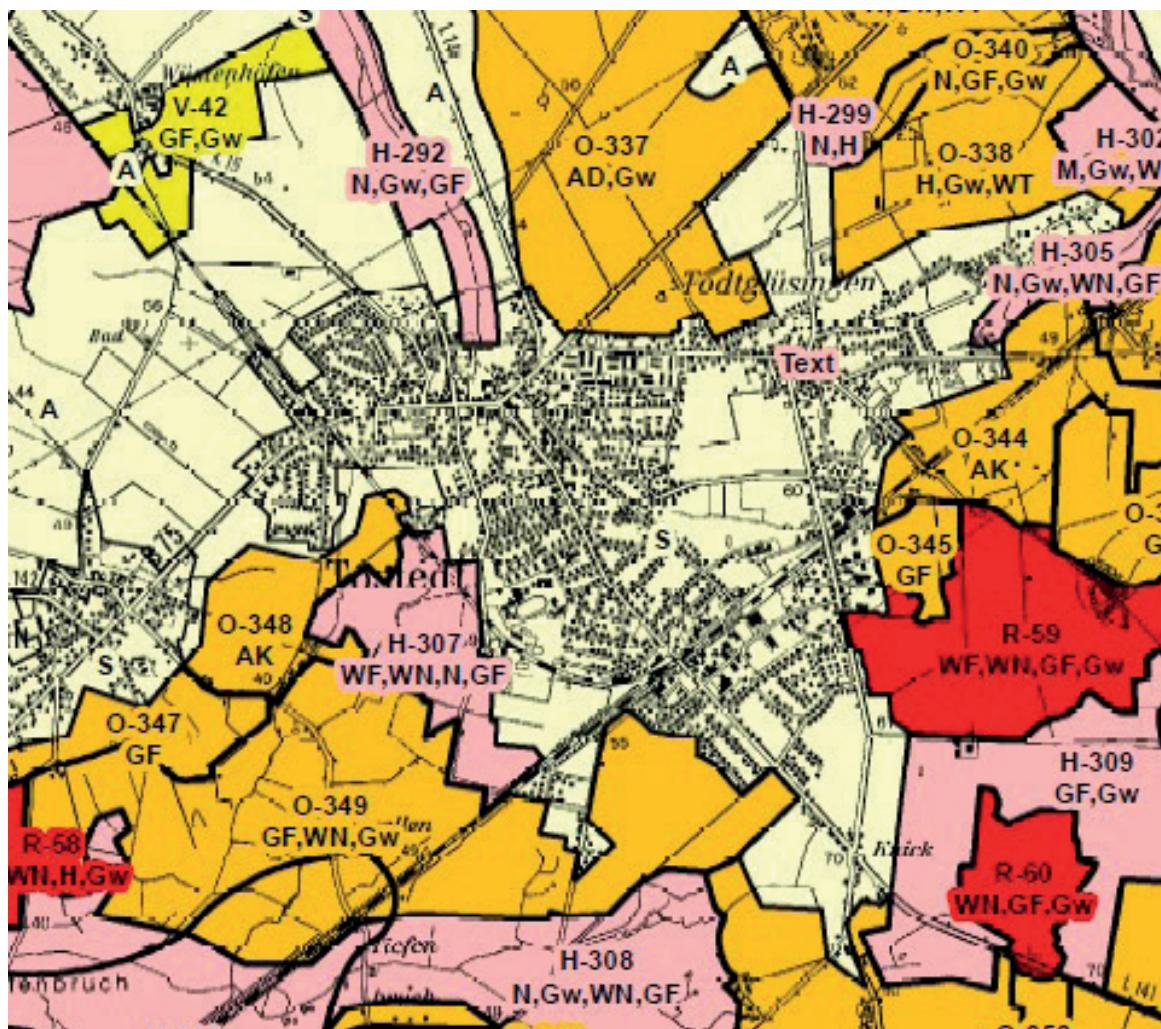


Abb. 6: Kartographische Darstellung der Zielkategorien des LRP in Tostedt

bedeutsame Biotope finden sich im Gebiet H-307, Dövelshöpen südwestlich von Tostedt. Diese naturnahen Wälder mit vereinzelten Sumpfbereichen zählen ebenso zur hellroten Kategorie wie H-305, ein Nebenbach der Este bei Todtluisingen. Auch dieses Gebiet weist den Status als landesweit bedeutendes Biotop auf (ebd., 4-206). Dies gilt ebenfalls für H-292, die Niederung der Töste zwischen Tostedt und Dohren, die zugleich durch das Fließgewässerschutzprogramm geschützt wird (ebd., 4-202).

Weitere Bereiche rund um Tostedt sind der orangenen Zielkategorie zugeordnet. Die Gebiete O-345 und O-349 sind artenreiche Grünlandgebiete, dessen wertgebende Schutzgüter Tier- und Pflanzenarten, Biotope, Landschaftsbild und Böden sind (ebd., 4-221). Diese Schutzgüter gelten auch für das Gebiet O-338, das zusätzlich durch Wasser- / Stoffrentention von Wert ist. Die Agrargebiete O-337, O-344 und O-348 weisen die genannten Schutzgüter in Teilen auf (ebd., 4-219 ff.)

Die Erreichung der Zielkategorien erfolgt größtenteils durch die Unterschutzstellung der jeweiligen Gebiete (ebd., 5-1). Der Siedlungsbereich Tostedts ist im Osten, Süden und Westen beinahe vollständig von Gebieten umschlossen, die die Voraussetzung

zur Unterschutzstellung als Naturschutzgebiet gem. § 23 BNatSchG oder als Landschaftsschutzgebiet § 26 BNatSchG erfüllen (ebd., Karte 6). Zur tatsächlichen Unterschutzstellung sind separate Ausweisungsverfahren erforderlich. Dennoch handelt es sich um Gebiete, die bestimmten Schutzzwecken dienen und daher zur Gewährleistung beitragen, „dass die naturraumtypischen Ökosystemtypen in ausreichender Größenordnung, Verteilung im Raum und Vernetzung vorhanden sind, dass die darin lebenden charakteristischen Arten und Lebensgemeinschaften langfristig existieren können“ (ebd., 5-2). Herauszuhoben ist zudem das FFH-Gebiet des Schutzbereiches R-59, das von übergeordneter Ebene festgelegt ist (ebd., 5.1-129).

Die Ausweisung von Natur- und Landschaftsschutzgebieten bringt gewisse Folgen für die Nutzung der Gebiete mit sich. So sind in Naturschutzgebieten „Handlungen, die zu einer Zerstörung, Beschädigung oder Veränderung des Naturschutzgebiets oder seiner Bestandteile oder zu einer nachhaltigen Störung führen können, [...] verboten“ (ebd., 5.1-2). „In einem Landschaftsschutzgebiet sind [...] alle Handlungen verboten, die den Charakter des Gebiets verändern oder dem besonderen Schutzzweck zuwiderlaufen“ (ebd., 5.1-79). Dies ergibt Einschränkungen bei der zusätzlichen Flächeninanspruchnahme in den besagten Gebieten und ist bei zukünftigen Planungen zu berücksichtigen.

Regionales Raumordnungsprogramm

Ebenfalls auf administrativer Ebene des LK Harburgs wird das RROP erarbeitet. Seit 2019 ist das Regionale Raumordnungsprogramm 2025 in Kraft und stellt die Grundlage für die Bauleitplanung auf Ebene der Gemeinden

dar, die an die Ziele der Raum- und Landesplanung anzupassen ist. Außerdem sind alle Fachplanungen an dem RROP zu orientieren (LK Harburg 2019 b, 5). Das RROP selbst ist aus dem Landes-Raumordnungsprogramm (LROP) entwickelt und übernimmt teils nachrichtlich Ziele aus diesem (ebd., 6). Aufgrund der engen inhaltlichen Abstimmung wird auf eine Kurzfassung des LROP verzichtet und lediglich das RROP erläutert, da dieses die für den LK Harburg konkreteren und ortsspezifischeren Aussagen trifft. Dies ist im Hinblick auf die für die Masterarbeit zu ermittelnden Aspekte, die konkret die Entwicklung der Gemeinde Tostedt betreffen, sinnvoller.

Das RROP formuliert Ziele und Grundsätze der Raumordnung. Bei den Zielen handelt es sich um verbindliche Festlegungen, die nicht abgewogen werden können und daher verbindlich zu beachten sind. Grundsätze sind hingegen Vorgaben, die in Abwägungen betrachtet werden können (ebd.). Zunächst werden Ziele und Grundsätze zur gesamtstädtischen Entwicklung aufgestellt, die anschließend in verschiedenen Themenbereichen präzisiert und ausgeführt werden. Da die Aussagen aller Themenkomplexe für den gesamten LK Harburg getroffen werden, ist das RROP dementsprechend umfangreich. Um den Fokus und den Umfang dieser Masterthesis zu wahren, erfolgt eine Reduzierung der Darstellung auf solche Aspekte, die für unsere Themenschwerpunkte von Bedeutung sind.



Grundsätzlich strebt das RROP nach einer nachhaltigen und zukunftsorientierten Entwicklung, die soziale, wirtschaftliche und ökologische Ansprüche miteinander vereint (LK Harburg 2019 a, 5). Dazu soll die bauliche Entwicklung zur Wahrung der naturräumlichen Bestände an den radial von Hamburg ausgehenden Siedlungs- und Verkehrsachsen stattfinden (ebd.). Tostedt befindet sich auf der Achse von Hamburg nach Bremen und ist innerhalb des Systems der zentralen Orte als Grundzentrum festgelegt (ebd., 28). Die zentralen Orte und deren Funktion sind zu erhalten (LK Harburg 2019 b, 10).

Zur nachhaltigen Entwicklung der Raum- und Siedlungsstruktur sind u. a. folgende Grundsätze der Raumordnung aufgestellt, die ausdrücklich Berücksichtigung finden sollen (ebd., 8):

- Vorhaltung eines bedarfsorientierten und diversifizierten Angebots an Wohnraum, Gewerbevlächen und -immobilien, Freizeit- und Erholungseinrichtungen
- Schaffung von wohnortnahmen Arbeitsplätzen
- Verbesserung der Anbindung an Informations- und Kommunikationsnetze und Standortoptimierung von Mobilfunknetzen
- Ausrichtung auf eine flächensparende Siedlungsentwicklung
- Sicherstellung der Versorgung mit öffentlicher und privater Infrastruktur in den Zentralen Orten
- Verbesserung des Mobilitätsangebots für den Umweltverbund – ÖPNV, E-Bike-, Fahrrad- und Fußverkehr
- Nutzung von Potenzialen für regenerative Energiegewinnung
- Berücksichtigung von Klimaschutzz Zielen und Erfordernissen der Klimafolgenanpassung
- Vorhaltung einer an Wirtschaftlichkeit und Effizienz orientierten öffentlichen Infrastruktur
- Sicherung und Verbesserung der natürlichen Lebensgrundlagen und Umweltbedingungen
- Vermeidung oder Minderung von belastenden Auswirkungen auf die Lebensbedingungen von Menschen, Tieren und Pflanzen

Neben den besonders hervorgehobenen Grundsätzen wird für die Entwicklung der Raumstruktur des gesamten Landkreises das Ziel aufgestellt, dass die zukünftige Entwicklung von Siedlungsbereichen und Infrastrukturen an der demografischen Entwicklung zu orientieren ist (ebd., 8). Darunter sind auch spätere Anpassungen an Nachfrageveränderungen inbegriffen (LK Harburg 2019 a, 16). Zudem wird ein nachhaltiges Wirtschaftswachstum angestrebt, da das Wirtschaftswachstum als Basis des „gesellschaftlichen Wohlstand[s]“ betrachtet wird (LK Harburg 2019 b, 9; LK Harburg 2019 a, 19).

Hierfür sollen spezielle Maßnahmen ergriffen werden, die zur Verfolgung des Grundsatzes eines nachhaltigen Wirtschaftswachstums beitragen sollen. Diese Maßnahmen decken ein breites Spektrum ab, von der Förderung der bestehenden Unternehmen sowie von Neugründungen über Beratungsmöglichkeiten zur Innovationsförderung und der Förderung von qualifizierten Arbeitskräften bis zur Abstimmung einer am Bedarf orientierten Gewerbestandortentwicklung zwischen den Kommunen. Die Entwicklung von neuen Gewerbestandorten hat Vorrang in den zentralen Orten und an den Anschlussstellen der Bundesautobahnen, an denen bereits Gewerbegebäude vorhanden sind (ebd.).

Die bislang allgemein aufgestellten Grundsätze zur Siedlungs- und Versorgungsstruktur werden weiter konkretisiert, indem eine Herausstellung der flächensparenden Entwicklung von Wohn- und Arbeitsstätten erfolgt, die den demografischen Wandel und mögliche Infrastrukturfolgekosten berücksichtigt (LK Harburg 2019 b, 12). Hierfür gilt, dass die Innenentwicklung der Nutzung von Freiflächen vorzuziehen ist (LK Harburg 2019 a, 26). Generell hat die Entwicklung der Siedlungs- und Versorgungsstruktur vornehmlich in den zentralen Orten stattzufinden (ebd., 28). Hier sind die zentralörtlichen Funktionen zu konzentrieren, zu sichern und zu entwickeln. Ein Grundzentrum wie Tostedt stellt Funktionen des Grundbedarfs, also Einrichtungen und Angebote des allgemeinen und täglich benötigten Bedarfs bereit, wozu etwa weiterführende Schulen, Sport- und Freizeiteinrichtungen, Einrichtungen der Altenhilfe, Einkaufsmöglichkeiten des grundlegenden Bedarfs und die Kommunalverwaltung gehören (LK Harburg 2019 a, 40 u. 43).

Die zentrale Konzentration ist nicht nur allein auf die räumliche Verteilung innerhalb des Landkreises beschränkt. Sie soll auch innerhalb der zentralen Orte fortgeführt werden. So heißt es, dass „[e]ine räumlich konzentrierte Ansiedlung [...] gegenüber Streulagen verschiedene Standortvorteile mit sich“ bringt und zu Synergieeffekten führt (ebd., 43). In diesem Zuge werden auch Aussagen zur Ansiedelung von Einzelhandelsbetrieben getroffen, die in ortsspezifischen Einzelhandelskonzepten konkretisiert werden sollen. Da ein solches Konzept bereits für Tostedt vorliegt, wird an dieser Stelle darauf verwiesen und keine weiteren Ausführungen bezüglich der Ansiedelung von Einzelhandel vorgenommen (siehe Abschnitt 4.2.1).

„Neue Angebote der Daseinsvorsorge sind vorrangig im direkten Umkreis der Haltepunkte des schienengebundenen ÖPNV und zentralen Haltestellen des Bus-Netzes zu entwickeln“ (LK Harburg 2019 b, 13). Für die zukünftige Inanspruchnahme von Angeboten der Daseinsvorsorge ist es von Relevanz, dass diese Einrichtungen für die gesamte Bevölkerung zu erreichen sind:



„Neben Kindern, Jugendlichen und älteren Menschen hat auch ein Großteil der Menschen im erwerbsfähigen Alter nicht permanent ein Auto zur Verfügung.

Daher kommt der Erreichbarkeit zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV eine besondere Bedeutung zu. Vor dem Hintergrund der prognostizierten demografischen Entwicklung und der damit verbundenen Zunahme älterer Bewohner nimmt diese Bedeutung noch deutlich zu.“ (LK Harburg 2019 a, 30)

Zusätzlich zur Bereitstellung von Einrichtungen der Daseinsvorsorge werden den zentralen Orten zwei Schwerpunktaufgaben übertragen. Sie sind zuständig für die „Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten“ sowie die „Sicherung und Entwicklung von Arbeitsstätten“ (ebd., 32). Dies dient der kleinräumigen Verfügbarkeit und Kombination von Wohnen und Arbeiten und soll der „einseitige[n] Konzentration der Verkehrsströme auf die Metropole Hamburg“ (ebd.) entgegenwirken.

Hinsichtlich der Freiraumstrukturen und -nutzungen werden die allgemeinen Grundsätze insofern weiter konkretisiert, als dass „die weitere Inanspruchnahme von Freiräumen für die Siedlungsentwicklung, den Ausbau von Verkehrswegen und sonstigen Infrastruktureinrichtungen zu minimieren [ist]“ (LK Harburg 2019 b, 20). Zudem wird auf den LRP verwiesen, der bereits zuvor in diesem Abschnitt erläutert wird. Das RROP greift einige Inhalte des LRP auf und legt Vorbehalts- und Vorranggebiete zur Entwicklung des Biotopverbundes fest (LK Harburg 2019 a, 60). Für Tostedt sind dies das Waldgebiet Düvelshöpen (im LRP als Gebiet H-307 aufgeführt) und der im Südosten Tostedts vorhandene Bereich des Glüsinger Bruchs, Osterbruchs und des Seitenbachs der Este (im LRP als Gebiet R-59 gelistet). Für den letztgenannten Bereich wird im RROP ein Vorranggebiet Biotopverbund ausgewiesen, während für Düvelshöpen ein Vorranggebiet Natur und Landschaft festgelegt ist. Zudem verläuft von Dohren, nördlich der Gemeinde Tostedt, bis an den nördlichen Siedlungsbereich Tostedts ein linienhaftes Vorranggebiet Natur und Landschaft (ebd., Karte 1). Diese Gebiete sind zu sichern und zu schützen (ebd., 61).

Auch im Themenkomplex der technischen Infrastruktur wird noch einmal auf die nachhaltige Entwicklung des Bereiches hingewiesen. Die Infrastruktur für die private Mobilität ist so zu entwickeln, „[...] dass die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, also zu Fuß gehen, Radfahren und ÖPNV, für jeden Weg eine Alternative zum Pkw darstellen“ (ebd., 143). Zudem wird das Ziel aufgestellt, dass eine Verlagerung vom MIV auf den Umweltverbund zu forcieren und zu unterstützen ist (LK Harburg 2019 b, 33). Dazu wird neben der Festlegung der Bahnstrecke zwischen Hamburg und Bremen als Vorranggebiet Haupteisenbahnstrecke auch die bislang für den Personenverkehr nicht mehr genutzte Bahnstrecke zwischen Tostedt und Zeven als Vorranggebiet sonstige Eisenbahnstrecke festgelegt, um eine Reaktivierung der Strecke zu ermöglichen (LK Harburg 2019 a, 145 f.).

Die Schienenverbindungen ermöglichen vor allem Verbindungen in die Metropolregion Hamburg. Für die Fortbewegung in der Fläche und als Zubringer zu den Haltestellen des Schienenverkehrs ist insbesondere der Busverkehr von Bedeutung (ebd., 151). Auch der Busverkehr ist neben dem Schienenverkehr zu sichern und bedarfsgerecht weiterzuentwickeln (LK Harburg 2019 b, 35). „Das regionale Busliniennetz ist den siedlungsstrukturellen Erfordernissen stetig anzupassen. Dabei sind neben Wohngebieten auch gewerbliche Arbeitsplatzschwerpunkte sowie Sport- und Freizeiteinrichtungen zu berücksichtigen“ (ebd.). Zur Förderung der flächendeckenden Mobilität mittels Busverkehr soll auf langfristige Sicht eine Ausweitung des Taktes auf eine dichte Taktfolge bis 22:00 Uhr stattfinden. Ergänzend dazu wird die Ausweitung von alternativen, bedarfsorientierten Mobilitätsformen angestrebt (ebd.). Zur Stärkung des Umweltverbundes gegenüber dem MIV sieht das RROP außerdem die Schaffung von Anreizen zum Umstieg auf nachhaltige Fortbewegungsmöglichkeiten vor, damit Beanspruchungen der Umwelt und des Straßennetzes reduziert werden:

„Die Möglichkeiten zur Förderung des Umweltverbundes betreffen sowohl die Siedlungsentwicklung als auch verkehrliche Maßnahmen. Eine bauliche Dichte erhöht das Potenzial des ÖPNV und die Nutzungsmischung aus Wohnen, Arbeiten und Einkaufen reduziert den Verkehrsbedarf durch kurze Entfernung. Durch ein ausreichendes Angebot an Fuß- und Fahrradinfrastruktur sowie flankierenden Dienstleistungen wird die Nutzung dieser umweltschonenden Alternativen unterstützt. Marketing- und Informationskampagnen helfen dabei, die Menschen zu überzeugen, vorhandene Angebote zu nutzen und ihr routiniertes Verhalten zu überdenken.“ (LK Harburg 2019 a, 153)

Nördlich des Siedlungsbereiches von Tostedt ist eine geplante Ortsumgehungsstraße als Vorbehaltsgebiet Hauptverkehrsstraße eingezeichnet. Die Festlegung des konkreten Trassenverlaufes ist dann Aufgabe des Planfeststellungsverfahrens, wobei der LK Harburg die größtmögliche Entlastung favorisiert (ebd., 156 f.). Die durch den überregionalen Verkehr entstehenden Belastungen sind laut RROP ansonsten kaum auf regionaler Ebene zu lenken und zu beeinflussen, sodass die Nutzung von Lärmaktionsplanen befürwortet wird. Zur Beeinflussung der vor Ort entstehenden Verkehre können „eine ausreichend angepasste Siedlungsentwicklung und die verstärkte Ausrichtung auf den nicht-motorisierten Individualverkehr bzw. den öffentlichen Nahverkehr in nicht unerheblichem Maße“ beitragen (ebd., 37).

Die Nutzung bestehender Standorte zur Energiegewinnung und die Förderung von Energieeinsparung sowie Nutzung von regionalen Energieträgern und erneuerbaren Energien können einen Beitrag zur klimafreundlichen Energie leisten und sind daher



voranzutreiben (LK Harburg 2019 b, 38). Zudem leistet der LK Harburg einen Beitrag zum Klimaschutz und regionaler Energieversorgung mittels des eigens aufgestellten Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzeptes (IEKK) (LK Harburg 2019 a, 161).

Ebenjenes IEKK stammt aus dem Jahr 2013 und ist, wie bereits gesagt, durch den LK Harburg aufgestellt. Dieser strebt seinerseits ein verstärktes Engagement für den Klimaschutz und eine regionale Energieversorgung an, um die Energiewende im Landkreis voranzutreiben und CO₂-Emissionen zu reduzieren. Im Rahmen dieser Bestrebung entsteht das IEKK, das neben einer fortschreibbaren Bestandsanalyse eine Potenzialanalyse zur Energieeinsparung beinhaltet (Wedler et al. 2013, 5). Um die Potenziale auszuschöpfen, werden Ziele definiert. Ein ursprünglich geplantes Leitbild wurde nicht von allen Beteiligten mitgetragen, sodass sich lediglich auf einzelne Ziele und Maßnahmen geeinigt wurde (ebd., 12). Folgende Ziele beinhaltet das IEKK (ebd., 13):

1. Der Landkreis Harburg ist im Jahr 2030 Vorbildregion für Klimaschutz und gestaltet die Energiewende aktiv.
2. Wir – also Bürger, Unternehmen und Kommunen im Landkreis – haben im Jahr 2030 alle regional verträglichen Energieeinspar- und Erneuerbare Energien Potenziale in den Bereichen Wärme, Strom und Treibstoff voll ausgeschöpft.
3. Öffentliche Liegenschaften übernehmen insbesondere bei der Energieeinsparung und -effizienz mit ihrem Energiemanagement eine wichtige Vorbildfunktion.
4. Haushalte und Wirtschaft haben bis 2030 ihren Energiebedarf im Bereich Wärme um 30 % und im Bereich Strom um 18 % reduziert.
5. Unseren reduzierten Strombedarf decken wir bilanziell zu 124 % und unseren Wärmebedarf zu 33 % aus regionalen erneuerbaren Energiequellen.
6. Im Verkehr erhöhen wir den Anteil des Umweltverbundes (nicht-motorisierte Verkehrsträger, öffentliche Verkehrsmittel sowie Carsharing und Mitfahrzentralen) und den Einsatz klimafreundlicher Fortbewegungsmöglichkeiten.
7. Unsere CO₂-Emissionen können wir gegenüber 2010 um 43 % im Wärmebereich und um 93 % im Strombereich reduzieren.

Integriertes Energie- und Klimaschutzkonzept

Es werden anschließend eine Vielzahl von Maßnahmen aufgestellt, die einen Beitrag zur Erreichung der Ziele leisten sollen. Die Maßnahmen gliedern sich in fünf Handlungsfelder (ebd., 14). Aufgrund des Umfangs werden an dieser Stelle lediglich solche Maßnahmen ausgeführt, bei denen die Kommune explizit als Verantwortungstragende, als umsetzungsrelevante oder weiterer Partner*innen aufgeführt ist und aus denen Auflagen oder Vorgaben für die Planung der Gemeinde hervorgehen.

Im ersten Handlungsfeld, das sich der Strukturbildung annimmt, sind drei Maßnahmen eingegliedert. Die erste sieht die Etablierung einer Energieagentur als Beratungs- und Koordinationsstelle für Bürger*innen und Unternehmen zur Steigerung von Vertrauen in Sanierungsmaßnahmen vor. Die Schirmherrschaft hierfür liegt beim LK Harburg, die Kommunen sind lediglich als Partner*innen eingebunden (ebd., 18 ff.). Als zweite Maßnahme wird ein Managementwerkzeug zur Umsetzung, Bewertung und Fortschrittsevaluierung von Klimaschutzmaßnahmen der Kommunen durch ein neu gegründetes Energieteam aufgestellt. Die Kommunen sind hierbei umsetzungsrelevant, da sie Teil des Energieteams sind und die zur Evaluierung notwendigen Indikatoren in Kooperation mit dem Landkreis formulieren (ebd., 20 ff.). Die dritte Maßnahme sieht die Festlegung von Klimaschutzz Zielen mittels eines Beteiligungsprozess zur Konsensherstellung und Legitimation vor, an dem auch die Kommunen beteiligt sind (ebd., 22 f.). Diese Maßnahme ist bereits durch die Aufstellung des IEKK umgesetzt.

Das zweite Handlungsfeld befasst sich mit Maßnahmen zur Energieeinsparung durch Gebäudesanierungen. Hierfür sollen Kommunen Vorbild bei Energieeinsparungen werden, indem sie die Ernennung kommunaler Energiebeauftragter vornehmen, ein einheitliches Energiemanagementsystem einführen und die energetische Sanierung öffentlicher Liegenschaften vorantreiben. Anschließend findet durch den LK Harburg die Koordination zum Austausch und eine gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit statt (ebd., 24 f.). Eine weitere Maßnahme sieht die Vereinheitlichung und Verbesserung der Sanierungsberatung vor, bei der die Klimaschutzbeauftragten der Kommunen beteiligt sind, indem sie an regelmäßigen Vernetzungstreffen zum Informationsaustausch teilnehmen (ebd., 26 f.). Zur Energieeinsparung trägt außerdem ein Bildungsprogramm an Schulen bei, an dem neben anderen Schulen des Landkreises die Erich-Kästner-Realschule aus Tostedt teilnehmen soll (ebd., 30 ff.).

Für das dritte Handlungsfeld Erneuerbare Energien und lokale Wertschöpfung sieht das IEKK die Gründung einer regionalen Kompetenzinitiative Erneuerbare Energien vor, die mittels Einsetzung eines Klimaschutzbeauftragten und zusätzlicher Expert*innen als qualifizierte Fachstelle hochwertige Informationen für Bürger*innen und Unternehmen anbieten kann (ebd., 36). Außerdem wird eine Maßnahme zur effektiveren Nutzung industrieller Prozesswärmeüberschüsse aufgestellt. Aufgabe der Kommunen ist es, die kommunalen Liegenschaften auf eine mögliche Abwärmenutzung zu prüfen sowie nachfragende Parteien und anbietende Unternehmen in Verbindung zu bringen (ebd., 37 f.).

Im Handlungsfeld Unternehmenseffizienz mit profitablem Klimaschutz sind keine Maßnahmen gelistet, die den Einsatz der Kommunen bedürfen (ebd., 41-44). Hingegen ist im Handlungsfeld Mobilitätswende mehrfach der Einsatz von Kommunen vorgesehen. So sind sie bei der Maßnahme Reaktivierung von Bahnstrecken bei der Bedarfsermittlung und Abstimmung zu beteiligen. Zur Verbesserung des schienengebundenen ÖPNV ist zu prüfen, welche stillgelegten Bahnstrecken und -stationen lohnenswert reaktiviert werden



können, um diese anschließend im RROP festzulegen und damit abzusichern (ebd., 45 ff.). Dies ist – wie im vorangegangenen Abschnitt zum RROP erläutert – im aktuell gültigen RROP geschehen, auch für die Strecke von Tostedt nach Zeven. Bei der Maßnahme zur Förderung alternativer Antriebe sind Kommunen unmittelbar an der Umsetzung beteiligt und für diese in der Verantwortung. Sie sollen prüfen, zu welchem Anteil die Umstellung kommunaler Fuhrparks auf alternative Antriebe bis 2030 gelingen kann und diesen Anteil im Sinne der Vorbildfunktion als politisches Ziel zu beschließen. Außerdem ist es Aufgabe der Kommunen, die Erweiterung der Lade- und Erdgastankstelleninfrastruktur voranzubringen, indem hierfür proaktiv Standorte gesucht und Parkplätze für klimafreundliche Fahrzeuge bereitgestellt werden (ebd., 48 f.). An der Umsetzung der Maßnahme Ausweitung des Angebotes von Fahrradstellplätzen sind Kommunen ebenfalls beteiligt, da sie in Satzungen eine Mindestanzahl von Fahrradstellplätzen festlegen sollen. Zudem sieht die Maßnahme die Optimierung bestehender Stellplätze und die Beratung von Bauverantwortlichen vor (ebd., 50 f.). Des Weiteren sieht das IEKK vor, mittels der Attraktivierung des ÖPNV durch Modernisierung und Verbesserung der Knotenpunkte verschiedener ÖPNV-Träger sowie einen Ausbau des Angebots den Umstieg von MIV auf ÖPNV zu fördern. Die Kommunen sind hierfür als weitere Mitwirkende aufgeführt (ebd., 51 f.). Zur Attraktivierung des ÖPNV trägt aus Sicht des IEKK auch eine erhöhte Benutzungsfreundlichkeit bei, die durch dynamische Reiseinformationen mittels Smartphone-Apps und stationären Informationstafeln mit Angabe von Abfahrten und Anschlussmöglichkeiten in Echtzeit erhöht werden soll (ebd., 55 f.). Neben Verbesserungen des ÖPNV als gleichwertige Alternative zum MIV macht das IEKK auch eine vorausschauende Siedlungsentwicklung als Ansatzpunkt aus, der zur Verkehrsvermeidung beiträgt. Hierfür soll das Konzept der kurzen Wege in den Kommunen stärker forciert werden, indem unterschiedliche Nutzungen in kurzer Entfernung voneinander entwickelt werden. Der Leitfaden „Stadt der kurzen Wege“ ist sowohl im Raumordnungsplan als auch in der kommunalen Siedlungsplanung zu sichern (ebd., 56 f.). Die für Kommunen im Handlungspaket Mobilitätswende letzte Maßnahme ist ebenfalls auf Vermeidung von Fahrten mit dem MIV ausgerichtet. Der Ausbau von Parkplätzen für Pendelnde ist voranzutreiben, indem eine Bedarfserfassung und -analyse vorgenommen wird. So soll das Reiseaufkommen im ÖPNV weiter erhöht werden (ebd., 58 f.).

Da die Umsetzung aller Handlungspakete nicht allein durch die Verwaltungen des Kreises und der Kommunen gelingen kann, weil deren direkte Einflussnahme auf Private eingeschränkt ist, sollen die Kommunen als impulsgebende und motivierende Partei auftreten. Der Großteil der übergreifenden Kommunikation, etwa zu laufenden Projekten und Maßnahmen, oder die Einrichtung einer Klimaschutzdachmarke ist hingegen Aufgabe des Landkreises (ebd., 67 ff.).

Während sich das IEKK ausschließlich auf das Gebiet des LK Harburg bezieht, umfasst die Abgrenzung des REK Lüneburger Heide aus dem Jahr 2015 Teile dreier Landkreise:

Neben dem LK Harburg erstreckt sich die Region über die Landkreise Lüneburg und Heidekreis. Bei dieser Abgrenzung handelt es sich um die gleichnamige Urlaubs- und Naturparkregion, in der sich Tostedt am westlichen Rand befindet (Verein Naturparkregion Lüneburger Heide e. V. 2015, 7). Das REK analysiert Stärken und Schwächen des vor allem ländlichen Raumes und formuliert Ziele sowie konkrete Projekte zur Verbesserung der Schwächen. Das REK dient darüber hinaus zur Beantragung von Fördergeldern, mit Hilfe derer die ausgewählten Projekte umgesetzt werden (ebd., 1 ff.). Für Tostedt hat das REK jedoch keine große Bedeutung, da das Konzept vor allem auf die Entwicklung des ländlichen Raumes ausgerichtet ist (ebd., 8). Dies trifft für die Gemeinde Tostedt nur eingeschränkt zu, wie die Darstellung der allgemeinen Grundlagen zeigt (siehe Abschnitt 4.1). Erschwerend kommt hinzu, dass Tostedt als Gemeinde mit einer Bevölkerungszahl von über 10.000 aufgrund geltender Landesrichtlinien nicht zum „förderfähigen Raum“ zählt (ebd., 10). Nur bei einer regionalen Wirkung eines Projektes kann dieses gefördert werden, sodass die Förderfähigkeit Tostedts stark eingeschränkt ist (ebd., 10). Daher hat das REK für Tostedt lediglich eine bedingte Aussagekraft, weshalb nun nur die im REK aufgestellten Hauptziele für die drei Handlungsfelder

1. Klima-, Umwelt- und Naturschutz,
2. naturparkspezifische Wirtschaftsentwicklung und
3. demografische Entwicklung

vorgestellt werden (ebd., 47).

Für das erste Handlungsfeld werden die Ziele Stärkung der Umweltbildung / Bildung für eine nachhaltige Entwicklung, die Umweltgerechte Erhaltung, Entwicklung oder Wiederherstellung der Natur- und Kulturlandschaft Lüneburger Heide sowie die Verbreitung von Umweltinformationen / Öffentlichkeitsarbeit aufgestellt (ebd., 48). Die naturparkspezifische Wirtschaftsentwicklung soll verfolgt werden, indem das Ziel Stärkung des naturnahen Tourismus sowie das Ziel Inwertsetzung regionaler Produkte und Wertschöpfungsketten formuliert werden (ebd.). Im dritten Handlungsfeld gibt das REK zum Ziel aus, die Sicherung einer nachhaltigen Siedlungsstruktur und aktiven Innenentwicklung sowie eine Weiterentwicklung der Willkommenskultur vorzunehmen und für die Schaffung attraktiver Rahmenbedingungen für das Leben in der Naturparkregion zu sorgen (ebd.).

Auch auf Landesebene bestehen relevante Planwerke. Für die Themenschwerpunkte dieser Arbeit ist das Niedersächsische Behindertengleichstellungsgesetz (NBGG) von Bedeutung.

Die Fassung des Gesetzes zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung für das



Land Niedersachsen ist seit dem 1. Januar 2008 in Kraft und beinhaltet im Artikel 1 das NBGG und in weiteren Artikeln verschiedene Anpassungen anderer Gesetze zur rechtlichen Sicherstellung der Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen. Das Ziel des NBGG wird in § 1 folgendermaßen definiert:

„Ziel ist es, Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen zu beseitigen und zu verhindern sowie die gleichberechtigte Teilhabe von Menschen mit Behinderungen am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen.“

Um dieses Ziel zu erreichen, soll das NGBB durch öffentliche Stellen im Rahmen ihrer Aufgabenbereiche bei der Planung von Maßnahmen beachtet werden (§ 4 I NBGG). Eine Benachteiligung wird dabei als ohne zwingenden Grund erfolgende unterschiedliche Behandlung von Menschen mit Behinderungen und Menschen ohne Behinderungen aufgefasst (§ 4 II 2 NBGG). Im Sinne des Gesetzes wird eine Behinderung als eine mit hoher Wahrscheinlichkeit für länger als sechs Monate bestehende Abweichung vom für das Lebensalter typischen Zustand der körperlichen Funktion, geistigen Fähigkeit oder seelischen Gesundheit verstanden, die somit eine Einschränkung der Teilhabe der betreffenden Person am Leben in der Gesellschaft darstellt (§ 2 II NBGG). Diese Teilhabe gelingt mittels barrierefreier Räume. Als barrierefrei können laut Gesetz „bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche“ bezeichnet werden, wenn sie auch für Menschen mit Behinderungen grundsätzlich ohne Hilfe Dritter auf allgemein übliche Weise und ohne besondere Erschwernis erreicht und genutzt werden können (§ 2 III NBGG). „Ist dies wegen der Art der Behinderung oder der Art des Angebotes nicht möglich, so ist Barrierefreiheit nur dann gegeben, wenn der Anbieter die notwendige Hilfe bereitstellt (beispielsweise eine mobile Rampe im Bus) bzw. der Mensch mit Behinderung die notwendigen Hilfsmittel oder Assistenzpersonen (z. B. Blindenführhund, Dolmetscher) mitnehmen und einsetzen darf“ (Beauftragter der Bundesregierung für die Belange von Menschen mit Behinderungen o. J.).

Neben Vorschriften zu Kommunikation, Informationstechnik oder zur Gestaltung von Vordrucken beinhaltet das Gesetz auch Regelungen zur Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr. Dazu ist festgelegt, dass im Rahmen von Neu-, Um- und Erweiterungsbauten öffentlicher Stellen eine barrierefreie Gestaltung nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik herzustellen ist (§ 7 I 1 NBGG). Das bedeutet, dass die Regeln als theoretisch-wissenschaftlich richtig gelten, technischen Experten bekannt sein

und sich im Praxiseinsatz bewährt haben müssen. Sie beziehen sich auf verschiedene Anwendungsgebiete und sind z. B. in DIN-Normen festgehalten (Einbock GmbH o. J.). Über die öffentlichen Stellen hinaus sind auch sonstige bauliche oder andere Anlagen, Wege, Plätze, Straßen, Verkehrsanlagen und Verkehrsmittel barrierefrei zu gestalten, sobald sie öffentlichen Charakter haben oder öffentlich zugänglich sind und es durch Rechtsvorschrift vorgegeben ist (§ 7 II NBGG). Abweichungen oder Ausnahmen sind nur zulässig, falls andere Lösungen die Anforderungen an Barrierefreiheit gleichermaßen erfüllen oder die Erfüllung der Anforderungen nur mit unverhältnismäßigem Mehraufwand möglich ist (§ 7 I 2-3 NBGG).

In Bezug auf Barrierefreiheit bestehen eine Vielzahl an DIN-Normen und anderen Vorschriften, die im Zusammenhang mit den erwähnten allgemein anerkannten Regeln der Technik beachtet werden müssen. Sie befassen sich u. a. mit der Lesbarkeit von Schriften, Gestaltung visueller Informationen und Bodenindikatoren für blinde oder sehbehinderte Menschen, Planungsgrundlagen zu Wohnungen, öffentlich zugänglichen Gebäuden und öffentlichen Verkehrs- und Freiräumen für mobilitätseingeschränkte Menschen sowie weiteren Themen (RM 2019). Eine genaue Darstellung der darin enthaltenen Vorgaben und Richtwerte geht jedoch im Sinne des übergeordneten Ziels dieser Masterthesis zu sehr ins Detail und führt damit zu weit. Als Orientierung für die wesentlichen Themen, die für Gemeinden und ihre Planung relevant sein können, dienen zwei Veröffentlichungen des niedersächsischen Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderungen, die den Fokus auf konkrete Aspekte legen, welche für mobilitätseingeschränkte sowie sehbehinderte und blinde Menschen im Alltag zu beachten sind. Diese ergänzen und konkretisieren somit die generellen, bindenden Grundlagen des NBGG um Anwendungshinweise und sind somit auch für die Planungen der Gemeinde Tostedt relevant und hilfreich.

Bei diesen Veröffentlichungen handelt es sich um die Broschüren „Barrierefreiheit im Alltag – Für Planer, Betroffene und Interessierte“, die Barrieren und deren Vermeidung für mobilitätseingeschränkte – vornehmlich auf einen Rollstuhl angewiesene – Menschen aufzeigt, und „Mit anderen Augen sehen – Elemente zur barrierefreien Gestaltung öffentlichen Raumes für sehbehinderte und blinde Menschen“. An dieser Stelle werden einige übergeordnete Aspekte aufgezeigt, die im Verlauf der Arbeit wieder aufgegriffen werden. So ist im öffentlichen Raum ein geeigneter Belag oder Untergrund der Straßen und Gehwege für Rollstuhlfahrer*innen wichtig, außerdem die Absenkung von Bordsteinkanten an Knotenpunkten und Querungen auf maximal 3 cm (Behindertenbeauftragter des Landes Niedersachsen 2003 a, 26 f.). In öffentlichen Verkehrsmitteln ist der Ein- und Ausstieg barrierefrei einzurichten und ein Stellplatz innerhalb des Fahrzeugs vorzuhalten. Sollte dies noch nicht der Fall sein, wird eine Kennzeichnung der rollstuhlgerechten Fahrzeuge im Fahrplan empfohlen (ebd., 19). Behindertenparkplätze sind mit einer geeigneten Bodenbeschaffenheit und Breite auszustatten (ebd., 29). Außerdem ist grundsätzlich ein



ebenerdiger Zugang zu öffentlichen sowie öffentlich zugänglichen Gebäuden oder alternativ die Bereitstellung von ausreichend großen Aufzügen oder Rampen mit geeigneter Breite und Steigung von Relevanz, um diese Gebäude barrierefrei zu erreichen (ebd., 24 f.). Zudem sollten automatische Eingangstüren an öffentlichen Gebäuden bestehen, die sich mittels Bewegungssensoren oder Druckschalter öffnen (ebd., 20). Innerhalb der Gebäude sind die Gänge und Aufenthaltsbereiche so zu gestalten, dass ausreichend Bewegungsfläche ermöglicht wird. In Geschäften ist insbesondere auf die Größe von Umkleiden und in der Gastronomie auf die Vermeidung von ausschließlich Stehtischen zu achten (ebd., 22 f.). Bei Servicegeräte wie Geldautomaten, Fahrkartenautomaten, Telefonzellen, Briefkästen sowie bei Verkaufstresen und Serviceschaltern ist eine entsprechende Höhe sowie die Be- und Unterfahrbarkeit zu gewährleisten (ebd., 18, 28 u. 30). Die Höhe und die Erreichbarkeit stellen auch bei Wertstoffsammelcontainern oftmals ein Problem dar (ebd., 13).

Sehbehinderte und blinde Menschen sind im öffentlichen Raum ebenso mit einer Vielzahl von Barrieren konfrontiert. So stellen Hindernisse in Kopf- und Oberkörperhöhe ein erhebliches Verletzungsrisiko dar. Die Verwendung von Langstöcken bietet keinen Schutz, da hiermit nur auf dem Boden stehende bzw. geringfügig darüber angebrachte Hindernisse ertastet werden können (Behindertenbeauftragter des Landes Niedersachsen 2003 b, 15). Dieses Problem tritt an vielen verschiedenen Stellen auf wie an Ampeln für den Radverkehr, an Warenauslagen sowie Werbeaufsteller auf dem Gehweg und an lediglich mit Flatterband abgesicherten Baustellen (ebd., 48, 54, 27 u. 57). Neben diesen Hindernissen auf Wegen stellt die Anlage und Gestaltung der Wege selbst oftmals eine Behinderung dar, indem sie keine, falsche oder zugestellte Bodenindikation aufweisen, die Breite nicht ausreichend ist für die Nutzung eines Langstocks oder kontrastreiche sowie spürbare Gehwegbegrenzungen zur Fahrbahn und zum Radweg fehlen (ebd., 27, 42 ff.). An Kreuzungen und Überquerungen ist die Nullabsenkung der Bordsteinkante ohne weitere Signalisierung gefährlich, da hier der Beginn der Fahrbahn nicht ertastet werden kann (ebd., 45). Zudem sind Zebrastreifen nicht wahrnehmbar (ebd., 46). Lichtsignalanlagen sind bestenfalls mit einem Vibrationstastschalter, einem Orientierungssignal zum Auffinden des Ampelmastes, einem Richtungssignal zur Anzeige der Grünzeit sowie mit Bodenindikatoren auszustatten, die bei Nichtfunktion des akustischen Signals ebenfalls dem Auffinden dienen (ebd., 49). Eine nicht sehbehindertengerechte Ausstattung führt zu enormen Schwierigkeiten und ggf. Gefahrensituationen, wenn sich sehbehinderte und blinde Menschen einzig auf das Geräusch des anfahrenden Parallelverkehrs verlassen müssen (ebd., 47).

Der ÖV stellt für sehbehinderte und blinde Menschen ein entscheidendes Fortbewegungsmittel dar. Damit die Nutzung dessen uneingeschränkt möglich ist, sind Bahnhöfe und Haltestellen barrierefrei zu erreichen und zu gestalten, akustische Hinweise

in Fahrzeugen vorzunehmen und Linieninformationen entsprechend zu kommunizieren (ebd., 60-65). Für öffentliche Gebäude ist eine schwellenfreie Erschließung sowie die Orientierung mittels geeigneter Informationssysteme sicherzustellen. Hierfür sind Automatik-Schiebetüren, eine taktile Wegeführung und Informationstafeln an Erschließungsstellen und Türen in Groß- und Punktschrift hilfreich (ebd., 68 ff.). Für Treppen und Aufzüge bestehen weitere Anforderungen. So sind Treppenstufen kontrastreich hervorzuheben, mit einem Markierungsstreifen zu versehen und die gesamte Treppe mit Handläufen auszustatten (ebd., 51 ff.). Für Aufzüge bedarf es akustischen Ansagen der Geschosse, tastbaren Schaltern sowie in großer Schrift abgebildete Geschosszahlangaben (ebd., 71).

Ein weiteres Dokument, das vom Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderungen des Landes Niedersachsens herausgegeben wurde, ist „Es ist normal verschieden zu sein“. – Handlungsvorschläge zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention in den Kommunen in Niedersachsen“. Darin werden Empfehlungen ausgesprochen, mit welchen Maßnahmen von Seiten der Kommunen die Teilhabe, Selbstbestimmung und Nichtdiskriminierung von Menschen mit Behinderungen in verschiedenen Lebensbereichen gesteigert werden kann. Darunter sind auch Hinweise zum allgemeinen Bereich der Barrierefreiheit und Mobilität in Bezug auf öffentliche Gebäude, ÖPNV und Wegenetz, Einkaufen sowie Wohnraum (Arbeitsgruppe des Landesrates für Menschen mit Behinderungen 2012, 10 ff.). Hier ergeben sich Überschneidungen mit den bereits genannten Aspekten, sodass auf eine weitere Ausführung verzichtet wird. Dennoch verdeutlichen die umfangreichen Aufarbeitungen zu den unterschiedlichen Facetten der Barrierefreiheit den Stellenwert des Themas in Niedersachsen.

4.2.3 Bevölkerungsstatistik

Abgesehen von der Berücksichtigung bereits bestehender Regelungen und Vorgaben zur Planung ist die Betrachtung von vergangenen und zukünftigen Bevölkerungsdaten essenziell für Planungssentscheidungen und die Aufstellung langfristiger Planungsziele. In der Stadtentwicklungsplanung wird für die Bürger*innen geplant, sodass sich die Ausrichtung an der Anzahl der Einwohner*innen aus der Natur der Sache ergibt. Dabei bedürfen einige Planungsgegenstände aufgrund langer Realisierungszeiten einer frühzeitigen Vorbereitung. Um für die tatsächliche Bevölkerungszahl zu planen müssen also auch Prognosen zur voraussichtlichen Bevölkerungsentwicklung aufgestellt und in die Planung einbezogen werden. Das RROP als übergeordnetes Planwerk für die Gemeinde Tostedt greift diese Aspekte auf, indem es festlegt, dass zukünftige Entwicklungen von Siedlungsbereichen und Infrastrukturen an der demografischen Entwicklung auszurichten sind (siehe Abschnitt 4.2.2).



Wie in den allgemeinen Grundlagen schon angesprochen (siehe Abschnitt 4.1), gibt es verschiedene Quellen für die Bevölkerungszahl, -struktur und -entwicklung der Gemeinde Tostedt, die unterschiedlich umfangreiche Daten bereitstellen. Dazu zählen u. a. das Melderegister der Samtgemeinde Tostedt und das Landesamt für Statistik Niedersachsen (LSN). Problematisch bei der Nutzung verschiedener Datenquellen ist jedoch, dass die Werte für gleiche Jahre aufgrund abweichender Erhebungsparameter und -methoden geringfügige bis erhebliche Unterschiede aufweisen. Daher ist es sinnvoll, sich auf eine Quelle zu beschränken, sodass Fehlinterpretationen verhindert werden. In diesem Fall wird für die Betrachtung der Bevölkerungsdaten auf Informationen des LSN zurückgegriffen, da es die umfangreichsten und differenzierertesten Daten hinsichtlich der Bevölkerungsstruktur und -entwicklung zur Verfügung stellt. Ergänzend dazu werden für die zukünftige Entwicklung der Einwohnerzahl die Ergebnisse einer Demografie-Studie der CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH (CIMA) hinzugezogen. Dies mag zunächst wie ein Widerspruch zum gerade erläuterten Punkt erscheinen, dass möglichst auf Daten aus nur einer Quelle zurückgegriffen werden sollte. Doch das LSN bietet keine ausführlichen Prognosedaten, sodass in dieser Hinsicht eine weitere Quelle hinzugezogen werden muss. Zur Verhinderung von Interpretationsfehlern werden die Ergebnisse der CIMA mit denen anderer Studien verglichen bzw. ins Verhältnis gesetzt und lediglich prozentuale Bevölkerungsveränderungen betrachtet, um Verwirrungen durch Unterschiede zwischen den absoluten Bevölkerungszahlen des LSN und der CIMA zu vermeiden. Im Folgenden werden die zur Verfügung stehenden Daten hinsichtlich der Struktur sowie der vergangenen und der zukünftigen Entwicklung der Bevölkerung untersucht. Für das Bezugsjahr wird grundlegend das Jahr 2018 mit dem Stichtag 31.12. festgelegt, da hierfür die meisten gesicherten Daten vorliegen.

Grundlegendes
Bezugsjahr der Daten:
2018 – Stichtag 31.12.

Die Aufarbeitung der Bevölkerungsstruktur fokussiert sich in erster Linie auf die Altersstruktur der Tostedter Bevölkerung. Basierend auf der Einteilung des LSN werden dabei die in Tabelle 8 aufgelisteten Altersgruppen betrachtet. Diese Klassifizierung wird für die angestrebten Zwecke als am sinnvollsten erachtet, da sie relativ gleich verteilte Jahresabstände aufweist, größtenteils der Altersgruppeneinteilung des EKT 2001 entspricht und im Wesentlichen auch mit den Intervallen anderer Datenquellen wie der Erwerbstätigenstatistik – auf die in der Gewerbeanalyse in Abschnitt 5.2.2 eingegangen wird – übereinstimmt, sodass Vergleiche und Rückschlüsse möglich sind. Darüber hinaus können mithilfe dieser differenzierten Altersgruppen genauere Aussagen z. B. für die Gruppe der Kleinkinder im Vorschulalter oder über die Altersstruktur von Rentner*innen getroffen werden.

Struktur

0 bis unter 5 Jahre
5 bis unter 14 Jahre
15 bis unter 25 Jahre
25 bis unter 45 Jahre
45 bis unter 65 Jahre
65 bis unter 85 Jahre
85 Jahre und älter

Tabelle 8: Altersgruppeneinteilung

Die Gemeinde Tostedt hat 13.832 Einwohner*innen (LSN 2020 a). Deren absolute und relative Verteilung nach Altersgruppen ist in den Abbildungen 7 und 8 grafisch dargestellt. Darin fällt auf, dass die Balken der drei Altersgruppen der 25- bis unter 85-Jährigen besonders hervorstechen, mit einer deutlichen Mehrheit der 45- bis 65-Jährigen. Diese drei Gruppen machen zusammen beinahe dreiviertel der Gesamtbevölkerung Tostedts aus. Die zwei größten Gruppen 25 bis unter 45 Jahre und 45 bis unter 65 Jahre bilden ziemlich genau die Hälfte der Bevölkerung ab. Zusammen mit den über 18 bis unter 25-Jährigen, deren Anzahl innerhalb der Gruppe 15 bis unter 25 Jahre nicht genau bestimmt werden kann, sind mehr als die Hälfte der Menschen in Tostedt im arbeitsfähigen Alter (LSN 2020 b). Aus dieser Altersstruktur ergibt sich ein Durchschnittsalter von 44,4 Jahren, wobei Männer mit 42,5 Jahren im Schnitt deutlich jünger sind als Frauen mit 46,3 Jahren. Bei der Verteilung der Bevölkerung zwischen Frauen und Männern haben Frauen mit 51,0 % einen leicht höheren Anteil als Männer (49,0 %). Es besteht somit kein signifikantes Geschlechterungleichgewicht (LSN 2020 a).

Ein anderer Aspekt der Bevölkerungsstruktur ist der Migrationsanteil. Vor dem Hintergrund der im EKT 2001 erwähnten rechtsextremen Demonstrationen in Tostedt und der formulierten Maßnahme zur Integrationsförderung von Mitbürger*innen mit Migrationshintergrund scheint eine Betrachtung dessen sinnvoll. Das LSN bietet hierzu lediglich Daten auf Landkreisebene, die theoretisch einen Eindruck der Entwicklung des Migrationsanteils und damit Rückschlüsse auf die Gegebenheiten in der Gemeinde liefern kann. Ein steigender Wert ausländischer Bevölkerung im Landkreis muss aber nicht automatisch einen ähnlich steigenden Wert in Tostedt bedeuten. Zunahmen resultieren u. a. aus Flüchtlingsbewegungen, bei denen ein Großteil der Geflüchteten in Erstaufnahmeeinrichtungen in Städten untergebracht wird. Die Verteilung in den Städten und Gemeinden eines Landkreises kann

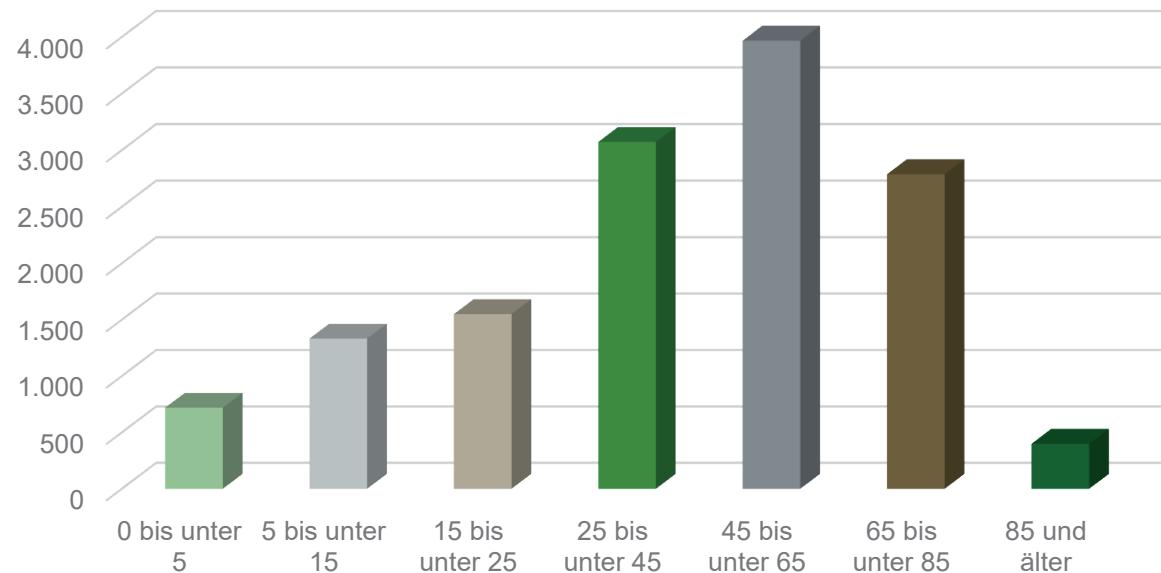


Abb. 7: Absolute Bevölkerungsverteilung nach Altersgruppen

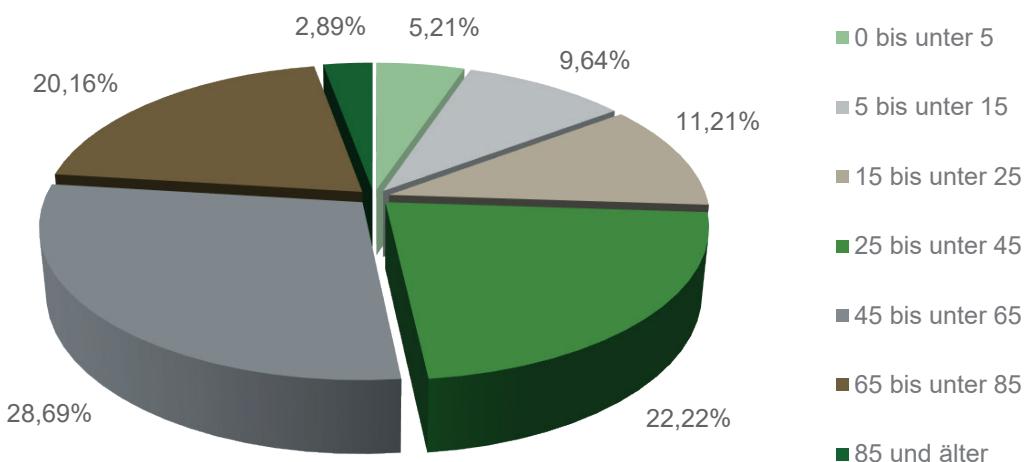


Abb. 8: Prozentuale Bevölkerungsverteilung nach Altersgruppen

also nicht als gleichmäßig angenommen werden, weshalb eine solche Übertragung zwischen den Gebietsebenen zu unverhältnismäßigen Abweichungen von der Realität führen können. Darüber hinaus macht auch das EKT 2001 keine Angaben zum damaligen Migrationsanteil, weshalb ein Vergleich zur Situation im Veröffentlichungsjahr ohnehin nicht gezogen werden kann. Aus diesen Gründen wird auf die nähere Betrachtung des Anteils an Menschen mit Migrationshintergrund in Tostedt verzichtet.

Bezüglich der Statistik zu Menschen mit Behinderung liefert das LSN nur Daten zur Samtgemeinde als unterste administrative Ebene. Da mehr als die Hälfte der Bevölkerung der Samtgemeinde in Tostedt lebt und die Gemeinde als Hauptort die grundlegenden Versorgungseinrichtungen stellt (siehe Abschnitt 4.1), wodurch viele Einwohner*innen der umliegenden Mitgliedsgemeinden hierfür nach Tostedt kommen müssen, kann eine Betrachtung dieser Daten nützliche Erkenntnisse für die Planung bringen. Nach Angaben des LSN weisen 2.193 Menschen in der Samtgemeinde zum Stichtag 31.12.2019 eine Schwerbehinderung auf. Bei einer Gesamtbevölkerungszahl 26.608 Einwohner*innen entspricht das einem Anteil von 82,4 Menschen mit Behinderung je 1.000 Einwohner*innen bzw. etwa 8 % der Bevölkerung (LSN 2020 c). Die entsprechende Statistik wird alle zwei Jahre erhoben, sodass hierzu nicht das für die anderen Daten verwendete Bezugsjahr 2018 gewählt werden kann. Für konkretere Rückschlüsse ist eine nach Art der Behinderung differenzierte Betrachtung sinnvoll. Jedoch sind hierfür erneut nur Daten auf Landkreisebene verfügbar. Weitere Einsichten können aber die Entwicklungsdaten liefern.

Während die Entwicklung der Gesamtbevölkerungszahl in Tostedt seit 1969 bis zum Jahr 2001 – mit Ausnahme der Jahre 1975, 1983 und 1985 – stetige Zuwächse verzeichnet, unterliegt sie seit dem Veröffentlichungsjahr des EKT 2001 häufigeren Schwankungen in den negativen Bereich (LSN 2020 d). In sieben der 18 Jahre von 2001 bis 2018 ist ein leichter Bevölkerungsrückgang zu verzeichnen (siehe Abbildung 9, S. 80) (LSN 2020 e).

Entwicklung



Abb. 9: Absolute Veränderung der Bevölkerungszahl zum Vorjahr

Die Gründe für die Bevölkerungsveränderungen liegen im natürlichen Saldo und im Wanderungssaldo. Sie werden also vornehmlich dadurch bestimmt, wie viele Menschen in der Gemeinde im gleichen Zeitraum sterben und geboren werden sowie dadurch, wie viele in die Gemeinde zuwandern und wie viele von dort abwandern. Ein Blick auf diese Entwicklungen verdeutlicht, dass es dem meist positiven Wanderungssaldo zuzuschreiben ist, dass sich seit 2001 Bevölkerungszuwächse zeigen. Denn der natürliche Saldo ist mit Ausnahme der Jahre 2001 und 2014 durchweg negativ. Selbst in diesen beiden Jahren bewegt er sich lediglich im neutralen (2001: 0) oder gerade so im positiven Bereich (2014: 1) (ebd.). Das bedeutet, dass die Bevölkerungsentwicklung aufgrund eines Überhangs an Todesfällen im Vergleich zu Geburten durchgehend rückläufig wäre, aber durch die Zuwanderung ausgeglichen und in ein Bevölkerungswachstum verändert wird. Wie Abbildung 10 zeigt, unterliegt aber auch der Wanderungssaldo starken Schwankungen und kann das Geburtendefizit nicht in allen Jahren auffangen.

Abbildung 11 zeigt die sich ergebende Entwicklung der Bevölkerungszahl. Daraus sind keine wesentlichen Trends ablesbar. Der 2011 begonnene Wachstumstrend wird 2017 schon wieder gebrochen (ebd.). Eine Erklärung für den im Vergleich zu den Vorjahren überdurchschnittlichen Zuwachs kann die Zuwanderung aus dem Ausland sein, die ab 2011 eine deutliche Steigerung aufweist (Stiftung Malteser Migrationsbericht 2017, 22). Dies kann aber nicht zweifelsfrei bestätigt werden, weil – wie erwähnt – keine Migrationszahlen für die Gemeinde Tostedt verfügbar sind. Insgesamt ist festzuhalten, dass die Bevölkerungszahl seit dem ursprünglichen Entwicklungskonzept um 500 Einwohner*innen gestiegen ist, was einem Wachstum von ca. 3,6 % entspricht (LSN 2020 e).

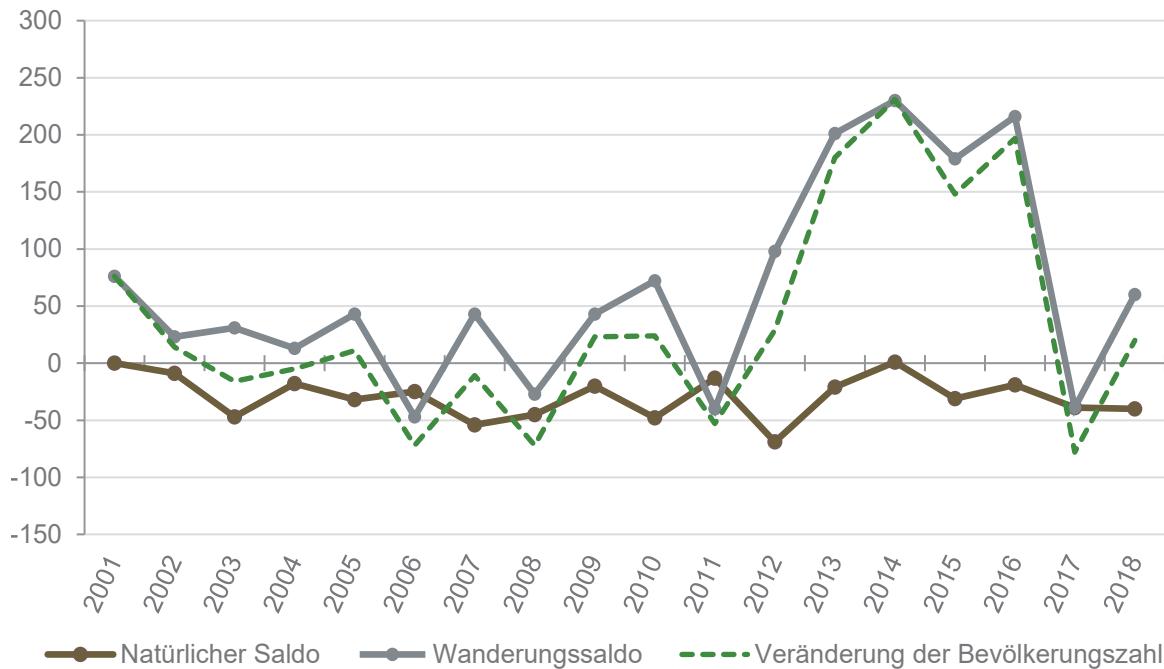


Abb. 10: Absolute Veränderung der Bevölkerungszahl zum Vorjahr nach Einflussfaktoren

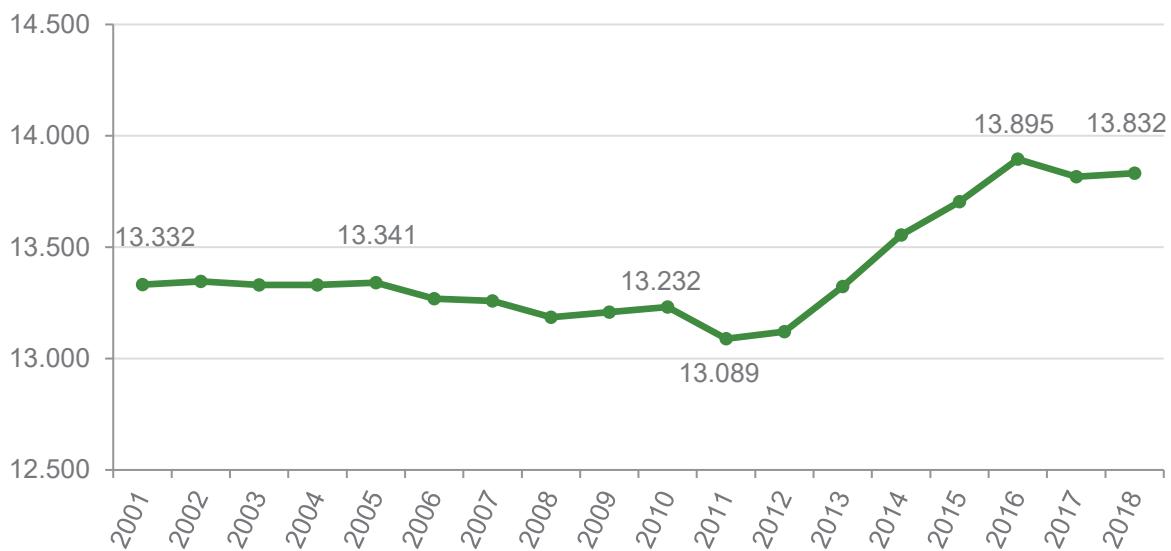


Abb. 11: Entwicklung der Bevölkerungszahl

Interessant ist, dass dieses Wachstum zwischen 2011 und 2016 überproportional auf der Zunahme an männlichen Einwohnern basiert. Während 2012 noch 639 mehr Frauen als Männer in Tostedt leben, liegt die Überzahl der Frauen im Jahr 2016 nur noch bei 225 (siehe Abbildung 12, S. 82) (LSN 2020 d). Das beschriebene Geschlechtergleichgewicht besteht also erst seit 2016.

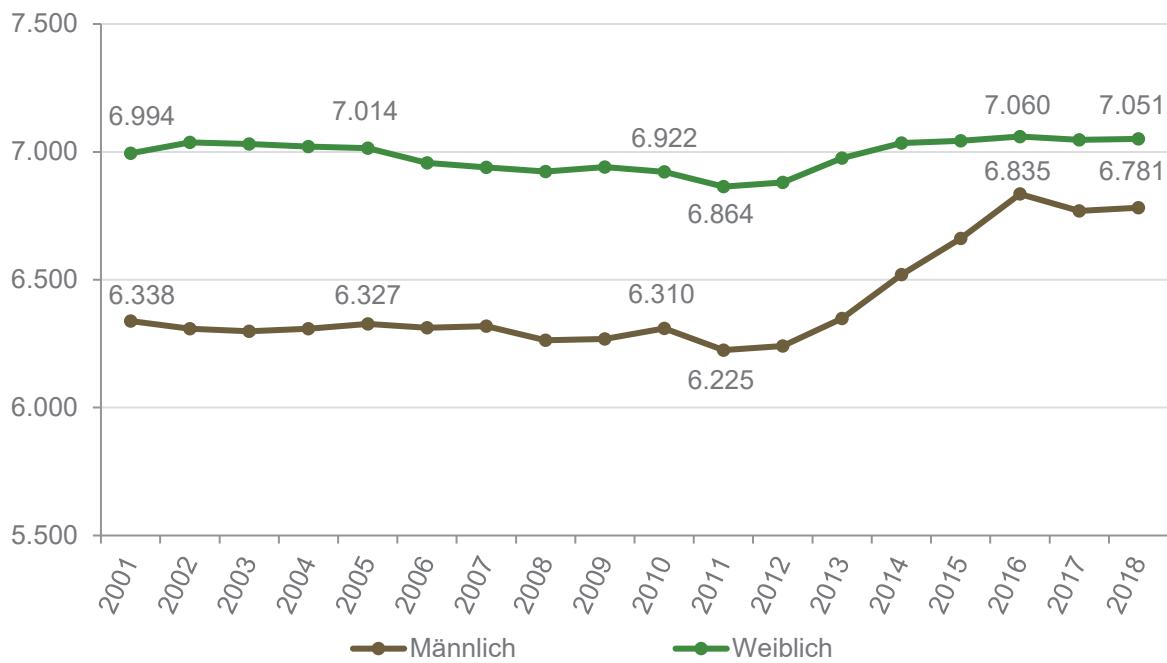


Abb. 12: Entwicklung der Bevölkerungszahl nach Geschlecht

Ähnlich wie die Gesamtbevölkerungsentwicklung lässt auch die Betrachtung der Entwicklung nach Altersgruppen keine eindeutigen Tendenzen erkennen (siehe Abbildung 13). Für diese Detailbetrachtung liegen nur Daten für die Jahre 2011 bis 2018 vor. Die älteste (85 Jahre und älter) und die jüngste Altersgruppe (0 bis unter 5 Jahre) zeigen seit 2012 leichte Wachstumstendenzen, die jedoch seit 2016 wieder abflachen. Nur die Zahl der 25- bis unter 45-Jährigen und die 65- bis unter 85-Jährigen weisen bis 2018 einen kontinuierlichen Positivtrend auf, der aber auch nicht mehr als eine leichte Steigerung in diesen Altersklassen bewirkt. Die Kurve der 15- bis unter 25-Jährigen macht allerdings im Jahr 2016 einen deutlichen Knick von einer leicht steigenden zu einer im gleichen Maße rückläufigen Entwicklung. Zwischen 2016 und 2018 weist sie den negativsten Verlauf aller Altersgruppen auf.

Bei der Untersuchung der Entwicklung des Anteils von Menschen mit Behinderung an der Bevölkerung wird wieder auf die Zahlen der Samtgemeinde geschaut. Der Verlauf der in Abbildung 14 dargestellten Veränderungskurve ähnelt in gewissem Maße dem der Bevölkerungsentwicklung und verleitet zu dem Schluss, dass die Anzahl der Menschen mit Behinderung in gleichem Maße wie die Bevölkerung wächst. Allerdings handelt es sich bei den Daten in diesem Diagramm bereits um relative Werte, welche die Anzahl der Schwerbehinderten je 1.000 Einwohner*innen angeben. Das bedeutet, zusätzlich zum Bevölkerungswachstum steigt auch der Anteil der Bürger*innen an der Bevölkerung, die eine Schwerbehinderung haben. Mit einem Anteil von ca. 82 Personen je 1.000 Einwohner*innen liegt der Wert im Jahr 2018 um etwa 20 Personen höher als im Jahr 2001



(62 Menschen mit Behinderung je 1.000 Einwohner) und bedeutet eine Anteilssteigerung um rund 32 % (LSN 2020 c). Darüber hinaus zeigt die Entwicklung eine steigende Tendenz, was das Thema der Barrierefreiheit für zukünftige Planung umso wichtiger macht.

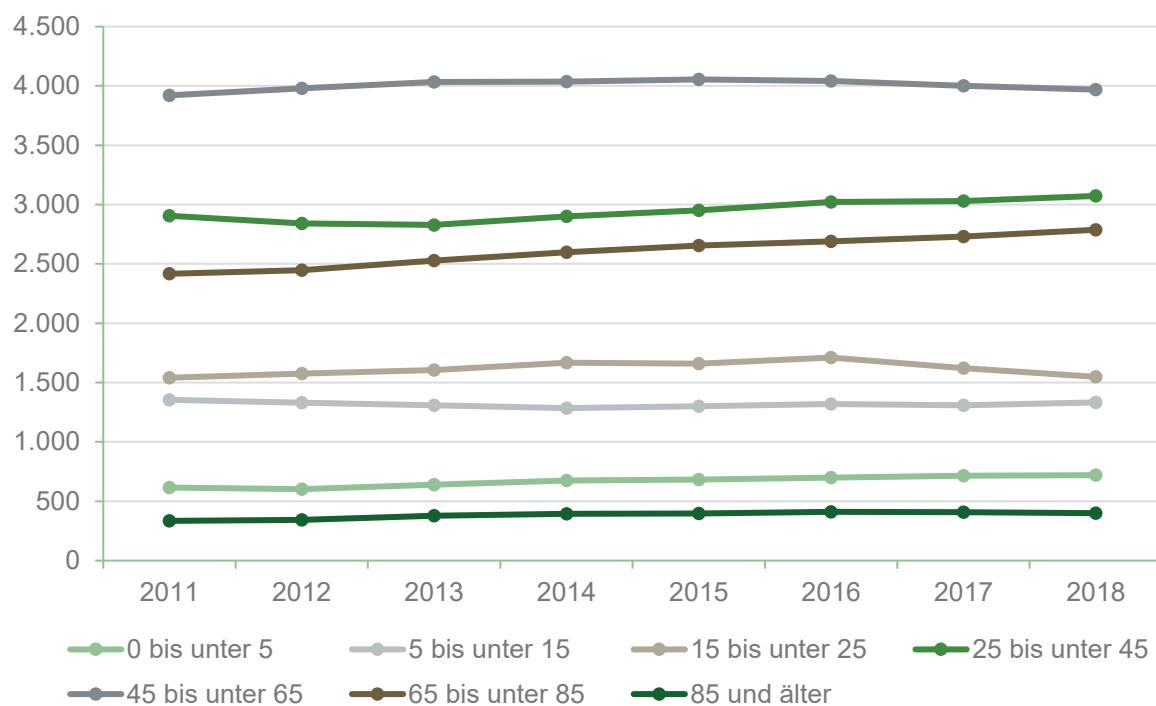


Abb. 13: Entwicklung der Bevölkerungszahl nach Altersgruppen

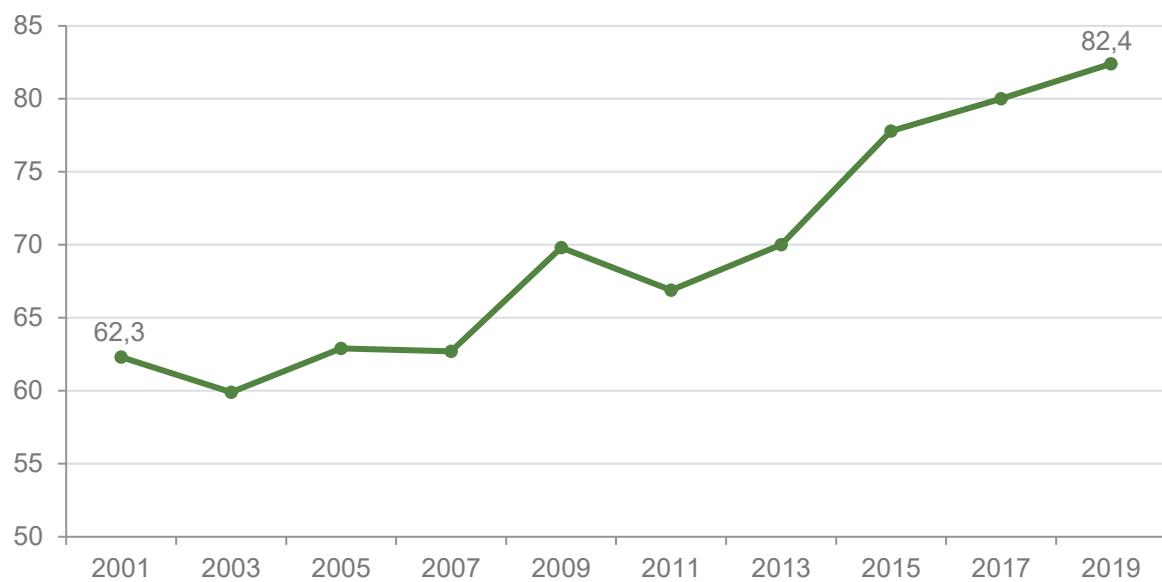


Abb. 14: Entwicklung der Anzahl an Schwerbehinderten je 1.000 Einwohner*innen der SG Tostedt

Wie eingangs beschrieben dient als Grundlage für die Bevölkerungsprognose das im Auftrag des LK Harburg erstellte Demografiegutachten der CIMA, denn es beinhaltet die detailliertesten und umfangreichsten Daten der verfügbaren Prognosen bis hin zur kleinsten Ebene der Gemeinde Tostedt. Da sich solche Prognosen aber sowohl in ihrer Herangehensweise als auch in ihren Ergebnissen z. T. stark unterscheiden, werden die Ergebnisse zweier weiterer Bevölkerungsvorausberechnungen vergleichend betrachtet, um einen umfassenderen Eindruck der möglichen Bevölkerungsentwicklung zu erhalten und die Ergebnisse der CIMA-Studie besser einordnen zu können. Nicht nur die Resultate unterscheiden sich, sondern auch die zugrunde gelegten Bevölkerungsdaten für die Ausgangsjahre der Berechnung. Somit ist ein direkter Vergleich der absoluten Zahlen nicht möglich und es erfolgt eine gegenüberstellende Betrachtung in prozentualen Entwicklungsraten. Zusätzlich beziehen sich die insgesamt drei verfügbaren Prognoserechnungen teilweise sowohl auf unterschiedliche Basis- als auch verschiedene Zieljahre, wodurch eine parallele Betrachtung aller drei Ergebnisse nicht sinnvoll ist. Daher erfolgt ein Vergleich der CIMA-Studie zum einen mit einer kleinräumigen Bevölkerungsvorausberechnung des LSN und zum anderen mit einem Demografiebericht der Bertelsmann Stiftung. Beide Vergleichsgutachten weisen lediglich Daten für die Samtgemeinde Tostedt auf. Der Zweck des Vergleichs ist allerdings nur die Einordnung der CIMA-Ergebnisse, sodass daraus im Nachgang dennoch Schlüsse über ihre Bedeutung sowohl für die Samtgemeinde als auch für die Gemeinde gezogen werden können, die beide Teil der CIMA-Untersuchung sind.

Die Ergebnisse des ersten Vergleichs mit der Bertelsmann-Studie beziehen sich auf das Basisjahr 2012 und geben die voraussichtliche Entwicklung zu den Jahren 2025 und 2030 an:

Quelle	Entwicklung 2012 bis 2025	Entwicklung 2012 bis 2030
CIMA	~ +9,1 %	~ +9,8 %
Bertelsmann Stiftung	~ +2,7 %	~ +2,4 %

Tabelle 9: Vergleich der Bevölkerungsprognosen von CIMA und Bertelsmann Stiftung

Es zeigt sich, dass die CIMA-Studie eine weitaus optimistischere Einschätzung vornimmt. Das Ergebnis der Bertelsmann-Stiftung deutet im Gegensatz zur CIMA-Prognose sogar darauf hin, dass die Bevölkerungszahl der Samtgemeinde zwischen 2025 und 2030 bereits wieder sinkt.

Im Vergleich mit der Vorausberechnung des LSN, dessen Werte sich auf das Basisjahr 2018 beziehen und Prognosen zu den Zieljahren 2023 und 2028 abgeben, ergibt sich Folgendes:

Quelle	Entwicklung 2018 bis 2023	Entwicklung 2018 bis 2028
CIMA	~ +2,3 %	~ +3,4 %
LSN	~ +4,5 %	~ +9,0 %

Tabelle 10: Vergleich der Bevölkerungsprognosen von CIMA und LSN



Hier wird deutlich, dass in diesem Fall die CIMA-Prognose vor allem auf den längeren Zeitraum gesehen eine wesentlich zurückhaltendere Aussage zur Bevölkerungsentwicklung trifft als das LSN.

Aus den Gegenüberstellungen lässt sich ableiten, dass die Ergebnisse der CIMA als repräsentativ betrachtet werden können, da andere Studien im Ergebnis sowohl zu positiveren als auch negativeren Erwartungen an die Bevölkerungsentwicklung kommen. Der Vergleich hebt aber auch nochmal hervor, dass es sich dabei lediglich um Prognosen handelt, die unterschiedliche Faktoren für die Entwicklung zugrunde legen und die damit einhergehend auch unterschiedliche Eintrittswahrscheinlichkeiten aufweisen. Dennoch kann das Gutachten sinnvoll als Grundlage für zukünftige Bedarfsplanungen im Rahmen des zu erarbeitenden Entwicklungskonzepts genutzt werden. Aus der Analyse der Studie lassen sich folgende Erkenntnisse gewinnen:

Natürliche Bevölkerungsentwicklungen verlaufen üblicherweise über lange Zeiträume stabil mit nur geringfügigen Schwankungen. Im LK Harburg ist sie seit 2002 kontinuierlich negativ, was auch den bundesweiten Trends hinsichtlich der natürlichen Bevölkerungsentwicklung entspricht. Somit ist zu erwarten, dass auch in Zukunft der Saldo von Geburten und Sterbefällen weiterhin negativ sein und sich sogar negativ entwickeln wird, bis hin zu einem Geburtendefizit von über 1.000 Personen pro Jahr im Jahr 2035. Die zunächst weiterhin positiven Wanderungssalden können diese Bevölkerungsverluste ausgleichen, wodurch bis zum Jahr 2033 weiter jährliche Zuwachsraten zu verzeichnen sind. Darüber hinaus können die Geburtendefizite nicht mehr durch die Wanderungsgewinne aufgefangen werden, sodass die Bevölkerungszahl ab 2034 wieder sinken wird. Die Verteilung auf die einzelnen Gemeinden wird dabei deutlich unterschiedlich sein. Vor allem Gemeinden im näheren Umfeld von Hamburg oder mit guter Verkehrsanbindung an die Metropole werden Bevölkerungszuwächse erfahren, wohingegen andere Gemeinden mit einem Rückgang ihrer Bevölkerungszahlen rechnen müssen (CIMA 2019). Für die Gemeinde Tostedt prognostiziert die CIMA sinkende jährliche Entwicklungsraten beginnend mit 0,88 % im Jahr 2019 bis hin zu -0,03 % im Jahr 2035 (siehe Abbildung 15, S. 86), welches das erste Jahr mit einer negativen Rate darstellt. Wie also für den Landkreis schon beschrieben, geht die CIMA auch für Tostedt von einem stetig kleiner werdenden Bevölkerungswachstum bis 2034 aus, in dem die Zuwachsrate nur noch 0,09 % beträgt. Bis 2030 würde so ein Wachstum von insgesamt 6,21 % und bis 2034 als letztem Wachstumsjahr eine maximale Zunahme von insgesamt 6,80 % in Bezug zum Ausgangsjahr 2018 entstehen (siehe Anhang IV).

Rechnet man diese Wachstumsraten auf die Bevölkerungszahl des LSN für das Jahr 2018 (13.832), kommt Tostedt im Jahr 2030 auf eine Einwohnerzahl von 14.691 Einwohnern (nominaler Zuwachs von 859 Einwohnern seit 2018) und eine maximale Einwohnerzahl von 14.773 im Jahr 2034 (nominaler Zuwachs von 941 Einwohnern seit 2018) (siehe Anhang IV) (LSN 2020 a). Es ist also damit zu rechnen, dass Tostedt in den kommenden

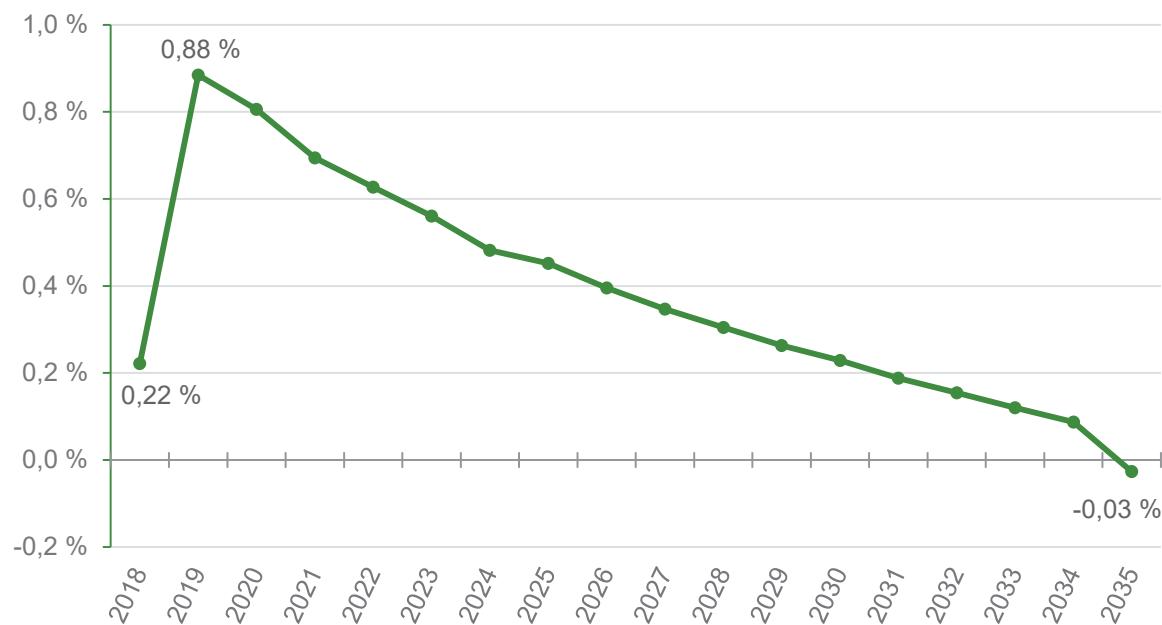


Abb. 15: Prognostizierte prozentuale Veränderung der Bevölkerungszahl zum Vorjahr

15 Jahren die Einwohnerzahl von 15.000 nicht erreichen oder gar überschreiten wird. Überdies ist fraglich, wie die CIMA so hohe Zuwachsraten prognostizieren kann, obwohl die der Prognose zugrundeliegenden Daten für die Vorgängerjahre 2017 (-0,58 %) und 2018 (0,22 %) deutlich geringere Zunahmen bzw. sogar schon einen Rückgang darstellen, wie für 2018 in Abbildung 15 zu erkennen. Diese beiden Jahre scheinen wiederum Ausreißer zu sein, da die prozentuale Veränderung in den Vorgängerjahren 2013 bis 2016 einen Zuwachs zwischen 1,06 % und 1,76 % gezeigt hat (siehe Anhang IV).

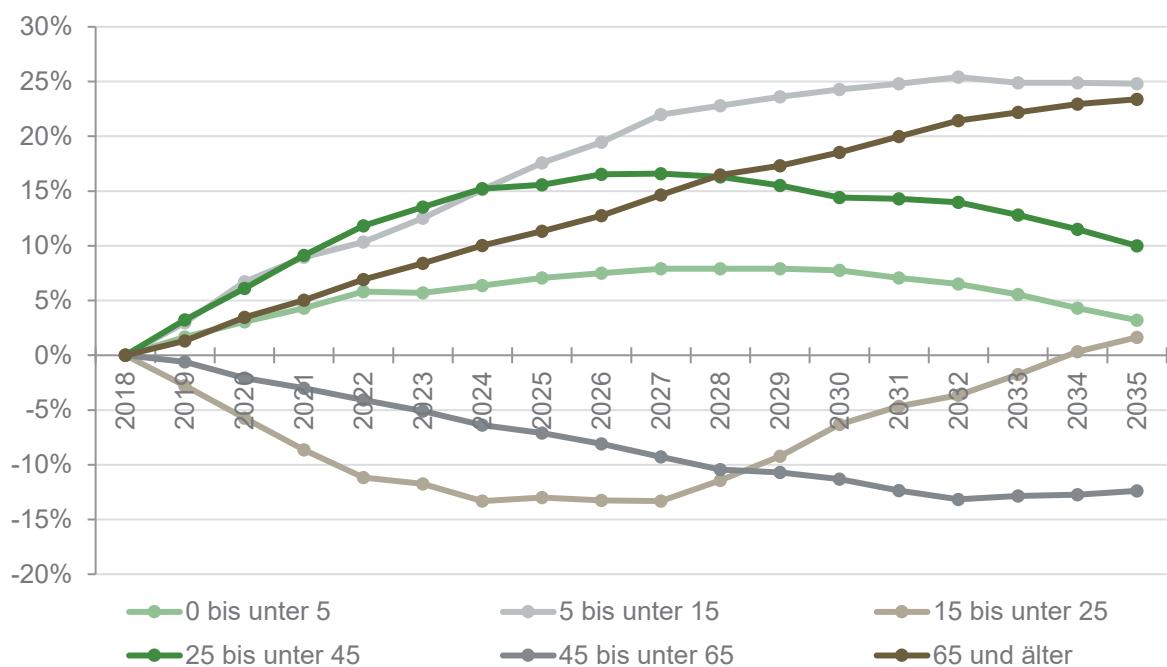


Abb. 16: Prognostizierte Entwicklung der Bevölkerungszahl nach Altersgruppen zu Basisjahr 2018



Bei einer nach Altersgruppen differenzierten Betrachtung der Prognosedaten zeichnen sich vor allem deutliche langfristige Trends für drei Altersgruppen ab: hohe Zuwachsrate in den Gruppen 5- bis unter 15 Jahre sowie 65 Jahre und älter, hohe Rückgangsraten in der Gruppe 45 bis unter 65 Jahre (siehe Abbildung 16). Diese Trends werden auch schon in der Betrachtung der vergangenen Entwicklung deutlich. Das bedeutet einen perspektivischen Anstieg an Einwohner*innen im Grund- und Mittelschulalter sowie im Rentenalter. Mit dem kontinuierlichen Rückgang der Altersgruppe 45 bis unter 64 Jahre gehen vor allem Menschen im arbeitsfähigen Alter verloren.

Für die Entwicklung der Zahlen von Menschen mit Behinderung beinhaltet die CIMA-Studie keine Prognosen. Auf den seit einigen Jahren bestehenden steigenden Trend des Schwerbehindertenanteils und den anzunehmenden weiteren Verlauf in diese Richtung wird aber bei der Entwicklungsbetrachtung eingegangen.



EVALUATION & ANALYSE



Auf das theoretische Grundgerüst und die Aufarbeitung der erforderlichen Grundlagen folgt in diesem Abschnitt die praktische Evaluation des EKT 2001 sowie die Analyse der seit Aufstellung des Konzepts erfolgten Entwicklungen und der heutigen Situation der Gemeinde. Die Entscheidung, Evaluation und Analyse in einem gemeinsamen Hauptabschnitt zusammen vorzunehmen, liegt darin begründet, dass die Untersuchung der Umsetzung der Konzeptmaßnahmen als Bestandteil der Evaluation mit der Betrachtung der vergangenen Entwicklung im Rahmen der Analyse Hand in Hand geht. Genauso sind die zum Zwecke der Evaluation erforderliche Überprüfung der Zielerreichung und die analytische Beleuchtung der aktuellen Situation direkt miteinander verbunden. Jedoch bedarf dieser Abschnitt dennoch einer thematischen Untergliederung, da die Evaluation nicht nur die praktische und inhaltliche Kontrolle der Zielerreichung und der Umsetzung benannter Maßnahmen beinhaltet, sondern auch die Prüfung des Konzepts an sich z. B. in Bezug auf seine Struktur, den methodischen und inhaltlichen Aufbau oder die Nachvollziehbarkeit von Herleitungen. Hierfür wird also zunächst eine Beurteilung des Konzepts selbst vorgenommen, bevor die Überprüfung der Konzeptumsetzung im Zusammenhang mit der Analyse der Ist-Situation vor Ort und den Entwicklungen, die seit Aufstellung des betrachteten Konzepts zu dieser aktuellen Situation geführt haben, erfolgt.

5.1 Konzeptevaluation

Als erster Schritt der Evaluation wird in diesem Abschnitt die Beurteilung der konzeptuellen Qualität des EKT 2001 vorgenommen, die neben der Überprüfung der inhaltlichen Umsetzung zu einer ganzheitlichen Untersuchung des Erfolgs von integrierten Konzepten beiträgt. Hierfür eignet sich die Evaluation nach den von Wiechmann und Beier aufgestellten Schlüsselkriterien zu den Evaluanden Dokument, Prozess sowie Wahrnehmung und Anwendung. Durch Anwendung der Schlüsselkriterien auf das EKT 2001 kann Kenntnis darüber erlangt werden, inwiefern das Konzept die Beteiligten bei der Entscheidungsfindung unterstützt hat (siehe Abschnitt 3.2). Im folgenden Abschnitt werden dann die erzielten Projektergebnisse und die Umsetzung der Inhalte des Konzepts untersucht, sodass eine ganzheitliche Evaluation des EKT 2001 stattfindet, aus welcher Erkenntnisse für die Fortschreibung gewonnen werden können. Insgesamt handelt es sich bei der folgenden Evaluation um eine externe Evaluation, da wir als evaluierende Personen weder an der Aufstellung noch an der Umsetzung des EKT 2001 teilgenommen haben. Außerdem sind wir als Studierende der HafenCity Universität kein Teil der Verwaltung als für das Konzept zuständige Organisation. Zudem nehmen wir eine On-going-Evaluation vor. Weil es sich um eine Fortschreibung des EKT 2001 handelt, betrachten wir die Planung nicht als abgeschlossen, sondern als laufenden Prozess.

Bevor die Untersuchung der einzelnen Evaluanden vorgenommen wird, ist noch darauf hinzuweisen, dass nicht alle Schlüsselkriterien im gleichen Umfang betrachtet werden können. Dies liegt vor allem am Informationszugang und dem seit 2001 vergangenen Zeitraum. So kann das Dokument des EKT 2001 ausführlich betrachtet und analysiert werden, während hingegen Aussagen zum Prozess oder zur Wahrnehmung nur möglich sind, sobald Dokumentationen oder Angaben von Beteiligten vorliegen. Auch Wiechmann und Beier beschreiben diese Schwierigkeiten in der Überprüfung der Schlüsselkriterien und kalkulieren diese mit ein (siehe Abschnitt 3.2.3).

Das erste Schlüsselkriterium zur Evaluation des Evaluandum Dokument legt den Fokus auf die Stringenz des Konzeptes. Hierzu ist zu prüfen, inwiefern die einzelnen Bestandteile des Konzeptes aufeinander aufbauen. Zu Beginn des EKT 2001 wird ein Ablaufschema zur Darstellung des methodischen Vorgehens der Arbeit abgebildet. Dieses zeigt, dass die einzelnen Bestandteile des Konzeptes aufeinander aufbauen sollen. Aus einer sektoralen und räumlichen Bestandsaufnahme, Expertengesprächen und einem ersten Workshop sollen Erkenntnisse für die Analyse und Bewertung der Ist-Situation gewonnen werden. Anschließend sollen aus der Analyse und Bewertung Entwicklungsziele für den Gesamtort entwickelt werden, in die erneut Ergebnisse von Expertengesprächen und einem zweiten Workshop einfließen. Die Ziele werden aufgeteilt auf sektorale und räumliche Ziele. Zur Erreichung der Ziele werden Maßnahmen und Vorschläge formuliert (Albrecht 2001, 10). Gemäß dieses Ablaufschemas bauen die Bestandteile des Konzeptes stringent aufeinander auf. In den ersten Teilen der Arbeit ist diese angestrebte Stringenz auch innerhalb der Textabschnitte zu erkennen. Doch im weiteren Verlauf der Arbeit ist die Struktur nicht vollständig wiederzufinden. Dies betrifft insbesondere den Bereich der Zielformulierung. So werden einzelne Ziele und Handlungsansätze für den Themenkomplex der Gewerbeentwicklung der Gemeinde im Kapitel der Analyse aufgeführt und nicht, wie eigentlich gemäß des Ablaufschemas zu erwarten, in den jeweiligen Kapiteln zu Entwicklungszielen und Maßnahmen (ebd., 64). Zudem irritiert, dass die Handlungsempfehlungen auch Aussagen zu Aspekten treffen, die in der Analyse noch nicht genannt wurden, sondern erst nach der Nennung der Handlungsempfehlungen. Dies trifft z. B. auf die aktive Ansiedlung neuer Gewerbebetriebe zu. Diese Handlungsempfehlung wird bereits auf Seite 64 ausgesprochen, die Erläuterung, dass dies aufgrund der fehlenden Bekanntheit der Wirtschaftsflächen notwendig ist, folgt aber erst auf Seite 66 (ebd., 64 ff.). Zudem werden innerhalb der Analyse bereits Formulierungen verwendet, die bereits den Eindruck eines Ziels oder einer Maßnahme erwecken. Beispielhaft hierfür sind folgende Abschnitte aus dem Kapitel zur Analyse der Wirtschaft: „Zentrumsrelevanter Einzelhandel sollte in der Zinnhütte nicht zugelassen werden“ (ebd., 62), „Einkaufszentren oder großflächigen [sic] Einzelhandel mit einem zentrumsrelevanten Sortiment sollte [sic] ausgeschlossen werden“ (ebd.) sowie „In Anbetracht der Notwendigkeit und des Wunsches vor Ort, das Zentrum zu stärken [...], sollte die Zinnhütte nicht zu einem zweiten



Einzelhandelsstandort in Konkurrenz für das Ortszentrum ausgebaut werden“ (ebd., 63). In dieser Deutlichkeit werden diese Bestrebungen aber nicht mehr innerhalb der Ziele genannt. Dies ist insofern schwierig, als dass im Gemeinderatsbeschluss des EKT 2001 einzig die Handlungsschwerpunkte sowie die Ziele beschlossen werden, nicht aber die in der Analyse aufgeführten Inhalte (Gemeinde Tostedt 2001, 5).

Das Kapitel zu den aufgestellten Entwicklungszielen ist anhand der inhaltlichen Schwerpunkte gegliedert, die den Schwerpunkten der Analyse entsprechen. Trotzdem ist es schwierig, die Herleitung der Ziele nachzuverfolgen, da keine Rückgriffe auf die in der Analyse erarbeiteten Stärken und Schwächen vorgenommen werden. Daher bleibt teils unklar, aus welchen Gründen die Ziele aufgestellt sind. Außerdem wird die konkrete Benennung der Ziele erschwert, da diese einzig in einem Fließtext ausgeführt werden (ebd., 79-83). Hinzu kommt, dass einige der aufgestellten Ziele eher den Charakter von Maßnahmen aufweisen, da sie keine Zielvorstellungen beschreiben, sondern bereits konkrete Umsetzungen benennen. Im Abschnitt zu den Zielen im Bereich Verkehr ist u. a. folgendes formuliert:

„Die Verkehrssituation im Tostedter Zentrum soll durch die Realisierung einer nördlichen Ortsumgehungsmöglichkeit entlastet werden. In den zentralen Ortsbereichen soll das Verkehrsaufkommen durch eine optimierte Verkehrsführung verringert werden.“ (ebd., 81)

Hierbei werden bereits konkrete Vorhaben benannt, die in dieser Form direkt umgesetzt werden könnten. Da keine anzustrebende Vorstellung oder Ideale formuliert werden, entspricht dies aus unserer Sicht nicht zwei Zielen, sondern vielmehr zwei Maßnahmen. Diese sollen eigentlich erst im darauffolgenden Kapitel erläutert werden. Die darin vorgestellten Maßnahmen sind ebenfalls nach Sektoren unterteilt, die der Gliederung der Ziele entspricht (ebd., 86-99). Dennoch fehlt eine Zuordnung oder eine Erläuterung, welche Maßnahmen zur Erreichung welcher Ziele beitragen sollen. In dieser Weise bleibt unklar, was die Maßnahmen leisten sollen und aus welchen Gründen sie empfohlen werden. Die Ausführung im Fließtext ohne Rückgriff auf die bereits aufgestellten Ziele macht es kaum möglich, im Nachhinein eine eindeutige Zuordnung vorzunehmen.

Bei der Gesamtbetrachtung aller Ziele und Maßnahmen fällt auf, dass diese teils Widersprüche untereinander aufweisen. So soll etwa der MIV reduziert werden, während gleichzeitig die Verkehrsführung in zentralen Ortsbereichen optimiert werden soll, was sich positiv auf die Attraktivität des MIV auswirken würde. Auch zum Thema der Siedlungsstruktur offenbaren sich Widersprüche. Der Erhalt des dörflichen Charakters wird ebenso angestrebt wie die Vermeidung von großen, städtisch anmutenden Baustrukturen. Dem entgegen steht der sparsame Umgang mit Grund und Boden (siehe Abschnitt 4.2.1).

Neben der Untersuchung der konzeptionellen Struktur ist das Konzept mittels des zweiten Schlüsselindikators auf weitere Inhalte wie die Machbarkeit von Projekten, Arbeitsschritten, Aussagen zu Kosten, Finanzierung und Verantwortlichen, die Dauer sowie Zielvorgaben

und der Beitrag zu den Zielen zu prüfen. Die letztgenannten Aspekte sind bereits in den vorangestellten Absätzen erläutert worden, sodass diese nicht erneut aufgegriffen werden. Zu den übrigen Aspekten trifft das EKT 2001 immer wieder an verschiedenen Stellen Aussagen: Die konkrete Finanzierung und die Dauer der Umsetzung sind nicht Teil des EKT 2001, diese Aspekte wurden aber mitgedacht und sollten gemäß des schon erwähnten Ablaufschemas an die Arbeit nach Beschlussfassung angeschlossen werden (Albrecht 2001, 10). Es wird jedoch erwähnt, dass der zeitliche Horizont sehr unterschiedlich ist und von kurz- über mittel- bis langfristig reicht (ebd., 85). Im Hinblick auf die Finanzierung empfiehlt das Konzept, dass die Gemeinde verschiedene Finanzierungsmodelle prüfen, aber dabei nicht aus den Augen lassen sollte, dass „[e]ine positive Ortsentwicklung zum Nulltarif“ nicht möglich ist (ebd.). Die Verantwortung wird hiermit zum einen der Gemeinde übertragen. Aber auch die Einbindung Externer wird vorgesehen, da nicht alle Maßnahmen von Seiten der Verwaltung getragen werden können. Einige Maßnahmen eignen sich auch zur Umsetzung von privater Seite (ebd.). Hinsichtlich der Machbarkeit wird die Aussage getroffen, dass die „[...] konzeptionellen Überlegungen [...] einer vertiefenden weiteren Beratung und Konkretisierung durch die Gremien und durch externe Fachleute [bedürfen], bevor eine reale ‚Umsetzung‘ erfolgen kann“ (Albrecht 2001, 12).

Der dritte Schlüsselindikator zur Evaluierung des Dokuments ist die Frage nach der Priorisierung von vorrangigen Projekten. Dies ist im EKT 2001 vorgenommen worden, indem erste Schritte zur Umsetzung genannt werden. Hierbei handelt es sich zunächst um einen Gemeinderatsbeschluss über das EKT 2001. Anschließend sollen in erster Linie Maßnahmen zur aktiven Wirtschaftsförderung ergriffen werden, wie die Einrichtung einer Stelle zur Wirtschaftsförderung und die Gründung einer Baulandentwicklungsgesellschaft (ebd., 106 ff.). Zudem wird die anfängliche Fokussierung auf die Entwicklung des Ortskerns empfohlen. Dafür sollen Grundstücke neu parzelliert und Flächenreserven für die Einzelhandelsentwicklung freigehalten werden. Auch die Entwicklung von Gestaltungskriterien sowie eine Machbarkeitsuntersuchung für einen Umbau der nördlichen Bahnhofstraße sollte zu Beginn angegangen werden (ebd., 108 f.).

Zur Evaluation des Prozesses ist zu untersuchen, wie hoch der Grad der Selbstbindung der regionalen Akteur*innen ist. Die im EKT 2001 aufgestellten Ziele und Handlungsfelder wurden vom Rat der Gemeinde im März 2001 als „Grundlage der weiteren Entwicklung der Gemeinde“ beschlossen (Gemeinde Tostedt 2001). Daraus ergibt sich eine Selbstbindung für Politik und Verwaltung der Gemeinde (Albrecht 2001, 79). Weitere Bindungen, etwa für Private, ergeben sich hieraus nicht. Neben der Selbstbindung sind auch regelmäßige Tagungen von Verantwortlichen ein Indikator für ein erfolgreiches integriertes Konzept. Nach Beschluss des EKT 2001 wurde eine Entwicklungsgruppe aufgestellt, die „als Steuerungsinstrument einer schrittweisen Realisierung des Entwicklungskonzeptes dienen“ soll (Peper 2019, 2). Die Entwicklungsgruppe unterstützte



Entscheidungsfindungen der politischen Gremien und Planungen zur Entwicklung des Ortszentrums der Gemeinde. Die letzte Sitzung hat im Mai 2004 stattgefunden (ebd., 3). Es haben also Sitzungen stattgefunden, die jedoch nach einigen Jahren abgeschlossen wurden. Der dritte Indikator, der Eigenanteil der Kommunen am Budget pro Jahr, ist leider nur schlecht übertrag- und prüfbar. Im Gegensatz zu regionalen Entwicklungskonzepten, für die die Schlüsselindikatoren vorrangig entwickelt wurden, weist das EKT 2001 kein festgelegtes Budget auf. Informationen zur Finanzierung der bisher umgesetzten Maßnahmen und Interventionen liegen nicht vor, sodass zu diesem Indikator keine Aussagen getroffen werden können.

Zur Evaluierung der Wahrnehmung des Konzeptes ist zu prüfen, inwiefern das Konzept sowie dessen Inhalte in der Öffentlichkeit publik gemacht werden und welche Resonanz darauf entsteht. Regelmäßig werden Artikel zu umgesetzten Maßnahmen veröffentlicht, etwa zu Umbauten des Himmelswegs im lokalen Teil für die SG Tostedt im Nordheide Wochenblatt (Marquardt 2013 a). Auch auf der Website der SG Tostedt werden beständig Meldungen veröffentlicht. Hier ist jedoch unklar, wie die Resonanz hierauf ist, Zahlen zu Aufrufen der jeweiligen Meldungen liegen nicht vor. In Gesprächen mit Bürger*innen, Interessentenvertretungen und Mitarbeiter*innen der Verwaltung hat sich gezeigt, dass das EKT 2001 nach wie vor präsent ist. Auch die hohe Anzahl von Rückmeldungen auf die durchgeführte Beteiligung der Bevölkerung zeigt, dass großes Interesse an der Ortsentwicklung besteht und diese als relevant wahrgenommen wird.

Evaluandum Wahrnehmung & Anwendung

Bei nachfolgenden Entscheidungen fand das Konzept Berücksichtigung und wurde im planerischen Alltagshandeln der Verwaltung regelmäßig zurate gezogen (Seute 2020). Aus dem Bestreben des EKT 2001, den Ortskern gestalterisch und baulich zu attraktivieren, ging das ISEK für die Ortskernentwicklung hervor. Mithilfe dessen wurden Sanierungen im Ortskern vorgenommen (Peper 2019, 3). Auch Bebauungspläne z. B. zur gewerblichen Entwicklung im Gewerbegebiet Harburger Straße stützen sich auf das EKT 2001. Zudem wurde die Ansiedelung von Einkaufszentren außerhalb des Ortszentrums auf Basis des EKT 2001 verhindert (ebd.).

Insgesamt lässt sich zusammenfassen, dass das EKT 2001 die Entwicklung der Gemeinde Tostedt seit 2001 begleitet und Entscheidungsfindungen initiiert hat. Die Wahrnehmung und Anwendung des Konzeptes sind ebenso wie der Prozess positiv zu werten, sodass hier von einem erfolgreichen Konzept gesprochen werden kann. Einzig die Evaluation des Dokuments hat Schwächen aufgedeckt, da die Stringenz nicht durchgängig gegeben ist. Besonders die teils nicht transparente Herleitung der Ziele und Maßnahmen erschwert die Umsetzung der Inhalte, da die Notwendigkeit der Umsetzung nicht direkt nachvollziehbar ist. Außerdem sind die Abgrenzungen zwischen Zielen und Maßnahmen aufgrund ihrer Formulierungen teils fließend. Für die Fortschreibung wird hier ein besonderer Bedarf

festgestellt. In den folgenden Abschnitten wird evaluiert, welche Inhalte des EKT 2001 den Weg in die Umsetzung gefunden haben und damit die Evaluation nach Wiechmann und Beier komplementiert.

5.2 Ergebnisevaluation und Situationsanalyse

Wie in Abschnitt 5 beschrieben geht es in diesem Abschnitt um die kombinierte Evaluation der Konzeptumsetzung und Analyse der resultierenden Veränderungen sowie der Ist-Situation in der Gemeinde Tostedt. Thematisch ist er in die in Abschnitt 2 beschriebenen ausgewählten Themenschwerpunkte Soziale Infrastruktur, Technische Infrastruktur, Gewerbe, Einzelhandel und Dienstleistung, Barrierefreiheit sowie Umwelt- und Klimaschutz aufgeteilt. Innerhalb dieser Unterabschnitte erfolgt eine weitere Gliederung nach immer dem gleichen Schema: Zuerst werden die Ziele und Maßnahmen des EKT 2001 aufgeführt und kurz erläutert. Danach werden analytisch die Veränderungen und die heutige Situation sowie evaluativ die Erreichung der Konzeptziele betrachtet und beschrieben, worauf die Einschätzungen der Bevölkerung auf Basis der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung folgen. Abschließend werden diese Aspekte miteinander und mit den Erkenntnissen zur Bevölkerungsentwicklung (siehe Abschnitt 4.2.3) in Beziehung gesetzt und als Ergebnis für den jeweiligen Themenschwerpunkt in einer Synthese kompakt zusammengefasst. Alle Informationen in den folgenden Texten, die keine Quellenangabe aufweisen, sind Ergebnisse der durchgeführten Bestandsaufnahme vor Ort oder der Öffentlichkeitsbeteiligung. Bei der Darstellung der vergebenen Noten in der Auswertung der Befragung wird die Anzahl derjenigen, die mit „Keine Angabe“ geantwortet haben, nicht berücksichtigt, um eine klarere Bewertungsaussage zu erhalten und die direkten prozentualen Anteile der vergebenen Noten sichtbar zu machen und gegenüberstellen zu können.

Der Großteil der analysierten Themen geht aus dem EKT 2001 hervor und ist nur strukturell abgewandelt. Zusätzlich werden neue Themenschwerpunkte und Einzelthemen aufgenommen, die im EKT 2001 nicht betrachtet wurden. Dies trifft auf die digitale Infrastruktur zu, die aufgrund des allgemeinen digitalen Fortschritts und der Bedeutung der Digitalisierung für das Leben in Deutschland von Relevanz ist und im Schwerpunkt „Technische Infrastruktur“ näher ausgeführt wird. Sie ergänzt somit die Aspekte des Verkehrs, der noch als eigenes Thema im EKT 2001 hier ebenfalls unter dem Schwerpunkt Technische Infrastruktur gefasst wird. Zusätzlich zur digitalen Infrastruktur stellen die Themenschwerpunkte Umwelt- und Klimaschutz sowie Barrierefreiheit neue Aspekte dar, die im EKT 2001 keine Berücksichtigung gefunden haben. Beide weisen jedoch aus verschiedenen Gründen einen gesellschaftlichen Stellenwert auf und sind daher in die Fortschreibung des EKT 2001 neu aufzunehmen. So ist etwa Barrierefreiheit von gesamtgesellschaftlicher Bedeutung, da Menschen mit Behinderung heute nach wie vor benachteiligt werden und gesellschaftlichen Hürden ausgesetzt sind (Arbeitsgruppe



des Landesrates für Menschen mit Behinderungen 2012, 5). Der Abbau dieser Benachteiligungen und die Umsetzung des Rechts auf ein selbstbestimmtes Leben wird durch die UN-Behindertenrechtskonvention forciert und ist von Deutschland verbindlich anerkannt. In Planwerken wie dem Niedersächsischen Gleichstellungsgesetz werden diese Bestrebungen aufgegriffen und in geltendes Recht umgesetzt (ebd., 3) (siehe Abschnitt 4.2.2). Teilhabe und Selbstbestimmung sind auch auf kommunaler Ebene umzusetzen, da dort „konkrete Politik für und mit Menschen mit Behinderungen gestaltet wird“ (ebd.). Von gesamtgesellschaftlicher Bedeutung ist auch der Umwelt- und Klimaschutz, auf Grundlage dessen das IEKK des LK Harburg erstellt wurde, um die Städte und Gemeinden im Landkreis dazu zu verpflichten, zur Energiewende beitragen (siehe Abschnitt 4.2.2). Diese ist notwendig, um der menschgemachten Erderwärmung durch den Ausstoß von Treibhausgasen entgegen zu wirken, die Erwärmung zu verlangsamen und somit eine Abmilderung der heute schon spürbaren Folgen des Klimawandels wie der Zunahme extremer Wetterereignisse zu erreichen (BMU 2019, 6 f.). Diese globale Verantwortung schließt auch kleinere Kommunen wie Tostedt ein, weshalb es wichtig ist, dieses Thema ebenso wie Barrierefreiheit in die Fortschreibung des EKT 2001 zu integrieren.

5.2.1 Soziale Infrastruktur

Zur sozialen Infrastruktur zählen im Rahmen dieser Arbeit die Aspekte Kultur-, Sport- und Freizeitangebote, Kinderbetreuung, Schule und Bildung, Betreuung von älteren Menschen sowie medizinische Versorgung.

Ziele und Maßnahmen des EKT 2001

Das EKT 2001 beinhaltet im Vergleich zu anderen Themenschwerpunkten im Bereich der sozialen Infrastruktur nur wenige Ziele und Maßnahmen. Ein Ziel ist dabei auf die Ausweitung der Kultur- und Freizeitmöglichkeiten – insbesondere für Jugendliche – zu einem breit gefächerten Angebot ausgerichtet. Auch die Unterstützung von Privatinitiativen wird hier genannt. Als weiteres, spezifischeres Ziel wird die Schaffung eines Badeparks angeführt, der sowohl Belange der sozialen Infrastruktur als auch der Umweltverträglichkeit vereinen soll (Albrecht 2001, 83). Auch die Maßnahmen konzentrieren sich auf den Kultur- und Freizeitbereich. So sieht das Konzept die Prüfung von Möglichkeiten zur Realisierung eines Kinos sowie einer Diskothek vor und regt die Unterstützung kultureller Aktivitäten und die Förderung privater Initiativen, die bereits in den Zielen Erwähnung findet, in Form von finanziellen Mitteln oder der Bereitstellung gemeindeeigener Räumlichkeiten an (ebd., 99). Zu weiteren Aspekten der sozialen Infrastruktur wie Bildung, Betreuung und Gesundheitswesen weist das Konzept keine Ziele oder Maßnahmen auf. Die Situation der Versorgung mit Betreuungsplätzen, Ärzten und Apotheken wird als sichergestellt beschrieben, auf Kapazitäten und Auslastung von Kindertagesstätten oder Schulen wird nicht eingegangen.

Veränderungen und Zielerreichung

Bezüglich der Umsetzung der Handlungsempfehlungen aus dem Konzept kann festgestellt werden, dass entgegen der Annahmen zum damaligen Zeitpunkt das Freibad Tostedt durch eine im Jahr 2017 durchgeföhrte Sanierung heute weiterhin geöffnet ist. Obwohl damit die Grundlage für das Ziel der Realisierung eines Badeparks als Ersatz für das Freibad nicht mehr besteht, ist dieses Ziel mit dem „Baggersee Todtglüsingen“ heute dennoch umgesetzt. Träger des Baggersees ist der Todtglüsinger Sportverein (TSV), der auf einer Fläche von etwa 23 Hektar neben einem Bade- und einem Hundestrand am See selbst auch Sportplätze und Möglichkeiten für verschiedene Sportarten wie z. B. Bogenschießen, Beachvolleyball, Angeln oder Fußball sowie einen Grill- und einen Kinderspielplatz bietet (TSV 2020). Damit werden auch teilweise Aspekte des anderen Ziels zur Ausweitung des Freizeitangebots in der Gemeinde erfüllt. Ähnlich dem Baggersee ist auch mit dem „Haus der Begegnung“ ein Punkt erfüllt, der – in diesem Fall als Maßnahme – im Konzept beschrieben ist. So ist es seit 2015 ein zentraler Treffpunkt für verschiedene offene Gruppen, für den die Gemeinde Räume in der alten Realschule zur Verfügung stellt (SG Tostedt 2015 b). Somit wird dem Handlungsvorschlag entsprochen, soziale und kulturelle Aktivitäten durch die Bereitstellung von Räumlichkeiten zu unterstützen. Weitere Beispiele für direkte Unterstützung privater, sozialer Projekte oder Initiativen durch die Gemeinde sind nicht bekannt, es gibt aber auch keine Anfragen, die in diesem Kontext an die Gemeinde gestellt werden (Gerhardt 2020). Als nicht erfüllt scheinen die Maßnahmen, ein Kino und eine Diskothek anzusiedeln, da diese Freizeiteinrichtungen in Tostedt auch heute noch nicht vorhanden sind. Allerdings empfiehlt das Konzept zunächst die Prüfung der Umsetzbarkeit einer Ansiedlung. Ob diese Prüfung erfolgt ist oder nicht kann hier nicht dargelegt werden, da diese Informationen zum Ende der Recherche phase für diese Arbeit nicht vorliegen.

Kultur, Sport
und Freizeit

Die im EKT 2001 aufgeführten Einrichtungen und Vereine für Kultur, Sport und Freizeit wie der Heimatverein, der Arbeitskreis Naturschutz, die Schützenvereine und das Jugendzentrum „Kult“, das heute „JUZT“ (Jugendzentrum Tostedt) heißt, sowie der Verein für Geschichte, Natur und Heimatkunde Tostedt und Umgebung e. V., der regelmäßig Ausgaben der „Nachrichten von Hermann und Erika“ herausbringt, bestehen noch. Auch die Kreisvolkshochschule des LK Harburg hat weiterhin eine Außenstelle in Tostedt und bietet dort Sprachkurse wie Spanisch, Schwedisch oder Plattdeutsch, handwerkliche Kurse wie Töpferei und Acrylmalerei, Sportkurse sowie Aktionen für Kinder wie Malen oder Basteln an (KVHS Landkreis Harburg o. J.). Ebenso finden nach wie vor im Herbst der größte Flohmarkt Norddeutschlands und im Winter der Christkindlmarkt in der Gemeinde statt. Nicht mehr vorhanden ist der Verein „Kleinkunstforum Tostedt e. V.“ mit Sitz im Gebäude am Marktplatz Am Sande aufgrund der Verurteilung seines Initiators Wolfgang Bohle wegen Veruntreuung von Kirchengeldern in seiner Funktion



als Verwaltungsleiter des Kirchenkreises Siegen / Wittgenstein (Siegener Zeitung 2002; Hamburger Abendblatt 2002). Auch die „Neue Tostedter Zeitung“ und das 2011 durch den damaligen Samtgemeindepfarrer Dirk Bostelmann initiierte Informationsblatt „Rund um Tostedt“ mit aktuellen Themen der Samtgemeinde gibt es nicht mehr. Ersatzweise können Bürger*innen heute mittels Registrierung über die Webseite der Samtgemeinde einen E-Mail-Newsletter mit aktuellen Meldungen zur Samtgemeinde sowie zur Gemeinde Tostedt beziehen (SG Tostedt o. J. a). Aktuelle Nachrichten für die Gemeinde können im Tostedter Lokalteil der Kreiszeitung „Nordheide Wochenblatt“ verfolgt und gelesen werden. Neu ist seit 2016 ebenfalls die „Bühne Bunter Vorhang“, das „vermutlich kleinste [...] Theater Deutschlands“ (Hamburger Abendblatt 2018), mit einem vielfältigen Angebot an Lesungen, klassischen Konzerten und sowohl klassischem als auch Jugend-Theater auf kleiner Bühne (ebd.). Andere neue Kultur- und Freizeiteinrichtungen sind der bereits erwähnte Badesee mit den dazugehörigen Sportflächen und eine Eventlocation des Medienwerk 15 im Gewerbegebiet Harburger Straße. Darüber hinaus gibt es die beiden großen Sportvereine, den genannten TSV und den MTV Tostedt von 1879 e. V., die eine breite Palette an Sport- und Freizeitaktivitäten anbieten und bereits seit weit vor 2001 bestehen, im EKT 2001 jedoch nicht erwähnt werden. In Bezug auf Kultur, Sport und Freizeitgestaltung gibt es also viele Möglichkeiten in Tostedt. Neue Angebote ersetzen die seit 2001 weggefallenen.

Die Kinderbetreuung in Tostedt erfolgt in vier samtgemeindeeigenen Betreuungseinrichtungen und drei weiteren in freier Trägerschaft des Sozialwerks Tostedt e. V. und des Verbands ev.-luth. Kindertagesstätten im Kirchenkreis Hittfeld (SG Tostedt 2017). Sie bieten jeweils folgende Anzahlen an Betreuungsplätzen an (SG Tostedt 2020, 25 ff.):

Kinderbetreuung

Einrichtung	Vormittagsgruppen	Nachmittagsgruppen	Ganztagsgruppen	Integrationsgruppe	Krippe (Kinder von 0 bis 3 Jahren)	Hort	Gesamt
Kita „Spatzennest“	50	-	25	18	-	-	93
Ev.-luth. Johannes Kita	25	-	50	-	15	-	90
Ev.-luth. Johanneskinder-garten „Im Stocken“	25	10	25	18	30	-	108
Kita „Kinderhaus“	25	-	50	-	45	-	120
Kita „Kinderland“	-	20	50	18	30	20	138
Kindergarten Todtglüsing	50	20	25	18	-	-	113
Kita „Minitos“	-	-	25	-	15	-	40
Gesamt	175	50	250	72	135	20	702

Tabelle 11: Anzahl Kinderbetreuungsplätze nach Art und Einrichtung

Gemäß Angaben des LSN wohnen zum Stichtag 31.12.2018 720 Kinder zwischen 0 und 5 Jahren in der Gemeinde Tostedt (siehe Abschnitt 4.2.3). Unter Berücksichtigung, dass keine Pflicht dazu besteht die eigenen Kinder in die Betreuung zu geben und somit nicht alle Kinder auch einen Betreuungsplatz benötigen, besteht mit den 702 Plätzen den Daten nach ein ausreichendes Angebot. Die Bevölkerungsprognose der CIMA deutet eine Steigerung in dieser Altersgruppe auf bis zu 778 Kinder im Jahr 2027 an (siehe Anhang IV). In den Betreuungseinrichtungen wird heute schon eine steigende Nachfrage wahrgenommen. Die Kita „Kinderland“ könnte auf Basis der Anfragen sowohl eine weitere Ganztagsgruppe als auch eine zusätzliche Krippengruppe füllen (Kurz 2020). Durch eine aktuell geplante Aufstockung um 10 Betreuungsplätze in einer neuen Kleingruppe ist die Kita „Kinderhaus“ insgesamt gut aufgestellt, hat aber ebenfalls einen Engpass aufgrund erhöhten Bedarfs bei Krippenplätzen (Voß 2020). In der Gemeinde besteht allgemein eine hohe Nachfrage, sowohl nach Kindergarten- als auch nach Krippenplätzen. Dadurch sind üblicherweise alle Plätze vergeben und es werden nur durch Wegzug von Familien oder Gruppenumstrukturierungen vereinzelt Plätze frei, die jedoch über Wartelisten schnell erneut besetzt werden. Die Steigerung des Bedarfs an Betreuungsplätzen liegt zum einen an vermehrten Zuzügen von Familien mit kleinen Kindern, zum anderen an der veränderten Einstellung der Eltern bezüglich des Zeitpunkts der Kinderbetreuung. Heute geben Eltern ihre Kinder im Vergleich zu vorherigen Jahren wesentlich häufiger bereits im Alter von einem Jahr in die Betreuung, da sie früher wieder arbeiten möchten, was auch die gestiegene Nachfrage nach Krippenplätzen verdeutlicht (Borowski 2020).

Von der Organisation her ist es bei den Kinderbetreuungseinrichtungen so geregelt, dass für sie kein Einzugsgebiet festgelegt ist, sodass Eltern die freie Wahl haben, in welcher Kindertagesstätte sie sich bewerben. Dabei orientieren sie sich oft an deren Öffnungszeiten. Die Kindergärten außerhalb der Gemeinde Tostedt, etwa in Welle, haben kürzer geöffnet, die in Tostedt meist länger. Diese sind daher eher nachgefragt, auch aufgrund der zentralen Lage innerhalb der Samtgemeinde. Die Kinder können dann auf dem Weg zum Bahnhof abgegeben werden (ebd.). Das bedeutet, dass zusätzlich zu den 720 Kindern in Tostedt weitere Kinder aus den umliegenden Gemeinden in Tostedter Betreuungseinrichtungen untergebracht werden. Es zeigt sich also, dass die Kinderbetreuung in der Gemeinde, u. a. aufgrund der Hauptortfunktion für die Samtgemeinde an der Belastungsgrenze ist. Mit der aktuellen Planung einer neuen Betreuungseinrichtung am Bosteler Weg auf dem Gemeindegebiet von Otter wird diese Problematik bereits angegangen (Seute 2020).



(Carstens 2020). Weiterhin sind mit der Hauptschule Tostedt „Schule am Düvelshöpen“, der Erich-Kästner-Realschule und dem Gymnasium Tostedt drei weiterführende Schulen in der Gemeinde vorhanden, die das Bildungsangebot für Jugendliche in der Samtgemeinde stellen. Die Hauptschule ist die letzte Bildungseinrichtung dieser Schulform im LK Harburg und hat einen Förderschwerpunkt, der ihren aktuell 242 Schüler*innen Abschlussarten vom Förderschulabschluss bis zum erweiterten Realschulabschluss ermöglicht. Auch wenn die Schulklassen nicht zu groß sein sollten, um eine gute Förderung zu sicherzustellen, kann die Hauptschule weitere Schulplätze bereitstellen (Scheele 2020). Mit einer derzeitigen Gesamtzahl von 480 Schüler*innen und Klassengrößen zwischen 22 und 29 Schüler*innen hat auch die Realschule zukünftig noch Möglichkeiten zur Erweiterung ihres Platzangebot (Simons-Schiller 2020). Gleiches gilt für das Gymnasium Tostedt. Bei einer Ausweitung auf eine 4-Zügigkeit der Klassenstufen könnte die Anzahl der aktuell 650 Schüler*innen auf bis zu 850 erhöht werden (Birkner 2020).

Was das Schulbildungsangebot betrifft, ist die Gemeinde mit den vorhandenen Schulen und ihren freien Kapazitäten also gut aufgestellt. Eine Bestätigung durch die Bevölkerungsstatistik kann hierbei nicht erfolgen, da die Einteilung der vorhandenen Daten nach Altersgruppen keine Erkenntnisse über die genaue Anzahl an Kindern im Alter von 6 bis 10 Jahren (Grundschule) oder von 10 bis 18 Jahren (weiterführende Schule) liefert.

Wie bei den beiden vorher ausgeführten Themen werden auch zum Bereich der Betreuung von Senior*innen im EKT 2001 weder detaillierte Aussagen über den damaligen Bestand noch Hinweise auf bestehende oder drohende Unterversorgung oder andere Herausforderungen gegeben. Dadurch ist in dieser Arbeit hierzu ebenfalls nur eine Darstellung der aktuellen Situation ohne Abgleich von Veränderungen zu 2001 möglich.

Betreuung von
Senior*innen

Heute gibt es in Tostedt drei Anbieter von Einrichtungen zur Betreuung von älteren Menschen innerhalb des Gemeindegebiets. Das sind der Herbergsverein, Altenheim und Diakoniestation zu Tostedt e. V. mit vier Standorten sowie die Altenheim Homann GmbH und der LK Harburg mit jeweils einem Standort. Der Herbergsverein bietet 134 Mieter*innen betreutes Wohnen in 126 Wohnungen, verteilt auf vier Wohnanlagen in der Dieckhofstraße, im Albert-Schweitzer-Weg, in der Bahnhofstraße und der Bremer Straße, wo sich ebenfalls deren Pflegeheim mit 75 Plätzen für stationäre und weiteren 12 Plätzen für Tagespflege befindet. Die Auslastung der Wohnungen und Pflegeplätze liegt in allen Bereich zwischen 95 und 100 % (Johannsen 2020). Das von der Altenheim Homann GmbH betriebene Seniorenwohn- und Pflegeheim Homann befindet sich in Todtglüsing und stellt 47 Plätze für stationäre Pflege, die fast durchgehend voll ausgelastet sind. Obwohl diese Dienstleistung nicht zum originären Angebot zählt, ermöglicht das Heim Homann zwischenzeitlich auch Kurzzeitpflege, wenn einer der stationären Plätze frei wird. Allerdings gibt es dafür eine lange Warteliste (Bellmann 2020). Der

LK Harburg ist Betreiber des Helferichheims in der Nähe des Bahnhofs Tostedt, das über 119 vollstationäre Pflegeplätze verfügt, von denen zurzeit etwa 107 belegt sind. Der Grund für die freien Plätze ist allerdings nicht die mangelnde Nachfrage, sondern das mangelnde Personal (Liedtke 2020).

Insgesamt kann die Nachfrage nach betreutem Wohnen und stationärer Pflege in Tostedt soweit gut gedeckt werden. Bei der Tagespflege besteht eine etwas erhöhte Nachfrage im Verhältnis zum Angebot, vor allem bei der Kurzzeitpflege gibt es aber einen deutlichen Nachfrageüberhang. Perspektivisch ist aufgrund steigender Fallzahlen der Ausbau gerontopsychiatrischer Pflegeplätze für Menschen mit Demenzerkrankung erforderlich (ebd.). Eine Ausweitung des Angebots scheitert in vielen Fällen nicht an baulichen Hindernissen, sondern daran weiteres Personal zu finden. Für den Herbergsverein ist der Bau weiterer Wohnanlagen, für die durchaus Nachfrage besteht, verhältnismäßig zeitnah umsetzbar. Doch es ist kaum möglich für die neu geschaffenen Stellen auch Personal zu finden (Johannsen 2020). Das zeigt sich bereits im Bestand des Helferichheims, bei dem nicht alle verfügbaren Pflegeplätze besetzt sind, weil nicht ausreichend Personal für die Pflege vorhanden ist (Liedtke 2020).

Zur medizinischen Versorgung sind mit vier Apotheken im Gemeindegebiet heute eine mehr vorhanden als bei Aufstellung des EKT 2001. Die ärztliche Versorgung erscheint mit elf Allgemeinmediziner*innen bzw. Hausärzt*innen, einem Augenarzt, einer Gynäkologin, sechs Internist*innen, zwei Kinderärzt*innen, zwei Psychotherapeutinnen, einem Urologen und elf Zahnärzt*innen als gut gesichert (siehe Anhang V). Diese Werte sind eher als Näherungswerte zu verstehen, weil durch die Aufnahme nicht bei allen genau nachvollzogen werden kann, ob es sich um Einzel- oder Gemeinschaftspraxen handelt und wie viele weitere angestellte Ärzt*innen dort ggf. beschäftigt sind. Über die direkte medizinische Versorgung in Tostedt hinaus gibt es im Umkreis Krankenhäuser in Buchholz i. d. N., Rotenburg Wümme, Winsen / Luhe, Jesteburg und Buxtehude.

Da es aus dem Jahr des ersten Entwicklungskonzepts keine detaillierte Auflistung der vorhandenen Arztpraxen und angestellten Ärzte gibt, können die Ergebnisse der Bestandsaufnahme in diesem Bereich nur mit den Angaben aus der Broschüre „Bürgerinformation“ der Samtgemeinde Tostedt aus dem Jahr 2017 abgeglichen werden (SG Tostedt 2017). Aus dieser Übersicht sind heute die Praxen einer Kinder- und Jugendtherapeutin, einer Internistin und eines Zahnärzte-Ehepaars geschlossen. Eine Psychotherapiepraxis und drei Praxen zur zahnärztlichen Versorgung sind durch Nachfolge von anderen Ärzt*innen übernommen. Außerdem gibt es drei neue Hausärzt*innen, eine zusätzliche Kinderärztkin sowie jeweils einen weiteren Internisten und Zahnarzt (siehe Anhang V). Insgesamt sind seit 2017 also mehr neue Ärzt*innen hinzugekommen, als durch Praxisschließung oder -umzug entfallen sind.



In der Bedarfsplanung der Kassenärztlichen Vereinigung Niedersachsen (KVN) ist die Gemeinde Tostedt dem Hausärztlichen Planungsbereich (HPB) Buchholz i. d. N. zugeordnet (KVN 2017). Folgende Versorgungsgrade und freie Sitze für mögliche neue Niederlassungen von Ärzt*innen bestehen für den HPB Buchholz i. d. N. (in Bezug auf Hausärzt*innen) bzw. den LK Harburg (in Bezug auf Fachärzt*innen). Die Zahlen setzen sich zusammen aus der Anzahl der Vertrags- und der angestellten Ärzt*innen.

Bedarfsbereich	Gesamtzahl	Sollzahl	Versor-gungsgrad	Freie Sitze (KVN 2020, 39 ff.)
Hausärzt*innen (KVN 2019 a)	57,75	62,7	92,1 %	11,5
Augenärzt*innen (KVN 2019 b)	12	10,6	112,8 %	0
Chirurg*innen und Orthopäd*innen (KVN 2019 c)	18	14,4	124,7 %	0
Frauenärzt*innen (KVN 2019 d)	23,5	17,8	131,7 %	0
HNO-Ärzt*innen (KVN 2019 e)	9	7,2	124,9 %	0
Hautärzt*innen (KVN 2019 f)	7	5,9	119,1 %	0
Kinder- und Jugendärzt*innen (KVN 2019 g)	13,75	14,9	92,2 %	3
Nervenärzt*innen (KVN 2019 h)	9	9,6	93,6 %	2
Psychotherapeut*innen (KVN 2019 i)	42	37,4	112,3 %	1 ÄPT / 1 PSM
Urolog*innen (KVN 2019 j)	8	5	159,5 %	0

Tabelle 12: Versorgungsgrade & freie Sitze für allgemein- und fachmedizinische Praxen gem. KVN

Mit Ausnahme der Haus-, Nerven-, Kinder- und Jugendärzt*innen sowie der Psychotherapeut*innen sind die Zulassungen für andere Arten von Ärzt*innen im LK Harburg durch die KVN gesperrt, da in manchen dieser Bereiche mit Versorgungsgraden von bis zu etwa 160 % (Urologie) bereits eine Überversorgung besteht. Die bereits mit 92,1 % Versorgungsgrad bestehende leichte Unterversorgung mit Hausärzt*innen wird sich laut Prognose der KVN auch bis 2030 nicht verbessern. Danach wird der Versorgungsgrad zwischen 75 und unter 100 % liegen, womit im Mittelbereich Buchholz i. d. N. diesbezüglich Verbesserungspotenzial besteht. Er gehört aber nicht zu den 18 Mittelbereichen, denen ein Versorgungsgrad von unter 75 % und somit eine deutliche Unterversorgung prognostiziert

wird (KVN 2020, 29). In Bezug auf Fachärzt*innen erwartet die KVN keine wesentliche Unterversorgung, weist jedoch auf mögliche sinkende Versorgungsgrade bei grundversorgenden Fachärzt*innen wie Augen-, Haut, Frauen- oder Kinder- und Jugendärzt*innen außerhalb von Mittelzentren hin. Einen Grund hierfür sieht sie in wachsenden Tendenzen zur Bildung von ärztlichen Fachzentren (KVN 2020, 28). Solche sinkenden Werte können im LK Harburg vor allem bei Kinder- und Jugendärzt*innen problematisch werden, da bereits heute drei mögliche Sitze unbesetzt sind.

Zur Vorbeugung einer solchen potenziell drohenden Unterversorgung mit Ärzt*innen bietet der LK Harburg Förderangebote für Studierende zur finanziellen Unterstützung während des Studiums und für Ärzt*innen zur Eröffnung eigener Niederlassungen in Form von Stipendien, also unter Einhaltung bestimmter Bedingungen ohne Rückzahlungsverpflichtung (LK Harburg o. J. a). Darüber hinaus gibt es ein Serviceangebot, das auf offene Voll- und Teilzeitstellen sowie Übernahmemöglichkeiten bestehender Praxen hinweist und Sprechstunden zur Beratung von Praxis-Neugründungen, Vermittlung von Praxis-Kooperationen sowie Unterstützung bei der Suche nach geeigneten Praxisräumen beinhaltet (LK Harburg o. J. b).

Um einen Eindruck davon zu erhalten, inwiefern die Versorgungsgrade auf die Gemeinde Tostedt zutreffen und eine gerechte Verteilung der Ärzt*innen innerhalb der Planungsräume besteht, erfolgt eine überschlägige Rechnung auf Basis der prozentualen Anteile an Einwohner*innen und ansässigen Ärzt*innen. Es soll aufgezeigt werden, welchen Anteil die Bevölkerung und die Ärzt*innen in der Gemeinde an der Bevölkerungszahl und der Gesamtzahl der Ärzt*innen in den übergeordneten Planungsbereichen LK Harburg und HPB Buchholz i. d. N. ausmachen. So kann anhand dieser Anteile ein Vergleich zwischen der relativen Menge an Einwohner*innen und Ärzt*innen gezogen und festgestellt werden, in welchen medizinischen Bereichen unter Berücksichtigung der Vorgaben der KVN Versorgungslücken und -potenziale in der Gemeinde bestehen. Für den Anteil der Tostedter Bevölkerung (13.832) an der Bevölkerung des Landkreises Harburg (252.776) ergibt sich ein Wert von 5,47 %. An der Bevölkerungszahl des HPB Buchholz i. d. N. (103.354) haben die Einwohner von Tostedt einen Anteil von 13,38 % (Stand jeweils 31.12.2018) (LSN 2020 a). Die Anteile der verschiedenen in Tostedt ansässigen Ärzt*innen an der Gesamtzahl derer im jeweiligen Planungsraum stellen sich entsprechend Tabelle 13 dar.

Als Beispiel für die Aussagekraft dieser Werte kann angebracht werden, dass etwa 19 % der Hausärzt*innen im HPB Buchholz i. d. N. in Tostedt angesiedelt sind und dort ca. 13,4 % der Bevölkerung dieses Planungsraums versorgen. Damit besteht im Sinne der Berechnungen der KVN ein Überangebot an Hausärzt*innen in Tostedt, das u. U. eine Unterversorgung in anderen Gemeinden des HPB bedeuten kann. Im Hinblick auf ein Beispiel zu Fachärzt*innen zeigt die Tabelle, dass ca. 4,3 % der Frauenärzt*innen des LK Harburg ihre Praxis in Tostedt haben und dort für etwa 5,5 % der Bevölkerung des



	Anzahl in Harburg / Buchholz (KVN 2019 a-j)	Anzahl in Tostedt	Anteil Ärzt*innen	Bevölke- rungsanteil
Hausärzt*innen	57,75	11	19,05 %	13,38 %
Augenärzt*innen	12	1	8,33 %	
Chirurg*innen / Orthopäd*innen	18	0	0,00 %	
Frauenärzt*innen	23,5	1	4,26 %	
HNO-Ärzt*innen	9	0	0,00 %	
Hautärzt*innen	7	0	0,00 %	
Kinderärzt*innen	13,75	2	14,55 %	
Nervenärzt*innen	9	0	0,00 %	
Psychotherapeut*innen	42	2	4,76 %	
Urolog*innen	8	1	12,50 %	

Tabelle 13: Anteil der Ärzt*innen und Bevölkerungszahl in Tostedt an Gesamtzahl je Planungsraum

Landkreises zur Verfügung stehen. Dieses Verhältnis ist relativ ausgeglichen, ähnlich dem der Psychotherapeut*innen, von denen sich etwa 4,8 % der im Landkreis ansässigen in Tostedt befinden. Auffällig sind die Anteile der Kinderärzt*innen (14,55 %) und Urolog*innen (12,50 %), die etwa zweieinhalbmal bzw. doppelt so hoch sind wie der Anteil der zu versorgenden Bevölkerung (5,47 %). Auch der Anteil an Augenärzt*innen (8,33 %) liegt etwa um die Hälfte über dem des Bevölkerungsanteils. Erstaunlich ist dies vor allem, weil diese Anteilswerte so hoch sind, obwohl es jeweils nur einen Urologen und einen Augenarzt in Tostedt gibt. Eine Reduzierung der Anzahl zur Angleichung des Verhältnisses von Ärzt*innen und der Bevölkerung würde also dazu führen, dass der Anteil von Ärzt*innen in Tostedt in diesen Bedarfsbereichen direkt auf 0,00 % fallen würde. Lediglich bei den Kinderärzt*innen würde der Abbau einer Stelle dazu führen, dass sich der Anteil von 14,55 % auf 7,27 % reduziert und sich das Verhältnis von Ärzt*innen- zum Bevölkerungsanteil angleicht. Gerade bei Urolog*innen, aber auch bei den meisten anderen Fachrichtungen liegt der Grund für den hohen Anteil in der geringen Gesamtzahl der im Landkreis vorhandenen Ärzt*innen. Da es insgesamt nur acht Urolog*innen gibt, macht eine einzige in Tostedt vorhandene ärztliche Stelle bereits mehr als 10 % aus. Ähnliches gilt für HNO-, Haut- und Nervenärzt*innen, von denen die Ansiedlung bereits jeweils einer Stelle einem Anteil zwischen 11,11 % und 14,29 % entsprechen würde. Lediglich bei Chirurg*innen / Orthopäd*innen entspricht eine Stelle einem Anteil von 5,56 %, sodass ein nahezu ausgeglichenes Verhältnis zwischen den Anteilen der Ärzt*innen und den Bewohner*innen bestehen würde. Allerdings sind aufgrund der Vorgaben der KVN im LK Harburg keine freien Sitze für diesen Bedarfsbereich mehr vorhanden und eine neue Niederlassung nicht möglich. Um also eine zusätzliche chirurgische oder orthopädische

Stelle in Tostedt ansiedeln zu können, müsste eine bestehende Praxis aus dem LK Harburg nach Tostedt umziehen. In Bezug auf neue Sitze besteht Handlungsspielraum nur bei Haus-, Kinder- und Nervenärzt*innen sowie Psychotherapeut*innen, von denen allerdings nur Nervenärzt*innen hinsichtlich der Anteilsverhältnisse bisher nicht ausreichend in Tostedt vorhanden sind.

Natürlich können diese Werte nicht als vollkommen eindeutige Indikatoren für Über- oder Unterversorgung und gleichberechtigte Verteilung innerhalb der KVN-Planungsräume gesehen werden, da sie sich nur allgemein auf die Verteilung der Gesamtbevölkerung beziehen und z. B. nicht berücksichtigen, dass Frauenärzt*innen nur von Frauen und Kinderärzt*innen nur von Kindern in Anspruch genommen werden. Trotzdem können sie einen groben Anhaltspunkt dazu geben, in welchen medizinischen Feldern ggf. noch Bedarfe in Tostedt bestehen. Eine detailliertere Betrachtung wird für die Zwecke dieser Arbeit als unverhältnismäßig angesehen, weil sie im Verhältnis zum Aufwand keine wesentlich nützlicheren Erkenntnisse liefern kann.

Beteiligungsergebnisse

Die Öffentlichkeitsbeteiligung hat zum Themenkomplex der Sozialen Infrastruktur in Bezug auf die Bewertung der jeweiligen Unterthemen die in Abbildung 17 visualisierten Ergebnisse geliefert.

Treffpunkte und Vereine

Zu Treffpunkten und Vereinen fallen etwa 60 % der abgegebenen Bewertungen mindestens gut aus, ca. 10 % davon sogar sehr gut. Nur rund 12 % der vergebenen Noten sind mit ausreichend bis ungenügend negativ. Bei 366 abgegebenen Stimmen ergibt sich eine Durchschnittsnote von 2,5 und damit ein gerade noch gutes Ergebnis. Dies spiegelt sich auch in den Kommentaren wider, von denen 180 als positiv und 68 als negativ zu bewerten sind. Als gut werden dabei vor allem die Vereins- (30 Nennungen) und Angebotsvielfalt (65) genannt. Als am häufigsten beschriebener negativer Punkt steht die Erreichbarkeit, die jedoch genauso viele Nennungen (17) im positiven Bereich hat. Weitere Negativaspekte sind zu wenige Treffpunkte allgemein und zu wenig Kneipen, Bars oder Cafés im Speziellen.

Freizeit-, Sport und Spieleinrichtungen

In Bezug auf Freizeit-, Sport- und Spieleinrichtungen ergibt sich ein geringfügig schlechteres Bild. Hier sind nur ca. 55 % der Bewertungen mindestens gut und mehr als 20 % erreichen nur ein ausreichend oder schlechter. Die Durchschnittsnote liegt mit 2,69 bei 372 Stimmabgaben jedoch immer noch im befriedigenden Bereich. In den Kommentaren wird mit 71 Nennungen vorrangig das gute Angebot, speziell das über Vereine (32) gelobt und die Angebotsqualität (17), in erste Linie der Sportplätze (14), positiv hervorgehoben. Allerdings stehen dagegen immerhin 55 Nennungen, die ein geringes Angebot vor allem für Jugendliche (13) bemängeln. Auch ein Mangel an öffentlichen und kostenfreien Angeboten (11) wird mehrfach angemerkt. Zur Erreichbarkeit gibt es 6 positive und 11 negative Kommentare, die sich vor allem auf fehlende Busanbindungen beziehen.

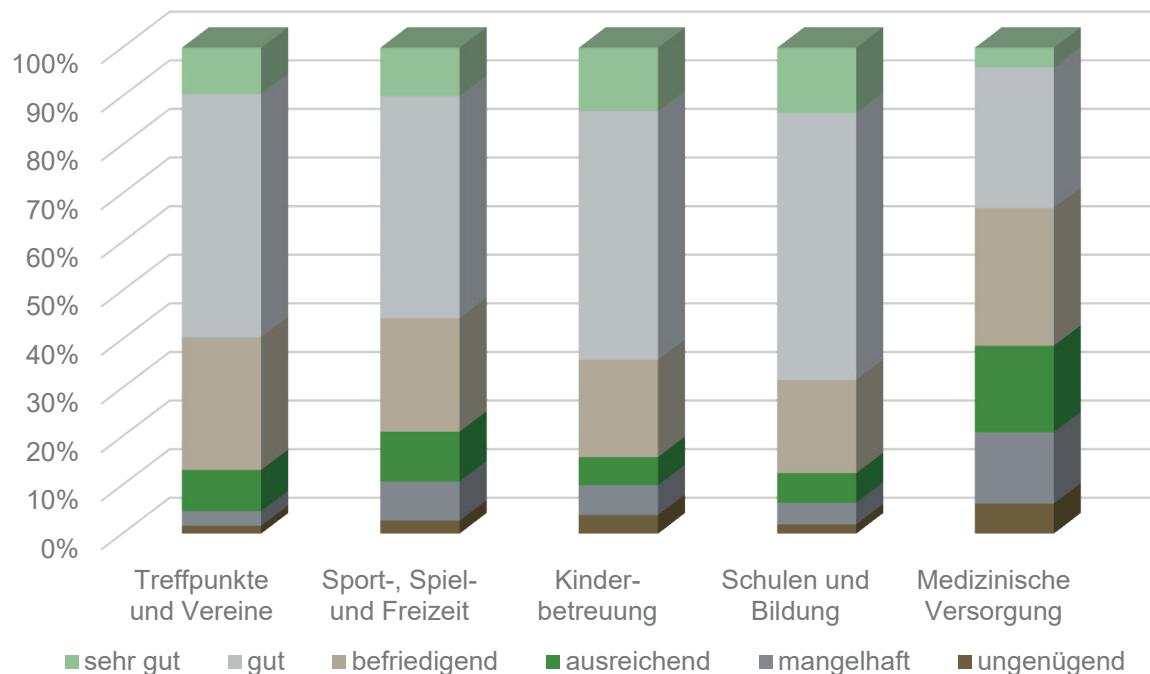


Abb. 17: Bewertungen der Sozialen Infrastruktur (bereinigt um „keine Angabe“)

Bei der Frage nach Kinderbetreuungseinrichtungen gibt es mit 260 die wenigen Bewertungen. Diese zeigen sich mit etwa 65 % mindestens guten Noten und nur etwa 15 % ausreichenden oder schlechteren Bewertungen durchaus positiv, was von der Durchschnittsnote von 2,52 bekräftigt wird. Die Kommentare geben jedoch einen etwas anderen Eindruck, denn hier stehen 32 positive gegen 51 negative Aussagen. Hinsichtlich des Angebots empfinden es 19 Personen als ausreichend wohingegen 32 es als zu gering bewerten. Die Erreichbarkeit wird von 5 Teilnehmer*innen als gut, von 3 anderen als verbesserungswürdig empfunden. Zur Qualität werden insgesamt 7 Aussagen getroffen, von denen 4 eine positive und 3 eine negative Aussage machen.

Kinderbetreuungseinrichtungen

Auch zu Bildungseinrichtungen ist die Beteiligung mit 313 abgegebenen Stimmen geringer als bei den anderen Themen, allerdings erreicht dieser Aspekt mit Abstand den besten Durchschnittswert von 2,39. Das kommt durch beinahe 70 % gute oder sehr gute Noten und nur etwa 12 % ausreichende oder schlechtere Bewertungen zustande. Dennoch gibt es immerhin 39 negative Kommentare bei 50 positiven Aussagen. Der Großteil der positiven Äußerungen (34) bezieht sich auf das gute Angebot, dem lediglich 13 Personen mit Angaben zu einem schlechten Angebot widersprechen. In Hinblick auf die Qualität mit 8 positiven und 17 negativen Stimmen, die sich vor allem auf den Ruf und die Organisation des Gymnasiums beziehen, ist das Ergebnis deutlich schlechter. Die Erreichbarkeit wird fast gleichwertig sowohl als gut (7) als auch als schlecht (8) beschrieben.

Bildungseinrichtungen

Im Vergleich zu den Ergebnissen der bisher betrachteten Themen fallen die medizinischen Versorgungseinrichtungen besonders auf. Zum einen daher, dass hierfür die meisten Bewertungen (388) und Kommentare (411)

Medizinische Versorgungseinrichtungen

abgegeben wurden. Zum anderen dadurch, dass diese Bewertungen deutlich schlechter ausfallen als in den anderen Bereichen. Das drückt sich sowohl in der nur halbwegs befriedigenden Durchschnittsnote von 3,29 als auch in der Betrachtung der Notenverteilung aus. Nur etwas mehr als 30 % schätzen die Versorgung mit medizinischen Einrichtungen als gut oder besser ein, wogegen sie fast 40 % als ausreichend, mangelhaft oder sogar ungenügend empfinden. Entsprechend der Kommentare liegt das vor allem am fehlenden Angebot (270). Dagegen sind nur 39 Personen der Meinung, dass das Angebot ausreichend ist. Als fehlend werden am häufigsten fachärztliche Praxen im Allgemeinen (70) sowie Praxen für Orthopädie (46), Dermatologie (30) oder Kinderheilkunde (28) im Speziellen genannt. Als ebenfalls negativ werden Aufnahmestopps für neue Patient*innen bei vielen Ärzt*innen (35) und schwierige Terminvergaben oder lange Wartezeiten (23) angeführt. Darüber hinaus werden Sorgen über eine weitere Verschlechterung der Situation aufgrund hohen Zuzugs in die Gemeinde geäußert. Mit 10 positiven zu 9 negativen halten sich die Aussagen über die Erreichbarkeit einigermaßen in der Waage. Genau ausgeglichen ist es bei den Kommentaren zur Qualität mit jeweils 6 Nennungen auf der positiven und negativen Seite.

Synthese

Insgesamt zeigen Umsetzungsevaluation, Analyse und das Ergebnis der Bevölkerungsbefragung, dass Tostedt in sozialinfrastruktureller Hinsicht weitgehend gut aufgestellt ist. Die Kultur-, Sport- und Freizeitmöglichkeiten sind vor allem durch die Vielzahl an Vereinen und deren Angebote sehr umfangreich. Die Ziele und Handlungsempfehlungen sind größtenteils vollumfänglich oder teilweise erreicht und umgesetzt. Unter anderem mit dem Badepark, der Bühne Bunter Vorhang oder dem Haus der Begegnung hat sich das Kultur- und Freizeitangebot erweitert. Im Falle des Hauses der Begegnung ist dies mithilfe der Unterstützung der Gemeinde geschehen, wie es in den Zielen des EKT 2001 vorgesehen ist. Für die Gemeinde gestaltet es sich schwierig, eigene Angebote dieser Art zu realisieren, weshalb sie genau solche privaten Initiativen weiterhin fördern sollte, so wie es ebenfalls als Ziel im Konzept formuliert ist. Dies gestaltet sich allerdings schwierig, wenn kaum private Initiativen von der Bevölkerung ausgehen oder keine Anfragen zur Unterstützung an die Gemeinde gestellt werden. Doch die Gemeinde sollte auch in anderer Hinsicht Verbesserungen herbeiführen. Die Möglichkeiten der Freizeitgestaltung werden von der Bevölkerung als vielfältig betrachtet, allerdings sind sie fast ausschließlich mit Kosten im Sinne von Beiträgen für Vereinsmitgliedschaft oder Eintrittspreisen verbunden. Öffentliche, kostenlose Alternativen stehen so gut wie gar nicht zur Verfügung, sodass in dieser Hinsicht Handlungsbedarf für die Gemeinde besteht. Darüber hinaus fehlen den Menschen gastronomische Alternativen zur Abendgestaltung wie Bars oder Kneipen. Durch die Bestandsaufnahme konnte verifiziert werden, dass hierzu kaum Angebot besteht. Das wäre ein Thema für die Wirtschaftsförderung der Gemeinde bzw. den Bereich Dienstleistung und Einzelhandel (siehe Abschnitt 5.2.3).



Trotz des wie erwähnt insgesamt guten und in der Vergangenheit bereits ausgeweiteten Angebots haben sich die Möglichkeiten für Jugendliche nicht wesentlich verbessert. Das im Bestandkonzept erwähnte Kino sowie die Diskothek wurden nicht realisiert, was aber nicht bedeutet, dass die diesbezüglichen Maßnahmen aus dem Konzept nicht umgesetzt wurden, bei denen es nur um die Prüfung der Ansiedlungsmöglichkeiten ging. Ob diese wirklich erfolgt sind konnte im Rahmen dieser Arbeit nicht festgestellt werden. Auch aus der Bevölkerung gibt es kritische Stimmen, dass die Freizeitmöglichkeiten für Jugendliche zu eingeschränkt sind. In dieser Hinsicht besteht also weiterhin Verbesserungspotenzial.

Bei der Betreuung von Kleinkindern besteht auf Basis der Analysedaten mit 702 Betreuungsplätzen für 720 Kinder in der Gemeinde keine akute Problemlage. Allerdings muss diese Betrachtung aufgrund der Hauptortfunktion der Gemeinde und der nicht festgelegten Einzugsgebiete für die Betreuungseinrichtungen relativiert werden. Daraus ergibt sich, dass auch Kinder, die nicht in Tostedt wohnen, in einer Einrichtung in der Gemeinde angemeldet werden. Eine faktische Gegenüberstellung der Anzahl von Kindern und Betreuungsplätzen wäre daher nur auf Samtgemeindeebene sinnvoll und aussagekräftig. Aus Sicht der Eltern und Erfahrung des Personals sind die Betreuungseinrichtungen in Tostedt an ihrer Kapazitätsgrenze und einen Betreuungsplatz zu finden erweist sich als schwierig. Durch die Veränderungen in den Einstellungen der Eltern wächst vor allem die Nachfrage nach Krippenplätzen für Kinder unter drei Jahren und liegt heute schon teilweise über dem vorhandenen Angebot. Mit den Prognosen für steigende Bevölkerungszahlen vor allem in der Altersgruppe betreuungsbedürftiger Kinder erscheint die Ausweitung des Betreuungsplatzangebots als wesentliches Handlungsfeld. Der bereits in Planung befindliche Bau einer weiteren Betreuungseinrichtung an der Grenze zur Gemeinde Otter sorgt dafür, dass in diesem Bereich erstmal kein dringlicher Handlungsbedarf besteht. Vor dem Hintergrund der durch die Betroffenen als angespannt wahrgenommene Situation und der prognostizierten Entwicklung sollte die Situation dennoch regelmäßig überprüft werden.

Die Gegebenheiten bei den Einrichtungen zur schulischen Bildung erweisen sich als unkritisches. Mit den Grundschulen, dem Gymnasium sowie der Haupt- und der Realschule sind in der Gemeinde abgesehen von einer Gesamtschule alle Schulformen des Primar- und Sekundarbereichs vorhanden. Bei all diesen Schulen gibt es freie Kapazitäten zur Aufnahme weiterer Schüler*innen, sodass auch in Zukunft zunächst keine Anpassungserfordernisse erkennbar sind. Negative Anmerkungen zu den Bildungseinrichtungen werden aus der Bevölkerung lediglich zur Qualität der Sekundarschulen, vorrangig des Gymnasiums, gemacht. Da diese im Verantwortungsbereich der Samtgemeinde liegen, entstehen hieraus für die Gemeinde keine Handlungsbedarfe. Allerdings kann die erwähnte steigende Zahl an Kindern perspektivisch zu einer Auslastung und ggf. zu einem Nachfrageüberhang bei Grundschulplätzen führen. Auch das sollte – wie die Situation der Kinderbetreuungsplätze – in Zukunft von der Gemeinde im Auge behalten werden.

In der Betreuung von Senior*innen stellt sich die Situation wieder etwas anders dar. Zwar kann die Nachfrage weitgehend gedeckt werden, doch bewegt sich die Auslastung teilweise schon über die Grenze der Kapazitäten. Im Bereich der stationären Pflege bestehen diesbezüglich kaum Probleme, doch in Bezug auf Kurzzeit- sowie gerontopsychiatrische Pflege steigt die Nachfrage bereits heute stetig an und kann teilweise schon jetzt nicht befriedigt werden. Hauptschwierigkeiten liegen dabei jedoch im bereits bestehenden Personalmangel sowie in der noch wesentlich größeren Problematik neues Personal zu finden. Diesbezüglich hat die Gemeinde selbst kaum Handlungsspielraum oder -möglichkeiten.

Als Handlungsfeld mit noch deutlicherem Verbesserungsbedarf erscheint aufgrund der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung die medizinische Versorgung durch Ärzt*innen. Mit einer überdurchschnittlich hohen Zahl an Kommentaren wird von der Bevölkerung bemängelt, dass es wesentlich zu wenig Fachärzt*innen und auch zu wenig Ärzt*innen insgesamt gibt, sodass Terminvereinbarungen schwierig sind, lange Wartezeiten sowohl für Termine als auch in den Praxen selbst entstehen und viele Praxen keine neuen Patient*innen aufnehmen. Aus diesen Gründen müssen z. T. lange Wege zu Ärzt*innen in umliegende Gemeinden in Kauf genommen werden, die vielfach aufgrund fehlender Verbindungen mit öffentlich Verkehrsmitteln schlecht erreichbar sind. Der Aspekt der ÖV-Verbindungen wird im Abschnitt 5.2.2 näher analysiert. Diese Einschätzung und Wahrnehmung der Bevölkerung lässt sich durch die Datenanalyse zunächst nicht vollständig bestätigen. Entsprechend der Versorgungsgrade der KVN können die Versorgungsbereiche LK Harburg und Buchholz i. d. N., denen Tostedt zugeordnet ist, als gut versorgt angesehen werden. In den von der Bevölkerung am meisten als zu verbessernd angesehenen Fachmedizinbereiche bestehen mit Ausnahme der Allgemeinmedizin und der Kinderheilkunde keine Möglichkeiten, weitere Praxen anzusiedeln bzw. zu eröffnen. Darüber hinaus würde die Ansiedlung bereits einer Dermatologie- oder Chirurgie-Praxis aufgrund der relativ geringen Bevölkerungszahl der Gemeinde zu einer unverhältnismäßig hohen Versorgung in Bezug auf den Anteil an der Bevölkerung im Versorgungsgebiet führen, was aber vor dem Hintergrund der Hauptortfunktion für die Samtgemeinde teilweise vertretbar wäre. Generell erscheint eine Betrachtung der Versorgungslage auf höherer administrativer Ebene sinnvoller, da auch die Versorgungsbereiche der KVN großräumiger abgegrenzt sind. Eine faire Verteilung innerhalb dieser Bereiche kann also nur über eine Umverteilung hergestellt werden. Denn eine Ausweitung der Anzahl an Praxen ist nach den Vorgaben der KVN nur in ganz wenigen Fällen möglich. Aufgrund der Tatsache, dass es sich bei der ärztlichen Versorgung nicht um öffentliche Angebote handelt, haben die Gemeinde und auch übergeordnete Verwaltungsebenen ähnlich wie bei der Betreuung von Senior*innen nur einen eingeschränkten Einfluss und Handlungsradius, der die Entwicklung konkreter durch die Gemeinde umsetzbarer Maßnahmen zur Verbesserung der Versorgungssituation erschwert.



5.2.2 Technische Infrastruktur

Die technische Infrastruktur umfasst den vorrangigen Themenkomplex Verkehr aus dem EKT 2001 und nimmt zusätzlich das Thema digitale Infrastruktur im Sinne der Versorgung mit mobilem und kabelgebundenem Internet auf.

Ziele und Maßnahmen des EKT 2001

Aus diesem Grund können bei der Betrachtung der Ziele des EKT 2001 unter diesem Oberbegriff nur die Ziele zum Verkehr herangezogen werden. Als übergeordnetes Ziel kann dabei die Reduzierung des MIV gesehen werden (Albrecht 2001, 81). Zwar wird in dem Konzept keine direkte Hierarchisierung der Ziele vorgenommen, jedoch erschließt sich, dass die weiteren Ziele zur Erreichung dieses Vorhabens beitragen können bzw. sollen. Dazu zählen die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), die Entlastung des Ortskerns durch die Reduzierung des dortigen Verkehrsaufkommens und die Optimierung der Verkehrsführung, die allgemein verträglichere Gestaltung des Nebeneinanders von Verkehr und anderen Nutzungen vor allem entlang der Bundesstraße im Bereich der Ladengeschäfte sowie die bessere Integration von Parkplätzen in die sie umgebenden Strukturen (ebd.). Im Zielkapitel werden auch schon Hinweise zu möglichen praktischen Ansätzen gegeben, die aber nur teilweise im Kapitel der Maßnahmen nochmal aufgegriffen und weiter ausgeführt werden. Einer davon ist die Neuanlage von attraktiven Fuß- und Radwegeverbindungen, die in den Maßnahmen als Ausbau des Rad- und Fußwegenetzes beschrieben ist. Neu angelegte Fußwege sollen dabei auch zum Radfahren genutzt werden (ebd., 81 u. 91). Zwei weitere Ansätze, die sich vornehmlich auf den Bereich des ÖPNV beziehen, sind die Schaffung eines einheitlichen Nahverkehrstarifs in Verbindung mit einer Abstimmung der Fahrpläne zwischen den verschiedenen Busunternehmen sowie die Einbindung der Tostedter ÖPNV-Linien in den Hamburger Verkehrsverbund (HVV) (ebd., 81 u. 91 f.). Zusätzlich soll das ÖPNV-Netz für die gesamte Gemeinde bis in ihre Randbereiche ausgebaut und ÖPNV-Anbindungen schon bei der Planung neuer Wohngebiete von vornherein mitgedacht werden (ebd., 91). Ebenfalls bereits unter den Zielen erwähnt wird die Realisierung einer nördlichen Ortsumgehungsstraße zur Entlastung des Zentrums vom reinen Durchgangsverkehr auf der B 75. Dazu sollen mögliche Trassenverläufe geprüft und Bemühungen angestellt werden, Teile der Kosten über Bundesmittel finanzieren zu lassen (ebd., 81 u. 90). Der letzte Punkt, der sowohl bei den Zielen als auch bei den Maßnahmen genannt wird, ist die Beachtung gestalterischer Einbindung von neu anzulegenden Parkplätzen in die umgebenden Strukturen (ebd., 81 u. 91). Über diese bereits konkreteren Zielen zuordbaren Maßnahmen hinaus werden noch weitere Handlungsempfehlungen gegeben. Dies sind die Einrichtung und Erweiterung sicherer Fahrradabstellanlagen an wichtigen Punkten in der Gemeinde, der Rückbau überdimensionierter Straßen bezogen auf ein spezifisches Beispiel am Menkenplatz, bauliche Maßnahmen zur Verhinderungen von

möglichen Abkürzungsstrecken für Pkw durch Wohnbereiche sowie die Berücksichtigung der Erschließungsmöglichkeiten und der verkehrlichen Auswirkungen als zwingendes Kriterium bei der Planung neuer Wohngebiete (ebd., 90 f.).

Veränderungen und Zielerreichung

Obwohl im Abschnitt zu den Verkehrszielen des EKT 2001 bereits Andeutungen zu möglichem Vorgehen gemacht werden, sind die Ziele dennoch recht abstrakt, weshalb in der Evaluation erstmal auf die Umsetzung der Handlungsempfehlungen eingegangen wird. Wo es möglich ist und thematisch passt, wird aufbauend auf die genannten maßnahmenbedingten Veränderungen die aktuelle Situation dargestellt. Da die einzelnen Verkehrsthemen und die formulierten Ziele eng zusammenhängen werden Aussagen über die Zielerreichung erst nach der Betrachtung aller Veränderungen und der jeweils aktuellen Situation zum Ende des Abschnitts im Bereich der zusammengefassten Ergebnisse getroffen.

ÖPNV

Die Umsetzung der Empfehlung zum Ausbau des ÖPNV im Gesamtort kann in dieser Arbeit nicht geprüft werden. Im EKT 2001 sind keine konkreten Angaben zum Busliniennetz der damaligen Zeit vorhanden und diese können heute nur schwierig nachvollzogen werden, wodurch ein Vergleich dahingehend, inwiefern der ÖPNV durch neue Linien ausgebaut oder ergänzt wurde, nicht möglich ist. Die Buslinien, die laut Angaben im alten Konzept noch von verschiedenen Unternehmen betrieben wurden, werden heute von der Kraftverkehr GmbH (KVG) angeboten, mit Ausnahme der Linie 3860, die eine Dienstleistung der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB) darstellt. In diesem Sinne kann durch die zentrale Verwaltung der Buslinien durch ein einheitliches Unternehmen zumindest die Maßnahme der Abstimmung von Fahrplänen als umgesetzt angesehen werden. Diese Maßnahme beinhaltet darüber hinaus den Aspekt der Schaffung eines einheitlichen Nahverkehrstarifs, was im Jahr 2004 durch den Anschluss an den HVV im Rahmen der Verbunderweiterung nach Süden und das damit eingeführte bzw. übernommene HVV-Tarifsystem ebenfalls erfüllt wurde. Durch diese Verbunderweiterung wurden neben dem LK Harburg auch die Landkreise Stade und Lüneburg ins HVV-Verbundgebiet mit aufgenommen (Lipinski 2014). Innerhalb des HVV-Tarifgebiets liegt Tostedt heute im Ring E (HVV 2019).

Bei der Maßnahme zur Berücksichtigung von Erschließungsmöglichkeiten und von verkehrlichen Auswirkungen in der Planung neuer Wohngebiete geht es auch um die Einplanung von ÖPNV-Haltestellen und die Veränderung der ÖPNV-Nachfrage. Hierfür gibt es mit der Gartenstadt Heidloh nur ein Beispiel für die Neuplanung eines Wohnquartiers in den letzten 19 Jahren. Dort ist eine Bushaltestelle an der Heidlohhalle geplant (NLG 2018, 7; Marquardt 2018 a). Als mögliche Linien, die dort halten sollen, gelten die Töster Ringlinie (4801) und die Linie 4870, die u. U. sogar beide mit einem Halt in der Gartenstadt versehen werden. Zusätzlich dazu werden Überlegung angestellt, auch das Anrufsammlertaxi



dort anzubieten. Die abschließenden Entscheidungen dazu stehen aktuell noch aus. Unabhängig von diesem konkreten Planungsbeispiel der Gartenstadt Heidloh werden in der zuständigen Abteilung der Verwaltung auch allgemein bei Neubauplanungen im Rahmen der üblichen Planungsschritte immer Überlegungen zu deren Auswirkungen auf die Nachfrage und die Kapazitäten des ÖPNV angestellt (Gerhardt 2020).

Im aktuellen Busangebot gibt es vier allgemeine, öffentliche Linien, deren Takt- und Fahrzeiten in Tabelle 14 abgelesen werden können. Ergänzt werden sie durch drei Linien des AIRBUS-Shuttle, die jeweils zwei- bzw. dreimal am Tag exklusiv für AIRBUS-Angestellte zwischen Tostedt bzw. Wistedt und Finkenwerder pendeln (siehe Tabelle 15), und neun Linien für den Schulverkehr (siehe Tabelle 16, S. 112) (KVG 2020; HVV 2020).

Linie	Verbindung	Tag	Hin	Zurück	Takt
3860	Zeven ↔ Tostedt	Mo – Fr	4.48 bis 19.51	5.51 bis 20.51	unregelmäßig in 50- bis 120-Minuten- Abständen
		Sa	9.08 bis 17.48	10.19 bis 18.51	unregelmäßig in 120- bis 210- Minuten-Abständen
4801	Tostedt Bremer Str. ↔ Tostedt Bremer Str.	Mo – Fr	8.50 bis 11.50	14.43 bis 18.43	stündlich
4860	Halvesbostel ↔ Tostedt (größtenteils und an Samstagen nur von / bis Heidenau)	Mo – Fr	5.25 bis 18.45	6.36 bis 19.20	unregelmäßig in 30- bis 140-Minuten- Abstände
		Sa	9.40 bis 17.40	10.00 bis 18.00	alle 4 Stunden
4870	Wistedt ↔ Tostedt (teilweise nur von / bis Tostedt Bahnhof)	Mo – Fr	5.40 bis 8.37	5.56 & 6.31	unregelmäßig in 50- bis 70-Minuten- Abständen
		Mo – Fr	16.04 bis 18.30	16.46 bis 19.46	stündlich

Tabelle 14: Takt und Fahrzeiten der öffentlichen Buslinien

Linie	Verbindung	Hin	Zurück	Takt
(nur an AIRBUS-Arbeitstagen – Zugangsberechtigung zum AIRBUS-Gelände erforderlich)				
4710	Tostedt ↔ Finkenwerder	5.25	15.00	einmalig
4715	Wistedt ↔ Finkenwerder	5.27	15.00	einmalig
4717	Tostedt ↔ Finkenwerder	5.50	16.00 & 17.00	einmalig

Tabelle 15: Takt und Fahrzeiten des AIRBUS-Shuttles

Linie	Verbindung
4621	<i>Wistedt ↔ Buchholz</i>
4640	<i>Todtshorn ↔ Tostedt</i>
4641	<i>Kamperlien ↔ Kakenstorf</i>
4642	<i>Drestedt ↔ Tostedt</i>
4643	<i>Heidenau ↔ Tostedt</i>
4644	<i>Hollenstedt ↔ Tostedt</i>
4887	<i>Wümme/Quellen ↔ Tostedt</i>
4888	<i>Drestedt/Langeloh ↔ Tostedt</i>
4889	<i>Lohbergen ↔ Kakenstorf</i>

Tabelle 16: Buslinien des Schulverkehrs

Aufgrund der sehr unregelmäßigen Zeiten der Schulbuslinien und der Tatsache, dass sie lediglich von Schüler*innen und einigen Beschäftigten, für welche die Verbindung und die Fahrzeiten für den Weg zur Arbeit passen, genutzt werden, wird auf die Angabe der Takt- und Fahrzeiten verzichtet. Ergänzend zu den festen Linien kann bei Bedarf ein Anrufsammeltaxi genutzt werden. Dies fährt im Kerngebiet Tostedt jedoch nicht während der Zeiten der Töster Ringlinie (4801), sondern dient in erster Linie dazu, Tostedt aus

den anderen samtgemeindeangehörigen Gemeinden erreichen zu können und basiert auf einem komplexen System aus Abfahrtzeiten sowie möglichen und nicht möglichen Abfahrts- und Zielhaltestellen (SG Tostedt o. J. b.).

Die Fahrzeiten der drei KVG-Linien des öffentlichen Verkehrs (4801, 4860 und 4870) sind am Bahnhof Tostedt morgens weitgehend auf die Abfahrts- und nachmittags bzw. abends auf die Ankunftszeiten des Schienenverkehrs nach bzw. von Hamburg und Bremen abgestimmt. Bei der EVB-Linie (3860) sind die Fahrzeiten bei Hin- und Rückfahrten ganzjährig auf Ankunft und Abfahrt der Zugverbindung nach Hamburg ausgerichtet. Die am Bahnhof haltenden Bahnlinien und ihre groben Takt- und Fahrzeiten sind in Tabelle 17 aufgeführt (HVV 2020).

Linie	Verbindung	ab	bis	Takt
RB 41	<i>Hamburg Hbf ↔ Rotenburg (Wümme), Bremen Hbf</i>			
	Richtung Hamburg	4.05	1.08	stündlich wochentags zw. 4.05 und 8.48 zwei- bis dreimal pro Stunde
	Richtung Rotenburg (Wümme) / Bremen	5.15	1.15	stündlich
RE 4	<i>Hamburg Hbf ↔ Bremen Hbf</i>			
	Richtung Hamburg	6.12	22.11	stündlich
	Richtung Bremen	6.32	21.47	stündlich

Tabelle 17: Takt und Fahrzeiten der Bahnlinien mit Halt am Bahnhof Tostedt

Die Bedienungszeiträume der Busse sind also in erster Linie auf den Berufs- und Schulverkehr am Morgen und am Nachmittag ausgelegt. In den Zeiten dazwischen gibt es nur ein begrenztes Angebot. Mit zwei stündlich verkehrenden Bahnlinien ist die Zuganbindung nach Hamburg und Bremen gut. Aufgrund der nah beieinander



liegenden Abfahrtzeiten der beiden Linien entstehen Wartezeiten von z. T. mehr als einer Dreiviertelstunde, sodass nicht von einer halbstündigen Taktrate gesprochen werden kann. In den Pendelzeiten für den Weg zur Arbeit verkehrt die Verbindung nach Hamburg zwei- bis dreimal die Stunde. Daraus lässt sich die Zugehörigkeit zum HVV und eine engere Verbindung zu Hamburg erkennen.

Wie gut das Gemeindegebiet durch die vorhandenen Haltestellen räumlich an den ÖPNV angeschlossen ist, zeigen die Abbildungen 18 und 19. Bezieht man das gesamte Angebot in diese Betrachtung mit ein, erscheint das Siedlungsgebiet soweit gut erschlossen (siehe Abbildung 18).

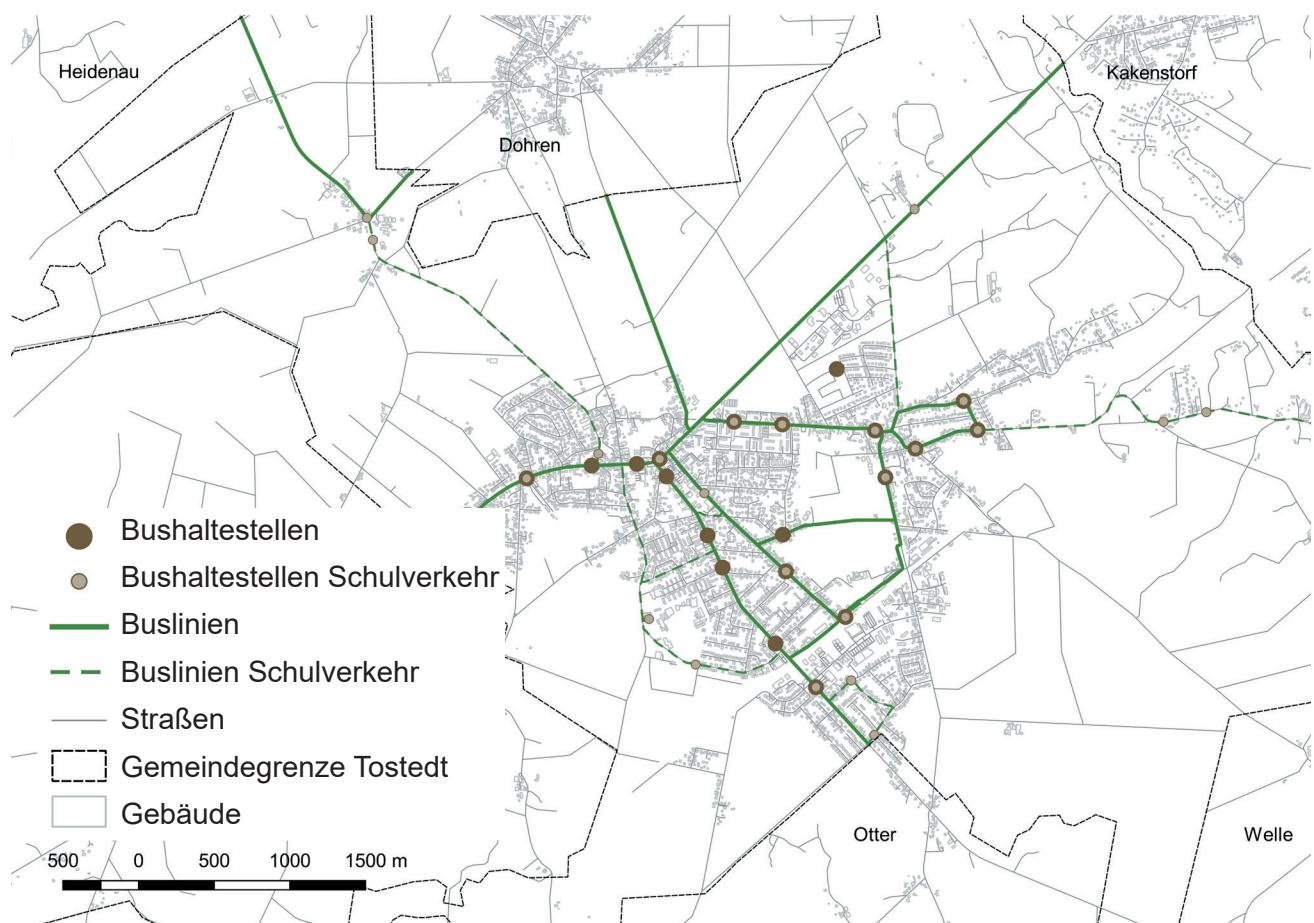


Abb. 18: Gesamtes Buslinien- und -haltestellennetz

Werden nur die Haltestellen berücksichtigt, die nicht ausschließlich dem Schulverkehr dienen, und Erreichbarkeitsbereiche mit einem Radius von 300 Metern eingefügt, der als fußläufig gut zu bewältigen eingeschätzt wird, ergeben sich einige unversorgte Ortsgebiete (siehe Abbildung 19, S. 114). Das sind im zentralen Siedlungsgebiet die Bereiche im Nordwesten und Südwesten, in dem auch das Rathaus liegt, sowie der gesamte Todtglüsinger Süden sowie Teile des Ostens. Auch die Außenbereiche wie Wüstenhöfen sind nicht angebunden. Zusätzlich zu den zeitlichen ergeben sich also im allgemeinen, öffentlichen Busangebot auch räumliche Lücken. Zu den Qualitätsmerkmalen des

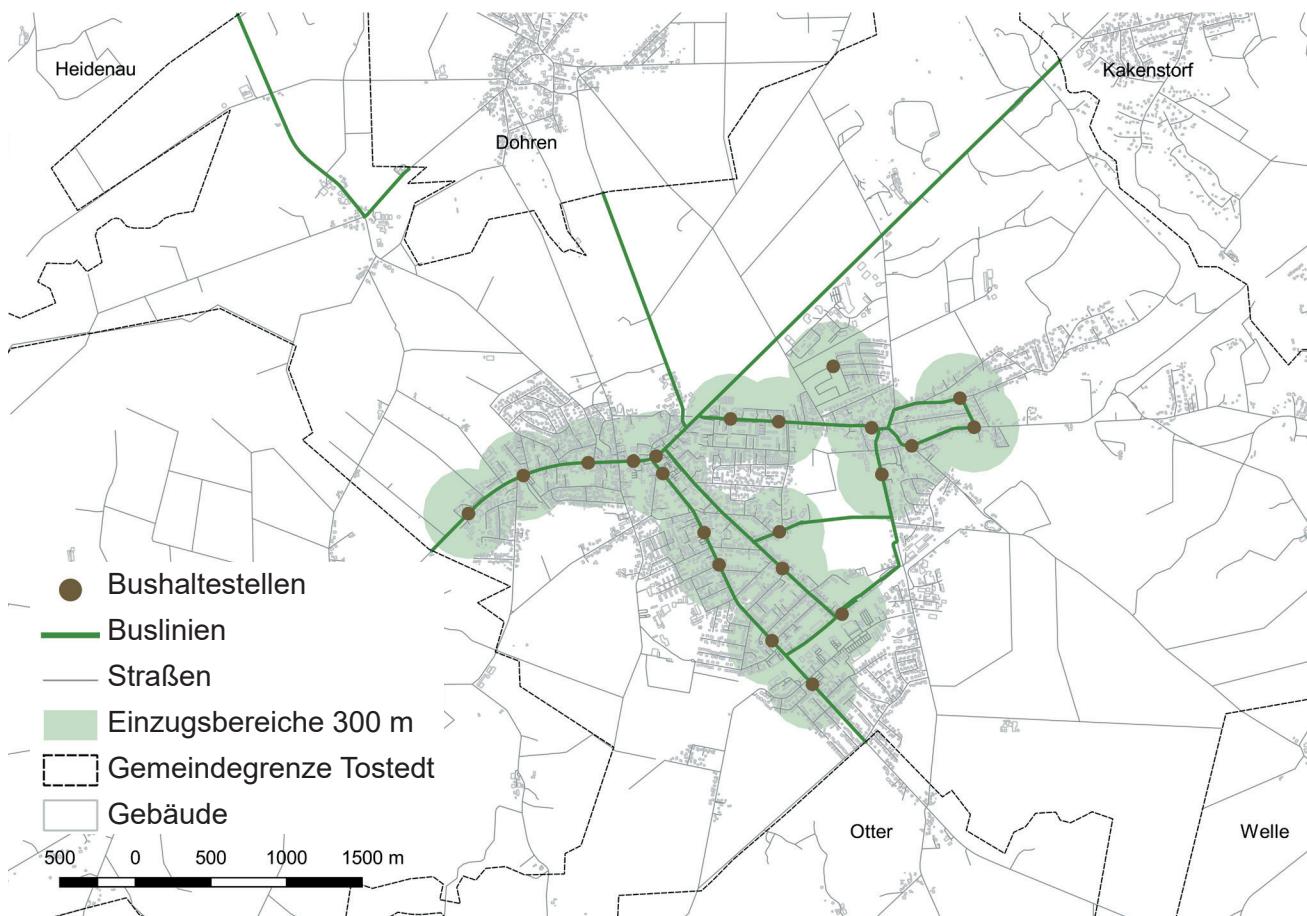


Abb. 19: Buslinien- und -haltestellennetz ohne Schulverkehr mit Haltestelleneinzugsbereichen

ÖPNV zählen nicht nur Takt, Bedienungszeitraum oder Erreichbarkeit der Haltestellen, die in den vorangegangenen Ausführungen analysiert und dargestellt werden. Auch Pünktlichkeit, Fahrzeugausstattung, Platzangebot und weitere „harte“, objektiv messbare Faktoren spielen dabei eine Rolle, ebenso wie „weiche“, subjektiv bewertete Aspekte, z. B. Servicequalität, Freundlichkeit des Personals oder Komfort und Sauberkeit von Fahrzeugen und Haltestellen (DIfU 2005, 30 f.). Auch wenn der Zustand der Haltestellen nicht als wesentliches Kriterium für die Bewertung des ÖPNV als Fortbewegungsmittel angesehen werden kann und es sich dabei – wie erwähnt – um eine subjektive Bewertung handelt, so ist doch festzuhalten, dass auch so ein vermeintlich unbedeutendes Merkmal das Gesamtbild des ÖPNV als Alternative zum Pkw prägt. Im Zuge der Bestandsanalyse konnten Bushaltestelle – jeweils für beide Fahrtrichtungen – an 20 Straßen in der Gemeinde untersucht werden. An mindestens der Hälfte davon sind keine Unterstellmöglichkeiten oder Sitzgelegenheiten vorhanden. Bei einem Viertel gibt es ein Wartehäuschen oder einen ähnlichen Unterstand sowie eine Bank zumindest auf einer Seite, also in eine Fahrtrichtung. An einigen Haltestellen sind die Haltestellenschilder stark ausgeblichen, sodass kaum zu lesen ist welche Linien dort halten. Das gilt sowohl für das Schild an sich als auch für die Fahrzeitaushänge. Teilweise widersprechen sich die Angabe, die oben am



Schild und unten an den Fahrplänen Auskunft über die dort haltenden Buslinien geben, was zu Verwirrung führen kann. Weitere der genannten harten und weichen Faktoren für die Attraktivität des ÖPNV-Angebots können aufgrund der begrenzten Zeit zur Bearbeitung dieser Thesis sowie aufgrund des Umfangs an weiteren Verkehrs- und sonstigen Themen, die behandelt werden sollen, nicht untersucht werden.

Die unter den Zielen erwähnte, aber mehr wie eine Maßnahme erscheinende Optimierung der Verkehrsführung wurde in Form verschiedener Veränderungen der Straßenverkehrsanlagen vorgenommen und es sind weitere Anpassungen in Planung. Eine bereits erfolgte Maßnahme ist die Änderung der Ampelschaltung an der Kreuzung Unter den Linden – Bahnhofstraße – Am Sande – Kastanienallee, die vom Regionalen Geschäftsbereich Lüneburg der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLSV) durchgeführt wurde, da es sich dabei um eine Ampelanlage zur Regelung des Verkehrs auf einer Bundesstraße handelt. Die Anpassung wurde vor dem Hintergrund der Ergebnisse eines Gutachtens vorgenommen, das die Be- bzw. Überlastung von Knotenpunkten der B 75 im Ortsbereich von Tostedt untersucht hat. Das Ziel der Maßnahme wurde also von der Landesbehörde festgelegt und bezog sich somit auf die Verbesserung des Verkehrsflusses auf der Bundesstraße. Weitere Maßnahmen als Reaktion auf das Gutachten sind die Planungen zur Herstellung eines Verkehrskreisels, der im Bereich der Freiwilligen Feuerwehr Tostedt die Kastanienallee (B 75), die Buxtehuder Straße und die Todtglüsinger Straße zusammenbringen soll, sowie Überlegungen zur Anpassung des Knotenpunkts Kastanienallee (B 75) – Poststraße, der aktuell einen Unfallschwerpunkt darstellt. Darüber hinaus wurde durch ein Verkehrsgutachten bereits eine Signal-Programmierung für eine grüne Welle auf der Bundesstraße erstellt – in der ersten Tageshälfte in West-Ost-Richtung, in der zweiten Tageshälfte umgekehrt. Diese sollte bereits heute umgesetzt sein, scheitert jedoch an der veralteten Signaltechnik der Ampelanlage am Knotenpunkt Unter den Linden (B 75) – Schützenstraße – Himmelsweg (Mathwig 2020).

Neben diesen Maßnahmen mit ausschließlichem Bezug zur B 75 gab es ursprünglich langfristige Planungen der Gemeinde zur Anlage eines Kreisels am Knotenpunkt Weller Straße (L 141) – Zinnhütte – Riepshofer Weg, der einen Unfallschwerpunkt darstellte. Dafür hat die Gemeinde bereits die Grundstücke der Kreuzungseckbereiche gekauft. Als Baulastträger der Landesstraße fiel die Entscheidung der NLSV darauf, statt eines Verkehrskreisels eine Ampelanlage zu installieren. Seitdem hat sich das Problem verringert, sodass die Anlage eines Kreisverkehrs nicht mehr unbedingt nötig ist. Es gibt trotzdem schon seit längerem Planungen zum Umbau bzw. zur Sanierung der Zinnhütte. In diesem Rahmen könnten die Pläne für den Kreisel nochmal mit aufgenommen werden. Die Gemeinde möchte mit der Realisierung der Umbaupläne für die Zinnhütte darauf warten, dass die Bauarbeiten der Gewerbetreibenden abgeschlossen sind, um keine Konflikte zwischen den Bauarbeiten

durch versperrte Baustellenzufahrten o. Ä. zu provozieren. Schwierig dabei ist, dass häufig andere Gewerbetreibende mit Aus- oder Umbauten beginnen, wenn laufende Bauarbeiten gerade abgeschlossen werden (ebd.).

Als weitere Empfehlung mit Bezug zum MIV ist die Umsetzung baulicher Maßnahmen zur Unterbindung von Abkürzungsfahrten durch reine Wohnbereiche im Rahmen der Evaluation zu prüfen. Zu diesem Punkt wird im EKT 2001 allerdings nicht näher erläutert auf welcher konkreten Problemlage er basiert oder an welchen Orten in der Gemeinde solche Maßnahmen möglich sind. Es kann also nicht nachvollzogen werden, vor welchen Hintergrund diese Maßnahme formuliert wurde und es sind auch keine Aktivitäten der Gemeinde in dieser Hinsicht bekannt.

Die umfangreichste und aufwändigste straßenverkehrliche Maßnahme aus dem EKT 2001 ist die Realisierung einer Ortsumgehung. Sie steht im Zusammenhang mit dem Ziel der Entlastung des Ortskerns und der Verringerung des Verkehrsaufkommens auf der B 75. Bereits vor Aufstellung des EKT 2001 war der Bau einer Umgehungsstraße um die Zentren der Gemeinden Wistedt und Tostedt als Projekt im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 1992 enthalten. Für die Aufnahme mussten Entwürfe entwickelt, Erhebungen durchgeführt und Berechnungen angestellt werden, sodass die im EKT 2001 aufgenommenen Handlungsempfehlungen hierzu bereits bei Aufstellung des Konzepts erfüllt waren. Im BVWP 1992 hatte das Projekt den Status „Vordringlicher Bedarf“. Das bedeutet, dass es im Geltungszeitraum des jeweiligen BVWP – in diesem Fall bis 2003 – umgesetzt oder zumindest begonnen werden soll (BWVI 2016, 12). Dies ist jedoch nicht geschehen. Stattdessen wurde das Vorhaben bei der Aufstellung des neuen BVWP 2003 herabgestuft in den „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ (Marquardt 2013 b). Diesem Status werden Projekte zugeschrieben, die innerhalb des Planungszeitraums des jeweiligen BVWP aufgrund eines unzureichenden Finanzrahmens voraussichtlich nicht realisiert werden können, zu denen die Auftragsverwaltungen der Länder jedoch berechtigt sind, Planungen aufzunehmen (BWVI 2016, 12). Nach Fertigstellung des sechsspurigen Ausbaus der Autobahn A 1 zwischen dem Autobahndreieck Buchholz und dem Bremer Kreuz wurde in Tostedt eine Normalisierung des Verkehrsaufkommens im Ortskern festgestellt (Marquardt 2013 b). Dies könnte ein Grund sein, warum dem Ortsumgehungsprojekt im neuen, 2015 aufgestellten und heute aktuellen BVWP 2030 zunächst mit einer weiteren Herabstufung in „Weiterer Bedarf“ das Planungsrecht entzogen wurde. Durch den Einsatz eines Landtagsabgeordneten und den Hinweis auf veraltete Daten, die bei den Berechnungen zur Verkehrsbelastung herangezogen wurden, konnte dies verhindert werden (Marquardt 2016). Somit wird die Ortsumgehung im BVWP 2030 unter dem Namen „B 75 OU Tostedt – Wistedt“ und der Projektnummer B75-G20-NI weiterhin als „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ geführt (BWVI 2019). Eine Realisierung ist also erst im Rahmen des zukünftigen BVWP ab 2030 realistisch, wobei sich das Vorhaben auch



dann noch in seiner umwelt- und naturschutzfachlichen, raumordnerischen und städtebaulichen Bedeutung sowie in seinem Kosten-Nutzen-Verhältnis gegen andere bundesweite Verkehrsprojekte durchsetzen und eine höhere Priorität erlangen muss.

Als weiteres Teilfeld oder auch als Konsequenz des Pkw-Verkehrs bzw. MIV kann der ruhende Verkehr betrachtet werden. Die hierzu formulierte Maßnahme der flächensparenden Anlage von Parkplätzen und deren gestalterischer Einbindung in die Umgebung wurde vorrangig zwischen 2012 und 2013 mit einem größeren Projekt am Bahnhof umgesetzt. Dort wurde auf dem Gelände der Parkplätze für Park & Ride (P&R) ein dreigeschossiges Parkhaus gebaut, wodurch 150 zusätzliche Parkplätze entstanden (Rahden 2012). Hiermit wurde vor allem der Aspekt des flächensparenden Bauens beachtet. In kleineren Projekten wurden Parkplätze im Zuge eines Umbaus des Himmelwegs, der in Abschnitt 5.2.3 noch näher beleuchtet wird, oder der Bahnhofstraße zwischen Kreisel und B 75 im Jahr 2008 entfernt. In diesem Bereich wurde die Straße, auf der Parken am Straßenrand erlaubt war, auf eine geringere Breite reduziert und somit die Straßenfläche und der Parkraum durch einzelne Parkbuchten besser definiert (Mathwig 2020). Dies sind Teilmaßnahmen, die unter den Gesichtspunkt der gestalterischen Einbindung von Parkplätzen fallen könnten. Da im EKT 2001 nicht weiter ausgeführt wird, was damit genau gemeint ist, lässt sich das jedoch nur vermuten. Gleichzeitig mit Umsetzung dieser Handlungsempfehlung erfüllen die beiden genannten Projekte auch die Vorgaben der Maßnahme zum Rückbau überdimensionierter Straßenquerschnitte. Sowohl beim Umbau des Himmelwegs als auch der Bahnhofstraße wurden die Straßenbreiten größtenteils zugunsten der Fußwege reduziert (ebd.). Über diese beiden Umsetzungen hinaus wurde der direkte Vorschlag aus dem EKT 2001 zur Reduzierung der Fahrbahnbreite der Heidenauer Straße und Anlage eines Zebrastreifens auf Höhe des Menkenplatzes sowie die Nutzung der durch die Fahrbahnverengung entstehenden Raums für die Anlage von Parkplätzen an dieser Stelle ebenfalls umgesetzt.

Die Straßen in der Gemeinde sind insgesamt in einem guten Zustand. Nur 32 Straßen der 159 untersuchten Straßen weisen nach den Ergebnissen der Bestandsaufnahme schadhafte Straßenbeläge oder fehlende Befestigung auf. Ähnliche Mängel sind darüber hinaus an weiteren Straßen zu erkennen, bei denen allerdings kein wesentlicher Handlungsbedarf gesehen wird, weil es sich dabei um kurze Erschließungsstraßen oder Sackgassen handelt. Dennoch ist eine Überprüfung solcher Straßen hinsichtlich einer möglichen Sanierung sinnvoll, um ihre Attraktivität vor allem für Fußgänger*innen aber auch für Radfahrer*innen zu erhöhen. In fünf Straßen stellt der ruhende Verkehr auf der Straße eine Beeinträchtigung des Verkehrsflusses und teilweise auch des Busverkehrs dar (siehe Anhang VI). Weitere Aspekte aus der Bestandsaufnahme, die sich auf die Einschätzung eines vorhandenen oder nicht vorhandenen Handlungsbedarfs auswirken, werden im Weiteren zum Thema Rad- und Fußverkehr ausgeführt.

Hinsichtlich der Neuanlage von Fuß- und Radwegen wurde zwischen 2008 und 2013 eine Erneuerung des westlichen Teils der Dieckhofstraße, ein Ausbau der Menkenstraße, der südlichen Kirchhofstraße, der Straße Am Friedhof und der Fußwege in der Vinkentwiete und am Menkenplatz sowie der bereits erwähnte Umbau des Himmelswegs vorgenommen. Außerdem wurde eine Fußwegeverbindung zwischen dem Platz Am Sande und Himmelweg geschaffen und der Platz Am Sande zur Verbesserung der Bedingungen für den Wochenmarkt umgebaut. Bei einigen dieser Maßnahmen wurden neben der Neuanlage von Fußwegen auch bestehende Wege verbreitert, so z. B. im Himmelweg (SG Tostedt 2013). Auch beim Umbau der Bahnhofstraße zwischen Verkehrskreisel und B 75 wurden die Fußwege verbreitert (Mathwig 2020). Die Bestandsaufnahme zeigt auch, dass beispielsweise in der Gartenstadt Heidloh neue Fußwegeverbindungen auch abseits von Straßen geplant und umgesetzt wurden. Gemäß Radverkehrskonzept wurden seit 2011 keine neuen Radwege angelegt, sondern lediglich Instandhaltungsmaßnahmen getroffen. Darunter sind allerdings nur solche, die sich auf Straßen mit Führung des Radverkehrs im Mischverkehr oder auf gemeinsame Fuß- und Radwege, also nicht auf tatsächliche bauliche Radverkehrsanlagen beziehen (SG Tostedt 2015 a, 36). Somit wurde dieser Handlungsempfehlung nur in Teilen, hauptsächlich in Bezug auf Fußwege, gefolgt.

Mit der Schaffung von 162 neuen Fahrradstellplätzen im erwähnten neu erbauten Parkhaus auf den P&R-Flächen am Bahnhof wurde aber auch im Fahrradbereich einer Maßnahme im EKT 2001 entsprochen. Dadurch, dass sich die meisten dieser Stellplätze auf insgesamt acht abschließbare Boxen verteilen, wurde die Vorgabe zur Einrichtung bzw. Erweiterung sicherer Fahrradabstellanlagen voll erfüllt (Marquardt 2013 c).

Zum heutigen Rad- und Fußwegenetz zeigt die Bestandsaufnahme, dass lediglich an 8 von 159 untersuchten Straßen im Gemeindegebiet bauliche Radverkehrsanlagen bestehen. Dazu zählen Radwege auf dem Bord an der Weller Straße sowie in deren Verlängerung an der Bahnhofstraße bis zum Verkehrskreisel, am Baumschulenweg zwischen Bahnhof- und Poststraße, an der Kastanienallee zwischen Bahnhof- und Buxtehuder Straße bzw. einseitig weiter bis Todtglüsinger Straße, an der Straße Unter den Linden und teilweise einseitig an der Bremer Straße in Richtung Zentrum. Außerdem gibt es gepflasterte Radfahrstreifen im Klostergang und in der Eichhofstraße. Von diesen genannten Straßen mit baulichen Radverkehrsanlagen gehören nur fünf zu den Hauptachsen für den Radverkehr gemäß Radverkehrskonzept (siehe Abschnitt 4.2.1). Neben diesen ausschließlich für den Radverkehr bestimmten Verkehrsflächen sind jeweils einseitig an der Harburger Straße, ortsauswärts an der Bremer Straße und ebenfalls ortsauswärts an der Kastanienallee ab der Todtglüsinger Straße gemeinsame Fuß- und Radwege ausgeschildert. An der Wüstenhöfener Straße verläuft zusätzlich ein einseitiger Fußweg mit der Beschilderung „Fahrrad frei“ und stellt aufgrund der Einseitigkeit gleichzeitig einen Zweirichtungsradweg dar (siehe Anhang VI). Ähnlich ist es bei dem genannten gemeinsamen Fuß- und



Radweg an der Kastanienallee. Er besteht nur einseitig und ist damit automatisch ein Zweirichtungsradweg. Hierfür ist er jedoch wesentlich zu schmal, sodass zwei sich begegnende Radfahrende sehr eng aneinander vorbeifahren müssen. Hinsichtlich der Breite sind auch die Radwege an der Bahnhof- und Weller Straße auffällig, die teilweise sehr schmal sind und neben einem ebenfalls schmalen Fußweg verlaufen. Abgesehen von diesen baulichen oder durch Beschilderung festgelegten Radverkehrsflächen ist das Radfahren auf den anderen Straßen im Mischverkehr vorgesehen. Auf den meisten Straßen im Gemeindegebiet ist dies aufgrund einer bestehenden Tempo 30-Regelung auch zumutbar. Auf der Todtglüsinger, Buxtehuder, Heidenauer und Niedersachsenstraße sowie in der Zinnhütte und im Bereich der Bahnhofstraße zwischen Verkehrskreisel und B 75 muss allerdings trotz erlaubtem Tempo 50 das Fahrrad auf der Straße fahren, weil keine Radverkehrsanlagen vorhanden und die Fußwege für die gleichzeitige Nutzung durch Fußgänger*innen und Radfahrer*innen zu schmal sind. Dennoch gehören die meisten dieser Straßen zu den Hauptachsen für den Radverkehr (siehe Abschnitt 4.2.1). Bei den Fußwegen weisen 19 eine schadhafte Oberfläche auf oder sind gar nicht befestigt, bei weiteren vier Straßen ist die Oberflächenqualität zumindest verbesserungswürdig. An 32 Straßen sind die Gehwege sehr schmal, an sieben weiteren ist die Breite noch in Ordnung, sollte aber breiter sein (siehe Anhang VI). Um die genannte Zahlen in eine angemessene Relation zu bringen, muss dazu erwähnt werden, dass es sich bei vielen der untersuchten Straßen um kleine Wohnstraßen, z. T. sogar Sackgassen in Wohngebieten handelt. Dennoch spielen die Qualität und Attraktivität von Wegen eine wichtige Rolle für die Entscheidung zur Art der Fortbewegung in der Gemeinde.

MIV

Wie eingangs angeführt greift der Bereich Technische Infrastruktur über das Thema Verkehr hinaus den Aspekt der Digitalen Infrastruktur auf, der kein Bestandteil des EKT 2001 ist. Somit gibt es keine zu überprüfenden Ziele und keine Informationen zur damaligen Situation, sodass in der Konzeptfortschreibung nur die aktuelle Situation beschrieben und auf eventuellen Handlungsbedarf hingewiesen werden kann.

Digitale
Infrastruktur

Laut Breitbandzentrum Niedersachsen-Bremen (BZNB) besteht fast im gesamten Gemeindegebiet Breitbandversorgung zwischen 400 und 1.000 Mbit/s. Ausnahmen sind neben den Außenbereichen Langeloh, Neddernhof, Wüstenhöfen und Tostedt Land das Gewerbegebiet Harburger Straße und in Teilen der Standort der weiterführenden Schulen, wo weniger als 100 Mbit/s oder sogar weniger als 30 Mbit/s Downloadrate zur Verfügung stehen. Lediglich in einigen Bereichen der geplanten Gartenstadt Heidloh können über 1.000 Mbit/s erreicht werden (siehe Anhang VII) (BZNB 2020). Entsprechende Tarife sind größtenteils nur über das anbietende Unternehmen EWE verfügbar (EWE 2020). Andere Unternehmen wie Vodafone bieten nur geringe Bandbreiten unter Erhebung eines Regio-Zuschlags an, der erhoben wird, weil Tostedt außerhalb deren Netzausbaugebiets liegt und Vodafone daher selbst Leitungsmieten an den Leitungsinhabenden zahlen muss, die auf die Kund*innen umgelegt werden (Vodafone 2020).

Im nördlichen Bereich des Gewerbegebiets Harburger Straße hat der LK Harburg ein Ausbaugebiet für Fibre-to-the-Curb definiert, was so viel wie Glasfaser bis zur Bordsteinkante bedeutet, zu dem bereits die Ausschreibung zum Ausbau erfolgt ist. Der Landkreis tut dies nur in Gebieten, in denen die Unternehmen des freien Marktes nicht selbst Ausbau betreiben, weil es sich für sie wirtschaftlich nicht lohnt (LK Harburg o. J. c). Für den privaten Gebrauch ist die Gemeinde aktuell bereits aktiv, für Anschluss an das Glasfasernetz zu sorgen. Das von der Telekom und der EWE gemeinsam gegründete Unternehmen Glasfaser NordWest GmbH & Co. KG baut das Glasfasernetz in Teilbereichen des Siedlungsgebiets aus und bindet so bis 2021 etwa 2.500 Menschen in Tostedt an das schnelle Internet an (Marquardt, B. 2020 a; Glasfaser NordWest o. J.). Das dann neu erschlossene Glasfasergebiet wird in Abbildung 20 dargestellt.

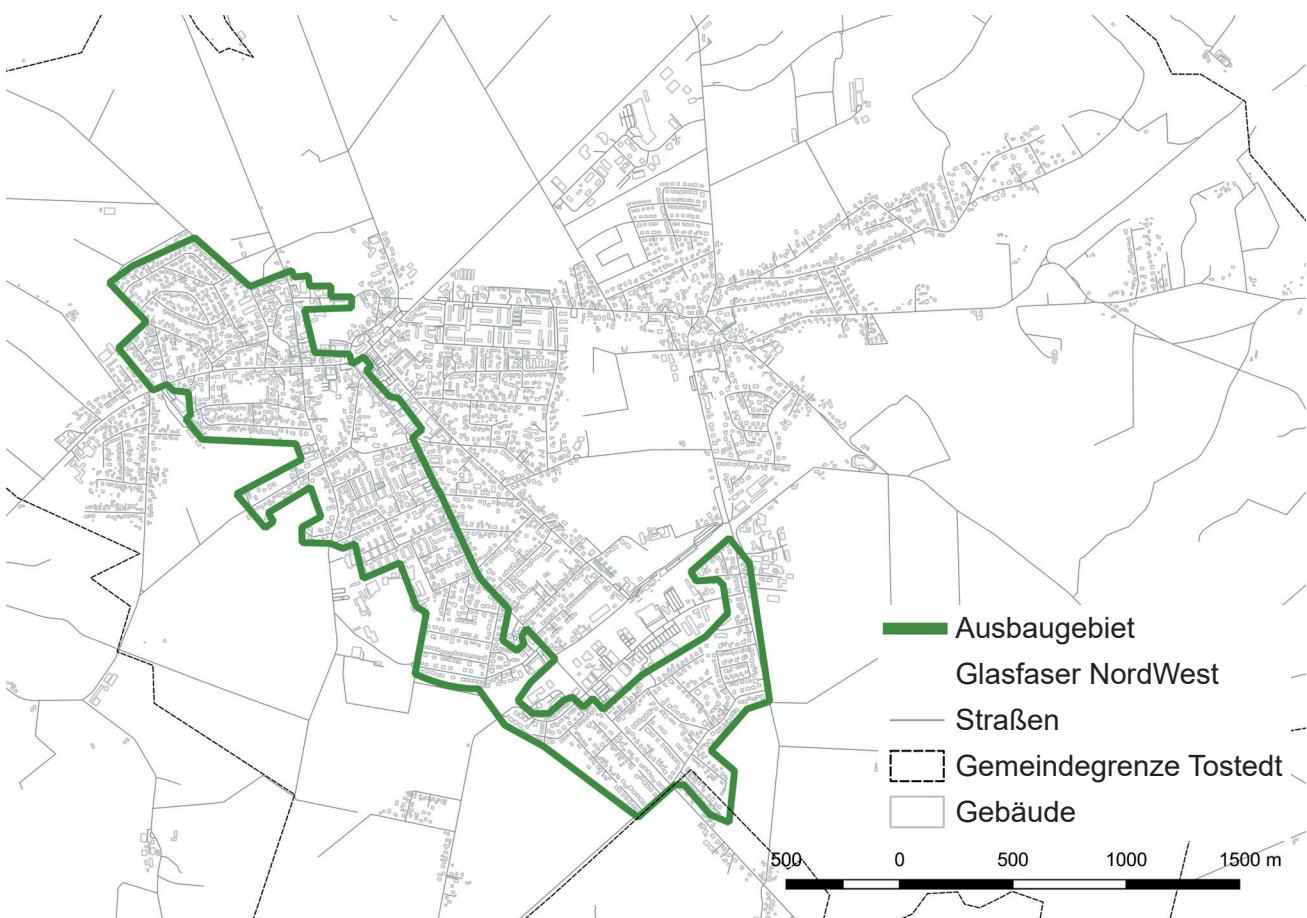


Abb. 20: Ausbaugebiet der Glasfaser NordWest GmbH

Beteiligungsergebnisse

ÖPNV

In der Beurteilung der Bedingungen für die möglichen Fortbewegungsarten in Tostedt ist der ÖPNV mit einer Durchschnittsnote von 2,94 insgesamt am schlechtesten bewertet. Lediglich etwa 45 % empfinden ihn als gut oder sehr gut, beinahe 30 % sehen ihn



als maximal ausreichend an, fast 5 % empfinden ihn sogar als ungenügend. Anhand der Kommentare wird deutlich, dass sich diese in Noten ausgedrückte Kritik vorrangig auf das Busangebot bezieht. Von 170 negativen Anmerkungen behandeln 94 das ausbaufähige Busangebot in Bezug auf das gemeindeinterne Netz, die Anbindung an Nachbargemeinden oder den Fahrplantakt. Zusätzliche 39 Hinweise werden zum ausbaufähigen Bahnangebot gegeben und bemängeln vor allem den Takt, aber auch Verspätungen und überschrittene Zugkapazitäten. Dagegen loben mit 76 Nennungen die häufigsten positiven Anmerkungen das gute Bahnangebot und dabei vorrangig die gute Anbindung nach Hamburg und Bremen sowie die Zugehörigkeit zum HVV. Einige Teilnehmer*innen heben sogar explizit hervor, dass dieser Bahnanschluss der Grund für die Wahl Tostedts als Wohnort ist. Weitere positive Äußerungen gibt es kaum, aber noch negative Stimmen zu teuren Ticketpreisen (16) und weiten Wege zum Bahnhof sowie zu anderen Haltestellen (13).

Die Fortbewegungsmöglichkeiten mit dem Pkw werden auf Basis der Notenergebnisse mit beinahe 65 % mindestens guten und weniger als 15 % maximal ausreichenden Noten recht positiv bewertet. So kommen sie auf eine Durchschnittsbewertung von 2,41. Bei den abgegebenen Kommentaren dominieren jedoch 158 negative über gerade mal 30 positive. Von 18 Personen wird die gute Anbindung durch die Landes- und Bundesstraßen sowie die Autobahn gelobt, 10 Stimmen sprechen positiv über die gute Situation kostenloser Parkplätze und weiteren 2 gefällt die Ausrichtung der Gemeinde auf den Autoverkehr. Genauso viele sehen diese Ausrichtung allerdings auch kritisch. Zu fehlenden Parkmöglichkeiten äußern sich 8 Personen negativ. Der größte Kritikpunkt (61 Nennungen) ist die hohe Verkehrsbelastung speziell auf der B 75 (27), aber auch allgemein innerorts (15) und zu Stoßzeiten (15). Gefolgt wird dieser Negativaspekt von

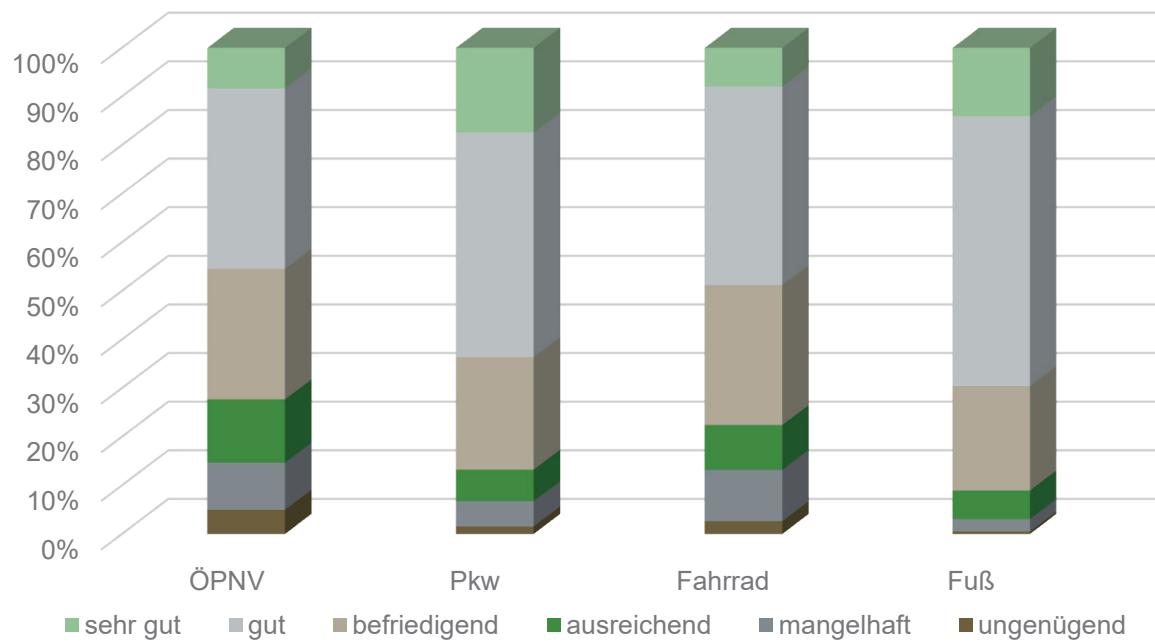


Abb. 21: Bewertungen der Fortbewegungsarten (bereinigt um „keine Angabe“)

36 Anmerkungen zu verbesserungswürdigen Ampelschaltungen, die sich in großem Maße auf die Kreuzung Unter den Linden – Bahnhofstraße – Am Sande – Kastanienallee beziehen. Weiterhin werden mit einigen Stimmen die fehlende Umgehungsstraße (19) und die hohe Anzahl an Ampelkreuzungen statt Verkehrskreiseln (11) als Manko betrachtet.

Fahrrad

Ähnlich den Ergebnissen zum ÖPNV stellen sich auch die Bewertungen zu Fortbewegungsbedingungen mit dem Fahrrad dar. Mit fast 50 % guten oder sehr guten und etwas mehr als 20 % ausreichenden oder schlechteren Bewertungen ergibt sich mit 2,82 eine geringfügig bessere Durchschnittsnote als für den ÖPNV. Trotzdem gibt es deutlich weniger positive Kommentare (15 Nennungen) als beim ÖPNV, die um ein Vielfaches an negativen Kommentaren überstiegen werden. Hauptaugenmerk liegt hierbei auf dem aufgrund schmaler und durch parkende Autos oder Mülltonnen versperrter Wege fehlenden Raum für Radfahrer*innen (69), fehlenden Radverkehrsanlagen (63) und unebenen bzw. für das Radfahren ungeeigneten Wegeoberflächen (27). Weitere, weniger häufig genannte Punkte sind die fehlende Rücksicht von Autofahrer*innen (9), gefährliche Übergänge von Rad- und Fußwegen auf die Straße (8) sowie überfüllte Radabstellanlagen (7).

Fuß

Der Fußverkehr und seine Bedingungen in der Gemeinde werden am besten beurteilt. Trotz der höchsten Bewertungsabgabe mit 391 Notenbewertungen erhält er eine Durchschnittsnote von 2,29. Doch auch dies zeigt sich nicht so eindeutig in den Kommentaren, die sich in einigen Punkten auch uneinig sind. So sehen 16 Personen es positiv, dass es kurze Wege in der Gemeinde gibt und alles gut erreichbar ist, 11 Personen empfinden die Wege aber als lang. Eindeutiger ist es bei der Qualität der Wege, die 14 negative und nur eine positive Stimme erhält, sowie bei der Breite der Wege, die von 13 Teilnehmer*innen als unzureichend und nur von einer Person als gut bewertet wird. Eine vergleichbare Bewertungsverteilung zeigt sich auch bei den Themen der Anzahl an Straßenquerungen und Bänken, die von nur 3 (Querungen) bzw. 2 (Bänke) Menschen als ausreichend, von jeweils 6 Bürger*innen aber als zu gering betrachtet werden.

Angebot und Qualität von Gehwegen und Straßen

Zusätzlich zu den direkt auf die Bedingungen der Fortbewegung abziegenden Fragen der Öffentlichkeitsbeteiligung liefert auch die Frage nach dem Angebot und der (Aufenthalts-)Qualität von Gehwegen und

Straßen Erkenntnisse zur Meinung der Bürger*innen im Bereich Verkehr. 30 % der Noten liegen im guten bzw. sehr guten Bereich, wobei der Anteil an sehr guten Noten lediglich etwa 1 % liegt. Dagegen liegt der Anteil an ungenügenden Bewertungen auf der anderen Seite der Skala mit mehr als 3 % deutlich höher. Insgesamt geben mehr als 35 % eine maximal ausreichende Bewertung ab. Die Durchschnittsnote ergibt mit 3,24 bei 395 Notenvergaben etwa die gleiche Gesamtnote wie die der medizinischen Versorgungseinrichtungen und stellt mit ihr zusammen die schlechteste Bewertung der bisher betrachteten Themenfelder dar. In diesem Fall wird diese schon in Richtung ausreichend gehende Bewertung auch durch die Kommentare bestätigt. Zwar erscheinen 25 Nennungen zur guten Qualität



und 9 Nennungen zur guten Pflege der Straßen und Wege im Gegensatz zur Anzahl an Kommentaren zu anderen Themen recht viel, doch stehen diesen insgesamt 111 Kommentare gegenüber, die eine schlechte Qualität im Hinblick auf die Zustände der Straßen (30), schadhafte Geh- (28) und Radwege (24), fehlende Aufenthaltsqualität (15) oder vernachlässigte Reinigung und Pflege von Straßen-, Gehweg- und Grünflächen (14) attestieren. Darüber hinaus werden hier auch Themen ange- sprochen, die auch bei den einzelnen Fortbewegungsarten genannt werden.

Beispielsweise fehlende Radwege (29), zu schmale Gehwege (13), die durch nicht zurück- geschnittene private Hecken noch weiter verschmälert werden, oder fehlende Sitzbänke und Mülleimer (7). Zusätzlich zu diesen Aspekten gibt es noch eine Vielzahl an konkreten Kritikpunkten, die nur wenig häufig genannt werden, deren Auflistung an dieser Stelle jedoch den Rahmen sprengen würde.

Die Umfrageergebnisse zu den Themen der digitalen Infrastruktur können nicht belastbar verwendet werden. Aus den gegebenen Kommentaren ist erkennbar, dass viele Teilnehmer*innen nicht zwischen der Mobilfunkabdeckung und der Breitbandversorgung unterscheiden können. Somit kann nicht sicher festgestellt werden, ob die entsprechende Note für genau diesen Aspekt vergeben werden sollte. Um Fehlinterpretationen zu verhindern, werden die Ergebnisse aus der Öffentlichkeitsbeteiligung in diesem Themenbereich daher nicht weiter ausgeführt und interpretiert. Dennoch sollen einzelne Kommentare, die häufiger genannt wurden, als Indikator für subjektiv wahrgenommene positive oder negative Eindrücke erwähnt werden. Dazu zählen vor allem ein verbesserungswürdiges Kabelnetz mit höheren möglichen Übertragungsraten sowie die Schwierigkeiten der Monopolstellung von EWE als Internetanbieter.

Digitale
Infrastruktur

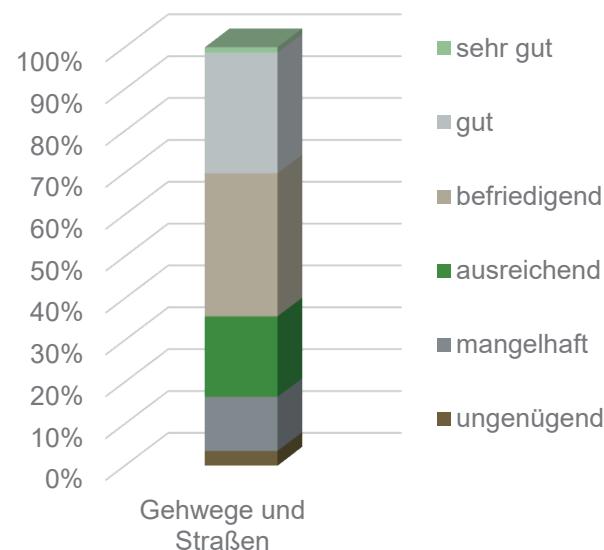


Abb. 22: Bewertungen der Gehwege und Straßen
(bereinigt um „keine Angabe“)

Synthese

Eine konkrete Überprüfung der Ziele zur Reduzierung des MIV, Verbesserung des ÖPNV, Entlastung des Ortskerns und verträglichen Gestaltung des Nebeneinanders von Verkehr und anderen Nutzungen erweist sich als schwierig. Das liegt vor allem daran, dass zu der Situation zur Zeit der Aufstellung des EKT 2001 im Konzept kaum Angaben in Form von Daten oder Informationen vorhanden sind, die man zu einem Vergleich heranziehen kann. Eine Zielerreichung ist also nicht messbar, da nicht nachweisbar ist, ob der

MIV tatsächlich abgenommen oder sich das Angebot des ÖPNV verbessert hat. Lediglich anhand der einzelnen umgesetzten Maßnahmen lassen sich Indizien sammeln, ob in dieser Hinsicht Veränderungen vorgenommen wurden und vermeintliche Erfolge in Richtung Zielerreichung zu erkennen sind.

Die fehlende Überprüfbarkeit erstreckt sich natürlich auch auf die Maßnahmen. Welche Veränderungen im Busnetz und somit zum Ausbau des ÖPNV vorgenommen wurden, lässt sich nicht konkret anhand der Anzahl Linien oder eingesetzter Busse beschreiben. Aber Maßnahmen wie der Anschluss an den HVV und die Zusammenfassung der Buslinien verschiedener Anbieter in das Angebot der KVG legen die Vermutung nahe, dass in deren Umsetzung Abstimmungen der Fahrpläne und die Schaffung eines einheitlichen Nahverkehrstarifs erfolgt sind und in diesem Sinne eine Verbesserung des ÖPNV stattgefunden hat. Nach Meinung der Bevölkerung ist das Zugangebot in Tostedt gut, in einigen Fällen auch Grund für die Wahl Tostedts als Wohnort und weist nur die typischen Bahnkritikpunkte wie Unpünktlichkeit und überfüllte Bahnen auf, die außerhalb des direkten Einflussbereichs der Gemeinde liegen. Das Busangebot wird etwas kritischer gesehen. Es werden Anbindungen an die Nachbargemeinden und an Freizeiteinrichtungen vermisst, lange Taktzeiten sowie teilweise lange Wege zu Haltestellen bemängelt. Diese Eindrücke können teilweise durch die Bestandsaufnahme bestätigt werden. Im Bereich des Schul- und Pendelverkehrs ist das Angebot in Bezug auf die Taktung und die Abstimmung mit den Fahrzeiten der Bahnverbindungen gut aufgestellt. Über den Tag sind die Taktabstände jedoch recht lang, sodass zeitliche Einschränkungen für die Nutzung von Bussen bei der Tagesgestaltung entstehen. Darüber hinaus deckt das allgemeine, nicht-schulbezogene Busnetz gewisse Teile des Gemeindegebiets nicht ab. Zwar werden bei der Planung neuer Wohngebiete im Rahmen der allgemeinen Planungspraxis deren Auswirkungen auf die ÖPNV-Nachfrage mitgedacht, bei Bedarf – wie bei der Gartenstadt Heidloh – neue Haltestellen geschaffen und somit der diesbezüglichen Handlungsempfehlung entsprochen, doch weist das Busnetz in den Bestandsgebieten einige räumliche Versorgungslücken auf. Dazu zählen nicht nur Wohnbereiche, in denen die entsprechenden Einwohner*innen keinen angemessenen Zugang zum Busnetz haben, sondern auch Freizeiteinrichtungen wie der Badesee oder Arbeitsstandort wie das Gewerbegebiet Harburger Straße. Nicht zuletzt betrifft das auch die Randbereiche der Gemeinde, sodass die Maßnahme zum Ausbau des ÖPNV im Gesamtort als nicht umgesetzt zu betrachten ist. Diese Aspekte haben Einfluss auf die Wahrnehmung des ÖPNV als alternative Mobilitätsform zum Pkw. Diese Wahrnehmung zu verbessern ist neben der faktischen Verbesserung auch ein Hintergedanke des im EKT 2001 formulierten Ziels. Auch wenn einige große Schritte hin zu einem attraktiveren ÖPNV gemacht wurden, bestehen weiterhin Verbesserungspotenziale, vor allem für das direkte Empfinden und Wohlbefinden bei der Nutzung des Busangebots. Das fängt bei kleinen Dingen wie Unterstellmöglichkeiten und Sitzgelegenheiten an Haltestellen an, die größtenteils im Tostedter Gemeindegebiet



nicht vorhanden sind. Gerade bei evtl. langen Wartezeiten, die bei den Fahrplänen der Buslinien in der Gemeinde auch ein Optimierungspotenzial bilden, können solche vermeintlichen Kleinigkeiten wie an der Bushaltestelle – u. U. im Regen – stehen zu müssen, den Ausschlag geben, sich gegen eine Busfahrt zu entscheiden.

Im Bereich des MIV konnte die größte Maßnahme des Baus einer Umgehungsstraße zur Entlastung der B 75 im Ortskernbereich bisher nicht durchgeführt werden. Diese Maßnahme ist von der finanziellen Unterstützung des Bundes abhängig, in dessen BVWP das Vorhaben eine zu geringe Priorität hat und daher frühestens ab 2030 eine Chance auf Realisierung besteht. Da diese Maßnahme nicht umgesetzt wurde, konnte die durch sie erhoffte Entlastung der B 75 und damit das Ziel der Ortskernentlastung im Sinne der Reduzierung des Verkehrsaufkommens nicht erreicht werden. Dennoch wurden einige Maßnahmen zur Optimierung der Verkehrsführung speziell auf der B 75 umgesetzt und es werden kontinuierlich ortsbezogene Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses entwickelt, die jedoch in ihrer Gesamtwirkung zu hinterfragen sind. Auf der einen Seite sorgt ein flüssigerer Verkehr für weniger Standzeiten von Pkw und damit auch für weniger Abgase durch vermiedene Brems- und Beschleunigungsvorgänge. Auf der anderen Seite kann eine solche Verbesserung dazu führen, dass die Nutzung dieser Straße attraktiver erscheint und mehr Menschen diese Verbindung nutzen, wodurch die Lärm- und Abgasbelastung wieder steigt. Außerdem gehen Verbesserungen für eine Fahrtrichtung meist zu Lasten anderer. Dies wird auch aus den Kommentaren der Bevölkerung deutlich, die sich mit einer hohen Anzahl an Kommentaren negativ über die Veränderung der Ampelschaltung an der Hauptkreuzung zwischen B 75 und der Bahnhofstraße äußern. Im Zusammenhang mit Ampelkreuzungen gibt es einige Stimmen in der Öffentlichkeitsbeteiligung, die äußern, dass es davon zu viele gibt und eine Reduzierung der Verkehrsbelastung durch den häufigeren Einsatz von Verkehrskreiseln statt Ampelkreuzungen bewirkt werden könnte. Die Verkehrsbelastung u. a. auf der B 75 geht als größtes Problem aus Sicht der Umfragebeteiligten hervor. Auch wenn also Maßnahmen objektiv zur Verbesserung der Situation beigetragen haben, hat sich der Eindruck der Bevölkerung dennoch nicht geändert. Allerdings stellt sich wie erwähnt die Frage, ob mit einer Optimierung der Verkehrsführung nicht aufgrund der Attraktivitätssteigerung auch eine Steigerung der Verkehrsbelastung und damit das Gegenteil des formulierten Hauptziels der Reduzierung des MIV erreicht wird. Doch nicht alle von der Gemeinde durchgeführten Veränderungen dienen ausschließlich der Verkehrsflussverbesserung. Einige Straßen wurden in ihrem Querschnitt zugunsten von Flächen für andere Verkehrsteilnehmer*innen reduziert und somit wurde der entsprechenden Handlungsempfehlung gefolgt. Ebenso verhält es sich mit dem flächensparenden Bau und der umgebungsbezogenen Einbindung von Parkplätzen, die ebenfalls erfolgt ist. Dies ist positiv zu bewerten, jedoch zeigt sich an diesen Beispielen, dass bei Umgestaltungen von Verkehrsanlagen immer Konkurrenz zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern um die Flächen besteht. Da häufig kein

Raum für die Verbreiterung des Straßenraums besteht, müssen die vorhandenen Flächen auf Pkw, Fußgänger*innen und Radfahrer*innen verteilt werden. Hierzu fehlt ein konkretes Konzept, was die Prioritäten der einzelnen Verkehrsträger untereinander festlegt und einen Leitfaden für die Gestaltung der Verkehrsanlagen in der Gemeinde bildet. Dies ist vor allem im Hinblick auf Ziele wie „Reduzierung des MIV“ unverzichtbar. In der Betrachtung der umgesetzten Teilmaßnahmen durch die Gemeinde zeigen sich auch nochmal die Schwierigkeiten, die durch unterschiedliche Zuständigkeiten für verschiedene Straßen im Rahmen der Baulastträgerschaft bestehen und Einschränkungen der gemeindlichen Handlungsfähigkeit bzw. Entscheidungsgewalt bedeuten.

Dies gilt auch für die wenigen baulichen Radverkehrsanlagen, die fast ausschließlich an höheren Straßenkategorien im Sinne von Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen verlaufen. Überall, wo solche Anlagen nicht bestehen, ist das Radfahren auf der Straße vorgesehen. So schreibt es auch das zur Förderung des Radverkehrs aufgestellte Radverkehrskonzept vor, das als Hauptmaßnahme die Verlagerung des Radverkehrs auf die Straße beinhaltet, wo es die Straßen- und Verkehrsverhältnisse zulassen. Dies soll u. a. durch die Aufhebung der Benutzungspflicht von Radwegen erreicht werden. Die Bevölkerung bemängelt, dass Radwege zu schmal, uneben und versperrt sind, weshalb es durch so eine Maßnahme sinnvoll ist, den Menschen die Möglichkeit zu geben, rechtskonform auf der Straße zu fahren. Eine solche Regelung ist für Straßen geeignet, auf denen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h festgelegt ist, da der Geschwindigkeitsunterschied zwischen Pkw und Fahrrad dann nicht so hoch ist. In der Gemeinde muss jedoch auch an einigen Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf der Straße gefahren werden. Dies wird von den meisten Radfahrer*innen nicht nur vor dem Hintergrund fehlender Rücksicht von Autofahrer*innen als gefährlich angesehen. Daher nutzen viele Radfahrer*innen dort gesetzeswidrig die Gehwege. Diese Tatsache stellt die Wirkung der Aufhebung der Benutzungspflicht in Frage, wenn die Menschen trotz dieser nicht mehr bestehenden Pflicht dennoch die Rad- und vor allem Fußwege nutzen, weil ihnen die Straße subjektiv zu gefährlich erscheint. Außerdem wird damit nicht der im Radverkehrskonzept formulierten Einschränkung entsprochen, den Radverkehr nur dort auf die Straße zu verlagern, wo es die Bedingungen zulassen. Bezieht man diese Situation nur auf die Straßen, die im Verantwortungsbereich der Gemeinde liegen, wie es vorher schon in Bezug auf die Baulastträgerschaft angesprochen wurde, so besteht hierzu kein Problem, da es bei den Gemeindestraßen so gut wie keine gibt, auf denen mehr als 30 km/h Höchstgeschwindigkeit erlaubt sind. Für Radfahrer*innen, ihr Sicherheitsgefühl und ihre tatsächliche Sicherheit im Straßenverkehr ist es jedoch unerheblich, wer für den Bau und die Unterhaltung einer Straße zuständig ist. Durch den Fokus auf die Gemeindestraßen und die dort nicht bestehende Notwendigkeit der Anlage von baulichen Radverkehrsanlagen stehen die Vorgaben aus dem Radverkehrskonzept in gewissem Widerspruch zur Handlungsempfehlung des EKT 2001 zur Anlage neuer, attraktiver



Radwegeverbindungen. Die Festlegung eines Hauptachsennetzes für den Radverkehr im Radverkehrskonzept und damit die Hervorhebung der Wichtigkeit dieser Straßen für die Fortbewegung mit dem Fahrrad ist zwar ein guter Schritt im Sinne der EKT-Maßnahme, jedoch fehlt die daraus logisch folgende Konsequenz des fahrradfreundlichen Ausbaus dieser Straßen. Somit wurde mit der Schaffung neuer Fahrradabstellplätze im Parkhaus am Bahnhof eine Maßnahme zur Attraktivierung des Fahrrads als Fortbewegungsmittel umgesetzt, der wichtigeren und in dieser Hinsicht effektiveren Handlungsempfehlung zur Anlage neuer Radwege wurde aber nicht gefolgt.

In derselben Handlungsempfehlung ist die Schaffung attraktiver Fußwege enthalten, die sowohl durch die Neuanlage als auch durch den Ausbau von Wegen umgesetzt wurde. Insgesamt werden die Bedingungen für den Fußverkehr von der Bevölkerung im Vergleich zu den anderen Fortbewegungsarten am positivsten wahrgenommen. Einzige Kritikpunkte, die auch objektiv belegt werden konnten, sind die an vielen Stellen bestehende mangelnde Breite der Wege, die durch Heckenwuchs oder Mülltonnen an Abholtagen zusätzlich verschmälert werden sowie ein ausbaufähiges Angebot an öffentlichen Sitzgelegenheiten, um bei längeren Wegstrecken Ruhepausen einzulegen zu können.

Aus diesen Ergebnissen lässt sich ableiten, dass sich der Erreichung des Ziels der Reduzierung des MIV, die nicht anhand von konkreten Daten geprüft und belegt werden kann, kaum genähert werden konnte. Sie sollte durch attraktive Fuß- und Radwege, die nur in geringem Maße weiterentwickelt wurden, und eine Verbesserung des ÖPNV, der sich lediglich für Pendler*innen aber kaum für den innerörtlichen Verkehr verbessert hat, erreicht werden. Da diese Maßnahmen nur teilweise Erfolge erzielt haben, erscheint die Reduzierung des MIV im Wesentlichen nicht erreicht zu sein, was sich sowohl mit den Eindrücken vor Ort als auch mit den Meinungen der Bürger*innen deckt.

Im Sinne einer vollständigen Umsetzungsevaluation ist noch zu erwähnen, dass die Notwendigkeit der Maßnahme zur Verhinderung von Abkürzungswegen durch Wohngebiete aus den Erläuterungen im EKT 2001 nicht nachvollzogen werden kann und somit die nicht erfolgte Umsetzung weder als positiv noch als negativ bewertet werden kann. Ähnliches gilt für das aufgestellte Ziel der verträglichen Gestaltung des Nebeneinanders von Verkehr und anderen Nutzungen. Es gibt keine weiteren Ausführungen und auch keine formulierten Maßnahmen, von denen davon ausgegangen werden kann, dass sie zur Erreichung beitragen sollen. Somit ist es nicht verwunderlich, dass in dieser Hinsicht keine Maßnahmen festgestellt werden können. Auf Basis der gesammelten Informationen ist zu vermuten, dass das Ziel auf die Verbesserung der Situation des Einzelhandels an der viel befahrenen B 75 und der damit verbundenen Steigerung der Einkaufsattraktivität des Ortskerns gerichtet ist. Dies wird im EKT 2001 aber nicht näher ausgeführt. Im Rahmen der Recherche für diese Thesis konnten keine von der Gemeinde ergriffenen Maßnahmen zur Erreichung dieses Ziels festgestellt werden.

Abschließend zum Bereich der Technischen Infrastruktur kann festgehalten werden, dass die Breitbandanbindung in Tostedt bereits gut ist und alle Haushalte die Möglichkeit haben, kabelgebundenes Internet zu beziehen. Eine Schwierigkeit liegt jedoch in der Monopolstellung von EWE, die auch das Netz betreiben und anderen anbietenden Unternehmen für dessen Nutzung Gebühren berechnen, die an den Endkunden weitergegeben werden. Der Ausbau von schnellem Internet über Glasfaserkabel ist sowohl im gewerblichen Bereich für das Gewerbegebiet Harburger Straße als auch im privaten Bereich im Westen und Süden des Siedlungsgebiets bereits begonnen. Das Ausaugebiet für Privathaushalte schließt jedoch nicht den Standort der weiterführenden Schulen mit ein. Ein Ausbau in diesem Bereich könnte wichtig und hilfreich sein, um Möglichkeiten und Vorteile digitaler Bildung voll anbieten und ausnutzen zu können. Bis in den aktuellen Ausaugebiete entsprechende Bandbreiten zur Verfügung stehen dauert es aber noch bis Mitte 2021. Teilweise wird der Ausbau durch den Landkreis vorangetrieben und finanziert, da für private Unternehmen der wirtschaftliche Nutzen zu gering ist.

5.2.3 Dienstleistung und Einzelhandel

Die Themen Dienstleistung und Einzelhandel sind im EKT 2001 keine eigenständigen Themen, sondern werden innerhalb des Bereichs der Wirtschaft behandelt. Um hier eine erhöhte Differenzierung vorzunehmen, werden die innerhalb des EKT 2001 aufgestellten Ziele zu Dienstleistungen und Einzelhandel separat im folgenden Abschnitt betrachtet. Hierbei liegt der Fokus vor allem auf der Versorgung der Bevölkerung durch Dienstleistungen und Einzelhandel und weniger auf dessen wirtschaftlicher Leistung.

Ziele und Maßnahmen des EKT 2001

Den Einzelhandel betreffend wird im EKT 2001 als Ziel festgelegt, dass die wohnortnahe Versorgung zu erhalten ist. Gleichzeitig ist die Zinnhütte als Gewerbestandort zu erhalten und weiterzuentwickeln und damit nicht als primärer Standort für Einzelhandel vorgesehen. Stattdessen ist es das Ziel, eine Konzentration des Einzelhandels auf zentrale Lagen des Himmelsweges, Unter den Linden sowie der Bahnhofstraße inkl. Beseitigung von Mängeln wie der Verkehrssituation vorzunehmen. Eine Maßnahme, die dieses Ziel unterstützen kann, diesem jedoch nicht explizit zugeordnet ist, ist die ausschließliche Ansiedelung von zentrenrelevanten Sortimenten im Zentrum. Die vorgeschlagene Maßnahme des Umbaus des Himmelswegs kann ebenfalls zu dem Ziel beitragen, indem die Verkehrssituation angepasst wird. Außerdem kann diese Maßnahme auch dem dritten Ziel, der Steigerung der Attraktivität des Ortskerns als zentralem Einkaufsort unter Einbezug des historischen Ortskerns, zugeordnet werden. Auch eine weitere Maßnahme, die Verlagerung störender Nutzungen aus dem Zentrum in alternative Gewerbestandorte, wird zwar im EKT 2001 nicht explizit zugeordnet, passt inhaltlich aber sowohl zu dem Ziel der Fokussierung des



Einzelhandels auf den Ortskern als auch zu dem Ziel der Attraktivitätssteigerung des zentralen Bereichs. Des Weiteren sieht das EKT 2001 vor, eine Fußwegeverbindung zwischen dem Himmelweg und dem Platz Am Sande zu schaffen (siehe Anhang II). Diese könnte ebenso wie die Maßnahme der Einführung eines Zentrumsmanagements als zentraler Ansprechmöglichkeit für Marketing und Veranstaltungen sowie zur Ansiedlung fehlender Nutzungen und die Maßnahme der Schaffung von Aufenthaltsmöglichkeiten zur Attraktivierung des Ortskerns beitragen.

Veränderungen und Zielerreichung

Im Hinblick auf das erste Ziel des EKT 2001, das die Weiterentwicklung des Gewerbegebietes Zinnhütte als Gewerbestandort sowie den dortigen Erhalt der wohnortnahen Versorgung vorsieht, ist festzustellen, dass die Entwicklung in den letzten 20 Jahren nicht der Zielvorstellung entspricht. Während 2001 nur ein Super- bzw. Verbrauchermarkt direkt in der Zinnhütte und ein weiterer an der Bahnhofstraße nördlich der Bahngleise vorhanden ist, sind heute mit Lidl, Rewe, Aldi und Jawoll vier Supermärkte bzw. Discounter ansässig (Albrecht 2001, 62). Der Markt an der Bahnhofstraße besteht zudem weiterhin. Es ist anzunehmen, dass dies die wohnortnahe Versorgung an der Zinnhütte übersteigt, da der Großteil der Wohnbevölkerung im Norden des Siedlungsgebiets lebt, auch wenn südlich der Zinnhütte seit 2001 weitere Wohngebiete entstanden sind. Dies entspricht nicht dem Ziel, die wohnortnahe Versorgung zu erhalten. Vielmehr handelt es sich hierbei um eine starke Weiterentwicklung des Angebots, die in diesem Ausmaß nicht zielführend ist. Außerdem sind in der Zinnhütte weitere Einzelhandelsbetriebe außerhalb des Lebensmittelsektors vorhanden. Hierbei handelt es sich um drei Filialen von Textildiscountern und einem Tierbedarf. Auch das Vorhandensein dieser Einzelhandelsbetriebe sorgt dafür, dass Gewerbebetriebe im Gewerbegebiet Zinnhütte nicht die Mehrheit darstellen.

Gewerbegebiet
Zinnhütte

Die Zunahme der Anzahl von Einzelhandelsbetrieben innerhalb der Zinnhütte fand vor allem vor dem Jahr 2016 statt. In diesem Jahr wurde das Einzelhandelskonzept zur zukünftigen Einzelhandelsentwicklung und Bewertung von großflächigen Einzelhandelsplanungen aufgestellt. Darin wird u. a. der Versorgungsbereich für Tostedt festgelegt. Dieser sieht vor, dass großflächiger Einzelhandel mit mehr als 800 m² Verkaufsfläche mit zentrenrelevanten bzw. nahversorgungsrelevanten Sortimenten lediglich im Tostedter Ortskern angesiedelt werden sollte. Die Sonderstandorte Zinnhütte und Harburger Straße sind Vorrangstandorte für großflächigen Einzelhandel mit nicht-zentrenrelevanten Sortimenten. Anhand der ebenfalls im Einzelhandelskonzept erarbeiteten Tostedter Liste lässt sich ablesen, dass Nahrungs- und Genussmittel als nahversorgungs- und zentrenrelevante Sortimente einzig für das Tostedter Ortszentrum vorgesehen sind (siehe Abschnitt 4.2.1). Diese Empfehlung wird auch bereits im EKT 2001 ausgesprochen (Albrecht 2001, 62).

Seit der Aufstellung des Einzelhandelskonzepts sind keine weiteren Einzelhandelsbetriebe in der Zinnhütte hinzugekommen. Eine bereits vorhandene Filiale des Lebensmittelkonzerns ALDI wird derzeit abgerissen und auf demselben Grundstück durch einen Neubau ersetzt (Marquardt, B. 2020 b). Dennoch sind Veränderungen der Lebensmittelversorgung innerhalb des Ortskerns zu bemerken. Seit September 2018 steht das Gebäude des ehemaligen Standorts eines LIDL-Marktes an der Bremer Straße im Nordwesten Tostedts leer (Marquardt 2018 b). In der Fortschreibung des Entwicklungskonzepts in Bezug auf die Einzelhandelsentwicklung aus dem Jahr 2012 wird dieser Standort noch als besonders wichtig hervorgehoben, da dieser die Versorgung der westlich gelegenen Wohnstandorte sicherstellt (Machule u. Usadel 2012, 6). Zudem plant ALDI nach Fertigstellung des Neubaus die Aufgabe ihres zweiten Standorts an der B 75 im Ortskern. Sobald dies geschehen ist, besteht die Lebensmittelversorgung im Ortskern einzig aus dem großflächigen EDEKA Bade und einem deutlich kleineren Bio-Laden. Als Grund für die Ausweitung und Konzentration des Lebensmitteleinzelhandels auf den Standort Zinnhütte werden betriebswirtschaftliche Gründe der jeweiligen Betriebe angeführt. Diese sind auf grundlegende Veränderungen in der stationären Lebensmittelbranche zurückzuführen; die durchschnittlichen Verkaufsflächen sind heute deutlich größer als noch vor 20 Jahren. Da innerhalb des Ortskerns Tostedts die von den Betrieben gewünschten Flächengrößen kaum verfügbar sind, liegt der Fokus der Betriebe sowohl in der Vergangenheit als auch heute auf dem Standort Zinnhütte (Dörsam 2020). Dies geht zulasten der Lebensmittelversorgung des Ortskerns und führt für die Bewohner*innen einiger Wohnbereiche zu weiten Wegen. Aufgrund der Entfernung zwischen dem nördlichen Siedlungsbereich in der Nähe des Ortskerns und der Zinnhütte von rund zwei Kilometern gestaltet sich der Einkauf zeitintensiv und befördert die Fahrten mit dem Pkw.

Einzelhandelskonzentration im Ortskern

Aufgrund dieser Situation der Verteilung des Lebensmitteleinzelhandels in Tostedt geht auch hervor, dass die Maßnahme, keine zentrenrelevanten Sortimente außerhalb des Zentrums anzusiedeln, nicht umgesetzt ist. Auch wenn sich vor allem der kleinteilige Einzelhandel sowie Dienstleistungen größtenteils auf den zentralen Versorgungsbereich erstrecken, führt der Bestand von Einzelhandelsbetrieben in der Zinnhütte dazu, dass das zweite Ziel, die Konzentration des Einzelhandels auf den Himmelsweg, Unter den Linden und die Bahnhofstraße unter Beseitigung von Mängeln wie der Verkehrssituation, nicht vollständig erreicht ist. Dennoch ist festzuhalten, dass der zentrale Versorgungsbereich von Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie geprägt ist. Der Verzicht auf die Ansiedelung und Ausweisung von großflächigem Einzelhandel außerhalb des Siedlungsgefüges ist aus heutiger Sicht im Hinblick auf die Erreichbarkeit des genannten Ziels der Konzentration auf den Ortskern positiv zu werten. Außerdem ist der Himmelsweg heute nach Sanierungsmaßnahmen Ende der 2010er Jahre durch Neupflasterungen, Verlagerungen und Neuanlegungen von Parkplätzen in Teilen verkehrsberuhigter und attraktiver gestaltet (Marquardt 2013 a).



Abgesehen davon wird die Verkehrssituation weiterhin durch die B 75 geprägt, die den zentralen Versorgungsbereich durchkreuzt. Hier sind seit Aufstellung des EKT 2001 kaum Veränderungen eingetreten (siehe Abschnitt 5.2.2). Eine weitere Maßnahme, die der Konzentration des Einzelhandels auf zentrale Bereiche dienen könnte, ist die Verlagerung störender Betriebe aus dem Ortszentrum in geeignete Gewerbestandorte. Diese ist aktuell nicht vollständig umgesetzt, da nach wie vor einige handwerkliche bzw. gewerbliche Betriebe wie eine Kfz-Werkstatt oder ein Steinmetz im Hauptzentrum ansässig sind (siehe Abschnitt 4.2.1).

Neben der Verlagerung störender Nutzungen könnte auch die Schaffung einer Fußwegeverbindung zwischen dem Himmelsweg und dem Platz Am Sande zum dritten Ziel der Steigerung der Attraktivität des Ortszentrums als zentraler Einkaufsort unter Einbezug des historischen Ortskerns beitragen. Diese Fußwegeverbindung ist seit 2011 angelegt und verbindet seitdem die Geschäfte am Himmelsweg mit dem Platz Am Sande (ebd.). Auch zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität des Platzes sind Anstrengungen und Verbesserungen erkennbar. Ein Austausch des Pflasters im mittleren Platzbereich trägt dazu bei, dass der vormalig mit Kopfsteinpflaster ausgestattete Bereich auch für mobilitätseingeschränkte Menschen nutzbar ist. Dies ist besonders wichtig für die Nutzung des zweimal wöchentlich stattfindenden Wochenmarkts (Mathwig 2008; Markhardt 2019). Momentan ist in Planung, den neu gepflasterten Bereich bis zu den Fußwegeverbindungen Stegen und Posthalterstieg zu verlängern (Markhardt 2019). Außerdem besteht mit dem „Platz zum Verweilen“ seit 2013 ein weiterer Aufenthaltsbereich in unmittelbarer Nähe des Platzes Am Sande, östlich der Sparkasse. Auf diesem an der B 75 gelegenen Platz sind durch das Engagement von ansässigen Unternehmen und Vereinen Sitzmöglichkeiten und Bäume sowie eine digitale Informationsstele entstanden (Marquardt 2013 d). Trotz der getroffenen und umgesetzten Maßnahmen wird die Aufenthaltsqualität und die Attraktivität des Ortskerns durch das hohe Verkehrs- und damit verbundene Lärmaufkommen eingeschränkt. Auch in einer 2016 durchgeföhrten Befragung einiger lokaler Geschäftsleute wird „die insgesamt geringe Attraktivität des Ortskerns“ bemängelt (BBE 2016, 22). Die Befragten befürworten die Idee der Einführung eines Zentrumsmanagements, das eine zentrale Koordinierungsstelle für Stadtmarketing, Veranstaltungsorganisation sowie der Ansiedelung fehlender Nutzungen darstellt. Eine solche Stelle ist nicht vorhanden. Bislang kümmert sich der Töster Kreis, 2001 als Werbekreis aktiv, um einen Teil dieser Aspekte. Der Verein stellt einen Zusammenschluss von Unternehmen und seit kurzem auch Bürger*innen dar und organisiert z. B. den Flohmarkt, den Christkindlmarkt und den Frühlingsmarkt (Töster Kreis o. J. a.).

Neben den Aspekten, die zur Überprüfung der Ziele und Maßnahmen des EKT 2001 wichtig sind, werden Dienstleistungen und Einzelhandel in Tostedt durch weitere Eigenschaften und Gegebenheiten geprägt, die Veränderungen unterliegen. Einer

Attraktivität des
Ortskern

Geschäfts-
leerstand

dieser Punkte ist der Leerstand von Geschäftseinheiten. Im EKT 2001 werden dazu keine Aussagen getroffen, sodass einzig der Vergleich mit dem Bestand des Jahres 2016 gemäß dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept gezogen werden kann. Von den sechs zu diesem Zeitpunkt leerstehenden Ladeneinheiten sind seitdem fünf Leerstände beseitigt, entweder durch Gebäudeabriß und geplanten Neubau oder durch Nachnutzung. Eine Ladeneinheit steht nach wie vor leer. Acht leerstehende Ladeneinheiten sind neu hinzugekommen, darunter verschiedene Räumlichkeiten wie eine Bankfiliale, ein Autohandel, ein Restaurant und ein Supermarkt. Insgesamt handelt es sich somit um neun leerstehende Geschäftseinheiten zum Zeitpunkt der aktuellen Bestandsaufnahme. Trotz des Anstiegs um 150 % besteht aktuell zumindest kein langfristiger Leerstand.

Die Struktur der Betriebe des Einzelhandels, der Dienstleistung und der Gastronomie zeichnet sich größtenteils durch Beständigkeit aus (siehe Anhang VIII). Seit 2016 ist lediglich eine Umnutzung eines Imbisses in einen Frisiersalon sowie die Umnutzung eines vormalig für Dienstleistungen genutzten Geschäfts in einen Einzelhandelsbetrieb erfolgt. Neu hinzugekommen sind zwei gastronomische Betriebe sowie ein Dienstleistungsbetrieb. Außerdem wird zurzeit ein Gebäude, das bislang ein Restaurant beherbergt, zu einem reinen Wohngebäude mit drei Wohneinheiten umgebaut. Unter Berücksichtigung dieser Veränderungen ergibt sich eine Gesamtzahl von 24 gastronomischen Betrieben, bestehend aus 11 Restaurants, 8 Imbissen, 4 Cafés und einer Gaststätte. Bei der Betrachtung der Sortimentsschwerpunkte der vorhandenen Einzelhandelsbetriebe ist auffällig, dass Lebensmittel und Kfz-Handel dominieren. Auch Bekleidung, Backwaren, Floristik und Apotheken sind mehrfach vorhanden. Die hohe Anzahl der Sortimente, die lediglich ein oder zweimal vorkommen und in Abbildung 23 als „Sonstige“ aufgeführt sind, zeigen das breite Angebot und die hohe Nutzungsmischung. Hierzu zählen z. B. auch eine Drogerie und eine Fleischerei. Hinzu kommt noch der zweimal wöchentlich stattfindende Wochenmarkt, der sich am Freitag durch lange

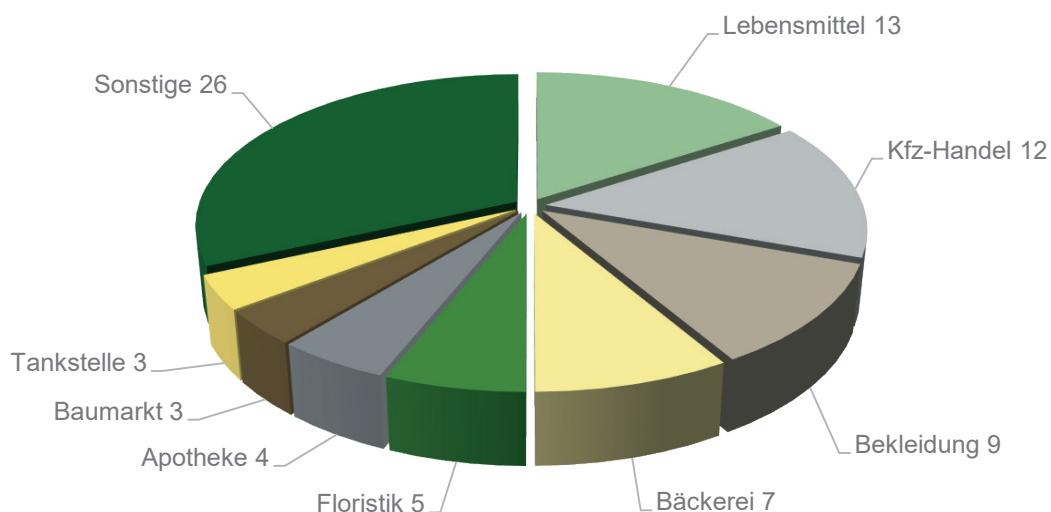


Abb. 23: Anzahl der Einzelhandelsbetriebe nach Schwerpunkten



Öffnungszeiten auszeichnet. Hier kann ein hoher Andrang beobachtet werden. Insgesamt liegt die Verkaufsfläche mit $0,76 \text{ m}^2$ je gemeldeter Person deutlich über dem bundesweiten Durchschnitt von $0,43 \text{ m}^2$ (BBE 2016, 29). Zur Ergänzung des Angebots bietet sich einzig ein weiterer Drogeriemarkt an (ebd., 38). Trotz der Unterrepräsentation im Hinblick auf Bücher, Schreib- und Spielwaren, Schuhe und Lederwaren sowie Sport- und Freizeitbedarf bestehen hier aufgrund eines geringen Marktpotenzials kaum Möglichkeiten für weitere Unternehmen dieser Sortimente (ebd.).

Die vorhandenen Dienstleistungsbetriebe weisen einen deutlichen Schwerpunkt bei Frisier- und Kosmetiksalons mit 14 bzw. 10 Betrieben auf. Darauf folgen Versicherungen, Banken, Immobilienvermittlungen sowie Optikfachgeschäfte. Wie bei den Einzelhandelsbetrieben zeigt sich auch hier eine breite Streuung, viele Betriebsschwerpunkte sind nur ein- oder zweimal vorhanden (siehe Abbildung 24).

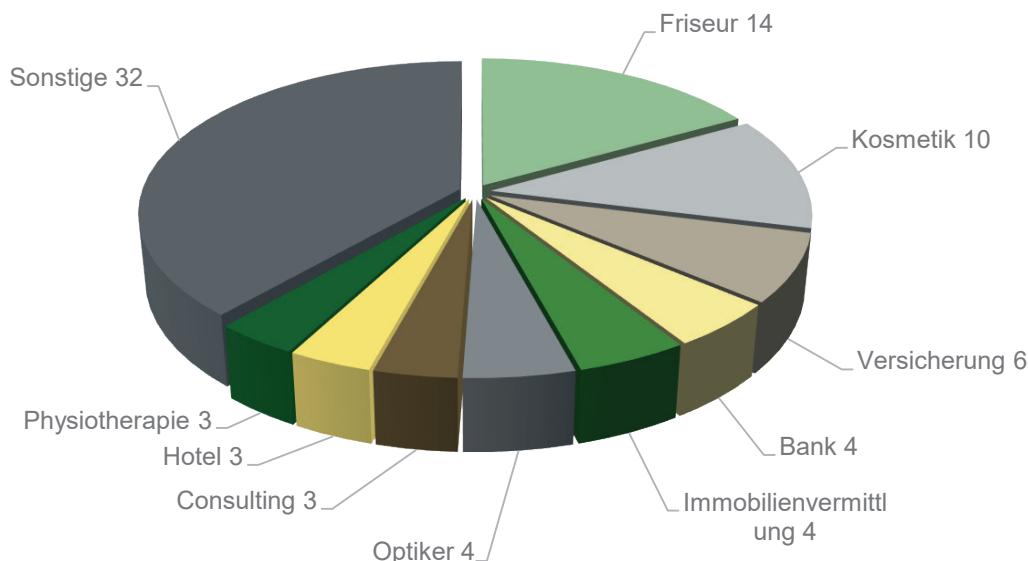


Abb. 24: Anzahl der Dienstleistungsbetriebe nach Schwerpunkten

Bei der Betrachtung der Entwicklung von Kennzahlen des Einzelhandels zeigt sich eine positive Entwicklung. 2011 lag der Kaufkraftindex, der die einzelhandelsrelevanten Ausgaben privater Haushalte beschreibt, bei 102,5 %. Damals handelte es sich um einen unterdurchschnittlichen Wert im LK Harburg, der jedoch nahe des Bundesdurchschnitts lag (Machule u. Usadel 2012, 12). Die Ausgaben pro Kopf beliefen sich 2011 auf 5.460 Euro, rund 800 Euro weniger als 2016 und sind damit deutlich angestiegen. Dennoch ist der Kaufkraftindex geringfügig auf 100,6 % gesunken und ist geringer als in der Nachbargemeinde Buchholz und dem LK Harburg (BBE 2016, 11). Dies ist auch auf die wirtschaftliche Stärke des Umlandes zurückzuführen. Der LK Harburg ist der wirtschaftsstärkste Landkreis in Niedersachsen. Daher ist die Kaufkraft in Tostedt zwar zumeist niedriger als in den umliegenden Kreisen und Gemeinden, aber dennoch auf einem sehr hohen Niveau. Grund hierfür ist die Nähe zu Hamburg, wodurch Tostedt Wohnort für vergleichsweise gutverdienende Menschen mit Arbeitsort in Hamburg ist (Seyer 2020).

Einzelhandelskennzahlen

Die weitere Kennzahl der Einzelhandelszentralität, die das Verhältnis von Kaufkraft und Umsatz wiedergibt, liegt in Tostedt bei rund 125 %. Der Gesamtumsatz innerhalb der Gemeinde übersteigt das Kaufkraftpotenzial um rund 25 %. Das bedeutet, dass Kaufkraft aus dem Umland nach Tostedt fließt und die Einzelhandelsbetriebe der Gemeinde von übergemeindlicher Bedeutung sind (BBE 2016, 33). Dies entspricht dem Versorgungsauftrag der Gemeinde als Grundzentrum.

Beteiligungsergebnisse

Die Befragung der Bevölkerung ergibt für die drei Bereiche Einkauf, Gastronomie und Dienstleistung eine hohe Zufriedenheit. Die größte Zufriedenheit wird im Bereich der Dienstleistungen erzielt (siehe Abbildung 25).

Einkauf

Die Mehrheit der Befragten schätzt die Versorgung mit Einkaufsmöglichkeiten gut ein: Rund 43 % aller 395 für diesen Bereich abgegebenen Notenbewertungen entfallen auf die Note 2. Etwa 26 % sehen die Versorgung als befriedigend an und mit 62 Stimmen entfallen rund 16 % auf eine sehr gut Bewertung. Die Noten eins bis drei machen damit rund 85 % aller Stimmen aus und bilden eine hohe Zufriedenheit der Befragten ab. Somit wählen lediglich etwa 15 % die Note 4 oder schlechter. 10 % schätzen die Einkaufsmöglichkeiten als ausreichend ein, 4,8 % bzw. 0,5 % wählen hierfür mangelhaft bzw. ungenügend. Aus der Notenverteilung und der Anzahl der Bewertungen ergibt sich eine Durchschnittsnote von 2,47. Trotz dieser guten Bewertung geben die Befragten eine Vielzahl von negativen Aspekten an. An erster Stelle tritt hier das ausbaufähige Angebot mit 147 Nennungen auf. Hingegen wird nur 29 Mal die Angebotsvielfalt positiv hervorgehoben. Von den negativen Aussagen zum Angebot entfallen 42 Nennungen auf ein nicht ausreichendes bzw. ausbaufähiges Bekleidungsangebot. Als Grund hierfür wird angegeben, dass das vorhandene Angebot zu teuer oder zu unmodern ist. Außerdem werden Angebotsstrukturen wie Schuhgeschäfte, ein Nahversorger in Tosteds Westen, Angebote für jüngere Menschen oder eine Drogerie vermisst. Abgesehen von dem fehlenden Einzelhandelsangebot im Westen Tosteds wird die Lebensmittelversorgung ausschließlich positiv erwähnt, insgesamt 54 Mal. Die Erreichbarkeit der vorhandenen Einzelhandelsbetriebe wird mit 35 Mal vergleichsweise häufig kritisiert. Hierbei werden die große Entfernung zum Wohnstandort, fehlende Parkplätze, die Konzentration auf die Zinnhütte, die Erreichbarkeit mit dem Rad und zu Fuß sowie die Notwendigkeit eines Pkw zur Erledigung der Einkäufe bemängelt. Lediglich 17 Mal wird die Erreichbarkeit aufgrund kurzer Wege, zentraler Lage, der Anbindung mit Bussen und dem Pkw sowie vorhandenen Parkplätzen positiv hervorgehoben.

Gastronomie

Etwas weniger positiv als die Einkaufsmöglichkeiten wird die örtliche Gastronomie wahrgenommen. Die Durchschnittsnote von 3,1 weist eine leicht schlechtere Bewertung im Vergleich zum Einzelhandel auf, ist aber dennoch eine befriedigende

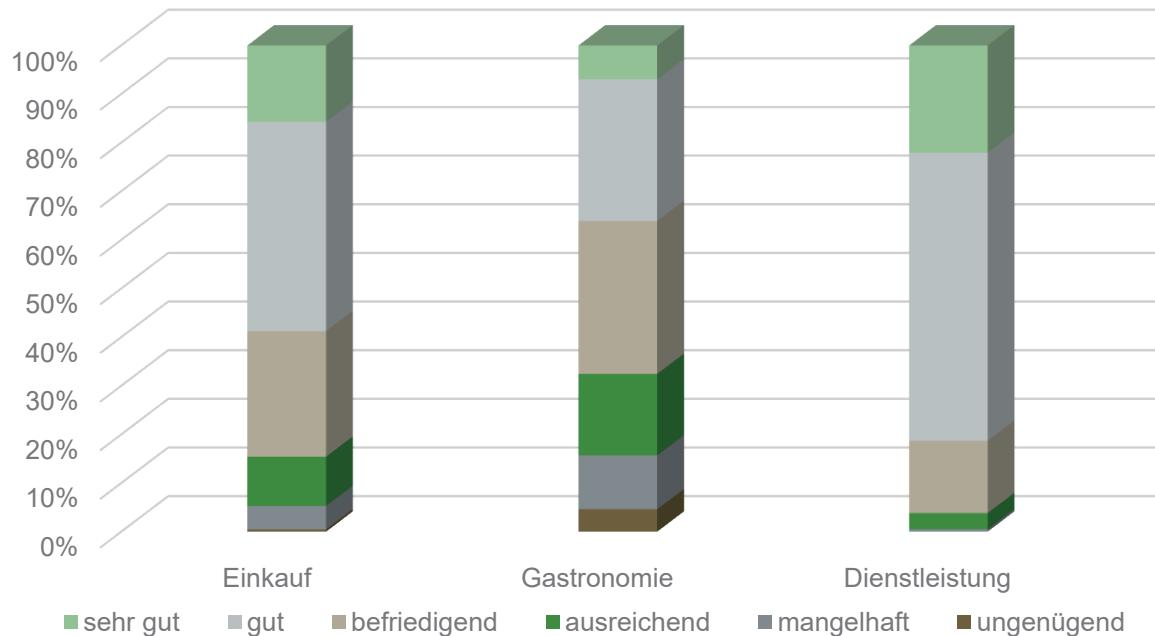


Abb. 25: Bewertungen der Versorgung (bereinigt um „keine Angabe“)

Note. Von insgesamt 388 Bewertungen in diesem Bereich entfallen rund 68 % auf sehr gut, gut und befriedigend, wobei der Schwerpunkt bei befriedigend liegt. Rund 11 % der Befragten stimmen für ausreichend bzw. mangelhaft. Trotz der auch hier überwiegend positiven Noten ist die Anzahl der negativen Kommentare deutlich höher als die der positiven Anmerkungen. Den größten Punkt macht das ausbaufähige Angebot aus, das insgesamt 130 Mal genannt wird. Ausschlaggebend hierfür ist vor allem die mangelnde Vielfalt (46), fehlende Angebote von Biergärten, Pubs, Kneipen oder Bars (37) sowie fehlende hochwertige, gemütliche und individuelle Cafés (35). Lediglich 9 Mal wird die Angebotsvielfalt positiv hervorgehoben, von 11 Beteiligten wird die Anzahl der Restaurants und Cafés als ausreichend eingeschätzt. Im Hinblick auf die bestehenden Angebote sind insgesamt 73 Anmerkungen eingegangen, die dies als Verbesserungswürdig einschätzen. 28 Mal wird die fehlende Aufenthaltsqualität an Hauptstraßen und die damit verbundene geringe Attraktivität der Außengastronomie als Grund angeführt, 21 Anmerkungen nennen eine fehlende Speisequalität der vorhandenen gastronomischen Einrichtungen, die wiederum von 14 Befragten als qualitativ gut empfunden wird. Des Weiteren wird 13 Mal kritisiert, dass die gastronomischen Angebote nicht modern oder stilvoll sind. Zudem nennen 11 Befragte (zunehmende) Fluktuation bzw. Schließungen im Bereich der Gastronomie.

Die Frage nach Dienstleistungen erzielt im Vergleich zu den anderen Kategorien Einzelhandel und Gastronomie die besten Bewertungen. Mit 59 % der Nennungen werden die meisten der 390 Bewertungen für die Note gut abgegeben. Einzig rund 4 % sind im negativen Bereich von ausreichend und mangelhaft vorhanden. Die Note ungenügend wird nicht gewählt. Diese guten Bewertungen sind auch in der Durchschnittsnote

Dienstleistung

von 2,01 zu erkennen. Auch die Kommentare im negativen Bereich sind verhältnismäßig wenig. 37 Mal wird ein Überangebot insbesondere von Frisier- und Kosmetikstudios kritisiert. Hingegen schätzen 27 Befragte die Anzahl der vorhandenen Dienstleistungen als ausreichend ein, 11 Befragte beschreiben die Angebotsvielfalt positiv.

Synthese

Bei Betrachtung aller Grundlagen, Analyse- und Beteiligungsergebnisse wird deutlich, dass die Bereiche des Einzelhandels, der Dienstleistungen und der Gastronomie unterschiedlichen Problemlagen unterliegen. Während für den Bereich der Dienstleistungen keine Probleme festgestellt wurden, da das Angebot ausreichend, teils übermäßig vorhanden ist, sieht das für die Gastronomie und den Einzelhandel anders aus. Das gastronomische Angebot ist aus Sicht der Mehrheit der Befragten ausbaufähig, da die Vielfalt mangelhaft und die Qualität teils unzureichend ist. Besonders gewünscht werden Kneipen sowie weitere attraktive Cafés. Die Bestandsaufnahme hat jedoch ergeben, dass verschiedene Küchenstile und damit ein vielfältiges Angebot vorhanden ist, das der Größe Tostedts entspricht. Auch einige Cafés und Eisdielen sind vorhanden, sodass Tostedt auch in diesem Bereich quantitativ nicht zu gering ausgestattet ist. Nachvollziehbar ist der Wunsch nach weiteren Angeboten, die speziell zur Versorgung und zum Aufenthalt in den Abendstunden einladen. Außerdem ist die Aufenthaltsqualität in den Außenbereichen durch das hohe innerörtliche Verkehrsaufkommen häufig eingeschränkt. Dennoch ist festzuhalten, dass der direkte Handlungsspielraum der Verwaltung und der Politik zur Verbesserung der gastronomischen Angebote gering ist. Die Gemeinde ist nicht in der Lage, eigenständig das Angebot weiterzuentwickeln und hierfür auf die Zusammenarbeit mit privaten Beteiligten angewiesen.

Die größten Herausforderungen sind im Hinblick auf den Einzelhandel der Gemeinde Tostedt aufgekommen. Grundsätzlich ist die Versorgungssituation positiv einzuschätzen, wie auch das Einzelhandelskonzept resümiert: „Das Grundzentrum Tostedt verfügt ange-sichts seiner ‚überschaubaren Einwohnergröße‘ sowie Lage im ländlichen Raum über eine vergleichsweise gut aufgestellte Einzelhandelsausstattung“ (BBE 2016, 37). Damit wird Tostedt der Versorgungsfunktion eines Grundzentrums entsprechend dem RROP gerecht. Der Einzelhandel in der Gemeinde ist nicht nur unmittelbar für die Gemeinde Tostedt selbst, sondern auch für die Samtgemeinde und das Umland von Relevanz. Dies spiegelt sich auch in den Kennzahlen des Einzelhandels wider, die Tostedt Zuflüsse der Kaufkraft von außerhalb bescheinigen. Quantitativ besonders gut aufgestellt ist die Gemeinde in Bezug auf die Versorgung mit Lebensmitteln. Dies wird sowohl im Einzelhandelskonzept als auch insbesondere in der Befragung der Bevölkerung deutlich, die die Lebensmittelversorgung mehrfach positiv herausstellen. Ein unzureichendes Angebot wird von den Befragten hingegen bei anderen Sortimenten des Einzelhandels bemängelt, vor allem bei Bekleidungs-, Schuh- und anderen Fachgeschäften. Für diese Sortimente sind jedoch Geschäfte



vorhanden, die scheinbar nicht dem Bedarf entsprechen. Das Einzelhandelskonzept schätzt die Ansiedelung eines weiteren Schuhgeschäftes als sinnvoll, aber unrealistisch ein, da das Kaufkraftpotenzial nicht ausreichend ist (BBE 2016, 38). Auch für Neuansiedlungen anderer Geschäfte sind die Möglichkeiten kaum vorhanden, da die Marktpotenziale und die Nachfrage der meisten Sortimente eher gering sind. Hier können höchstens Erweiterungen der Sortimente im Bestand stattfinden (ebd., 38 ff.). Einzig im Bereich der Nahversorgung und der Drogeriewaren sind Neuansiedlungen eines weiteren Marktes realistisch (ebd., 37 f.).

Das Problem des Einzelhandels in Tostedt ist nicht das quantitative Vorkommen, sondern die Verteilung innerhalb des Gemeindegebiets. Der mehrheitliche Teil der Lebensmittelversorgungsbetriebe ist räumlich auf die Zinnhütte im Süden der Gemeinde konzentriert. Dies führt zu weiten Wegen für große Teile der Wohnbevölkerung, insbesondere aus den nördlichen Bereichen des Gemeindegebiets. Aufgrund der weiten Entfernung zwischen den Wohnorten im Norden und der Zinnhütte können die Wege oftmals nicht fußläufig zurückgelegt werden. In Anbetracht der prognostizierten demografischen Entwicklung und dem damit verbundenen ansteigenden Anteil an Menschen im höheren Alter sind diese weiten Wege zur Versorgung mit Angeboten des täglichen Bedarfs problematisch. Es ist davon auszugehen, dass der Anteil der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ebenfalls weiter zunimmt, sodass die Erreichbarkeit einzig mit dem privaten Pkw nicht ausreicht. Verstärkt wird dieses Problem der ungleichen, nicht dem Bedarf entsprechenden Verteilung durch den schon bestehenden Leerstand eines Supermarkt-Gebäudes im Westen Tostedts sowie durch den zukünftigen Umzug des ALDI-Markts in die Zinnhütte. Bereits heute ist eine Unterversorgung im Nordwesten Tostedts festzustellen, die dadurch weiterhin verschärft wird. Auch in der Beteiligung der Bevölkerung wird dieser Umstand vielfach kritisiert. Zudem hat die starke Fokussierung des Lebensmittelhandels auf die Zinnhütte nicht nur Auswirkungen auf die Versorgung der Gemeinde, sondern auch auf die weiteren Einzelhandelsbetriebe innerhalb des Ortskerns. Der Lebensmittelhandel verzeichnet aufgrund seines Angebots von Produkten des täglich benötigten Bedarfs hohe Kundenzahlen und stellt damit einen Frequenzbringer auch für umliegende Geschäfte dar. Der periodische Bedarf wirkt als Anker und ist daher von großer Bedeutung. Sobald dieser an einem Standort reduziert wird, reduzieren sich auch die Frequenzen für die umliegenden Geschäfte, in diesem Fall für den kleinteiligen Einzelhandel im Ortszentrum. Daher herrscht im Hinblick auf die Verteilung des Lebensmitteleinzelhandels in Tostedt hoher Handlungsbedarf. Ohne aktives Handeln seitens der Gemeinde ist nicht davon auszugehen, dass eine Kehrtwende auf Seiten der Einzelhandelsbetriebe eintritt.

Neben der Schwächung des Ortskerns durch den verlagerten Lebensmitteleinzelhandel steht dieser weiteren Herausforderungen gegenüber. So ist der zentrale Einzelhandelsbereich nicht für alle Bürger*innen zentral zu erreichen. Aus einigen Bereichen ergeben sich für den

Fußverkehr weite Wege. Besonders die Erreichbarkeit mit dem Busverkehr ist nicht den ganzen Tag über gegeben (siehe Abschnitt 5.2.2) und aufgrund des eingeschränkt möglichen Fußverkehrs sowie der prognostizierten Zunahme der mobilitätseingeschränkten Menschen umso problematischer. Daher ist nachzuvollziehen, dass viele Wege innerhalb der Gemeinde mit dem eigenen Pkw zurückgelegt werden. Dieses u. a. dadurch verursachte hohe Verkehrsaufkommen führt jedoch zur Einschränkung der Aufenthaltsqualität innerhalb des zentralen Einkaufsbereichs und lädt nicht zum längeren Aufenthalt ein, was durch die Ergebnisse der Befragung bestätigt wird. Daher ist auch an dieser Stelle Handlungsbedarf vorhanden.

Sowohl in der Beteiligung als auch in der Bestandsaufnahme sind Leerstände von Geschäftseinheiten aufgefallen. Obwohl es sich nicht um dauerhaft leerstehende Flächen handelt, sind die Leerstände dennoch aufgrund der Zunahme ihrer Anzahl im Blick zu behalten und dazu ggf. aktiv einzugreifen. Ein aktives Handeln ist auch die Aufgabe eines Zentrumsmanagements oder Geschäftsflächenmanagement, das bereits im EKT 2001 angestrebt jedoch nicht umgesetzt ist. Im Hinblick auf ein übergeordnetes, planvolles Vorgehen der Einzelhandelsentwicklung und -bestandspflege besteht auch hier Handlungsbedarf.

5.2.4 Gewerbe

Wie bereits unter 5.2.3 erläutert, ist im EKT 2001 ein Kapitel zum Oberthema Wirtschaft vorhanden, das in dieser Arbeit thematisch aufgeteilt wird. Die in diesem Kapitel aufgeführten und untersuchten Aspekte greifen die Ziele und Maßnahmen des EKT 2001 auf, die sich mit dem Gewerbe und der wirtschaftlichen Leistung der Gemeinde Tostedt befassen. Im Gegensatz zum sonstigen Aufbau der vorherigen Analyseabschnitte wird in diesem Abschnitt auf die Darstellung der Beteiligungsergebnisse verzichtet, da das Thema des Gewerbes kein Aspekt der Bevölkerungsbeteiligung ist (siehe Abschnitt 2.3).

Ziele und Maßnahmen EKT 2001

Insgesamt werden hinsichtlich der wirtschaftlichen Entwicklung Tostedts fünf Ziele aufgestellt. Das erste Ziel ist die Reduzierung des Aufkommens von Pendelnden. Diesem Ziel lässt sich die Maßnahme der Analyse der Nachfrage nach Arbeitsplätzen in Tostedt und umgebenden Gemeinden zuordnen, auch wenn dies nicht explizit im EKT 2001 aufgeführt ist. Das zweite Ziel, die Anzahl der qualifizierten Arbeitsplätze zu erhöhen, ist eng mit dem ersten verbunden. Hierzu werden zwei Maßnahmen empfohlen: Zum einen ist die Besetzung der Gewerbegebiete mit Betrieben mit hoher Arbeitsplatzanzahl vorzunehmen und zum anderen soll die Ansiedelung neuer Betriebe des produzierenden Gewerbes angestrebt werden. Ebenfalls dem Ziel zuträglich, aber nicht zugeordnet, ist die Ansiedelung von nur wenig großflächigem Einzelhandel, da dieser nur wenig Arbeitsplätze schafft. Das dritte



Ziel sieht die Profilierung der Gewerbestandorte Tostedts gegenüber anderen Kommunen vor. Um dies zu erreichen, sollen spezifische Standortprofile für die Gewerbegebiete entwickelt werden, die Aufschluss über die dort anzusiedelnden Unternehmen geben. Außerdem werden weitere Maßnahmen aufgestellt, die ggf. zur Profilierung beitragen können. Hierzu zählt die aktive Standortwerbung mit verschiedenen Instrumenten wie etwa Image-Broschüren, Faltblättern mit Informationen zur Wirtschaftsförderung am Standort Tostedt oder dem Ausbau des Internetauftritts der Gemeinde. Außerdem ist eine feste Ansprechperson für die Wirtschaftsentwicklung innerhalb der Verwaltung zu schaffen, die Suche nach Kooperationspartnern für die Einbringung von Know-How in die Weiterentwicklung der Wirtschaftsstruktur vorzunehmen und das Vorgehen von Nachbargemeinden zu analysieren, um daraus Lehren für das eigene Vorgehen zu ziehen. Die effiziente Nutzung bestehender Gewerbeflächen vor der Neuausweisung ist das vierte Ziel, dem sich drei Maßnahmen zuordnen lassen. So ist die Zinnhütte als Gewerbestandort zu erhalten und weiterzuentwickeln und brachliegende Grundstücke sind zu nutzen. An diese Maßnahme schließt die zweite an, welche die Ansiedelung von Gewerbe auf dem Grundstück der Skatebahn vorsieht. Die dritte Maßnahme ist der sparsame Umgang mit Grund und Boden bei der Erschließung neuer Gewerbeflächen. Das weitere Ziel der Verhinderung von Bodenspekulation soll durch den frühzeitigen Erwerb von zu entwickelnden Flächen und die Aufstellung eines Ratsbeschlusses zur ausschließlichen Entwicklung auf stadteigenen Flächen erreicht werden. Außerdem ist bei Personalmangel eine Kooperation mit externen Entwicklungsunternehmen und die Einrichtung einer kommunalen Baulandentwicklungsgesellschaft zur Mobilisierung, zum Verkauf und zur Erschließung von Grundstücken vorzunehmen. Neben den genannten Maßnahmen, die explizit Zielen zugeordnet sind oder inhaltlich zu den Zielen passen, werden weitere Maßnahmen formuliert, die zu keinem der genannten Ziele zugeordnet werden können. Hierbei handelt es sich um die Bereitstellung baureifer Gewerbegrundstücke, eine Bestandsaufnahme der ansässigen Unternehmen mit Anzahl der Arbeitsplätze, Branchen und Anforderungen an Standorte sowie die Festschreibung von Gestaltungsvorschriften in Bebauungsplänen zur attraktiven Einbindung von Gewerbe in umgebende Strukturen.

Veränderungen und Zielerreichung

Bevor die Analyse der Veränderungen seit 2001 und die damit einhergehende Einschätzung der Erreichung der aufgestellten Ziele erfolgt, ist an dieser Stelle noch ein Hinweis zur Erarbeitung der Inhalte notwendig. Zur Überprüfung der Umsetzung von Maßnahmen und Interventionen seitens der Gemeinde haben wir für alle Themen das Gespräch mit den Verantwortlichen der Gemeinde gesucht. Zu einem ebensolchen Gespräch zur gewerblichen Entwicklung der Gemeinde Tostedt ist es jedoch nicht gekommen (siehe Abschnitt 7.3). Daher kann im folgenden Abschnitt lediglich auf Aussagen von

Akteur*innen außerhalb der Verwaltung Bezug genommen werden. Zur vollumfänglichen Betrachtung fehlt die Sicht der Gemeinde. An den entsprechenden Stellen wird hierauf erneut hingewiesen.

Pendler-aufkommen

Das Ziel der Reduzierung des Aufkommens der Pendelnden zielt auf die hohe Anzahl von auspendelnden Menschen ab. 2001 pendelten über 1.400 Menschen von Tostedt über die Gemeindegrenze aus. Hierbei handelt es sich um einen Anteil von rund 62 %, der oberhalb des damaligen Durchschnitts des LK Harburg von 45 % liegt. Albrecht begründet die Notwendigkeit der Reduzierung der Anzahl der Pendelnden zum einen mit der persönlichen Perspektive auf das Pendeln: Die Pendelnden könnten Fahrtzeit- und kosten einsparen, sobald es ausreichend adäquate Arbeitsplätze in Tostedt gäbe. Zum anderen sind hohe Zahlen von Pendelnden ein Problem für die finanzielle Situation der Gemeinde, da ihnen durch die nicht in der Gemeinde ansässigen Unternehmen Gewerbesteuern entgehen und ihr Handlungsspielraum nur gering ist (Albrecht 2001, 67). Im Vergleich zu 2001 ist der Saldo der Pendelnden sowohl in absoluten Zahlen als auch prozentual angestiegen. 2019 pendelten 4.311 Menschen aus Tostedt aus und 2.160 Menschen in die Gemeinde ein. Hieraus ergibt sich ein Saldo von -2.151. In Tostedt wohnen 1.130 Menschen, die auch dort arbeiten. Gemeinsam mit den Auspendelnden ergibt sich hieraus eine Anzahl von 5.441 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (SVB) am Wohnort in Tostedt. Der Anteil der Auspendelnden an den SVB beträgt rund 80 % (LSN 2020 f). Der Anteil der Einpendelnden des Jahres 2001 ist leider nicht bekannt, sodass hier kein Vergleich gezogen werden kann. Auch nicht bekannt ist, inwiefern die der Zielerreichung dienliche Maßnahme der Analyse der Nachfrage nach Arbeitsplätzen in Tostedt und umgebenden Gemeinden umgesetzt wurde. Dennoch wird deutlich, dass das Ziel der Reduzierung des Pendelaufkommens aufgrund des hohen Anteils von Auspendelnden an der Zahl der SVB am Wohnort sowie der gestiegenen absoluten Zahlen an Auspendelnden nicht erreicht ist.

Anteil qualifizierter Arbeitsplätze

Mit dem ersten Ziel geht das zweite einher, das die Erhöhung des Anteils qualifizierter Arbeitsplätze anstrebt. Damit soll ein Beitrag zur Reduzierung des Pendleraufkommens in Tostedt geleistet werden (Albrecht 2001, 81).

Bereits zum Aufstellungszeitpunkt des EKT 2001 ist die Anzahl der Arbeitsplätze in der Gemeinde recht gering, da sie nicht mit dem Bevölkerungswachstum in den Jahren zuvor einhergegangen ist (ebd., 76). Im EKT 2001 wird keine konkrete Zahl der SVB genannt, sodass keine direkten Vergleiche angestellt werden können. Daher muss auf die Zahlen der Bundesagentur für Arbeit zurückgegriffen werden, deren Statistik lediglich für die Jahre 2007 bis 2019 verfügbar ist. Obwohl somit die Jahre von 2001 bis 2006 keine Betrachtung finden, ist jedoch ein deutlicher Anstieg der SVB am Arbeitsort festzustellen. Im Vergleich zu 2.409 SVB im Jahr 2007 ist die Zahl 2019 um 881 Personen höher und beträgt 3.290. Es handelt sich dabei um einen Anstieg von rund 37 %. Auch die Anzahl der SVB am



Wohnort ist von 4.231 auf 5.441 gestiegen. Daraus ergibt sich ein Anstieg von rund 26 %, sodass deutlich wird, dass der Anteil der SVB am Arbeitsort stärker steigt als der Anteil derjenigen am Wohnort. Dies bedeutet, dass zwar weitere Arbeitsplätze entstehen, aber nicht in ausreichendem, dem Bedarf entsprechenden Maße, sodass weiterhin ein Großteil der Menschen suspendiert, wie bereits beschrieben. Gleichzeitig ist ein Rückgang der Arbeitslosen von 519 im Jahr 2007 auf 309 im Jahr 2019 zu verzeichnen, ein Rückgang von rund 40 % (siehe Abbildung 26) (Bundesagentur für Arbeit 2018 a; 2018 b; 2019 a). Sowohl die Anstiege der SVB als auch der Rückgang der Arbeitslosen übersteigt die prozentuale Bevölkerungszunahme von ca. 3,6 % (siehe Abschnitt 4.2.3), sodass die Veränderungen nicht einzig auf den Zuzug neuer Bewohner*innen zurückzuführen sind.

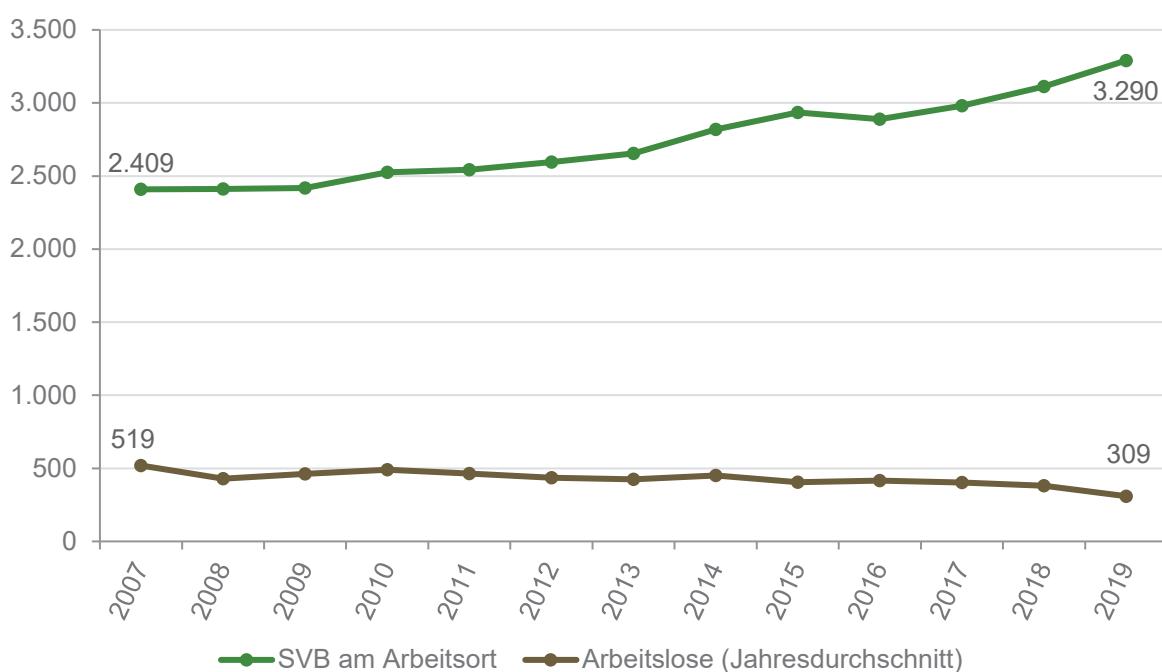


Abb. 26: Entwicklungsvergleich von Anzahl SVB am Arbeitsort Tostedt und Arbeitslosen

Obwohl die Betrachtung dieser Statistiken zeigt, dass die Anzahl der Arbeitsplätze gestiegen ist, kann allein auf dieser Grundlage keine Aussage zur Erreichung des Ziels getroffen werden, da dieses nicht nur die Erhöhung der Anzahl an Arbeitsplätzen anstrebt, sondern vorsieht, dass es sich um qualifizierte Arbeitsplätze handelt. Zur Qualifizierung der Arbeitsplätze liegen keine Informationen vor.

Auch die Überprüfung der dem Ziel zugeordneten Maßnahmen gestaltet sich schwierig. Die Besetzung der Gewerbegebiete mit Betrieben mit hoher Arbeitsplatzanzahl lässt sich aufgrund fehlender Datengrundlagen kaum prüfen. Seit 2001 sind zwar mit dem Gewerbegebiet Harburger Straße zahlreiche neue Gewerbegebiete entstanden, die Standorte für neue Unternehmen darstellen, bei den meisten Unternehmen handelt es sich jedoch um kleine bis mittlere Unternehmen wie eine Dachdeckerei, Klempnerei oder Fahrschule. Es liegen keine Informationen vor, wie hoch die Anzahl der Mitarbeiter*innen dort tatsächlich ist.

Bei Betrieben wie einem Baumarkt ist davon auszugehen, dass die Arbeitsplatzdichte gering ist. Dennoch handelt es sich hierbei um Vermutungen, belegbare Aussagen können an dieser Stelle nicht abschließend getroffen werden. Dies trifft auch auf die zweite dem Ziel zugeordnete Maßnahme der Ansiedelung neuer Betriebe des produzierenden Gewerbes zu. Die Bestandsaufnahme ergibt, dass z. B. im Gewerbegebiet Harburger Straße zwar einige Unternehmen des produzierenden Gewerbes ansässig sind, es darüber hinaus aber eine Vielzahl von Unternehmen gibt, die nicht diesem Wirtschaftszweig entsprechen, wie ein Kfz-Handel, eine Werbeagentur, die angesprochene Fahrschule oder eine Freikirche. Auch ein Abgleich der Wirtschaftszweige insgesamt stellt sich schwierig dar, da im EKT 2001 einzig Daten zur Anzahl der Betriebe nach Industriezweigen aufgeführt werden. Entsprechende Statistiken sind heute nicht vorhanden. Dafür ermittelt die Bundesagentur für Arbeit seit 2007 die Anzahl der SVB nach Wirtschaftszweigen. Doch die Daten sind nur eingeschränkt verfügbar, da einige Zahlenwerte aus Gründen der statistischen Geheimhaltung nicht veröffentlicht werden, weil sie aufgrund ihrer Größe Rückschlüsse auf einzelne Betriebe oder Personen zulassen. Dies ist in Tostedt vor allem in dem Wirtschaftszweig Land- und Forstwirtschaft, Fischerei, aber auch bezüglich des Produzierenden Gewerbes sowie Handel, Verkehr und Gastgewerbe teilweise der Fall. Aufgrund fehlender alternativer Statistiken wird diese dennoch hier wiedergegeben. 2017 stellt das jüngste Jahr dar, in dem für alle Wirtschaftszweige Zahlenwerte vorliegen. Im Wirtschaftszweig Land- und Forstwirtschaft, Fischerei sind 71 SVB am Arbeitsort tätig, während es im Produzierenden Gewerbe 892 SVB sind. Geringfügig weniger arbeiten im dritten Wirtschaftszweig Handel, Verkehr und Gastgewerbe mit 736 SVB. Den größten Wirtschaftszweig stellen die sonstigen Dienstleistungen mit 1.238 SVB dar (siehe Abbildung 27) (Bundesagentur für Arbeit 2019 a).

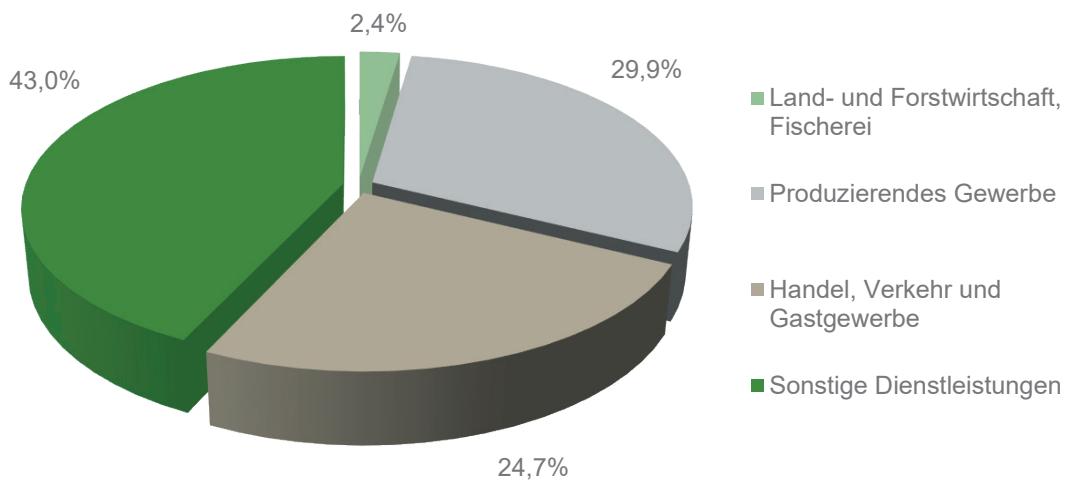


Abb. 27: Verteilung der SVB am Arbeitsort Tostedt nach Wirtschaftszweigen 2017



Im Vergleich zu 2007 zeigt sich vor allem eine Zunahme der SVB im Bereich der Dienstleistungen sowie des Produzierenden Gewerbes. Rückläufig ist die Anzahl der SVB in der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei, während diese in Handel, Verkehr und Gastgewerbe konstant ist. Dennoch lassen sich die Zunahmen des produzierenden Gewerbes nicht auf etwaige Bemühungen seitens der Gemeinde zurückführen, insbesondere Betriebe des produzierenden Gewerbes anzusiedeln, da uns über die angestellten Bemühungen keine vollumfassenden Informationen vonseiten der Gemeinde vorliegen. Einzig in Gesprächen mit Verantwortlichen einzelner Unternehmen ist herausgekommen, dass die für Gewerbe zuständige Abteilung der Verwaltung gezielt Unternehmen kontaktiert und Erkundigungen nach möglichen Unternehmensverlagerungen nach Tostedt angestellt hat (Kröger-Mollien et al. 2020). Eine weitere Maßnahme, die zwar nicht dem Ziel explizit zugeordnet ist, diesem aber zuträglich wäre, ist die Ansiedelung von wenig großflächigem Einzelhandel. Im EKT 2001 wird argumentiert, dass dies sinnvoll ist, weil großflächiger Einzelhandel nur wenige Arbeitsplätze schafft (Albrecht 2001, 94). Wie bereits im vorangegangenen Abschnitt 5.2.3 erläutert, ist insbesondere in der Zinnhütte großflächiger Einzelhandel angesiedelt und damit die Maßnahme nicht umgesetzt.

„Eine aktive Wirtschaftsförderung wird von der Gemeinde derzeit nicht betrieben. Die ungenutzten Flächen werden nicht beworben und der Wirtschaftsstandort Tostedt präsentiert sich nicht in ausreichendem Maße nach außen. Ansiedlung kann aber nur erfolgreich betrieben werden, wenn potentielle [sic] Investoren von verfügbaren Flächen und deren Standortmerkmalen wissen.“ (Albrecht 2001, 66) So wird im EKT 2001 die Situation zur Wirtschaftsförderung beschrieben. Aufgrund des ausbleibenden Engagements der Gemeinde hinsichtlich der Wirtschaftsförderung wird das dritte Ziel der Profilierung der Gewerbestandorte gegenüber anderen Kommunen aufgestellt. Um dies zu erreichen, wird im EKT 2001 die Entwicklung von spezifischen Standortprofilen der Gewerbegebiete empfohlen. Ob diese Maßnahme umgesetzt ist, kann aufgrund des nicht erfolgten Gesprächs mit den Verantwortlichen für Wirtschaftsförderung nicht geklärt werden. Auf der Website der Samtgemeinde werden zwar die einzelnen Gewerbegebiete bezüglich ihrer Lage und Größe vorgestellt, spezifische Standortanforderungen oder -merkmale werden jedoch nicht genannt. Als weitere im EKT 2001 aufgeführte Maßnahme ist zur Profilierung der Gewerbestandorte eine aktive Standortwerbung mittels verschiedener Instrumente vorgesehen. Der heutige Internetauftritt der Gemeinde informiert über die Gewerbestandorte und mögliche Ansprechpersonen, auch eine regelmäßige Pressearbeit findet statt. Auf der Website der SG Tostedt werden darüber hinaus einige Argumente zur Ansiedelung eines Gewerbes in Tostedt aufgeführt (siehe Abbildung 28, S. 144). Ob weitere Instrumente oder darüberhinausgehende Maßnahmen Anwendung finden, bleibt unklar.

Profilierung der
Gewerbestandorte

Überzeugende Gründe für eine Gewerbeansiedlung in Tostedt

- + sehr gute Verkehrsanbindung (BAB, ÖPNV)
- + sehr gute und vorteilhafte geografische Lage: Metropolregion Hamburg; Hamburg - Bremen
- + gute Infrastruktur, hohe Wohnqualität in der Gemeinde, vielfältige Freizeiteinrichtungen, Gastronomie
- + Unterstützung von Existenzgründern und bei Gewerbeansiedlung durch die Samtgemeindeverwaltung
- + sofort bebaubare Flächen mit maximaler Flexibilität in Aufteilung und Nutzung der freien Flächen
- + angemessene Steuersätze und Gebühren
- + Hervorragendes Angebot in der Kinderbetreuung, die eine bedarfsgerechte Vereinbarkeit von Beruf und Familie ermöglichen
- + Umfassendes Bildungsangebot mit Haupt- und Realschule sowie Gymnasium und mehreren Grundschulen

Tostedt.
VIEL MEHR

Abb. 28: Werbung der Gemeinde zu Stärken des Wirtschaftsstandorts Tostedt



Neben der Standortwerbung sieht das EKT 2001 die Schaffung einer festen Ansprechperson für die Wirtschaftsentwicklung und -förderung der Gemeinde vor. Auf der Website der SG Tostedt wird hierfür eine Person genannt, die jedoch noch weitere Aufgaben in der Gemeinde übernimmt. Gemeinsam mit dem Töster Kreis arbeitet sie zurzeit an einer Analyse zum Stadtmarketing von umliegenden Gemeinden. Dabei wird geprüft, welche Maßnahmen dort vorgenommen werden und wie erfolgreich diese sind. In erster Linie geht es hierbei um Interventionen, die das Einkaufen innerhalb der Gemeinden attraktiver machen, wie etwa die Einführung einer Treuekarte, örtliche Gutscheine oder auch die Organisation von Feiern und Festen (Kröger-Mollien et al. 2020). Somit setzt die Gemeinde in Zusammenarbeit mit dem Töster Kreis eine weitere Maßnahme des EKT 2001 um, die die Analyse des Vorgehens der Nachbargemeinden und die Ableitung von Schlüssen für die eigene Arbeit vorsieht. Ob weitere Analysen seitens der Gemeinde vorgenommen werden, ist nicht ersichtlich. Die letzte Maßnahme, die zur Profilierung der Gewerbestandorte beitragen kann, ist die Suche nach Kooperationspartnerschaften für die Einbringung von Know-How in die Weiterentwicklung der Wirtschaftsstruktur. Auf der Website der SG Tostedt wird an verschiedenen Stellen auf die Kooperation mit anderen Akteur*innen der Gewerbeentwicklung und -förderung verwiesen. So wird beschrieben, dass die Samtgemeinde zur Erleichterung der Existenzgründung auch in Zusammenarbeit mit anderen Institutionen Unterstützung anbietet (SG Tostedt o. J. c). Um welche anderen Institutionen es sich handelt und wie die Zusammenarbeit konkret aussieht, wird nicht beschrieben. An anderer Stelle werden Unternehmen an den LK Harburg sowie die WLH verwiesen, die als Ansprechstelle für diverse Fragestellungen wie finanzielle Förderungen, Kontaktvermittlungen, Genehmigungsverfahren und Standortsuchen vorgestellt werden (SG Tostedt o. J. d). Ob hier auch inhaltliche Zusammenarbeit zwischen der Gemeinde und dem Landkreis stattfindet oder ob es sich um eine reine Weiterleitung der Unternehmen an den Landkreis handelt, geht hieraus nicht hervor. Im Gespräch mit einem ehemaligen Geschäftsführer der WLH wird deutlich, dass die Unterstützung durch die WLH, etwa bei der Qualifizierung von Bauland sowie der Einschätzung zu Kauf- und Verkaufspreisen, in seiner aktiven Zeit bis Ende 2018 vonseiten der Gemeinde Tostedt nicht angefragt wurde (Seyer 2020). Die Perspektive der Gemeinde ist hierzu trotz mehrfacher Bemühungen nicht bekannt. Auch andere Aufgaben nimmt die Gemeinde nicht in Zusammenarbeit mit fachlicher Expertise anderer wahr, sondern lagert diese vollständig aus. Dies ist der Fall bei der Entwicklung der Gewerbeflächen des Gebietes Harburger Straße, die die Gemeinde an das ortsansässige Tiefbauunternehmen FRIEDRICH VORWERK KG übergeben hat. VORWERK hat im Auftrag der Gemeinde die vormalig landwirtschaftlichen Flächen von verschiedenen Grundstückseigentümer*innen gekauft und vermarktet. Zwischen der Gemeinde und dem Unternehmen wurde ein städtebaulicher Vertrag zur Regelung der Erschließung und Vereinbarung von Grundlagen für die Gewerbeansiedlung geschlossen (Kleinfeldt 2020).

Neben den im EKT 2001 empfohlenen Maßnahmen werden in Tostedt zusätzliche Handlungen vorgenommen, die zur Profilierung des Standortes und zur Förderung der Bestandsunternehmen beitragen. Dazu gehören in erster Linie Veranstaltungen und Aktionen. Diese gehen oftmals vom Töster Kreis oder dessen Untergruppen aus, wie etwa die Organisation der verkaufsoffenen Sonntage, des Flohmarktes oder eines Unternehmerfrühstücks zur Vernetzung und zum Austausch der Unternehmen untereinander (Töster Kreis 2020; Kröger-Mollien et al. 2020). Die Samtgemeinde ist Mitglied des Töster Kreises und ist bei Abstimmungen von Konzepten für Veranstaltungen involviert (Kröger-Mollien et al. 2020). Ein vor einigen Jahren vonseiten der Gemeinde geplanter runder Tisch mit den Unternehmen ist nicht zustande gekommen (Weigel 2020). Darüber hinaus konnten keine weiteren Informationen zu aktiver Förderung oder Ansprache der bereits ansässigen Unternehmen durch die Gemeinde gefunden werden. Viele Aktionen beruhen auf dem Engagement der privaten Unternehmen oder Vereine. Hierfür fehlt den Initiiierenden häufig die Wertschätzung und Unterstützung der Gemeinde für ihre Arbeit und ihren Einsatz (Weigel 2020, Marquardt, M. 2020). Außerdem stößt die wahrgenommene Passivität der Gemeinde auf Unverständnis, da diese aus erfolgreichen Veranstaltungen und Interventionen einen großen Nutzen ziehen kann (Kröger-Mollien et al. 2020). Dies führt dazu, dass das Engagement von privater Seite teils nachlässt (Weigel 2020). Da von Seiten der Gemeinde im Rahmen der Arbeit keine Stellungnahme eingeholt werden konnte, können an dieser Stelle nur die Aussagen einzelner Gewerbetreibende wiedergegeben werden. Insgesamt zeigt die Analyse, dass das Ziel der Profilierung der Tostedter Gewerbestandorte durch verschiedene Ansätze bereits in Teilen erreicht ist. Dennoch sind im EKT 2001 einige Maßnahmen empfohlen, deren Umsetzung nicht stattgefunden hat oder nicht geprüft werden kann.

Effiziente Gewerbe- flächennutzung

Zur Erreichung des vierten Ziels der effizienten Nutzung bestehender Gewerbeflächen vor der Neuausweisung von weiteren Gewerbeflächen kann grundsätzlich der sparsame Umgang mit Grund und Boden bei der Erschließung neuer Gewerbeflächen zugeordnet werden. Seit 2001 fokussiert sich die Entstehung neuer Gewerbeflächen in erster Linie auf das neu erschlossene Gewerbegebiet Harburger Straße. Weitere Ausweisungen, etwa „auf der grünen Wiese“, hat die Gemeinde nicht vorgenommen (Seute 2020). In diesem Gebiet sind alle Grundstücke bereits verkauft. Dennoch sind einige unbebaute Grundstücke vorhanden, auf denen die geplanten Projekte noch nicht realisiert sind (Kleinfeldt 2020). Somit wird die vorhandene Erschließung nicht vollumfänglich und damit nicht effektiv genutzt. Ob die geplanten Projekte in naher Zukunft umgesetzt werden, ist fraglich. Daher ist zu vermuten, dass der Kauf der Flächen nicht zur Bebauung, sondern zur Baulandspekulation vorgenommen wurde. Dies liegt zum einen an dem vergleichsweise günstigen Baulandpreisen in Tostedt von etwa 38 bis 42 Euro je m² (Marquardt, M. 2020). Zum anderen ist mit dem Verkauf der Grundstücke keine Verpflichtung zur Bebauung einhergegangen (Seyer 2020).



Trotz des neuen Gewerbegebietes an der Harburger Straße wird im EKT 2001 die Erhaltung und Weiterentwicklung der Zinnhütte als Gewerbestandort sowie die Nutzung der dort brachliegenden Grundstücke empfohlen. Heute sind kaum brachliegende Grundstücke vorhanden, weshalb von einer Nachnutzung dieser auszugehen ist. Wie bereits in Abschnitt 5.2.3 erläutert, wird die Zinnhütte vor allem von Einzelhandel dominiert, sodass nicht von einem Erhalt und Weiterentwicklung als Gewerbestandort gesprochen werden kann. Zudem sieht das EKT 2001 vor, auf der in der Zinnhütte vorhandenen Skatebahn Gewerbe anzusiedeln. Auch dies ist bislang nicht umgesetzt, die Skatebahn ist weiterhin am damaligen Standort vorzufinden. Insgesamt ist das dritte Ziel in Teilen erreicht. Die Gemeinde nutzt zwar bestehende Gewerbeflächen und legt den Fokus auf die Nutzung dieser, bevor Neuausweisungen vorgenommen werden, doch ist die Nutzung der Gewerbeflächen nicht effizient, wie es eigentlich mit der Zielformulierung angestrebt wird, da einige Gewerbegrundstücke ungenutzt oder durch Einzelhandel blockiert sind.

Das fünfte Ziel des EKT 2001 sieht die Verhinderung der Bodenspekulation vor. Hierzu wird die Maßnahme des frühzeitigen Erwerbs von zu entwickelnden Flächen empfohlen, damit die Gemeinde diese Flächen interessierten Unternehmen anbieten kann. Aus Gesprächen mit der Gemeinde geht hervor, dass ihrerseits eine Flächenbevorratung entsprechend der finanziellen Möglichkeiten stattfindet. Momentan sind jedoch keine baureifen Gewerbegrundstücke vorhanden. Auch wenn einige Flächen innerhalb des FNP für Gewerbe ausgewiesen sind (siehe Abschnitt 4.2.2), können diese aktuell nicht von der Gemeinde erschlossen werden, da teils noch Erbpachtverträge bestehen, oder sie nicht im Besitz der Gemeinde sind und erst noch gekauft werden müssen (Seute 2020). Im EKT 2001 wird noch ausgeführt, dass die Gemeinde zur Verbesserung der finanziellen Situation einen Sparkurs verfolgte und daher auf eine Bodenbevorratung verzichtete (Albrecht 2001, 7 u. 67). Bezuglich der Umsetzung der weiteren Maßnahmen zur Verhinderung der Bodenspekulation ist zu sagen, dass die Maßnahme der Kooperation mit externen Entwicklungstragenden insofern umgesetzt ist als dass die Firma VORWERK, die Entwicklung des Gewerbegebietes Harburger Straße übernommen hat. Ob weitere Kooperationen bestehen ist nicht klar. Die übrigen zwei Maßnahmen zur Einrichtung einer kommunalen Baulandentwicklungsgesellschaft und Unterbindung von Spekulation durch einen Ratsbeschluss zur Entwicklung auf ausschließlich gemeindlichen Flächen sind beide dem aktuellen Kenntnisstand nach nicht umgesetzt. Für das Ausbleiben der Umsetzung sind auch keine Gründe bekannt.

Verhinderung von Bodenspekulation

Es wurde bereits aufgezeigt, dass im Gewerbegebiet Harburger Straße Grundstücke unbaut sind und es sich hierbei möglicherweise um Baulandspekulationen handelt. Daher ist die Umsetzung der Maßnahmen nicht ausreichend, um das Ziel zu deren Verhinderung zu erreichen. Hierzu ist jedoch generell anzumerken, dass der Anspruch, Spekulationen vollständig zu verhindern wenig realistisch ist, da hierzu die normalen Preismechanismen der Marktwirtschaft in Bezug auf Angebot und Nachfrage wirken (Seyer 2020).

Weiterhin bestehen im EKT 2001 Maßnahmen, die sich keinem der genannten Ziele zuordnen lassen. Hierbei handelt es sich zum einen um die Bereitstellung baureifer Grundstücke. Dies ist mit dem Gewerbegebiet an der Harburger Straße erfolgt. Zum anderen empfiehlt das EKT 2001 die Bestandsaufnahme der ansässigen Unternehmen mit Anzahl der Arbeitsplätze, Branchen und Anforderungen an Standorte. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist unklar, hierzu liegen keine Informationen vor. Außerdem sieht das EKT 2001 die Festschreibung von Gestaltungsvorschriften in Bebauungsplänen zur attraktiven Einbindung von Gewerbe in umgebende Strukturen vor. Die Notwendigkeit für die Aufstellung von Bebauungsplänen für Gewerbeflächen ergibt sich einzig im Gewerbegebiet Harburger Straße. An dieses Gebiet grenzt im Norden die vielbefahrene B 75 an, im Süden ist mit der Gartenstadt Heidloh ein neues Wohngebiet im Bau. Daher liegt der Fokus der Gemeinde nicht auf der gestalterischen Einbindung des Gewerbes in die Umgebung, sondern auf dem Schutz der Wohnbebauung vor Immissionen des Gewerbes. Hierzu wird in den Bebauungsplänen mit dem Bewegungspark Heidloh eine breite Grünachse als Puffer zum Gewerbegebiet festgesetzt (NLG 2018, 11). Daher ist die Maßnahme zwar nicht direkt umgesetzt, aber an die Belange der Gemeinde angepasst worden.

Zusätzlich zu den Inhalten, die zur Betrachtung der Umsetzung von Zielen und Maßnahmen des EKT 2001 von Belang sind, bestehen weitere Aspekte, die die heutige gewerbliche Situation Tostedts prägen und Veränderungen unterlegen sind. So werden im EKT 2001 vergleichsweise geringe Gewerbesteuereinnahmen und ein hoher Hebesatz der Gemeinde Tostedt genannt. Dieser wird für das Jahr 2001 mit 330 % angegeben (Albrecht 2001, 67). Heute beläuft sich der Gewerbesteuerhebesatz der Gemeinde Tostedt auf 380 % (LSN 2019, 41). Damit liegt Tostedt knapp unter dem Durchschnitt der Hebesätze der Statistischen Region Lüneburg bei Gemeinden mit Bevölkerungszahlen zwischen 10.000 und 20.000 von 388 % bei Mitgliedsgemeinden von Einheitsgemeinden (ebd., 232 f.). Hier ist also sowohl der Hebesatz in Tostedt als auch der Hebesatz der anderen Gemeinden angestiegen, sodass der Hebesatz Tostedts nicht mehr – wie im EKT 2001 beschrieben – überdurchschnittlich ist. Keine Veränderung ist jedoch bei der Höhe der Gewerbesteuereinnahmen eingetreten. Die im EKT 2001 beschriebenen unterdurchschnittlichen Gewerbesteuereinnahmen im Vergleich zu anderen Gemeinden können heute weiterhin beobachtet werden. So belief sich das Gewerbesteueraufkommen 2018 auf 2.269.000 Euro. Das ergibt 164 Euro pro Kopf. Im Vergleich mit den anderen Mitgliedsgemeinden der Samtgemeinde bewegt sich Tostedt hier am unteren Ende, obwohl es sich um die Hauptgemeinde mit der höchsten Bevölkerungszahl handelt (ebd., 92). Einzig die Gemeinden Wistedt und Königsmoor weisen geringere Gewerbesteuern pro Kopf auf, wie folgende Tabelle 18 zeigt (ebd.).

Noch deutlicher sind die Abstände zwischen Tostedt und den anderen Mitgliedsgemeinden bei der Betrachtung der Gewerbesteuer je SVB. Hierbei belegt Tostedt mit 690 Euro je SVB den letzten Platz mit deutlichem Abstand auf Königsmoor mit 1.016 Euro je SVB, was den



Daten der Tabelle 19 entnommen werden kann (LSN 2019, 92; Bundesagentur für Arbeit 2019 b).

Auch das Verhältnis der Gewerbesteuer zu anderen Realsteuern wie der Grundsteuer B ist verglichen mit den anderen Gemeinden der Samtgemeinde gering. In fast allen Gemeinden ist die Gewerbesteuer höher

als die Grundsteuer B, nur in Tostedt, Königsmoor und Wistedt ist dies umgekehrt. In Tostedt sind die Einnahmen der Grundsteuer B von 2.319.000 Euro geringfügig höher als die Gewerbesteuereinnahmen. Im Vergleich dazu liegen die Einnahmen aus der Gewerbesteuer für Heidenau z. B. bei 1.272.000 Euro und die Einnahmen der Grundsteuer B bei 317.000 Euro (LSN 2019, 92).

Dennoch hat Tostedt Potenzial zur Steigerung

Gemeinde	Gewerbesteuer (netto IST-Werte)	
	in 1.000 Euro	Euro je Einw. (absteigend)
Kakenstorf	981	699,92
Heidenau	1.272	571,00
Handeloh	584	238,23
SG Tostedt	6.128	231,81
Otter	339	195,34
Dohren	212	174,00
Welle	205	173,05
Tostedt	2.269	164,00
Wistedt	202	114,00
Königsmoor	63	104,00

Tabelle 18: Gewerbesteueraufkommen der Mitgliedsgemeinden der SG Tostedt je Einwohner*in

Gemeinde	Gewerbesteuer (netto IST-Werte)		
	in 1.000 Euro	SVB am Arbeitsort	Euro je SVB (absteigend)
Kakenstorf	981	257	4.949
Heidenau	1.272	86	3.942
Handeloh	584	214	2.729
SG Tostedt	6.128	375	2.616
Otter	339	99	2.071
Dohren	212	123	1.642
Welle	205	4.712	1.301
Tostedt	2.269	206	1.029
Wistedt	202	62	1.016
Königsmoor	63	3.290	690

Tabelle 19: Gewerbesteueraufkommen der Mitgliedsgemeinden der SG Tostedt je SVB am Arbeitsort

der Gewerbesteuereinnahmen durch die Ansiedlung weiterer Unternehmen. Hierfür ist Tostedt gut gelegen, da mit der A 1 eine überörtliche Anbindung besteht (Seyer 2020). Die vorhandenen Schulen, das grüne Umland, die Bahnanschluss, die Lage in einer attraktiven Region und an der B 75 stellen ebenfalls Standortvorteile dar, die von einigen der vorhandenen Unternehmen geschätzt werden (Marquardt, M. 2020, Weigel 2020). Nicht nur die Voraussetzungen sind grundsätzlich gut, auch die Nachfrage nach Gewerbegebäuden ist zurzeit hoch (Seyer 2020). Auch bei bereits ansässigen Unternehmen besteht teils ein zusätzlicher Flächenbedarf (Marquardt, M. 2020, Weigel 2020). Generell

ist auf dem Gewerbemarkt zu beobachten, dass sich die Flächen in mit Tostedt vergleichbaren Gemeinden gut und schnell füllen, auch wenn sich in der Vergangenheit die Art der Nachfrage verändert hat. Der Bedarf an großen Logistikflächen und Hallen besteht nicht mehr, dafür werden zunehmend Büroflächen nachgefragt, die kleinteilige Grundstückszuschnitte ermöglichen (Seyer 2020). Diese Beobachtung deckt sich mit der Bestandsaufnahme im neuen Gewerbegebiet Harburger Straße, in dem vermehrt Dienstleistungen ansässig sind, die keine großen Gewerbehallen benötigen.

Synthese

Hinsichtlich der in Tostedt vorhandenen Arbeitsplätze und damit einhergehenden Pendelströme ist festzuhalten, dass das Ziel der Erhöhung der qualifizierten Arbeitsplätze in Tostedt teils erreicht werden konnte, da die Anzahl der Arbeitsplätze insgesamt seit 2001 steigend ist. Zur Qualifizierung dieser zusätzlichen Arbeitsplätze können jedoch keine Aussagen getroffen werden, weshalb nur von einer Teilerreichung die Rede ist. Auch zu anderen Maßnahmen wie der Nachfrageanalyse bzgl. Arbeitsplätzen in der Region um Tostedt und der Besetzung der Gewerbegebiete mit arbeitsplatzstarken Betrieben können keine Angaben gemacht werden, da hierzu Aussagen der Verantwortlichen fehlen. In Teilen umgesetzt ist die Maßnahme zur Ansiedlung von Betrieben des produzierenden Gewerbes, wenngleich sich auch weitere, nicht produzierende Betriebe angesiedelt haben. Nicht umgesetzt ist der Verzicht auf die Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel aufgrund dessen geringer Arbeitsplatzdichte. Es ist jedoch aus externer Sicht nachvollziehbar, dass diese Maßnahme nicht verfolgt wurde, da sich die Ansiedelung von Einzelhandel nicht allein aus der möglichen Anzahl von Arbeitsplätzen, sondern vielmehr aus Gesichtspunkten der Nahversorgung ergeben sollte. Hieraus geht eine Diskrepanz zwischen der Maßnahmenumsetzung und der Zielerreichung hervor. Obwohl der Großteil der im EKT 2001 formulierten Maßnahmen bezüglich der Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze nicht umgesetzt ist, wird trotzdem das entsprechende Ziel erreicht, da sich die Anzahl der Arbeitsplätze deutlich erhöht hat.

Trotz der schon erreichten Verbesserung in Form von weiteren Arbeitsplätzen in Tostedt besteht nach wie vor das Problem, dass für die Tostedter Bevölkerung die Anzahl und womöglich die Art der Arbeitsplätze innerhalb der Gemeinde nicht ausreichend sind, da nach wie vor hohe Pendelströme bei Ein- und insbesondere bei Auspendelnden zu verzeichnen sind, sodass ein negativer Pendelsaldo entsteht. Diese hohe Anzahl von auspendelnden Menschen hat verschiedene Folgen für die Gemeinde, die über den eigentlichen Arbeitsmarkt hinausgehen. Zum einen erzeugt das Pendeln zwischen Wohn- und Arbeitsorten Verkehre und steigert somit das Verkehrsaufkommen. Vor allem durch den Individualverkehr kommt es zu erhöhten Lärm- und Immissionsbelastungen. Zum anderen wirkt sich der lokale Arbeitsmarkt sowie die örtliche Wirtschaftsstruktur auf die Finanzsituation der Gemeinde aus, da die Gewerbesteuern aufgrund ihres Charakters als



kommunale Steuern der Gemeinde zustehen und eine Einnahmequelle für diese darstellt. Pendelt nun ein vergleichsweise hoher Anteil der SVB in andere Gemeinden aus, tragen die Menschen zur Wirtschaftskraft von Unternehmen bei, die ihre Gewerbesteuern in den besagten anderen Gemeinden entrichten. Dies kann zu geringen Gewerbesteuereinnahmen in der eigenen Gemeinde führen, die auch in Tostedt, sowohl zum Zeitpunkt der Aufstellung des EKT 2001 als auch heute, zu beobachten sind. Außerdem können sich Auswirkungen auf den Einzelhandel ergeben, wenn Pendelnde Einkäufe am Arbeitsort tätigen. Daher ist im Bereich der Arbeitsplätze in Tostedt und des Pendelsaldos weiterhin Handlungsbedarf für die Gemeinde auszumachen.

Handlungsbedarf besteht ebenfalls hinsichtlich der zukünftigen Gewerbeflächenentwicklung. Heute sind nur noch vereinzelte Möglichkeiten für die Ansiedelung von Unternehmen sowie für Bestandserweiterungen vorhanden. Das 2001 noch bestehende Problem der brachliegenden Flächen im Gewerbegebiet Zinnhütte ist heute nicht mehr vorhanden. Mit Blick auf die nächsten Jahre kann hier jedoch ein Problem entstehen, da für weitere Flächenbedarfe kaum Raum vorhanden ist. Der Bedarf und die Nachfrage ist jedoch schon jetzt da, sowohl generell für Neuansiedelungen als auch speziell für Bestandserweiterungen der bereits ansässigen Unternehmen. Aufgrund der Nachfrage und der räumlichen Lage innerhalb der Metropolregion Hamburg sowie der verkehrsstrukturellen Anbindung sind die Voraussetzungen für die weitere Gewerbeentwicklung in der Gemeinde Tostedt gut. Diese guten Voraussetzungen lassen es umso kritischer erscheinen, dass das im EKT 2001 aufgestellte Ziel, bestehende Gewerbepläne effizient zu nutzen, nicht erreicht ist. Der effiziente Gewerbeplänenutzung stehen mehrere Punkte entgegen. Gewerbepläne in der Zinnhütte sind von dort nicht bedarfsgerecht platzierten Einzelhandels- und Nahversorgungsbetrieben sowie einer Skatebahn besetzt und einige Grundstücke im Gewerbegebiet Harburger Straße sind zwar verkauft, aber unbebaut und ungenutzt. Dies zeigt, dass einige Maßnahmen des EKT 2001 nicht den Weg in die Umsetzung gefunden haben, wie die Erhaltung und Weiterentwicklung der Zinnhütte als Gewerbestandort oder die Verlagerung der Skatebahn und die gewerbliche Nachnutzung des Standortes. Der sparsame Umgang mit Grund und Boden ist nur teilweise umgesetzt. Nicht genutzte Gewerbegrundstücke sind nicht nur im Sinne einer nachhaltigen Flächeninanspruchnahme kritisch zu betrachten, sondern werfen auch ein schlechtes Licht auf die örtliche Gewerbestruktur, da die Nichtnutzung das Bild eines nicht funktionierenden Gebietes vermittelt, wie im Fall des Gebietes Harburger Straße am direkten Ortseingang. Dies kann die Attraktivität der Gemeinde aus Sicht von potenziell an einer Ansiedelung interessierten Unternehmen einschränken.

Aufgrund der geringen Anzahl der zurzeit verfügbaren Gewerbepläne sowie der Nachfrage besteht mittelfristig der Bedarf nach weiteren Gewerbeplänen, die in Tostedt nur durch die Inanspruchnahme von bislang unversiegelten Flächen möglich ist. Im

FNP sind zusätzliche Gewerbeflächen, nördlich an das Gewerbegebiet Harburger Straße anschließend, dargestellt. Hier droht ein Konflikt zwischen der wirtschaftlichen Notwendigkeit, der Inanspruchnahme von Natur- und Lebensräumen sowie der Bereitschaft zur Flächenbereitstellung von privaten Eigentümer*innen. Um mit dem letztgenannten Punkt umzugehen und um auf zusätzliche Flächenbedarfe vorbereitet zu sein, nimmt die Gemeinde in gewissem Rahmen eine Bodenbevorratung vor, wie im EKT 2001 vorgeschlagen. Dadurch ist sie in der Lage, die Entwicklung auf eigenen Flächen vorzunehmen und erschließt sich so eigene Handlungsspielräume und Steuerungsmöglichkeiten. Dieses Vorgehen ist positiv hervorzuheben, da die Gemeinde eine Abhängigkeit von externen Flächeneigentümer*innen und -entwickler*innen verhindert. Zur erfolgreichen Bodenbevorratung ist die Gemeinde auf die Verkaufsbereitschaft der Eigentumsparteien angewiesen. Bei Befürchtungen, dass die Bekanntgabe von Kaufabsichten der Gemeinde zu Preissteigerungen und damit zur Spekulation führt, ist zu bedenken, dass es sich um grundlegende marktübliche Vorgänge handelt und eine angemessene Entlohnung für das Bauland einem Fairnessgedanken gegenüber den Eigentümer*innen entspricht. Aufgrund der derzeit hohen Nachfrage nach Gewerbeflächen ist es der kommunalen Hand trotz der notwendigen Ausgaben für den Kauf der Flächen möglich, Gewinne zu erzielen.

Neben der Durchführung der Bodenbevorratung empfiehlt das EKT 2001 zudem zwei weitere Maßnahmen zur Eindämmung der Bodenspekulation, die bislang nicht umgesetzt sind. Hierbei handelt es sich um die Einrichtung einer kommunalen Baulandentwicklungsgesellschaft und die Unterbindung von Spekulation durch einen Ratsbeschluss zur Entwicklung auf gemeindeeigenen Flächen. Es ist jedoch nachvollziehbar, weshalb die Umsetzung bislang ausbleibt. Die Gründung einer eigenen kommunalen Entwicklungsgesellschaft scheint zu einer Dopplung mit den Tätigkeitsfeldern der Niedersächsischen Landgesellschaft mbH (NLG) zu führen. Hierbei handelt es sich um ein Entwicklungsgesellschaften des Landes Niedersachsen, das u. a. Baulandentwicklung für Kommunen betreibt (NLG o. J.). Da somit bereits ein landeigenes Entwicklungsgesellschaften besteht, ist es möglich, dass die Gründung einer eigenen Entwicklungsgesellschaft für die Gemeinde Tostedt nicht in einem angemessenen Verhältnis von Kosten und Nutzen steht. Auch die Nicht-Umsetzung eines Ratsbeschlusses zur ausschließlichen Entwicklung auf Flächen im Gemeindeeigentum ist nachvollziehbar, da die Gemeinde seit 2001 nur wenige eigene Gewerbeflächen besitzt. Die Entwicklung wäre somit nur sehr eingeschränkt möglich und könnte ggf. sogar zur Abwanderung von vorhandenen Unternehmen mit Expansionswünschen führen.

Trotz der festgestellten Nachfrage nach Gewerbeflächen in der Gemeinde Tostedt ist wie bereits 2001 eine Profilierung der Gewerbestandorte gegenüber den Standorten in anderen Kommunen notwendig, da die Gewerbeflächen in vergleichbaren Gemeinden ebenfalls nachgefragt und genutzt werden. Es macht insgesamt den Eindruck, dass die Gemeinde hinsichtlich der Wirtschaftsentwicklung nach wie vor weniger aktiv ist als sie sein



könnte. Obwohl einige Maßnahmen des EKT 2001 umgesetzt sind, etwa die Schaffung einer Ansprechperson für die Wirtschaftsförderung oder die Analyse des Vorgehens von Nachbargemeinden, sind andere Aspekte nur teilweise oder gar nicht angegangen. So sind Standortprofile zur Profilierung nicht vorhanden und Aufgaben der Vermarktung werden ausgelagert oder nur eingeschränkt Bestrebungen zur Kooperation verfolgt. Aktive Maßnahmen zur Bewerbung Tostedts als Gewerbestandort sind nur wenige vorhanden oder nicht bekannt. Der Ansatz der Darstellung von Gründen zur Ansiedelung in Tostedt ist bereits ein erster Versuch, der jedoch übersichtlicher und ansprechender gestaltet werden könnte. Zudem setzt die Veröffentlichung auf der Website der Samtgemeinde voraus, dass Interessierte von der Gemeinde wissen und von sich aus die Internetpräsenz aufrufen. Die im EKT 2001 vorgeschlagenen Ansätze wie Broschüren oder Faltblätter sind allerdings auch wenig innovativ und tragen kaum zur Profilierung der Gemeinde bei. Das Marketing und der Aufbau eines Images als Wirtschaftsstandort werden bislang nur unzureichend vorgenommen, sodass sich hieraus weiterer Handlungsbedarf ergibt. Nicht nur hinsichtlich von Neuansiedlungen, sondern auch bei der Unterstützung der bestehenden Unternehmen besteht Potenzial. Aktive Handlungen seitens der Gemeinde sind selten, Engagement geht vor allem von privater Seite, insbesondere durch den Töster Kreis aus. Ein umfangreicher Austausch zwischen allen Beteiligten der Wirtschaftsstruktur – Unternehmen sowie Gemeinde – findet kaum statt, sodass Planungen, Absichten, Ziele und Nöte der verschiedenen Beteiligten nicht bekannt sind. Auch hier bestehen einzig Ansätze vom Töster Kreis, der u. a. Vernetzungsveranstaltungen organisiert. Von Seiten der Gemeinde bestehen bislang keine Bestrebungen, sodass auch hier Handlungsbedarf zur Verbesserung des Austausches besteht.

5.2.5 Umwelt- und Klimaschutz

Das Themenfeld des Umwelt- und Klimaschutzes ist eines der Themen, die im EKT 2001 keinen eigenen Schwerpunkt bilden und daher als neuer Themenkomplex aufgenommen wird. Da das EKT 2001 keinen Fokus auf das Thema des Umwelt- und Klimaschutzes legt, sind aber keine Ziele und Maßnahmen vorhanden, die explizit für diesen Schwerpunkt aufgestellt werden. Innerhalb der anderen Themenkomplexe sind jedoch vereinzelt Ziele und Maßnahmen formuliert, die Belange des Umwelt- und Klimaschutzes berühren, sodass diese hier aufgeführt werden. An dieser Stelle ist jedoch anzumerken, dass es sich um eine eigene, subjektive Einschätzung der Relevanz der Ziele und Maßnahmen für den Umwelt- und Klimaschutz handelt, die nicht im EKT 2001 vorgenommen wird. Teilweise sind diese Ziele und Maßnahmen bereits in den vorangegangenen Kapiteln erläutert und untersucht worden, sodass diese dann im folgenden Abschnitt lediglich kurz aufgegriffen werden.

Ziele und Maßnahmen des EKT 2001

Aus dem Schwerpunkt Siedlungsentwicklung und Wohnen entstammt das Ziel der ökologischen Entwicklung neuer Wohngebiete, welches durch die Förderung von alternativen Energiequellen, dem Bau von Niedrigenergiehäusern, dem sparsamen Umgang mit Grund und Boden sowie durch die Bereitstellung von Informationen über Fördermöglichkeiten von umweltverträglichen Bauweisen erreicht werden soll. Auch der Themenschwerpunkt Gewerbe beinhaltet mit dem bereits vorgestellten Ziel der angestrebten effizienten Nutzung bestehender Gewerbeflächen Inhalte zum Klima- und Umweltschutz. Hierzu kann ein sparsamer Umgang mit Grund und Boden bei der Erschließung neuer Gewerbeflächen, die Erhaltung und Weiterentwicklung der Zinnhütte als Standort für Gewerbe sowie die gewerbliche (Nach-)Nutzung der brachliegenden Grundstücke und der Skatebahn in der Zinnhütte vorgenommen werden. Das dritte Ziel entstammt dem Thema der Grünentwicklung. Es sieht vor, sensible Landschaftsareale zu erhalten und vor Bebauung und Ausweitung des Siedlungsbereiches zu schützen. Hierzu passt die Maßnahme, eine Außenbereichssatzung aufzustellen. Diese soll die Verhinderung der Ausweitung des Siedlungsbereiches sicherstellen, ist aber – anders als das Ziel – dem Bereich Siedlungsentwicklung und Wohnen zugeordnet. Zwei weitere Ziele entstammen dem Bereich Verkehr und sind im zugehörigen Abschnitt 5.2.2 bereits detailliert aufgeführt. Es handelt sich zum einen um das Ziel der Reduzierung des MIV, welches durch die Neuanlage von attraktiven Fuß- und Radwegeverbindungen sowie den Ausbau des Netzes dieser Verbindungen erreicht werden soll. Zum anderen wird die Verbesserung des ÖPNV forcierter, indem dieser im gesamten Gemeindegebiet ausgebaut, eine Vereinheitlichung des Nahverkehrs sowie die Abstimmung der Fahrpläne vorgenommen und der Anschluss an den HVV geschaffen wird.

Veränderungen und Zielerreichung

Ökologische Wohngebiete

Das erstgenannte Ziel, die ökologische Entwicklung neuer Wohngebiete, soll durch verschiedene Maßnahmen erreicht werden. Eine der Maßnahmen ist die Förderung alternativer Energiequellen. Zur staatlichen Förderung sind verschiedene Fördermöglichkeiten vorhanden, die jedoch nicht von der Gemeinde selbst angeboten werden, sondern von anderen Institutionen wie der NBank und der Kreditanstalt für Wiederaufbau (SG Tostedt 2011). Spezielle Fördermöglichkeiten durch die Gemeinde gibt es nicht, nur die bereits genannten auf übergeordneten Ebenen. Grund hierfür ist, dass solche Förderungen freiwillige Aufgaben der Gemeinde sind, deren Erfüllung die Politik nicht als notwendig erachtet. Mitte der 1990er Jahre gab es ein im Haushalt eingeplantes Budget für die Förderung von Solaranlagen, das aufgrund von Sparzwängen wieder abgeschafft wurde (Bolz 2020 a). Trotzdem sind insbesondere Photovoltaikanlagen als eine Form der alternativen Energiequellen auf einigen Dächern innerhalb der Gemeinde vorhanden, sowohl auf Neubauten als auch auf Bestandsgebäuden, die im Nachhinein



mit Photovoltaikanlagen ausgestattet wurden. Grundsätzlich eignet sich die Siedlungsstruktur Tostedts, die mehrheitlich durch Einfamilienhäuser mit Satteldächern geprägt ist, für die flächendeckende Installation von Photovoltaikanlagen auf privaten Gebäuden, da eine Vielzahl von Dachflächen mit passenden Dachneigungen vorhanden ist. Nicht nur auf Wohngebäuden, sondern auch auf öffentlichen Gebäuden sind Photovoltaikanlagen vorzufinden. So besteht etwa seit 2005 auf dem Dach des Rathauses der SG Tostedt eine großflächige Anlage, deren Bau auf die Initiative der Agenda 21 zurückzuführen ist, die seitdem auch die Anlage betreibt (Allwardt 2012). Solarthermie zur Gewinnung von Wärme aus Sonnenlicht ist im Vergleich zu Photovoltaik noch weniger verbreitet, in der Bestandsaufnahme sind nur vereinzelt Solarthermieranlagen aufgefallen. Hierfür ist ebenso wie für Photovoltaikanlagen aufgrund des hohen Vorkommens von Einfamilienhäusern eine siedlungsstrukturelle Eignung festzustellen. Auch für den Einsatz anderer erneuerbaren Energien neben Solar- und Photovoltaikanlagen wie etwa Geothermie eignet sich die Siedlungsstruktur Tostedts prinzipiell, da die für den Bedarf einer Familie benötigten Anlagen und Systeme einfach in einem Hauswirtschafts- oder Kellerraum installiert werden können und nur wenig Raum einnehmen. Über die Verwendung solcher und ähnlicher Energienutzungsanlagen in Tostedt, die nicht durch die äußerliche Betrachtung von Gebäuden sichtbar sind, liegen jedoch keine Informationen vor. Einzig für öffentliche Gebäude kann festgehalten werden, dass die Grundschule in der Poststraße sowie die Grundschule Todtglüsingen mit je einem Blockheizkraftwerk ausgestattet sind, wodurch CO₂ eingespart werden kann (Wenner 2019). Aktuell bestehen von Seiten der Gemeinde weitere Planungen, die die Verwendung erneuerbarer Energien bei öffentlichen Gebäuden weiter vorantreibt, wie als Maßnahme im IEKK des LK Harburg vorgesehen (siehe Abschnitt 4.2.2). So wurde 2019 mit der Grundschule Poststraße eine gemeindeeigene Liegenschaft auf die Eignung zur Installation von Solarthermie- und



Abb. 29: Photovoltaikanlage auf Fachwerkhaus



Abb. 30: Solarthermieanlage

Photovoltaikanlagen untersucht. Dies geschah im Rahmen der „Impulsberatung Solar“, einem Angebot der Stabstelle Klimaschutz des LK Harburg. Bislang sind Besichtigungen der Gebäude und erste Berechnungen durchgeführt worden, die zum Ergebnis kommen, dass bei beiden Gebäuden eine Installation von Solarenergie aus wirtschaftlicher und klimatischer Sicht lohnend ist. Aktuell finden Untersuchungen der Statik zur Tragfähigkeit des Dachs statt (Bolz 2020 b, 1 ff.).

Neben der Förderung von erneuerbaren Energien wird mit dem EKT 2001 auch die Förderung von umweltverträglichen Bauweisen angestrebt, indem hierzu Informationen durch die Gemeinde bereitgestellt werden. Auf der Website der SG Tostedt sind solche Informationen abrufbar, die jedoch aus dem Jahr 2011 sind und daher ggf. veraltet sein können. Aktuelle Informationsaufbereitungen werden nicht erarbeitet, da sich die zugrundeliegenden Richtlinien und Rechtsgrundlagen regelmäßig ändern. Die Gemeinde verweist auf andere Ansprechmöglichkeiten und die Informationsbereitstellung über andere Zuständigkeiten wie etwa die NBank (SG Tostedt 2011). Seit Anfang der 2010er Jahre besteht zudem die Möglichkeit, eine kostenfreie Energie-Erstberatung zur energetischen Situation von privaten Wohngebäuden in Anspruch zu nehmen. Diese wird durch den LK Harburg gefördert und von Mitarbeiter*innen der Verbraucherzentrale in den Gemeinden des Landkreises, u. a. in Tostedt, durchgeführt. Das neutrale Beratungsangebot wird gut angenommen. Dennoch ist die Inanspruchnahme abhängig von der öffentlichen Bekanntmachung und Bewerbung der Beratung (Bolz 2020 a). Bezuglich der Einsparung von Energien sieht das EKT 2001 zudem den Bau von Niedrigenergiehäusern vor. Die Verbreitung von Niedrigenergiehäusern wird in Tostedt jedoch statistisch nicht erfasst, sodass hierzu keine gesicherten Aussagen möglich sind, inwiefern diese Maßnahmen umgesetzt ist. Außerdem wird der grundsätzlich sparsame Umgang mit Grund und Boden vorgeschlagen. Hierzu werden in Tostedt vermehrt Nachverdichtungen vorgenommen, etwa in zweiter Reihe auf großen Grundstücken oder nach Abriss abgängiger Gebäude. Dabei werden verschiedene Gebäudetypen erbaut, von Einfamilien- über Doppel- bis Mehrfamilienhäuser. Unterschiedliche Gebäudetypen, aber in erster Linie wenig dicht gebaute Einfamilienhäuser, werden auch im Neubaugebiet Gartenstadt Heidloh errichtet. Hierfür mussten bislang nicht versiegelte Flächen neu in Anspruch genommen werden. Außerdem zeigt sich an verschiedenen Stellen im Gemeindegebiet, dass einige Flächen einen hohen Versiegelungsgrad aufweisen. Dies trifft vor allem auf Parkplätze und teils auf private Freiflächen zu, etwa bei der Gestaltung von Steingärten. Insgesamt ist damit das Ziel der ökologischen Entwicklung von Wohngebieten nur teilweise erreicht, da Einfamilienhäuser sehr flächenintensiv sind. Außerdem werden die vorhandenen Fördermöglichkeiten nicht durch die Gemeinde direkt, sondern durch übergeordnete Ebenen bereitgestellt.



Das bereits im Bereich Gewerbe erläuterte Ziel der Nutzung bestehender Gewerbebeflächen vor der Ausweisung neuer Flächen (siehe Abschnitt 5.2.4) sowie die damit einhergehenden Maßnahmen sind in Teilen umgesetzt und erreicht. Die Nutzung bestehender Gewerbebeflächen wird seit 2001 zwar vorgezogen, aber sie ist stellenweise nicht effizient. Einige Gewerbegrundstücke sind zwar verkauft, aber werden aktuell nicht genutzt und auf anderen Grundstücken ist Lebensmitteleinzelhandel oder eine Skatebahn angesiedelt.

*Effiziente Gewerbe-
flächennutzung*

Zur Vermeidung eines „Ausufern[s] des Ortes in sensible Landschaftsareale“ wird im EKT 2001 das Ziel des Erhalts sensibler Landschaftsareale und der Schutz selbiger vor Bebauung aufgestellt (Albrecht 2001, 83). Als förderlich hierfür wird die Aufstellung einer Außenbereichsatzung beschrieben. Im Gespräch mit der Gemeinde ist jedoch deutlich geworden, dass eine solche Außenbereichsatzung nicht dem Schutz des Außenbereiches zuträglich ist, sondern vielmehr der Schaffung von Baurecht im Außenbereich dient. Als Maßnahme zur Vermeidung von Zersiedelung wird von der Gemeinde Nachverdichtung vorgenommen (Bolz 2020 a). Wichtige Landschaftsareale von hoher Bedeutung, wie sie etwa im LRP in erläutert werden (siehe Abschnitt 4.2.2), sind heute jedoch nach wie vor erhalten und aktuell nicht besiedelt. Im gültigen FNP der SG Tostedt werden diese Areale berücksichtigt und so etwa die Abgrenzung des FFH-Gebiets südöstlich des Siedlungsbereiches dargestellt. Somit ist das Ziel erreicht.

*Erhalt sensibler
Landschaften*

Die Überprüfung des Ziels der Reduzierung des MIV gestaltet sich schwierig, da keine Daten zum Vergleich des Verkehrsaufkommens vorhanden sind. So kann nur aufgrund des wenig attraktiven Ausbauzustandes der Alternativen zum MIV geschlossen werden, dass das Ziel eher nicht erreicht ist. Bei der Förderung des ÖPNV wurden hingegen teilweise Fortschritte gemacht, da der Anschluss an den HVV erfolgt und Tarife sowie Fahrpläne vereinheitlicht sind. Dennoch bestehen weiterhin innerorts Probleme bei der uhrzeitunabhängigen Erreichbarkeit des gesamten Gemeindegebiets mittels ÖPNV, sodass das Ziel nur in Teilen erreicht ist (siehe Abschnitt 5.2.2).

*Reduzierung
des MIV*

Über die Inhalte des EKT 2001 hinaus spielen weitere Aspekte für den Umwelt- und Klimaschutz eine Rolle. Hierzu sind klimafreundliche Antriebe des MIV und des ÖPNV zu nennen, die in der Gemeinde bislang kaum, lediglich vereinzelt bei privaten Pkw, vorzufinden sind. Der Fuhrpark der Gemeinde sowie die Busse des ÖPNVs werden mit Verbrennungsmotoren betrieben. Zudem sind bislang nur vier öffentliche Ladeanschlüsse für elektrisch betriebene Fahrzeuge an drei Standorten vorhanden, einer davon am Rathaus (Weemaes o. J.). 2018 hat in Tostedt außerdem eine Informationsveranstaltung zu E-Mobilität stattgefunden (Wenner 2018). Weitere Handlungen der Gemeinde zur Förderung des Umwelt- und Klimaschutzes beziehen sich vor allem auf energiesparende Leuchtmittel. Dazu zählen die Verwendung

*Klimafreundliche
Mobilität*

von LED-Leuchten in der Straßenbeleuchtung, in der Grundschule Todtglüsing und der dortigen Sporthalle sowie der stellenweise erfolgte Einsatz von LED-Leuchten für Lichtsignalanlagen (Wenner 2019).

In der jüngeren Vergangenheit mehren sich Ideen, die innerhalb des Gemeinderats und des Umwelt-, Bau- und Planungsausschusses zur Forcierung des Umwelt- und Klimaschutzes beantragt und abgelehnt wurden. Hierzu zählt z. B. der Antrag an die Samtgemeinde Tostedt, zur Förderung der nachhaltigen Mobilität ein kommunales Förderprogramm zur Anschaffung von Lastenfahrrädern zu initiieren. Dieser Antrag wird durch die Verwaltung begrüßt (Bolz 2020 c, 1). Aufgrund von Zuständigkeitsproblemen – die Förderung der Mobilität ist keine Aufgabe der Samtgemeinde gemäß der Niedersächsischen Kommunalverfassung – lehnen sowohl der Umwelt-, Bau- und Planungsausschuss sowie der Rat der SG Tostedt den Antrag ab (Bolz 2020 d). In den der Abstimmung vorangegangenen Diskussion im Umwelt-, Bau- und Planungsausschuss wurde der Antrag umfangend und kontrovers diskutiert. Auf der einen Seite wird von einigen Ausschussmitgliedern hervorgehoben, weshalb sowohl die Förderung der nachhaltigen Mobilität im Allgemeinen als auch im Speziellen durch das vorgeschlagene Förderprogramm der Lastenräder von Bedeutung sind. So werden hierbei sowohl die nur geringe finanzielle Belastung für die Gemeinde als auch die Signalwirkung einer finanziellen Förderung hervorgehoben. Auf der anderen Seite wird angemerkt, dass eine „Förderung von Lastenfahrrädern den Bürgern [sic] gegenüber ungerecht [ist], die tagtäglich mit dem Fahrrad zum Bahnhof fahren und nichts dafür erhalten“ oder dass die Bürger*innen aus den umliegenden Gemeinden „fast ausschließlich mit dem Pkw zum Einkaufen nach Tostedt“ fahren (Bolz 2020 d). Trotz des Einwandes des Antragstellers, „dass es an der Zeit ist, fortschrittlicher zu denken“ und „dass es unabhängig von den Lastenfahrrädern nicht mit der nachhaltigen Mobilität in der Samtgemeinde Tostedt vorangeht“, mehren sich kritische Stimmen. Ebenso abgelehnt wurden der Antrag zum Ausruf des Klimanotstandes sowie der Klimafreundlichkeit als Aspekt der Beschlussfindung im Rat und der Antrag auf Benennung als „Umweltgemeinde Tostedt“, Einrichtung eines Fachbereiches Umwelt, Natur und Klimaschutz sowie Ermittlung und Beantragung von Fördergeldern. Ziel der Anträge war es, tiefgreifende Maßnahmen zu treffen, die der heutigen brisanten klimatischen Situation gerecht werden. Außerdem sollten damit der Anstoß zu weiteren Maßnahmen gegeben sowie eine Aktivierung Tostedts zur Steigerung des Engagements hinsichtlich des Umwelt- und Klimaschutzes vorgenommen werden (Bolz 2020 e). Der erste Antrag ist bislang nur vom Umwelt-, Bau- und Planungsausschuss besprochen. Darin wurde der Klimanotstand abgelehnt und nur die Klimafreundlichkeit als Aspekt der Beurteilung und Beschlussfindung angenommen. Der zweite Antrag wurde sowohl vom Ausschuss als auch vom Rat fast vollständig abgelehnt. Einzig der dritte Punkt, die Ermittlung von möglichen Fördergeldern und die Beantragung dieser, wurde angenommen. Wie bereits bei der Beratung zur kommunalen Lastenfahrradförderung gab es zu diesen Anträgen auch gegensätzliche Meinungen



der Mitglieder (ebd.). So wurde vor allem eine drohende Mehrarbeit für die Verwaltung befürchtet und dass es sich lediglich um deklaratorische Lippenbekenntnisse handelt. Außerdem wird angemerkt, dass die Stärkung der Wirtschaft sowie die Schaffung von Arbeitsplätzen ebenfalls von Belang ist und nicht aufgrund des Klimaschutzes außer Acht bleiben sollte. Der Arbeitskreis Naturschutz äußert hingegen in seiner Beratungsfunktion, dass „jetzt etwas gegen den Klimawandel getan werden muss und nicht erst, wenn es zu spät ist. Die Radikalität der Situation kann nicht verbessert werden, wenn keine radikalen Maßnahmen getroffen werden. Er befürchtet, dass sich die Politik, wie [...] zur Förderung von Lastenfahrrädern, in Details verrennen wird“ (ebd.).

Weiteres Engagement der öffentlichen Hand geht vom LK Harburg aus, dessen Stabstelle Klimaschutz zu regelmäßigen Vernetzungstreffen zwischen allen Gemeinden einlädt. Dort findet vor allem ein Austausch untereinander statt, um von Fehlern sowie von gelungenen Projekten anderer Gemeinden lernen und profitieren zu können (Bolz 2020 a). Aktivität für den Umwelt- und Klimaschutz kann jedoch nicht nur vonseiten der Kreise und Gemeinden ausgehen, sondern auch von privater Seite. In Tostedt ist hier das Engagement des Töster Kreises hervorzuheben, in dessen Struktur sich die Untergruppe Töster Umweltkreis gegründet hat. Dieser legt den Fokus auf die Organisation von verschiedenen Veranstaltungen, etwa Pflanzaktionen, Infoständen oder Workshops zum plastikfreien Alltag (Töster Kreis o. J. b). Außerdem aktiv sind der Arbeitskreis Naturschutz in der Samtgemeinde Tostedt e. V. sowie die örtliche Aktionsgruppe Agenda 21 (Arbeitskreis Naturschutz in der Samtgemeinde Tostedt e. V. 2020; Allwardt 2012).

*Engagement externer Akteur*innen*

Beteiligungsergebnisse

Die aufgeführten privaten Initiativen werden auch von einigen Befragten in der Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Frage zur Einschätzung des Klimaschutzengagements der Tostedter*innen genannt und insgesamt fünf Mal positiv hervorgehoben. Außerdem wird je drei Mal erwähnt, dass eine Vielzahl von Menschen das Fahrrad zur Fortbewegung nutzt und dass bei regionalen Betrieben Lebensmittel gekauft werden. Sonst werden vor allem negative Aspekte genannt: Das Engagement der Bevölkerung ist zu gering oder gar nicht vorhanden (19 Nennungen), eine breite Akzeptanz fehlt (10) und das Verhalten der Bevölkerung ist nicht klimaschützend, sondern -schädigend (56). Der letztgenannte Punkt wird durch verschiedene Aspekte begründet, in erster Linie durch die hohe Autonutzung, auch für kurze Strecken (25). Zudem werden der hohe Versiegelungsgrad von privaten Freiflächen (9) und illegale Müllentsorgung (6) mehr als drei Mal kritisiert. Die überwiegend negativen Anmerkungen zeichnen sich auch in der Notenvergabe ab (siehe Abbildung 31, S. 160). Von 256 abgegebenen Bewertungen wurden liegen weniger als 20 % im guten oder sehr guten Bereich, wo der Anteil der sehr guten Bewertungen beinahe zu vernachlässigen ist. Mehr als

Engagement der Bevölkerung

20 % stimmen für befriedigend, während etwas weniger als 30 % die Noten ausreichend, mangelhaft und ungenügend wählen. Die sich hieraus ergebende Durchschnittsnote von 3,61 ist die schlechte Gesamtnote aller abgefragten Themenbereiche im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung.

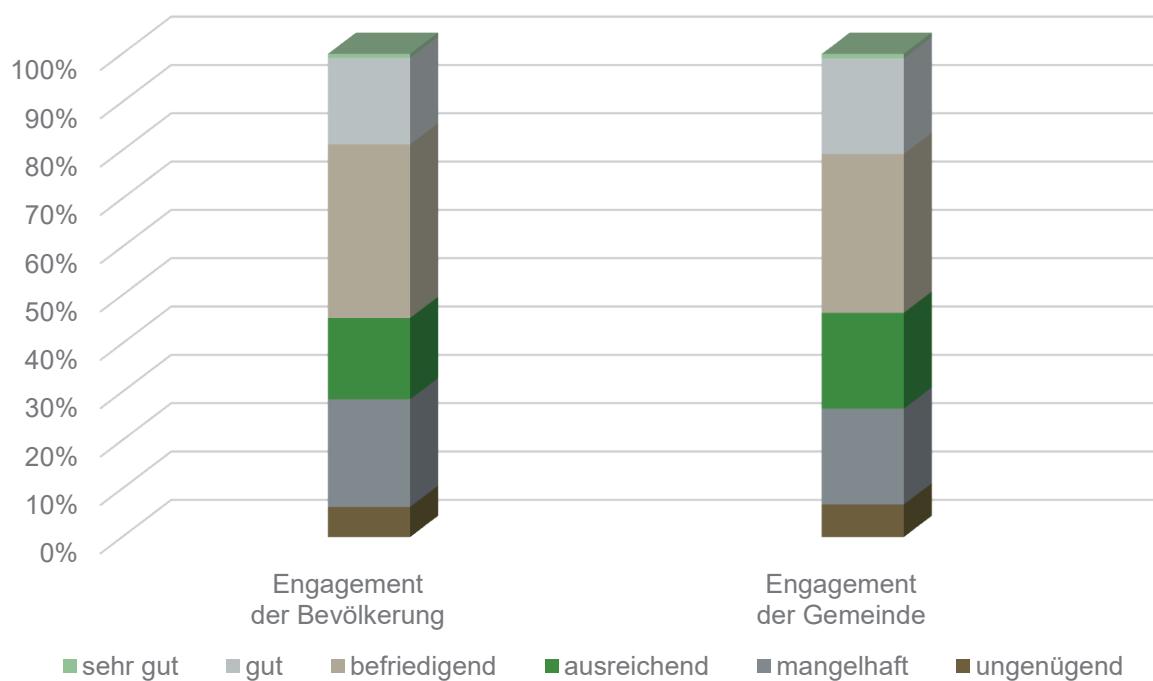


Abb. 3l: Bewertungen des Engagements für Klima und Umwelt (bereinigt um „keine Angabe“)

Engagement der Gemeinde

Die Einschätzungen der Befragten zum Engagement für den Umwelt- und Klimaschutz durch die Gemeinde ähneln den Bewertungen des privaten Engagements. Hierfür wurden lediglich 222 Bewertungen abgegeben, was der niedrigsten Anzahl aller abgefragten Themen entspricht und darauf hindeutet, dass sich nur wenige der Befragten mit den Klimaschutzmaßnahmen der Gemeinde auseinandergesetzt haben. Dies wird auch aus den Kommentaren deutlich, da als Grund für die nicht abgegebene Bewertung oftmals angegeben wird, dass den Befragten keine oder kaum Maßnahmen der Gemeinde bekannt sind. 52 Mal wird dies insgesamt angemerkt. Über 20 % der Befragten schätzen das Engagement seitens der Gemeinde im guten Bereich ein und vergeben die Noten sehr gut oder gut. Mehr als 25 % sehen das Engagement als eher schlecht an und wählen die Noten mangelhaft oder ungenügend. Immerhin etwas weniger als 20 % finden die Maßnahmen zumindest ausreichend. Daraus ergibt sich, wie bei den Bewertungen des privaten Engagements auch, eine vergleichsweise schlechte Durchschnittsnote von 3,58. Die Anzahl der Anmerkungen überwiegt ebenfalls im negativen Bereich. Nur weniger Punkte wie die Photovoltaikanlagen auf dem Rathaus der SG Tostedt (10) oder die LED-Beleuchtung (3) werden positiv erwähnt. Sonst wird vor allem bemängelt, dass das Engagement der Gemeinde zu gering ist. Von den 46 Nennungen



wird 9 Mal ein allgemein geringes Engagement genannt. Ebenfalls 9 Mal wird die fehlende Förderung des Fuß- und Radverkehrs kritisiert, 8 Mal das hohe Verkehrsaufkommen im Ort und das fehlende Engagement zur Senkung des Aufkommens. Jeweils 7 Befragte geben fehlende öffentliche Ladestationen für E-Mobilität sowie fehlende Öffentlichkeitsarbeit und Informationsaufbereitung an. Die weiteren Anmerkungen zum fehlenden Engagement sind breit gestreut und werden selten mehrfach genannt, weshalb an dieser Stelle auf die weitere Ausführung verzichtet wird.

Synthese

Ein wichtiger Punkt für eine umwelt- und klimafreundliche Ortsentwicklung ist die Flächenentwicklung und -inanspruchnahme. Diese wird auch im EKT 2001 angesprochen und mit verschiedenen Maßnahmen forciert, etwa durch den sparsamen Umgang mit Grund und Boden bei der Entwicklung von Wohn- als auch Gewerbegebäuden. Diese Maßnahmen sind in Teilen umgesetzt worden. So wurde eine Neuinanspruchnahme von unversiegelten Flächen zur Schaffung von Wohn- und Gewerbegebäuden vorgenommen. Die Wohnflächen sind größtenteils mit Einfamilienhäusern bebaut und daher wenig dicht besiedelt. Auch die Nutzung der Gewerbegebäuden weist bauliche Lücken auf, wird teils durch nicht-gewerbliche Nutzungen blockiert und entspricht daher eher nicht der Maßnahme einer sparsamen Inanspruchnahme und Ausnutzung der vorhandenen Flächen. An anderer Stelle wird jedoch mit der vermehrten Nachverdichtung innerhalb des Siedlungsgefüges dafür gesorgt, dass die Flächeninanspruchnahme nicht ausufert. Außerdem sind sensible Landschaftsareale durch Planwerke wie den FNP der SG Tostedt geschützt. Weiterhin werden erneuerbare Energien in Wohn- und öffentlichen Gebäuden eingesetzt. Hier sind erste Anfänge gemacht, von einem umfangreichen Gebrauch von erneuerbaren Energien kann jedoch nicht gesprochen werden, obwohl die kleinteilige Siedlungsstruktur Tostedts hierfür großes Potenzial aufweist. Das mehrheitliche Vorkommen von Einfamilienhäusern eignet sich für den Einsatz verschiedener erneuerbarer Energien wie etwa Photovoltaik-, Solar- oder Geothermieanlagen, da hierfür ausreichend private Flächen vorhanden sind.

Neben der Flächenentwicklung und dem Einsatz erneuerbarer Energien in Gebäuden spielt auch Mobilität eine große Rolle hinsichtlich des Umwelt- und Klimaschutzes. Wie im Ergebnis des Abschnitts 5.2.2 erläutert, sind einige der Maßnahmen des EKT 2001 zur Reduzierung des MIV und des ÖPNV in Teilen umgesetzt worden. Hierzu zählen etwa der Bau von Radabstellanlagen, der Umbau von Straßen zur Reduzierung der Fahrbahn- und Verbreiterung der Fußwegbreiten sowie der Anschluss an den HVV. Dennoch reichen diese Maßnahmen nicht aus, um von einer Reduzierung des MIV oder einer Verbesserung des ÖPNVs sprechen zu können, sodass die Ziele im Bereich der Mobilität kaum erreicht sind. Darüber hinaus bestehen heute nur geringe Ansätze zur Förderung und Nutzung von E-Mobilität, wie auch in der Befragung angemerkt wird. Weder im öffentlichen Verkehr noch bei privaten Fahrzeugen werden klimafreundliche Antriebe nennenswert eingesetzt,

auch die öffentliche Ladeinfrastruktur ist ausbaufähig, da sich die vorhandenen Standorte nicht in den Wohngebieten befinden und die Nutzung der Ladesäulen daher mit erhöhtem Zeitaufwand und zusätzlichen Wegen einhergeht.

Die Forcierung des Umwelt- und Klimaschutzes ist nicht einzige Aufgabe der Gemeinde, auch privates Engagement trägt dazu bei. Dennoch hat sich in der Bestandsaufnahme, in der Beteiligung und auch in Gesprächen mit direkt Beteiligten gezeigt, dass das Engagement sehr unterschiedlich verteilt ist. Aktives, zielstrebiges Handeln findet vor allem durch verschiedene Vereine statt, der Arbeitskreis Naturschutz, der Töster Kreis und die Agenda 21 zeichnen sich vielfach durch ihr Engagement aus. Einzelne Projekte bestehen auch auf Seiten der Gemeinde. Dennoch ist das Thema des Umwelt- und Klimaschutzes in politischen Diskussionen und Abstimmungen häufig nicht mit der höchsten Priorität versehen und Ansätze zu dessen Förderung werden abgelehnt. Dies deutet darauf hin, dass das Bewusstsein der Mehrheit der politischen Gremienmitglieder für die Relevanz des Umwelt- und Klimaschutzes sowie für die Brisanz und Dringlichkeit nötigen Handelns aufgrund der weltweit akuten klimatischen Situation, von deren Folgen Tostedt nicht ausgenommen ist, nur unzureichend vorhanden ist. Auch die Aussagen der Teilnehmenden der Öffentlichkeitsbeteiligung lassen darauf schließen, dass die Bevölkerung mehrheitlich nicht über das notwendige Bewusstsein verfügt, da verschiedene Formen von klimaschädlichem Verhalten genannt werden, wie etwa die hohe Autonutzung auch für kurze Wegstrecken, und mehrfach geäußert wird, dass eine breite Akzeptanz fehlt. Es besteht aufgrund der großen Bedeutung und Relevanz des Themas dringlicher Änderungsbedarf.

5.2.6 Barrierefreiheit

Das Thema Barrierefreiheit ist im EKT 2001 nicht explizit aufgegriffen, sodass hierzu keine Ziele oder Maßnahmen formuliert sind. Daher enthält dieser Abschnitt keine Ausführungen über themenbezogene Handlungsempfehlungen, sondern geht direkt auf die Darstellung der aktuellen Situation und der Veränderung der wenigen mit Barrierefreiheit verbundenen Aspekte ein, die im EKT 2001 Erwähnung finden.

Veränderungen und Zielerreichung

Unter dem Thema der Sozialen Infrastruktur im Rahmen der analytischen Bestandsaufnahme führt das EKT 2001 in einem kurzen Satz das Angebot „[s]pezialle[r] Arbeitsplätze für behinderte Menschen [...] in der ‚Werkstatt für Behinderte‘ im Gewerbegebiet Zinnhütte“ (Albrecht 2001, 41) auf. Auch heute noch bietet die Lebenshilfe Lüneburg-Harburg in ihrer Werkstatt für Menschen mit geistiger Behinderung am Standort Zinnhütte 16-22 in Tostedt einen qualifizierten Arbeitsplatz (LHLH o. J.). Abgesehen davon wird mit dem Begriff „behindertengerecht“ das Thema der Barrierefreiheit nur zwei weitere Male und auch nur im 7. Anhang des EKT 2001 aufgegriffen. Dort wird als Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung



der nicht behindertengerechte Bahnhof als Antwort auf die Frage danach genannt, was einem an Tostedt nicht gefällt sowie behindertengerechte Geschäfte und öffentliche Gebäude als Wunsch der Beteiligten festgehalten, was sich bis 2015 in Tostedt verändert haben soll (Albrecht 2001, 120 ff.). Diese Ergebnisse der Beteiligung wurden im Hauptteil des EKT nicht mehr erwähnt und keine Handlungsfelder daraus abgeleitet. Dennoch wurde zumindest der Aspekt des barrierefreien Bahnhofs angegangen, sodass er seit 2007 mit Aufzügen am Übergang zu den Bahngleisen ausgestattet ist (Marquardt 2018 c). Zudem weisen die Bahnsteige heute taktile Leitsysteme für die Nutzung eines Langstocks von Menschen mit Sehbehinderung auf. Dennoch ist der Bahnhof insgesamt nicht vollständig barrierefrei. Die Leitsysteme bewahren davor, dass sich Menschen mit visuellen Einschränkungen am Bahnsteig in Gefahrenbereiche begeben oder auf die Gleise stürzen, doch die Aushänge der Fahrpläne sind für sie kaum lesbar, da sie nicht in Braille-Schrift dargestellt oder akustisch abrufbar sind. Für Menschen mit einer Hörschädigung stellt es sich als schwierig dar, dass nicht alle am Bahnsteig durchgegebenen Ansagen auch in visueller bzw. schriftlicher Form über die digitalen Anzeigetafeln mitgeteilt werden (Gabriel 2020). Neben dem barrierefreien Umbau des Bahnhofs selbst wurde auch beim Bau des neuen Parkhauses im P&R-Bereich des Bahnhofs eine barrierefreie Gestaltung beachtet, aber nicht konsequent umgesetzt. So ist es u. a. durch einen Aufzug barrierefrei zugänglich, jedoch sind dort keine Parkplätze für Menschen mit Behinderung eingerichtet, die eine größere Fläche benötigen als Standardparkplätze (Rahden 2012).

Im öffentlichen Straßenraum kann keine der 157 untersuchten Straßen als vollkommen barrierefrei bezeichnet werden. Daher wird in „teils barrierefrei“ und „nicht barrierefrei“ differenziert. Sobald mehr als ein Kriterium nicht erfüllt wird, gilt die Straße als nicht barrierefrei. Keine der Straßen bzw. Fußwege verfügt über ein vollständiges taktiles Leitsystem, lediglich an den Bushaltestellen in der Bahnhofstraße in Fahrtrichtung Süden und an der Bushaltestelle Todtglüsing Denkmal in der Tosteder Straße in Fahrtrichtung Osten (siehe Abbildung 32, S. 164) sind entsprechende Bodenindikatoren zu finden. 22 Straßen weisen jedoch zumindest ausreichende Kontraste oder spürbare Abgrenzungen zwischen den Flächen für verschiedene Verkehrsteilnehmer auf, etwa durch die Anlage eines Grünstreifens zur Trennung des Gehwegs sowie der Fahrbahn und können somit als teilweise barrierefrei betrachtet werden (siehe Abbildung 33, S. 164) (siehe Anhang IX).

Öffentlicher Straßenraum

An 109 Straßen stellt sich die Situation aufgrund nicht vorhandener Kontraste zwischen Gehweg, Fahrbahn und ggf. Radweg problematischer dar. So wird in Shared Space-ähnlichen Straßen oder Spielstraßen häufig ein einheitlicher Bodenbelag verwendet (siehe Abbildung 34, S. 164). Da hier Kontraste und in beinahe allen Fällen taktile Leitsysteme fehlen, wird die Orientierung für Menschen mit Sehbehinderung eingeschränkt, auch wenn auf diese Weise Barrieren durch Bordsteinkanten für Menschen mit Mobilitätseinschränkung vermieden werden.



Abb. 32: Taktile Bodenindikatoren an der Bushaltestelle Todtglüsing Denkmal



Abb. 33: Kontrastreiche Trennung von Gehweg und Straße durch Grünstreifen



Abb. 34: Fehlende Kontraste in Shared Space-Bereich

Damit wird eine weitere Schwierigkeit der meisten Straßen im Gemeindegebiet angesprochen. An vielen Knotenpunkten und Querungen sind abgesenkte Bordsteine vorhanden, was im Sinne der Barrierefreiheit positiv hervorzuheben ist. In der Bestandsaufnahme sind daher nicht viele Straßen mit dem Problem fehlender Bordsteinabsenkung vermerkt (siehe Anhang IX). In den meisten Fällen sind diese aber nicht ausreichend abgesenkt und bilden so dennoch eine Barriere, die eine Überwindung der Kante mit einem Rollstuhl, einem Rollator oder sogar mit einem Fahrrad nicht mühelos und gefahrlos möglich macht (siehe Abbildung 35).

Für Menschen mit Sehbehinderung bilden Bordsteinkanten keine wesentliche Barriere, sondern bieten sogar mehr Orientierung durch eine spürbare Trennung zwischen Fußweg und Fahrbahn. Doch gerade an viel befahrenen Straßen stellt die Überquerung ohne ausreichende Signalisierung eine starke Barriere dar. Dafür gibt es Systeme mit akustischen oder haptischen Signalen für Lichtsignalanlagen, die auch in Tostedt zu finden sind. Jedoch gibt es sie lediglich an einer Ampelanlage an der Kreuzung der Bahnhofstraße mit der B75, an der anhand des Signals ein Unterschied zwischen Rot- und Grünphase erkennbar ist. An einer signalisierten Querung auf der Poststraße besteht ebenfalls ein akustisches Signal, das jedoch keine Information über die Ampelphase liefert (siehe Anhang IX).



Über diese wesentlichen Barrieren hinaus wurden vereinzelt weitere festgestellt, die als Sonstige Barrieren zusammengefasst werden. Dazu zählen schmale Wege, die z. T. zusätzlich durch temporäre Hindernisse wie starken Bewuchs durch angrenzende Bepflanzung, ruhenden Verkehr oder Mülltonnen am Tag der Müllabfuhr eingeschränkt werden. Ebenso führt erhöhtes Personenaufkommen zu Konfliktsituationen und Barrieren für Menschen mit Behinderung im öffentlichen Straßenraum. Ein Beispiel hierfür ist die Eisdielen auf der Bahnhofstraße, an der aufgrund von hohem Andrang an der Theke für den Außerhausverkauf ein Vorbeikommen selbst für nicht eingeschränkte Personen schwierig ist. In den Randbereichen der Gemeinde bzw. des Hauptsiedlungsgebiets gibt es teilweise nur unbefestigte oder gar keine Fußwege. Dies birgt Probleme für Menschen, die sich mit einem Rollstuhl oder Rollator fortbewegen oder auch hinsichtlich der Orientierung für sehbehinderte Menschen. Zusätzlich entstehen Schwierigkeiten bei Anstiegen der Straßen oder Fußwegen mit zu starkem Quergefälle. Im Vergleich zu der Häufigkeit der zuvor genannten Barrieren stellen diese sonstigen Barrieren jedoch die Minderheit dar (siehe Anhang IX).

Im Zuge der Bestandsaufnahme wurden auch öffentliche Einrichtungen grundlegend auf ihre Barrierefreiheit überprüft. Bei diesen insgesamt 16 Einrichtungen handelt es sich um drei Gebäude öffentlicher Behörden, vier Kindertagesstätten in Trägerschaft der Samtgemeinde, sechs Schulen und drei öffentliche Freizeiteinrichtungen (siehe Anhang X). Bis auf das Polizeikommissariat, das Bürgerbüro, die Außenstelle der Grundschule in der Dieckhofstraße, die samtgemeindeeigene Turnhalle und die Bücherei sind alle Einrichtungen ebenerdig zugänglich. Die Gestaltung der jeweiligen Treppen ist nicht ausreichend kontrastreich und bietet keine Markierungsstreifen, sodass die Stufen für Sehbehinderte schlecht erkennbar sind. Handläufe sind teilweise nur einseitig oder gar nicht vorhanden. Beim Kommissariat und bei der Turnhalle sind beidseitig Handläufe angebracht, die jedoch teilweise nicht ganz bis zum Ende der Treppe reichen. Zur Überwindung des Höhenunterschieds weisen zumindest das Kommissariat, das Bürgerbüro und die Bücherei eine Rampe auf, sodass Menschen im Rollstuhl oder mit Rollator der Zugang möglich ist. Die Gebäude der Turnhalle und der Grundschule, die für mobilitätseingeschränkte Personen nicht zugänglich sind, verfügen auch nicht über einen Aufzug. Für die Grundschule ist jedoch ein Umbau geplant, der den Bau einer Rampe und den Einbau eines Aufzugs vorsieht (Marquardt 2020 c). Mit Ausnahme des Bürgerbüros,



Abb. 35: Nicht ausreichend abgesenktes Bordsteinkante

Öffentliche
Einrichtungen

das als einziges über eine automatische Schiebetür verfügt, des Amtsgerichtsgebäudes und der Kita „Kinderland“, welche einen Taster zur elektrischen Türöffnung bieten, sind alle anderen Gebäude nur über manuell nach außen zu öffnende Türen zu betreten.

Der Fokus der Bestandsaufnahme liegt in der Prüfung des barrierefreien Zugangs zu den öffentlichen Einrichtungen, da eine vollständige Überprüfung der Barrierefreiheit auch innerhalb der Gebäude im Rahmen dieser Arbeit nicht leistbar ist. Vereinzelt konnten hierzu aber Informationen gesammelt werden. So sind die Gebäude der weiterführenden Schulen bereits größtenteils barrierefrei. Das Gymnasium Tostedt verfügt über einen Aufzug, mit dem jedoch nicht alle Räumlichkeiten, sondern lediglich die des Haupthauses erreicht werden können. Einige Räume sind zudem mit entsprechenden Systemen für den Ausgleich unterschiedlicher Grade von Hörschädigungen ausgestattet (Birkner 2020). In der Erich-Kästner-Realschule erfolgt zurzeit die Nachrüstung eines Aufzugs, sodass nach Fertigstellung alle Räume für mobilitätseingeschränkte Schüler barrierefrei erreichbar sind. Zudem sind Unterstützungssysteme für sehbehinderte und hörgeschädigte Menschen vorhanden (Simons-Schiller 2020). Seit Kurzem ermöglicht auch die Hauptschule Tostedt über Aufzüge den barrierefreien Zugang zu allen Unterrichtsräumen, die nach entsprechenden Modernisierungsmaßnahmen nun größtenteils mit Schallisolierung und Verstärkeranlagen zur Unterstützung von Hörgeschädigten ausgestattet sind. Zusätzlich verfügt die Schule über Vergrößerungskameras und nutzt weißes Papier für deutlichere Kontraste, um Barrieren für Schüler*innen mit Sehbehinderung abzubauen. Selbstkritisch äußert sich die Schulleitung dazu, dass trotz dieser weitreichenden Maßnahmen zur Barrierefreiheit noch immer Verbesserungspotenzial besteht. So sind die Türen der Hauptschule nicht selbstöffnend, was gerade für gehbehinderte Schüler*innen eine Herausforderung bzw. eine Barriere darstellt (Scheele 2020). In Bezug auf induktive Anlagen zur Hörunterstützung sind nicht nur die Sekundarschulen gut ausgestattet. Auch die SG Tostedt ist im Besitz einer solchen Anlage, die in erster Linie für den Sitzungssaal eingesetzt wird, sodass hiermit die dort stattfindenden Rats- und Ausschusssitzungen von Menschen mit Hörschädigung verfolgt werden können. In anderen öffentlichen Einrichtungen sind bislang keine solchen Systeme verfügbar. Zwar ist die vorhandene Anlage transportabel und somit auch an anderen Orten einsetzbar, jedoch wird davon kaum Gebrauch gemacht und bei Bekanntmachung öffentlicher Sitzungen oder Informationsveranstaltungen wird nicht auf die Verfügbarkeit eines solchen Systems hingewiesen. Dies wird von Betroffenen als Problem wahrgenommen (Gabriel 2020).



freier Trägerschaft und 24 Gastronomiebetriebe zählen (siehe Anhang XI). Hiervon sind mit 34 etwas mehr als die Hälfte (55,7 %) ebenerdig zugänglich. Die bei der anderen Hälfte vorhandenen Stufen sind nicht gut erkennbar gestaltet und verfügen größtenteils nicht über einen Handlauf, sodass sie eine Unfallgefahr für Menschen mit Sehbehinderung darstellen. Bei weniger als der Hälfte derer, die nur mittels Überwindung von Stufen erreicht werden können, ist zu diesem Zweck eine Rampe vorhanden. Einige dieser Rampen sind nachträglich angebracht und erfüllen nur unzureichend den Zweck, die Barriere der Stufen für mobilitätseingeschränkte Menschen abzubauen. Dies gilt vor allem im Zusammenhang mit manuell nach außen zu öffnenden Türen, die Menschen im Rollstuhl dazu zwingen, die Rampe wieder halb herunterzufahren, da auf der obersten Stufe nicht genug Platz ist, um der Tür auszuweichen. Dies ist ein Hinweis darauf, dass nachträgliche Maßnahmen zum einen aufwendig und zum anderen häufig nicht ausreichend dazu geeignet sind, Barrieren gänzlich abzubauen und für vollumfängliche Barrierefreiheit zu sorgen. Um so etwas zu erreichen, muss Barrierefreiheit vom ersten Schritt der Planung an mitgedacht werden, um ausreichend Raum und Möglichkeiten zu haben, nötige Maßnahmen umsetzen zu können (Buhmann 2020). Die angesprochenen nach außen öffnenden Türen finden sich vorwiegend bei Gastronomiebetrieben, in den meisten anderen Fällen öffnen die Türen nach innen, was für Menschen mit Behinderung gerade im Bereich der Mobilitätseinschränkung oder Sehbehinderung vor allem in einem Notfall in Bezug auf Fluchtwege kritisch ist. Einzig die vier Apotheken, fünf der medizinischen Praxen und drei der gastronomischen Einrichtungen ermöglichen einen barrierefreien Zugang über automatisch öffnende Türen (siehe Abbildung 36). Nicht bei allen untersuchten Einrichtungen

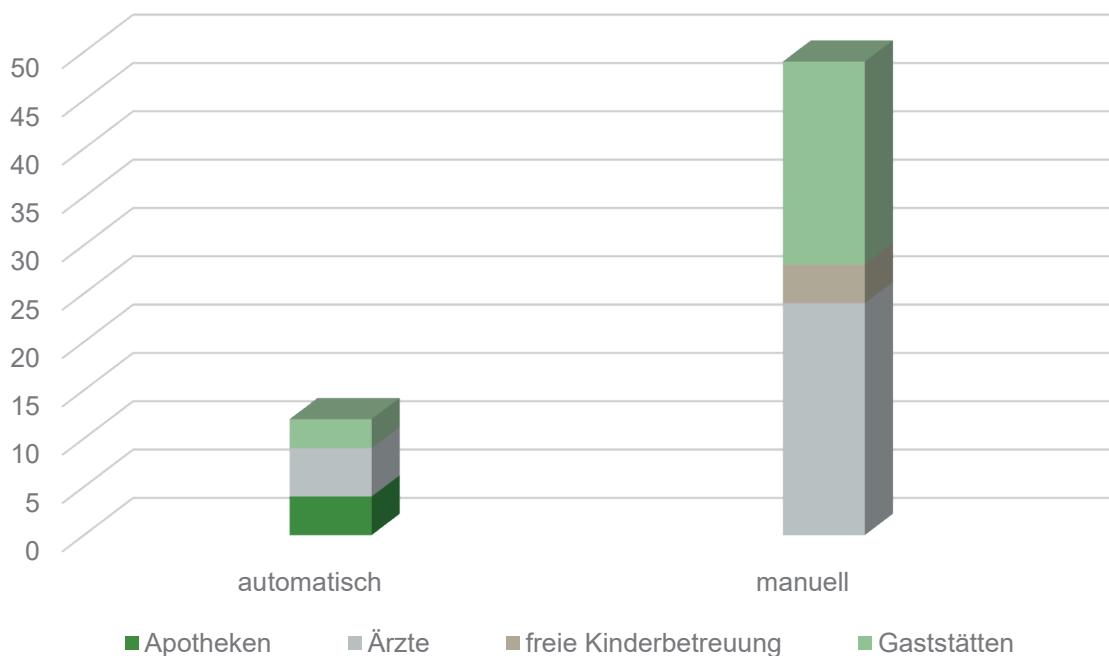


Abb. 36: Art der Türöffnung der untersuchten, öffentlich zugänglichen Einrichtungen

konnte festgestellt werden, ob ein Aufzug vorhanden und ob dieser auch für die Nutzung durch Sehbehinderte geeignet ist. Vor allem in einigen medizinischen Praxen ist das der Fall, in anderen dafür nicht.

Beteiligungsergebnisse

Gebäude

Wie in der Bestandsaufnahme wurde auch in der Öffentlichkeitsbeteiligung getrennt nach den Gegebenheiten öffentlich zugänglicher Gebäude und Einrichtungen sowie von öffentlichen Straßen- und Freiräumen hinsichtlich ihrer Barrierefreiheit gefragt. Die Bewertung der Gebäude fällt dabei mit einer Durchschnittsnote von 2,82 eher mittelmäßig aus, obwohl immerhin mehr als 40 % deren Barrierefreiheit als gut oder sehr gut einschätzen und lediglich etwas mehr als 20 % eine maximal ausreichende Bewertung dazu abgeben. Dennoch zeigt auch der Blick auf die Kommentare mit insgesamt 8 positiven zu 61 negativen Anmerkungen ein nicht sehr positives Bild. Allerdings beziehen sich 45 dieser Hinweise auf die Reparaturanfälligkeit und die Ausfallzeiten der Aufzüge am Bahnhof Tostedt. Darüber hinaus werden Rampen, die Ausstattung von medizinischen Praxen und das Rathaus mit jeweils ein bis drei Stimmen sowohl positiv als auch negativ erwähnt.

Straßen und Freiräume

Bei den Straßen und Freiräumen deuten die Notenwerte auf ein deutlich schlechteres Ergebnis, denn hier sind weniger als 30 % der Bewertungen gut oder sehr gut, dafür aber ebenfalls etwa 30 % nur ausreichend, mehr als 10 % sogar mangelhaft oder schlechter. Die Durchschnittsnote nähert sich dadurch mit 3,15 einer nur ausreichenden Gesamtbewertung. Auch hier wird dies durch das Verhältnis von positiven zu negativen Anmerkungen gestützt. Kaum erwähnenswerte zwei positive Kommentare werden

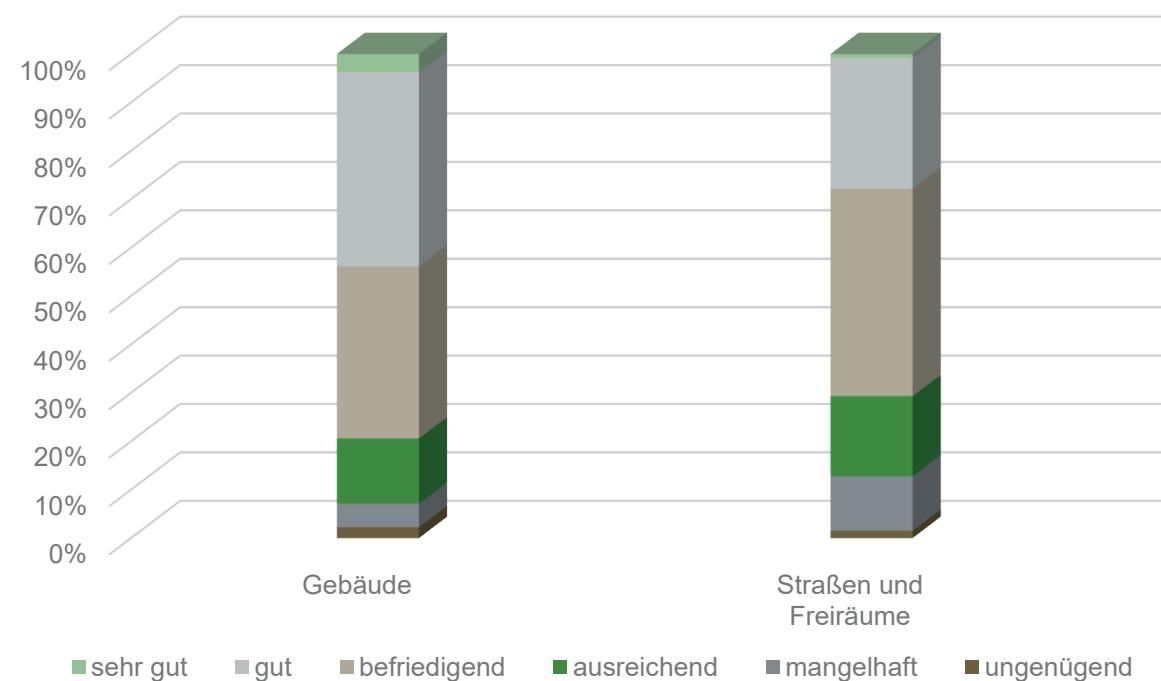


Abb. 37: Bewertungen der Barrierefreiheit (bereinigt um „keine Angabe“)



von 54 negativen Kommentaren in den Schatten gestellt. Dabei geht es vor allem um nicht ausreichend abgesenkte Bordsteinkanten (21 Nennungen), schlechte Pflasterung (13), zu schmale Fußwege (5) oder zusätzliche Barrieren durch parkende Pkw, Mülltonnen oder ungeschnittene Hecken (4).

Synthese

Im EKT 2001 gibt es keine inhaltlichen Vorgaben oder Erwähnungen in Bezug auf Barrierefreiheit, obwohl in der dazu durchgeföhrten Öffentlichkeitsbeteiligung Missstände und Veränderungswünsche dazu angesprochen wurden. Ein Missstand wurde mit dem barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Tostedt beseitigt, jedoch nicht vollständig. Das Ergebnis der Analyse zeigt, dass Barrierefreiheit als Thema zu einem gewissen Grad in der Gemeinde zwar berücksichtigt, in vielen Fällen allerdings nicht konsequent zu Ende gedacht wird. So beispielsweise auch beim Parkhaus am Bahnhof, bei der Absenkung von Bordsteinkanten oder bei nachträglich installierten Rampen zur Überwindung von Eingangsstufen bei ärztlichen Praxen oder Gastronomiebetrieben. Am Bahnhof besteht zwar durch Aufzüge nun eine barriearame Situation für gehbehinderte Menschen, aber für Menschen mit anderen Arten von Behinderungen bestehen weiterhin Einschränkungen. Insgesamt entsteht der Eindruck, dass Barrierefreiheit vor allem mit Rollstuhlfahrer*innen assoziiert wird. Das hängt nicht nur mit den beobachteten umgesetzten Maßnahmen zusammen, sondern auch mit den Antworten in der Öffentlichkeitsbeteiligung, die sich nur mit wenigen Ausnahmen auf die Bedingungen für mobilitätseingeschränkte Menschen beziehen. Es fehlt also ein gewisses Bewusstsein sowohl auf Seiten der Verwaltung und der Politik wie auch auf Seiten der Bevölkerung, was der Begriff Barrierefreiheit alles einschließt. Für zukünftige Planung ist dieses Bewusstsein wichtig, da Vorkehrungen zur Herstellung von Barrierefreiheit nur schwierig nachträglich getroffen werden können, da bauliche und räumliche Gegebenheiten nur noch Kompromisslösungen zulassen, die wenig hilfreich sind. Nur wenn schon im Anfangsstadium von Planungen die Belange von Menschen mit Behinderung mitgedacht werden und konsequent berücksichtigt werden, können funktionierende Lösungen und passende Bedingungen geschaffen werden, um Barrieren vollständig abzubauen.

Das soll jedoch nicht heißen, dass bei den bestehenden öffentlichen und öffentlich zugänglichen Gebäuden sowie im Straßenraum nichts mehr getan werden kann, um Barrieren zu reduzieren. Im Gegenteil ist es wichtig, hier in Bezug auf Zugänglichkeit und Nutzbarkeit von Räumlichkeiten und Angeboten Barrieren abzubauen. Dies können und müssen Maßnahmen im Bereich von Leitsystemen, Kontrasten, visuellen und auditiven Hinweisen sowie auditiven Unterstützungssystemen sein. Die entsprechenden Veröffentlichungen des Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderungen des Landes Niedersachsen geben dazu viele praktische Umsetzungshinweise und sollten sowohl in der Neuplanung als auch der Bestandspflege von Freiräumen und Gebäuden

Berücksichtigung finden (siehe Abschnitt 4.2.2). Die von der Bevölkerung angegebenen Kritikpunkte konnten größtenteils auch in der Bestandsaufnahme bestätigt werden und bieten gute Hinweise dazu, wo erste Schritte angesetzt werden können und sollten. Einige der herausgearbeiteten Aspekte liegen nicht direkt im Einflussbereich der Gemeinde wie z. B. die Erfüllung baulicher Barrierefreiheitskriterien von medizinischen oder gastronomischen Versorgungseinrichtungen. Dennoch kann die Gemeinde solche Themen mittels ihres Einflusses forcieren und mehr ins Zentrum des öffentlichen Bewusstseins rücken.





KONZEPT



Mit der Beantwortung der Forschungsfrage, in welcher Weise Anpassungen der Ziele sowie Maßnahmen des EKT 2001 an die Entwicklung Tostedts seit der Aufstellung vorzunehmen sind, wird die eigentliche Fortschreibung des Entwicklungskonzeptes vorgenommen. Diese wird in diesem Abschnitt beschrieben und ausgeführt. Um den Bezug zu den vorherigen Abschnitten der Analyse herzustellen, die die Grundlage für die Fortschreibung bilden, wird das Konzept in zwei Teile gegliedert: Im ersten Abschnitt wird aufgezeigt, welche Aspekte des EKT 2001 sowie welche Problemstellungen in der Fortschreibung zu beachten sind. Darauf folgt im zweiten Abschnitt die Aufstellung der neuen Ziele und Handlungsempfehlungen, die hinsichtlich ihrer Relevanz erläutert werden.

6.1 Konzeptgrundlagen

Die vorangegangenen Analysen der verschiedenen Themenschwerpunkte umfassen sämtliche aufgekommenen Aspekte, sowohl aus der Bestandsaufnahme und der Beteiligung als auch aus der Überprüfung der im EKT 2001 formulierten Ziele und Maßnahmen. Dementsprechend weist der vorangegangene Abschnitt einen erheblichen Umfang auf und eignet sich nur bedingt zur direkten Ableitung der Fortschreibung des Konzeptes. Deshalb wird mit diesem Abschnitt ein Zwischenschritt eingefügt, der zusammenfassend darstellt, wie der Erreichungs- bzw. Umsetzungsstand der Ziele und Maßnahmen ist, inwiefern diese weiterhin von Relevanz und welche Problemstellungen gegenüber dem EKT 2001 neu hinzugekommen sind. Somit gibt dieser Abschnitt eine Übersicht darüber, welche Ziele und Maßnahmen in der Fortschreibung weiter zu berücksichtigen sind und welche nicht, aus welchen Gründen dies der Fall ist und welche neuen Aspekte einer Formulierung von Zielen oder Handlungsempfehlungen im neuen Konzept bedürfen. Detaillierte Herleitungen der kurzen Erläuterungen sind in den vorangegangenen thematischen Analysen ab Abschnitt 5.2 zu finden.

Soziale Infrastruktur

umfasst „Freizeit, Kultur und soziale Infrastruktur“ aus dem EKT 2001

[Ziel] Schaffung neuer Angebote für Jugendliche

Das Ziel ist teilweise erreicht, da durch die Anlage des neuen Badeparks neue Freizeit- und Sportangebote geschaffen wurden. Dennoch wurde das Angebot nicht um konkrete Inhalte für Jugendliche ergänzt. Das fehlende Angebot speziell für Jugendliche wurde bereits im EKT 2001 bemängelt und wird auch heute in der Bevölkerungsbeteiligung kritisiert. Daher ist das Bestreben weiterzuverfolgen. Es handelt sich hierbei jedoch nicht um eine Zielformulierung, sondern vielmehr um Handlungsempfehlungen, die weiter zu beachten sind.

[Ziel] Breit gefächertes Angebot

Heute besteht ein breites Angebot, das in großen Teilen auch schon vorher Bestand hatte. Trotzdem fehlt es der Bevölkerung vor allem an öffentlichen und kostenfreien Freizeitgestaltungsmöglichkeiten, was auch in der Bestandsaufnahme bestätigt wird. Daher ist das Ziel zu präzisieren und weiterzuverfolgen.

[Ziel] Unterstützung von Privatinitiativen

Die Unterstützung von Privatinitiativen hat stattgefunden, wie beim Haus der Begegnung. Ansonsten wurden keine Anfragen an die Gemeinde herangetragen. Die Möglichkeit der Unterstützung von privaten Initiativen scheint nicht ausreichend bekannt zu sein. Daher ist es sinnvoll, diese Bestrebung weiterzuverfolgen und durch Maßnahmen zur Bekanntmachung zu ergänzen, wenngleich dies nicht als Ziel erfolgen muss, da die Unterstützung bereits eine sehr konkrete Handlungsempfehlung darstellt.

[Ziel] Schaffung eines Badepark

Der Badepark ist realisiert worden. Dieser sollte als Ersatz für das Freibad dienen, welches heute weiterhin erhalten ist, sodass zwei Bademöglichkeiten vorhanden sind. Damit gilt das Ziel als erreicht und bedarf keiner weiteren Berücksichtigung.

[Maßnahme] Prüfung der Möglichkeiten für Kino

Es konnte nicht belegt werden, ob die Prüfung erfolgt ist. Aufgrund der Anzahl der Einwohner*innen Tostedts scheint die wirtschaftliche Tragfähigkeit eines Kinos unrealistisch und wird daher nicht weiter angestrebt. Zudem ist die Maßnahme eng gefasst und lässt der Gemeinde kaum Handlungsspielraum, sodass dieser konkrete Aspekt nicht in die Fortschreibung aufgenommen wird.

[Maßnahme] Prüfung der Möglichkeiten für Disko

Für diese Maßnahme gilt die gleiche Einschätzung wie für die vorgenannte Maßnahme im Hinblick auf die Realisierbarkeit und den Handlungsspielraum, sodass sie ebenfalls nicht weiterverfolgt wird.

[Maßnahme] Unterstützung und Ausweitung kultureller Angebote

Die Unterstützung kultureller Angebote hat in Teilen stattgefunden. Aktivitäten zur Vergrößerung des Angebots durch die Gemeinde sind nicht bekannt. Da die Bevölkerung fehlende Treffpunkte kritisiert und weitere Angebote gewünscht werden, ist die Maßnahme weiterhin zu berücksichtigen.

Aktuelle Problemstellungen

Über die Untersuchung der Umsetzung und Erreichung der im EKT 2001 formulierten Ziele und Maßnahmen hinaus wurden einige Probleme erkannt, die ebenfalls einer Zielformulierung bedürfen, da sie durch die Ziele des EKT 2001 nicht abgedeckt werden. So wird etwa im EKT 2001 das fehlende Angebot speziell für Jugendliche



vermisst und hierfür ein Ziel zur Behebung des Problems aufgestellt. Heute ist jedoch nicht nur das Angebot für Jugendliche unzureichend, sondern es fehlt darüber hinaus an Angeboten im Bereich der Abendgastronomie und gemeinschaftlichen Treffpunkte. Hier gilt es ebenso Veränderungen herbeizuführen wie im Hinblick auf die Erreichbarkeit von Freizeitorten und medizinischen Einrichtungen, die zurzeit mit dem öffentlichen Busverkehr nur unzureichend gegeben ist. Diese liegen sowohl in Randlagen innerhalb der Gemeinde als auch außerhalb des Gemeindegebiets, wie etwa der Badepark nördlich des Gewerbegebiets Harburger Straße in der Gemeinde, das Kino in Buxtehude oder Krankenhäuser und weitere Fachärzt*innen in Buchholz i. d. N. oder in Rotenburg.

Andere Aspekte stellen zurzeit zwar kein dringendes Problem wie die fehlende Erreichbarkeit von sozialer Infrastruktur dar, sie können aber in den kommenden Jahren zu einem solchen werden und sind daher frühzeitig zu betrachten. Hierzu zählt die ärztliche Versorgung, die momentan noch als gut einzuschätzen ist, aber aufgrund der zunehmenden Alterung des ärztlichen Personals droht langfristig ein Mangel, insbesondere bei grundversorgenden Fachärzt*innen. Aus Sicht der Bevölkerung ist ein Mangel an bestimmten ärztlichen Fachrichtungen in ausreichender Erreichbarkeit mit zeitnaher Terminvergabe bereits heute vorhanden. Hier ergibt sich ein Konflikt mit den Vorgaben der KVN zur Ansiedelung von ärztlichen Praxen und Stellen, die kaum Raum für weitere Plätze lassen. Die Anzahl der Plätze zur Kinderbetreuung wird momentan leicht von der Nachfrage überschritten und bewegt sich an der Belastungsgrenze. Von der Bevölkerung ist vielfach angemerkt worden, dass das Angebot zu gering ist. Mit der Planung eines neuen Kindergartens im Süden Tostedts sind bereits Maßnahmen zur Erhöhung der Betreuungsplatzanzahl ergriffen worden. Unter Berücksichtigung der prognostiziert wachsenden Zahl an Kindern im Kindergartenalter ist die Belastung der Kindergärten weiterhin zu prüfen und im Visier zu haben. Auch die Auslastung der Pflegeeinrichtungen bewegt sich an der Kapazitätsgrenze. Bei steigenden Zahlen von Menschen höheren Alters entsteht hier Handlungsbedarf für weitere Betreuungsplätze, deren Bereitstellung jedoch durch die erschwerte Verfügbarkeit von Pflegepersonal gehemmt wird.

Technische Infrastruktur

umfasst „Verkehr“ aus dem EKT 2001

[Ziel] Reduzierung des MIV

Die Erreichung dieses Ziels kann nicht nachweislich bestätigt oder widerlegt werden, weil keine Daten zur Überprüfung vorhanden sind. Aufgrund des heute als hoch wahrgenommenen Verkehrsaufkommens ist die Reduzierung des MIV gegenüber dem ÖPNV sowie weiteren umweltfreundlichen Verkehrsträgern weiterhin wichtig.

[Ziel] Verbesserung des ÖPNV

Eine Verbesserung des ÖPNV ist teilweise festzustellen, da einige Maßnahmen umgesetzt wurden. Innerhalb der Gemeinde haben jedoch keine Verbesserung stattgefunden, da kein Ausbau des ÖPNV in dem geforderten Umfang erkennbar ist. Das Ziel ist daher weiterhin zu verfolgen.

[Ziel] Entlastung des Ortskerns / Reduzierung des Verkehrsaufkommens im Ortskern

Das Ziel basierte fast ausschließlich auf dem Bau der Umgehungsstraße, der nicht erfolgt ist, weshalb keine Zielerreichung zu verzeichnen ist. Grundsätzlich ist der Aspekt der Reduzierung des Verkehrsaufkommens – gerade im Ortskern – weiterhin relevant.

[Ziel / Maßnahme] Optimierung der Verkehrsführung

Teils sind Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses auf der B 75 durchgeführt, teils sind weitere Maßnahmen noch in Planung, sodass das Ziel teilweise erreicht ist. Grundsätzlich ist fraglich, ob die Verbesserung der Verkehrsführung zur Verringerung des Verkehrsaufkommens beiträgt oder ob sich hier ein Widerspruch zum Ziel der MIV-Reduzierung ergibt. Daher wird der Optimierung der Verkehrsführung aktuell keine hohe Priorität mehr zugesprochen und sie wird nicht weiter forciert.

[Ziel] Verträgliche Gestaltung des Nebeneinanders von Verkehr und anderen Nutzungen

Die Erreichung des Ziels ist fraglich, da die dahinterstehenden Absichten nicht näher spezifiziert werden. Umgesetzte Maßnahmen, die zur Zielerreichung beigetragen haben, sind nicht bekannt. Trotzdem handelt es sich um ein Ziel, das grundsätzlich in ähnlicher Form verfolgt werden sollte.

[Ziel / Maßnahme] Bessere Integration von Parkplätzen in die umgebenden Strukturen

Das Ziel wurde erfüllt, u. a. durch den Umbau der Bahnhofstraße mitsamt besserer Definition der Parkräume. Die Situation bezüglich Parkplätzen stellt sich heute nicht mehr als sehr kritisch dar. Daher findet dieser Aspekt keine weitere Betrachtung.

[Maßnahme] Neuanlage attraktiver Rad- und Fußwegeverbindungen / Ausbau des Netzes

Neue Fußwege wurden angelegt und an einigen Straßen bestehende Fußwege verbreitert. Neue Radwege wurden jedoch nicht angelegt, sondern lediglich Instandhaltungsmaßnahmen der Oberflächen von Straßen und gemeinsamen Geh- und Radwegen getroffen. Daher ist die Maßnahme nur teilweise umgesetzt. Aus diesem Grund und aufgrund des hohen Stellenwerts, den Rad- und Fußverkehr zur Reduzierung des MIV einnehmen ist der Ausbau der entsprechenden Wegenetze weiterhin zu verfolgen, um die Attraktivierung weiter zu steigern.



[Maßnahme] Ausbau ÖPNV im Gesamtort

Der Ausbaustand des ehemaligen ÖPNV-Netzes ist nicht nachvollziehbar, da keine Angaben zum Busnetz im Jahr 2001 vorhanden sind. Bei Betrachtung des heutigen Netzes zeigt sich, dass der Anschluss in Randbereichen nicht erfüllt, der ÖPNV somit nicht im Gesamtort verfügbar und die Maßnahme daher nicht umgesetzt ist. Hier sind weitere Anstrengungen vorzunehmen, um die Mobilität mit dem ÖPNV zu erhöhen.

[Maßnahme] Schaffung eines einheitlichen Nahverkehrstarifs und Abstimmung der Fahrpläne

Durch die Übernahme der Busverkehrslinien durch die KVG und durch die Einführung des HVV-Tarifs durch Anschluss an den HVV ist diese Maßnahme erfüllt. Hier besteht kein weiterer Handlungsbedarf, sodass die Maßnahme nicht weiter betrachtet wird.

[Maßnahme] Anschluss an den HVV

Der Anschluss an den HVV erfolgte im Jahr 2004, wodurch diese Maßnahme umgesetzte und im neuen Konzept nicht wieder aufgenommen werden muss.

[Maßnahme] Realisierung der Ortsumgehung

Die Ortsumgehung ist nicht realisiert. Eine Realisierung ist abhängig von der Finanzierung des Bundes, die sich auf den BVWP stützt, in dem die Ortsumgehung Tostedts nur als weiterer Bedarf mit Planungsrecht geführt wird. Die Realisierung kann daher frühestens im Rahmen des BVWP 2030 erwartet werden. Dennoch ist diese Maßnahme in ähnlicher Form in das neue Konzept zu übertragen, da sie großes Potenzial für Verbesserungen in der Gemeinde hat.

[Maßnahme] Flächensparende Anlage und Gestalterische Einbindung von Parkplätzen in die Umgebung

Mit der Anlage des P&R-Parkhauses am Bahnhof und dem Umbau der Bahnhofstraße im Anschlussbereich B 75 ist die Maßnahme erfüllt und ist als Grundlage in die Planungspraxis eingeflossen. Somit findet dieser Aspekt in der Fortschreibung keine weitere Berücksichtigung.

[Maßnahme] Einrichtung bzw. Erweiterung sicherer Fahrradabstellanlage

Mit der Schaffung neuer Fahrradabstellplätze am Bahnhof wurden Anreize zur Fahrradnutzung vor allem für Pendelnde geschaffen. Dennoch ist dies nicht ausreichend für die Attraktivierung des Radverkehrs, sodass dies weiterhin zu forcieren ist.

[Maßnahme] Rückbau überdimensionierter Straßenquerschnitte

Im Himmelweg, in der Bahnhofstraße und in der Heidenauer Straße sind die Straßenquerschnitte verringert worden und die Maßnahme damit umgesetzt. Weitere Fälle, in denen diese konkrete Maßnahme erforderlich ist, sind in der Bestandsaufnahme nicht aufgefallen, weshalb eine weitere Betrachtung nicht notwendig ist.

[Maßnahme] Verhinderung von Abkürzungen durch Wohngebiete

Die Umsetzung dieser Maßnahme scheint nicht vorgenommen zu sein, stellt aber auch kein aktuelles oder drängendes Problem dar. Daher wird es nicht weiter berücksichtigt.

[Maßnahme] Berücksichtigung von Erschließungsmöglichkeiten und verkehrlichen Auswirkungen als Planungskriterium für neue Wohngebiete

Vor allem in Hinblick auf den Busverkehr gilt die Maßnahme als erfüllt, da die Planung von Haltestellen in der heutigen Planungspraxis der Gemeinde mitgedacht wird, wie etwa bei der Planung der Gartenstadt Heidloh. Somit ist eine erneute Aufnahme dieser Maßnahme in die Fortschreibung nicht erforderlich.

Aktuelle Problemstellungen

Eine weitere Problemstellung im Rahmen der technischen Infrastruktur ist die Nichterfüllung von weichen Qualitätskriterien des ÖPNV wie dem Zustand der Haltestellen, besonders im Busverkehr. Nicht lesbare Haltestellenschilder oder nicht einheitliche Angaben sowie fehlende Unterstellmöglichkeiten schmälern die Attraktivität des ÖPNV. Bei von der Gemeinde angestrebten Maßnahmen und Veränderungen im Straßenraum auf Gemeindegebiet ergibt sich die Schwierigkeit, dass die betreffenden Straßenräume oftmals nicht im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde liegen, sondern von den zuständigen Baulastträgern verantwortet werden. Mit den Baulastträgern sind sämtliche Maßnahmen abzustimmen, was einen hohen Aufwand bedeutet und oft nicht im Sinne der Gemeinde endet, da sich der Baulastträger u. U. für andere, weniger aufwändige Maßnahmen entscheidet. Ein weiterer Handlungsansatz ergibt sich aus der Betrachtung des Fortschritts des Breitbandausbaus. Dieser ist bereits in Teilen erfolgt, nichtsdestotrotz besteht Bedarf und Potenzial zum Ausbau im restlichen Gemeindegebiet, vor allem im Hinblick auf die Ermöglichung von modernen Arbeitsmethoden.

Dienstleistung und Einzelhandel

umfasst „Entwicklung des Zentrums“ sowie Teile von „Wirtschaft“ aus dem EKT 2001

[Ziel] Erhalt und Weiterentwicklung der Zinnhütte als Gewerbestandort und Erhalt der wohnortnahmen Versorgung

Seit 2001 hat die weitere Ansiedlung von Einzelhandel in der Zinnhütte stattgefunden, die über die wohnortnahe Versorgung hinausgeht und daher weite Wege zur Folge hat. Aufgrund der Abwanderung von Einzelhandel aus dem Ortskern kommt es zu einer Unterversorgung der Wohnstandorte im Nordwesten Tostedts. Aufgrund des hohen Vorkommens von Einzelhandelsbetrieben in der Zinnhütte sind die Flächen für Gewerbe blockiert und das Ziel nicht erreicht. Die Zinnhütte als vorrangiger Gewerbestandort ist weiterhin anzustreben und das Ziel der wohnortnahmen Versorgung zu erneuern.



[Ziel] Konzentration des Einzelhandels auf Himmelsweg, Unter den Linden und Bahnhofstraße inkl. Beseitigung von Mängeln wie Verkehrssituation

Der Einzelhandel ist nicht nur zentral, sondern auch im Gewerbegebiet Zinnhütte angesiedelt. Zudem sind weiterhin Gewerbebetriebe im Ortszentrum vorhanden und die Verkehrssituation durch das hohe Verkehrsaufkommen auf der B 75 geprägt. Die Mängel sind somit nicht behoben und das Ziel im Hinblick auf die zentrale Konzentration des Einzelhandels weiterzuverfolgen.

[Ziel] Steigerung der Attraktivität des Ortszentrums als zentraler Einkaufsort unter Einbezug des historischen Ortskerns

Verschiedene Umgestaltungen haben die Attraktivität des Ortszentrums sowie der dortigen Einkaufsmöglichkeiten erhöht, aber weiterhin zeigen sich Einschränkungen der Aufenthaltsqualität und der Ankerwirkung. Deshalb ist das Ziel nur teilweise erreicht und weiterhin zu berücksichtigen.

[Maßnahme] Erhalt und Weiterentwicklung der Zinnhütte als Gewerbestandort

Im Gewerbegebiet Zinnhütte wurde vermehrt Einzelhandel, speziell zur Lebensmittelversorgung angesiedelt, sodass es weiterhin stark durch Einzelhandel geprägt ist. Das Gewerbe wurde weder erhalten noch weiterentwickelt, die Maßnahme wurde dementsprechend nicht umgesetzt. Aufgrund fehlender Gewerbeflächen und der übermäßigen Lebensmittelversorgung im Gewerbegebiet ist die Absicht, die Zinnhütte gewerblich zu nutzen, weiterhin wichtig und erstrebenswert.

[Maßnahme] Keine Ansiedelung zentrenrelevanter Sortimente außerhalb des Zentrums

Es wurden weiterhin außerhalb des Zentrums Betriebe mit zentrenrelevanten Sortimenten angesiedelt. Dies entspricht nicht der Maßnahme. Durch die Abwanderung von vormalig im Ortskern ansässigen Einzelhandelsbetrieben in die Zinnhütte kommt es zudem zu negativen Auswirkungen auf das Zentrum, da dort Ankerbetriebe wie Lebensmittelgeschäfte fehlen, die aufgrund ihrer hohen Frequenz von Passant*innen auch von Relevanz für umliegende Geschäfte und Betriebe sind. Aufgrund der Abwanderung ist weiterhin eine Unterversorgung im Nordwesten Tostedts festzustellen, für andere Teile der Bevölkerung ergeben sich weite Wege und eine schlechte Erreichbarkeit. Eine Fokussierung zentrenrelevanter Sortimente auf das Zentrum ist daher heute weiterhin anzustreben. Dies wird auch im Einzelhandelskonzept empfohlen.

[Maßnahme] Einführung eines Zentrumsmanagements als zentraler Ansprechpartner für Marketing, Organisator für Veranstaltungen und Aktionen sowie zur Ansiedlung fehlender Nutzungen

Ein Zentrums- oder Geschäftsflächenmanagement ist bislang nicht vorhanden. Der Töster Kreis übernimmt teils einige Aufgaben bzgl. der Organisation von

Veranstaltungen. Dennoch ist die Maßnahme nicht umgesetzt. Für die Ansiedelung von fehlenden Nutzungen ist bislang keine verantwortliche Stelle ausgemacht worden und eine zentrale Koordinationsstelle weiterhin relevant.

[Maßnahme] Verlagerung störender Nutzungen aus dem Zentrum in alternative Gewerbestandorte

Die störenden gewerblichen Nutzungen sind weiterhin im Zentrum vorhanden und blockieren Flächen für zentrenrelevante Nutzungen. Daher ist auf eine Verlagerung dieser Nutzungen weiterhin hinzuwirken.

[Maßnahme] Schaffung einer Fußwegeverbindung zwischen dem Himmelsweg und dem Platz Am Sande

Diese Maßnahme wurde umgesetzt, weshalb sie in der Fortschreibung keiner weiteren Berücksichtigung bedarf.

[Maßnahme] Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Aufwertung von Grünflächen, Schaffung von Sitzplätzen im Freien oder Installation von Kunstobjekten, insbesondere Am Sande

Die Aufenthaltsqualität wurde teilweise verbessert, indem der Platz Am Sande saniert und der „Platz Zum Verweilen“ neu geschaffen wurde. Trotzdem fehlen an vielerlei Stellen Sitzgelegenheiten und die in der Maßnahme vorgesehene Installation von Kunstobjekten wurde nicht vorgenommen. Daher ist die Verbesserung der Aufenthaltsqualität auch in Zukunft weiter zu beachten.

[Maßnahme] Umbau des Himmelswegs zur Attraktivitätssteigerung und zur Lösung der Verkehrsprobleme mittels Gestaltung der Eingangssituation sowie Verlagerung der Stellplätze

Der Umbau des Himmelswegs hat stattgefunden, sodass die Maßnahme umgesetzt ist. Für die Fortschreibung ist die Maßnahme somit nicht weiter relevant.

Aktuelle Problemstellungen

Die Analyse zum Themenschwerpunkt Dienstleistung und Einzelhandel hat gezeigt, dass abseits der bereits im EKT 2001 untersuchten Aspekte insbesondere die Zunahme von leerstehenden Geschäftsflächen ein Problem darstellt, das zukünftig anzugehen ist. Obwohl es sich aktuell nicht um dauerhaft leerstehende Einheiten handelt, besteht Handlungsbedarf, um weiteren Zunahmen – sowohl hinsichtlich der Quantität als auch der Dauer – und deren Folgen entgegenzuwirken.



Gewerbe

umfasst den überwiegenden Teil von „Wirtschaft“ aus dem EKT 2001

[Ziel] Reduzierung des Pendleraufkommens

Das Ziel der Reduzierung der Pendelnden ist nicht erreicht, da die Anzahl der Auspendelnden deutlich angestiegen ist, sowohl prozentual als auch absolut. Hieraus ergibt sich ein weiterhin stark negativer Pendelsaldo, dem nach wie vor entgegenzuwirken ist.

[Ziel] Erhöhung der Anzahl qualifizierter Arbeitsplätze

Ein Anstieg der Zahl der Arbeitsplätze ist zu verzeichnen. Da aufgrund fehlender Datengrundlagen keine Aussagen zur Qualifizierung der geschaffenen Arbeitsplätze möglich sind, ist das Ziel lediglich in Teilen erreicht. Aufgrund der hohen Anzahl Auspendelnder ist die Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze weiterhin zu verfolgen.

[Ziel] Profilierung der Gewerbestandorte gegenüber anderen Kommunen

Einige verfolgte Ansätze tragen zur Erreichung des Ziels bei. Dennoch stellen die bisherigen Ansätze keine Alleinstellungsmerkmale dar und sind wenig profilierend, weshalb die Bewerbung von Gewerbestandorten weiterhin zu berücksichtigen ist.

[Ziel] Effiziente Nutzung bestehender Gewerbeflächen vor der Neuausweisung von weiteren Gewerbeflächen

In der Gemeinde wird gemäß dem Ziel die Nutzung der bestehenden Gewerbeflächen der Neuausweisung vorgezogen. Trotzdem ist die Nutzung der Gewerbeflächen nicht effizient, sodass das Ziel nur in Teilen erreicht ist. Heute sind kaum freie Gewerbeflächen vorhanden, weshalb zur weiteren Gewerbeentwicklung voraussichtlich Neuausweisungen notwendig sind und sich die Weiterverfolgung des Ziels somit schwierig gestaltet. Dennoch oder gerade deshalb ist es wichtig eine möglichst flächensparende Gewerbeentwicklung weiterhin als Ziel zu formulieren.

[Ziel] Verhinderung der Bodenspekulation

Im Gewerbegebiet Harburger Straße sind einige Flächen verkauft, aber ungenutzt, sodass hier die Vermutung einer Bodenspekulation besteht. Daher ist das Ziel nicht erreicht. Die Nutzung ausgewiesener Flächen ist im Sinne des Umwelt- und Klimaschutzes weiterhin anzustreben.

[Maßnahme] Besetzung der Gewerbegebiete mit Betrieben mit hoher Arbeitsplatzanzahl

Aufgrund fehlender umfassender Informationen kann nicht beurteilt werden, inwiefern die Maßnahme umgesetzt ist. Grundsätzlich ist die Ansiedelung von Betrieben mit hoher Arbeitsplatzanzahl eine Bestrebung, die weiter fortzuführen ist. Die Formulierung der Maßnahme impliziert jedoch, dass die Arbeitsplatzanzahl das einzige Kriterium zur

Beurteilung von Ansiedelungen ist. Daher wird die Maßnahme in dieser Form nicht weiter aufgenommen. Wie bereits zum Ziel der Erhöhung der Arbeitsplätze erläutert, ist dennoch grundsätzlich die Ansiedelung neuer Arbeitsplätzen anzustreben.

[Maßnahme] Ansiedlung neuer Betriebe des produzierenden Gewerbes

Die Anzahl der SVB im produzierenden Gewerbe ist angestiegen. Ob hierfür konkrete Handlungen durch die Gemeinde ergriffen wurden, ist unklar. Da keine Erläuterung besteht, aus welchen Gründen vor allem produzierendes Gewerbe angesiedelt werden sollte, kann auch nicht beurteilt werden, inwiefern dieses Bestreben heute nach wie vor sinnvoll ist. Daher wird diese Maßnahme in dieser Form nicht weiter betrachtet.

[Maßnahme] Entwicklung von spezifischen Standortprofilen der Gewerbegebiete

Es ist unklar, ob die Standortprofile entwickelt wurden, online sind keine derartigen Ansätze verfügbar. Heute ist weniger relevant, ob die Gewerbegebiete bestimmten gewerblichen Profilen entsprechen, sondern vielmehr, dass die Gewerbeflächen auch für Gewerbe und nicht überwiegend durch den Lebensmitteleinzelhandel genutzt werden können. Eine entsprechende Maßnahme ist daher nicht weiter relevant.

[Maßnahme] Frühzeitiger Erwerb von zu entwickelnden Flächen

Diese Maßnahme ist umgesetzt, indem die Gemeinde eine Bodenbevorratung vornimmt. Um mit dem bestehenden Bedarf nach Gewerbeflächen und dem derzeit fehlenden Angebot an zugänglichen Flächen umzugehen, ist hier weiterhin vorausschauend zu planen.

[Maßnahme] Kooperation mit externem Entwicklungsträger bei Personalmangel

Die Entwicklung des Gewerbegebiets Harburger Straße hat die Firma VORWERK im Auftrag der Gemeinde übernommen, sodass hier kooperiert wurde. Zukünftig ist wichtig, dass die Gemeinde bei der Flächenentwicklung weiterhin einen Handlungsspielraum und Einflussmöglichkeiten behält. Außerdem ist die Kooperation mit externen Expert*innen nicht nur für die Baulandentwicklung wichtig, sondern zur grundlegenden wirtschaftlichen Entwicklung.

[Maßnahme] Einrichtung einer kommunalen Baulandentwicklungsgesellschaft zur Mobilisierung, zum Verkauf und zur Erschließung von Grundstücken

Diese Maßnahme wurde bislang nicht umgesetzt. Dies ist jedoch auch nachvollziehbar, weil mit der NLG bereits eine öffentlich-rechtliche Gesellschaft besteht, die sich u. a. der Entwicklung von Grundstücken im Auftrag von Kommunen annimmt. Deshalb wird die Umsetzung dieser Maßnahme nicht weiterverfolgt.



[Maßnahme] Unterbindung von Spekulationen durch Ratsbeschluss (Entwicklung nur auf gemeindeeigenen Flächen)

Ein Ratsbeschluss zur Entwicklung nur auf gemeindeeigenen Flächen wurde nicht gefasst und scheint auch aus heutiger Sicht wenig sinnvoll zu sein, da die Gemeinde nur wenig eigene Flächen besitzt, die zu entwickeln sind. Daher ist die Maßnahme aktuell nicht mehr sinnvoll.

[Maßnahme] Aktive Standortwerbung mittels Image-Broschüren, Faltblätter zum Standort Tostedt zur Wirtschaftsförderung, Ausbau des Internetauftritts der Gemeinde, Verstärkung der Pressearbeit zur Erhöhung der Medienpräsenz

Einige der genannten Aspekte zur Standortwerbung verfolgt die Gemeinde Tostedt heute, bei anderen ist der Einsatz nicht bekannt. Es ist jedoch festzustellen, dass die Maßnahmen wenig innovativ sind und kaum zur Profilierung beitragen. Daher ist prinzipiell das Standortmarketing weiterhin fortzuführen, die vorgeschlagenen Ansätze sind jedoch zu überdenken.

[Maßnahme] Schaffung einer festen Ansprechperson für Wirtschaftsentwicklung innerhalb der Verwaltung

Diese Maßnahme ist umgesetzt, da grundsätzlich eine feste Ansprechperson Wirtschaftsförderung der SG Tostedt benannt ist. Dennoch zeigt sich, dass insbesondere die Anstrengungen hinsichtlich des Standortmarketings, der Vermarktung von Grundstücken und des Austauschs mit bestehenden Unternehmen intensiviert werden können. Dies ist zukünftig anzustreben.

[Maßnahme] Bereitstellung baureifer Gewerbegrundstücke

Mit der Entwicklung des Gewerbegebiets Harburger Straße sind baureife Gewerbegrundstücke bereitgestellt worden und somit die Maßnahme umgesetzt. Heute sind jedoch kaum nutzbare Gewerbeflächen frei, weshalb die Bereitstellung von weiteren Gewerbeflächen in Anbetracht der vorhandenen Nachfrage auch zukünftig ein relevantes Thema darstellen könnte.

[Maßnahme] Bestandsaufnahme der ansässigen Unternehmen mit Anzahl der Arbeitsplätze, Branchen und Anforderungen an Standorte

Inwiefern eine Bestandsaufnahme der Unternehmen vorgenommen wurde ist unklar, da hierzu keine Informationen vorliegen. Die Maßnahme zielt vor allem darauf ab, den Bestand zu pflegen und Flächenbedarfe frühzeitig abzuschätzen. Dies ist für eine vorausschauende Planung weiterhin sinnvoll, wobei hierfür jedoch keine Bestandsaufnahme notwendig ist. Daher wird lediglich die grundsätzliche Beachtung der Bedarfe der Bestandsunternehmen aufgenommen.

[Maßnahme] Festschreibung von Gestaltungsvorschriften in Bebauungsplänen zur attraktiven Einbindung von Gewerbe in umgebende Strukturen

Die Festsetzung von Gestaltungsvorschriften ist kein wesentlicher Fokus zur Einbindung von Gewerbe, da in den vergangenen Jahren und auch heute die Aufgabe besteht, das Gewerbe von umliegenden Wohnnutzungen abzugrenzen und so eine verträgliche Nähe zu schaffen, wie z. B. in der Gartenstadt Heidloh. Daher wird die Maßnahme zukünftig nicht weiter betrachtet.

[Maßnahme] Sparsamer Umgang mit Grund und Boden bei der Erschließung neuer Gewerbeflächen

Der sparsame Umgang mit Grund und Boden ist nur teilweise erfolgt, da einige Grundstücke im Gewerbegebiet Harburger Straße unbebaut und ungenutzt sind, sodass die Erschließung nicht vollständig ausgenutzt wird. Eine flächensparsame Entwicklung ist jedoch prinzipiell wichtig.

[Maßnahme] Analyse des Vorgehens der Nachbargemeinden und Lernen aus Fehlern

Eine Analyse zum Stadtmarketing anderer Gemeinden wurde durchgeführt und die Maßnahme somit verfolgt. Die Einbeziehung der Erfahrungen und Expertisen Anderer ist generell weiter anzustreben.

[Maßnahme] Erhaltung und Weiterentwicklung der Zinnhütte als Gewerbestandort, Nutzung der brachliegenden Grundstücke

Die Zinnhütte ist weiterhin stark durch Einzelhandel geprägt, der sogar weiter ausgebaut wurde. Heute sind kaum noch brachliegende Grundstücke in der Zinnhütte vorhanden, sodass von einer Nachnutzung im Sinne der Maßnahme auszugehen ist. Dadurch ist die Maßnahme in Teilen umgesetzt. Der nicht umgesetzte Aspekt, die Entwicklung der Zinnhütte als Gewerbestandort, ist weiterhin relevant.

[Maßnahme] Ansiedlung von Gewerbe auf aktueller Fläche der Skaterbahn in der Zinnhütte

Da die Skaterbahn weiterhin in der Zinnhütte ansässig ist, hat dort keine Ansiedelung von Gewerbe stattgefunden. Die Maßnahme ist somit nicht umgesetzt. Aufgrund des heutigen Bedarfs zusätzlicher Gewerbeflächen ist die Verfolgung der Maßnahme weiterhin aktuell, zumal für einen sozialen Treffpunkt wie die Skaterbahn ein anderer Ort als ein Gewerbegebiet angemessener ist.

[Maßnahme] Analyse der Nachfrage nach Arbeitsplätzen in Tostedt und umgebenden Gemeinden

Es ist aufgrund fehlender verlässlicher Informationen unklar, inwiefern eine Analyse der Nachfrage nach Arbeitsplätzen vorgenommen wurde. Die Anzahl der Auspendelnden gibt bereits ein deutliches Signal dazu, dass neue Arbeitsplätze in der Gemeinde geschaffen werden müssen. Daher ist die Maßnahme nicht mehr erforderlich.



[Maßnahme] Wenig großflächiger Einzelhandel, da diese nur wenig Arbeitsplätze schaffen

In der Zinnhütte wurde fast ausschließlich großflächiger Einzelhandel geschaffen, sodass die Maßnahme nicht umgesetzt ist. Diese ist jedoch auch wenig sinnvoll, da die Entscheidung über die Ansiedelung von Einzelhandel nicht aufgrund der Anzahl der Arbeitsplätze, sondern aufgrund der Notwendigkeit von Versorgungseinrichtungen zur Deckung des Bedarfs getroffen werden sollte. Ihr Hintergrundgedanke ist zwar sinnvoll, die Formulierung der Maßnahme ist jedoch irreführend. Daher findet die Maßnahme in dieser Form zukünftig keine Beachtung.

[Maßnahme] Suche nach Kooperationspartnern für die Einbringung von Know-How in die Weiterentwicklung der Wirtschaftsstruktur

Die Entwicklung des Gewerbegebiets Harburger Straße wurde an die Firma VORWERK übergegen. Zudem werden Unternehmen an die WLH verwiesen. Eine Zusammenarbeit zwischen der Gemeinde und der WLH oder weiteren Sachkundigen ist darüber hinaus nicht bekannt, sodass die Maßnahme in Teilen umgesetzt ist. Da sie für eine erfolgreiche Entwicklung der Wirtschaftsstruktur von hoher Relevanz ist, muss sie auch weiterhin Berücksichtigung finden.

Aktuelle Problemstellungen

In der Erläuterung des Umsetzungsstandes einzelner Maßnahmen ist bereits angeklungen, dass heute die nur noch geringe Anzahl der frei zugänglichen Gewerbeflächen ein Problem darstellt, da gleichzeitig ein Bedarf nach zusätzlichen Flächen für die Neuansiedelung von Unternehmen und für Bestandserweiterungen besteht. Trotz der erhöhten Nachfrage und Ausweitungspotenziale sind die Einnahmen der Gemeinde aus Gewerbesteuern weiterhin vergleichsweise gering, sowohl gemessen an den Einnahmen pro Einwohner*in als auch pro SVB. Hier besteht ebenso Handlungsbedarf wie in Bezug auf den Austausch zwischen der Gemeinde und den bereits ansässigen Gewerbetreibenden. Eine Zusammenarbeit findet nur selten statt, sodass die Bedürfnisse, Veränderungen und Planungen beider Seiten dem jeweiligen Gegenüber kaum bekannt sind. Dies ist jedoch von Relevanz, um frühzeitig auf sich verändernde Bedingungen eingehen zu können und gemeinsame Abstimmungen zu treffen, bei denen die Betroffenen mitgenommen und eingebunden werden.

Umwelt- und Klimaschutz

umfasst themenrelevante Aspekte aus verschiedenen Bereichen des EKT 2001

Einige der unter diesem Thema in Abschnitt 5.2.5 ausgeführten Ziele und Maßnahmen sind bereits innerhalb anderer Themenschwerpunkte in diesem Abschnitt zusammengefasst und hinsichtlich ihrer weiteren Relevanz für die Fortschreibung eingeschätzt worden. Eine erneute Ausführung an dieser Stelle würde nicht zu neuen Erkenntnissen führen, sodass auf eine erneute Auflistung verzichtet wird.

[Ziel] Ökologische Entwicklung neuer Wohngebiete

Einige Maßnahmen zur ökologischen Entwicklung von neuen Wohngebieten sind bereits umgesetzt. Dies geschieht jedoch häufig nicht durch die Gemeinde selbst, sondern durch Stellen übergeordneter Ebenen. Zudem ist stellenweise eine geringe Besiedelung vorgenommen worden. Da der Themenschwerpunkt dieser Arbeit nicht auf der Siedlungsentwicklung liegt, wird das Ziel nicht unmittelbar weiterverfolgt, sondern lediglich die generelle nachhaltige Ortsentwicklung aufgenommen.

[Ziel] Erhalt sensibler Landschaftsareale und Schutz vor Bebauung

Obwohl die zugehörige Maßnahme der Aufstellung einer Außenbereichsatzung nicht umgesetzt wurde, ist das Ziel dennoch erreicht, da sensible Landschaftsareale weiterhin unbesiedelt und erhalten sind. Dies zu verfolgen ist auch Planungspraxis in der Gemeinde, sodass ein solches Ziel nicht erneut in die Fortschreibung aufgenommen werden muss.

[Maßnahme] Förderung alternativer Energiequellen

Die Förderung regenerativer Energien wird durch verschiedene Fördermittel vorgenommen, die jedoch nicht durch die Gemeinde bereitgestellt werden. Da die Gemeinde hierzu auch einen Beitrag leisten kann, ist die Maßnahme weiterhin relevant.

[Maßnahme] Bau von Niedrigenergiehäusern

Zur Realisierung von Niedrigenergiehäusern liegen keine Informationen vor, weshalb keine Aussage zur Umsetzung des Ziels getroffen werden kann. Da diese Arbeit den Themenschwerpunkt der Siedlungsentwicklung nicht betrachtet, wird diese Maßnahme nicht in die Fortschreibung aufgenommen.

[Maßnahme] Sparsamer Umgang mit Grund und Boden

Diese Maßnahme ist in Teilen erreicht, da eine Nachverdichtung vermehrt vorgenommen wird. An anderer Stelle hat jedoch eine Neuausweisung von Wohnbauflächen für Einfamilienhäuser stattgefunden, die aufgrund ihrer geringen Siedlungsdichte wenig flächensparend sind. Die Maßnahme wird aufgrund des Fokus dieser Arbeit, der die Siedlungsentwicklung nicht einschließt, außen vorgelassen. Die grundsätzliche klima- und umweltfreundliche Entwicklung soll jedoch Beachtung finden.

[Maßnahme] Informationsbereitstellung über Fördermöglichkeiten von umweltverträglichen Bauweisen

Die Gemeinde nimmt die Bereitstellung von Informationen vor, die allerdings veraltet sind. Es wird für aktuelle Informationen an die zuständigen Stellen verwiesen. Außerdem besteht ein Beratungsangebot für energetische Gebäudesanierungen federführend durch den LK Harburg, sodass die Maßnahme umgesetzt ist. Grundsätzlich ist die Informationsbereitstellung für Möglichkeiten zum Umwelt- und Klimaschutz über umweltverträgliche Bauweisen weiterhin von Relevanz.



[Maßnahme] Aufstellung einer Außenbereichssatzung

Wie zum zugehörigen Ziel erwähnt sind keine Außenbereichssatzungen zum Schutz vor Zersiedelung aufgestellt, da dies nicht das geeignete Instrument ist. Daher wird dies auch zukünftig nicht angestrebt.

Aktuelle Problemstellungen

Über die Belange der Ziele und Maßnahmen hinaus hat sich gezeigt, dass die Infrastruktur für E-Mobilität kaum vorhanden ist und hierzu auch keine Förderungen bestehen. Zudem werden die vorhandenen Potenziale zur Nutzung erneuerbarer Energien mittels Solar- oder Photovoltaikanlagen nicht ausgeschöpft, obwohl sich das hohe Vorkommen von Einfamilienhäusern hierfür sehr gute Voraussetzungen bietet. Dies kann möglicherweise mit dem geringen oder sogar fehlenden Bewusstsein hinsichtlich der Relevanz von Umwelt- und Klimaschutz bei Teilen der Bevölkerung sowie dem teils fehlenden politischen Willen für tiefgreifende Veränderungen und damit zumeist kosten- und zeitaufwändigen Maßnahmen zusammenhängen.

Barrierefreiheit

umfasst nur aktuelle Problemstellungen

Für den Themenschwerpunkt der Barrierefreiheit werden im EKT 2001 keine Maßnahmen formuliert, sodass die relevanten Aspekte für die Fortschreibung aus der Bestandsaufnahme, der Beteiligung der Bevölkerung sowie Gesprächen mit Expert*innen entnommen werden. Von großer Relevanz sind bestehende Barrieren für mobilitätseingeschränkte, sehbehinderte und hörgeschädigte Menschen, die sowohl in öffentlichen Frei- und Straßenräumen als auch in öffentlich zugänglichen Gebäuden wie medizinischen oder gastronomischen Einrichtungen sowie öffentlichen Gebäuden vorhanden sind. Teilweise ist dies auf die generelle Gestaltung und bauliche Anlage zurückzuführen, die Barrieren aufweist. An anderen Stellen wiederum entstehen Barrieren durch mangelnde Pflege. Zur Behebung dieser Barrieren ist der Handlungsspielraum der Gemeinde bei privaten Grundstücken, Gebäuden und Betrieben gering. Dennoch ist es von Relevanz, dass die Gemeinde Einfluss auf den Stellenwert des Themas innerhalb der Gemeinde ausübt und sich dem Problem annimmt, dass in verschiedenen Bereichen der Gemeinde, von Politik über Verwaltung bis zu den Betrieben, bislang ein unzureichendes Bewusstsein über den Umfang von Barrierefreiheit und deren Relevanz besteht.

Aus diesen Schlussfolgerungen auf Basis der Analyse und Evaluation leiten sich die wesentlichen Aspekte ab, die für die Fortschreibung des EKT 2001 relevant sind und im anschließenden Abschnitt in der Aufstellung und Erläuterung der zukünftigen Ziele und Handlungsempfehlungen aufgegriffen werden.

6.2 Fortschreibung Entwicklungskonzept Tostedt

Vor dem Hintergrund, dass Entwicklungskonzepte ein Instrument der integrierten Stadtentwicklungsplanung sind und somit einem übergreifenden Ansatz folgen, wird die in der Analyse verwendete Unterteilung in die betrachteten Themenschwerpunkte in der Aufstellung des Konzepts aufgebrochen. So können und sollen Ziele und daraus resultierende Handlungsempfehlungen formuliert werden, die nicht ausschließlich auf Fortschritte in einem bestimmten Themenfeld gerichtet sind, sondern übergreifend möglichst in verschiedenen Bereichen zugleich positive Veränderungen herbeiführen. Bei Handlungsempfehlungen handelt es sich um Empfehlungen, die auf die Problemstellungen reagieren und grundsätzlich bei der Erreichung der aufgestellten Ziele helfen können. Die konkrete Anwendung und Ausgestaltung vor Ort in Tostedt sind jedoch von der Gemeinde auszuarbeiten. Im Gegensatz zur Begrifflichkeit der Maßnahmen, die im EKT 2001 verwendet wird, weisen die von uns aufgestellten Handlungsempfehlungen einen weniger verbindlichen Charakter auf und lassen Raum für die eigenständige, ortsspezifische Entwicklung und Ausgestaltung. Hiermit wird dem entwicklungsorientierten Charakter einer integrierten Stadtentwicklungsplanung Rechnung getragen, die nach Flexibilität in der Anwendung sowie einem übergeordneten Orientierungsrahmen strebt, der nach örtlichen Bedarfen ausgestaltet werden kann (siehe Abschnitt 3.1).

Die Reihenfolge der in diesem Abschnitt aufgeführten Ziele basiert nicht auf einer Priorisierung der Ziele untereinander, da sie sich z. T. auf Themen beziehen, die eine gleichwertige Relevanz für die Entwicklung der Gemeinde besitzen, und das Setzen von Prioritäten daher schwierig ist. Erstgenannte Ziele sind also nicht wichtiger als Ziele, die erst im weiteren Verlauf des Textes vorgestellt werden. Vielmehr wird versucht, die Ziele danach zu strukturieren wie übergeordnet bzw. konkret sie sind und inwiefern sie sich thematisch in anderen Zielen und deren Handlungsempfehlungen wiederfinden. Mit übergeordnet ist dabei gemeint, dass das Ziel entweder relativ abstrakt ist oder Handlungen bzw. Entscheidungen auf thematisch übergeordneter Ebene erfordert, um daraus in Zukunft weitere, konkretere Ziele abzuleiten. So wird die Zieldarstellung mit dem des Ziels des verkehrspolitischen Leitbildes begonnen, das durch Politik und Verwaltung aufzustellen ist und woraus zukünftig konkretere Ziele zur Planung und Gestaltung des Verkehrs in der Gemeinde entwickelt werden können bzw. sollten.

Entsprechend dieser Orientierung für die Reihenfolge werden die Ziele im Folgenden jeweils nacheinander benannt und direkt in Hinblick auf ihre Herleitung, ihren Zweck und ergänzende Handlungsempfehlungen zu ihrer Erreichung ausführlich erklärt und begründet. Im Anschluss an diese textlichen Erläuterungen wird eine stichpunktartige Auflistung zur besseren Übersicht über die Ziel- und Empfehlungsformulierungen angefügt.



Festlegung eines verkehrspolitischen Leitbildes

Um den verschiedenen verkehrlichen Herausforderungen langfristig begegnen zu können, ist es erforderlich, dass sich die Gemeinde mit der Festlegung eines Leitbildes grundlegend verkehrspolitisch positioniert, da ein solches Leitbild aus der Analyse nicht ersichtlich wird. Dazu gehört es, einem formulierten Leitgedanken entsprechend Prioritäten zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern festzulegen und diese als Grundlagen der Planung zu verankern. Zwar deuten die im EKT 2001 aufgestellten und damit als Planungsleitfaden verabschiedeten Ziele zur Reduzierung des MIV und Verbesserung des ÖPNV schon auf eine gewisse Ausrichtung hin, doch zeigen die Ergebnisse der Analyse, dass viele der umgesetzten Maßnahmen lediglich der Lösung von Einzelproblemen dienen und keiner ganzheitlichen Strategie in Form von aufeinander abgestimmten Handlungsschritten folgen, welche zu Synergieeffekten führen und davon profitieren können. Nur in der konsequenten Verfolgung einer solchen Strategie können tiefgreifende Veränderungen, die auch in der Einstellung der Menschen stattfinden müssen, herbeigeführt werden, um Ziele wie die Reduzierung des MIV zu erreichen. Zur Festlegung der strategischen Handlungen und Zielvorstellungen ist es ratsam ein übergeordnetes, auf dem formulierten Leitbild basierendes Gesamtverkehrskonzept zu erarbeiten, in dem die Prioritäten der einzelnen Verkehrsträger klar benannt sind und die verschiedenen Mobilitätsangebote entsprechend dieser Prioritäten ausgewählt sowie untereinander und aufeinander abgestimmt werden. Einige Gründe, warum dies wichtig ist, werden auch aus der Beschreibung und Begründung des nächsten Ziels zur Stärkung des Umweltverbundes gegenüber dem MIV ersichtlich.

Gerade weil die Wahl des Verkehrsmittels wie angedeutet mit der persönlichen Einstellung und Entscheidung der Menschen zusammenhängt, muss ein entsprechendes Leitbild öffentlich kommuniziert und von der Gemeinde, also sowohl der Verwaltung als auch der Politik, im Sinne einer Vorbildfunktion gelebt werden. So kann eine Beschäftigung mit dem Gedanken des eigenen Mobilitätsverhaltens angeregt und die Bereitschaft für Veränderung gefördert werden.

Stärkung des Umweltverbunds gegenüber dem MIV in der Gemeinde

Das Ziel zur Stärkung des Umweltverbundes ist ein Beispiel dafür, was im Rahmen des erläuterten Gesamtverkehrskonzepts enthalten sein soll, wobei die darin formulierten Ziele noch konkreter auf die einzelnen Bestandteile des Verbunds gerichtet sein und so spezifische Ziele für ÖV, Rad und Fuß unter Berücksichtigung der ihnen jeweils zugeordneten Prioritäten bestehen sollten. Das hier formulierte Ziel ist bewusst sehr grob gewählt, um diesem nach Erstellung des Verkehrskonzepts entsprechende Einzelziele unterordnen zu können. Im Kontext der Analyse und der Fortschreibung des EKT 2001 ergibt es sich aus den dort bereits aufgenommenen Zielen zur Reduzierung des MIV und Verbesserung des

ÖPNV. Die Analyse kommt zu dem Ergebnis, dass zwar eine Verbesserung des ÖPNV stattgefunden hat, er in vielerlei Hinsicht aber noch Potenzial für weitere Verbesserungen zeigt und aktuell in einigen Belangen kaum als interessante Alternative zum Pkw gesehen wird. Beim Radverkehr wird vor allem durch die Öffentlichkeitsbeteiligung deutlich, dass es einige Schwachstellen gibt, die das Radfahren für die Bevölkerung unattraktiv macht. Die Neuanlage von Radverkehrsanlagen ist nicht erfolgt und die Schaffung weiterer Abstellanlagen allein reicht nicht aus, um Menschen davon zu überzeugen, vom Auto auf das Rad umzusteigen. Einzig beim Fußverkehr sind die Bewertungen durch die Öffentlichkeit recht gut und es wurden Maßnahmen zu Verbesserungen, teilweise auf Kosten der Flächen für den Pkw-Verkehr, umgesetzt. Dennoch stellt sich die Situation heute so dar, dass die Veränderung des Verkehrsaufkommens nicht überprüft werden kann, es aber auch nicht so relevant ist, wie stark sie sich verändert hat. Die Gegebenheiten sind noch immer die gleichen, wie sie im EKT 2001 beschrieben werden. Es besteht weiterhin ein hohes Verkehrsaufkommen, das es weiterhin zu reduzieren gilt. Über diese aus der aktuellen Situation abgeleiteten Gründe für die Aufstellung dieses Ziels hinaus schreibt das RROP vor, die Verkehrsmittel des Umweltverbunds so zu entwickeln, dass sie für jeden Weg eine Alternative zum Pkw darstellen (siehe Abschnitt 4.2.2). Die folgenden Handlungsempfehlungen bilden nur grundlegende Vorschläge zur Akzeptanzsteigerung für den Umweltverbund und sind nach Aufstellung des verkehrspolitischen Leitbildes entsprechend der festgelegten Prioritäten anzupassen und zu ergänzen, um dieser Vorgabe gerecht zu werden.

Um eine Reduzierung des MIV-Aufkommens zu erreichen, muss ein Umdenken in den Köpfen der Bevölkerung stattfinden und sie muss zu der Erkenntnis gelangen, dass es andere bequeme und attraktive Möglichkeiten gibt, sich innerhalb der Gemeinde fortzubewegen, als das eigene Auto. Dies kann jedoch nicht geschehen, wenn diese Alternativen nicht tatsächlich attraktiv sind. Im Bereich des ÖV kann eine solche Attraktivierung schon in kleinen Maßnahmen erfolgen, wie der Schaffung von Unterstellmöglichkeiten und Sitzgelegenheiten an allen Bushaltestellen, sodass das Warten auf den Bus auch bei längeren Wartezeiten oder schlechtem Wetter nicht unangenehm wird. Auch die Aktualität von Fahrplanaushängen und die Lesbarkeit von Haltestellenschildern sind ein wichtiger Punkt hinsichtlich des Komforts – in diesem Fall in Bezug auf Orientierung – des Busangebots. Das IEKK schlägt digitale Abfahrtsanzeigen mit Hinweisen zu Verspätungen vor (siehe Abschnitt 4.2.2), die für die aktuelle Situation in Tostedt sicherlich unverhältnismäßig sind. Doch eine Erneuerung der Haltestellenschilder und die Überprüfung der Aktualität von Fahrplanaushängen sollten als Mindestmaßnahmen umgesetzt werden. Diese fehlende Ausstattung von Haltestellen ist als Handlungsfeld in Tostedt aufgefallen. Weiterhin haben sich bei der Überprüfung des Busangebots Lücken sowohl in Bezug auf die räumliche Versorgung als auch auf die Fahrplan- und Taktzeiten vor allem im Freizeitverkehr, in der Anbindung an die Nachbargemeinden und an die Gewerbegebiete gezeigt, da der Fokus des



Angebots im Berufspendlerverkehr liegt. Damit der Busverkehr in allen Lebensbereichen und für alle Einwohner*innen gleichermaßen zur Verfügung steht und das Auto möglichst gleichwertig ersetzen kann, ist eine Ergänzung des Linien- und Haltestellennetzes nötig, sodass die aktuell unversorgten Gemeindebereiche einen Zugang zum Busnetz in angemessener Entfernung erhalten. Weiterhin bedarf es besserer Anbindungen an umliegende Gemeinden, vor allem an solche mit höherer Stellung im Zentrenkonzept, die gewisse Dienstleistungen bieten, welche in Tostedt nicht vorhanden sind. Hierbei kann es sich z. B. um Krankenhäuser und fachärztliche Versorgung oder Freizeitangebote wie ein Kino handeln, dessen Realisierung trotz Empfehlung im EKT 2001 vermutlich aus wirtschaftlichen Gründen nicht erfolgt ist. Dennoch besteht von Seiten der Bevölkerung eine Nachfrage nach solchen Angeboten, welche durch eine bessere Vernetzung mit den bestehenden Standorten zumindest vom Grundsatz her bedient werden kann. Auch das RROP geht explizit darauf ein, dass Sport- und Freizeitflächen im Busnetz zu berücksichtigen sind (siehe Abschnitt 4.2.2). Eine Ergänzung des ÖV-Netzes muss aber nicht zwingend allein durch neue Buslinien entstehen, sondern kann auch mittels anderer Mobilitätsformen geschehen. Dazu empfiehlt es sich, alternative moderne Mobilitätsangebote im Bereich des öffentlichen Verkehrs und des Ride-Sharing auf ihre Tauglichkeit für den Einsatz in der Gemeinde zu prüfen und ggf. Tests dazu durchzuführen. So könnte Tostedt sich als Testregion für autonome Shuttle-Busse anbieten, wie es beispielsweise Bad Birnbach oder Lauenburg/Elbe sind, und selbst von den Erkenntnissen profitieren, inwieweit solche Angebote von der Bevölkerung angenommen werden. Vor allem zur Überbrückung von weiteren Strecken zwischen wichtigen Punkten in der Gemeinde wie dem Bahnhof und dem Geschäftszentrum bieten sich solche Systeme an. Andere Möglichkeiten sind Ride-Sharing-Angebote wie der On-Demand-Dienst ioki, der bei Bedarf für Fahrten mit Elektrofahrzeugen von festgelegten Abholpunkten zu Haltestellen des ÖPNV gebucht werden kann. Im Unterschied zum Anrufsammeltaxi gibt es hierbei keine festen Fahrpläne und Haltestellen. Dieses Angebot wird ab Dezember 2020 von den Städten Winsen/Luhe und Ahrensburg getestet. Insgesamt empfiehlt sich, neue Formen des öffentlichen Verkehrs in die Überlegungen zum Angebot in der Gemeinde mit einzubeziehen, da traditioneller Busverkehr in weniger dicht besiedelten Gebieten oft an die Grenzen seiner Wirtschaftlichkeit stößt.

Die Bedingungen für das Fahrrad als weiterer Bestandteil des Umweltverbundes sind in der Gemeinde durchschnittlich, was nicht ausreicht, um als Fortbewegungsart gegenüber dem Pkw zu überzeugen. Auch die umgesetzten Maßnahmen, die teilweise den Vorgaben des EKT 2001 entsprechen, können nur als durchschnittlich bezeichnet werden, da sie z. B. für rechtskonformere Nutzung sorgen, in der Praxis jedoch nicht dazu beitragen, dass sich das Fahrverhalten der Bevölkerung signifikant verändert. Der wesentliche Problemschwerpunkt des Radverkehrs liegt im Sicherheitsgefühl der Radfahrer*innen. Eine Aussage aus der Öffentlichkeitsbeteiligung fasst die Situation zum Radverkehr in Tostedt treffend zusammen:

„Tostedt ist für Radfahrer sehr schwer zu navigieren. Es wäre im Sinne des Umweltschutzes und der Verkehrs- und Rechtssicherheit wichtig, bei allen neuen Baumaßnahmen Radfahrer als Verkehrsteilnehmer vernünftig zu berücksichtigen. Ich halte es aktuell für unmöglich, den Ort mit dem Rad verkehrsrechtlich korrekt zu nutzen – man kann nur überlegen, gegen welche Regeln man verstößen möchte, um sicher ans Ziel zu kommen.“

Vielfach gibt es keine eigenen Verkehrsflächen für den Radverkehr, was zum einen zu Konflikten und Unfallrisiken mit anderen Verkehrsteilnehmenden führt und zum anderen die Orientierung erschwert, wo mit dem Fahrrad gefahren werden kann bzw. soll. Beides wirkt sich negativ auf das Sicherheitsgefühl und somit auch negativ auf die Wahl des Fahrrads als Verkehrsmittel aus. Hinzu kommt, dass in der Gemeinde an einigen Hauptachsen des Radverkehrs trotz hoher Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Rad und Pkw mit dem Rad auf der Straße gefahren werden muss. Die Regelung des Radverkehrskonzepts, Radfahren auf die Straße zu bringen, ist nicht per se falsch, sondern erst dann, wenn sie als allgemeingültig zugrunde gelegt wird. Dort, wo sich die Geschwindigkeiten verschiedener Verkehrsteilnehmer stark unterscheiden, müssen für jede Fortbewegungsart eigene Räume oder Flächen definiert werden. Daher sollten mindestens an solchen Straßen, wo für den MIV keine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h besteht, Radfahrstreifen oder zumindest Schutzstreifen angelegt werden, sodass eine möglichst klare Abgrenzung zwischen den Flächen für den Radverkehr und den MIV erkennbar ist. Auch an Straßen, an denen heute bereits Radwege bestehen, sollte über eine Verlegung der Radverkehrsfläche mittels Radfahrstreifen auf die Straße nachgedacht werden, da dieser die objektiv sicherste Alternative der möglichen baulichen Radverkehrsanlagen ist. Bei Planungen dieser Art kann es schnell zu Raumkonflikten kommen, da der vorhandene Straßenraum begrenzt ist und mehr Raum für den einen Verkehrsträger häufig nur durch Reduzierung für einen anderen möglich ist. Um den Radverkehr in der Gemeinde attraktiver und vor allem sicherer zu machen, ist es entscheidend, ihm in der Verkehrsplanung über das verkehrspolitische Leitbild und das Gesamtverkehrskonzept eine entsprechende Priorität zu geben, damit er einen Beitrag zur Reduzierung des MIV leisten kann. Ähnlich wie die bessere Ausgestaltung der Bushaltestellen kann über solche aufwändigen Maßnahmen wie den Bau neuer Radverkehrsanlagen hinaus auch ein verhältnismäßig kleiner Aspekt wie die Aufstellung weiterer Fahrradabstellanlagen für einen zusätzlichen Attraktivitätszuwachs sorgen, solange sie sich nicht nur auf wenige Orte konzentriert, sondern flächendeckend an strategischen Punkten in der Gemeinde und in an die zu erwartende Nachfrage angepasstem Umfang umgesetzt wird.

Die angesprochenen Raumkonflikte in der Planung der Verkehrsflächen werden nochmal deutlich, wenn man neben dem MIV und dem Radverkehr auch den Fußverkehr mit betrachtet. In diesem Bereich hat Tostedt nicht ganz so viel Handlungsbedarf, da es z. T. attraktive Wege auch abseits von Straßen gibt. Doch einige der an Straßen verlaufenden Fußwege



sind entweder sehr schmal, in einem verbesserungswürdigen Zustand oder weisen beide dieser Eigenschaften auf. Wenn es also darum geht, angenehme Bedingungen für die Bevölkerung zu schaffen, sich zu Fuß fortzubewegen, sollte über Verbreiterungen der Wege nachgedacht werden. Damit ist erneut die Schwierigkeit der Flächenverfügbarkeit ein Thema und ein weiteres Argument, im Rahmen eines Verkehrskonzepts entsprechende Stellenwerte in der Planung für die Mobilitätsformen untereinander festzulegen. Abgesehen von der Breite der Wege ist für den Komfort, vor allem aber für die grundlegende Nutzbarkeit von Wegen z. B. durch mobilitätseingeschränkte Menschen die Befestigung durch Pflasterung wichtig. Daher sollten Fußwegeverbindungen in der Gemeinde, die aktuell unbefestigte Straßenrandbereiche sind, gepflastert werden. Dies ist besonders für Wege relevant, die beispielsweise Ziele der sozialen Infrastruktur wie Freizeit- oder medizinische Versorgungseinrichtungen erschließen. Wie auch beim MIV und Radverkehr sind unabhängig von der baulichen Anpassung von Wegen kleinere Maßnahmen möglich, wodurch das zu Fuß gehen an Attraktivität gewinnen kann. Ganz ähnlich dem Gedanken beim ÖPNV geht es dabei um Sitzgelegenheiten, die in Bezug auf den Fußverkehr in angemessenen Abständen an Hauptwegestrecken zu Versorgungseinrichtungen, aber auch in Wohnbereichen aufgestellt werden sollten. Der Hintergrund dessen ist, dass Menschen höheren Alters gern oder auch gezwungenermaßen Wege zum Einkauf oder zum Frisiersalon zu Fuß zurücklegen, diese jedoch zu lang sind, um sie in einer Strecke zu bewältigen. Auch aus der Öffentlichkeitsbeteiligung ging hervor, dass hierfür Orte und Möglichkeiten zum Verweilen und Verschnaufen fehlen.

Die Empfehlungen für den Umweltverbund stellen wie eingangs erwähnt nur sinnvolle Beispiele zur Verbesserung der verkehrlichen Situation in Tostedt durch Förderung der Alternativen zum Pkw und damit zur Reduzierung des MIV dar, die nach Einigung auf ein Leitbild noch um weitere Ziele und Maßnahmen für die entsprechend priorisierten Verkehrsträger ergänzt werden sollten. Über Ansätze für den Umweltverbund hinaus können auch direkte Maßnahmen zum MIV zu dessen Reduzierung in der Gemeinde beitragen. Die schon seit langem angestrebte Umgehungsstraße um die Ortszentren von Wistedt und Tostedt kann einen wesentlichen Beitrag leisten, das Verkehrsaufkommen im zentralen Bereich der Gemeinde zu reduzieren. Dies würde zur Verbesserung der Atmosphäre im Geschäftszentrum beitragen und der Gemeinde einen größeren Handlungsspielraum zu dessen Gestaltung einräumen, die sich auch auf den Einzelhandel auswirkt. So kann neben dann möglichen Geschwindigkeitsbegrenzungen ein denkbarer Ansatz sein, auf der B 75 vermehrt Verkehrskreisel als Ersatz für lichtsignalgesteuerte Knotenpunkte zu realisieren, die zur Verkehrsberuhigung beitragen, da für die Durchquerung der Kreisel in regelmäßigen Abständen die Geschwindigkeit reduziert werden muss. Dies ist jedoch nur vorstellbar, wenn der Durchgangsverkehr und vor allem der damit verbundene Schwerlastverkehr auf die Umgehungsstraße verlagert werden kann. Aufgrund der Abhängigkeit von Fördermitteln des Bundes und des aktuellen Status des Vorhabens

im BVWP ist eine mittelfristige Umsetzung nicht realistisch. Daher sollten die bestehenden Planungen für das Projekt weiterverfolgt und seine Notwendigkeit durch weitere Datenerhebungen konkretisiert werden, um eine gute Argumentationsgrundlage für die Neubewertung seines Status im Rahmen der Aufstellung des neuen BVWP zu haben.

Steigerung der Attraktivität des Ortszentrums als zentraler Einkaufs- und Aufenthaltsort

Da die Realisierung der Umgehungsstraße aus den angeführten Gründen in den nächsten Jahren nicht zu erwarten ist und entsprechende Maßnahmen zur Verbesserung der Atmosphäre im Ortszentrum nicht umgesetzt werden können, sind andere Überlegungen zur Attraktivitätssteigerung des zentralen Einzelhandels- und Aufenthaltsbereich der Gemeinde anzustellen. Zurzeit gibt es in der Gemeindeverwaltung keine feste Ansprechperson für die Ansiedlung von Einzelhandel oder Gastronomie, den Umgang mit leerfallenden Flächen und Geschäftseinheiten, den Austausch und die direkte Zusammenarbeit mit bestehenden Betrieben oder gemeinschaftliche Aktionen zur Einzelhandelsförderung. Diese Aspekte der Betreuung sind wichtig, um den Einzelhandel in der Gemeinde langfristig zu stärken und zu sichern. Unter anderem ist die leicht gestiegene Anzahl an leerstehenden Geschäftsflächen ein Indiz dafür, dass in diesen Bereichen Handlungsbedarf in Tostedt besteht. Daher sollte in der Verwaltung eine Stelle mit zentraler Verantwortung für das Zentrummanagement eingerichtet oder einer bestehenden Stelle entsprechende Zuständigkeiten wie Marketing, Neuansiedlung, offensive Bestands- und Leerstandsverwaltung sowie Förderung von Zusammenarbeit der zentrumsinternen Betriebe übertragen werden. Der Töster Kreis als freiwilliger Zusammenschluss von Unternehmen innerhalb eines eingetragenen Vereins, an den die Gemeinde bei den angesprochenen Themen bisher verweist, kann als wichtiger und hilfreicher Kooperationspartner für die offizielle Stelle in der Verwaltung dienen. Im Verantwortungsbereich dieser Stelle soll dann auch die Identifizierung von Standorten für die Ansiedlung von Gaststätten und Abendgastronomie im Kernbereich der Gemeinde liegen, die als Maßnahme zur Zielerreichung empfohlen wird. Fehlende Bars, Kneipen und Cafés im Gemeindezentrum wurden nicht nur von der Bevölkerung beanstandet, sondern sorgen auch dafür, dass es vor allem nach Geschäftsschluss aber auch teilweise im Laufe des Tages wenig belebt ist. Darüber hinaus gibt es einige wenige Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe, die für die Atmosphäre störend wirken können. Um hier Verbesserungen herbeizuführen, ist die erläuterte Verwaltungsstelle auch für die Verlagerung solcher Betriebe aus dem Ortskernbereich u. a. durch Unterstützung bei der Standortsuche sowie für die Regelung der Nachnutzung der durch die Verlagerung freigewordenen Flächen verantwortlich.

Wie bereits dargestellt, hängen eine Vielzahl von Möglichkeiten zur Steigerung der Attraktivität des Zentrums am Bau der Umgehungsstraße und der damit einhergehenden Reduzierung des Verkehrsaufkommens, weshalb bereits seit längerer Zeit nur kleinere



Maßnahmen mit diesem Ziel umgesetzt wurden, die auch nur in kleinen Schritten oder einzelnen Teilbereichen zu einer Erreichung dessen beitragen, aber insgesamt kein vollkommen zufriedenstellendes Ergebnis für den Gesamtbereich erzielen konnten. Sollte das Projekt der Umgehungsstraße im nächsten BVWP wieder nicht den entsprechenden Status zur Umsetzung im dessen Planungshorizont erhalten, wird der Bau den nächsten 20 bis 25 Jahren nicht erfolgen. In diesem Fall ist es wenig sinnvoll, sich weiterhin auf diese Lösung des Problems zu stützen, die damit in weite Ferne rückt und nach diesem Zeitraum immer noch weiter verschoben werden kann. Daher sollten alternative Lösungen gesucht werden, die u. U. zwar aufwendig und zeitintensiv sein können, aber im Gegenzug über die Verbesserung der Atmosphäre und der Funktionsfähigkeit des Geschäftszentrums hinaus weitere Vorteile bringt und Problemstellungen behebt. Das können z. B. raumstrukturelle Überlegungen zur Verlagerung des Geschäftszentrum in das geografische Zentrum der Gemeinde sein, was zum einen die bisher problematische Verknüpfung des Einkaufsbereichs und des Verkehrs auf der Bundesstraße entzerrt und zum anderen den Geschäftsbereich näher an den Bahnhof als Hauptknotenpunkt des ÖPNV heranrückt, was aus verkehrlicher Perspektive ebenfalls zu Verbesserungen führen kann. Der hohe Aufwand kann durch solche zusätzlichen Erfolge und vielversprechende Synergieeffekte gerechtfertigt werden. Dies soll kein konkreter Vorschlag sein, sondern lediglich verdeutlich inwiefern „anders“ gedacht werden kann oder muss, um alternative Lösungen zu finden.

Wiederherstellung und Sicherung der zentralen und wohnortnahen Lebensmittelversorgung

Zum Thema Einzelhandel gehört auch die Lebensmittelversorgung, zu der sich in Tostedt zurzeit schwierige Entwicklungen zeigen. Mit dem erfolgten Wegzug des LIDL-Marktes von der Bremer Straße in das Gewerbegebiet Zinnhütte und dem bevorstehenden Umzug des ALDI-Marktes von der Straße Unter den Linden an denselben Standort bleibt im Zentrum nur EDEKA Bade als Lebensmitteleinzelhändler. Dagegen befinden sich mit den zwei genannten Discountern insgesamt vier Nahversorger im Gewerbegebiet Zinnhütte, obwohl der Großteil der Bevölkerung nicht in der Nähe wohnt. Das widerspricht sowohl dem Grundsatz der wohnortnahen als auch dem der zentralen Lebensmittelversorgung. Denn die Zinnhütte ist für Menschen, die nicht in direkter Umgebung leben, lediglich über eine Bushaltestelle an der Weller Straße und ansonsten ausschließlich mit dem Pkw erreichbar. Sie erfüllt also nicht die Kriterien eines zentral gelegenen, gut erreichbaren Einzelhandelsstandortes. Für eine sinnvolle Versorgungsstruktur, die nicht noch zusätzlichen MIV erzeugt, ist daher eine Verlagerung der Lebensmittelmärkte aus dem Gewerbegebiet zurück in den zentralen Versorgungsbereich sowie an neue wohnortnahe Standorte erforderlich, sodass der Einkauf für möglichst viele Menschen auch zu Fuß erledigt werden kann. Zu berücksichtigen ist, dass das Gewerbegebiet für einige Einwohner*innen

durchaus wohnortnah ist und daher der Verbleib zumindest eines Marktes dort sinnvoll sein kann. In der praktischen Umsetzung kann sich dies jedoch als argumentativ schwierig erweisen, den entsprechenden Betreiber*innen zu begründen, warum für drei der Märkte ein Standortwechsel erforderlich ist, für einen aber nicht und hierfür eine gerechte Lösung zu finden, welcher der Märkte es ist. Bei der Wahl der neuen Standorte sind die Vorgaben des 2016 aufgestellten Einzelhandels- und Zentrenkonzepts zu berücksichtigen, das als Ort für nahversorungsrelevante Sortimente das Zentrumsbereich der Gemeinde festgelegt und darüber hinaus lediglich Einzelstandorte zulässt, wenn sie eine wohnortnahe Versorgung ermöglichen. Sinnvolle Standorte liegen somit u. a. in Todtglüsing, in dem es bisher keinen Lebensmittelversorger gibt. Zusätzlich zu verkehrlichen Vorteilen, die durch eine dementsprechende Standortwahl entstehen, wirken sich Nahversorger wie Supermärkte in Bezug auf das Zentrum als Frequenzbringer positiv auf den umliegenden Einzelhandel aus, wodurch über die verbesserte Versorgungssituation hinaus die anderen Geschäfte im Zentrum profitieren.

Wiederherstellung des Gewerbegebiets Zinnhütte als grundsätzlicher Gewerbestandort

Wie bereits zur Erläuterung des vorherigen Ziels dargelegt, ist das Gewerbegebiet Zinnhütte Standort für einige Lebensmittelbetriebe. Zudem sind über die Lebensmittelversorgung hinaus weitere Einzelhandelsbetriebe v. a. aus der Textilbranche ansässig. Diese Betriebe entsprechen ebenso wenig wie die ebenfalls vorhandene Skateanlage einer gewerblichen Nutzung und blockieren somit die Flächen für Gewerbebetriebe, welche dringend geeignete Gewerbeflächen benötigen. Neben der Zinnhütte bestehen weitere Gewerbeflächen in der Gemeinde einzig im Gewerbegebiet Harburger Straße, dessen Grundstücke vollständig verkauft und damit ebenfalls nicht frei zugänglich sind. Diese Situation wird durch die derzeit vorhandene hohe Nachfrage sowohl zur Neuansiedlung als auch zur Erweiterung bestehender Unternehmen verstärkt. Aktuell kann die Gemeinde diesem Bedarf nicht nachkommen, weshalb es wichtig und anzustreben ist, die vorhandenen gewerblichen Flächen auch vollständig gewerblich – und nicht mehrheitlich für Einzelhandel und Nahversorgung – zu nutzen. Deshalb ist die Wiederherstellung des Gewerbegebiets Zinnhütte als grundsätzlicher Gewerbestandort zu forcieren. Hierzu bedarf es der Verlagerung der Nicht- Gewerbebetriebe an geeignete Standorte. Für die Skateanlage empfiehlt sich ein Standort, der von der Nähe zu Wohn-, Schul- oder weiteren Freizeitstandorten profitiert und z. B. eingebunden in einen Park eine geeignete Atmosphäre erhält. Die Verlagerung der Einzelhandelsbetriebe ist – wie schon im Rahmen der Erläuterung des Ziels zur Wiederherstellung und Sicherung der zentralen und wohnortnahen Lebensmittelversorgung beschrieben – an geeignete zentrale und / oder wohnortnahe Standorte vorzunehmen, um die Versorgung zu verbessern und dazu beizutragen, das u. a. durch die Lage der Betriebe am Rand des Siedlungsbereichs und



die unzureichende Erreichbarkeit über andere Verkehrsmittel ausgelöste MIV-Aufkommen zu reduzieren. Hier ergeben sich somit durch die Verlagerung Vorteile sowohl für die Einzelhandelsversorgung als auch für die zukünftige gewerbliche Entwicklung sowie für verkehrliche Belange.

Im Anschluss an die Verlagerung der Mehrheit der Einzelhandelsbetriebe an entsprechend geeignete Standorte sind die dadurch freiwerdenden Flächen im Gewerbegebiet Zinnhütte an Gewerbebetriebe zu vermitteln, um dem benötigten Gewerbeflächenbedarf gerecht zu werden. Abgesehen davon, dass in der Zinnhütte bereits größtenteils das Planungsrecht für Gewerbeflächen besteht, eignet sich der Bereich außerdem als Gewerbegebiet, da die Nähe zum Bahnhof einen Vorteil für einpendelnde Menschen bietet. Für die Förderung der Nutzung des ÖPNV auf dem Arbeitsweg in die Zinnhütte ist zukünftig dennoch auch wichtig, dass eine Busanbindung für die in Tostedt wohnenden Arbeitskräfte geschaffen wird, da die Anbindung der Gewerbestandorte, wie bereits zum Ziel Stärkung des Umweltverbunds gegenüber dem MIV in der Gemeinde erwähnt, unzureichend ist.

Förderung der Gewerbestandorte als Voraussetzung für die Schaffung neuer Arbeitsplätze

Bislang machen die soeben angesprochenen Arbeitsplätze in Tostedt, die von Tostedter*innen belegt sind, verglichen mit der Anzahl aller SVB in Tostedt nur einen geringen Teil aus. Dafür ist der Anteil der auspendelnden Beschäftigten sehr hoch, sodass sich ein deutlich negativer Pendlersaldo ergibt, der sich sowohl nachteilig auf das Verkehrsaufkommen als auch auf die Gewerbesteuereinnahmen auswirkt. Diese sind in der Gemeinde vergleichsweise niedrig. Daher ist die Schaffung weiterer Arbeitsplätze von hoher Relevanz, um Auspendelnde Arbeitsmöglichkeiten an ihrem Wohnort zu bieten, das Verkehrsaufkommen zu reduzieren und die Gewerbesteuereinnahmen zu erhöhen. Wichtig hierfür ist, dass eine Förderung der Gewerbestandorte vorgenommen wird, um die Schaffung neuer Arbeitsplätze anzuregen. Dies kann über verschiedene Handlungsansätze ermöglicht werden, die sich unterschiedlichen Problemlagen annehmen und zur Attraktivierung der Gewerbestandorte beitragen. Eine der Problemlagen ist analog zur Situation im Einzelhandel die fehlende Bündelung von Verantwortung für die Verwaltung der Gewerbestandorte. Hierzu zählt das Marketing und die Vermarktung von Gewerbegrundstücken sowie die Bestandspflege der vorhandenen Gewerbebetriebe. Bislang sind diese Aufgaben ausgelagert oder nicht vollständig ausgeführt worden. Daher ist eine hauptverantwortliche Stelle einzurichten, die die genannten Tätigkeiten wahrnimmt und sich z. B. um ein einheitliches Auftreten, geeignete Instrumente zur Außendarstellung und um regelmäßige Rücksprachen mit Betrieben vor Ort kümmert. Es ist nicht relevant, dass hierfür eigens eine neue Stelle geschaffen wird, die Bündelung der Aufgaben kann auch einer bestehenden Stelle innerhalb der Verwaltung übertragen werden. Wichtig ist jedoch, dass diese Tätigkeiten aufgenommen und umgesetzt werden, um

das Image der Gemeinde Tostedt als geeigneter und ansprechender Wirtschaftsstandort herzustellen und zu pflegen. Im Sinne des Ziels trägt diese Stelle sowohl dazu bei, dass die Gewerbestandorte für Außenstehende attraktiv wirken als auch dazu, dass die bestehenden Betriebe Wertschätzung und Planungssicherheit erfahren, sodass die Kombination aus Ansiedelung neuer Unternehmen und die Ausweitung des Personals bei Bestandsunternehmen zur Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze beiträgt.

Aufgrund der heute kaum vorhandenen Flächen im Eigentum der Gemeinde sind die uneingeschränkten Entwicklungsmöglichkeiten nach kommunalen Wünschen und Absichten auf eigenen Flächen sehr gering. Zur Umsetzung der gemeindlichen Vorstellungen im Hinblick auf die Gewerbeflächenentwicklung ist die Gemeinde auf die Zusammenarbeit und die Verständigung mit verschiedenen Grundstückseigentümer*innen und Nutzer*innen der Flächen angewiesen. Beidirekten Verkäufen von gemeindeeigenen Flächen an Unternehmen ist es möglich, mittels Verträgen Regelungen und Bedingungen zur Grundstücksnutzung zu vereinbaren und festzuhalten, wie etwa bei der Entwicklung des Gewerbegebiets Harburger Straße mittels städtebaulichen Verträgen geschehen. Es ist zukünftig anzustreben, dass die Gemeinde ihre Einflussmöglichkeiten auf die Gewerbeflächen langfristig und auch bei Weiterverkäufen an neue Unternehmen behält. Hierzu sind weitere vertragliche Absicherungen der Einflussmöglichkeiten durch die Gemeinde zu treffen, um auf lange Sicht den Erhalt von Vorschriften zur Gewerbeentwicklung sicherzustellen. Es ist beispielhaft denkbar, dass die Gemeinde bei Um- oder Wegzügen von Betrieben Rückkafoptionen vereinbart, damit sie Entscheidungshoheiten über die Weitervergabe und -nutzung erhält und so etwa flexibel auf veränderte Rahmenbedingungen, Bedarfe oder Entwicklungen des gewerblichen Sektors in Tostedt eingehen kann.

Aufgrund des geringen Umfangs von freien, entwickelbaren Gewerbeflächen besteht heute der Bedarf und die Notwendigkeit, dass die wenigen vorhandenen ausgewiesenen gewerblichen Flächen auch von Gewerbe genutzt werden. Im Gewerbegebiet Harburger Straße ist dies nicht vollständig der Fall, da einige Grundstücke verkauft, aber die vorgesehenen Projekte bislang nicht umgesetzt sind, womöglich aus Gründen der Baulandspekulation, was auch im EKT 2001 schon als Problemlage benannt wurde. Dies hat zur Folge, dass die Flächen brachliegen, was zum einen aufgrund der hierfür bereits erfolgten Erschließung wenig flächenschonend und nachhaltig ist und zum anderen ein negatives Bild hinsichtlich der Funktionsfähigkeit des gesamten Gewerbegebiets erzeugt. Hierauf hat die Gemeinde jedoch bislang keinen Einfluss, was zukünftig zu ändern ist. Es wird empfohlen, dass die Gemeinde eine konsequente Nutzung und Umsetzung des Baugebots gemäß § 176 BauGB vornimmt. Aus städtebaulichen Gründen kann die Gemeinde Eigentümer*innen von Grundstücken innerhalb des Geltungsbereiches eines Bebauungsplans zur Bebauung verpflichten und hierfür eine Frist setzen. Sind Eigentümer*innen hierzu nicht in der Lage, kann die Gemeinde zur Übernahme der Grundstücke verpflichtet werden. Die



Erfordernis von städtebaulichen Gründen könnte in Tostedt etwa dadurch erfüllt werden, dass durch die Bebauung der bislang ungenutzten Grundstücke die Inanspruchnahme von derzeit nicht erschlossenen Flächen vermieden werden kann. Sofern die Gemeinde zukünftig eigene Flächen entwickeln kann, ist zudem denkbar, dass in Kaufverträgen eine Bauverpflichtung eingefügt wird.

Nicht nur im Hinblick auf rechtliche Fragestellungen wie etwa zur Bauverpflichtung ist es ratsam, dass die Gemeinde bestehende Unterstützungsmöglichkeiten wahrnimmt und von der Expertise sachkundiger Institutionen Gebrauch macht. Hier ist in erster Linie die WLH zu nennen, die Fachwissen hinsichtlich Handlungsansätzen der Wirtschaftsentwicklung sowie -förderung und deren Erfolgsaussichten besitzt und sich innerhalb der Gewerbebranche des Landkreises auskennt. Auch andere Institutionen wie die NLG können unterstützend tätig werden. Neben der Unterstützung bei den bereits angesprochenen rechtlichen Fällen kann der Austausch mit anderen Sachkundigen Erkenntnisse zur Flächenentwicklung und Wirtschaftsförderung sowie zu möglichen Alleinstellungsmerkmalen gegenüber Nachbargemeinden generieren, die wiederum der verbesserten Standortvermarktung zuträglich sind.

Die bereits genannten Handlungsempfehlungen zielen darauf ab, zunächst die vorhandenen Gewerbeflächen bestmöglich auszunutzen, um hier einem grundlegenden nachhaltigen Anspruch gerecht zu werden. Auch in wirtschaftlicher Hinsicht ist dies für die Gemeinde erstrebenswert, da so die bereits geleistete Erschließung genutzt wird. Die Ausweisung von zusätzlichen Flächen hätte zur Folge, dass die Erschließung durch die Gemeinde zu erbringen ist und damit ein finanzieller Aufwand einhergeht. Zudem besteht für die vorhandenen Flächen bereits Planungsrecht. Es kann dennoch sein, dass die Umsetzung der formulierten Handlungsempfehlungen nicht ausreicht und der Bedarf an gewerblichen Flächen nicht allein durch eine effiziente Ausnutzung im Bestand zu decken ist. Für diesen Fall sind bereits weitere gewerbliche Bauflächen im FNP der SG Tostedt dargestellt. Falls diese Flächen nicht verfügbar sind oder aus anderen Gründen die Entwicklung nicht möglich und somit die Ausweisung weiterer Flächen notwendig ist, sollte die Gemeinde diese Ausweisung bereits frühzeitig vorbereiten und etwa Prüfungen zur Eignung und Verfügbarkeit von Flächen anstellen. Die daran anschließende Entwicklung der Gewerbeflächen und -grundstücke ist nicht nur möglichst flächensparend, sondern auch prinzipiell nachhaltig vorzunehmen. Hierzu zählen etwa die Nutzung erneuerbarer Energien und nachhaltiger Mobilität. Für diese und weitere Aspekte nachhaltiger Gewerbegebiete kann z. B. der Kriterienkatalog zur Zertifizierung von nachhaltigen Gewerbegebieten der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen zurate gezogen werden. Grundsätzlich empfiehlt sich auch im Bereich der Gewerbeflächenentwicklung eine Rückkopplung mit der Bevölkerungsprognose. In Anbetracht dieser ist nicht davon auszugehen, dass die Wohnbevölkerung in Tostedt in den kommenden Jahren weiterhin

stark anwächst. Dementsprechend bietet es sich an, den Fokus nicht auf die weitere Flächeninanspruchnahme für den zusätzlichen Bau von Wohnungen, sondern auf die Flächenbereitstellung für gewerbliche Nutzungen zu legen, um für die bereits vorhandene Bevölkerung Arbeitsmöglichkeiten an ihrem Wohnort zu schaffen, die wiederum zur Finanzkraft der Gemeinde beitragen.

Förderung der digitalen Netzanbindung

Zur Unterstützung der Bemühungen um die Ansiedlung neuer Arbeitsplätze kann es hilfreich sein, wenn sich die Bedingungen für Unternehmen und Selbstständige von denen der Nachbargemeinden und -städte abheben, sodass überzeugende Argumente für die Wahl des Standortes Tostedt als Niederlassung sprechen. In der heutigen Zeit der zunehmenden Digitalisierung der Gesellschaft, in der neue Arbeitsformen zur Vermeidung von Arbeitswegen und effektiveren Ausnutzung der Arbeitszeit entwickelt werden, die sich vor allem auf digitale Medien und Vernetzung stützen, ist die Verfügbarkeit von schnellem Internet immer wichtiger. Da der Ausbau des entsprechenden Kabelnetzes z. B. in Form von Glasfaserkabeln für Telekommunikations- und Internetanbieter in ländlicheren Regionen aufgrund der Entfernung und der geringen Nachfrage durch geringe Bevölkerungsdichten wirtschaftlich wenig lohnenswert ist, sollte er von der Gemeinde gefördert werden, um eine wichtige Grundbedingung für die Teilnahme an der modernen Arbeitswelt zu gewährleisten und sich von anderen Gemeinden positiv abzuheben. Es geht also zum einen darum, Möglichkeiten für Betriebe zur schnellen Datenverarbeitung über Onlineserver oder Grundbedingungen für die Arbeit von Medienunternehmen zu schaffen und zum anderen Grundlagen für Privatpersonen zur Nutzung moderner Arbeitsformen wie HomeOffice zur Verfügung zu stellen. Mit aktuellen Ausschreibungen zum Glasfaserausbau im Gewerbegebiet Harburger Straße und dem begonnenen Ausbau des Glasfasernetzes für Privathaushalte in Teilen der Gemeinde werden hierzu bereits Maßnahmen umgesetzt. Trotz dieser bereits eingeleiteten Maßnahmen ist es sinnvoll, dieses Ziel für die mittel- bis langfristige Planung mit aufzunehmen, um zu unterstreichen, dass die Förderung des Glasfaserausbaus weiterverfolgt und bis zur Verfügbarkeit für alle Einwohner*innen sowie Unternehmen und Betriebe fortgeführt wird.

Sicherstellung der angemessenen Erreichbarkeit und langfristigen Verfügbarkeit ärztlicher Versorgung

Neben der Schaffung guter Bedingungen für die Ansiedlung von Unternehmen müssen solche Bedingungen auch oder sogar speziell in Bezug auf die Sicherstellung der Verfügbarkeit ärztlicher Versorgung geschaffen werden. Die Bevölkerung bezeichnet bereits heute die Versorgungssituation als kritisch, doch gemäß den Vorgaben der KVN sind die Bereiche der ärztlichen Bedarfsplanung, in denen sich Tostedt befindet, gut versorgt. Dennoch sieht



sie für die Zukunft Schwierigkeiten in der ausreichenden Versorgung aufgrund des wachsenden Problems des Mangels an Ärzt*innen und einer zunehmenden Konkurrenzsituation von Kommunen um deren Ansiedlung. Dieser Mangel kommt dadurch zustande, dass nicht genug Medizinier*innen ausgebildet werden, um den Bedarf zu decken und von diesen nur wenige eine eigene Praxis eröffnen möchten, noch weniger in peripher gelegenen Gemeinden. Zur Vermeidung zukünftiger Unterversorgung ist es also unabdingbar bereits früh aktiv zu werden und günstige Bedingungen für Ärzt*innen herzustellen, um überzeugende Argumente zu haben, ihre Praxis in Tostedt zu eröffnen oder in einer bestehenden Praxis in der Gemeinde zu arbeiten. Wie in Bezug auf das Zentrumsmanagement und die Förderung der Gewerbestandorte ist auch in diesem Bereich die Konzentration entsprechender Tätigkeiten in einer eigens hierfür konzipierten Verwaltungsstelle wichtig. Zu deren Aufgaben zählt vorrangig die Förderung ärztlicher Kooperation und daraus resultierender Synergieeffekte. Ein wesentliches Argument für Ärzt*innen in einem städtischen Umfeld zu arbeiten, ist die Möglichkeit zum Zusammenschluss in fachmedizinischen Praxiszentren. Für solche Zentren bestehen in kleineren Gemeinden häufig nicht die entsprechende Nachfrage oder geeignete Flächen zum Bau der nötigen Gebäude. Die Vorteile für Ärzt*innen sind die Möglichkeiten zur gemeinsamen Nutzung von Diagnosetechnik oder Räumlichkeiten wie Warte- und Untersuchungszimmer. Um ähnliche Vorteile auch in Tostedt schaffen zu können, soll die verantwortliche Person mit den in der Gemeinde praktizierenden Mediziner*innen in regelmäßigen gemeinsamen Gesprächen erarbeiten, wie solche Synergien auch in Tostedt geschaffen werden können und sie in der Umsetzung betreuen, unterstützen und koordinieren.

Darüber hinaus gehört zum Aufgabenspektrum dieser Stelle auch ein offensives Marketing. Im Hinblick auf den Grund der zu geringen Anzahl an zukünftig ausgebildetem ärztlichem Personal für dessen perspektivischen Mangel kann ein Ansatz sein, an den weiterführenden Schulen der Gemeinde für das Medizinstudium zu werben, gleichzeitig auf das vom LK Harburg initiierte Stipendienprogramm hinzuweisen und Unterstützung bei der Bewerbung für diese Stipendien anzubieten. So können u. U. Schüler*innen von einem Studium im Bereich Medizin überzeugt werden, die eine Beziehung oder emotionale Bindung zur Gemeinde haben und daher mit einer größeren Wahrscheinlichkeit als ausgebildete Ärzt*innen später dort arbeiten. Auch bei jungen Menschen, die schon einen Schritt weiter sind und das Medizinstudium bereits begonnen haben, sollte der Praxisstandort Tostedt beworben werden. Hierbei kann der Fokus auf die niedersächsischen Universitäten mit medizinischen Studiengängen in Göttingen, Hannover und Oldenburg gerichtet werden, sodass als zusätzliches Argument die relative Nähe des zukünftigen Arbeitsplatzes zum bisherigen Lebensmittelpunkt während des Studiums angebracht werden kann. Für diese Zielgruppe beinhaltet das Stipendienprogramm des LK Harburg ebenfalls passende finanzielle Unterstützung bei der Eröffnung einer eigenen Praxis.

Trotz solcher Maßnahmen muss damit gerechnet werden, dass die Versorgungsgrade in Tostedt aufgrund der Rahmenbedingungen zurückgehen und vor allem spezialisierte fachmedizinische Einrichtungen größtenteils nur in umliegenden Mittel- und Oberzentren vorhanden sein werden. Damit zumindest eine grundlegende Versorgung in solchen Bereichen sichergestellt werden kann, sind gute ÖV-Verbindungen in diese Zentren nötig, sodass zumindest eine angemessene Anbindung an die jeweiligen Versorgungsstandorte gegeben ist. Nicht nur vor dem Hintergrund der perspektivischen Situation, sondern auch heute schon sind verschiedene medizinische Angebote wie bestimmte fachmedizinische Praxen oder Krankenhäuser lediglich in Nachbargemeinden zu finden. Da auch mit Fördermaßnahmen zur Ansiedlung solcher Versorgungsbereiche nicht garantiert werden kann, dass diese in der Gemeinde angesiedelt werden können und eine Neuansiedlung bei einigen mit Blick auf die Bevölkerungszahl trotz der Funktion Tostedts als Grundzentrum nicht sinnvoll oder wirtschaftlich realistisch ist, kann eine gute Anbindung an vorhandene Angebote eine wertvolle Alternative oder eine zwingende Voraussetzung sein, um die entsprechende Versorgung sicherstellen. Wie beim Ziel zum Ausbau des Umweltverbunds schon angemerkt, sind solche Verbindungen essenziell, um nicht durch solche nötigen Wegen das MIV-Aufkommen zu steigern und auch Menschen den Zugang zu diesen medizinischen Versorgungseinrichtungen zu ermöglichen, die keinen Zugriff auf einen Pkw haben. Darüber hinaus misst auch das RROP der Verknüpfung von Einrichtungen der Daseinsvorsorge mit dem ÖPNV eine hohe Bedeutung bei und gibt vor, dass sie für die gesamte Bevölkerung – auch diejenigen ohne Pkw – erreichbar sein müssen (siehe Abschnitt 4.2.2).

Sicherstellung eines bedarfsgerechten Angebots an Betreuungs- und Bildungsplätzen

Die Verfügbarkeit der medizinischen Versorgung stellt ebenso wie Quantität und Qualität von Betreuungs- und Bildungsplätzen für verschiedene Altersgruppen ein Standortmerkmal von Gemeinden dar und ist Teil der grundlegenden Versorgung mit sozialer Infrastruktur. Das Angebot von Kindergärten, Schulen sowie Seniorenpflege ist elementar für Familien mit Kindern sowie älteren und pflegebedürftigen Menschen und kann ausschlaggebend für die Wohnortwahl sein. In Tostedt nimmt die Bereitstellung dieser Angebote bereits heute und auch zukünftig aufgrund der Bevölkerungsprognose – mit zunehmendem Anteil an Kindern im schulpflichtigen Alter sowie an Menschen im Rentenalter – einen hohen Stellenwert ein. Um diesem Stellenwert gerecht zu werden und die Versorgung für die Bevölkerung dauerhaft zu gewährleisten, ist die Sicherstellung eines bedarfsgerechten, an den sich möglicherweise verändernden Bedürfnissen und Prognosen ausgerichtetes Angebot an Betreuungs- und Bildungsplätzen sicherzustellen. In Bezug auf Betreuungsplätze für Kinder unter sechs Jahren in Krippen und Kitas sind zur Zielerreichung regelmäßige Überprüfungen der Bevölkerungsentwicklung und -prognosen



der Altersgruppen 0 bis 5 Jahre durchzuführen und auf dieser Grundlage rechtzeitige Anpassungen der Planung von Kinderbetreuungsplätzen vorzunehmen. Die Schwierigkeit hierbei ist, dass Prognosen selten vollends zutreffen und die Realität konkret beschreiben können. Wird stattdessen einzig auf die Geburtenstatistiken und das Melderegister als Datengrundlage zurückgegriffen, kann dies ggf. zu spät für eine frühzeitige Planung und Anpassung sein, da zwischen Geburt und Bedarf eines Betreuungsplatzes im geringsten Fall weniger als ein Jahr liegen kann – zu kurzfristig für umfangreiche Neuschaffungen von Plätzen. Daher ist es unumgänglich, mit Prognosen zu arbeiten. Diese sind jedoch regelmäßig mit der realen Entwicklung abzugleichen. Momentan wird in Tostedt eine weitere Kita geplant, um auf die hohe Nachfrage nach Betreuungsplätzen zu reagieren. Dieses Vorgehen ist beizubehalten. Nicht nur bei Zuwächsen der Altersgruppen und zunehmender Nachfrage, sondern auch bei gegenläufigen Entwicklungen ist die Anpassung der Betreuungsplätze an den Bedarf sinnvoll und vorzunehmen. Die Entwicklung der Nachfrage nach Kinderbetreuungsplätzen kann nicht nur für die Anpassung der Anzahl von Krippen- und Kitaplätzen angewendet werden, sondern ist auch darüber hinaus von Nutzen, indem sie als Basis für die Einschätzung der benötigten Anzahl von Grundschulplätzen dient. In Verbindung mit Bevölkerungsprognosen und den Daten des Meldeamts ergibt sich eine fundierte Datengrundlage, die sich zur Einschätzung der benötigten Schulplätze eignet. Hierauf ist ggf. ein Ausbau von Plätzen aufzubauen. Zurzeit ist die Gemeinde hinsichtlich Grundschulplätzen gut aufgestellt, sodass kein unmittelbarer Ausbaubedarf festzustellen ist. Trotzdem ist es sinnvoll, dieser Handlungsempfehlung zu folgen, um Veränderungen der Bevölkerungsstruktur und Auswirkungen auf kommunale Infrastrukturen wie Schulen frühzeitig zu erkennen und so auch mittel- und langfristig dem Bedarf zu entsprechen.

Die Schaffung von Krippen- und Kindergartenplätzen sowie von Schulplätzen ist eine kommunale Aufgabe, während die Seniorenbetreuung vor allem von privater Hand umgesetzt wird. Hieraus ergeben sich Schwierigkeiten für die Gemeinde, ein bedarfsgerechtes Angebot sicherzustellen, da sie nicht unmittelbar für die Bereitstellung von Plätzen zuständig ist. Eine bedarfsgerechte Anpassung der Plätze in Seniorenwohnanlagen und -pflegeeinrichtungen ist analog zu Plätzen in Kinderbetreuungs- und -bildungseinrichtungen ebenfalls sinnvoll, nur obliegt diese Aufgabe den jeweiligen Betreiber*innen und nicht der Gemeinde selbst. Dennoch sollte die Gemeinde aufgrund der Relevanz von Betreuungsmöglichkeiten im Alter für die Versorgung der Bewohner*innen nicht untätig sein und einen Beitrag zur Unterstützung der anbietenden Betriebe und Institutionen leisten. Diese stehen zurzeit vor der Herausforderung, dass die Nachfrage nach Betreuungsplätzen steigt. Räumlich und finanziell sind die Einrichtungen überwiegend in der Lage, die Kapazitäten zu erhöhen, um der Nachfrage gerecht zu werden. Doch aufgrund fehlenden Pflege- und Betreuungspersonals ist die Ausweitung der Kapazitäten nur selten möglich. Es wird empfohlen, dass die Gemeinde einen regelmäßigen Austausch mit den Anbieter*innen initiiert, um ggf. weitere Problemstellen zu identifizieren und

mögliche Unterstützungsmöglichkeiten durch die Gemeinde zu eruieren. Dazu könnte in der aktuellen Situation beispielsweise Standortwerbung für Tostedt als guter Arbeitsort im Pflegebereich zählen. Durch effektive Kooperation von Gemeinde und Betreiber*innen können sich Kompetenzen und Handlungsmöglichkeiten ergänzen und beide Seiten bei der Erfüllung ihrer Aufgaben unterstützen.

Barrierefreie Gestaltung aller öffentlichen Bereiche in Bezug auf Mobilitätseinschränkung, Sehbehinderung und Hörschädigung

Bildungs- und Betreuungsmöglichkeiten sind eine wichtige Voraussetzung für die eigenständige Lebens- und Alltagsgestaltung von Menschen, zumeist in den früheren und in den späteren Lebensjahren. Von ebenso großer Relevanz für das alltägliche Leben ist die Möglichkeit zur uneingeschränkten Navigation durch sämtliche öffentlich zugängliche Bereiche für Menschen mit Behinderung. Während spezielle Bildungs- und Betreuungseinrichtungen zumeist auf die jeweiligen Bedarfe und Fähigkeiten der Nutzer*innen zugeschnitten sind, produziert die Gestaltung von Straßenräumen, öffentlichen Gebäuden und öffentlich zugänglichen Einrichtungen oftmals Barrieren, die nicht den Bedürfnissen aller Menschen gerecht werden. Insbesondere für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Sehbehinderungen und Hörschädigungen ergeben sich zahlreiche Einschränkungen in ihren alltäglichen Handlungen und Aktivitäten, ausgehend von baulichen und gestalterischen Strukturen. Auch in Tostedt sind solche Einschränkungen vielfach vorhanden, wie die Analyse gezeigt hat. Um allen Menschen die Fortbewegung und den Aufenthalt in öffentlichen Bereichen Tostedts zu gewährleisten, ist zukünftig die barrierefreie Gestaltung aller Straßenräume sowie der öffentlichen und öffentlich zugänglichen Gebäude in Bezug auf Mobilitätseinschränkungen, Sehbehinderungen und Hörschädigungen vorzunehmen. Grundlegend ist darauf zu achten, dass alle Aspekte auf zweifache Weise nutzbar bzw. über zwei Sinne erlebbar sind. Anhand eines Beispiels kann dies verdeutlicht werden: An Lichtsignalanlagen können Sehende und Hörgeschädigte das Signal mit den Augen wahrnehmen, nicht aber Menschen mit Sehbehinderung. Gibt es nun ein System, das auch akustische Signale abgibt, können auch sehbehinderte oder blinde Menschen das Signal wahrnehmen. Barrierefreie Räume sind jedoch nicht nur für bestimmte Bevölkerungsgruppen notwendig, sondern bewirken auch höheren Komfort für sämtliche Bewohner*innen, da z. B. abgesenkte Bordsteine und ebene Wegoberflächen auch angenehm und z. Z. notwendig für die Fortbewegung mit Kinderwagen, Fahrrädern oder Einkaufstrolleys sind.

Für eine barrierefreie Gestaltung sind verschiedene Aspekte wichtig, die bislang in Tostedt nicht oder nicht in ausreichendem Umfang umgesetzt sind. Hierzu zählt die Berücksichtigung barrierefreier Mindestbreiten, Oberflächen, Farbgestaltungen und Leitsysteme bei der Neuanlage von Verkehrswegen und der sukzessive Umbau von Bestandswegen zur Herstellung der genannten Aspekte auch im Bestand. Zudem ist in Straßenräumen die



Nullabsenkung von Bordsteinen an Knotenpunkten und Querungsstellen vorzunehmen, um die Fortbewegung für alle, insbesondere aber für Rollstuhlfahrer*innen und Nutzer*innen von Rollatoren zu erleichtern. Um bei solchen Absenkungen die Orientierung und die Sicherheit von Sehbehinderten und Blinden zu gewährleiten, sind die Absenkungen zur Fahrbahn durch taktile Bodenindikatoren zu kennzeichnen. Somit werden sie sowohl den Bedürfnissen von mobilitätseingeschränkten als auch sehbehinderten Menschen gerecht. An Kreuzungen sind die vorhandenen Systeme akustischer und taktiler Signalgeber an Lichtsignalanlagen nach aktuellem Standard zu vereinheitlichen und zu vervollständigen. Die zurzeit an den Knotenpunkten vorhandenen sehr unterschiedlichen Systeme schaffen eher Verwirrung, als dass sie Orientierung geben. Ebenfalls den Verkehrsbereich betrifft die Bereitstellung von ausreichenden Parkständen für Menschen mit Behinderung im Bestand und bei der Neuanlage von Parkplätzen. Viele Behinderungen stellen Ansprüche an die Ausgestaltung von Parkständen, damit diese überhaupt nutzbar sind. Sowohl Ausgestaltungsmerkmale als auch der Anteil an Behindertenparkständen auf Parkplatzflächen ist gesetzlich festgelegt und entsprechend einzuhalten und umzusetzen. Für den barrierefreien Zugang zu öffentlichen Gebäuden sind deren manuell öffnende Türen schrittweise auf Schiebetüren umzurüsten. Dieses System bietet für alle Arten von Behinderung gleichermaßen barrierefreien Zugang, da durch die Automatisierung weder Kraftanstrengungen zur Öffnung noch Sehkraft zur Feststellung, dass eine Tür zu öffnen ist, erforderlich sind. Der Anfang ist hierfür bereits gemacht, da etwa das Bürgerbüro der Samtgemeinde mit einer solchen Schiebetür ausgestattet ist. Ein Taster für automatische Öffnung auf Knopfdruck wie am Gebäude des Amtsgerichts stellt bereits weniger Barrieren dar als eine manuell zu öffnende Tür, birgt gerade für Sehbehinderte aber die Schwierigkeit, zu erkennen wo sich der Taster befindet und das Risiko nicht zu wissen, in welche Richtung die Tür aufschwingt. Daher sollte die automatische Schiebetür für öffentliche Gebäude alternativlos sein. Zusätzlich ist im Bürgerbüro, wie in allen anderen öffentlichen Einrichtungen zur Beratung und Bedienung ein Bedienungs- bzw. Beratungsplatz mit einer induktiven Höranlage oder einem vergleichbaren System zur Hörunterstützung auszustatten, um allen Bürger*innen entsprechende Dienstleistungen gleichermaßen zu ermöglichen.

Dauerhafte Erhaltung und Sicherung des barrierefreien Zustands öffentlicher Wege und Anlagen

Die Umsetzung der bislang erläuterten Handlungsempfehlungen im Bereich der Barrierefreiheit leisten einen wichtigen Beitrag zur Schaffung einer barrierefreien Gemeinde. Dieser Zustand ist über die Jahre hinweg beizubehalten. Es empfiehlt sich, zur Sicherung der Barrierefreiheit weitere Handlungen vorzunehmen, da bereits heute temporäre Einschränkungen zu beobachten sind. Hierbei handelt es sich in erster Linie um die temporäre Verschmälerung der Gehwege durch starken Heckenbewuchs oder die

regelmäßige Aufstellung von Abfalltonnen. Hierfür sollte eine regelmäßige Kontrolle des Heckenbeschnitts durchgeführt werden, um die Beeinträchtigungen auf den öffentlichen Raum zu reduzieren und die vorhandene Wegebreite vollständig nutzbar zu machen. Hinsichtlich der Aufstellung der Abfalltonnen sind mit den Betrieben der Abfallentsorgung weitere Akteur*innen vorhanden, die für Verbesserungen der Situation auf den Gehwegen zu beteiligen sind. Gemeinsam mit ihnen sind ortsspezifische Leitlinien zur Positionierung von Abfalltonnen an Abfuhrterminen zu entwickeln. So kann aktuell erkannten Probleme in dieser Hinsicht begegnet werden. Zukünftig sollten die Wege weiterhin auf mögliche neu entstehende Barrieresituationen geprüft und hierfür dauerhafte Lösungen gefunden werden. Die Sicherstellung der dauerhaften Barrierefreiheit von öffentlichen Wegen trägt gleichzeitig zur Attraktivierung dieser Wege für den Fußverkehr bei und bringt so in mehrerer Hinsicht Vorteile.

Bewusstseinsbildung in Politik, Verwaltung und Betrieben für das Thema Barrierefreiheit und dessen unterschiedliche Aspekte

Die aufgeführten Handlungsempfehlungen zur Verbesserung der Barrierefreiheit, aber auch generell, sind lediglich als erste Vorschläge und Möglichkeiten zu verstehen. Die blinde Umsetzung dieser Ansätze entspricht weder dem leitenden Gedanken eines integrierten Konzepts noch ist es im Sinne eines barrierefreien Raums, sich einzig auf diese Vorschläge zu fokussieren. Vielmehr bedarf es dem grundlegenden Selbstverständnis einer barrierefreien Gemeinde, in der Barrierefreiheit nicht als Bonus, sondern als notwendige Grundvoraussetzung betrachtet wird. Die Teilhabemöglichkeiten aller sollten keine leeren Schlagworte, sondern gelebte Realität sein und ähnlich wie bspw. Aspekte der Finanzierbarkeit permanent mitgedacht werden. Dies ist in Tostedt heute noch nicht der Fall. Es bestehen erste Ansätze, aber insgesamt ist das Bewusstsein noch nicht flächen-deckend vorhanden oder beschränkt sich größtenteils auf Mobilitätseinschränkungen. Um dies zu verändern, ist die Bewusstseinsbildung in der Politik, der Verwaltung und in ortsansässigen Betrieben für das Thema der Barrierefreiheit und die damit einhergehenden verschiedenen Aspekte voranzutreiben. Um dies umzusetzen, sind verschiedene Ansätze denkbar. Es wird aufgrund der Relevanz des Themas vorgeschlagen, innerhalb der Verwaltung die Stelle einer bzw. eines Behindertenbeauftragten zu schaffen, welche die Entwicklung zur barrierefreien Gemeinde an unterschiedlichen Stellen weiter anregt, beschleunigt und intensiviert. Analog zu den einzurichtenden Stellen im Bereich der Wirtschaftsförderung sowie des Zentrumsmanagements steht die Bündelung der Zuständigkeiten sowie die Festlegung einer Ansprechperson im Vordergrund. Zudem entfaltet die Einrichtung einer zuständigen Stelle für Barrierefreiheit eine Signalwirkung nach außen, dass die barrierefreie Gestaltung eine hohe Priorität hat. Die Aufgaben, die durch die oder den Barrierefreiheitsbeauftragte*n erfüllt werden können, sind vielfältig. Denkbar ist etwa die Organisation und Durchführung von regelmäßigen Schulungen für



Verwaltungsmitarbeiter*innen zur Sensibilisierung zum Thema Barrierefreiheit und unterschiedlichen Aspekten von Behinderungen. Zudem wird vorgeschlagen regelmäßige Sachstandsberichte zur Barrierefreiheit zu erstellen, die Auskunft über den Stand, aktuelle Fragestellungen und erzielte Fortschritte geben und deren Vorstellung fester Bestandteil von Rats- und Ausschusssitzungen wird, damit politische Gremien zum einen permanent informiert sind und den nötigen Handlungsbedarf kennen und zum anderen das Thema dauerhaft präsent und im Bewusstsein ist. Neben den direkten Einflussmöglichkeiten innerhalb der Verwaltung und der Politik sind Handlungen vorzunehmen, die auf die Akteur*innen außerhalb der öffentlichen Strukturen einwirken. Hierzu zählen in erster Linie Gewerbe-, Dienstleistungs- und Einzelhandelsbetriebe. Um diese zur Umsetzung von Maßnahmen zur Steigerung der Barrierefreiheit zu aktivieren, wird die Erarbeitung eines Leitfadens empfohlen, welcher Auskunft über die Herstellung barrierefreier Gasträume und Kundenbereiche gibt. Auch dies kann Aufgabe der oder des Barrierefreiheitsbeauftragten sein, möglicherweise in Zusammenarbeit mit dem Töster Kreis, da diese die betreffenden Kundenbereiche kennen und bereits in engem Kontakt zu vielen der Betreiber*innen stehen. So soll auch bei privatwirtschaftlichen Einrichtungen und Geschäften ein Bewusstsein für die Komplexität von Barrierefreiheit geschaffen werden, welches wiederum in konkreten Handlungen zur nachträglichen Herstellung barrierefreier Geschäftsräume mündet. Der oder die Barrierefreiheitsbeauftragte soll hierzu auch entsprechende Unterstützung, Hilfestellung und Beratung anbieten.

Erweiterung von Teilhabemöglichkeiten an Sport-, Spiel- und Freizeitaktivitäten

Barrieren können nicht nur in räumlicher und gestalterischer Hinsicht bestehen und somit die Teilhabe von Menschen sowohl mit als auch ohne Behinderung am öffentlichen Leben einschränken. Das Sport-, Spiel- und Freizeitangebot in Tostedt ist recht umfangreich und bietet für viele verschiedene Interessen gute Möglichkeiten zur Gestaltung der Freizeit und zum Kontakt mit Gleichgesinnten. Der Großteil dieser Angebote wird von den Vereinen gestellt, wodurch sich die Einschränkung ergibt, dass sie nur unter der Voraussetzung einer Vereinsmitgliedschaft und der damit verbundenen Entrichtung von Mitgliedsbeiträgen nutzbar sind, was auch aus der Öffentlichkeitsbeteiligung als Kritikpunkt hervorgegangen ist. Neben diesem Aspekt ist durch die Umfrage auch deutlich geworden, dass vielen Menschen die bestehenden Angebote nur teilweise bekannt sind. Da es für die Gemeinde als Verwaltungseinheit selbst schwierig ist, Freizeitangebote zu schaffen oder anzubieten, sollten private Initiativen oder Gruppen, die kulturelle oder soziale Aktivitäten anbieten, von der Gemeinde finanziell unterstützt werden, wie es auch schon im EKT 2001 vorgeschlagen wurde. Hierzu ist ein Budget festzulegen, aus dem entsprechende private Anbieter oder kleinere Vereine Gelder für konkrete öffentliche Aktionen beantragen können, um ihre Kosten zu decken und Bürger*innen somit eine kostenlose Teilnahme zu ermöglichen.

Wie die Analyse zeigt, ist die Gemeinde grundsätzlich schon bereit, solche Förderung zu gewähren, es gibt aus der Bevölkerung aber kaum bis keine Anfragen hierzu. Der offizielle Charakter des festgelegten Budgets kann hier schon ein kleiner Stein des Anstoßes sein, es ist aber darüber hinaus weiterhin erforderlich, mittels Informationskampagnen Bürger*innen dazu aufzurufen, private Angebote zu initiieren bzw. öffentlich zu machen und die Fördermittel zu nutzen und auszuschöpfen. Generell ist ein Ausbau und eine Bündelung der Informationen zu Kultur- und Freizeitangeboten sinnvoll, die über verschiedene Kanäle verbreitet werden, um möglichst eine vollständige Reichweite zu erlangen. Hierin kann auch die Vermittlung zwischen privaten Anbieter*innen und Interessierten sowie Austausch und Abstimmung von Interessen, Nachfrage und möglichen Angeboten zu verschiedenen Freizeitbereichen z. B. in Form eines Forums enthalten sein.

Neben der Unterstützung von Initiativen anderer hat die Gemeinde auch eigene Möglichkeiten, Angebote zu schaffen, die von den Bürger*innen kostenlos nutzbar sind. Die wesentlichste ist die Schaffung öffentlicher, angelegter Parks bzw. Parkanlagen, deren Zugang kostenlos ist und in denen die Nutzer*innen frei entscheiden können, mit welchen Aktivitäten sie dort ihre Freizeit gemeinsam mit anderen oder allein gestalten. In der Gemeinde sind nur wenige öffentlich nutzbare Frei- oder Grünflächen vorhanden, die zu Freizeitgestaltung genutzt werden können. Mit dem Bewegungspark Heidloh ist eine solche Fläche bereits in Planung, die jedoch nur für einen Teil der Bevölkerung gut erreichbar ist. Daher sollte die Gemeinde weitere Standorte prüfen, an denen die Anlage kleinerer oder größerer Parks denkbar ist, die kostenlose Aktivitäten ermöglichen und auch als wohnortnahe Treffpunkte dienen können. Eine solche Anlage kann auch bereits durch die Öffnung und Gestaltung bestehender Grünflächen wie den Töster Wiesen oder Teilen des Stockens erfolgen. Um gleichzeitig das als wenig vorhandene kritisierte und festgestellte Angebot für Jugendliche zu erweitern, ist die Integration entsprechender Aufenthalts- und Aktionsflächen für Jugendliche in solche Parkbereiche sinnvoll. So sollte auch der Skatepark aus dem Gewerbegebiet Zinnhütte in die attraktivere Umgebung eines Parks verlegt und eingebettet werden. Zusätzlich zur Steigerung der Attraktivität des Ortes für Jugendliche durch die natürlichere Umgebung ergibt sich daraus auch für den Bereich Gewerbe der Vorteil der freiwerdenden Fläche für tatsächliche Gewerbenutzung, so wie es beim Ziel der Wiederherstellung der Zinnhütte als Gewerbestandort schon angesprochen wurde. Zur Erreichung des Ziels reicht eine Prüfung möglicher Parkstandorte allein nicht aus. Darauf muss auch die Realisierung in Form von Anlage und Gestaltung entsprechender Flächen zu öffentlichen Parks erfolgen, um kostenlose Angebote zu schaffen und allen Menschen eine Teilhabe zu ermöglichen.



Bewusstseinsbildung bei Politik und Bevölkerung für das Thema Umwelt- und Klimaschutz sowie dessen Dringlichkeit und Relevanz

Einige der in Tostedt vorhandenen kulturellen und sozialen Aktivitäten legen ihren Fokus auch auf den Umwelt- und Klimaschutz innerhalb der Gemeinde. Angebote wie Workshops und Informationsveranstaltungen des Töster Umweltkreises, der Agenda 21 und dem Arbeitskreis Naturschutz tragen zur Aufklärung und zur Verdeutlichung des Handlungsbedarfs und der Handlungsmöglichkeiten bei. Auch vonseiten der Gemeinde bestehen erste klimaschonende Ansätze, die jedoch noch ausbaufähig sind, wie auch Teile der Bevölkerung anmerken. Ein grundlegendes, flächendeckendes Engagement und damit einhergehendes Bewusstsein für die Relevanz des Umwelt- und Klimaschutzes ist nicht in angemessenen Maß vorhanden. Es ist weder in politischen Gremien, in dessen Arbeit klimarelevante Aspekte selten prioritär eingeschätzt und behandelt wurden, noch bei großen Teilen der Bevölkerung auszumachen. Sinnbildlich und bezeichnend – aber nicht vollkommen repräsentativ – hierfür ist folgender Kommentar aus der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Frage nach dem Engagement hinsichtlich des Klimaschutzes: „Mal im ernst ... Klimaschutz??? Auf dem Dorf??“ Die Notwendigkeit für ein erhöhtes Engagement und Veränderungen des eigenen Lebensstils zugunsten des Klima- und Umweltschutzes, auch im weniger städtischen Bereich in Tostedt, wird vielfach nicht erkannt, obwohl vonseiten der Bevölkerung durchaus die örtlichen Problemstellen benannt werden: Die Flächeninanspruchnahme und Versiegelung steigt und das MIV-Aufkommen ist hoch. Dies wird u. a. durch weite Wege zwischen Wohn- und Versorgungsstandorten sowie die teils mangelhafte ÖPNV-Anbindung gefördert. Große Verbesserungen des Umwelt- und Klimaschutzes können jedoch nur gelingen, wenn das Engagement nicht einzig auf den wenigen bereits Aktiven beruht, sondern eine allumfassende Verantwortung wahrgenommen wird. Hierzu ist die erhöhte Bewusstseinsbildung sowohl in der Politik als auch in der Bevölkerung für das Thema Umwelt- und Klimaschutz sowie dessen Dringlichkeit und Relevanz notwendig. Die bestehenden Aktionen des Töster Umweltkreises, der Agenda 21 und des Arbeitskreises Naturschutz stellen einen sinnvollen Anknüpfungspunkt für die Gemeinde dar. Damit die von den freiwilligen Initiativen geleistete Arbeit weiterhin Bestand hat und ausgebaut werden kann, empfiehlt sich die Förderung und Unterstützung der Aktionen und Initiativen. So kann die Gemeinde indirekt auf das Bewusstsein der Bevölkerung hinwirken. Auf direktem Wege ist dies über die gemeindliche Organisation eigener Aktionen und der Teilnahme der Gemeinde an bereits bestehenden Aktionen zur Förderung der Wahrnehmung möglich. Hierfür kann beispielhaft die Aktion Stadtradeln genannt werden, ein Wettbewerb zur Bewältigung möglichst vieler Wege im Alltag mit dem Fahrrad. Dieser funktioniert folgendermaßen: Eine Kommune meldet sich für das Stadtradeln an und legt einen dreiwöchigen Zeitraum fest, in dem möglichst viele Kommunalpolitiker*innen und Bürger*innen möglichst viele Strecken mit dem Rad absolvieren und hierdurch Kilometer für ihre Kommune im Vergleich mit anderen sammeln. Diese Aktion kann einen Beitrag zur

Bewusstseinsbildung leisten, da Bürger*innen die klimafreundliche Fortbewegung mit dem Rad selbst testen und erleben können. Zudem werden Politiker*innen durch ihre eigene Teilnahme auf mögliche Handlungsbedarfe hinsichtlich der Radinfrastruktur aufmerksam. Die Teilnahme an der Aktion Stadtradeln wird auch innerhalb des Radverkehrskonzepts vorgeschlagen (siehe Abschnitt 4.2.1). Andere Möglichkeiten sind besondere Aktionen wie etwa jährlich stattfindende Sperrungen der B 75 für einen Tag und Umnutzungen des dadurch freigewordenen Straßenraums als Flanier- und Einkaufszone oder für eine lange Essenstafel. Hierdurch kann verdeutlicht werden, welche Nutzungen alternativ möglich sind und welche Qualitäten sich ergeben, sobald Verkehrsreduzierungen eintreten. Zudem erschließen sich für Bürger*innen hierdurch Möglichkeiten der kostenlosen Teilnahme an Aktionen, die darüber hinaus das Gemeinschaftsgefühl in der Gemeinde stärken. Hierbei handelt es sich jedoch lediglich um Beispiele und mögliche Aktionen, die von der Gemeinde auf die Tauglichkeit für Tostedt zu prüfen und durch weitere Ideen vonseiten der Gemeinde zu ergänzen sind. Neben diesen Ansätzen, die in erster Linie die Bewusstseinsbildung innerhalb der Bevölkerung anstreben, sind Handlungsempfehlungen zur Erhöhung des Bewusstseins der politischen Entscheidungsträger*innen notwendig. Regelmäßige Berichte zur Umwelt- und Klimaschutzsituation sowie den voraussichtlichen Folgen in Rats- und Ausschusssitzungen können dabei helfen, den aktuellen Stand in der Gemeinde transparent zu dokumentieren, hierdurch dringende Handlungsbereiche aufzuzeigen und v. a. Entscheidungsfindungen der politischen Gremien zu unterstützen. Eine dadurch erzielte Steigerung des Bewusstseins wirkt sich auf verschiedenste Bereiche der Gemeinde aus, da Klima- und Umweltschutz Themen mit großer Querschnittswirkung sind. Ein hohes Bewusstsein für die Relevanz eines intakten Klimas sollte auch Grundlage für die Umsetzung weiterer Handlungsempfehlungen wie etwa die maßvolle Gewerbeflächenentwicklung und die Stärkung des Umweltverbundes als ein Hauptziel des zu entwickelnden Gesamtverkehrskonzepts sein.

Förderung klimafreundlicher Energieträger

Als Gemeinde mit einem überwiegenden Anteil an Einfamilienhäusern weist Tostedt ein großes Potenzial für regenerative Energieversorgung auf. Da die meisten Häuser jeweils nur eine Familie oder ein Ehepaar beherbergen, bieten die Dachflächen die Möglichkeit zur Installation von Photovoltaik- oder Solarthermieanlagen zur Deckung des bestehenden Strom- und Wärmebedarfs der Bewohner*innen. Im Falle von erhöhten Bedarfen kann alternativ die gesamte Dachfläche zur Stromerzeugung genutzt werden und die Wärmeerzeugung über eine Geothermieanlage erfolgen. So könnte in Wohngebieten eine vollkommen klimaneutrale Versorgung erreicht werden. Auch bei Unternehmen besteht ein hohes Potenzial für solche Anlagen, da vor allem auf großen Hallendächern ausreichende Platz zur Verfügung steht. Darüber hinaus sind die Haushalte und Unternehmen weniger abhängig von externen Strom- und Wärmeversorgern und deren Konditionen, sie können



u. U. langfristig sogar durch die Einspeisung von überschüssigem Strom in das Netz etwas Geld verdienen. In Tostedt sind bereits einige Photovoltaik- und Solarthermieanlagen zu finden, sowohl auf Privat- als auch auf Gewerbedächern. Um aber das noch vorhandene weitere Potenzial auszuschöpfen und einen großen Schritt Richtung Klimaneutralität zu unterstützen, sollte die Gemeinde ein umfangreiches Beratungsangebot in Verbindung mit einem Förderprogramm zur Finanzierung und Installation entsprechender regenerativer Energieerzeugungsanlagen sowohl für Privatpersonen als auch für Gewerbetreibende initiieren. Der Schutz der Umwelt und die Umsetzung von Maßnahmen zum Klimaschutz müssen vor dem Hintergrund der Auswirkungen weiterer klimaverändernder Einflüsse höchste Priorität haben. Durch das vorhandene Potenzial ist eine große Wirkung erzielbar, die mittels einer entsprechenden Förderung angestoßen und genutzt werden muss.

Über die Energieversorgung in Bezug auf Wohnen und Gewerbe hinaus ist gerade die Förderung alternativer Energieträger im Bereich der Mobilität ein wichtiger Aspekt, da durch die überwiegende Nutzung fossiler Brennstoffe im MIV eine Menge klimaschädlicher Gase entstehen. Als sinnvolle Alternative zum Pkw sollte daher von Seiten der Gemeinde ein Förderprogramm zur Anschaffung privater, elektrisch unterstützter Lastenräder eingeführt werden. Gerade im räumlichen Kontext der Gemeinde sind einige Wege zu lang, um sie zu Fuß zurückzulegen, wenn Einkäufe oder Gegenstände transportiert werden müssen. Diese Strecken sind ideal mit dem Fahrrad zurückzulegen. Durch die Nutzung von E-Lastenrädern können auf solchen Wegen Pkw-Fahrten sinnvoll ersetzt werden. Da gerade elektrisch unterstützte Lastenräder um einiges teurer sind als ein gewöhnliches Fahrrad, soll das Förderprogramm auf der einen Seite Menschen, die es sich leisten könnten, einen zusätzlichen finanziellen Anreiz bieten und auf der anderen Seite Menschen, die so viel Geld nicht aufbringen können, den Kauf überhaupt ermöglichen. Der Vorschlag für ein ähnliches Programm wurde durch den Rat der Samtgemeinde bereits mit dem Argument abgelehnt, dass diese Themen im Aufgabengebiet der Gemeinden liegen und hierzu die Zuständigkeit zur Umsetzung vonseiten der Gemeinden an die Samtgemeinde übertragen werden muss. Dies sollte zeitnah geschehen, um das Programm möglichst früh starten zu können und von den positiven Auswirkungen für die Umwelt und das Klima zu profitieren. Für den Fall, dass die anderen Mitgliedsgemeinden ein solches Programm als nicht notwendig erachten und die Zuständigkeit für die Handhabung dieses Themas nicht an die Samtgemeinde übertragen möchten, sollte die Gemeinde Tostedt ohne die Unterstützung der Samtgemeinde ein eigenes Förderprogramm entwickeln.

Klimafreundliche Mobilität auf Gemeindeebene als Vorbildfunktion

Zur Verstärkung der Bestrebungen einer klimafreundlichen Mobilität kann die Gemeinde neben der Initiierung von finanziellen Förderungen für Privatpersonen die Klimafreundlichkeit der eigenen, öffentlichen Fahrzeuge erhöhen. Dadurch nimmt die

Gemeinde eine Vorbildfunktion ein und wird selbst aktiv. Während die Beeinflussbarkeit des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung ein aufwändiges und langfristiges Vorhaben ist, besitzt die Gemeinde mit ihrem eigenen Fuhrpark und öffentlichen Fahrzeugen direkte Handlungspotenziale. Mit Veränderungen im eigenen Zuständigkeitsbereich leistet die Gemeinde einen eigenen Beitrag und übernimmt durch das Vorleben der klimafreundlichen Mobilität eine Führungsrolle, die Inspiration für Nachahmung durch andere bewirken kann. Zudem erarbeitet sich die Gemeinde durch eigenes Engagement argumentative Vorteile gegenüber anderen, da sie in eigener Regie eine Auseinandersetzung mit dem Thema führt und dadurch Erfahrungen sammeln und weitergeben kann. Abgesehen von der Signalwirkung nach außen ist die Umsetzung klimafreundlicher Mobilität auf Gemeindeebene auch im Sinne des Klima- und Umweltschutzes sinnvoll und anzustreben. Zur Erreichung der gemeindlichen Klimafreundlichkeit im Bereich Mobilität sollte der Fuhrpark der Gemeinde auf Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb umgestellt werden, wie auch bereits das IEKK vorsieht (siehe Abschnitt 4.2.2). Für die Nutzung dieser Fahrzeuge ist dementsprechend eine Ladeinfrastruktur für E-Mobilität einzurichten, sowohl an Standorten öffentlicher Einrichtungen als auch an anderen wichtigen und strategischen Punkten in der Gemeinde. Auch der Ausbau der Ladeinfrastruktur wird im IEKK als wichtiger Punkt für die Förderung alternativer Antriebe ausgeführt. Die Ladesäulen sollen nicht nur den Fahrzeugen der Gemeinde dienen, sondern auch Signalwirkung in Richtung Bevölkerung haben, der diese Infrastruktur ebenfalls zur Verfügung steht und Argumente fehlender Lademöglichkeiten entkräften soll. Weitere öffentlich genutzte Fahrzeuge, die sich zur Umstellung auf Elektromobilität anbieten, sind die im ÖPNV genutzten Busse. Deren Umstellung auf E-Antriebe liegt jedoch nicht allein im Einflussbereich der Gemeinde und ist daher nicht durch sie allein umsetzbar. Aufgrund der Vielzahl an Fahrzeugen im Busbetrieb ist es dennoch sinnvoll, dass die Gemeinde an dieser Stelle aktiv wird und gemeinsam mit den anderen Gemeinden, deren Busverkehr von der KVG und der EVB betrieben wird, bei diesen Betreibern nachdrücklich eine mittel- bis langfristige Umstellung der Fahrzeuge auf Elektrobusse anregt, da hierin ein großes Potenzial zur Vermeidung klimaschädlicher Wirkungen liegt. Hierfür ist es hilfreich, wenn die Gemeinde bereits eigene Erfahrungen in der Umstellung auf klimafreundliche Mobilität gesammelt hat und mit diesen in Gespräche mit allen Beteiligten gehen kann. Die Gemeinde soll somit eine Vorreiterrolle in Bezug auf klimafreundliche Mobilität einnehmen.



6.3 Übersicht über die Ziele und Handlungsempfehlungen

Festlegung eines verkehrspolitischen Leitbildes

- Erarbeitung eines übergeordneten Gesamtverkehrskonzepts zur Festlegung von Prioritäten hinsichtlich Verkehrsträgern sowie zur Abstimmung der verschiedenen Mobilitätsangebote untereinander

Stärkung des Umweltverbunds gegenüber dem MIV in der Gemeinde

- Schaffung von Unterstellmöglichkeiten und Sitzgelegenheiten an allen Bushaltestellen
- Ergänzung des Linien- bzw. Haltestellennetzes zur Erreichung von Freizeitzielen sowie zur Anbindung an Nachbargemeinden
- Prüfung alternativer, moderner Mobilitätsangebote im Bereich des öffentlichen Verkehrs bzw. Ride-Sharing
- Anlage von Radfahr- oder mindestens Schutzstreifen an allen Straßen mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h
- Aufstellung weiterer Fahrradabstellanlagen an strategischen Punkten
- Befestigung von Fußwegen
- Aufstellen von Bänken oder anderen Sitzgelegenheiten sowohl an Hauptfußwegestrecken als auch in Wohnbereichen in angemessenen Abständen
- Weiterverfolgung und Konkretisierung der Planungen zur Umgehungsstraße als Argumentationsgrundlage für den BVWP

Steigerung der Attraktivität des Ortszentrums als zentraler Einkaufsort

- Einrichtung eines Zentrumsmanagements mit zentraler Verantwortung für Marketing, Neuansiedlung und Bestandsverwaltung sowie Förderung der Zusammenarbeit der zentrumsinternen Betriebe in Kooperation mit dem Töster Kreis
- Identifizierung von Standorten für die Ansiedlung von Gaststätten und Abendgastronomie im Kernbereich
- Verlagerung störender Dienstleistungs- bzw. Gewerbebetriebe aus dem Geschäftszentrums- und Ortskernbereich
- Erwägung alternativer Lösungen zur Herstellung angemessener und angenehmer Verhältnisse im Geschäftszentrum

Wiederherstellung und Sicherung der zentralen und wohnortnahmen Lebensmittelversorgung

- Umsetzung der Vorgaben des Einzelhandelskonzepts in Bezug auf die Ansiedlung von Lebensmitteleinzelhandel
- Verlagerung des vorhandenen Lebensmitteleinzelhandels aus dem Gewerbegebiet Zinnhütte in den Zentrumsbereich und bzw. oder an wohnortnahe Standorte

Wiederherstellung des Gewerbegebiets Zinnhütte als grundsätzlicher Gewerbestandort

- Verlagerung vorhandener Nicht-Gewerbe- bzw. Einzelhandelsbetriebe und anderer Nutzungen aus dem Gewerbegebiet an geeignete Standorte
- Ausschließliche Vermittlung der freiwerdenden Flächen an Gewerbebetriebe

Förderung der Gewerbestandorte als Voraussetzung für die Schaffung neuer Arbeitsplätze

- Einrichtung einer hauptverantwortlichen Stelle für die Verwaltung der Gewerbestandorte, d. h. Marketing und Vermarktung von Gewerbegrundstücken sowie Bestandspflege der vorhandenen Gewerbebetriebe
- Vertragliche Absicherung von Einflussmöglichkeiten durch die Gemeinde bei Weiterverkauf von Gewerbegrundstücken
- Konsequente Nutzung und Umsetzung des Baugebots (§ 176 BauGB)
- Nutzung von Unterstützungsangeboten sowie Einbeziehung von Fachwissen und Expertise der Wirtschaftsförderung im Landkreis Harburg (WLH) oder anderer Sachkundiger
- Vorbereitung der Ausweisung neuer Gewerbeflächen als Potenzial für weitere Arbeitsplätze

Förderung der digitalen Netzanbindung

- Anschluss der Gewerbegebiete an das Glasfaser-Netz
- Anschluss aller Haushalte an das Glasfaser-Netz

Sicherstellung der angemessenen Erreichbarkeit und langfristigen Verfügbarkeit ärztlicher Versorgung

- Einrichtung einer Koordinierungsstelle zur Förderung ärztlicher Kooperationen und daraus resultierender möglicher Synergieeffekte



- Bewerbung des Praxisstandorts Tostedt an Medizin-Universitäten in Niedersachsen (Göttingen, Hannover und Oldenburg)
- Bewerbung des vom Landkreis Harburg initiierten Stipendienprogramms für Medizinstudierende an den weiterführenden Schulen in der Gemeinde
- Ausbau der ÖV-Verbindungen zu Praxis- und Krankenhausstandorten in Nachbargemeinden

Sicherstellung eines bedarfsgerechten Angebots an Betreuungs- und Bildungsplätzen

- Regelmäßige Überprüfung der Bevölkerungsentwicklung und -prognosen in der Altersgruppe 0 bis 5 Jahre und frühzeitige Anpassung der Planung von Kinderbetreuungsplätzen
- Ausbau von Grundschulplätzen basierend auf der Entwicklung der Nachfrage nach Kinderbetreuungsplätzen
- Regelmäßiger Austausch und Abstimmung mit Anbieter*innen von Seniorenwohnanlagen und -pflegeeinrichtungen

Barrierefreie Gestaltung aller öffentlichen Bereiche in Bezug auf Mobilitätseinschränkung, Sehbehinderung und Hörschädigung

- Berücksichtigung barrierefreier Mindestbreiten, Oberflächen, Farbgestaltung und Leitsysteme bei Neuanlage von Verkehrswegen
- Sukzessiver Umbau von Bestandswegen zur Herstellung barrierefreier Mindestbreiten, Oberflächen, Farbgestaltung und Leitsysteme
- Nullabsenkung von Bordsteinen an Knotenpunkten und Querungsstellen mit Kennzeichnung durch taktile Bodenindikatoren (Rippenplatten)
- Vereinheitlichung und Vervollständigung des Systems akustischer und taktiler Signalegeber an Lichtsignalanlagen nach aktuellem Standard
- Einrichtung einer ausreichenden Anzahl an Parkständen für Menschen mit Behinderung auf Parkplätzen und in Parkplatzanlagen sowohl im Bestand als auch bei Neuplanung
- Sukzessive Umrüstung der Eingangstüren öffentlicher Gebäude auf automatische Schiebetüren
- Ausstattung mindestens eines Kundenbedienungs- bzw. -beratungsplatzes in öffentlichen Einrichtungen mit induktiven Höranlagen oder vergleichbaren Systemen zur Hörunterstützung

Dauerhafte Erhaltung und Sicherung des barrierefreien Zustands öffentlicher Wege und Anlagen

- Regelmäßige Kontrolle des Heckenbeschnitts in privaten Vorgärten zur Vermeidung von Behinderungen durch ausufernden Heckenwuchs in den öffentlichen Raum
- Entwicklung ortsspezifischer Leitlinien zur Positionierung von Abfalltonnen an Abfuhrterminen

Bewusstseinsbildung in Politik, Verwaltung und Betrieben für das Thema Barrierefreiheit und dessen unterschiedliche Aspekte

- Einrichtung einer Behindertenbeauftragten-Stelle in der Gemeinde- bzw. Samtgemeindeverwaltung
- Regelmäßige Schulungen für Verwaltungsmitarbeiter*innen zur Sensibilisierung zum Thema Behinderung und Barrierefreiheit
- Einführung eines Sachstandsberichts zur Barrierefreiheit in der Gemeinde als fester Bestandteil von Rats- und Ausschusssitzungen
- Erarbeitung eines Leitfadens für Gewerbe-, Dienstleistungs- und Einzelhandelsbetriebe zur Herstellung barrierefreier Gasträume und Kundenbereiche (ggf. in Zusammenarbeit mit dem Töster Kreis)

Erweiterung von Teilhabemöglichkeiten an Sport-, Spiel- und Freizeitaktivitäten

- Festlegung eines Budgets zur Förderung und Unterstützung privater kultureller oder sozialer Initiativen und Angebote
- Aufruf an Bürger*innen zur Entwicklung von Angeboten und Ausschöpfung der Fördermittel
- Ausbau der Informationsverbreitung über verschiedene Kanäle und Vermittlung zwischen Anbieter*innen und Nachfrager*innen sozialer oder kultureller Angebote
- Prüfung von Standorten für öffentliche Parks sowie Schaffung und Gestaltung entsprechender Anlagen als kostenloses Angebot zur Freizeitgestaltung
- Verlegung des Skateparks aus dem Gewerbegebiet Zinnhütte

Bewusstseinsbildung bei Politik und Bevölkerung für das Thema Umwelt- und Klimaschutz sowie dessen Dringlichkeit und Relevanz

- Förderung und Unterstützung der Aktionen und Initiativen des Töster Umweltkreises, der Agenda 21 und des Arbeitskreises Naturschutz für Bürger*innen



- Organisation eigener und Teilnahme an bestehenden Aktionen zur Förderung der Wahrnehmung von Klimaschutzthemen
- Regelmäßige Berichte zur Umwelt- und Klimasituation sowie zu voraussichtlichen Folgen in Rats- und Ausschusssitzungen zur Ergänzung von Entscheidungsgrundlagen

Förderung klimafreundlicher Energieträger

- Initiierung eines Förderprogramms und Beratungsangebots zur Finanzierung und Installation von Photovoltaik-, Solar- und Geothermieanlagen für Privatpersonen und Gewerbetreibende
- Initiierung eines Förderprogramms zur finanziellen Unterstützung bei privater Anschaffung von Lastenrädern

Klimafreundliche Mobilität auf Gemeindeebene als Vorbildfunktion

- Umstellung des gemeindeeigenen Fuhrparks auf Elektrofahrzeuge
- Aufbau einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge
- Anregung der Umstellung auf Elektrobusse bei KVG und EVB in Absprache und Kooperation mit anderen durch diese Verkehrsunternehmen versorgten Gemeinden

ABSCHLUSS





Nachdem das Konzept bereits den Abschluss der praktischen Arbeit für die Gemeinde darstellt, muss auch der wissenschaftliche Teil abgeschlossen werden. Dies erfolgt in einem zusammenfassenden Fazit, in dem nochmal die aufgestellten Forschungsfragen genannt und mittels der Erkenntnisse aus der bisherigen Arbeit beantwortet werden. So wird die Arbeit thematisch geschlossen. Daran anschließend werden in einem Ausblick Hinweise zum weiteren Umgang mit dem aktualisierten Konzept und wichtige Aspekte für die weitere Verbesserung einer zukünftigen, kontinuierlichen Fortschreibung ausgeführt. Der letzte Unterabschnitt befasst sich mit einer persönlichen Reflexion der vorgefundnen Gegebenheiten und der Einflüsse auf den Arbeitsprozess, mit einer allgemeinen Methodenkritik sowie mit weiteren Gesichtspunkten auf Metaebene.

7.1 Fazit

Sowohl das betrachtete Entwicklungskonzept Tostedt selbst als auch die Bewertung seines Erfolgs zeigen eine gewisse Ambivalenz. Einige der entsprechend der ergänzenden Forschungsfrage untersuchten Eigenschaften und Kriterien, welche ein erfolgreiches Entwicklungskonzept ausmachen, werden von dem Konzept erfüllt, andere wiederum nicht. Ebenso stellen sich die vor dem Hintergrund der zweiten Hauptforschungsfrage betrachtete Orientierung der Planung an den Konzeptvorgaben und die daraus resultierenden Veränderungen in der Gemeinde dar. Einige Aspekte und formulierte Maßnahmen wurden bearbeitet und haben eine Verbesserung der betreffenden Problemlage bewirkt, andere wurden in der Praxis nicht berücksichtigt und haben dazu geführt, dass sich Schwierigkeiten verschärft haben oder optimierungsbedürfte Situationen unverändert geblieben sind. Diese Ausführungen geben einen ersten Eindruck zu den Antworten auf zwei der Forschungsfragen, der im Folgenden noch vertieft wird. Die Fragen werden dabei in der dem Vorgehen entsprechenden, folgenden Reihenfolge beantwortet:

1. Ergänzungsfrage

Was macht Entwicklungskonzepte aus und welche Kriterien sind für den Erfolg solcher Konzepte relevant?

2. Hauptfrage 2

Welche Veränderungen sind in der Gemeinde Tostedt seit dem Jahr 2001 eingetreten, inwiefern wurde dabei von den Vorgaben des Konzepts abgewichen und aus welchen Gründen haben sich diese Abweichungen ergeben?

3. Hauptfrage 1

In welcher Weise sind die Handlungsfelder, Ziele und Maßnahmen des bestehenden Entwicklungskonzepts Tostedt an die Entwicklung seit seiner Aufstellung 2001 und an aktuelle Problemlagen anzupassen?

Da die ergänzende Forschungsfrage nach Charakteristika und Erfolgsfaktoren von Entwicklungskonzepten lediglich zur Vorbereitung auf deren praktische Anwendung dienen soll, werden zu ihrer Beantwortung nicht einfach die Ergebnisse der theoretischen Grundlagen zusammengefasst, sondern die Erkenntnisse ihrer Übertragung auf das fortzuschreibende Konzept resümiert. In Bezug auf dessen Strukturierung des Inhalts fällt dabei zunächst negativ auf, dass teilweise grundlegende Informationen nicht in den Grundlagen- und Analysekapiteln enthalten sind, sondern erst bei den Zielen aufgeführt werden, um diese zu begründen. Die Herleitung dieser Ziele ist damit vielfach wenig stringent und ihr Hintergrund ist unklar, da die zugrundeliegende Problemstellung nicht aus den Analyseergebnissen hervorgeht. Entsprechende Ziele und Maßnahmen erscheinen dann z. T. zusammenhanglos. Darüber hinaus stellt die Analyse die jeweilige Situation meist in nur einer groben, übergeordneten Beschreibung dar, ohne auf konkrete Daten einzugehen, die im Nachhinein für eine Überprüfung von Veränderungen und Zielerreichung erforderlich wären. Eine solche Überprüfung wird auch dadurch erschwert, dass innerhalb der Zielbeschreibungen Formulierungen gewählt werden, die eine eindeutige Abgrenzung zwischen übergeordnetem Ziel und konkreterer Handlungsempfehlung kaum möglich macht. Dafür werden im Kapitel der Maßnahmen wiederum Aspekte ausgeführt, die für Maßnahmen zu übergeordnet sind und mehr einem Ziel gleichen. Die Grenzen zwischen Zielen und Maßnahmen verschwimmen, wodurch es schwierig wird zwischen einem anzustrebendem, übergeordneten Ziel und umzusetzenden Maßnahmen zu unterscheiden. Nichtsdestotrotz greift das Konzept eine Vielzahl an wichtigen Themen auf und gibt Ziele vor, die auch heute noch Relevanz haben und deren Verfolgung noch immer sinnvoll und zielführend für die Zukunftsfähigkeit Tostedts ist. Hinsichtlich dieser Verfolgung ist der offizielle Ratsbeschluss, das Konzept zur Grundlage der weiteren Planung zu machen, als Erfolg zu betrachten. Es ist Ausgangspunkt und Initiator für verschiedene erfolgte Planungsschritte und wird seit seiner Aufstellung bei vielen planerischen Entscheidungen berücksichtigt. Allerdings gilt das nicht für alle Teilthemen des Konzepts, wie die Beantwortung der Hauptfrage 2 verdeutlicht.

Seit 2001 haben sich einige Veränderungen in Tostedt ergeben, die auf die Ziele des Konzepts zurückgeführt werden können. So konnten Verbesserungen im ÖPNV und für den Fußverkehr erzielt werden. Weiterhin wurde die Anzahl an Arbeitsplätzen durch die Ansiedlung neuer Gewerbebetriebe gesteigert und das Kultur- und Freizeitangebot ausgeweitet. Alle diese Aspekte stellen positive Entwicklungen dar, müssen aber gleichzeitig auch eingeschränkt werden. Denn die Fortschritte sind im Verhältnis zu ihren formulierten Zielen und angestrebten Optimalzuständen eher gering und erfordern weiterhin die Beschäftigung mit diesen Themen sowie die Umsetzung weiterer zielführender Maßnahmen. Neben diesen – wenn auch geringen, aber dennoch positiven – Ergebnissen haben sich aber auch negative Folgen ergeben, die daraus resultieren, dass entgegen den Vorgaben und Empfehlungen des EKT 2001 gehandelt wurde. Auf diese Weise haben sich Situationen, die



damals bereits als schwierig erkannt wurden, weiter verschlechtert, was Veränderungen im Sinne der Konzeptziele und der allgemein anzustrebenden Verhältnisse in der Gemeinde erschwert und sich auch auf andere Bereiche negativ auswirkt. Ein Beispiel hierfür ist die Ansiedlung von Lebensmitteleinzelhandel im Gewerbegebiet Zinnhütte. Laut EKT 2001 sollte dieses Vorgehen unterbunden werden, es ist jedoch trotzdem weiterhin erfolgt und führt durch die Abwanderung der Lebensmittelversorgung aus dem Zentrum zu verlängerten Einkaufswegen und damit zu erhöhtem MIV-Aufkommen sowie durch die Belegung von Gewerbeflächen zur Verhinderung neuer Gewerbeansiedlung und Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze. Wie eingangs eingeleitet ergibt sich ein ambivalentes Bild sowohl dazu, inwiefern die Gemeinde den Vorgaben des Entwicklungskonzepts gefolgt ist als auch dazu, inwiefern dessen Ziele erreicht oder zumindest auf sie hingearbeitet wurde. Durch diese Darstellungen soll jedoch nicht der Eindruck entstehen, dass die Gemeinde zu wenig Bemühungen angestellt hat, um ihre Situation zu verbessern. Solche Veränderungen sind von einer Vielzahl an Beteiligten und Faktoren abhängig und benötigen viel Zeit sowohl zur Planung als auch zur Umsetzung und letztendlichen Wirkungsentfaltung. Dennoch muss festgehalten werden, dass sich trotz der Planungen und Maßnahmen der Gemeinde noch wesentliche Handlungsbedarfe zeigen, die bereits im EKT 2001 angemerkt wurden, und dass darüber hinaus weitere aktuelle Themen bestehen, die Aufmerksamkeit und Handeln erfordern. Dass diese noch bestehen hängt unter anderem mit anderen Beteiligten und Verantwortlichen auf höherer Ebene zusammen, die sich gegen Maßnahmen im Sinne des Konzepts entscheiden, und ist daher nachvollziehbar. In Bezug auf andere Themen konnte aber nicht volumnäßig geklärt werden, warum dem Konzept in diesen Punkten nicht gefolgt wurde. Insgesamt führen die Veränderungen nicht dazu, dass an den Zielen in der Fortschreibung inhaltlich viel verändert werden muss.

Obwohl Anpassungen der Ziele also aus inhaltlichen Gesichtspunkten nicht in großem Umfang erforderlich sind, werden sie trotzdem weitgehend umformuliert. Aufgrund der beschriebenen Schwierigkeiten mit der inhaltlichen und methodischen Evaluation des EKT 2001, im Speziellen bezogen auf die Ziele und ihre Erreichung, werden zwar die weiterzuverfolgenden Aspekte wieder aufgegriffen, die ursprünglichen Zielformulierungen aber nicht beibehalten. Daher ist es im Vergleich des Ursprungskonzepts mit der hier erarbeiteten Fortschreibung schwierig, die noch immer relevanten Konzeptziele in der ursprünglichen Formulierung im neuen Konzept wiederzufinden. Auch um dem integrativen Charakter von Entwicklungskonzepten gerecht zu werden, sind die Ziele nun von den Themenbereichen, denen sie vorher zugeordnet waren, losgelöst und neu verfasst, sodass ihre Effekte übergeordnet betrachtet werden können. Über die Bestandsziele hinaus werden neue Ziele für die ergänzten Analysethemen Barrierefreiheit sowie Umwelt- und Klimaschutz aufgenommen. Diese Themenbereiche wurden im EKT 2001 vereinzelt in sehr rudimentärem Umfang in Verbindung mit Unterthemen genannt, aber nicht näher betrachtet oder ausgeführt, da ihnen kein hoher Stellenwert zugeschrieben wurde. Heute sind diese Themen

essenziell zu betrachten, weshalb sie explizit als eigene Themenbereiche Bestandteil der Analyse sind. Sie erhalten z. T. eigene Ziele, die sich aber vielfach mit den bereits vorhandenen Themen überschneiden, da Barrierefreiheit und Klimaschutz übergeordnete Handlungsfelder sind, die alle anderen Bereiche wie Wirtschaft, Soziales, Versorgung oder Verkehr betreffen. In das neue bzw. fortgeschriebene Konzept werden nicht nur vorige Ziele wieder aufgenommen und um neue Ziele ergänzt, es fallen auch Ziele und Maßnahmen weg. Vorrangig von den Maßnahmen werden einige nicht weiter berücksichtigt, weil sie bereits umgesetzt wurden oder der Hintergrund ihrer Aufstellung heute nicht mehr gegeben ist. Aber auch einige der Ziele werden nicht ins neue Konzept übernommen, da sie überholt oder in der heutigen Situation nicht mehr nachvollziehbar sind. Vor dem Hintergrund aller genannten Gesichtspunkte ergibt sich für die Fortschreibung eine vollkommen überarbeitete Zielaufstellung, die zum einen im größtmöglichen Maß den Ansprüchen an gute Entwicklungskonzepte entspricht und zum anderen die wesentlichen Handlungsfelder für die Gemeinde Tostedt aufzeigt.

7.2 Ausblick

Diese Arbeit ist die erstmalige umfängliche Fortschreibung des Entwicklungskonzepts Tostedt, die sich nicht nur auf einen einzelnen Themenbereich fokussiert, sondern einen Gesamtblick auf die zukünftige Entwicklung der Gemeinde Tostedt in den kommenden Jahren gibt, mit Ausnahme der durch die Bachelorthesis behandelten Aspekte. Um zu einer Gesamtfortschreibung zu kommen, erfolgt im Anschluss an diese Arbeit eine Zusammenführung ihrer Ergebnisse mit denen aus der Bachelorthesis, sodass der Gemeinde ein vollständiges Konzept vorgelegt werden kann. Dies kann unter der Voraussetzung des Beschlusses durch den Gemeinderat als Planungsgrundlage dienen. Der Zeithorizont hierfür sollte bei 10 Jahren liegen. Die hier gemachte erste Erfahrung mit der Fortschreibung des Konzepts nach 20 Jahren hat gezeigt, dass bei einem so langen Zeitraum der Aufwand, die Entwicklungen seit Aufstellung der Vorgängerversion nachzuvollziehen, unverhältnismäßig hoch ist und sich neue Themen der Planung entwickelt haben, die bereits früher Berücksichtigung hätten finden müssen.

Bei der Nutzung des neuen Konzepts ist wichtig, dass über die bereits vorgeschlagenen, akuten Handlungsempfehlungen hinaus weitere situationsabhängige Maßnahmen zu entwickeln sind, die zur Erreichung der aufgestellten und angepassten Ziele beitragen sollen. Denn aufgrund der umfassenden Betrachtung aller wichtigen Themenbereiche kann das Konzept nur verhältnismäßig oberflächliche Handlungsempfehlungen geben. So wie einige Ziele es bereits vorgeben, sind weitere tiefergehende Untersuchungen zu den jeweiligen Themenschwerpunkten erforderlich und vor allem Entscheidungen zu konkreten Leitgedanken seitens der Gemeinde zu treffen. Wie eine Gemeinde sich grundsätzlich positionieren möchte und welches Leitbild sie anstrebt, kann nur von Politik



und Verwaltung unter Einbeziehung der Bevölkerung bestimmt werden. Um langfristig Konzeptfortschreibungen aufeinander aufbauen zu können, muss es einen roten Faden zur Orientierung in strategischen Fragen geben, der in Form bestimmter Leitbilder von der Gemeinde vorzugeben ist. Darüber hinaus sollte bis zur nächsten Fortschreibung ein Monitoring vorbereitet werden, um konkretere und messbare Ziele festlegen und die Zielerreichung besser überprüfen zu können. In dieser Arbeit wurde versucht, die Situation so detailliert wie möglich darzustellen, um Vergleiche mit zukünftigen Gegebenheiten zu ermöglichen. Dennoch ist es wichtig, von Seiten der Gemeinde sinnvolle Indikatoren festzulegen und diese dauerhaft zu erheben, um die Zielerreichung messbar zu machen.

Sowohl die Erarbeitung eines Monitorings als auch die tiefergehenden Untersuchungen der einzelnen Themenschwerpunkte können in weiteren studentischen Arbeiten thematisiert oder von öffentlichen Planungsbüros durchgeführt werden. Dabei ist zu bedenken, dass die Arbeit von Studierenden meist kostengünstiger ist, Mitarbeiter*innen in Planungsbüros dagegen auf langjährige Erfahrungen in diesem Arbeitsfeld zurückgreifen können. Darüber hinaus ist die Bearbeitungszeit studentischer Arbeiten in der Regel auf einen Maximalzeitraum von einem halben Jahr begrenzt, sodass der mögliche zu bearbeitende Umfang eingeschränkt ist. Dieser wird zusätzlich dadurch limitiert, dass eine studentische Arbeit über den praxisbezogenen Teil, der für die Gemeinde relevant ist, auch wissenschaftliche Bestandteile aufweisen muss. Hierdurch müssen ggf. Kompromisse hinsichtlich des Ergebnisses eingegangen werden. Trotz dieser Argumente, die bezogen auf Professionalität mehr für die Arbeit von Planungsbüros spricht, kann die Beschäftigung mit den genannten Themen im Rahmen einer studentischen Arbeit auch eine Win-Win-Situation für Studierende und Gemeinde sein, die kostengünstig neue Anregungen für ihre weitere Arbeit erhalten kann. Spätestens die Umsetzung von Handlungsempfehlungen zur Annäherung an festgelegte Zielvorstellungen ist dann jedoch mit personellem und finanziellem Aufwand verbunden, der notwendig ist, um die Lebensqualität in der Gemeinde und ihre Zukunftsfähigkeit zu sichern.

7.3 Reflexion

Eine Einschätzung, wie zielführend die verwendeten Methoden sind, und die Beleuchtung des Arbeitsprozesses stellen die letzten Schritte dieser Arbeit dar. Es gilt zu reflektieren, welche Methoden und Vorgehensweisen gelungen sind, indem sie zu geplanten Erkenntnisgewinnen beitragen konnten und welche Aspekte im Nachhinein weniger hilfreich waren oder nicht den gewünschten Erfolg erzielt haben. Außerdem werden Schwierigkeiten und Grenzen aufgezeigt, denen wir während der Bearbeitung begegnet sind und erläutert, welchen Umgang wir damit gefunden haben. Insgesamt besteht unsererseits eine hohe Zufriedenheit in Bezug auf das methodische Vorgehen, da durch verschiedene Forschungsmethoden in den unterschiedlichen Phasen zahlreiche Erkenntnisse

zur Beantwortung der Forschungsfragen erzielt werden konnten. Dennoch sind wir an Grenzen unserer Methoden oder durch nicht beeinflussbare Rahmenbedingungen gestoßen, aufgrund derer wir unser Vorgehen anpassen mussten. Hierzu sind die Auswirkungen der COVID 19-Pandemie zu nennen. So war es in den ersten Monaten der Bearbeitung aufgrund der Kontaktbeschränkungen nicht möglich, sich zur gemeinsamen Bearbeitung der Thesis zu treffen. Ein weiterer Aspekt waren die geschlossenen Bibliotheken. Dies wirkte sich auf die Bestandsaufnahme vor Ort in der Gemeinde sowie auf die Literaturrecherche aus, die erste Informationen zum Untersuchungsobjekt Tostedt und zum Thema Entwicklungskonzepte und deren Evaluation liefern sollten. So musste die Recherche auf digital verfügbare Quellen beschränkt werden und konnte nicht parallel zur Bestandsaufnahme erfolgen. Diese war erst nach Lockerung der pandemiebedingten Einschränkungen möglich.

Die stationäre Recherche allein ist vor allem bei der Überprüfung der Realisierung von Zielen und Maßnahmen sowie bei den Beweggründen vonseiten der Gemeinde, bestimmte Maßnahmen umzusetzen oder dies nicht zu tun, nicht ausreichend. Hierfür konnten wir einige Gespräche mit Expert*innen führen, die schnell hilfreiche Erkenntnisse gebracht haben und somit zielführend waren. Besonders notwendig wäre ein solches Gespräch auch für den Themenschwerpunkt Gewerbe gewesen, da das EKT 2001 hierfür eine Vielzahl von Zielen und Maßnahmen vorsieht. Zu einem Gespräch mit Verantwortlichen der Gemeinde im Hinblick auf die wirtschaftliche Entwicklung und die Wirtschaftsförderung ist es jedoch nicht gekommen, da zwei verabredete Telefontermine vom zuständigen Ansprechpartner der Gemeinde nicht eingehalten wurden. Trotz mehrfacher Nachfragen, sowohl auf telefonischem als auch auf schriftlichem Wege, sind bis heute keine Antworten eingegangen. Daher muss die Analyse des gewerblichen Themenschwerpunkts ohne die Einschätzung der Gemeinde auskommen, worauf in der Arbeit an entsprechender Stelle hingewiesen wird.

Eine deutlich höhere Resonanz ist bei der Beteiligung der Bevölkerung per Fragebogen, sowohl on- als auch offline, zu verzeichnen. Rund 400 Teilnehmer*innen teilten ihre Sicht auf Tostedt und vorhandene Problemstellen mit uns. Die große Anzahl der Antworten ist als großer Erfolg zu verbuchen und zeigt, dass ein hohes Interesse an derartigen Fragestellungen sowie ein ebenfalls hohes Engagement für die Ortsentwicklung seitens der Bevölkerung besteht. Da der überwiegende Teil der Fragebögen online ausgefüllt wurde, wird deutlich, dass der digitale Fragebogen keine Hürde, sondern ein gern genutztes Format darstellt. Es ist davon auszugehen, dass für eine Präsenzveranstaltung vermutlich nicht dieselbe Anzahl Menschen hätte mobilisiert werden können. Trotz dieses Erfolgs stellt der Fragebogen nur einen einseitigen Austausch dar, der keine Möglichkeiten für Rückfragen bietet. Dies schlägt sich auch in den Antworten nieder, die zum Teil wenig zielführend sind, weil sie in einigen Fällen sehr emotionsgeladen sind oder am Thema



vorbeiführen. In Präsenzveranstaltungen wären diese Äußerungen vermutlich nicht in dieser Schärfe vorgetragen worden und auf die vom Thema abweichenden Antworten hätte besser eingegangen werden können. Zudem kann der fehlende Dialog zu Unzufriedenheit und falschen Erwartungshaltungen führen. Andererseits sorgt die Verwendung eines Fragebogens dafür, dass Probleme von klassischen Präsenzveranstaltungen wie die immer gleichen Teilnehmenden und die Dominanz von starken Redeführer*innen vermieden werden können. Daher ist die Beteiligung per Fragebogen – auch aufgrund fehlender Alternativen im Rahmen der Kontaktbeschränkungen – als hilf- und erfolgreich zu werten, um die Sichtweisen der Bevölkerung umfassend aufzunehmen und Einschätzungen zur Situation von Menschen vor Ort zu erhalten.

Um im weiteren Verlauf der Arbeit von diesen Einschätzungen anderer weitere Erkenntnisse zur Aufstellung von Zielen und Handlungsempfehlungen zu gewinnen, war ursprünglich eine kleinere – aufgrund der Pandemieproblematik digital stattfindende – Veranstaltung innerhalb thematischer Fokusgruppen mit Expert*innen verschiedener Institutionen und Vereine vorgesehen. Doch die Umsetzung dieses Plans wurde im Laufe der Bearbeitung vor Schwierigkeiten gestellt, die zur Abänderung des Vorhabens führten. Aufgrund der unerwartet hohen Anzahl an Teilnehmenden der Öffentlichkeitsbeteiligung und deren teils sehr umfangreichen Erläuterungen hat die Auswertung mehr Zeit in Anspruch genommen als dafür vorgesehen. Um die Verzögerung soweit wie möglich zu begrenzen, haben wir uns auf die Auswertung der wesentlich für unsere Themenschwerpunkt relevanten Ergebnisse fokussiert und auf darüberhinausgehende Verknüpfungsauswertungen verzichtet, die ggf. noch interessante Erkenntnisse zur Interpretation hätten liefern können. Auch die Überprüfung der Erreichung bzw. Umsetzung der im EKT 2001 aufgestellten Ziele und Maßnahmen war zeitintensiver als geplant, da es sich als schwierig erwiesen hat, konkrete Formulierungen und Intentionen aus den Fließtexten des Ursprungskonzepts zu ziehen. Dadurch ergaben sich Verzögerungen im Zeitplan. Um diese zu kompensieren, entschieden wir uns, auf die Rückkopplung unserer Ziele und Handlungsempfehlungen innerhalb der Fokusgruppen zu verzichten, die zeitintensive Vorbereitungen erfordert hätten. Dies geschah nicht zuletzt auch aufgrund der Erfahrungen der erfolgten Abstimmung der Ziele mit den Vertretern der Gemeinde. Hierbei hat sich gezeigt, dass zwischen einer wissenschaftlichen Arbeit und der politisch abgestimmten Fortschreibung Differenzen bestehen, da die im Konzept behandelten Themen jahrelangen politischen Prozessen unterliegen, die in der rein planungstheoretischen Herleitung der Ziele innerhalb der Thesis nur untergeordnet Berücksichtigung finden. Daher sind wir davon ausgegangen, dass die Beteiligung weiterer politischer Parteien oder Interessenvertretungen wenige Erkenntnisse für die Masterthesis bringt, sondern erst für die Verabschiedung eines späteren Gesamtkonzeptes durch den Gemeinderat und die anschließende Veröffentlichung von Relevanz ist. Um dennoch die Sichtweise weiterer Beteiligter – nicht zu unseren aufgestellten Zielen, aber zu den analysierten Themen – zu berücksichtigen, entschieden wir

uns, kurze Telefoninterviews zu führen und Fragen zu bereits gewonnenen Erkenntnissen zu stellen. Auf diese Weise konnten zu bestimmten Themen Informationen aus anderer Perspektive gewonnen und die Analyseergebnisse weiter validiert werden.

Insgesamt ist das Thema der Entwicklungskonzepte sowohl im Allgemeinen als auch für Tostedt im Speziellen sehr umfangreich, was es erschwert, den Überblick über alle Themenfelder, Aspekte und mögliche Verbindungen zu behalten. Zusätzlich mussten Informationen aus den verschiedensten Quellen mit unterschiedlichen Bezügen zu den einzelnen Themen berücksichtigt und behandelt werden. Aufgrund des Umfangs standen wir wiederholt vor Herausforderungen, die Inhalte stringent und bündig zusammenzufassen und so aufzubereiten, dass sie im späteren Verlauf leicht wieder aufgegriffen werden können. Daher war es wichtig, während der Arbeit regelmäßige Rückkopplungen mit den Fragestellungen und den zuvor erarbeiteten Inhalten vorzunehmen und Bezüge herzustellen. Aufgrund des Umfangs hat sich im Bearbeitungsverlauf die Aufteilung des Gesamtthemas nach Themenschwerpunkten auf zwei studentische Arbeiten als sinnvoll erwiesen. Die alleinige Erarbeitung der Fortschreibung wäre in Anbetracht der Menge der Themen und der Vielzahl der zu betrachtenden Aspekte nicht in der von uns als angemessen empfundenen Detailtiefe möglich gewesen. Auch wenn mit der gemeinsamen Erarbeitung des Fragebogens für die Beteiligung ein erhöhter Abstimmungsaufwand einherging, war die Zusammenarbeit dennoch insgesamt hilfreich.

In der Partnerarbeit für diese Masterthesis haben sich Einschränkungen vor allem durch die Maßnahmen zur Eindämmung der COVID 19-Pandemie ergeben. Eine gemeinsame Erarbeitung war wie erwähnt wochenlang nur räumlich getrennt und online möglich. Gerade zu Beginn des Bearbeitungszeitraums stellte dies eine Hürde zur Strukturierung des gemeinsamen Vorgehens dar, da der für die Vergemeinschaftung der einzeln erarbeiteten Erkenntnisse wichtige kontinuierliche Austausch erschwert war. Dieser konnte nur über Videochats zur Absprache und digitale Plattformen zur gemeinsamen Bearbeitung von Dateien und Dokumenten erfolgen. Zugute kam uns in dieser Zeit sicherlich die langjährige Erfahrung in der gemeinsamen Zusammenarbeit, die wir bereits in zahlreichen Projekten, Partner- und Gruppenarbeiten – wie auch schon in unserer gemeinsam erarbeiteten Bachelorthesis – im Laufe unseres Bachelor- und Masterstudiums gesammelt haben. Dadurch wussten wir bereits vorab, welche Denk- und Arbeitsweisen das jeweilige Gegenüber pflegt und konnten von dem bereits aufgebauten gegenseitigen Vertrauen und Verständnis profitieren. Trotzdem hat uns das nicht vor kleineren Schwierigkeiten bewahrt, etwa im Hinblick auf die Einschätzung von relevanten Inhalten einzelner Abschnitte. Doch auch diese Hürden sind im Vergleich zum Umfang des Gesamtergebnisses nur gering und konnten überwunden werden, nicht zuletzt durch den eingespielten respektvollen und guten Umgang und Austausch miteinander. Dies hat die inhaltliche Arbeit an vielerlei Stellen erleichtert und die gemeinsame Abschlussarbeit insgesamt zu einer letztmaligen



Kooperation innerhalb unseres Studiums gemacht, mit der wir beide sehr zufrieden sind. Mit der Thesis haben wir an einigen Stellen unser in den letzten fünf Jahren angeeignetes Wissen aufgreifen und um neue Aspekte ergänzen können, insbesondere im Hinblick auf die praktische Umsetzung und Evaluation von konzeptionellen Planungen. Die vorliegende Arbeit ist der Abschluss unseres Studiums, die aufgrund des hohen Praxisbezugs bereits einen ersten Vorgeschmack auf das bietet, was nach dem Ende des Studiums auf uns wartet: die reale Welt der Stadtplanung.

ABBILDUNGS- VERZEICHNIS





- Abb. 1: Verortung der Gemeinde Tostedt. Eigene Darstellung nach BKG 2020 _____ S. 46
- Abb. 2: Nachbargemeinden. Eigene Darstellung nach BKG 2020 _____ S. 47
- Abb. 3: Haupterschließungsstrecken und Straßenkategorien. Eigene Darstellung nach SG Tostedt 2015 a, 37; Schneider 2020 _____ S. 48
- Abb. 4: Hauptachsen des Radverkehrs gem. Radverkehrskonzept. Eigene Darstellung nach SG Tostedt 2015 a, 115; Schneider 2020 _____ S. 55
- Abb. 5: Verortung der Einzelhandelsstandorte gem. Einzelhandelskonzept. Eigene Darstellung nach BBE 2016, 51 ff.; Scheider 2020 _____ S. 56
- Abb. 6: Kartographische Darstellung der Zielkategorien des LRP in Tostedt.
LK Harburg 2013, Karte 5 _____ S. 63
- Abb. 7: Absolute Bevölkerungsverteilung nach Altersgruppen. Eigene Darstellung nach LSN 2020 b _____ S. 78
- Abb. 8 Prozentuale Bevölkerungsverteilung nach Altersgruppen. Eigene Darstellung nach LSN 2020 b _____ S. 79
- Abb. 9: Absolute Veränderung der Bevölkerungszahl zum Vorjahr. Eigene Darstellung nach LSN 2020 d; LSN 2020 e _____ S. 80
- Abb. 10: Absolute Veränderung der Bevölkerungszahl zum Vorjahr nach Einflussfaktoren.
Eigene Darstellung nach LSN 2020 e _____ S. 81
- Abb. 11: Entwicklung der Bevölkerungszahl. Eigene Darstellung nach LSN 2020 e _ S. 81
- Abb. 12: Entwicklung der Bevölkerungszahl nach Geschlecht. Eigene Darstellung nach LSN 2020 d _____ S. 82
- Abb. 13: Entwicklung der Bevölkerungszahl nach Altersgruppen. Eigene Darstellung nach LSN 2020 b _____ S. 83
- Abb. 14: Entwicklung der Anzahl an Schwerbehinderten je 1.000 Einwohner*innen der SG Tostedt. Eigene Darstellung nach LSN 2020 c _____ S. 83
- Abb. 15: Prognostizierte prozentuale Veränderung der Bevölkerungszahl zum Vorjahr.
Eigene Darstellung nach Anhang IV _____ S. 86

- Abb. 16: Prognostizierte Entwicklung der Bevölkerungszahl nach Altersgruppen zu Basisjahr 2018. Eigene Darstellung nach Anhang IV _____ S. 86
- Abb. 17: Bewertungen der Sozialen Infrastruktur (bereinigt um „keine Angabe“). Eigene Darstellung nach Ergebnissen der Öffentlichkeitsbeteiligung _____ S. 105
- Abb. 18: Gesamtes Buslinien- und -haltestellennetz. Eigene Darstellung nach KVG 2020; HVV 2020; Schneider 2020 _____ S. 113
- Abb. 19: Buslinien- und -haltestellennetz ohne Schulverkehr mit Haltestelleneinzugsbereichen. Eigene Darstellung nach KVG 2020; HVV 2020; Schneider 2020 _____ S. 114
- Abb. 20: Ausbaugebiet der Glasfaser NordWest GmbH. Eigene Darstellung nach Glasfaser NordWest o. J.; Schneider 2020 _____ S. 120
- Abb. 21: Bewertungen der Fortbewegungsarten (bereinigt um „keine Angabe“). Eigene Darstellung nach Ergebnissen der Öffentlichkeitsbeteiligung _____ S. 121
- Abb. 22: Bewertungen der Gehwege und Straßen (bereinigt um „keine Angabe“). Eigene Darstellung nach Ergebnissen der Öffentlichkeitsbeteiligung _____ S. 123
- Abb. 23: Anzahl der Einzelhandelsbetriebe nach Schwerpunkten. Eigene Darstellung nach Ergebnissen der Bestandsaufnahme _____ S. 132
- Abb. 24: Anzahl der Dienstleistungsbetriebe nach Schwerpunkten. Eigene Darstellung nach Ergebnissen der Bestandsaufnahme _____ S. 133
- Abb. 25: Bewertungen der Versorgung (bereinigt um „keine Angabe“). Eigene Darstellung nach Ergebnissen der Öffentlichkeitsbeteiligung _____ S. 135
- Abb. 26: Entwicklungsvergleich von Anzahl SVB am Arbeitsort Tostedt und Arbeitslosen. Eigene Darstellung nach Bundesagentur für Arbeit 2018 a; 2018 b; 2019 a _____ S. 141
- Abb. 27: Verteilung der SVB am Arbeitsort Tostedt nach Wirtschaftszweigen 2017. Eigene Darstellung nach Bundesagentur für Arbeit 2019 a _____ S. 142
- Abb. 28: Werbung der Gemeinde zu Stärken des Wirtschaftsstandorts Tostedt. SG Tostedt o. J. b _____ S. 144
- Abb. 29: Photovoltaikanlage auf Fachwerkhaus. Eigene Aufnahme _____ S. 155



Abb. 30: Solarthermieranlage. Eigene Aufnahme _____ S. 155

Abb. 31: Bewertungen des Engagements für Klima und Umwelt (bereinigt um „keine Angabe“). Eigene Darstellung nach Ergebnissen der Öffentlichkeitsbeteiligung ____ S. 160

Abb. 32: Taktile Bodenindikatoren an der Bushaltestelle Todtglüsing Denkmal.
Eigene Aufnahme _____ S. 164

Abb. 33: Kontrastreiche Trennung von Gehweg und Straße durch Grünstreifen.
Eigene Aufnahme _____ S. 164

Abb. 34: Fehlende Kontraste in Shared Space-Bereich. Eigene Aufnahme _____ S.164

Abb. 35: Nicht ausreichend abgesenkte Bordsteinkante. Eigene Aufnahme _____ S. 165

Abb. 36: Art der Türöffnung der untersuchten, öffentlich zugänglichen Einrichtungen.
Eigene Darstellung nach Ergebnissen der Bestandsaufnahme _____ S. 167

Abb. 37: Bewertungen der Barrierefreiheit (bereinigt um „keine Angabe“). Eigene
Darstellung nach Ergebnissen der Öffentlichkeitsbeteiligung _____ S. 168



QUELLEN- **VERZEICHNIS**





- Albrecht, Christian (2001): Entwicklungskonzept Tostedt. Analytische Bestandsaufnahme und Vorschläge zu Entwicklungszielen und stadtplanerischen Handlungen und Maßnahmen der Gemeinde Tostedt. <https://bit.ly/333AGzO>. Aufruf: 20.04.2020.
- Allwardt, Burkhard (2012): Wir über uns. Agenda 21 – Tostedt. <http://www.agenda21-tostedt.de/uns.htm>. Aufruf: 02.07.2020.
- Arbeitsgruppe des Landesrates für Menschen mit Behinderungen (2012): „Es ist normal verschieden zu sein.“ Handlungsvorschläge zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention in den Kommunen in Niedersachsen. Landesbeauftragter für Menschen mit Behinderungen. <http://www.behindertenbeauftragter-niedersachsen.de/files/r101/Broschueren/Handlungsempfehlungen.tagged.pdf>. Aufruf: 05.05.2020.
- Arbeitskreis Naturschutz in der Samtgemeinde Tostedt e. V. (2020): Der Arbeitskreis Naturschutz. <https://www.aknaturschutz.de/index.php/ueber-uns>. Aufruf: 22.08.2020.
- ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft (2003): Stadtentwicklungsplanung. <https://www.arl-net.de/de/lexica/de/stadtentwicklungsplanung>. Aufruf: 01.04.2020.
- BBE – BBE Handelsberatung GmbH (2016): Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Samtgemeinde Tostedt. <https://bit.ly/3bvePVE>. Aufruf: 16.04.2020.
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2009): Integrierte Stadtentwicklung in Stadtregrionen. Projektabschlussbericht. BBSR-Online-Publikation, Nr. 37/2009. https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BBSROnline/2009/DL_ON372009.pdf?__blob=publicationFile&v=2. Aufruf: 06.04.2020.
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2016): Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzepte in der Städtebauförderung. Eine Arbeitshilfe für Kommunen. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, Berlin. https://www.staedtebaufoerderung.info/StBauF/SharedDocs/Publikationen/StBauF/Arbeitshilfe_ISEK.pdf?__blob=publicationFile&v=5. Aufruf: 01.04.2020.
- Beauftragter der Bundesregierung für die Belange von Menschen mit Behinderungen (o. J.): Was ist Barrierefreiheit? https://www.behindertenbeauftragter.de/DE/Themen/Barrierefreiheit/WasistBarrierefreiheit/WasistBarrierefreiheit_node.html. Aufruf: 11.05.2020
- Beier, Markus (2009): Strategische Entwicklungspläne als Bezugsrahmen für kommunale Entscheidungsprozesse: Das Teilraumgutachten „Stadt und Umland Regensburg“. In: Jacoby, Christian (Hrsg.): Monitoring und Evaluation von Stadt- und Regionalentwicklung. Arbeitsmaterial, 350. Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover. 82 – 96. <https://d-nb.info/1191384535/34>. Aufruf: 27.04.2020.

- Behindertenbeauftragter des Landes Niedersachsen (2003 a): Barrierefreiheit im Alltag. Für Planer, Betroffene und Interessierte. http://archiv.behindertenbeauftragter-niedersachsen.de/broschueren_bblni/pics/Broschuere-33_2.pdf. Aufruf: 29.04.2020.
- Behindertenbeauftragter des Landes Niedersachsen (2003 b): Mit anderen Augen sehen. Elemente zur barrierefreien Gestaltung öffentlichen Raumes für sehbehinderte und blinde Menschen. http://archiv.behindertenbeauftragter-niedersachsen.de/broschueren_bblni/pics/Broschuere-mit_anderen_Augen.pdf. Aufruf: 12.05.2020.
- Bellmann, Katrin (2020): Pflegedienstleiterin des Seniorenwohn- und Pflegeheims Homann. Telefoninterview vom 27.07.2020.
- Birkner, Stefan (2020): Schulleiter des Gymnasiums Tostedt. Telefoninterview vom 24.06.2020.
- BKG – Bundesamt für Kartografie und Geodäsie (2020): Verwaltungsgebiete 1:250 000 (Ebenen), Stand 01.01. (VG250 01.01.). <https://gdz.bkg.bund.de/index.php/default/digitale-geodaten/verwaltungsgebiete/verwaltungsgebiete-1-250-000-ebenen-stand-01-01-vg250-ebenen-01-01.html>. Aufruf: 23.04.2020.
- BMEL – Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (o. J.): Ländliche Entwicklung aktiv gestalten. Leitfaden. http://www.bmel.de/SharedDocs/Downloads/Broschueren/LeitfadenIntegrierteLaendlicheEntwicklung.pdf?__blob=publicationFile. Aufruf: 02.04.2020.
- BMU – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (2019): Klimaschutz in Zahlen. Fakten, Trends und Impulse deutscher Klimapolitik. Ausgabe 2019. https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Pools/Broschueren/klimaschutz_zahlen_2019_broschuere_bf.pdf. Aufruf: 02.08.2020.
- BMUB – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (2007): LEIPZIG CHARTA zur nachhaltigen europäischen Stadt. https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/themen/bauen/wohnen/leipzig-charta.pdf?__blob=publicationFile&v=2. Aufruf: 01.04.2020.
- Bolz, Sabine (2020 a): Mitarbeiterin im IV Fachbereich Bauen und Planung – Fachdienst 61 Bauleitplanung der Samtgemeinde Tostedt. Telefoninterview vom 21.07.2020.
- Bolz, Sabine (2020 b): Solaranlagen auf öffentlichen Gebäuden – Ergebnisse der Impulsberatung Solar. Weiteres Vorgehen und Möglichkeiten der Umsetzung. Beschlussvorlage 10.17/418. Fachbereich Bauen und Planung, Samtgemeinde Tostedt. <https://www.tostedt.de/allris/vo020.asp?VOLFDNR=1000715>. Aufruf: 22.07.2020.
- Bolz, Sabine (2020 c): Kommunales Förderprogramm zur Anschaffung von Lastenfahrrädern und Lastenfahrradanhängern. Antrag von Ratsmitglied Reinhard Riepshoff / Gruppe BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN und DIE LINKE vom



26.09.2019. Beschlussvorlage 10.17/416. <https://www.tostedt.de/allris/vo020.asp?VOLFDNR=1000709>. Aufruf: 22.07.2020.

Bolz, Sabine (2020 d): Vorlage 10.17/416 – Beschlüsse. Kommunales Förderprogramm zur Anschaffung von Lastenfahrrädern und Lastenfahrradanhängern. Antrag von Ratsmitglied Reinhard Riepshoff / Gruppe BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN und DIE LINKE vom 26.09.2019. <https://www.tostedt.de/allris/vo020.asp?VOLFDNR=1000709>. Aufruf: 22.07.2020.

Bolz, Sabine (2020 e): Vorlage 10.17/416 – Beschlüsse. Resolution zur Ausrufung des Klimanotstandes und Erklärung zur Umweltgemeinde. Antrag von Ratsmitglied Reinhard Riepshoff / Gruppe BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN und DIE LINKE vom 30.10.2019 (Klimanotstand). Antrag von Ratsmitglied Jens Westermann / Fraktion DIE LINKE vom 15.09.2019 (Umweltgemeinde). <https://www.tostedt.de/allris/vo020.asp?VOLFDNR=1000710>. Aufruf: 22.07.2020.

Borowski, Antje (2020): Mitarbeiterin im Fachbereich I Steuerung und Service – Fachdienst 12 Öffentlichkeit, Schule, Jugend, Kultur, Gebäudewirtschaft – Familienservicebüro der Samtgemeinde Tostedt. Telefoninterview vom 24.06.2020.

Böttcher, Judith Marie (2017): Wie wirkt Planung? Theorie und Praxis der strategischen Stadtentwicklungsplanung am Beispiel Wohnen in wachsenden Großstädten. Dissertation, HafenCity Universität Hamburg.

Bruns, Florian (2011): Renaissance großer Pläne? Stadtentwicklungsplanung und Wandel des Planungsverständnisses am Beispiel Hamburg. Bachelorthesis, HafenCity Universität Hamburg.

Buhmann, Klaus (2020): Mitglied des Rats der Gemeinde Tostedt, Ausschussvorsitz des Planungs- und Umweltausschusses der Gemeinde Tostedt. Interview vom 19.06.2020 (siehe Anhang XII - Gespräch 2).

Bürger, Regina; Schmid, Katharina (o. J.): Einführung in die interne Evaluation. Theorie und Materialien. Projektgruppe Modus 21. Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg. http://www.modus21.forschung.uni-erlangen.de/inhalt/Skript_Interne_Evaluation.pdf. Aufruf: 27.04.2020.

Bundesagentur für Arbeit (2018 a): Arbeitsmarkt kommunal - Gemeindeverbände und Gemeinden (Jahreszahlen). Dezember 2011. Sozialversicherungspflichtig und geringfügig Beschäftigte und Arbeitslose nach ausgewählten Merkmalen. 03353035 Tostedt. https://statistik.arbeitsagentur.de/nn_32022/SiteGlobals/Forms/Rubrikensuche/Rubrikensuche_Suchergebnis_Form.html?view=processForm&resourceId=210358&input_=&pageLocale=de&topicId=910542®ionInd=03353®ion=&year_month=201112&year_month.GROUP=1&search=Suchen. Aufruf: 01.07.2020.

Bundesagentur für Arbeit (2018 b): Arbeitsmarkt kommunal - Gemeindeverbände und Gemeinden (Jahreszahlen). Dezember 2015. Sozialversicherungspflichtig und geringfügig Beschäftigte und Arbeitslose nach ausgewählten Merkmalen. 03353035 Tostedt. https://statistik.arbeitsagentur.de/nn_32022/SiteGlobals/Forms/Rubrikkensuche/Rubrikkensuche_Suchergebnis_Form.html?view=processForm&resourceId=210358&input_=&pageLocale=de&topicId=910542®ionInd=03353&-region=&year_month=201512&year_month.GROUP=1&search=Suchen. Aufruf: 01.07.2020.

Bundesagentur für Arbeit (2019 a): Arbeitsmarkt kommunal - Gemeindeverbände und Gemeinden (Jahreszahlen). Dezember 2019. Sozialversicherungspflichtig und geringfügig Beschäftigte und Arbeitslose nach ausgewählten Merkmalen. 03353035 Tostedt. https://statistik.arbeitsagentur.de/SiteGlobals/Forms/Rubrikkensuche/Rubrikkensuche_Form.html?nn=32022&year_month=201912&pageLocale=de&view=processForm&topicId=910542®ionInd=03353. Aufruf: 01.07.2020.

Bundesagentur für Arbeit (2019 b): Arbeitsmarkt kommunal - Gemeindeverbände und Gemeinden (Jahreszahlen). Dezember 2019. Sozialversicherungspflichtig und geringfügig Beschäftigte und Arbeitslose nach ausgewählten Merkmalen. 03353006 Dohren, 03353015 Handeloh, 03353018 Heidenau, 03353021 Kakenstorf, 03353022 Königsmoor, 03353027 Otter, 03353035 Tostedt, 03353038 Welle, 03353041 Wistedt, 033535406 Gemeindeverband Tostedt. https://statistik.arbeitsagentur.de/SiteGlobals/Forms/Rubrikkensuche/Rubrikkensuche_Form.html?nn=32022&year_month=201912&pageLocale=de&view=processForm&topicId=910542®ionInd=03353. Aufruf: 01.07.2020.

BWVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2016):
Bundesverkehrswegeplan 2030. https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile. Aufruf: 08.07.2020.

BWVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2019):
Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030. B75 OU Tostedt – Wistedt. <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B75-G20-NI/B75-G20-NI.html>. Aufruf: 08.07.2020.

BZNB – Breitbandzentrum Niedersachsen-Bremen (2020): Breitbandatlas Niedersachsen. https://niedersachsen-breitbandatlas.de/mapbender3/application/Breitbandatlas_Nds. Aufruf: 29.07.2020.

Carstens, Laura-Sophie (2020): Mitarbeiterin im Fachbereich I Steuerung und Service – Fachdienst 12 Öffentlichkeit, Schule, Jugend, Kultur, Gebäudewirtschaft – Familienservicebüro der Samtgemeinde Tostedt. Telefoninterview vom 24.06.2020.



CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH (Hrsg.) (2019): Demographie-Gutachten Landkreis Harburg. <https://bit.ly/2GtgmQA>. Aufruf: 27.04.2020.

DIfU – Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.) (2005): Umweltfreundlicher, attraktiver und leistungsfähiger ÖPNV – ein Handbuch. Kurzfassung. Im Auftrag des Umweltbundesamtes. <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/480/publikationen/koepnv-kf.pdf>. Aufruf: 14.07.2020.

Dörsam, Peter (2020): Bürgermeister der Samtgemeinde Tostedt. Gespräch vom 28.07.2020.

Einbock GmbH (o. J.): JuraForum – Lexikon – Anerkannte Regeln der Technik. <https://www.juraforum.de/lexikon/regeln-der-technik>. Aufruf: 11.05.2020.

Eltges, Marcus; Nickel, Eva; Franke, Thomas; Strauss, Wolf-Christian; Reimann, Bettina; Beckmann, Klaus (2007): Integrierte Stadtentwicklung als Erfolgsbedingung einer nachhaltigen Stadt. Hintergrundstudie zur „Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt“ der deutschen EU-Ratspräsidentschaft. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Berlin. https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BBSROnline/2007/DL_EU_08_07.pdf;jsessionid=76DD359D55BF28963F89D167D985A3E0.live21302?__blob=publicationFile&v=2. Aufruf: 30.03.2020.

EWE Aktiengesellschaft (2020): Tarifvergleich: Glasfaser & DSL. <https://www.ewe.de/internet>. Aufruf: 29.07.2020.

Gabriel, Inge (2020): Initiatorin des Hörtreffs Nordheide für Hörgeschädigte und Tinnitusbetroffene. Interview vom 23.06.2020 (siehe Anhang XII - Gespräch 3).

Geffers, Eike (1991): Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan der Samtgemeinde Tostedt. Beglaubigte Abschrift. Planungsbüro Geffers, Hannover.

Gemeinde Tostedt (2001): Entwicklungskonzept Tostedt; Grundsatzbeschluss über Schwerpunkte, anzustrebende Ziele und nächste Schritte der zukünftigen Ortsentwicklung. Sitzungsvorlage Nr.: 13.-332. https://www.tostedt.de/allris/__tmp/tmp/45-181-136607953941/607953941/01083114/14-Anlagen/02/Anlage_2_Grundsatzbeschluss_Sitzungsvorlage13-.pdf. Aufruf: 13.08.2020.

Gemeinde Tostedt (2007): Integriertes städtisches Entwicklungskonzept für die Ortskernentwicklung Tostedt.

Gemeinde Tostedt (2019): Begründung zum Bebauungsplan Nr. 2, 3 TG, 5. "Gewerbegebiet Zinnhütte". 9. Änderung. https://www.landkreis-harburg.de/ftp/bplaene/35_2169.pdf. Aufruf: 23.04.2020.

Gerhardt, Gerd (2020): Mitarbeiter im Fachbereich Steuerung und Service, Fachdienst 12 Öffentlichkeit, Schule, Jugend, Kultur, Gebäudewirtschaft der Samtgemeinde Tostedt. Telefoninterview vom 15.07.2020.

- Glasfaser NordWest GmbH & Co. KG (o. J.): Glasfaserausbau in Tostedt. Schnelles Internet für rund 2.500 Haushalte. <https://glasfaser-nordwest.de/gebiete/tostedt/>. Aufruf: 29.07.2020.
- Hamburger Abendblatt (2002): Drei Jahre Haft für Bohle. <https://www.abendblatt.de/archiv/2002/article204969515/Drei-Jahre-Haft-fuer-Bohle.html>. Aufruf: 14.07.2020.
- Hamburger Abendblatt (2018): Bühne frei für den Bunten Vorhand. <https://themenwelten.abendblatt.de/buehne-bunter-vorhang-unter-den-linden-29-tostedt-ulrike-von-thien-48613>. Aufruf: 14.07.2020.
- Heinz, Werner (2000): Stadtentwicklungsplanung. In: Häußermann, Hartmut (Hrsg.): Großstadt: soziologische Stichworte. Springer Fachmedien, Wiesbaden.
- Heinz, Werner; Kröger, Maria; Morschheuser, Petra; Oediger, Hermann-Lambert; Reiß-Schmidt, Stephan; Thielen, Hartmut; Wölpert, Reinhard (2013): Integrierte Stadtentwicklungsplanung und Stadtentwicklungsmanagement – Strategien und Instrumente nachhaltiger Entwicklung. Positionspapier des Deutschen Städte- und Gemeindebundes. http://www.staedtetag.de/imperia/md/content/dst/veroeffentlichungen/mat/mat_integrierte_stadtentwicklungsplanung_2013_web.pdf. Aufruf: 06.04.2020.
- Hutter, Gérard (2006): Strategische Planung. Ein wiederentdeckter Planungsansatz zur Bestandsentwicklung von Städten. https://www.researchgate.net/publication/292760145_Strategische_Planung_Ein_wiederentdeckter_Planungsansatz_zur_Bestandsentwicklung_von_Städten. Aufruf: 02.04.2020.
- Hutter, Gérard (2019): Zeit als Gestaltungsthema und Rahmenbedingungen – am Beispiel der Stadtentwicklungsplanung. In: Henkel, Dietrich; Kramer, Caroline (Hrsg.): Zeitgerechte Stadt: Konzepte und Perspektiven für die Planungspraxis. Forschungsbericht der ARL, No. 09. 46 - 64. https://shop.arl-net.de/media/direct/pdf/fb/fb_009/fb_009_gesamt.pdf. Aufruf: 30.03.2020.
- Hutter, Gérard; Wiechmann, Thorsten; Krüger, Thomas (2019): Strategische Planung. In: Wiechmann, Thorsten (Hrsg.) (2019): ARL Reader Planungstheorie. Band 2, Strategische Planung – Planungskultur. Springer Spektrum, Berlin. 13 - 25.
- HVV – Hamburger Verkehrsverbund (2019): Tarifplan. <https://www.hvv.de/resource/blob/10944/2d934064437d4e248e100774af252f11/tarifplan-gesamt-alle-linien-data.pdf>. Aufruf: 07.07.2020.
- HVV – Hamburger Verkehrsverbund (2020): Verkehrsnetzplan. <https://geofox.hvv.de/jsf/mapsOSM.seam?language=de>. Aufruf: 08.07.2020.
- Johannsen, Helge (2020): Geschäftsführer Herbergsverein, Altenheim und Diakoniestation zu Tostedt e. V.. Telefoninterview vom 27.07.2020.
- Kleinfeldt, Torben (2020): Geschäftsführer FRIEDRICH VORWERK KG (GmbH & Co.). Telefoninterview vom 03.08.2020.



- Knoche, Günter; Müller, Thomas (2004): Gemeinde Tostedt. Verkehrsentwicklungsplan 2004. Aktualisierung der Verkehrsprognosen und der Straßennetzgestaltung. Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover.
- Kröger-Mollin, Katja; Oehlrich, Peter; Wegner, Patrick; Gottschalk, Ingo; Matthies, Britta (2020): Erweiterter Vorstand des Töster Kreis e. V.. Interview vom 04.08.2020 (siehe Anhang XII - Gespräch 5).
- Kühn, Manfred (2008): Strategische Stadt- und Regionalplanung. In: Wiechmann, Thorsten (Hrsg.) (2019): ARL Reader Planungstheorie. Band 2, Strategische Planung – Planungskultur. Springer Spektrum, Berlin. 79 - 92.
- Kurz, Carsten (2019): Lärmaktionsplan der Gemeinde Tostedt zur Umsetzung der dritten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie. Entwurf. LÄRMKONTOR GmbH, Hamburg.
- Kurz, Burckhardt (2020): Ansprechpartner für die Kita „Kinderland“. Telefoninterview vom 24.06.2020.
- KVG – Kraftverkehr GmbH (2020): Linienfahrpläne Landkreis Harburg. <https://www.kvg-bus.de/fahrplaene/landkreis-harburg/linienfahrplaene/>. Aufruf: 08.07.2020
- KVHS Landkreis Harburg – Kreisvolkshochschule Landkreis Harburg (o. J.): Kurssuche Außenstelle Tostedt. https://www.kvhs-harburg.de/kurssuche/liste?suchesetzen=false&kfs_aussenst=Tostedt. Aufruf: 14.07.2020.
- KVN – Kassenärztliche Vereinigung Niedersachsen (2017): Bedarfsplanung. Hausärztliche Planungsbereiche. https://www.kvn.de/internet_media/Mitglieder/Zulassung/Bedarfsplanung/Bedarfsplanung_+Haus%C3%A4rzliche+Planungsbereiche-p-13233.pdf. Aufruf: 29.06.2020.
- KVN – Kassenärztliche Vereinigung Niedersachsen (2019 a): Anlage 2.2 - Planungsblatt zur Dokumentation des Standes der Vertragsärztlichen Versorgung. Hausärzte. https://www.kvn.de/internet_media/Mitglieder/Zulassung/Bedarfsplanung/Bedarfsplanung_+Haus%C3%A4rzte-p-13222.pdf. Aufruf: 29.06.2020.
- KVN – Kassenärztliche Vereinigung Niedersachsen (2019 b): Anlage 2.2 - Planungsblatt zur Dokumentation des Standes der Vertragsärztlichen Versorgung. Augenärzte. https://www.kvn.de/internet_media/Mitglieder/Zulassung/Bedarfsplanung/Bedarfsplanung_+Augen%C3%A4rzte-p-13145.pdf. Aufruf: 29.06.2020.
- KVN – Kassenärztliche Vereinigung Niedersachsen (2019 c): Anlage 2.2 - Planungsblatt zur Dokumentation des Standes der Vertragsärztlichen Versorgung. Chirurgen und Orthopäden. https://www.kvn.de/internet_media/Mitglieder/Zulassung/Bedarfsplanung/Bedarfsplanung_+Chirurgen+und+Orthop%C3%A4den-p-13167.pdf. Aufruf: 29.06.2020.

KVN – Kassenärztliche Vereinigung Niedersachsen (2019 d): Anlage 2.2 - Planungsblatt zur Dokumentation des Standes der Vertragsärztlichen Versorgung. Frauenärzte. https://www.kvn.de/internet_media/Mitglieder/Zulassung/Bedarfsplanung/Bedarfsplanung_+Frauen%C3%A4rzte-p-13211.pdf. Aufruf: 29.06.2020.

KVN – Kassenärztliche Vereinigung Niedersachsen (2019 e): Anlage 2.2 - Planungsblatt zur Dokumentation des Standes der Vertragsärztlichen Versorgung. HNO-Ärzte. https://www.kvn.de/internet_media/Mitglieder/Zulassung/Bedarfsplanung/Bedarfsplanung_+HNO_%C3%84rzte-p-13255.pdf. Aufruf: 29.06.2020.

KVN – Kassenärztliche Vereinigung Niedersachsen (2019 f): Anlage 2.2 - Planungsblatt zur Dokumentation des Standes der Vertragsärztlichen Versorgung. Hautärzte. https://www.kvn.de/internet_media/Mitglieder/Zulassung/Bedarfsplanung/Bedarfsplanung_+Haut%C3%A4rzte-p-13244.pdf. Aufruf: 29.06.2020.

KVN – Kassenärztliche Vereinigung Niedersachsen (2019 g): Anlage 2.2 - Planungsblatt zur Dokumentation des Standes der Vertragsärztlichen Versorgung. Kinder- und Jugendärzte. https://www.kvn.de/internet_media/Mitglieder/Zulassung/Bedarfsplanung/Bedarfsplanung_+Kinder%C3%A4rzte-p-13288.pdf. Aufruf: 29.06.2020.

KVN – Kassenärztliche Vereinigung Niedersachsen (2019 h): Anlage 2.2 - Planungsblatt zur Dokumentation des Standes der Vertragsärztlichen Versorgung. Nervenärzte. https://www.kvn.de/internet_media/Mitglieder/Zulassung/Bedarfsplanung/Bedarfsplanung_+Nerven%C3%A4rzte-p-13310.pdf. Aufruf: 29.06.2020.

KVN – Kassenärztliche Vereinigung Niedersachsen (2019 i): Anlage 2.2 - Planungsblatt zur Dokumentation des Standes der Vertragsärztlichen Versorgung. Psychotherapeuten. https://www.kvn.de/internet_media/Mitglieder/Zulassung/Bedarfsplanung/Bedarfsplanung_+Psychotherapeuten-p-13376.pdf. Aufruf: 29.06.2020.

KVN – Kassenärztliche Vereinigung Niedersachsen (2019 j): Anlage 2.2 - Planungsblatt zur Dokumentation des Standes der Vertragsärztlichen Versorgung. Urologen. https://www.kvn.de/internet_media/Mitglieder/Zulassung/Bedarfsplanung/Bedarfsplanung_+Urologen-p-13420.pdf. Aufruf: 29.06.2020.

KVN – Kassenärztliche Vereinigung Niedersachsen (2020): Vertragsärztliche und vertragspsychotherapeutische Versorgung in Niedersachsen. https://www.kvn.de/internet_media/Mitglieder/Zulassung/Bedarfsplanung/Bedarfsplanung_+Versorgung+in+Niedersachsen-p-24035.pdf. Aufruf: 29.06.2020.

LHLH – Lebenshilfe Lüneburg-Harburg gemeinnützige GmbH (o. J.): Berufliche Rehabilitation. <https://www.lhh.org/leistungen-menschen-handicap/berufliche-rehabilitation.html>. Aufruf: 08.07.2020.



Liedtke, Gerhard (2020): Mitarbeiter im Fachbereich 5 – Krankenhäuser und Heime – Alten- und Pflegeheime des Landkreises Harburg, Leiter des Alten- und Pflegeheims Helferichheim. Telefoninterview vom 27.07.2020.

Lipinski, Thomas (2014): „HVV-Erweiterung ist ein Erfolg“. In: Nordheide Wochenblatt. https://www.kreiszeitung-wochenblatt.de/c-panorama/hvv-erweiterung-ist-ein-erfolg_a52902. Aufruf: 08.07.2020.

LK Harburg – Landkreis Harburg (2013): Landschaftsrahmenplan. Winsen (Luhe). <https://www.landkreis-harburg.de/portal/seiten/landschaftsrahmenplan-901000579-20100.html>. Aufruf: 12.05.2020.

LK Harburg – Landkreis Harburg (2019 a): Regionales Raumordnungsprogramm 2025. Teil B – Begründung. Endfassung. <https://bit.ly/3bvf2rU>. Aufruf: 29.04.2020.

LK Harburg – Landkreis Harburg (2019 b): Regionales Raumordnungsprogramm 2025. Teil A – Beschreibende Darstellung. Endfassung. <https://bit.ly/2R0hzkE>. Aufruf: 29.04.2020.

LK Harburg – Landkreis Harburg (o. J. a): Initiative StadtLandPraxis. Förderangebote. <https://www.stadtlandpraxis.de/foerderangebote.html>. Aufruf: 29.06.2020.

LK Harburg – Landkreis Harburg (o. J. b): Initiative StadtLandPraxis. Angebote. <https://www.stadtlandpraxis.de/angebote.html>. Aufruf: 29.06.2020.

LK Harburg – Landkreis Harburg (o. J. c): Breitbandausbau. „Schnelles Internet dpe Sie!“: Breitbandausbau im Landkreis Harburg geht auf die Zielgerade. <https://www.landkreis-harburg.de/portal/seiten/-schnelles-internet-fuer-sie-breitbandausbau-im-landkreis-harburg-geht-auf-die-zielgeraden-901001674-20100.html>. Aufruf: 29.07.2020.

LSN - Landesamt für Statistik Niedersachsen (2019): Realsteuervergleich 2018. Statistische Berichte Niedersachsen. Hannover. <https://www.google.com/url?sa=t&rc-t=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjopLrHgKfrAhWIsKQKHTUnBeEQFjAAegQIBxAB&url=https%3A%2F%2Fwww.statistik.niedersachsen.de%2Fdownload%2F150451&usg=AOvVaw1fJpdXQO1k5FkRixsPW0qA>. Aufruf: 19.08.2020.

LSN – Landesamt für Statistik Niedersachsen (2020 a): Bevölkerung nach Durchschnittsalter und Geschlecht (Gemeinde). Tabelle A100003G. LSN-Online: EVAS Systematik 12411 – Fortschreibung des Bevölkerungsbestandes. <https://www1.nls.niedersachsen.de/statistik/html/default.asp>. Aufruf: 05.05.2020

LSN – Landesamt für Statistik Niedersachsen (2020 b): Bevölkerung nach Altersgruppen (23) und Geschlecht (Gemeinde, Zeitreihe). Tabelle Z100002G. LSN-Online: EVAS Systematik 12411 – Fortschreibung des Bevölkerungsbestandes. <https://www1.nls.niedersachsen.de/statistik/html/default.asp>. Aufruf: 05.05.2020

- LSN – Landesamt für Statistik Niedersachsen (2020 c): Schwerbehinderte nach Geschlecht und Zahl der Behinderungen, sowie Behinderte je 1000 Einwohner (Verwaltungseinheit; Zeitreihe). Tabelle Z2401056. LSN-Online: EVAS Systematik 22711 – Statistik der schwerbehinderten Menschen. <https://www1.nls.niedersachsen.de/statistik/html/default.asp>. Aufruf: 05.05.2020
- LSN – Landesamt für Statistik Niedersachsen (2020 d): Bevölkerung nach Geschlecht; Fläche, Bevölkerungsdichte (Gemeinde; Zeitreihe). Tabelle Z100001G. LSN-Online: EVAS Systematik 12411 – Fortschreibung des Bevölkerungsbestandes. <https://www1.nls.niedersachsen.de/statistik/html/default.asp>. Aufruf: 05.05.2020
- LSN – Landesamt für Statistik Niedersachsen (2020 e): Bevölkerung nach Geschlecht; Fläche, Natürliche Bevölkerungsbewegung, Wanderungssaldo, Bevölkerungssaldo (Gemeinde; Zeitreihe). Tabelle Z100003G. LSN-Online: EVAS Systematik 12411 – Fortschreibung des Bevölkerungsbestandes. <https://www1.nls.niedersachsen.de/statistik/html/default.asp>. Aufruf: 05.05.2020
- LSN – Landesamt für Statistik Niedersachsen (2020 f): Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Einpendler; Auspendler; Pendlersaldo; überschrittene Grenzen nach Geschlecht (Gemeinde). Tabelle P7015106. LSN-Online: EVAS Systematik 13111 – Statistik der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. <https://www1.nls.niedersachsen.de/statistik/html/default.asp>. Aufruf: 25.06.2020.
- Machule, Dittmar; Usadel, Jens (2012): Fortschreibung des Entwicklungskonzeptes Tostedt in Bezug auf die Einzelhandelsentwicklung. KramerAlbrecht Ingenieurgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg.
- Markhardt, Moritz (2019): Querungshilfe Platz Am Sande. Beschlussvorlage 07.17/186. Fachdienst Tiefbau, Gemeinde Tostedt. https://www.tostedt.de/allris/__tmp/tmp/45081036821747978/821747978/01082551/51.pdf. Aufruf: 14.08.2020.
- Marquardt, Bianca (2013 a): Tostedter Ortskerngestaltung ist fast abgeschlossen. In: Nordheide Wochenblatt. https://www.kreiszeitung-wochenblatt.de/tostedt/c-panorama/tostedts-ortskerngestaltung-ist-fast-abgeschlossen_a25454. Aufruf: 13.08.2020.
- Marquardt, Bianca (2013 b): Tostedter Ortsumgehung im Wegeplan. https://www.kreiszeitung-wochenblatt.de/tostedt/c-politik/tostedter-ortsumgehung-im-wegeplan_a15789. Aufruf: 08.07.2020.
- Marquardt, Bianca (2013 c): Tostedter Parkhaus wurde eingeweiht. https://www.kreiszeitung-wochenblatt.de/tostedt/c-panorama/tostedter-parkhaus-wurde-eingeweiht_a27057. Aufruf: 08.07.2020.
- Marquardt, Bianca (2013 d): Neu gestalteten Platz Am Sande eingeweiht. In: Nordheide Wochenblatt. https://www.kreiszeitung-wochenblatt.de/tostedt/c-panorama/neu-gestalteten-platz-am-sande-eingeweiht_a18130. Aufruf: 14.08.2020.



Marquardt, Bianca (2016): Ortsumgehung Tostedt-Wistedt wieder mit Planungsrecht im Bundesverkehrswegeplan. https://www.kreiszeitung-wochenblatt.de/tostedt/c-politik/ortsumgehung-tostedt-wistedt-wieder-mit-planungsrecht-im-bundesverkehrswegeplan_a81615. Aufruf: 08.07.2020.

Marquardt, Bianca (2018 a): Beratung des dritten Bauabschnitts der Gartenstadt Heidloh geht in die nächste Runde. https://www.kreiszeitung-wochenblatt.de/tostedt/c-politik/beratung-des-dritten-bauabschnitts-der-gartenstadt-heidloh-geht-in-die-naechste-runde_a103474. Aufruf: 08.07.2020.

Marquardt, Bianca (2018 b): Ehemaliges Lidl-Gebäude in Tostedt: Droht Dauer-Leerstand? In: Nordheide Wochenblatt. https://www.kreiszeitung-wochenblatt.de/tostedt/c-politik/ehemaliges-lidl-gebaeude-in-tostedt-droht-dauer-leerstand_a127430. Aufruf: 14.08.2020.

Marquardt, Bianca (2018 c): Aufzug-Ärger am Bahnhof Tostedt: Der DB-Aufsichtsrat muss her! https://www.kreiszeitung-wochenblatt.de/tostedt/c-politik/aufzug-aerger-am-bahnhof-tostedt-der-db-aufsichtsrat-muss-her_a112942 Aufruf: 07.07.2020.

Marquart, Bianca (2020 a): Schnelles Internet für 1,5 Millionen Haushalte. In: Nordheide Wochenblatt. https://www.kreiszeitung-wochenblatt.de/tostedt/c-wirtschaft/schnelles-internet-fuer-15-millionen-haushalte_a158831. Aufruf: 29.07.2020.

Marquardt, Bianca (2020 b): Der Aldi in Tostedt ist jetzt platt - zumindest der Markt in der Zinnhütte. In: Nordheide Wochenblatt. https://www.kreiszeitung-wochenblatt.de/tostedt/c-wirtschaft/der-aldi-in-tostedt-ist-jetzt-platt-zumindest-der-markt-in-der-zinn-huette_a165242. Aufruf: 14.08.2020.

Marquardt, Bianca (2020 c): Tostedter Grundschule Dieckhofstraße muss saniert werden. https://www.kreiszeitung-wochenblatt.de/tostedt/c-politik/tostedter-grundschule-dieckhofstrasse-muss-saniert-werden_a171674#gallery=null. Aufruf: 10.07.2020.

Marquardt, Marcus (2020): Dachdeckermeister Marquardt Bedachungen.

Telefoninterview vom 27.07.2020.

Mastop, Hans; Faludi, Andreas (1997): Evaluation of strategic plans: the performance principle. In: Wiechmann, Thorsten (Hrsg.): ARL Reader Planungstheorie. Band 2, Strategische Planung – Planungskultur. Springer Spektrum, Berlin. 61 - 78.

Mathwig, Uwe (2008): Behindertengerechte Umgestaltung des Platzes Am Sande. Beschlussvorlage 07.15/124. Fachbereich Bauen und Planung, Gemeinde Tostedt. https://www.tostedt.de/allris/__tmp/tmp/45081036821747978/821747978/00102517/17.pdf. Aufruf: 14.08.2020.

Mathwig, Uwe (2020): Mitarbeiter im Fachbereich IV Bauen und Planung – Fachdienst 66 Tiefbau der Samtgemeinde Tostedt. Telefoninterview vom 13.07.2020.

ML – Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (2014): Anforderungen an Inhalte und Gliederung des REK. Anlage 1 zum Erlass vom 06.06.2014 zur Förderung der Kosten für die Erstellung Regionaler Entwicklungskonzepte.

Niedersächsisches Behindertengleichstellungsgesetz (NBGG) vom 25. November 2007 zuletzt geändert am 25.10.2018 (Nds. GVBl. S. 217).

NKomVG – Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz vom 17.12.2010 in der Fassung vom 15.07.2020.

NLG – Niedersächsische Landgesellschaft mbH (2018): Gemeinde Tostedt. Begründung Bebauungsplan Nr. 66 „Gartenstadt Heidloh – 3. Bauabschnitt“ mit örtlichen Bauvorschriften. https://www.landkreis-harburg.de/ftp/bplaene/35_1663_B.pdf. Aufruf: 08.07.2020.

NLG – Niedersächsische Landgesellschaft mbH (o. J.): Über uns. <https://www.nlg.de/ueber-uns/>. Aufruf: 19.08.2020.

Peper, Katrin (2019): Entwicklungskonzept der Gemeinde Tostedt – Sachstandsbericht 2019. Informationsvorlage 07.17/188. Fachdienst Bauleitplanung, Gemeinde Tostedt. https://www.tostedt.de/allris/_tmp/tmp/45081036180360638/180360638/01083110/10.pdf. Aufruf: 11.08.2020.

Rahden, Ines van (2012): Bahnhof Tostedt: Ein Parkhaus für alle Pendler. <https://www.abendblatt.de/hamburg/harburg/article109236216/Bahnhof-Tostedt-Ein-Parkhaus-fuer-alle-Pendler.html>. Aufruf: 08.07.2020.

Ritter, Ernst-Hasso (2007): Strategieentwicklung heute. Zum integrativen Management konzeptioneller Politik (am Beispiel der Stadtentwicklungsplanung). In: Wiechmann, Thorsten (Hrsg.) (2019): ARL Reader Planungstheorie. Band 2, Strategische Planung – Planungskultur. Springer Spektrum, Berlin. 107 - 118.

RM – Verlagsgesellschaft Rudolf Müller GmbH & Co. KG (2019): Barrierefrei geregelt: Überblick der wichtigsten Normen. <https://www.bfb-barrierefrei-bauen.de/barriere-frei-geregelt/>. Aufruf: 11.05.2020.

Scheele, Anja (2020): Rektorin der Hauptschule Tostedt „Schule am Düvelshöpen“. Telefoninterview vom 24.06.2020.

Schneider, Wolfgang (2020): BBBikeMap.org free download server. Tostedt. https://extract.bbbike.org/?sw_lng=9.557&sw_lat=53.206&ne_lng=9.911&ne_lat=53.341&format=shp.zip&city=Tostedt&lang=de. Aufruf: 23.06.2020.

Seute, Axel (2020): Leiter des Fachbereichs IV Bauen und Planung der Samtgemeinde Tostedt. Interview am 19.05.2020 (siehe Anhang XII - Gespräch 1).



Seyer, Wilfried (2020): Kommunalberatung Seyer. Ehemaliger Geschäftsführer der Wirtschaftsförderung im Landkreis Harburg GmbH. Interview am 23.06.2020 (siehe Anhang XII - Gespräch 4).

SG Tostedt – Samtgemeinde Tostedt (2011): Fördermittel und Zuschüsse. <https://www.tostedt.de/portal/seiten/foerdermittel-und-zuschuesse-12000232-20240.html>. Aufruf: 02.07.2020.

SG Tostedt – Samtgemeinde Tostedt (2013): Maßnahmen der Ortskernerneuerung Tostedt fast abgeschlossen. <https://www.tostedt.de/portal/meldungen/massnahmen-der-ortskernerneuerung-tostedt-fast-abgeschlossen-912001322-20240.html>. Aufruf: 07.07.2020.

SG Tostedt – Samtgemeinde Tostedt (2014): Flächennutzungsplan 1992 der Samtgemeinde Tostedt. Teilplan Tostedt.

SG Tostedt – Samtgemeinde Tostedt (2015 a): Radverkehrskonzept. Gemeinde Tostedt. <https://bit.ly/2Z7MQX6>. Aufruf: 29.04.2020.

SG Tostedt – Samtgemeinde Tostedt (2015 b): Haus der Begegnung Tostedt. <https://www.tostedt.de/portal/meldungen/haus-der-begegnung-tostedt-912001708-20240.html>. Aufruf: 22.06.2020.

SG Tostedt – Samtgemeinde Tostedt (2017): Samtgemeinde Tostedt. Bürgerinformation. Broschüre. <https://www.tostedt.de/portal/seiten/samtgemeindebroschüre-12000268-20240.html>. Aufruf: 02.04.2020.

SG Tostedt – Samtgemeinde Tostedt (2019): Flächennutzungsplan 1992 der Samtgemeinde Tostedt. „Konzentrationsflächen für Windenergieanlagen“. 7. Änderung Teilplan 3: Heidenau. 14. Änderung Teilplan 7: Tostedt. 7. Änderung Teilplan 9: Wistedt. In: Amtliches Bekanntmachungsblatt. Jahrgang 43, Nr. 23 vom 22.11.2019. <https://www.tostedt.de/portal/bekanntmachungen/flaechenutzungsplan-1992-der-samtgemeinde-tostedt-konzentrationsflaechen-fuer-windenergieanlagen-7-aenderung-teilplan-3-heidenau-14-aenderung-teilplan-7-tostedt-7-aenderung-teilplan-9-wistedt-912002662-20240.html>. Aufruf: 05.08.2020.

SG Tostedt – Samtgemeinde Tostedt (2020): Familienwegweiser der Samtgemeinde Tostedt 2019. <https://www.tostedt.de/portal/meldungen/der-neue-familienwegweiser-ist-da-912002525-20240.html>. Aufruf: 24.06.2020.

SG Tostedt – Samtgemeinde Tostedt (o. J. a): Die Newsletter der Samtgemeinde und Gemeinde Tostedt. <https://www.tostedt.de/portal/seiten/die-newsletter-der-samtgemeinde-und-gemeinde-tostedt-912000352-20240.html>. Aufruf: 15.07.2020.

SG Tostedt – Samtgemeinde Tostedt (o. J. b): Nahverkehrsmittel (ÖPNV). <https://www.tostedt.de/portal/seiten/nahverkehrsmittel-oepnv--12000251-20240.html>. Aufruf: 08.07.2020.

- SG Tostedt – Samtgemeinde Tostedt (o. J. c): Wirtschaftsportal. <https://www.tostedt.de/wirtschaft/>. Aufruf: 30.06.2020.
- SG Tostedt – Samtgemeinde Tostedt (o. J. d): Kreisentwicklung/Wirtschaftsförderung. Allgemeine Information. <https://www.tostedt.de/buergerservice/dienstleistungen/kreisentwicklung-wirtschaftsfoerderung-1379-0.html?myMedium=1&auswahl=0>. Aufruf: 30.06.2020.
- Siebel, Walter (2006): Wandel, Rationalität und Dilemmata der Planung. In: Lehrstuhl für Planungstheorie und Stadtentwicklung der RWTH Aachen (Hrsg.): PNDonline IV|2006. http://publications.rwth-aachen.de/record/230126/files/2006_H_pnd-online_2006-4.pdf. Aufruf: 15.04.2020.
- Siegener Zeitung (2020): 450 Kilometer Fahrt für eine Kopie? BKA-Gutachten im Kirchenkreis-Prozess vorgelegt: Kontoauszüge in Geisweid gefälscht. https://www.siegener-zeitung.de/siegen/c-lokales/450-kilometer-fahrt-fuer-eine-kopie_a37441. Aufruf: 14.07.2020.
- Simons-Schiller, Petra (2020): Schulleiterin der Erich-Kästner-Realschule Tostedt. Telefoninterview vom 24.06.2020.
- Stiftung Malteser Migrationsbericht (Hrsg.) (2017): Fakten statt Stimmungslage. Malteser Migrationsbericht 2017. https://www.malteser.de/fileadmin/Files_sites/malteser_de_Relaunch/Angebote_und_Leistungen/Migrationsbericht/Malteser_Migrationsbericht_2017_es.pdf. Aufruf: 08.05.2020.
- Strauß, Christian (2010): Weiterentwicklung integrierter Konzepte vor dem Hintergrund des demografischen Wandels. In: vhw – Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung e. V. (2010). Forum Wohnen und Stadtentwicklung. 1/2010. 19 – 23. https://www.vhw.de/fileadmin/user_upload/08_publikationen/verbandszeitschrift/2000_2014/PDF_Dokumente/2010/FWS_1_2010/FWS_1_10_Strauss.pdf. Aufruf: 06.04.2020.
- Töster Kreis (2020): Verkaufsoffener Sonntag in Tostedt am 17. Mai. <https://www.toester-kreis.de/verkaufsoffener-sonntag-in-tostedt-am-17-mai/>. Aufruf: 18.08.2020.
- Töster Kreis (o. J. a): Mitmachen. Wir sind Tostedt! <https://www.toester-kreis.de/mitmachen/>. Aufruf: 24.06.2020.
- Töster Kreis (o. J. b): Umweltkreis. <https://www.toester-kreis.de/umweltkreis/>. Aufruf: 22.08.2020.
- TSV – Todtglüsinger Sportverein (2020): Baggersee. <https://www.todtgluesinger-sv.de/unser-verein-ho/baggersee>. Aufruf: 22.06.2020.
- Verein Naturparkregion Lüneburger Heide e. V. (2015): Regionales Entwicklungskonzept. Naturparkregion Lüneburger Heide 2014-2020. Hanstedt.



- https://naturpark-lueneburger-heide.de/fileadmin/user_upload/_documents/LEADER/REK_LAG_NPLH_Dez_2018red.pdf. Aufruf: 30.04.2020.
- Vodafone GmbH (2020): Verfügbarkeitsprüfung für Internet, Telefon & TV. <https://zuhauseplus.vodafone.de/verfuegbarkeitspruefung/?tab=kip>. Aufruf: 29.07.2020.
- Voß, Birgit (2020): Ansprechpartnerin für die Kita „Kinderhaus“. Telefoninterview vom 24.06.2020.
- VV Städtebauförderung 2019 – Verwaltungsvereinbarung Städtebauförderung 2019 über die Gewährung von Finanzhilfen des Bundes an die Länder nach Artikel 104 b des Grundgesetzes zur Förderung städtebaulicher Maßnahmen vom 10.12.2018 in der Fassung vom 30.04.2019.
- Wedler, Michael; Röpken, Cord; Giglmaier, Sandra (2013): Integriertes Energie- und Klimaschutzkonzept für den Landkreis Harburg. B.A.U.M. Consult GmbH, München. <https://bit.ly/35guN57>. Aufruf: 14.05.2020.
- Weemaes, Guy (o. J.): Ladesäulen in Tostedt, Deutschland. <https://www.goingelectric.de/stromtankstellen/Deutschland/Tostedt/>. Aufruf: 03.07.2020.
- Weigel, Arndt (2020): Geschäftsleitung der Autohaus Meyer GmbH. Telefoninterview vom 24.07.2020.
- Weiland, Ulrike; Wohlleber-Feller, Sandra (2007): Einführung in die Raum- und Umweltplanung. Verlag Ferdinand Schöningh GmbH & Co KG, Paderborn.
- Wenner, Marion (2018): Elektromobilität in Tostedt – Experten informierten die Bürger. Samtgemeinde Tostedt, Meldung vom 28.04.2018. <https://www.tostedt.de/portal/meldungen/elektromobilitaet-in-tostedt-experten-informierten-die-buerger-912002374-20240.html>. Aufruf: 02.07.2020.
- Wenner, Marion (2019): Klimaschutz in Tostedt. Samtgemeinde Tostedt, Meldung vom 24.10.2019. <https://www.tostedt.de/portal/meldungen/klimaschutz-in-tostedt-912002654-20240.html>. Aufruf: 02.07.2020.
- Wiechmann, Thorsten (2019): Einleitung – Zum Stand der deutschsprachigen Planungstheorie. In: Wiechmann, Thorsten (Hrsg.): ARL Reader Planungstheorie Band 2. Strategische Planung – Planungskultur. Springer Spektrum, Berlin. 1 - 12.
- Wiechmann, Thorsten; Beier, Markus (2004): Evaluationen in der Regionalentwicklung. Eine vernachlässigte Herausforderung für die Raumplanung. In: Raumforschung und Raumordnung | Spatial Research and Planning. Band 62, Heft 6. 387 – 396. <https://doi.org/10.1007/BF03184402>. Aufruf: 06.05.2020.

1





AI	Fragebogen zur Öffentlichkeitsbeteiligung	250
AI	Gebietsabgrenzung „Ortskern Tostedt“	265
AI	Ausschnitt FNP 1992 der SG Tostedt - Teilplan Tostedt	266
AI	Auszug aus der CIMA-Bevölkerungsprognose	267
AI	Bestandsaufnahme Medizinische Praxen	269
AI	Bestandsaufnahme Straßen und öffentliche Wege	270
AI	Breitbandversorgung Tostedt	281
AI	Bestandsaufnahme Dienstleistung & Einzelhandel	282
AI	Bestandsaufnahme Barrierefreiheit: Straßen	290
AI	Bestandsaufnahme Barrierefreiheit: Öff. Einrichtungen	300
AI	Bestandsaufnahme Barrierefreiheit: weitere Einrichtungen	302
AI	Gedächtnisprotokolle Expertengespräche	306
	Gespräch 1: Seute / Peper (19.05.2020)	306
	Gespräch 2: Buhmann (19.06.2020)	308
	Gespräch 3: Gabriel (23.06.2020)	309
	Gespräch 4: Seyer (23.06.2020)	310
	Gespräch 5: Töster Kreis (04.08.2020)	312



Mein Tostedt – Gestern. Heute! Morgen?

Fragebogen als Baustein der öffentlichen Beteiligung zur Fortschreibung des Entwicklungskonzepts für die Gemeinde Tostedt

(– Diese Befragung dient ausschließlich der öffentlichen Beteiligung und erfolgt anonym –)

Liebe/r Tostedter/in, liebe/r an der Entwicklung Tostedts Interessierte/r,
zunächst einmal herzlichen Dank für Ihr Interesse, Ihre Zeit und Ihr Engagement, an den Planungen zur zukünftigen Entwicklung der Gemeinde Tostedt mitzuwirken.

Wir – das sind jeweils zwei Studierende des Bachelor- und des Masterstudiengangs Stadtplanung an der HafenCity Universität Hamburg – beschäftigen uns im Rahmen unserer Abschlussarbeiten und in Zusammenarbeit mit der Gemeinde damit, das im Jahr 2001 aufgestellte Entwicklungskonzept für die Gemeinde Tostedt zu aktualisieren. Dabei geht es darum, die im bestehenden Konzept enthaltenen Ziele zu überprüfen und entsprechend heutiger Gegebenheiten und Bedürfnisse anzupassen. Dadurch sollen neue Potenziale und aktuelle Problemlagen aufgenommen werden, sodass das Konzept in Zukunft weiter als Orientierung für eine positive Entwicklung der Gemeinde dienen kann. Da wir selbst keine Tostedter/innen sind, benötigen wir Ihre Hilfe, um herauszufinden, was Sie in Bezug auf Tostedt beschäftigt. Dazu haben wir den folgenden Fragebogen zusammengestellt.

Bei der Befragung geht es in erster Linie um **Ihre persönliche Einschätzung** zu verschiedenen Aspekten bezüglich der Gemeinde und ihrer Entwicklung. Die Bewertung erfolgt dabei in den meisten Fällen anhand des Schulnotensystems von „sehr gut“ (1) bis „ungenügend“ (6). Damit wir einen Eindruck erhalten, wie Ihre Bewertung zustande kommt, ist es **besonders wichtig**, dass Sie uns **kurze, stichpunktartige Hinweise** geben, worauf Sie sich dabei konkret beziehen. Falls Sie zu einem Thema keine Aussage treffen können, weil dieser Bereich Sie nicht betrifft oder Sie sich bisher keine Gedanken darüber gemacht haben, besteht die Möglichkeit mit „keine Angabe“ zu antworten.

An dieser Befragung können Sie alternativ zu diesem Fragebogen online über www.tostedt.de teilnehmen. Sowohl die Online-Teilnahme als auch die Abgabe der Fragebögen sind bis zum **22. Juni 2020** möglich.

Wir wünschen Ihnen viel Vergnügen bei der Beantwortung der Fragen.

Beste Grüße

Kathrin Kleinfeld, Björn Bonna, Nils Richter und Sönke Pleß

1. Mein Tostedt

1.1 Welche drei Begriffe verbinden Sie spontan mit der Gemeinde Tostedt?

2. Öffentliche Freiräume

Wie bewerten Sie die öffentlichen Parks, Grünflächen und Plätze in Bezug auf...

2.1 ... deren (Aufenthalts-)Qualität?

- sehr gut
- gut
- befriedigend
- ausreichend
- mangelhaft
- ungenügend
- keine Angabe

Erläuternde Hinweise:

2.2 ... deren Gestaltung?

- sehr gut
- gut
- befriedigend
- ausreichend
- mangelhaft
- ungenügend
- keine Angabe

Erläuternde Hinweise:

2.3 Gibt es Ihrer Meinung nach genügend öffentliche Parks, Grünflächen und Plätze in der Gemeinde Tostedt?

ja

Erläuternde Hinweise:

nein

keine Angabe

2.4 Wie bewerten Sie Angebot, Gestaltung und (Aufenthalts-)Qualität der öffentlichen Gehwege und Straßen?

sehr gut

Erläuternde Hinweise:

gut

befriedigend

ausreichend

mangelhaft

ungenügend

keine Angabe

2.5 An welchen Orten halten Sie sich in Tostedt besonders gern auf?

2.6 Welche Orte meiden Sie in Tostedt?

2.7 Wo fehlen Ihnen in Tostedt Aufenthaltsorte?

3. Soziale Infrastruktur

Wie bewerten Sie Angebot, Qualität und Erreichbarkeit...

3.1 ... von Treffpunkten und Vereinen?

<input type="radio"/> sehr gut	Erläuternde Hinweise:
<input type="radio"/> gut	
<input type="radio"/> befriedigend	
<input type="radio"/> ausreichend	
<input type="radio"/> mangelhaft	
<input type="radio"/> ungenügend	
<input type="radio"/> keine Angabe	

3.2 ... von Freizeit-, Spiel- und Sporteinrichtungen?

<input type="radio"/> sehr gut	Erläuternde Hinweise:
<input type="radio"/> gut	
<input type="radio"/> befriedigend	
<input type="radio"/> ausreichend	
<input type="radio"/> mangelhaft	
<input type="radio"/> ungenügend	
<input type="radio"/> keine Angabe	

3.3 ... von Kinderbetreuungseinrichtungen?

- sehr gut
- gut
- befriedigend
- ausreichend
- mangelhaft
- ungenügend
- keine Angabe

Erläuternde Hinweise:

3.4 ... von Schulen und anderen Bildungseinrichtungen?

- sehr gut
- gut
- befriedigend
- ausreichend
- mangelhaft
- ungenügend
- keine Angabe

Erläuternde Hinweise:

3.5 ... von medizinischen Versorgungseinrichtungen?

- sehr gut
- gut
- befriedigend
- ausreichend
- mangelhaft
- ungenügend
- keine Angabe

Erläuternde Hinweise:

4. Mobilität

Wie bewerten Sie die Bedingungen zur Fortbewegung...

4.1 ... mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus und Bahn)?

- sehr gut
- gut
- befriedigend
- ausreichend
- mangelhaft
- ungenügend
- keine Angabe

Erläuternde Hinweise:

4.2 ... mit dem Pkw?

- sehr gut
- gut
- befriedigend
- ausreichend
- mangelhaft
- ungenügend
- keine Angabe

Erläuternde Hinweise:

4.3 ... mit dem Fahrrad?

- sehr gut
- gut
- befriedigend
- ausreichend
- mangelhaft
- ungenügend
- keine Angabe

Erläuternde Hinweise:

4.4 ... zu Fuß?

- sehr gut
- gut
- befriedigend
- ausreichend
- mangelhaft
- ungenügend
- keine Angabe

Erläuternde Hinweise:

5. Versorgung und Dienstleistung

Wie bewerten Sie Angebot, Qualität und Erreichbarkeit von...

5.1 ... Einkaufsmöglichkeiten (z. B. Supermärkte, Bäckereien, Bekleidungsgeschäfte)?

- sehr gut
- gut
- befriedigend
- ausreichend
- mangelhaft
- ungenügend
- keine Angabe

Erläuternde Hinweise:

5.2 ... Gastronomiebetrieben (z. B. Restaurants, Bars, Cafés)?

- sehr gut
- gut
- befriedigend
- ausreichend
- mangelhaft
- ungenügend
- keine Angabe

Erläuternde Hinweise:

5.3 ... Dienstleistungen (z. B. Frisiersalons, Werkstätten, Tankstellen)?

<input type="radio"/> sehr gut	Erläuternde Hinweise: <hr/>
<input type="radio"/> gut	<hr/>
<input type="radio"/> befriedigend	<hr/>
<input type="radio"/> ausreichend	<hr/>
<input type="radio"/> mangelhaft	<hr/>
<input type="radio"/> ungenügend	<hr/>
<input type="radio"/> keine Angabe	<hr/>

6. Digitale Infrastruktur

Wie bewerten Sie Angebot und Qualität der...

6.1 ... Mobilfunkabdeckung (Handyempfang und Bereitstellung von mobilem Internet)?

<input type="radio"/> sehr gut	Erläuternde Hinweise: <hr/>
<input type="radio"/> gut	<hr/>
<input type="radio"/> befriedigend	<hr/>
<input type="radio"/> ausreichend	<hr/>
<input type="radio"/> mangelhaft	<hr/>
<input type="radio"/> ungenügend	<hr/>
<input type="radio"/> keine Angabe	<hr/>

6.2 ... Breitbandversorgung mit Internet (kabelgebundenes Internet / WLAN)?

<input type="radio"/> sehr gut	Erläuternde Hinweise: <hr/>
<input type="radio"/> gut	<hr/>
<input type="radio"/> befriedigend	<hr/>
<input type="radio"/> ausreichend	<hr/>
<input type="radio"/> mangelhaft	<hr/>
<input type="radio"/> ungenügend	<hr/>
<input type="radio"/> keine Angabe	<hr/>

7. Klimaschutz

Wie bewerten Sie...

7.1 ... das Engagement der Tostedter Bevölkerung zum Klimaschutz?

- sehr gut
- gut
- befriedigend
- ausreichend
- mangelhaft
- ungenügend
- keine Angabe

Erläuternde Hinweise:

7.2 ... die in der Gemeinde getroffenen Maßnahmen und Regelungen zum Klimaschutz?

- sehr gut
- gut
- befriedigend
- ausreichend
- mangelhaft
- ungenügend
- keine Angabe

Erläuternde Hinweise:

8. Barrierefreiheit

Wie bewerten Sie die Barrierefreiheit...

8.1 ... der öffentlich zugänglichen Gebäude, Einrichtungen und Anlagen in der Gemeinde?

- sehr gut
- gut
- befriedigend
- ausreichend
- mangelhaft
- ungenügend
- keine Angabe

Erläuternde Hinweise:

8.2 ... der öffentlichen Freiräume und des Straßenraums in der Gemeinde?

sehr gut

Erläuternde Hinweise:

gut

befriedigend

ausreichend

mangelhaft

ungenügend

keine Angabe

9. Tostedt gestern und heute

9.1 Wie bewerten Sie die Entwicklung der Gemeinde Tostedt allgemein in den vergangenen Jahren?

sehr positiv

Erläuternde Hinweise:

positiv

durchschnittlich

unterdurchschnittlich

negativ

sehr negativ

keine Angabe

9.2 Welche Themenschwerpunkte der Ortsentwicklung sind aus Ihrer Sicht für die zukünftige Entwicklung der Gemeinde Tostedt bis zum Jahr 2030 besonders relevant?
(Mehrfachantworten möglich – Erläuternde Hinweise bitte auf der nächsten Seite)

Öffentliche Freiräume

Digitale Infrastruktur

Soziale Infrastruktur

Klimaschutz

Mobilität

Barrierefreiheit

Versorgung &
Dienstleistung

Wohnen

keine Angabe

Erläuternde Hinweise (zu Frage 9.2):

9.3 Was wünschen Sie sich für das Tostedt Ihrer Träume im Jahr 2030?

10. Angaben zur Person

Damit wir Ihre Aussagen richtig einordnen und zielgerichtet auswerten können, geben Sie uns bitte noch Informationen...

10.1 ...zu Ihrem Geschlecht

- weiblich
- männlich
- divers

10.2 ... zu Ihrer Altersgruppe

- unter 25 Jahre
- 25 bis 44 Jahre
- 45 bis 64 Jahre
- 65 bis 84 Jahre
- 85 Jahre und älter

10.3 ... zur Dauer Ihres Bezugs zur Gemeinde Tostedt (Wohnort, Arbeitsort o. Ä.)

- | | |
|---|---|
| <input type="radio"/> bis zu einem Jahr | <input type="radio"/> bis zu 15 Jahren |
| <input type="radio"/> bis zu 5 Jahren | <input type="radio"/> bis zu 20 Jahren |
| <input type="radio"/> bis zu 10 Jahren | <input type="radio"/> mehr als 20 Jahre |

10.4 ... zu Ihrem Wohnort

- Gemeinde Tostedt
- andere Mitgliedsgemeinde der Samtgemeinde Tostedt
- andere Stadt / Gemeinde im Landkreis Harburg
- Hamburg
- andere Stadt / Gemeinde

10.4.1 Falls Sie als Wohnort die Gemeinde Tostedt angekreuzt haben, geben Sie bitte an, in welchem Ortsteil Sie wohnen.

- Tostedt
- Todtglüsing
- Langeloh / Neddernhof / Wüstenhöfen / Tostedt-Land

10.5 ... zu Ihrer momentanen Wohnsituation

- Wohnung (Eigentum)
- Wohnung (Miete)
- Einfamilien- / Reihenhaus (Eigentum)
- Einfamilien- / Reihenhaus (Miete)
- keine Angabe

10.5.1 Steht Ihnen ein Garten zur Verfügung?

- ja
- nein
- keine Angabe

10.5.2 Sind Sie mit Ihrer momentanen Wohnsituation zufrieden?

- ja
- nein
- keine Angabe

Erläuternde Hinweise:

10.6 ... zu Ihrem beruflichen Status

- Schüler/in geringfügig Beschäftigte/r (Minijob)
- Auszubildende/r sozialversicherungspflichtig Beschäftigte/r
- Student/in selbstständig Beschäftigte/r
- Freiwilligendienstleistende/r Beamtin bzw. Beamter
- Arbeitssuchende/r Sonstiges: _____
- Hausfrau bzw. Hausmann
- Rentner/in bzw. Pensionär/in

Falls Sie etwas anderes als Arbeitssuchende/r, Hausfrau / -mann oder Rentner/in bzw. Pensionär/in angekreuzt haben, geben Sie bitte uns bitte Informationen...

10.6.1 ... zum Ort ihrer Bildungseinrichtung / Arbeitsstelle

- Gemeinde Tostedt
- andere Mitgliedsgemeinde der Samtgemeinde Tostedt
- andere Stadt / Gemeinde im Landkreis Harburg
- Hamburg
- andere Stadt / Gemeinde

10.6.2 ... zu Ihrer üblichen Fortbewegungsart zur Bildungseinrichtung / Arbeitsstelle

	immer	häufig	gelegentlich	selten	nie
zu Fuß	<input type="radio"/>				
mit dem Fahrrad	<input type="radio"/>				
mit Bus und / oder Bahn	<input type="radio"/>				
mit dem Pkw (Fahrer/in)	<input type="radio"/>				
mit dem Pkw (Mitfahrer/in)	<input type="radio"/>				

10.7 ... zu Ihrer üblichen Fortbewegungsart zu Freizeitaktivitäten

	immer	häufig	gelegentlich	selten	nie
zu Fuß	<input type="radio"/>				
mit dem Fahrrad	<input type="radio"/>				
mit Bus und / oder Bahn	<input type="radio"/>				
mit dem Pkw (Fahrer/in)	<input type="radio"/>				
mit dem Pkw (Mitfahrer/in)	<input type="radio"/>				

Das möchte ich noch mitteilen...

Haben wir noch etwas vergessen oder haben Sie etwas auf dem Herzen, das Sie im Zusammenhang mit der Gemeinde Tostedt gern erwähnt haben möchten?

Hier ist Raum für Ihre Anmerkungen:

Nochmals vielen Dank, dass Sie sich Zeit für diese Befragung zum Einstieg in den Aktualisierungsprozess des Entwicklungskonzepts für die Gemeinde Tostedt genommen haben. Bei Fragen zur Umfrage oder allgemeinen Fragen zur Konzeptfortschreibung sprechen Sie uns gern an.

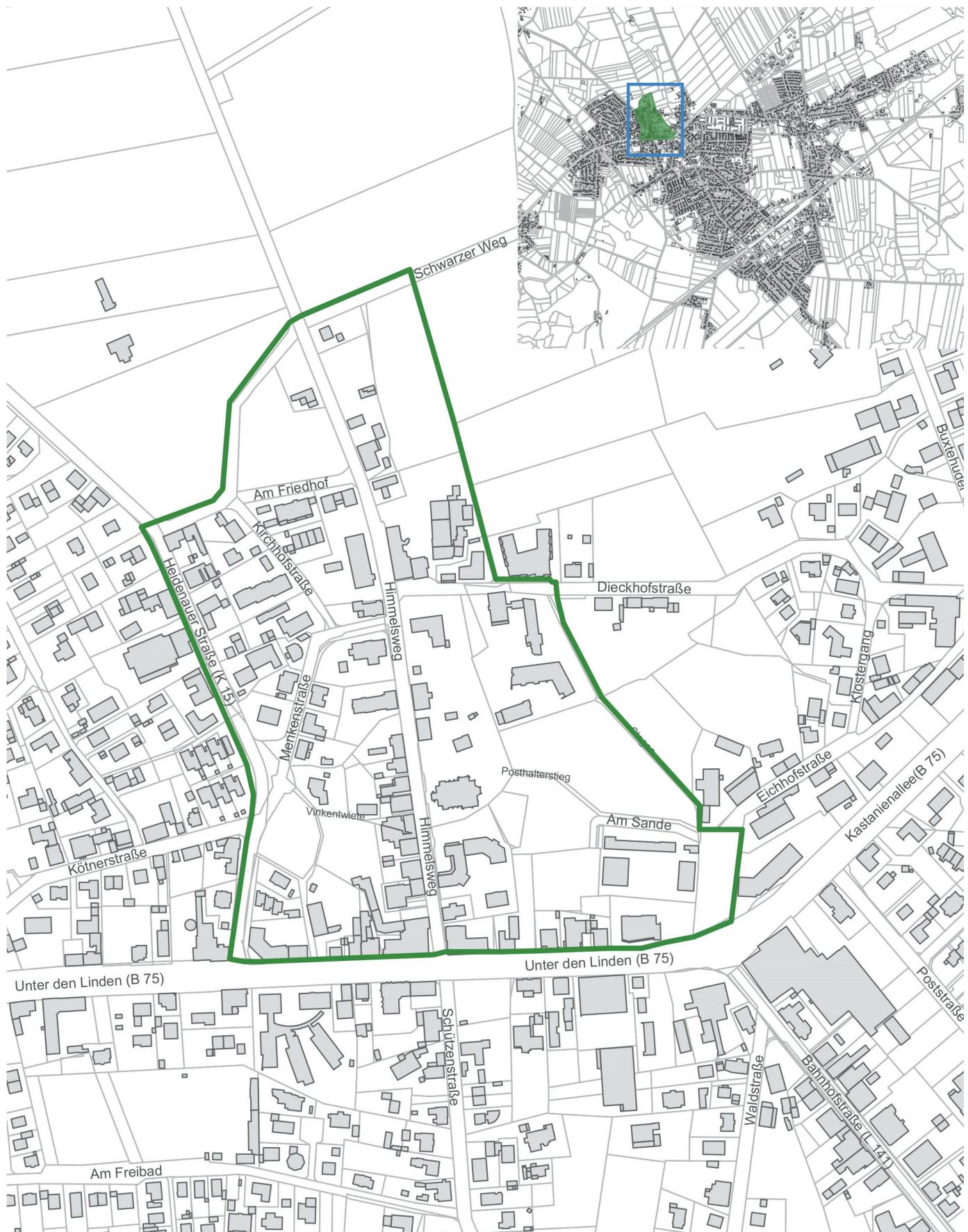
Kathrin Kleinfeld – kathrin.kleinfeld@hcu-hamburg.de

Björn Bonna – bjoern.bonna@hcu-hamburg.de

Nils Richter – nils.richter@hcu-hamburg.de

Sönke Pleß – soenke.pless@hcu-hamburg.de

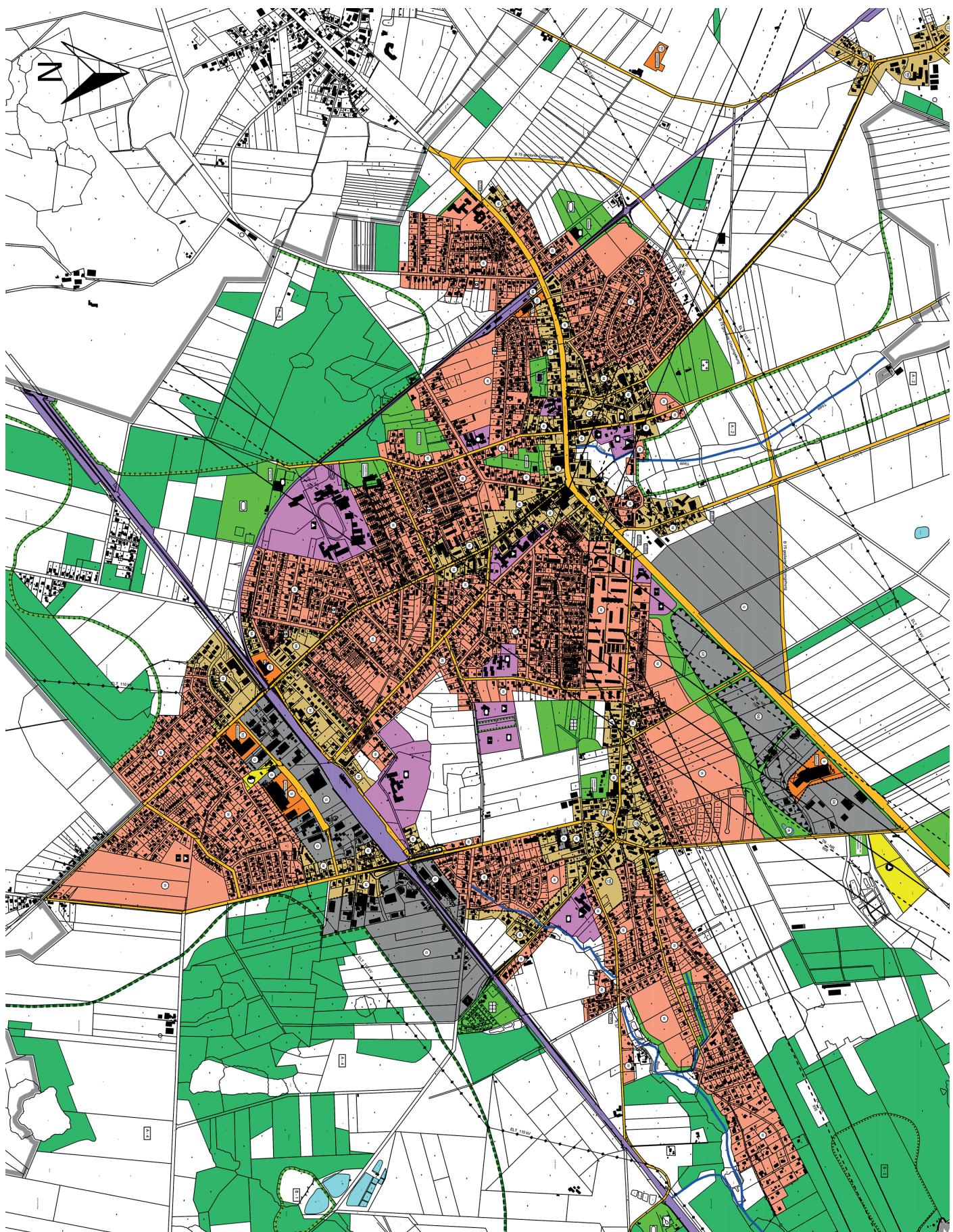
ANHANG II: GEBIETSABGRENZUNG „ORTSKERN TOSTEDT“



gem. Integriertes städtische Entwicklungskonzept für die Ortskernentwicklung Tostedt (Oktober 2007), Seite 4



ANHANG III: AUSSCHNITT FNP 1992 DER SG TOSTEDT - TEILPLAN TOSTEDT





Altersjahre	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
0 - 3	361	388	386	414	425	422	426	434	443	441	445
3 - 5	235	247	282	260	274	295	295	299	300	311	318
0 bis unter 5	596	635	668	674	699	717	721	733	743	752	763
Prozentuale Entwicklung zum Vorjahr		6,54%	5,20%	0,90%	3,71%	2,58%	0,56%	1,66%	1,36%	1,21%	1,46%
Prozentuale Entwicklung zu 2018							0%	1,66%	3,05%	4,30%	5,83%
5 - 6	126	126	119	128	148	128	152	151	154	156	154
6 - 10	484	505	505	519	536	537	529	558	581	598	626
10 - 15	712	678	671	653	641	646	661	673	697	708	701
5 bis unter 15	1.322	1.309	1.295	1.300	1.325	1.311	1.342	1.382	1.432	1.462	1.481
Prozentuale Entwicklung zum Vorjahr		-0,98%	-1,07%	0,39%	1,92%	-1,06%	2,36%	2,98%	3,62%	2,09%	1,30%
Prozentuale Entwicklung zu 2018							0%	2,98%	6,71%	8,94%	10,36%
15 - 18	497	512	495	469	441	432	434	405	381	386	408
18 - 20	311	301	345	373	370	329	298	290	297	277	262
20 - 25	771	795	847	835	911	867	852	845	815	784	737
15 bis unter 25	1.579	1.608	1.687	1.677	1.722	1.628	1.584	1.540	1.493	1.447	1.407
Prozentuale Entwicklung zum Vorjahr		1,84%	4,91%	-0,59%	2,68%	-5,46%	-2,70%	-2,78%	-3,05%	-3,08%	-2,76%
Prozentuale Entwicklung zu 2018							0%	-2,78%	-5,74%	-8,65%	-11,17%
25 - 30	640	641	717	791	832	850	780	799	802	833	852
30 - 35	673	698	734	741	776	753	797	818	845	874	900
35 - 40	666	683	698	733	744	770	799	836	859	873	885
40 - 45	902	860	801	740	728	726	739	763	799	819	846
25 bis unter 45	2.881	2.882	2.950	3.005	3.080	3.099	3.115	3.216	3.305	3.399	3.483
Prozentuale Entwicklung zum Vorjahr		0,03%	2,36%	1,86%	2,50%	0,62%	0,52%	3,24%	2,77%	2,84%	2,47%
Prozentuale Entwicklung zu 2018							0%	3,24%	6,10%	9,12%	11,81%
45 - 50	1.139	1.115	1.089	1.095	1.024	949	889	823	757	743	750
50 - 55	1.105	1.126	1.111	1.122	1.143	1.139	1.100	1.103	1.091	1.032	958
55 - 60	934	988	1.032	1.046	1.039	1.061	1.104	1.096	1.110	1.124	1.119
60 - 63	536	520	516	529	546	583	586	608	606	619	641
63 - 65	351	377	350	326	348	329	349	374	380	389	396
45 bis unter 65	4.065	4.126	4.098	4.118	4.100	4.061	4.028	4.004	3.944	3.907	3.864
Prozentuale Entwicklung zum Vorjahr		1,50%	-0,68%	0,49%	-0,44%	-0,95%	-0,81%	-0,60%	-1,50%	-0,94%	-1,10%
Prozentuale Entwicklung zu 2018							0%	-0,60%	-2,09%	-3,00%	-4,07%
65 - 70	741	763	779	820	831	812	818	812	826	835	868
70 - 75	806	763	749	717	670	714	713	713	746	766	761
75 und älter	1.268	1.407	1.494	1.554	1.638	1.643	1.693	1.741	1.764	1.785	1.818
65 und älter	2.815	2.933	3.022	3.091	3.139	3.169	3.224	3.266	3.336	3.386	3.447
Prozentuale Entwicklung zum Vorjahr		4,19%	3,03%	2,28%	1,55%	0,96%	1,74%	1,30%	2,14%	1,50%	1,80%
Prozentuale Entwicklung zu 2018							0%	1,30%	3,47%	5,02%	6,92%
Insgesamt	13.258	13.492	13.720	13.866	14.066	13.985	14.016	14.140	14.254	14.353	14.443
Prozentuale Entwicklung zum Vorjahr		1,76%	1,69%	1,06%	1,44%	-0,58%	0,22%	0,88%	0,81%	0,69%	0,63%
Prozentuale Entwicklung zu 2018							0%	0,88%	1,70%	2,40%	3,05%

2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
449	452	455	456	458	458	457	456	452	449	444	438	434
313	315	317	319	320	320	321	321	320	319	317	314	310
762	767	772	775	778	778	778	777	772	768	761	752	744
-0,13%	0,66%	0,65%	0,39%	0,39%	0,00%	0,00%	-0,13%	-0,64%	-0,52%	-0,91%	-1,18%	-1,06%
5,69%	6,38%	7,07%	7,49%	7,91%	7,91%	7,91%	7,77%	7,07%	6,52%	5,55%	4,30%	3,19%
167	160	161	162	163	164	163	164	164	164	163	162	160
628	644	650	655	663	658	661	663	665	666	665	664	664
715	741	767	786	811	826	835	841	846	853	848	850	851
1.510	1.545	1.578	1.603	1.637	1.648	1.659	1.668	1.675	1.683	1.676	1.676	1.675
1,96%	2,32%	2,14%	1,58%	2,12%	0,67%	0,67%	0,54%	0,42%	0,48%	-0,42%	0,00%	-0,06%
12,52%	15,13%	17,59%	19,45%	21,98%	22,80%	23,62%	24,29%	24,81%	25,41%	24,89%	24,89%	24,81%
441	438	430	429	432	456	469	494	498	501	514	516	521
244	258	289	299	287	278	290	290	304	326	328	334	332
713	677	659	646	654	669	679	700	708	699	714	739	757
1.398	1.373	1.378	1.374	1.373	1.403	1.438	1.484	1.510	1.526	1.556	1.589	1.610
-0,64%	-1,79%	0,36%	-0,29%	-0,07%	2,18%	2,49%	3,20%	1,75%	1,06%	1,97%	2,12%	1,32%
-11,74%	-13,32%	-13,01%	-13,26%	-13,32%	-11,43%	-9,22%	-6,31%	-4,67%	-3,66%	-1,77%	0,32%	1,64%
865	856	826	794	748	722	686	668	655	662	674	683	699
880	891	888	914	930	941	931	899	863	812	781	741	720
918	934	959	984	1.006	981	986	979	1.001	1.015	1.025	1.012	979
874	908	927	938	948	979	995	1.018	1.041	1.061	1.034	1.037	1.028
3.537	3.589	3.600	3.630	3.632	3.623	3.598	3.564	3.560	3.550	3.514	3.473	3.426
1,55%	1,47%	0,31%	0,83%	0,06%	-0,25%	-0,69%	-0,94%	-0,11%	-0,28%	-1,01%	-1,17%	-1,35%
13,55%	15,22%	15,57%	16,53%	16,60%	16,31%	15,51%	14,41%	14,29%	13,96%	12,81%	11,49%	9,98%
759	782	818	838	864	891	924	942	952	961	992	1.008	1.032
902	834	768	752	758	767	789	824	844	869	895	927	944
1.091	1.094	1.080	1.022	948	892	825	760	744	750	759	781	816
671	661	646	639	663	652	631	608	571	521	469	439	424
400	400	430	451	421	406	428	438	419	397	395	360	313
3.823	3.771	3.742	3.702	3.654	3.608	3.597	3.572	3.530	3.498	3.510	3.515	3.529
-1,06%	-1,36%	-0,77%	-1,07%	-1,30%	-1,26%	-0,30%	-0,70%	-1,18%	-0,91%	0,34%	0,14%	0,40%
-5,09%	-6,38%	-7,10%	-8,09%	-9,29%	-10,43%	-10,70%	-11,32%	-12,36%	-13,16%	-12,86%	-12,74%	-12,39%
886	931	935	956	984	1.017	1.008	1.022	1.035	1.031	1.005	1.007	993
763	756	770	779	810	827	869	872	893	919	950	942	954
1.846	1.860	1.884	1.900	1.902	1.911	1.905	1.927	1.940	1.965	1.984	2.015	2.031
3.495	3.547	3.589	3.635	3.696	3.755	3.782	3.821	3.868	3.915	3.939	3.964	3.978
1,39%	1,49%	1,18%	1,28%	1,68%	1,60%	0,72%	1,03%	1,23%	1,22%	0,61%	0,63%	0,35%
8,41%	10,02%	11,32%	12,75%	14,64%	16,47%	17,31%	18,52%	19,98%	21,43%	22,18%	22,95%	23,39%
14.524	14.594	14.660	14.718	14.769	14.814	14.853	14.887	14.915	14.938	14.956	14.969	14.965
0,56%	0,48%	0,45%	0,40%	0,35%	0,30%	0,26%	0,23%	0,19%	0,15%	0,12%	0,09%	-0,03%
3,62%	4,12%	4,59%	5,01%	5,37%	5,69%	5,97%	6,21%	6,41%	6,58%	6,71%	6,80%	6,77%

ANLAGE V: BESTANDSAUFGNAHME MEDIZINISCHE PRAXEN



Name	Medizinischer Fachbereich	Anmerkung
Andrea Sprogies	Allgemeinmedizin	
Dr. med. Andreas Gnieß	Allgemeinmedizin	
Dr. med. Ansgar Meyer	Allgemeinmedizin	
Dr. med. Christian Ufer	Allgemeinmedizin	
Dr. med. Maren Rohde	Allgemeinmedizin	
Jörg Fischer	Allgemeinmedizin	
Katharina von Pentz-Grimm	Allgemeinmedizin	
Sven Christensen	Allgemeinmedizin	
Dorothee Depta	Allgemeinmedizin NEU	NEU
Dr. med. Monika Killaitis	Allgemeinmedizin NEU	NEU
Sven Christensen	Allgemeinmedizin NEU	NEU
Dr. med. Uwe Kiel	Augenarzt	
Heidemarie Jonuschies	Gynäkologie	
Dr. Felix Kämpfer	Internist	
Dr. med. Hans-Dieter Schulte	Internist	
Dr. med. Ulrich Kempelmann	Internist	
Jens-Joachim Heitmüller	Internist	
Dr. med. Henning Kempelmann	Internist NEU	NEU
Dr. med. Tatjana Christensen	Internistin	
Dr. med. Hans-Joachim Wagner	Kinderarzt	
Dr. med. Sarah Walter	Kinderärztin NEU	NEU
Dipl. Psych. Manfred Falke jetzt Dipl.-Psych. Renate Duin	Psychotherapeutin	übernommen
Dipl.-Psych. Regine Frank	Psychotherapeutin	
Jan Franz	Urologe	
Dr. Bernd Meyer jetzt Dr. Annelen Dittmer	Zahnmedizin	übernommen
Dr. Ekkehard Fronius jetzt Tillmann Bielefeld	Zahnmedizin	übernommen
Dr. Johanna Evers	Zahnmedizin	
Dr. med. dent. Wieland Klöss	Zahnmedizin	
Dr. Yvonne Niedmann	Zahnmedizin	
Dr. Andreas Peterseit jetzt Dr. Dorothee von Wedel	Zahnmedizin / Endodontologie	übernommen
Erika Bruning-Schmidt	Zahnmedizin / Parodontologie	
Werner Schmidt	Zahnmedizin / Parodontologie	
Matthias Blaack	Zahnmedizin / Parodontologie	
Solveig-Dorothee Behr-Baum	Zahnmedizin / Parodontologie	
Malte Heeren	Zahnmedizin NEU	
Alexandra Reuß	Kinder- und Jugend- Psychotherapie	geschlossen
Hans-Georg / Marlene Kreher	Zahnmedizin	geschlossen
Kaja Nina Selig	Internistin	geschlossen



ANHANG VI: BESTANDSAUFGNAHME STRASSEN UND ÖFFENTLICHE WEGE

Straßen	kein Handlungsbedarf	Handlungsbedarf	Straßenbelag	Gehwegbreite	Belag des Gehwegs	Radwegbreite	Belag des Radweges	Gefahrenstellen	Ruhender Verkehr	Haltestellenzustand	Sonstige Gründe	Anmerkungen
Albert-Schweitzer-Weg	grün		grün						grün			Shared Space-ähnlich, einheitlich gepflastert, paar Parkbuchten, kein Gehweg
Alte Kleinbahn	grün		grün	grün	grün				grün			Ruhender Verkehr in Parkbuchten, Zick-Zack-Verkehr, Beruhigung
Alter Moorweg			rot	grün	grün							Kreuzungsbereich mit Moorwinkel und Moorgang
Am Anger	grün		grün	rot	grün				grün			Beidseitiger Gehweg, eine Seite sehr schmal
Am Bach		rot	rot									Schotterstraße ohne alles
Am Bahnhof	grün		grün	grün	grün				grün	rot		Busbahnhof ohne Unterstellmöglichkeit, Fußgängerführung Busbahnhof optimierbar
Am Beek	grün		grün	grün	grün				rot			Grünstreifen, Breite geht. Parken am Rand versperrt halbe Straße.
Am Blaubeerbusch	grün		grün									Shared Space ohne Gehwege, kurze Sackgasse
Am Blocksberg	grün		rot	grün	grün							Risse und Ausbesserungen im Straßenbelag
Am Brook	grün		gelb	grün	grün				grün	rot		Haltestellenschilder ausgeblichen, aber nur Schulfahrten einmal am Tag, teilw. parkende Autos
Am Buchenweg	grün		grün	grün	grün							in Ordnung
Am Dillsbach			gelb	grün	grün				grün			nur ein Gehweg, andere Seite Wiese, z. T. zugeparkt
Am Erdbeerfeld	grün		grün	grün	grün							gepflasterte Straße, einseitiger Gehweg
Am Freibad			rot	rot					grün			Shared Space-ähnlich teilweise, Rest der Straße ohne Gehweg, z. T. schlechter Asphalt
Am Friedhof	grün			grün	grün							nur einseitiger, aber recht breiter Gehweg, andere Seite Feld
Am Helferichheim		rot	rot		grün							Parken in Parkbuchten, komische Atmosphäre, teilw. gar kein Gehweg, teilw. nur eine Seite

Straßen	kein Handlungsbedarf	Handlungsbedarf	Straßenbelag	Gehwegbreite	Belag des Gehwegs	Radwegbreite	Belag des Radweges	Gefahrenstellen	Ruhender Verkehr	Haltestellenzustand	Sonstige Gründe	Anmerkungen
Am Kaben	grün		grün									Shared Space ohne Gehwege, Zickzack durch Bäume
Am Lönsweg	grün		grün									Wie Wilhelm-Busch-Weg. Shared Space, einheitlich gepflastert ohne Gehweg
Am Lütten Brook		rot	rot									Schotterstraße ohne alles, Sackgasse
Am Raiffeisenplatz	grün		grün	grün	grün							Gehweg auf einer Seite, andere Seite Abhang
Am Sande	grün		grün	grün	grün			grün	grün	grün		Privatweg, gepflasterter Shared Space
Am Timmerhorstkamp	grün		grün									Shared Space gepflastert ohne Wege, Sackgasse
Am Toberbusch	grün		grün						grün			Shared Space-ähnlich
Am Westbahnhof	grün		grün	grün	grün			grün	grün			einseitiger Gehweg Shared Space-ähnlich mit einseitigem Gehweg von Straße durch Parkstände getrennt. Anfang der Straße (am Rotkehlchenweg) "normal" mit teilw. schmalem Gehweg
Amselweg	grün		grün	grün	grün			grün				
An der Dorfwiese	grün		grün						grün			Shared Space-ähnlich
Apfelhof	grün		grün					grün	grün			Shared Space mit Parkbuchten ohne Gehweg, 30er-Zone, Sackgasse
Auf dem Roten Felde	grün		grün	rot	rot			grün	grün			keine Gehwege, normal an asphaltierter Straße, Sackgasse
Auf der Bünte		rot	rot	rot	rot			grün	grün			beidseitige Gehwege, aber eine Seite schmal und Laternen in Gehwegmitte, Parken am Straßenrand
Auf der Looge	grün		grün	grün	grün			grün	grün			
Auf der Timmhorst		rot	rot	rot	rot			grün	grün			z. T. unbefestigt, Gehweg meist nur einseitig und sehr schmal
Auf der Worth	grün		grün	rot	rot			grün	grün			beidseitiger Gehweg, auf einer Seite teilw. sehr schmal (Bäume)

Straßen	kein Handlungsbedarf	Handlungsbedarf	Straßenbelag	Gehwegbreite	Belag des Gehwegs	Radwegbreite	Belag des Radweges	Gefahrenstellen	Ruhender Verkehr	Haltestellenzustand	Sonstige Gründe	Anmerkungen
Bachgrund												Sackgasse, einseitig schmaler Gehweg
Bahnhofstraße												Radweg nur bis Kreisverkehr (von Gemeindegrenze), Bushaltestellen ohne Unterstand, Gehwegbreite ok wo kein Radweg zw. Bahnhofstraße und Poststraße gut, außer Pflasterung, lässt Unterschied zw. Fuß- und Radweg nicht erkennen, Östl. Poststraße nur einseitiger Gehweg bzw. auf anderer Seite getrampelter Pfad, kein Radweg mehr
Baumschulenweg												
Am Raiffeisenplatz												Gehweg auf einer Seite, andere Seite Abhang
Am Sande												Privatweg, gepflasterter Shared Space
Am Timmerhorstkamp												Shared Space gepflastert ohne Wege, Sackgasse
Am Toberbusch												Shared Space-ähnlich
Am Westbahnhof												einseitiger Gehweg Shared Space-ähnlich mit einseitigem Gehweg von Straße durch Parkstände getrennt. Anfang der Straße (am Rotkehlchenweg) "normal" mit teilw. schmalem Gehweg
Amselweg												
An der Dorfwiese												Shared Space-ähnlich
Apfelhof												Shared Space mit Parkbuchten ohne Gehweg, 30er-Zone, Sackgasse
Auf dem Roten Felde												keine Gehwege, normal an asphaltierter Straße, Sackgasse
Auf der Bünte												beidseitige Gehwege, aber eine Seite schmal und Laternen in Gehwegmitte, Parken am Straßenrand

Straßen	kein Handlungsbedarf	Handlungsbedarf	Straßenbelag	Gehwegbreite	Belag des Gehwegs	Radwegbreite	Belag des Radweges	Gefahrenstellen	Ruhender Verkehr	Haltestellenzustand	Sonstige Gründe	Anmerkungen
Bremer Straße (B75)	grün		grün	grün	grün	grün	grün				rot	Geteilter Fuß- und Radweg Richtung Gemeindegrenze, teilw. Getrennter Fuß- und Radweg Richtung Zentrum, Bushaltestelle ohne Haus
Breslauer Straße	grün		grün	grün	grün				rot			viele Parker an einer Seite, dort kein Fußweg, andere Seite Parkboxen mit Fußweg --> viele MFH
Brombeerweg	grün		grün									Shared Space-ähnlich
Brookring	grün		grün	grün	grün				grün			beidseitige Gehwegbreite ok, könnte besser sein
Brookweg	grün		grün	grün	grün				grün			beidseitige Gehwegbreite ok, könnte besser sein
Brückenweg		rot	grün	grün	grün							Gehweg nur einseitig, schmal, Kopfsteinpflaster oder unbefestigt
Buchenweg	grün		grün	grün	grün				grün			in Ordnung
Buchholzberg	grün		grün									Shared Space-ähnlich
Buxtehuder Straße (L 141)		rot	gelb	gelb	gelb			grün			grün	teils schmäler, unebener Fußweg, Fahrrad muss auf Straße, dafür zu viel Verkehr und zu schmal
Danziger Straße	grün		grün	grün	grün				grün			Parkbuchten ok, sonst auch in Ordnung
Dieckhofstraße		rot	rot	rot	rot							Kopfsteinpflaster Straße und Gehweg, Gehweg einseitig, teilw. andere Seite Schotter. Andere Hälfte gut gepflastert, inkl. beidseitiger Gehweg
Dohrener Brook		rot	rot	rot		gelb			grün			Sackgassenende bietet Platz für Gestaltung, Gehwege größtenteils nur ca. 1 m breit
Dohrener Weg	grün		grau	grün	grün			grau	grau			Gehweg nur einseitig
Drosselweg		rot	rot									
Eichenbrook	grün		grün					grün				Schotterstraße ohne alles Spielstraße mit Bäumen und Parkbuchten, Breite etwa einspurig

Straßen	kein Handlungsbedarf	Handlungsbedarf	Straßenbelag	Gehwegbreite	Belag des Gehwegs	Radwegbreite	Belag des Radweges	Gefahrenstellen	Ruhender Verkehr	Haltestellenzustand	Sonstige Gründe	Anmerkungen
Eichenweg	grün								grün			Sackgasse, Shared Space-ähnlich, Spielstraße
Eichhofstraße			rot				grün					Kopfsteinpflaster, teilweise kein Gehweg, "Radfahrstreifen" gepflastert
Ellerbrook	grün											keine Gehwege, relativ kurze Sackgasse
Elsterbogen	grün		grün	grün					grün			beidseitige Gehwege, eine Seite teilw. schmal, Parken am Straßenrand kein Hindernis
Fasanenweg		rot	rot									schmale Straße ohne alles, Belag teilweise schlecht
Fliederweg	grün		grün									Shared Space-ähnlich
Freudenthalstraße	grün			grün	grün							
Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße		rot	grau		grün			rot		rot		Parken am Straßenrand (vereinzelt) nur auf einer Seite Gehweg (z. T. eine Ebene mit Schulparkplätzen), andere Seite parkende Autos
Friedrich-Vorwerk-Straße	grün			grün	grün			grün				z. T. schmale Gehwege, meist auf einer Seite, aber beidseitig vorhanden
Fritz-Reuter-Straße	grün			grün	grün							Gehweg auf einer Seite recht schmal, aber ok. Ausreichend breite Parklücken.
Gartenstraße	grün				grün							einspurig - schwierig bei Gegenverkehr. Parkbuchten ok.
Glüsinger Weg	grün			gelb	grün							Parken am Rand z. T. versperrend. Gehwegbreiten ok, z. T. schmal
Gorch-Fock-Straße	grün			grün	rot				grün			Gehweg auf einer Seite schmal, aber ok
Harburger Straße	grün			grün	grün	grün	grün					einseitiger gemeinsamer Fuß- und Radweg
Heidenauer Straße		rot		rot	grün				grün	rot		Bushaltestelle ohne Bank und Häuschen; > 30 km/h ohne Radweg. Gehwege z. T. schmal, ab dem Friedhof nur einseitig
Heikamp	grün			rot	grün							beidseitig sehr schmale Gehwege

Straßen	kein Handlungsbedarf	Handlungsbedarf	Straßenbelag	Gehwegbreite	Belag des Gehwegs	Radwegbreite	Belag des Radweges	Gefahrenstellen	Ruhender Verkehr	Haltestellenzustand	Sonstige Gründe	Anmerkungen
Heidloh												
Heidlohallee	grün		grün	grün	grün				grün			Schotterstraße ohne alles beidseitiger Gehweg mit Grün von Straße getrennt, Parkbuchten zwischen Grün
Heidweg												sehr unterschiedlich. Von keinen bis beidseitige Gehwege, z. T. sehr schmal oder unbefestigt. Von asphaltierter bis unbefestigter Straße.
Himmelsweg	grün		grün	gelb	grün				grün			im Bereich an B 75 Straße unnötig breit, dafür Fußweg schmal
Hinter den Höfen	grün		grün	grün	grün				grün			geplasterte Straße mit Gehweg einseitig auf gleicher Ebene nur durch Wasserrinne getrennt, Parkbuchten
Holunderwinkel	grün		grün	grün	grün				grün			geplasterte Straße, einseitiger erhöhter Gehweg, ansonsten Shared Space-Eindruck, Parkbuchten schmal
Im Fall	grün		grün						grün			schmale Straße ohne Gehwege
Im Grund	grün		grün						grün			Shared Space-ähnlich mit Grünbereichen zur Verkehrsberuhigung, kleine Sackgasse
Im Hain	grün		grün									Spielstraße, Shared Space
Im Stocken	grün		grün	grün	grün							Bank; teilweise nur einseitiger Gehweg
Imbusch	grün		grün						grün			Wiese. Z. T. von Autos beparkt, Sackgasse
Imkerweg	grün			rot	grün							beidseitiger Gehweg, eine Seite durchgehend schmal, andere Seite teilw. zu schmal; Parken am Rand
In der Baumschule	grün		grün		rot							teilweise schlecht gepflastert! Parkstände ok
Karlstraße	grün		grün	grün	grün				grün			Straßenbelag klein wenig kaputt; Gehwege ok, Straße auch, Parken versperrt nicht

Straßen	kein Handlungsbedarf	Handlungsbedarf	Straßenbelag	Gehwegbreite	Belag des Gehwegs	Radwegbreite	Belag des Radweges	Gefahrenstellen	Ruhender Verkehr	Haltestellenzustand	Sonstige Gründe	Anmerkungen
Kastanienallee (B 75)												Zentrum bis Buxtehuder Straße zweiseitig Fuß- und Radweg, danach einseitig, ab Todtglüsinger Straße nur gemeinsam einseitig
Kiefernweg												ohne Gehwege, Schlaglöcher, teilweise unbefestigte Straße
Kirchhofstraße												nördlich Am Friedhof = Schottweg ohne Gehwege. Südlich = einseitiger Gehweg, Parkende schmälern Straße
Kirschblüten- weg												beidseitiger Gehweg, z. T. schmal, Parkbuchten. Gepflasterte Straße, z. T. Grünwucherung auf Gehweg
Klostergang												Kopfsteinpflaster, kein Gehweg, "Fahrradstreifen" gepflastert
Kohlhöfen												nur einseitig Gehweg, aber andere Seite Feld, Gehweg sehr uneben
Königsberger Straße												einseitig Parkbuchten, einseitig Parken am Rand. Gehwege ok bis Garagen, da nur noch einseitig
Kötnerstraße												recht viele Straßenrandparker, aber ok
Kronskamp												beidseitig ausreichender Gehweg. Parken in Parkbuchten
Lerchenweg												einseitig sehr schmaler Gehweg, andere Seite ok. Parkendes Wohnmobil nimmt halbe Straßenbreite ein.
Lohberger Kamp												Schotterweg ohne alles
Lohberger Straße												Bushaltestelle mit Häuschen auf einer Seite. Asphalt löchrig, größtenteils ohne Gehweg, sonst nur einseitig, z. T. gepflastert, unbefestigt, zu schmal!
Lohweg												beidseitige Gehwege recht schmal

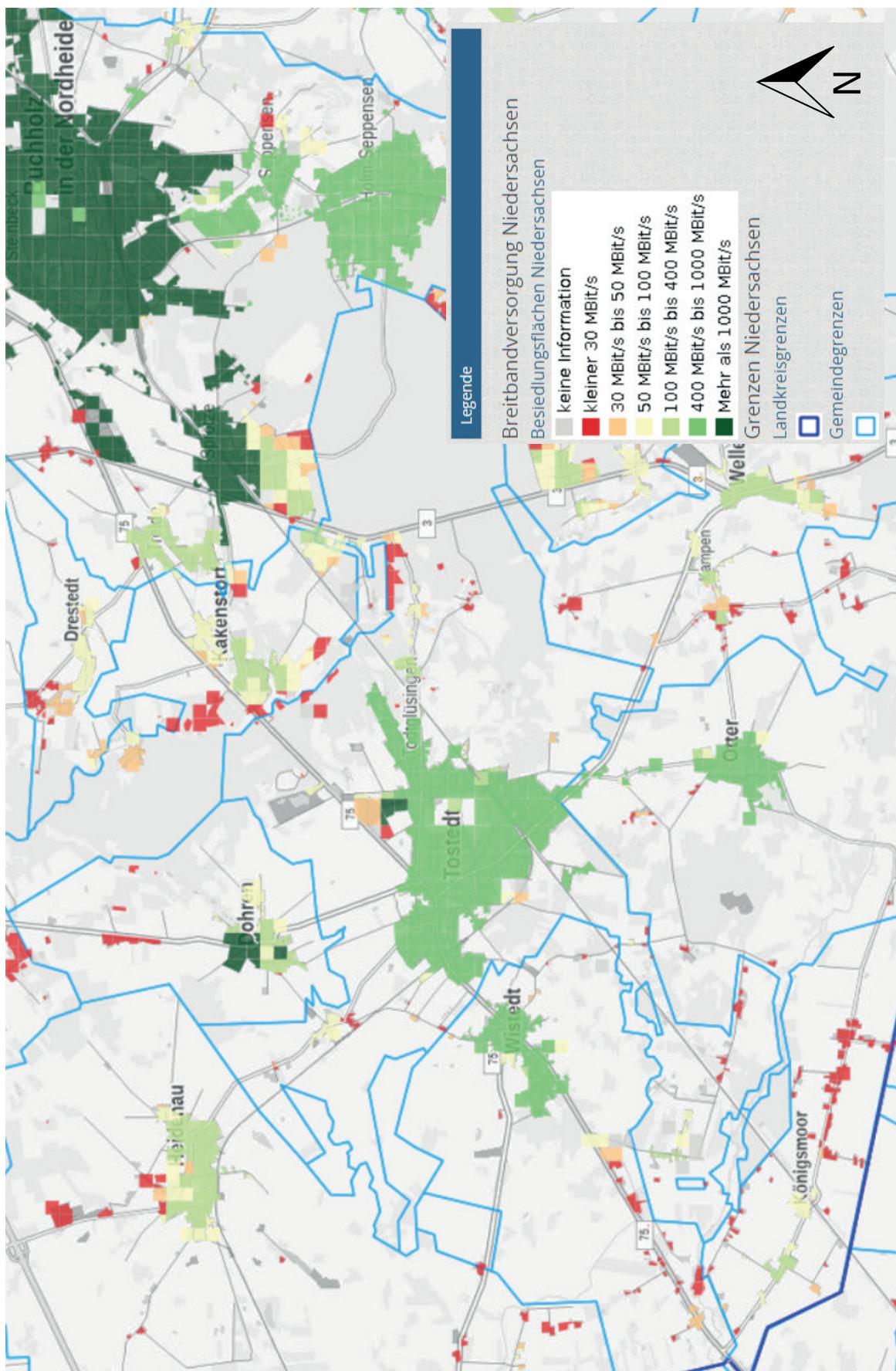
Straßen	kein Handlungsbedarf	Handlungsbedarf	Straßenbelag	Gehwegbreite	Belag des Gehwegs	Radwegbreite	Belag des Radweges	Gefahrenstellen	Ruhender Verkehr	Haltestellenzustand	Sonstige Gründe	Anmerkungen
Lohwellsbrook												teilweise super enge Gehweg, an einigen Stellen uneben gepflastert, ansonsten gut gepflasterte Straße. Bushaltestelle ok, Häuschen nur auf einer Seite
Lohwellskamp												vernachlässigter Straßenbelag und Gehwegpflasterung. Sackgasse, bei parkenden Autos halbe Straße versperrt
Lönsweg	grün											einseitiger Fußweg, andere Parken auf Rasenpflastersteinen, relativ schmale Straße
Lührsenweg												vernachlässigter Straßenbelag und Gehwegpflasterung, Sackgasse
Meisenweg	grün											Parkbuchten. Gepflasterte Straße, einseitig schmaler Gehweg
Menkenstraße	grün											Gehweg auf einer Seite recht schmal vereinzelter Parken stellt halbe Straße voll, beidseitige Gehwege, auf einer Seite recht schmal
Mittelweg	grün											für Gehweg nur auf einer Seite etwas schmal
Moorgasse	grün											Gehweg beidseitig, aber auf einer Seite schmal
Moorwinkel	grün											Spielstraße und Sackgasse - Zickzack
Morlaastraße Ost	grün											Spielstraße und Sackgasse - Zickzack
Morlaastraße West	grün											Gehwege beidseitig recht schmal und uneben
Niedersachsenstraße (K 41)												keine 30-Zone und trotzdem kein Radweg! Zur Kreuzung mit Tostedter Straße hin sehr schmaler Weg
Ostdeutsche Straße	grün											vereinzelter Parken stellt halbe Straße voll. Beidseitige Gehweg auf einer Seite recht schmal
Osterkamp												

Straßen	kein Handlungsbedarf	Handlungsbedarf	Straßenbelag	Gehwegbreite	Belag des Gehwegs	Radwegbreite	Belag des Radweges	Gefahrenstellen	Ruhender Verkehr	Haltestellenzustand	Sonstige Gründe	Anmerkungen
Pappelreihe	grün								grün			Spielstraße - keine eigenen Gehwege, Parken am Rand
Poststraße	grün		grün	grün	grün							Bushaltestellen ohne Häuschen, außer an Kita Gehwege in Ordnung, nur manchmal schmal
Quellner Weg		rot		rot								Gehwege nur einseitig - für Zweirichtung zu schmal!
Reelitzsteg	grün		grün	grün	grün							Shared Space-Zickzack mit Bäumen, außen Gehwege
Riepshofer Weg	grün		grün	grün	grün							ab Rotkehlchenweg nur einseitiger Gehweg. Am Anfang Gehweg schmal (an L141). Kein Radweg, aber Radroute ausgeschildert.
Rosenstraße		rot		rot	rot							bis Heidweg beidseitiger Gehweg, ab dort einseitig, z. T. unbefestigt und z. T. gar kein Gehweg
Rotdornweg		rot	gelb	rot	grün							Schmaler Gehweg nur auf einer Seite trotz beidseitigem Wohngebiet
Rotkehlchenweg	grün		grün	grün	grün							teilw. unebener Gehweg
Rübworth	grün											Sackgasse, Shared Space mit Bäumen, gepflastert
Rudolf-Kinau-Straße	grün											Spielstraße, keine Begrenzung zwischen Gehweg und Straßenfläche neu gemacht (Belag / Gehwege) -> dafür Gehwege etwas schmal, aber ok; Parken am Rand; nur einseitige Gehwege trotz beidseitiger Häuser
Schillerstraße	grün		grün	grün	grün							etwas schmal, aber ok; Parken am Rand; nur einseitige Gehwege trotz beidseitiger Häuser
Schlehenbusch	grün			rot	grün							schmaler Gehweg auf einer Seite - ruhiges Wohngebiet
Schulstraße	grün			rot	grün							größtenteils einseitiger Gehweg, schmal! Teilweise andere Seite mit Rasenpflastersteinen
Schützenstraße	grün											Zwischen Bahnlinie und Freudenthalstraße breite Gehwege einseitig, danach zweiseitig Gehwege, auf einer Seite recht schmal

Straßen	kein Handlungsbedarf	Handlungsbedarf	Straßenbelag	Gehwegbreite	Belag des Gehwegs	Radwegbreite	Belag des Radweges	Gefahrenstellen	Ruhender Verkehr	Haltestellenzustand	Sonstige Gründe	Anmerkungen
Schwarzer Weg		negativ										nur Schotterränder als Gehwege, quasi nur eine Spur breit --> Gefahr Gegenverkehr
Schweriner Straße	positiv		positiv							grün		Shared Space-ähnlich, keine Gehwege, teilw. Parken am Rand
Seeßelmannsgang	positiv				negativ							Gehweg einseitig, sehr schmal
Stellmachersgang	positiv		positiv									Shared Space-ähnlich ist gepflastert Parkbuchten ok, sonst auch in Ordnung
Stettiner Straße	positiv		positiv	positiv	positiv				grün			
Theodor-Storm-Straße	positiv		positiv	positiv	positiv				grün			
Timmhorst-kamp	positiv		positiv	positiv	positiv				grün			Shared Space-ähnlich mit durch Bäumen angedeuteter Gehweg, gepflegte Straße
Todtglüsinger Straße (K 57)		negativ	positiv	positiv	positiv				rot	gelb		beidseitig Gehwege; Bus muss wegen Parkenden warten, kein Radweg trotz > 30 km/h. Eine Bushaltestelle mit Häuschen und Bank, eine ohne.
Tostedter Straße (K 57)	grün		grün	grün	grün					gelb		teilweise nur auf einer Seite Gehweg. Bushaltestellen gut mit Häuschen, Schilder verblasst.
Triftstraße		negativ	negativ	negativ	negativ				negativ	negativ		Ruhender Verkehr dort, wo Gehweg sein sollte. Gehweg teilweise nur einseitig, teilweise gar nicht vorhanden. Bahnübergang, teilweise vierspurig für beide Richtungen.
Uhlmannstraße	grün		grün	grün	grün							Gehwege beidseitig, auf einer Seite etwas schmal durch Laternen
Unter den Linden (B 75)	grün		grün	grün	grün	grün	grün	grün	grün	grün	rot	Bushaltestellen ohne Häuschen und Bänke, Schilder verblasst
Vorwerk-Bogen	grün		grün	grün	grün				grün			Gehwege beidseitig vorhanden, schmal aber ok
Vorwerk-Ring	grün		grün	negativ	grün				grün			sehr schmaler Gehweg auf einer Seite
Waldgarten	grün		grün	grün	grün				grün			einseitiger Gehweg, Breite ok

Straßen	kein Handlungsbedarf	Handlungsbedarf	Straßenbelag	Gehwegbreite	Belag des Gehwegs	Radwegbreite	Belag des Radweges	Gefahrenstellen	Ruhender Verkehr	Haltestellenzustand	Sonstige Gründe	Anmerkungen
Waldstraße												Gehweg nur einseitig, andere Seite unbefestigt und von Autos vollgeparkt, Straßenbelag größtenteils schlecht
Weidenweg												uneben. Teilweise Shared Space bei Am Freibad
Weller Straße (L 141)												Radweg nur bis Kreisverkehr (von Gemeindegrenze), Bushaltestellen ohne Unterstand, Gehwegbreite ok wo kein Radweg
Wiesenstraße	grün											beidseitige Gehwege in Ordnung, teilweise schmal aber wenig
Wilhelm-Busch-Weg												Shared Space-ähnlich mit Parken am rechten Rand
Wischhoff	grün											Bäumen abgetrennter Gehweg, gepflegte Straße
Wüstenhöfener Aue												keine Geh- und Radwege, Bushaltestelle ohne Wartehäuschen / Pflasterung, Schlaglöcher
Wüstenhöfener Dorfstraße (K 15)	grün											relativ neu - Fußweg mit Radfahrer frei in Ordnung, aber kritisch - kaum genutzt. Zweirichtungsweg.
Wüstenhöfener Spring	grün											zur Erschließung einzelner Häuser und Landwirtschaftsflächen
Wüstenhöfener Weg												z. T. nicht asphaltiert, Schotterweg
Ziegeleiweg												
Zinnhütte												Gehweg wechselt zwischen einseitig, beidseitig, recht schmal, ausreichend breit, z. T. starke Unebenheiten (wenige). Radfahrstreifen bietet sich wegen LKW-Verkehr an

ANLAGE VII: BREITBANDVERSORGUNG TOSTEDT



Quelle: BZNB 2020



ANHANG VIII: BESTANDSAUFGNAHME DIENSTLEISTUNG & EINZELHANDEL

Kategorie	Nähere Beschreibung	Straße	Anmerkung
Dienstleistung	Energieversorgung	Am Bahnhof	
Dienstleistung	Fotografie	Am Raiffeisenplatz	
Dienstleistung	Bank	Bahnhofstraße	
Dienstleistung	Bank	Bahnhofstraße	
Dienstleistung	Ergotherapie	Bahnhofstraße	
Dienstleistung	Ernährungsberatung	Bahnhofstraße	
Dienstleistung	Friseur	Bahnhofstraße	
Dienstleistung	Immobilienvermittlung	Bahnhofstraße	
Dienstleistung	Immobilienvermittlung	Bahnhofstraße	
Dienstleistung	Immobilienvermittlung	Bahnhofstraße	
Dienstleistung	Innenausstattung	Bahnhofstraße	
Dienstleistung	Kfz-Reinigung	Bahnhofstraße	
Dienstleistung	Kosmetik	Bahnhofstraße	
Dienstleistung	Massage	Bahnhofstraße	
Dienstleistung	Nachhilfe	Bahnhofstraße	
Dienstleistung	Pflegedienst	Bahnhofstraße	
Dienstleistung	Physiotherapie	Bahnhofstraße	
Dienstleistung	Reisebüro	Bahnhofstraße	
Dienstleistung	Versicherung	Bahnhofstraße	
Dienstleistung	Schneiderei	Baumschulenweg	
Dienstleistung	Busreisen	Bremer Straße	
Dienstleistung	Friseur	Bremer Straße	
Dienstleistung	Versicherung	Bremer Straße	
Dienstleistung	Hotel	Buxtehuder Straße	
Dienstleistung	Post	Elsterbogen	

Kategorie	Nähere Beschreibung	Straße	Anmerkung
Dienstleistung	Maschinenvermietung	Friedrich-Vorwerk-Straße	
Dienstleistung	Consulting	Friedrich-Vorwerk-Straße	
Dienstleistung	Kfz-Reinigung	Friedrich-Vorwerk-Straße	
Dienstleistung	Werbeagentur	Friedrich-Vorwerk-Straße	
Dienstleistung	Werbeagentur	Friedrich-Vorwerk-Straße	
Dienstleistung	Bestattungen	Himmelsweg	
Dienstleistung	Friseur	Himmelsweg	
Dienstleistung	Immobilienvermittlung	Himmelsweg	
Dienstleistung	Kosmetik	Himmelsweg	
Dienstleistung	Kosmetik	Himmelsweg	
Dienstleistung	Verein	Himmelsweg	
Dienstleistung	Verein	Himmelsweg	
Dienstleistung	Versicherung	Himmelsweg	
Dienstleistung	Versicherung	Himmelsweg	
Dienstleistung	Friseur	In der Baumschule	
Dienstleistung	Fitness	Kastanienallee	
Dienstleistung	Friseur	Kastanienallee	
Dienstleistung	Friseur	Kastanienallee	
Dienstleistung	Kosmetik	Kastanienallee	
Dienstleistung	Reisebüro	Kastanienallee	
Dienstleistung	Solarium	Kastanienallee	
Dienstleistung	Ingenieurbüro	Kronskamp	
Dienstleistung	Taxibetrieb	Kronskamp	
Dienstleistung	Friseur	Poststraße	
Dienstleistung	Hotel	Tostedter Straße	
Dienstleistung	Taxibetrieb	Triftstraße	
Dienstleistung	Bank	Unter den Linden	
Dienstleistung	Consulting	Unter den Linden	
Dienstleistung	Fahrschule	Unter den Linden	
Dienstleistung	Friseur	Unter den Linden	
Dienstleistung	Friseur	Unter den Linden	
Dienstleistung	Friseur	Unter den Linden	

Kategorie	Nähere Beschreibung	Straße	Anmerkung
Dienstleistung	Heilpraxis	Unter den Linden	
Dienstleistung	Heilpraxis	Unter den Linden	
Dienstleistung	Hotel	Unter den Linden	
Dienstleistung	Kosmetik	Unter den Linden	
Dienstleistung	Kosmetik	Unter den Linden	
Dienstleistung	Kosmetik	Unter den Linden	
Dienstleistung	Nachhilfe	Unter den Linden	
Dienstleistung	Notariat	Unter den Linden	
Dienstleistung	Physiotherapie	Unter den Linden	
Dienstleistung	Physiotherapie	Unter den Linden	NEU
Dienstleistung	Schneiderei	Unter den Linden	
Dienstleistung	Versicherung	Unter den Linden	
Dienstleistung	Versicherung	Unter den Linden	
Dienstleistung	Fahrschule	Vorwerk-Bogen	
Dienstleistung	Massage	Weller Straße	
Dienstleistung	Consulting	Zinnhütte	
Dienstleistung	Energieversorgung	Zinnhütte	
Dienstleistung	Reinigung	Zinnhütte	
Dienstleistung	Schiffslogistik	Zinnhütte	
Einzelhandel	Hofladen	Am Lütten Brook	
Einzelhandel	Lebensmittel	Am Raiffeisenplatz	
Einzelhandel	Apotheke	Bahnhofstraße	
Einzelhandel	Apotheke	Bahnhofstraße	
Einzelhandel	Bäckerei	Bahnhofstraße	
Einzelhandel	Bäckerei	Bahnhofstraße	
Einzelhandel	Bekleidung	Bahnhofstraße	
Einzelhandel	Bekleidung	Bahnhofstraße	
Einzelhandel	Fahrradbedarf	Bahnhofstraße	
Einzelhandel	Fahrradbedarf	Bahnhofstraße	
Einzelhandel	Floristik	Bahnhofstraße	
Einzelhandel	Floristik	Bahnhofstraße	
Einzelhandel	Floristik	Bahnhofstraße	

Kategorie	Nähere Beschreibung	Straße	Anmerkung
Einzelhandel	Gruselartikel	Bahnhofstraße	
Einzelhandel	Kiosk	Bahnhofstraße	
Einzelhandel	Lebensmittel	Bahnhofstraße	
Einzelhandel	Optiker	Bahnhofstraße	
Einzelhandel	Schreibwaren	Bahnhofstraße	
Einzelhandel	Schreibwaren	Bahnhofstraße	
Einzelhandel		Bahnhofstraße	
Einzelhandel		Bahnhofstraße	
Einzelhandel	Kfz-Handel	Bremer Straße	
Einzelhandel	Kfz-Handel	Bremer Straße	
Einzelhandel	Kfz-Handel	Bremer Straße	
Einzelhandel	Möbelgeschäft	Dieckhofstraße	
Einzelhandel	Kfz-Handel	Elsterbogen	
Einzelhandel	Baumarkt	Friedrich-Vorwerk-Straße	
Einzelhandel	Baumarkt	Friedrich-Vorwerk-Straße	
Einzelhandel	Baumarkt	Friedrich-Vorwerk-Straße	
Einzelhandel	Kfz-Handel	Friedrich-Vorwerk-Straße	
Einzelhandel	Sportartikel	Friedrich-Vorwerk-Straße	
Einzelhandel	Kfz-Handel	Harburger Straße	
Einzelhandel	Bekleidung	Himmelsweg	
Einzelhandel	Bekleidung	Himmelsweg	
Einzelhandel	Bekleidung	Himmelsweg	
Einzelhandel	Elektrofachgeschäft	Himmelsweg	
Einzelhandel	Handarbeitsbedarf	Himmelsweg	
Einzelhandel	Hörakkustiker	Himmelsweg	
Einzelhandel	Apotheke	Kastanienallee	

Kategorie	Nähere Beschreibung	Straße	Anmerkung
Einzelhandel	Bäckerei	Kastanienallee	
Einzelhandel	Floristik	Kastanienallee	
Einzelhandel	Kfz-Handel	Kastanienallee	
Einzelhandel	Lebensmittel	Kastanienallee	
Einzelhandel	Lebensmittel	Kastanienallee	
Einzelhandel	Tankstelle	Kastanienallee	
Einzelhandel	Tankstelle	Poststraße	
Einzelhandel	Optiker	Schützenstraße	
Einzelhandel	Bäckerei	Tostedter Straße	
Einzelhandel	Apotheke	Unter den Linden	
Einzelhandel	Bäckerei	Unter den Linden	
Einzelhandel	Bäckerei	Unter den Linden	
Einzelhandel	Bekleidung	Unter den Linden	
Einzelhandel	Buchhandlung	Unter den Linden	
Einzelhandel	Drogerie	Unter den Linden	
Einzelhandel	Fleischerei	Unter den Linden	
Einzelhandel	Floristik	Unter den Linden	
Einzelhandel	Haushaltsgeräte	Unter den Linden	
Einzelhandel	Juwelier	Unter den Linden	
Einzelhandel	Juwelier	Unter den Linden	
Einzelhandel	Kiosk	Unter den Linden	
Einzelhandel	Küchenstudio	Unter den Linden	
Einzelhandel	Lebensmittel	Unter den Linden	
Einzelhandel	Optiker	Unter den Linden	
Einzelhandel	Optiker	Unter den Linden	
Einzelhandel	Tankstelle	Unter den Linden	
Einzelhandel	Kfz-Handel	Vorwerk-Bogen	
Einzelhandel	Schuhgeschäft	Waldstraße	
Einzelhandel	Bäckerei	Zinnhütte	
Einzelhandel	Bekleidung	Zinnhütte	
Einzelhandel	Bekleidung	Zinnhütte	
Einzelhandel	Bekleidung	Zinnhütte	

Kategorie	Nähere Beschreibung	Straße	Anmerkung
Einzelhandel	Lebensmittel	Zinnhütte	
Einzelhandel	Möbelgeschäft	Zinnhütte	
Einzelhandel	Schuhgeschäft	Zinnhütte	
Einzelhandel	Tierzubehör	Zinnhütte	
Gastronomie	Café	Bahnhofstraße	
Gastronomie	Café	Bahnhofstraße	
Gastronomie	Imbiss	Bahnhofstraße	
Gastronomie	Imbiss	Bahnhofstraße	
Gastronomie	Imbiss	Bahnhofstraße	NEU
Gastronomie	Restaurant	Bahnhofstraße	
Gastronomie	Restaurant	Berliner Straße	
Gastronomie	Imbiss	Bremer Straße	
Gastronomie	Restaurant	Buxtehuder Straße	
Gastronomie	Restaurant	Dieckhofstraße	
Gastronomie		Eichhofstraße	
Gastronomie		Eichhofstraße	
Gastronomie	Café	Freudenthalstraße	
Gastronomie	Café	Friedrich-Vorwerk-Straße	
Gastronomie	Kneipe	Himmelsweg	
Gastronomie	Restaurant	Himmelsweg	NEU
Gastronomie	Imbiss	Kastanienallee	
Gastronomie	Restaurant	Kastanienallee	NEU
Gastronomie	Restaurant	Poststraße	
Gastronomie	Restaurant	Tostedter Straße	
Gastronomie	Imbiss	Unter den Linden	
Gastronomie	Imbiss	Unter den Linden	NEU
Gastronomie	Restaurant	Unter den Linden	
Gastronomie	Restaurant	Unter den Linden	
Gastronomie	Imbiss	Zinnhütte	

Kategorie	Nähere Beschreibung	Straße	Anmerkung
Handwerk	Fliesenleger	Am Bahnhof	
Handwerk	Kfz-Lackierer	Am Bahnhof	
Handwerk	Tischlerei	Am Brook	
Handwerk	Ausstellung Tischlerei	Bahnhofstraße	
Handwerk	Kfz-Werkstatt	Bahnhofstraße	
Handwerk	Sanitär- und Heizungsbedarf	Bahnhofstraße	
Handwerk	Steinmetz	Bahnhofstraße	
Handwerk	Kfz-Werkstatt	Bremer Straße	
Handwerk	Polsterei	Dieckhofstraße	
Handwerk	Kfz-Werkstatt	Elsterbogen	
Handwerk	Dachdecker	Friedrich-Vorwerk-Straße	
Handwerk	Druckerei	Friedrich-Vorwerk-Straße	
Handwerk	Kfz-Werkstatt	Friedrich-Vorwerk-Straße	
Handwerk	Sanitär- und Heizungsbau	Friedrich-Vorwerk-Straße	
Handwerk	Sanitär- und Heizungsbedarf	Friedrich-Vorwerk-Straße	
Handwerk	Kfz-Werkstatt	Himmelsweg	
Handwerk	Malerei	Himmelsweg	
Handwerk	Kfz-Werkstatt	Kastanienallee	
Handwerk	Parkettleger	Kastanienallee	
Handwerk	Schlüsseldienst	Kastanienallee	
Handwerk	Gebäudesanierung	Kronskamp	
Handwerk	Großbäckerei	Kronskamp	
Handwerk	Schweißerei	Niedersachsenstraße	
Handwerk	Treppenbau	Niedersachsenstraße	
Handwerk	Kfz-Werkstatt	Todtglüsinger Straße	
Handwerk	Bedachungen	Unter den Linden	
Handwerk	Tischlerei	Unter den Linden	
Handwerk	Zahntechnik	Unter den Linden	
Handwerk	Elektriker	Vorwerk-Bogen	

Kategorie	Nähere Beschreibung	Straße	Anmerkung
Handwerk	Kfz-Werkstatt	Vorwerk-Bogen	
Handwerk	Brandschutz	Vorwerk-Ring	
Handwerk	Metallverarbeitung	Vorwerk-Ring	
Handwerk	Sanitär- und Heizungsbedarf	Vorwerk-Ring	
Handwerk	Bedachungen	Zinnhütte	
Handwerk	Elektriker	Zinnhütte	
Handwerk	Sanitär und Heizung	Zinnhütte	
Handwerk	Tischlerei	Zinnhütte	
Industrie	Angelbedarf	Elsterbogen	
Industrie	Abrissunternehmen	Friedrich-Vorwerk-Straße	
Industrie	Bauunternehmen	Harburger Straße	
Industrie	Mülldeponie	Harburger Straße	
Industrie	Erdarbeiten	Kronskamp	
Industrie	Wassertechnologie	Kronskamp	
Industrie	Beton	Zinnhütte	
Industrie	Energieanlagen	Zinnhütte	
Leerstand	Bank	Bahnhofstraße	NEU
Leerstand		Bahnhofstraße	NEU
Leerstand		Bahnhofstraße	
Leerstand		Bahnhofstraße	
Leerstand	Lebensmittel	Bremer Straße	NEU
Leerstand		Himmelsweg	
Leerstand		Kastanienallee	
Leerstand		Poststraße	NEU
Leerstand	Restaurant	Weller Straße	NEU
Leerstand	Kfz-Handel	Zinnhütte	NEU
Leerstand		Zinnhütte	NEU
Leerstand		Zinnhütte	NEU



ANHANG IX: BESTANDSAUFGNAHME BARRIEREFREIHEIT: STRASSEN

Straßen	teils barrierefrei	nicht barrierefrei	abgesenktes Bordsteine	taktile Leitsysteme	barrierefreie Signale	Kontraste	Sonstiges	Anmerkungen
Albert-Schweitzer-Weg								Shared Space-ähnlich, vollständig grau gepflastert
Alte Kleinbahn	grün		grün					
Alter Moorweg		rot	grün	grün		rot	grün	grau gepflasterter Gehweg, grauer Straßenbelag teilw. Grünstreifen zur Trennung zwischen Gehweg und Fahrbahn, größtenteils grauer Gehweg und grauer Straßenbelag
Am Anger	grün		grün			grün	grün	
Am Bach		rot	grün			rot	grün	Schotterstraße ohne Gehwege heller Gehweg, taktiles Leitsystem wäre an dieser Stelle besonders nützlich, um den Weg vom Bahnhof zu den Bushaltestellen bzw. zum Zebrastreifen zur Straßenquerung zu leiten
Am Bahnhof	grün		grün			grün	grün	
Am Beek		rot	grün			grün	rot	Grünstreifen als Kontrast, Gefälle
Am Blaubeerbusch		rot	grün			grün	grün	Shared Space-ähnlich Anstieg Richtung Norden, teilw. Unebener Gehweg aufgrund von starken Absenkungen an Einfahrten zu Grundstücken
Am Blocksberg		rot	gelb			grün	rot	grau gepflasterter Gehweg, grauer Straßenbelag, streckenweise unebener Gehweg, stellenweise nicht abgesenktes Bord
Am Brook		rot	grün			rot	grün	grau gepflasterter Gehweg, grauer Straßenbelag
Am Buchenweg		rot	grün			rot	grün	Gefälle nach Süden
Am Dillsbach		rot	grün			grün	rot	roter Gehweg, grauer Rand. Keine Bordsteinabsenkung trotz Neubau!
Am Erdbeerfeld		rot	grün			grün	grün	Spielstraße, graue Pflastersteine im westlichen Teil, östlicher Teil ohne Fußwege und vollständig asphaltiert
Am Freibad		rot	grün			grün	grün	einseitiger Gehweg, Rest neu und sehr gut
Am Friedhof	grün		grün			grün	grün	westlicher Teil mit Gehweg, grau gepflastert, graue Straße, östlicher Teil ohne Gehweg
Am Helferichheim		rot	gelb			rot	grün	Shared Space-ähnlich
Am Kaben	grün		grün			grün	rot	Anstieg nach Norden, Shared Space-ähnlich
Am Lönsweg		rot				rot	rot	unbefestigte Straße, kein Gehweg
Am Lütten Brook		rot				rot	rot	

Straßen	teils barrierefrei	nicht barrierefrei	abgesenkte Bordsteine	taktile Leitsysteme	barrierefreie Signale	Kontraste	Sonstiges	Anmerkungen
Am Raiffeisenplatz	grün		grün	rot		grün		neu gemacht, nur einseitiger Gehweg.
Am Timmerhorstkamp		rot		rot		rot	grün	Shared Space-ähnlich
Am Toberbusch		rot		rot		rot	grün	Anstieg nach Westen, Shared Space-ähnlich
Am Westbahnhof	grün		grün	rot		grün		Grünstreifen als Kontrast
Amselweg		rot		rot		grün	rot	Gehwege auf gleicher Ebene mit Fahrbahn, alles gepflastert, Steigung
An der Dorfwiese		rot		rot		rot	grün	Shared Space-ähnlich, starke Steigung
Apfelhof		rot		rot		rot	grün	Shared Space-ähnlich
Auf dem Roten Felde		rot		rot		rot	grün	neu gemacht, keine Gehwege
Auf der Bünte		grün		rot		rot	grün	grau gepflasterter Gehweg, grauer Straßenbelag; Laternen stehen mittig auf dem Gehweg
Auf der Looge				rot		rot	grün	grau gepflasterter Gehweg, grauer Straßenbelag
Auf der Timmhorst		gelb		rot		rot	grün	grau gepflasterter Gehweg, grauer Straßenbelag; im Verlauf nach Osten Schotterstraße
Auf der Worth		grün		rot		rot	grün	grau gepflasterter Gehweg, grauer Straßenbelag
Bachgrund		rot	grün	rot		rot	grün	schmaler, unebener Gehweg; grau gepflasterter Gehweg, grauer Straßenbelag
Bahnhofstraße		rot	grün	rot		grün	rot	fehlendes taktiles Leitsystem ist hier besonders schlimm, weil der Radweg auf dem Bord angelegt ist. Kein taktiles Leitsystem an Bushaltestellen. Ab Kreisverkehr im nördlichen Teil kein Radweg auf dem Bord mehr, nur noch rot gepflasterter Gehweg. Dort dann teilw. Grünstreifen oder hellgrauer Rand. Verirrungsgefahr, da Gehweg in gleicher Farbe wie Radweg fortgeführt wird.
Baumschulenweg		rot	grün	rot		gelb	grün	Westlich der Poststraße gut, aber fehlende Abgrenzung zum Radweg. Östlich teils gut, teils keine Kontraste. Später nur einseitiger Gehweg.
Beekfeld		grün	rot	rot		rot	grün	grau gepflasterter Gehweg, grauer Straßenbelag; sehr schmaler Gehweg
Beekweg		rot	rot	rot		rot	grün	Shared Space-ähnlich

Straßen	teils barrierefrei	nicht barrierefrei	abgesenkte Bordsteine	taktile Leitsysteme	barrierefreie Signale	Kontraste	Sonstiges	Anmerkungen
Beerweg								Shared Space-ähnlich, keine Gehwege, rotes Pflaster, leichter Anstieg nach Osten
Bei den Köthnern								grau gepflasterter Gehweg, grauer Straßenbelag
Berliner Straße								grau gepflasterter Gehweg, grauer Straßenbelag; westlicher Teil ohne Bordstein, Gehweg auf einer Ebene mit Fahrbahn
Bertha-von-Suttner-Weg								Shared Space-ähnlich, graue Pflasterung
Birnenhof								Shared Space-ähnlich
Bosteler Berg								Spielstraße, graue Pflastersteine
Bosteler Stieg								Spielstraße, graue Pflastersteine
Bosteler Weg								Spielstraße, graue Pflastersteine
Bremer Straße (B75)								Gefahr durch Schienen, unterschiedliche Pflasterung von Geh- und Radweg schwierig zu unterscheiden, da beides dunklere Farbtöne
Breslauer Straße								grau gepflasterter Gehweg, grauer Straßenbelag; einseitiger Gehweg
Brombeerweg								rotes Pflaster, keine Gehwege
Brookring								grau gepflasterter Gehweg, grauer Straßenbelag
Brookweg								grau gepflasterter Gehweg, grauer Straßenbelag
Brückenweg								Gehweg unbefestigt
Buchenweg								einseitiger Grünstreifen
Buchholzberg								Shared Space-ähnlich, keine Gehwege, rotes Pflaster
Buxtehuder Straße (L 141)								viele Schlaglöcher auf dem Gehweg
Danziger Straße								grau gepflasterter Gehweg, grauer Straßenbelag
Dieckhofstraße								Kopfsteinpflaster; einseitiger Gehweg, Seite wechselt im Verlauf. Gehweg aus Kopfsteinpflaster unbefestigt. Östlicher Teil ist gut.
Dohrener Brook								viel zu schmaler Gehweg, holprig, graues Pflaster und grauer Straßenbelag

Straßen	teils barrierefrei	nicht barrierefrei	abgesenkte Bordsteine	taktile Leitsysteme	barrierefreie Signale	Kontraste	Sonstiges	Anmerkungen
Dohrener Weg								Baustelle, einseitiger Gehweg, rotes Gehwegpflaster. Gehweg endet an Tostedter Straße, dort nicht abgesenkt. Straßenquerung nicht möglich.
Drosselweg								Schotterstraße ohne Gehwege
Eichenbrook								Spielstraße, graue Pflastersteine
Eichenweg								Spielstraße, rote Pflastersteine
Eichhofstraße								Kopfsteinpflaster; rechts und links abgeflachte Steine
Ellerbrook								keine Gehwege vorhanden; unebener Asphalt
Elsterbogen								grau gepflasterter Gehweg, grauer Straßenbelag
Fasanenweg								nur asphaltierte Straße, keine Gehwege
Fliederweg								rotes Pflaster, keine Gehwege
Freudenthalstraße								Gefälle nach Westen
Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße								grau gepflasterter Gehweg, grauer Straßenbelag
Friedrich-Vorwerk-Straße	grün							roter Gehweg, dunkle Fahrbahn, teils Grünstreifen
Fritz-Reuter-Straße								grau gepflasterter Gehweg, grauer Straßenbelag; Bordsteine könnten stärker abgesenkt sein
Gartenstraße	grün							roter Gehweg oder Grünstreifen als Kontrast
Glüsinger Weg								einseitiger Grünstreifen, andere Seite kein Kontrast
Gorch-Fock-Straße								grau gepflasterter Gehweg, grauer Straßenbelag
Harburger Straße	grün							gemeinsamer asphaltierter Geh- und Radweg, Trennung durch Grünstreifen
Heidenauer Straße								roter Gehweg, grauer Rand
Heidkamp								grau gepflasterter Gehweg, grauer Straßenbelag; sehr schmaler Gehweg
Heidloh								Schotterstraße ohne Gehwege
Heidlohallee	grün							roter Gehweg und Grünstreifen als Kontrast

Straßen	teils barrierefrei	nicht barrierefrei	abgesenkte Bordsteine	taktile Leitsysteme	barrierefreie Signale	Kontraste	Sonstiges	Anmerkungen
Heidweg								starkes Gefälle und Anstieg, teils Schotter, teils gar keine Gehwege
Himmelsweg	grün		grün					roter Gehweg, dunkle Fahrbahn auf einem Niveau
Hinter den Höfen		rot	grün					grau gepflasterter Gehweg, grauer Straßenbelag
Holunderwinkel	grün		grün					roter Gehweg, graue Fahrbahn
Im Fall		rot						nur asphaltierte Straße, keine Gehwege
Im Grund		rot						roter Gehweg, Fahrbahn auf einem Niveau
Im Hain		rot						Spielstraße
Im Stocken	grün		grün					
Imbusch		rot						keine Gehwege, rechts und links breite Grünstreifen
Imkerweg		rot	grün					sehr schmaler Gehweg auf einer Seite, graue Pflasterung und graue Fahrbahn
In der Baumschule		rot	rot					Bordsteinabsenkungen nicht ausreichend oder schmal
Karlstraße		rot	grün					grau gepflasterter Gehweg, grauer Straßenbelag
Kastanienallee (B 75)		rot	rot	rot	rot	gelb	grün	Innerorts dunkelroter Gehweg und blau-grauer Radweg auf dem Bord, trotz unterschiedlicher Farben kontrastarm; außerorts asphaltierter gemeinsamer Fuß- und Radweg mit Grünstreifen zur Trennung von der Straße
Kiefernweg		rot						starkes Gefälle; keine Gehwege, nur Straße in schlechtem Zustand
Kirchhofstraße		rot	grün					Südlich der Straße Am Friedhof sind die Wege gut, der nördliche Teil ist lediglich ein Schotterweg
Kirschblütenweg		rot	grün					roter Gehweg, grauer Rand; einseitig schmaler Gehweg
Klostergang		rot						Kopfsteinpflaster; rechts und links abgeflachte Steine; kein Gehweg
Kohlhöfen		rot						grau gepflasterter Gehweg, grauer Straßenbelag
Kronskamp		rot	gelb					grau gepflasterter Gehweg, grauer Straßenbelag
Königsberger Straße		rot	grau		gelb	grün		teilw. grau gepflasterter Gehweg und grauer Straßenbelag, teilw. rotes Pflaster

Straßen	teils barrierefrei	nicht barrierefrei	abgesenkte Bordsteine	taktile Leitsysteme	barrierefreie Signale	Kontraste	Sonstiges	Anmerkungen
Kötnerstraße								teilw. Grünstreifen zur Trennung zwischen Gehweg und Fahrbahn, größtenteils grauer Gehweg und grauer Straßenbelag
Lerchenweg	grün					grün		Grünstreifen als Kontrast
Lohberger Kamp								Schotterstraße ohne Gehwege
Lohberger Straße								teilw. keine Gehwege, teilw. nur einseitig
Lohweg								teilw. Grünstreifen zur Trennung zwischen Gehweg und Fahrbahn, größtenteils grauer Gehweg und grauer Straßenbelag
Lohwellsbrook						gelb	grün	Grünstreifen als Kontrast, allerdings an Einfahrten keine Kontraste vorhanden
Lohwellskamp						rot	rot	grau gepflasterter Gehweg, grauer Straßenbelag, unebene Gehwege
Lönsweg	grün					grün	grün	roter Gehweg, grauer Rand; Gehweg auf einem Niveau mit der Fahrbahn
Lührsenweg						rot	grün	grau gepflasterter Gehweg, grauer Straßenbelag, unebene Gehwege
Meisenweg	grün					grün	grün	sieht aus wie Spielstraße; graues Pflaster und roter Gehweg auf gleichem Niveau
Menkenstraße						gelb	grau	teilw. rot gepflasterter Gehweg
Mittelweg								einseitiger Grünstreifen
Moorgasse								grau gepflasterter Gehweg, grauer Straßenbelag
Moorwinkel								grau gepflasterter Gehweg, grauer Straßenbelag
Morlaastraße Ost								Spielstraße
Morlaastraße West								Spielstraße
Niedersachsenstraße (K 41)								starker Anstieg durch Brücke über die Bahngleise, grauer Gehweg und grauer Straßenbelag; Ampel ohne akustisches Signal
Ostdeutsche Straße						gelb	grün	einseitiger Grünstreifen
Osterkamp						rot	grün	grau gepflasterter Gehweg, grauer Straßenbelag; sehr schmale Gehwege
Pappelreihe								Spielstraße

Straßen	teils barrierefrei	nicht barrierefrei	abgesenkte Bordsteine	taktile Leitsysteme	barrierefreie Signale	Kontraste	Sonstiges	Anmerkungen
Poststraße								Gefälle nach Süden; akustisches Signal an LSA vorhanden, der Ton bleibt aber auch bei Grün gleich
Quellner Weg								einseitiger Gehweg, der sehr schmal ist
Reelitzsteg								Shared Space-ähnlich, keine Gehwege, rotes Pflaster
Riepshofer Weg								grau gepflasterter Gehweg, grauer Straßenbelag; im Verlauf nach Westen nur noch einseitiger Gehweg. Später asphaltierter Gehweg und Grünstreifen
Rosenstraße								teilw. kein Gehweg vorhanden
Rotdornweg								grau gepflasterter Gehweg, grauer Straßenbelag, grauer Fahrbahnrand
Rotkehlchenweg								grau gepflasterter Gehweg, grauer Straßenbelag, unebene Gehwege, teils kaum abgesenkt
Rudolf-Kinau-Straße								Spielstraße, graue Pflastersteine
Rübworth								Shared Space-ähnlich
Schillerstraße	positiv							roter Gehweg, grauer Rand
Schlehenbusch								teilw. grau gepflasterter Gehweg und grauer Straßenbelag, teilw. rotes Pflaster
Schulstraße								teilw. Grünstreifen zur Trennung zwischen Gehweg und Fahrbahn, teilw. grauer Gehweg und grauer Straßenbelag
Schwarzer Weg								keine Gehwege vorhanden, unbefestigte Straßenränder
Schweriner Straße								Shared Space-ähnlich, rote Pflasterung
Schützenstraße	positiv							südlicher Teil bis Freudenthalstraße neu, roter Gehweg mit hellgrauem Rand. Nördlicher Teil mit Grünstreifen.
Seeßelmannsgang								grau gepflasterter Gehweg, grauer Straßenbelag; sehr schmaler Gehweg
Stellmachergang								Shared Space-ähnlich
Stettiner Straße								grau gepflasterter Gehweg, grauer Straßenbelag

Straßen	teils barrierefrei	nicht barrierefrei	abgesenkte Bordsteine	taktile Leitsysteme	barrierefreie Signale	Kontraste	Sonstiges	Anmerkungen
Timmhorstkamp								grau gepflasterter Gehweg, grauer Straßenbelag; Abtrennung nur durch Wasserablaufrinne und vereinzelte Bäume
Theodor-Storm-Straße								grau gepflasterter Gehweg, grauer Straßenbelag
Todtglüsingergasse (K 57)	grün							roter Gehweg, graue Fahrbahn
Tostedter Straße (K 57)		rot	grün	rot				Gehweg endet mittendrin, dann nur einseitig vorhanden
Triftstraße		rot	gelb	rot				im Ort nur einseitiger Gehweg vorhanden, Richtung Quellner Weg kein Gehweg mehr
Uhlmannstraße		grün		rot	gelb			grau gepflasterter Gehweg, grauer Straßenbelag
Unter den Linden (B 75)		rot	grau	rot	gelb	rot		Radweg auf dem Bord, dort nur sehr geringer Kontrast zum Fußweg. Lediglich an der Kreuzung der Bahnhofstraße ist an einigen Ampeln ein akustisches Signal vorhanden.
Vorwerk-Bogen	grün		grün	rot		grün		roter Gehweg, grauer Rand
Vorwerk-Ring		rot	grün	rot		grün	rot	roter Gehweg und Grünstreifen als Kontrast; sehr schmaler, einseitiger Gehweg
Waldgarten		rot	grün	rot				grau gepflasterter Gehweg, grauer Straßenbelag
Waldstraße		rot	grün	rot		grün		einseitiger, unebener Gehweg; Trennung durch Grünstreifen
Weidenweg		rot	grün	rot		grün		grau gepflasterter Gehweg, grauer Straßenbelag; im weiteren Verlauf Shared Space-ähnlich
Weller Straße (L 141)		rot	grün	rot		grün		
Wilhelm-Busch-Weg		rot	grün	rot		grün		Shared Space-ähnlich, rot-graue Pflasterung
Wischhoff		rot	grün	rot		grün		Shared Space-ähnlich; Trennung der Gehwege durch Wasserrinne und vereinzelte Bäume
Wiesenstraße		rot	grün	rot		grün		grau gepflasterter Gehweg, grauer Straßenbelag
Wüstenhöfener Aue		rot	grau	rot		grün		keine Gehwege vorhanden, unbefestigte Straßenränder
Wüstenhöfener Dorfstraße (K 15)	grün		grün	rot		grün		einseitiger Geh- und Radweg
Wüstenhöfener Spring		rot	grau	rot		grün		

Straßen	teils barrierefrei	nicht barrierefrei	abgesenkte Bordsteine	taktile Leitsysteme	barrierefreie Signale	Kontraste	Sonstiges	Anmerkungen
Wüstenhöfener Spring		red						
Wüstenhöfener Weg		red		red				unbefestigte Straße, keine Gehwege
Ziegeleiweg		red	red	red		red	red	grau gepflasterter Gehweg, grauer Straßenbelag; unebener Gehweg
Zinnhütte		red	green	red	red	green	red	wechselnde Gehwegbeläge, aber immer kontrastreich (u. a. durch Grünstreifen); stellenweise unebener Gehweg



ANHANG X: BESTANDSAUFGNAHME BARRIEREFREIHEIT: ÖFF. EINRICHTUNGEN

	Einrichtung	Straße	Nr.	ebenerdig	Treppe	Rampe	Türöffnung
Behörde	Polizeikommissariat	Schützenstraße	26	nein	4 Stufen	ja	manuell
	Amtsgericht	Unter den Linden	23	ja	-	-	Taster
	Bürgerbüro	Schützenstraße	26 a	nein	5 Stufen	ja	autom.
Kita	Kita "Kinderhaus Dieckhofstraße"	Dieckhofstraße	15 b	ja	-	-	manuell
	Kita "Kinderland Tostedt"	Poststraße	16 c	ja	-	-	Taster
	Kindergarten Todtglüsing	Schulstraße	3	ja	-	-	manuell
	Kita "Minitos"	Triftstraße	26	ja	-	-	manuell
Schule	Grundschule Tostedt	Dieckhofstraße	15	nein	4 Stufen	nein	manuell
	Erich-Kästner-Realschule	Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße	12	ja	-	-	manuell
	Gymnasium Tostedt	Lönsweg	13	ja	-	-	manuell
	Grundschule Tostedt	Poststraße	16 b	ja	-	-	manuell
	Grundschule Todtglüsing	Schulstraße	1	ja	-	-	manuell
	Hauptschule Tostedt	Schützenstraße	53	ja	-	-	manuell
Freizeiteinrichtung	Bücherei	Schützenstraße	26 a	nein	ja	ja	manuell
	Samtgemeindeeigene Turnhalle	Poststraße	16	nein	diverse Stufen	nein	manuell
	Haus der Begegnung	Poststraße	16 a	ja	-	-	manuell

Richtung	Aufzug	Treppen-gestaltung	Handlauf	Anmerkung
außen	?	einfarbig	beidseitig	Ebenerdiger Zugang nur auf der Rückseite des Gebäudes
außen	ja	-	-	Behindertenparkplätze; keine Vorkehrungen für Sehbehinderte, aber Empfangsservice
Schiebe	-	einfarbig	einseitig	
außen	?	-	-	ein Behindertenparkplatz
außen	?	-	-	
außen	?	-	-	Aufzug unwahrscheinlich
außen	-	-	-	
außen	nein	einfarbig		kein Aufzug vorhanden (Marquardt, B. 2020 c)
außen	ja*	-	-	Einrichtungen für Sehbehinderte und Hörgeschädigte vorhanden, Aufzug ist im Bau und Ende 2020 einsatzbereit, danach alle Klassen barrierefrei erreichbar (Simons-Schiller 2020)
außen	ja	-	-	nicht alle Räume durch Aufzug erreichbar - nur im Haupthaus, bestimmte Räume sind mit Einrichtungen für unterschiedliche Grade von Hörschädigungen ausgestattet
außen	?	-	-	
außen	?	-	-	Aufzug unwahrscheinlich
außen	ja	-	-	keine selbstöffnenden Türen (kritisch angemerkt), Vergrößerungskameras und weißes Papier für Sehbehinderte, Modernisierung der Räume mit Schallschutz und Verstärkeranlagen für Hörgeschädigte, Fahrstühle neu (Scheele 2020)
außen	-	einfarbig		lange Rampe aufgrund großem Höhenunterschieds
außen	?	einfarbig	beidseitig	Handläufe zum Teil zu kurz
außen	-	-	-	



ANHANG XI: BESTANDSAUFGNAHME BARRIEREFREIHEIT: WEITERE EINRICHTUNGEN

	Einrichtung	Straße	Nr.	ebenerdig	Treppe	Rampe	Türöffnung
Apotheke	Töste-Apotheke	Bahnhofstraße	8	ja	-	-	autom.
	Brunnen-Apotheke	Bahnhofstraße	27	ja	-	-	autom.
	Victoria-Apotheke	Kastanienallee	4	ja	-	-	autom.
	Ahorn-Apotheke	Unter den Linden	26 a	ja	-	-	autom.
Medizinische Praxis	Jörg Fischer	Bahnhofstraße	2	ja	-	-	manuell
	Katharina von Pentz-Grimm	Bahnhofstraße	2	ja	-	-	manuell
	Sven Christinsen	Bahnhofstraße	8	ja	-	-	manuell
	Dr. med. Maren Rohde	Bahnhofstraße	8	ja	-	-	manuell
	Dr. med. Tatjana Christensen	Bahnhofstraße	8	ja	-	-	manuell
	Tillmann Bielefeld	Bahnhofstraße	10	nein	2 Stufen	ja	manuell
	Dr. med. Hans-Joachim Wagner	Bahnhofstraße	12	nein	2 Stufen	nein	manuell
	Heidemarie Jonuschies	Bahnhofstraße	15	nein	2 Stufen	ja	manuell
	Solveig-Dorothee Behr-Baum	Bahnhofstraße	15	nein	2 Stufen	ja	manuell
	Felix Kämpfer	Bahnhofstraße	67	ja	-	-	manuell
	Dr. Wieland Klöss	Bahnhofstraße	42 b	nein	1 Stufe	ja	manuell
	Dr. Dorothee von Wedel	Himmelsweg	4	ja	-	-	autom.
	Dr. Johanna Evers	Poststraße	49	nein	nein	ja	manuell
	Matthias Blaack	Himmelsweg	23	nein	1 Stufe	nein	manuell
	Dr. med. Hans-Dieter Schulte	Kastanienallee	4	ja	-	-	manuell
	Dr. med. Ulrich Kempelmann	Kastanienallee	4	ja	-	-	manuell
	Andrea Sprogies	Kastanienallee	11	ja	-	-	manuell
	Renate Duin	Triftstraße	33	ja	-	-	manuell
	Dipl.-Psych. Regine Frank	Triftstraße	33	ja	-	-	manuell
	Dr. med. Uwe Kiel	Unter den Linden	5	ja	-	-	manuell
	Dr. med. Andreas Gnieß	Unter den Linden	9 a	ja	-	-	manuell
	Dr. med. Christian Ufer	Unter den Linden	26 a	ja	-	-	autom.
	Jens-Joachim Heitmüller	Unter den Linden	26 a	ja	-	-	autom.
	Jan Franz	Unter den Linden	26 a	ja	-	-	autom.
	Dr. Yvonne Niedmann	Unter den Linden	26 a	ja	-	-	autom.
	Dr. Annelen Dittmer	Unter den Linden	45	nein	1 Stufe	ja	manuell
	Dr. med. Sarah Walter	Bahnhofstraße	12	nein	2 Stufen	nein	manuell
	Dr. med. Monika Killaitis	Bahnhofstraße	27	nein	1 Stufe	nein	manuell
	Malte Heeren	Himmelsweg	23	nein	1 Stufe	nein	manuell

Richtung	Aufzug	Treppen-gestaltung	Handlauf	Anmerkung
Schiebe	-	-	-	
Schiebe	-	-	-	
Schiebe	-	-	-	
Schiebe	-	-	-	
innen	ja	-	-	
innen	ja	-	-	
innen	ja	-	-	
innen	ja	-	-	
innen	ja	-	-	
innen	-	sichtbar	nein	schmale Rampe mit Kurve
innen	?	einfarbig	nein	Treppe hat gleiche Farbe wie Gehwegpflasterung
innen	ja	einfarbig	nein	lange, schmale Stufe von der Seite ebenerdig befahrbar, Aufzug sehr schmal
innen	ja	einfarbig	nein	lange, schmale Stufe von der Seite ebenerdig befahrbar, Aufzug sehr schmal
innen	nein	-	-	Praxis vermutlich nur im EG; ehemals Bahnhofstraße 27
innen	?	einfarbig	nein	
Schiebe	ja	-	-	rollstuhlgerechtes Bedienfeld im Aufzug
innen	-	-	einseitig	vorher Himmelweg 23
innen	?	einfarbig	nein	
innen	?	-	-	
innen	?	-	-	
innen	?	-	-	steile Steigung davor
innen	-	-	-	manuelles Gartentor nach innen, schmaler gepflasterter Weg durch Vorgarten, kein Fußweg an Straße (Rasen / Schotter)
innen	-	-	-	manuelles Gartentor nach innen, schmaler gepflasterter Weg durch Vorgarten, kein Fußweg an Straße (Rasen / Schotter)
innen	nein	sichtbar	einseitig	Treppengestaltung im Treppenhaus im Hinterhof
außen	-	-	-	
Schiebe	ja	-	-	Aufzug mit Blindenschrift
Schiebe	ja	-	-	Aufzug mit Blindenschrift
Schiebe	ja	-	-	Aufzug mit Blindenschrift
Schiebe	ja	-	-	Aufzug mit Blindenschrift
innen	-	einfarbig	nein	Privathausähnlicher Eingang
innen	?	einfarbig	nein	Treppe hat gleiche Farbe wie Gehwegpflasterung
innen	nein	sichtbar	nein	vorher Praxis von Felix Kämpfer
innen	?	einfarbig	nein	

	Einrichtung	Straße	Nr.	ebenerdig	Treppe	Rampe	Türöffnung
Freie Kita	Ev.-luth. Johannes Kita	Breslauer Straße	2	ja	-	-	manuell
	Kindertagesstätte "Spatzennest"	Todtglüsinger Str.	22	ja	-	-	manuell
	Kindertagesstätte "Spatzennest" - Nebenstelle	Danziger Straße	41	nein	3 Stufen	nein	manuell
	Ev.-luth. Johanneskindergarten	Im Stocken	21	ja	-	-	manuell
Gastronomie	Eisdiele Breda	Bahnhofstraße	9	ja	-	-	manuell
	Pizzahaus Tostedt	Bremer Straße	12 b	nein	3 Stufen	nein	manuell
	Croque Imbiss	Bahnhofstraße	23	ja	-	-	manuell
	Flamingo Dönerhaus	Bahnhofstraße	33	ja	-	-	manuell
	Akropolis	Bahnhofstraße	44	nein	1 Stufe	nein	manuell
	ASIA	Bahnhofstraße	62	ja	-	-	manuell
	Zum Meierhof	Buxtehuder Straße	3	nein	1 Stufe	ja	manuell
	Ton'Dieckhoff	Dieckhofstraße	16	nein	6 Stufen	nein	manuell
	Rosi's Café	Freudenthalstraße	13 a	ja	-	-	manuell
	Café Natura	Kastanienallee	7	ja	-	-	autom.
	Döner Istanbul	Kastanienallee	24	nein	1 Stufe	nein	manuell
	Postillion	Poststraße	15	nein	diverse Stufen	ja	manuell
	Gasthaus Wiechern	Tostedter Straße	9	nein	2 Stufen	nein	manuell
	Treffpunkt	Triftstraße	18	nein	1 Stufe	nein	manuell
	Borstelmann's Hotel	Unter den Linden	1	nein	1 Stufe	ja	manuell
	Helmut's Imbiss	Unter den Linden	5	ja	-	-	manuell
	DAI Wok & Sushi	Unter den Linden	8	nein	1 Stufe	ja	manuell
	Mc Gyros	Unter den Linden	19	ja	-	-	manuell
	Café Weiss	Unter den Linden	25	nein	2 Stufen	ja	autom.
	Der Grieche	Unter den Linden	28	nein	3 Stufen	ja	manuell
	Snack-Box	Zinnhütte	1	ja	-	-	manuell
	betti's Frühstückscafé	Friedrich-Vorwerk-Straße	1	nein	1 Stufe	ja	manuell
	Café Weiss	Tostedter Straße	14	nein	4 Stufen	nein	autom.
	Ciao Pizza	Am Sande	4	nein	8 Stufen	nein	manuell

Richtung	Aufzug	Treppen-gestaltung	Handlauf	Anmerkung
außen	-	-	-	
außen	-	-	-	
außen	-	einfarbig	nein	
außen	-	-	-	kleine Steigung zum Eingang
außen	-	-	-	Tür ist schmal, aber anderer Flügel der Doppeltür kann geöffnet werden; Ausgabetheke recht hoch
außen	-	einfarbig	nein	vorher Bahnhofstraße 15
innen	-	-	-	
außen	-	-	-	Tür versperrt beim Öffnen den Zugang, da direkt davor Geländer verläuft
außen	-	einfarbig	nein	bei Türöffnung nicht genug Platz auf Stufe für Rollstuhl
außen	-	-	-	
außen	-	einfarbig	nein	Metallplatte als Rampe, bei Türöffnung kein Platz auf der Stufe
außen	-	einfarbig	nein	
innen	-	-	-	
Schiebe	-	-	-	steile Steigung davor
innen	-	einfarbig	nein	
außen	-	einfarbig	beidseitig	
außen	-	einfarbig	nein	
außen	-	sichtbar	nein	
außen	-	einfarbig	nein	bei Türöffnung nicht genug Platz auf Stufe für Rollstuhl
innen	-	-	-	
innen	-	einfarbig	nein	Metallplatte als improvisierte Rampe
innen	-	-	-	
Schiebe	-	einfarbig	nein	
innen	-	einfarbig	beidseitig	Rampe für an der Seite auf die Terrasse
außen	-	-	-	
innen	-	Holz	nein	lange Schottereinfahrt zum Haus
Schiebe	-	einfarbig	einseitig	
außen	-	einfarbig	nein	Eingang im Souterrain, Tür versperrt schmalen Durchgang, Treppe sehr schmal



Gespräch 1 mit Axel Seute und Katrin Peper am 19.05.2020

In dem Gespräch wurden zusätzlich zu den im Folgenden aufgeführten Informationen Absprachen zum weiteren Vorgehen und zum Zugang zu Materialien getroffen. Da diese Themen für die vorliegende Arbeit nicht von Relevanz sind, wird auf die Ausführung dazu verzichtet und einzig die Aussagen der Gesprächspartner*innen zu inhaltlichen Aspekten bezüglich der aktuellen Planungen der Gemeinde wiedergegeben.

Verkehrliche Planungen

Zurzeit wird ein Kreisverkehr am östlichen Ortseingang der B75 geplant. Dieser soll die heutigen zwei Kreuzungen Todtglüsinger Straße / B75 sowie Buxtehuder Straße / B75 ersetzen. Mit Fertigstellung des Baus ist in rund zwei bis drei Jahren zu rechnen.

Für den ZOB am Bahnhof bestehen Planungen zur Umgestaltung. Auslöser war ein zunehmender Bedarf an Fahrradstellplätzen. Bei ersten Sondierungsrounden wurde festgestellt, dass die vorhandenen Bussteige ebenfalls nicht mehr zeitgemäß sind, da sie nicht barrierefrei sind und den Reifen der Busse schaden. Daher werden nicht nur weitere Radstellplätze geplant, sondern auch der ZOB umgebaut. Geplant sind drei hintereinanderliegende Stellplätze für Busse sowie ein gegenüberliegender Stellplatz für den Heidesprinter (Bus mit Fahrradanhänger). Die Planung ist jedoch noch nicht weit vorangeschritten, bislang bestehen lediglich konzeptionelle Zeichnungen, die noch näher abgestimmt und ausgearbeitet werden müssen.

Die schon seit Jahrzehnten geplante nördliche Ortsumgehungsstraße ist weiterhin im Gespräch und im Bundesverkehrswegeplan als „weiterer Bedarf“ gelistet. Ziel und Zweck werden regelmäßig diskutiert, da ein Großteil des Verkehrs in Tostedt kein Durchgangsverkehr, sondern Ziel- und Quellverkehr innerhalb Tosteds ist. Frau Peper und Herr Seute rechnen nicht mit einer Umsetzung in den nächsten Jahren. Trotzdem ist die Umgehungsstraße weiterhin Ziel der Gemeinde.

Wohnungsneubau

Für die Gartenstadt Heidloh wird momentan der vierte Bauabschnitt geplant. Dieser beinhaltet neben Wohngebäuden auch einen Kindergarten.

Ein weiteres Wohngebiet wird an der Ecke Bosteler Berg / Weller Straße errichtet. Das Flurstück fügt sich direkt in das Siedlungsgefüge Tosteds ein, liegt aber auf dem Gemeindegebiet der Gemeinde Otter und gehört der Samtgemeinde Tostedt. Die

In der Wohnentwicklung der Gemeinde liegt der Fokus zunächst auf der Gartenstadt Heidloh. Nachdem die Bebauung abgeschlossen ist, folgt die Entwicklung des Wohngebietes südlich der Bahnstrecke entlang der Niedersachsenstraße, die im FNP bereits als Wohnfläche ausgewiesen ist. Weiterer Wohnungsbau gestaltet sich schwierig. Im FNP sind noch einige nicht bebaute Flächen ausgewiesen, bei denen die Bebauung jedoch unwahrscheinlich ist.

Dies trifft etwa auf die Fläche hinter dem Rathaus zu, wo geschützte Biotope vorhanden sind. Weitere Flächenneuausweisungen in den kommenden Jahrzehnten werden sich vermutlich schwierig gestalten. Sowohl im Westen als auch im Süden des Siedlungsbereiches sind landschaftlich und naturräumlich wertvolle Flächen vorhanden, die nicht bebaut werden können. Auch im Norden sind durch die geplante Umgehungsstraße und bestehende landwirtschaftliche Nutzungen der räumlichen Entwicklung Grenzen gesetzt.

Ausbau von Einrichtungen des Gemeinbedarfs

Wie bereits erwähnt, wird im Wohngebiet Heidloh auch ein Kindergarten im vierten Bauabschnitt erbaut. Neben diesem Kindergarten wird im Baugebiet Bosteler Berg ebenfalls ein Kindergarten gebaut.

Auf dem Grundstück der Feuerwehr ist ein Ausbau geplant, da in Tostedt ein Rettungswagen stationiert werden soll.

Sanierung und Planung von Freiflächen und -räumen

Durch die innerörtliche Freifläche „Stocken“ wird ein Radweg geplant, der eine Verbindung zwischen der Gartenstadt und dem Bahnhof herstellt. Der Stocken selbst soll seitens der Gemeinde von Bebauung frei bleiben.

Das Freibad wurde im letzten Jahr nach Sanierung durch die Samtgemeinde neu eröffnet.

An die Gartenstadt Heidloh grenzt im Norden ein Grünraum an, in dem der Bewegungspark Heidloh geplant wird.

Gewerbeentwicklung

Aktuell sind keine freien Gewerbeflächen vorhanden. Einige Flächen sind bereits als Gewerbeflächen ausgewiesen, aber können noch nicht von der Gemeinde gekauft und erschlossen werden, weil etwa noch Erbpachtverträge bestehen. Eine Gewerbebevorratung seitens der Gemeinde findet statt. Die Gemeinde kauft Flächen, aber nicht im großen Maßstab. Häufig trifft die Gemeinde auf die gleichen Eigentümer*innen, die Struktur der Flächenbesitzer*innen ist wenig vielfältig.

Die zukünftige Entwicklung des Gewerbes gestaltet sich schwierig, da das Gewerbegebiet Zinnhütte stark von Einzelhandel geprägt wird, aber im RROP nur als Sonderstandort dargestellt wird. Dort soll eher wenig Einzelhandel vorhanden sein.

Kein Problem sind Leerstände im Ortskern, einzige eine Sparkasse steht leer, für die ein Interessent vorhanden ist.

Die Gemeinde hat sich in den vergangenen Jahren an die Maßgaben des OEK gehalten, keine weiteren Gewerbegebäude auf der „Grünen Wiese“ zu entwickeln. Dieses Vorgehen wird auch weiterhin beabsichtigt. Generell wurde das Konzept bei jeder Planung von der Verwaltung und vom Gemeinderat berücksichtigt.

Gespräch 2 mit Klaus Buhmann am 19.06.2020

Mitglied des Gemeinderats Tostedt und Ausschussvorsitzender des Planungs- und Umweltausschusses

Verständnis von Barrierefreiheit

Alles, was man tun muss, muss über mindestens zwei Wege machbar sein. Man muss es sehen können, man muss es fühlen können, man muss es hören können. Jeder muss alles allein schaffen können und nicht auf Hilfe von anderen angewiesen sein. Barrierefreiheit ist nicht nur für Menschen mit Behinderung wichtig, sondern für alle da, für den Transport von schweren Gegenständen, für die Fortbewegung mit Kinderwagen etc.

Barrierefreiheit in Bestandsgebäuden

Vollkommene oder umfangreiche Barrierefreiheit in der Gastronomie, bei Ärzten oder anderen öffentlich zugänglichen Einrichtungen ist eigentlich nur bei Gebäudeneubau möglich. Nachträgliche Umbauten im Bestand sind meist sehr aufwändig und funktionieren oftmals nur in Teilen und sind daher nicht zufriedenstellend. Für öffentlich zugängliche Einrichtungen stellt insbesondere der nachträgliche Einbau von barrierefreien WC-Anlagen eine große Hürde dar, da diese einen hohen Platzbedarf haben, der in bestehenden Gebäuden kaum realisiert werden kann. Auch der Einbau von breiten Türen stellt sich aus Platzgründen schwierig dar. Gut gelungen ist der nachträgliche Umbau des Bahnhofs, der jedoch zum Teil nur visuell wahrgenommen werden kann.

Umsetzung von Barrierefreiheit

Herr Buhmann empfiehlt, Barrierefreiheit als Maßgabe in städtebauliche Verträge zu integrieren, damit bereits bei Neubauten Barrierefreiheit gewährleistet wird und nicht im Nachhinein Anpassungen vorgenommen werden müssen, die nur eingeschränkt nutzbar sind.

Es bestehen verschiedene Normen und rechtliche Regelwerke, die Vorgaben zur Umsetzung von Barrierefreiheit machen:

- § 49 Niedersächsische Bauordnung
- DIN-Normen 17 – 19, insbesondere 18040 I und 18040 II, die Aussagen zu öffentlich zugänglichen Gebäuden bzw. zu Wohngebäuden treffen

Die Niedersächsische Bauordnung sieht etwa vor, dass bei Neu- und Umbauten von Gebäuden mit mehr als vier Wohneinheiten die Wohneinheiten barrierefrei zu bauen sind.

Von der Fortschreibung des EKT 2001 erhofft sich Herr Buhmann, dass das Thema der Barrierefreiheit aufgegriffen und insgesamt ein Leitfaden erstellt wird, der aufzeigt, welche Aspekte zur Umsetzung von Barrierefreiheit von Relevanz sind und wie dies zu erreichen ist, etwa über die genannten Normen.

Barrierefreiheit & Denkmalschutz

Auch für die Abstimmung zwischen Barrierefreiheit und Denkmalschutz macht die Niedersächsische Bauordnung Vorgaben. Daraus geht etwa hervor, dass Barrierefreiheit vor Denkmalschutz geht. Als gelungenes Beispiel führt Herr Buhmann die Stadt Rom an, die ihre Vielzahl von historischen, denkmalgeschützten Bauwerken barrierefrei umbaut und die Barrierefreiheit mit dem Denkmalschutz in Einklang bringt. Herr Buhmann fordert, dass Denkmalschutz pragmatisch angegangen werden soll. In Tostedt besteht zurzeit ein Disput zwischen Denkmalschutz und Barrierefreiheit bei dem Pfarrhaus im Himmelsweg, in dem aktuell nur eine Pfarrwohnung genutzt wird, obwohl zusätzlicher Raum vorhanden wäre. Aufgrund des baulich schlechten Zustands des Gebäudes müssen Modernisierungen vorgenommen werden, die relativ kostenintensiv sind. Damit die Kosten der Modernisierungen wirtschaftlich sind, sind etwa sechs Wohnungen einzurichten, sodass die niedersächsische Bauordnung greift und den Umbau erschwert und die Kosten weiter steigen lässt. Daher sind dort bislang keine Sanierungstätigkeiten begonnen worden.

Akzeptanz von Bauvorhaben

Zur Steigerung der Akzeptanz von Bauvorhaben schlägt Herr Buhmann vor, dass vor während der Planung Diskussionsrunden zwischen Investor*innen und der Bevölkerung durchgeführt werden, um frühzeitig auf Probleme aufmerksam zu werden und den Bürger*innen bestimmte Hintergründe für Planungen zu erläutern. Dies schafft zum einen eine höhere Akzeptanz bei Bürger*innen und zum anderen führt es zum Einlenken bei einigen Punkten auf Seiten der Investoren.

Gespräch 3 mit Inge Gabriel am 23.06.2020

Initiatorin des Hörtreffs Nordheide für Hörgeschädigte und Tinnitusbetroffene,

Allgemeine Barrieren für Hörgeschädigte

Telefonate bereitet Schwierigkeiten und führt oftmals zu Missverständnissen. Durchsagen, etwa am Bahnhof oder in Bussen, sind ebenfalls unverständlich. Am Bahnhof entsteht zusätzlich das Problem, dass die Ansagen nicht immer auch schriftlich dargestellt werden. Von Hörschädigungen sind nicht nur ältere Menschen, sondern Personen jeden Alters betroffen, auch Kinder.

Barrieren und Handlungsbedarfe in der Gemeinde Tostedt

Aufgrund der Schwierigkeiten bei Telefonaten ist es notwendig, dass andere Möglichkeiten zur Kontaktaufnahme möglich sind, etwa per Mail. Hierzu sollten die E-Mail-Adressen, etwa bei öffentlichen Stellen oder Dienstleistungen, angegeben werden.

Frau Gabriel hat die Schwierigkeiten von Hörgeschädigten bereits in einem Gespräch mit dem Bürgermeister der SG Tostedt Herrn Dörsam erläutert und das Gefühl, dass die Informationen aus dem Gespräch nicht weitergetragen wurden.

Für Ratssitzungen ist im Sitzungssaal im Rathaus der Samtgemeinde Tostedt eine Ringschleifenanlage zur Hörverstärkung vorhanden. Auf diese Anlage wird jedoch bei öffentlichen Bekanntmachungen und Einladungen zu Terminen nicht verwiesen, sodass Hörgeschädigte nicht wissen, dass sie an den Terminen teilnehmen und dort die Anlage nutzen können. An anderen Stellen in der Gemeinde, wie im Bürgerbüro oder bei anderen Schaltern wie in Banken oder Apotheken, fehlen solche Anlagen, deren Anschaffungskosten sich auf rund 1.500 bis 1.8000 € belaufen und bezuschusst werden können. Frau Gabriel empfiehlt, bei der Anschaffung von Anlagen darauf zu achten, dass diese auch mit älteren Hörgerätmodellen kompatibel sind.

In Schulen und anderen Gebäuden mit großen Räumen ist es notwendig, dass besondere Dämmungen eingesetzt werden, die den Schall absorbieren.

In Tostedt ist kein Ohrenarzt vorhanden, sodass die nächstgelegenen Praxen in Buchholz, Harburg und Rotenburg aufgesucht werden müssen. Dort sind auch bei akuten Problemen lange Wartezeiten von rund einem halben Jahr für einen Termin in Kauf zu nehmen.

Barrieren in den Straßenräumen stellen vor allem Bordsteinkanten dar, dessen Absenkung nicht ausreichend ist. Zudem sind Fußwege häufig durch Hecken zugewuchert und dadurch zu schmal sowie an Ein- und Ausfahrten schlecht einsehbar.

Initiativen, Informations- und Austauschmöglichkeiten

Frau Gabriel ist Initiatorin des Hörtreffs Nordheide für Hörgeschädigte und Tinnitusbetroffene. Dieser Treff findet monatlich statt, der Termin wird vorher im Nordheide Wochenblatt angekündigt. Im Vordergrund der Treffen steht der Austausch von Betroffenen und Interessierten sowie die Informationsbereitstellung zu Möglichkeiten und Rechten von Hörgeschädigten. In Hamburg bestehen ebenfalls Treffpunkte und Sprechstunden.

Gespräch 4 mit Wilfried Seyer am 23.06.2020

Kommunalberatung Seyer und ehemaliger Geschäftsführer der Wirtschaftsförderung im Landkreis Harburg GmbH,

Wirtschaftsstruktur des LK Harburg

Der LK Harburg ist der wirtschaftsstärkste Landkreis in Niedersachsen. Dies ist erst seit kurzem durch die Neuansiedlung von weiteren Unternehmen so. Doch auch in den Jahren zuvor waren das Einkommen und die Kaufkraft im Landkreis bereits hoch und befanden sich über dem Bundesdurchschnitt. Dies liegt an der Nähe zu Hamburg als Arbeitsstandort und den angenehmen Wohnverhältnissen im Landkreis.

Die Wirtschaftsleistung stützt sich in erster Linie auf kleine und mittelständische Unternehmen, die einen größeren Anteil ausmachen als Großunternehmen. Damit weicht der LK Harburg von anderen Kreisen und Gemeinden ab, wie etwa VW in Wolfsburg.

Es gibt kaum Leerstände oder Notwendigkeiten für Bestandsverwaltungen, weshalb der Fokus in erster Linie auf der Neuansiedlung liegt. Zudem bestehen kaum 1B-Standorte.

Wirtschaftsstruktur in Tostedt

In Tostedt ist die Kaufkraft etwas geringer im Vergleich mit anderen Gemeinden im Landkreis, aber dennoch hoch. In den letzten Jahren hat in Tostedt vor allem ein Zuwachs der Wohnbevölkerung stattgefunden, mit dem das Gewerbewachstum nicht mithalten konnte.

In Tostedt sind mehrheitlich kleine und mittelständische Unternehmen ansässig, deren Anzahl an Arbeitsplätzen etwa zwischen 8 und 40 liegt. Das Unternehmen Vorwerk dominiert hierbei, aber ist jedoch im Vergleich zu früher weniger mit der Gemeinde Tostedt verbunden, da sich die Firma zu einem weltweit tätigen Konzern mit einer Vielzahl von Standorten entwickelt hat.

Tostedt ist sehr landwirtschaftlich geprägt, obwohl die Landwirtschaft einen Bedeutungsverlust zu verzeichnen hat. Die landwirtschaftliche Produktion ist kaum noch ein Wirtschaftsfaktor.

Wirtschaftsförderung in Tostedt

Tostedt weist gute Grundbedingungen zur Neuansiedlung von Unternehmen auf, da die Gemeinde zwischen drei Autobahnanschlüssen liegt, doch bislang werden diese Chancen nicht genutzt. Allgemein herrscht im Moment eine hohe Nachfrage nach Gewerbevlächen, wobei Büroflächen deutlich stärker nachgefragt werden als Logistikhallen, deren Nachfrage stark gesunken ist. Um hiervon zu profitieren, ist ein professionelles Marketing des Standortes notwendig. Zur Steuerung der Gewerbeentwicklung empfiehlt sich die Nutzung verschiedener Instrumente wie Bauverpflichtungen und städtebauliche Verträge.

Bislang haben die Wirtschaft Tosteds und der Wirtschaftsstandort kein herausstechendes Image und es fehlt an Visionen für die zukünftige Entwicklung der Gemeinde insgesamt, aber auch im gewerblichen Bereich. Es macht den Eindruck, dass die Gemeinde einen Sparkurs verfolgt und selten Investitionen vornimmt, auch nicht für sich rentierende Aspekte wie die Gewerbevlächenentwicklung.

Nach Rücksprache mit einigen Gewerbetreibenden stellt Herr Seyer fest, dass vonseiten der Gemeinde scheinbar kaum aktive Ansprachen an die jeweiligen ansässigen Unternehmen vorgenommen werden. Grundsätzlich herrscht jedoch eine angenehme Gesprächskultur, die durch persönlichen Kontakt geprägt wird. Hierfür fällt der Begriff der „Butterkuchen-Mentalität“.

Für den Erwerb von Fördermitteln sowie zur Qualifizierung von Bauland und für Einschätzungen zu Kauf- und Verkaufspreisen scheint fehlendes Fachwissen aus der Gewerbebranche ein Problem darzustellen. Dieses Fachwissen kann bei der WLH erfragt werden. Zur aktiven Zeit von Herrn Seyer als Geschäftsführer der WLH bis Ende 2018 ist das jedoch nicht vorgekommen.

Weiteres

Der grundsätzliche Wunsch, dass keine Bodenspekulationen stattfinden, ist wenig realistisch. Aufgrund von Marktmechanismen wie Angebot und Nachfrage kommt es zu Preissteigerungen bei erhöhter Nachfrage, etwa wenn Gemeinden Grundstücke erwerben möchten. Eine vollständige Vermeidung von Spekulationen ist kaum möglich. Gemeinden haben hier kaum Handlungsspielraum. Der Zugang zu den Grundstücken kann v. a. über faire Entlohnungen erfolgen.

Der Wald Düvelshöpen vernässt immer mehr, sodass die Bäume ihren Halt verlieren und umkippen. Hierfür wäre eine professionelle Pflege notwendig, etwa durch die Gemeinde und nicht durch den Interessenverband, dem die Flächen bislang gehören.

Die Nulltoleranz-Strategie in Tostedt bezüglich Rechtsextremismus ist recht erfolgreich.

Gespräch 5 mit dem Vorstand des Töster Kreises e. V. am 04.08.2020

Am Gespräch nehmen Katja Kröger-Mollien, Peter Oehlrich, Patrick Wegner, Ingo Gottschalk und Britta Matthies teil, die den erweiterten Vorstand des Töster Kreises bilden.

Mitglieder des Töster Kreises

95 Unternehmen sind Mitglied im Töster Kreis, die verschiedenen Branchen angehörig sind. Seit kurzem können auch Bürger*innen eintreten. Bislang sind es 9 Bürger*innen.

Der Auslöser zur Gründung des Vereins geht auf die gemeinschaftliche Organisation des Flohmarkts zurück, die 1974 erstmalig stattfand. Gründungsmitglieder waren die Gewerbetreibenden im Ortszentrum mit Schaufenstern, sodass die Mitgliedsbeiträge zunächst auch nach Länge der Schaufenster bemessen wurden. Heute wird hierfür die Anzahl der Arbeitskräfte hinzugezogen.

Momentan treten vermehrt Mitglieder aus, da sie aufgrund der Auswirkungen von Corona zu Sparmaßnahmen gezwungen sind und die Mitgliedschaft als Einsparmöglichkeit sehen.

Probleme der Unternehmen in Tostedt

Die in Tostedt ansässigen Unternehmen stehen momentan vor allem vor Problemen, die durch die Auswirkungen von Corona entstanden sind. Vor allem der Einzelhandel ist stark betroffen. Aber auch andere Branchen stehen vor Problemen, da sie die durch Schließungen verlorene Zeit und die währenddessen verpassten Einkünfte nicht aufholen können.

In einigen Branchen bestehen zudem Probleme bei der Akquirierung geeigneter Nachwuchskräfte. Auszubildende entscheiden sich aus verschiedenen Gründen gegen Tostedt. Oftmals sind die Wege von Tostedt zu den Berufsschulen sehr weit und im Vergleich zu Hamburg und auch Buchholz ist Tostedt weniger attraktiv bezüglich Verdienst- und Freizeitmöglichkeiten. Dies ist jedoch abhängig von der Branche, in einigen Handwerken wie Tischlereien, Dachdeckereien oder Zimmereien bestehen weniger Probleme als bei anderen Gewerken wie Bäckereien oder bei Dienstleistungen wie Kanzleien. Bei Handwerksbetrieben besteht die Hoffnung, dass durch den Arbeitsplatzabbau bei Airbus mehr Menschen im Handwerk arbeiten möchten und sich daher in Tostedt umschauen.

Es sind keine „tostedtspezifischen“ Probleme vorhanden. Dennoch wird ein Problem der mangelnden Vielfalt des Einzelhandels beschrieben, die dafür sorgt, dass andere Einkaufsorte attraktiver sind und weniger in Tostedt eingekauft wird. Im Hinblick auf die räumliche Attraktivität fällt die Zinnhütte auf, die sehr karg ist und tot wirkt.

Aktivitäten des Töster Kreises

In erster Linie organisiert der Töster Kreis innerhalb verschiedener Unterkreise Feste, Veranstaltungen und Märkte. Beispielhaft ist hierfür das sogenannte Unternehmerfrühstück zu nennen, das morgens, vor Arbeitsbeginn, stattfindet. Während eines gemeinsamen Frühstucks und einem Kurzvortrag zu bestimmten gewerblichen Themen können Gewerbetreibende neue Informationen aufnehmen und Kontakte untereinander knüpfen. Dieses Veranstaltungsformat wird sehr gut angenommen. Außerdem übernimmt der Töster Kreis ein gemeinsames Marketing für Unternehmen innerhalb des Töster Kreises und hat ein Maskottchen entworfen, das u. a. bei Veranstaltungen auftritt.

Zusammenarbeit des Töster Kreises mit der Gemeinde

Eine Zusammenarbeit bezüglich eines einheitlichen Stadtmarketings findet aktuell statt. Hierzu wurde eine Untersuchung zu den Aktivitäten anderer umliegenden hinsichtlich Stadtmarketing vorgenommen, um zu eruieren, welche Maßnahmen dort erfolgreich sind. Dabei sind etwa Konzepte wie Einkaufskarten mit Rabatten je nach Einkaufswerten, der Rotenburger 10er oder Feste und Feiern aufgekommen. Für diese Untersuchung ist das Engagement der Gemeinde sehr hoch, die hierfür eine Arbeitskraft abgestellt hat. Die erfolgreichen Konzepte sollen den Mitgliedern des Töster Kreises vorgestellt werden.

Zusätzlich findet Unterstützung durch die Gemeinde bei der Planung und Durchführung von Veranstaltungen und Festen statt, etwa bei der anschließenden Reinigung oder bei der Planung von Sicherheits- und Hygienekonzepten. Die Wege zur Gemeinde sind kurz, sodass schnelle Absprachen und enge Kontakte möglich sind. Zudem ist die SG Tostedt Mitglied im Töster Kreis und unterstützt den Töster Kreis auch finanziell.

Vereinzelt hat eine Ansprache durch die Verwaltung an umgezogene Handwerksbetriebe stattgefunden, ob sie in die Gemeinde zurückkehren und sich im Gewerbegebiet Harburger Straße niederlassen wollen.

Darüber hinaus geht von der Gemeinde kein wesentliches Engagement zur Steigerung der Attraktivität Tostedts aus. Bei Aufgaben wie Werbung und attraktive Gestaltung wird auf den Töster Kreis verwiesen, an den diese Aufgaben quasi übertragen wurden, obwohl die Gemeinde umfangreich von der Attraktivität und der Steigerung dessen profitiert.

Obwohl die Gemeinde finanzielle Unterstützungen bereitstellt, ist es teils schwierig, hierfür die politische Zustimmung zu erhalten, da vonseiten der Politik oftmals Bedenken bestehen und Gegenargumente aufgeführt werden. Hierbei hat die Verwaltung keinen Spielraum. Zudem wird der Eindruck beschrieben, dass die Priorität der Gemeinde nicht die Einzelhandelsentwicklung ist, sondern sich in erster Linie auf den Wohnungsbau fokussiert.

