

Strukturkonzept – Siedlungsentwicklung im Bereich der Lindenallee
Gemeinde Tangstedt

DOKUMENTATION
KONZEPTWERKSTATT

14. November 2023, 18:00 Uhr bis 21:30 Uhr
Turnhalle, Grundschule Tangstedt
Schulstraße 13, 22889 Tangstedt



Teilnehmende

- ca. 33 Bürger*innen

Gemeindevertretung und Verwaltung:

- Herr Kleinschmidt, Bürgermeister der Gemeinde Tangstedt
- Frau Eylander, Amt Itzstedt
- Herr Willhoeft, Amtsdirektor Amt Itzstedt
- *weitere Mitglieder der Gemeindevertretung*

Stadtplaner*innen und Moderation vom Büro Architektur + Stadtplanung:

- Herr Schwormstede, Frau Mahnke, Frau Boksgorn, Frau Sela

Ziel der Veranstaltung

- Information über den aktuellen Stand des Verfahrens
 - Kurze inhaltliche Zusammenfassung der Analyseergebnisse im Bereich der Lindenallee
 - Vorstellung der erarbeiteten Varianten zum Strukturkonzept
 - Aufnahme von Anregungen und weiteren Ideen für die Entwicklung des Strukturkonzeptes
-

Ablauf

- Einlass
(Punktabfragen im Eingangsbereich)
- Begrüßung und Vorstellung
- Strukturkonzept Ortsentwicklung Tangstedt
 - Ziele und Stand des Verfahren
- PHASE 1: Input
 - Analyse und Rahmenbedingungen
 - Ziele
 - Varianten 1 bis 4
- PHASE 2: Gruppenarbeit
 - Einführung in den Workshop
 - Diskussion an Planungstischen
- PHASE 3: Präsentation der Ergebnisse
- Ausblick und Abschluss

2. Phase 1 – Input (18:40 Uhr) (vgl. Präsentation in der Anlage)

Herr Schwormstede führt inhaltlich in die Veranstaltung ein. Es werden die Analyseergebnisse sowie das Ergebnis der Alternativenprüfung kurz vorgestellt sowie die Ziele des Strukturkonzeptes erläutert.

Danach stellt er die vier Varianten zum Strukturkonzept vor. Das Strukturkonzept stellt mögliche Nutzungen in oben umrissenen Gebiet dar:

-  • Wohnbaupotenziale / Städtebau
-  • Verkehrliche Erschließung
-  • Soziale Infrastruktur
-  • Freiräumliche Belange
-  • Gewerbe / Handel

Gebäude und ihre genaue Lage sind nicht Teil eines Strukturkonzeptes und werden erst in den weiterführenden Planungsschritten erarbeitet. Um sich jedoch die mögliche Entwicklung besser vorstellen zu können, erläutert Frau Mahnke anhand einer skizzenhaft entwickelten Idee und „best practice-Beispielen“ mögliche Bauformen.

Dabei wird deutlich, dass je nach Bauform, Gebäudehöhe und -dichte sehr unterschiedliche Ergebnisse in Bezug auf die Anzahl der Wohneinheiten und den Stellplatzbedarf erzielt werden können.

Im Anschluss werden Verständnisfragen gestellt.

- Gab es bereits eine Verkehrszählung, welche aufzeigt, wie stark das Verkehrsaufkommen durch die Schule und die Kitas ist?

ZIELKONZEPT - TANGSTEDT 2.0 „Zukunftsfit“

Siedlungsstrukturell nachhaltige Ergänzung des Siedlungsbaukörpers Tangstedt für einen lebendigen und nutzungsgemischten Ort und Fortentwicklung unter Einbeziehung der vorhandenen, bisher eher isolierten Einrichtungen und Siedlungselemente als vernetztes Gefüge mit ...

- Innovativem Mobilitätskonzept der kurzen Wege für alle Verkehre, insbesondere zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs
- Klimafolgenangepassten Oberflächenentwässerungskonzept („Schwammstadt“)
- CO2-neutralem Energie- und Baukonzept
- ... und unter Berücksichtigung ländlicher Strukturen und Bauformen und unter Beachtung vorhandener Nutzungen und Nachbarn in landschaftsgerechter Einbindung für einen hohen Freizeit- und Erholungswert für alle Tangstedter*innen.

MIT FOLGENDEN BAUSTEINEN:

1. Entwicklung der vorhandenen Schule zu einer innovativen **Campusschule**, die sich der Gemeinde sowie dem neuen Ortsteil öffnet.
2. **Nachhaltiges, verdichtetes Wohnquartier** mit übersichtlichen und autofreien Nachbarschaften sowie Wohnraum für alle Generationen.
3. Einladendes, großzügiges und **grünes Entree** für Freizeit, Versorgung und Dienstleistungen als **Bindeglied und Scharnier** zwischen neuem Wohnen, altem Tangstedt und dem Nahversorgungszentrum.
4. Fortentwicklung des **Nahversorgungszentrums** zu **einem lebendigen** Versorgungs- und Treffpunkt.
5. Innovatives, ortsverträgliches **Gewerbegebiet mit Bauhof** für Tangstedt-verbundene Betriebe sowie als Ergänzung zum Nahversorgungszentrum für kurze Wege.

UNTERZIELE ZUM WOHNQUARTIER:

- Wohnquartiere, nachhaltigen einbetten und mit der Landschaft verzahnen für:
 - Unterschiedliche Alters- und Sozialschichten
 - Wohnansprüche und -angebote
 - Ermöglichung von sinnvollen Bauabschnitten
 - Anknüpfung und Bezug an Ortskern
 - Attraktive Freiräume und dorfgerichtete, regionaltypische Baustrukturen und Gestaltungselemente
- Überwiegend ländlich geprägte Mehrfamilienhäuser für eine dem „Ort der kurzen Wege“ angemessene Wohndichte

UNTERZIELE ZUM GEWERBEBEGBIET:

- Ortsverträgliches Gewerbegebiet für regionalorientierte und ortsverbundene Gewerbebetriebe mit überwiegend Tagesbetrieb:
 - Gewerbegrundstücke 1.500 - 3.000 m²
 - Betriebswohnen ermöglichen

Stand: September 2023 (ARCHITEKTUR + STADTPLANUNG)

Neben der Problematik des Schulbusses sind es vor allem die Eltern von Krippenkindern, die ihre Kinder bis an die Kita vorfahren; Nicht unbedingt die Eltern der Schulkinder.

- Nein, gab es nicht. Zu Abschätzung der Erfordernisse an die Verkehrsanlagen und die mögliche Verkehrsführung ist eine kurzfristige Verkehrserhebung und -prognose sehr sinnvoll. Die verkehrliche Prognose zum planungsinduzierten Zusatzverkehr wird Bestandteil des späteren Bebauungsplanverfahrens sein.
- Kann man durch eine Verkehrssimulation prüfen, wie hoch das Verkehrsaufkommen durch das neue Wohnquartier wird (auch bezogen auf unterschiedlich hohe Anzahlen an Wohneinheiten), insbesondere zu der Spitzenzeit 8:00?
 - Dies könnte ein Teil der o.g. Verkehrsuntersuchung sein; im Vergleich zum Verkehrsaufkommen der Gemeinbedarfseinrichtungen und des Einzelhandels sind in der Regel, die durch ein reines Wohnquartier erzeugten Verkehre deutlich geringer.
- Was ist unter den Überschriften „**Lebendiges** Nahversorgungszentrum“ und „**Innovatives** Ortsverträgliches Gewerbe“ genau zu verstehen?
 - Derzeit wird das Nahversorgungszentrum mit dem Aldi und Edeka Markt fast ausschließlich für den Wocheneinkauf mit dem PKW aufgesucht. Durch eine angemessene Verkehrs- und Freiraumgestaltung kann das Nahversorgungszentrum ergänzend zum „Grünen Entree“ als Treffpunkt für alle Tangstedter*innen dienen. Insbesondere der Rad- und Fußverkehr soll hierbei attraktiver gestaltet werden.
 - Mit „innovativ“ ist vor allem gemeint, dass mit einem Gewerbegebiet neben der gewerblichen Nutzung auch weitere

positive Nebeneffekte einhergehen können, die für die gesamte Gemeinde nutzbar sein können. Insbesondere die Nutzung der Flächen für erneuerbare Energien kann ein Teilaspekt darstellen

- Wie viel Parkplätze werden im Rahmen des neuen Wohnquartiers notwendig?
 - Aufbauend auf das Strukturkonzept muss für den Bebauungsplan ein städtebauliches Funktionskonzept entwickelt werden. Damit und darin werden die notwendigen Parameter wie Bauform, Gebäudehöhe und -dichte sowie verkehrliche Konzepte weiter konkretisiert.

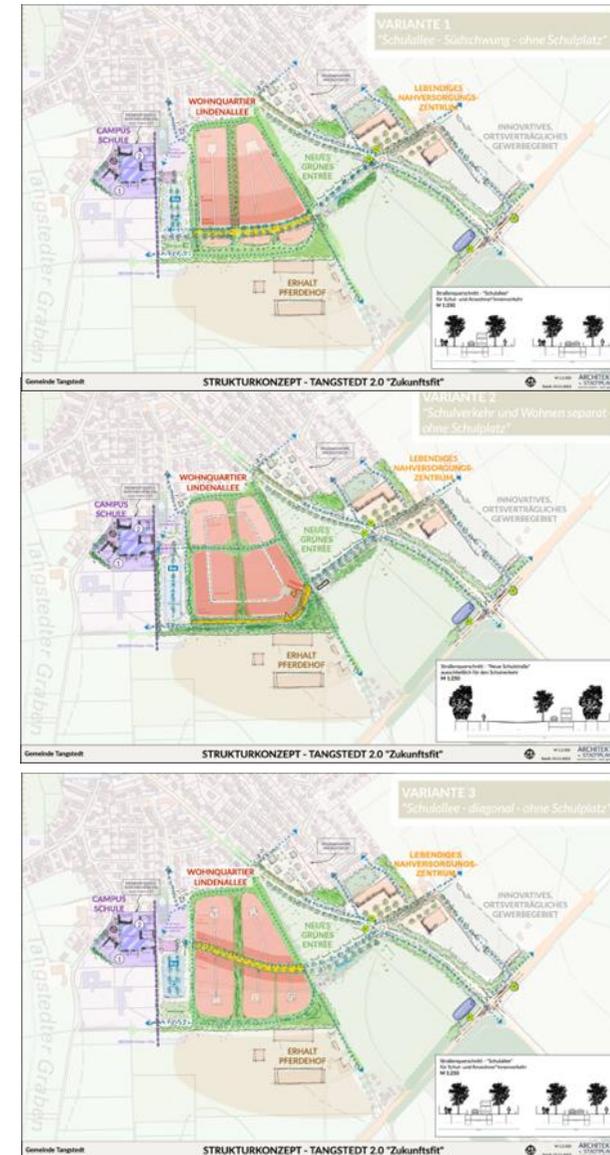
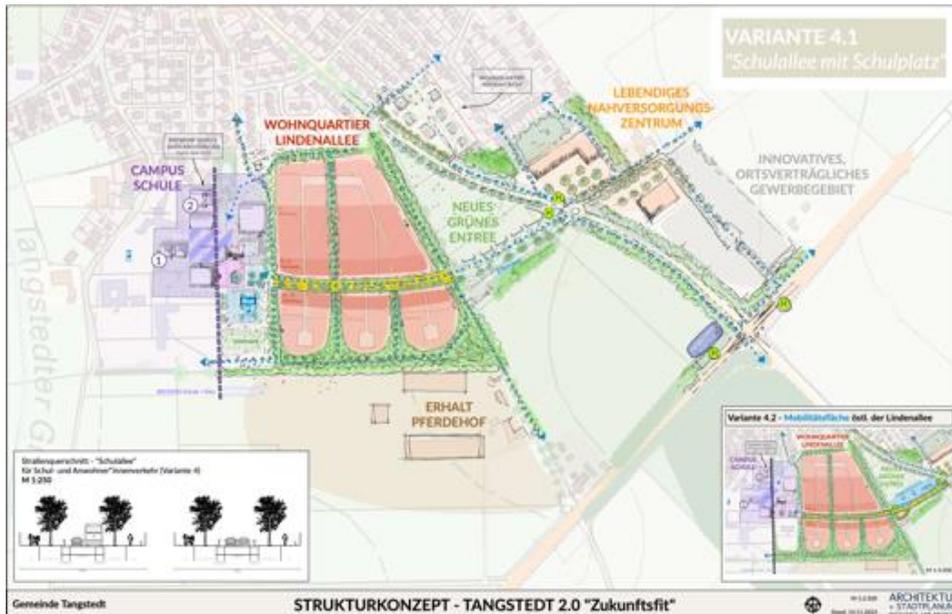
3. Phase 2 – Gruppenarbeit (19:40 Uhr)

Die Teilnehmenden werden auf drei Planungstische aufgeteilt. Gastgeber*innen waren Herr Schwormstede, Frau Boksgorn und Frau Mahnke.

Die Hinweise und Anregungen werden auf Moderationskarten festgehalten oder direkt in die Pläne eingezeichnet.

Im Anschluss werden die Gruppenergebnisse im Plenum vorgestellt. Je Gruppe stellt ein*e Teilnehmende*r zusammen mit dem/der Moderator*in die Ergebnisse vor.

Im Ergebnis findet – unabhängig voneinander – in jeder Gruppe die Variante 4.1 „Schulallee mit Schulplatz“ grundsätzlich die meiste Zustimmung.



4. Phase 3 – Präsentation der Ergebnisse (21:00 Uhr)

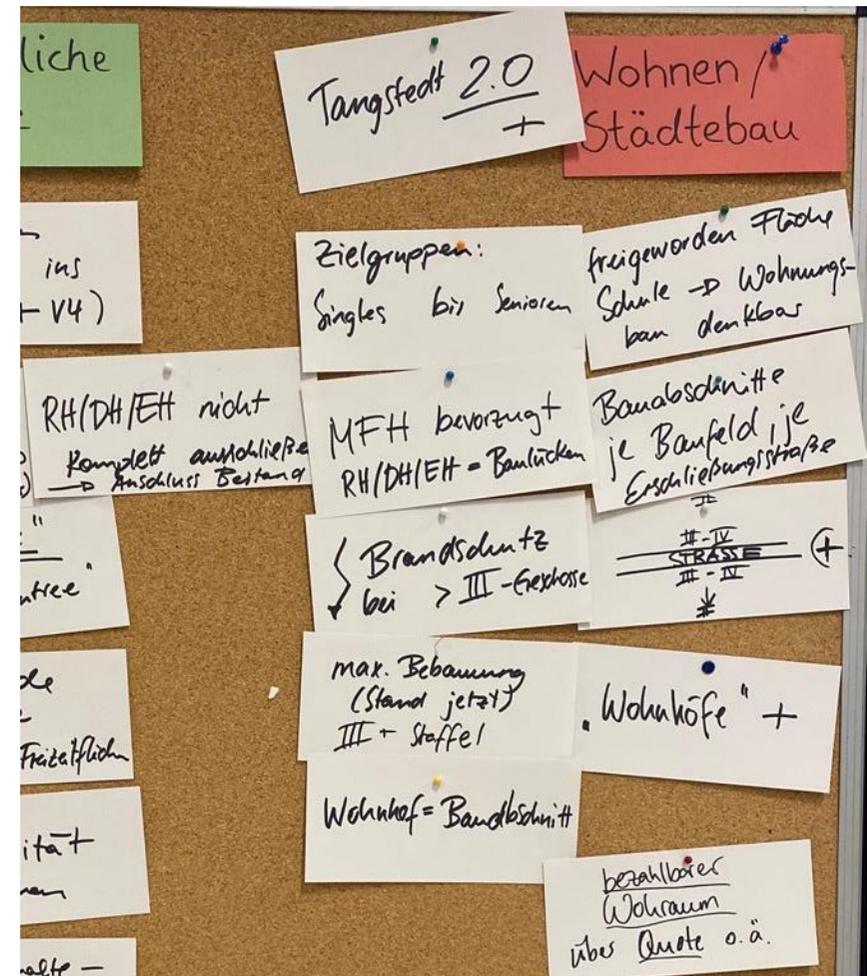
Gruppe 1 (Frau Boksgorn)



Wohnbaupotenziale / Städtebau

- **Tangstedt 2.0.** - Das neue Baugebiet östlich der Lindenallee wird sich in der Bebauung von der Bestandsbebauung unterscheiden, um zukünftigen Bedarfen gerecht zu werden.
- Das neue Wohnbaugebiet soll bevorzugt mit Mehrfamilienhäusern bebaut werden, die Mehrgenerationenwohnen, Seniorenwohnen und betreutes Altenwohnen ermöglichen. Außerdem soll Wohnraum für jungen Familien, Singles sowie Paare geschaffen werden.
- Die Teilnehmenden wünschen sich außerdem, dass mehr bezahlbarer Wohnraum in Tangstedt geschaffen wird. Dies soll über eine entsprechende Sozial-Quote bestimmt werden.
- Zur Hupterschließungsstraße wird eine Geschossigkeit von bis zu drei Geschossen plus Staffelgeschoss oder vereinzelt auch vier Geschosse vorgeschlagen (vgl. Thema Soziale Infrastruktur). In Richtung der Bestandsbebauung kann sich die Geschossigkeit auf bis zu zwei Geschosse abstaffeln.
- Eine Bebauung mit freistehenden Einfamilienhäusern (EH), Doppelhäusern (DH) oder Reihenhäusern (RH) soll bevorzugt in den bestehenden Baulücken der Gemeinde Tangstedt realisiert werden. Im Bereich der Lindenallee ist diese Art der Bebauung nur im Übergang zu der Bestandsbebauung denkbar.

- Die Idee der hofartigen Anordnung wurde von den Anwesenden positiv bewertet. In der Umsetzung können einzelne Bauabschnitte realisiert werden.

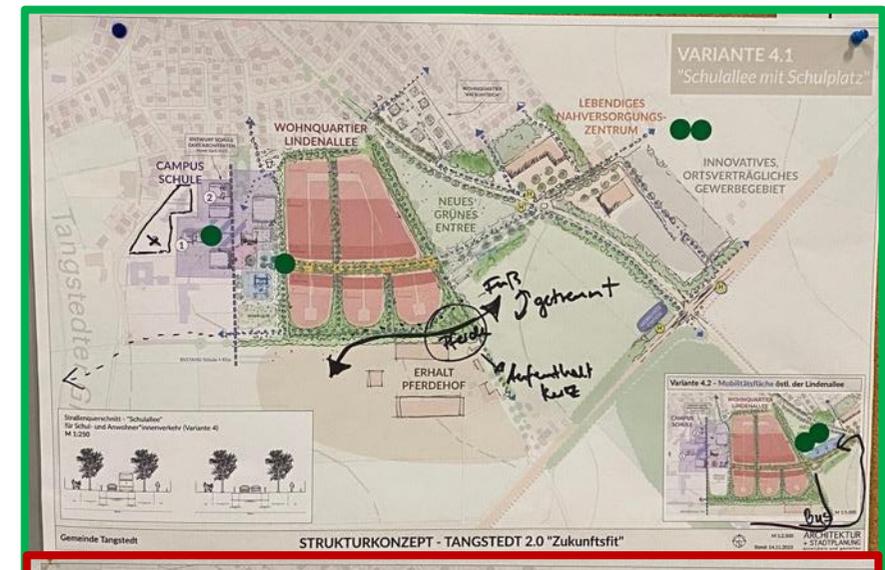




Verkehrliche Erschließung

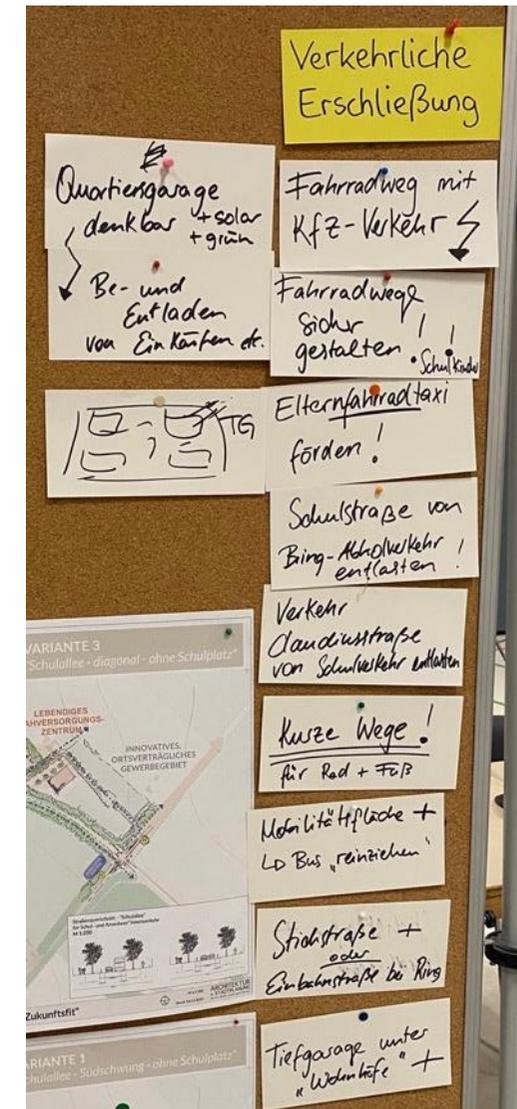
- Das Thema der verkehrlichen Erschließung wurde von den Teilnehmenden anhand der unterschiedlichen Varianten intensiv diskutiert.
- Variante 4.1: Die Erschließung der Variante 4.1 wird von den Teilnehmenden bevorzugt, da sich mit dieser Variante die Wohnbaugebiete gleichmäßig südlich und nördlich der Haupteinschließung aufteilen und die Schule auf kurzem Wege und direkt erschlossen wird. Dadurch wird der neue Haupteingang und die Adressbildung der Schule gestärkt.
- Eine separate Erschließung zur Schule und zum Wohngebiet (vgl. Variante 2) wird als unwirtschaftlich und wenig zielführend bewertet. Durch die Entkoppelung des Schulverkehrs vom Anwohner*innen-Verkehr wird der Kfz-Verkehr für den Bring- und Abholprozess der Schul- und Kitakinder bestärkt und verleitet ggf. zum Überschreiten der Tempolimits.
- Um die Schulstraße vom Bring- und Abholverkehr zu entlasten, spricht sich die Gruppe 1 dafür aus, auch den Kita-Verkehr über die neue Erschließungsstraße der Lindenallee abzuwickeln.
- Die Mobilitätsfläche in der Untervariante 4.2 wird grundsätzlich als mögliche Option, den übergeordneten Busverkehr und ÖPNV in die Ortsmitte Tangstedt hereinziehen, positiv bewertet. Den Elternverkehr zu reduzieren, in dem man östl. des neuen Wohnquartiers einen „Elterntaxi-Stellplatz“ errichtet und die Kinder den restlichen Weg (ca. 350 m) zu Fuß zurücklegen, halten die Anwesenden zunächst für unrealistisch.

- Es wird die Idee entwickelt, dass das „Fahrrad-Elterntaxi“ durch attraktive Wegeverbindungen gestärkt werden sollte. Hierbei ist das Augenmerk nicht ausschließlich auf die neue



Haupterschließungsstraße zu legen, sondern auch auf die Nebenstraßen. Es sollte geprüft werden, ob die Erschließungsstraße den Kfz-Verkehr sowie den Fahrradverkehr auf einer gemeinsamen Fläche abwickelt oder eine getrennte Verkehrsführung für den Fahrradverkehr womöglich sicherer und praktikabler wäre.

- Für die innere Erschließung des neuen Wohnbaugebiets wird die Erschließung über Stichstraßen oder eine Ringschließung als Einbahnstraße bevorzugt.
- Um den Liefer-Kfz-Verkehr größtenteils aus dem Gebiet herauszuhalten, wird eine zentrale Paketstation östlich der Lindenallee vorgeschlagen.
- Grundsätzlich soll der Fuß- und Radverkehr durch attraktive und kurze Wegeführungen für die Verkehrsteilnehmenden gestärkt werden.
- Zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs werden Tiefgaragen vorgeschlagen. Insbesondere die Idee der „Wohnhöfe“ wäre mit Tiefgaragen gut vereinbar. Aufgrund der steigenden Baukosten ist jedoch auch die Möglichkeit einer Quartiersgarage, die sich optisch an die Wohnhausbebauung anlehnt und in angemessener Entfernung zu allen Wohnhäusern angelegt ist, denkbar. Diese kann mit Grün- und Solardach ausgestattet werden. In diesem Fall sollten jedoch Be- und Entladezonen in den Wohnhöfen ermöglicht werden, um Einkäufe o.ä. komfortabel entladen zu können.
- Für den Bereich des Schulparkplatzes wird die Idee entwickelt, ein Gebäude mit offener Stellplatzzone im EG zu schaffen. In den oberen Geschossen können Nutzungen wie Wohnen, Gewerbe oder soziale Einrichtungen Platz finden. Alternativ ist eine Überdachung mit PV-Anlagen denkbar (in Kombination mit E-Mobilität optimal).





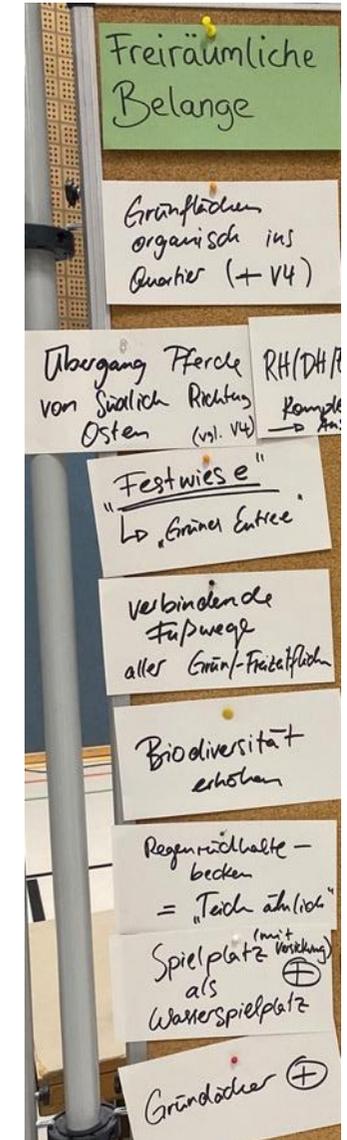
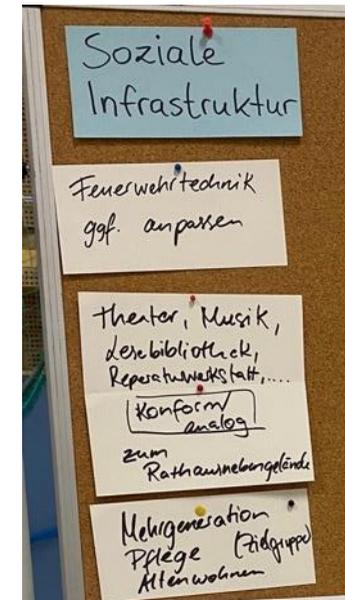
Soziale Infrastruktur

- Der Neubau der Schule sollte Möglichkeiten für soziale Einrichtungen und Aktivitäten bieten, wie z.B.: Theater, Musikveranstaltungen, Lesebibliothek, Reparaturwerkstatt, etc.. Die Nutzungen sollten das bestehende Angebot in der Gemeinde sowie aktuelle Planungen (z.B. Rathausnebengelände) ergänzen.
- Hinweis: Die aktuelle technische Ausstattung der Feuerwehr in Tangstedt ermöglicht eine Rettung bis zum 3. Geschoss plus Staffelgeschoss (ca. 12 m, bis Unterkante der obersten Fensterhöhe). Bei einer höheren Bebauung ist die technische Ausstattung der Feuerwehr zu ergänzen.



Freiräumliche Belange

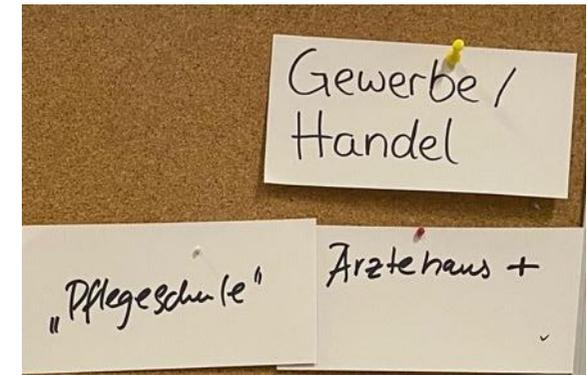
- Es wurde die Idee formuliert, die Spielplätze als Wasserspielplätze zu konzipieren, um das anfallende Regenwasser zu nutzen.
- Die Grünflächen sollten sich organisch in das Quartier ziehen sowie Raum für Biodiversität und Regenrückhaltung bieten.
- Die Dreiecksfläche kann als „Festwiese“ für offene Veranstaltungen gestaltet und genutzt werden.
- Von der Gruppe wird ebenfalls angeregt verbindende Fußwege in umliegende Grün- und Freizeitflächen zu schaffen.
- Im Übergang zwischen dem Landschaftsraum Bützberg und der Fläche südlich der Lindenallee ist eine Überweg für die Pferde des benachbarten Pferdehofs vorzusehen. Die Nutzungsansprüche des Pferdehofs sind in der Gestaltung mitzudenken.





Gewerbe / Handel

- Die Entwicklung eines Gewerbestandortes südöstlich von Aldi wird positiv bewertet.
- Ergänzend zu der Bebauung der Lindenallee wird im Eingangsbereich („Neues Grünes Entree“) die Idee formuliert, ein Ärztehaus zu errichten mit einer sogenannten „Pflegeschule“, in der potentielle Fachkräfte ausgebildet werden können.

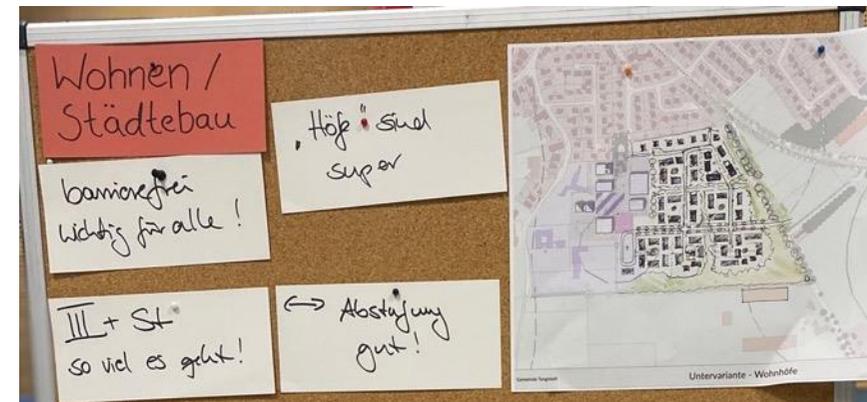


Gruppe 2 (Frau Mahnke)



Wohnbaupotenziale / Städtebau

- Um das Ziel bezahlbaren Wohnraum zu schaffen zu erreichen, sollten die Flächen möglichst gut ausgenutzt werden. Eine Dreigeschossigkeit plus Staffelgeschoss könnte nicht nur entlang der Haupteinfahrt entstehen, sondern auch in den Baufeldern. Dabei sollte jedoch eine Abstufung der Geschossigkeit in Richtung der Bestandsbebauung / zu den Rändern erfolgen.
- Die Idee der „Wohnhöfe“ wird von den Anwesenden positiv bewertet. Die Teilnehmenden finden es sinnvoll, dass innerhalb der Höfe ein Mix verschiedener Bauformen möglich ist.
- Vor dem Hintergrund, dass auch Mehrgenerationenwohnen angestrebt wird, ist eine barrierefreie Bebauung und Erschließung der Gebäude wichtig.
- Im Zuge der Wohnbauplanung ist die Energieversorgung des Gebietes frühzeitig mit zu planen.



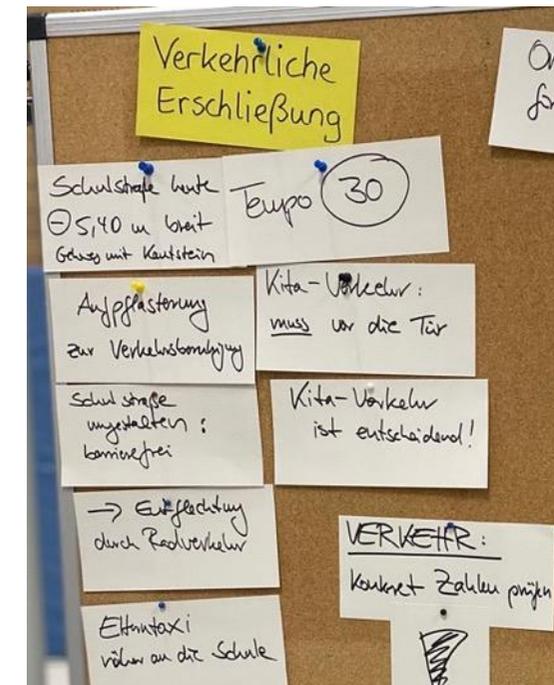


Verkehrliche Erschließung

Das Thema der verkehrlichen Erschließung wurde von den Teilnehmenden anhand der unterschiedlichen Varianten intensiv diskutiert.

Aktuell wird der Verkehr zur Schule und zu den Kindergärten über die Schulstraße abgewickelt. Der Straßenquerschnitt weist lediglich eine Breite von 5,40 m auf. Hier kommt es beim morgendlichen Bringverkehr regelmäßig zu Konflikten. Für die neue Erschließung wünschen sich die Anwohnenden eine sichere Verkehrsabwicklung für alle Verkehrsteilnehmenden.

- Es wird darauf hingewiesen, für die Planung der Erschließung auch den Kita-Verkehr in den Fokus zu nehmen. Gerade die Eltern von Krippenkindern möchten möglichst nah an der Kita halten. Die Variante 4.2 mit Stellflächen auch für den Bringverkehr östlich der Lindenallee wird von den Teilnehmenden unter anderem aus diesem Grund abgelehnt.
- Eine Abwicklung des Kita-Verkehrs weiterhin über die Schulstraße wird zunächst kritisch gesehen. Es ist geplant, die Fläche südlich der Kita im Rahmen der Bauphase als Ersatzparkplatz für die Kita einzurichten. Möglicherweise bietet sich diese Fläche auch langfristig als Alternative für Kita-Stellplätze an. Es wird überlegt, den Kita-Bringverkehr so zu organisieren, dass die Kitas sowohl über die Schulstraße als auch über die neue Planstraße erreicht werden können.
- Es wird angeregt, eine „Entflechtung“ vom Rad- und Kfz-Verkehr zu planen. Hierzu wird die Strukturkonzept-Variante 2 betrachtet. Einige der Teilnehmenden finden die Idee zunächst reizvoll, den motorisierten Verkehr komplett vom Fuß- und Radverkehr zu trennen. Im Laufe der Diskussion wird jedoch befürchtet, dass sich die Erschließungsstraße dann zu einer „Schnellstraße“ mit fragwürdiger Qualität entwickeln könnte.



- Im Ergebnis favorisieren die Teilnehmenden mehrheitlich die Variante 4.1. Zusätzlich wird angeregt, die Straße so zu gestalten, dass der Kfz-Verkehr entschleunigt wird. Insgesamt wird angeregt, eine Tempo-30-Zone anzuordnen.
- Es wird vorgeschlagen, auch die Schulstraße umzugestalten, sobald die Entlastung durch die neue Erschließungsstraße erfolgt ist. Dann sollte die Schulstraße barrierefrei umgebaut werden, um dem Charakter einer Wohnstraße zu entsprechen und zukünftig den motorisierten Verkehr sowie die Rad- und Fußverkehre sicher führen zu können.
- Außerhalb des Untersuchungsbereiches des Strukturkonzeptes wird darum gebeten, insgesamt die Idee einer Ortsentlastungsstraße für Tangstedt weiter zu prüfen.
- Für das Strukturkonzept wird angeregt, die konkreten Zahlen für den Bring- und Holverkehr der Kitas und der Grundschule zu ermitteln.



Soziale Infrastruktur

- Als soziale Nutzung für das „Grüne Entree“ wird ein Senioren- und Pflegeheim angeregt. Dies wird in Tangstedt dringend benötigt. Alternativ wird angeregt, eine Pflegeeinrichtung auch integriert in das Wohngebiet zu planen.
- In diesem Zusammenhang wird die Idee geäußert, eine Schule für Pflegekräfte konzeptionell mit zu denken.



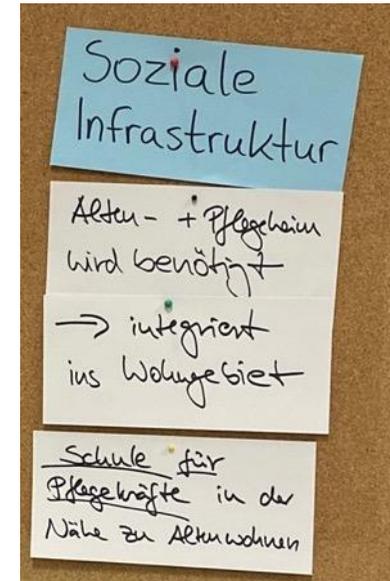
Freiräumliche Belange

- Es wird angeregt, die „Dreiecksfläche“ als öffentliche Grünfläche mit Aufenthaltsqualität (Bänke, Spazierwege etc.) zu gestalten. Einige der Teilnehmenden halten dies für schwierig, da sie die Aufenthaltsqualität durch den Verkehrslärm der Hauptstraße eingeschränkt sehen.
- Bei der Planung der öffentlichen Freiräume sind insbesondere Spielplätze zu berücksichtigen.



Gewerbe / Handel

- Es wird angemerkt, dass der Oberbegriff „Lebendiges Zentrum“ im weiteren Verfahren zu konkretisieren ist. Derzeit ist der Ortseingang mit den Nahversorgern stark Kfz-geprägt.
- Bei einer Weiterentwicklung ist darauf zu achten, dass keine Konkurrenzsituation zur Ortsmitte entsteht.

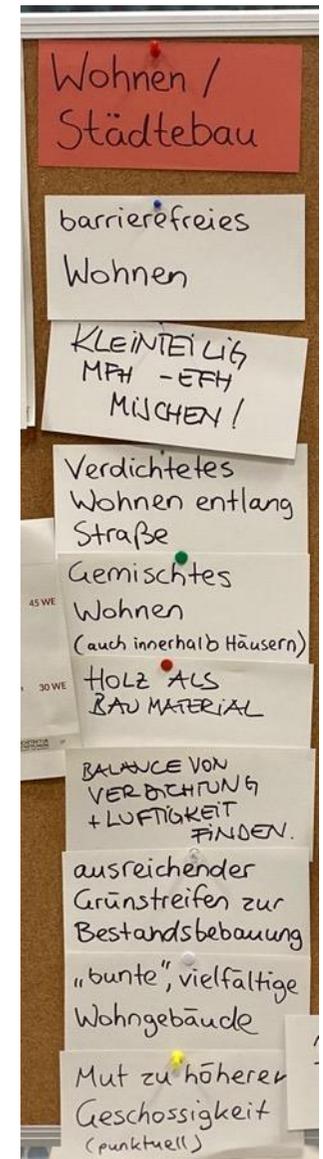


Gruppe 3 (Herr Schwormstede)



Wohnbaupotenziale / Städtebau

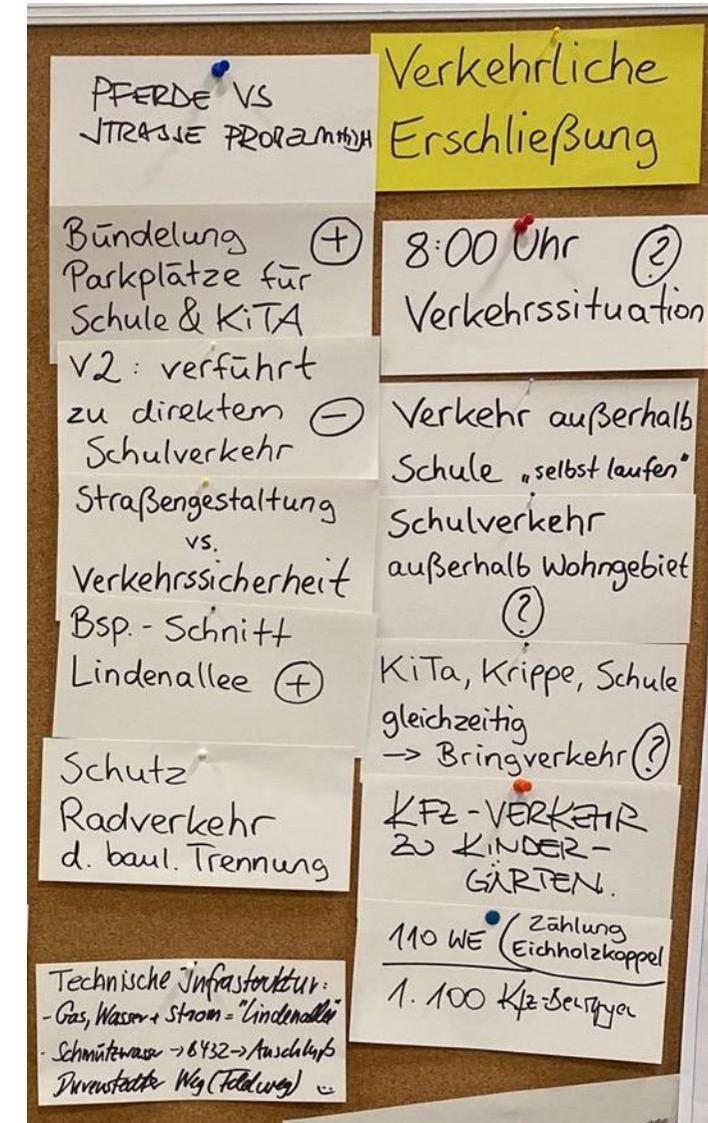
- Für das neue Wohngebiet in Tangstedt wird die Idee, städtebaulich unterschiedliche Höfe zu bilden, begrüßt. Dabei wünschen sich die Teilnehmenden eine Durchmischung unterschiedlicher Bauformen, auch kleinteilig innerhalb der Wohngebäude. Hierbei können auch Mehrfamilienhäuser und Einfamilienhäuser gemischt werden.
- Die Teilnehmenden wünschen sich eine Balance zwischen verdichteter und lockerer Bebauung, die dem dörflichen Charakter von Tangstedt angemessen ist.
- „Mut zu höherer Geschossigkeit“ – Die maximale Rettungshöhe der Feuerwehr liegt derzeit bei 12m (Fensterhöhe). An städtebaulich sinnvollen Orten kann das höchstmögliche Maß der Geschossigkeit (Stand jetzt: Drei Geschosse plus Staffel) genutzt werden. Insbesondere entlang der Erschließungsstraße kann höher und verdichteter gebaut werden.
- Das Wohnquartier sollte vollständig barrierefrei entwickelt werden.
- Im Abstand zur nördlichen Bestandsbebauung wird angeregt, einen ausreichenden Grünstreifen zu beachten.
- Es wird angeregt, im neuen Wohnbaugebiet als Baumaterial auch Holz zu verwenden und „bunte“ und vielfältige Wohngebäude zu ermöglichen.





Verkehr

- Das Thema der verkehrlichen Erschließung wurde von den Teilnehmenden anhand der unterschiedlichen Varianten intensiv diskutiert. Die Variante 4.1 wird klar bevorzugt.
- Die Variante 2 mit der Entkoppelung des Schul- und Kitaverkehrs von der Wohnstraße wird nicht begrüßt, da diese Variante zum schnellerem Fahren verführt und besonders hohen Erschließungsaufwand mit sich bringt.
- Von den Teilnehmenden wird der Straßenquerschnitt (Varianten 1, 3 und 4) begrüßt. Ergänzend wird diskutiert, dass die Straßengestaltung eine erhöhte Verkehrssicherheit herstellen soll. Hierfür ist zu prüfen, ob es für den Radverkehr noch eine verkehrssicherere Variante gibt.
- Eine Bündelung der Parkplätze für die Schule und Kitas wird begrüßt. Hierbei ist ausreichend Fläche zu planen, da zur Spitzenzeit (ca. 8:00 Uhr) sowohl die Kita- und Krippenkinder als auch die Schulkinder gebracht werden. Die Elterntaxis östlich des Wohnquartiers anzusiedeln, wird von den Teilnehmenden als unrealistisch betrachtet.
- In der Planungen der Erschließungsstraße sowie der inneren Erschließung des Wohngebietes ist der ansässige Pferdehof zu beachten. Es müssen ausreichend Wegeführungen durch das Gebiet sichergestellt werden, die keinen Kfz-Begegnungsverkehr enthalten.
- Zum Vergleich wird der Hinweis auf die Verkehrszählung in der Eichholzkoppel gegeben: 110 WE = 1.100 Kfz-Bewegungen pro Tag





Soziale Infrastruktur

- Die Teilnehmenden wünschen sich im Bereich der Erschließungsstraße an der „Dreiecksfläche“ auch Möglichkeiten für Co-Working.
- Außerdem wird in der Gemeinde eine zentrale Anlaufstelle für ärztliche Versorgung benötigt. Im Eingangsbereich zur Lindenallee („Dreiecksfläche“) wird demnach die Idee des Ärztehauses sehr begrüßt. Zusätzlich wird angeregt, die Diakonie, welche gerade neue Räumlichkeiten sucht, sowie weitere Nutzungen für die Daseinsvorsorge an gleicher Stelle anzusiedeln.



Freiräumliche Belange

- Die Teilnehmenden begrüßen die Idee die „Dreiecksfläche“ als Festwiese zu nutzen.
- Außerdem wird gewünscht, die Koppel östlich der Lindenallee unterhalb der Erschließungsstraße für die Pferdenutzung zu erhalten. Der vorhandene Knick im Süden soll als Abschirmung zwischen dem Hof und dem geplanten Wohnquartier erhalten bleiben.
- Im Übergang zur nördlichen Bestandsbebauung wünschen sich die Teilnehmenden eine Grünzone als Abschirmung zum neuen Wohnquartier (Stichwort: Wirtschaftlichkeit beachten).



Gewerbe / Handel

- Zur Erschließung des dargestellten Gewerbegebietes östl. vom Aldi-Markt sollen Varianten geprüft werden. So könnte ggf. eine Anbindung direkt von der Kreisstraße (K51) erfolgen.



- Grundsätzlich wird eine Fläche für örtliches Gewerbe begrüßt, wenn Belange des Lärmschutzes eingehalten werden können.

Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse

Nach Abschluss der Plenumsdiskussion lassen sich die Ergebnisse wie folgt zusammenfassen:

- Insgesamt wird von allen Gruppen die **Variante 4.1** favorisiert.
- Im Bereich des Wohnbauquartiers westl. der Lindenallee wünschen sich alle Teilnehmenden eine Wohndichte mit bevorzugt und zum überwiegenden Teil **Mehrfamilienhäusern**. Außerdem befürworten alle Gruppen an städtebaulich sinnvollen Stellen eine Geschossigkeit von bis zu 3-4 Geschossen. Eine Entwicklung mit hofartigen Strukturen, in denen verschiedene Wohn- und Gebäudeformen Nachbarschaften bilden, soll angestrebt werden. Der ruhende Verkehr ist sorgfältig zu planen, Quartiersgaragen sind konzeptabhängig denkbar.
- Die Ansätze der **Campuschule** wie in der Variante 4.1 werden begrüßt. Ein Verkehrskonzept soll insbesondere hinsichtlich des Hol- und Bringverkehrs für die Kitas und die Schule auf Grundlage einer Verkehrszählung und -prognose konkretisiert werden. Ob der **Schul- und Kitaverkehr** sinnvoll zusammengelegt werden kann, soll geprüft werden. Der Kita Bring- und Abholverkehr sollte direkt bis vor die Kita geplant werden.
- Die großzügige **Erschließungsstraße in der Variante 4.1** erscheint grundsätzlich angemessen breit bemessen. Bei der weiteren Ausgestaltung und Durchplanung der Haupteerschließungsstraße ist die Verkehrssicherheit, insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden, von besonderer Bedeutung.
- **Attraktive Fuß-, Rad-, Wander- und Reitwege** sollen für das gesamte Quartier berücksichtigt werden, auch und gerade Kfz-unabhängig.
- **Ökologische Energie- und Oberflächenentwässerungskonzepte** sind frühzeitig in der Planung mitzudenken.
- Eine Gestaltung der „**Dreiecksfläche**“ als „**Grünes Entree**“ und öffentlich nutzbare Fläche zur Naherholung „**Festwiese**“ wird begrüßt. Die punktuell zu ergänzenden baulichen Nutzungen auf dem „Grünen Entree“ sind

sinnvoll und können neben den beabsichtigten mischgebietsverträglichen gewerblichen Nutzungen vor allem zum Zentrum der Daseinsvorsorge die bestehende Angebotsvielfalt der Ortsmitte erweitern (Ärztelhaus, Diakonie, etc.). Sie sollen nicht in Konkurrenz mit dieser stehen.



5. Ausblick und Abschluss (21:30 Uhr)

Zum Abschluss der Veranstaltung erläutert Frau Mahnke, dass die gesammelten Anregungen, Ideen und Verbesserungsvorschläge in die weitere Bearbeitung des Strukturkonzeptes Tangstedt einfließen werden.

Als Ergebnis der Werkstatt wird festgehalten, dass die Variante 4.1 als Vorzugsvariante weiterentwickelt wird. Diese soll im weiteren Verfahrensverlauf von der Gemeindevertretung als Grundlage für die Bauleitplanung beschlossen werden.

Der Bürgermeister bedankt sich bei den Teilnehmenden für ihr Engagement und die vielen Beiträge und bei dem Planungsbüro für die gute Vorbereitung und Durchführung der Veranstaltung.



Für das Protokoll:

Nelly Boksgorn, Christiane Mahnke, Karsten Schwormstede

Architektur + Stadtplanung, Hamburg

24. November 2023