

Sankt Peter-Ording Untersuchungsgebiet „Historischer Ortskern“

Vorbereitende Untersuchungen mit integriertem
Städtebaulichen Entwicklungskonzept
im Förderprogramm „Kleinere Städte und Gemeinden -
überörtliche Zusammenarbeit und Netzwerke“



Gemeinde Sankt Peter-Ording

Untersuchungsgebiet „Historischer Ortskern“

Vorbereitende Untersuchungen (VU) mit integriertem Städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK)
im Förderprogramm Kleinere Städte und Gemeinden -
überörtliche Zusammenarbeit und Netzwerke

Juli 2021

Auftraggeberin	Gemeinde St. Peter-Ording Bürgermeister Jürgen Ritter; bis 31.03.2021 Rainer Balsmeier Amt Eiderstedt Jacqueline Peters
Auftragnehmer	FORUM Karsten Hesse Matthes Partnerschaft Erste Schlachtpforte 1 28195 Bremen Tel.: +49 421 696 777-16 team@forum-bremen.info Bearbeitung: Klaus-Martin Hesse Mitarbeit: Josefin Weyer
und	plan-werkStadt - büro für stadtplanung und beratung Schlachte 1 / Erste Schlachtpforte 28195 Bremen Tel.: +49 421 506248 team@plan-werkstadt.de Bearbeitung: Heike Wohltmann Mitarbeit: Lisa Vierke Eva Hoßfeld
gefördert durch:	 Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat  SH  Schleswig-Holstein Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung  50 1971 – 2021  STÄDTEBAU- FÖRDERUNG von Bund, Ländern und Gemeinden

Alle Fotos (wenn nicht gesondert gekennzeichnet): FORUM / plan-werkStadt

Titelbild: Blick in die Dorfstraße

Inhalt

1	Einführung.....	1
2	Methodisches Vorgehen.....	3
3	Planungsrechtliche Situation.....	7
	3.1. Formelle Planung.....	8
	3.2. Weitere Planungen und Konzepte.....	18
4	Bestandsanalyse.....	27
	4.1 Lage im Raum und Überregionale Anbindung.....	28
	4.2 historische Entwicklung.....	30
	4.3 Städtebauliche Struktur und Ortsbild.....	38
	4.4 Denkmalschutz.....	48
	4.5 Verkehr, Erschließung und Mobilität.....	52
	4.6 Eigentümerstrukturen.....	64
	4.7 Gebäudenutzung und Gebäudezustand.....	70
	4.8 Grün- und Freiflächen.....	76
	4.9 Bevölkerungs- und Sozialstruktur.....	82
	4.10 Wirtschaftsstruktur und Beschäftigung.....	86
	4.11 Bildung, Kultur, Freizeit und Gesundheit.....	90
	4.12 Umweltaspekte, Klimaschutz und Klimafolgeanpassungen.....	104

5	Zusammenfassende Bewertung der Missstände.....	111
6	Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept.....	121
6.1	Leitbild und allgemeine Entwicklungsziele.....	122
6.2	Städtebauliches Rahmenentwicklungskonzept.....	124
6.3	Maßnahmenübersicht.....	156
7	Kosten- und Finanzierungsübersicht.....	159
8	Verfahrensrechtliche Abwägung.....	167
9	Monitoring und Fortschreibung.....	175
10	Anhang.....	181



1 Einführung

Anlass und Aufgabenstellung · Rechtliche Grundlagen · Berichtsstruktur

Abbildung 1: Blick in die Olsdorfer Straße

Sankt Peter-Ording¹ hat in den vergangenen 150 Jahren einen fulminanten Wandel vom „Armenhaus“ Eiderstedts zur dynamischen Tourismusdestination und zum Wirtschaftsmotor Nordfrieslands mit internationaler Bekanntheit vollzogen. Im Zuge dieser Entwicklung ist der historische Ortskern von St. Peter städtebaulich wie auch funktional tiefgreifend überformt worden.

In der jüngeren Vergangenheit sind die mit diesen Entwicklungen verbundenen Schattenseiten immer stärker zu Tage getreten und öffentlich diskutiert worden: Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen für die ortsansässige Dauerbevölkerung werden zunehmend durch touristische Angebote verdrängt, immer mehr Wohnraum wird nur periodisch genutzt, die Kaufpreise und Mieten steigen. Die in ihren Grundzügen noch erkennbare dörfliche Siedlungsstruktur wird immer weiter zurückgedrängt. Um diese vielfältigen strukturellen Herausforderungen integriert und wirkungsvoll angehen zu können, hat sich die Gemeinde St. Peter-Ording um die Aufnahme des historischen Ortskerns in das Programm „Kleinere Städte und Gemeinden - überörtliche Zusammenarbeit und Netzwerke“ der Städtebauförderung von Bund und Ländern

bemüht. Im Herbst 2017 erfolgte die Aufnahme des Gebietes in das Programm durch das Schleswig-Holsteinische Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration (2021: Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung). Nach der Aufnahme in das Förderprogramm erfolgte die Erarbeitung des Zukunftskonzeptes Daseinsvorsorge (ZKD), das die Grundvoraussetzung für die Durchführung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme darstellt. In dem überörtlichen Konzept (vgl. Zukunftskonzept Daseinsvorsorge für die Gemeinden Sankt Peter-Ording und Tating, GEWOS, 2019) werden die Anforderungen an die öffentliche Daseinsvorsorgeinfrastruktur - zusammen mit der Nachbargemeinde Tating - entwickelt und formuliert. Das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept basiert auf dieser Grundlage und fokussiert ebenfalls die Sicherung und Stärkung der öffentlichen Daseinsvorsorge und leitet seine Maßnahmen aus dem ZKD ab. Zur weiteren Konkretisierung der anstehenden städtebaulichen Gesamtmaßnahme sind gem. § 141 BauGB weiterhin Vorbereitende Untersuchungen (VU) durchzuführen. Das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept und die Vorbereitende(n) Untersuchungen werden hiermit vorgelegt.

Einen entsprechenden Einleitungsbeschluss zur Durchführung Vorbereitender Untersu-

chungen fasste die Gemeindevertretung von St. Peter-Ording in ihrer Sitzung im April 2018. VU und ISEK wurden zwischen August 2019 und Mai 2021 durch die Bremer Fachbüros FORUM und plan-werkStadt GbR erarbeitet. Der vorliegende Bericht dokumentiert die Ergebnisse der Arbeit. Die VU dienen - aufbauend auf dem ZKD - der detaillierten Bestandsaufnahme der Ausgangssituation, indem die planungsrechtlichen Gegebenheiten (Kap. 3), Städtebau, baulicher Zustand, Eigentümerstrukturen, Infrastrukturausstattung, öffentliche Daseinsvorsorge etc. erfasst und die städtebaulichen Missstände und Funktionsstörungen bewertet werden (Kap. 4-5). Im ISEK (Kap. 6) werden aus einem übergreifenden Leitbild mit besonderem Fokus auf die öffentliche Daseinsvorsorgeinfrastruktur Entwicklungsziele abgeleitet und in ein Städtebauliches Rahmenkonzept überführt, aus dem wiederum ein Maßnahmenkonzept nebst Kosten- und Finanzierungsübersicht (Kap. 7) hervorgehen. Abschließend sind verschiedene verfahrensrechtliche Abwägungen anzustellen und die Durchführbarkeit der Städtebauförderungsmaßnahme (Kap. 8) darzulegen. Um eine Nachhaltigkeit der Gesamtmaßnahme zu befördern, werden abschließend Kriterien und Verfahrensschritte für ein Monitoring und eine Fortschreibung der städtebaulichen Planung beschrieben (Kap. 9).

¹ im weiteren Verlauf wird die Schreibweise St. Peter-Ording verwendet

8. Stage an
Waldchen
atmungsklima

Einzelhandel stark
Autoverkehr

Fahrräder nicht
in beide Richtungen

Autoverkehr
aus der Dorfstraße
raus !!

Boulevard
fehlt!

Verfügbare
Flächen aufbrechen

Spielplätze -
möglichst
viel für Kinder
des Dorfes

Aufenthaltsbereiche
für Jugendliche
fehlen

ÖPNV nach
Hr. de nicht gegeben

Deiche in
Wert setzen

Parkplätze für
Wohnmobile fehlen

Marktplatz
Parkhaus + freie
Räume

Alternativierung
Marktplatz
[unvollständig]

Es fehlen
Parkplätze

Begrünung
des Platzes um
Jah und Grot

Zu enge
Fahrbahn

Bushaltepunkte
am Marktplatz man
schaffen - nicht notwendig

St. Peter-Ording
VORBEREITENDE
UNTERSUCHUNGEN
UND ISEK

Themenfeld Öffentlicher Raum und Verkehr
Hier markieren Sie wichtige Orte (Themenfeld Öffentlicher
Raum und Verkehr mit Ortskern)

WAS?
Orte, die Sie selbst priorisiert
haben / gelassen werden

WIE?
Orte, an denen Sie positive
Entwicklungspotential sehen
(zu KONTAKT haben gehen werden)
Orte mit Handlungsbedarf, an denen
etwas geändert werden sollte
SOLLTEN

**Orte, die Sie selbst priorisiert
haben / gelassen werden**

**Orte, an denen Sie positive
Entwicklungspotential sehen
(zu KONTAKT haben gehen werden)**

**Orte mit Handlungsbedarf, an denen
etwas geändert werden sollte
SOLLTEN**

2 Methodisches Vorgehen

Abbildung 2: Ergebnis der ersten Beteiligungsveranstaltung zum Thema „Öffentlicher Raum und Verkehr“

Die Erarbeitung der Vorbereitenden Untersuchungen und des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes basiert auf dem Zukunftskonzept Daseinsvorsorge und erforderte darauf aufbauend umfassende qualitative und quantitative Erhebungen einschließlich Bestandsaufnahmen vor Ort.

Von großer Relevanz sind aber auch geeignete Formen der Einbindung und Beteiligung der Öffentlichkeit – von BürgerInnen über wichtige AkteurInnen und „Multiplikatoren“ bis hin zu Trägern öffentlicher Belange. Aufgrund der durch die Corona-Pandemie des Jahres 2020 verursachten Einschränkungen, mussten dabei verschiedene Anpassungen gegenüber dem ursprünglich vorgesehenen und vereinbarten Verfahren vorgenommen werden.

Bestandsaufnahme

Für die Bestandsaufnahme wurde eine umfassende Auswertung von Dokumenten und Planungsgrundlagen vorgenommen – so z.B. das Zukunftskonzept Daseinsvorsorge sowie diverse weitere Konzepte, Gutachten und der Abschlussbericht der zurückliegenden Sanierung. Diese wurden überwiegend durch das Amt Eiderstedt zur Verfügung gestellt, mit dem im gesamten Verfahren eine enge Abstimmung vorgenommen wurde.

Zudem wurde ein breites Datenset zusammengestellt, ausgewertet und aufbereitet, ebenso Geodaten des Landkreises Nordfriesland sowie Denkmaldaten des Landesamts für Denkmalpflege. Zur Erlangung spezifischer, vertiefender Informationen wurden gezielt relevante AkteurInnen angesprochen.

In mehreren umfassenden Begehungen wurde jedes einzelne Gebäude, die Straßenräume und Freiflächen/Plätze intensiv

begutachtet und fotografisch dokumentiert. In Hinblick auf die Gebäudesubstanz wurden auf Basis der Inaugenscheinnahme Sanierungsbedarfe ermittelt. Um den Sanierungsbedarf der Gebäude über die durch Inaugenscheinnahme erkennbaren Schäden hinaus abzusichern, Details zu Nutzungsstruktur und ggf. zu Leerstand oder Unternutzungen zu erfahren und um die Investitionsbereitschaft zu ermitteln, sind alle EigentümerInnen im Winter 2019/20 schriftlich befragt worden.¹ Mit ca. 65 % (bezogen auf die versandten Fragebögen) wurde eine beachtliche Rücklaufquote erzielt.

Abstimmungsgespräche zur Klärung zentraler förderrechtlicher Fragestellungen fanden u.a. mit der Planerin im Referat Städtebauförderung, Besonderes Städtebaurecht, Baukultur im Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung des Landes Schleswig-Holstein statt.

¹ Ergänzend zur nachträglichen Gebietserweiterung (s.u.) wurden weitere EigentümerInnen im März/April 2021 zu ihrem Eigentum befragt.

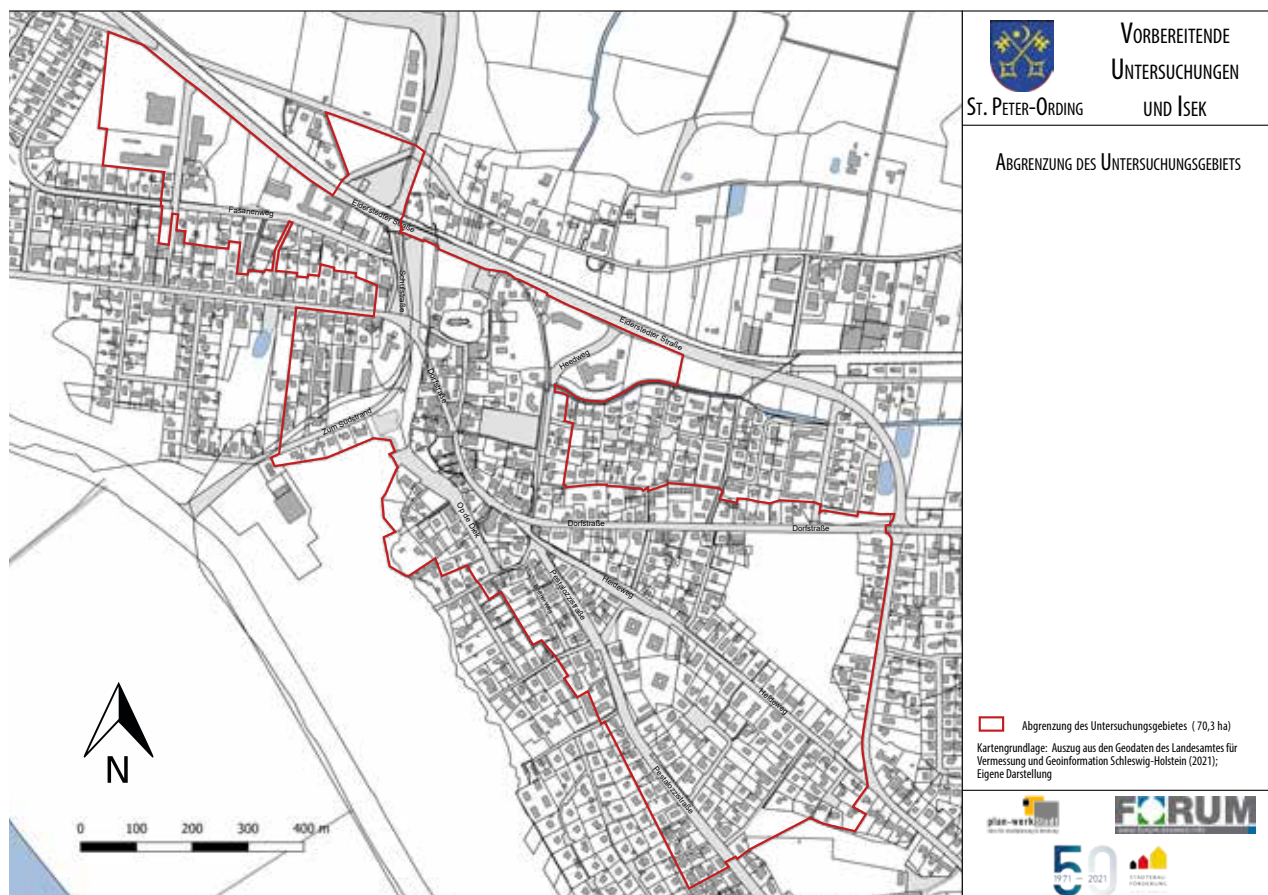


Abb. 5: Abgrenzung des Untersuchungsgebietes



Abb. 6: Auftaktveranstaltung im Olsdorfer Krug

Beteiligung

Die Ortpolitik ist durch einen Projektbeirat eingebunden worden, der sich bereits im Zuge der Erarbeitung des Gutachtens „Zukunftskonzept Daseinsvorsorge“ konstituiert hatte. Zu fachlichen Fragen wurden – wie erwähnt – ausgewählte AkteurInnen gezielt eingebunden. Die Öffentlichkeit (AnwohnerInnen, EigentümerInnen, Gewerbetreibende und weitere Interessierte) erhielt im gesamten Prozess immer wieder Gelegenheit, sich intensiv einzubringen. Im Rahmen einer Abendveranstaltung im November 2019 wurde im Sinne eines „Auftaktes“ über den Hintergrund, die Zielrichtung und den Erarbeitungsprozess der VU / des ISEK informiert und es wurden Einschätzungen zur Wahrnehmung der Qualitäten, Herausforderungen und Entwicklungsbedarfe seitens der Teilnehmenden erhoben. An der Veranstaltung nahmen etwa 45 Interessierte teil.

Die für den März vorgesehene zweite öffentliche Veranstaltung musste aufgrund der Corona-Pandemie kurzfristig abgesagt werden und wurde durch ein kleinteiliges alternatives Beteiligungskonzept ersetzt. Dieses umfasste einen mehrphasigen Online-Dialog, telefonische „Sprechstunden“ und zwei

Befragungseinheiten vor Ort im Sommer/Herbst 2020.

Eine abschließende Vorstellung der Ergebnisse erfolgte am 12.07.2021.

Eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TöB) gem. § 139 BauGB erfolgte durch die beauftragten Planungsbüros in zwei Phasen: Phase 1 der TöB-Beteiligung lief im Herbst/Winter 2019/2020 in der Startphase der Erarbeitung, sowie für die Erweiterungen des Untersuchungsgebietes im Januar 2020 und in März/April 2021. Die Phase 2 der TöB-Beteiligung erfolgte nach Fertigstellung des Berichtsentwurfes im Mai/Juni 2021.

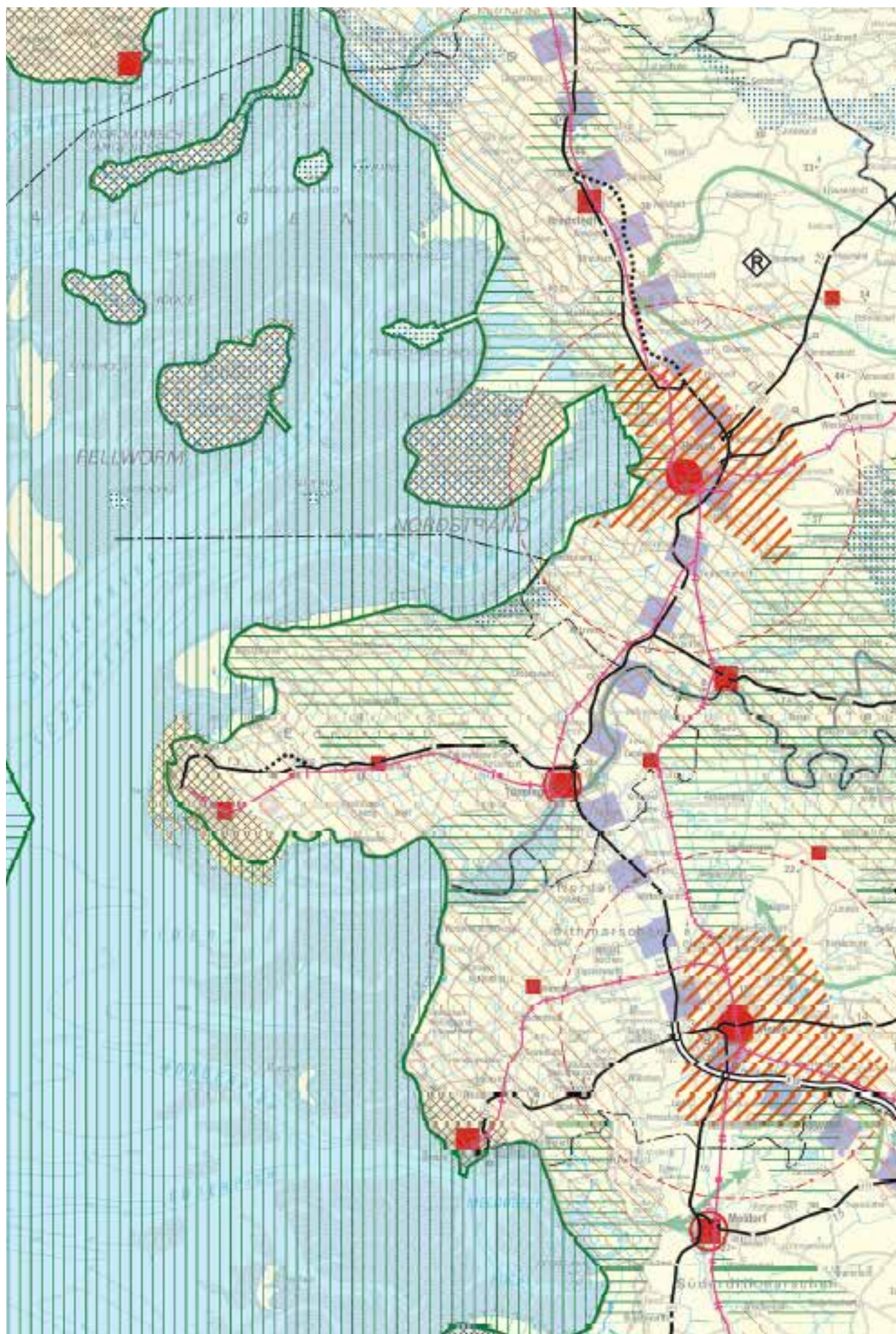
Es wurden 57 Träger angeschrieben, von denen in der ersten Runde der ersten Beteiligungsphase 31 (54 %) die Gelegenheit zur Abgabe einer Stellungnahme nutzten. Bedingt durch zwei nachträgliche Gebiets Erweiterungen wurden die TöBs in der ersten Phase erneut kontaktiert, im Januar 2020 gab es 19 Rückläufe (33 %), im März/April 18 (32 %). In der zweiten Runde gaben 15 (27 %) der TöB eine Stellungnahme zu den Ergebnissen aus VU und ISEK ab.

Zu den Stellungnahmen wurden Abwägungsvorschläge verfasst (vgl. Anhang) und

sie wurden – soweit erforderlich – bei der Er- und Überarbeitung von VU und ISEK berücksichtigt.

Berichtslegung

Die Erarbeitung des Abschlussberichts zu VU/ISEK erfolgte durch die beauftragten Büros in enger Abstimmung mit dem Bürgermeister der Gemeinde St. Peter-Ording und den Verantwortlichen des Amts Eiderstedt auf Basis der Befunde der Bestandserhebung, der Ergebnisse der Beteiligung der Öffentlichkeit und der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange. Dabei wurden die Anforderungen des BauGB wie auch die in Ausschreibung und Angebot dargestellten Leistungsbausteine erfüllt. Der Entwurf des Berichts wurde am 23.09.2020 vorgelegt, beraten und seitens der VertreterInnen der Verwaltung und des Projektbeirates im Herbst 2020 zur Kenntnis genommen. Anschließend erfolgten weitere Überarbeitungen aufgrund von Hinweisen aus der Gemeindevertretung, vom Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung des Landes, den zuständigen Förderrechts-Experten der IB-SH sowie aus der zweiten Runde der TöB-Beteiligung.



3 Planungsrechtliche Situation

Formelle Vorgaben der Regional- und Landesplanung
· Status Quo in der Bauleitplanung · Informelle
Konzepte und Gutachten · sonstige Satzungen und
Planungsvorgaben

Abbildung 7: Ausschnitt aus dem Landesentwicklungsplan



Jede Erneuerungs- oder Sanierungsmaßnahme muss selbstverständlich die bestehenden formellen und informellen Planungsparameter beachten und sich entsprechend einfügen. Daher kommt der Analyse der planungsrechtlichen und raumordnerischen Rahmenbedingungen im Zuge der Erarbeitung der vorbereitenden Untersuchungen und des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts eine herausragende Bedeutung zu.

Im Hinblick auf die formellen Planungen sind die unterschiedlichen regionalen Ebenen von der Landesplanung über den Regionalplan bis zum Flächennutzungsplan und den Bebauungsplänen auf Gemeindeebene zu berücksichtigen. Hinzu kommt eine ganze Reihe informeller themenspezifischer Konzepte und Strategien, von denen manche erst vor kurzem aufgestellt wurden oder sich aktuell noch in der Erarbeitung befinden.

3.1 Formelle Planung

Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein

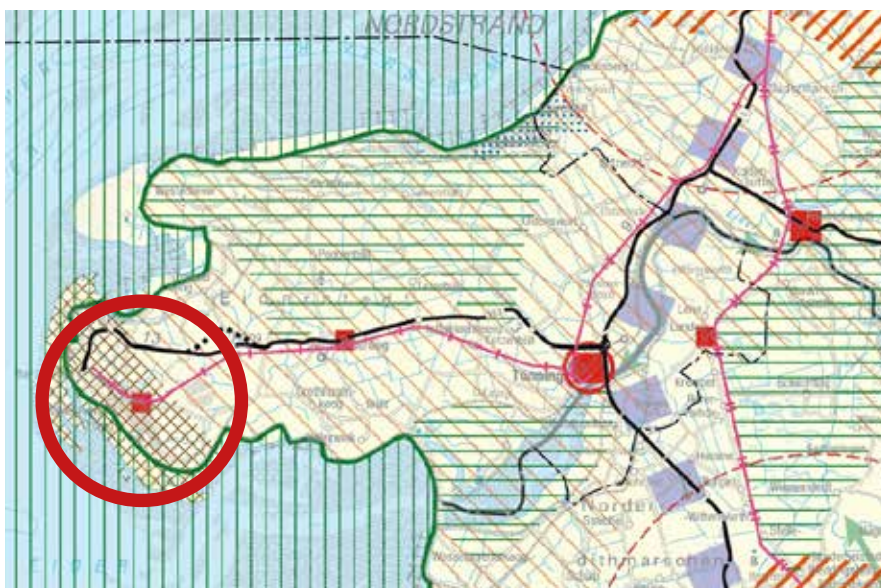
Der Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010 (LEP) ist im Herbst 2010 in Kraft getreten. Er ersetzt den Landesraumordnungsplan von 1998. Der LEP ist Grundlage für die räumliche Entwicklung des Landes bis zum Jahr 2025 und er orientiert sich an den Leitbildern und Handlungsstrategien, die von der Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) für die räumliche Entwicklung in Deutschland festgelegt wurden.

Die Landesplanungsbehörde schreibt derzeit den Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010 (LEP) fort. Mit der Fortschreibung werden die Grundsätze und Ziele der Raumordnung an aktuelle Entwicklungen angepasst. Dabei sollen neue Entwicklungstrends, Änderungen in den Fachplanungen sowie Gesetzesänderungen der Landesregierung im Plan berücksichtigt werden. Im November 2018 hat die Lan-

desregierung dem ersten Entwurf der Planfortschreibung zugestimmt. Von Dezember 2018 bis Mai 2019 fand ein öffentliches Beteiligungsverfahren statt, in dem Änderungsvorschläge zum ersten Planentwurf gemacht werden konnten. Es wird davon ausgegangen, dass die Fortschreibung des LEP spätestens im Jahr 2021 abgeschlossen wird.

Bereits jetzt werden Änderungen gegenüber dem LEP 2010 bei Abwägungs- und Ermessensentscheidungen berücksichtigt, um „in Aufstellung befindliche Ziele“ zu sichern. So eröffnet der aktualisierte wohnbauliche Entwicklungsrahmen Gemeinden, die nicht Schwerpunkte für den Wohnungsbau sind, bereits jetzt die Möglichkeit, deutlich mehr Wohnraum zu entwickeln als ihnen dies bislang eingeräumt wurde.

Die Gemeinde St. Peter-Ording ist im LEP von 2010 als Unterzentrum kategorisiert.



„Es wird die besondere Eignung des Planungsraumes für Tourismus, Erholung und Sport herausgestellt“

Abb. 8: Die Gemeinde St. Peter-Ording im Ausschnitt des Landesentwicklungsplans 2010, Quelle: Landesplanung Schleswig-Holstein im Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung (eigene Hervorhebung)

Als Unterzentrum stellt St. Peter-Ording sowohl für die eigene Bevölkerung als auch für die Bevölkerung des Verflechtungsbereichs die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des qualifizierten Grundbedarfs sicher. Die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des gehobenen Bedarfs wird zum einen vom Unterzentrum Tönning, das Teilfunktionen eines Mittelzentrums erfüllt, sowie den Mittelzentren Husum (in ca. 40 km Entfernung) und Heide (ca. 50 km) abgedeckt.

Landschaftsrahmenplan

In den Landschaftsrahmenplänen sind die überörtlichen Ziele, Erfordernisse und Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege dargestellt. Durch die Übernahme in die Regionalplanung, bspw. durch die Festlegung von Vorrang- und Vorbehaltsgebieten sowie durch die Formulierung von Zielen und Grundsätzen, erlangen sie eine auf der Ebene der Raumordnung angesiedelte Verbindlichkeit. Mit der Novellierung des Landesnaturschutzgesetzes (LNatSchG) am 27. Mai 2016 wurden die Landschaftsrahmenpläne wieder eingeführt und befinden sich derzeit in der Fortschreibung. Einstweilen behalten die vor Inkrafttreten des LNatSchG vom 6. März 2007 festgestellten und veröffentlichten Landschaftsrahmenpläne ihre Gültigkeit.

Mit dem Inkrafttreten des Landesplanungsgesetzes vom 27. Januar 2014 wurden die Planungsräume in Schleswig-Holstein neu gefasst. Statt bisher fünf gibt es nun drei Planungsräume. St. Peter-Ording ist mit dem Kreis Nordfriesland Teil des Planungsraums I, dem auch der Kreis Schleswig-Flensburg sowie die Stadt Flensburg angehören.

Der aktuelle Landschaftsrahmenplan für den Planungsraum V hat den Stand vom September 2002. Hier wird die besondere

St. Peter-Ording liegt am Rande des Vorranggebietes für den Naturschutz – Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer, sowie inmitten eines Schwerpunktraums für Tourismus und Erholung. Ca. 20 Kilometer östlich von St. Peter-Ording verläuft die Bundesstraße 5, eine der Landesentwicklungsachsen, über deren Weiterentwicklung Schleswig-Holstein als Wirtschaftsstandort gestärkt werden soll.

Eignung des Planungsraumes, und hier insbesondere der Nordseeküste, für Tourismus, Erholung und Sport herausgestellt. Während einerseits die „intensive touristische Nutzung der Küste [...] zu einem erheblichen wirtschaftlichen Aufschwung dieses strukturell benachteiligten Raumes geführt“ habe, bringe sie aber für das Ökosystem des Wattenmeeres Belastungen und Gefährdungen mit sich. Da das Leitbild für die Nordseeküste (mit Inseln) u.a. auf „vom Menschen weitgehend unberührte, sich im Rahmen der natürlichen Dynamik verändernde Watten“, „großflächige oder zusammenhängende, reich mit natürlichen Kleinstrukturen ausgestattete Salzwiesenkomplexe im Deichvorland [...]“ sowie „großflächige, insgesamt möglichst naturnahe, ungestörte Küstenlandschaften [...]“ abzielt, wird deutlich, dass im Raum St. Peter-Ording der Schutz der natürlichen Ökosysteme bei gleichzeitiger Sicherung der Entwicklungsmöglichkeiten des Tourismus große Bedeutung zukommt. Grundsätzlich wird im Landschaftsrahmenplan mit Bezug auf die Gebiete mit besonderer Erholungseignung festgestellt: „Die erholungsrelevanten Landschaftsteile sind zu sichern und naturverträglich zu entwickeln“. In diesem Sinne werden Räume benannt, die die Voraussetzungen für die Ausweisung neuer Naturschutzgebiete erfüllen.

In St. Peter-Ording gilt das für die Küstendünen als „einziges bedeutendes Festlanddünengebiet der Deutschen Nordseeküste“ sowie für die Brösumer Spätinge als Brut- und Rastlebensraum für verschiedene Vogelarten. Darüber hinaus werden weitere konkrete Maßnahmenvorschläge festgehalten und allgemeine themen- sowie gebiets-spezifische Empfehlungen – u.a. für die Bereiche Siedlung, Verkehr und Energie, für Tourismus, Erholung und Sport aber auch für den Nationalpark „Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer“ abgegeben. Es wird das generelle Ziel einer Trennung von ökologisch sensiblen – und für den Tourismus genutzten Flächen formuliert. In den aktuellen, noch nicht abgeschlossenen Fort-

schreibungen der Landschaftsrahmenpläne wird zunehmend der Fokus auf das Thema Klimaschutz und Klimafolgenanpassung gelenkt, ebenso auf das Thema Energiewende. Auch der Meeresschutz spielt eine größere Rolle als bisher. Zudem enthalten die Landschaftsrahmenpläne neuerdings eine Strategische Umweltprüfung (SUP).

„Im Raum St. Peter-Ording kommt dem Schutz der natürlichen Ökosysteme bei gleichzeitiger Sicherung der Entwicklungsmöglichkeiten des Tourismus große Bedeutung zu.“

Regionalplan

Die Regionalpläne sind dem Landesentwicklungsplan untergeordnet und dienen der Konkretisierung und der Umsetzung der Ziele und Grundsätze im jeweiligen Planungsraum. Auch die Regionalpläne werden in Schleswig-Holstein derzeit vollständig neu aufgestellt. Entsprechend der neuen Gliederung der Planungsräume wird es zukünftig nur noch drei Regionalpläne geben. Der Zuschnitt des für St. Peter-Ording relevanten Planungsraumes V – Schleswig-Holstein Nord – bleibt derselbe, zukünftig wird dieser als Planungsraum I bezeichnet. Er setzt sich aus der Stadt Flensburg und den Kreisen Nordfriesland und Schleswig-Flensburg zusammen.

Der derzeit gültige Regionalplan für den Planungsraum V stammt aus dem Jahr 2002. Im Dezember 2016 wurden seitens der Landesplanungsbehörde Entwürfe der Teilaufstellung der neuen Regionalpläne I, II und III veröffentlicht, die aber ausschließlich das Thema Windenergie betreffen. Im Hinblick auf alle weiteren Themenbereiche entstehen die neuen Regionalpläne zeitnah zur Fortschreibung des Landesentwicklungsplans. Im Leitbild für den Planungsraum wird die landesweit herausragende Bedeutung „als Tourismus- und Freizeitregion für die

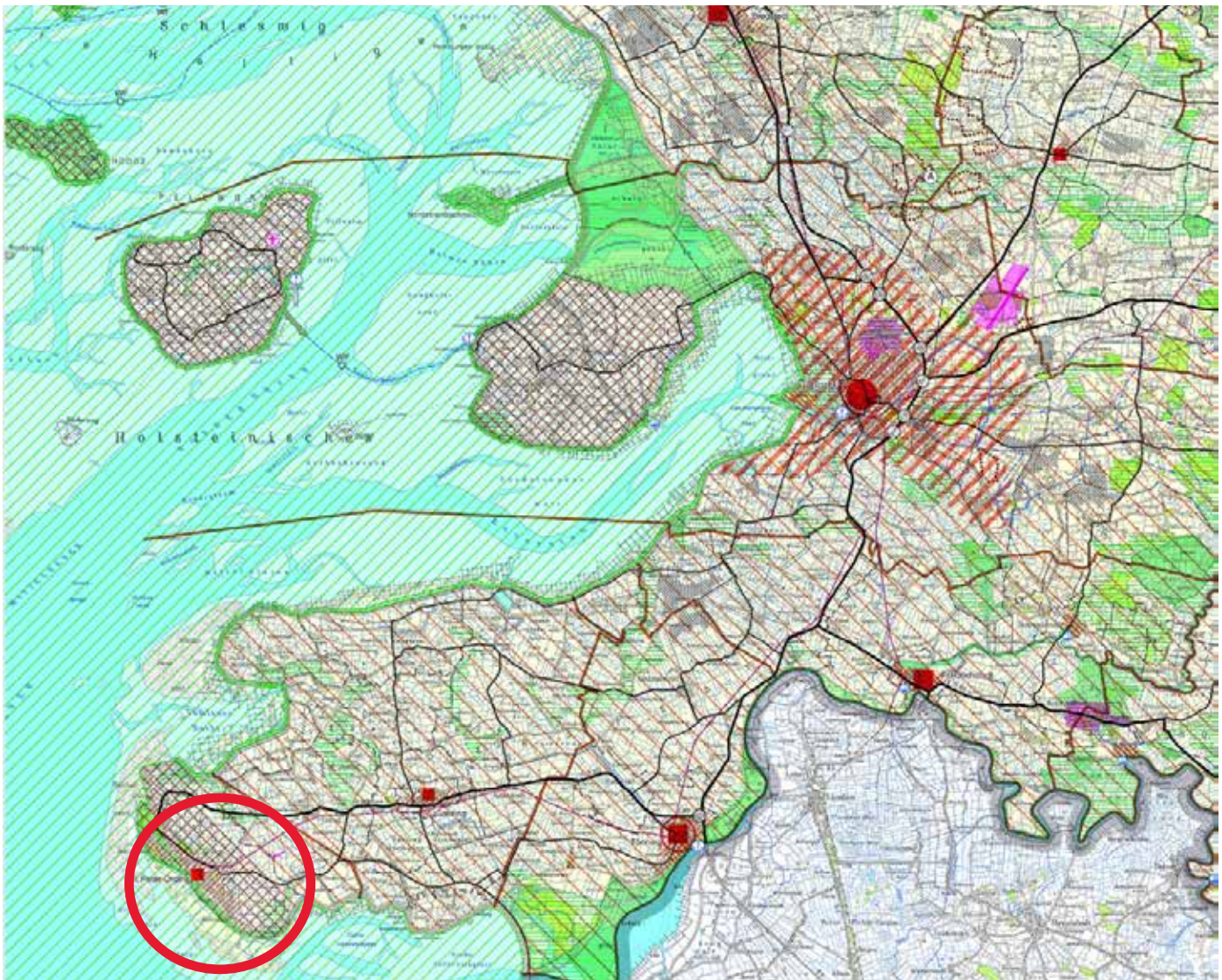
UrlauberInnen und Gäste aus den verdichteten Räumen diesseits und jenseits der südlichen Landesgrenze“ betont. Bei der weiterhin notwendigen stärkeren Ausbildung des unterschiedlichen touristischen Angebots (Kontrast zwischen Nord- und Ostsee, Küste und Binnenland), auch zur Abgrenzung zu anderen Urlaubsregionen im In- und Ausland) komme dem Tourismus deshalb eine Schlüsselfunktion im Sinne einer „Leitökonomie der Zukunft“ zu. Als besonderer Anknüpfungspunkt wird hierbei die „übertragende ökologische Bedeutung der Teilräume des Planungsraums wie zum Beispiel das Wattenmeer“ hervorgehoben.

Im Regionalplan ist St. Peter-Ording als ländlicher Zentralort dargestellt, dessen Nahbereich neben dem Gemeindegebiet Teile der Gemeinde Tating umfasst. Die Gemeinde ist an der Küste im Westen und im Süden von Vorranggebieten für den Naturschutz umgeben. Der Strandbereich ist in das Gebiet des Nationalparks einbezogen. Der westliche Streifen von Ording bis Böhl wird als baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet eines zentralen Ortes dargestellt. Der Küstenraum um St. Peter-Ording ist wegen der insgesamt hohen Bettenkapazitäten, Übernachtungs- und Tagesgastzahlen zudem – ebenso wie die nordfriesischen Inseln, die Halligen und der

Küstenraum um Glücksburg, als Ordnungsraum für Tourismus und Erholung gekennzeichnet. In den Ordnungsräumen für Tourismus und Erholung sind lt. Regionalplan „Entwicklungsmöglichkeiten in angemessenem Rahmen“ gegeben. Damit sollen vorrangig Qualität und Struktur des touristischen Angebots verbessert, Maßnahmen zur Saisonverlängerung durchgeführt sowie der Aufbau neuer touristischer Angebote nicht zuletzt zur Erschließung neuer Gästeschichten gefördert werden. Eine nennenswerte, bloß quantitative Ausweitung der Bettenkapazität ohne Angebotsverbesserung und ohne Abgleich mit strukturell erfolgten Rückgängen des Bettenangebots in der Vergangenheit soll daher nur

noch in begründeten Ausnahmefällen (zum Beispiel zum Entgegenwirken gegenüber einer einseitigen Nutzung oder zur Stabilisierung der touristischen Angebotspalette unter anderem) erfolgen.“ Im Hinblick auf St. Peter-Ording wird zudem konstatiert, dass „das bereits vorhandene überdurchschnittlich hohe Angebot an Zweitwohnungen einen nennenswerten Zuwachs nicht mehr zulässt“. Im Kapitel „Orientierungsrahmen für Städte und Gemeinden“ wird für den Nahbereich St. Peter-Ording ausdrücklich die „überragende Bedeutung“ des Tourismus in St. Peter-Ording für das an Defizit leidende Arbeitsplatzangebot der gesamten Halbinsel Eiderstedt hervorgehoben. Er sei „auch künftig zu stützen und soll sich

Abb. 9: Die Gemeinde St. Peter-Ording im Regionalplan 2002, Quelle: Landesplanung Schleswig-Holstein im Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung (eigene Hervorhebung)



unter dem wichtigen Aspekt der Qualitätsverbesserung vollziehen. Dies betrifft auch die weitere angemessene Ausgestaltung von Kur- und Bädereinrichtungen“. Hier wird sich räumlich ausdrücklich auf den Ortsteil „Bad“ fokussiert. Beim Campen wird dagegen eine Verringerung der kleineren Anlagen in Ortslagen und eine Konzentration im nördlichen Teil Ordings angestrebt, „ohne dass größere Zusatzkapazitäten geschaffen werden“. Weitere Aspekte sind die angestrebte attraktivere Gestaltung der „Erlebniswelt Strand“ für den Tagestourismus und die Verbesserung des ÖPNV-Angebots mit Strandanschluss und des Radfahrangebots.

Flächennutzungsplan

Als zentrales koordinierendes Instrument der Bauleitplanung enthält der Flächennutzungsplan (FNP) die von der planenden Stelle gewollten und für die einzelnen Flächen differenzierten, städtebaulichen Nutzungen. Die aktuelle Fassung des Flächennutzungsplans der Gemeinde St. Peter-Ording ist 2012 in Kraft getreten. Der Plan umfasst alle Ortsteile der Gemeinde sowie die umliegenden Landwirtschafts- und Küstenflächen. Für das Untersuchungsgebiet weist der FNP überwiegend Wohnbauflächen aus. Ausnahmen bilden Einrichtungen und Anlagen zur Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des öffentlichen und des privaten Bereichs, Flächen für den Gemeinbedarf, Flächen für Sport und Spielanlagen, wie z.B. der städtische Bauhof, Kirche / Gemeindezentrum, Schulen, Feuerwehr, Seniorenwohnanlage. Weiterhin sind gemischte Bauflächen, unter anderem beidseits der nördlichen Dorfstraße (zwischen Olsdorfer Straße und Heedweg) sowie Grün- und Waldflächen (Parkanlagen, Friedhöfe und der Deich) und Verkersflächen, insbesondere für den ruhenden Verkehr, ausgewiesen.

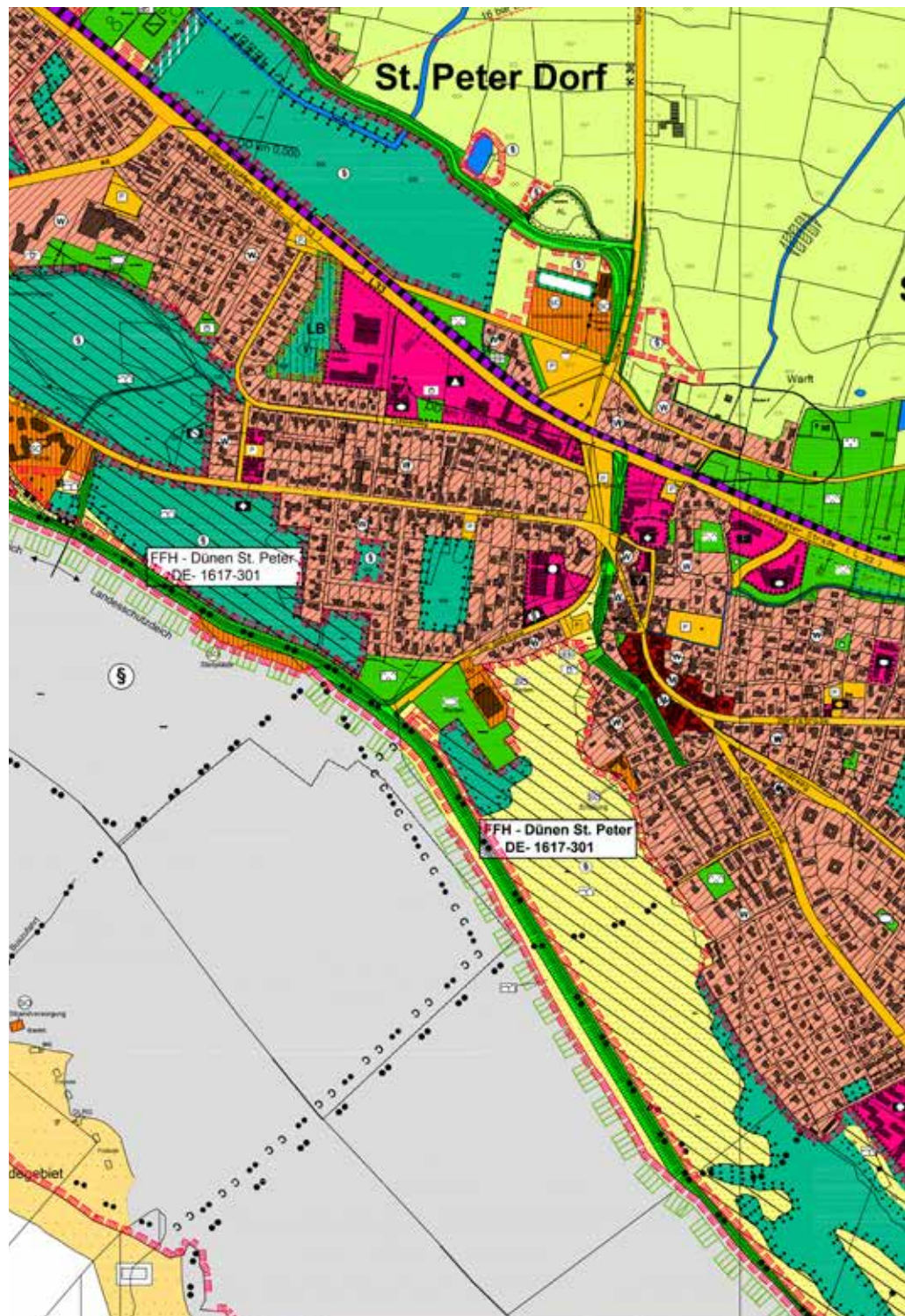
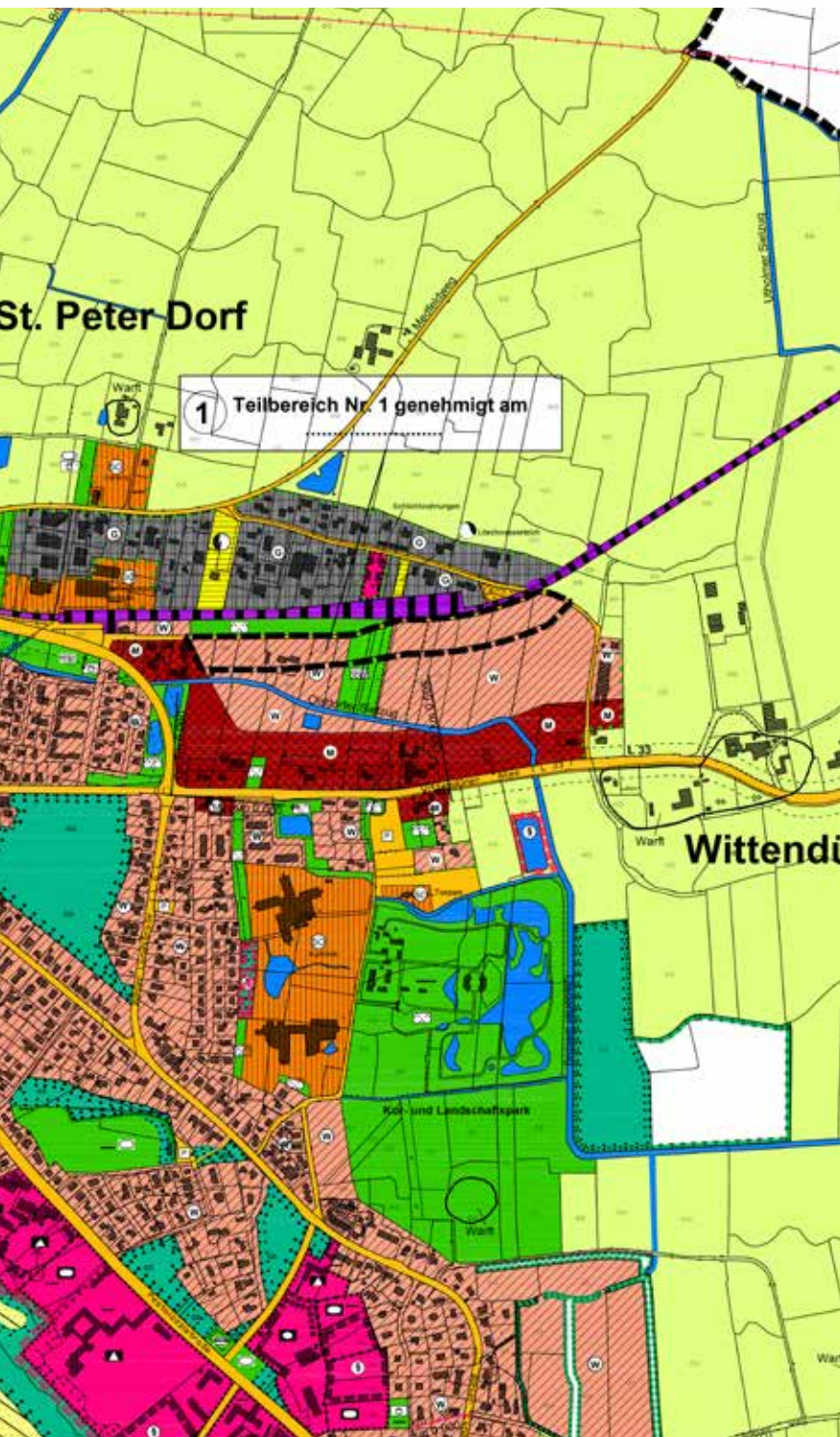


Abb. 10: Flächennutzungsplan für St. Peter-Ording



Zwischen Eiderstedter Straße und Fasanenweg wurde im März 2018 die 15. Berichtigung des FNP beschlossen. Das Plangebiet war im bisherigen Flächennutzungsplan als Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung Schule ausgewiesen. Die Erweiterung des evangelischen Kindergartens dient dem Vorhaben der Gemeinde, zusätzliche Hort- und Krippenplätze zu schaffen. Um dies zu ermöglichen, wird ein Teil der schulischen Sportfläche als Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung „Sozialen Zwecken dienende Einrichtungen und Gebäude“.

Die 16. Änderung des FNP vom Juli 2020 reagierte auf die neue städtebauliche Zielsetzung: Das Plangebiet war im bisherigen FNP als Wohngebiet ausgewiesen. Die Änderung sieht die Ermöglichung des Nebeneinanders von Ferienwohnen und Wohnen vor und sichert sie bauplanungsrechtlich ab. Um gleichzeitig das Dauerwohnen zu schützen und die Fremdenverkehrsfunktion der Gemeinde St. Peter-Ording zu erhalten, wurden die bisherigen Gebietstypen zu sonstigen Sondergebieten Dauerwohnen und Fremdenbeherbergung oder Sondergebiet Dauerwohnen geändert.

Bebauungspläne

Die Übersicht über die Bebauungspläne der Gemeinde St. Peter-Ording mit Stand vom 27.05.2015 weist 13 rechtsverbindliche Bebauungspläne

auf, die entweder vollständig (BPL Nr. 8, 20, 21, 23, 24, 65) oder teilweise (BPL Nr. 3, 19, 25, 49, 51, 63) im Untersuchungsgebiet liegen. Im Folgenden werden die für das Untersuchungsgebiet relevanten Bebauungspläne und ihre inhaltlichen Festsetzungen zusammengefasst:

B-Plan-Nr.	Name	rechtsverbindlich seit	Ziele der Planung
3	Gebiet Kiebitzreihe	28.11.1972 1. Änderung: 02.06.1991	1972: Reines Wohngebiet mit zentraler Grünfläche 1991: Anpassung der örtlichen Bauvorschriften sowie Streichung GFZ und Umwandlung Baulinien in Baugrenzen sowie max. 2 Wohnungen in Wohngebäuden
8	Gebiet Pestalozzistraße	28.11.1972 1. Änderung 20.10.1995	1972: Reines Wohngebiet mit Spielplatz, Versorgungsanlagen, Verkehrsflächen 1995: Anpassung der örtlichen Bauvorschriften sowie Streichung GFZ und Umwandlung Baulinien in Baugrenzen sowie max. 2 Wohnungen in Wohngebäuden
17	Gebiet beidseitig Südergeest Westlich Südergeest	18.09.1972 1. Änderung 03.11.1983 2. Änderung 13.07.1995	1972: Reines Wohngebiet 1983: Erhöhung Maß der Nutzung 1995: Anpassung der örtlichen Bauvorschriften sowie Streichung GFZ und Umwandlung Baulinien in Baugrenzen sowie max. 2 Wohnungen in Wohngebäuden
19	Gebiet nördlich Badallee und östlich Kirchenleye	2. Änderung 26.09.2009 4. Änderung 21.03.2018	2009: Sonstiges Sondergebiet für Wohnen und gewerblichen Fremdenverkehr, sowie Dienstleistungen 2018: Gemeinbedarfsfläche zur Erweiterung der ev. Kindertagesstätte in der Straße Kirchenleye
20	Gebiet Badallee Süd	11.7.1978 1. Änderung 04.12.1996 2. Änderung 14.06.2008 3. Änderung 10.11.2009 4. Änderung 11.03.2016	1978: Allgemeine und reine Wohngebiete, enthält Baugrundstücke für den Gemeinbedarf und Grünflächen. 1996: Anpassung der örtlichen Bauvorschriften sowie Streichung GFZ und Umwandlung Baulinien in Baugrenzen sowie max. 2 Wohnungen in Wohngebäuden 2008: Ausschluss von Tankstellen und Gartenbaubetrieben, Festsetzung von Einzel- oder Doppelhäusern 2009: Für den Bereich des Alten Rathauses werden die Festsetzungen zur Dachneigung, Dachform und Firsthöhe aufgehoben 2016: Nach Änderung ist Grünfläche in weiten Teilen zur Waldfläche umgewidmet; Bisherige Festsetzungen werden vollständig aufgehoben und die Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung geändert
21	Gebiet Olsdorfer Straße / Preestergang	1. Änderung 03.11.1989 3. Änderung 20.04.2000 4. Änderung 01.07.2020	1989: Festsetzung besonderer Wohngebiete im Bereich Dorfstraße/Preestergang sowie Gebietserweiterung für die Feuerwehr am Heedweg 2000: Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung im Teilgebiet 2020: Gemeinbedarfsfläche Feuerwehr und Polizei
22	Gebiet Bahnhofstraße	19.03.1976 1. Änderung 10.06.1981 2. Änderung 13.07.1995	1976: Reine Wohngebiete, forstwirtschaftliche Flächen 1981: Südlich der Südergeest Anhebung des Nutzungsmaßes 1995: Anpassung der örtlichen Bauvorschriften sowie Streichung GFZ und Umwandlung Baulinien in Baugrenzen sowie max. 2 Wohnungen in Wohngebäuden

ST. PETER-ORDING #VU_ISEK HISTORISCHER ORTSKERN

B-Plan-Nr.	Name	rechtsverbindlich seit	Ziele der Planung
23	Gebiet beidseitig der Dorfstraße von Kattrepel bis zum Heedweg	18.01.1989 1. Änderung 25.06.2004 2. Änderung 08.12.2005	1989: Allgemeines und reines Wohngebiet, Mischgebiet, Sondergebiete, die der Erholung dienen, öffentliche und private Grünflächen. 2004: Das Verbot zum Einbau von Küchen in Fremdenzimmern wird gestrichen. 2005 Umwidmung eines Grundstücks zu Mischgebiet unter Ausschluss von Vergnügungsstätten
24	Gebiet beidseitig der Dorfstraße vom Heedweg bis Schrägeest	18.01.1989 1. Änderung 13.07.1995 2. Änderung 27.10.2001 3. Änderung 09.10.2014	1989: Allgemeine und reine Wohngebiete, Mischgebiete, Fläche für den Gemeinbedarf (sozialen Zwecken dienende Gebäude), Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung 1995: Ehemaliges Tankstellengrundstück wird den übrigen reinen Wohngebieten angepasst 2001: Umwidmung von zwei Flurstücken in reine Wohngebiete in rückwärtiger Grundstückslage 2014: Umwidmungen: Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung zu Flächen für Gemeinbedarf (Altenwohnungen); Fläche für Gemeinbedarf zu Allgemeinem Wohngebiet sowie Festlegung als Erhaltungsbereich
25	Gebiet Dorf Ost	3. Änderung 01.07.2020	2020: Umwidmung reiner Wohngebiete in Sonstige Sondergebiete – Dauerwohnen und Fremdenbeherbergung und Dauerwohnen.
42	Ketelskoog	02.11.1989 1. Änderung 04.07.2008 2. Änderung 21.10.2014 3. Änderung 05.05.2017	1989: Allgemeines und reines Wohngebiet, private Grünfläche(Festplatz/Marktplatz), Sondergebiet (Diskothek, Sport, Fitness) und Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (Parkplatz), Flächen für Versorgungsanlagen (Pumpstation) 2008: Die südliche Hälfte der öffentlichen Grünfläche wird zum Reisemobilstellplatz 2014: Zulässigkeit einer Fernmeldeeinrichtung sowie Container für Technikschränke, Zaunanlage 2017: Umwidmungen: Sondergebiet in Allgemeines Wohngebiet und Straßenverkehrsfläche in private Verkehrsfläche (Parkplätze) und Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (öffentliche Parkplätze)
45	Gebiet westlich Schrägeest	14.04.2000	Gemeinbedarfsflächen „Altenwohnungen“
49	Gebiet südlicher Ostlandstraße und nördlichem Sandkamp	30.04.1999	Allgemeines und reines Wohngebiet
51	Heedweg / Schrägeest mit Teilaufhebung des B-Plans 22 für Teilfläche von 98/1	11.02.2000 1. Änderung 27.10.2001	2000: Reine Wohngebiete (nur Einzel- und Doppelhäuser), Fläche für den Gemeinbedarf (betreute Altenwohnanlage), öffentliche und private Grünflächen 2001: Nicht zulässig sind in Teilbereichen ausnahmsweise zulässige Nutzungen
63	Gebiet westlich der Pestalozzistraße	26.09.2009	Allgemeine Wohngebiete, Straßenverkehrsfläche, Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung – verkehrsberuhigter Bereich
65	Gebiet nördlich des Fasanenwegs	12.04.2014	Sonstiges Sondergebiet, Zweckbestimmung Ärztehaus
72	Badallee 21 & 23	11.03.2016	Reines Wohngebiet mit zusätzlichem Durchführungsvertrag für betreutes Wohnen

Abb. 11: Übersicht über die für das Untersuchungsgebiet relevanten Bebauungspläne

Landschaftsplan

Ziele, Erfordernisse und Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege werden in den Städten und Gemeinden in Landschaftsplänen dargelegt. Die Landschaftspläne konkretisieren somit die Landschaftsrahmenpläne auf der örtlichen Ebene. Landschaftspläne sind insbesondere dann aufzustellen, wenn wesentliche Veränderungen von Natur und Landschaft im Planungsraum eingetreten, vorgesehen oder zu erwarten sind.

Im Landschaftsplan von 2002 werden aus landschaftsplanerischer Sicht folgende Punkte als übergeordnete Leitbilder für das gesamte Gemeindegebiet formuliert:

- Erhaltung der Vielfalt der Standortbedingungen, Vermeidung einer Nivellierung
- standortgerechte Vegetationsentwicklung
- Durchgängigkeit von Verbundachsen zur Vernetzung von Teillebensräumen
- Durchdringung des bebauten Gemeindegebietes mit funktionsfähigem und vernetztem „Grün“
- Erhalt, Sicherung und Entwicklung der landschaftlichen Besonderheiten des Vorlandes, der Dünen und der Marsch
- Erhalt und Entwicklung der jeweils typischen Eigenarten der Landschaftseinheiten sowohl im Hinblick auf die natürliche Ausstattung als auch auf die Kulturlandschaft
- Erhalt, Schutz und Entwicklung landschaftlicher Besonderheiten für den Naturhaushalt wie auch für das Landschaftsbild und die Erholungsfunktion

Daraus werden je nach Ausgangsbedingungen für die verschiedenen Landschaftseinheiten jeweils spezifische Leitbilder entwickelt. Für die in diesem Gutachten fokussierte Landschaftseinheit „bebaute Ortsteile“ ergibt sich daraus eine landschaftliche Zielvorstellung, die insbesondere durch folgende Bedarfe geprägt wird:

- klare Gliederung des Gemeindegebietes in eine kompakte, eindeutig abgegrenzte Ortschaft und eine freie, unzersiedelte Landschaft,
- Gliederung der bebauten Gebiete in erkennbare Ortsteile durch Grünzäsuren,
- Entwicklung bzw. Erhalt des Ortscharakters der einzelnen Ortsteile
- Erhalt und Schaffung einer hohen Wohnqualität mit ausreichender Grünversorgung und guten Wegeverbindungen und
- ökologische Aufwertung der innerörtlichen unbebauten Flächen und Verbund untereinander.

Daraus resultieren u.a. die Ziele der Begrenzung der Siedlungsentwicklung unter Gestaltung eines klaren, eingegrünten Ortsrands, die Einbindung der Ortsteile in hochwertige, untereinander verbundene Grünflächen, einer guten Ausnutzung von Bauflächen bei hoher fußläufiger Durchlässigkeit, der Erhalt und die Entwicklung von Grünflächen, die Anbindung des innerörtlichen Grün- und Wegesystems an die freie Landschaft und die Entwicklung attraktiver Straßenräume für FußgängerInnen und RadfahrerInnen.

Das Rad- und Fußwegenetz wird zum Zeitpunkt der Erstellung des Landschaftsplans als quantitativ ausreichend bezeichnet, wobei aber gleichzeitig weitreichende Entwicklungspotenziale und -zielsetzungen in qualitativer Hinsicht herausgearbeitet werden. Dazu gehört neben dem Ausbauzustand und einer besseren Beschilderung und Len-

„Zur Erhaltung der städtebaulichen Eigenart des Gebietes und der Zusammensetzung der Wohnbevölkerung ist für den historischen Ortskern bereits 1986 eine Erhaltungssatzung erlassen worden.“



kung auch eine gestalterische Aufwertung örtlicher, in das Wegenetz eingebundener Straßen. Des Weiteren wird das umfassende innerörtliche Grün- und Freiflächensystem ausführlich thematisiert. Dem Erhalt und der Entwicklung vorhandener Freiflächen sowie deren gestalterische und ökologische Aufwertung und der Vernetzung vorhandener Grün- und Freiflächen kommt demnach eine besondere Bedeutung zu.

Für städtebauliche Planungen relevant sind auch die im Landschaftsplan dargestellten

Zielsetzungen, attraktive Straßenräume für FußgängerInnen und RadfahrerInnen durch Umgestaltungs- und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zu schaffen sowie die charakteristischen Eigenarten der einzelnen Ortsteile zu stärken und zu entwickeln – und ein vollständiges Zusammenwachsen der Ortsteile zu unterbinden. Als konkrete, wenn auch langfristige Maßnahme für den Ortsteil Dorf wird die Ausweitung der Flaniermeile bzw. des Fußgängerbereiches im Ortsteil Dorf ins Spiel gebracht.

Erhaltungssatzung

Zur Erhaltung der städtebaulichen Eigenart des Gebietes und der Zusammensetzung der Wohnbevölkerung ist für den historischen Ortskern St. Peter-Dorf bereits im Jahr 1986 eine Erhaltungssatzung nach § 172 BauGB erlassen worden. Ihr in einer Änderung im Jahr 1990 geringfügig erweiterter Geltungsbereich deckt sich im nördlichen Teil überwiegend mit dem Untersuchungsgebiet (mit Ausnahme des Fasanenweg) und reicht im Osten entlang der Dorfstraße bis zur Straße Schräggeest. Weite Teile des Heideweg und der Pestalozzistraße sind dagegen (aufgrund ihrer jüngeren Bebauung) nicht Teil des Erhaltungsgebiets. Im Erhaltungsgebiet bedürfen Abbruch, Änderung und Nutzungsänderung der Genehmigung. Zur Erläuterung der städtebaulichen Erhaltungsgründe wird auf den am 29. September 1986 von der Gemeindevertretung beschlossenen städtebaulichen Rahmenplan Bezug genommen.



Abb. 12: Abgrenzung des Geltungsbereichs der Erhaltungssatzung, nach Gebietsänderung 1990

3.2 Weitere Planungen und Konzepte

Die Gemeinde St. Peter-Ording hat sich in der Vergangenheit immer wieder mit Handlungsbedarfen, Perspektiven, Zielen, Strategien und Maßnahmen für die weitere Kommunalentwicklung auseinandergesetzt. Im Folgenden werden die wichtigsten Konzepte und Pläne und ihre jeweiligen Ergebnisse/Empfehlungen überblicksartig vorgestellt.

Zukunftskonzept Daseinsfürsorge¹

Wie alle in Schleswig-Holstein in das Programm „Kleiner Städte und Gemeinden“ aufgenommenen Kommunen hat auch St. Peter-Ording, gemeinsam mit der benachbarten Gemeinden Tating, ein „Zukunftskonzept Daseinsvorsorge“ erhalten, das die Grundlage für die Durchführung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme darstellt. Das Konzept zeigt insbesondere die Anpassungsbedarfe der kommunalen Infrastruktur vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und veränderter Infrastrukturanforderungen auf und entwickelt daraus erforderliche Maßnahmen, die integriert, nachhaltig und umfassend – aber auch angepasst auf die spezifische Ortstypik und mit einem Mehrwert für die städtebauliche Entwicklung der Gemeinde – umgesetzt werden sollten, um die künftigen Anforderungen bewältigen zu können.

¹ Vgl. Zukunftskonzept Daseinsvorsorge für die Gemeinden Sankt Peter-Ording und Tating, GEWOS Institut für Stadt-, Regional- und Wohnforschung GmbH und BIG Städtebau GmbH, Oktober 2019

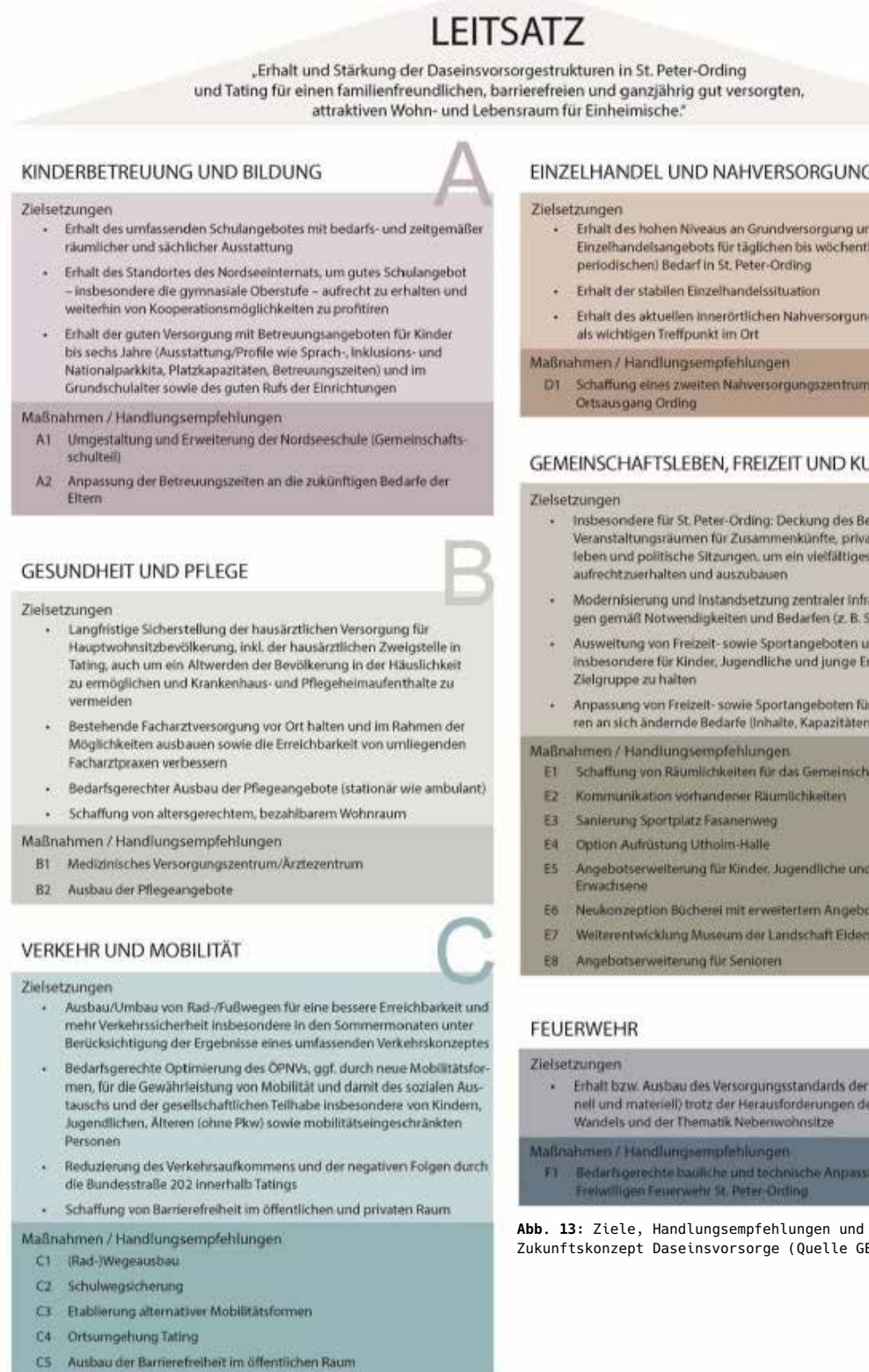


Abb. 13: Ziele, Handlungsempfehlungen und Maßnahmen des Zukunftskonzepts Daseinsvorsorge (Quelle: GEWOS)

Das Ende 2019 fertiggestellte Zukunftskonzept stellt somit eine wichtige Basis für das hier vorgelegte Gutachten dar. Aufbauend auf einer umfassenden Bestandsaufnahme und -analyse der allgemeinen Rahmenbedingungen und der Daseinsvorsorgeinfrastruktur werden darauf aufbauend ein Leitbild, Entwicklungsziele und Maßnahmen bzw. Handlungsempfehlungen in Schwerpunktthemen entwickelt.

Begleitet wurde der Prozess inhaltlich und konzeptionell durch einen sog. Projektbeirat, dem Beauftragte aus den beiden Gemeinden und des Amtes Eiderstedte angehörten. Der Projektbeirat begleitete anschließend ebenfalls die Erarbeitung von ISEK und VU. Und ebenso wie in ISEK und VU erfolgte auch im Zukunftskonzept Daseinsvorsorge die Information und Beteiligung der Bürgerschaft, Politik und Verwaltung sowie weiterer Interessierter, u.a. durch zwei öffentliche Veranstaltungen.

Ein zentraler Aspekt des Konzepts liegt in der Bewertung der spezifischen Auswirkungen des Tourismus, der als dominanter Wirtschaftszweig einen herausragenden Einfluss auf die Entwicklung der Gemeinde als Ganzes und die Lebenssituation der EinwohnerInnen ausübt. Neben Vorteilen (u.a. überdurchschnittliches Gastronomie-, Nahversorgungs- und Freizeitangebot) werden auch nachteilige Auswirkungen für die Hauptwohnsitzbevölkerung durch den Tourismus herausgearbeitet. Dies gilt insbesondere in den Bereichen, in denen Gäste oder die Zweitwohnsitzbevölkerung Versorgungsinfrastrukturen nutzen, die nur für die Hauptwohnsitzbevölkerung ausgelegt ist – so z.B. im Bereich der medizinischen Versorgung.

Unter dem Leitsatz „Erhalt und Stärkung der Daseinsvorsorgestrukturen in St. Peter-Ording und Tating für einen famili-

enfreundlichen, barrierefreien und ganzjährig gut versorgten, attraktiven Wohn- und Lebensraum für Einheimische“ werden im Zukunftskonzept Daseinsvorsorge auf der Basis detaillierter Bestandsanalysen in sechs Handlungsfeldern (Kinderbetreuung und Bildung, Gesundheit und Pflege, Verkehr und Mobilität, Einzelhandel und Nahversorgung, Gemeinschaftsleben, Freizeit und Kultur, Feuerwehr und Rettungswesen) konkrete Empfehlungen abgegeben. Als Maßnahmen werden u.a. der Aufbau eines medizinischen Versorgungszentrums, der Ausbau der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum, die Schaffung von Räumlichkeiten für das Gemeinschaftsleben sowie die Anpassung der Freiwilligen Feuerwehr vorgeschlagen. Zudem wirbt das Konzept für die Berücksichtigung folgender Empfehlungen zur Umsetzung:

- Eine kontinuierliche Fortschreibung des Zukunftskonzeptes sowie Vertiefung und Umsetzung der Maßnahmen müssen über einen länger währenden Zeitraum kontinuierlich begleitet werden. Dafür wird der Aufbau einer **Verstetigungsstruktur** empfohlen, mittels der die Steuerung und Koordinierung des Umsetzungsprozesses, die inhaltliche Bearbeitung und Weiterentwicklung der Themen sowie die organisatorische Begleitung des Prozesses gelingt.
- Der Handlungsrahmen des Zukunftskonzeptes umfasst zehn bis 15 Jahre. Um den Prozess nach Abschluss der Konzepterstellung strategisch steuern und ggf. erforderliche Modifikationen vornehmen zu können, bedarf es einer laufenden Beobachtung und Bewertung der Entwicklung und seiner Rahmenbedingungen, die über ein **Monitoring** zu gewährleisten sind.

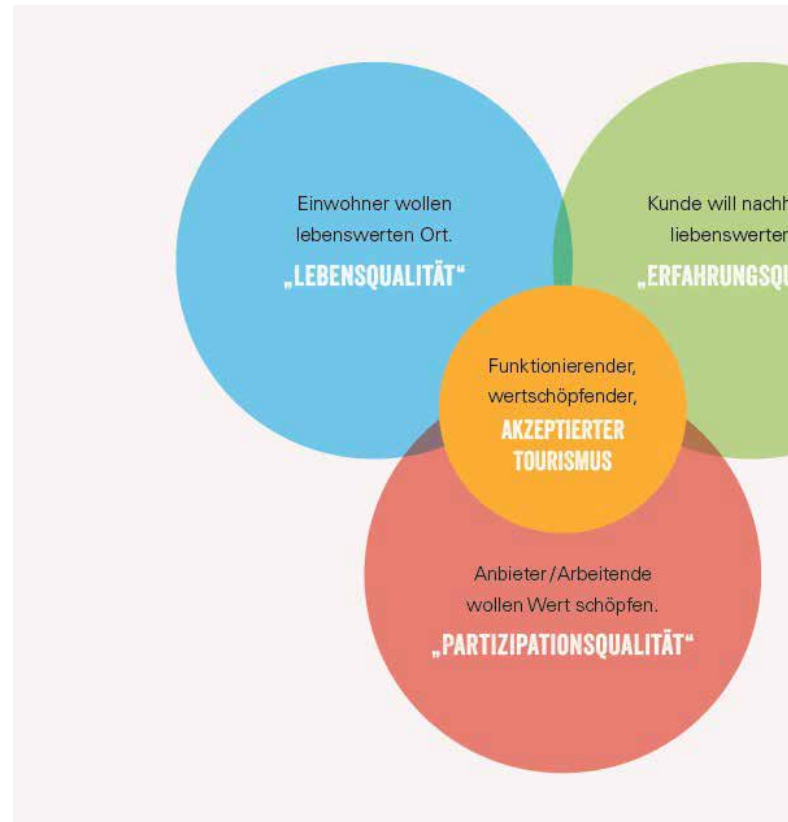
- Mit dem **Projektbeirat** wurde ein Gremium zur Koordination und Steuerung des weiteren Prozesses geschaffen, dem auch weiterhin hohe Bedeutung beigemessen wird (seine Fortführung zeugt von einer entsprechenden Vorgehensweise in der Gemeinde).
- Finanzierungsbeteiligung öffentlicher und privater Akteure ist erforderlich, da die Gemeinden absehbar die Handlungsempfehlungen und Projektideen nicht nur aus kommunalen Haushaltsmitteln finanzieren können. Deshalb sollte bei relevanten Maßnahmen stets die Möglichkeit für Anteilsfinanzierungen weiterer Akteure geprüft werden.

Tourismusentwicklungskonzept

In der Annahme, dass der Tourismus in St. Peter-Ording im nächsten Jahrzehnt wichtige Veränderungen vor allem in sozioökonomischer, kultureller und ökologischer Hinsicht erfahren wird, hat die Gemeinde ein Tourismusentwicklungskonzept (TEK) entwickelt. Es stellt die Basis dar für die touristische Arbeit auf Ortsebene für die nächsten 8 bis 10 Jahre. Es hat den Anspruch, als praktische Anleitung für alle Beteiligten und Betroffenen zu dienen.

Als wichtige „Leitplanken“ des Konzepts sind vom prozessbegleitenden Steuerungskreis mehrere Zielsetzungen formuliert worden:

- Wettbewerbsfähige (= marktgerechte) Themen- und Angebotsentwicklung
- Zielgruppengerechtigkeit
- Ganzjahres-Nachfrage („Saisonalitätsentzerrung“)
- Nachhaltigkeit (ökologisch, ökonomisch, sozial)
- Generierung von Einkommen und Wertschöpfung zur Sicherung der Daseinsvorsorge
- Stabilisierung des Arbeitsmarktes und
- Erhaltung der Lebensqualität in St. Peter-Ording als Wohn- und Arbeitsstandort





Im Konzept wird eine ausgesprochen enge Verbindung zwischen Tourismus- und Gemeindeentwicklung beschrieben: Die Gemeinde braucht den Tourismus - aber der Tourismus braucht auch eine attraktive, lebenswerte und stabile Gemeinde. Daher leitet das Konzept eine Reihe von Zielen und Grundsätzen ab, die ein nachhaltiges Funktionieren des Gesamtsystems Tourismus in St. Peter-Ording sicherstellen sollen. Beispielhaft sind die Saisonalitätsentzerrung, die Erhaltung der Lebensqualität vor Ort, eine ökonomische, ökologische und soziale Nachhaltigkeit und die Generierung von Einkommen und Wertschöpfung zur Sicherung der Daseinsvorsorge als Wohn- und Arbeitsstandort zu nennen. Als ein zentraler Baustein für einen „akzeptierten Tourismus“ wird dabei eine „adäquate Ortsentwicklung“ angesehen, die u.a. die Bedürfnisse der Bevölkerung im Hinblick auf bezahlbaren Wohnraum, Schulangebot und Versorgung erfüllt. Auch ein intaktes Ortsbild sowie bedarfsgerechte Mobilitätsangebote stellen wichtige Attraktivitätsfaktoren dar.



Strandentwicklungskonzept

Die Gemeinde St. Peter-Ording verfügt über einen zwölf Kilometer langen und zwei Kilometer breiten Strand, der mit den Salzwiesen, Strandseen und Dünen Bestandteil des Nationalparks Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer ist. Zudem ist die Landschaft seit 2009 Teil des UNESCO Weltnaturerbes Wattenmeer. Der Sandstrand ist der größte an der deutschen Nordseeküste und stellt eine besonders schützenswerte sensible Landschaft dar. Erklärtes Ziel des Strandentwicklungskonzeptes von 2018 ist es daher, den Schutz der Natur zu sichern und den wachsenden Tourismus nachhaltig zu entwickeln. Das Strandkonzept legt die Rahmenbedingungen für eine Entwicklung der einzelnen Strandabschnitte fest, die gleichzeitig die Belange des Tourismus und des Naturschutz berücksichtigt. Für den Strand im Bereich Dorf („Strandabschnitt Süd/Dorf“) wird eine besondere Eignung für Wattwandern, Naturliebhaber, Reiten, Kitesurfen, Windsurfen und Drachensteigen festgestellt. Im Unterschied zum nördlich angrenzenden Abschnitt „Bad“ als Familienstrand und Erlebnisraum findet man hier ein durch die vorgelagerte Sandbank geschütztes, ruhiges Baderevier vor, das durch eine lagunenartige Wattfläche und ausgedehnte Salzwiesen gekennzeichnet ist. Hier sind touristisch genutzte Bereiche und geschützte Biotopengänge eng verzahnt und die Sensibilität des Naturraums spielt eine erhebliche Rolle. Für die künftige Entwicklung wird angeregt, den Strandabschnitt als „Wattwander-Start“ zu profilieren, ggf. angereichert um ergänzende Angebote. Auch die Geschichte der Badetraditionen könnte hier z.B. durch Angebote zum Thema „Historienstrand“ herausgearbeitet werden.

Abb.14 (oben): Grundlagen für einen akzeptierten Tourismus in St. Peter-Ording (Quelle: IMT, Heide, NIT, Kiel)

Abb. 15 (unten): Kartenausschnitt Süd - Bestand - Planung - Bewertung aus dem Strandentwicklungskonzept von 2016 (Quelle: UAG, Kiel - IMT, Heide)

Einzelhandelsentwicklungskonzept

Unter dem Titel „Perspektiven der Einzelhandelsentwicklung in St. Peter-Ording“ hat die Gemeinde 2016 ein Einzelhandelsgutachten (EHK) erstellen lassen, das der Gemeinde grundsätzlich günstige Bedingungen für die Einzelhandelsentwicklung attestiert. Durch steigende Bevölkerungszahlen, eine gute Beschäftigungssituation und vor allem aufgrund der Tourismusentwicklung wird demnach für St. Peter-Ording zwischen 2016 und 2025 ein Verkaufsflächen-Expansionsrahmen von insgesamt etwa 3.800 bis 5.400 qm errechnet. Im April 2016 verfügte die Gemeinde St. Peter-Ording mit 118 Ladengeschäften über eine aktive Verkaufsfläche von insgesamt rd. 16.500 qm. Das angebotene Sortiment wird dabei dominiert von periodischen Bedarfen und Bekleidung. Trotz des bestehenden umfassenden Angebots des Einzelhandels in St. Peter-Ording gibt es laut EHK Defizite in diesem Bereich. Zum einen ist der Bekanntheitsgrad eines Großteils des Einzelhandels nicht sehr hoch, zum anderen sind die separierten, wenig vernetzten Lagebereiche, aber auch qualitative Defizite einzelner Ladengeschäfte negative Einflussfaktoren. Die Handlungsempfehlungen des Konzeptes zielen daher darauf ab, vermehrt auch kaufkraftstarke Urlaubergruppen anzusprechen, um dadurch eine behutsame Anhebung des Angebotsniveaus zu befördern – ohne dabei bisherige Kunden- gruppen zu „verprellen“. Es wird schließlich zusammengefasst, dass durch eine Qualitäts-

offensive die Wertschöpfung des Handels erhöht werden kann, damit die Gemeinde St. Peter-Ording ein attraktiver Einzelhandelsstandort für Einheimische und TouristInnen gleichermaßen werden kann. Dabei ergeben sich folgende Handlungsansätze:

- Sichtbarkeit und Vermarktung ausbauen: Indem die Position der Händler und das Wir-Gefühl gestärkt werden und sich noch mehr „ins Gespräch gebracht wird“.
- Qualitäten und Service weiter stärken: Beispielsweise durch neue lizenzierte Shop- und Storekonzepte
- Behutsame Diversifizierung der Sortimentsvielfalt und Anhebung des Angebotsniveaus: Beispielsweise durch eine Orientierung auf regionale Angebote, um die Besonderheiten des Standorts betonen zu können.
- (Infrastrukturelle) Rahmenbedingungen verbessern: Beispielsweise durch die Profilierung der Gemeinde als interessanten Wohnstandort, um die positiven Tendenzen in der Bevölkerungsentwicklung zu stabilisieren.

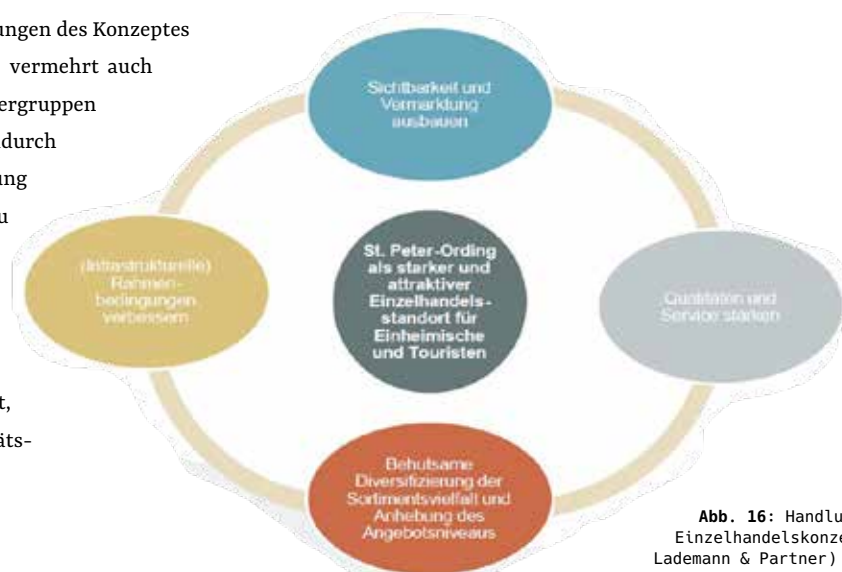


Abb. 16: Handlungsansätze aus dem Einzelhandelskonzept von 2016 (Quelle: Lademann & Partner) und Abb. 17: Neubaupotenziale nach Zielgruppen und Ortsteilen, dargestellt im Wohnungsmarktkonzept von 2020 (Quelle: GEWOS)

Wohnungsmarktkonzept

Im Frühjahr 2020 ist das vom Hamburger Büro GEWOS erarbeitete Wohnungsmarktkonzept für St. Peter-Ording und Tating fertiggestellt worden. Es fokussiert die Frage, in welchem Umfang an welchen Standorten und mit welchen Strategien bezahlbarer Wohnraum für das Dauerwohnen benötigt wird und geschaffen werden kann. Wie das Zukunftskonzept Daseinsvorsorge ist auch das Wohnungsmarktkonzept als eine konzeptionelle Grundlage für die Vorbereitung und Umsetzung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme in Dorf angelegt. Die Erstellung wurde mit Mitteln der Städtebauförderung finanziert.

Auf Grundlage einer Wohnungsmarktanalyse, einer Haushaltsbefragung, Vertiefungsanalysen zu relevanten Zielgruppen und einer Wohnungsmarktprognose werden konkrete Handlungsempfehlungen für die beiden Kommunen formuliert.

Im Konzept wird für St. Peter-Ording ein hoher Anteil an Wohnraum von fast 50 % mit Baujahr zwischen 1949 und 1979 herausgearbeitet – aufgrund der Baustandards dieser Zeit sind erhebliche Sanierungsbedarfe anzunehmen. Im Vergleich zu Tating und zum Landesdurchschnitt ist dagegen Altbausubstanz in St. Peter-Ording unterrepräsentiert. Seit etwa 2009 hat die Bautätigkeit deutlich zugenommen und

liegt weit über dem Landesdurchschnitt.

Ein Spezifikum des Wohnungsmarkts in der Region ist die immense Bedeutung des Ferienwohnens bzw. der geringe Anteil des durch Dauerwohnen in Anspruch genommenen Wohnraums. Statistisch

„Die Bautätigkeit in St. Peter-Ording liegt weit über dem Landesdurchschnitt“

stehen in St. Peter-Ording nur etwa 56 % des Wohnraums für Dauerwohnen zur Verfügung, und auch der in den letzten Jahren geschaffene Wohnraum ist überwiegend dem Angebot an Freizeit- oder Ferienwoh-



Quelle: GEWOS

nungen zu Gute gekommen. Entsprechend hat sich eine beträchtliche Verteuerung und Verknappung regulären Wohnraums vollzogen, der zunehmend strukturelle Probleme nach sich zieht. So ist es speziell für weniger zahlungskräftige Haushalte und für die große Zahl der in St. Peter-Ording Beschäftigten immer schwieriger, adäquaten und bezahlbaren Wohnraum zu finden. Im Ergebnis ist eine sukzessive Verdrängung von Dauerwohn-Haushalten festzu-

„Es hat sich eine beträchtliche Verteuerung und Verknappung regulären Wohnraums vollzogen, der zunehmend strukturelle Probleme nach sich zieht.“

stellen. Bei vielen älteren Wohnungen stellt zudem die nicht gegebene Barrierefreiheit eine Herausforderung für die vielfach betagten BewohnerInnen dar.

Aufgrund der speziellen Wohnungsmarktsituation in St. Peter-Ording ist es methodisch alles andere als trivial, den aktuellen und künftigen Zusatzbedarf an Wohnraum zu ermitteln, da immer die Problematik der potenziellen Nutzung für temporäres Wohnen mitschwingt. GEWOS kommt – je nach zu Grunde gelegten Annahmen – zu einem Neubaubedarf von 490 bis 620 Wohneinheiten bis 2035 (Basis 2018). Diese werden zwar nicht quantitativ räumlich auf die Ortsteile der Gemeinde heruntergebro-

chen, gleichwohl werden für den Ortsteil Dorf besondere Potenziale für preissensible Haushalte, SeniorInnen und Familien gesehen und für den Neubau eine Mischung aus Ein-/ und Mehrfamilienhäusern sowie betreutem Wohnen empfohlen. Grundsätzlich wird die Inanspruchnahme kompakter, integrierter Standorte angeraten. Auch die Bereitstellung eines angemessenen Anteils geförderten bzw. preisgünstigen Wohnraums wird angeführt, ohne aber konkrete Zahlen/Anteile vorzugeben.

Ortsentwicklungskonzept

Im August 2019 hat sich die Gemeindevertretung von St. Peter-Ording für die Erstellung eines Ortsentwicklungskonzeptes ausgesprochen. Bis zum Redaktionsschluss von VU/ISEK lagen jedoch noch keine Ergebnisse dieses Prozesses vor.

Verkehrskonzept

Die Fertigstellung eines durch das Büro SHP aus Hannover bearbeiteten gemeindeweiten Verkehrsentwicklungskonzeptes ist erst in der zweiten Jahreshälfte 2021 zu erwarten. Soweit dies in dem frühen Bearbeitungsstadium des Verkehrskonzeptes möglich war, sind jedoch gegenseitige Informationen und Hinweise bei den Berichtserarbeitungen berücksichtigt worden.



4 Bestandsanalyse

Untersuchungsgebiet historischer Ortskern im Kontext der Gesamtstadt

Abbildung 18: Blick entlang der Dorfstraße mit vielen Einzelhandels- und Gastronomieangeboten

Der historische Ortskern von St. Peter-Ording stellt nicht nur den Ursprung, sondern auch ein besonderes Kleinod dar. Doch was genau zeichnet den Ortskern aus? Wie hat er sich in den vergangenen Jahren entwickelt? Was sind seine prägenden Merkmale? Wodurch zeichnet sich seine baukulturelle Bedeutung aus? Wie lassen sich Städtebau und Architektur charakterisieren? Wie ist der Gebäudezustand zu bewerten? Und wie wird der historische Ortskern, wie werden seine Freiräume und Grünflächen genutzt? Was finden die Menschen, die dauerhaft in St. Peter-Ording wohnen hier für ihr Leben in der Gemeinde vor, was wird ihnen und den Gästen hier geboten? Und was fehlt möglicherweise? Welche Stärken – aber auch welche Herausforderungen – weist das Gebiet auf? Diesen und weiteren Fragen widmet sich das nun folgende Kapitel im Rahmen einer Bestandserhebung und –analyse.

Dabei nähert sich die Untersuchung dem historischen Ortskern über die Auseinandersetzung mit seiner Lage im Raum und der überregionalen Anbindung (Kap. 4.1) und

widmet sich anschließend seiner historischen Entwicklung (Kap. 4.2). Im Kapitel 4.3 werden die städtebaulichen Strukturen der verschiedenen Teilbereiche sowie das Ortsbild vorgestellt, bevor Ausführungen zum Denkmalschutz (Kap. 4.4) folgen. In Kapitel 4.5 werden die Themen Verkehr, Erschließung und Mobilität beleuchtet und Kapitel 4.6 setzt sich mit den Eigentümerstrukturen im Hinblick auf Gebäude, Frei- und Grünräume, Straßen und soziale Infrastrukturen auseinander. In Kapitel 4.7 folgt eine Auseinandersetzung mit der Gebäudenutzung und dem Gebäudezustand und im darauf folgende Kapitel 4.8 rücken die Grün- und Freiflächen in den Fokus. Anschließend, in Kapitel 4.9, werden Daten zur Bevölkerungs- und Sozialstruktur und im anschließenden Kapitel 4.10 Daten zur Wirtschaftsstruktur und Beschäftigung vorgestellt und ausgewertet. Eine Erhebung der Bildungs-, Kultur-, Freizeit- und Gesundheitsinfrastrukturen wird in Kapitel 4.11 vertieft, bevor die Bestandsanalyse in Kapitel 4.12 mit den Themen Umweltaspekte, Klimaschutz und Klimafolgeanpassungen abschließt.

4.1 Lage im Raum und überregionale Einbindung

St. Peter-Ording liegt an der Westküste Schleswig-Holsteins auf der Halbinsel Eiderstedt an der Nordsee und ist damit Teil des Nationalparks Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer. Der 12 km lange und 2 km breite Sandstrand mit seinen charakteristischen Pfahlbauten, sowie Dünen und Salzwiesen erstrecken sich entlang des Ortes und tragen zu der besonderen ökologischen sowie touristischen Bedeutung des Seebads bei.

St. Peter-Ording gehört zum Kreis Nordfriesland. Als Nordseeheil- und Schwefelbad wurde sie als ländlicher Zentralort mit den Schwerpunkten Tourismus und Erholung ausgewiesen. An das Gemeindegebiet grenzen nordöstlich die Gemeinde Tümlauer-Koog, im Osten die Gemeinde Tating und im Südosten die Gemeinde Grothusenkoog. Im Zentrum der Halbinsel, etwa zehn Kilometer östlich von St. Peter-Ording, befindet sich die Stadt Garding mit etwa 2.800 EinwohnerInnen. Garding ist als ländlicher Zentralort ausgewiesen und Verwaltungssitz des Amtes Eiderstedt. Bis zur ehemaligen Kreisstadt Tönning, der größten Stadt der Halbinsel Eiderstedt, sind es gute 20 Kilometer in Richtung Osten; das Mittelzentrum Husum liegt etwa 45 km nordöstlich von St. Peter-Ording. Das nächstgelegene Oberzentrum ist die ca. 75 km entfernte Stadt Flensburg, die Landeshauptstadt Kiel liegt östlich von St. Peter-Ording in einer Entfernung von 120 km.

Die Gemeinde gliedert sich in die vier Ortsteile Ording, Bad, Dorf und Böhl. Sie erstrecken sich ca. 10 km in Nord-Süd-Richtung entlang der Nordseeküste. Während die Ortsteile Ording und Böhl hauptsächlich von der Strand- und Dünenlandschaft geprägt sind, stellt St. Peter-Bad das Zentrum der Gemeinde dar und bietet zahlreiche Einkaufs- und Gastronomieangebote. Der historische Ortskern liegt im Ortsteil Dorf, der sich um das alte Rathaus, die Kirche sowie den Marktplatz erstreckt und von der alten Deichlinie durchzogen wird. In diesem Ortsteil befindet sich das Untersuchungsgebiet, auf das sich dieses Gutachten fokussiert.

St. Peter-Ording ist durch die Bundesstraße B 202, die an der Bahnstation Bad St. Peter-Ording endet, an das Bundesfernstraßennetz in Nord-, Süd- und Ost-Richtung angebunden. Richtung Osten verbindet sie St. Peter-Ording mit Garding und führt dann weiter über Friedrichstadt nach Rendsburg (ca. 80 km) und weiter als BAB 210 nach Kiel. Nach Norden gelangt man über die B5 nach Husum und dann weiter über Niebüll und über die dänische Grenze Richtung Tondern und Esbjerg. Als Hauptanbindungsachse geht die B 202 südlich in die B5 Richtung Heide (44 km) über und verläuft anschließend als BAB 23 über Itzehoe nach Hamburg (146 km). Eine weitere Verbindung Richtung Süden schafft das ca. 20 km entfernte Eidersperrwerk, über das die L 33, L 305, L 153, L305 und B203 St. Peter-Ording mit Heide

verbindet und an die BAB 23 anschließt.

Mit dem Bahnhof Bad St. Peter-Ording und dem Haltepunkt Bad St. Peter-Ording Süd ist die Gemeinde außerdem an den Regionalverkehr angebunden und stellt das Ende der Bahnstrecke Husum – St. Peter-Ording über Tating, Garding und Tönning dar, welche stündlich getaktet ist und für die 45 km Entfernung etwa eine Stunde Fahrzeit in Anspruch nimmt. Die nächstgelegenen Fernstreckenbahnhöfe Husum (45 km nördlich) und Heide (45 km südlich) stellen die Anbindung an den Fernverkehr her, jedoch muss auch für südlich gelegene Streckenziele der Umweg über Husum genommen werden. Die Fahrt nach Heide sowie nach Friedrichstadt dauert mit der Regionalbahn dementsprechend mehr als doppelt so lange wie mit dem MIV, 1,5 Stunden nach Heide und etwas über eine Stunde in das 30 km entfernte Friedrichstadt mit der Regionalbahn.

„Die Fahrt nach Heide sowie nach Friedrichstadt dauert mit der Regionalbahn mehr als doppelt so lange wie mit dem MIV.“

Nach Hamburg sind es mit Umstieg in Husum ca. 3 Stunden Fahrzeit, nach Flensburg ca. 2 Stunden, und nach Kiel 2,5 Stunden.

Auf dem Wasserweg ist St. Peter-Ording nicht direkt, aber über einige kleine Häfen auf der Halbinsel Eiderstedt zu erreichen: es gibt die Häfen Tümlauer Koog (etwa 10 km nördlich) und Ebstensiel (etwa 5 km südlich) sowie den Hafen am Eidersperrwerk (15 km südöstlich) und in Tönning (20 km östlich). Diese Häfen stellen Liege- und Anlegeplatz für Sportboote und Segelschiffe dar. Die nächstgrößeren Häfen mit Fährverbindungen zu der Nordseeinseln Pellworm, Amrum und Föhr befinden sich nördlich von St. Peter-Ording in Nordstrand (ca. 50 km entfernt), Schlüttsiel und Dagebüll (80-90 km entfernt). St. Peter-Ording ist außerdem an den Nordsee-Küstenradweg Euro-Velo 12 angeschlossen, der parallel zum Wattenmeer verläuft und die Gemeinde aus Nord- sowie

Südrichtung erreichen lässt. Des Weiteren befinden sich in St. Peter-Ording sowie in Husum-Schwesing und Heide-Büsum Verkehrslandeplätze, die allerdings vorwiegend für Rundflüge, Privat- oder Geschäftsreisen genutzt werden. Der nächstgrößere Verkehrsflughafen ist der im Norden Hamburgs gelegene Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel in ca. 150 km Entfernung.

Lage im Raum

Stärken/Qualitäten

- Beliebte Touristendestination und Kurort
- Vielfältige, wertvolle Naturlandschaft für Flora und Fauna, UNESCO-Weltnaturerbe
- Anbindung an den Velo-Radweg

Schwächen/Mängel

- Periphere Randlage innerhalb Deutschlands
- Keine direkte Anbindung an Autobahn und Fernverkehr
- Aufwendige/zeitintensive Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu/von den benachbarten Mittel- und Oberzentren

Abb. 19: Großräumliche Lage St. Peter-Ordings; Quelle: Geo-Basis-DE/LVermGeoSH (BKG), eigene Hervorhebung



4.2 Historische Entwicklung

Die Halbinsel Eiderstedt ist durch Landgewinnungsmaßnahmen aus einem weiten Deltagebiet entstanden, das von den Flussläufen der Hever, der Eider und der Treene durchströmt wurde. Neben drei größeren Landmassen – Eiderstedt, Utholm und Everschop – gab es eine Reihe kleinerer halligartiger Inseln. Die Gründung des genossenschaftlichen Landschaftsverbands Eiderstedt wird auf das Jahr 1613 datiert, nachdem das ehemals vom Wasser durchströmte Landgebiet durch Deichschlüsse verbunden und die zum Festland bestehende Wattenlücke südlich von Husum geschlossen werden

konnten. Neben den höher gelegenen Gebieten formen etwa 90, in fast 1.000 Jahren eingedeichte Köge die heutige Halbinsel.

Die historische Entwicklung St. Peter-Ordings ist in hohem Maße durch den Einfluss der natürlichen Umgebungsfaktoren geprägt worden. Vor allem Sturmfluten, der Aufbau und Verlust von Dünen und auch Sandflug bzw. Wanderdünen haben die Küste immer wieder massiv verändert und die Menschen gezwungen sich anzupassen, Vorkehrungen zum Schutz der Siedlungsbe-
reiche zu treffen oder diese zu verlagern.

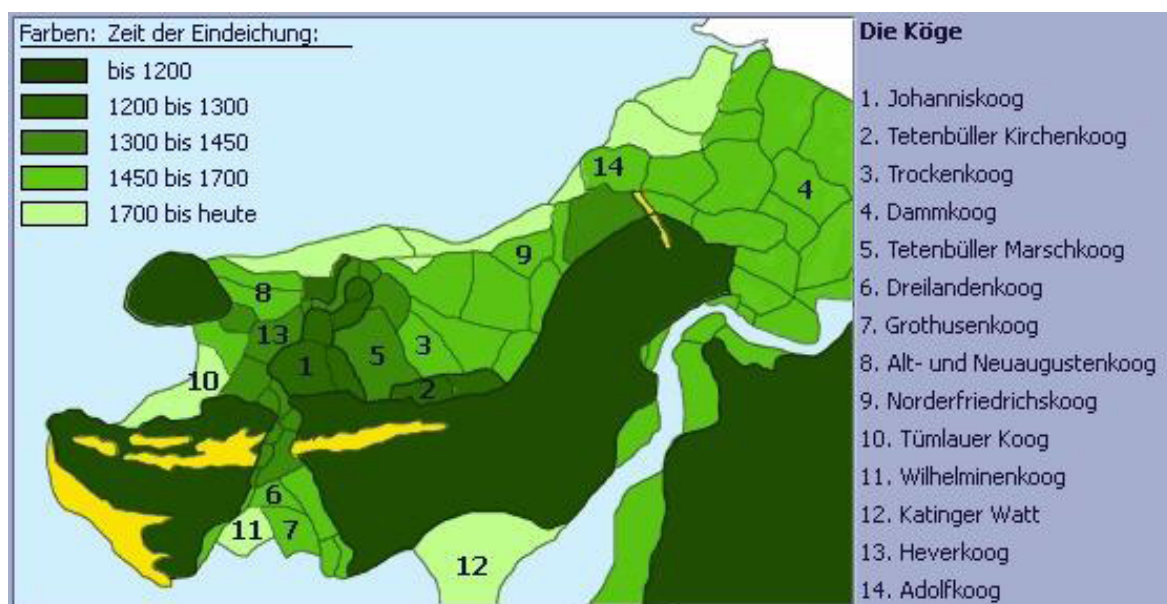


Abb. 20: Zeitliche Phasen der Eindeichung der Köge in Eiderstedt (Quelle: Heimatbund Landschaft Eiderstedt e.V.)

*„Man glaubt sich, wenn man aus dem eigentlichen
Eiderstedt und Everschop, in diese Gegenden
Utholms kommt, plötzlich aus den lachenden
Gefilden und fruchtbaren Fluren in die Sandwüsten
Arabiens oder in die tatarische Steppe versetzt
zu sehn: so öde sieht das Land hier längs den
Dünen aus. Der grüne Teppich des Marschbodens
verschwindet; und eine winterliche Weisse, aus der
nur hin und wieder sparsam ein dürres Hälmchen
kümmerlich hervorbricht,... deckt den Erdboden.“
(Friedrich Karl Volckmar, 1795) “*

Die heutige Gemeinde St. Peter-Ording ist aus mehreren Orten zusammengewachsen.

- Das Dorf St. Peter hieß ehemals Ulstrup. Die erste Erwähnung datiert aus 1373, als die Ratsherren der Gemeinde Ulstrup den Hamburger Kaufleuten freies Geleit und sicheren Schutz gewährten. St. Peter war der Name der Kirche, Ulstrup der Name des Kirchspiels. Ein spektakulärer Gerichtsfall auf dem Thing vor der Kirche St. Peter im Jahre 1445 führte dazu, dass sich der Name auf den Ort übertrug.
- Süderhöft/Böhl verlor nach der Sturmflut von 1553 seine Eigenständigkeit und ging 1558 an St. Peter.
- Ording vereinigte sich zuerst 1867 auf kirchlicher Ebene mit St. Peter, nachdem die Kirche wegen Sandverwehungen und Landverlusten von ca. 500 ha zweimal zurückversetzt werden musste. Sie wurde 1724 auf ihrem jetzigen Platz errichtet¹. Der kommunale Zusammenschluss von Ording und St. Peter erfolgte am 1. Januar 1967.

¹ Quelle: <https://www.chronik-spo.de/ortsgeschichte/>

Aufgrund der peripheren Lage und der schwierigen natürlichen Rahmenbedingungen war das Leben und Wirtschaften in den Dörfern des heutigen St. Peter-Ordings sehr beschwerlich, „St. Peter und Ording waren die Armenhäuser in Eiderstedt“. Die Landwirtschaft war infolge der ungünstigen Bodenverhältnisse wenig ertragreich, es gab viele Tagelöhner und auch die Handwerker mussten sich vielfach zusätzlich als Tagelöhner anbieten. Auch das Sichern der Dünen, die Fischerei und die Küstenschiffahrt trugen in eher bescheidenem Umfang zum Lebensunterhalt vieler Familien bei. Ein Hafen konnte wegen der starken Sandbewegungen nicht angelegt werden.

Heute ist der von Volckmar beschriebene breite Dünensaum nur noch in Rudimenten erhalten. Um das stetige Vorrücken des Sandes einzudämmen, fanden im 19. Jahrhundert systematische Bepflanzungen der Dünen statt. Heute findet sich daher – für diesen Raum eigentlich ungewöhnlich – eine Kette von Waldflächen entlang der Küstenlinie. Der Ortsteil Dorf ist allerdings weitgehend ausgespart.

Der Wandel zum Seebad

Im späten 19. Jahrhundert setzte der tiefgreifende Strukturwandel ein, der bis in die Gegenwart voranschreitet: Ausgehend von Ording wurden die landschaftliche Attraktivität der Küste und des ausgedehnten Sandstrands touristisch erschlossen und in Wert gesetzt. Der erste Hotelbau 1877 war die Geburtsstunde einer von Bad und Ording ausgehenden dynamischen touristischen Entwicklung, die die einst dörflichen Strukturen vollkommen verändert hat. Mit den Hotels entstanden auch die ersten privaten Villen. Einen besonderen Entwicklungsschwerpunkt stellten nach der Jahrhundertwende zudem Rehabilitationseinrichtungen (erstes Sanatorium im Jahr 1913) und Kinderheime dar. Bereits 1892 kamen cholerakranke Kinder aus Hamburg zur Genesung nach St. Peter-Ording. Die Zahl der jährlichen Gäste wuchs von etwa 100 um das Jahr 1880 bereits bis zum Ende der 1920er Jahre auf mehr als 10.000 an.

Wirtschaftskrise und 2. Weltkrieg

Die nachfolgende Wirtschaftskrise machte sich auch in St. Peter und Ording durch erstmals sinkende Gästezahlen bemerkbar. Während des 2. Weltkriegs wurden St. Peter und Ording zu Zufluchtsorten, geprägt von Alten- und Mütterheimen, Lazaretten und in privaten Kinderheimen evakuierten Schulen (z.B. aus Berlin). In Gefangenenlagern lebten zudem Kriegsgefangene aus unterschiedlichen Herkunftsländern, die überwiegend auf Bauernhöfen der Region arbeiteten. Im Untersuchungsgebiet befand sich am Standort der heutigen Spielscheune ein Lager für russische Kriegsgefangene. Nach dem Ende des Kriegs wurden zunächst in großer Zahl Soldaten der deutschen Nordarmee aus Dänemark und Norwegen in ganz Eiderstedt interniert. Es folgten – wie in weiten Teilen Schleswig-Holsteins – Flüchtlinge aus den Ostgebieten. 1946 hatte St. Peter 3.871 EinwohnerInnen – mehr als dreimal so viele

wie vor dem Krieg. St. Peter und Ording zählten zusammen 4.800 EinwohnerInnen – weit mehr als heute (2018: 3.992 Erstwohnsitze).

Dynamische Tourismusentwicklung nach dem 2. Weltkrieg

Nach dem 2. Weltkrieg nahm die Entwicklung zum touristischen Zentrum ihren Fortgang. Weil viele Hotels anfangs noch durch Flüchtlinge und „Displaced Persons“ belegt waren, standen sie erst nach und nach wieder zur Verfügung. Stattdessen wurden zunächst Gefangenenlager zu Jugend- und Erholungsdörfern umgenutzt; Kinder und Jugendliche aus den Großstädten wurden in großer Zahl in den Kinderheimen aufgepäpelt. 1949 erfolgte die Anerkennung als Heilbad, nach der Entdeckung einer starken Jodsolequelle wurde St. Peter-Ording als Nordseeheil- und Schwefelbad (1958) anerkannt. Die touristische Infrastrukturentwicklung setzte sich mit neuer Dynamik fort – es entstanden das später mehrfach erweiterte erste Kurmittelhaus (1957), das Meerwasserwellenbad (1968), das Meerwasserthermalbad (1981), die Reha-Klinik I (1990), der Westküstenpark und das Robbarium (1992), die Dünen-Therme (1997), das Kinderspielhaus (2003) und eine erneuerte Erlebnispromenade (2008). Die Übernachtungszahl der Gäste steigerte sich von 5.000 im Jahr 1949 auf über 50.000 Mitte der 1960er Jahre, vervierfachte sich dann bis auf 200.000 Gäste um die Jahrtausendwende und liegt aktuell bei mehr als 400.000 Gästen jährlich. Der massive Rückgang der Kurgäste infolge der Gesundheitsreformen konnte durch hohe Investitionen und eine Neupositionierung als Lifestyle-Destination mehr als kompensiert werden. St. Peter-Ording ist heute das bedeutendste touristische Zentrum des Schleswig-Holsteinischen Festlands und hat sich vom Armenhaus Eiderstedts zum wichtigsten Wirtschaftsmotor der Region gewandelt.



„Der erste Hotelbau 1877 war die Geburtsstunde einer von Bad und Ording ausgehenden dynamischen touristischen Entwicklung, die die einst dörflichen Strukturen vollkommen verändert hat.“

Wachstum und touristische Überformung von St. Peter-Dorf

Noch zum Anfang des 20. Jahrhunderts ließ sich St. Peter-Dorf als kleines, hufeisenförmiges Dorf aus überwiegend reetgedeckten Häusern, im Schutze der Dünen gruppiert um Kirche und Olsdorfer Straße, damals einfach „die Straat“ genannt, charakterisieren. Es gab zwei kleine Schulen und zwei Wirtschaften, darunter der Kirchspielkrug. Richtung Osten ging die ulmengesäumte Ols-

dorfer Straße (heute Bereich Dorfstraße) in die Wittendüner Allee über, die St. Peter und die benachbarte Ortschaft Wittendün verband und schon in loser Folge bebaut war. In entgegengesetzter Richtung erfolgte 1909 der Ausbau der „Chaussee“ zum Bad (Badallee) und damit die direkte Verbindung zum aufstrebenden Tourismuszentrum. Die Deichlinie bildete noch den Rand der zusammenhängenden Bebauung.

Abb. 21: Luftbild von St. Peter-Ording im Jahr 1938, Blick von Süden (Quelle: AG Ortschronik)



Mit der direkten Anbindung durch die Badallee an das touristische Zentrum veränderte sich auch St. Peter Dorf langsam. Bautätigkeit entfaltete sich an der Badallee, entlang der Dorfstraße wandelte sich langsam die Nutzungsstruktur. Das Handwerk wurde vielfach abgelöst von Handel, Dienstleistung und Gastgewerbe. Nach und nach wurden neue Gebäude errichtet. Das Luftbild von 1938 zeigt aber immer noch eine lockere Bebauung, die sich vorwiegend noch auf den alten Ortskern und den Bereich zwischen Dorfstraße und Deich konzentriert. Zwischen Dünenweg und heutiger Ostlandstraße ist neue Bebauung zu erkennen.

Nach dem 2. Weltkrieg beschleunigte sich, getrieben von der Wohnungsnot und der touristischen Dynamik, die Siedlungsentwicklung im Ortsteil Dorf. Die Pestalozzistraße und der Heideweg erschließen seit den 1950er/1960er Jahren große Bereiche südöstlich des historischen Ortskerns. Zunächst entlang der Pestalozzistraße und des Heidewegs, später auch im noch lange unbebauten Bereich zwischen Ostlandstraße, Kiebitzreihe, Pestalozzistraße und Heideweg entstanden in erheblichem Umfang vornehmlich größere Häuser mit mehreren Wohnungen – vielfach auch Ferienwohnungen. Südlich der Pestalozzistraße wurde in den 1960er Jahren eine komplette Ferienhaussiedlung (Schimmelreiterweg/Hauke-Haien-Weg) mit Reetdachhäusern errichtet.

Der heutige Marktplatz war bis in die 1960er Jahre ein unbefestigter Sportplatz. Erstmals fand der Wochenmarkt im März 1969 auf dem befestigten, aber weitgehend ungestalteten Platz unmittelbar am Deich statt. Der einstige Sportplatz wurde u.a. von der jenseits des Deichs befindlichen Grootsschool (Baujahr 1913) genutzt. Durch

Schulverlagerung und -abriss sowie einen Grundstückstausch entstand an deren Standort 1986 das neue Gemeindezentrum der Kirchengemeinde St. Peter.

Sanierung und Bemühungen zum Erhalt der Strukturen

Trotz aller Überformungen ist die dörfliche Grundstruktur von St. Peter-Dorf – anders als in Oding – noch heute ansatzweise erkennbar. Ausschlaggebend waren das Verbot gewerblichen Wohnens in den Erdgeschoß-Ebenen der zentralen Lagen als auch die 1986 erlassene Erhaltungssatzung für den historischen Ortskern. Diese fußt auf der im Zuge der zurückliegenden Sanierung (s.u.) erarbeiteten städtebaulichen Rahmenplanung aus dem selben Jahr. Im fortgeschriebenen Rahmenplan von 1992 wird zu den städtebaulichen Entwicklungstendenzen von St. Peter-Dorf festgestellt: „Durch Neu- und

„Der historische Ortskern wird durch unmaßstäbliche Modernisierungsmaßnahmen und Neubauten immer stärker aufgelöst“

Umbauten ist die Kleingliedrigkeit beeinträchtigt. Die gewerblichen Wohnnutzungen bewirken eine Vergrößerung des Maßstabes und wirken wie Fremdkörper [...] Der historische Ortskern am Deich und um Kirche und Olsdorfer Straße wird durch unmaßstäbliche Modernisierungsmaßnahmen und Neubauten immer stärker aufgelöst. Der alte Dorfkern „verschwimmt“ in der umgebenden Einzelhausbebauung.“



Maßgebliches Ziel der Sanierung war daher neben einer Neuordnung der Verkehre und einer angemessenen Umgestaltung der Straßenräume auch ein Erhalt der Mischnutzung und eine Instandsetzung und Modernisierung baukulturell bedeutender und Ortsbild prägender Gebäude, um die Baustrukturen, Raumkanten und Maßstäbe zu erhalten. Auch eine funktionale und

gestalterische Aufwertung des Marktplatzes sollte erfolgen. Im Zuge der Sanierung konnte nur ein Teil der vorgesehenen Maßnahmen umgesetzt werden. Bedingt durch veränderte politische Rahmenbedingungen infolge der Wiedervereinigung musste die Sanierung schon 1993, nach vier Jahren, beendet werden. Die Sanierungssatzung wurde im Dezember 1997 aufgehoben.

Abb. 22: Luftbild von St. Peter-Ording im Jahr 1964
(Quelle: AG Ortschronik)



Wesentliche Maßnahmen, die im Zuge der Sanierung umgesetzt werden konnten, waren:

- Umgestaltung und Verkehrsberuhigung der Dorfstraße (nördlicher Teil) mit einer, die historische Straßenanmutung aufgreifenden Klinker-Pflasterung und die Straße säumenden Baumpflanzungen
- Umgestaltung und Verkehrsberuhigung der Olsdorfer Straße (nördlicher Teil) mit Nebenwegen Kattrepel und Preestergang
- Erster Bauabschnitt der Marktplatz-Umgestaltung
- Anlage des Auffang-Parkplatzes „Am Heedweg“
- Aus- und Umbau des Heedweg, Anbindung an die Eiderstedter Straße
- Gebäudemodernisierung der Ortsbild prägenden Gebäude Dorfstraße 19-21.

Ohne Städtebauförderung setzte die Gemeinde zeitparallel den Neubau des evangelischen Gemeindezentrums (zusammen mit der Kirchengemeinde), die Modernisierung des Olsdorfer Kruges und des Heimatmuseums, den Neubau des Feuerwehrgebäudes und die Einrichtung des Kultur- und Landschaftsparks um.

Auch nach der vorzeitigen Beendigung der Sanierung setzte sich die Veränderung des Ortsbildes fort und eine Vielzahl von Altgebäuden wurde umgebaut oder abgerissen und durch moderne Bauten ersetzt, bei denen das Dauerwohnen nur noch eine untergeordnete Rolle spielte. Trotz der immensen Bautätigkeit ist so die Zahl der EinwohnerInnen mit Erstwohnsitz in St. Peter Dorf drastisch gesunken.

Dünen- und Küstenschutz

Auf die besondere Bedeutung des Schutzes vor Sturmfluten aber auch vor Sandflug ist bereits eingegangen worden. Weil der schwindende Dünensaum immer weniger Schutz vor Sturmfluten bot, wurde schließlich im 17. Jahrhundert hinter den Dünen der Westmarkendeich als weitere Absicherung errichtet. Er reicht von Oding bis zum Bereich „Op de Diek“ in den alten Ortskern von St. Peter, ist heute als Mitteldeich gewidmet und stellt die zweite Deichlinie dar. Der ansonsten zwischen Husum und Elbmündung durchgehende, seit 1961 auf Höhe von St. Peter-Dorf durch eine Asphaltdecke zusätzlich gesicherte Landes-schutzdeich mit höchstem Schutzstandard ist im Bereich von Bad unterbrochen. Hier ist der Deich lediglich als Regionaldeich gewidmet.

Historische Entwicklung	
Stärken/Qualitäten	Schwächen/Mängel
• Noch ablesbare dörfliche Grundstruktur in St. Peter-Dorf, mit einigen erhaltenen prägenden Gebäuden • Durch die zurückliegende Sanierung erneuerte, an einen historischen ursprünglichen Zustand angenähertes Erscheinungsbild des Straßenraums • Durch das Untersuchungsgebiet verlaufender Westmarkendeich als historische Begrenzung der Siedlung	• Kontinuierliche Überformung der historischen Strukturen • Anhaltende Verluste historischer Baustruktur und -kultur • Fortschreitende Verdrängung der „Alltagskultur“ durch rückläufige Einwohnerzahlen (Erstwohnsitze) und soziale und demografische Segregationstendenzen

4.3 Städtebauliche Struktur und Ortsbild

Historischer Kern / Olsdorfer Straße, Dorfstraße bis Abzweigungen Heedweg, Pestalozzistraße

Der Ausgangspunkt der Siedlungsentwicklung von St. Peter-Dorf hat sich entlang der in die Dorfstraße übergehenden heutigen Olsdorfer Straße vollzogen. Wenngleich eine weitreichende Überformung dieses Bereiches vor allem in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts stattgefunden hat, lässt sich hier der dörfliche Ursprung von St. Peter-Ording anhand der überwiegend kleinteilig gegliederten städtebaulichen Strukturen noch erahnen. Auch der Verlauf des Westermarkendeiches zeichnet die ursprüngliche Bebauungsstruktur von St. Peter-Ording nach.

Das Ortsbild des historischen Kerns zeichnet sich durch unterschiedliche Strukturen aus. Dies trifft sowohl auf die Nutzung – überwiegend Gastronomie, Einzelhandel, Dienstleistung, Wohnen und Beherbergungsgewerbe – als auch auf den Gebäudebestand zu.

Die Mehrzahl der Gebäude ist eingeschossig, wenige Gebäude sind zweigeschossig, und es dominiert die traufständige Gebäudeausrichtung zur Straße. Im Detail ist die Vielfalt aber beträchtlich: Viele der neueren Gebäude greifen Merkmale traditioneller regionaler Baukultur (Friesenhaus) auf, angesichts der vielfältigen Interpretationen, der unterschiedlichen Entstehungsphasen und einiger unmaßstäblicher Gebäude lässt sich aber eine Anmutung städtebaulicher Beliebigkeit nicht verhindern.

„Viele der neueren Gebäude greifen Merkmale traditioneller regionaler Baukultur auf.“

Abb. 23-26: Unterschiedliche Gebäudestrukturen im nördlichen Teil der Dorfstraße



Die Gebäude im historischen Kern sind fast durchweg freistehend und überwiegend in einer Bauflucht angeordnet, die sich am Straßenverlauf orientiert. Die Mehrzahl der Gebäude besitzt ein Walmdach, oft mit Krüppelwalm, mehrfach sind auch Zwerchgiebel vorzufinden. Es überwiegen Rotsteinfassaden in unterschiedlichen Farbnuancen und Ausführungen. Speziell im Altbau sind aber auch einige (i.d.R. hell) verputzte Fassaden vorzufinden. Weil sie sich überwiegend in einem zumindest befriedigenden Sanierungszustand befinden, wirken die historischen Gebäude (aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts und älter) Ortsbild prägend.

Die Anmutung als historische Keimzelle einer dörflichen Siedlung wird durch die Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raumes unterstrichen. Die im Zuge der zurückliegenden Sanierung umgesetzte Pflasterung mit einem optisch annähernd durchgehenden Straßenprofil (jedoch mit für den Rad- und Fußverkehr gefährlichen, weil abgerundeten Kanten) und die Verkehrsberuhigung des Straßenraumes tragen ebenso dazu bei wie das historisierende Design der Straßenlaternen sowie Bäume und Hecken entlang der Dorfstraße.



Abb. 27 und 28: Historische Anmutung der umgestalteten und verkehrsberuhigten Dorfstraße und Olsdorfer Straße

Problematisch sind verschiedene Begleiterscheinungen der heute intensiven ökonomischen Nutzung des Dorfkerns. So sind viele Grundstücke durch Nebengebäude und Anbauten in hohem Maße verdichtet und versiegelt und durchbrechen die kleinteiligen städtebaulichen Strukturen. Teilweise beeinträchtigen auffällige und uneinheitliche Werbeanlagen (Kundenstopper, Beachflags, Sonnenschirme usw.) und im Stra-

ßenraum aufgestellte Auslagen u. ä. das Ortsbild.

Trotz Verkehrsberuhigung und Einbahnstraßenregelung für Kfz ist vor allem die Dorfstraße durch das Nebeneinander von zu Fuß Gehenden, Radfahrenden und ruhen- dem wie fahrendem Kfz-Verkehr überlastet (vgl. Kap. 4.5).



Abb. 29: Auffällige Werbeanlagen an der Dorfstraße



Abb. 30 und 31: Hohe Verkehrsbelastung an der Dorfstraße

Marktplatz und Umfeld

Der etwa 0,5 ha große Marktplatz von St. Peter-Dorf war noch bis in die 1960er Jahre hinein unbefestigt und wurde als Sportplatz genutzt. Er liegt vor der Deichlinie des Westermarkendeichs und somit außerhalb des eigentlichen historischen Ortskerns. Dennoch besitzt er heute nicht nur durch den hier abgehaltenen Wochenmarkt, sondern auch durch die zentrale Lage am Zugang zur Olsdorfer Straße, Dorfstraße und Badstraße, als Ortseingang von der Eiderstedter Straße und durch die Nachbarschaft bedeutender Einrichtungen/Strukturen wie Kirche, Altes Rathaus, Heimatmuseum, Bank usw. sowie des Westermarkendeichs, des Denkmals Jan & Gret und der „Historischen Insel“ eine herausragende städtebauliche Bedeutung. Die aktuelle Gestaltung als vollständig versiegelte Asphaltfläche und die überwiegende Nutzung als Parkplatz werden dieser Bedeutung nicht gerecht. Bereits in der zurückliegenden Sanierung war eine umfassende Umgestaltung zur besseren Inwertsetzung dieses Raumes vorgesehen. Umgesetzt wurde aber nur der erste Bauabschnitt, ein neu

gestalteter, gepflasterter Zugang von Westen sowie Baumpflanzungen am Westrand des Platzes. Auch der neue Platz als Übergang in die Dorfstraße, dessen zentrales Gestaltungselement Sitzgelegenheiten und die umgebende Skulpturengruppe „Jan und Gret“ bildet, ist im Zuge der Sanierung angelegt worden.

Abbildung 32 zeigt die im Rahmen der Sanierung entwickelte Gestaltungsskizze zur Neuordnung des Marktplatzes. Ziel war die grundlegende Verbesserung der funktionalen und gestalterischen Situation in diesem Bereich. Im zweiten Bauabschnitt war eine Entsiegelung, Gliederung und Durchgrünung sowie Erweiterung des Baumbestandes geplant. Durch die Umgestaltung und eine parallele Schaffung von Ausweich- und Auffangparkplätzen sollte der Marktplatz aufgewertet und vom Parkdruck entlastet werden.

Negativ auf den Marktplatz wirkt zudem die hohe Verkehrsbelastung der westlich angrenzenden Schulstraße, die auch städtebaulich als breite Verkehrsachse den Raum zerschneidet und eine Barriere bildet.



Abb. 32: Gestaltungsskizze des Marktplatzes von 1991, Quelle: Abschlussbericht Sanierung



Abb. 33 und 34: Barrierewirkung der Schulstraße

Nordwesten des Untersuchungsgebiets / Fasanenweg, Badallee und städtischer Bauhof

Der Nordwesten des Untersuchungsgebiets ist überdurchschnittlich stark durch größere Bauten bzw. Strukturen geprägt. Dazu zählen die sozialen Infrastruktureinrichtungen am Fasanenweg, das „Alte Rathaus“, das neue Ärztehaus und ein ebenfalls neu errichtetes Bankgebäude sowie der (eingeschossige) städtische Bauhof. Letzterer ist unmittelbar gegenüber der „Historischen Insel“, am Deich und an der Zufahrt zum Strand gelegen und als für diesen Standort unangemessene Nutzung anzusehen. Durch seine gewerbliche Anmutung – u.a. als Lagerfläche für Wertstoff-Container – entfaltet der Bauhof eine negative Strahlkraft auf sein Umfeld.

Die meisten der größeren Baukörper nehmen wenig Bezug zur baukulturellen/historischen Prägung des Ortskerns und führen daher zu einer vergleichsweise urban-anonymen Prägung des Teilraumes.

„Der schnurgerade asphaltierte Straßenverlauf lädt zum Fahren mit hoher Geschwindigkeit ein.“

Angesichts der Konzentration sozialer Infrastruktureinrichtungen ist der Straßenraum des Fasanenwegs als funktional (speziell für junge VerkehrsteilnehmerInnen) als auch städtebaulich-gestalterisch problematisch zu bewerten. Der schnurgerade, asphaltierte Straßenverlauf lädt zum Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit ein. Die Fußwege erscheinen für die übliche stoßartige Nutzung durch Schülergruppen schmal und es fehlen Übergänge.

Abb. 35: Bauhof mit negativer Umfeldwirkung



Abb. 36 und 37: Ärztehaus am Fasanenweg und Bankgebäude an der Schulstraße



Abb. 38: Fasanenweg mit Gestaltungs- und Sicherheitsdefiziten

Hauptachsen Richtung Osten / Südosten (Dorfstraße, Heideweg, Pestalozzistraße)

An der Gabelung von Dorfstraße, Heideweg, Heideweg, Pestalozzistraße und Dünenweg endet der eigentliche Ortskern von St. Peter-Dorf. Dieser Eindruck wird durch den Übergang vom gepflasterten verkehrsberuhigten Bereich zum konventionell ausgestalteten Straßenraum verstärkt (d.h. in der Regel Asphaltdecke und mit Hochbord abgesetzter, teilweise durch einen schmalen Grünstreifen gesäumter Gehweg, teils auch mit schmalen Radweg). Der Heideweg ist im weiteren Verlauf nur einseitig (Ostseite) mit einem befestigten Gehweg ausgestattet, teilweise verschwenkt ein unbefestigter, ausgetretener Pfad hinter einen Gehölzstreifen.

Im weiteren (östlichen) Verlauf der Dorfstraße ist eine bunte Mischung aus meist älteren, kleinteiligen Gebäuden und neueren Bauten – ganz überwiegend Ferienwohnungen – zu finden. Die jüngeren Gebäude sind in der Regel größer dimensioniert, teilweise befinden sich auch mehrere Einzelgebäude auf einem Grundstück. Die Bebauung ist zumeist etwas weiter vom Straßenraum abgesetzt als im nördlichen Bereich, sodass in der Regel Raum für Vorgärten, Höfe oder Parkflächen besteht. Bedingt durch die spätere Erschließungsphase dominieren

im Unterschied zur altersstrukturell gemischten Bebauung an der Dorfstraße, an der Pestalozzistraße und am Heideweg Nachkriegsgebäude. Am Heideweg sind dies fast durchweg Einfamilienhäuser und kleinere Wohnanlagen. An der Pestalozzistraße stehen auch mehrere größere Mehrfamilienhäuser, die hinsichtlich Kubatur und Dimension für diesen Teil der Gemeinde ungewöhnlich sind.



Abb. 39 und 40: Übergang zum unsanierten Bereich an der Dorfstraße und am Heideweg

Abb. 41-49:

Gebäudebestand im Ostteil der Dorfstraße



Gebäudebestand am Heideweg



Gebäudebestand an der Pestalozzistraße



Insgesamt sind in dem gesamten Bereich viele in der jüngeren Vergangenheit errichtete Gebäude (Baujahr nach 2000) vorzufinden, nach Augenschein mit überwiegender Nutzung als Ferienwohnungen/-häuser.



Abb. 50 und 51: Neubauten an der Pestalozzistraße

Nebenstraßen und übrige Bereiche

Die übrigen Teilräume des Untersuchungsgebiets, d.h. in erster Linie die Wohn- und Nebenstraßen, sind ebenfalls durch gemischte Wohnbaustrukturen geprägt. Oftmals finden sich „durchschnittliche“ Einfamilienhäuser aus der Nachkriegszeit in direkter Nachbarschaft neuer Ferienwohnungsanlagen und individueller Neubauten aus dem hochpreisigen Segment.

Beidseits des Heedwegs, zwischen Ortskern und der um 1990 hergestellten Anbindung an die Eiderstedter Straße, sind zwei größere Baukörper zu erwähnen, die wichtige Infrastruktureinrichtungen beherbergen: das Feuerwehrhaus der Freiwilligen Feuerwehr St. Peter-Ording (nördlich) und das Seniorenheim „Haus Edelweiß“.

Abb. 52-59:



Gemischte Strukturen in der Ostlandstraße



Amselweg



Böhler Landstraße



Feuerwehr und Seniorenheim im Heedweg



Flächenreserven bzw. größere unbebaute Grundstücke sind – typisch für verdichtete Ortskerne – im Untersuchungsgebiet kaum zu finden. Zu nennen sind hier lediglich zwei private Freiflächen: eine Wiese zwischen Preestergang und Heedweg (ca. 6.000 qm), eine verwitterte Fläche an der Straße Op de Diek, eine im Gemeindeeigentum befindliche Grünfläche östlich der Seniorenwohnanlage (ca. 7.000 qm), eine im kirchlichen Eigentum befindliche Wiese nördlich des Gemeindehauses (ca. 4.000 qm) und eine private Fläche zwischen Ketelskoog und Eiderstedter Straße, südlich des Wohnmobilstellplatzes (ca. 7.000 qm).

Als einziger Grünzug und Fußwegeverbindung abseits des Autoverkehrs durch den Ortskern von St. Peter-Dorf führend – und gleichzeitig als Markierung des historischen westlichen Siedlungsrandes von St. Peter in Richtung Küste besitzt zudem der alte Deich (Westermarkendeich) eine herausragende städtebauliche Bedeutung. Er führt allerdings ein regelrechtes Schattendasein, da er kaum als durchgängiges Landschaftselement wahrnehmbar ist und sowohl die Zugänglichkeit (u.a. fehlende Barrierefreiheit) als auch die Einbindung in das örtliche Wegenetz verbesserungsfähig sind.



Abb. 60 und 61:
Westermarkendeich im
Ortskern von St. Peter-Dorf



Städtebauliche Struktur	
Stärken/Qualitäten	Schwächen/Mängel
• Entlang der Dorfstraße (nördlicher Abschnitt) und der Olsdorfer Straße ist vielfach eine städtebauliche Kleinteiligkeit erhalten geblieben. • Durch die im Zuge der zurückliegenden Sanierung umgesetzte Pflasterung und die Verkehrsberuhigung des Straßenraumes sowie Baum- und Heckenpflanzungen wurde eine stimmige Aufwertung des Bereiches erzielt. • Der Westermarkendeich prägt als Grünzug das Gebiet.	• An vielen Gebäuden mindern Anbauten, Nebengebäude, großformatige Schaufenster und auffällige Werbeanlagen das Ortsbild. • Durch die ausgesprochen funktionale Gestaltung des Marktplatzes werden in zentraler Lage städtebauliche Potenziale verschenkt. • Der Bauhof fügt sich nicht in sein Umfeld ein und strahlt negativ auf die umliegenden Bereiche aus, insbesondere auf die Historische Museumsinsel. • Die Ortseingangssituation im nördlichen Bereich, von der Eiderstedter Straße kommend, ist durch eine Reihe größerer Baukörper mit austauschbarer Architektur gekennzeichnet. Die breite Schulstraße entfaltet hier zudem eine Barrierewirkung. • Westermarkendeich kaum wahrnehmbar, schwierige Zuwegung und Anbindung • Pflasterung der Dorfstraße führt tw. zu Verkehrsgefährdungen • Sehr uneinheitliche Gestaltung der Neubauten

4.4 Denkmalschutz

Das Untersuchungsgebiet umfasst den historischen Ortskern von St. Peter-Dorf bzw. Utholm, dessen Geschichte sich bis ins 12. Jahrhundert zurückverfolgen lässt (vgl. Kap. 4.1). Im Ortskern ist trotz der Überformungen der letzten Jahrzehnte noch eine Reihe älterer Gebäude erhalten, von denen fünf unter Denkmalschutz stehen. Sie stammen aus unterschiedlichen Phasen der Ortsentwicklung, befinden sich aber alle entlang oder in unmittelbarer Nähe des ursprünglichen Ortskerns (Kirche/Straat). Mit dem Kirchhof von St. Peter befindet sich auch ein Gründenkmal im Untersuchungsgebiet.

Im Einzelnen sind im Gebiet folgende Objekte mit Denkmalstatus vorzufinden:

Unter Ensembleschutz stehen die **Kirche St. Peter** (13. Jahrhundert, aber erheblich verändert) mit ihrer Ausstattung, der Kirchhof mit Kirchhofsmauer und die Grabmale. Das Kirchengebäude ist zudem auch als Einzeldenkmal geschützt, und der Kirchhof besitzt aufgrund seiner prägenden Bedeutung für die Kulturlandschaft den Status eines Gründenkmal.

Einen engen historischen Bezug zur Kirche hat auch das bis 1836 als Schule genutzte **chem. Diaconathaus** (Preestergang 8), auf dem nördlich an die Kirche St. Peter

angrenzenden Flurstück. Es befindet sich heute im Privateigentum und wird als Wohngebäude genutzt.

Südlich der Kirche rundet das seit 1951 als **Museum der Landschaft Eiderstedt** genutzte, reetgedeckte „Jensen-Haus“ (Olsdorfer Straße 6) den Denkmalbestand unmittelbar im Kernbereich von St. Peter-Dorf ab. Es wurde im Jahr 1752 gebaut und diente u.a. als Brauerei, Schankwirtschaft, Bäckerei und Krämerladen. Seit 1998 befindet sich das Museum im Eigentum der Gemeinde St. Peter-Ording, die es seinerzeit von der Stiftung Nordfriesland übernommen hat.

Das einzige etwas abseits des Straßenzugs Olsdorfer Straße / Dorfstraße gelegene Einzeldenkmal im Untersuchungsgebiet ist die **Fischerkate**, Kattrepel 4. Sie ist im Kern von 1773 (Umbau 1846), im Jahr 2019 teilweise abgebrochen und entkernt worden und wird aktuell als Wohnhaus neu aufgebaut.

Weitaus präsenter und prägender weil direkt an der Dorfstraße (Nr. 27), an der Gabelung mit dem Heideweg und der Pestalozzistraße, gelegen ist das heute gastronomisch genutzte und um einen modernen Anbau ergänzte **„Wanlick Hüs“**, ein charakteristisches reetgedecktes Uthländisches Haus mit Ursprung im 17. Jahrhundert.



links: Abb. 62-64:
Kirche St.-Peter, ehem.
Diaconathaus, Heimatmuseum



rechts: Abb. 65-67:
Fischerkate, Wanlick Hüs und ehem. dänische Schule



Abb. 68: Saniertes Gebäude in der Dorfstraße 19-21

Mit Ausnahme der Kirche St. Peter (Evangelische Kirchengemeinde) und dem Jensen-Haus / Heimatmuseum (Gemeinde St. Peter-Ording) befinden sich die Denkmale in privatem Eigentum.

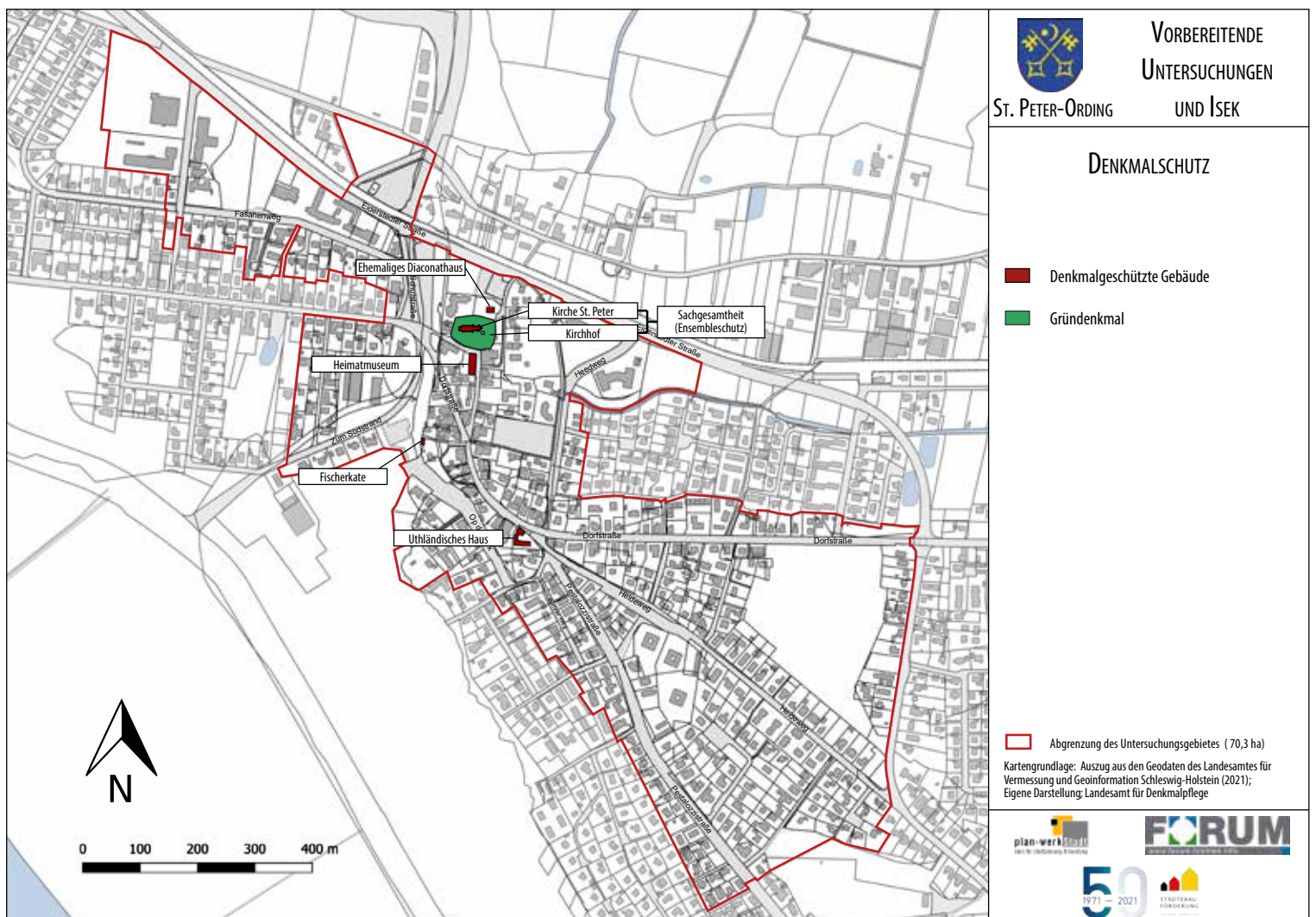
Eine Reihe weiterer, Ortsbild prägender historischer Gebäude besitzen zwar keinen Denkmalstatus (mehr), sind aber dennoch im Sinne der Ortsbildpflege als erhaltenswert anzusehen. Dazu gehören bspw. der

Oldsdorfer Krug (Oldsdorfer Straße 13), der vor einigen Jahren sanierte Komplex Dorfstraße 19-21, die alte Dorfschule (Dorfstraße 34) und die frühere dänische Schule Klitskolen (Dünenweg 12).

Die Entwicklungsstrategie für das Gebiet und die darauf aufbauende städtebauliche Gesamtmaßnahme müssen daher die Belange der Denkmalpflege entsprechend berücksichtigen.

Denkmalschutz	
Stärken/Qualitäten	Schwächen/Mängel
- Fünf bedeutsame, denkmalgeschützte Gebäude konnten erhalten werden, zudem einige weitere Ortsbild prägende Gebäude. - Derzeit erscheint kein Gebäude akut im Bestand gefährdet. Alle Gebäude sind in Nutzung und vermitteln weitestgehend keinen oder einen geringen bis mittleren Sanierungsbedarf. - Wegweiser und Informationen zur Geschichte der Gebäude könnten die Wahrnehmung und Wertschätzung der Denkmäler erhöhen.	Einige wenige Baudenkmale bzw. Ortsbild prägende Gebäude weisen einen mittleren bis hohen Sanierungsbedarf auf.

Abb. 69: Karte „Denkmalschutz“



4.5 Verkehr, Erschließung und Mobilität

Das Gemeindegebiet von St. Peter-Ording bildet den westlichsten Teil der Halbinsel Eiderstedt, sodass es nur von Osten her durch unterschiedliche Verkehrsträger erschlossen wird. Zur Erreichbarkeit St. Peter-Ordings vgl. Kap. 4.1 – an dieser Stelle erfolgt nur eine kurze Zusammenfassung.

Kfz-Verkehr

Für den Kfz-Verkehr bildet die B 202 die wichtigste Verkehrsachse, die St. Peter-Ording über Friedrichstadt, Tönning und Garding mit Rendsburg verbindet. Eine weitere wichtige Erschließungsachse stellt die Landesstraße L305 dar, die parallel zur südlichen Küste der Halbinsel verläuft, zur L33 wird und im südlichen Teil des Gemeindegebiets als Wittendüner Allee in das Gemeindegebiet von St. Peter-Ording eintritt. Die Wittendüner Allee und im weiteren Verlauf die Eiderstedter Straße bilden die wichtigsten Verkehrsachsen in Ost-West-Richtung durch das Gemeindegebiet. Sie verbinden die Ortsteile Dorf im Zentrum der Gemeinde mit Ording im Westen sowie Bad im Nordwesten.

Für die Erschließung der Gemeinde sind zudem die Straßenzüge entlang der Küstenbereiche von Bedeutung, die dem Verlauf der Eiderstedter Halbinsel parallel zur Küste folgen. Diese sind im südlichen Bereich der Eiderweg, der – aus der Wittendüner Allee kommend – nach Süden durch den Ortsteil Böhl verläuft und anschließend als Böhler Landstraße weiter nach Westen führt. Im Ortsteil Dorf zweigt von der Böhler Landstraße die Pestalozzistraße als südliche Parallele ab. Sie trifft im Ortskern auf die Dorfstraße,

die die zentrale Ost-West-Achse durch das Zentrum von Dorf bildet. Weiter nördlich zweigt die Badallee ab, die anschließend als Im Bad durch den Ortsteil Bad in Richtung Nordwesten verläuft und im Weiteren die Eiderstedter Straße und die B202 kreuzt.

Von der B202 ausgehend führt der Strandweg und in nördlicher Verlängerung die Straße Am Deich in Richtung des Ortsteils Ording. Der Strandweg mündet in den Norderdeich, der parallel zur Küste entlang des nördlichsten Teils des Gemeindegebiets verläuft und von hier aus mehrere Möglichkeiten bietet, die Strandbereiche, und damit die wichtigsten Anziehungspunkte für BesucherInnen der Gemeinde, zu erreichen.

Die Ortsteile St. Peter-Ordings sind räumlich weit auseinander gelegen und nur über einige wenige Achsen, vor allem entlang der Küste und über die Eiderstedter Straße / Böhler Landstraße miteinander verbunden. Die Ortsteile erfüllen unterschiedliche Funktionen und haben entsprechend verschiedene Anforderungen an den Verkehrsraum. Vor allem die Straßen entlang der Küsten werden durch die Vielzahl der touristischen Angebote, wie Hotels, Restaurants und Zugänge zu den Stränden, geprägt. Im Ortsteil Dorf –

und damit im Kern des Untersuchungsgebietes – befinden sich viele Versorgungsfunktionen. Die zentrale Dorfstraße (s.u.) ist als Einbahnstraße in Ost-West-Richtung die verbindende Achse im Ortskern und übernimmt vielfältige Funktionen. Entsprechend ist die Straße besonders in ihrem zentralen Bereich durch den Kfz-Verkehr stark belastet. Da die Dorfstraße wichtige Verbindungs-, Erschließungs- und Flanierfunktionen übernimmt, kommt es immer wieder

„In der Dorfstraße kommt es immer wieder zu erheblichen Nutzungskonflikten zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden“

zu erheblichen Nutzungskonflikten zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden. Die parallel verlaufende Eiderstedter Straße im Norden kann die erhoffte Entlastung für den stark frequentierten Ortskern nur bedingt erbringen.

Abb. 70: Verschiedene Verkehrsträger



Abb. 71: Peter-Ording

TeilnehmerInnen in der Dorfstraße



Mitfahrbank am Marktplatz von St. Peter-Ording

Bahnverkehr

Das Gemeindegebiet wird über zwei an der Eiderstedter Straße gelegene Bahnhöfe von Husum aus über die Schiene erschlossen (vgl. Kap. 4.1). Der südliche Bahnhof, Bad St. Peter Süd, bildet den Versorgungspunkt für den Ortsteil Dorf und in erweitertem Maßstab auch für Böhl, und liegt etwa einen Kilometer vom Ortsteilzentrum Dorf und etwa drei Kilometer vom Ortsteil Böhl entfernt. Der nördliche Bahnhof, Bad St. Peter-Ording, ist für die Ortsteile Bad und Ording ausgelegt, und befindet sich fünf Minuten mit dem Zug von Bad St. Peter Süd entfernt (Luftlinie etwa drei Kilometer). Von diesem Bahnhof aus liegen die Strandpromenade und die Badbrücke St. Peter-Ording ungefähr einen Kilometer entfernt. Die Entfernung zum Ortsteil Ording beträgt knapp zweieinhalb Kilometer. Die Bahnverbindung stellt eine wichtige Verbindung zwischen den Ortsteilen dar. In der Regel verkehren die Züge in beide Richtungen tagsüber stündlich und benötigen für die 45 Kilometer lange Strecke nach Husum ca. eine Stunde. Eine direkte Bahnverbindung nach Heide besteht nicht.

Fern- bzw. Linienbusverkehr

Aus dem Umland (u.a. Tating, Garding und Tönning) kann St. Peter-Ording über Linien- bzw. Fernbusse, die mit unregelmäßigen Taktzeiten verkehren, erreicht werden. Die Linienbusse können mit dem Schleswig-Holstein-Tarif genutzt werden. Darüber hinaus fährt ein Rufbus nach vorheriger Anmeldungen die Bushaltestellen im Kreis Nordfriesland ab. Als Ergänzung zum dünnen öffentlichen Personennahverkehr wurde

in Eiderstedt ein Netz an Mitfahrbänken aufgestellt – u.a. auch in St. Peter-Ording. An der Schulstraße in Höhe des Marktplatzes und der Bushaltestellen steht eine dieser Bänke mit einem Richtungsanzeiger zu den Zielen Westerhever, Garding, Tönning und Husum. Die Schilder sollen den vorbeifahrenden Autofahrenden signalisieren, dass jemand mitgenommen werden möchte.

Radverkehr

St. Peter-Ording ist an den Nordseeradweg angeschlossen, der auf einer Länge von 300 Kilometer durch Schleswig-Holstein verläuft. Darüber hinaus kann die Gemeinde per Rad auch über den 180 Kilometer langen Wiking-Friesen-Weg erreicht werden, der St. Peter-Ording an der Nordsee mit Maasholm in Angeln an der Ostsee verbindet. Neben diesen beiden Fahrradrouten wirbt die Gemeinde damit, dass in ganz Eiderstedt das Radwegenetz sehr gut ausgebaut ist und durch landschaftlich attraktive Gegenden führt.

Flugverkehr

In St. Peter-Ording sowie in Husum-Schwesing und Heide-Büsum sind Verkehrslandeplätze ausgewiesen, die allerdings vorwiegend für touristische Zwecke (Rundflüge) genutzt werden, aber auch dem privaten Flugverkehr zur Verfügung stehen.

Schiffsverkehr

In St. Peter-Ording selber befindet sich kein Hafen und damit keine direkte Anlegemöglichkeit für Boote und Schiffe und keine Fährverbindungen (s. Kap. 4.1).

Erschließung des Gemeindegebiets

Stärken/Qualitäten	Schwächen/Mängel
• Besonders für den Autoverkehr gut angebundenes Gemeindegebiet • Tagsüber stündliche Bahnverbindung Richtung Husum • Gute Anbindung an attraktive Radverkehrsrouten	• Gering ausgebautes öffentliches Busnetz • Erhebliche Belastungen des Ortes durch den Kfz-Verkehr • Fehlende Bahnverbindung Richtung Süden (Heide) • Zeitintensive Anreise für Menschen, die SPO ohne Auto besuchen wollen • Keine direkte Anbindung an Autobahn und Fernverkehr

Straßennetz im Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet umfasst vor allem den zentrumsnahen Bereich des Ortsteils Dorf. Wichtige Straßenzüge sind die Dorfstraße als bedeutende Achse für den Tourismus, Versorgungs-, Einkaufs- und Flaniermöglichkeiten, aber auch als Schulweg. Aber auch der Pestalozzistraße, der Böhler Landstraße und der Badallee kommen wichtige Verbindungs- und Erschließungsfunktionen im Untersuchungsgebiet und zwischen den Ortsteilen zu.

Die Dorfstraße ist die zentrale Achse des Ortskerns und prägt diesen maßgeblich. Entlang der Straße reihen sich verschiedenste Versorgungs- und Einkaufsmöglichkeiten, gastronomische und touristische Angebote, der Marktplatz und die Gemeindeverwaltung – hier spielt sich das öffentliche Leben ab. Zugleich wird hier auch gewohnt, die Straße wird als Schulweg genutzt, es finden Lieferverkehr und vieles mehr statt. Entsprechend ihrer vielfältigen Nutzungen und der hohen Frequenz ist die Dorfstraße als Tempo 20-Zone ausgewiesen. Besonders in ihrem zentralen Bereich zwischen Pestalozzi- und Schulstraße ist die Dorfstraße stark belastet durch den Autoverkehr. Da die Straße auch vom Fuß- und Radverkehr sehr stark frequentiert wird, kommt es häufig zu Nutzungskonflikten. Angesichts der hohen Bedeutung der Straße für die unterschiedlichen Verkehrsarten sowie durch BesucherInnen und Gäste der Gemeinde als auch durch Einheimischen

und Lieferanten spitzen sich in diesem Bereich die Konflikte zu. Die Diskussionen zur Perspektive der Straße zeigen ein breites Spektrum auf und reichen vom Wunsch einer kompletten Sperrung der Straße für den Autoverkehr über temporäre Einschränkungen bis zum Wunsch nach dem Erhalt der Befahrbarkeit der Straße und einer Erweiterung der entlang des Straßenverlauf angeordneten Stellplätze. Um die Herausforderungen, die sich u.a. am Beispiel der Dorfstraße herauskristallisieren, zu klären, hat die Gemeinde ein Verkehrskonzept beauftragt, das seit Sommer 2020 in Bearbeitung ist.



Abb. 72 und 73: Dorfstraße im Verlauf



Abb. 74: Fasanenweg in Höhe Nordseeschule - Regionalschulenteil



Abb. 75: Signalgesteuerte Kreuzung über die Eiderstedter Straße in Höhe Schulstraße / Neuweg

Die Eiderstedter Straße, als wichtige Umgehungsstraße des Zentrums, grenzt das Untersuchungsgebiet nach Norden hin ab. Die zweistreifig ausgebaute Straße weist je Richtungsfahrbahn einen separat geführten Geh-Radweg aus und übernimmt eine wichtige Funktion als überregionale Anbindung für das Untersuchungsgebiet (s.o.). Eine signalgesteuerte Querungsmöglichkeit über die stark befahrene Straße befindet sich im Bereich des Untersuchungsgebietes lediglich in Höhe Neuweg/Schulstraße. Ein weiterer signalgesteuerter Übergang liegt weiter östlich in Höhe des Bahnhofs Bad St. Peter Süd.

Die südlich an den Knoten angrenzende Schulstraße wirkt aufgrund ihrer Dimension als Barriere und ist wenig gestaltet.

Der Heedweg übernimmt eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen der Eiderstedter Straße und dem Dorfzentrum.

Die Straße dient vielen AutofahrerInnen als rückwärtige Erschließung des Zentrums und bietet u.a. durch den großen Parkplatz direkt am Heedweg (s.u.) eine attraktive Alternative zur Erreichung des Ortszentrums. Darüber hinaus dient der Heedweg mit dem einseitig angebauten, durch einen schmalen Grünstreifen von der Fahrbahn getrennten Geh-Radweg eine wichtige Anbindung für das dort angesiedelte Seniorenzentrum und die Freiwillige Feuerwehr.

Ein weiterer wichtiger Straßenzug ist der Fasanenweg, an dessen nördlicher Straßenseite verschiedenste Bildungseinrichtungen wie Kindergarten, Grundschule, der Gemeinschaftsschulteil der Nordseeschule, Sporthalle und -plätze liegen. Trotz der Warnschilder „Achtung Schule“ verleitet die als Tempo 30-Zone ausgewiesene Straße durch ihren geraden Verlauf Kfz zu hohen Geschwindigkeiten. Die einseitig angeordneten Parkbuchten mit den grünen Baumnasen unterstreichen

die Gradlinigkeit der Straße. Der Schulbus und die Schulbushaltestellen tragen ebenso wie der Bring- und Holverkehr der Eltern zur Verkehrsgefährdung der Schüler bei. Geeignete Maßnahmen zur Erhöhung der Schulwegsicherung sind erforderlich.

Die sonstigen Straßenräume im Untersuchungsgebiet sind als (ruhige) Wohn- und Erschließungsstraßen klassifiziert und als Tempo 30-Zonen ausgewiesen. Allerdings erweisen sie sich angesichts der vielen Gäste und BesucherInnen und der Vielzahl der Gästeunterkünfte besonders in den Sommermonaten als Verkehrsräume mit erhöhtem Durchgangsverkehr und hohem Parkdruck und sind entsprechend eingengt und belastet.

Eine weitere Herausforderung im öffentlichen Straßenraum stellt die Erforderlichkeit von Kanalarbeiten dar.

Straßennetz im Untersuchungsgebiet	
Stärken/Qualitäten	Schwächen/Mängel
- Gutes und intaktes Straßenverkehrsnetz - Weitgehende Ausweisung des Untersuchungsgebietes als Tempo 30 bzw. Tempo 20-Zone	- Erhebliches Kfz-Aufkommen im Untersuchungsgebiet führt zu Einschränkungen der Aufenthaltsqualitäten und zu Nutzungskonflikten - Nadelöhr Dorfstraße - Unzureichende Schulwegsicherung - Handlungsbedarf an Kanälen

Ruhender Verkehr

St. Peter-Ording Dorf bietet neben den privaten eine Vielzahl öffentlicher Parkplätze, die in der Regel kostenlos zu benutzen sind. Zu den öffentlichen Parkplätzen im Untersuchungsgebiet gehören u.a.:

- der Marktplatz, der für Kfz und Reisebusse ausgelegt ist. Gelegen an der Haupteinfahrt in das Ortszentrum prägt die große, versiegelte Fläche den ersten städtebaulichen Eindruck von St. Peter-Ording maßgeblich. Der zentrumsnahe, weitläufige Parkplatz wird in der Regel gut genutzt. Einmal wöchentlich findet hier der Wochenmarkt statt, dann kommt der Kfz-Verkehr mit eingeschränktem Parkangebot aus. Wie die anderen Parkplätze auch wird der Marktplatz nicht bewirtschaftet, das Parken hier ist kostenlos. Die Anbindung des Parkplatzes ist konfliktreich, da die Schulstraße – zugleich Einfahrt in den Ortskern und durch alle VerkehrsteilnehmerInnen stark frequentiert – als Zugang zum Parkplatz genutzt wird.
- Der ebenfalls zentrumsnah gelegene Parkplatz am Heedweg bietet neben seinen Stellplatzkapazitäten eine Besonderheit: Hier sind nur die Fahrwege versiegelt, die Parkfläche selbst weist eine wassergebundene Decke auf.



Abb. 76 und 77: Der Parkplatz Marktplatz steht Kfz und Bussen kostenlos zur Verfügung



Abb. 78: Parkplatz am Heedweg



Abb. 79: Parkplatz zum Südstrand



Abb. 80: Parkplatz an der Eiderstedter Straße



Abb. 81: Parkplatz am Alten Rathaus

- Der zentrumsnahe Parkplatz an der Badallee 1, direkt am alten Rathaus und an der Tourist-Info.
- Zentrumsnah ist auch der Parkplatz zu Beginn der Straße Zum Südstrand gelegen, gegenüber dem städtischen Bauhof und angrenzend an die „Historische Insel“.
- Ebenfalls zentrumsnah, wenn auch etwas geringer dimensioniert, bietet der Parkplatz im östlichen Bereich der Dorfstraße, neben dem DLRG-Haus und in der Nähe des Kinderspielhauses Parkplatzkapazitäten.
- Ein weiterer zentrumsnaher Parkplatz befindet sich nordöstlich an der Eiderstedter Straße/ Neuweg.
- Weitere Parkplätze befinden sich südlich der Eiderstedter Straße/ Preester-gang und an der Utholm-Sporthalle.



Abb. 82 und 83: Parken entlang des Fasanenweges und der Dorfstraße

Ergänzend zu den ausgewiesenen, zentrumsnahen Parkplätzen bestehen weitere Parkmöglichkeiten parallel zu den Fahrbahnen entlang der Straßen wie u.a. im Heide- und Fasanenweg oder in der Dorfstraße.

Trotz der vielen öffentlichen Parkplätze wird von Akteuren angesichts des hohen Parkdrucks vielfach der Bedarf an weiteren Stellplätzen formuliert, nicht zuletzt um

den erheblichen Parksuchverkehr im Dorfkern zu reduzieren. Im beauftragten Verkehrskonzept wird deshalb u.a. die Möglichkeit von Park + Ride Parkplätzen am Rande des Zentrums und eines Shuttleservices geprüft, um die angespannte Verkehrssituation innerhalb des Ortskerns zu entlasten.

„Angesichts des hohen Parkdrucks wird vielfach der Bedarf an weiteren Stellplätzen formuliert“

Ruhender Verkehr	
Stärken/Qualitäten	Schwächen/Mängel
• Großes Angebot kostenloser Parkplätze im Ortskern	• geringe Anreize zur autolosen Anreise in den Ortskern • Attraktive Flächen und Schlüsselgrundstücke durch Parkplätze belegt und untergenutzt • Hoher Parksuchverkehr im Zentrum u.a. aufgrund eines fehlenden Parkleitsystems • Viele zugeparkte Fahrbahnrande • Weitestgehend versiegelte Flächen

E-Mobilität

Für FahrerInnen von Elektro-Autos stehen in St. Peter-Ording sieben Elektro-Ladestationen zur Verfügung, einige davon im Untersuchungsgebiet auf dem Parkplatz direkt am Alten Rathaus. Weitere Säulen sind auf dem Marktplatz geplant. Zugleich kann nebenan in der Tourist-Info der Tourismus-Zentrale das „nord-seemobil“ – ein Elektro-Auto – gemietet werden.

ÖPNV-Anbindung

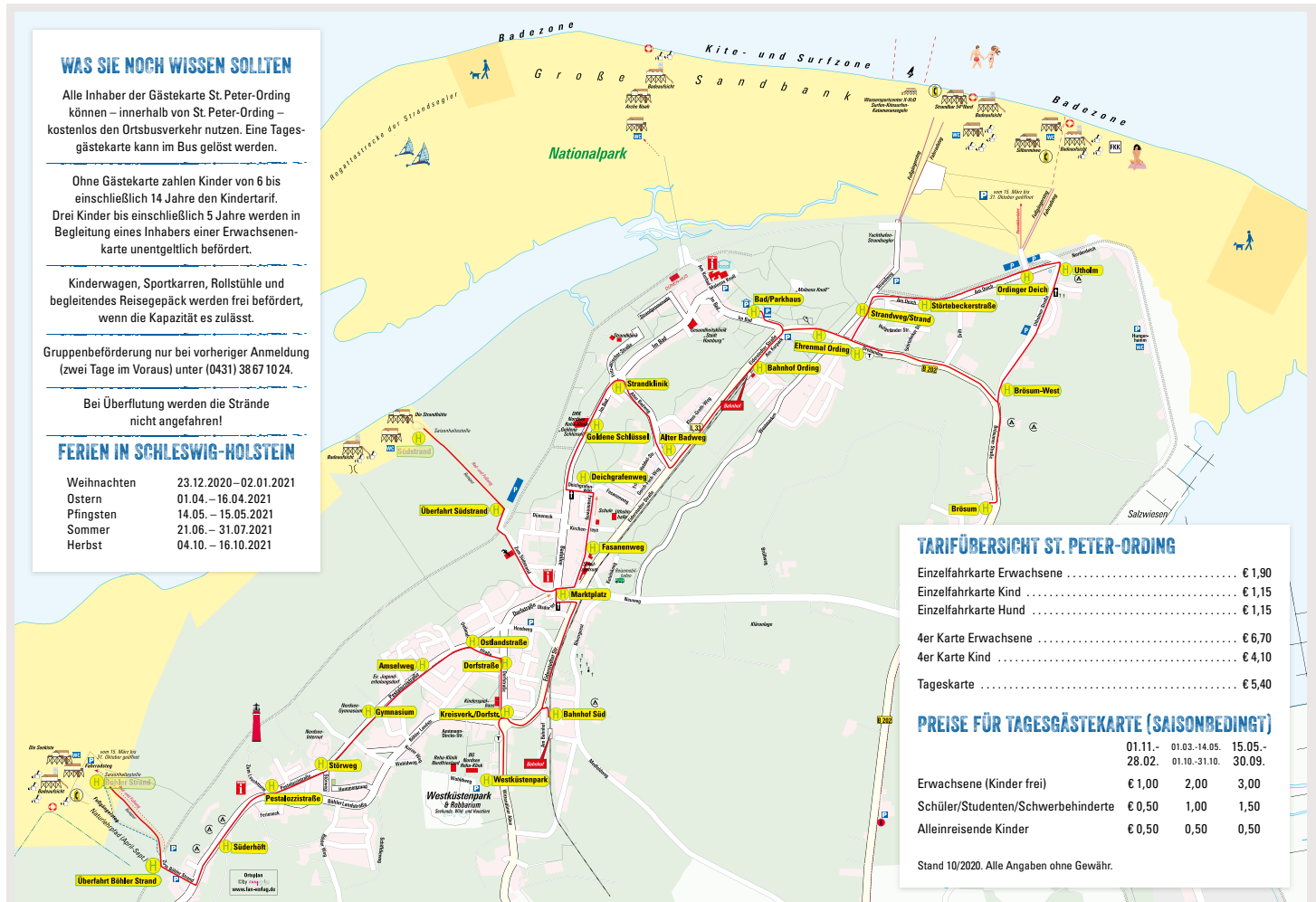
Innerhalb des Ortes verkehren einige Buslinien, die nicht nur die Ortsteile untereinander verbinden, sondern darüber die Gemeinde überregional anbinden (s.o.). Für den Ortsteil Dorf ist u.a. die Linie 1080 über Kotzenbüll, Garding und St. Peter-Ording relevant, die die Haltestellen Neuweg, Fasanenweg, Gymnasium und Bahnhof Süd anfährt. Da es sich um einen Schulbus handelt, verkehrt die Busli-

nie jedoch nur jeweils einmal morgens und mittags, um die Schulkinder zu befördern. Die Linie 1082 verbindet den Bahnhof St. Peter-Ording und den Ortsteil Dorf miteinander – viele Haltestellen dieser Linie befinden sich im Untersuchungsgebiet.

Darüber hinaus gibt es noch den sogenannten Ortsbus und den „Rufbus für Eiderstedt“. Der Ortsbus bindet mit der Linie 1 vom Böhler Strand aus über die Pestalozzistraße das Gymnasium, die Dorfstraße und von hier aus Strandgebiete und die Bahnhöfe mit ein und endet in Brösüm. Die Linie 2 verkehrt in Gegenrichtung. In der Regel fahren die Busse an Schultagen tagsüber ungefähr stündlich. Wenn kein Schulunterricht stattfindet verkehren sie seltener. Mit der Gästekarte ist die Mitfahrt für Gäste kostenlos, Tagesgäste und Einheimische zahlen entsprechend der abgebildeten Tarifübersicht. Der Rufbus fährt seit 2019 Haltestellen an, die nicht von dem Linienverkehr angefahren werden.

Das Busfahren ist mit der Gästekarte in St. Peter-Ording kostenlos

Abb. 84: Fahrplan Ortsbus, Quelle: st-peter-ording.de



ÖPNV
Stärken/Qualitäten
• Einige Busverbindungen innerhalb des Ortes vorhanden • Kostenlose Nutzung des Ortsbusses für Gäste
Schwächen/Mängel
• Der innerörtliche Busverkehr ist wenig attraktiv – insbesondere die Taktzeiten sind gering • Uneinheitliches Preissystem für Einheimische und Gäste • teilweise Verkehr in Ferien eingeschränkt

Fuß- und Radverkehr

Für den Fuß- und Radverkehr gibt es viele attraktive Ziele und Wege im Untersuchungsgebiet und darüber hinaus, wie z.B. entlang der Küste mit ihren Strandbereichen oder die Salzwiesen. Viele der (Spazier-)Wege dorthin sind sehr attraktiv und naturbelassen. Zugleich ergeben sich für Spaziergänger diverse Herausforderungen: So wird das Ortszentrum entlang der Dorfstraße intensiv und nicht immer regelkonform von nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden genutzt – vielfach in Gruppen, tw. mit kleinen Kindern, Fahrradanhängern, Kinderwagen, Bobbycars, aber auch mit Rollstühlen und Rollatoren. Während der Saison sind die zur Verfügung stehenden Flächen für die vielen Menschen mit ihren unterschiedlichen Raumanprüchen zu gering dimensioniert – vielfach wird auf die Fahrbahn ausgewichen. Für RadfahrerInnen und FußgängerInnen erweist sich dabei als Problem, dass gesicherte Querungsstellen fehlen und die Kanten bzw. Bordsteine mit dem gleichen roten Backstein gepflastert wurden wie die Fahrbahn. Dadurch kommt es leicht zu Irritationen bzw. versehentlich verkehrswidrigem Verhalten. Ein weiteres Problem stellen die abgerundeten Kanten der Bordsteine dar, die Abrutschen und Stürze (von RadfahrerInnen, aber auch FußgängerInnen) verursachen.

„Viele attraktive Fuß- und Radwege, jedoch auch Herausforderungen“



Abb. 85 und 86: Die Dorfstraße in einheitlich rotem Klinker mit wenig auffälligen und abgerundeten Bordsteinkanten

Für den Fußverkehr ergeben sich weitere Herausforderungen aufgrund diverser Barrieren. Hierzu gehören u. a. :

- unübersichtlich gestaltete Kreuzungen, wie z.B. Schulstraße/Fasanenweg, Dorfstraße/Olsdorfer Straße oder der Knotenpunkt Dorfstraße/Heide-, Dünenweg/Pestalozzistraße und Dorfstraße/Zum Südstrand/Badallee
- fehlende, gesicherte Querungsmöglichkeiten, u.a. an der Eiderstedter Straße, Dorfstraße, Schulstraße, Zum Südstrand/Badallee in Höhe des Alten Rathauses und am Fasanenweg (Schülerverkehr)
- die vielen Treppenanlagen zur Überwindung des Deiches bzw. für einen Spaziergang auf dem Deich. Zugleich weisen viele Treppen einen deutlichen Sanierungsbedarf auf und
- viele Bordsteine weisen Unebenheiten und Schäden im Belag auf
- einige Bordsteine sind sehr hoch und nur in Kreuzungsbereichen abgesenkt
- in einigen Bereichen sind die Gehwege sehr schmal (u.a. Dorfstraße).

Für den Fahrradverkehr gibt es rund um St. Peter-Ording und auf der Halbinsel Eiderstedt ein vielfältiges Angebot an Fahrradtouren und Rundwegen, beispielsweise entlang der Dünen und der Küste oder in Richtung des Westerhever Leuchtturms. Mit Blick auf die Fahrradinfrastruktur gibt es in St. Peter-Ording u.a. mehrere Fahrradverleihangebote.

Im Untersuchungsgebiet selbst müssen sich RadfahrerInnen mit unterschiedlichen Widrigkeiten auseinandersetzen: Zwar ist das Gebiet weitgehend als Tempo 30 - die Dorfstraße sogar als Tempo 20-Zone ausgewiesen, so dass der Radverkehr auf der Fahrbahn fahren sollte. Dieses Verhalten



Abb. 87: Nicht barrierefreie, öffentliche Treppe Op de Diek



Abb. 88: Im Heideweg verschwenkt der Gehweg unvermittelt in einen Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Wohnbebauung



oben: **Abb. 89:** Pestalozzistraße mit unattraktivem Geh-Radweg
unten: **Abb. 90:** Böhler Landstraße mit Schutzstreifen für den Radverkehr

wird dadurch unterstützt, dass die wenigen Straßen Fahrradfahrstreifen oder Radwege aufweisen (Ausnahme z.B. Böhler Landstraße). An Engstellen, wie z.B. der Dorf- oder der Schulstraße, erscheint vielen Radlern – manche nutzen vermutlich das Fahrrad nur im Urlaub – die Benutzung der Fahrbahn allerdings so gefährlich, dass sie den Bordstein vorziehen. Konflikte sind vorprogrammiert. Entlang einiger Straßen ist die Mitbenutzung der Bordsteine für den Radverkehr freigegeben (u.a. Zum Südstrand) – was immer wieder zu Konflikten führt.

Entlang einiger zentraler Radwegeverbindungen – u.a. in der Pestalozzistraße – ist zwar ein Radweg vorhanden, allerdings ist dessen Belag – ebenso wie der der angrenzenden Fahrbahn – in sehr schlechtem Zustand. Das Radfahren ist dort kein Vergnügen, sondern stellt vielmehr eine Gefahr dar.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass viele Straßenzüge für die gegenwärtigen Verkehrsmengen zu eng sind, um den unterschiedlichen Verkehrsarten ausreichenden Raum einzuräumen.

Im Untersuchungsgebiet finden sich nur wenige und gering dimensionierte Radabstellanlagen. Angesichts der Radverkehrsmengen und der ungeordnet abgestellten Räder besteht Bedarf an weiteren Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.

Ergänzend ist der Bedarf an weiteren Infrastrukturangeboten für den Radverkehr, wie z.B. Servicestationen, zu prüfen.

Von AkteurInnen und BürgerInnen wurde im Rahmen der Beteiligungsaktivitäten verstärkt der Wunsch nach einer intensiveren Radverkehrsförderung formuliert: Der Radverkehr stand demnach bislang kaum im Fokus und sollte künftig – auch im Interesse des Umwelt- und Klimaschutzes – stärker gefördert werden.

Fuß- und Radverkehr	
Stärken/Qualitäten	Schwächen/Mängel
• Viele attraktive Wege für den Fuß- und Radverkehr • Untersuchungsgebiet weitestgehend als Tempo-30- bzw. Tempo-20-Zonen ausgewiesen	• Vielfältige Nutzungskonflikte zwischen dem Rad- und Fußverkehr sowie dem Kfz-Verkehr aufgrund von Engstellen • Vielfältige Barriere für den Fußverkehr, u. a. Treppen, Bordsteine, Gehwegbreiten, fehlende gesicherte Querungsstellen • Sanierungsbedarf an Treppen zur Überquerung des Deiches • Unübersichtlich gestaltete Kreuzungen, u.a. Schulstraße/ Fasanenweg, Dorfstraße/Olsdorfer Straße, Dorfstraße/ Heide-/Dünenweg/ Pestalozzistraße bzw. Dorfstraße/Zum Südstrand/Badallee • Unzureichende Anzahl und Dimensionierung von Radabstellanlagen • Fuß- und Radwegequalität (Beläge, Stolperfallen usw.) tw. unzureichend (u.a. Pestalozzistraße) • Unzureichende Schulwegsicherung, u.a. im Bereich Fasanenweg und Kirchenleye

Sicherheit und Verkehrsunfälle

Bei der Auswertung der Informationen aus dem Unfallatlas für das Untersuchungsgebiet fällt auf, dass Unfälle in den meisten Fällen an Kreuzungen und Einmündungen passieren. 2018 wurden im Untersuchungsgebiet sieben Unfälle verzeichnet, drei davon mit Fußgängerbeteiligung. Diese drei Unfälle ereigneten sich an den bereits als problematisch herausgearbeiteten Orten: im Fasanenweg an der Kreuzung zur Kirchenleye, in der Schulstraße an der Kreuzung zum Fasanenweg und in der Dorfstraße an der Kreuzung Olsdorfer Straße. Zwei weitere Unfälle

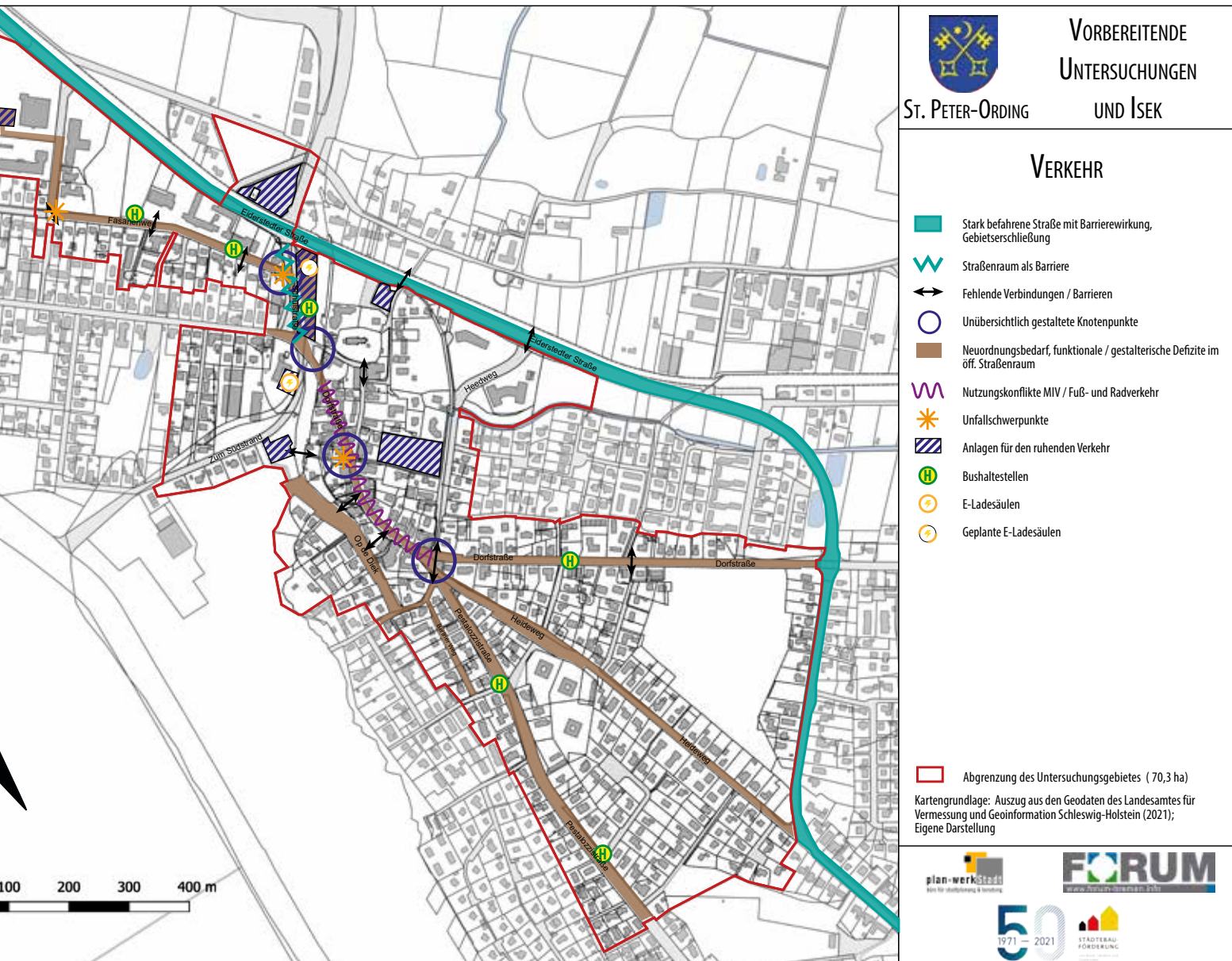
ereigneten sich unter Beteiligung von FahrradfahrerInnen in der Pestalozzistraße an der Kreuzung Dorfstraße und in der Dorfstraße an der Kreuzung Zum Südstrand. Bei fast allen Unfällen waren PKW beteiligt und es gab leichte sowie schwere Verletzungen. Durch PKW verursachte Unfälle gab es dabei vor allem in den bereits angesprochenen Straßenzügen Schulstraße, Zum Südstrand, Olsdorfer Straße, Dorfstraße und Pestalozzistraße. Hinzu kommt ein weiterer Unfall an der Kreuzung Heideweg - Ostlandstraße. Die Auswertung der Daten zeigt, dass vor allem die als unübersichtlich identifizierten Kreuzungs- und Knotenpunkte Unfallschwerpunkte sind.

Sicherheit und Verkehrsunfälle
Schwächen/Mängel
Unübersichtliche Kreuzungs- und Knotenpunkte im Untersuchungsgebiet als Unfallschwerpunkte



„Unfallschwerpunkte sind vor allem die unübersichtlichen Kreuzungs- und Knotenpunkte“

Abb. 91: Karte „Verkehr“



„Das Untersuchungsgebiet
ist sehr kleinteilig und
heterogen strukturiert und
durch Privateigentum
dominiert“

4.6 Eigentümerstrukturen

Die Aufwertung eines Raumes erfordert in den meisten Fällen das Zusammenwirken mehrerer Akteure, um nachhaltige Veränderungen zu erreichen. Durch die Zusammenarbeit über Flurstücks- und Eigentumsgrenzen hinweg können z.B. Grundstücke neu entwickelt oder Fassaden und Einfriedungen gemeinsam abgestimmt gestaltet werden. Kooperationen in diesem Sinne erleichtern die gestalterische Aufwertung entsprechend eines „roten Fadens“ im Quartier.

Diese Zusammenarbeit setzt Kenntnis über die jeweiligen Eigentumsverhältnisse im Untersuchungsgebiet voraus.

Wie die Karte (vgl. Abb. 92) zeigt, ist das Untersuchungsgebiet Dorf in St. Peter-Ording sehr kleinteilig und heterogen strukturiert und wird durch Privateigentum dominiert. Ausnahmen bilden demnach in erster Linie die Gemeindegrundstücke (in der Karte gelb unterlegt), die Grundstücke der evangelisch-lutherischen Kirchengemeinde St. Peter-Ording und Tating (in der Karte blau unterlegt), die (Schul-) Grundstücke, die sich im Eigentum des Schulverbands Eiderstedt befinden (in der Karte orange unterlegt), die Grundstücke der Deutschen Bahn AG (grau unterlegt), der Westermarkeideich (Eigentum des Deich- und Hauptsielverbands Eiderstedt) (braun unterlegt), die Landesstraße (hellrot unterlegt) sowie die Kreisstraßen des Kreises Nordfriesland (violett unterlegt).

meinde St. Peter-Ording und Tating (in der Karte blau unterlegt), die (Schul-) Grundstücke, die sich im Eigentum des Schulverbands Eiderstedt befinden (in der Karte orange unterlegt), die Grundstücke der Deutschen Bahn AG (grau unterlegt), der Westermarkeideich (Eigentum des Deich- und Hauptsielverbands Eiderstedt) (braun unterlegt), die Landesstraße (hellrot unterlegt) sowie die Kreisstraßen des Kreises Nordfriesland (violett unterlegt).

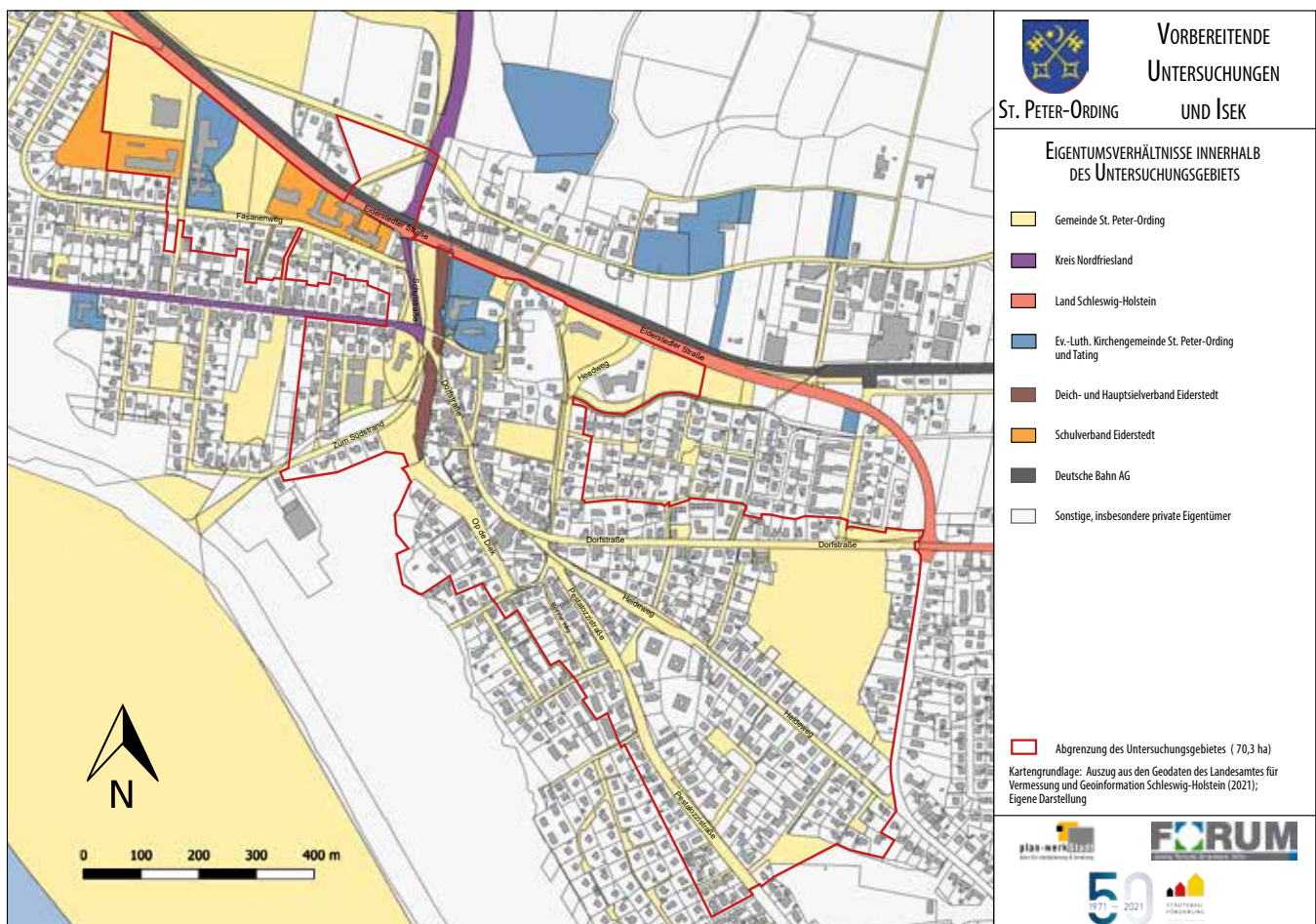


Abbildung 92: Karte „Eigentumsverhältnisse innerhalb des Untersuchungsgebiets“

Den Gutachtern liegen aus unterschiedlichen Gründen (u.a. Datenschutz, Verfügbarkeit) keine detaillierteren Eigentümerdaten vor. Daher sind vertiefende Auswertungen zur Struktur der Eigentümerschaft nicht möglich. Nach verschiedenen – jedoch nicht durch Fakten belegten – Einschätzungen handelt es sich vielfach um EinzeleigentümerInnen mit jeweils lediglich einem oder wenigen Flurstücken, Gebäuden oder Wohnungen.

Eigentümergefragung

Im Rahmen der Projektbearbeitung wurde Ende 2019 / Anfang 2020, sowie ergänzend im Frühjahr 2021 aufgrund der Erweiterung des Untersuchungsgebietes, gemäß § 141 (4) bzw. § 137 BauGB – Betroffenenbeteiligung – eine umfassende Eigentümerbefragung durchgeführt und detailliert ausgewertet. Allen Eigentümern, deren Gebäudeeigentum innerhalb des Untersuchungsgebietes liegt, wurde für jedes Eigentum ein Fragebogen mit der Bitte um Beantwortung zugesandt (s. Anhang). Ziel dieses Arbeitsschrittes ist das Erhalten von Information über die aktuelle Nutzung, den baulichen Zustand und die Entwicklungsperspektiven der Gebäude. Insgesamt wurden im Untersuchungsgebiet 854 EigentümerInnen angeschrieben. Der

Rücklauf betrug 66 %, was 566 beantworteten und verwertbaren Fragebögen entspricht.

Struktur der EigentümerInnen

Die meisten EigentümerInnen im Untersuchungsgebiet haben ihren Wohn- oder Geschäftssitz nicht in Sankt Peter-Ording: Von den 854 EigentümerInnen, die im Rahmen der Eigentümerbefragung angeschrieben wurden, haben lediglich 28,2 % (241 Personen) ihren Hauptwohnsitz in St. Peter-Ording. Damit wohnt nicht einmal ein Drittel aller Untersuchungsgebiet-EigentümerInnen in der Gemeinde. Insgesamt kommt gerade einmal die Hälfte aus Schleswig-Holstein (427). Das weitere regionale Umfeld von St. Peter-Ording (Amt Eiderstedt/Kreis Nordfriesland) ist mit weniger als 5 % auffallend gering vertreten. Eine hohe Bedeutung kommt dagegen EigentümerInnen aus den übrigen westdeutschen Bundesländern zu (48,3 %), wobei Hamburg mit alleine 14 % (121 Einheiten) besonders hervorsticht. Insgesamt lässt sich festhalten, dass eine städtebauliche Gesamtmaßnahme überwiegend EigentümerInnen betrifft, die ihren Hauptwohnsitz nicht in der Gemeinde oder gar im Untersuchungsgebiet haben.

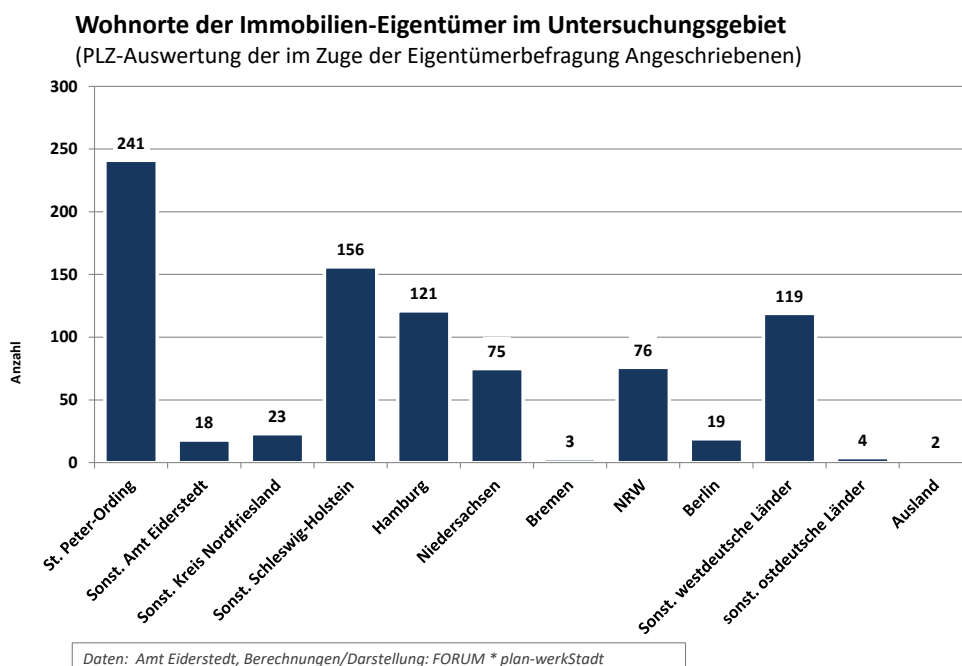


Abbildung 93: Wohnorte der Immobilien-EigentümerInnen im Untersuchungsgebiet

Die im Folgenden vorgestellten Informationen basieren auf den Rückläufen der Eigentümerbefragung.

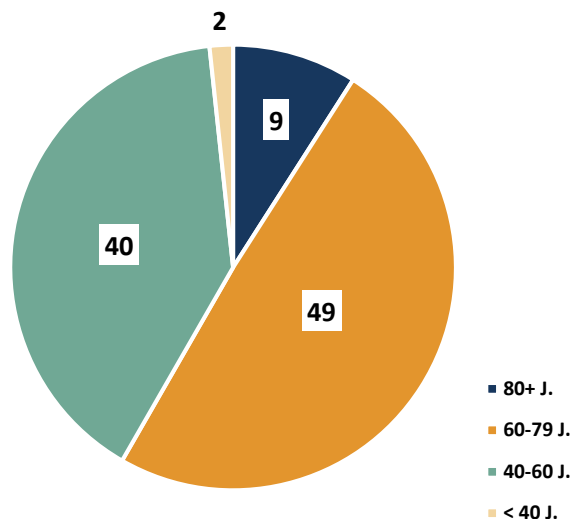
Knapp zwei Drittel (58 %) der Teilnehmenden der Eigentümerbefragung sind über 60 Jahre alt (49 %: 60 bis 79 Jahre, 9 %: 80 Jahre und älter). Lediglich 42 % sind unter 60 Jahre alt (40 %: 40 bis 60 Jahre und 2 % unter 40 Jahren).

Das hohe Alter der EigentümerInnen kann zum einen möglicherweise auf die hohen Kaufpreise zurückgeführt werden, die jüngere Menschen nicht finanzieren können, oder aber auf den langjährigen Besitz und die geringe Fluktuation des Eigentums.

Der Blick auf die Dauer des Eigentums unterstreicht die Vermutung: 50 % der an der Befragung Teilnehmenden im Alter von über 60 Jahren sind bereits seit 2000 oder früher EigentümerIn der Immobilie. Über alle Altersgruppen hinweg liegt dieser Anteil lediglich bei 32 %. Der Anteil von Neuerwerbungen seit 2010 liegt bei älteren Menschen den Erwartungen entsprechend mit 27 % deutlich niedriger als bei der Grundgesamtheit aller EigentümerInnen (38 %).

Aus den Antworten der Befragung ergibt sich, dass knapp die Hälfte der EigentümerInnen das Eigentum ausschließlich selber nutzt (50 %) und 17 % dieses sowohl selber nutzen als auch vermieten / verpachten. Lediglich ein gutes Drittel der Teilnehmenden verpachtet/vermietet das Eigentum ausschließlich.

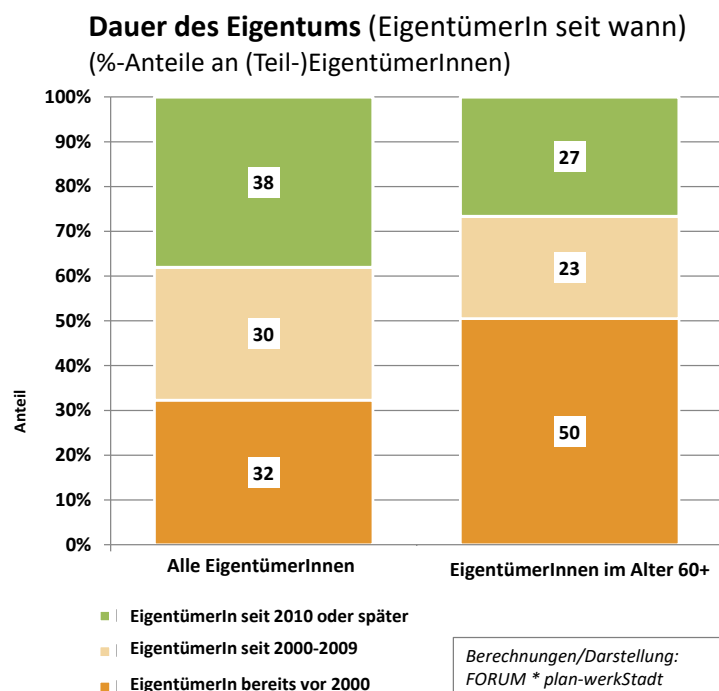
Verknüpft man die Aussagen zur Nutzungsart mit den Aussagen zu den Größenanteilen der Wohnungen fällt vor allem auf, dass viele DauerbewohnerInnen (34 %) in großen Wohnungen (über 90 m²) leben und



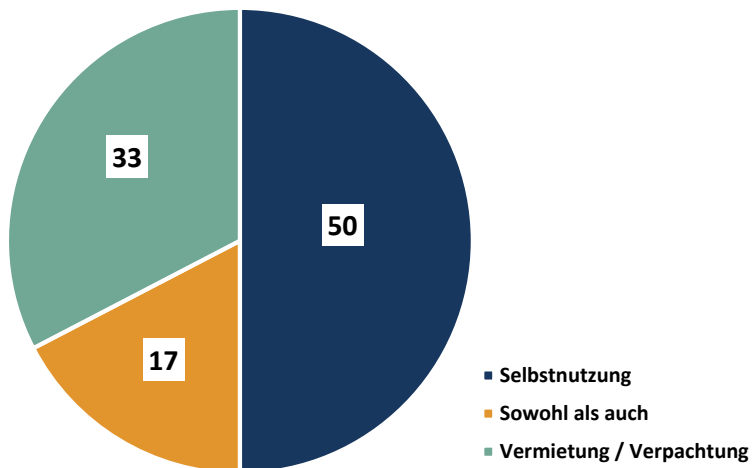
Alter der EigentümerInnen

(%-Anteile; Basis: Teilnehmende der Eigentümerbefragung)

Berechnungen/Darstellung: FORUM * plan-werkStadt



oben: Abb. 94: Alter der EigentümerInnen
unten: Abb. 95: Dauer des Eigentums

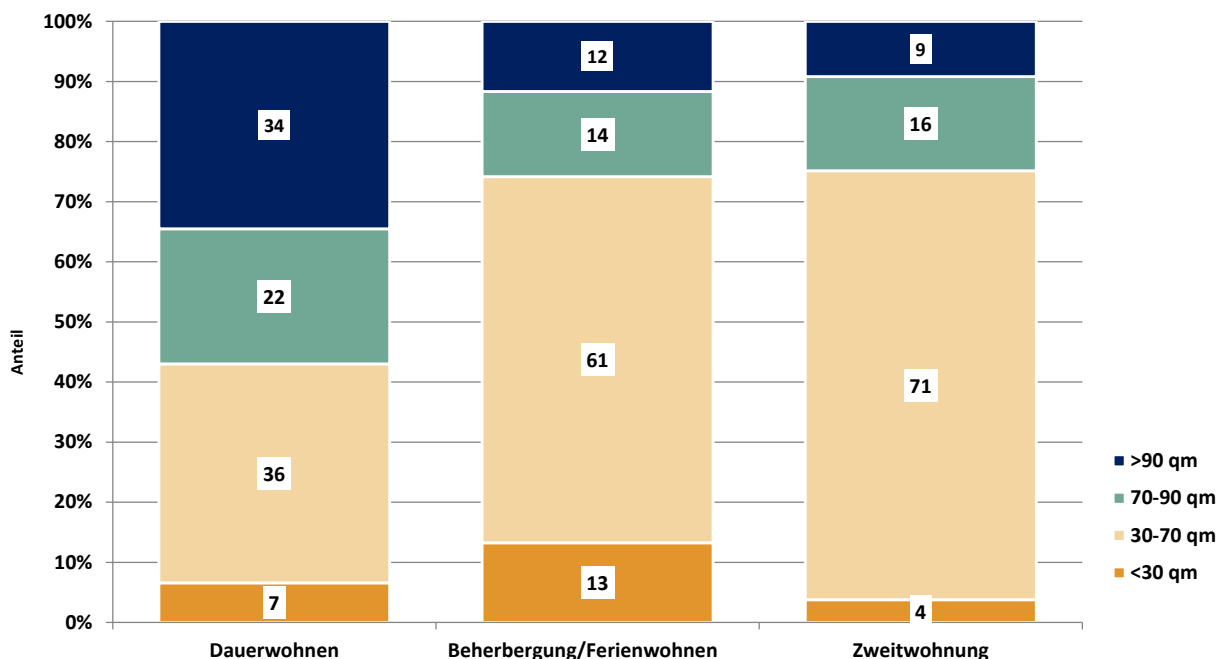


Angaben der EigentümerInnen zu Dauerwohnungen
(%-Anteile der Teilnehmenden der Eigentümerbefragung)

Berechnungen/Darstellung: FORUM * plan-werkStadt

nur sehr wenige (7 %) in Wohnungen unter 30 m². Deutlich anders verteilt sich dagegen die Wohnungsgröße im Bereich Beherbergung/Ferienwohnen: Hier entfallen drei Viertel (74 %) aller Wohnungen auf Größen unter 70 m² – darunter 61 % auf Wohnungen zwischen 30 m² und 70 m². Der Anteil der Wohnungen über 70 m² beträgt 26 %. Auch bei den Zweitwohnungen dominieren Flächengrößen zwischen 30 m² und 70 m² (71 %) – zuzüglich eines recht kleinen Anteils (4 %) an Wohnungen unter 30 m². Die hohe Bindung des Eigentums (s.o.) zeigt sich auch in den geringen Verkaufsabsichten unter den EigentümerInnen: 85 % der Antwortenden verneinen Verkaufsabsichten. Nur 13 % erwägen einen Verkauf ihrer Immobilie und lediglich 1,7 % äußern Verkaufsabsichten. Das heißt, es gibt im Untersuchungsgebiet einen hohen Anteil an Bestandswahrenden.

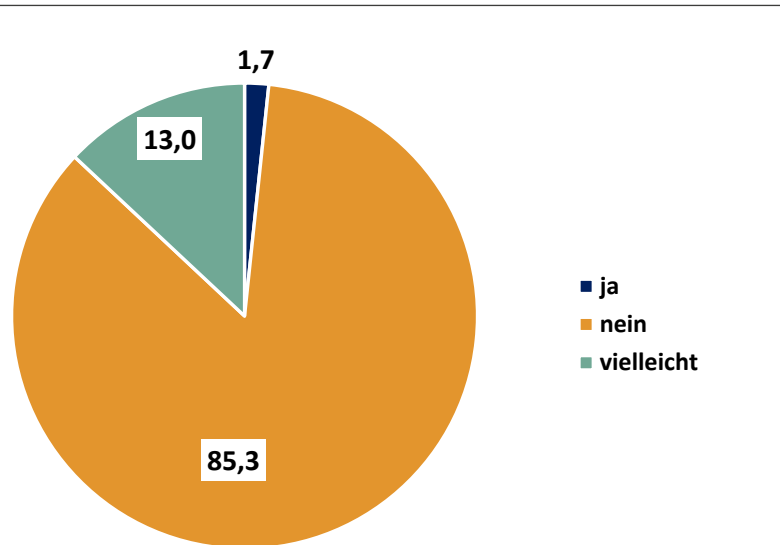
Größenanteile der Wohnungen nach Nutzungsart
(%-Anteile, nach Angaben der EigentümerInnen)



Berechnungen/Darstellung: FORUM * plan-werkStadt

Der Großteil der EigentümerInnen, die an der Befragung teilgenommen haben, sieht keinen Sanierungsbedarf an der eigenen Immobilie. Lediglich 123 Personen und damit knapp 22 % von den insgesamt 566 EigentümerInnen, die geantwortet haben, formulieren Sanierungsbedarf: 40 % (= 50 Personen) von ihnen formuliert Sanierungsbedarf am Dach, ein Drittel (= 38 Personen) an den Fenstern. Geringerer Sanierungsbedarf wird an der Fassade (24 % = 29 Personen) und an Türen (21 % = 26 Personen) gesehen.

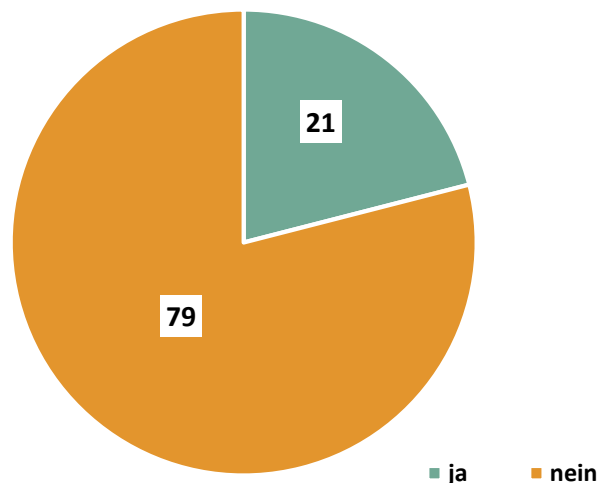
Die Einschätzung zum (guten) Sanierungszustand ihrer Immobilie durch die EigentümerInnen korrespondiert weitgehend mit den Ergebnissen der Gebäudeerhebung im Herbst 2019 durch das Gutachterteam: Dabei wurde bei 43 % der Gebäude im Untersuchungsgebiet (168 von 393 Gebäuden) kein Sanierungsbedarf und bei 50 % der Gebäude (197) geringer bis mittlerer Sanierungsbedarf konstatiert (vgl. Kap. 4.7). Der gute Gebäudezustand kann vermutlich u.a. als Zeichen dafür gewertet werden, dass sich die meisten EigentümerInnen der Bedeutung eines attraktiven Gebäudebestandes für einen nachgefragten Kurort und die Vermietbarkeit der Immobilien bewusst sind. Für die Bewältigung der anstehenden Sanierungsaufgaben wünscht sich ca. ein Fünftel (21 %) der EigentümerInnen Beratung, während die anderen (knapp 80 %) derzeit keinen Beratungsbedarf sehen.



Aussagen zu Verkaufsabsichten

(%-Anteile der Teilnehmenden der EigentümerInnenbefragung)

Berechnungen/Darstellung: FORUM * plan-werkStadt



Wünschen Sie eine Beratung?

(bezogen auf Sanierung; %-Anteile der Teilnehmenden)

Berechnungen/Darstellung: FORUM * plan-werkStadt

oben: Abb. 98: Aussagen zu Verkaufsabsichten
unten: Abb. 99: Beratungswünsche bezogen auf eine Sanierung

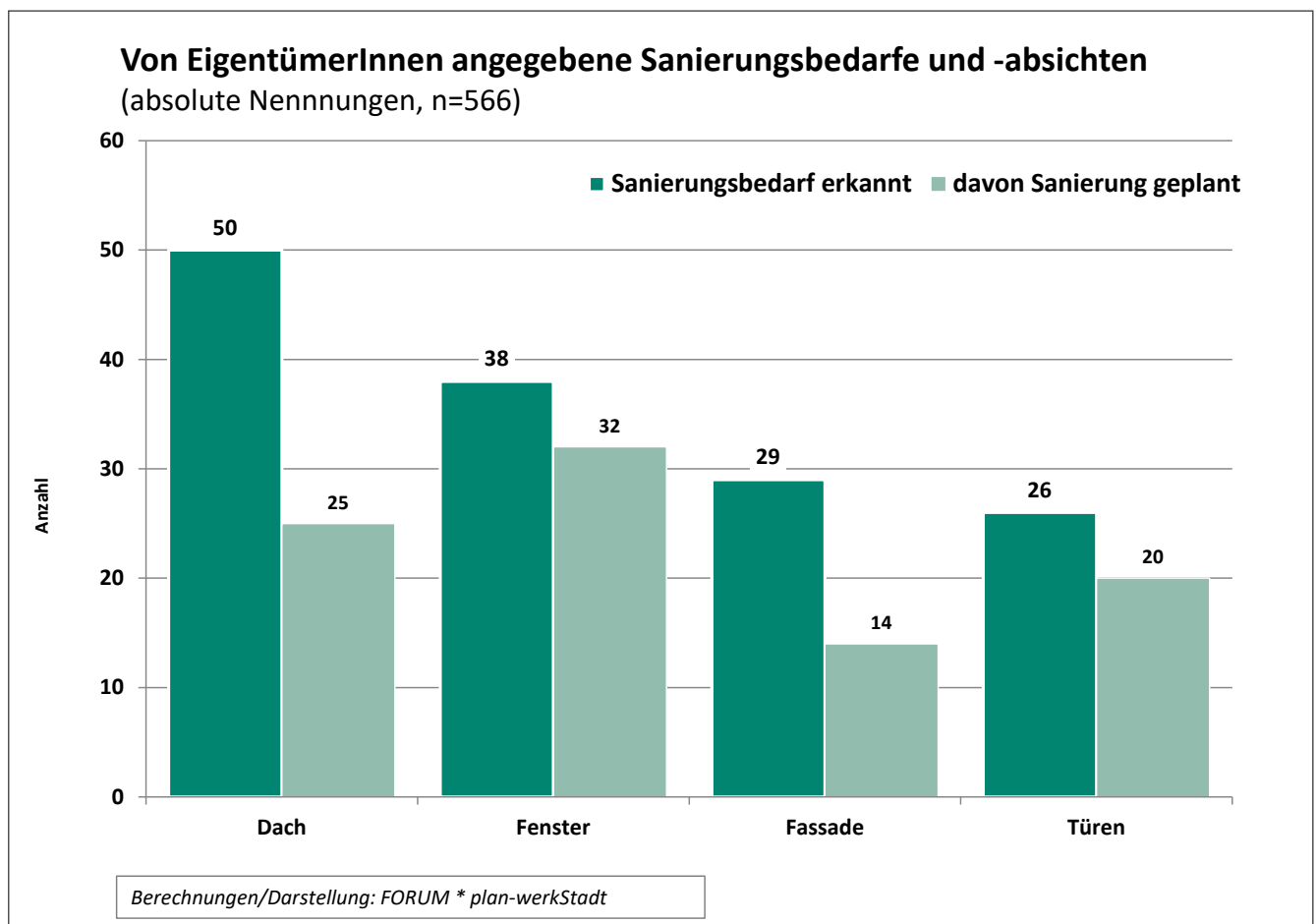


Abb. 100: Von EigentümerInnen angegebene Sanierungsbedarfe und -absichten

4.7 Gebäudenutzung und Gebäudezustand

Gebäudenutzung

St. Peter Ording ist stark touristisch geprägt, was sich auch in der Gebäudenutzung widerspiegelt. Eine Vielzahl der Gebäude dient – neben der Dauerwohnnutzung – der touristischen Wohnnutzung (Hotels, Pensionen, Ferien- und Zweitwohnungen usw.). Ergänzt werden die Wohnangebote durch (touristische) Infrastrukturangebote in den Bereichen Versorgung, Gastronomie, Kultur, Sport und Gesundheit sowie soziale Infrastrukturangebote wie Schulen, Kitas, Kirchen, Betreuungsangebote für Jung und Alt. Industriebetriebe sind dagegen in der Gemeinde weniger stark vertreten.

Auch der Gebäudebestand im Untersuchungsgebiet wird maßgeblich durch die Nutzungen „Wohnen“ und „Beherbergungsgewerbe“ geprägt – besonders entlang der Dorfstraße, des Heidewegs und der Pestalozzistraße. Im Kern des alten Ortsteils Dorf – vorrangig entlang der Dorfstraße – werden diese Nutzungen in den Erdgeschossen durch gewerbliche Nutzungen wie Einzelhandel, Dienstleistungen und Gastronomie ergänzt. Hier treten vielfach auch Mischformen auf: Unten sind gewerbliche Nutzungen

angesiedelt, in den oberen Geschossen wird gewohnt. Auch die gewerblichen Nutzungen fokussieren stark auf den Tourismus: Es dominieren Cafés und Restaurants, Souvenir-, Dekoartikel- und Geschenkeläden sowie Bekleidungsgeschäfte und Boutiquen.

Im Oktober 2019 wurden im Untersuchungsgebiet insgesamt 429 Gebäude erhoben, von denen 419 als Hauptgebäude klassifiziert wurden. Die Auswertung der Strukturen in den Erdgeschossen dieser Gebäude zeigt, dass besonders Wohnen mit über der Hälfte (53 %) und das Beherbergungsgewerbe mit über einem Viertel (27 %) die am stärksten vertretenen Nutzungen im Untersuchungsgebiet sind – wenn auch straßenweise stark differenziert. Noch deutlicher kristallisieren sich diese Nutzungsschwerpunkte bei der Betrachtung der 1. Obergeschosse heraus: Hier ist Wohnen mit 59 % und das Beherbergungsgewerbe mit 34 % vertreten, d.h. 93 % aller Nutzungen sind Wohnnutzungen im erweiterten Sinne.

Zu den gewerblich genutzten Erdgeschossen – vorrangig entlang der Dorfstraße bis zum Heideweg/Pestalozzistraße – zählen sonstige Dienstleistungen (6 %), öffentliche Nutzungen (4 %), Einzelhandel (4 %) und Gastronomie (4 %).

Neben den Wohn- und Gewerbenutzungen findet sich im Untersuchungsgebiet auch die Kirche St. Peter mit dem Gemeindehaus, in dem neben einer Bücherei und Orten der Begegnung auch die Familienberatung untergebracht ist. Letztere hat ihre Räumlichkeiten im 1. Obergeschoss und ist leider nicht barrierefrei zu erreichen.

Im Untersuchungsgebiet sind auch einige kulturelle Einrichtungen angesiedelt: Neben dem Museum der Landschaft Eiderstedt, das für eine zeitgemäße Angebotsentwicklung zusätzliche Flächenbedarfe anmeldet,

und dem privat betriebenen Bernsteinmuseum gibt es z.B. diverse Galerien - allesamt in ortsbildprägenden Gebäuden mit augenscheinlich gutem Sanierungsstand untergebracht.

Direkt angrenzend an den Ortskern liegt an der Badallee 1 das „Alte Rathaus“, heute Außenstelle des Amt Eiderstedt, das zugleich auch die Tourist-Info beheimatet. Neben dem Alten Rathaus ist der städtische Bauhof („Zum Südstrand“) angesiedelt - und damit in einer seiner Funktion nicht adäquaten Lage. Als weitere öffentliche Nutzung ist die Freiwillige Feuerwehr am Heedweg 20 zu nennen, - deren Gebäudegröße und -ausstattung nicht mehr den aktuellen Erfordernissen entsprechen. Gegenüber des Geländes der Freiwilligen Feuerwehr befindet sich ein Seniorenheim.

Entlang des Fasanenwegs und der Kirchenleye im Nordwesten des Untersuchungsgebiets dominieren Einrichtungen der sozialen Infrastruktur wie der Gemeinschaftsschul- teil der Nordseeschule, die Utholm-Schule, eine Grundschule, eine KiTa sowie Sporthallen und -plätze.

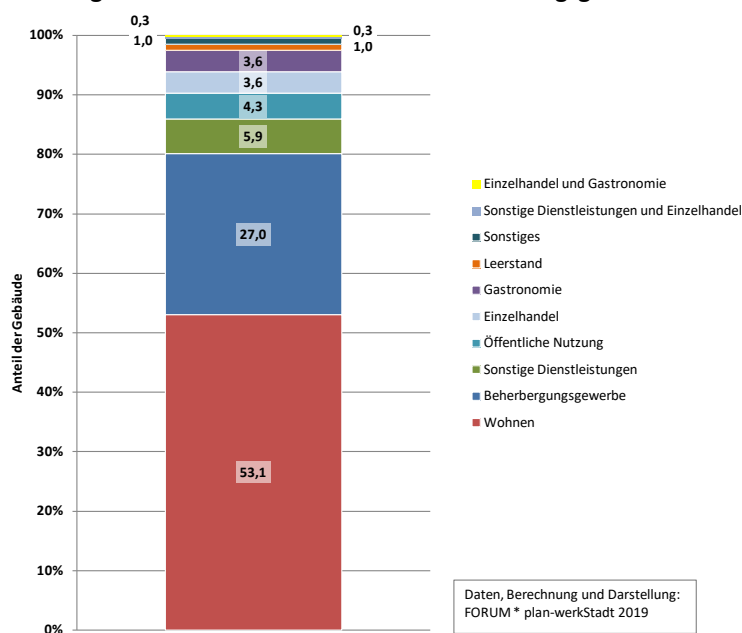


Abb. 101 und 102: Gewerblich genutzte Erdgeschosse an der Dorfstraße

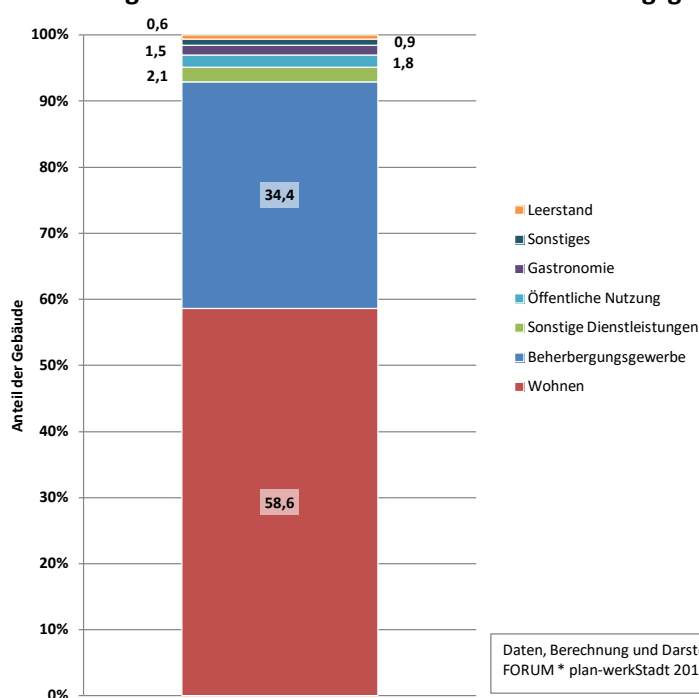
Die Zonierung der Gebäudenutzungen kann den folgenden Grafiken entnommen werden.

Nach Inaugenscheinnahme stehen im Untersuchungsgebiet lediglich fünf Gebäude im Erdgeschoss leer, das entspricht etwa 1 % des Bestandes. Aufgrund der hohen Nachfrage durch vorwiegend touristische Nutzungen spielen Leerstand und Unter-nutzung keine bedeutende Rolle im Unter-suchungsgebiet.

EG-Nutzungsstrukturen der Gebäude im Untersuchungsgebiet



1.OG-Nutzungsstrukturen der Gebäude im Untersuchungsgebiet



oben: Abb. 103: EG-Nutzungsstrukturen der Gebäude im Untersuchungsgebiet
 unten: Abb. 104: 1.OG-Nutzungsstrukturen der Gebäude im Untersuchungsgebiet

Veränderung in der Gebäudenutzung

Nach Aussagen von AkteurInnen und BürgerInnen aus St. Peter-Ording hat sich die Gebäudenutzung im Dorf im Laufe der vergangenen Jahre kontinuierlich verändert:

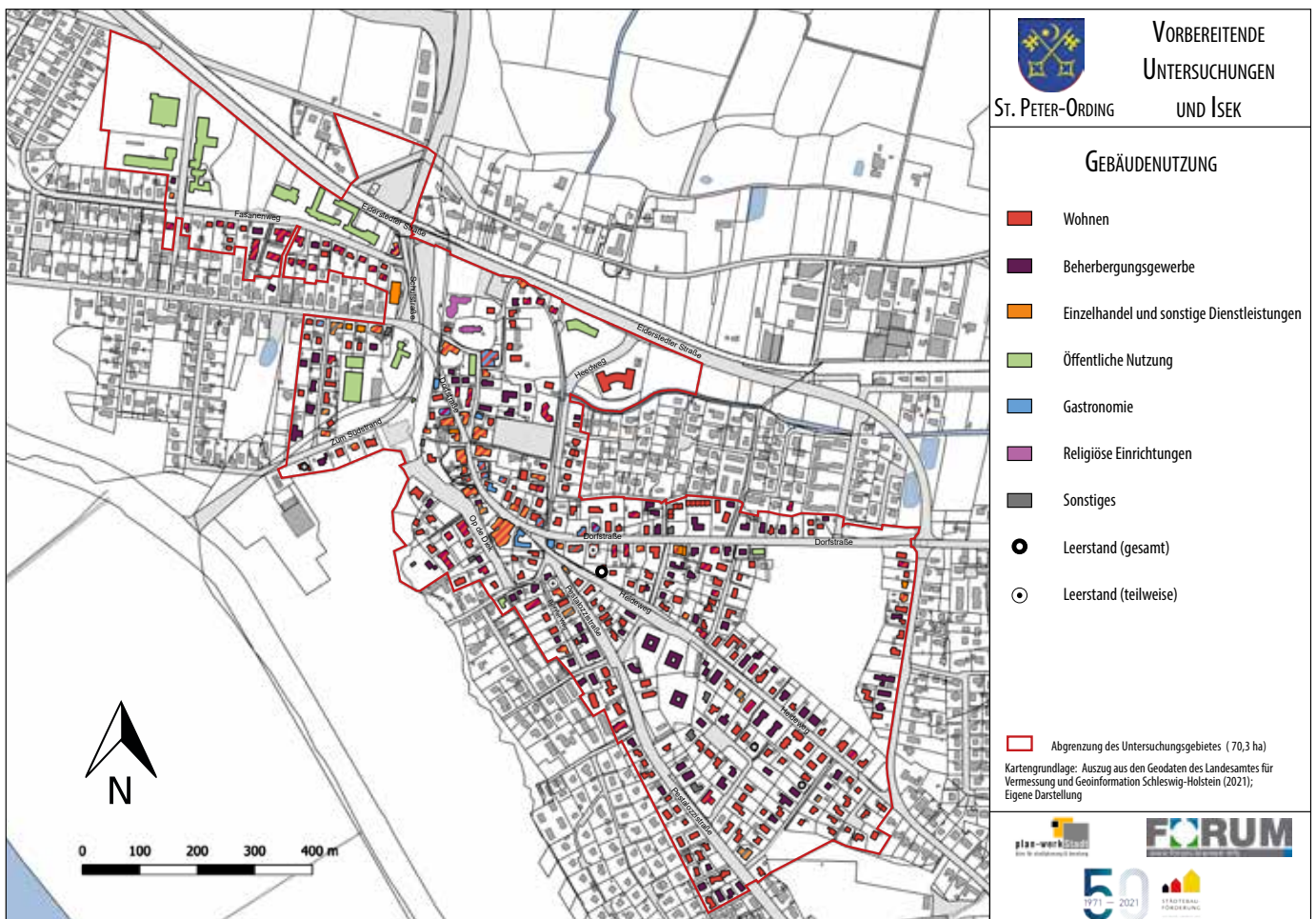
- Demnach wird der Nutzung Dauerwohnen zunehmend Wohnraum zugunsten touristischer Wohnnutzungen entzogen – einhergehend mit einem Anstieg des Miet- und Kaufpreisniveaus. Die Folgen der zunehmenden touristischen Wohnnutzungen sind vielfältig: Sie reichen von fehlendem bzw. kaum noch vorhandenem bezahlbarem Wohnraum für z.B. Haushalte mit geringem Einkommen (u.a. Beschäftigte im Tourismusbereich), der Auflösung gewachsener sozialer Gefüge und unpersönlicher werdenden Nachbarschaften und dem Fehlen sozialer Kontrolle bis hin zur Unterauslastung (sozialer) Infrastrukturangebote und von Versorgungsangeboten angesichts sogenannter „kalter Betten“ (nicht dauerhaft bewohnte Wohnungen).
- Veränderungen haben sich auch in der Struktur der gewerblichen Angebote vollzogen: Klassische Betriebe der Nahversorgung wie z.B. Post, Drogerie, Fischgeschäft, Apotheke, Reinigung usw. zogen in die Gewerbegebiete am Ortsrand, ihre ehemaligen Gewerberäume werden seither vielfach durch touristisch geprägte Angebote (u.a. Gastronomie, Bekleidung, Souvenirläden) genutzt. In der Folge verliert der Ortskern aus Sicht vieler Einheimischer an Qualität und Quantität bei den gewerblichen Nutzungen und es wird zunehmend schwieriger, die alltägliche Versorgung im Zentrum des Dorfes sicherzustellen. Positiv für die Attraktivität des Dorfkerns erweist sich im Frühjahr 2020 die Nachricht des Betreibers, dass das einzige Lebensmittelgeschäft im Dorfkern - entgegen vieler Befürchtungen - an seinem

Standort erhalten und dort mit neuem Konzept fortgeführt werden soll. Derzeit werden der Abbruch des alten und der Ersatz durch ein neues Gebäude geprüft, in dem im Erdgeschoss die gewerbliche Nutzung und im Obergeschoss Wohnraum u.a. für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter untergebracht werden soll.

Die nachfolgende Karte stellt die unterschiedlichen Gebäudenutzungen im Untersuchungsgebiet dar (vergrößerte Darstellung im Anhang):

Gebäudenutzung
Stärken/Qualitäten - Vielfalt an Nutzungen mit hohem Anteil an Wohnen - Für einen Ort der Größenordnung große Nutzungs- und Angebotsvielfalt - jedoch mit Schwerpunkt auf touristischen Nutzungen - Kaum Leerstände und Unter- bzw. Fehlnutzungen
Schwächen/Mängel - Verdrängung des Dauerwohnens im Untersuchungsgebiet und in der Umgebung - Fehlendes Angebot an bezahlbarem Wohnraum im Untersuchungsgebiet - Hohe Miet- und Immobilienpreise - Rückläufige Angebotsvielfalt im Bereich der täglichen Versorgung / gewerbliche Nutzung zugunsten touristischer Nutzungen - Kaum gelebte Nachbarschaften in vielen Quartieren und fehlende soziale Kontrolle - Unterauslastung von Infrastrukturen und Versorgungsangeboten

Abb. 105: Karte „Gebäudenutzung“



Gebäudezustand

In die Bewertung des Gebäudezustands wurden alle als Hauptgebäude geführten Bauwerke im Untersuchungsgebiet einbezogen. Der Bewertung liegt die Inaugenscheinnahme der Gebäude im Zuge von Ortsbegehungen und -erhebungen im Oktober 2019 zugrunde, bei der der von der Straßenseite aus erkennbare Zustand von Fassade und Sockelbereich, Fenstern und Türen sowie Dach und Regenrinne erfasst und dokumentiert wurde. Ergänzt wurden diese Ergebnisse um die Einschätzungen und Bewertungen der EigentümerInnen, die sich aus der Eigentümerbefragung (vgl. 4.6 Eigentümerstrukturen) ergaben.

Die Gebäude wurden in vier unterschiedliche Stufen des Sanierungsbedarfs klassifiziert:

1. Kein Sanierungsbedarf: Es liegt kein von außen erkennbarer Sanierungsbedarf an Fassade, Fenster und Türen sowie Dach und Regenrinne vor.
2. Leichter bis mittlerer Sanierungsbedarf: Es liegt an maximal einem Gebäudeteil (Fassade, Fenster/Türen oder Dach/Regenrinne) mittlerer bis hoher Sanierungsbedarf oder an einem oder mehreren Gebäudeteil(en) leichter Sanierungsbedarf vor.
3. Mittlerer bis hoher Sanierungsbedarf: Es liegt an einem Gebäudeteil (Fassade, Fenster/Türen oder Dach/Regenrinne) sehr hoher und/oder an mehr als einem Gebäudeteil mittlerer bis hoher Sanierungsbedarf und/oder an allen Gebäudeteilen leichter bis mittlerer Sanierungsbedarf vor.
4. Sehr hoher Sanierungsbedarf bis abgängig: Es liegt an mehr als einem Gebäudeteil ein sehr hoher Sanierungsbedarf vor.

Im Ergebnis wurde bei 176 Gebäuden (43 %) kein und bei 204 Gebäuden (50 %) ein geringer bis mittlerer Sanierungsbedarf festgestellt – das entspricht einem Anteil von knapp 93 % aller Hauptgebäude, die keinen bzw. einen geringen oder mittleren Handlungsbedarf aufweisen. Lediglich 29 Gebäude (knapp 7 %) weisen einen mittleren bis hohen Sanierungsbedarf auf und nur zwei Gebäude (0,5 %) vermitteln einen sehr hohen bis abgängigen Eindruck.

Bei einigen Gebäuden fiel die Bewertung der Gebäudesubstanz durch die Inaugenscheinnahme und die Bewertung durch die GebäudeeigentümerInnen auseinander: Die EigentümerInnen bewerteten ihr Gebäude in der Regel negativer. Vermutlich begründen sich diese Unterschiede auf folgenden Überlegungen:

- Bei der Ortsbesichtigung erfolgte eine Gebäudebewertung durch Inaugenscheinnahme von Fassade und Sockelbereich, Fenster und Türen sowie Dach und Regenrinne. Diese Gebäudeteile waren bei fast allen Gebäuden in gutem Zustand und begründen somit keinen hohen Sanierungsaufwand. Die EigentümerInnen kennen ihr Gebäude allerdings auch von innen und wissen um die Defizite wie z.B. eine alte Heizung,

hinfallige Leitungs- und Elektrosysteme oder eine unzureichende Dämmung des Gebäudes – Aspekte, die bei der Ortsbesichtigung nicht mit erfasst werden konnten.

- Ein Großteil der von den EigentümerInnen schlechter bewerteten Gebäude stammen aus den 1950/1960er Jahren, d.h. die Grundrisse, die Gebäudedekubatur, die Fenster, die Isolierung, die Raumaufteilung und -größe entsprechen nicht mehr den aktuellen Nutzungsanforderungen. Auch darin mag ein Grund für die schlechtere Bewertung der Bausubstanz liegen.
- Viele der von ihren EigentümerInnen negativ bewerteten Gebäude befinden sich auf großen Grundstücken, sind vergleichsweise alt und teilweise in einfacher Bauweise errichtet. Möglicherweise besteht seitens der EigentümerInnen das Interesse, die Gebäude abzubauen, um sie durch moderne, nachfragegerechte und energieeffizientere Neubauten zu ersetzen, die in der Regel zugleich eine effektivere Grundstücksauslastung ermöglichen würden.

Das Ergebnis der Gebäudebewertung ist Abbildung 106 zu entnehmen.

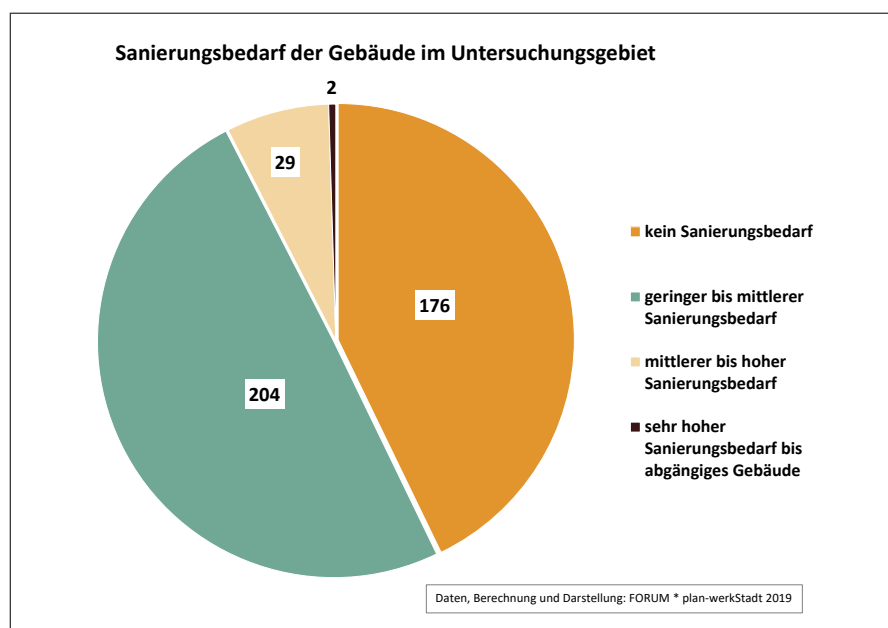


Abb. 106: Sanierungsbedarfe der Gebäude im Untersuchungsgebiet

Die Dominanz von Hauptgebäuden mit keinem bzw. geringem Sanierungsbedarf kann als Indiz u.a. dafür gewertet werden, dass attraktive Gebäudebestände ein wichtiges Kapital der EigentümerInnen und des gesamten Ortes sind. Es deutet aber auch darauf hin, dass die EigentümerInnen in der Regel in der wirtschaftlichen Lage sind, ihre Gebäude entsprechend instand zu halten.

In der nachstehenden Karte sind die Sanierungszustände der Hauptgebäude im Untersuchungsgebiet dargestellt.

„nur 7,5 % aller Hauptgebäude weisen einen mittleren bis hohen oder sehr hohen Sanierungsbedarf auf“

Die räumliche Verteilung der unterschiedlichen Sanierungszustände lässt erkennen, dass besonders Gebäude mit den Nutzungsformen Wohnen und/oder Beherbergungsgewerbe entlang der Dorfstraße, des Heidewegs und der Pestalozzistraße überwiegend keinen oder nur einen geringen Sanierungsbedarf aufweisen. Dagegen finden sich im durch Mischnutzungen geprägten Dorfkern mehr Gebäude mit höherem Sanierungsbedarf.

Gebäudezustand

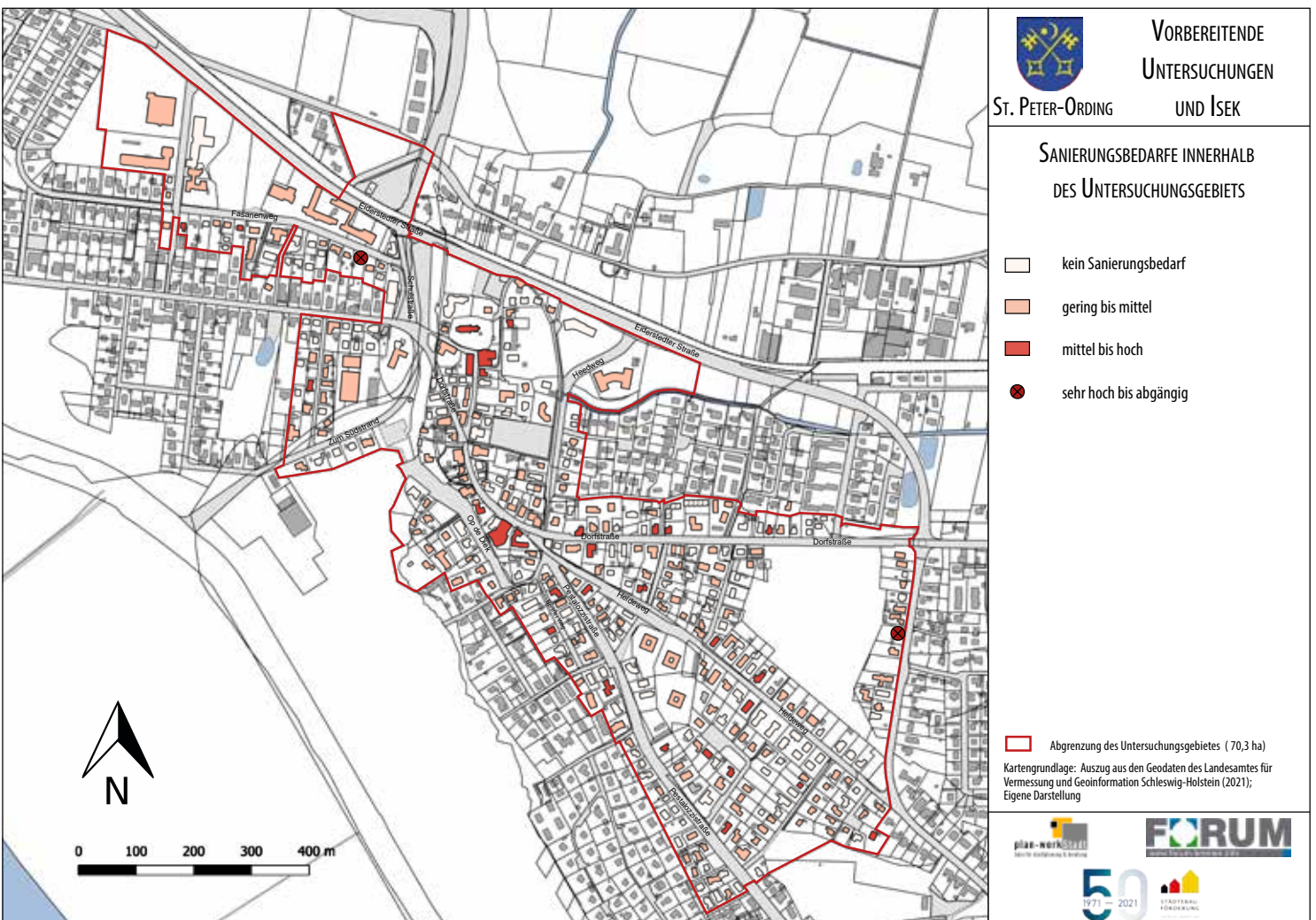
Stärken/Qualitäten

- Geringer Anteil an Gebäuden mit höherem Sanierungs- bzw. Handlungsbedarf

Schwächen/Mängel

- Sanierungsbedarf vorrangig an Gebäuden im mischgenutzten Dorfkern

Abb. 107: Karte „Sanierungsbedarfe innerhalb des Untersuchungsgebiets“



4.8 Grün- und Freiflächen

Aufgrund der unmittelbaren Küstennähe besitzt St. Peter-Ording viele natürliche und naturnahe Grün- und Freiflächen. Der Strand, die Dünen und Salzwiesen sowie Moore stellen wichtige Naturräume dar und sind seit 2009 Teil des UNESCO Weltnaturerbes Wattenmeer.

Auch die Siedlungsräume im Gemeindegebiet sind durch die Küstennähe geprägt und werden von einem Wald- und Dünengürtel durchzogen, der von Ording bis zum Ortsteil Dorf verläuft und in direkter Nachbarschaft zum Untersuchungsgebiet liegt. Diese Räume sind wichtige Naherholungsgebiete für die BewohnerInnen im Ortsteil sowie Gäste.

Ein großer Teil der Grünflächen im Untersuchungsgebiet befindet sich als Hausgärten auf privatem Grund. Als öffentliche und viel genutzte Grünflächen lassen sich die zweite Deichlinie, die Grünanlagen der Kirchengemeinde St. Peter und die Waldfläche „Klemmerness“ am südöstlichen Rand des Ortsteils nennen. Darüber hinaus werden in diesem Kapitel auch die Freiflächen wie der Marktplatz sowie die Straßenräume des Untersuchungsgebiets betrachtet.

Grünflächen (öffentlich)

Die zweite Deichlinie

Im Ortsteil Dorf fällt zunächst die zweite Deichlinie (Westermarkendeich) ins Auge, die sich ca. 650 Meter in Nord-Süd-Richtung durch das Untersuchungsgebiet zieht. Früher begrenzte diese Deichlinie den Ortsteil und nahm eine elementare Funktion im Hochwasser- und Küstenschutzsystem ein. Inzwischen hat in der Folge des Ausbaus des Landesschutz- bzw. Regionaldeichs (erste Deichlinie) auch westlich des Westermarkendeichs eine umfassende Bautätigkeit stattgefunden, weshalb dieser inzwischen mitten im bebauten Ortsbereich liegt (vgl. Kap. 4.2 und 4.12)

„Im Sommer ein beliebter Picknick- und Verweilort“

Der nördliche Deichabschnitt entlang des Marktplatzes wird zurzeit, abgesehen von

der Schutzfunktion, nicht explizit genutzt. Im Sommer ist er allerdings ein beliebter Picknick- oder Verweilort und wird hin und wieder im Rahmen öffentlicher Veranstaltungen als „Tribüne“ genutzt. Auf dem Abschnitt südlich des Marktplatzes bis zum Dünenweg parallel zur Dorfstraße befindet sich ein Fußweg, der tw. asphaltiert und tw. mit wassergebundener Decke versehen ist. Die Deichlinie stellt eine wichtige Grünfläche und Wegeverbindung im



Abb. 108: Westermarkendeich

Untersuchungsgebiet dar. Allerdings gibt es auch Nutzungseinschränkungen. Ein Mangel ist die fehlende Barrierefreiheit zum Erreichen des Fußweges auf den Deich bzw. zum Überquerung des Deiches. Die vorhandenen Treppen sind teilweise in schlechtem Erhaltungszustand und weisen große Stufenabstände bzw. -höhen auf.

Waldflächen

Am südöstlichen Rand des Untersuchungsgebiets zwischen der Dorfstraße und dem Heideweg befindet sich die kleine Waldfläche „Klemmernest“ von ca. 5,3 ha, die an die Böhler Landstraße grenzt. Die Fläche hat sich erst im Laufe der letzten Jahrzehnte aus einem ursprünglichen Heidegebiet entwickelt und ist von Wegen in Nord-Süd-, sowie in Ost-West Richtung durchzogen. Am nördlichen Rand

liegt hinter dem Kinderspielhaus ein kleiner Spielplatz. Das Waldstück wird von SpaziergängerInnen, HundebesitzerInnen und Familien intensiv genutzt und stellt einen wichtigen Natur- und Naherholungsraum im Ortsteil dar, der von der Bevölkerung sehr geschätzt wird. Es werden aber auch Ansätze zur weiteren Aufwertung des Wäldchens gesehen, wie die Beteiligung zeigt. Anregungen sind u.a. funktionale Anreicherungen wie z.B. Bewegungs- bzw. Trimmgeräte oder eine barrierefreie/-arme Laufspur

sowie Ansätze zur Umweltbildung.

Des Weiteren umschließt das Untersuchungsgebiet im Süden einen Teil der kleinen Waldfläche an der Kiebitzreihe entlang des Areals des Naturkindergartens Dünenkinder e.V. und des Sportplatzes (Turn- und Sportverein St. Peter-Ording e.V.) – beide außerhalb des Untersuchungsgebietes. Diese Fläche stellt eine grüne Verbindung zwischen der Pestalozzistraße und dem Heideweg dar.



Abb. 109: Wäldchen („Klemmernest“)

Fläche um den Olsdorfer Sielzug

Der Olsdorfer Sielzug ist ein Entwässerungsgraben, der am Südende der Olsdorfer Straße beginnt und südlich entlang der Eiderstedter Straße und der Wittendüner Allee verläuft. Später mündet er in den Utholmsielzug und gelangt über den Ehster Hauptsielzug in der Gemeinde Tating in die Nordsee. Der Abschnitt im Untersuchungsgebiet ist somit ein kleiner Teil des übergeordneten Entwässerungssystems der Halbinsel Eiderstedt und dient der Entwässerung der Gebiete nördlich der Dorfstraße bis zum Heedweg sowie der Kirche St. Peter.¹ Gesäumt wird der grüne Uferbereich des Sielzugs von losem Baum- und Strauchbestand. Eine öffentliche Zugänglichkeit des vom Heedweg aus einsehbaren Gewässerverlaufes ist im Untersuchungsgebiet nicht gegeben.



Abb. 110: Olsdorfer Sielzug

Grünflächen (kirchlich)

Der zwischen Marktplatz und Preestergang rund um die Kirche St. Peter gelegene Friedhof stellt eine zentrale Grünfläche und ein geschütztes Gründenkmal im Untersuchungsgebiet dar. Friedhof und Kirchhof sind mit Sitzgelegenheiten und Beleuchtung ausgestattet und vom Gemeindehaus, vom Preestergang sowie von der Olsdorfer Straße aus zugänglich. Über die Olsdorfer Straße sind Friedhof und Kirche allerdings nur über eine Treppe und damit nicht barrierefrei

zu erreichen. Eine weitere Grünfläche der Kirchengemeinde befindet sich hinter dem an den Friedhof grenzenden Gemeindehaus zur Eiderstedter Straße hin. Die ca. 4.000 m² große Rasenfläche grenzt an einen unbefestigten Parkplatz. Der Friedhof sowie die angrenzenden Flächen der Kirchengemeinde sind von losem Baumbestand umgeben.



Abb. 111: Kirche St.-Peter

1 vgl. Jahrbuch St. Peter-Ording

Grünflächen (privat)

*„Ein großer Teil
der Grünflächen
befindet sich auf
privatem Grund“*

Ein großer Teil der Grünflächen im Untersuchungsgebiet befindet sich in Form von Vor- oder Hausgärten auf privatem Grund. Sie tragen maßgeblich zum grünen Charakter und damit auch zur Strahlkraft des Ortsteils und der zentralen Straßenräume bei. Einige der besonders attraktiven Gärten dürften zu den beliebtesten Fotomotiven von BesucherInnen in St. Peter-Ording gehören.



oben: **Abb. 112:** private Grünfläche im Gemeindegebiet
unten: **Abb. 113:** Blumenreicher Vorgarten in der Dorfstraße

Grünflächen (weitere im Untersuchungsgebiet)

Folgende weitere unbebaute Grünflächen im Untersuchungsgebiet sind für die künftige Ortsentwicklung mit zu berücksichtigen:

- Die als Biotop ausgewiesene private Grünfläche zwischen Eiderstedter Straße und Ketelskoog mit ca. 1,5 ha, (vgl. Kap. 4.12)
- Die private Rasenfläche/Weidefläche zwischen Prestergang und Heedweg, ca. 6.000 m²
- Das verwilderte Privatgrundstück Grünfläche („Luxemburg Grundstück“) Op de Diek mit ca. 1.000 m²
- Die ebenfalls als Biotop festgesetzte private Grünlandfläche östlich des Seniorenheims (mesophiles Grünland) mit ca. 7.000 m²

Freiflächen

Marktplatz

Insgesamt stellt der Marktplatz einen intensiv genutzten und zentral gelegenen Raum dar, der während des Wochenmarktes ein beliebter Treffpunkt für BewohnerInnen und TouristInnen ist. Gelegentlich wird der Platz auch im Rahmen von öffentlichen Veranstaltungen genutzt. Dennoch bestehen erhebliche Missstände, die die Aufenthalts- und Nutzungsqualitäten des Marktplatzes einschränken:

- Komplette Versiegelung der Fläche – mit provisorischer Anmutung, ohne Gestaltungsanspruch und einer der Lage angemessenen Aufenthaltsqualität,
- funktionaler Fokus auf der Nutzung des Parkplatzes,
- kaum Sitzgelegenheiten, Bepflanzung und Begrünung.



Abb. 114-116: Hauptsächlich als Parkplatz genutzter Marktplatz

Straßenräume

Die Straßenräume im Untersuchungsgebiet weisen sehr unterschiedliche Nutzungs- und Aufenthaltsqualitäten auf. Im Fokus steht generell der im Rahmen der zurückliegenden Sanierung sanierte und verkehrsberuhigte Raum Olsdorfer Straße und Dorfstraße (Abschnitt vom Marktplatz bis in die Übergangs- / Einmündungsbereiche von Pestalozzistraße, Heideweg und Dünenweg). Abgesehen von der starken Verkehrsbelastung ist die Aufenthaltsqualität dieser Bereiche bis heute hoch.



Abb. 117: Olsdorfer Straße mit hoher Aufenthaltsqualität

Die umliegenden Straßen sind i.d.R. asphaltiert und haben einen von der Straße getrennten, auf Hochborden ausgebildeten Rad- und Fußweg. Die Straßenräume, insbesondere in der Pestalozzistraße und im Fasanenweg weisen einige Missstände auf, die die Aufenthaltsqualität und Sicherheit einschränken. Dazu gehören u.a. unebene und sehr schmale Fuß- und Fahrradwege (vgl. auch Kap. 4.5). Einige Straßenräume vermitteln außerdem einen unaufgeräumten oder ungestalteten Eindruck:

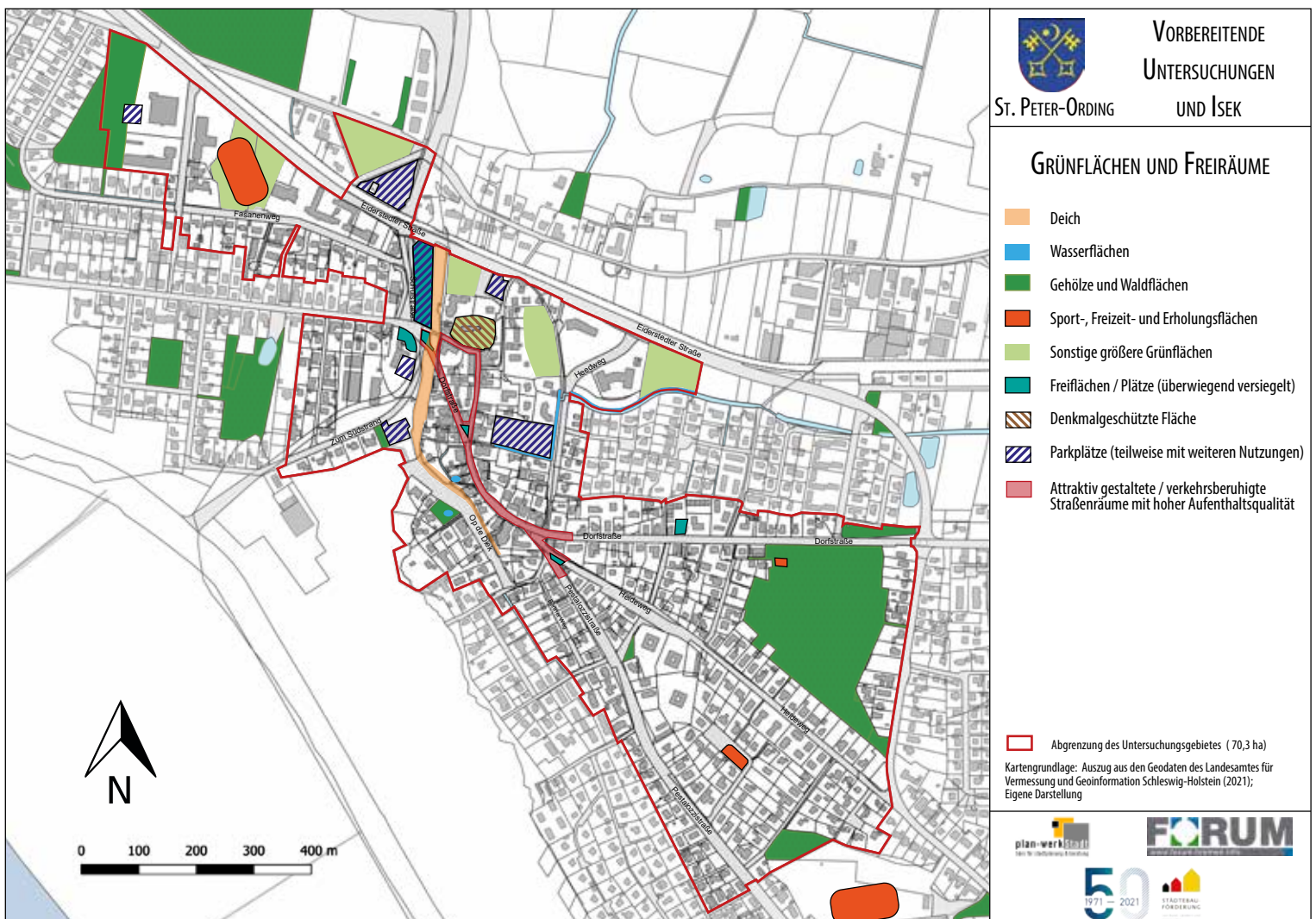
- Fasanenweg in Höhe der Nordseeschule,
- teilweise Pestalozzistraße.



Abb. 118 und 119: Sicherheitseinschränkende Missstände in der Pestalozzistraße

Grün- und Freiflächen	
Stärken/Qualitäten	Schwächen/Mängel
• Weitläufige naturnahe Grün- und Freiflächen, wenngleich überwiegend angrenzend an das Untersuchungsgebiet • Mehrere angelegte Grünflächen mit hoher Strahlkraft (u.a. Friedhof) • Ortsbildprägende zweite Deichlinie als grüne Verbindung für Fußverkehr • Begrünung und Sitzgelegenheiten entlang der Dorfstraße • Viele und teilweise sehr attraktive private Gärten	• Grünflächen im Gebiet überwiegend auf Privateigentum und damit nicht zugänglich (Gärten) • Hoher Versiegelungsgrad im Ortskern • Komplette versiegelte und als Dauerparkplatz genutzter Marktplatz • Der öffentliche Raum ist vielfach nicht barrierefrei • Insbesondere Pestalozzistraße mit erheblichen Schäden im Fuß-/Radweg • Wasser ist im Gebiet kaum wahrnehmbar / zugänglich

Abb. 120: Karte „Grün- und Freiflächen innerhalb des Untersuchungsgebiets“



4.9 Bevölkerungs- und Sozialstruktur

Demografische Struktur und Entwicklung

Bei der Analyse der Bevölkerungsstruktur St. Peter-Ordings fällt in besonderer Weise die Alterszusammensetzung ins Auge: Verglichen mit dem Land Schleswig-Holstein wohnen im Gemeindegebiet bei weitem mehr ältere BewohnerInnen, wohingegen vor allem Familien mit Kindern deutlich unterrepräsentiert sind. Während landesweit gut 40 % der EinwohnerInnen den Familien-Altersgruppen zuzurechnen sind (0-17 Jahr sowie 30-49 Jahre) sind es in St. Peter-Ording lediglich 31 %. Demgegenüber ist fast jede*r dritte EinwohnerIn St. Peter-Ordings im Senioren-Alter 65+ – gegenüber 23 % im Land. Hier spiegelt sich deutlich wider, dass die Beliebtheit der Gemeinde als Alterswohnsitz hoch ist – die Rahmenbedingungen für Familienwohnen aber offenbar nicht sehr gut sind. Ungeachtet der dynamischen wirtschaftlichen

Entwicklung St. Peter-Ordings ist die Bevölkerungszahl der Gemeinde in den zurückliegenden Jahrzehnten vergleichsweise stabil geblieben. So wies die amtliche Statistik schon für das Jahr 1950 eine Einwohnerzahl von 3.638 Personen aus – das sind nur etwa neun Prozent weniger als heute (31.12.2018: 3.992). Im selben Zeitraum hat sich die Gästezahl immerhin mehr als verdreifacht! Zu berücksichtigen ist aber, dass die erhebliche Zahl an Personen mit Zweitwohnsitz in der Gemeinde bei der Zählung nicht berücksichtigt ist.

„Familien mit Kindern sind im Gemeindegebiet deutlich unterrepräsentiert“

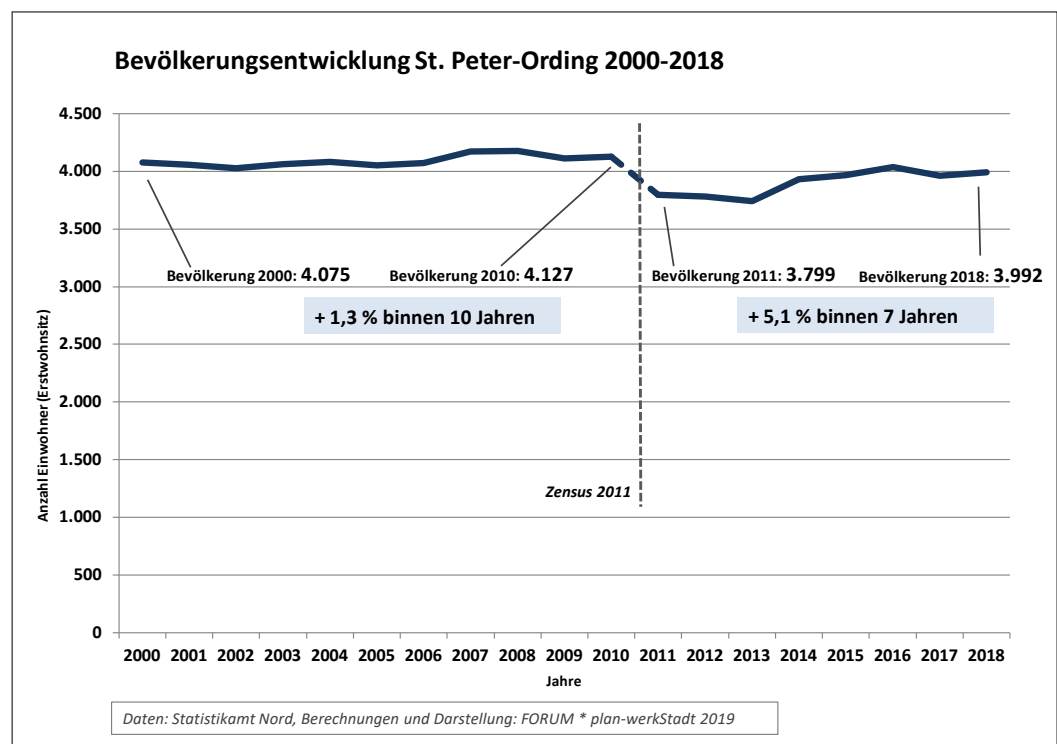


Abb. 121: Bevölkerungsentwicklung St. Peter-Ording 2000-2018

Bei genauerer Betrachtung der Bevölkerungsentwicklung der zurückliegenden zwei Jahrzehnte auf Basis der amtlichen Landesstatistik fällt auf, dass es zwischen 2000 und 2010 nur zu einem minimalen Einwohnerwachstum von etwa 1 % gekommen ist, sich aber insbesondere zwischen 2013 und 2017 ein deutlicher Anstieg eingestellt hat (+ 8 %). Da es sich hier um die Phase handelt, in der sich fast deutschlandweit angesichts des Zustroms von Geflüchteten und von Personen aus Südost-Europa die Bevölkerungszahlen unerwartet positiv

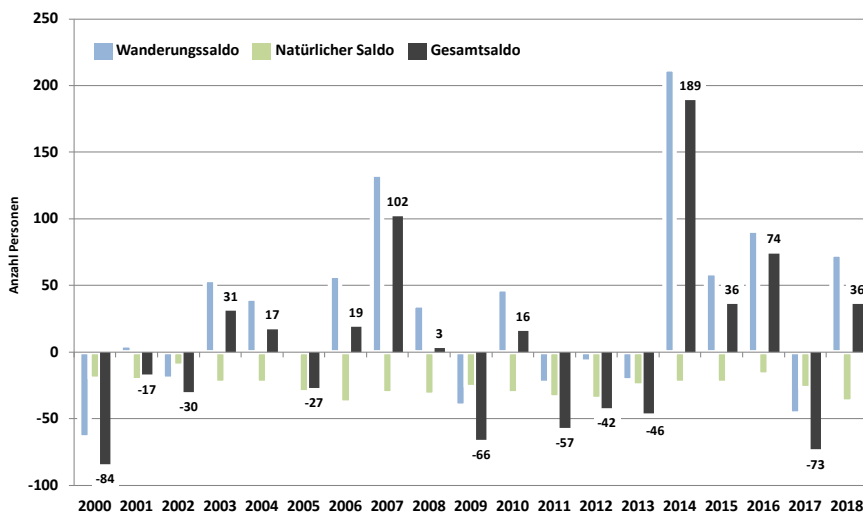
entwickelt haben, liegt die Annahme nahe, dass auch das Wachstum St. Peter-Ordings in engem Zusammenhang mit der internationalen Wanderungsdynamik steht. Anders als in den Metropolen sind es aber weniger die Flüchtlingsströme, sondern vielmehr ausländische Arbeitskräfte für die Tourismuswirtschaft, die das Wachstum auslösen. Die Aufschlüsselung dieser Entwicklung in einerseits die Beiträge der natürlichen Entwicklung und andererseits der Wanderungen stützt diese These: Wie Abb. 122 zeigt, hat die Gemeinde vor allem 2014 und 2016 erhebliche Wanderungsgewinne erzielt. Noch zwischen 2009 und 2013 schrumpfte St. Peter-Ording, da es sowohl mehr Sterbefälle als Geburten als auch mehr Fort- als Zuzüge gegeben hatte.

Demografische Struktur und Entwicklung im Untersuchungsgebiet

Die Entwicklung im Untersuchungsgebiet selber weist noch einmal eine völlig andere Tendenz als gemeindeweit auf, wie Abb. 123 zeigt. Die Einwohnerzahl (Erstwohnsitze) im Gebiet ist alleine zwischen 2010 und 2018 um 75 Personen oder 13 % zurückgegangen. Was andernorts in einer ländlich-peripheren Gemeinde als massive Strukturschwäche zu interpretieren wäre, ist in St. Peter-Ording allerdings in erster Linie als Fortsetzung der schleichenden Transformation von Dauerwohnen vor allem in Ferienwohnungen zu deuten.

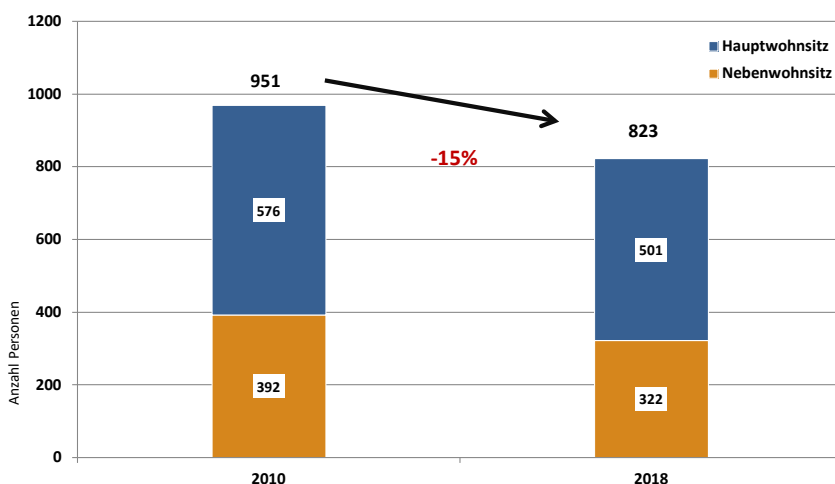
Bemerkenswerterweise ist die Zahl der Nebenwohnsitze im Gebiet im selben Zeitraum sogar noch stärker zurückgegangen – um 70 Personen (bzw. 18 %) auf 322. Das Gebiet hat demnach in nur acht Jahren fast ein Siebtel der mit Haupt- oder Nebenwohnsitz gemeldeten Personen eingebüßt. Die Entwicklungen weisen angesichts der anhaltend hohen Bautätigkeit auf einen fortdauernden markanten Strukturwechsel im Gebiet hin.

Komponenten der Bevölkerungsentwicklung St. Peter-Ordings



Daten: Statistik-Amt Nord, Berechnungen und Darstellung: FORUM * plan-werkStadt 2019

Entwicklung der Haupt- und Nebenwohnsitze im Untersuchungsgebiet

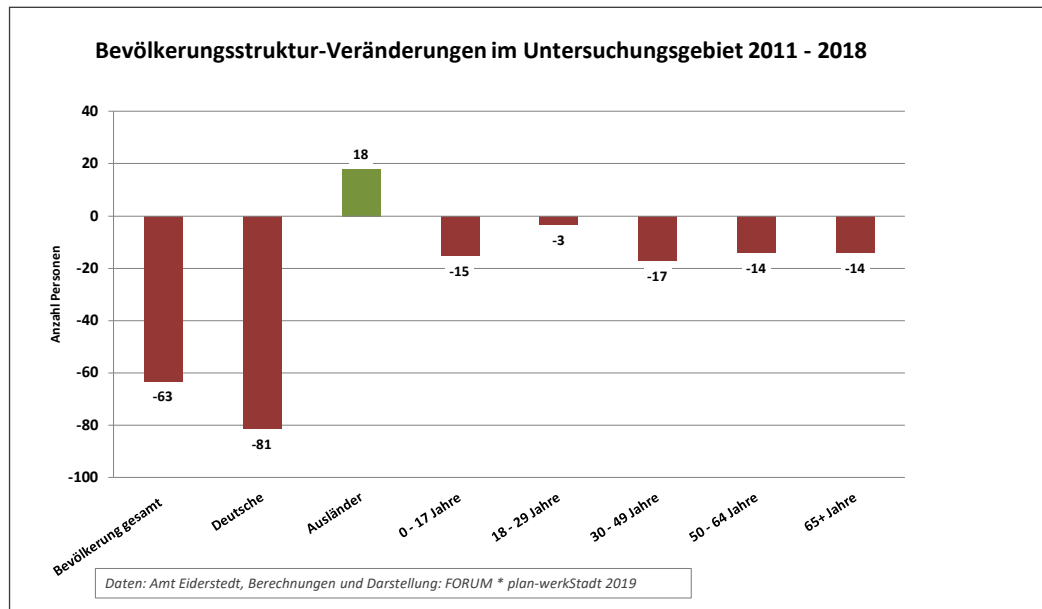
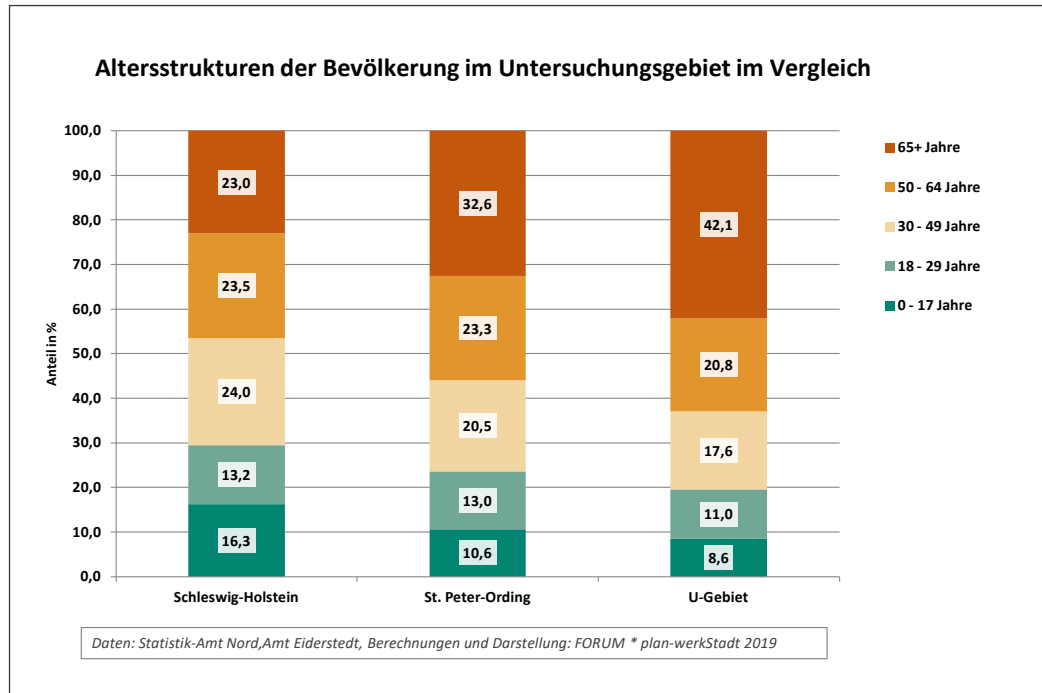


Daten: Amt Eiderstedt, Berechnungen und Darstellung: FORUM * plan-werkStadt 2019

oben: Abb. 122: Komponenten der Bevölkerungsentwicklung St. Peter-Ordings
unten: Abb. 123: Entwicklung der Haupt- und Nebenwohnsitze im Untersuchungsgebiet

ST. PETER-ORDING #VU_ISEK HISTORISCHER ORTSKERN

oben: **Abb. 124:** Altersstrukturen der Bevölkerung im Untersuchungsgebiet im Vergleich
 unten: **Abb. 125:** Bevölkerungsstruktur-Veränderungen im Untersuchungsgebiet 2011-2018



Die Aufschlüsselung der Bevölkerungsveränderungen nach Alter und Geschlecht (nur Personen mit Hauptwohnsitz) erlaubt weitere Rückschlüsse auf die sich im Untersuchungsgebiet vollziehenden Entwicklungen. So stieg die Zahl der ausländischen StaatsbürgerInnen im Gebiet gegen den Trend an. Auch der vergleichsweise geringe Rückgang der Altersgruppe 18-bis 29-jähriger fällt auf, denn der Anteil dieser Altersgruppe ist sogar leicht von 10 % auf 11 % gestiegen. Ansonsten ist nur die Altersgruppe der SeniorInnen im Betrachtungszeitraum durch einen steigenden %-Anteil gekennzeichnet – von 40 % auf 42 %. Der Anteil

der Personen im Alter von mindestens 65 Jahren fällt am Jahresende 2018 somit noch einmal um 10 %-Punkte höher aus als im Gemeindegebiet insgesamt – und fast doppelt so hoch wie landesweit (vgl. Abb. 124). Selbst innerhalb von St. Peter-Ording ist das Untersuchungsgebiet noch als bevorzugter Altersruhesitz zu bezeichnen, wozu allerdings alleine die Wohneinrichtung für SeniorInnen am Heedweg mit mehr als 50 Plätzen einen erheblichen Beitrag leistet. Auch die bislang noch vergleichsweise gute Versorgungssituation im Ortsteil Dorf dürfte SeniorInnen entgegenkommen.

oben: **Abb. 126:** Arbeitslosenanteile im Vergleich
 unten: **Abb. 127:** Gesamtbetrag der Einkünfte je Lohn-/Einkommenssteuerpflichtige

Sozialstruktur

Für die Gemeinde St. Peter-Ording sind aufgrund der niedrigen Einwohnerzahl nur sehr wenige Daten zur Einordnung der Sozialstruktur verfügbar. Die zur Verfügung stehenden Daten deuten jedoch darauf hin, dass die Bevölkerung in St. Peter-Ording tendenziell recht günstige Sozialstrukturen aufweist. So liegt der Arbeitslosenanteil – gemessen an der Bevölkerung im Alter zwischen 18 und 64 Jahren – in St. Peter-Ording deutlich niedriger als landesweit und im Kreis Nordfriesland. In den vergangenen zehn Jahren hat sich der Abstand zu den Vergleichsräumen sogar noch erheblich vergrößert (vgl. rechts: „Arbeitslosenanteil im Vergleich“).

Auch stellt sich die durchschnittliche Einkommenssituation je steuerpflichtiger Person in St. Peter-Ording nach den aktuellsten vorliegenden Daten (2015) günstiger dar als in Kreis und Land – noch 2010 wies die Gemeinde diesbezüglich einen beträchtlichen Rückstand zum Land auf.

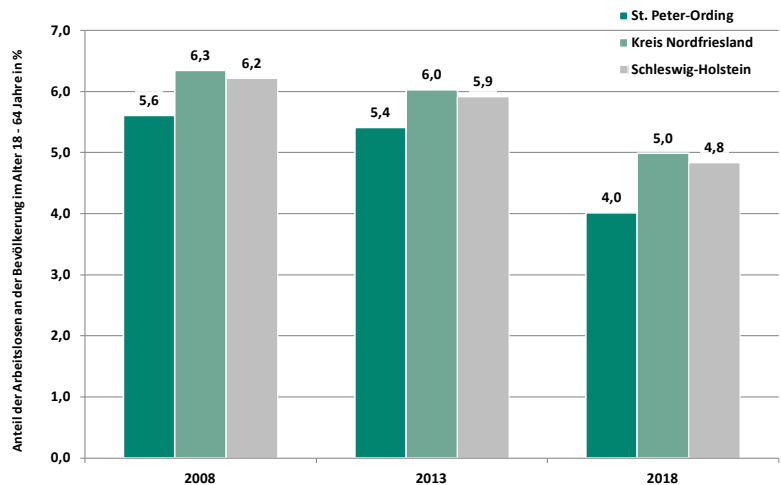
Diese grundsätzlich positiven Befunde besitzen jedoch auch eine Kehrseite: Die demografischen Daten wie auch die Ergebnisse des Wohnungsmarktkonzepts deuten darauf hin, dass sozial benachteiligte Bevölkerungsgruppen und Haushalte mit niedrigem Einkommen immer größere Probleme haben, bezahlbaren Wohnraum in St. Peter-Ording zu finden. Daher lässt sich die „soziale Stabilisierung“ der Gemeinde auch als zunehmende Verdrängung ökonomisch

weniger leistungsfähiger Menschen interpretieren und deutet somit auf eine funktionale Problemlage hin.

Aufgrund der Kleinräumigkeit und der geringen Einwohnerzahl liegen für das Untersuchungsgebiet leider keine Sozialda-

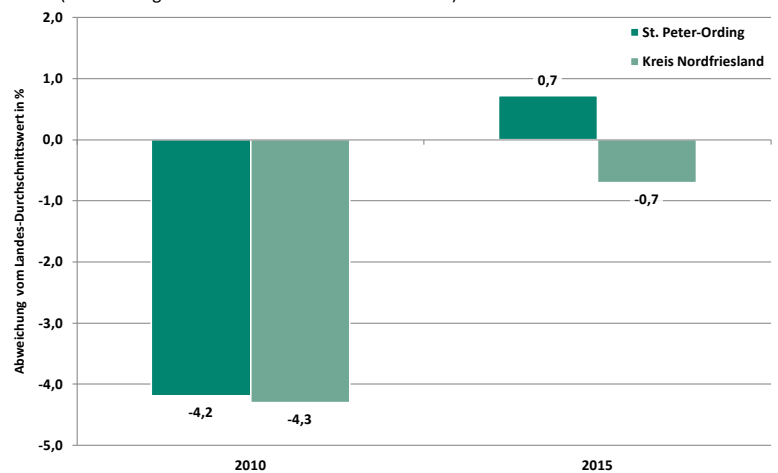
ten vor. Es ist aber aufgrund der städtebaulichen und demografischen Strukturen und Entwicklungen davon auszugehen, dass sich der beschriebene Befund für das Gemeindegebiet weitgehend auf das Untersuchungsgebiet übertragen lässt bzw. sogar noch stärker ausgeprägt sein dürfte.

Arbeitslosenanteil im Vergleich



Daten: Statistik-Amt Nord, Berechnungen und Darstellung: FORUM * plan-werkStadt 2020

Gesamtbetrag der Einkünfte je Lohn-/Einkommenssteuerpflichtige
 (Abweichung vom Landes-Durchschnittswert in %)



Daten: DeStatis, Berechnungen und Darstellung: FORUM * plan-werkStadt 2020

Bevölkerungs- und Sozialstruktur

Stärken/Qualitäten

- u.a. attraktives Wohnangebot für ältere Menschen, stabile Sozialstruktur, Einkommenszuwächse ...

Schwächen/Mängel

- u.a. ausgesprochen geringer und sinkender Anteil von Familien, wenig Angebote für Menschen mit schmalen Geldbeutel ...

4.10 Wirtschaftsstruktur und Beschäftigung

Tourismusbranche als Beschäftigungs- und Wachstumsmotor

Wie u.a. in Kapitel 4.2 ausführlich erläutert wurde, hat sich in St. Peter-Ording in den zurückliegenden Jahrzehnten eine ausgesprochen dynamische wirtschaftliche Entwicklung vollzogen. Diese beruht in erster Linie auf dem Wachstum des touristischen Sektors und angegliederter Branchen wie Gastronomie und verschiedener Dienstleistungen. Innerhalb eines halben Jahrhunderts hat sich die Zahl der Übernachtungsgäste in St. Peter-Ording auf mehr als 400.000 verachtfacht und die Infrastruktur ist kontinuierlich ausgebaut worden. Wie dem Tourismus-Entwicklungskonzept von 2017 zu entnehmen ist, sind alleine seitens der Gemeinde und der Tourismus-Zentrale seit 2000 mehr als 54 Mio. EUR investiert worden. Damit hat St. Peter-Ording seine Wettbewerbsposition erheblich verbessern können und einen bemerkenswerten Imagewandel vollzogen. Die Gäste sind im Durchschnitt jünger geworden, der Anteil gut Verdienender ist überproportional hoch – und trotz der massiven Bautätigkeit sind auffallend viele Natururlauber und „Entschleuniger“ unter den

Gästen.

Das Touristische Entwicklungskonzept St. Peter-Ording (TEK, 2017) legt dar, dass bereits zum damaligen Zeitpunkt insgesamt 220,8 Mio. EUR Bruttoumsatz (darunter 58 % im Gastgewerbe, 24 % im Dienstleistungsbereich und 18 % im Einzelhandel) aus dem Tourismus generiert wurden, davon alleine 201,4 Mio. EUR durch Übernachtungsgäste. Der touristische Einkommensbeitrag lag dementsprechend bei insgesamt 116,0 Mio. EUR – entsprechend 4.880 Personen, die durch die touristische Nachfrage in St. Peter-Ording ein durchschnittliches Primäreinkommen pro Kopf beziehen. Private Kleinanbieter, wie z.B. VermieterInnen von Ferienwohnungen, Ferienhäusern und Privatzimmern, stellen über 70 % der Bettenkapazitäten.

Die Daten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten belegen die für eine Kommune dieser Größenordnung (weniger als 5.000 EinwohnerInnen im Hauptwohnsitz) beachtliche Wirtschaftsstärke St. Peter-Ordings. So verzeichnet die Gemeinde für 06/2018 etwa viermal so viele Ein- wie Auspendler, mit einem Pendlersaldo von 1.352 Personen. Die Zahl der Arbeitsplätze hat sich in den zurückliegenden zehn Jahren um mehr als 500 (28 %) auf zuletzt 2.670 erhöht, der Pendlersaldo um etwa 350 (29 %). Mehr als zwei Drittel der Beschäftigten in den Betrieben St. Peter-Ordings wohnen außerhalb der Gemeinde, vornehmlich in Eiderstedt. Rechnerisch entfallen auf 100 EinwohnerInnen im Erwerbsalter (18 bis 64 Jahre) 118 Beschäftigte – das ist etwa doppelt so viel wie landesweit (56) bzw. im Kreis Nordfriesland (61).

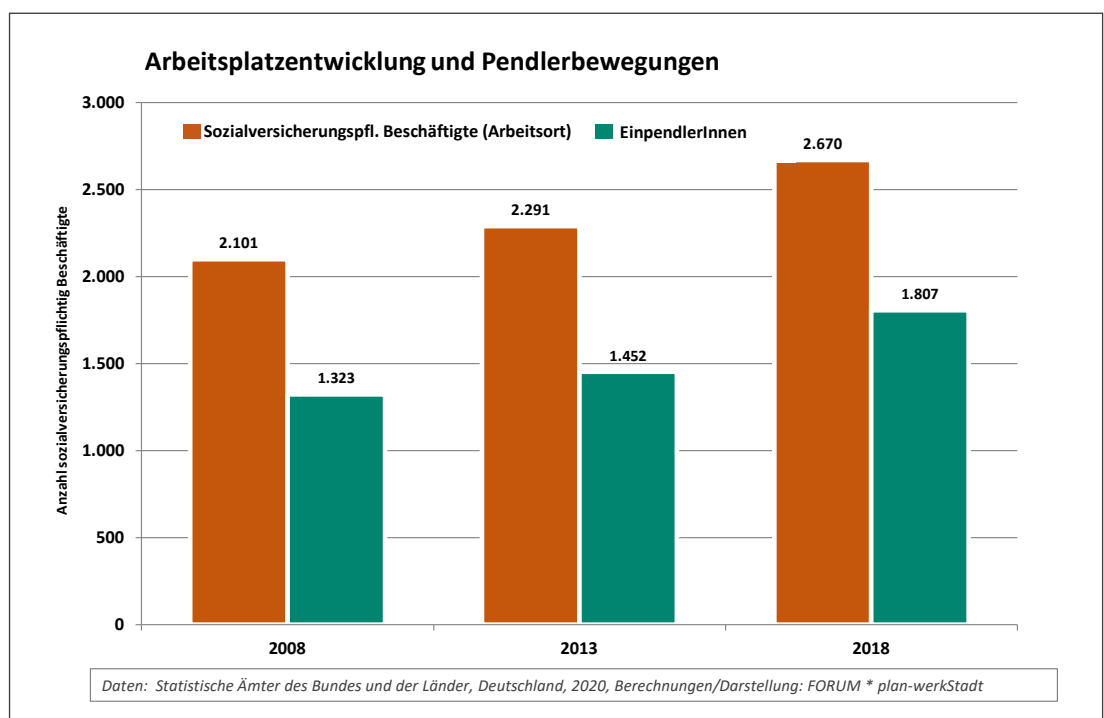


Abb. 128: Arbeitsplatzentwicklung und Pendlerbewegungen

Wie aus Gesprächen mit der Verwaltung und lokalen AkteurInnen/Geschäftsleuten deutlich geworden ist, ist die Rekrutierung von Arbeits- bzw. Fachkräften – ähnlich wie in vielen anderen touristischen Destinationen – auch in St. Peter-Ording inzwischen zu einem erheblichen Wachstumshemmnis geworden. Teilweise konnte diesem Engpass durch die Gewinnung von ausländischem Personal entgegengewirkt werden. So waren im Sommer 2018 alleine 353 ausländische Personen in der Gemeinde beschäftigt – etwa dreimal so viele wie noch zehn Jahre zuvor (115). Typisch für eine touristisch geprägte Wirtschaftsstruktur ist der hohe Anteil an Frauen bei den Beschäftigten: Er liegt in St. Peter-Ording bei 60 % – und damit 11 %-Punkte höher als landesweit.

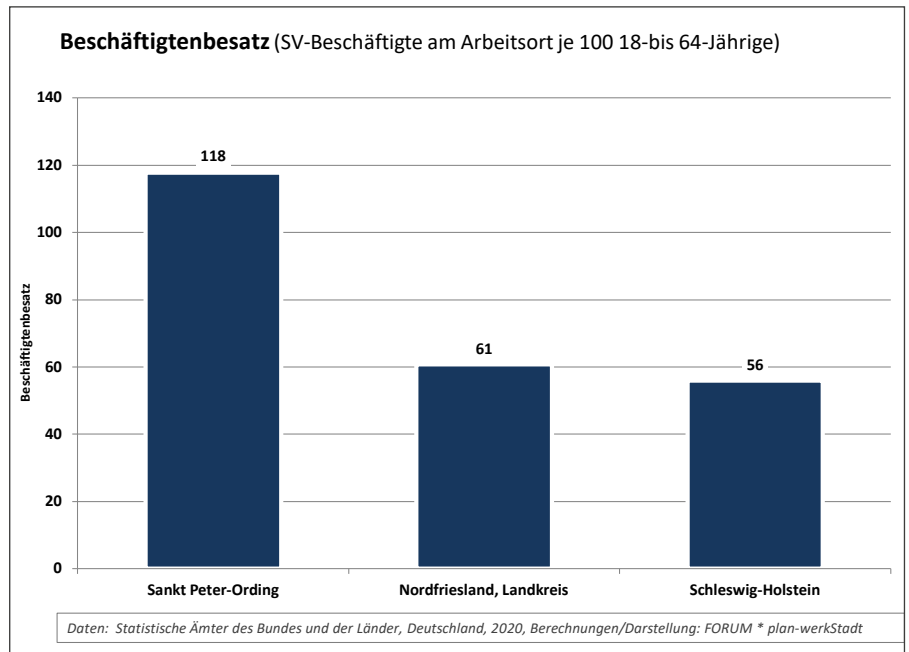


Abb. 129: Beschäftigtenbesatz

Einige Kennziffern aus der Beschäftigtenstatistik

Frauenanteil an den sozialversicherungspfl. Beschäftigten:	59,7 %
Anteil Ausländerinnen an den sozialversicherungspfl. beschäftigten Frauen	8,6 %
Anteil Ausländer an den sozialversicherungspfl. beschäftigten Männern	20,1 %
Anteil der im Gemeindegebiet Wohnenden an den sozialversicherungspfl. Beschäftigten in SPO	49,2 %
Anstieg der in SPO sozialversicherungspflichtig beschäftigten Deutschen von 2008 bis 2018	+ 331
Anstieg der in SPO sozialversicherungspflichtig beschäftigten AusländerInnen von 2008 bis 2018	+ 238

Leider liegen aufgrund der Gemeindegröße keine Strukturdaten der Beschäftigung (Aufschlüsselung nach Wirtschaftszweigen) vor, wodurch sich die Dominanz der Tourismusbranche nicht quantitativ belegen lässt.

Tendenzen und Entwicklungsstrategie

Entsprechend dem TEK beabsichtigt die Gemeinde, die Voraussetzungen für eine nachhaltig positive und tragfähige Entwicklung der Destination sicherzustellen. Diese Zielsetzung wird einerseits aus allgemeinen touristischen Trends abgeleitet (wachsende Bedeutung der Nachhaltigkeit im Tourismus), aber

auch aus den wahrnehmbaren Grenzen des Wachstums vor Ort – u.a. infolge fehlender Arbeitskräfte, einem Rückgang privater Kleinvermieter, Wohnraumknappheit und zu sichernder Naturräume. Ein wichtiger Schwerpunkt ist in diesem Zusammenhang die bessere Verteilung der Besucherzahlen auf das Gesamtjahr durch eine Stärkung der Nachfrage in der Nebensaison. Hier konnten schon beachtliche Fortschritte erzielt werden, entfällt doch mittlerweile fast ein Drittel der Gästeankünfte auf die Monate November bis April.

Durch drei Entwicklungsgrundsätze soll St. Peter-Ording als „einwohner- und arbeitnehmerfreundlicher Ort und attraktives Urlaubsziel weiterentwickelt werden, in

dem ein wertschöpfender und gleichzeitig akzeptierter Tourismus stattfindet.“ Aus Sicht des hier vorliegenden Gutachtens ist dabei von besonderer Bedeutung, dass als ein maßgebliches Ziel formuliert wird, die Attraktivität zum Wohnen und Arbeiten zu fokussieren, u.a. durch die Befriedigung der Bedürfnisse auch junger Menschen, z.B. bezahlbarem Wohnraum, Schulangebot, Versorgungsangebot usw. Auch das Ziel „attraktive touristische Infrastruktur“ – mit der Ergänzung „nebensaison-tauglich“ – steht in engem Bezug zu VU/ISEK. Es stellt u.a. darauf ab, in „gesundem Maß“ weitere Kapazitäten in den höherwertigen Segmenten (insbesondere Hotellerie) zu entwickeln, und Kapazitäten für Ferienwohnungen zu sichern/qualifizieren. In engem Bezug zu den Bedürfnissen der Wohnbevölkerung stehen die Bestrebungen, bedarfsgerechte Mobilitätsangebote und eine leistungsfähige technische Infrastruktur bereitzustellen sowie das Ortsbild, Gastro- und Versorgungsangebot attraktiv zu halten bzw. weiterzuentwickeln.

Strukturen und Entwicklung im Untersuchungsgebiet

Die Wirtschaftsstruktur im Untersuchungsgebiet lässt sich anhand der Bestandsaufnahme im Gebiet, durch eine vom Amt Eiderstedt bereitgestellte Betriebsliste und zudem durch die Ergebnisse der Eigentümerbefragung recht gut beschreiben.

Das Anbieten von Ferienwohnungen/Appartements spielt im Untersuchungsgebiet erwartungsgemäß eine wichtige Rolle. Etwa in jedem vierten Gebäude ist selbst im Erdgeschoss eine entsprechende Nutzung vor-

zufinden; in den Obergeschossen liegt der Anteil noch höher, bei etwa einem Drittel der Gebäuden mit mehreren Vollgeschossen. Größere Hotelbetriebe sind im Gebiet jedoch nicht anzutreffen.

Weitere wichtige Branchen sind Gastronomie, teilweise in Verbindung mit Bäckerei/Konditorei, Einzelhandel (vornehmlich Textilien, Andenken, „Lifestyle“ usw.) und weitere Dienstleistungen wie Banken und Fahrradverleih. Diese konzentrieren sich entsprechend den planerischen Vorgaben in der Dorfstraße und der Olsdorfer Straße. Zwölf der 14 Gastronomieangebote finden sich in den beiden Straßenzügen und 14 der 17 Gebäude mit Einzelhandelsnutzung im Erdgeschoss. Grundsätzlich lässt sich ein starker Fokus des Angebots auf die Zielgruppe der touristischen Gäste feststellen. Daten zu Umsätzen und Arbeitsplätzen im Untersuchungsgebiet liegen leider nicht vor.

Für die Versorgung des Gebiets mit Gütern des täglichen Bedarfs – sowohl für die Bevölkerung des Gebiets als auch für Gäste – besitzt die Stadtschlachtereie Claußen (Dorfstraße Nr. 9) sowie der EDEKA-Markt (Dorfstraße 25) eine hohe Bedeutung. Der EDEKA-Markt hat eine langjährige Tradition (Fleischerei am Standort seit 1917), wird aber in der aktuellen Form nicht mehr dauerhaft bestehen. Vorgesehen ist ein Neubau am selben Standort mit grundlegend verändertem Konzept.

Daten zur Entwicklung des Unternehmensbesatzes und langfristigen Strukturveränderungen standen nicht zur Verfügung. Gleichwohl berichten lokale AkteureInnen von wachsenden Schwierigkeiten, eine attraktive Anbietermischung am Ort zu erhalten. Die Nachfolgersuche im Falle altersbedingter Betriebsaufgaben wird



Abb. 130: Vom Tourismus geprägter Einzelhandel in der Dorfstraße

immer schwieriger – nicht zuletzt auch infolge der massiv gestiegenen Mieten und Bodenpreise und des Arbeitskräftemangels. Die Umwandlung von Dauerwohnraum in Ferienwohnungen hält an, während sich scheinbar gleichzeitig Ferienwohnungen zu „kalten Betten“ entwickeln, in

dem sie als Nebenwohnung nur für wenige Wochen jährlich von den EigentümerInnen in Anspruch genommen werden. Diese Entwicklungen sind mit der Gefahr einer Negativspirale aus rückläufigen ganzjährigen Nachfragepotenzialen und rückläufiger Angebotsvielfalt und -qualität verknüpft.

Wirtschaftsstruktur und Beschäftigung

Stärken/Qualitäten

- u.a. Arbeitsplatzentwicklung, hoher Anteil sozialversicherungspflichtig Beschäftigter, Beschäftigtenbesatz, Tourismus als Motor der Entwicklung

Schwächen/Mängel

- u.a. einseitige wirtschaftliche Ausrichtung auf den Tourismus, Fach-/Arbeitskräftemangel, Nachfolgeproblematiken

4.11 Bildung, Kultur, Freizeit und Gesundheit

In St. Peter-Ording gibt es vielfältige Infrastrukturangebote sowie Angebote der Daseinsvorsorge und Gesundheitsversorgung, die für BewohnerInnen, Beschäftigte und Gäste wichtige Anlaufpunkte sind. Zudem gibt es neben den diversen Infrastrukturangeboten auch verschiedenste, überregional bekannte Veranstaltungen. Nachfolgend ist ein umfassender, aber nicht abschließender Überblick über die wichtigsten Angebote insbesondere für die ortsansässige Bevölkerung¹ dargestellt. Eine kartografische Übersicht präsentiert die Angebote am Ende des Kapitels.

1. Bildungs- und Betreuungseinrichtungen

St. Peter-Ording hält ein umfangreiches Betreuungs- und Bildungsangebot vor, das überwiegend im Ortsteil Dorf zu finden ist. Neben einer Kindertagesstätte zählen dazu die zum Schulverband Eiderstedt² gehörende Grundschule (Utholm-Schule) sowie die weiterführende Nordseeschule mit den beiden Zweigen Gymnasium und Gemeinschaftsschule mit einem angeschlossenen Internat sowie eine Gemeindebücherei und die Volkshochschule mit diversen Angeboten.

¹ Als Quelle diente neben eigenen Erhebungen und Recherchen auch das Zukunftskonzept Daseinsvorsorge für die Gemeinden St. Peter-Ording und Tating von GEWOS/BIG vom Juli 2019.

² Zu den Aufgaben des Schulverbandes als Träger der Schulen gehören u.a. die räumliche und sächliche Ausstattung der Schulen, die Organisation der Schülerbeförderung, die Trägerschaft für die offene Ganztagschule an der Nordseeschule und die Schulentwicklungsplanung.

Einrichtungen im Untersuchungsgebiet

Im nördlichen Bereich des Untersuchungsgebietes ist an der Kirchenleye ein „Bildungs- und Betreuungscluster“ entstanden.

- Mit der 1965 errichteten **Kindertagesstätte** (KiTa) der evangelischen Gemeinde St. Peter-Ording an der Kirchenleye befindet sich im Untersuchungsgebiet die einzige Einrichtung, die Krippen-, Kindergarten- und Hortplätze für den Nahbereich (St. Peter-Ording, Tating und Tümlauer-Koog) bereitstellt. In dem Anfang 2019 nach umfangreicher Sanierung wieder bezogenen Gebäude bietet die KiTa ein umfassendes Betreuungsangebot für ca. 210 Kinder in 17 Gruppen an: Im Krippenbereich stehen 40 Plätze (20 Halbtags-, 20 Ganztagsplätze) zur Verfügung, was laut Zukunftskonzept Daseinsvorsorge angesichts der Bevölkerungsprognosen bis 2030 ausreichend zu sein scheint (vgl. S. 34f.). Im Kindergartenbereich werden 98 Plätze angeboten (60 Ganztags- und 38 Halbtagsplätze) und der Hort bietet Betreuung für 72 Kinder der benachbart gelegenen Utholm-Schule (s.u.). Die Autoren des Zukunftskonzeptes Daseinsvorsorge gehen davon aus, dass die vorhandenen Angebote

auch in diesen Segmenten für die nächsten Jahren quantitativ ausreichend sein werden. Mit der Sanierung der Einrichtung wurde vorrangig eine Anpassung des Gebäudes an heutige qualitative Bedarfe, wie z.B. den steigenden Anteil von Ganztagsplätzen, umgesetzt



Abb. 131 und 132: Kindertagesstätte vor und nach der Sanierung

- Die einzige **Grundschule** für den Nahbereich ist die Utholm-Schule (Kirchenleye 7), die zum Schulverband Eiderstedt gehört. Die Schule wird von knapp 160 Kindern (Stand Anfang 2019) besucht und ist zweizügig mit einem Förderzentrum. Neun Lehrkräfte und mehrere Erziehende stehen zur Betreuung der Kinder zur Verfügung. Die Grundschule bietet vor allem für minderjährige geflüchtete Kinder die Sprachförderung Deutsch als Zweitsprache (DaZ) an. Neben einer Schulassistentin, zugleich Leiterin der betreuten Grundschule, wirkt an der Schule auch eine Schulsozialarbeiterin als Anlaufstelle für Schüler, Eltern und Lehrkräfte mit, die bei Problemen, Konflikten und Fragen im Zusammenhang mit Schule unterstützt. Durch die benachbarte Kindertagesstätte wird die Nachmittagsbetreuung der über 70 Hortkinder gewährleistet. Da die Erreichbarkeit der Schule auch mit Linien- und Schulbussen gegeben ist, besuchen nicht nur Kinder aus dem Nahbereich, sondern auch Kinder aus der Umgebung die Utholm-Schule. Laut Zukunftskonzept Daseinsvorsorge entsprechen die derzeitigen Kapazitäten der Grundschule aktuell dem Bedarf. Zukünftig könnten Überkapazitäten entstehen, da sich die Zahl der Grundschulkin-

der den Berechnungen nach verringern dürfte. Handlungsbedarfe sehen BürgerInnen und AkteurInnen beim baulichen Zustand der Gebäude sowie angesichts fehlender Räumlichkeiten für außerschulische Aktivitäten. Auch das Gutachterteam stellte bei Ortsbegehungen fest, dass Teile der Gebäudefassade (sie vermittelt in einigen Bereichen optisch einen ungepflegten Eindruck, u.a. durch Algenbildung) und der Schulhof Handlungsbedarf aufweisen. Letzterer vor allem angesichts der Bodenbeschaffenheit (der Schulhof ist weitestgehend versiegelt und weist viele Risse und Unebenheiten auf) und der unzureichenden Aufenthalts-, Spiel-, Entdecker- und Bewegungsangebote. Der Schulverband Eiderstedt wünscht sich darüber hinaus auch in der Umgebung weitere Aufwertungen, die Spiel, Erkundung und Bewegung ermöglichen. Ergänzend sollte geprüft werden, ob der Schulhof

auch außerhalb der Schulzeiten geöffnet und als weiteres Spiel- und Bewegungsangebot genutzt werden könnte. Das Verkehrsaufkommen im Umfeld der Schule ist besonders zum Schulbeginn und -ende hoch und es fehlt aus Sicht des Schulträgers an Maßnahmen der Schulwegsicherung. Die Sicherung und Aufwertung der Schulwege sind für Kinder, Begleitpersonen und Lehrkräfte von hoher Bedeutung, um sicher und angenehm zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule zu gelangen. Damit würde zugleich auch ein aktiver Beitrag zum Klimaschutz geleistet. Aus Sicht des Schulverbandes Eiderstedt sollten zudem die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Schülerbeförderung auf die



Abb. 133 und 134: Utholm-Schule

Schulzeiten angepasst sein.

- Am Fasanenweg liegt der **Gemeinschaftsschulteil** der Nordseeschule, die zusammen mit der angegliederten Turnhalle ebenfalls zum Schulverband Eiderstedt gehört. Knapp 170 Schülerinnen und Schüler werden in der einzig weiterführenden Schule beschult, deren Einzugsgebiet sich über die gesamte Eiderstedter Halbinsel erstreckt.

Aus der kleinräumigen Bevölkerungsprognose des Zukunftskonzeptes Daseinsvorsorge geht hervor, dass aufgrund der rückläufigen Bevölkerungszahlen der 10- bis 18-Jährigen auch zukünftig rückläufige Schulkinderzahlen zu erwarten sind und die Kapazitäten der Schule auf absehbare Zeit ausreichen bzw. Überkapazitäten möglich sind. Auch wenn die Schule vor einigen Jahren (energetisch) ertüchtigt wurde, besteht nach wie vor Handlungsbedarf. Dieser betrifft

- die etwas „gesichtslose“ Fassade der Schule/ Sporthalle. Außenraumgestaltung: Schulhof, Sportplatz und die Freiflächen rund um die Schule bieten wenig Gestaltungs- und Aufenthaltsqualitäten. So wird u.a. auf dem Schulhof und den Zuwegungen geparkt und die Grünbereiche bedürfen angesichts des derzeitigen „Wildwuchses“ einer Überprüfung und Auslichtung, so auch das Anliegen des Schulverbandes Eiderstedt.

„Im gesamten Untersuchungsgebiet fehlt es an Aufenthalts-, Spiel-, Entdecker- und Bewegungsangeboten.“



Abb. 135-137: Fassade, Turnhalle und Schulhof des Gemeinschaftsschulteils

- Im Schulgebäude selbst fehlen ausreichende und multifunktional nutzbare Gemeinschaftsräume und -flächen für Zusammenkünfte der Schülerinnen und Schüler sowie für Kooperationen und Aktivitäten der Schule mit weiteren Akteuren und Einrichtungen aus den Bereichen Bildung, Kunst, Kultur, Soziales oder Politik.
- Ähnlich wie in der Kirche stellen auch am Fasanenweg das Kfz-Aufkommen und hohe Kfz-Geschwindigkeiten eine Gefahrenquelle dar. Es gibt keine Schulwegsicherung im Eingangsbereich der Schule, ein Defizit, auch aus Sicht des Schulverbandes Eiderstedt. Hier sollte das zu erarbeitende Verkehrskonzept tiefergehende Aussagen treffen.

Der Schulverband Eiderstedt wünscht sich auch für den Gemeinschaftsschulteil der Nordseeschule eine Abstimmung der Zeiten der Schülerbeförderung mit den Schulzeiten. Zudem fehlt es aus seiner Perspektive rund um die Schule bzw. im gesamten Untersuchungsgebiet an Aufenthalts-, Spiel-, Entdecker- und Bewegungsangeboten.

Außerhalb des Untersuchungsgebietes gelegene Einrichtungen

Die beiden Zweige der Nordseeschule liegen an unterschiedlichen Standorten: Während der Gemeinschaftsschulteil im Untersuchungsgebiet angesiedelt ist (s.o.), befindet sich der gymnasiale Teil in der Pestalozzistraße (Nr. 62) außerhalb des Untersuchungsgebietes. In der Nordseeschule wurden im Herbst 2019 insgesamt ca. 700 Kinder und Jugendliche von mehr als 60 Lehrkräften beschult. Angeschlossen und räumlich angrenzend an den gymnasialen Teil der Schule befindet sich das Jugendzentrum St. Peter-Ording (Jos, s.u.). Neben dem Schulunterricht finden an den Standorten der Nordseeschule auch Kurse der VHS (s.u.) statt.

- Ca. 200 m vom Standort Pestalozzistraße der Nordseeschule entfernt liegt das Nordsee-Internat St. Peter-Ording e. V. mit 120 SchülerInnen, die in vier Häusern leben und von ca. 60 Personen rund um die Uhr betreut werden. Ergänzend gibt es auch noch eine Internatsfamilie St. Peter-Ording, in der neun Schüler leben. Beide Einrichtungen arbeiten mit der Nordsee- und der Utholm-Schule zusammen und

stabilisieren u.a. deren Schülerzahlen. Außerdem wird die gemeinsam genutzte Mensa – hier finden ca. 450 Gäste Platz – professionell vom Nordsee-Internat betrieben.

- Für Kinder und Jugendliche bietet das 2017 eröffnete Jugendzentrum St. Peter-Ording Jos – in gemeinsamer Trägerschaft der Gemeinde St. Peter-Ording und des Schulverbandes Eiderstedt – eine zentrale Anlaufstelle im Ort. Es nutzt für seine vielfältigen Freizeitangebote (unter der Woche täglich zwischen 12 und 18 Uhr – während der Ferienzeit geschlossen) Räumlichkeiten der Nordseeschule in der Pestalozzistraße und verknüpft die drei Teilbereiche Jugendzentrum, offene Ganztagschule und Schulsozialarbeit miteinander.
- Neben der katholischen Kirche St. Ulrich in der Badallee 56 – knapp außerhalb des Untersuchungsgebietes – befindet sich die Gemeindebücherei und Mediothek mit ihren ca. 23.500 Büchern und Medien, deren Träger die Gemeinde St. Peter-Ording ist. Die Bücherei hat wöchentlich an sechs Tagen geöffnet und ermöglicht Einheimischen und Gästen die Ausleihe unterschiedlicher Medien. Die Bücherei hat erheblichen zusätzlichen

Raumbedarf sowohl für die medialen Angebote als auch für die diversen Veranstaltungen, die sie durchführt. Zudem ist die Bausubstanz der Gemeindebücherei in sanierungsbedürftigem Zustand, so dass Sanierung oder Neubau gegeneinander abzuwägen sind. Ein neuer, multifunktionaler Standort – Bücherei, Veranstaltungsraum, Aufenthaltsqualität – näher im Zentrum des Dorfes wäre aus Sicht der Gemeindebücherei für ihr Angebot wünschenswert.

- Im Bereich der Fort- und Weiterbildung ist die Volkshochschule St. Peter-Ording e.V. – Träger ist die Volkshochschule Husum e.V. – aktiv. Vom Büro am Dünenweg 13 aus wird das Programm gestaltet, die Kurse finden überwiegend in anderen Räumlichkeiten wie z.B. in der Nordseeschule (Pestalozzistraße) oder im evangelischen Gemeindezentrum am Marktplatz statt. Durch Kooperationen mit den Volkshochschulen in Husum, Friedrichstadt, Garding, St. Peter-Ording und Tönning wird ein abgestimmtes und breit gefächertes Bildungsprogramm innerhalb der Region angeboten.

Bildungs- und Betreuungseinrichtungen	
Stärken/Qualitäten	Schwächen/Mängel
• Gute Infrastrukturausstattung bei Bildungs- und Betreuungseinrichtungen • St. Peter-Ording übernimmt als KiTa- und Schulstandort die Versorgungsfunktion für den Nahbereich – teilweise auch darüber hinaus • Gutes, breites und miteinander vernetztes Schulangebot über alle Schulstufen/-formen • Zentrale Lage und räumliche Nähe der KiTa- und Schuleinrichtungen • Gemeindebücherei mit Angeboten für Einheimische und Gäste • Breites Angebotsspektrum der VHS	• Gefährdung der Auslastung und damit der Qualität der Schulangebote durch perspektivisch sinkende Schülerzahlen • Eingeschränkte Attraktivität der Aufenthalts-, Spiel- und Bewegungsangebote auf den Schulhöfen • Schulwegsicherung unzureichend • Gemeindebücherei mit Handlungsbedarf

2. Sport- und Freizeitinfrastrukturen

St. Peter-Ording bietet seinen Bewohnern und Gästen ein vielfältiges Sport- und Freizeitangebot, das in den vergangenen Jahren noch deutlich erweitert wurde, um ein Ganzjahresangebot insbesondere für den Tourismus zu schaffen (z.B. Dünetherme, Umbau bzw. Modernisierung des ehemaligen Kurmittelhauses, Seebücke, Erlebnispromenade oder der Nordsee-Fitness-Park). Trotz dieser für eine Gemeinde wie St. Peter-Ording ungewöhnlichen Angebotsbreite werden damit nicht alle Nutzergruppen erreicht: Im Zukunftskonzept Daseinsvorsorge wurde die Angebotspalette nach Altersgruppen differenziert bewertet. Während ca. 80 % mit den Angeboten für 18- bis 65-Jährige zufrieden waren, lag der Wert bei Angeboten an Freizeitmöglichkeiten für einheimische Kinder und Jugendliche bei gut 60 %. Neben Ausgelmöglichkeiten fehle es vor allem an Aufenthalts- bzw. Betätigungsmöglichkeiten im öffentlichen Raum, so die Einschätzung.



Einrichtungen und Angebote im Untersuchungsgebiet

Von den 18 Spielplätzen und -angeboten für Kinder im Gemeindegebiet befinden sich drei im Untersuchungsgebiet: In der ehemaligen Gerätehalle der Feuerwehr (Dorfstraße 57) ist derzeit das **Nestlé Schöller Kinderspielhaus** (Trägerin ist die Tourismuszentrale) untergebracht, das montags bis freitags von 10 Uhr bis 16 Uhr betreutes Spielen anbietet. Unter fachkundiger Anleitung finden Back-,

Bastel- und Spieltage statt. Außerdem haben die Kinder die Möglichkeit, sich im Garten an der Sand-Wasser-Matschanlage auszutoben. Das Kinderspielhaus soll demnächst an die Erlebnispromenade umziehen, woraufhin das Angebot im Ortsteil Dorf entfallen wird. Die Verlagerung war auch Thema unter den Teilnehmenden der Beteiligungsveranstaltung zum ISEK | VU. An das Kinderspielhaus grenzt ein eingegrünter Waldspielplatz an, der sich vor allem an jüngere Kinder richtet. Der Platz vermittelt augenscheinlich einen attraktiven und nachgefragten Ein-

links: Abb. 138 und 139: Kinderspielhaus und Waldspielplatz

rechts: Abb. 140 und 141: Spielplatz Amselweg



druck. Ein weiterer Spielplatz befindet sich am Ende der Sackgasse Amselweg. Er ist mit klassischem Mobiliar wie Sandkasten, Schaukel, Rutsche und einer Sitzbank ohne Lehne sowie Abfalleimer ausgestattet. Der schlecht einsehbare Platz ist, inklusive seiner Zuwegung, zugewachsen und das Mobiliar ist in die Jahre gekommen, es besteht Bedarf an einer Weiterqualifizierung. Die Gemeinde St. Peter-Ording verfügt über zwei **Turn- bzw. Sporthallen** im Bereich Fasanenweg/Kirchenleye. Eigentümerin der Turnhalle der Nordseeschule ist der Schulverband Eiderstedt, Eigentümerin der Utholmhalle und des Sportplatzes ist die Gemeinde. Der nicht gut einsehbare **Sport- bzw. Fußballrasenplatz am Fasanenweg** wird von den Schulen, Vereinen und der Öffentlichkeit genutzt. Der Zugang zum Platz ist durch Bewuchs stark eingeschränkt und für Ortsunkundige nicht einfach zu finden. Der Platz wirkt ungestaltet und liegt ohne erkennbare Begrenzungen und Umrandung des Spielfeldes auf einer „Grünbrache“. Im Luftbild lässt sich zwar das Oval eines Sportplatzes erkennen, vor Ort ist das Spielfeld jedoch nur aufgrund der beiden Fußballtore zu identifizieren. Jenseits des südlichen Tores verläuft ein Asphaltweg – vermutlich einst eine Sprintbahn, der mittlerweile durch Grasbüschel aufgebrochen und nicht mehr für Kurzstreckenläufe geeignet ist. Der Sportplatz zeichnet sich durch hohe Bodenfeuchtigkeit und eine fehlende Drainage aus, sodass die Nutzung des Platzes bei feuchter Witterung eingeschränkt ist. Teile des Sportplatzes wurden durch die Erweiterung der angrenzenden KiTa überbaut, die Sportnutzung musste in Teilen eingeschränkt bzw. aufgegeben werden. Die Spuren der Bau-



Abb. 142 und 143: Sport- bzw. Fußballrasenplatz am Fasanenweg

stelle finden sich in Form einiger Sandhügel und verrotteter Baumaterialien ebenso auf dem Sportplatz wie größere Mengen an Grün- und Gehölzschnitt. Insgesamt vermittelt der Platz einen ungepflegten und verwilderten Eindruck und bietet keine Aufenthaltsqualitäten. Es besteht Konsens, dass der Platz umgestaltet und bedarfsgerecht ausgebaut werden soll: Neben einer Drainage sollen u.a. eine 100-Meter-Kunststofflaufbahn und zwei Sprunggruben entstehen. Die Gemeinde hat sich entschieden, diese Einzelmaßnahme im Rahmen des Städtebauförderungsprogramms „Kleinere Städte und Gemeinden“ vorzuziehen und sie für eine Umsetzung angemeldet. Mit den konkreten Planungen wurde begonnen. Die **Turnhalle am Fasanenweg** grenzt an den Gemeinschaftsschulteil der Nordseeschule und wird von dieser genutzt. Zudem dient sie als Sportstätte für den Turn- und Sportverein St. Peter-Ording e.V. Die 1983 erbaute **Utholmhalle** grenzt an das Gelände der Utholm-Schule an und liegt gegenüber der KiTa an der Kirchenleye. Die Dreifelder-Sporthalle ist sehr gut ausgelastet und wird vor allem für Sportveranstaltungen, aber auch andere Anlässe, wie den Feuerwehrball, genutzt. Augenscheinlich befinden sich Halle und Außenanlagen in gutem

Zustand. 2018/19 erfolgte eine Umstellung auf LED-Beleuchtung. Modernisierungsbedarfe bestehen im Bereich Heizung und Lüftung. Das Zukunftskonzept Daseinsvorsorge stößt die Diskussion an, ob angesichts fehlender Räumlichkeiten für das Gemeinschaftsleben in St. Peter-Ording eine Umnutzung der Sporthalle zu einer Mehrzweckhalle mit angrenzendem Gemeinschaftsraum und entsprechender Ausstattung eine Möglichkeit zur Deckung des Raumbedarfs wäre. In St. Peter-Ording gibt es viele **Vereine** in unterschiedlichen Bereichen wie Bildung, Kinder und Jugendliche, Kultur, Sport, Musik, Interessengemeinschaft Dorf e.V. und andere mehr und ein reges Gemeinschaftsleben. Zu den Vereinen im Untersuchungsgebiet gehören u.a. ein Boßelverein, der Turn- und Sportverein St. Peter-Ording e.V., der Orgelbauverein, die Speeldeel St. Peter-Ording e.V., der Förderverein KulturTreff e.V. zur Unterstützung des Museums Landschaft Eiderstedt (s.u.) – die tw. allerdings auch nur ihren Vereinssitz im Gebiet gemeldet haben.



oben: Abb. 144: Turn- und Sporthalle am Fasanenweg
unten: Abb. 145: Utholmhalle an der Kirchenleye



Abb. 146: Standort der Freiwilligen Feuerwehr in St. Peter-Ording

Die Freiwillige Feuerwehr St. Peter-Ording ist ein fester Bestandteil der Brandbekämpfung und der Vereinskultur (Feuerwehrmusikzug Eiderstedt, Grillfeste, Feuerwehrball). Die Freiwillige Feuerwehr hat ihren Sitz im Heedweg 20. Seit einigen Jahren sind diverse Mängel am Feuerwehrhaus bekannt, die die Bereiche Unfallverhütung und Arbeitsschutz betreffen. Eine weitere Herausforderung ist die zu gering dimensionierte Unterstellfläche für die Neuanschaffung eines weiteren Feuerwehrwagens. Zeitnah wird daher eine entsprechende Erweiterung des Feuerwehrhauses notwendig. Das Vereins-

und Gemeinschaftsleben hat in St. Peter-Dorf einen hohen Stellenwert und ist auf hohes ehrenamtliches Engagement angewiesen. Um die dafür erforderlichen Rahmenbedingungen aufrecht zu halten, sind preisgünstige, öffentlich zugängliche, kommunale Räumlichkeiten für Gremiensitzungen der Politik, von Vereinen, Theatern, privaten Feiern und Zusammenkünften erforderlich, an denen es derzeit allerdings mangelt. Anders als in vielen anderen Städten ist die örtliche Gastronomie stark auf den Tourismus ausgelegt, so dass privatwirtschaftlich betriebene Räumlichkeiten für das Gemein-

schaftsleben mit einem hohen Kostenaufwand in der Anmietung verbunden sind. In St. Peter-Dorf beschränkt sich das für das Gemeinschaftsleben zugängliche kommunale Angebot auf das sanierungsbedürftige Gasthaus Olsdorfer Krug, das u.a. über einen großen Saal verfügt. Der Pachtvertrag des Krugs läuft Anfang 2021 aus. Die Schaffung anderer bzw. weiterer **Räume für den Gemeinbedarf** in St. Peter-Ording – und hier vor allem Untersuchungsgebiet Dorf – stellt für die Gemeinde eine zentrale Herausforderung mit dringendem Handlungsbedarf dar. Benötigt werden größere



Abb. 147: Der Olsdorfer Krug als Treffpunkt des Vereins- und Gemeinschaftslebens in St. Peter-Ording

Veranstaltungsräume für unterschiedliche Zusammenkünfte, aber auch Tagungs-, Sitzungs- und Seminarräume. Diese sollten bei Bedarf zusammengelegt werden können, den schallschutztechnischen Anforderungen entsprechen, mit zeitgemäßer Technik ausgestattet und flexibel nutzbar sein. Noch zu prüfen ist, ob die Räume durch Umnutzung/Erweiterung, Modernisierung vorhandener Angebote, Neubauten oder Multifunktionalität geschaffen werden können. Grundlage für eine Konzeptentwicklung / Machbarkeitsstudie ist die Formulierung entsprechender Anforderungen, wie z.B. eine zentrale Lage, gute

Erreichbarkeit, Barrierefreiheit usw. Sollten sich die unterschiedlichen Anforderungen nicht in einer Einrichtung bündeln lassen, wäre die Möglichkeit zu prüfen, unterschiedliche Raumangebote in verschiedenen Objekten zu verorten. Zugleich besteht aus Sicht von BewohnerInnen Bedarf an einer verbesserten Information und Kommunikation über vorhandene Räumlichkeiten, z.B. in Form einer Online-Übersicht der für unterschiedliche Nutzungszwecke zur Verfügung stehenden Räume.¹

¹ Ebd.: 75. Vgl. dazu auch <https://www.raumperle.de/die-raeume/>



Abb. 148: Saal im Olsdorfer Krug

Sport- und Freizeitinfrastrukturen

Stärken/Qualitäten	Schwächen/Mängel
• Gute und vielfältige Sport- und Freizeitangebote im und um das Untersuchungsgebiet, die für eine Gemeinde dieser Größenordnung ungewöhnlich sind • Angebote für unterschiedlichste Zielgruppen • Reges Vereinsleben, hohes ehrenamtliches Engagement	• Touristische Prägung vieler Angebote führt zur Einschränkung und Reduzierung von Angeboten für das lokale Gemeinwesen und Vereinsleben • Fehlende Flächen- und Raumangebote für Gemeinbedarf (Veranstaltungen, Vereine, Proben usw.) • Tlw. unzureichende Ausstattungsqualitäten einiger Angebote (Spiel-, Sportplätze) • Tlw. dringlicher Sanierungs- und Modernisierungsbedarf einiger baulicher Hüllen, z.B. Freiwillige Feuerwehr • Unzureichende Angebote für Jugendliche



Kulturelle Einrichtungen und Veranstaltungen

In St. Peter-Ording gibt es diverse kulturelle Einrichtungen, die zur Nutzung und Besichtigung einladen und es finden ganzjährig vielfältige kulturelle, sportliche und andere Veranstaltungen für unterschiedlichste Zielgruppen statt. Viele Veranstaltungen werden am Strand von St. Peter-Ording ausgetragen (u.a. Open-Air Events auf der Sandbank), aber auch auf der Erlebnis-Promenade, im Dünen-Hus oder im Kinderspielhaus. Während der Hauptsaison in den Sommermonaten ist das Veranstaltungsprogramm an den Wochenenden besonders umfangreich und breit gefächert. Zu den jährlichen Veranstaltungshöhepunkten zählen unter anderem das Biikebrennen, der Multivan Windsurf Cup, die Multivan Kitesurf Masters oder das jährliche Drachenfestival am Ordinger Strand.

Kulturelle Einrichtungen im Untersuchungsgebiet

Im **Museum Landschaft Eiderstedt** gibt es neben einer Dauerausstellung über die Entwicklung des Seebades St. Peter-Ording verschiedene Ausstellungen rund um die Bedeutung des Seebades als Urlaubsort. Die BesucherInnen können hier die Alltagskultur, die Entwicklung der Halbinsel und die Besonderheiten der nordfriesischen Traditionen kennen lernen. Außerdem besteht die Möglichkeit, sich im Museum trauen zu lassen. Einige



oben: Abb. 149:
Historische Insel
unten: Abb. 150: Museum
Landschaft Eiderstedt

Bereiche des Museums sind nicht barrierefrei zu erreichen. Träger des Museums ist der Verein „KulturTreff“ e.V. im Museum Landschaft Eiderstedt. Der Verein und die Gemeinde arbeiten aktuell darauf hin, Attraktivität und Angebotspotenziale des Museums durch behutsame Erweiterungen weiter zu erhöhen. U.a. ist vorgesehen, einen neuen Eingangsbereich zu schaffen, damit mehr Ausstellungsfläche entsteht und der – dann barrierefreie – Eingangsbereich in den großen Garten verlegt werden könnte. Ein in Abstimmung mit der Denkmalpflege erarbeiteter Entwurf liegt vor und es wird eine zeitnahe Umsetzung angestrebt.

Entlang der Straße Zum Südstrand liegt die sogenannte **historische Insel**. Die lokale Arbeitsgruppe Ortschronik hat die alten Gebäude rund um das alte Backhaus, einen historischen Eiskeller sowie das Schipperhus in Eigenarbeit 2006/07 ehrenamtlich und aus eigener Kraft wieder aufgebaut. Die historische Insel kann jederzeit besichtigt werden. Je nach Saison finden dort z.B. regelmäßig Backtage statt. Derzeit ist die Anlage durch die Lage gegenüber dem Bauhof in ihrer Strahlkraft deutlich beeinträchtigt.

Das privat betriebene **Nordsee-Bernstein-museum** liegt im Ortskern an der Dorfstraße 15. Es bietet eine große Auswahl an Ausstellungsstücken, themenbezogenen Vorträgen und Bernsteinbearbeitungs- und Schleifkurse, u.a. für Kinder und Schulklassen. Das Nordsee-Bernsteinmuseum verfügt über eine eigene Werkstatt mit Schleiferei und bietet auch den Verkauf von Bernstein an.

Veranstaltungen im Untersuchungsgebiet

Mittwochs zwischen 7:00 Uhr und 14:00 Uhr findet der traditionelle **Wochenmarkt** auf dem großen Marktplatz von St. Peter-Dorf statt. Händler aus ganz Eiderstedt und Dithmarschen verkaufen hier ihre frischen und regionalen Waren.

Der **Donnerstag im Dorf** ist ein beliebtes Straßenfest der IG Dorf, das seit 1988 während der Sommermonate regelmäßig donnerstags in der Dorfstraße stattfindet. Es soll einen Beitrag zur Attraktivitätssteigerung und höheren Bekanntheit des Orts-

kerns leisten. Nachdem in den vergangenen Jahren das Engagement der Gewerbetreibenden stark zurückgegangen war, werden im Frühjahr 2020 die bisherigen Strategien grundlegend überarbeitet – künftig werden voraussichtlich jüngere Aktive mehr Verantwortung übernehmen. Geplant ist u.a. eine Erweiterung der Stände, eine intensivere Belegung, Musik usw.

Kirchen und religiöse Einrichtungen im Untersuchungsgebiet

Im Untersuchungsgebiet ist mit der evangelischen St. Peter Kirche eine der ältesten Hauptkirchen Eiderstedts gelegen. Ihr Namen geht auf ihre Einweihung durch den heiligen Petrus zurück. Kirchenschiff und Glocken im sog. Klockstapel (=Glockenturm) sind voneinander getrennt, entsprechend ist der Kirchturm eher klein. Im Laufe der Zeit wurde die Kirche mehrfach umgebaut. 1970/71 erhielt sie nach einer umfangreichen Renovierung ihr heutiges Gesicht. Auf dem Kirchendach steht ein kleiner, zierlicher Dachreiter, der die Uhrzeit verkündet.

Abb. 151: Wochenmarkt auf dem großen Marktplatz von St. Peter-Dorf



Kulturelle Einrichtungen und Veranstaltungen

Stärken/Qualitäten	Schwächen/Mängel
• Vielfältige und umfangreiche öffentliche Angebote und Kultureinrichtungen für eine Gemeinde dieser Größenordnung • Zahlreiche Veranstaltungen – vor allem im Sommer und am Strand • Vielfältige und umfangreiche Angebote privater Museen, Galerien usw.	• Dringender Raumbedarf für politische, kulturelle und Gemeinwesenarbeit • Dringender Raumbedarf und nicht mehr zeitgemäße Erreichbarkeit des Museums Landschaft Eiderstedt • Familienzentrum im Gemeindehaus nicht barrierefrei erreichbar

Die Kirche ist tagsüber geöffnet und wird von vielen Gästen besucht, die die Stille des Raumes genießen oder sich für die Kunstschätze interessieren. Dazu zählen der spätgotische Schnitzaltar (um 1480), die Triumphkreuzgruppe (1510), die Renaissance-Kanzel (1571), der barocke Taufstein (1729) und die Lobback-Orgel, die 1999 unter Verwendung der Pfeifen ihrer Vorgängerorgeln gebaut wurde.

Außerhalb des Untersuchungsgebietes gelegene Kirchen und religiöse Einrichtungen

Neben regelmäßigen Gottesdiensten, Konzerten sowie kirchlichen Festen und Feiern in der Kirche wird auch das angrenzend gelegene evangelische Gemeindehaus (Olsdorfer Straße 19) intensiv genutzt. In dem Gebäude, das mit Unterstützung der Gemeinde St. Peter-Ording errichtet wurde, sind im Erdgeschoss

eine Bücherei der Kirchengemeinde sowie das Kirchenbüro untergebracht. Das 1. OG – das nicht barrierefrei zugänglich ist – beherbergt das evangelische Familienzentrum St. Peter-Ording, Tating und Tümlauer Koog.

St. Peter-Ording und Tating bilden zusammen eine evangelische Kirchengemeinde mit drei alten Kirchen. Neben St. Peter (s.o.) gehören dazu

- die St. Magnus-Kirche mitten in Tating. Sie ist das älteste Gotteshaus der Halbinsel Eiderstedt und wurde 1103 gegründet.
- die St. Nicolai-Kirche, eine kleine Kirche in Ording, die zweimal weichen musste: einmal dem Meer, ein zweites Mal den Wanderdünen. Nun steht der dritte Kirchbau seit fast 300 Jahren weiter im Landesinneren.

Die Kirchengemeinde pflegt zusammen mit der katholischen Kirchengemeinde St. Ulrich – einer von drei katholischen Gemeinden auf Eiderstedt – eine gute ökumenische Zusammenarbeit.



Abb. 152: Evangelische St.-Peter Kirche

Gesundheits- und seniorenbezogene Angebote

Gesundheit und Pflege zählen für die BewohnerInnen St. Peter-Ordings laut Zukunftskonzept Daseinsvorsorge zu den Themen mit der am höchsten bewerteten Bedeutung im Bereich der Daseinsvorsorge (S. 37). Diese Bewertung wird von Experten ebenso unterstützt wie von Ergebnissen demografischer Analysen, die auf einen hohen Bedarf und eine hohe Beanspruchung entsprechender Einrichtungen aufgrund der Altersstrukturen der Bevölkerung hinweisen. Generell regt das Zukunftskonzept Daseinsvorsorge an, bei der Auseinandersetzung mit den Themen Gesundheit und Pflege zwischen Kur- und Gesundheitseinrichtungen für Gäste und Einrichtungen der medizinischen und gesundheitlichen Daseinsvorsorge für die einheimische Bevölkerung zu unterscheiden. Entsprechend des Fokus von ISEK und VU findet in diesem Bericht vorrangig eine Auseinandersetzung mit den Angeboten der medizinischen Daseinsvorsorge für die Ortsbevölkerung statt.

Medizinische Versorgung

2019 gibt es vier Hausarztpraxen in St. Peter-Ording, von denen eine Praxis eine Zweigstelle in Tating betreibt. Rein rechnerisch liegt der Versorgungsgrad der Bevölkerung mit vier hausärztlichen Praxen auf 5.000 EinwohnerInnen im Nahbereich über dem Kreis- und über dem Landesdurchschnitt. Der Versorgungsgrad reduziert sich jedoch durch das hohe Gästeaufkommen und die Bevölkerung, die hier ihren Zweitwohnsitz hat – besonders in der touristischen Hauptsaison.

An Fachärzten gibt es in St. Peter-Ording zwei Zahnarztpraxen. Weitere, vor Ort angesiedelte Facharztpraxen sind – wie auch die Kliniken – auf den Kurbetrieb ausgerichtet. Durch den Status als Nordseeheil- und Schwefelbad ist St. Peter-Ording Standort von insgesamt sieben Kur- und Rehakliniken mit verschiedenen Behandlungsschwerpunkten. Diese Einrichtungen sind in der Regel kaum für die Einheimischen nutzbar, da die Kurärzteschaft keine Kassenzulassung für gesetzlich Versicherte besitzt. Lediglich privat bezahlte Behandlungen sind zum Teil möglich, aufgrund der hohen Auslastung durch den Kurbetrieb aber nicht immer einfach zu organisieren. Entsprechend stuften 2018 – während der Erarbeitung des Zukunftskonzeptes Daseinsvorsorge – auf einer öffentlichen Beteiligungsveranstaltung 90 % der Befragten den Zugang zu Fachärzten als unbefriedigend ein.

Von den in St. Peter-Ording niedergelas-

senen Ärzten sind zwei in einer Gemeinschaftsarztpraxis im Untersuchungsgebiet – gegenüber des Marktplatzes im Fasanenweg 1 – angesiedelt. Eine weitere Arztpraxis befindet sich in der Böhler Landstraße am östlichen Rand des Untersuchungsgebietes. Die anderen Praxisstandorte liegen – ebenso wie die beiden Apotheken der Gemeinde – außerhalb des Untersuchungsgebietes und sind vielfach den Kurkliniken angegliedert. Darüber hinaus sind fachärztliche Angebote verschiedener Ausrichtungen und Krankenhäuser mit einer stationären Notfallaufnahme in Husum und Heide, jeweils ca. 50 Autominuten entfernt. Mit dem ÖPNV kann die Fahrt deutlich länger dauern.

Mit Blick auf die fortschreitende Alterung der Bevölkerung, die steigenden Gästezahlen und Zweitwohnsitze sowie das häufigere Aufsuchen von Notfallversorgungseinrichtungen dürfte sich der medizinische Versorgungsgrad in St. Peter Ording in Zukunft

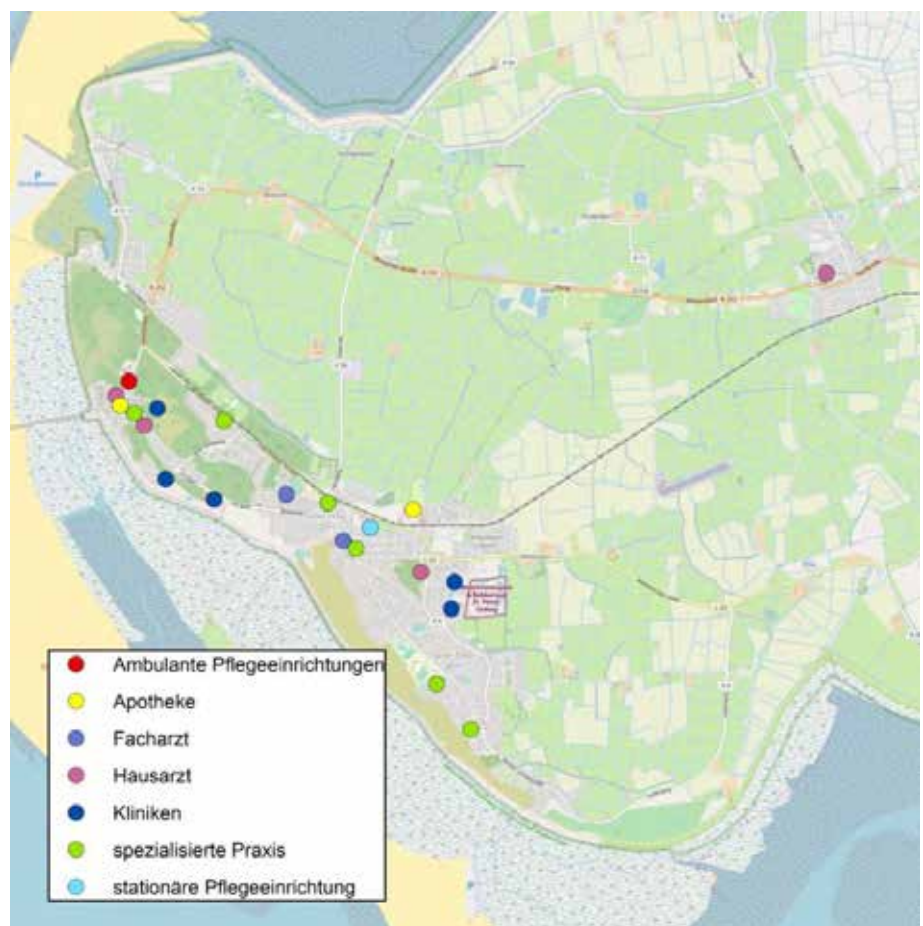


Abb. 153: Gesundheitsinfrastruktur (Quelle: GEWOS/BIG 2019, S. 38)

weiter reduzieren – zumal zeitparallel den ortsansässigen Praxen aus Altersgründen eine Aufgabe/Schließung droht. Die Nachfolge und somit der Bestand der Ärzteschaft ist nicht dauerhaft gesichert.

Es besteht somit dringender Handlungsbedarf, um die medizinische Versorgungssituation in St. Peter-Ording – zumal angesichts des Fachkräftemangels – perspektivisch zu sichern. Die Gemeinde ist sich der Herausforderung bewusst und prüft, wie der Entwicklung gegengesteuert werden kann. U.a. wird die Initiierung eines Arzthauses bzw. eines medizinischen Versorgungszentrums (MVZ) im Dorf erwogen, da man sich von einem entsprechenden Angebot einen Anreiz (u.a. durch Kostenersparnisse, geringeres finanzielles Risiko, mehr Flexibilität bei Arbeitszeiten usw.) für (junge) Medizinerinnen und Mediziner erhofft.

Seniorenbezogene Angebote

Im Heedweg 11 im Untersuchungsgebiet befindet sich eine große Senioreneinrichtung „Haus Edelweiss Wohnen & Pflegen für Senioren“ mit 56 stationären Plätzen, die den BewohnerInnen ein Leben in (Wohn-)Gemeinschaften mit Betreuung ermöglicht. Neben der hauseigenen Küche gibt es im Haus Edelweiss auch einen Frisör und ein Fußpflegestudio.

Neben der Senioreneinrichtung gibt es drei Pflegedienste in St. Peter-Ording, die sowohl die Menschen zu Hause als auch in den beiden Service-Wohnangeboten außerhalb des Untersuchungsgebietes pflegen und versorgen.

Das Zukunftskonzept Daseinsvorsorge weist im Bereich der stationären Pflegeplätze bereits für 2019 rein rechnerisch eine Versorgungslücke in St. Peter-Ording nach und zeigt entsprechenden Handlungsbedarf auf (S. 65f.). Insbesondere wird der Bedarf einer Tagespflegeeinrichtung sowie von betreuten Wohnangeboten im Mietsegment im Ort gesehen. Ergänzend sollten die bestehenden Pflegeeinrichtungen erweitert werden, damit der Bedarf gedeckt werden kann – ohne Überkapazitäten und damit überregionale Zuzüge zu generieren.

Erschwerend kommt hinzu, dass deutschlandweit ein Fachkräftemangel in der Pflege besteht. Im Wettbewerb um potenzielle Pflegekräfte hat St. Peter-Ording aufgrund der hohen Mietpreise einen Nachteil, da Wohnraum insbesondere für diese Personengruppen kaum bezahlbar ist. Für ein Ausweichen in die Umgebung wäre in der Regel ein eigenes Auto erforderlich, da die Arbeitszeiten nicht mit den Angeboten des öffentlichen Verkehrs kompatibel sind. Ein Auto wiederum ist für viele Beschäftigte zu teuer.

Im Rahmen des Wohnungsmarktkonzepts

für St. Peter-Ording und Tating wurden u.a. die Seniorenhaushalte nach ihren präferierten Wohnwünschen gefragt (vgl. S. 47f.). Nur 3 % der Seniorenhaushalte können sich demnach einen Umzug in eine Pflegeeinrichtung vorstellen. Sie wünschen sich betreute Wohnangebote (19 %) und Mehrgenerationenwohnen (15 %) als Alternativen. Auch für 19 % der Alleinlebenden unter 65 Jahren ist das Mehrgenerationenwohnen eine interessante Wohnform. Das Konzept empfiehlt der Gemeinde eine Unterstützung der Wohnformen u.a. durch die gemeinsame Suche bzw. Bereitstellung bedarfsgerechter, zentraler und gut angebundener Bauflächen (vgl. S. 74f.).

„Es besteht dringender Handlungsbedarf, um die medizinische Versorgungssituation perspektivisch zu sichern.“



Abb. 154: Senioreneinrichtung Haus Edelweiss

Gesundheitsversorgung und seniorenbezogene Angebote

Stärken/Qualitäten	Schwächen/Mängel
• Sehr gute medizinische und gesundheitsbezogene Ausstattung für den Kurbetrieb • Rein rechnerisch ausreichende medizinische Versorgung für die Ortsbevölkerung • Unterschiedliche Formen und Angebote von Senioren- und Pflegeeinrichtungen	• Absehbare Verschlechterung der hausärztlichen Versorgung der Dauerwohnbevölkerung • Fehlende Fachärzte mit Kassenzulassung bzw. weite Wege zu Fachärzten bei gleichzeitig schlechter ÖPNV-Erreichbarkeit • Absehbare Engpässe bei Betreuungs- und Versorgungsangeboten für SeniorInnen

Nachfolgende Karte zeigt die im Untersuchungsgebiet vorhandenen Infrastrukturangebote auf

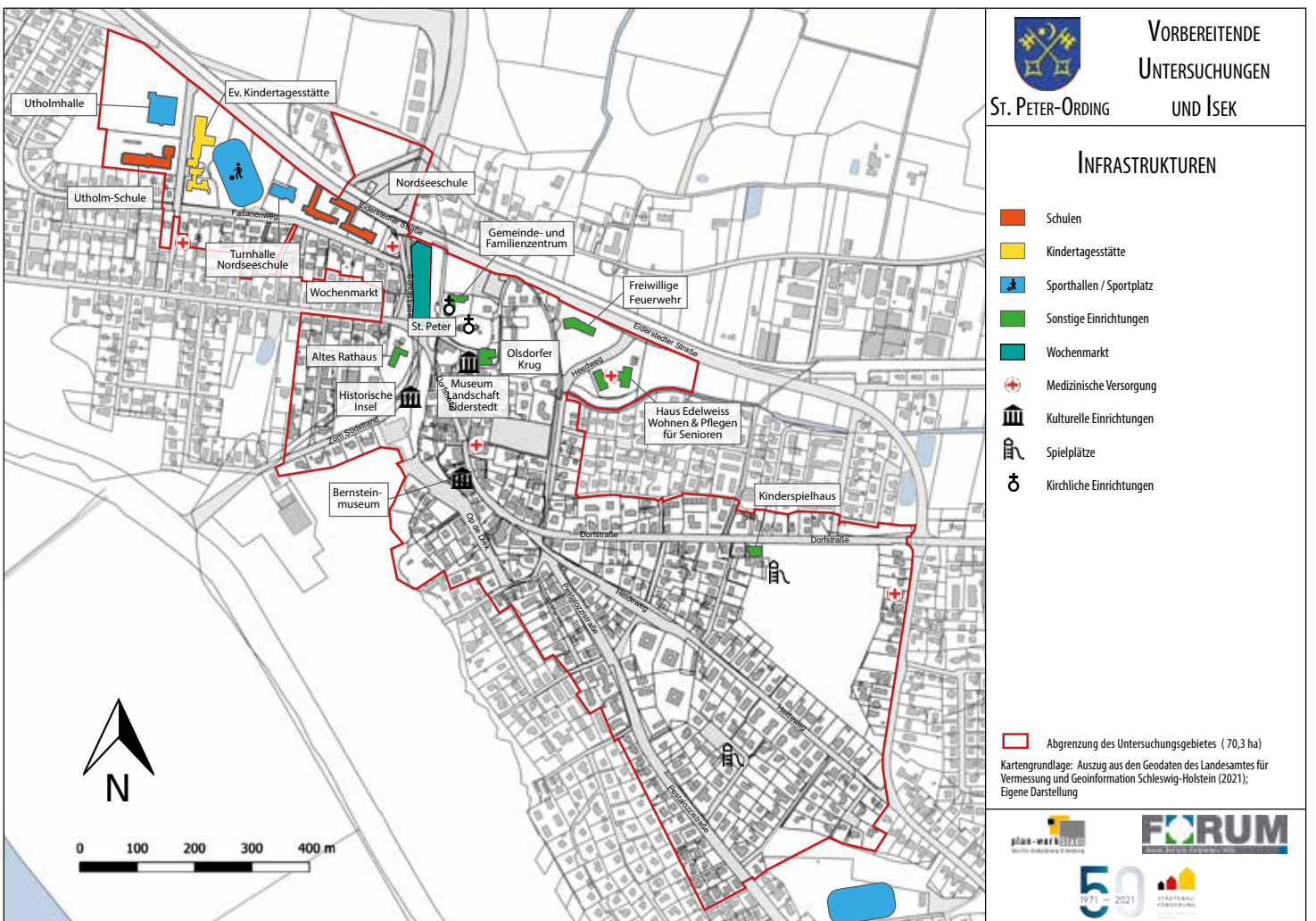


Abbildung 155: Karte „Infrastrukturen“

4.12 Umweltaspekte, Klimaschutz und Klimafolgeanpassungen

Umwelt

St. Peter-Ording ist wesentlich durch seine naturräumliche Lage geprägt: Die Gemeinde wird an drei Seiten von der Nordsee umschlossen und weist u.a. einen ca. 12 km langen und bis zu zwei Kilometer breiten Natursandstrand auf. Die Küste und das davorliegende Watt sind Teil des UNESCO Weltnaturerbes Wattenmeer. An den Küstenstreifen schließen sich große und für die Nordseeküste ungewöhnliche, einst zum Schutz vor Sandverwehungen angelegte Kiefernwaldgebiete und naturgeschützte Salzwiesen an. Auch jenseits dieser Naturschätze ist St. Peter-Ording ein in Grün eingebetteter Ort, geprägt durch eine aufgelockerte Bebauung mit weit überwiegender Einzelhausbebauung mit teilweise großen Gärten. Die Bebauung ist von gliedernden Grün- und Waldflächen durchzogen, die wiederum attraktive Wege für den Fuß- und Radverkehr bieten. Viele Straßen im Gemeindegebiet vermitteln angesichts der privaten Vorgärten einen grünen Eindruck, allerdings fehlt vielfach - insbesondere in den Wohnstraßen - öffentliches

Straßenbegleitgrün, wie z.B. Bäume.

Das Untersuchungsgebiet wird durch die ortsbildprägende zweite Deichlinie (Westermarkendeich) charakterisiert: Dieser verläuft von der Eiderstedter Straße aus östlich des Marktplatzes und begrenzt diesen, verläuft dann über die Dorfstraße mit ihrer Stülpe hinweg und zieht sich von hier aus parallel zur Dorfstraße bzw. der Straße Op de Diek Richtung Süden. Am Dünenweg läuft der Deich aus. Neben dem Deich, den privaten Hausgärten, den öffentlichen und privaten Baumpflanzungen gibt es einige weitere Grün- und Freiflächen, die das Untersuchungsgebiet strukturieren, wie z.B. das Wäldchen zwischen Dorfstraße und Heideweg oder das zugewachsene Privatgrundstück mit kleinem Teich an der Straße Op de Diek (vgl. hierzu auch Kap. 4.8).

All diese Faktoren haben einen positiven Einfluss auf die Umwelt und das Kleinklima in der Gemeinde St.-Peter Ording und im Untersuchungsgebiet.

Im Folgenden wird vertiefend auf einige Umweltaspekte eingegangen.

Biotope

Das Gemeindegebiet von St. Peter Ording weist gemäß Biotopkartierung des Landes 342 Biotope aus - differenziert in

- I. gesetzlich geschütztes Biotop,
 - II. Lebensraumtypen und gesetzlich geschützte Biotope sowie
 - III. Lebensraumtypen,
- die alle dem Naturraum Eiderstedter Marsch angehören. So zieht sich z.B. entlang der Küste ein breiter Streifen Watt, der als Lebensraumtyp und gesetzlich geschütztes Biotop kategorisiert ist, im Süden und Südwesten des Gemeindegebietes dominieren gesetzlich geschützte Biotope und nördlich der Eiderstedter Straße finden sich u.a. zwei als Lebensraumtypen ausgewiesene Gebiete.

Die landesweite Biotopkartierung weist drei Biotope für das Untersuchungsgebiet aus: ein Gebiet direkt südlich und ein Gebiet nördlich der Eiderstedter Straße sowie eine Fläche am Fasanenweg.

- Eine Biotopfläche liegt östlich des Seniorenheims am Heedweg, zwischen Eiderstedter Straße und Olsdorfer Sielzug: Die Flächen grenzen östlich an ein weiteres Biotop an, das allerdings direkt außerhalb des Untersuchungsgebietes liegt. Die beiden Biotope sind lediglich durch eine durchweidete Erlenbaumreihe voneinander getrennt. Das im Untersuchungsgebiet liegende Biotop mit gut 6.500 m² ist – ebenso wie die angrenzende Biotopfläche – als Dauergrünland (Wertgrünland) ausgewiesen und wird durch Pferde beweidet. Wertgebend für das Biotop sind verschiedene Gras- und krautige Grünlandarten.
- Das Biotop nördlich der Eiderstedter Straße, westlich des Neuweg im Bereich Ketelskoog ist eine wechsel-nasse Pferdeweide auf anmoorigem

Sandbogen. Die ca. 7.000 m² große Fläche wird zur Beweidung genutzt. Biotoptyp: Nährstoff- und basenarmes Nassgrünland.

- Am Fasanenweg westlich der Utholmschule liegt ein weiteres Biotop, eine bewaldete, ca. 23.500 m² große Düne, die als Naherholungswald genutzt und von einem Fußweg durchzogen wird. Hier finden sich unterschiedliche Formen von Dünen-Vegetation, stellenweise ist ein gut ausgebildetes Dünenrelief erkennbar.¹



Direkt angrenzend an das Untersuchungsgebiet schließen sich im Südwesten weitere Biotope an.

Gemäß § 30 BNatSchG sind in den Biotopen Handlungen, die zu einer Zerstörung oder einer sonstigen erheblichen Beeinträchtigung führen können, verboten. Ausnahmen können gemäß § 67 BNatSchG nur in besonderen Fällen genehmigt werden.

¹<http://zebis.landsh.de/webauswertung/pages/map/default/index.xhtml>

Lärmemissionen

Im Lärmatlas des Landes Schleswig-Holstein¹ ist der westliche Teil der Halbinsel Eiderstedt kaum auffällig: Lediglich die im Norden der Gemeinde St. Peter-Ording verlaufende Bundesstraße 202 weist in den Messungen der Jahre 2012 und 2017 einen Wert von 55 bis 60 dB(A) über 24 Stunden sowie bei Nacht auf. Damit liegt die Lärmemission der Bundesstraße in der untersten Kategorie der dargestellten Lärmbelastungen. Alle anderen Straßen im Gemeinde- und damit auch im Untersuchungsgebiet liegen unterhalb dieser Werte.

¹ <http://www.umweltdaten.landsh.de/laermatlas/script/index.php>

Verkehr

Auch wenn die vom Kfz-Verkehr ausgehenden Lärmemissionen in St. Peter-Ording vergleichsweise moderat sind, stellt besonders der Autoverkehr für ein Seebad eine deutliche Umweltbelastung dar: Neben Lärm- sind dies u.a. Luftbelastungen und der hohe Flächenverbrauch und damit Versiegelungen für den ruhenden und den rollenden Verkehr.

Im Untersuchungsgebiet kumulieren diese Belastungen besonders in der Dorfstraße, bedingt durch den hohen Anteil an Parksuch-, Einkaufs-, An-/Abreise- sowie zu bestimmten Tageszeiten auch Lieferverkehr. Da die Dorfstraße zugleich stark vom umweltfreundlichen Fuß- und Radverkehr frequentiert wird, kommt es zu Nutzungskonflikten zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden (vgl. Kap. 4.5). Aktuell (2020/21) lässt die Gemeinde ein Verkehrskonzept erarbeiten, das sich mit diesen Herausforderungen auseinandersetzt und Lösungswege aufzeigen will.



„Besonders der Autoverkehr stellt eine deutliche Umweltbelastung für das Seebad dar“

Gewässer

Zwar weist die zweite Deichlinie noch auf die Nähe des Untersuchungsgebietes zum Wasser hin, allerdings finden sich hier nur kleine „blaue Infrastrukturen“, die sehr versteckt liegen, kaum gestaltet, schwer auffindbar und unzugänglich sind. Dazu gehören ein kleiner Teich auf einem verwilderten Privatgrundstück an der Straßenecke Op de Diek und ein kleines Stück offener Graben im rückwärtigen Bereich Dorfstraße 15 und Westermarckendeich. Die genannten Gewässer gehören zu keinem Wasser- und Bodenverband und sind auch nicht als Wasserrahmenrichtlinien-Gewässer verzeichnet. Die Entwässerungsstränge im Gebiet sind ansonsten größtenteils verrohrt. Erst am östlichen Rande des Untersuchungsgebietes tritt der Olsdorfer Sielzug zutage, der das Gebiet in

Richtung Eidermündung entwässert.

Gewässern kommt eine hohe ökologische Bedeutung zu, da sie z.B. Durchlässigkeit und Lebensraum für unterschiedliche Arten (z. B. Libellen) bieten. Es sollte deshalb im weiteren Prozess geprüft werden, ob eine Aufwertung oder Freilegung von Wasserläufen im Zentrum von St. Peter-Ording möglich und sinnvoll ist.



oben: Abb. 160: Olsdorfer Sielzug
unten: Abb. 161: Versteckter Wassergraben an der Dorfstraße

oben: Abb. 158: Unterschiedliche VerkehrsteilnehmerInnen auf der Dorfstraße,
unten: Abb. 159: Versiegelter Parkplatz

Grundwasser

Es sind keine Belastungen des Grundwassers bekannt, lokal kann geogen bedingt schwefelhaltiges Grundwasser auftreten. Im Untersuchungsgebiet wurden zahlreiche Geothermiebohrungen durchgeführt, aber keine Entnahmebrunnen errichtet (vgl. TöB-Stellungnahme Landkreis Nordfriesland).

Altlasten

Im Untersuchungsgebiet und seiner Umgebung sind einzelne Grundstücke ehemals von altlastenrelevanten Gewerbebetrieben genutzt worden. Altlastenverdachtsflächen befinden sich im Untersuchungsgebiet laut Altlastenkataster des Landkreises Nordfriesland allerdings nicht.

Klimaschutz und Klimafolgenanpassungen

Für den Kreis Nordfriesland, der das ambitionierte Ziel verfolgt, klimafreundlichster Kreis Deutschlands zu werden, wurde 2011 ein integriertes „Klimaschutzkonzept für den Kreis Nordfriesland“¹ erarbeitet. Ergänzend wurde eine Stabstelle Klimaschutz eingerichtet und 2018 das Klimabündnis Nordfriesland initiiert, eine Plattform für gemeinsames klimaschutzbezogenes Handeln, in dem alle Klimaschutzaktiven Nordfriesinnen und Nordfriesen mitwirken können.

Konkrete Informationen für St. Peter-Ording bzw. das Untersuchungsgebiet finden sich darin nicht, aber einige allgemeine Informationen, die auch für diesen Raum von Bedeutung sind. Dazu gehören u.a. die Aussagen, dass aufgrund

- des Tourismus von einem erhöhten Verkehrsaufkommen auszugehen ist,

- des hohen Dienstleistungsanteils – der einen deutlich geringen Gesamtenergieverbrauch aufweist als der sekundäre Sektor – der Energiebedarf geringer ist als in anderen Regionen,
- des hohen Einfamilienhaus-Anteils besonders die Wärmeenergie für den Raumwärmebedarf deutlich über dem Bundesdurchschnitt liegt,
- des hohen Anteils regenerativer Energien, die im Kreis erzeugt werden, die Pro-Kopf-Emissionen weiter unter dem Bundesdurchschnitt liegen (vgl. Klimaschutzkonzept, S. 3 ff).

Nach Inaugenscheinnahme erscheint es so, dass die Potenziale zur Ausschöpfung von Möglichkeiten der Energieeinsparung im Gebäudebestand (Dämmung, Solar- und begrünte Dächer usw.) bislang kaum genutzt wurden.

Im Klimaschutzkonzept wird ein bunter Strauß von Maßnahmen zur CO₂-Einsparung aufgezeigt, von denen auch einige für St. Peter-Ording und das Untersuchungsgebiet umgesetzt wurden bzw. umgesetzt werden sollen. Dazu gehören klimaschützende Maßnahmen wie z.B. der Bau eines eigenen Blockheizkraftwerkes in der Dünen-Therme (Reduzierung des Strombedarfs um 9,7 %, des Wärmeverbrauchs um 13,7 %) und im Nordseegymnasium, die Erhöhung der E-Mobilität (u.a. vermietet die Tourismus-Zentrale ein E-Auto und der Ortsbusverkehr soll demnächst einen E-Bus erhalten), es wurden 1.400 Lampenköpfe und die Utholm-Halle auf LED umgestellt (Ersparnis 90 t bzw. 13 t CO₂/Jahr), die Turnhalle am Fasanenweg wurde auf Pellets umgestellt (Ersparnis 40 t CO₂/Jahr), das Dach des Schulgebäudes wurde gedämmt, tlw. wurde Photovoltaik auf den Schuldächern eingebaut. Zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs wurden Stege und Wege gebaut, außerdem es gibt regelmäßige Strandreinigungen und Müllsammelaktionen. Die nächsten Ziele der Gemeinde sind die Zertifizierung als Fair Trade Town sowie die Zertifizierung der Schulen als Fair Trade Schulen.

¹ <https://www.nordfriesland.de/Quicknavigation/Suchergebnis/index.php?La=1&NavID=2271.7&object=med,2271.1003.1.PDF>

Energie

Besonders im energetischen Bereich wurden in St. Peter-Ording bereits einige Ansätze zum Klimaschutz umgesetzt, wie z.B.

- die Sanierung der Hallen- und Innenbeleuchtung der Utholm-Schule, der Nordseeschule - Regional- und Gymnasialteil durch den Schulverbund Eiderstedt mit Unterstützung von Fördermitteln des Bundesumweltministeriums,
- die energetische Ertüchtigung der Kläranlage der Gemeinde, die ebenfalls mit Hilfe von Fördermitteln umgesetzt werden konnte,
- die Ausstattung der Dächer der Schulgebäude mit Photovoltaikanlagen,
- die Einrichtung eines Blockheizkraftwerkes beim Gymnasium,
- zwei neue Spitzenlastkessel in der Dünen-Therme,
- die Beleuchtung in den Turnhallen wurde den Erfordernissen bezüglich der Energieeinsparung angepasst und außerdem
- ist die Gemeinde seit Jahren im Rahmen ihrer Möglichkeiten dabei, die Straßenbeleuchtung auf energiesparende LED-Technik umzurüsten.

Die Wärmenetzkarte¹ trifft keine Aussagen zur Wärmeversorgung auf der Halbinsel Eiderstedt bzw. hat für diesen räumlichen Bereich keine entsprechenden Informationen vorliegen.

¹ Die Wärmenetzkarte(<http://danord.gdi-sh.de/viewer/resources/apps/WNK/index.html?lang=de>) gibt Auskunft über die Lage der Wärmenetze in Schleswig-Holstein. Wärmenetze dienen der leitungsgebundenen Wärmeversorgung von Gebäuden und sind somit ein Planungsfaktor in der Stadtentwicklung und Quartierssanierung.

Küstenschutz

Im Hinblick auf die Anpassung an den langfristigen Klimawandel stellt der Schutz vor immer höher auflaufenden Sturmfluten die herausragende Aufgabenstellung St. Peter-Ordings dar. Entsprechend spielen Aspekte des Küstenschutzes für den dicht besiedelten Ortskern eine wesentliche Rolle.

Anders als die meisten anderen Bereiche an der schleswig-holsteinischen Nordseeküste ist St. Peter-Ording nicht in vollem Umfang durch einen Landesschutzdeich gesichert. Der Deich ist nur von Küstenkilometer 135,156 (Höhe Bad) südwärts als Landesschutzdeich gewidmet. Nördlich davon besteht lediglich ein Regionaldeich. Dieser ist im Eigentum und in der Unterhaltung der Kommune. Die Deichhöhe ist hier etwa 1,40 m bis 1,80 m niedriger als beim Landesschutzdeich. Dazu führt der Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein aus, dass bislang kein Nachweis erbracht wurde, dass die Gebiete hinter dem Regionaldeich (mit vorgelagertem Strand) mit einem vergleichbaren, ausreichenden Schutzstandard geschützt sind wie die Bereiche hinter dem Landesschutzdeich. Es besteht hier also faktisch ein erhöhtes Sturmflutrisiko, zumal etwaige Sturmflut über die Schwachstelle Regionaldeich auch hinter den Landesschutzdeich gelangen könnten. Die Schwachstelle verdeutlicht die nach wie vor bestehende Funktion des als zweite Deichlinie gewidmeten Mitteldeichs (Westermarkendeich), der sich durch den historischen Ortskern zieht.

Der westlich Schulstraße/Südstrand gelegene Teil des Untersuchungsgebietes liegt daher aus den dargestellten Gründen im Hochwasserrisikogebiet. In diesem Bereich

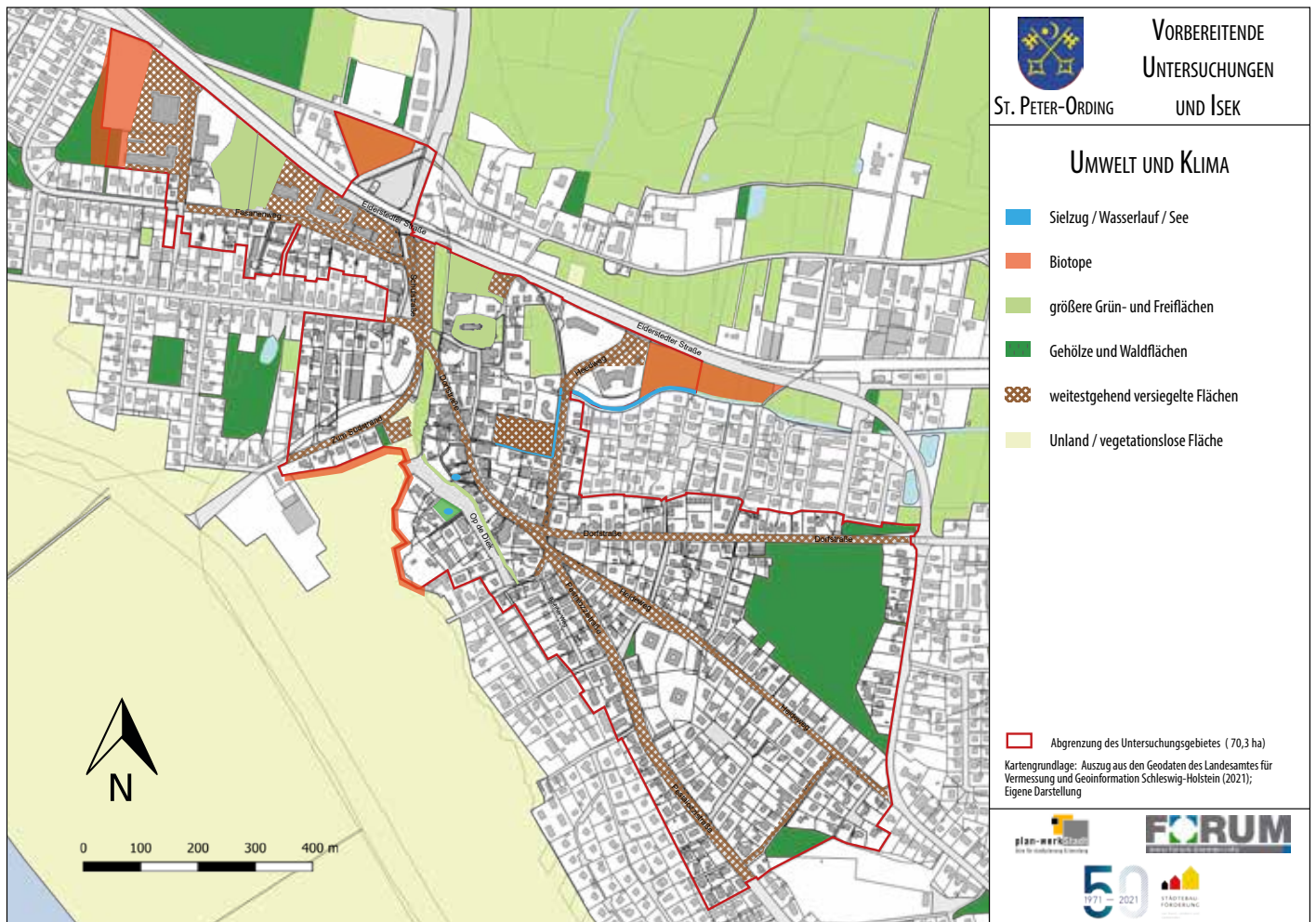
besteht ein Bauverbot gem. § 82 (1, Nr. 4) Landeswassergesetz. Für bauliche Anlagen, die aufgrund eines B-Planes, der am 9.9.2016 rechtsverbindlich war, errichtet oder wesentlich geändert werden, besteht allerdings kein Bauverbot. Dies ist im Einzelfall nachzuweisen. Sollten Maßnahmen zwingend erforderlich sein, sind bestimmte Mindesthöhen der Gebäude zu berücksichtigen.

Gemäß Stellungnahme des Landesbetriebes für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein liegt das Untersuchungsgebiet außerhalb des Landesschutzdeiches und wahrt ausreichenden Abstand zu dessen Fußpunkt. Hinsichtlich des Westermarkendeichs sind bei künftigen Vorhaben die gesetzlichen Bau- und Nutzungsvorschriften sowie die Unterhaltungskriterien des Wassergesetzes des Landes Schleswig-Holstein zu berücksichtigen. Für jegliche Art der Benutzung des Mitteldeichs einschließlich der Schutzstreifen ist ein gesonderter Antrag bei der unteren Küstenschutzbehörde zu stellen.

Der in Aufstellung befindliche Landesentwicklungsplan (LEP) sieht im Küstenbereich Vorranggebiete für Küstenschutz und Klimafolgenanpassung vor. U.a. sind alle nicht durch Landesschutzdeiche oder Schutzanlagen geschützte Hochwasserrisikogebiete als ebensolche Vorranggebiete definiert. Diese sind von neuen baulichen Anlagen, die nicht dem Küstenschutz dienen, und sonstigen nur schwer revidierbaren Nutzungen, die im Konflikt zum Küstenschutz/Anpassung an den Klimawandel stehen, freizuhalten. Nur in begründeten Ausnahmefällen darf davon abgewichen werden.

Die folgende Karte gibt einen Überblick über die Lage der Biotope, versiegelte bzw. Grün-, Wald- und Freiflächen und Wasserläufe.

Abbildung 162: Karte „Umwelt und Klima“



Umwelt, Klima und Energie

Stärken/Qualitäten

- Aufgrund der Lage der Gemeinde gute klimatische und ökologische Bedingungen
- Grüner Charakter des Untersuchungsgebietes
- Diverse Grün- und Freiflächen ermöglichen Frischluftströmungen und sind ein wichtiges Instrument der Klimaregulierung
- Nach entsprechender Prüfung ggf. die Potenziale der blauen Infrastruktur für die weitere Ortsentwicklung nutzen
- Bereits diverse Klimaschutzmaßnahmen umgesetzt
- Kaum Lärmemissionen
- Keine wesentlichen Altlasten

Schwächen/Mängel

- Erhebliche verkehrliche Belastungen durch den Kfz-Verkehr im Untersuchungsgebiet
- Diverse versiegelte Flächen
- Potenziale des Fuß- und Radverkehrs nicht in vollem Umfang genutzt
- Geringe Dichte an standortspezifischen Straßenbäumen und Straßenbegleitgrün
- Kaum ausgeschöpfte Möglichkeiten der Energieeinsparung im Gebäudebestand (Dämmung, Solar- und begrünte Dächer usw.)
- Teilweise Defizite beim Deich- bzw. Hochwasserschutz



5 Zusammenfassende Bewertung der Missstände

Städtebauliche Missstände im Untersuchungsgebiet ·
Substanzschwächen · Funktionsschwächen · Defizite in Hinblick auf
die Versorgungssituation

Abbildung 163: Unebener Bordstein als Stolperfalle im Fasanenweg



Die zusammenfassende Bestandsanalyse des Untersuchungsgebietes ergibt das Bild eines vielschichtigen Siedlungsraums: Der historische Ortskern von St. Peter-Ording verfügt über besondere städtebauliche und strukturelle Stärken und Potenziale. Zugleich ist der Ortskern aber auch durch diverse Missstände, Nutzungskonflikte und Defizite mit deutlichem Handlungsbedarf gekennzeichnet. Die in der Bestandsaufnahme und -analyse herausgearbeiteten städtebaulichen und funktionalen Mängel, Missstände und Konflikte werden im Folgenden zusammengefasst und bewertet.

Städtebauliche Missstände, Substanz- und Gestaltungsmängel

Im Dorfkern lassen sich diverse städtebauliche Missstände, Substanz- und gestalterische Mängel erkennen, die im Weiteren nach den Missständen im öffentlichen Raum und gebäudebezogenen Missständen unterschieden werden.

Missstände im öffentlichen Raum

Zu den städtebaulichen Missständen im öffentlichen Raum gehört der stark frequentierte Eingangsbereich in den Ortskern: Die Zufahrt über die Eiderstedter Straße. Dieser wenig einladend gestaltete Eingangsbereich lässt den dahinter liegenden Ortskern nicht erahnen, die Gestaltung wird lediglich durch verkehrliche Anforderungen bestimmt. Städtebauliche Anreize und attraktive Gestaltungsmerkmale finden sich hier kaum, u.a. fehlen Sichtbeziehungen zum historischen Ortskern. Die rein funktionale Gestaltung der Eingangssituation setzt sich in der Schulstraße fort: Diese ist zum einen durch eine Reihe größerer Baukörper mit austauschbarer Architektur geprägt, die der überwiegend kleinteiligen und teils noch regionaltypischen Architektur des Ortskerns nicht gerecht wird. Zum anderen weist der Straßenraum nur eine geringe Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität aus und wirkt aufgrund der breit dimensionierten Fahrbahn als städtebauliche Barriere.

Mit dem Marktplatz schließt sich ein weiterer städtebaulicher Missstand an diese Eingangssituation an. Dieser komplett versiegelte Platz ist ungestaltet und wird – mit Ausnahme des wöchentlich stattfindenden Marktes – vorwiegend als Parkplatz genutzt. Ein Hinleiten auf den historischen Ortskern findet nicht statt. Die Monofunktionalität bei gleichzeitig unzureichender Gestaltung führen dazu, dass der Platz gemieden bzw. schnell verlassen wird und keine Aufenthaltsqualität und Möglichkeiten der ersten Orientierung bietet. Die städtebaulichen Potenziale, die sich mit dem zentral gelegenen Marktplatz ergeben und die einen wichtigen Beitrag für die städtebauliche Entwicklung des Ortskerns leisten könnten, werden derzeit nicht genutzt.

Der den Marktplatz auf seiner östlichen Seite begrenzende Westermarkendeich bildet eine markante historische Grünachse im Ortskern aus, wird in seiner städtebaulichen Wirkung aber ebenfalls durch die Gestaltung und Nutzung des Marktplatzes massiv

Abb. 164: Von den BürgerInnen gewünschte Schwerpunkte der städtebaulichen Gesamtmaßnahme

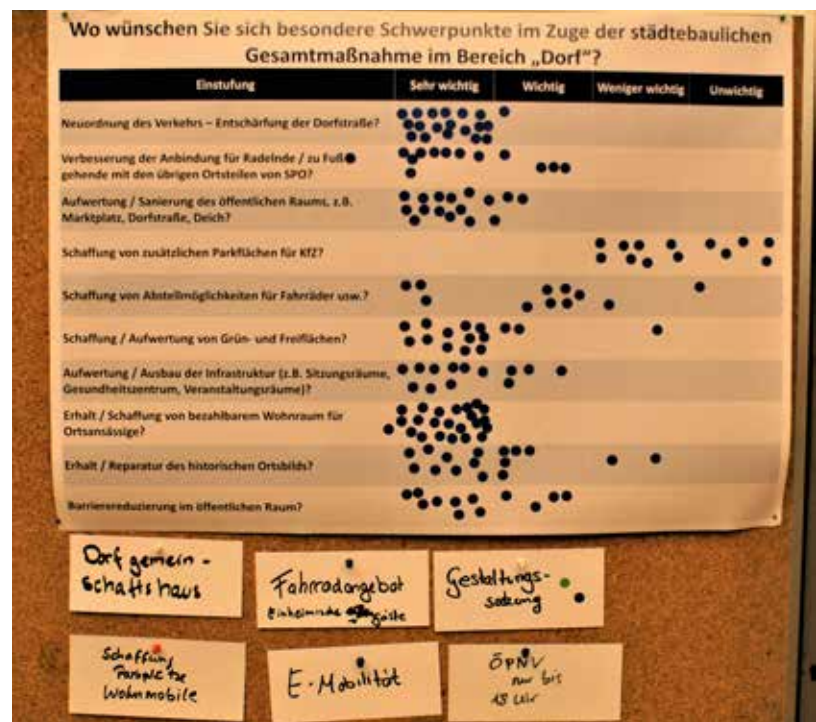




Abb. 165: Ungestalteter und versiegelter Marktplatz als Eingangssituation in den Ortsteil

eingeschränkt. Erschwerend kommt hinzu, dass die Zuwegung zum Deich und seine Qualität als Fußweg eingeschränkt sind, so dass dem ortsbildprägenden Bauwerk derzeit nicht die ihm gebührende Strahlkraft zukommt.

In der Straße Am Südstrand im Ortskern findet sich ein weiterer städtebaulicher Missstand: Der kommunale Bauhof, der direkt an das erneuerungs- und erweiterungsbedürftige alte Rathaus der Gemeinde grenzt und gegenüber der „Historischen Museumsinsel“ liegt. Die städtebauliche und architektonische Gestaltung und die gewerbliche Nutzung eines Bauhofes sowie die davon ausgehenden Störungen passen in dieser Lage nicht in das kleinteilige und beschauliche Dorfleben. Der Bauhof stellt einen prägnanten Fremdkörper mit erheblicher negativer Ausstrahlung auf die gesamte Umgebung dar. Gleichzeitig blockiert der Bauhof in zentraler, integrierter Lage eine Fläche von etwa 1 ha, die sich ideal für eine Weiterentwicklung und funktionale Anreicherung des Ortskerns nutzen ließe. Eine städtebauliche Aufwertung an diesem Standort unter Einbeziehung des angrenzenden Areals des alten Rathauses wäre für den Ortskern somit von hoher Bedeutung – gelingt aber nicht ohne die Verlagerung des Bauhofes.

Ein weiterer städtebaulicher und funktionaler Missstand ist der hohe Versiegelungsgrad der öffentlichen Räume im Ortskern. Die Versiegelung insbesondere im Bereich des Marktplatzes und im Ortseingangsgebiet von St. Peter, aber – weniger ausgeprägt – auch in den meisten anderen Straßenräumen ist gestalterisch unattraktiv, wirkt den Klimaschutzzielen entgegen und ist abträglich für die Aufenthaltsqualitäten.

Die durch den historischen Ortskern verlaufende und das Rückgrat des Ortes darstellende Dorfstraße ist durch eine bunte Vielfalt von Nutzungen und Gestaltungsmerkmalen gekennzeichnet. Der multifunktionale Straßenraum wurde in der vergangenen Sanierung neu gepflastert und erhielt ein optisch ähnliches Straßenprofil. Allerdings kommt es durch die hohe Nutzungsintensität immer wieder zu Konflikten zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Zudem sorgt die abgerundete Pflasterung der Bordsteine für Unfallgefahren beim Fuß- und Radverkehr. Ein weiteres Hindernis angesichts des ohnehin knappen Raumes stellen Werbeanlagen und im Straßenraum aufgestellte Auslagen u. ä. dar, die auch das Ortsbild beeinträchtigen.

Eine weitere Herausforderung liegt unterhalb der Straßenoberfläche: Viele Kanäle sind sanierungsbedürftig.

Gebäudebezogene Missstände

In der Dorfstraße wie auch in anderen Straßen des historischen Ortskerns wird das „unruhige Bild“ durch die uneinheitliche Gestaltung von neuen (insbesondere Wohn-) Gebäuden unterstrichen. Zugleich lässt sich an einigen Bestandsgebäuden, besonders im mischgenutzten Ortskern, mit seiner hohen Besucherfrequenz, deutlicher Sanierungsbedarf feststellen. Auch einige Baudenkmale sowie ortsbildprägende Gebäude wie z.B. die Kirche, der Olsdorfer Krug oder das Museum Landschaft Eiderstedt sind sanierungsbedürftig. Die Strahlkraft des Ortskerns und seiner Potenziale wird durch diesen Missstand eingeschränkt.

Mit Blick auf die städtebauliche Struktur fallen – ebenfalls vorrangig im Ortskern – die diversen großformatigen Schaufenster und auffälligen Werbeanlagen auf, die das Ortsbild stören und von den städtebaulichen Besonderheiten und Stärken des Ortes ablenken. Zudem finden sich überall im Untersuchungsgebiet Anbauten und Nebengebäude auf den Grundstücken, die zu einer Überformung des Ortsbildes und zu einer hohen baulichen Verdichtung beitragen.

Abb. 166: Sanierungsbedürftige Fassade an einem Gebäude in der Dorfstraße

Funktionale Mängel und Defizite

Neben den genannten städtebaulichen Missständen unterliegt das Untersuchungsgebiet einer Reihe von funktionalen Mängeln und Defiziten – sowohl bezogen auf den öffentlichen Raum, auf Infrastrukturen, die Themen Klimaschutz und Umwelt als auch auf die Wohnfunktion.

Funktionale Mängel und Defizite im öffentlichen Raum

Im Untersuchungsgebiet gibt es nur wenige öffentliche Grünflächen – dazu gehören der Deich und das Wäldchen („Klemmerness“). Der grüne Charakter des Gebietes wird vor allem durch nicht öffentlich zugängliche Privatgärten und private Grünbrachen vermittelt. Die wenigen vorhandenen öffentlichen Grünflächen sind aufgrund von Barrieren (Treppenanlagen, schlechte Anbindung, unzureichende Zuwegung usw.) teilweise nur begrenzt zugänglich oder nicht sehr einladend gestaltet, der Nutzungsanreiz ist gering.

Gleichwohl ist natürlich zu bedenken, dass sich in unmittelbarer Nachbarschaft des Gebietes mit den Dünen und Salzwiesen des Nationalparks Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer weitläufige Grün- und Naturräume befinden. Ihre Wahrnehmbarkeit und Zugänglichkeit ist aber aus dem Untersuchungsgebiet heraus derzeit nicht ideal – u.a. aufgrund spärlicher Beschilderung, teilweise durch Barrieren oder wenig einladend angelegte Wege.

Die wenigen Wasserläufe im Untersuchungsgebiet sind kaum wahrnehmbar bzw. nicht zugänglich.

Der Marktplatz als zentrale Freifläche ist komplett versiegelt und wird (mit Ausnahme der Wochenmarktnutzung) fast nur als Parkplatz genutzt, seine städtebauliche Gestaltung und die Monofunktionalität bergen keine Qualitäten (s.o.).

Diverse funktionale Mängel lassen sich im Themenfeld Verkehr, Erschließung und Mobilität identifizieren: U.a. gehört dazu die zeitintensive Erreichbarkeit St. Peter-Ordings ohne Auto. Es fehlen eine Bahnverbindung von und nach Heide und eine dichtere Taktung des regionalen Busverkehrs.



167: Sanierungsbedarfe des Museums Landschaft Eiderstedt



Abb. 168: Herausstehende Gullideckel auf dem Gehweg stellen Stolperfallen in St. Peter-Dorf dar (hier: Pestalozzistraße)

Zugleich verzeichnet der Ortskern hohe Belastungen durch den Kfz-Verkehr und teilweise ungeordneten / verkehrswidrigen Radverkehr, was zu Nutzungskonflikten und Einschränkungen in der Aufenthaltsqualität führt. Betroffen sind vor allem Engstellen im Straßenraum und Orte mit hoher Nutzungsvielfalt und Bewegung, wie das „Nadelöhr“ Dorfstraße. Hier wie auch andernorts (Schulstraße, Fasanenweg, Kirchenleye usw.) gefährden das hohe Kfz-Aufkommen und die teilweise hohen Kfz-Geschwindigkeiten auch den Schülerverkehr.

Funktionale und gestalterische Mängel mit entsprechendem Handlungsbedarf bestehen an unübersichtlich gestalteten Kreuzungen, die zugleich Unfallschwerpunkte sind, wie u.a. Schulstraße/Fasanenweg, Dorfstraße/Olsdorfer Straße, Dorfstraße/Heide-/Dünenweg/ Pestalozzistraße bzw. Dorfstraße/Zum Südstrand/Badallee.

Auch der ruhende Kfz-Verkehr führt zu erheblichen funktionalen Mängeln, da für die städtebauliche Weiterentwicklung des Ortes attraktive Flächen und Schlüsselgrundstücke durch Parkplätze belegt und damit untergenutzt sind. Es gibt diverse ausgewiesene (in der Regel versiegelte) Parkplätze im Ortskern. Darüber hinaus wird intensiv an den Fahrbahnrandern

geparkt. Da ein Parkleitsystem und eine Parkraumbewirtschaftung fehlen, kommt es zu erheblichem Parksuchverkehr im Ortskern und der Anreiz für alternative Fortbewegungsmöglichkeiten ist gering.

Der Busverkehr innerhalb der Gemeinde ist wenig attraktiv – insbesondere aufgrund der geringen Taktichte und der Abhängigkeit vom Schülerverkehr.

Auch der Fuß- und der Radverkehr unterliegen erheblichen Einschränkungen und Defiziten: Hierzu zählen vielfältige Barrieren für den Fußverkehr wie u.a. Treppen, hohe und nicht abgesenkte Bordsteine, geringe Gehwegbreiten, fehlende gesicherte Querungen. Besonders an den diversen Deichtreppen besteht Sanierungsbedarf und das Erfordernis, Barrierefreiheit zu schaffen. Gleichermaßen einschränkend sind die Wegequalitäten (u.a. Beläge, Stolperfallen usw.) für den Fuß- und den Radverkehr. Für Letzteren ist zudem die erforderliche Infrastruktur zu gering ausgebildet, es fehlt u.a. an ausreichenden Radabstellanlagen. Zudem zeichnen sich einige Straßen (z.B. Pestalozzistraße) durch erhebliche Schäden in den Nebenanlagen (Fuß- und Radwege) aus und vermitteln dadurch den Eindruck eines vernachlässigten Siedlungsraums.

Funktionale Mängel und Defizite im Bereich der sozialen Infrastrukturen

Für den Bereich der Bildungs- und Betreuungseinrichtungen warnt das Gutachten „Zukunftskonzept Daseinsvorsorge“ vor Auslastungsdefiziten durch perspektivisch sinkende Schülerzahlen. Damit einher gehen könnten möglicherweise Qualitätsverluste der Schulangebote. Schon jetzt fehlt es dem Gemeinschaftsschulteil der Nordseeschule an Raum für Zusammenkünfte der Schüler (Aula).

Die Schulhöfe sind nur wenig attraktiv für die Pausen- und Freizeitgestaltung der Kinder, sie bieten wenige Anregungen für Aufenthalt, Spiel und Bewegung und stehen nach Schulschluss als Spiel- und Bewegungsräume nicht mehr zur Verfügung.

Die knapp außerhalb des Untersuchungsgebietes gelegene Gemeindebücherei an der Badallee weist erhebliche bauliche Missstände auf und verfügt am jetzigen Standort nicht über das erforderliche (räumliche) Entwicklungspotenzial für eine den heutigen Anforderungen entsprechende Funktions- und Angebotsausweitung um einen attraktiven Begegnungs- und Lernort für alle Generationen zu schaffen. Daher beste-

hen Überlegungen, einen neuen, erweiterten Standort im Ortskern zu eröffnen, der vielfältige Synergien bieten würde.

Einige Sport- und Freizeitinfrastrukturen verfügen nur über geringe bzw. unzureichende Ausstattungsqualitäten, die Handlungsbedarf mit sich bringen (u.a. Sportplatz). Andere Infrastrukturen zielen zunehmend auf eine touristische Nutzung – bei gleichzeitigem Abbau, Einschränkungen und Reduzierungen von Angeboten für Einheimische. Als Gruppen, die ungedeckte Bedarfe haben, benennt das „Zukunftskonzept Daseinsvorsorge“ vor allem Kinder, Jugendliche und junge Familien, das lokale Gemeinwesen und das Vereinsleben. Für diese Gruppen fehlen Flächen- und Raumangebote.

Einige bauliche Hüllen von Infrastruktureinrichtungen – wie z.B. der Freiwilligen Feuerwehr oder dem Museum der Landschaft Eiderstedt – haben dringenden Sanierungs-, Modernisierungs- und Erweiterungsbedarf, um ihre Aufgaben und Funktionen weiterhin erbringen zu können.

Angesichts der starken Orientierung des Gastgewerbes am Tourismus fehlen in St. Peter-Dorf privatwirtschaftlich betriebene Räumlichkeiten für das Gemeinschaftsleben, die kostengünstig das ganze Jahr über angemietet werden können.



Abb. 169: Gemeinschaftsschulteil der Nordseeschule mit gestalterischen und funktionalen Defiziten

Zudem fehlt es in St. Peter-Ording – und hier vor allem im Untersuchungsgebiet Dorf – an Räumen für den Gemeinbedarf. Benötigt werden größere Veranstaltungsräume für unterschiedliche Zusammenkünfte, aber auch Tagungs-, Sitzungs- und Seminarräume, die ggf. zusammengelegt werden können, den schallschutztechnischen Anforderungen entsprechen, mit zeitgemäßer Technik ausgestattet und flexibel nutzbar sind.

Handlungsbedarf besteht auch beim Spielplatz Amselweg, der schlecht einsehbar und zugewachsen und dessen Mobiliar in die Jahre gekommen ist.

Ein zentraler funktionaler Mangel sind im Ortskern die vielen und vielfältigen Barrieren. So kann das Familienzentrum im 1. Obergeschoss nur über eine Treppe, und damit nicht barrierefrei erreicht werden. Mobilitätseingeschränkte Menschen sind somit von einer Nutzung der Angebote ausgeschlossen. Auch in das Obergeschoss des alten Rathauses lässt sich nur über eine Treppe gelangen.

Das Zukunftskonzept Daseinsvorsorge identifiziert eine eklatante Überlastung der ärztlichen Grundversorgung sowie Defizite bei der fachärztlichen Versorgung der Dauerwohnbevölkerung und formuliert entsprechend dringlichen Handlungsbedarf. Auch bei Betreuungs- und Versorgungsangeboten für SeniorInnen zeichnen sich in den nächsten Jahren gemäß „Zukunftskonzept Daseinsvorsorge“ Engpässe ab, vor allem im Bereich der teilstationären Pflege (z.B. Tagespflege) und dem betreuten Wohnen, die eine zeitnahe Lösung nötig machen.

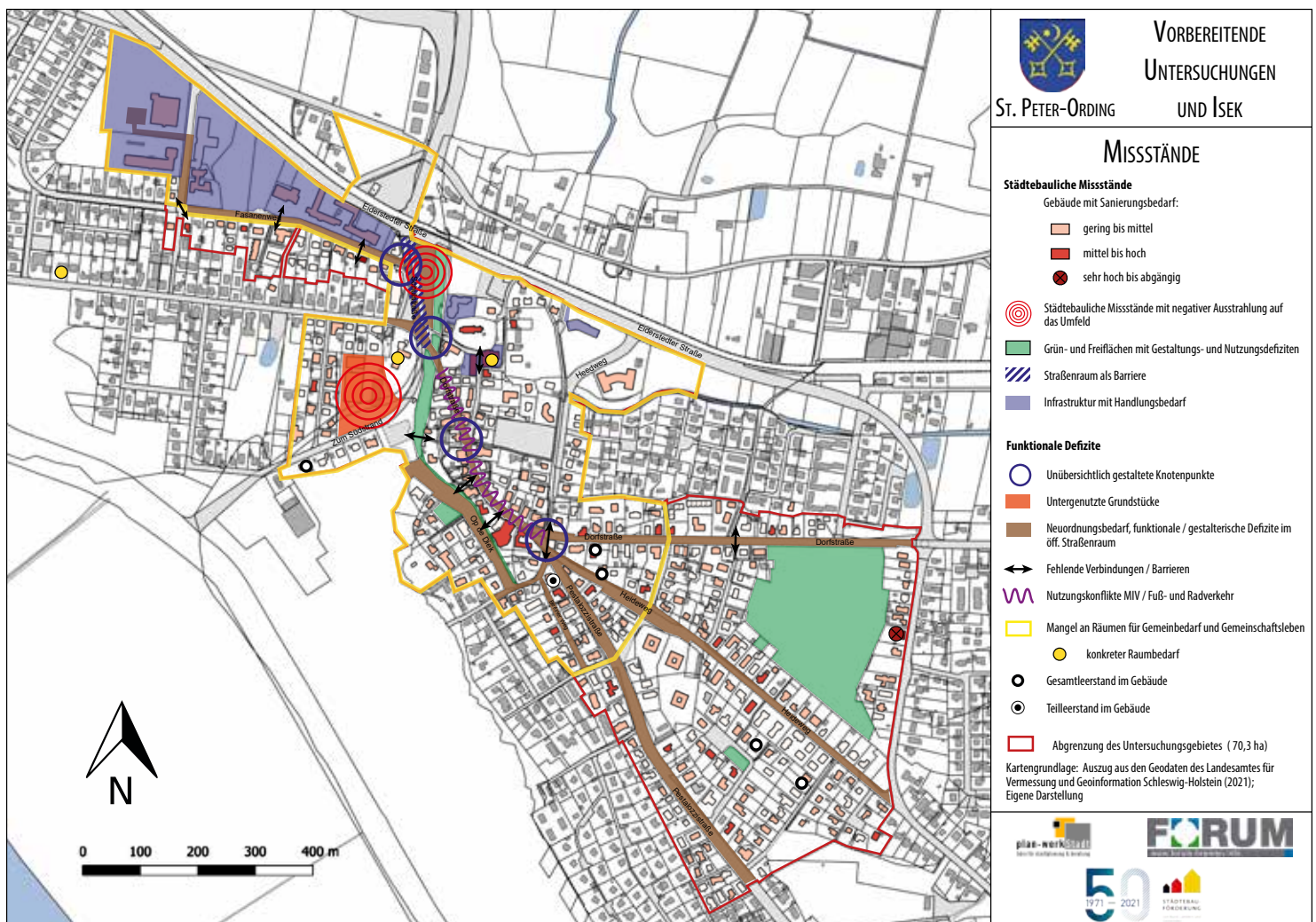
Funktionale Mängel und Defizite bei Umweltaspekten, Klima und Energie

Im Themenfeld Umwelt, Klima und Energie zeigt die Bestandserhebung und -analyse eine große Breite funktionaler Mängel und Defizite. Diese reichen von den erheblichen Kfz- Belastungen über viele versiegelte Flächen, die geringe Dichte standortspezifischer Straßenbäume und von Straßenbegleitgrün, die teilweise vorhandenen Defizite beim Deich- bzw. Hochwasserschutz, die bislang kaum genutzten Möglichkeiten der Energieeinsparung im Gebäudebestand (Dämmung, Solar- und begrünte Dächer usw.) bis hin zu den nicht ausgeschöpften Potenzialen des Fuß- und Radverkehrs. Eine nachhaltige und klimarechte Ortsentwicklung bringt zeitnahen Handlungsbedarf mit sich, um diese Mängel abzubauen.

Funktionale Mängel und Defizite bei der Gebäudenutzung

Aufgrund der starken touristischen Prägung des historischen Ortskerns von St. Peter-Ording kommt es zur kontinuierlichen Verringerung des Anteils an bezahlbarem Wohnraum und zu steigenden Immobilienpreisen, was vielfach zur Verdrängung des Dauerwohnens im Untersuchungsgebiet führt. Zudem gehen damit vielfach der Verlust nachbarschaftlicher Beziehungen, Achtsamkeit und soziale Verantwortung füreinander einher. Und der Verlust von DauerbewohnerInnen aus dem Ortskern führen zur Unterauslastung von Infrastrukturen und Versorgungsangeboten. Schon heute lässt sich die rückläufige Angebotsvielfalt im Bereich der täglichen Versorgung bzw. der gewerblichen Nutzung an den Schaufenstern der Dorfstraße ablesen.

Abb. 170: Karte „Misstände“





6 Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept

Leitbild, Sanierungsziele, Rahmenentwicklungskonzept

Abb. 171: Blick in die Dorfstraße mit Übergang zum ehemals sanierten Gebiet



Die Analyse der städtebaulichen, funktionalen und sozioökonomischen Strukturen hat verdeutlicht, dass trotz – oder gerade wegen – der dynamischen Entwicklung des Gebietes erhebliche Missstände, Funktions- und Substanzschwächen im Untersuchungsgebiet vorzufinden sind. Sie betreffen insbesondere diejenigen Strukturen, die die Lebensbedingungen der ganzjährig am Ort lebenden Menschen prägen.

Demzufolge bedarf es einer umfassenden Aufwertungs- und Entwicklungsstrategie, um den historischen Ortskern mit seiner noch heute im Ortsbild ablesbaren dörflichen Grundstruktur behutsam und nachhaltig weiterzuentwickeln und die Infrastrukturbedarfe der Bevölkerung abzusichern.

Diese Aufwertungs- und Entwicklungsstrategie ist Gegenstand des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK). Dafür wird zunächst aus der Bestandsaufnahme ein übergeordnetes Leitbild entwickelt, anschließend werden dar-

aus allgemeine Entwicklungsziele für das Untersuchungsgebiet abgeleitet.

Leitbild und Entwicklungsziele sind inhaltlich und strategisch eng miteinander verwoben. Sie stehen für eine auf nachhaltige Wirkung angelegte, Handlungsfeld übergreifende und flexible Sanierungs- und Entwicklungsstrategie, die ausdrücklich nicht nur Handlungsansätze umfasst, für die potenziell Fördermittel der Bund-Länder-Städtebauförderung zur Verfügung stehen.

Die allgemeinen Entwicklungsziele bilden wiederum die Basis für drei „Projektfamilien“, in denen konkrete Einzelmaßnahmen benannt werden, die Beiträge zur Erreichung der übergreifenden Ziele leisten können. Diese Einzelmaßnahmen sollen in den kommenden Jahren unter einem gemeinsamen Dach als so genannte „städtebauliche Gesamtmaßnahme“ gemäß § 164a BauGB – sukzessive und mit finanzieller Unterstützung aus der Bund-Länder-Städtebauförderung – umgesetzt werden.

6.1 Leitbild und allgemeine Entwicklungsziele

Leitbild

Die festgestellten Missstände und Herausforderungen verdeutlichen, wie auch schon im Zukunftskonzept Daseinsvorsorge entworfen, dass es eines differenzierten Entwicklungsansatzes mit unterschiedlichen Schwerpunkten bedarf, um den historischen Ortskern von St. Peter-Ording nachhaltig zu stärken und dabei insbesondere Fragestellungen der lokalen/regionalen Daseinsvorsorge ausreichend zu berücksichtigen.

Im Mittelpunkt der Strategie stehen die Weiterentwicklung und Sicherung der Infrastruktur, die Aufwertung und Vernetzung öffentlicher Räume, Ansätze zum Erhalt und zur Stärkung des dörflichen Charakters, der Nachhaltigkeit und Klimafreundlichkeit sowie die Sicherung der Wohnfunktion im historischen Ortskern. Damit orientiert sich das Leitbild eng am Leitsatz des Zukunftskonzeptes Daseinsvorsorge, vertieft und konkretisiert ihn.

Gemeinsam tragen diese strategischen Schwerpunkte das Leitbild für den historischen Ortskern von St. Peter-Ording:

**Der historische Ortskern von St. Peter-Ording –
zukunftsgewandt und geschichtsbewusst,
lebenswert und nachhaltig.**

Für die Operationalisierung der Strategie werden aus den strategischen Schwerpunkten drei zentrale Entwicklungsziele abgeleitet:

1. Sicherung, Ausbau und Modernisierung der Infrastruktur, um BewohnerInnen und BesucherInnen ein bedarfsgerechtes, attraktives und stimmiges Angebot bieten zu können.

St. Peter-Ording hat in den vergangenen Jahrzehnten einen tiefgreifenden Wandel vollzogen, insbesondere durch die stetige Zunahme der touristischen Intensität. Daraus resultieren teilweise Nutzungskonflikte und Bedarfskonkurrenzen, die eine Anpassung der Infrastrukturen erforderlich machen. Dazu gehören u.a. im Verkehrsreich Maßnahmen zur Entlastung des Ortskerns (insbes. Dorfstraße), alternative

Mobilitätsangebote und eine Stärkung und Ordnung des Rad- und Fußverkehrs.

Für die immer weiter zurückgedrängte Dauerbevölkerung gilt es, ein bedarfsgerechtes Angebot zu erhalten und zu entwickeln, z.B. durch den Erhalt der Vielfalt und der ganzjährigen Nahversorgung, den Aufbau eines Ärzte zentrums und die Sicherung von Räumlichkeiten für das Gemeinschaftsleben.

2. Aufwertung und Vernetzung öffentlicher Räume, um die gegebenen Freiraumpotenziale noch besser in Wert zu setzen und die Aufenthaltsqualität im historischen Ortskern zu erhöhen.

Veränderte Anforderungen und Erwartungen an die Gestaltung, Nutzungspotenziale, Barrierearmut und ökologische Qualität von öffentlichen Freiräumen führen zu erheblichen Sanierungsbedarfen im historischen Ortskern. Teilweise sind diese auch in der nicht zum Abschluss gebrachten Sanierung

der 1990er Jahre begründet.

Als zentrale Aufgaben stehen die Neuordnung des Marktplatzes, eine bedarfsgerechte Umgestaltungen von Straßenräumen (z.B. Dorfstraße, Pestalozzistraße und Fasannenweg) und die Barrierereduzierung an.

3. Entwicklung und Sicherung eines nachhaltigen und authentischen historischen Ortskerns von St. Peter-Ording.

St. Peter-Ordings historischer Ortskern droht im stetig steigenden Nutzungsdruck zu veröden – sowohl im ökologischen, als auch im städtebaulichen Sinne. Um dieser Entwicklung zu begegnen, ist gezielt auf eine im weitesten Sinne nachhaltige Entwicklung hinzuwirken. Dazu gehört zuallerst sicherzustellen, dass St. Peter-Ording

ein Ort bleibt, der dauerhaft von Menschen unterschiedlicher sozialer und demografischer Gruppen bewohnt wird – zu bezahlbaren Preisen. Des Weiteren sind die Ortsbildpflege, Maßnahmen zur Stärkung der Grünstrukturen, des Klimaschutzes und der Klimafolgenanpassung von Bedeutung.

6.2 Städtebauliches Rahmenentwicklungskonzept

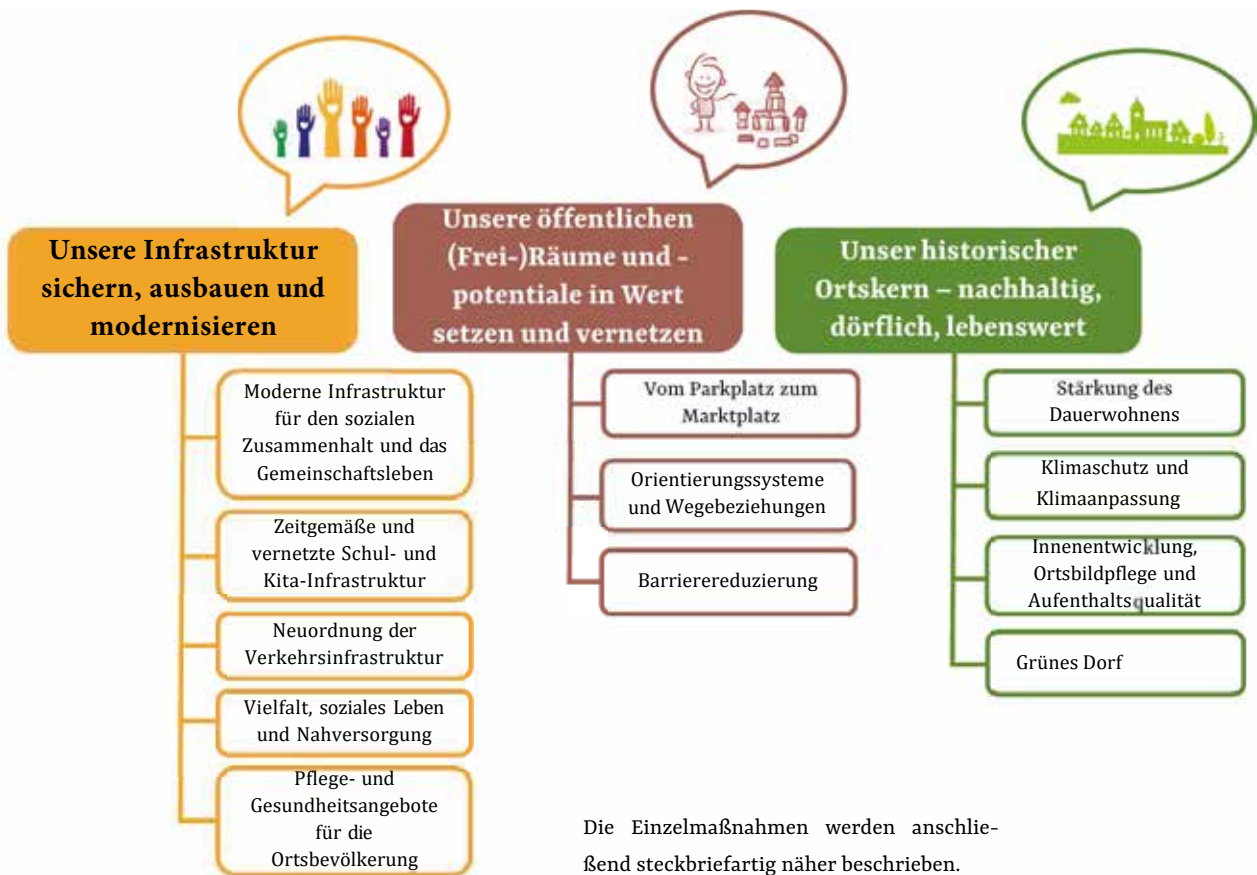
Das städtebauliche Rahmenentwicklungskonzept vertieft und konkretisiert die vorgenannten Entwicklungsziele und operationalisiert die grundlegenden Strategien für die städtebauliche und funktionale Stärkung des Untersuchungsgebiets. Dazu wurden zu jedem der drei Leitziele Handlungsansätze thematisch und teilweise räumlich gebündelt in sog. „Projektfamilien“ zusammengefasst:

Diese drei Projektfamilien lauten:

- **Unsere Infrastruktur sichern, ausbauen und modernisieren**
- **Unsere öffentlichen Räume und Freiraumpotenziale in Wert setzen und vernetzen**
- **Unser historischer Ortskern – nachhaltig, dörflich und lebenswert**

Innerhalb dieser Projektfamilien wurden inhaltlich-strategische „Maßnahmengruppen“ und schließlich Einzelmaßnahmen entwickelt, die zur Behebung der identifizierten Missstände und zur Erschließung der Potenziale geeignet sind. Dazu gehören auch Maßnahmen, die im Sinne einer ganzheitlichen, integrierten Umsetzung ebenfalls mitgedacht und umgesetzt werden sollten, jedoch keine Aussicht auf Förderung aus der Städtebauförderung haben.

Abb. 172: Übersicht über die Projektfamilien



Die Einzelmaßnahmen werden anschließend steckbriefartig näher beschrieben.

Die Steckbriefe enthalten neben einer Kurzbeschreibung der Maßnahme

- Erläuterungen zu den Fördertatbeständen gemäß Städtebauförderungsrichtlinie,
- zeitliche Prioritäten aus Sicht des Gutachterteams
- mögliche Träger der Maßnahme und weitere einzubindende AkteurInnen
- voraussichtliche Kosten
- sowie die Finanzierungsmöglichkeit.

Alle (Förder-)Maßnahmen werden schließlich im Rahmenentwicklungskonzept und in der Maßnahmenverortung kartografisch zusammengeführt.

Projektfamilie 1: Unsere Infrastruktur sichern, ausbauen und modernisieren



Die Projektfamilie 1 bündelt im Wesentlichen Projekte, die zur Erreichung des 1. Entwicklungsziels „Sicherung, Ausbau und Modernisierung der Infrastruktur, um BewohnerInnen und BesucherInnen ein bedarfsgerechtes, attraktives und stimmiges Angebot bieten zu können“ beitragen können – und greift damit auch die im Zukunftskonzept Daseinsvorsorge formulierten Anforderungen intensiv auf.

Die Projektfamilie gliedert sich in fünf thematische Maßnahmengruppen:

- Moderne Infrastruktur für den sozialen Zusammenhalt und das Gemeinschaftsleben
- Zeitgemäße und vernetzte Schulinfrastruktur
- Neuordnung der Verkehrsinfrastruktur
- Vielfalt, soziales Leben und Nahversorgung
- Pflege- und Gesundheitsangebote für die Ortsbevölkerung

1.1 Moderne Infrastruktur für den sozialen Zusammenhalt und das Gemeinschaftsleben

Das Zukunftskonzept Daseinsvorsorge hat einen weitreichenden Handlungs- und Investitionsbedarf im Hinblick auf eine vielfach nicht mehr zeit- und nachfragegemäße Infrastrukturausstattung für die Bevölkerung St. Peter-Ordings und Tatings ausgemacht. Diese Befunde wurden im Zuge der VU-Erarbeitung bestätigt. In besonderem Maße ist der historische Ortskern von den Defiziten der bestehenden Einrichtungen betroffen, so z.B. durch den drohenden Verlust des stark sanierungsbedürftigen Olsdorfer Krugs (Gemeinschaftsleben, Feiern),

durch das Fehlen von Sitzungsräumen, einen wenig attraktiven Sportplatz, ein nicht barrierefrei erreichbares Familienzentrum usw.

Wenngleich die Bedarfslage relativ klar ist, sind für einige der projektierten Maßnahmen zunächst Machbarkeitsuntersuchungen, Konzeptentwicklungen und Standortklärungen vorzunehmen, um nicht zuletzt auch Synergie- und Bündelungspotenziale auszuschöpfen. Auch die Beteiligung der (potenziellen) NutzerInnen ist im Zuge der Umsetzungsvorbereitung vorzusehen.

1.1.1 Verlagerung und Erweiterung Bücherei

Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Vorbereitung Maßnahme der Durchführung Maßnahme der Abwicklung
Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum	I, laufend ab 2020
Ziele und Kurzbeschreibung	Die Gemeindebücherei benötigt als wichtige, ganzjährig geöffnete Gemeinbedarfseinrichtung für die örtliche Bevölkerung räumliche Entwicklungsmöglichkeiten, um ihr Angebot zeitgemäß präsentieren und ausweiten zu können (Medienvielfalt, Schulungen usw.). Am derzeitigen Standort sind die Möglichkeiten nicht gegeben, zudem ist das Gebäude aus den 1960er Jahren stark sanierungsbedürftig und der Standort bietet keine Synergien mit anderen Nutzungen/Angeboten. Angestrebt wird eine Standortentwicklung im neu zu entwickelnden Ortszentrum, der auch eine Nutzung angegliederter Räumlichkeiten bspw. für Veranstaltungen eröffnet. Die Maßnahme beinhaltet • Machbarkeitsstudie zur Klärung der spezifischen Anforderungen, Raumbedarfe und räumlichen/funktionalen Synergiepotenziale • Errichtung einer neuen Bücherei im Neubau oder Bestand im Rahmen der Neuordnung des Ortskerns
Träger	Gemeinde St. Peter-Ording
Weitere Akteure	Kooperierende Akteure
Voraussichtliche Kosten	1.050.000 Euro
Finanzierung	Städtebauförderung
Nr. gemäß StBauFR	B.2.2.5 Errichtung und Änderung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen

1.1.2 Schaffung eines barrierefreien Zugangs für das Familienzentrum

Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Vorbereitung Maßnahme der Durchführung Maßnahme der Abwicklung
Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum	I, ab 2021
Ziele und Kurzbeschreibung	Schaffung einer barrierefreien Erreichbarkeit des ev. Familienzentrums im Gemeindezentrum
Träger	Ev.-Luth. Kirchengemeinde St. Peter-Ording und Tating, Gemeinde St. Peter-Ording
Weitere Akteure	
Voraussichtliche Kosten	100.000 Euro
Finanzierung	Städtebauförderung
Nr. gemäß StBauFR	B.2.2.5 Errichtung und Änderung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen

1.1.3 Schaffung und Anpassung von Räumen für das Gemeinschaftsleben, u.a. Barrierefreiheit

Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Vorbereitung Maßnahme der Durchführung Maßnahme der Abwicklung
Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum	I, ab 2021 (Machbarkeitsstudie), II, ab 2026 (Umsetzung)
Ziele und Kurzbeschreibung	Im Untersuchungsgebiet mangelt es an modernen, gut ausgestatteten (u.a. Veranstaltungstechnik, Bestuhlung), barrierefrei erreichbaren und flexiblen Räumlichkeiten für das Gemeinschaftsleben (wie Vereinsleben, private Feiern und politische Arbeit der Gemeinde wie z. B. Gremiensitzungen). Die Maßnahme beinhaltet eine detaillierte Bedarfserhebung und Machbarkeitsstudie und anschließende Schaffung von Räumlichkeiten durch Neubau und/oder Umbau/Anbau im Bestand (z.B. altes Rathaus).
Träger	Gemeinde St. Peter-Ording
Weitere Akteure	Vereine, bürgerschaftliche Gruppen und Akteure usw.
Voraussichtliche Kosten	1.600.000 Euro
Finanzierung	Städtebauförderung
Nr. gemäß StBauFR	B.2.2.5 Errichtung und Änderung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen

1.1.4 Sanierung und Modernisierung des „Olsdorfer Krug“

Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Vorbereitung Maßnahme der Durchführung Maßnahme der Abwicklung
Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum	I, ab 2020
Ziele und Kurzbeschreibung	Der Olsdorfer Krug befindet sich im gemeindlichen Eigentum und wird verpachtet. In den nächsten Jahren steht eine umfassende Sanierung und Modernisierung des Ortsbild prägenden, identitätsstiftenden Gasthofes an. Der Olsdorfer Krug ist als einziger verbliebener historischer „Dorfgasthof“ bis heute ein wichtiger Bestandteil der Infrastruktur für die ortsansässige Bevölkerung – als Treffpunkt, als Raum für Feiern und für das Vereins- und Gemeinschaftsleben.
Träger	Gemeinde St. Peter-Ording
Weitere Akteure	
Voraussichtliche Kosten	600.000 Euro
Finanzierung	Gemeinde St. Peter-Ording, KfW, ggf. alternative Förderprogramme
Nr. gemäß StBauFR	/

1.1.5 Sanierung und Ausbau des Sportplatzes am Schulzentrum

Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Vorbereitung Maßnahme der Durchführung Maßnahme der Abwicklung
Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum	I, ab 2020 (vorzeitiger Maßnahmenbeginn)
Ziele und Kurzbeschreibung	Sanierung, Umgestaltung und Erweiterung der durch Nässe kaum noch nutzbaren kommunalen Sportanlage am Fasanenweg. Im Zuge der Maßnahme werden insbesondere eine Drainage verlegt sowie eine 100-m-Kunststofflaufbahn und zwei Sprunggruben erstellt.
Träger	Gemeinde St. Peter-Ording
Weitere Akteure	Sportverein, Schulen, Kindertagesstätte
Voraussichtliche Kosten	982.000 Euro
Finanzierung	Städtebauförderung
Nr. gemäß StBauFR	B.2.2.5 Errichtung und Änderung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen

1.1.6 Sanierung und Erweiterung des Gerätehauses der Freiwilligen Feuerwehr

Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Vorbereitung Maßnahme der Durchführung Maßnahme der Abwicklung
Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum	I, ab 2022
Ziele und Kurzbeschreibung	Das Gebäude der Freiwilligen Feuerwehr St. Peter-Ording am Heedweg weist diverse, dringend zu behebbende Mängel, Anpassungs- und Ausbaubedarfe auf, die durch eine bauliche Erweiterung zu beheben sind, um die entsprechenden Auflagen der zuständigen Unfallkasse zu erfüllen und somit die feuerwehrtechnische Versorgung zu sichern.
Träger	Gemeinde St. Peter-Ording
Weitere Akteure	Freiwillige Feuerwehr St. Peter-Ording
Voraussichtliche Kosten	2.700.000 Euro
Finanzierung	Städtebauförderung
Nr. gemäß StBauFR	B.2.2.5 Errichtung und Änderung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen

1.1.7 Verlagerung und Neubau der Polizeistation

Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Vorbereitung Maßnahme der Durchführung Maßnahme der Abwicklung
Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum	II, ab 2023
Ziele und Kurzbeschreibung	Die Polizeistation der Gemeinde St. Peter-Ording am Deichgrafenweg, etwa 150 m westlich des Untersuchungsgebiets gelegen, weist dringende Sanierungs- und Erweiterungsbedarfe auf. Am jetzigen Standort sind diese bis auf Weiteres nicht zu realisieren, weil aufgrund der Hochwassergefahr Bauverbot besteht. Da eine Bündelung von Feuerwehr und Polizei logistische und funktionale Synergien eröffnet und am Standort der Feuerwehr entsprechende Flächenpotenziale bestehen, wird eine Verlagerung der Polizeistation in einen zu errichtenden Neubau am Heedweg angestrebt.
Träger	Gemeinde St. Peter-Ording
Weitere Akteure	Landespolizei Schleswig-Holstein
Voraussichtliche Kosten	1.900.000 Euro
Finanzierung	Gemeinde St.-Peter-Ording, Baukostenzuschuss für erhöhte Sicherheitsanforderungen
Nr. gemäß StBauFR	/

1.2 Zeitgemäße und vernetzte Schulinfrastruktur

St. Peter-Ordings Schulen genießen regional und über-regional einen guten Ruf, weshalb sie nicht nur von SchülerInnen aus der Gemeinde gewählt werden. Beim Gemeinschaftsschulteil der Nordseeschule stehen die (städte-)bauliche Substanz, die Raum-Ausstattung und insbesondere die Gestaltung und Nutzung des Schulhofs jedoch im Kontrast zur hohen Qualität des Bildungsangebots und entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen. Auch wenn Schulen in Schleswig-Holstein

grundsätzlich keine Städtebauförderungsmittel zustehen, soll der Aufwertungsansatz unter Nutzung alternativer Finanzierungsquellen weiterverfolgt werden, um dauerhaft ein attraktives Bildungsangebot mit großer Strahlkraft (und damit Auslastung!) sichern zu können. Auch die Koppelung mit weiteren Bildungs- und SozialakteurInnen und -angeboten kann vielfältige Synergie-Potenziale erschließen.

1.2.1 Erweiterung der Nordseeschule (Gemeinschaftsschulteil) um Räumlichkeiten für Zusammenkünfte der SchülerInnen und für weitere, ergänzende Bildungsangebote

Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Vorbereitung Maßnahme der Durchführung Maßnahme der Abwicklung
Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum	II, ab 2026
Ziele und Kurzbeschreibung	Errichtung bisher fehlender Gemeinschaftsräumlichkeiten (wie z.B. Aula, Thing) für den Gemeinschaftsschulteil der Nordseeschule durch Neubau, Anbau oder Erweiterung, um z.B. Veranstaltungen, Aufführungen oder Zusammenkünfte im Rahmen des Schulbetriebs und ggf. auch für Dritte zu ermöglichen. Desweiteren Schaffung von Räumlichkeiten für die Angliederung/Verknüpfung weiterer Einrichtungen und Funktionen im Kontext Bildungspartnerschaften (Vgl. Maßnahme 1.1.3, 1.1.4).
Träger	Schulverband Eiderstedt, Gemeinde St. Peter-Ording
Weitere Akteure	
Voraussichtliche Kosten	2.000.000 Euro
Finanzierung	Schulverband Eiderstedt, ggf. alternative Förderprogramme
Nr. gemäß StBauFR	/

1.2.2 Gebäude-/Fassadensanierung der Nordseeschule (Gemeinschaftsschulteil)

Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Vorbereitung Maßnahme der Durchführung Maßnahme der Abwicklung
Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum	II, ab 2026
Ziele und Kurzbeschreibung	Sanierung und Modernisierung des im Kern in den 1960er Jahren errichteten und stark sanierungsbedürftigen Schulgebäudes einschließlich Fassade.
Träger	Schulverband Eiderstedt, Gemeinde St. Peter-Ording
Weitere Akteure	
Voraussichtliche Kosten	300.000 Euro
Finanzierung	Schulverband Eiderstedt, Gemeinde St. Peter-Ording, ggf. alternative Förderprogramme
Nr. gemäß StBauFR	/

1.2.3 Aufwertung der Schulhöfe zu attraktiven Spiel-, Bewegungs- und Aufenthaltsräumen

Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Vorbereitung Maßnahme der Durchführung Maßnahme der Abwicklung
Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum	I, ab 2021
Ziele und Kurzbeschreibung	Der Schulhof der Nordseeschule (Gemeinschaftsschulteil) bietet derzeit wenig Abwechslung und Aufenthaltsqualität und weist gravierende gestalterische Defizite auf. Der Schulhof der Utholm-Schule ist zwar naturnah gelegen, weist aber wenig anregendes Spiel- und Bewegungsangebot und keinen funktionalen Bezug zur Natur auf. Darüber hinaus ist er versiegelt. Erste Sanierungsmaßnahmen haben bereits begonnen. Ziel ist eine Aufwertung und zeitgemäße Ausstattung/Gestaltung der Schulhöfe und eine Weiterentwicklung zu attraktiven und abwechslungsreichen Spiel-, Bewegungs- und Aufenthaltsräumen, die auch nach Unterrichtschluss, an Wochenenden und in den Ferien genutzt werden können. Umgesetzt werden sollen u.a. Flächenentsiegelungen, Bepflanzungen, Zonierung und Anlage/Installation von zielgruppengerechten Geräten, anregender Ausstattung und attraktiven Aufenthaltsmöglichkeiten.
Träger	Schulverband Eiderstedt
Weitere Akteure	
Voraussichtliche Kosten	450.000 Euro
Finanzierung	Schulhof Nordseeschule: 250.000 Euro, davon 100.000 Euro als Zuschuss der AktivRegion Schleswig-Holstein Schulhof Utholm-Schule: 200.000 Euro Schulverband Eiderstedt, Gemeinde St. Peter-Ording, ggf. weitere Förderprogramme
Nr. gemäß StBauFR	/

1.2.4 Aufwertung des Außenbereichs der Kindertagesstätte und Öffnung zum Sportplatz

Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Vorbereitung Maßnahme der Durchführung Maßnahme der Abwicklung
Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum	I, ab 2021
Ziele und Kurzbeschreibung	Das Außengelände der Kindertagesstätte weist Aufwertungs- und Umgestaltungsbedarf auf. Im Zuge einer Erneuerung und Bereicherung durch Geländeumgestaltung, Austausch von Spielgeräten u.ä. sollen zudem weitere Bewegungs- und Aktivitätspotenziale durch eine Öffnung des Außengeländes zum benachbarten, erneuerten Sportplatz erschlossen werden.
Träger	Gemeinde St. Peter-Ording
Weitere Akteure	Kindertagesstätte
Voraussichtliche Kosten	150.000 Euro
Finanzierung	Finanzierung jenseits der Städtebauförderung gesichert durch das Kinderhilfswerk
Nr. gemäß StBauFR	/

1.3 Neuordnung der Verkehrsinfrastruktur

Das Mobilitätsverhalten der Menschen hat sich in den vergangenen Jahren massiv gewandelt und ist vielschichtiger geworden. Neben einer immer stärkeren (Individual-)Motorisierung mit immer größeren Fahrzeugen vollzieht sich eine dynamische Entwicklung in den unterschiedlichsten Segmenten der alternativen Mobilitätsformen – vom CarSharing über Pedelecs bis hin zu E-Scootern usw.

Der Ortskern von St. Peter-Ording – besonders die Dorfstraße – steht speziell in der Hochsaison regelmäßig vor dem „Verkehrskollaps“ – ruhender und rollender Verkehr aller Facetten nehmen immer mehr Raum in Anspruch und stehen zunehmend im Nutzungskonflikt. Aktuell (Sommer 2020) wird ein Verkehrskonzept erarbeitet, das die Grundlagen für eine zukunftsfähige

Neuordnung – und damit in verschiedener Hinsicht für eine Entlastung der Verkehrssituation auch im Ortsteil Dorf – schaffen soll. Die entsprechenden Maßnahmen sollen unter dem Dach der Maßnahmengruppe „Neuordnung der Verkehrsinfrastruktur“ in das ISEK integriert werden. Wichtige Aspekte sind u.a. eine Entlastung der Dorfstraße (z.B. durch temporäre Sperrungen und bauliche Umgestaltungen), mögliche Anpassungen der Schulstraße im Zuge einer Aufwertung der Ortseingangssituation, die Optimierung von Kreuzungssituationen, die Sanierung und Aufwertung maroder Straßenräume (z.B. Pestalozzistraße), die Sicherung von Schulwegen, der Ausbau von Radabstellanlagen, eine Optimierung des Pkw-Parkens und strukturelle Verbesserungen der ÖPNV-Angebote.

1.3.1 Umsetzung von Maßnahmen des Verkehrskonzepts: Sicherung der Schulwege, insbesondere im Fasanenweg

Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Vorbereitung Maßnahme der Durchführung Maßnahme der Abwicklung
Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum	I, 2021 - 2025
Ziele und Kurzbeschreibung	Sicherung von Schulwegen und Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere an stark vom Schülerverkehr frequentierten Fuß- und Radwegen, wie z.B. Fasanenweg und Kirchenleye u.a. durch Verlangsamung des Kfz-Verkehrs und Erhöhung der Übersichtlichkeit. Umsetzung durch bauliche und Ordnungsmaßnahmen wie z.B. • Einrichtung eines gemeinsamen Straßenraums (Shared Space), • Einbau Berliner Kissen, • Einbau akustisch-taktiler Bremsen, • Anlage weiterer Baumnasen und sonstiger Aufmerksamkeitsfelder, • Entschärfung von Unfallschwerpunkten, u.a. Schulstraße/Fasanenweg, Zum Südstrand/Badallee durch bauliche sowie ordnungsrechtliche und verkehrslenkende Maßnahmen. • Bei weiteren Maßnahmen zur Umsetzung des Verkehrskonzeptes und zur Aufwertung öffentlicher Räume ist der Aspekt Schulwegesicherung zentral mit zu berücksichtigen (u.a. Ortseingang Eiderstedter Straße, Marktplatz/Schulstraße, Dorfstraße) • Intensive Einbindung von Schule, Kita, Eltern und Kindern im Vorfeld der jeweiligen Planungen, Aktivitäten zur Einübung von verkehrssicherem Verhalten
Träger	Gemeinde St. Peter-Ording
Weitere Akteure	In Kooperation mit Schulen und Kita, externe Gutachterbüros, Schulwegexperten, Polizei, Feuerwehr
Voraussichtliche Kosten	1.720.000 Euro
Finanzierung	Städtebauförderung
Nr. gemäß StBauFR	B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen

1.3.2 Umsetzung von Maßnahmen des Verkehrskonzepts:**Umgestaltung der Dorfstraße zur verkehrlichen Entlastung und zur Entschärfung von Gefahrenstellen**

Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Vorbereitung Maßnahme der Durchführung Maßnahme der Abwicklung
Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum	I, 2021 bis 2024
Ziele und Kurzbeschreibung	Entwicklung, Erprobung und Umsetzung (saisonaler) Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Verkehrsentslastung sowie zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität, zur Reduzierung von Nutzungskonflikten und Unfallgefahren im zentralen Bereich der Dorfstraße zwischen Heideweg und Schulstraße. Umsetzung geeigneter Maßnahmen zur Entflechtung der Verkehrsströme z.B. durch unterschiedlich gepflasterte Zonierungen (z.B. Shared Space), Strukturierung unterschiedlicher Nutzungszonen durch (standortgerechte) Bepflanzungen, Aufweitungen und Verengungen des Straßenraums, verkehrslenkende Maßnahmen (z.B. Durchfahrtsbeschränkungen/-verbote) sowie bauliche Ab- und Begrenzungen. Zur Entschärfung von Gefahrenstellen sind Fahrbahnverengungen und Aufmerksamkeitsfelder sowie ggf. weitere verkehrslenkende und ordnungsrechtliche Maßnahmen erforderlich. Konzeptentwicklung in enger Abstimmung mit EigentümerInnen, AnwohnerInnen, NutzerInnen. Projektbegleitende, intensive Öffentlichkeitsarbeit und Information zur Akzeptanzsteigerung. <i>(vgl. auch Maßnahmen Schulwegsicherung (1.3.1), Stärkung alternativer Bedien- und Mobilitätsformen (1.3.5), Umbau unübersichtlicher Kreuzungsbereiche (1.3.6), Neuordnung, Aufwertung und Sanierung von Straßen (1.3.7), Ausbau von Infrastruktur für den Radverkehr (1.3.8))</i>
Träger	Gemeinde St. Peter-Ording
Weitere Akteure	Private EigentümerInnen und Anlieger, Polizei, Feuerwehr, externe Gutachterbüros
Voraussichtliche Kosten	2.958.000 Euro
Finanzierung	Städtebauförderung
Nr. gemäß StBauFR	B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen

1.3.3 Umsetzung von Maßnahmen des Verkehrskonzepts:**Neuordnung des ruhenden Verkehrs, Anlage und Verlagerung von Parkplätzen**

Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Vorbereitung Maßnahme der Durchführung Maßnahme der Abwicklung
Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum	I, 2021 bis 2025
Ziele und Kurzbeschreibung	Entlastung des historischen Ortskerns vom ruhenden Kfz-Verkehr sowie Reduzierung des Parksuchverkehrs, Beitrag zur Reduzierung des CO ₂ -Ausstoßes. Prüfung unterschiedlicher Möglichkeiten zur Neuordnung des ruhenden Verkehrs sowie anschließende Umsetzung entsprechender Maßnahmen und Entwicklung der frei werdenden Flächen zugunsten erhöhter Gestaltungs-, Nutzungs- und Aufenthaltsqualitäten im Ortskern. Konkrete Maßnahmen zur Neuordnung des ruhenden Verkehrs können z.B. sein • Reduzierung/Verlagerung bestehender Parkplätze, ggf. Parkraumbewirtschaftung, • Errichtung einer P & R-Anlage und Einrichtung eines Shuttle-Services, • Einrichtung einer öffentlichen Parkgarage/Parkpalette (ca. 100 Plätze), • Einrichtung eines Parkleitsystems, • Parkflächenmarkierung auf den Fahrbahnen, • verbleibende Parkplätze mit klimafreundlichem Pflaster bzw. als wassergebundene Decke ausgestalten. Projektbegleitende, intensive Öffentlichkeitsarbeit und Information zur Akzeptanzsteigerung. Neugestaltung der freiwerdenden Flächen z.B. für die Freiflächenentwicklung/-qualifizierung, Naherholung, für Wohnungsbau oder Gemeinbedarfseinrichtungen.
Träger	Gemeinde St. Peter-Ording
Weitere Akteure	Gewerbetreibende, Tourismuszentrale St. Peter-Ording, Polizei, externe Gutachterbüros
Voraussichtliche Kosten	1.700.000 Euro
Finanzierung	Laufende Prüfung ggf. alternativer Förderprogramme. Ansonsten: Städtebauförderung, Gemeinde St. Peter-Ording
Nr. gemäß StBauFR	B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen

**1.3.4 Umsetzung von Maßnahmen des Verkehrskonzepts:
Attraktivierung des öffentlichen Personen-Nahverkehrsangebots**

Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Vorbereitung Maßnahme der Durchführung Maßnahme der Abwicklung
Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum	II, 2026 bis 2030
Ziele und Kurzbeschreibung	Entlastung des Ortskerns und Reduktion des CO₂-Ausstoßes durch Aufwertung und Ausbau alternativer Mobilitätsangebote, u.a. durch einen attraktiveren Busverkehr. Attraktivitätssteigerungen können erfolgen durch z.B. • dichtere Taktung des Busverkehrs • Ausbau des Liniennetzes (sowohl innerhalb der Gemeinde als auch die Verbindungen zu umliegenden Gemeinden) • Angleichung bzw. Entwicklung eines attraktiven Preissystems, ggf. auch als kostenloses Angebot für Einheimische und Gäste • Schaffung von nutzungstauglichen (u.a. barrierearmen und ausreichend beleuchteten) und gestalterisch ansprechenden Haltestellen inkl. Unterständen und Sitzmöglichkeiten • Intensive Bewerbung und zeitlich ausreichend dimensionierte Probelaufzeiten der unterschiedlichen Angebote. <i>vgl. Ausbau der regionalen Bahnanbindung (1.3.9))</i>
Träger	Gemeinde St. Peter-Ording in Kooperation mit dem Land, Landkreis und regionalen Busverkehrsgesellschaften, ggf. DB Regio
Weitere Akteure	Akteure der Gemeinde, externe Gutachterbüros
Voraussichtliche Kosten	Vgl. hierzu das in Arbeit befindliche Verkehrskonzept. Aussagen zu voraussichtlichen Kosten können an dieser Stelle nicht getroffen werden.
Finanzierung	Kommunale Förderung, Landesförderung, Private, ggf. alternative Förderprogramme
Nr. gemäß StBauFR	/

**1.3.5 Umsetzung von Maßnahmen des Verkehrskonzepts:
Stärkung alternativer Bedien- und Mobilitätsformen**

Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Vorbereitung Maßnahme der Durchführung Maßnahme der Abwicklung
Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum	I – III, 2021 - 2032
Ziele und Kurzbeschreibung	Entlastung des Ortskerns vom motorisierten Verkehr, Reduktion des CO₂-Ausstoßes, Entflechtung von Nutzungskonflikten durch Stärkung alternativer Bedienformen; dazu können u.a. folgende Angebote gehören: • Einrichtung eines Car Sharing-Systems, • Einrichtung von Mobilpunkten (Verknüpfung Bus, Leihrad/-auto, E-Ladestation für Rad und Auto, Fahrradabstellmöglichkeiten, Fahrplaninfo usw.), • Fahrradverleihsystem (inkl. E-Bikes, Lastenräder, Spezialräder usw.), • Aufbau/Einrichtung eines Rufbus- bzw. Sammeltaxi-Systems, • Initiierung eines Bürgerbussystems, • nutzergruppenspezifische Angebote (z.B. regelmäßige Busfahrten nach Heide zum Arztzentrum), • Mitfahrzentrale und Stärkung des vorhandenen Systems der Mitfahrerbank, sowie entsprechender Information und Bewerbung.
Träger	Private in Kooperation mit der Gemeinde St. Peter-Ording sowie ggf. Landkreis oder Land
Weitere Akteure	Akteure der Gemeinde, externe Gutachterbüros
Voraussichtliche Kosten	Vgl. hierzu das in Arbeit befindliche Verkehrskonzept. Aussagen zu voraussichtlichen Kosten können an dieser Stelle nicht getroffen werden.
Finanzierung	Sonstige Förderung, Kommune, Private, ggf. alternative Förderprogramme
Nr. gemäß StBauFR	/

1.3.6 Umsetzung von Maßnahmen des Verkehrskonzepts: Umbau unübersichtlicher / potenziell gefährlicher Kreuzungs- und Einmündungssituationen	
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Vorbereitung Maßnahme der Durchführung Maßnahme der Abwicklung
Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum	I - II, 2021 - 2026
Ziele und Kurzbeschreibung	Entschärfung unübersichtlicher und konfliktreicher Kreuzungs- und Einmündungsbereiche wie z.B. Dorfstraße/Heedweg/Pestalozzistraße oder Dorfstraße/Kattrepel/Osldorfer Straße. Hier bedarf es – nach einer entsprechenden Konzeptentwicklung – baulicher, ordnungsrechtlicher und verkehrslenkender Maßnahmen, um mehr Orientierung, bessere Sichtverhältnisse, Aufmerksamkeit und Übersichtlichkeit zu schaffen. Nach entsprechenden Prüfungen können z.B. kleine Kreisverkehre oder andere umfangreichere bauliche Maßnahmen an den Kreuzungen erforderlich werden. Mögliche Maßnahmen wären z.B. Belagwechsel und -farbe, Schaffung von Aufmerksamkeitsfeldern (u.a. akustisch-taktile Bremsen, Markierungen, „Hingucker“ usw.), Park-/Halteverbote, Einbau von Schwellen und Fahrbahnverengungen, Organisation durch Lichtsignalanlagen oder Strukturierungen des Verkehrsraums durch Grünelemente. Konzeptentwicklung unter Einbindung von Akteuren und Bürgern. Begleitung des Umbaus durch Öffentlichkeitsarbeit und Information, nach Fertigstellung. Regelmäßige Aktionen an den Kreuzungen (Geschwindigkeitskontrollen, Fahrradtests, Modelltage usw.).
Träger	Gemeinde St. Peter-Ording
Weitere Akteure	Landkreis, EigentümerInnen und AnwohnerInnen, externe Gutachterbüros, Gewerbetreibende, Polizei, Feuerwehr
Voraussichtliche Kosten	1.100.000 Euro
Finanzierung	Städtebauförderung
Nr. gemäß StBauFR	B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen

1.3.7 Umsetzung von Maßnahmen des Verkehrskonzepts: Neuordnung, Aufwertung und Sanierung von Straßenräumen	
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Vorbereitung Maßnahme der Durchführung Maßnahme der Abwicklung
Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum	I - III, laufend ab 2024
Ziele und Kurzbeschreibung	Einige Straßenräume sind in ihrer Gestaltung unbefriedigend und nicht mehr den heutigen Anforderungen entsprechend, u.a. indem sie vorrangig auf die Anforderungen des Kfz-Verkehrs ausgerichtet sind. In diesen (Wohn-)Straßen (u.a. Dorf-, Pestalozzistraße, Op de Diek, Heide-, Dünen-, Berliner Weg, aber auch Zum Südstrand, Schulstraße) sind behutsame Neuordnungen, Sanierungen und Aufwertungen mit dem Ziel, die Aufenthaltsqualitäten der Straßen zu erhöhen und sie für den Fuß- und Radverkehr attraktiver zu gestalten, umzusetzen. Im Vorfeld der Umsetzung sind unterschiedliche Modelle zu prüfen und – ggf. nach einer modellhaften Erprobung – umzusetzen. • Aufhebung des Trennsystems zwischen Bordstein und Fahrbahn • Gemeinsamer Verkehrsraum (Shared Space) für unterschiedliche Verkehrsteilnehmer • Schaffung von Aufenthaltsqualitäten durch z.B. Sitzgelegenheiten, Aufweitungen usw. • Einsatz klimafreundlicher Fahrbahnbeläge • Begrünung und Strukturierung der Straßenräume durch standortgerechte Gehölze. Die Konzeptentwicklung sollte unter Mitwirkung der EigentümerInnen/AnwohnerInnen und NutzerInnen erfolgen. Wünschenswert im Sinne einer höheren Identifikation und gestalterischen Aufwertung wäre eine ähnliche Ausführung der Straßenraumgestaltung in allen die Dorfstraße tangierenden Wohnstraßen.
Träger	Gemeinde St. Peter-Ording
Weitere Akteure	Private EigentümerInnen, AnwohnerInnen, ggf. Gewerbetreibende, externe Gutachterbüros
Voraussichtliche Kosten	5.653.000 Euro
Finanzierung	Städtebauförderung
Nr. gemäß StBauFR	B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen

1.3.8 Umsetzung von Maßnahmen des Verkehrskonzepts: Ausbau von Infrastruktur für den Radverkehr	
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Vorbereitung Maßnahme der Durchführung Maßnahme der Abwicklung
Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum	I, ab 2021 laufend
Ziele und Kurzbeschreibung	Um den Radverkehrsanteil am Modal Split zu erhöhen und die bislang nicht ausgeschöpften Potenziale künftig besser nutzen zu können, sind Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs von hoher Bedeutung. Sie tragen zur Entlastung des Ortskerns und der Gemeinde vom Kfz-Verkehr bei, fördern eine nachhaltige Ortsentwicklung und leisten einen Beitrag zur Minderung der CO₂-Erzeugung. Sie sind immer dort umzusetzen, wo wesentliche Änderung von Erschließungsanlagen vorgenommen werden. Neben dem Ausbau und der Qualifizierung entsprechender Wege (vgl. Neuordnung, Aufwertung und Sanierung von Straßenräumen 1.3.7) und der Stärkung alternativer Bedien- und Mobilitätsformen (1.3.5) ist auch die Stärkung der Radverkehrsinfrastruktur ein wichtiger Baustein zur Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs. Dazu gehören u.a. • die Erweiterung des Angebotes gesicherter, tw. wettergeschützter und ausreichend dimensionierter (auch für Dreiräder, Räder mit Kinderanhängern usw.) Radabstellmöglichkeiten am Beginn der Dorfstraße (Mündung Zum Südstrand) sowie in aufgeweiteten und Mündungsbereichen entlang der Dorfstraße (u.a. mit der Pestalozzistraße, Heedweg, Olsdorfer Straße/Kattrepel), Schulstraße/Marktplatz, • diverse Standorte mit Serviceangeboten wie z.B. Pumpenstationen und Fahrrad-Reparatursäulen, u.a. angrenzend an Radabstellanlagen (s.o.) • Wegweisung und Orientierung, gute Beschilderung (vgl. 2.2.3)
Träger	Gemeinde St. Peter-Ording
Weitere Akteure	Radverkehrsinteressierte, EigentümerInnen, AnwohnerInnen, externe Gutachterbüros, Tourismuszentrale St. Peter-Ording
Voraussichtliche Kosten	500.000 Euro
Finanzierung	Städtebauförderung, sofern keine anderen Förderprogramme zur Verfügung stehen, tlw. Gemeinde
Nr. gemäß StBauFR	B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen

1.3.9 Ausbau der regionalen Bahnanbindung	
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Vorbereitung Maßnahme der Durchführung Maßnahme der Abwicklung
Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum	III, ab 2028
Ziele und Kurzbeschreibung	Von St. Peter-Ording aus fehlt bislang eine Bahnanbindung in das Mittelzentrum Heide, die auch für die überregionale Verbindungen (Richtung Hamburg) eine deutliche Zeitverkürzung mit sich bringen würde. Eine bessere Anbindung der Gemeinde und des Ortskerns an den überregionalen Bahnverkehr, besonders an das Mittelzentrum Heide, ist von hoher Bedeutung, da sie die Erreichbarkeit wichtiger Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen für die BürgerInnen St. Peter-Ordings deutlich verbessern und überregionale Reisewege verkürzen und komfortabler machen würde. • Ausbau des Schienennetzes von St. Peter-Ording nach Heide • Betrieb und regelmäßige Taktung der Anbindung • Attraktive Haltestellen und barrierefreie Zustiegsmöglichkeiten
Träger	Land Schleswig-Holstein
Weitere Akteure	Landkreis, Gemeinde St. Peter-Ording, regionaler Eisenbahnverkehrsgesellschaften, externe Gutachterbüros
Voraussichtliche Kosten	Vgl. hierzu das in Arbeit befindliche Verkehrskonzept. Aussagen zu voraussichtlichen Kosten können an dieser Stelle nicht getroffen werden.
Finanzierung	Bundes- und Landesprogramme
Nr. gemäß StBauFR	/

1.4 Vielfalt, soziales Leben und Nahversorgung

Durch die alles überlagernde Bedeutung des Tourismus stehen die „Alltagsangebote“ für die Ortsbevölkerung unter besonderem Konkurrenzdruck. Daher soll darauf hingewirkt werden, einen attraktiven, ganzjährigen Nutzungsmix mit einer möglichst breiten Vielfalt kommerzieller (Einzelhandel, Dienstleistungen, Gastronomie) Angebote zu erhalten und zu entwickeln. Ein Baustein könnte eine kleine Markthalle mit Fokus auf regionalen

Produkten und regionaler Erzeugung/Produktion darstellen, die beispielsweise auf dem Marktplatz oder dem heutigen Bauhof entstehen könnte. Vor allem für Kinder, junge Familien, Jugendliche und für SeniorInnen soll die Entwicklung zusätzlicher Aufenthalts- und Betätigungsmöglichkeiten geprüft und bedarfsabhängig umgesetzt werden.

1.4.1 Regionale Markthalle, Machbarkeitsstudie und anteilige Umsetzung

Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Vorbereitung Maßnahme der Durchführung Maßnahme der Abwicklung
Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum	I, ab 2022
Ziele und Kurzbeschreibung	Die Gemeinde strebt eine Aufwertung und Attraktivitätssteigerung der Ortsmitte im Bereich Marktplatz bis Bauhof an. Vielfach wird seitens AkteurInnen und BürgerInnen der Aufbau einer Markthalle gewünscht, die sich auf regionale Erzeugnisse konzentrieren sollte und den Wochenmarkt ergänzt, nicht gefährdet. Diese würde einerseits die wohnortnahe lokale Versorgung an einem integrierten Standort absichern, andererseits regionale Wertschöpfungsketten stärken und zudem zu einem attraktiven Anziehungspunkt werden. Angestrebt wird eine sich städtebaulich harmonisch einfügende Markthalle für regionale Erzeugnisse im Ortskern von St. Peter-Ording, deren Planung und Gestaltung zusammen mit der Neuordnung des Marktplatzes (vgl. 2.1 Planung und Umsetzung der Neuordnung des Marktplatzes) erfolgen sollte, z.B. über einen städtebaulich-freiraumplanerisch-architektonischen Wettbewerb und/oder einen Rahmenplan (vgl. 3.3.1 Rahmenplanung für den Ortskern mit Fokus Marktplatz, altes Rathaus, Bauhofareal, Dorfstraße, Schulstraße). Um die Umsetzungschancen und Rentabilität eines derartigen Vorhabens vorab abschätzen zu können, wird eine Machbarkeitsstudie durchgeführt, die u.a. potenzielle Betreibermodelle, Marktpotenzial, Standortaspekte (u.a. Verkehr, Mikrostandort) und zu erwartende Effekte im Hinblick auf die Stärkung des Ortskerns beleuchtet. Bei Nicht Zustandekommen der Maßnahme sind 50% der entstandenen Kosten förderfähig.
Träger	Gemeinde St. Peter-Ording
Weitere Akteure	externe Gutachterbüros, potenzielle BetreiberInnen, AnbieterInnen, InvestorInnen
Voraussichtliche Kosten	300.000 Euro
Finanzierung	Städtebauförderung
Nr. gemäß StBauFR	B 2.2.3 Neubebauung und Ersatzbebauung der Gemeinde

1.4.2 Sicherung der ganzjährigen Angebotsvielfalt durch Beratung / Förderung geeigneter Betriebskonzepte	
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Vorbereitung Maßnahme der Durchführung Maßnahme der Abwicklung
Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum	I, ab 2022
Ziele und Kurzbeschreibung	Die ganzjährige Angebotsvielfalt für die Ortsbevölkerung ist infolge des Konkurrenzdrucks mit touristischen Angeboten nachhaltig gefährdet. Durch geeignete Beratung und fachliche Unterstützung, ggf. auch ein kommunales Förderprogramm o.ä., soll diesem Trend entgegengewirkt werden und bestehende Angebote erhalten bzw. Neugründungen / -ansiedlungen befördert werden.
Träger	Gemeinde St. Peter-Ording
Weitere Akteure	
Voraussichtliche Kosten	150.000 Euro
Finanzierung	Gemeinde, ggf. alternative Förderprogramme, Wirtschaftsförderung usw.
Nr. gemäß StBauFR	/

1.4.3 Angebotsausbau für die ortsansässige Bevölkerung insbesondere für Familien, Jugendliche und SeniorInnen	
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Vorbereitung Maßnahme der Durchführung Maßnahme der Abwicklung
Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum	I – II, ab 2022
Ziele und Kurzbeschreibung	Speziell für Jugendliche, Familien und auch für SeniorInnen existieren Angebotsdefizite im Gebiet im öffentlichen Raum, die sukzessive überall dort zu beheben sind, wo Erschließungsmaßnahmen umgesetzt werden. Konkret sollen auf Grundlage einer umfassenden Beteiligung/Einbindung der potenziellen NutzerInnen zielgruppenspezifische Angebote, wie Aktiv-Spielplätze, Treffpunkte, Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten geschaffen werden. Entsprechende Standorte sind das Wäldchen, der Marktplatz, die Fläche des bisherigen Bauhofs und die Wiese am Gemeindezentrum, am Westermarkendeich, die beiden Spielplätze sowie am Sportplatz.
Träger	Gemeinde St. Peter-Ording und ggf. andere
Weitere Akteure	NutzerInnen, MultiplikatorInnen
Voraussichtliche Kosten	750.000 Euro
Finanzierung	Städtebauförderung
Nr. gemäß StBauFR	B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen

1.5 Pflege- und Gesundheitsangebote für die Ortsbevölkerung

Um die medizinische Versorgung der Ortsbevölkerung zu sichern und nach Möglichkeit auszubauen und potenziell ansiedlungsbereiten ÄrztInnen und anderen Gesundheitsangeboten Investitionsrisiken abnehmen und Synergiepotenziale anbieten zu können, soll in zentraler Lage im Ortskern ein Ärzte- bzw. Gesundheitszentrum, ggf. in Trägerschaft der Gemeinde, aufgebaut werden. Hierfür sind zunächst konzeptionelle Vorarbeiten und die Sicherung bzw. Bereitstellung eines geeigneten

Standorts erforderlich. Auch sollen Möglichkeiten und genaue Bedarfe der Ansiedlung zusätzlicher Betreuungs- und Pflegeangebote für SeniorInnen geprüft und in die Wege geleitet werden. Hier geht es in erster Linie darum, die Bedarfe der ortsansässigen Bevölkerung zu decken, und nicht zahlungskräftige SeniorInnen aus dem Inland mit attraktiven Angeboten für den Lebensabend anzulocken.

1.5.1 Errichtung eines Gesundheitszentrums / medizinischen Versorgungszentrums

Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Vorbereitung Maßnahme der Durchführung Maßnahme der Abwicklung
Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum	I, ab 2021
Ziele und Kurzbeschreibung	Um die unbefriedigende haus- und insbesondere fachärztliche Versorgungssituation nachhaltig zu verbessern, wird die Einrichtung eines Gesundheitszentrums / medizinisches Versorgungszentrum (MVZ) im historischen Ortskern von St. Peter-Ording erwogen. Erste konkrete Vorstöße/Sondierungen sind bereits erfolgt. Es bietet sich die Chance, aktiv auf die ärztliche Versorgung Einfluss zu nehmen und insbesondere junge Ärzte oder Ärztinnen gewinnen zu können. Ein MVZ kann durch die Standortkooperation mit anderen Angeboten im Gesundheits-, Pflege-, Gemeinbedarfs- oder Wohnbereich weitere Synergiepotenziale erschließen und sollte darüber hinaus multifunktional gestaltet sein, um z.B. auch Möglichkeiten für soziale und gesellschaftliche Teilhabe anbieten zu können. Eine vorgeschaltete Machbarkeitsstudie klärt u.a. Optionen der Betreibermodelle, Größe und konkrete fachliche Ausrichtung des MVZ, Anforderungen an das Gebäude, anzustrebende Standortkooperationen, verkehrliche Fragen und Standorteffekte. (Die voraussichtlichen Kosten (s.u.) beziehen sich auf eine Machbarkeitsstudie und die unrentierlichen Kosten für eine ca. 250m ² große multifunktionale Gemeinbedarfseinrichtung).
Träger	Gemeinde St. Peter-Ording
Weitere Akteure	ggf. interessierte Ärzte o. Ärztinnen, KV
Voraussichtliche Kosten	925.000 Euro
Finanzierung	Städtebauförderung, GAK-Mittel
Nr. gemäß StBauFR	B.2.2.5 Errichtung und Änderung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen

1.5.2 Ausbau der Pflege- und Betreuungsangebote für Ältere	
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Vorbereitung Maßnahme der Durchführung Maßnahme der Abwicklung
Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum	I - III, ab 2021
Ziele und Kurzbeschreibung	Im Zukunftskonzept Daseinsvorsorge wurden im Rahmen der vertiefenden Bestandsanalyse bestehende oder aber absehbare Lücken und Ausbaubedarfe bei Pflege-, Service und Betreuungsangeboten für Ältere identifiziert. Dazu gehören u.a. Angebote der Tagespflege und auch betreutes Wohnen (zur Miete). In enger Abstimmung mit lokalen AkteurInnen, Fachleuten, dem Ü-60-Beirat und anderen ist das Angebot daher kontinuierlich auszubauen und den lokalen Bedarfen anzupassen – ohne dadurch einen weiteren Zuzug Älterer aktiv zu befördern. Der anzustrebende Angebotsausbau könnte an bestehende Einrichtungen (z.B. Senioreneinrichtung am Heedweg) angliedern, bietet aber insbesondere auch bei den vorgesehenen Standortentwicklungen in der Ortsmitte und/oder als ergänzendes Angebot des MVZ Synergiepotenziale.
Träger	Gemeinde St. Peter-Ording, ggf. Träger
Weitere Akteure	ggf. Träger
Voraussichtliche Kosten	150.000 Euro
Finanzierung	Private Anbieter, alternative Programme
Nr. gemäß StBauFR	/



Projektfamilie 2: Unsere öffentlichen Räume in Wert setzen und vernetzen

In der Projektfamilie 2 sind Projekte zusammengefasst, die sich am 2. Entwicklungsziel „Aufwertung und Vernetzung öffentlicher Räume, um die gegebenen Freiraumpotenziale noch besser in Wert zu setzen und die Aufenthaltsqualität im historischen Ortskern zu erhöhen“ orientieren.

Die Projektfamilie umfasst vier thematische Maßnahmengruppen:

- Vom Parkplatz zum Marktplatz
- Orientierungssysteme und Wegebeziehungen
- Barrierereduzierung
- Attraktive und sichere Straßenräume

2.1 Vom Parkplatz zum Marktplatz

Die Aufwertung, Neuordnung und funktionale Anreicherung des Marktplatzes, der bisher seine städtebaulichen Potenziale und Funktion nicht ausfüllen kann, ist eines der Schlüsselprojekte der Ortskernentwicklung. Übergeordnetes Ziel ist, den Marktplatz als attraktives Scharnier zwischen Ortseingang, historischen Straßenachsen und Siedlungsstrukturen zu entwickeln. Im Zuge der öffentlichen Beteiligung sind bereits zahlreiche interessante, teils sehr konkrete Vorschläge zur Umgestaltung und Umnutzung des Platzes eingegangen. Sie zeigen vielfältige Möglichkeiten auf, den Platz städtebaulich attraktiv weiterzuentwickeln und mit neuen Funktionen zu „bespielen“, die ihn auch jenseits des Wochenmarktes als Marktplatz wahrnehmbar werden lassen. Unter Einbindung der Bevölkerung und der lokalen AkteurInnen wird es nun darauf ankommen, die

Nutzungsoptionen zu konkretisieren und abzuwägen sowie Möglichkeiten der Zonierung und Multifunktionalität auszuloten. Auch eine teilweise bauliche Einfassung könnte eine Option darstellen – wobei immer auch an alternative Parkmöglichkeiten zu denken ist. Da viele Vorschläge auf einen zumindest teilweisen Verzicht der Parkfunktionen abzielen, muss die Planung in ein übergreifendes Verkehrs- und Parkraumkonzept eingebunden sein. Im Sinne einer in sich schlüssigen und integrierten Gesamtentwicklung sollte geprüft werden, die städtebauliche Entwicklung von Ortseingang, über den Marktplatz, das den heutigen Anforderungen nicht mehr entsprechende alte Rathaus bis zur Fläche des heutigen Bauhofs gemeinsam im Rahmenplan zu betrachten und ggf. durch einen städtebaulichen Wettbewerb zu vertiefen.

2.1 Planung und Umsetzung der Neuordnung des Marktplatzes	
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Vorbereitung Maßnahme der Durchführung Maßnahme der Abwicklung
Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum	I, 2021 - 2025
Ziele und Kurzbeschreibung	Der zentral am Ortseingang gelegene Marktplatz entfaltet seine Potenziale derzeit nur ungenügend. Um ihm gebührende Strahlkraft zu verschaffen, ist die Neuordnung und gestalterische Aufwertung sowie Funktionserweiterung erforderlich – ggf. auch durch eine Teilbebauung. Neben einer Attraktivitätssteigerung des Marktplatzes selber sollten die Über- und Zugänge zum Ortskern, zur Badallee/Schulstraße und zum Westermarkendeich in die Anpassungen/Aufwertungen eingebunden werden. Die Planung und Umsetzung der Neuordnung des Marktplatzes sollte gemeinsam mit den Realisierungsmöglichkeiten und Planungen für eine regionale Markthalle (vgl. 1.4.1 Regionale Markthalle, Machbarkeitsstudie und anteilige Umsetzung) sowie mit der Standortentwicklung für das derzeitige Bauhofgelände (vgl. 3.3.3 Umsetzung einer städtebaulich hochwertigen, ortsangepassten Standortentwicklung Bauhof / altes Rathaus) koordiniert und z.B. über einen städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb, entsprechende städtebauliche Studien und/oder einen Rahmenplan (vgl. 3.3.1 Rahmenplanung für den Ortskern mit Fokus Marktplatz, altes Rathaus, Bauhofareal, Dorfstraße, Schulstraße) erfolgen, um die hohe Bedeutung dieses Projektes für den Stadterneuerungsprozess herauszustellen und eine frühzeitige, transparente und intensive Beteiligung sicherzustellen. Die angestrebte gestalterische und funktionale Aufwertung sollte auch ökologische Aspekte (z.B. durch Entsiegelung) berücksichtigen. Neben der städtebaulichen Einfassung des Platzes sollte er Angebote zur Erhöhung der Nutzbarkeit für unterschiedliche Zielgruppen bieten und vor allem zu einem Ort der Begegnung und des Willkommens werden. Folgende gestalterische und funktionale Anforderungen bzw. Optionen sind bei der Neuordnung zu berücksichtigen: • Prüfung einer Einfassung des Platzes und die Schaffung einer Raumkante zur Eiderstedter Straße hin, z.B. in Form einer kleinen regionalen Markthalle und der Tourist-Info mit einer darüber liegenden Parkgarage, • die Strukturierung der großen Fläche durch standortgerechte und mit ausreichend Vegetationsflächen versehene Grünelemente, • Schaffung von Aufenthaltsqualitäten und Orten der Ruhe und Begegnung, u.a. durch Bänke und andere Sitz- und ggf. Spiel- und Unterhaltungsmöglichkeiten, • Erhalt einer Freifläche für den Wochenmarkt, Theateraufführungen usw. ggf. unter Einbindung des Westermarkendeichs (z.B. für Sitzgelegenheiten), • Einbeziehung und stärkere Inwertsetzung des Platzes mit dem Denkmal Jan und Gret, • Abbau von Barrieren und Schaffung barrierefreier und attraktiver Zugänge zum Markt und zum Westermarkendeich durch Abbau/Sanierung der Treppenanlagen u.a.m. • Orientierung durch attraktives Wegenetz, • Attraktive Illumination. (ergänzend – allerdings vermutlich zum Großteil nicht aus Städtebauförderungsmitteln zu realisieren: Einrichtung eines Mobilpunktes (Verknüpfung von Kfz-Parken, Bushaltestelle, Fahrradstation, Info usw.).
Träger	Gemeinde St. Peter-Ording
Weitere Akteure	EigentümerInnen, AnwohnerInnen, NutzerInnen, Gewerbetreibende, externe Gutachterbüros
Voraussichtliche Kosten	2.000.000 Euro
Finanzierung	Städtebauförderung
Nr. gemäß StBauFR	B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen

2.2 Orientierungssysteme und Wegebeziehungen

Die Analyse hat gezeigt, dass es noch einige Potenziale hinsichtlich der Verbesserung des Fuß- und Radwegenetzes im Ortskern gibt. Teilweise reichen kurze zusätzliche Stichwege (teils über privaten Grund), Übergänge und Barrierereduzierungen aus, um Wege beträchtlich zu verkürzen, zu erleichtern oder einfach attraktiver zu gestalten und insbesondere die benachbarten attraktiven Naturräume zu erreichen. Gleichzeitig kann

auf diesem Wege die Dorfstraße entlastet und der Verkehr zumindest stellenweise entflochten werden. Auch durch veränderte Verkehrsführungen auf Basis des Verkehrskonzepts (ggf. Sperrung der Dorfstraße für den Durchgangsverkehr evtl. auch für den Radverkehr) könnten Wegebeziehungen neu entwickelt bzw. aufgewertet werden.

2.2.1 Schaffung zusätzlicher Wegebeziehungen für Fuß- und Radverkehr

Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Vorbereitung Maßnahme der Durchführung Maßnahme der Abwicklung
Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum	II, 2023 - 2026
Ziele und Kurzbeschreibung	Um den Fuß- und Radverkehr weiter zu stärken und attraktive Verbindungen zur Verfügung zu stellen sind ergänzend zu dem heute vorhandenen Wegesystem weitere Wege und Durchlässe zu schaffen. Um Wege zu verkürzen und attraktiv führen zu können, sind dabei teilweise auch Wege über private Grundstücke zu führen. Ziel ergänzender Wege ist neben der Attraktivitätssteigerung für den Fuß- und Radverkehr auch die Entflechtung des Verkehrs insbesondere in der Dorfstraße. So sollten entsprechende Verbindungen die Dorfstraße mit der Straße Op de Diek verknüpfen oder von der Ortsmitte, Op de Diek über die Salzwiesen zum Strand führen. Der genaue Wegeverlauf und die konkreten Verbindungen sollten aus dem in 2020 in Bearbeitung befindlichen Verkehrskonzept entnommen und im Rahmenplan konkretisiert werden. Bei der Anlage der Wege sollte möglichst auf zusätzliche Versiegelungen verzichtet (z.B. wassergebundene Decke/Wegebeläge) und auf flächensparende Anlagen, Strukturierung durch standortgerechte Gehölze usw.) geachtet werden. Attraktive Verbindungen, die über Privatgrundstücke verlaufen, sind über entsprechende Gestattungsverträge zu sichern.
Träger	Gemeinde St. Peter-Ording, tlw. in Kooperation mit Privaten
Weitere Akteure	EigentümerInnen, AnwohnerInnen, NutzerInnen, Gewerbetreibende, Naturschutz, externe Gutachterbüros
Voraussichtliche Kosten	500.000 Euro
Finanzierung	Städtebauförderung
Nr. gemäß StBauFR	B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen

2.2.2 Aufwertung des Westermarkendeichs als grüne Verbindungsachse	
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Vorbereitung Maßnahme der Durchführung Maßnahme der Abwicklung
Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum	II, 2026 - 2030
Ziele und Kurzbeschreibung	Der Westermarkendeich ist ein identitätsstiftendes Charakteristikum des historischen Ortskerns, das bislang allerdings zu wenig im Fokus steht und dessen Potenziale zu wenig genutzt werden. Entsprechend gilt es – unter breiter Beteiligung und intensiven Planungsprozessen – den Deich besser in Wert zu setzen und nutzbar zu machen, ohne dabei die Anforderungen des Küstenschutzes zu beeinträchtigen. Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sind Nutzungsmöglichkeiten und -anlässe erforderlich und es bedarf einer kompatiblen und den historischen Gegebenheiten entsprechenden Gestaltung. Konkret sind die Zugänglichkeit und Zugänge zum Deich (Stichwort Barrierefreiheit), der Weg auf dem Deich und die Anschlüsse an den Ortskern aufzuwerten und Aufenthalts- bzw. Sitzmöglichkeiten auf dem Deich u.a. mit Blick auf den (dann neugestalteten) Marktplatz zu schaffen. Zudem sind Verbindungen zur angrenzenden ev. Kirche und zum Gemeindehaus mit Familienzentrum transparent und einladend zu gestalten. Maßnahmen der Städtebauförderung sind nur in den Bereichen umzusetzen, die sich im Eigentum der Gemeinde St. Peter-Ording befinden (vgl. Eigentumskarte).
Träger	Deich- und Hauptsielverband Eiderstedt, Gemeinde St. Peter-Ording
Weitere Akteure	Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein, Kirchengemeinde, externe Gutachterbüros
Voraussichtliche Kosten	750.000 Euro (davon ca. 650.000 Euro ohne Städtebauförderung zu finanzieren, 100.000 Euro durch die Städtebauförderung in dem Bereich des Deiches, der im Eigentum der Gemeinde liegt)
Finanzierung	Gemeinde St. Peter-Ording, ggf. weitere Förderprogramme (650.000 Euro), Städtebauförderung (100.000 Euro)
Nr. gemäß StBauFR	B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen

2.2.3 Konzeption und Umsetzung einer Beschilderung für den Fuß- und Radverkehr	
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Vorbereitung Maßnahme der Durchführung Maßnahme der Abwicklung
Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum	III, ab 2030
Ziele und Kurzbeschreibung	Die vorhandene Beschilderung für den Fuß- und Radverkehr in St. Peter-Ording ist teilweise veraltet und bedarf einer Optimierung und Aktualisierung – insbesondere, wenn neue Verbindungen, Ziele und Wege aus dem Stadterneuerungsprozess fertiggestellt sind. Es wird dann darum gehen, das vorhandene Orientierungssystem zu prüfen, fortzuentwickeln und umzusetzen bzw. möglicherweise auch in der Abwägung ein neues, ortsangepasstes, sensibel gestaltetes Beschilderungssystem neu zu entwickeln und im Ortskern – aufbauend auf einem Standortkonzept – umzusetzen. Dabei ist darauf zu achten, dass die Beschilderung weder das Ortsbild, noch die Verkehrs- und Aufenthaltsflächen beeinträchtigt und dennoch gut zu lesen sowie verständlich ist und alle wesentliche Ziele und Wege berücksichtigt (barrierefreie Gestaltung des Systems). Anschließende Bewerbung und Information des Beschilderungssystems durch z.B. Übersichtspläne im Taschenformat, Homepage, Apps o.ä.
Träger	Gemeinde St. Peter-Ording
Weitere Akteure	Tourismuszentrale St. Peter-Ording, Rad- und Fußverkehrsaktive, Naturschutz, externe Gutachterbüros
Voraussichtliche Kosten	100.000 Euro
Finanzierung	Förderprogramme, Kommune, Land, Landkreis
Nr. gemäß StBauFR	/

2.3 Barrierereduzierung

Gerade im Hinblick auf den weit überdurchschnittlichen Anteil älterer Menschen an der Bevölkerung ist Barrierereduzierung eine zentrale Aufgabenstellung bei der Ortsentwicklung. Auf Grundlage einer systematischen Bestandsaufnahme sollen die besonders kritischen Örtlichkeiten identifiziert und behoben werden. Hier ist vor allem an hohe Bordsteinkanten, an Übergänge, ungünstige Wegführungen, zu steile Rampen, marode und geländerlose Treppen sowie Eingänge zu wichtigen Gebäuden oder Einrichtungen

zu denken. Auch das durch die derzeitigen Lösungen offenkundig unzureichend verhinderte, teilweise ungeordnete/verkehrswidrige Verhalten vieler VerkehrsteilnehmerInnen (vor allem, aber nicht nur in der Dorfstraße) gefährdet und verunsichert insbesondere beeinträchtigte und ältere Menschen. Diese Änderungen sollten im Zuge umfassender Neuordnungen von Straßenräumen und Verkehrsanlagen auf der Grundlage des Verkehrskonzepts mit umgesetzt werden.

2.3.1 Beseitigung von Barrieren im öffentlichen Raum

Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Vorbereitung Maßnahme der Durchführung Maßnahme der Abwicklung
Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum	I, laufend ab 2021
Ziele und Kurzbeschreibung	Abbau von Barrieren auf Grundlage eines gebietsbezogenen Konzepts zur besseren Nutzbarkeit und Zugänglichkeit des öffentlichen Raumes für alle Nutzergruppen. Dazu gehören Maßnahmen wie • Absenkung von Bordsteinen • Schaffung barrierefreier und gesicherter Übergänge • Sanierung von Treppenanlagen, Ergänzung von Geländern sowie ggf. Ergänzung von Rampen • Einbau von Blindenleitsystemen • ein entsprechend gestaltetes Wegweisungs- und Orientierungssystem • Erhalt bzw. Schaffung von Parkplätzen im Ortskern für Schwerbehinderte usw. (vgl. u.a. Neuordnung/Aufwertung von Straßenräumen (1.3.7))
Träger	Gemeinde St. Peter-Ording
Weitere Akteure	Behinderten- und Seniorenbeirat, Gewerbetreibende, Tourismuszentrale St. Peter-Ording, Landkreis, externe Gutachterbüros
Voraussichtliche Kosten	1.000.000 Euro
Finanzierung	Städtebauförderung
Nr. gemäß StBauFR	B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen

Projektfamilie 3: Unser historischer Ortskern - nachhaltig, dörflich und lebenswert



Die dritte Projektfamilie lässt sich als besonders querschnittsorientiert bezeichnen, denn sie bündelt Projekte aus einem breiten Themenspektrum, die auf das 3. Entwicklungsziel „Entwicklung und Sicherung eines nachhaltigen und authentischen historischen Ortskerns von St. Peter-Ording“ fokussieren. Sie sollen also in ihrer gesamten Bandbreite dazu beitragen, dass der Ortskern seinen dörflichen Charakter erhält – wozu auch bezahlbarer Wohnraum

gehört – und grundlegende Ansprüche an einen klimagerechten und klimaangepassten Siedlungsraum erfüllt.

In dieser Projektfamilie finden sich daher Einzelprojekte aus den vier Maßnahmengruppen:

- Stärkung des Dauerwohnens
- Klimaschutz und Klimaanpassung
- Ortsbildpflege und Aufenthaltsqualität
- Grünes Dorf

3.1 Stärkung des Dauerwohnens

Dem kontinuierlichen Rückgang der ganzjährigen Bevölkerung soll durch ein differenziertes Maßnahmenbündel entgegengewirkt werden. Wichtigstes Instrument dabei ist die Schaffung von zusätzlichem Wohnraum in den Segmenten, die nach Ergebnissen des Wohnraumversorgungskonzepts besonders knapp sind bzw. für die der Ortskern eine besondere Eignung aufweist (Mischung Einfamilienhäuser für Familien und Mehrfamilienhäuser für preissensible Haushalte und SeniorInnen). Angesichts der bereits jetzt hohen baulichen Dichte ist ein

sensibler und sparsamer Flächenverbrauch angezeigt. Daher sind Geschosswohnungsbau und die Nachnutzung bereits in Anspruch genommener Flächen vorzuziehen, wie z.B. das bisherige Volksbank-Gebäude oder das heutige Bauhofgrundstück. Durch Ausschöpfung der rechtlichen Optionen, Anreize und entsprechende Öffentlichkeitsarbeit soll darüber hinaus der weiteren Umwandlung von Dauerwohnraum in touristisches/temporäres Wohnen entgegengewirkt werden.

3.1.1 Schaffung von Wohnraum in nachgefragten Segmenten

Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Vorbereitung Maßnahme der Durchführung Maßnahme der Abwicklung
Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum	II - III, ab 2026
Ziele und Kurzbeschreibung	Um das Dauerwohnen im Ort nachhaltig zu stärken und zu sichern, ist kontinuierlich auf die Entwicklung nachfragegerechten Wohnraums hinzuwirken. Gemäß Wohnungsmarktkonzept sollten für das Sanierungsgebiet aufgrund seiner zentralen Lage vor allem Projekte mit folgenden Schwerpunkten verfolgt werden: 1) Mehrfamilienhäuser mit kleinen, preisgünstigen und evtl. geförderten Mietwohnungen für u.a. kleine Seniorenhaushalte, Starterhaushalte, Arbeitskräfte mit geringen Einkommen sowie Alleinerziehende 2) Betreutes Wohnen und Mehrgenerationenwohnen 3) Mischnutzungen mit Wohnraum in den oberen Geschossen Geeignete Standorte wären u.a. der bisherige Bauhof, das aktuell ungenutzte Grundstück der früheren Volksbank-Filiale und evtl. die private Freifläche am Preestergang.
Träger	Private InvestorInnen
Weitere Akteure	Gemeinde St. Peter-Ording
Voraussichtliche Kosten	Hierzu können keine Aussagen getroffen werden, da keine Informationen über entsprechende Absichten, Umfang und Qualitäten neu zu schaffenden Wohnraums vorliegen.
Finanzierung	Privat, evtl. Wohnraumförderung des Landes Schleswig-Holstein
Nr. gem. StBauFR	/

3.1.2 Vermeidung weiterer Umwandlung von Dauerwohnen in touristisches Wohnen, u.a. durch Beratung, flankiert durch juristische Optionen, bedarfsweise auch Gebäudeerwerb

Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Vorbereitung Maßnahme der Durchführung Maßnahme der Abwicklung
Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum	I – III, ab 2021
Ziele und Kurzbeschreibung	Es gibt nur eingeschränkte rechtliche Handhabe, um die Umwandlung von Dauerwohnraum in Neben- oder Ferienwohnungen zu verhindern. Gleichzeitig ist die Eindämmung dieses Prozesses eine zentrale Aufgabe, um den Teufelskreis aus Verlust an Dauerwohnraum, Infrastrukturabbau und Anonymisierung zu durchbrechen. Daher stehen folgende Instrumente im Zuge der Gesamtmaßnahme im Fokus: • Prüfung und ggf. Umsetzung rechtlicher Instrumente zur Verhinderung der Umwandlung von Dauerwohnraum (vgl. aktuelles Vorgehen in Cuxhaven) • Beratung und Sensibilisierung von EigentümerInnen und potenziellen KäuferInnen, um Dauerwohnraum zu erhalten, zu erneuern und zu schaffen (auch Förderberatung) • Bei Schlüsselimmobilien /-standorten Erwerb durch die Gemeinde (z. B. durch Einsatz des Vorkaufsrechts)
Träger	Gemeinde St. Peter-Ording
Weitere Akteure	
Voraussichtliche Kosten	75.000 Euro
Finanzierung	Gemeinde St. Peter-Ording, Landesprogramme, ggf. Modellvorhaben
Nr. gem. StBauFR	/

3.2 Klimaschutz und Klimaanpassung

Zentrale Ansätze zur Förderung des Klimaschutzes liegen in der energetischen Ertüchtigung des Gebäudebestands – vor allem des beträchtlichen Anteiles von Gebäuden aus den 1930er bis 1970er Jahren – und in der Stärkung CO₂-armer Verkehre.

Im Hinblick auf die Klimaanpassung stehen neben der kontinuierlichen Anpassung des Sturmflutschutzsystems – das aber vornehmlich außerhalb des Gebie-

tes verortet ist – an den steigenden Meeresspiegel und Entsiegelungen von Flächen im Fokus, um besser für Starkniederschläge gewappnet zu sein. Ggf. sind im „Risikogebiet“ westlich des Westermarkendeichs auch bauliche Maßnahmen vorzunehmen, die der Überflutungsgefährdung angesichts des unterbrochenen Landesschutzdeichs entgegenwirken.

3.2.1 Beratung und Information für eine Energieeffizienzsteigerung und Reduzierung des Energieverbrauchs des privaten Gebäudebestands	
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Vorbereitung Maßnahme der Durchführung Maßnahme der Abwicklung
Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum	I – II, ab 2022
Ziele und Kurzbeschreibung	In der Senkung des Gesamtenergiebedarfs des privaten Gebäudebestands liegt ein maßgeblicher Beitrag des Gebietes zur Senkung der Treibhausgasemissionen und somit zum Klimaschutz. Um die privaten EigentümerInnen zu entsprechenden Investitionen zu motivieren, werden spezifischen Beratungs- und Informationsangebote – u.a. bzgl. Fördermöglichkeiten – für diese Zielgruppe entwickelt und kontinuierlich vermittelt. Falls entsprechender Bedarf besteht, wird ein Förderprogramm zur energetischen Sanierung aufgebaut.
Träger	Gemeinde St. Peter-Ording
Weitere Akteure	Private EigentümerInnen, Energieberatung
Voraussichtliche Kosten	200.000 Euro
Finanzierung	KfW, Prüfung alternativer Förderprogramme (z.B. im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative), Gemeinde St. Peter-Ording, Private usw.
Nr. gem. StBauFR	/

3.2.2 Energieeffizienzsteigerung und Reduzierung des Energieverbrauchs in öffentlichen Gebäuden und Einrichtungen (Potenzialstudie und Umsetzung)	
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Vorbereitung Maßnahme der Durchführung Maßnahme der Abwicklung
Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum	I – II, ab 2022
Ziele und Kurzbeschreibung	Durch die Ausschöpfung von Potenzialen zur Senkung des Gesamtenergiebedarfs des kommunalen Gebäudebestands soll ein weiterer Beitrag zur Senkung der Treibhausgasemissionen und somit zum Klimaschutz geleistet werden. Die diesbezüglichen Möglichkeiten werden systematisch ermittelt und auf Basis der Ergebnisse geeignete Maßnahmen zur energetischen Effizienzsteigerung umgesetzt.
Träger	Gemeinde St. Peter-Ording
Weitere Akteure	
Voraussichtliche Kosten	500.000 Euro
Finanzierung	KfW, Prüfung alternativer Förderprogramme (z.B. im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative), Gemeinde St. Peter-Ording, Private usw.
Nr. gem. StBauFR	/

3.3 Innenentwicklung, Ortsbildpflege und Aufenthaltsqualität

Die teils noch erkennbaren ursprünglichen Siedlungsstrukturen und die erhaltene Kleinteiligkeit der Bebauung (im Vergleich zu Bad und Oding) sind wichtige Attraktivitätsfaktoren und Alleinstellungsmerkmale von St. Peter-Oding / -Dorf. Diese Strukturen gilt es behutsam weiterzuentwickeln und „Bausünden“ früherer Phasen nach Möglichkeit zu heilen. Die Sanierung und Erweiterung des Museums Landschaft Eiderstedt soll in diesem Sinne dazu beitragen, dieses authentische und identitätsstiftende Angebot dauerhaft zu sichern. Ein Schlüsselvorbahn wird zudem die Verlagerung des Bauhofs und die Neuentwicklung der etwa einen Hektar großen Fläche sein, als eine sich sensibel einpassende, städtebauliche und funktionale Bereicherung

des Ortskerns. Diese große Chance zur Neuentwicklung eines zentral gelegenen, aber bisher unter- und fehlgenutzten Areals setzt einen integrierten (Rahmen-) Planungsansatz für große Teile des Ortskerns (Ortseingang, Marktplatz, Schulstraße, Rathaus bis zum Bauhof) voraus, der auch die Entwicklungsüberlegungen für den Marktplatz umfasst. Weitere „Puzzleteile“ dieser Maßnahmengruppe sind u.a. Beratungsangebote für EigentümerInnen und Bauleute, Regelungen zur Absicherung einer ortsangepassten baulichen Weiterentwicklung (z.B. Gestaltungssatzung), die Eindämmung zu offensiver Werbe- und Verkaufskommunikation und eine Überarbeitung bzw. teilweise Erneuerung der Möblierung des öffentlichen Raumes.

3.3.1 Rahmenplanung für den Ortskern mit Fokus Marktplatz, altes Rathaus, Bauhofareal, Dorfstraße, Schulstraße

Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Vorbereitung Maßnahme der Durchführung Maßnahme der Abwicklung
Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum	I, ab 2021
Ziele und Kurzbeschreibung	Erstellung einer integrierten städtebaulichen Rahmenplanung für das Sanierungsgebiet, mit Fokus auf Marktplatz, altem Rathaus, Bauhofareal, Dorfstraße und Schulstraße unter Berücksichtigung von verkehrlichen Anpassungen auf Basis des Verkehrskonzepts, von Infrastruktur-, Freiraum- und Wohnraumbedarfen sowie des Hochwasserschutzes usw. (vgl. dazu u.a. 1.4.1 Regionale Markthalle, 2.1 Planung und Umsetzung der Neuordnung des Marktplatzes sowie 3.3.3 Städtebaulich hochwertige, ortsangepasste Standortentwicklung Bauhof / altes Rathaus).
Träger	Gemeinde St. Peter-Oding
Weitere Akteure	Planungsbüros
Voraussichtliche Kosten	100.000 Euro
Finanzierung	Städtebauförderung
Nr. gem. StBauFR	B 1.1 Maßnahmen nach § 140 BauGB

3.3.2 Verlagerung / Flächenfreilegung des Bauhofs zur Behebung eines städtebaulichen Missstands und Inwertsetzung einer integrierten Entwicklungsfläche	
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Vorbereitung Maßnahme der Durchführung Maßnahme der Abwicklung
Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum	I – II, ab 2024
Ziele und Kurzbeschreibung	Den Missstand im Ortskern beheben und gleichzeitig eine wichtige Fläche für die Ortskernentwicklung neu erschließen. Die Maßnahme umfasst • die Freilegung und Neuordnung der Flächen • die Verlagerung des Bauhofes an einen Ersatzstandort außerhalb des Ortskerns (Maßnahme nicht förderfähig, da neuer Standort nicht im Fördergebiet)
Träger	Gemeinde St. Peter-Ording
Weitere Akteure	Tourismus-Zentrale St. Peter-Ording
Voraussichtliche Kosten	6.000.000 Euro, davon 250.000 Euro für die Freilegung des Grundstücks (förderfähig), 5.750.000 Euro für den Neubau (nicht förderfähig, s.o.)
Finanzierung	teilw. Städtebauförderung (250.000 Euro), Gemeinde St. Peter-Ording (5.750.000 Euro)
Nr. gem. StBauFR	B 2.1.4 Freilegung von Grundstücken

3.3.3 Umsetzung einer städtebaulich hochwertigen, ortsangepassten Standortentwicklung Bauhof / altes Rathaus	
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Vorbereitung Maßnahme der Durchführung Maßnahme der Abwicklung
Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum	II – III, ab 2025
Ziele und Kurzbeschreibung	Neuordnung und teilweise Bebauung des Bauhofareals und ggf. des Grundstücks des alten Rathauses auf Grundlage der Rahmenplanung und städtebaulicher Wettbewerbe. Entwicklung eines mischgenutzten, städtebaulich hochwertigen Areals mit nicht störendem Gewerbe, Wohn- und Gemeinbedarfsnutzung, attraktiven Freiflächen und Verbindungen für Fuß- und ggf. Radverkehr. Auslobung städtebaulicher Wettbewerbsverfahren zur Sicherstellung einer hohen und integrierten städtebaulichen Qualität.
Träger	Gemeinde St. Peter-Ording, private InvestorInnen
Weitere Akteure	
Voraussichtliche Kosten	1.050.000 Euro
Finanzierung	tlw. Städtebauförderung
Nr. gem. StBauFR	B 2.1.2 Sonstige Maßnahmen der Bauordnung B 2.1.4 Freilegung von Grundstücken B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen

3.3.4 Sanierung und Erweiterung des Museums der Landschaft Eiderstedt	
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Vorbereitung Maßnahme der Durchführung Maßnahme der Abwicklung
Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum	I, ab 2022
Ziele und Kurzbeschreibung	Sanierung, Modernisierung und Erweiterung des denkmalgeschützten Gebäudes, um die Gebäudesubstanz zu erhalten und die Attraktivität und Entwicklungsmöglichkeiten des Museums der Landschaft Eiderstedt zu steigern. Vorgesehen sind u.a. die Schaffung eines neuen, seitlichen Zugangs zur Schaffung zusätzlicher Ausstellungsfläche, eine stärkere Einbeziehung der rückwärtigen Außenbereiche und die Reduzierung von Barrieren. Sämtliche Maßnahmen finden unter enger Abstimmung mit der Denkmalpflege statt.
Träger	Gemeinde St. Peter-Ording
Weitere Akteure	Untere Denkmalschutzbehörde / Landesamt für Denkmalpflege, Verein „KulturTreff“ e.V.
Voraussichtliche Kosten	1.000.000 Euro
Finanzierung	Städtebauförderung
Nr. gem. StBauFR	B 2.2.5 Errichtung und Änderung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen

3.3.5 Baukultur-Offensive: Gestaltungssatzung und Beratungsangebote (u.a. Leitfaden) für EigentümerInnen und Bauleute zur qualitätsvollen und behutsamen Entwicklung des Ortsbids bei Neubau und Umbau / Sanierung	
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Vorbereitung Maßnahme der Durchführung Maßnahme der Abwicklung
Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum	I bis III, ab 2022
Ziele und Kurzbeschreibung	Die ursprünglichen dörflichen Strukturen sind im Ortsbild des historischen Ortskerns von St. Peter-Ording teilweise noch wahrnehmbar. Um diese Prägung ungeachtet der anhaltend hohen Bautätigkeit nachhaltig zu sichern, soll den Bauleuten und EigentümerInnen künftig durch eine Gestaltungssatzung und Beratungs- sowie Informationsangebote (u.a. Leitfaden) durch externe Fachexpertise zusätzliche Orientierung und Unterstützung vermittelt werden. Ziel ist eine Stärkung orts-/ regionaltypischer Architektur und Freiraum-/Gartengestaltung und die Verwendung regionaler Baumaterialien.
Träger	Gemeinde St. Peter-Ording
Weitere Akteure	Externe Fachexpertise, EigentümerInnen
Voraussichtliche Kosten	150.000 Euro
Finanzierung	Städtebauförderung
Nr. gem. StBauFR	B 1.1 Maßnahmen nach § 140 BauGB

3.3.6 Anpassung / Entwicklung einer Sondernutzungssatzung o.ä. zur Eindämmung offensiver, orts-unangepasster Werbe- und Verkaufskommunikation	
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Vorbereitung Maßnahme der Durchführung Maßnahme der Abwicklung
Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum	I, ab 2022
Ziele und Kurzbeschreibung	Zur Aufwertung und Harmonisierung des Ortsbids im historischen Ortskern wird durch eine entsprechende Studie und Beratung und Unterstützung durch externe Fachexpertise eine Sondernutzungssatzung entwickelt, die darauf abzielt, (zu) offensive, ortsunangepasster Werbe- und Verkaufskommunikation einzudämmen.
Träger	Gemeinde St. Peter-Ording
Weitere Akteure	Externe Fachexpertise /-GutachterInnen, Gewerbetreibende
Voraussichtliche Kosten	25.000 Euro
Finanzierung	Städtebauförderung
Nr. gem. StBauFR	B 1.1 Maßnahmen nach § 140 BauGB

3.3.7 (Partielle) Erweiterung, Erneuerung und Harmonisierung der Möblierung des öffentlichen Raums	
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Vorbereitung Maßnahme der Durchführung Maßnahme der Abwicklung
Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum	I – II, ab 2023
Ziele und Kurzbeschreibung	Das harmonische Erscheinungsbild des Ortsbids soll durch die (partielle) Erweiterung, Erneuerung und Harmonisierung der Möblierung des öffentlichen Raums im Bereich der Dorfstraße, des neu gestalteten Marktplatzes, sowie der neu geordneten Fläche des Bauhofs gestärkt werden (u.a. Bänke/Sitzgelegenheiten, Mülleimer, Laternen, Abstellanlagen). Die Auswahl erfolgt im Einklang mit der Rahmenplanung für den Ortskern.
Träger	Gemeinde St. Peter-Ording
Weitere Akteure	
Voraussichtliche Kosten	100.000 Euro
Finanzierung	Städtebauförderung
Nr. gem. StBauFR	B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen

3.3.8 Sanierung insbesondere ortsbildprägenden Gebäudebestands	
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Vorbereitung Maßnahme der Durchführung Maßnahme der Abwicklung
Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum	I bis III, ab 2021
Ziele und Kurzbeschreibung	Sicherung und Erneuerung des Gebäudebestands mit Fokus auf baukulturell bedeutsame, ortsbildprägende Gebäude, durch finanzielle Anreize/Förderung von Fassaden- und Gebäudesanierungen (nach dem Kostenerstattungsprinzip). Grundsätzlich steht die Förderung allen (gemeindlichen und privaten) GebäudeeigentümerInnen im Gebiet offen – die Kommunikation sollte sich jedoch auf Gebäude aus der Vorkriegszeit konzentrieren (vgl. Maßnahme 3.3.5). Seitens der Gemeinde ist u.a. die Sanierung des DLRG-Hauses vorgesehen.
Träger	Gemeinde St. Peter-Ording
Weitere Akteure	Grundstücks-/GebäudeeigentümerInnen
Voraussichtliche Kosten	1.400.000 Euro
Finanzierung	Städtebauförderung
Nr. gem. StBauFR	B 2.2.1 Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen Dritter B 2.2.2 Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen der Gemeinde

3.4 Grünes Dorf

Mit der kontinuierlichen Steigerung der baulichen Dichte hat der Anteil der grünen und unversiegelten Flächen im historischen Ortskern immer mehr abgenommen. Im Einklang mit der Städtebauförderungsstrategie soll daher darauf hingewirkt werden, kleinteilige Grünräume im Siedlungsgebiet zu stärken und gezielt weiterzuentwickeln. Dafür sollen Entsiegelungspotenziale identifiziert und erschlossen, sowie bevorzugt standortangepasste Vegetation angepflanzt werden. Besondere Potenziale könnten sich mit der geplanten Umgestaltung von Marktplatz und Dorfstraße ergeben.

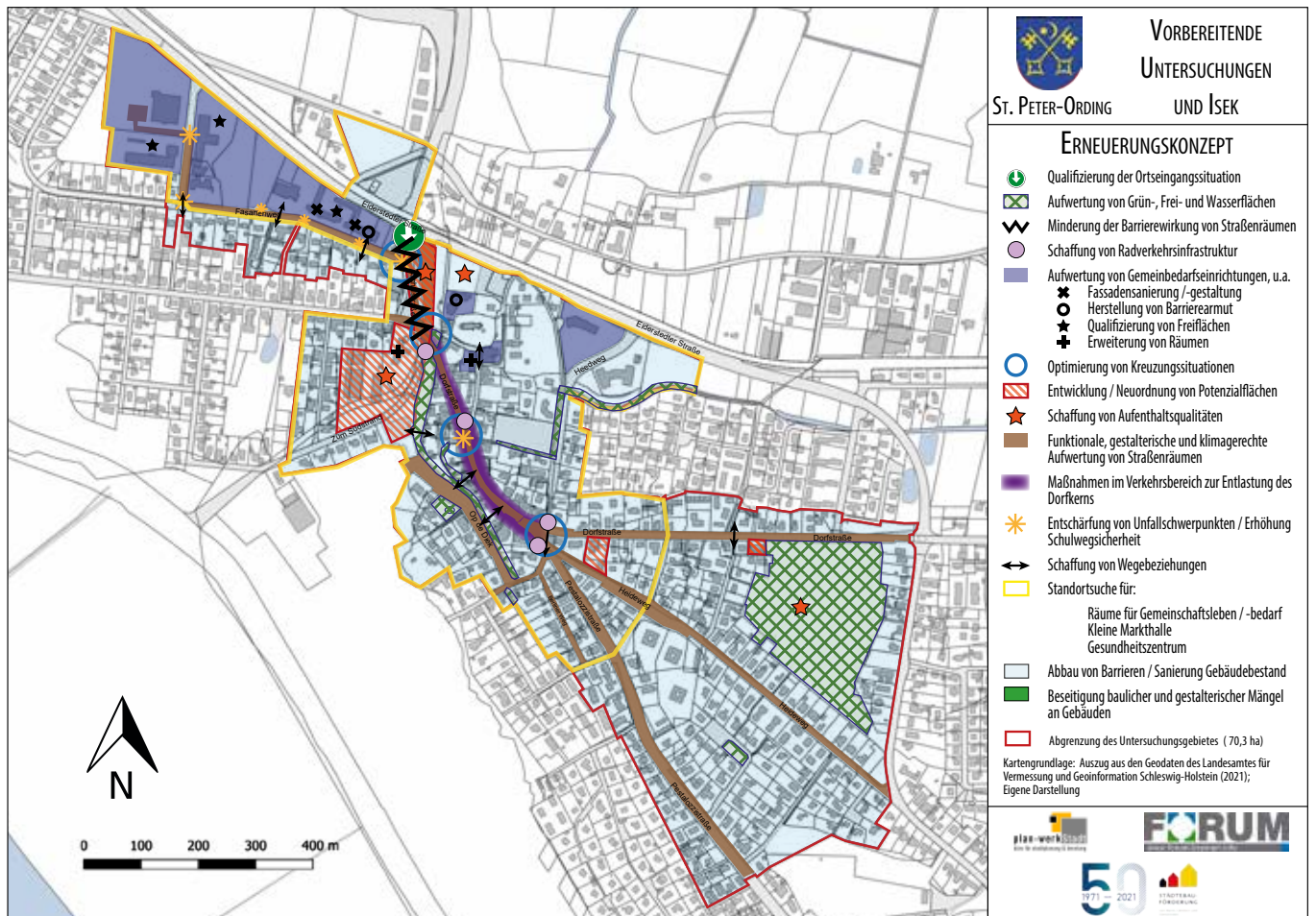
Nach Möglichkeit sollten kleinere, verborgene oder überdeckte Gewässer geöffnet, aufgewertet und vernetzt werden. Da ein Großteil unversiegelter Flächen sich auf privatem Grund befindet, kann eine Förderung der Anlage attraktiver regionaltypischer (Vor-)Gärten einerseits die ökologische Vielfalt und Qualität erhöhen und gleichzeitig eine zusätzliche Aufwertung des Wohnumfelds mit sich bringen. Das Wäldchen soll durch geeignete Investitionen und Aufwertungen in seiner Funktion als wohnungsnaher Erholungs- und Aktivraum gestärkt werden.

3.4.1 Schaffung klimagerechter und ökologisch wertvoller öffentlicher Frei- und Grünflächen, u.a. durch Entsiegelung, Förderung der Artenvielfalt und Vernetzung	
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Vorbereitung Maßnahme der Durchführung Maßnahme der Abwicklung
Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum	I - III, ab 2022
Ziele und Kurzbeschreibung	Die Qualität und der Umfang der grünen Infrastruktur im historischen Ortskern von St. Peter-Ording sollen nachhaltig gesteigert werden. Vorgesehene Maßnahmen sind: • Schaffung, Erhalt oder Erweiterung von Grünflächen und Freiräumen (u.a. Wäldchen, Spielplätze) • Entsiegelung von Flächen (u.a. Teile des Marktplatzes, ggf. auch des Bauhofgeländes) • Vernetzung von Grün- und Freiflächen, Aufwertung, ggf. Freilegung von Gewässern (u.a. Wassergraben zwischen Op de Diek – Deich – Dorfstraße und Olsdorfer Sielzug) • Erhöhung der Biodiversität (u.a. auf kommunalen Freiflächen, wie dem Wäldchen, beim Straßenbegleitgrün (Dorf-, Pestalozzistraße, Fasanenweg), Historische Museumsinsel) Falls notwendig und zielführend werden auch geeignete private Flächen durch die Kommune erworben und entsprechend entwickelt.
Träger	Gemeinde St. Peter-Ording
Weitere Akteure	Private EigentümerInnen
Voraussichtliche Kosten	1.000.000 Euro
Finanzierung	Städtebauförderung
Nr. gem. StBauFR	B 2.1.1 Erwerb von Grundstücken B.2.1.4 Freilegung von Grundstücken B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen

3.4.2 Förderung regionaltypischer, bepflanzter (Vor-)Gärten	
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Vorbereitung Maßnahme der Durchführung Maßnahme der Abwicklung
Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum	I - III, ab 2022
Ziele und Kurzbeschreibung	Eine Stärkung / Aufwertung des Ortsbilds erfolgt nicht nur durch Maßnahmen am Gebäude selbst, sondern in besonderem Maße auch durch qualitätsbewusste und regionaltypische Gestaltung und Entwicklung der privaten Freiflächen (Gärten, Höfe, Außenflächen). Durch Sensibilisierungs- und Beratungsangebote und ggf. finanzielle Unterstützung für Umgestaltungen / Neuanlagen sollen neue Qualitäten bei den privaten Freiflächen geschaffen und Missstände behoben werden (vgl. auch Maßnahme 3.3.5).
Träger	Gemeinde St. Peter-Ording
Weitere Akteure	Private Gebäude-/GrundstückseigentümerInnen
Voraussichtliche Kosten	150.000 Euro
Finanzierung	Gemeinde (ggf. Prüfung eines kommunalen Förderprogramms), Prüfung alternativer Förderprogramme, Private usw.
Nr. gem. StBauFR	/

3.4.3 Aufwertung des Wäldchens als naturnahen Erholungsraum	
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Vorbereitung Maßnahme der Durchführung Maßnahme der Abwicklung
Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum	I, ab 2023
Ziele und Kurzbeschreibung	Das Wäldchen („Klemmerness“) ist der bedeutendste und größte zusammenhängende Grünraum im Gebiet. Eine Stärkung der Attraktivität und Vielfalt der Nutzungsmöglichkeiten soll durch Wegesanierung / Schaffung teilweise barrierearmer Wege für mobilitätseingeschränkte Personen, Aufwertung/Austausch/Ergänzung der Möblierung und der Spielgeräte, Schaffung von Angeboten der Umweltbildung und von Fitness-Angeboten erfolgen. Die Details der Planung sind unter intensiver Einbeziehung der Öffentlichkeit, insbesondere auch Familien/Jugendlichen/SeniorInnen, zu entwickeln.
Träger	Gemeinde St. Peter-Ording
Weitere Akteure	
Voraussichtliche Kosten	250.000 Euro
Finanzierung	Städtebauförderung
Nr. gem. StBauFR	B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen

Abb. 173: Karte „Erneuerungskonzept“



6.3 Maßnahmenübersicht

Die in den Steckbriefen vorgestellten Maßnahmen (Kap. 6.2) sind, sofern sie sich verorten lassen, in der folgenden Karte (Abb. 175) platziert. Entsprechend der Städtebauförderrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein wurden die Maßnahmen (der Städtebauförderung) außerdem den jeweiligen Kategorien der Förderrichtlinien zugeordnet (Abb. 176).

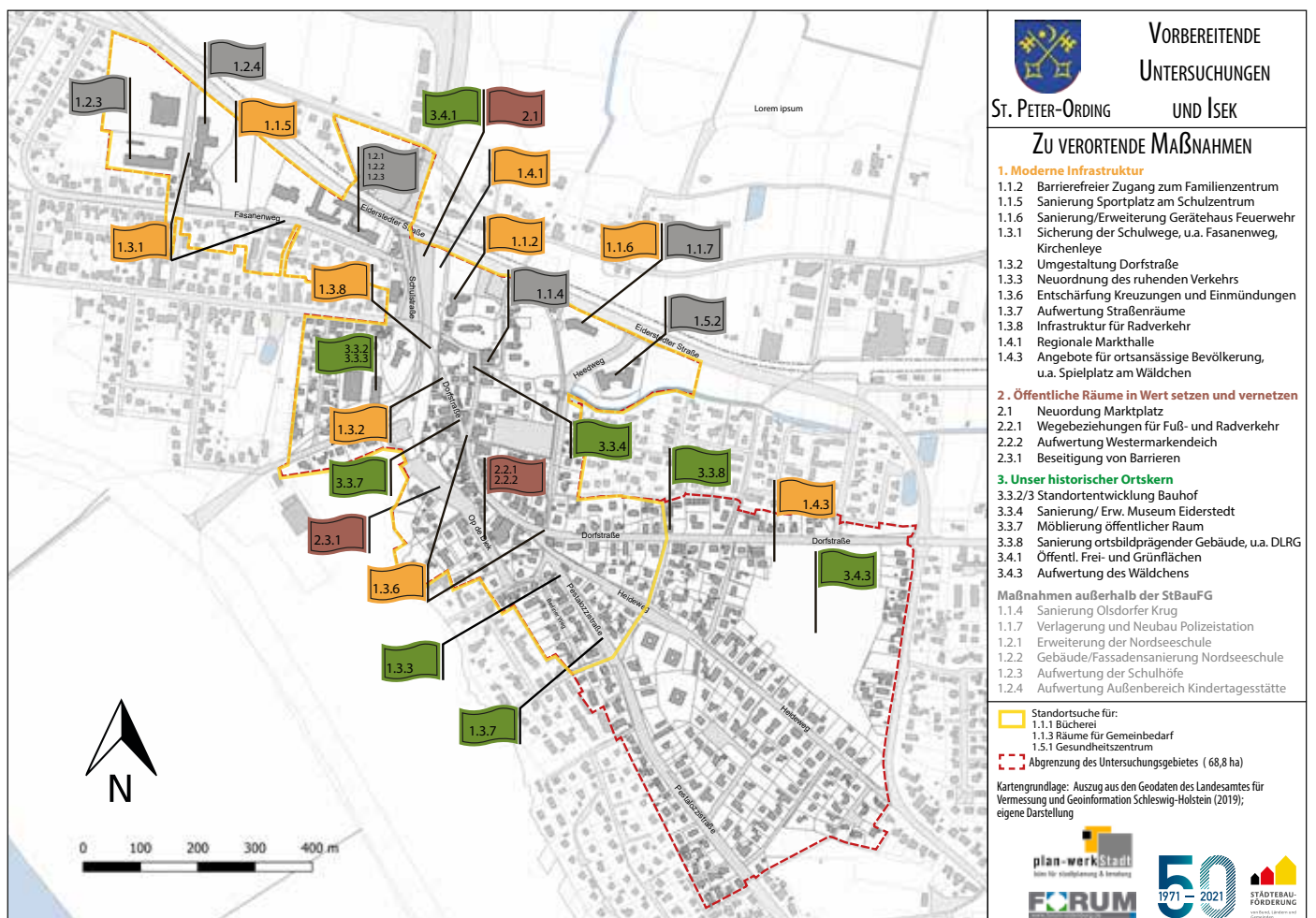


Abb. 175: Karte „Zu verortende Maßnahmen“

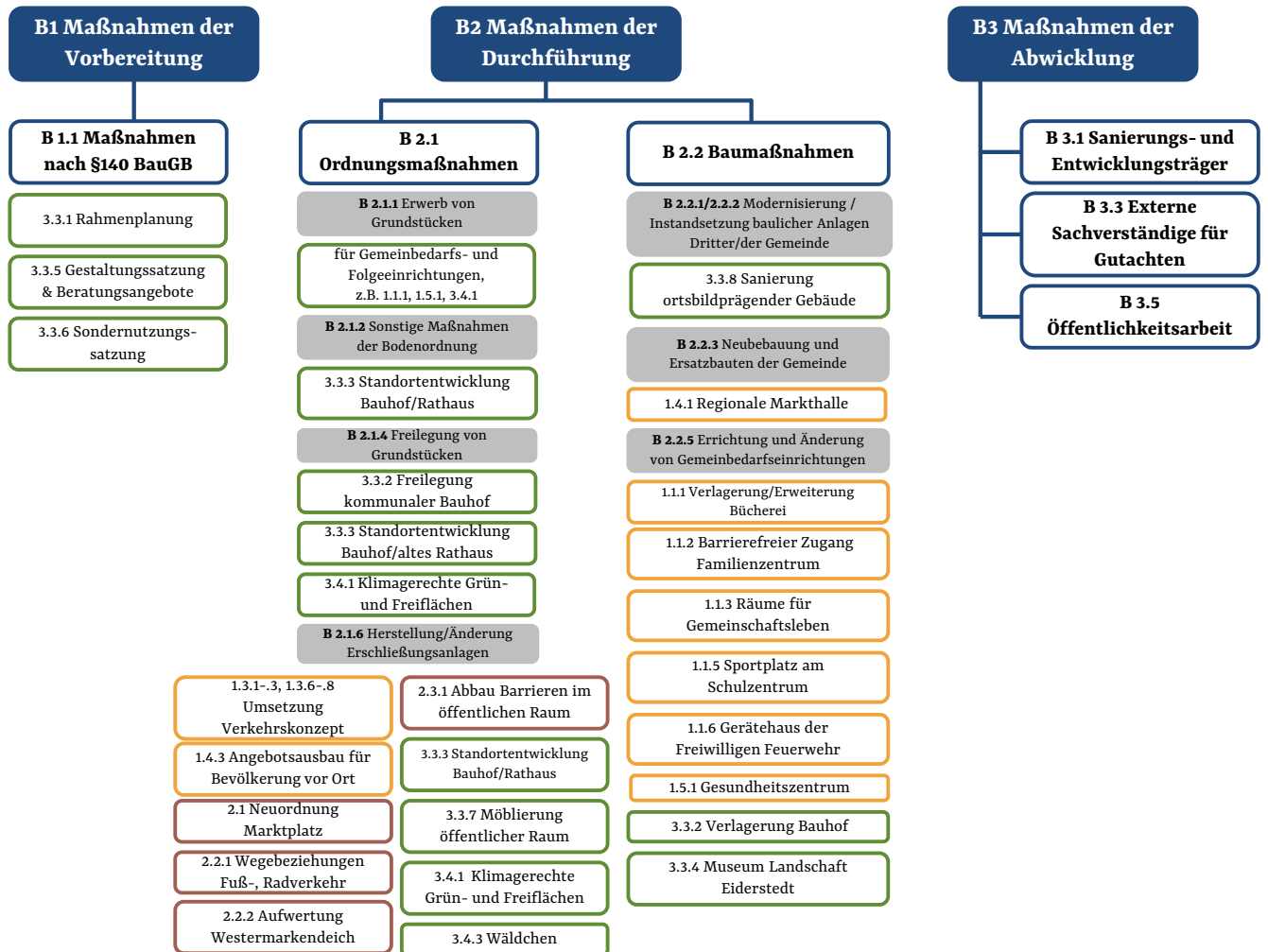


Abb. 174: Maßnahmenübersicht gemäß der Städtebauförderrichtlinien



7 Kosten- und Finanzierungsübersicht

Unter dem Gesichtspunkt der zügigen Durchführbarkeit der Gesamtmaßnahme ist die Finanzierbarkeit der einzelnen Maßnahmen nachzuweisen. Die Komplexität der Aufgaben und das geschätzte Kostenvolumen unterstreichen, dass die Gemeinde St. Peter-Ording mit ihren begrenzten finanziellen und personellen Ressourcen ohne die Unterstützung der Städtebauförderung nicht in der Lage sein würde, den historischen Ortskern von St. Peter-Ording städtebaulich wie funktional, insbesondere im Sinne der Bedarfe der Dauer-Wohnbevölkerung, zu ertüchtigen und nachhaltig zu stärken.

Die in der nachfolgenden Kosten- und Finanzierungsübersicht ausgewiesenen Maßnahmen und Kostenansätze sind aus dem in Kapitel 6 hergeleiteten integrierten Entwicklungskonzept entwickelt, hier

jedoch nach förderspezifischen Kostengruppen sortiert. Die Städtebauförderung ist nach dem Prinzip der Subsidiarität als Basis- und Leitprogramm anzusehen. Potenzielle flankierende oder alternative Finanzierungen, wie z.B. EU-, Regional- oder KfW-Förderung sowie privates Investitionskapital sind zu prüfen und ggf. vorrangig einzusetzen.

Der in einem Regelantrag auf die Städtebauförderung entfallende, durch Einnahmen nicht gedeckte Gesamtbetrag von 23.433.020 Euro, an dem sich die Gemeinde St. Peter-Ording mit einem Drittel zu beteiligen hat (7.811.007 Euro), ergibt bei einer unterstellten 15-jährigen Durchführungszeit ein jährlich mittlerer Finanzierungsansatz von rund 520.700 Euro.

Dieser Betrag wird von der Gemeinde St. Peter-Ording im Rahmen der mittelfristigen Finanzierung als finanzierbar angesehen.

Ausgaben		Projektnr. nach ISEK	Kosten gesamt	
Ausgabenart				
B 1	Maßnahmen der Vorbereitung			
B 1.1	Maßnahmen nach § 140 BauGB			
	Rahmenplanung für den Ortskern mit Fokus Marktplatz, altes Rathaus, Bauhofareal, Dorfstraße, Schulstraße	3.3.1	100.000	
	Baukultur-Offensive: Gestaltungssatzung und Beratungsangebote (u.a. Leitfaden) für EigentümerInnen und Bauleute zur qualitätsvollen und behutsamen Entwicklung des Ortsbilds bei Neubau und Umbau / Sanierung	3.3.5	150.000	
	Anpassung / Entwicklung einer Sondernutzungssatzung o.ä. zur Eindämmung offensiver, orts-unangepasster Werbe- und Verkaufskommunikation	3.3.6	25.000	
B 2	Maßnahmen der Durchführung			
B 2.1	Ordnungsmaßnahmen			
B 2.1.1	Erwerb von Grundstücken			
	Ggf. zur Entwicklung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen und zur Steuerung der Ortsentwicklung	z.B. 1.1.1, 1.5.1, 3.4.1	2.500.000	
B 2.1.2	Sonstige Maßnahmen der Bodenordnung	u.a. 3.3.3	50.000	
B 2.1.4	Freilegung von Grundstücken			
	Freilegung des Geländes des kommunalen Bauhofs	3.3.2	250.000	
B 2.1.6	Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen			
	Umsetzung von Maßnahmen des Verkehrskonzepts: Sicherung der Schulwege, insbesondere im Fasanenweg, Kirchenleye (Anliegerstraßen - Ausbaubeiträge abzgl. 10% Mehrfacherschließung durch Gemeinde)	1.3.1	1.720.000	
	Umsetzung von Maßnahmen des Verkehrskonzepts: Umgestaltung der Dorfstraße zur verkehrlichen Entlastung und zur Entschärfung von Gefahrenstellen	1.3.2	2.958.000	
	Umsetzung von Maßnahmen des Verkehrskonzepts: Neuordnung des ruhenden Verkehrs, Anlage und Verlagerung von Stellplätzen (Anlieger-, Hupterschließungsstr., Ausbaubeiträge abzgl. 10% Ermäßigung Mehrfacherschließung durch Gemeinde)	1.3.3	1.700.000	
	Umsetzung von Maßnahmen des Verkehrskonzepts: Umbau unübersichtlicher / potenziell gefährlicher Kreuzungs- und Einmündungssituationen	1.3.6	1.100.000	
	Umsetzung von Maßnahmen des Verkehrskonzepts: Neuordnung, Aufwertung und Sanierung nicht den heutigen Bedürfnissen entsprechender Straßenräume (Anlieger-, Hupterschließungsstr., Ausbaubeiträge abzgl. 10% Ermäßigung Mehrfacherschließung durch Gemeinde)	1.3.7	5.653.000	
	Umsetzung von Maßnahmen des Verkehrskonzepts: Ausbau von Infrastruktur für den Radverkehr, u.a. Stellplatzanlagen und Ladestationen für Elektroräder (sofern keine anderen Förderprogramme zur Verfügung stehen)	1.3.8	500.000	
	Angebotsausbau für ortsansässige Bevölkerung, insbesondere für Familien, Jugendliche, SeniorInnen	1.4.3	750.000	
	Neuordnung, Umgestaltung und Teilbebauung des Markplatzes, einschließlich Zugängen zum Ortskern, zur Badallee und zum Westermarkendeich	2.1	2.000.000	
	Schaffung zusätzlicher Wegebeziehungen für Fuß- und Radverkehr	2.2.1	500.000	
	Aufwertung des Westermarkendeichs als grüne Verbindungsachse	2.2.2	750.000	
	Beseitigung von Barrieren im öffentlichen Raum	2.3.1	1.000.000	
	Umsetzung einer städtebaulich hochwertigen, ortsangepassten Standortentwicklung Bauhof / altes Rathaus: Erschließungsanlagen und Freiraumgestaltung	3.3.3	1.000.000	

ST. PETER-ORDING #VU_ISEK HISTORISCHER ORTSKERN

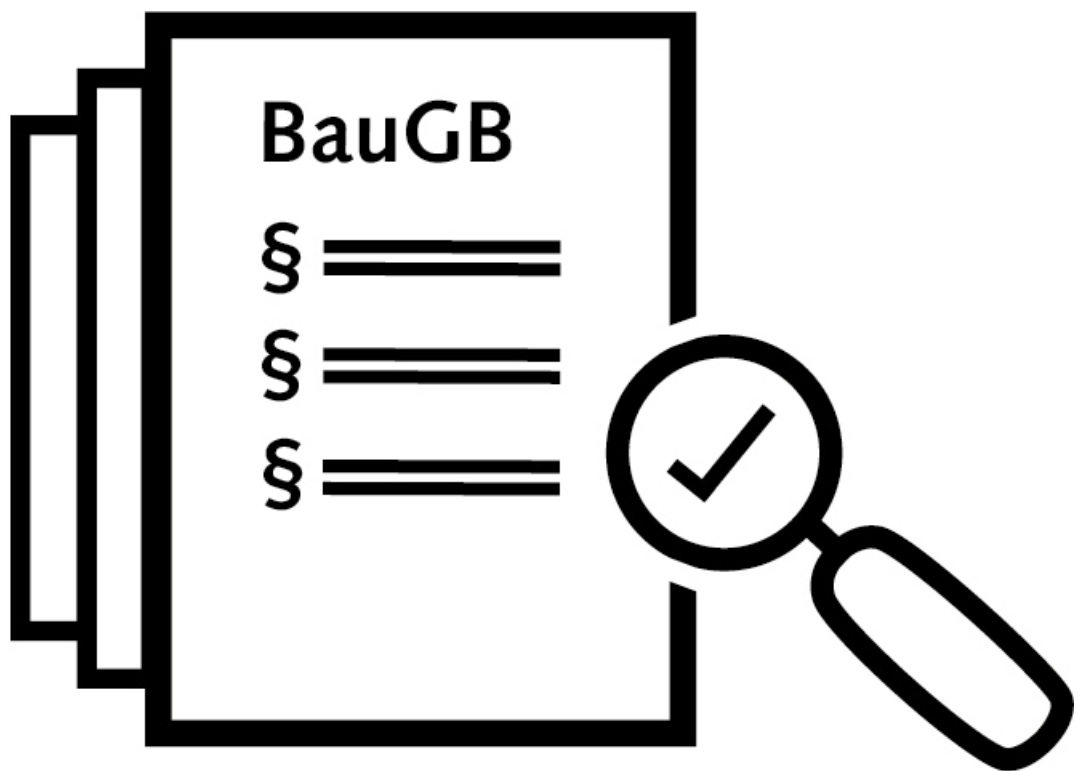
	davon StBauFG	davon Gemeinde, Förderprogr., Ausbaubeiträge usw.	voraussichtlich entstehende Kosten für Starterprojekte in den ersten Jahren				
			2021	2022	2023	2024	2025
	100.000		50.000	50.000			
	150.000						
	25.000						
	2.500.000						
	50.000						
	250.000						
	430.000	1.290.000	200.000	900.000	620.000		
	2.958.000						
	680.000	1.020.000				100.000	300.000
	1.100.000					100.000	200.000
	2.261.200	3.391.800				250.000	750.000
	500.000					50.000	100.000
	750.000						
	2.000.000						500.000
	500.000					100.000	100.000
	100.000	650.000					
	1.000.000			50.000	150.000	150.000	150.000
	1.000.000						

Ausgaben		Projektnr. nach ISEK	Kosten gesamt	
Ausgabenart				
B2.1.6	<i>(Partielle) Erweiterung, Erneuerung und Harmonisierung der Möblierung des öffentlichen Raums</i>	3.3.7	100.000	
	<i>Schaffung klimagerechter und ökologisch wertvoller öffentlicher Frei- und Grünflächen, u.a. durch Entsiegelung, Förderung der Artenvielfalt und Vernetzung</i>	3.4.1	1.000.000	
	<i>Aufwertung des Wäldchens als naturnaher Erholungsraum</i>	3.4.3	250.000	
B2.2	Baumaßnahmen			
B2.2.1	Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen Dritter			
	<i>Sanierung insbesondere ortsbildprägenden Gebäudebestands</i>	3.3.8	1.000.000	
B2.2.2	Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen der Gemeinde			
	<i>Sanierung insbesondere ortsbildprägenden Gebäudebestands, u.a. DLRG-Haus</i>	3.3.8	400.000	
B2.2.3	Neubebauung und Ersatzbauten der Gemeinde			
	<i>Machbarkeitsstudie und Errichtung einer regionalen Markthalle</i>	1.4.1	300.000	
B2.2.5	Errichtung und Änderung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen			
	<i>Verlagerung und Erweiterung Bücherei</i>	1.1.1	1.050.000	
	<i>Schaffung eines barrierefreien Zugangs für das Familienzentrum</i>	1.1.2	100.000	
	<i>Schaffung und Anpassung von Räumen für das Gemeinschaftsleben, u.a. Barrierefreiheit</i>	1.1.3	1.600.000	
	<i>Sanierung und Ausbau des Sportplatzes am Schulzentrum</i>	1.1.5	982.000	
	<i>Sanierung und Erweiterung des Gerätehauses der Freiwilligen Feuerwehr</i>	1.1.6	2.700.000	
	<i>Errichtung eines Gesundheitszentrums / medizinischen Versorgungszentrums</i>	1.5.1	925.000	
	<i>Sanierung und Erweiterung des Museums der Landschaft Eiderstedt</i>	3.3.4	1.000.000	
B2.3	Sonstige Maßnahmen der Durchführung			
B3	Maßnahmen der Abwicklung			
B3.1	Sanierungs- und Entwicklungsträgerinnen und -träger	ca. 6 % der Ausgaben	2.208.780	
B3.2	Programmspezifisches Management			
B3.3	Private Sachverständige für gutachterliche Wertermittlung	pauschal	50.000	
B3.4	Sonstige Beauftragte			
B3.5	Öffentlichkeitsarbeit	pauschal	150.000	
B3.6	Aufgegebene Ordnungs- und Baumaßnahmen			
B3.7	Sonstige Maßnahmen der Abwicklung			
		KOSTEN gesamt	36.521.780	

	davon StBauFG	davon Gemeinde, Förderprogr., Ausbaubeiträge usw.	voraussichtlich entstehende Kosten für Starterprojekte in den ersten Jahren				
			2021	2022	2023	2024	2025
	100.000					10.000	10.000
	1.000.000						
	250.000						
	1.000.000				50.000	50.000	50.000
	400.000					250.000	
	300.000						
	1.050.000		50.000	250.000	250.000	500.000	
	100.000		10.000	90.000			
	1.600.000		50.000	250.000	250.000	250.000	250.000
	982.000		600.000	382.000			
	2.700.000		50.000	1.000.000	1.650.000		
	925.000						
	1.000.000		50.000	500.000	450.000		
	1.104.390	1.104.390		75.000	75.000	75.000	75.000
	25.000	25.000					
	75.000	75.000					
	28.965.590	7.556.190	1.062.021	3.549.022	3.497.023	1.887.024	2.487.025

Ausgaben		Projektnr. nach ISEK	Kosten gesamt	
Ausgabenart				
	Maßnahmen außerhalb der StBauFG			
	<i>Sanierung und Modernisierung Olsdorfer Krug</i>	1.1.4	600.000	
	<i>Verlagerung und Neubau der Polizeistation</i>	1.1.7	1.900.000	
	<i>Erweiterung der Nordseeschule (Gemeinschaftsschulteil) um Räumlichkeiten für Zusammenkünfte der SchülerInnen und für weitere, ergänzende Bildungsangebote</i>	1.2.1	2.000.000	
	<i>Gebäude-/Fassadensanierung der Nordseeschule (Gemeinschaftsschulteil)</i>	1.2.2	300.000	
	<i>Aufwertung der Schulhöfe zu attraktiven Spiel-, Bewegungs- und Aufenthaltsräumen</i>	1.2.3	450.000	
	<i>Aufwertung des Außenbereichs der Kindertagesstätte und Öffnung zum Sportplatz</i>	1.2.4	150.000	
	<i>Umsetzung von Maßnahmen des Verkehrskonzepts: Attraktivierung des öffentlichen Personen-Nahverkehrsangebots, ohne Kostenschätzung</i>	1.3.4		
	<i>Umsetzung von Maßnahmen des Verkehrskonzepts: Stärkung alternativer Bedien- und Mobilitätsformen, ohne Kostenschätzung</i>	1.3.5		
	<i>Ausbau der regionalen Bahnanbindung, ohne Kostenschätzung</i>	1.3.9		
	<i>Sicherung der ganzjährigen Angebotsvielfalt durch Beratung / Förderung geeigneter Betriebskonzepte</i>	1.4.2	150.000	
	<i>Ausbau der Pflege- und Betreuungsangebote für Ältere</i>	1.5.2	150.000	
	<i>Konzeption und Umsetzung einer Beschilderung für den Fuß- und Radverkehr</i>	2.2.3	100.000	
	<i>Schaffung von Wohnraum in nachgefragten Segmenten, ohne Kostenschätzung</i>	3.1.1		
	<i>Vermeidung weiterer Umwandlung von Dauerwohnen in touristisches Wohnen, u.a. durch Beratung</i>	3.1.2	75.000	
	<i>Beratung und Information für eine Energieeffizienzsteigerung und Reduzierung des Energieverbrauchs des privaten Gebäudebestands</i>	3.2.1	200.000	
	<i>Energieeffizienzsteigerung und Reduzierung des Energieverbrauchs in öffentlichen Gebäuden und Einrichtungen (Potenzialstudie und Umsetzung)</i>	3.2.2	500.000	
	<i>Verlagerung des Bauhofs, Neuanlage des Bauhofs außerhalb des Fördergebietes</i>	3.3.2	5.750.000	
	<i>Förderung/ Beratung regionaltypischer, bepflanzter (Vor-)Gärten</i>	3.4.2	150.000	
		Kosten außerhalb StBauFG	12.475.000	
Einnahmen				
Einnahmenart				
A 6.2.5 (2) Nr. 1	Ausgleichsbeträge gemäß § 154 BauGB sowie entsprechende Wertsteigerungen für nicht mit Städtebauförderungsmitteln erworbene, privat nutzbare Grundstücke der Gemeinde gemäß C 8.5 Abs. 6	gerundeter Schätzwert (ca. 9 % der Ausgaben)	3.286.960	
A 6.2.5 (2) Nr. 11a	Maßnahmenbedingte Einnahmen durch Ausbaubeiträge, die bei der Finanzierung der jeweiligen Maßnahme berücksichtigt werden und den Einsatz von Städtebauförderungsmitteln entsprechend mindern	Straßenbau- beitragssatzun- g SPO	7.556.190	
A 6.2.5 (2) Nr. 3	Erlöse aus der Veräußerung von Grundstücken des städtebaulichen Sondervermögens gemäß A 7.5 Absatz 1 und anderen Vermögensgegenständen des städtebaulichen Sondervermögens sowie Wertausgleichszahlungen der Gemeinde bei einer vorzeitigen Überführung von Grundstücken des städtebaulichen Sondervermögens gemäß A 7.5 Absatz 1 in das gemeindliche <u>Liegenschaftsvermögen (A 7.5 Absatz 6)</u>	Wert auf Grundlage der Bodenrichtwert e von 2016 geschätzt	100.000	
	Sonstige Einnahmen (Förderprogramm, Beiträge 3. usw.)		1.854.390	
		EINNAHMEN gesamt	12.797.540	
Differenz zwischen Ausgaben und Einnahmen / voraussichtlicher Finanzierungsbedarf, der aus Mitteln der Städtebauförderung getragen werden soll			23.724.240	
...davon kommunaler Eigenanteil			7.908.080	
...davon Finanzierung durch Bund und Land Schleswig-Holstein			15.816.160	

[illegible]



8 Verfahrensrechtliche Abwägung

Vorliegen städtebaulicher Missstände

Die vorliegenden Vorbereitenden Untersuchungen (VU) wurden von der Gemeinde St. Peter-Ording veranlasst, um – wie im Baugesetzbuch (BauGB) vorgeschrieben – „Beurteilungsunterlagen zu gewinnen über die Notwendigkeit der Sanierung, die sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge sowie die anzustrebenden allgemeinen Ziele und die Durchführbarkeit der Sanierung im Allgemeinen“ (§141 (1) BauGB). Die Ergebnisse der VU sind somit die Antwort auf die Frage, ob eine städtebauliche Sanierungsmaßnahme erforderlich ist, um die Missstände im Untersuchungsgebiet zu beheben. Gemäß BauGB liegen Missstände vor, wenn

1. „das Gebiet nach seiner vorhandenen Bebauung oder nach seiner sonstigen Beschaffenheit den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder an die Sicherheit der in ihm wohnenden oder arbeitenden Menschen auch unter Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung nicht entspricht“ (§136 Abs. 2 Satz 1 BauGB) - **Substanzschwächen** oder
2. „das Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen“ (§136 Abs. 2 Satz 2 BauGB) - **Funktionsschwächen**.

Dass in weiten Teilen des Untersuchungsgebietes „Historischer Ortskern“ erhebliche städtebauliche und funktionale Missstände gemäß BauGB vorliegen, wurde in den Kapiteln 4 (Bestandsanalyse) und 5 (Zusammenfassende Bewertung der Missstände) ausführlich herausgearbeitet. Die Missstände betreffen u.a. die Gestaltung und Nutzbarkeit des öffentlichen Raumes, z.B. den Eingangsbereich in den historischen Ortskern rund um die Schulstraße, den Marktplatz und den Westermarkendeich, aber auch die Störung durch den zentral im Ortskern gelegenen städtischen Bauhof, die Nutzungskonflikte und Gestaltungsdefizite der Dorfstraße, die unzureichende Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr und den hohen Versiegelungsgrad. Aber auch die geringe Anzahl und Qualität der Grünflächen, die fehlenden Zugänge zur blauen Infrastruktur, die hohen Belastungen durch den Kfz-Verkehr, unzureichende Schulwegsicherheit, unübersichtlich gestaltete Kreuzungen, Missstände in der Gebäudesubstanz und bei sozialen Infrastruktureinrichtungen (Schulhöfe, Gemeindebücherei, Sport- und Freizeitinfrastrukturen, Handlungsbedarfe bei der Freiwilligen Feuerwehr sowie beim Museum der Landschaft Eiderstedt), vielfältige Barrieren und nicht zuletzt Defizite im Bereich Klimaschutz und unzureichende Anpassung an die Folgen des Klimawandels stellen Missstände dar, die es zu beheben gilt.

Zugleich sind im Untersuchungsgebiet vielfältige Potenziale erkennbar, wie z.B. die Prägung der städtebaulichen Strukturen durch die Deiche, die kleinteilige Siedlungsstruktur, die maßstabsgerechte und teilweise denkmalgeschützte Bausubstanz, der Marktplatz, die Nahversorgung sowie die Versorgung mit sozialen Infrastrukturangeboten, die nicht (mehr) entsprechend ihrer Bedeutung erkannt und wahrgenommen werden.

Es ist davon auszugehen, dass die im Untersuchungsgebiet identifizierten Defizite ohne gegensteuernde Maßnahmen nicht behoben und sich angesichts sich verändernder wirtschaftlicher oder demografischer Strukturen noch weiter verschärfen würden.

Sanierungserfordernis

Um die im Untersuchungsgebiet festgestellten städtebaulichen Missstände zu beheben und ein Fortschreiten unerwünschter, problematischer Entwicklungen zu verhindern, sind die bisher zu wenig genutzten bzw. „verschütteten“ Potenziale weiter zu entwickeln und zu qualifizieren. Entsprechend besteht die Notwendigkeit zur Durchführung einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme nach § 136 BauGB, durch die das Gebiet wesentlich verbessert wird.

Sanierungsziele

Die Ziele der Sanierungsmaßnahme werden in Kapitel 6 als Leitbild und allgemeine Entwicklungsziele skizziert und in den drei Projektfamilien „Unsere Infrastruktur sichern, ausbauen und modernisieren“, „Unsere öffentlichen Räume und Freiraumpotenziale in Wert setzen und vernetzen“ und „Unser historischer Ortskern – nachhaltig, dörflich, lebenswert“ konkretisiert. Die vorgesehene Sanierungsmaßnahme dient dem aktiven und nachhaltigen Abbau der festgestellten städtebaulichen und funktionalen Missstände. Sie zielt

vorrangig darauf ab, Impulse für das Wohnen, Arbeiten, Versorgen und Leben im historischen Ortskern zu geben und den Wohn- und Lebensraum für die einheimische Bevölkerung zu erhalten und zu stärken. Vorrangige Ziele sind die behutsame und nachhaltige Weiterentwicklung des historischen Ortskerns mit seiner noch heute im Ortsbild ablesbaren dörflichen Grundstruktur und die Absicherung der Infrastrukturbedarfe der DauerbewohnerInnen.

Maßnahmen zur Stärkung des Tourismus gehören nicht zu den Sanierungszielen.

Nachweis des öffentlichen Interesses

Im Sinne des § 136 (1) BauGB ist ein öffentliches Interesse an der einheitlichen Vorbereitung und zügigen Durchführung der Sanierungsmaßnahme erforderlich.

Die Notwendigkeit einer Sanierung des Untersuchungsgebietes „St. Peter-Ording – Historischer Ortskern“ ist angesichts der vorliegenden, vielfältigen städtebaulichen Missstände (u.a. Gestaltung und Nutzbarkeit öffentlicher Räume, Handlungsbedarfe bei diversen Infrastruktureinrichtungen, Nutzungskonflikte im Straßenraum, Barrieren und fehlende Verbindungen und Zugänglichkeiten, unzureichende Schulweg- und allgemeine Verkehrssicherheit) in den vorangegangenen Kapiteln dargelegt worden. Die Beseitigung der vorliegenden Missstände dient ausdrücklich dem Wohl der Allgemeinheit in St. Peter-Ording und den benachbarten Gemeinden, da der Ortskern eine zentrale Wohn-, Versorgungs-, Arbeits-, Begegnungs-, Kultur- und Freizeitfunktion erfüllt.

Der überschaubare Siedlungsgrundriss und die kleinteilige und teilweise historische Bausubstanz prägen das Ortsbild maßgeblich und sind starke Identifikationsfaktoren für die BewohnerInnen sowie ein Anziehungspunkt und Alleinstellungsmerkmal für Gäste aus ganz Deutschland und darüber hinaus.

Eine städtebauliche Gesamtmaßnahme bietet für das Untersuchungsgebiet die Chance, diskursiv und innovativ solche Themen anzugehen, die im vermeintlichen Widerstreit zueinander stehen wie z.B. die Umwandlung von Dauerwohnraum zu touristisch genutztem Wohnraum, die Verdrängung von Nahversorgungsangeboten durch touristisch nachgefragte Nutzungen, die starke Ausrichtung von Flächen und Räumen an den Bedarfen des Tourismus/der Zweitwohnnutzung und weniger an denen der Dauerbevölkerung. Diese für touristische Regionen sehr typischen Herausforderungen können im Rahmen des Sanierungsverfahrens (bzw. der vorbereitenden Rahmenplanungen) aufgegriffen und transparent, öffentlich und umsetzungsorientiert erörtert werden, um Formen eines konstruktiven Miteinanders der unterschiedlichen Nutzungsanforderungen zu entwickeln. Zugleich kann dabei diskutiert werden, inwieweit eine behutsame Weiterentwicklung überformter Räume – wie z.B. des Marktplatzes – möglich und sinnvoll ist und wie eine künftige Nutzung und Gestaltung umgesetzt werden könnte. Ein weiteres zentrales Thema wird die Auflösung der vielfältigen Nutzungskonflikte zwischen den unterschiedlichen VerkehrsteilnehmerInnen in der Dorfstraße sein: Wie kann ein Ausgleich zwischen den Interessen einer bestmöglichen Erschließung und Erreichbarkeit für Autos einerseits und der Erschließung der zentralen Dorfachse für FußgängerInnen, Radfahrende und Erholungssuchende auf heute verkehrlich belegten Flächen andererseits aussehen? Wie kann ein funktionierendes Park(leit)system umgesetzt werden, ohne dass BewohnerInnen und Gäste den Dorfkern mit seinen vielfältigen Angeboten seltener aufsuchen? Eine Rahmenplanung, städtebauliche Wettbewerbe, das Wohnraumversorgungs- und das Verkehrskonzept werden wichtige Inputs für die erforderlichen Diskussionen geben und zu Erarbeitung qualitätsvoller Lösungen beitragen.

Angesichts der Komplexität und Vielfalt der Herausforderungen bei der Beseitigung der Missstände sind ein einheitliches Vorgehen und eine zügige Durchführung im öffentlichen Interesse, damit die Gesamtmaßnahme inhaltlich und zeitlich aufeinander abgestimmt umgesetzt werden kann.

Mitwirkungsbereitschaft

Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange wurde im Herbst 2019 - und aufgrund geringfügiger Erweiterungen des Untersuchungsgebietes im Winter 2020 und im Frühjahr 2021 - durchgeführt. Ziel war die Information der TrägerInnen öffentlicher Belange (TöB) darüber, dass die Gemeinde St. Peter-Ording vorbereitende Untersuchungen gem. § 141 BauGB durchführen und ein Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) erarbeiten lässt. Neben den Erläuterungen zu den Gründen der Erarbeitung einer VU konnten aus den Informationen der Geltungsbereich sowie erste Einschätzungen zu den Missständen und Potenzialen im Untersuchungsgebiet „St. Peter-Ording – Historischer Ortskern“ entnommen werden. Die TöB wurden mit Schreiben vom 22. Oktober 2019 vom Amt Eiderstedt aufgefordert, ihrerseits schriftlich bis zum 22. November 2019 mitzuteilen, ob und in welcher Weise ihr Aufgabenbereich durch die vorbereiteten Untersuchungen bzw. das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept und die Realisierung der angestrebten Maßnahme berührt werden könnte.

Angeschrieben wurden insgesamt 55 TöB, von denen sich 27 (50%) zurückgemeldet haben.

Aufgrund einer Erweiterung des Untersuchungsgebietes um zwei Grundstücke (Beschluss des Bauausschusses vom 9.

Dezember 2019) wurden am 21. Januar 2020 die TöB erneut durch das Amt Eiderstedt angeschrieben und gebeten, bis zum 21. Februar 2020 zurückzumelden, ob und in welcher Weise ihr Aufgabenbereich durch die Erweiterung des Untersuchungsgebietes und die Realisierung der angestrebten Maßnahme berührt werden könnte. Auf die aktualisierte TöB-Beteiligung antworteten 19 Träger (35 %).

Aufgrund einer weiteren Erweiterung des Untersuchungsgebietes um die südlich an den Fasanenweg angrenzenden Grundstücke zwischen Schulstraße und Kirchenleye (Beschluss des Bauausschusses vom 15. März 2021) wurden am 24. März 2021 die TöB erneut durch das Amt Eiderstedt angeschrieben und gebeten, bis zum 25. April 2021 zurückzumelden, ob und in welcher Weise ihr Aufgabenbereich durch die Erweiterung des Untersuchungsgebietes und die Realisierung der angestrebten Maßnahme berührt werden könnte. Auf die erneut aktualisierte TöB-Beteiligung antworteten 18 Träger (32 %).

Viele Anmerkungen beziehen sich auf die konkrete Entwurfs- bzw. Ausführungsplanung. Dennoch konnten einige wichtige Aspekte aus den Rückmeldungen in die vorliegende Konzepterarbeitung einbezogen werden. Die Ergebnisse der beiden Beteiligungen sind in der Anlage tabellarisch dargestellt. Grundsätzliche Einwände gegen das Vorhaben wurden nicht geäußert. Im Ergebnis kann das Beteiligungsverfahren als Zustimmung zu den Ansätzen und Zielen der Sanierung gewertet werden.

Mitwirkungsinteresse und -bereitschaft der Sanierungsbetroffenen

In unterschiedlichen Beteiligungsmodulen (u.a. öffentliche Informations- und Beteiligungsveranstaltung, online-Beteiligungsmodule, Presseberichterstattungen, diverse Akteursgespräche, Befragungen vor Ort usw.) wurde den Betroffenen die Gelegenheit gegeben, sich in die Erhebung der Pro-

bleme und Potenziale sowie der Erarbeitung der Zielsetzungen für die künftige Entwicklung des historischen Ortskerns einzubringen. Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurde zudem eine umfangreiche Eigentümerbefragung (vgl. Kap. 4.6) durchgeführt, die Aufschluss über den Zustand der Gebäude, die Sanierungs- und die Mitwirkungsbereitschaft im gesamten Prozess gab. Die Rücklaufquote betrug ca. 63 % und ist als hohe Beteiligung zu werten. Dies – wie auch einige Anfragen von EigentümerInnen im Verlaufe des Erarbeitungsprozesses – zeigt, dass es ein breites Interesse an einer weiteren Mitwirkung im weiteren Prozess ebenso wie an der Umsetzung eigener Maßnahmen gibt.

Räumliche Abgrenzung der Gesamtmaßnahme

Die Missstände und städtebaulichen wie funktionalen Handlungsbedarfe betreffen oder tangieren weite Teile des Untersuchungsgebietes, so dass empfohlen wird, die erforderliche räumliche Abgrenzung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme in weiten Teilen entlang der Abgrenzung des Untersuchungsgebietes vorzunehmen. Für die zweckmäßige Abgrenzung des Sanierungsgebietes sollen allerdings zwei Bereiche der Untersuchungsgebiets-Abgrenzung ausgeklammert werden, in denen kaum bzw. sehr geringer Handlungsbedarf vorliegt und für die im Rahmen des Erneuerungsprozesses keine wesentlichen Veränderungen vorgesehen sind:

- Ein Bereich im Südosten des Untersuchungsgebietes zwischen Heideweg und Pestalozzistraße entlang des Amselwegs, da dieser Bereich vorwiegend dem (touristischen) Wohnen dient und mit Ausnahme einiger weniger Gebäude mit Sanierungsbedarf bzw. Teilleerstand und eines kleinen Kinderspielplatzes mit Aufwertungsbedarf kaum Handlungserfordernis aufweist.
- Ein Bereich im Norden des Untersuchungsgebietes zwischen Heedeweg ab Höhe Seniorenheim/Freiwillige Feuerwehr im Norden, der Grenze des Untersuchungsgebietes im Osten, der Dorfstraße im Süden und im Westen entlang der rückwärtigen Grundstücksgrenzen der Dorfstraße bzw. der Olsdorfer Straße bis zur Höhe der Wiese am Preestergang und bis zum Heedweg. Das auszuklammernde

Gebiet umfasst u.a. die westliche und östliche Bebauung des Heedwegs in diesem Bereiche sowie den großen Parkplatz. Auch hier lassen sich – wie das Erneuerungskonzept und die Maßnahmenübersicht zeigen, nur wenige Handlungsbedarfe (u.a. Gebäudesanierungen bzw. die Aufwertung des Olsdorfer Sietzugs) verorten.

Ergänzend sollten noch vier weitere kleine Bereiche des Untersuchungsgebietes nicht mit in das Sanierungsgebiet überführt werden: Die Bebauung der westlichen Straßenseite der Südallee, der rückwärtige Bereich der Bebauung westlich der Straße Op de Diek, drei Grundstücke südlich der Ostlandstraße in Verlängerung des Berliner Wegs sowie die Grundstücke im Südwesten des Untersuchungsgebietes westlich der Pestalozzistraße, da hier ebenfalls kein Handlungsbedarf konstatiert wurde.

In der Karte „Vorschlag zur Abgrenzung eines Sanierungsgebietes“ ist die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes und der Vorschlag zur Abgrenzung eines künftigen Sanierungsgebietes kartografisch dargestellt.

Der Vorschlag für die Abgrenzung des Sanierungsgebietes umfasst eine Fläche von ca. 59,8 ha und ist damit um ca. 10,5 ha kleiner als das Untersuchungsgebiet (70,3 ha).

Im Programm „Kleinere Städte und Gemeinden“ kann gemäß Städtebauförderungsrichtlinie des Landes Schleswig-Holstein die räumliche Abgrenzung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme entweder durch

- a) einen Beschluss der Gemeinde oder
- b) die Festlegung als Sanierungsgebiet durch Satzung im vereinfachten Verfahren oder

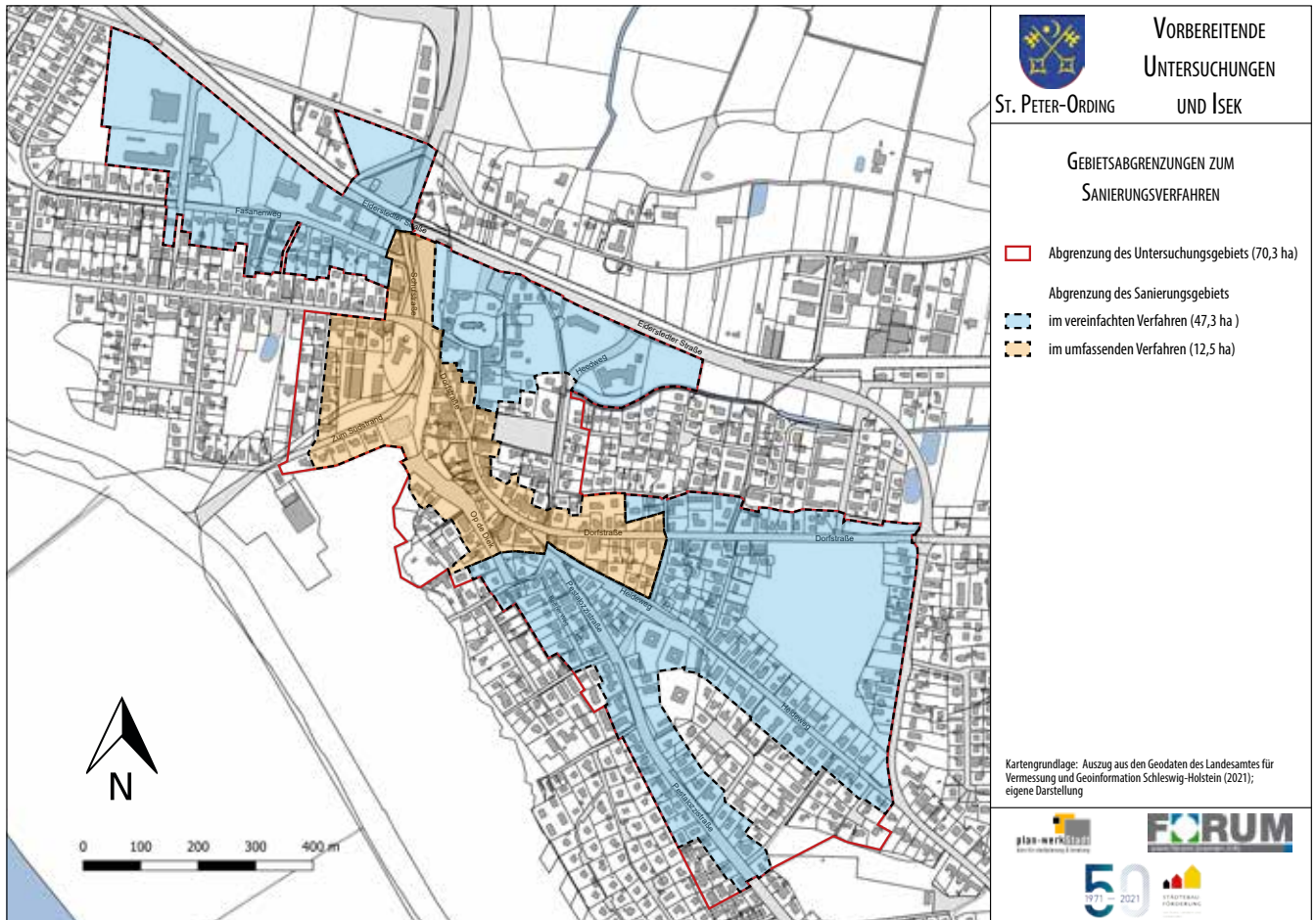
c) die Festlegung als Sanierungsgebiet im sogenannten umfassenden Verfahren erfolgen (vgl. A2.2).

Die Abgrenzung als Soziale Stadt Gebiet (§171 e BauGB) oder als Stadtumbaugebiet (§ 171b BauGB) ist dagegen im Programm „Kleinere Städte und Gemeinden“ nicht vorgesehen.

Die aufgezeigten Sanierungsziele zur Aufwertung und Qualifizierung des historischen Ortskerns von St. Peter-Ording verbinden sich mit komplexen städtebaulichen Herausforderungen, die nur zu bewältigen sind, in dem die Gesamtmaßnahme einheitlich vorbereitet und zügig, planmäßig und aufeinander abgestimmt umgesetzt wird. Die räumliche Abgrenzung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme lediglich durch einen Beschluss der Gemeinde zur Festlegung eines Maßnahmegebietes (Variante a) erscheint nicht angemessen, um die wesentlichen Eingriffe und Umgestaltungen adäquat steuern zu können. Angesichts der Komplexität der städtebaulichen und funktionalen Missstände im historischen Ortskern und den Herausforderungen des künftigen Erneuerungsprozesses wird stattdessen empfohlen, das Fördergebiet als Sanierungsgebiet festzulegen (Varianten b) oder c). U.a. bietet das Sanierungsrecht zahlreiche Möglichkeiten der Steuerung, wie z.B. die Auskunftspflicht (§138 BauGB), die umfassenden Genehmigungsvorbehalte (§§144, 145 BauGB) sowie das sanierungsrechtliche Vorkaufsrecht (§24 BauGB), die alleine durch einen gemeindlichen Beschluss nicht eingesetzt werden könnten.

Sobald in Teilbereichen die Sanierungsziele vollständig erreicht sind, ist die vorzeitige Entlassung dieser Teile aus der Sanierungsmaßnahme zu prüfen.

Abb. 176: Karte „Gebietsabgrenzungen zum Sanierungsverfahren“



Auswahl des Sanierungsverfahrens - umfassendes und/oder vereinfachtes Verfahren

Das Baugesetzbuch kennt zwei verschiedene Verfahrensarten für die Durchführung städtebaulicher Sanierungsmaßnahmen, die beide auch gemäß Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein bei städtebaulichen Gesamtmaßnahmen im Programm „Zukunftsgestaltung Daseinsvorsorge: Kleinere Städte und Gemeinden“ in Frage kommen:

die Ausweisung im sog. umfassenden Verfahren als Sanierungsgebiet durch Satzung gemäß § 142 BauGB oder die Ausweisung als Sanierungsgebiet durch Satzung im sog. vereinfachten Verfahren gem. § 142 (4) BauGB unter Ausschluss der Anwendung der §§ 152-156a BauGB (besondere sanierungsrechtliche Vorschriften).

Dabei steht die Wahl des Sanierungsverfahrens grundsätzlich nicht im freien Ermessen der Gemeinde. Diese hat die Anwen-

dung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften (vgl. §§ 152-156a BauGB) auszuschließen, wenn diese für die Durchführung der Sanierung nicht erforderlich sind und die Durchführung hierdurch voraussichtlich nicht erschwert wird. Entsprechend bestimmt sich die Wahl zwischen dem umfassenden und dem vereinfachten Sanierungsverfahren aus den Inhalten der erforderlichen Sanierungsmaßnahme, den zur Realisierung notwendigen rechtlichen Instrumenten sowie den erwarteten Auswirkungen der Gesamtmaßnahme.

Die beiden Verfahren unterscheiden sich vor allem in Hinblick auf die Auswirkungen der Maßnahmen der Sanierung auf die Entwicklung der Bodenpreise, auf den Bodenverkehr und auf tatsächliche Veränderungen im Sanierungsgebiet. Im Fokus steht dabei die Frage, ob die Durchführung der Sanierung durch Bodenwertsteigerungen wesentlich erschwert werden könnte, die „lediglich durch die Aussicht auf die Sanierung, durch ihre Vorbereitung oder ihre Durchführung“ eintreten. Sind sanie-

rungsbedingte Bodenwertsteigerungen im Sanierungsgebiet oder in Teilen davon zu erwarten, so ist das umfassende Sanierungsverfahren unter Anwendung der §§ 152-156 BauGB in der Regel erforderlich, um Ausgleichsbeträge zur Finanzierung der Sanierung zu erzielen, um Grundstücke für Ziele und Zwecke der Sanierung zum sanierungsunbeeinflussten Grundstückswert zu erwerben und um die Erschwerung privater Investitionen durch unkontrollierte Bodenwertsteigerungen zu verhindern.

Wenn das **umfassende Sanierungsverfahren** mit den besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften (vgl. §§ 152-156a BauGB) zur Anwendung kommt, findet neben dem sanierungsrechtlichen Genehmigungsvorbehalt gem. § 144 BauGB die Ausgleichsbetragsregelung nach § 154 BauGB Anwendung. Danach hat die Eigentümerin bzw. der Eigentümer eines im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet gelegenen Grundstücks zur Finanzierung der Sanierung nach Abschluss des Sanierungsverfahrens an die

Gemeinde einen Ausgleichsbetrag zu entrichten. Dieser entspricht der durch die Sanierung bedingten Erhöhung des Bodenwertes des jeweiligen Grundstücks. Die Grundlagen zur Ermittlung des Ausgleichsbetrages erarbeitet in der Regel der unabhängige Gutachterausschuss bzw. der Sanierungsträger, den die Gemeinde mit dieser Aufgabe beauftragt. Im Gegenzug entfällt die Zahlungsverpflichtung von Erschließungs- und Straßenausbaubeiträgen im Sinne von § 127 BauGB bzw. des Kommunalabgabengesetzes des Landes Schleswig-Holstein. EigentümerInnen, die ihrerseits im Sinne der Sanierungsziele Investitionen tätigen, können gem. § 155 (1) Nr. 2 BauGB „die Bodenwerterhöhungen des Grundstücks, die er [der Eigentümer] zulässigerweise durch eigene Aufwendungen bewirkt hat“ auf den erhobenen Ausgleichsbetrag anrechnen lassen.

Im Rahmen des **vereinfachten Sanierungsverfahrens** wird von den Regelungen des umfassenden Sanierungsverfahrens abgesehen. Allerdings sind im vereinfachten Verfahren für die Erstellung, Erweiterung, Verbesserung oder Erneuerung von Erschließungsanlagen im Sinne von § 127 Abs. 2 BauGB Erschließungsbeiträge oder Beiträge nach dem Kommunalabgabengesetz des Landes Schleswig-Holstein zu erheben.

Bei der Abwägung über die Auswahl des Sanierungsverfahrens sind insbesondere zu berücksichtigen:

- die konkrete städtebauliche Situation im Sanierungsgebiet und die zu erwartende künftige Entwicklung,
- die angestrebten allgemeinen Ziele der Sanierung,
- die Durchführbarkeit der Sanierung im Allgemeinen und
- die zu erwartende Entwicklung der Bodenpreise infolge der Sanierung.

In der Städtebauförderungsrichtlinie des Landes Schleswig-Holstein wird explizit auf die Möglichkeit hingewiesen, dass das

Fördergebiet „aus mehreren räumlich abgegrenzten Teilgebieten“ (A2.2) bestehen kann, Differenzierungen also möglich sind und bei Bedarf auch erwünscht.

Zum Zeitpunkt der Vorbereitenden Untersuchungen zum historischen Ortskern in St. Peter-Ording ist auf Grund der festgestellten städtebaulichen und funktionalen Missstände, der Berücksichtigung der Sanierungsziele und des städtebaulichen Konzepts und der umzusetzenden Maßnahmen die Wahl des Sanierungsverfahrens bzw. das notwendige Rechtsinstrumentarium räumlich differenziert zu betrachten:

So sind in einem Teilraum des förmlich festzulegenden Sanierungsgebietes zwischen Eiderstedter Straße, Marktplatz, Schulstraße, Zum Südstrand mit Rathaus und Bauhof sowie entlang des zentralen Bereiches der Dorfstraße bis zur Ostlandstraße tiefgreifende Umstrukturierungen vorgesehen. Es ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt erfahrungsgemäß davon auszugehen, dass die Verkehrswerte entsprechender Lagen bzw. Grundstücke sanierungsbedingt steigen werden, da bisher vernachlässigte Bereiche bzw. Bereiche mit Mindernutzung und Nutzungskonflikten aufgewertet werden, so dass die Lage und Struktur dieses Bereiches gehoben werden. Mit Blick auf die angestrebte Entwicklung des Marktplatzes und des Geländes des Bauhofes wird zudem eine deutliche Aufwertung des Erschließungszustandes sowie eine höherwertige, intensivere Nutzung der Grundstücke durch Änderung der Art der Nutzung bzw. des Maßes der baulichen Nutzung erzielt, was ebenfalls als städtebauliches Kriterium für ein umfassendes Verfahren herangezogen werden kann. Entsprechendes gilt für die angestrebte Aufwertung des Einzelhandelsbereiches entlang der Dorfstraße bis hin zur Ostlandstraße, um hier ggf. Potenzialflächen neu zu entwickeln.

Diese Zielsetzungen lassen Bodenwertsteigerungen erwarten, die „lediglich durch die Aussicht auf die Sanierung, durch ihre Vorbereitung oder ihre Durchführung“ entstehen (vgl. §153 (1) BauGB). Damit die

Gemeinde für diesen Bereich Entschädigungs- und Ausgleichszahlungen sowie Kaufpreise auf den sanierungsunabhängigen Bodenwert beschränken und außerdem sanierungsbedingte Bodenwerterhöhungen zur Finanzierung der Sanierungsmaßnahme abschöpfen kann, empfehlen wir nach Abwägung die Ausweisung als Sanierungsgebiet im umfassenden Sanierungsverfahren gem. § 142 (1) BauGB unter Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 ff BauGB zur Erreichung der Sanierungsziele für die Sanierungsmaßnahme „St. Peter-Ording – Historischer Ortskern“.

Allerdings scheint nach gegenwärtigem Stand in weiten Teilen des förmlich auszuweisenden Sanierungsgebietes der Einsatz bzw. die Verfügbarkeit der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 – 156 BauGB nicht erforderlich zu sein. Nach entsprechender Abwägung empfehlen wir drei Bereiche als Sanierungsgebiete im vereinfachten Sanierungsverfahren gem. § 142 (4) BauGB auszuweisen. Dabei handelt es sich um

- den Bereich westlich des Marktplatzes bzw. der Schulstraße entlang des Fasanenwegs sowie nördlich der Eiderstedter Straße Ketelskoog,
- den Bereich östlich des Marktplatzes und südlich der Eiderstedter Straße bis zur östlichen Grenze des Untersuchungsgebietes bis zur Höhe des Olsdofer Sielzuges sowie
- den großen Bereich südlich bzw. südwestlich der Straßen Op de Diek, Dorfstraße und Ostlandstraße.

Begründet werden kann die Empfehlung damit, dass in diesen Bereichen weniger schwerwiegende städtebauliche Missstände vorliegen und keine aufwändigen bodenordnerischen Maßnahmen erforderlich sind. Zwar sollen öffentliche Plätze, Straßenräume, Freiflächen und Grünanlagen aufgewertet werden, da es sich bei entsprechenden Maßnahmen aber vor allem um Bestandspflege handelt, kann aus heutiger Sicht davon ausgegangen werden, dass in

der Regel keine wesentlichen Bodenwerterhöhungen zu erwarten sind. Zugleich fokussiert die Gesamtmaßnahme stark auf die Sicherung und zeitgemäße Weiterentwicklung der sozialen Infrastruktur (Bildung, Freizeit, Sport, Kultur, Gesundheit usw.) für die DauerbewohnerInnen von St. Peter-Ording und die benachbarten Gemeinden – auch durch diese gemeinwohlorientierten Maßnahmen zur Sicherung der Daseinsvorsorge sind in der Regel keine Bodenwertsteigerungen zu erwarten.

Die angestrebte Gebietsabgrenzung der jeweils einzusetzenden Sanierungsverfahren wird nachfolgend kartografisch dargestellt.

Durchführbarkeit

Neben dem öffentlichen Interesse an der Durchführung der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme (s.o.) ist die Prüfung der Sicherung zur erfolgreichen Durchführung der Maßnahme von Relevanz. Diese Prüfung betrifft insbesondere finanzielle und organisatorische Aspekte.

Finanzierbarkeit

Die durch die Gemeinde beantragte Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm „Zukunftsgestaltung Daseinsvorsorge: Kleinere Städte und Gemeinden“ (ursprünglich: „Kleinere Städte und Gemeinden – überörtliche Netzwerke“) wurde durch das Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration (2021: Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung) des Landes Schleswig-Holstein durch den Zuwendungsbescheid vom Oktober 2017 bestätigt.

Die abschließende Entscheidung über die Umsetzung der umfassenden städtebaulichen Sanierungsmaßnahme setzt eine hinreichende Sicherheit über die für die Durchführung der geplanten Maßnahmen benötigten finanziellen Mittel voraus.

Durch die Inanspruchnahme der Städtebauförderungsmittel kann die Gemeinde St. Peter-Ording ausreichende finanzielle

Kapazitäten zur Umsetzung der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme im vorgeschlagenen Umfang erlangen. Mit dem Beschluss über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes bindet sich die Gemeinde dahingehend, die kommunalen Eigenanteile zu den bewilligten Städtebauförderungsmitteln bereitzustellen. Damit sind diese als gesichert anzusehen, soweit das kommunale Haushaltsrecht dies zulässt.

Sanierungsmanagement

Die Steuerung des Gesamtprozesses wird durch das Amt Eiderstedt sichergestellt. Angesichts der Fülle und Komplexität der Aufgaben und angesichts der überschaubaren personellen Ressourcen des Amtes und der Gemeinde wird zur zügigen Durchführung der erforderlichen Maßnahmen die Beauftragung eines Sanierungsträgers empfohlen. Durch das bei einem Sanierungsträger angesiedelte Sanierungsmanagement werden auch die betroffenen EigentümerInnen, BewohnerInnen, Gewerbetreibenden und Institutionen zur Mitwirkung motiviert und deren Partizipation sichergestellt. Das Sanierungsmanagement sorgt darüber hinaus für die Transparenz des Durchführungsprozesses während der gesamten Laufzeit der Maßnahme.

Politische Unterstützung der Gesamtmaßnahmen

Im Verlauf der Erarbeitung des ISEK und der VU wurde die Politik im Rahmen von Abstimmungsgesprächen und bei der Durchführung von Veranstaltungen in den Planungs- und Entwicklungsprozess einbezogen. Die vorliegende VU und das ISEK wurden am 26.07.2021 in der Gemeindevertretung vorgestellt und beschlossen.

Beteiligung

Für ein Gelingen des anstehenden Sanierungsprozesses sind die Kommunikation und der direkte Austausch zwischen allen Beteiligten von hoher Bedeutung. Neben der breiten Öffentlichkeit sind daher in geeigneter Weise insbesondere die EigentümerInnen, die Gewerbetreibenden und weitere

wichtige AkteurInnen und aktive Personen gezielt in den Prozess einzubinden, um sie frühzeitig mit ihren Ideen und Anregungen, Bedenken und Sorgen und ihren Potenzialen „mitzunehmen“. Dies hat hohe Priorität für das Gelingen des gesamten Prozesses und seiner Verstetigung.

Prozessablauf

Um möglichst zügig Zeichen setzen und eine gemeinsame Aufbruchstimmung erzeugen zu können, sollte ein für den Ortskern besonders bedeutsames und sichtbares Projekt mit Ausstrahleffekt als Starterprojekt umgesetzt werden, um ein Gemeinschaftsgefühl und erste sichtbare Erfolge herzustellen. Dafür böte sich insbesondere der Marktplatz als zentraler, ortsbildprägender Raum an. Da davon auszugehen ist, dass gerade hier eine intensive Planungs- und Vorlaufzeit erforderlich ist, ehe nachhaltige bauliche Umgestaltungen erfolgen können, sollte man darüber nachdenken, temporäre (gestalterische) Maßnahmen oder Nutzungsmöglichkeiten zu schaffen und damit zugleich die Umsetzbarkeit von konkreten Entwicklungsideen im Vorfeld einer dauerhaften Umsetzung „zu prüfen“. Ähnliches könnte mit der Dorfstraße erfolgen: Auch hier könnten temporäre Maßnahmen – wie z.B. Durchfahrtsverbote für den Kfz-Verkehr – erlassen und erprobt werden. Als konkret und zeitnah umzusetzende Maßnahmen bieten sich zudem die Schulwegsicherung und die Nutzung von Entsiegelungspotenzialen an.

Zeitliche Begrenzung der Sanierungs- bzw. Fördermaßnahme

Gemäß § 142 Abs. 3 BauGB wird von einem maximalen Zeitraum von 15 Jahren für die Durchführung der Sanierungsmaßnahme zur Behebung der städtebaulichen und funktionalen Schwächen im Gebiet ausgegangen. Dieser Zeitraum wird als realistisch angesehen.



9 Monitoring und Fortschreibung

Die Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein sehen vor, dass „zur Steuerung der Umsetzung und zur Überprüfung der Zielerreichung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme sowie als Grundlage für die Fortschreibung der städtebaulichen Planung ein mit dem MIB abzustimmendes Monitoring aufzubauen ist“ (StBauFR SH 2015; A 5.6.4).

Das Monitoring soll dazu dienen, nicht nur den Fortschritt der Umsetzung der Gesamtmaßnahme zu überprüfen, sondern auch zu reflektieren, in wie weit die mit der Maßnahme verbundenen Wirkungen und Ziele erreicht werden können/konnten und – mindestens alle fünf Jahre – die Aktualität der städtebaulichen Planung zu überprüfen und ggf. Modifikationen vorzunehmen.

Daher wird vorgeschlagen, flankierend zur Umsetzung der Gesamtmaßnahme ein differenziertes, aus quantitativen und qualitativen Komponenten zusammengesetztes Monitoringsystem aufzubauen, das wie folgt aussehen könnte:

Dokumentation der umgesetzten Maßnahmen (öffentlich / privat)

Eine kontinuierliche Erfassung des Umsetzungsstands aller im ISEK beschriebenen und im Erneuerungskonzept dargestellten Maßnahmen ist die unverzichtbare Grundlage des Monitorings und alleine schon zur Abrechnung mit dem Fördermittelgeber notwendig. Es empfiehlt sich, diesbezüglich eine jahresweise Aufstellung zu erstellen und diese um die jeweiligen fortgeschriebenen Zielsetzungen für das darauf folgende Jahr zu ergänzen. Auch notwendige Anpassungen der Gesamtmaßnahme (z.B. Maßnahmenstreichungen oder -modifikationen) sollten hier dokumentiert werden.

Zu den entsprechenden Indikatoren gehören - basierend auf einer Übersicht umgesetzter Maßnahmen - u.a.

- Maßnahmen zur Erhöhung der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum (insbesondere Dorf-/Olsdorfer Str.)
- Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und -ordnung (u.a. Anlage verkehrsberuhigter Bereich / Fahrradwege, Fußgängerzone usw. (in m bzw. m²))
- Umgesetzte Sanierungsmaßnahmen an öffentlichen Gebäuden
- Gesamte Verkaufsfläche in m² pro EW, Erreichbarkeit: Mittlere Entfernung zum nächsten Supermarkt/Discounter
- Neu geschaffener Raum für Gemeinwesenarbeit (in m²)
- Neu gepflanzte Bäume (Anzahl)
- Neu angelegte bzw. gestaltete Grünflächen (in m²)

Erfassung und Dokumentation privater Sanierungsmaßnahmen

Ein weiteres Ziel der Gesamtmaßnahme besteht in der Initiierung privater Investitionen in den Gebäudebestand. Inwieweit und in welchem Umfang diese Anstoßwirkung durch die Ausreichung von Städtebauförderungsmitteln für unrentierliche Maßnahmen erzielt werden kann, ist im Sommer 2020 u.a. aufgrund des geringen Zinsniveaus schwer abzusehen. Daher erscheint es wichtig, den „Beifang“ der Sanierung, für den keine Städtebaufördermittel ausgereicht werden, ebenfalls systematisch zu dokumentieren. Idealerweise ist auch festzuhalten, welche Faktoren zur Investition geführt haben, inwiefern eine konkrete Einbindung der Maßnahmen in den Prozess stattgefunden hat usw. (z.B. konnten alternative Förderinstrumente genutzt werden?, besteht ein Zusammenhang mit anderen (ggf. geförderten) Maßnahmen?).

Entsprechende Indikatoren könnten u.a. sein

- Anzahl der Baugenehmigungen
- Anzahl privater Sanierungen mit Baugenehmigung
- Ausgereichte Mittel für private Sanierungsmaßnahmen
- Neu entstandener Wohnraum, davon
* geförderter Wohnraum
- Durchschnittlicher Mietpreis/m²
Wohnfläche

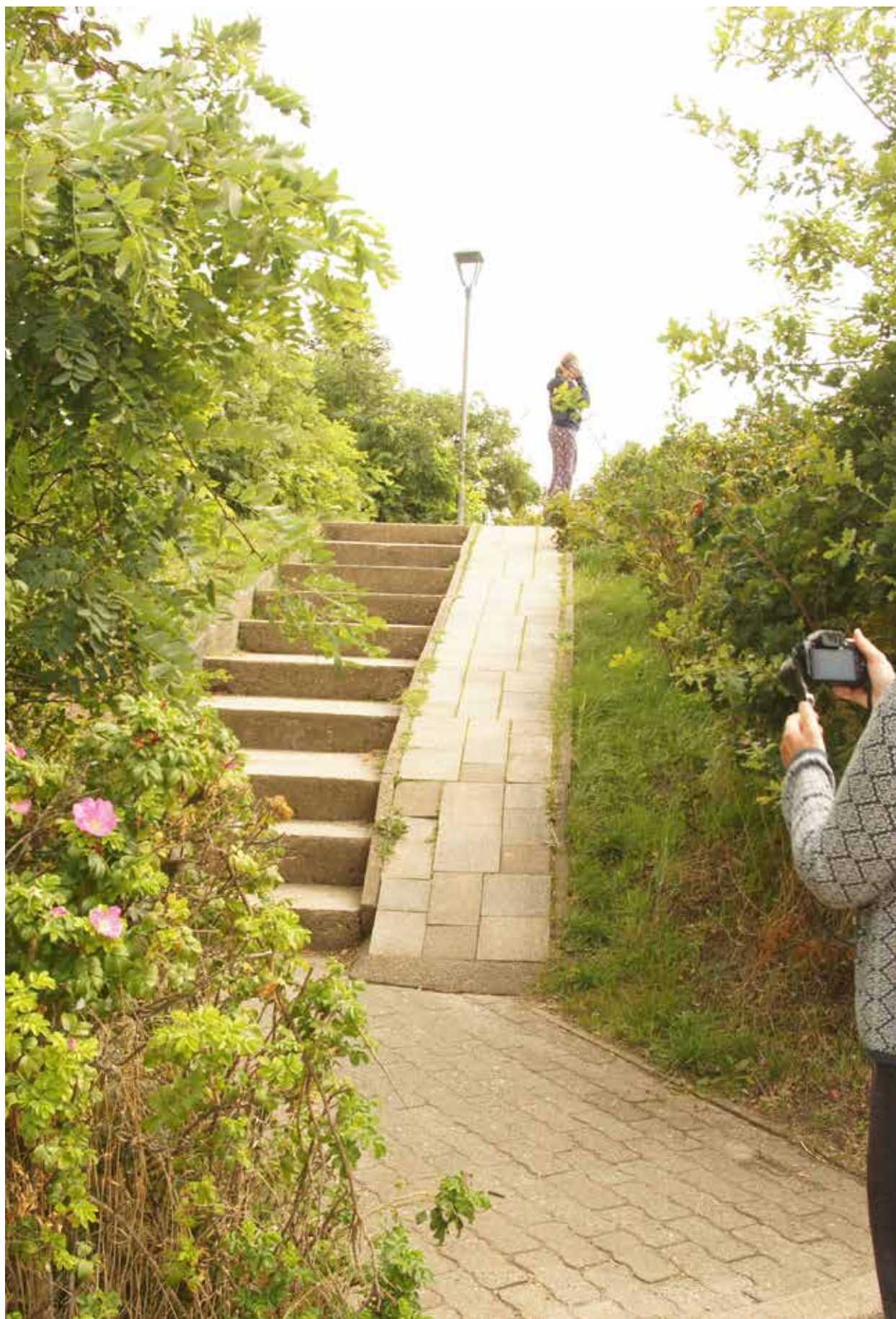


Abb. 177: Treppenaufgang auf den Deichweg „Op de Diek“

Kontinuierliche Erfassung grundlegender quantitativer Kennziffern

Im Zuge der hier vorgelegten vorbereiteten Untersuchungen sind verschiedene quantitative Kennziffern (Status Quo und zurückliegende Entwicklung) erhoben und aufbereitet worden, insbesondere Angaben zur Einwohnerzahl und -zusammensetzung. Da ein wesentliches Ziel darin besteht, das Dauerwohnen im Historischen Ortskern zu stärken, wäre es ratsam, die vorliegenden Daten jährlich zum 31.12. fortzuschreiben.

Dazu gehören Daten zur Bevölkerungsstruktur im Historischen Ortskern, wie u.a.

- Bevölkerung nach Geschlecht, Altersgruppen und nicht deutscher Staatsangehörigkeit mit Hauptwohnsitz
- Bevölkerung mit Nebenwohnsitz
- Anzahl der Haushalte
- Anzahl der Personen pro Haushalt
- Fort- und Zuzüge/ Wanderungssaldo
- Altersstruktur der Zuziehenden nach Haupt- und Nebenwohnsitz

Angesichts der Herausforderungen St. Peter-Ordings und des historischen Ortskerns sind Daten und Informationen zu den Infrastruktureinrichtungen wichtige Kennziffern, wie beispielsweise

- zur Verfügung stehende Plätze in der KiTa und deren Auslastung

- zur Verfügung stehende Plätze in der Utholm-Schule und deren Auslastung
- zur Verfügung stehende Plätze in der Nordseeschule und deren Auslastung
- zur Verfügung stehende Angebote von teil- oder vollstationären Pflegeplätzen und deren Auslastung
- gewerbliche Leerstände (Anzahl und m²)
- Ärzteversorgung (Anzahl (Fach)ÄrztInnen / EW / Ärztedichte).

Weitere grundlegende quantitative Kennziffern sind zudem Daten zur Arbeitsmarkt- und Beschäftigungssituation, wie z.B.

- Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten an der erwerbsfähigen Bevölkerung
- Arbeitslosenquote
- Pendleraufkommen
- Zahl der Ein- und AuspendlerInnen (Kaufkraft)
- (Anteil touristischer Nutzungen im Gebiet: Bettenkapazitäten, Tagesgäste, Übernachtungen)

Neben der routinemäßigen Erhebung, Aufbereitung und Auswertung der jeweiligen Indikatoren und umgesetzten Maßnahmen sowie der Projektfortschritte sollte ein regelmäßig tagender Beirat (z.B. als Fortführung des derzeitigen Projektbeirates) den Prozess inklusive des Monitorings begleiten und unterstützen.

Einmal jährlich sollte das Monitoring dem Bauausschuss zur Kenntnisnahme und Erörterung vorlegt werden.

Zwischenbilanz der Sanierung nach 5 Jahren

Um ggf. die Gebietsstrategie nachjustieren zu können, sollte nach fünf Jahren eine umfassendere gutachterliche Erhebung der bis dahin erzielten Fortschritte bei der Sanierung und Stabilisierung vorgenommen werden. Erfahrungsgemäß können sich binnen mehrerer Jahre die strukturellen Rahmenbedingungen einer Sanierung so wesentlich ändern, dass eine Überarbeitung der Strategie und entsprechender Maßnahmen unabdingbar ist für eine erfolversprechende Gesamtmaßnahme.

Leitfragen wären dabei insbesondere:

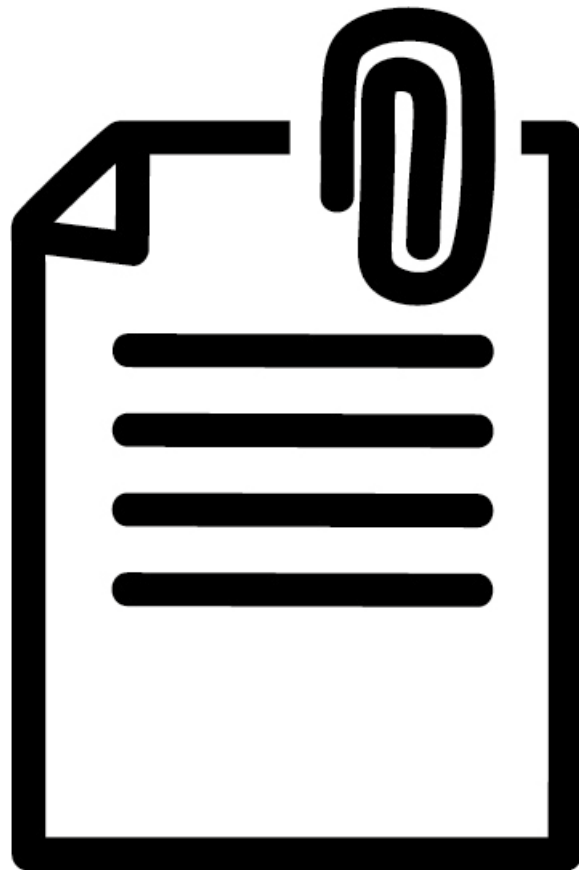
- Ist davon auszugehen, dass die größeren investiven Schlüsselvorhaben umgesetzt werden können? Sollten ggf. weitere/alternative Maßnahmen aufgenommen werden?
- Besteht die Notwendigkeit, partiell Anpassungen der Gebietsstrategie vorzunehmen?
- Inwieweit greifen die Anreize für private Investitionen? Ist ggf. eine Anpassung der Förderstrategie notwendig? Oder bedarf es anderer Aktivierungsstrategien?

In diesem Zuge wäre auch eine Aktualisierung der Erfassung des Gebäude- und Sanierungszustands ratsam, da sich besonders bei dem historischen bzw. älteren Gebäudebestand Substanzschäden vergleichsweise rasch ausweiten können.

ST. PETER-ORDING #VU_ISEK HISTORISCHER ORTSKERN

Abb. 178: Ausschnitt aus der Arbeitstabelle für das Monitoring

	Indikatoren		Gesamtstadt	Untersuchungs- gebiet	Gesamtstadt	Untersuchungs- gebiet	Gesamtstadt	Untersuchungs- gebiet
	Jahr		31.12.2022	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2024
1	Grundlegende quantitative Kennziffern							
1.1	Bevölkerungsstruktur							
	Bevölkerung mit Hauptwohnsitz	EW						
	davon Frauen	%						
	davon 20- unter 40-jährige	%						
	davon 40- 65-jährige	%						
	davon 65-80-jährige	%						
	davon über 80-jährige							
	davon mit nicht deutscher Staatsangehörigkeit	%						
	Durchschnittsalter der Bevölkerung mit Hauptwohnsitz							
	Bevölkerung mit Nebenwohnsitz	EW						
	Anzahl der Haushalte gesamt	HH						
	davon 1-Personen-Haushalte	%						
	davon 2 Personenhaushalte	%						
	davon 3 Personenhaushalte	%						
	davon 4 und mehr Personenhaushalte	%						
	Anzahl Fortzüge							
	Anzahl Zuzüge							
	Wanderungssaldo							
	Altersstruktur der Zuziehenden (Hauptwohnsitz)							
	Altersstruktur der Zuziehenden (Nebenwohnsitz)							
1.2	Infrastruktureinrichtungen							
	Zur Verfügung stehende Plätze in:							
	KiTa							
	Utholm-Schule							
	Nordseeschule							
	teilstationäre Pflegeplätze							
	vollstationäre Pflegeplätze							
	Auslastung Kita	%						
	Auslastung Utholm-Schule	%						
	Auslastung Nordseeschule	%						
	Auslastung teilstationierte Pflegeplätze	%						
	Auslastung Vollstationäre Pflegeplätze	%						
	Ärzteversorgung:							
	Anzahl FachärztInnen/EW							
	Ärztedichte							
	Leerstand:							
	Gewerblicher Leerstand - Anzahl							
	Gewerblicher Leerstand - Fläche	m²						



10 Anhang

Auswertung der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TöB) gem. § 139 BauGB erfolgte durch das Amt Eiderstedt in zwei Phasen und zu vier Zeitpunkten des Bearbeitungsprozesses:

- Phase 1 startete im Herbst/Winter 2019/20 in der Startphase der Untersuchungen und setzte sich aus drei Beteiligungsrunden zusammen, da der Geltungsbereich des Untersuchungsgebietes im Dezember 2019 - nach Ablauf der ersten TöB-Beteiligung - geringfügig erweitert wurde. Eine erneute Erweiterung des Untersuchungsgebietes erfolgte im März 2021. Aufgrund dieser Veränderungen führte die Gemeinde die Beteiligung und Mitwirkung öffentlicher Aufgabenträger gem. § 141 (4) BauGB und § 139 BauGB erneut durch.
- Phase 2 der TöB-Beteiligung erfolgte nach interner Abstimmung des Berichtes nach Fertigstellung des Berichtsentwurfes im Mai/Juni 2021.

Ziel der ersten Phase der TöB-Beteiligung war die Information der Träger über die von der Gemeinde St. Peter-Ording beauftragten Vorbereitenden Untersuchungen (VU) gem. § 141 BauGB und das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK). Neben den Erläuterungen zu den Gründen der Erarbeitung einer VU konnten aus den Informationen der Geltungsbereich sowie erste Einschätzungen zu den Missständen und Potenzialen im Untersuchungsgebiet „Historischer Ortskern“ entnommen werden.

Ziel der zweiten TöB-Beteiligung war die Information der Träger öffentlicher Belange

über die Ergebnisse aus VU und ISEK. Die erste TöB-Beteiligung wurde durch ein vom Amt Eiderstedt am 22.10.2019 und ergänzend am 17.01.2020 und 24. März 2021 versendetes Anschreiben aufgefordert, schriftlich mitzuteilen, ob und in welcher Weise ihr Aufgabenbereich durch die VU bzw. das ISEK und die Realisierung der angestrebten Maßnahme berührt werden könnte. Von den 57 angeschriebenen TöB meldeten sich in der ersten Beteiligung 31 (54 %) zurück, in der zweiten Beteiligungsrunde 19 (33 %), in der dritten 18 (31 %)

Das Anschreiben für die zweite Phase der TöB-Beteiligung wurde durch das Amt Eiderstedt am 11.05.2021 versendet. Von den 57 angeschriebenen TöB meldeten sich 15 (27 %) bis zum Ende der Eingabefrist (14. Juni 2021) zurück, von denen die meisten bereits in der ersten Phase eine Stellungnahme abgegeben hatten. In Folge der Ergebnisvorstellung aus VU und ISEK ergaben sich zusätzliche konkretisierende Hinweise und Anregungen, die in der weiteren Umsetzung zu berücksichtigen sind. Vorbehalte gegen das Konzept ergaben sich nicht.

Auch wenn sich viele Anmerkungen eher auf die konkrete Entwurfs- bzw. Ausführungsplanung beziehen, können aus den Rückläufen wichtige Aspekte für den weiteren Planungsverlauf aufgegriffen und berücksichtigt werden, wie z.B.

- Berücksichtigung der Aspekte des Küstenschutzes: So sind u.a. im weiteren Verfahren die schützenswerten und nicht zu bebauenden Flächen deutlich herauszustellen und Bebauungsverbote zu berücksichtigen. Berücksichti-

gung Hochwasserrisikogebiet

- Berücksichtigung der Erfordernisse des Landeswassergesetzes
- Berücksichtigung geschützter Biotope und Entwicklung eines Umgangs mit entsprechenden Flächen
- Wunsch nach Erhöhung der Schulwege- und Verkehrssicherheit
- Schaffung eines verbesserten Radverkehrsnetzes
- Wunsch nach Erweiterung der Barrierefreiheit
- Berücksichtigung geschützter Kulturdenkmale im weiteren Verfahren
- Berücksichtigung von Anbauverbotszonen an bestimmten Teilen der Ortsdurchfahrten (L 33 und K 36)
- Schaffung attraktiver und ausreichender Angebote für Kinder und Jugendliche
- Berücksichtigung und Duldung des Bahnbetriebs, Einhaltung von Abstandsflächen, Gewährleistung der Sicherheit des Bahnbetriebs
- Berücksichtigung ausreichender Abstände zu Waldflächen
- Berücksichtigung der angestrebten Auslagerung des Bauhofs vom bisherigen Standort am Südstrand
- Keine Überbauung von Leitungen und Trassen, Sicherstellung Anfahrbarkeit und freier Zufahrt
- Sicherstellung der Zufahrtsmöglichkeiten zu Gebäuden und Flächen.

Ein Großteil der TöB-Akteure möchte im weiteren Verfahren berücksichtigt werden. Alle eingegangenen Stellungnahmen sowie die gutachterlichen Abwägungen dazu finden sich in nachfolgender tabellarischer Übersicht.

AUSWERTUNG DER BETEILIGUNGEN DER TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE

Auswertung der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 139 BauGB im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchung.

Die 1. Runde der TöB-Beteiligung wurde mit einem Schreiben vom 22.10.2019 eingeleitet, der Fristablauf für die Stellungnahme war der 22.11.2019.

Aufgrund der Gebietserweiterungen wurde im Rahmen der 1. Phase eine zweite TöB-Beteiligung vom 21.01.- 21.02.2020 und eine dritte Beteiligung von 24.03.-25.04.2021 durchgeführt. Die Ergebnisse finden sich auf der rechten Seite.

BETEILIGTE BEHÖRDEN UND INSTITUTIONEN	RÜCKMELDUNG VOM...	ANREGUNGEN, HINWEISE, MITWIRKUNGSBEREITSCHAFT (HERBST 2019)
DEHOGA Deutscher Hotel- und Gaststättenverband Schleswig-Holstein e.V.	23.10.2019	Keine Auskunft möglich. Es könnten Betriebe betroffen sein.
Wasserbeschaffungsverband Eiderstedt	24.10.2019	„1) Eigentümerin unterirdischer Trinkwasserleitungen in diversen Größen, in allen Straßenzügen, auf Privatgrundstücken und dem Marktplatz; 2) keine Rammarbeiten und keine Überbauungen“
Bundesnetzagentur	24.10.2019	Bei Vorliegen konkreter Bauplanungen mit Höhen über 20 m sowie für Photovoltaikanlagen mit einer Fläche ab ca. 200 m² sollte die Bundesnetzagentur beteiligt werden - ausschließlich per E-Mail (226.Postfach@BNetzA.de<mailto:226.Postfach@BNetzA.de) und mit entsprechendem Formular (s. Anhang).
Archäologisches Landesamt Schleswig-Holstein - Obere Denkmalschutzbehörde	25.10.2019	UG befindet sich in archäologischen Interessensgebieten -> Vermutung, dass sich Kulturdenkmäler im Boden befinden. Erdarbeiten müssen durch Archäologisches Landesamt genehmigt werden. Entdeckungen von Kulturdenkmälern müssen umgehend der Behörde gemeldet werden.
Amt Eiderstedt / Schulverband Eiderstedt	26.11.2019	„Gemeinschaftsschule mit ca. 186 SchülerInnen, Fasanenweg 5; Grundschule mit 156 SchülerInnen, Kirchenleye 7; Kindertagesstätte mit ca. 200 Kindern, Kirchenleye 8 Besonders berücksichtigt werden sollte die Sicherheit der SchülerInnen auf dem Schulweg, Beachtung der Schülerbeförderung (Buszeiten passend zu Schulzeiten) und ausreichende Angebote für Kinder und Jugendliche z.B. für spielerisches Lernen, Spielplätze und Entdeckerplätze“
Amt Eiderstedt - FB Bürgerdienste und Ordnung & FB Bauen und Entwicklung	25.10.2019	„1a) Eigentümerin des Verwaltungsgebäudes „Altes Rathaus SPO“, 1.203,9 m² Geschossfläche, 4.748 m² Grundstücksgröße in der Badallee 1 in 25826 SPO 1b) Planungen: Auslagerung des Bauhofs vom bish. Standort am Südstrand, Grundstück soll nach aktuellem Stand einer Hotelbebauung zugeführt werden.“
Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein - Untere Forstbehörde	28.10.2019	Innerhalb und am Rande der zu untersuchenden Fläche befinden sich diverse Waldflächen, die nach dem Landeswaldgesetz erhalten werden müssen. Bauvorhaben müssen einen Abstand gem. §24 LWaldG einhalten.
Deich- und Hauptsielverband Eiderstedt	28.10.2019	„1a) laut §63 LWG Eigentümerin der Mittel- und Binnendeiche verschiedener Größe im UG 1b) Planungen: nur Unterhaltungsmaßnahmen laut §63 LWG 1c) besonders §63 LWG sollte berücksichtigt werden.“
Autokraft Husum GmbH	29.10.2019	Anregung, einen neuen Abfuhrtag der Abfallentsorgung am Tag des Wochenmarktes einzuführen.

ST. PETER-ORDING #VU_ISEK HISTORISCHER ORTSKERN

2020		2021		JUNI 2021		
RÜCKMELDUNG VOM...	ANREGUNGEN, HINWEISE, MITWIRKUNGSBEREITSCHAFT (WINTER 2020)	RÜCKMELDUNG VOM...	ANREGUNGEN, HINWEISE, MITWIRKUNGSBEREITSCHAFT (FRÜHJAHR 2021)	RÜCKMELDUNG VOM...	ANREGUNGEN, HINWEISE, MITWIRKUNGSBEREITSCHAFT (JUNI 2021)	ABWÄGUNGSVORSCHLAG
/	/	13.04.2021	Keine weiteren Ergänzungen.	/	/	Keine Abwägungsrelevanz
/	/	/	/	/	/	Im weiteren Verfahren zu berücksichtigen
/	/	/	/	/	/	Im weiteren Verfahren zu berücksichtigen
23.01.2020	Verweis auf Stellungnahme vom 25.10.2020. Stimmen der Planung zu. Allerdings Bitte um frühzeitige weitere Beteiligung zur Prüfung, ob archäologische Untersuchungen erforderlich sind. Diese können zeitintensiv sein. Die Entdeckung, das Finden von Kulturdenkmälern sind unverzüglich unmittelbar mitzuteilen.	24.03.2021	Verweis auf Stellungnahme vom 25.10.2020/ 23.01.2020. Keine zusätzlichen Anmerkungen	16.05.2021	Verweis auf vorherige Stellungnahmen	Frühzeitige Einbindung des Archäologischen Landesamtes in das weitere Verfahren
/	/	/	/	/	/	Im weiteren Verfahren Schulwegsicherung und Schaffung attraktiver und ausreichender Angebote für Kinder und Jugendliche berücksichtigen.
/	/	/	/	/	/	Im weiteren Verfahren zu berücksichtigen
22.01.2020	Waldflächen sind durch die zusätzlich aufgenommenen Flächen nicht betroffen	24.03.2021	Waldflächen sind nicht betroffen. Verweis auf Stellungnahme vom 28.10.2019	17.05.2021	Verweis auf vorherige Stellungnahmen	Im weiteren Verfahren ausreichend Abstand zu Waldflächen berücksichtigen
23.01.2020	Gegenüber der Stellungnahme vom 28.10.2020 haben sich nur einige Paragraphen geändert (§65 Einteilung der Deiche und §69 Unterhaltung von Deichen gem. LWG). Die erweiterte Abgrenzung des UG tangiert keine weiteren Belange des DHSV Eiderstedt.	/	/	17.05.2021	Hinweis, dass bei der Aufwertung von Grünflächen teilweise die zweite Deichlinie betroffen ist.	Im weiteren Verfahren das Landeswassergesetz berücksichtigen. Bei Konkretisierungen frühzeitige Einbindung des Deich- und Hauptsielverbandes.
/	/	/	/	24.05.2021	Hinweis auf die drei Linien des City Busses und besondere Engstellen (s. Anhang): Nördlicher Teil der Schulstraße, Gabelung Dorfstraße und Heideweg/ Pestalozzistraße	Im weiteren Verfahren: Prüfung eines neuen Abfuhrtages der Abfallentsorgung. Im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.

AUSWERTUNG DER BETEILIGUNGEN DER TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE		
2019		
BETEILIGTE BEHÖRDEN UND INSTITUTIONEN	RÜCKMELDUNG VOM...	ANREGUNGEN, HINWEISE, MITWIRKUNGSBEREITSCHAFT (HERBST 2019)
DB Netz AG - Regionalnetzplanung- und steuerung - Geschäftseinheit Regionalnetze	29.10.2019	Im Plangebiet verläuft die DB-Strecke 1205 (Tönning - St. Peter-Ording) im aktiven Betrieb. Der Bahnbetrieb darf nicht gefährdet und gestört werden, die Zugänglichkeit muss erhalten bleiben. Gebrauchstauglichkeit und Nutzungsdauer der Bahn-Anlagen dürfen durch Maßnahmen nicht beeinträchtigt oder eingeschränkt werden.
Eisenbahn-Bundesamt - Außenstelle Hamburg/Schwerin bzw. Hamburg	29.10.2019	Beachten und dulden der vom Bahnbetrieb ausgehenden Immissionen und Emissionen. Maßnahmen dürfen nicht in die Bahnanlagen und deren Nutzung eingreifen.
Vodafone Kabel Deutschland GmbH Region Nord (HH)	29.10.2019	Im Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen. Bei objektkonkreten Bauvorhaben im Plangebiet wird Vodafone Kabel Deutschland dazu Stellungnahmen abgeben. Sonst keine Einwände.
Gemeinde Tümlauer-Koog, Amt Eiderstedt	29.10.2019	keine Bedenken oder Anregungen
Gebäudemanagement Schleswig-Holstein AöR - (GMSH) Geschäftsbereich Landesbau	04.11.2019	keine Einwände, da keine Liegenschaften betroffen sind
Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration des Landes Schleswig-Holstein (2021: Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung)- Regionalentwicklung	06.11.2019	keine Bedenken oder Anregungen. Bitte über den weiteren Prozess auf dem Laufenden halten.
Handwerkskammer Flensburg - Technische Beratungsstelle	12.11.2019	keine Bedenken oder Anregungen
Kreis Nordfriesland - Vorbeugender Brandschutz	12.11.2019	keine Bedenken oder Anregungen
Landwirtschaftskammer Schleswig-Holstein	18.11.2019	keine Bedenken oder Anregungen

ST. PETER-ORDING #VU_ISEK HISTORISCHER ORTSKERN

2020			2021			
RÜCKMEL- DUNG VOM...	ANREGUNGEN, HINWEISE, MITWIRKUNGSBEREITSCHAFT (WINTER 2020)	RÜCKMEL- DUNG VOM...	ANREGUNGEN, HINWEISE, MITWIRKUNGSBEREIT- SCHAFT (FRÜHJAHR 2021)	RÜCK- MELDUNG VOM...	ANREGUNGEN, HINWEISE, MITWIRKUNGSBEREIT- SCHAFT	ABWÄGUNGSVOR- SCHLAG
	Keine Veränderung der Stellungnahme vom 29.10.2020 durch Gebietserweiterung.	21.04.2021	Hinweis auf notwendige Hinnahme anfallender Immisionen und eventuelle Festlegung von Schutzmaßnahmen im Bebauungsplan sowie Bitte um weitere Beteiligung am Verfahren.	/	/	Im weiteren Verfahren den Bahnbetrieb nicht gefährden/stören und die Zugänglichkeit der Bahnanlagen sicherstellen.
18.02.2020	"U-Gebiet liegt an der Strecke SPO-Tönning bzw. wird von ihr auf einer der Erweiterungen gequert. 1. Fläche der nordwestlichen Erwei- terung ist Betriebsanlage der Eisen- bahn des Bundes und untersteht eisenbahnrechtlichem Fachprivileg. Planrechtsverfahren sind bei der EBA nicht anhängig. Aus planungsrechtli- cher Sicht bestehen keine Bedenken. 2. Abstandsflächen sind gem. LBO und Abstände nach den technischen Regelwerken der Bahn einzuhalten. 3. Gehölze und Sträucher dürfen die Sicherheit des Bahnbetriebs nicht gefährden. 4. Immissionen aus dem Bahnbetrieb sind zu dulden. 5. Emp- fehlung: Einbeziehung der DB AG"	09.04.2021	Verweis auf Stellungnahme vom 18.02.2020. Erneuter Hinweis, die DB AG (koordinierende Stelle: DB Immobilien AG, Region Nord, Hammerbrookstr. 44, 20097 Hamburg) in das Verfahren einzubinden und zu einer Stellungnahme Gelegenheit zu geben.	07.06.2021	Verweis auf Stellungnahme vom 09.04.2021.	Aus planungsrechtlicher Sicht bestehen keine Bedenken. Es sind Abstandsflächen einzuhalten und die Sicherheit des Bahnbetriebs ist zu gewährleisten. Immissionen aus dem Bahnbetrieb sind zu dulden.
12.02.2020	vgl. Anmerkung vom 29.10.2019.	24.03.2021	Auskunft, dass die bestehende Anlage im Moment nicht verändert werden soll. Zusätzlicher Hinweis, dass bei einer gewünschten Veränderung der im UG vorhandene Verstärkerpunktgehäuse die Vodafone GmbH etwa sechs Monate Vorlauf benötigt.	/	Hinweis auf die Berücksichtigung von Telekommunikationsanlagen im Planbereich (s. Anhang). Kosten einer eventuellen Umverlegung sind gemäß §150 (1) BauGB zu erstatten.	Im weiteren Verfahren zu berücksichtigen
/	/	01.04.2021	Keine Bedenken oder Anregungen	/	/	Keine Abwägungsrelevanz
03.02.2020	keine Einwände, da keine Liegenschaften betroffen sind	16.04.2021	Keine Einwände, da keine Liegenschaften betroffen sind	/	/	Keine Abwägungsrelevanz
/	/	/	/	/	/	Im weiteren Verfahren zu beteiligen
13.2.2020	keine störenden Betriebe im U-Gebiet	09.04.2021	Keine Anregungen und Bedenken	04.06.2021	Keine Bedenken	Keine Abwägungsrelevanz
03.02.2020	Keine Bedenken seitens des Vorbeugenden baulichen Brandschutzes. Für Fragen des abwehrenden Brandschutzes (Löschwasserversorgung, Feuerwehrzufahrten, Aufstellfläche usw.) ist die Feuerwehr SPO zu beteiligen.	/	/	/	/	Keine Abwägungsrelevanz
/	/	/	/	/	/	Keine Abwägungsrelevanz

AUSWERTUNG DER BETEILIGUNGEN DER TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE		
2019		
BETEILIGTE BEHÖRDEN UND INSTITUTIONEN	RÜCKMELDUNG VOM...	ANREGUNGEN, HINWEISE, MITWIRKUNGSBEREITSCHAFT (HERBST 2019)
Schleswig-Holstein Netz AG	18.11.2019	1a) Eigentümerin von Stationen (Strom), Standorte: siehe Plan
Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein - Niederlassung Flensburg	18.11.2019	„Durch UG verläuft Kreisstraße 6 innerhalb der Ortsdurchfahrt Landesstraße Nr. 33 an freier Strecke: 20m Anbauverbotszone und keine Herstellung von Zufahrten. Alle Veränderungen an Landstraße 33 und Kreisstraße 6 sind abzustimmen. Für den Straßenbaulassträger dürfen keine zusätzliche Kosten entstehen.“
Bundesanstalt für Immobilienaufgaben	18.11.2019	keine Bedenken oder Anregungen
Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein	19.11.2019	"1) U-Gebiet liegt außerhalb und mit ausreichendem Abstand zum Landesschutzdeich. 2) Bereich Mitteldeich (inkl. äußerer & innerer Schutzstreifen): Innerhalb des UG liegen Teile des als 2. Deichlinie gewidmeten Westermarkdeiches. Hier besteht ein gesondertes Genehmigungserfordernis (§70 LWG). 3) Westlicher Teil U-Gebiet (westlich Schulstraße/Südstrand): Hochwasserrisikogebiet -> grundsätzliches Bauverbot gem. § 82 (1, Nr. 4) LWG). Für baulichen Anlagen, die aufgrund eines B-Planes, der am 9.9.2016 rechtsverbindlich war, errichtet oder wesentlich geändert werden besteht kein Bauverbot -> Einzelfallnachweis. 4) Abwägung mit Zielen des Landesentwicklungsplanes (LEP) in Aufstellung: Dieser sieht Vorranggebiete für Küstenschutz und Klimafolgenanpassung im Küstenbereich vor. U.a. sind alle nicht durch Landesschutzdeiche oder Schutzanlagen geschützte Hochwasserrisikogebiete als ebensolche Vorranggebiete definiert. Diese sind von neuen baulichen Anlagen, die nicht dem Küstenschutz dienen, und sonstigen nur schwer revidierbaren Nutzungen, die im Konflikt zum Küstenschutz/Anpassung an den Klimawandel stehen, freizuhalten. Nur in begründeten Ausnahmefällen darf davon abgewichen werden. "
Industrie- und Handelskammer zu Flensburg - Standortpolitik	21.11.2019	keine Bedenken oder Anregungen
Deutsche Bahn AG - DB Immobilien Region Nord - Eigentumsmanagement	25.11.2019	/
Kreis Nordfriesland - FB 4 Bauen und Planen - Untere Wasserbehörde	06.01.2020	/
Kreis Nordfriesland - Untere Denkmalschutzbehörde	06.01.2020	"Folgende geschützte Kulturdenkmale befinden sich gem. § 2(1) DschG SH im UG: * Reetdachhaus Preestergang 8, * Kirche und Kirchhof Olsdorfer Str. 15, * Museum Olsdorfer Str. 6, * Reetdachkate Kattrepel 4, * ""Wanlik-Hus"" Dorfstr. 4 "
Kreis Nordfriesland - Untere Bodenschutzbehörde	06.01.2020	Mit der UBB in Verbindung setzten zwecks Berücksichtigung vorhandener Altlastverdachtsflächen im UG -Hinweis. Ergebnis: Im UG finden sich keine Altstandorte!

ST. PETER-ORDING #VU_ISEK HISTORISCHER ORTSKERN

2020			2021			
RÜCKMELDUNG VOM...	ANREGUNGEN, HINWEISE, MITWIRKUNGSBEREITSCHAFT (WINTER 2020)	RÜCKMELDUNG VOM...	ANREGUNGEN, HINWEISE, MITWIRKUNGSBEREITSCHAFT (FRÜHJAHR 2021)	RÜCKMELDUNG VOM...	ANREGUNGEN, HINWEISE, MITWIRKUNGSBEREITSCHAFT	ABWÄGUNGSVORSCHLAG
12.02.2020	Im U-Gebiet finden sich KV-Kabel und Gasrohrleitungen. Derzeit keine Planung seitens des TöB. Bitte um rechtzeitige Information über neue/zu sanierende Straßen und Gehwege, um veraltete Kabel/Rohre erneuern zu können.	/	/	15.06.2021	Im Untersuchungsgebiet befinden sich Versorgungsleitungen und Anlagen der Schleswig-Holstein Netz AG. Für die nächsten Jahre sind Erneuerungen einiger Kabelstrecken und Ortnetzstationen vorgesehen, die ggf. mit Straßenerneuerungsmaßnahmen verbunden werden können.	Im weiteren Verfahren ist bei Straßenerneuerungsmaßnahmen die Schleswig-Holstein Netz AG frühzeitig einzubinden, da Erneuerungsmaßnahmen vorgesehen sind.
Keine	/	/	/	/	/	Im weiteren Verfahren sind die Anbauverbotszonen zu berücksichtigen.
/	/	/	/	/	/	Keine Abwägungsrelevanz
24.01.2020	"Verweis auf Stellungnahme vom 19.11.2019. Veränderungen aufgrund der Gebietserweiterungen ergeben sich nicht. Allerdings wurde das Landeswassergesetz (LWG) und damit einige Paragraphen aktualisiert. Belange der Nationalparkverwaltung sind durch das UG räumlich nicht betroffen."	/	/	27.05.2021	Ergänzung zum Bauverbot gemäß § 82 Abs. 2 Nr. 6, 2. Fall LWG: Erforderliche Mindesthöhe für Räume mit Wohnnutzung: NHN +5,70m, gewerbliche Nutzung: NHN +5,20m	Im weiteren Verfahren sind die schützenswerten und nicht zu bebauenden Flächen deutlich herauszustellen und die Bebauungsverbote sowie Bauvorschriften zu berücksichtigen.
18.02.2020	keine Bedenken oder Anregungen	09.04.2021/ 20.04.2021	Keine Anmerkungen oder Bedenken	/	/	Keine Abwägungsrelevanz
/	/	/	/	07.06.2021	Verweis auf Stellungnahme vom 21.04.2021.	Am weiteren Verfahren zu beteiligen
19.02.2020	"Keine Kenntnisse zu den Gewässern im U-Gebiet. Keine Gewässer eines Boden- oder Wasserverandes und nicht entsprechend der Wasserrahmenrichtlinie. Keine Grundwasserbelastungen bekannt. Schwefelhaltiges GW möglich, viele Geothermiebohrungen, keine Entnahmebrunnen.	22.04.2021	Keine Anmerkungen oder Bedenken	09.06.2021	/	Im weiteren Verfahren zu berücksichtigen
19.02.2020	Die Erweiterungsflächen gehören nicht zum historischen Ortskern.	22.04.2021	Keine weiteren Anregungen	/	/	Die geschützten Kulturdenkmale im weiteren Verfahren berücksichtigen.
19.02.2020	Einzelne Grundstücke ehemals von altlastenrelevanten Gewerbebetrieben genutzt. Eine Altlastenverdachtsfläche in der Badallee (gemäß Altlastenkataster).	22.04.2021	Keine weiteren Anregungen	/	/	Ergebnis: Im Untersuchungsgebiet finden sich keine Altstandorte (E-Mail vom 4.3.2020 vom Kreis Nordfriesland)

AUSWERTUNG DER BETEILIGUNGEN DER TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE		
2019		
BETEILIGTE BEHÖRDEN UND INSTITUTIONEN	RÜCKMELDUNG VOM...	ANREGUNGEN, HINWEISE, MITWIRKUNGSBEREITSCHAFT (HERBST 2019)
Kreis Nordfriesland - Untere Naturschutzbehörde	06.01.2020	Annahme, dass keine geschützten Biotope beeinträchtigt werden.
Kreis Nordfriesland - archäologischer Denkmalschutz	06.01.2020	Im UG befinden sich keine eingetragenen archäologischen Denkmale, es liegt jedoch im archäologischen Interessengebiet. Zuständigkeitshalber das Archäologische Landesamt beteiligen. (s.o.)
Bauernverband Schleswig-Holstein e.V.	Keine Rückmeldung	/
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) - Landesverband Schleswig-Holstein	Keine Rückmeldung	/
Deutsche Telekom Technik GmbH - PTI 11, PPB L Lübeck	Keine Rückmeldung	/
Erzbistum Hamburg - Generalvikariat - Abteilung Kirchengemeinden	Keine Rückmeldung	/
Ev.-Luth. Kirchenkreis Nordfriesland - Kirchenkreisverwaltung	Keine Rückmeldung	/
Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein	Keine Rückmeldung	/
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein	Keine Rückmeldung	

ST. PETER-ORDING #VU_ISEK HISTORISCHER ORTSKERN

2020			2021			
RÜCKMELDUNG VOM...	ANREGUNGEN, HINWEISE, MITWIRKUNGSBEREITSCHAFT (WINTER 2020)	RÜCKMELDUNG VOM...	ANREGUNGEN, HINWEISE, MITWIRKUNGSBEREITSCHAFT (FRÜHJAHR 2021)	RÜCKMELDUNG VOM...	ANREGUNGEN, HINWEISE, MITWIRKUNGSBEREITSCHAFT (JUNI 2021)	ABWÄGUNGSVORSCHLAG
19.02.2020	Auf beiden Erweiterungsflächen sind gesetzlich geschützte Biotop kartiert und in der landesweiten Biotopkartierung enthalten.	/	/	/	Hinweis, dass die zwei Flurstücke 285, Flur 18 und 90/20, Flur 15 als gesetzlich geschützte Biotop zu kennzeichnen sind (keine bauliche Nutzung möglich).	Im weiteren Verfahren Umgang mit den geschützten Biotopen entwickeln.
19.02.2020	Vgl. Stellungnahme vo, 6.1.2020	22.04.2021	/	/	/	Im weiteren Verfahren zu berücksichtigen
/	/	/	/	/	/	Keine Abwägungsrelevanz
/	/	/	/	/	/	Keine Abwägungsrelevanz
20.02.2020	Derzeit sind keine Maßnahmen beabsichtigt oder geplant, die für das Entwicklungskonzept von Relevanz sind. Informationen über konkrete Ausbaupläne ermöglichen zu einem späteren Zeitpunkt Aussagen zu erforderlichen Sicherungen, Veränderungen oder Verlegungen der Telekommunikationslinien. Sollte sich während der Baudurchführung ergeben, dass Telekommunikationslinien nicht mehr zur Verfügung stehen sind die durch den Ersatz entstehenden Kosten zu erstatten.	13.04.2021	Verweis auf Stellungnahme vom 20.02.2020. Zusätzlicher Hinweis, dass im Erweiterungsbereich von 2020 (Straße Ketelskoog) sich ein Mobilfunkmast befindet, der an dem Standort erhalten bleiben muss. Des Weiteren Hinweis auf einige KVZ bzw. MGF (graue Kästen) für die Versorgung der Häuser in den Straßen, deren Verlegung äußerst aufwändig wäre.	12.05.2021	Verweis auf das Schreiben vom 13.04.2021	Im weiteren Verfahren zu berücksichtigen
/	/	/	/	/	/	Keine Abwägungsrelevanz
/	/	/	/	/	/	Keine Abwägungsrelevanz
/	/	/	/	/	/	Keine Abwägungsrelevanz
19.02.2020	"Keine Bedenken, sofern 1. Berücksichtigung von Anbauverbotszonen an bestimmten Teilen der Ortsdurchfahrten (L 33 und K 36) 2. Direkte Zufahrten/Zugänge dürfen zu freien Strecken des überörtlichen Verkehrs nicht angelegt werden. 3. Alle baulichen Veränderungen an der L33, der K6 und der K 36 sind mit dem LBV-SH abzustimmen. Es dürfen keine zusätzlichen Kosten für den Straßenbaulastträger der Landes- und Kreisstraße entstehen. 4. Schallschutzmaßnahmen haben die zu erwartende Verkehrsmenge auf der L 33, der K6 und der K 36 zu berücksichtigen. Es ist Sorge zu tragen, dass die Bebauung ausreichend vor Immissionen geschützt ist. 5. Änderungen von Zufahrten an Ortsdurchfahrten sind gebührenpflichtige Sondernutzungen und erlaubnispflichtig. Aus ÖPNV- und Eisenbahnsicht bestehen gegen das o.g. Entwicklungskonzept keine Bedenken."	23.04.2021	Keine Bedenken, Verweis auf Stellungnahme vom 19.02.2020	/	/	Im weiteren Verfahren zu berücksichtigen

AUSWERTUNG DER BETEILIGUNGEN DER TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE		
2019		
BETEILIGTE BEHÖRDEN UND INSTITUTIONEN	RÜCKMELDUNG VOM...	ANREGUNGEN, HINWEISE, MITWIRKUNGSBEREITSCHAFT (HERBST 2019)
NABU Schleswig-Holstein	Keine Rückmeldung	
Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH	Keine Rückmeldung	
Wirtschaftsförderungsgesellschaft Nordfriesland mbH	Keine Rückmeldung	
AG-29 c/o Landesnaturschutzverband Schleswig-Holstein e.V. (LNV)	Keine Rückmeldung	
Deutsche Post AG, Niederlassung Husum	Keine Rückmeldung	
Gemeinde Tating, Amt Eiderstedt	Keine Rückmeldung	
Landesverband für körper- und mehrfachbehinderte Menschen Schleswig-Holstein e.V.	Keine Rückmeldung	/
Lebenshilfe Schleswig-Holstein e.V.	Keine Rückmeldung	/
Tourismusverband Schleswig-Holstein e.V.	Keine Rückmeldung	/
Turn- und Sportverein St. Peter-Ording	Keine Rückmeldung	/
Schützenverein St. Peter-Ording von 1967	Keine Rückmeldung	/
Glücklich bewegt	Keine Rückmeldung	/
Boßelverein	Keine Rückmeldung	/
Polizeistation St. Peter-Ording	Keine Rückmeldung	/
Freiwillige Feuerwehr St. Peter-Ording	Keine Rückmeldung	/
Försterei Drelsdorf	Keine Rückmeldung	/
ADFC Schleswig-Holstein e. V.	Keine Rückmeldung	/
Abfallwirtschaftsgesellschaft Nordfriesland	Keine Rückmeldung	/
BürgerBreitband Netz GmbH & Co. KG	Keine Rückmeldung	/
Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderung	Keine Rückmeldung	/

ST. PETER-ORDING #VU_ISEK HISTORISCHER ORTSKERN

2020			2021			
RÜCKMELDUNG VOM...	ANREGUNGEN, HINWEISE, MITWIRKUNGSBEREITSCHAFT (WINTER 2020)	RÜCKMELDUNG VOM...	ANREGUNGEN, HINWEISE, MITWIRKUNGSBEREITSCHAFT (FRÜHJAHR 2021)	RÜCKMELDUNG VOM...	ANREGUNGEN, HINWEISE, MITWIRKUNGSBEREITSCHAFT (JUNI 2021)	ABWÄGUNGSVORSCHLAG
/	/	/	/	/	/	Keine Abwägungsrelevanz
/	/	24.03.2021	Hinweis auf die Berücksichtigung der naheliegenden Bahnstrecke Husum - Bad St. Peter-Ording und die Sicherstellung einer guten ÖPNV-Erschließung.	/	/	Im weiteren Verfahren zu berücksichtigen
/	/	/	/	/	/	Keine Abwägungsrelevanz
/	/	/	/	/	/	Keine Abwägungsrelevanz
/	/	/	/	/	/	Keine Abwägungsrelevanz
				11.05.2021	Keine Anmerkungen	Keine Abwägungsrelevanz
/	/	/	/	/	/	Keine Abwägungsrelevanz
/	/	/	/	/	/	Keine Abwägungsrelevanz
/	/	/	/	/	/	Keine Abwägungsrelevanz
/	/	/	/	/	/	Keine Abwägungsrelevanz
/	/	/	/	/	/	Keine Abwägungsrelevanz
/	/	/	/	/	/	Keine Abwägungsrelevanz
23.01.2020	kein Land, keine Grundstücke im U-Gebiet - keine Einwände	/	/	/	/	Keine Abwägungsrelevanz
/	/	/	/	/	/	Keine Abwägungsrelevanz
/	/	/	/	/	/	Keine Abwägungsrelevanz
/	/	/	/	/	/	Keine Abwägungsrelevanz
/	/	/	/	01.06.2021/ 11.06.20212	01.06.2021: Anregung, dem Fahrrad und begleitender Infrastruktur wie Abstellmöglichkeiten eine zentrale Rolle beizumessen, ohne das Ortsbild zu beeinträchtigen. 11.06.2021: Hinweis auf die Fortschreibung des Landesentwicklungsplans (konkrete Zielvorgaben zum Modalsplit) sowie Empfehlungen für Förderprogramme und radverkehrsbezogene Maßnahmen.	Keine Abwägungsrelevanz
/	/	24.03.2021	Keine derzeitigen oder in Zukunft geplanten Einrichtungen im UG, Verweis auf allgemeine Vorschriften (Broschüre BG Verkehr)	/	/	Keine Abwägungsrelevanz
/	/	07.04.2021	Keine gesonderten Hinweise, Bitte um Anforderung der Bestandspläne vor der Umsetzung geplanter Baumaßnahmen	/	//	Keine Abwägungsrelevanz
/	/	/	/	11.06.2021	Betonen des Stellenwertes von Barrierefreiheit, insbesondere im Bereich Marktplatz und der Versorgung. Empfehlung, Betroffene und Expert*innen eng in den Planungs- und Umsetzungsprozess einzubeziehen.	Im weiteren Verfahren zu berücksichtigen

Vollständige Indikatoren-Liste der Monitoring-Tabelle

	Indikatoren		Gesamtstadt	Untersuchungs- gebiet	Gesamtstadt	Untersuchungs- gebiet	Gesamtstadt	Untersuchungs- gebiet
	Jahr		31.12.2022	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2024
1	Grundlegende quantitative Kennziffern							
1.1	Bevölkerungsstruktur							
	Bevölkerung mit Hauptwohnsitz	EW						
	davon Frauen	%						
	davon 20- unter 40-jährige	%						
	davon 40- 65-jährige	%						
	davon 65-80-jährige	%						
	davon über 80-jährige							
	davon mit nicht deutscher Staatsangehörigkeit	%						
	Durchschnittsalter der Bevölkerung mit Hauptwohnsitz							
	Bevölkerung mit Nebenwohnsitz	EW						
	Anzahl der Haushalte gesamt	HH						
	davon 1-Personen-Haushalte	%						
	davon 2 Personenhaushalte	%						
	davon 3 Personenhaushalte	%						
	davon 4 und mehr Personenhaushalte	%						
	Anzahl Fortzüge							
	Anzahl Zuzüge							
	Wanderungssaldo							
	Altersstruktur der Zuziehenden (Hauptwohnsitz)							
	Altersstruktur der Zuziehenden (Nebenwohnsitz)							
1.2	Infrastruktureinrichtungen							
	Zur Verfügung stehende Plätze in:							
	KiTa							
	Utholm-Schule							
	Nordseeschule							
	teilstationäre Pflegeplätze							
	vollstationäre Pflegeplätze							
	Auslastung Kita	%						
	Auslastung Utholm-Schule	%						
	Auslastung Nordseeschule	%						
	Auslastung teilstationierte Pflegeplätze	%						
	Auslastung Vollstationäre Pflegeplätze	%						
	Ärzteversorgung:							
	Anzahl FachärztInnen/EW							
	Ärztedichte							
	Leerstand:							
	Gewerblicher Leerstand - Anzahl							
	Gewerblicher Leerstand - Fläche	m²						

ST. PETER-ORDING #VU_ISEK HISTORISCHER ORTSKERN

	Indikatoren		Gesamtstadt	Untersuchungs- gebiet	Gesamtstadt	Untersuchungs- gebiet	Gesamtstadt	Untersuchungs- gebiet
	Jahr		31.12.2022	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2024
1.3	Arbeitsmarkt- und Beschäftigungssituation							
	Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigte an der erwerbsfähigen Bevölkerung							
	Arbeitslosenquote							
	Pendleraufkommen:							
	Zahl der EinpendlerInnen							
	Zahl der AuspendlerInnen							
	Kaufkraft							
	Anteil der touristischen Nutzung im Gebiet:							
	<i>Bettenkapazität</i>							
	<i>Tagesgäste</i>							
	<i>Übernachtungen</i>							
2.	Sanierungsmaßnahmen							
2.1	öffentlich							
2.1.1	Gesamte Verkaufsfläche in m² pro EW							
	Erreichbarkeit:							
2.1.2	Mittlere Entfernung zum nächsten Supermarkt/Discounter	in m						
2.1.3	Sortimentstruktur im Einzelhandel:							
	<i>Waren für den täglichen Bedarf</i>							
	<i>touristische Angebote</i>							
	<i>Waren für den mittelfristigen Bedarf</i>							
	Umgesetzte Sanierungsmaßnahmen an öffentlichen Gebäuden							
	Neu geschaffener Raum für Gemeinwesenarbeit	in m²						
	Neu gepflanzte Bäume (Anzahl)							
	Neu angelegte Grünflächen	in m²						
	Neu gestaltete Grünflächen	in m²						
	Maßnahmen der Verkehrsberuhigung							
	Anlage Verkehrsberuhigter Bereiche	m²						
	Fahrradwege	m²						
	Fußgängerzone	m²						
	Maßnahmen zur Erhöhung der Barrierefreiheit							
	Dorfstraße							
	Oldsdorfer Straße							
	Weitere Straßen							
2.2	privat							
	Anzahl der Baugenehmigungen							
	Anzahl privater Sanierungen							
	Sanierungsmaßnahmen							
	Neu entstandender Wohnraum	in m²						
	davon: geförderter Wohnraum	in m²						
	Durchschnittlicher Mietpreis/m² Wohnfläche	€/m²						

Kartendarstellungen

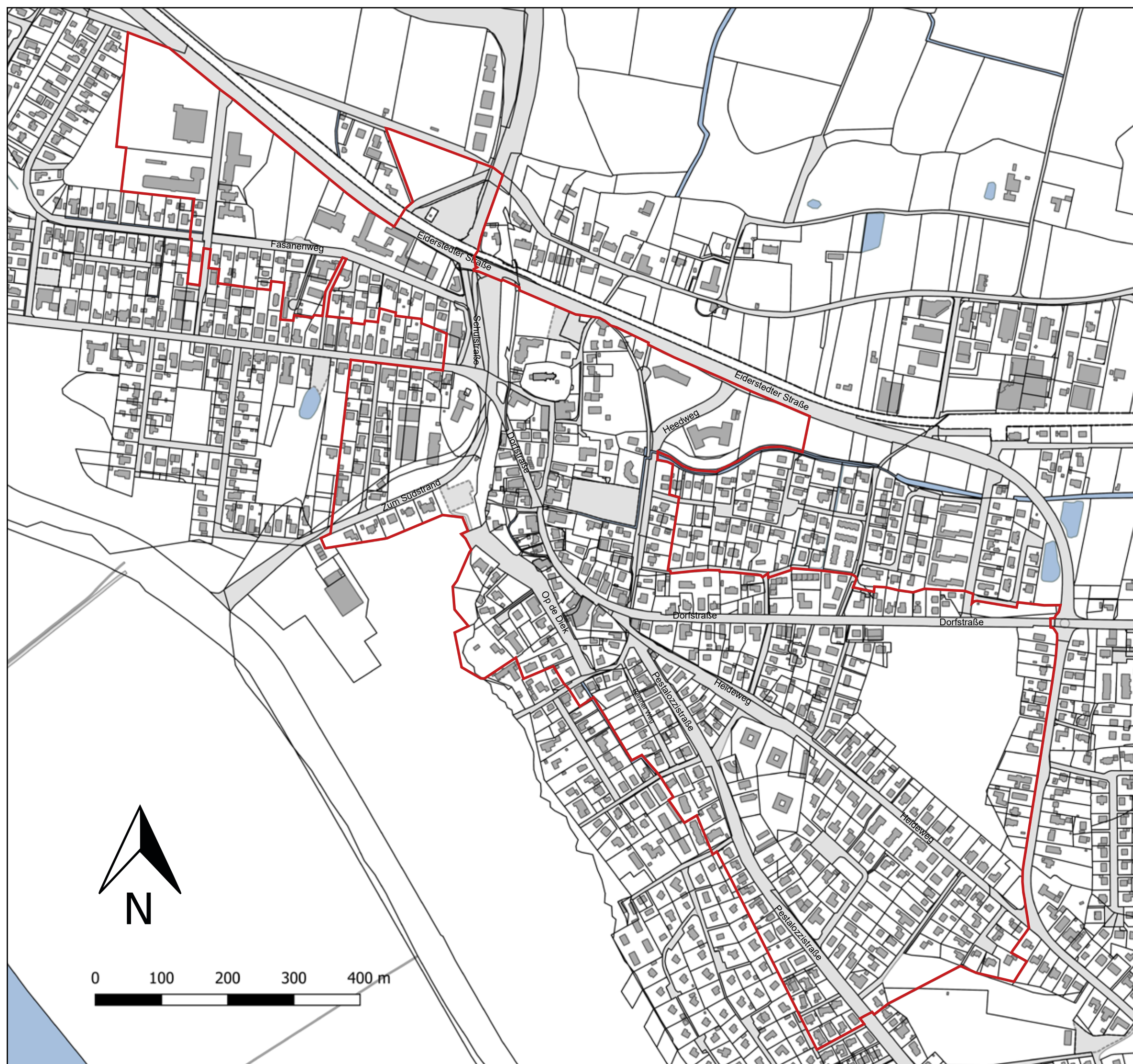
Sämtliche eigene Kartendarstellungen finden sich auf den folgenden Seiten zur besseren Lesbarkeit im DIN/A 3-Format.



ST. PETER-ORDING

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN UND ISEK

ABGRENZUNG DES UNTERSUCHUNGSGEBIETS



 Abgrenzung des Untersuchungsgebietes (70,3 ha)

Kartengrundlage: Auszug aus den Geodaten des Landesamtes für Vermessung und Geoinformation Schleswig-Holstein (2021);
Eigene Darstellung

ST. PETER-ORDING #VU_ISEK HISTORISCHER ORTSKERN



ST. PETER-ORDING

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN UND ISEK

DENKMALSCHUTZ

-  Denkmalgeschützte Gebäude
-  Gründenkmal

-  Abgrenzung des Untersuchungsgebietes (70,3 ha)

Kartengrundlage: Auszug aus den Geodaten des Landesamtes für Vermessung und Geoinformation Schleswig-Holstein (2021);
Eigene Darstellung; Landesamt für Denkmalpflege



0 100 200 300 400 m



ST. PETER-ORDING #VU_ISEK HISTORISCHER ORTSKERN



ST. PETER-ORDING

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN UND ISEK

VERKEHR

- Stark befahrene Straße mit Barrierewirkung, Gebietserschließung
- Straßenraum als Barriere
- Fehlende Verbindungen / Barrieren
- Unübersichtlich gestaltete Knotenpunkte
- Neuordnungsbedarf, funktionale / gestalterische Defizite im öff. Straßenraum
- Nutzungskonflikte MIV / Fuß- und Radverkehr
- Unfallschwerpunkte
- Anlagen für den ruhenden Verkehr
- Bushaltestellen
- E-Ladesäulen
- Geplante E-Ladesäulen

Abgrenzung des Untersuchungsgebietes (70,3 ha)

Kartengrundlage: Auszug aus den Geodaten des Landesamtes für Vermessung und Geoinformation Schleswig-Holstein (2021);
Eigene Darstellung



0 100 200 300 400 m



ST. PETER-ORDING #VU_ISEK HISTORISCHER ORTSKERN



ST. PETER-ORDING

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN UND ISEK

EIGENTUMSVERHÄLTNISSE INNERHALB DES UNTERSUCHUNGSGEBIETS

-  Gemeinde St. Peter-Ording
-  Kreis Nordfriesland
-  Land Schleswig-Holstein
-  Ev.-Luth. Kirchengemeinde St. Peter-Ording und Tating
-  Deich- und Hauptsielverband Eiderstedt
-  Schulverband Eiderstedt
-  Deutsche Bahn AG
-  Sonstige, insbesondere private Eigentümer

 Abgrenzung des Untersuchungsgebietes (70,3 ha)

Kartengrundlage: Auszug aus den Geodaten des Landesamtes für Vermessung und Geoinformation Schleswig-Holstein (2021);
Eigene Darstellung



0 100 200 300 400 m



ST. PETER-ORDING #VU_ISEK HISTORISCHER ORTSKERN



ST. PETER-ORDING

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN UND ISEK

GEBÄUDENUTZUNG

-  Wohnen
-  Beherbergungsgewerbe
-  Einzelhandel und sonstige Dienstleistungen
-  Öffentliche Nutzung
-  Gastronomie
-  Religiöse Einrichtungen
-  Sonstiges
-  Leerstand (gesamt)
-  Leerstand (teilweise)

 Abgrenzung des Untersuchungsgebietes (70,3 ha)

Kartengrundlage: Auszug aus den Geodaten des Landesamtes für Vermessung und Geoinformation Schleswig-Holstein (2021);
Eigene Darstellung



0 100 200 300 400 m

ST. PETER-ORDING #VU_ISEK HISTORISCHER ORTSKERN



ST. PETER-ORDING

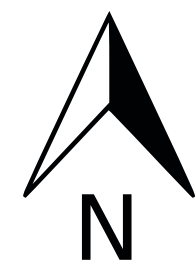
VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN UND ISEK

SANIERUNGSBEDARFE INNERHALB DES UNTERSUCHUNGSGEBIETS

-  kein Sanierungsbedarf
-  gering bis mittel
-  mittel bis hoch
-  sehr hoch bis abgängig

 Abgrenzung des Untersuchungsgebietes (70,3 ha)

Kartengrundlage: Auszug aus den Geodaten des Landesamtes für Vermessung und Geoinformation Schleswig-Holstein (2021);
Eigene Darstellung



0 100 200 300 400 m



ST. PETER-ORDING #VU_ISEK HISTORISCHER ORTSKERN



ST. PETER-ORDING

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN UND ISEK

GRÜNFLÄCHEN UND FREIRÄUME

- Deich
- Wasserflächen
- Gehölze und Waldflächen
- Sport-, Freizeit- und Erholungsflächen
- Sonstige größere Grünflächen
- Freiflächen / Plätze (überwiegend versiegelt)
- Denkmalgeschützte Fläche
- Parkplätze (teilweise mit weiteren Nutzungen)
- Attraktiv gestaltete / verkehrsberuhigte Straßenräume mit hoher Aufenthaltsqualität

Abgrenzung des Untersuchungsgebietes (70,3 ha)

Kartengrundlage: Auszug aus den Geodaten des Landesamtes für Vermessung und Geoinformation Schleswig-Holstein (2021);
Eigene Darstellung



0 100 200 300 400 m



ST. PETER-ORDING #VU_ISEK HISTORISCHER ORTSKERN



ST. PETER-ORDING

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN UND ISEK

INFRASTRUKTUREN

-  Schulen
-  Kindertagesstätte
-  Sporthallen / Sportplatz
-  Sonstige Einrichtungen
-  Wochenmarkt
-  Medizinische Versorgung
-  Kulturelle Einrichtungen
-  Spielplätze
-  Kirchliche Einrichtungen

 Abgrenzung des Untersuchungsgebietes (70,3 ha)

Kartengrundlage: Auszug aus den Geodaten des Landesamtes für Vermessung und Geoinformation Schleswig-Holstein (2021);
Eigene Darstellung



0 100 200 300 400 m



ST. PETER-ORDING #VU_ISEK HISTORISCHER ORTSKERN



ST. PETER-ORDING

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN UND ISEK

UMWELT UND KLIMA

-  Sielzug / Wasserlauf / See
-  Biotope
-  größere Grün- und Freiflächen
-  Gehölze und Waldflächen
-  weitestgehend versiegelte Flächen
-  Unland / vegetationslose Fläche

 Abgrenzung des Untersuchungsgebietes (70,3 ha)

Kartengrundlage: Auszug aus den Geodaten des Landesamtes für Vermessung und Geoinformation Schleswig-Holstein (2021);
Eigene Darstellung



0 100 200 300 400 m



ST. PETER-ORDING #VU_ISEK HISTORISCHER ORTSKERN



ST. PETER-ORDING

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN UND ISEK

MISSTÄNDE

Städtebauliche Missstände

Gebäude mit Sanierungsbedarf:

gering bis mittel

mittel bis hoch

sehr hoch bis abgängig



Städtebauliche Missstände mit negativer Ausstrahlung auf das Umfeld



Grün- und Freiflächen mit Gestaltungs- und Nutzungsdefiziten



Straßenraum als Barriere



Infrastruktur mit Handlungsbedarf

Funktionale Defizite



Unübersichtlich gestaltete Knotenpunkte



Untergenutzte Grundstücke



Neuordungsbedarf, funktionale / gestalterische Defizite im öff. Straßenraum



Fehlende Verbindungen / Barrieren



Nutzungskonflikte MIV / Fuß- und Radverkehr



Mangel an Räumen für Gemeinbedarf und Gemeinschaftsleben

konkreter Raumbedarf



Gesamtleerstand im Gebäude



Teilleerstand im Gebäude



Abgrenzung des Untersuchungsgebietes (70,3 ha)

Kartengrundlage: Auszug aus den Geodaten des Landesamtes für Vermessung und Geoinformation Schleswig-Holstein (2021);
Eigene Darstellung



0 100 200 300 400 m

ST. PETER-ORDING #VU_ISEK HISTORISCHER ORTSKERN



ST. PETER-ORDING

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN UND ISEK

ERNEUERUNGSKONZEPT

- Qualifizierung der Ortseingangssituation
- Aufwertung von Grün-, Frei- und Wasserflächen
- Minderung der Barrierewirkung von Straßenräumen
- Schaffung von Radverkehrsinfrastruktur
- Aufwertung von Gemeinbedarfseinrichtungen, u.a.
 - Fassadensanierung /-gestaltung
 - Herstellung von Barrierearmut
 - Qualifizierung von Freiflächen
 - Erweiterung von Räumen
- Optimierung von Kreuzungssituationen
- Entwicklung / Neuordnung von Potenzialflächen
- Schaffung von Aufenthaltsqualitäten
- Funktionale, gestalterische und klimagerechte Aufwertung von Straßenräumen
- Maßnahmen im Verkehrsbereich zur Entlastung des Dorfkerns
- Entschärfung von Unfallschwerpunkten / Erhöhung Schulwegsicherheit
- Schaffung von Wegebeziehungen
- Standortsuche für:
 - Räume für Gemeinschaftsleben / -bedarf
 - Kleine Markthalle
 - Gesundheitszentrum
- Abbau von Barrieren / Sanierung Gebäudebestand
- Beseitigung baulicher und gestalterischer Mängel an Gebäuden
- Abgrenzung des Untersuchungsgebietes (70,3 ha)

Kartengrundlage: Auszug aus den Geodaten des Landesamtes für Vermessung und Geoinformation Schleswig-Holstein (2021);
Eigene Darstellung



0 100 200 300 400 m

ST. PETER-ORDING #VU_ISEK HISTORISCHER ORTSKERN



ST. PETER-ORDING

VORBEREITENDE
UNTERSUCHUNGEN
UND ISEK

ZU VERORTENDE MAßNAHMEN

1. Moderne Infrastruktur

- 1.1.2 Barrierefreier Zugang zum Familienzentrum
- 1.1.5 Sanierung Sportplatz am Schulzentrum
- 1.1.6 Sanierung/Erweiterung Gerätehaus Feuerwehr
- 1.3.1 Sicherung der Schulwege, u.a. Fasanenweg, Kirchenleye
- 1.3.2 Umgestaltung Dorfstraße
- 1.3.3 Neuordnung des ruhenden Verkehrs
- 1.3.6 Entschärfung Kreuzungen und Einmündungen
- 1.3.7 Aufwertung Straßenräume
- 1.3.8 Infrastruktur für Radverkehr
- 1.4.1 Regionale Markthalle
- 1.4.3 Angebote für ortsansässige Bevölkerung, u.a. Spielplatz am Wäldchen

2. Öffentliche Räume in Wert setzen und vernetzen

- 2.1 Neuordnung Marktplatz
- 2.2.1 Wegebeziehungen für Fuß- und Radverkehr
- 2.2.2 Aufwertung Westermarkendeich
- 2.3.1 Beseitigung von Barrieren

3. Unser historischer Ortskern

- 3.3.2/3 Standortentwicklung Bauhof
- 3.3.4 Sanierung/ Erw. Museum Eiderstedt
- 3.3.7 Möblierung öffentlicher Raum
- 3.3.8 Sanierung ortsbildprägender Gebäude, u.a. DLRG
- 3.4.1 Öffentl. Frei- und Grünflächen
- 3.4.3 Aufwertung des Wäldchens

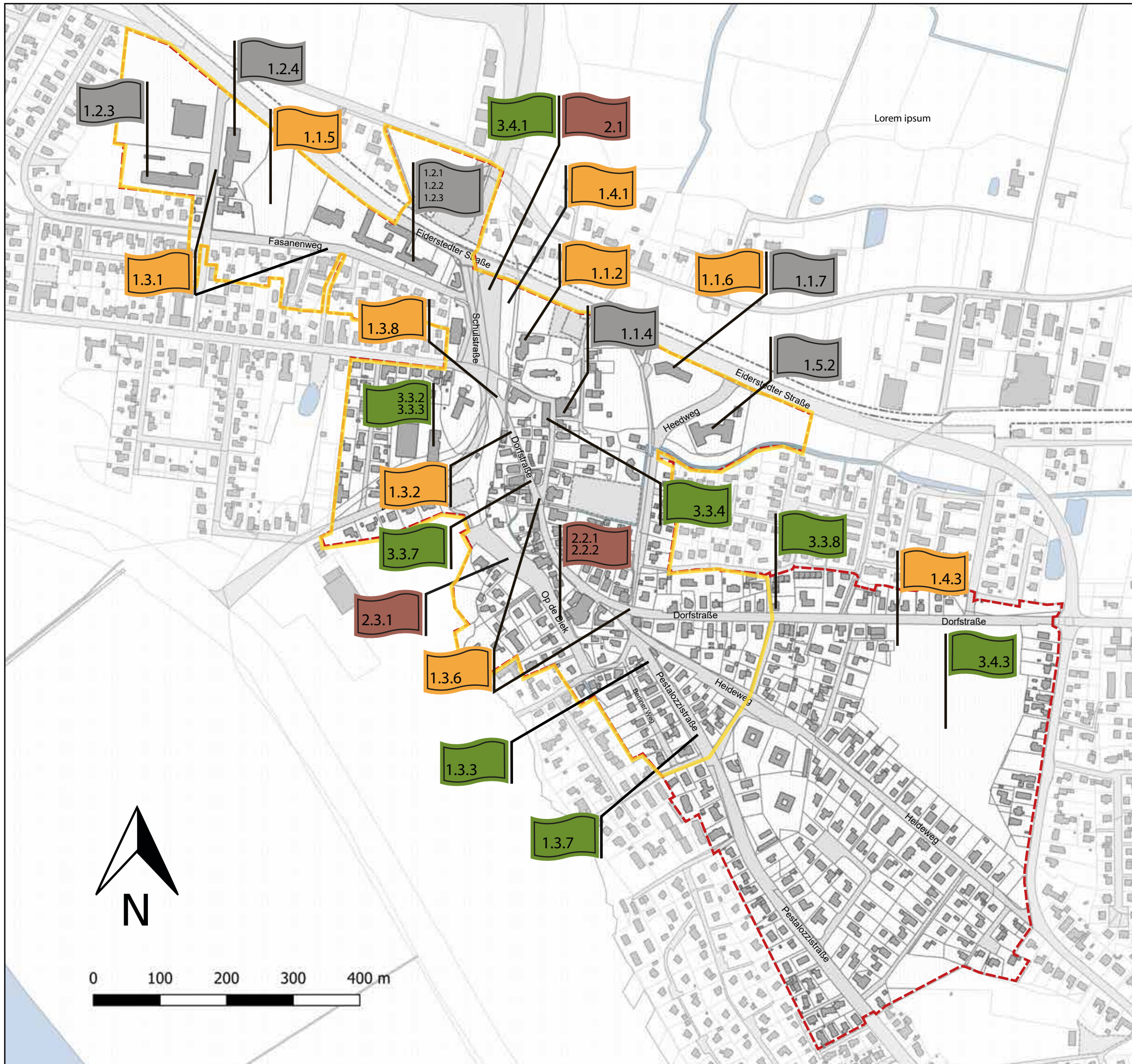
Maßnahmen außerhalb der StBauFG

- 1.1.4 Sanierung Olsdorfer Krug
- 1.1.7 Verlagerung und Neubau Polizeistation
- 1.2.1 Erweiterung der Nordseeschule
- 1.2.2 Gebäude/Fassadensanierung Nordseeschule
- 1.2.3 Aufwertung der Schulhöfe
- 1.2.4 Aufwertung Außenbereich Kindertagesstätte

- Standortsuche für:
 - 1.1.1 Bücherei
 - 1.1.3 Räume für Gemeinbedarf
 - 1.5.1 Gesundheitszentrum

- Abgrenzung des Untersuchungsgebietes (68,8 ha)

Kartengrundlage: Auszug aus den Geodaten des Landesamtes für Vermessung und Geoinformation Schleswig-Holstein (2019); eigene Darstellung



ST. PETER-ORDING #VU_ISEK HISTORISCHER ORTSKERN



ST. PETER-ORDING

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN UND ISEK

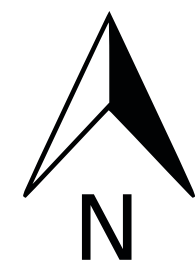
GEBIETSABGRENZUNGEN ZUM SANIERUNGSVERFAHREN

 Abgrenzung des Untersuchungsgebiets (70,3 ha)

Abgrenzung des Sanierungsgebiets

 im vereinfachten Verfahren (47,3 ha)

 im umfassenden Verfahren (12,5 ha)



0 100 200 300 400 m

Kartengrundlage: Auszug aus den Geodaten des Landesamtes für Vermessung und Geoinformation Schleswig-Holstein (2021); eigene Darstellung


Büro für Stadtplanung & Beratung


www.forum-bremen.info


1971 – 2021


STÄDTEBAU-
FÖRDERUNG
von Bund, Ländern und
Gemeinden

Gemeinde Sankt Peter-Ording/
Amt Eiderstedt

Welter Straße 1
25836 Garding

