

Auftraggeber:  
**Gemeinde Haseldorf**

Projekt:  
**Touristische Infrastruktur**  
**Haseldorfer Hafen**



Teil A

**Erläuterungsbericht**

## Inhaltsverzeichnis

1.	Veranlassung .....	3
2.	Konzeptgegenstand.....	3
3.	Konzeptbestandteile .....	4
4.	Bestehende Verhältnisse.....	4
4.1	Hafengelände.....	4
4.2	Wasserstände .....	5
4.3	Flurstücke & Eigentums- und Pachtverhältnisse .....	5
5.	Konzeptplanung .....	6
5.1	Allgemeines.....	6
5.2	Promenade.....	6
5.3	Imbissbude.....	6
5.4	Sanitäre Einrichtungen.....	6
5.5	Liegewiese.....	7
5.6	Beleuchtung .....	7
5.7	Straßenführung.....	7
5.8	PKW-Parkplätze.....	7
5.9	Motorrad-Parkplätze .....	7
5.10	Wohnmobilstellplätze .....	7
5.10.1	Stellplatzmiete.....	7
5.10.2	Stromverteilersäulen.....	8
5.11	E-Bike Ladestation .....	8
5.12	Slipanlage .....	9
5.13	Kassen-/Ticketautomat .....	9
5.14	Schlengelanlage.....	10
5.15	Dalben .....	10
5.16	Sonstige Ausstattung.....	11
6.	Barrierefreiheit.....	11
7.	Eingriff in Natur und Landschaft .....	11
8.	Tourismus und Kultur .....	12
8.1	Tidenkieker .....	12
8.2	Veranstaltungsschiffe .....	13
8.3	Elberadweg .....	15

---

9.	Förderprogramme und Leitfäden .....	15
9.1	RiGeW .....	15
9.2	AktivRegion .....	16
9.3	Metropolregion Hamburg .....	16
10.	Genehmigungspflichtigkeit.....	18
10.1	FFH-Vorprüfung.....	18
11.	Beteiligte.....	19
11.1	Gemeinde Haseldorf (Auftraggeber).....	19
11.2	AktivRegion Schleswig-Holstein .....	19
11.3	Metropolregion Hamburg .....	19
11.4	Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz des Landes Schleswig-Holstein .....	19
11.5	Untere Naturschutzbehörde – Kreis Pinneberg.....	20
11.6	Deich- und Hauptsieverband Haseldorfer Marsch.....	20
11.7	Maritime Landschaft Unterelbe .....	20
11.8	Bandreißerkate – Kulturverein Haseldorfer Marsch e.V.....	20
11.9	Elbmarschenhaus .....	21
11.10	Tidenkieker .....	21
11.11	Tourismus in der Haseldorfer Marsch.....	21
12.	Quellen .....	22

## 1. Veranlassung

Der Haseldorfer Hafen liegt unmittelbar am Naturschutzgebiet Haseldorfer Binnenelbe mit Elbvorland und der Haseldorfer Marsch. Insgesamt stellt das Umland des Haseldorfer Hafens somit ein für Touristen und Ausflügler attraktives Reiseziel dar, das von einer steigenden Zahl von Touristen besucht wird.

Auch für Wohnmobilisten ist die Haseldorfer Marsch ein beliebtes Reiseziel. Einige nutzen schon heute den Hafenvorplatz des Haseldorfer Hafens um 1-3 Nächte zu überbrücken. Dieser verfügt jedoch über keine für Wohnmobilstellplätze typische Ausstattung.

Die Gemeinde Haseldorf strebt eine Aufwertung der touristischen Infrastruktur des Haseldorfer Hafens an.

Bei der Planung finden regionale und überregionale Konzepte, Richtlinien und Praxisleitfäden zur Entwicklung des Wassertourismus in Deutschland Berücksichtigung. In Abstimmung mit der Arge Maritime Landschaft Unterelbe werden Planungshilfen wie z.B. die Richtlinie für die Gestaltung von Wassersportanlagen an Binnenwasserstraßen (RiGeW) sowie der Praxisleitfaden für wassertouristische Unternehmen, Kommunen und Vereine berücksichtigt. Es hat sich vor allem gezeigt, dass dem allgemeinen touristischen Trend entsprechend, die Wassersportliebhaber in zunehmendem Maße anspruchsvoller werden. Sie erwarten auf spezielle Bedürfnisse zugeschnittene Angebote die sich vor allem dadurch auszeichnen, dass sie barrierefrei nutzbar sind und über die Anlegestelle hinaus vorhandene passende Freizeit- und Urlaubsangebote im weiteren Umfeld der Anlegestelle bieten. Diese Forderungen werden in der vorliegenden Planung umgesetzt. Es wird speziell darauf geachtet, dass der Hafen und seine Einrichtungen möglichst barrierefrei geplant und für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Weiterhin wird im Rahmen der Planung die in der integrierten Entwicklungsstrategie der LAG AktivRegion Pinneberger Marsch & Geest e.V. formulierten Ziele berücksichtigt und in größtmöglichem Umfang umgesetzt.

## 2. Konzeptgegenstand

Gegenstand des Konzepts ist die infrastrukturelle touristische Aufwertung des Haseldorfer Hafens. In der konzeptionellen Vorplanung soll die Herstellung folgender Anlagen untersucht werden:

- Wohnmobilstellplätze mit Stromverteilersäulen
- Eine geordnete Parkplatzsituation
- Ein zum Flanieren und Verweilen einladende Promenade entlang der Kaimauer
- Schranke an der Slipanlage
- Barrierefreier Schwimmsteg
- Kombinierte Schließanlage einschl. Kassen-/Ticketautomaten
- Beleuchtung
- Erneuerung/Ersetzen der Dalben
- E-Bike Ladestation
- Infotafeln und Auslagen

Alle geplanten Anlagen sollen ohne Einschränkung der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Die im Umfeld des Hafens befindlichen touristischen Anlaufpunkte sind in die Planung mit einzubeziehen.

### 3. Konzeptbestandteile

Das Konzept umfasst im Einzelnen folgende Bestandteile:

Teil A: Erläuterungsbericht  
Teil B: Kostenschätzung  
Teil C: Planunterlagen

Planinhalt	Maßstab	Plan-Nr.
Übersichtskarte	1 : 25000	1.1
Übersichtsplan	1 : 5000	1.2
Lageplan Planung	1 : 250	2.1
Flurkarte mit Eigentumsverhältnissen	-	2.2

### 4. Bestehende Verhältnisse

#### 4.1 Hafengelände

Der Hafen besteht hauptsächlich aus einem großen Hafenvorplatz im Norden und den Einrichtungen des Wassersportclubs Haseldorf im Süden. Für die Gäste des Hafens wurde auf der Binnenseite des Deiches ein Sanitärhäuschen errichtet, welches über eine deichüberquerende Treppe erreicht werden kann.

Der Auslauf des vom DHSV-Haseldorfer Marsch betriebenen Siels befindet sich am Böschungsfuß des Deiches.

Die Parkplatzfläche wird gewässerseitig durch eine Kaimauer aus Stahlspundbohlen eingefasst und verfügt über ca. 4.300 m<sup>2</sup> Asphalt- und Pflasterfläche. Westlich befindet sich eine an die Parkfläche angeschlossene Slipanlage.

Die im Hafenbecken befindliche Schlingelanlage für Sportboote und die kleine Parkfläche ist Eigentum des Wassersportclub Haseldorf e.V.

Von der Landseite ist der Hafen über die deichüberführende Hafenstraße zu erreichen.

Der Haseldorfer Hafen hat folgende UTM(32)-Koordinaten:

Rechtswert: 537852      Hochwert: 5943034

## 4.2 Wasserstände

Der Haseldorfer Hafen verfügt über keinen öffentlich zugänglichen Pegel. Der nächst gelegene Pegel mit vergleichbaren Werten ist der Pegel Stadersand.

Pegelname: Stadersand  
Betreiber: NLWKN Betriebsstelle Stade

Wasserstandshauptwerte (bezogen auf die letzten 10 Jahre)

mittleres Tideniedrigwasser:	371 cm / NN -1,29 m
mittlerer Tidehub:	303 cm / NN -1,97 m
mittleres Tidehochwasser:	674 cm / NN +1,74 m

Extremwerte:

Sturmflut 1962:	1074 cm / NN +5,74 m
Sturmflut 1976:	1107 cm / NN +6,07 m
Sturmflut 2013:	1065 cm / NN +5,65 m

Quelle: [www.pegelonline.nlwkn.niedersachsen.de/Pegel/Tiedeaußenpegel/Name/Stadersand](http://www.pegelonline.nlwkn.niedersachsen.de/Pegel/Tiedeaußenpegel/Name/Stadersand)

## 4.3 Flurstücke & Eigentums- und Pachtverhältnisse

Der Plan Nr. 1 bietet eine grafische Darstellung der Flurstücke und deren Eigentumsverhältnisse.

Der Hafen ist hauptsächlich auf dem Gelände der Gemeinde Haseldorf (Flurstück 67). Darin befindet das Hafenbecken mit der Schlingelanlage des Wassersportclub Haseldorf e.V., der Großteil des Hafenvorplatzes mit Slipanlage und der Wassersportclub Haseldorf e.V. Parkplatz mit Grünflächen und Container/Buden.

Die Flurstücke 21/37 und 36 sind Eigentum des LKN. Sie umschließen die komplette Deichanlage und Teile des Hafens. Somit befindet sich die zum Hafen und zum Gelände des Wassersportclubs führende Zuwegung, die Deichtreppe die Liegewiese, die Sanitäreinrichtung, das Siel und ein Teil des Hafenvorplatzes mit Imbissbude auf dem Grundstück des LKN.

### Pachtverhältnisse

Die von der Gemeinde genutzten Flächen auf dem Grundstück des LKN werden von der Gemeinde Haseldorf gepachtet.

## **5. Konzeptplanung**

### **5.1 Allgemeines**

Der Haseldorfer Hafen liegt im Tidegebiet der Elbe und ist somit den jahreszeitlichen Schwankungen der Gezeiten ausgesetzt. Aufgrund des Hochwasserschutzes muss jegliche auf dem Hafengelände befindliche Ausstattung leicht demontier- und abtransportierbar sein. Alle Montagelöcher sind über den Winter zu schließen und müssen im Frühjahr leicht von eingedrunenem Schlick befreit werden können. Elektronische Einrichtungen müssen entsprechend gegen Wassereintritt gesichert sein. Um eine hohe Lebensdauer der Außeneinrichtung zu gewährleisten, sind nur bewehrte Materialien für den Einsatz im Freien einzusetzen.

#### Stromanschluss & Leitungen

Der im Hafen bestehende Stromanschluss muss aufgrund der neu hinzukommenden Abnehmer auf ausreichende Leistungsfähigkeit hin überprüft werden. Nach Bedarf muss eine weitere Versorgungsleitung durch den Deichkörper geschossen werden.

Um die auf der Parkfläche entstehenden elektronischen Einrichtungen mit Strom zu versorgen und zugleich informationstechnisch mit dem Automaten der Schließanlage zu verbinden, sind auf dem Hafenvorplatz Leitungsarbeiten durchzuführen.

### **5.2 Promenade**

Seitlich der Kaimauer wird ein 6 m breiter und ca. 110 m langer Streifen zur Promenade umgestaltet. Die räumliche Trennung erfolgt über das Setzen von Absperrpfosten und Blumenkästen. Mit dieser Variante der räumlichen Trennung ist zugleich dessen Flexibilität gewährleistet. Zur Elbe zeigende Sitzmöglichkeiten bieten Erholungsmöglichkeiten. Die großzügige Breite der Promenade bietet ausreichend Raum zum Flanieren.

### **5.3 Imbissbude**

Die auf dem Hafengelände befindliche Imbissbude versorgt die Gäste des Hafens mit kleineren Mahlzeiten und Getränken. Besondere von der Imbissbude angebotene Veranstaltungen wie das Anbieten von frisch geräuchertem Fisch steigert die Attraktivität des Hafens als touristisch authentisches Ziel.

### **5.4 Sanitäre Einrichtungen**

Die auf der Binnenseite befindliche sanitäre Einrichtung verfügt über mehrere Toiletten und Duschkabinen. Die Benutzung der Toiletten ist tagsüber kostenfrei. Nachts ist die Toiletten Benutzung Kostenpflichtig. Die Duschkabinen werden generell Kostenpflichtig sein.

Das Öffnen und Schließen der Türschlösser erfolgt über eine kombinierte Schließanlage. Der Erwerb eines Tickets am Automaten ermöglicht den Zugang zu den Toiletten und Duschkabinen.

## **5.5 Liegewiese**

Die nördlich des Hafenvorplatzes auf dem Deichkörper gelegene Wiese wird als Liegewiese ausgewiesen. Die Lage der Wiese bietet einen wunderbaren Blick auf das Elbvorland der Haseldorfer Binnenelbe.

## **5.6 Beleuchtung**

Vier Parkplatzleuchten erhellen bei Nacht die Parkflächen der PKW- und Wohnmobilstellplätze. Durch die Neustrukturierung des Hafenvorplatzes sind voraussichtlich zwei Parkplatzleuchten zu entfernen oder umzusetzen. Um auch bei Dunkelheit den Weg zu der Sanitäreinrichtung zu finden, wird die Deichtreppe bis zum Sanitärhäuschen beleuchtet sein. An das Geländer der Treppe angebrachte oder auch integrierte Lichtquellen sorgen für eine angenehme indirekte Ausleuchtung der Stufen.

Da der Haseldorfer Hafen von einem Naturschutzgebiet umgeben ist, sollte die Wahl des Leuchtmittels mit der zuständigen Naturschutzbehörde besprochen werden.

## **5.7 Straßenführung**

Um einen geregelten Verkehr auf dem Hafengelände zu gewährleisten, wird die auf der Parkfläche befindliche Straßenführung als Einbahnstraße umgesetzt. Große PKW-gespanne, Busse und LKW werden aufgefordert den äußeren Ring der Parkplatzstraßenführung zu nutzen. Durch eine entsprechende Kennzeichnung des Parkplatzes ist darauf hinzuweisen, dass die Wendekurve im inneren Ring der PKW-Parkflächen nicht als Schleppkurve ausgelegt ist [RASt06].

## **5.8 PKW-Parkplätze**

Insgesamt sind ca. 985 m<sup>2</sup> als PKW-Parkfläche ausgewiesen (54 PKW Parkplätze und drei behindertengerechte Parkplätze). Die Parkflächen sind in einem Winkel von 45° zum Straßenverlauf angeordnet und ermöglichen somit ein einfaches Ein- und Ausparken.

## **5.9 Motorrad-Parkplätze**

Ein zentral in den Parkflächen gelegener 40 m<sup>2</sup> großer Bereich wird als Motorradparkplatz ausgewiesen.

## **5.10 Wohnmobilstellplätze**

Für den Wohnmobilstellplatz sind ca. 490 m<sup>2</sup> vorgesehen. Die sechs Stellplätze werden räumlich durch langgezogene Pflanzkästen getrennt. Jeder Stellplatz verfügt min. über eine Breite von 5 m und eine Länge von 10 m. Damit werden die Mindestanforderungen der Planungshilfe für Wohnmobilstellplätze in Deutschland [PWD] erfüllt.

Zwei Sitzgruppen ermöglichen das gemeinsame Sitzen größerer Gesellschaften.

### **5.10.1 Stellplatzmiete**

Eine Benutzung der Wohnmobilstellplätze wird, trotz der freien Zugänglichkeit, kostenpflichtig sein. Ein Hinweisschild weist die Stellplatzgebühren aus. Ein zuvor am Ticketautomat erstandener Parkschein berechtigt zur Nutzung der erstandenen



Stellplatzmietdauer. Das Ticket ist gut sichtbar an der Frontscheibe des Wohnmobils zu platzieren. Widerrechtliches Handeln wird mit einem angemessenen Bußgeld geahndet. Stark regelwidrig parkende Fahrzeuge werden gegebenenfalls abgeschleppt.

### 5.10.2 Stromverteilersäulen

Eine im Zentrum der Wohnmobilstellplätze platzierte Verteilersäule ermöglicht den Anschluss der Wohnmobile an das Stromnetz. Die Freischaltung der Steckdosen wird zentral über einen Kassenautomaten geregelt.

### 5.11 E-Bike Ladestation

Bisher errichtete Ladestationen der Metropolregion sind meist Teil eines lokalen E-Bike-Verleihsystems und bieten häufig keine Lademöglichkeit des privat genutzten E-Bikes. Systemspezifische Steckerverbindungen und Ladeelektronik erzwingen die Nutzung des vom Hersteller mitgelieferten Ladegeräts. Möchte der ambitionierte E-Bike-Nutzer eine elektrisch unterstützte Tour über die Reichweite seines Akkus hinaus bewältigen, ist er zwangsläufig darauf angewiesen sein Ladegerät mitzuführen. Moderne E-Bikes verfügen zwar bereits über eine beträchtliche Reichweite, Besitzer von E-Bikes älteren Modells mit Akkus geringerer Leistungskapazität sind jedoch auf ein engeres Netz an Lademöglichkeiten angewiesen. Zwar sind frei zugängliche Steckdosen, in durch Pedelecs frequentierten Regionen anzutreffen, aus sicherheitstechnischen Gründen und der Diebstahlsicherheit sollte das Laden der E-Bikes jedoch nicht im Freien erfolgen.

Universell einsetzbare Ladestationen bieten die Möglichkeit, über die Reichweite des Akkus hinaus, Antriebs unterstützte Radtouren zu führen. Als einziger Hersteller auf dem Markt bieten „bike-energy“ aus Österreich, autonome durch Solarenergie betriebene, universelle E-Bike Ladestationen an. Spezielle Ladeadapter dienen als Schnittstelle zwischen dem E-Bike und der Ladestation von „bike-energy“. Daraus resultieren für den E-Bike Nutzer folgende Vorteile (bike-energy):

- Das sperrige und witterungsempfindliche Heim-Ladegerät muss nicht mehr mitgeschleppt werden
- Bis zu 4x schneller laden
- Keine umherliegenden Lageräte und Akkus
- Jedes E-Bike erfährt eine Aufwertung, einfach durch höhere Reichweite
- Kein hantieren mit Hochvolt (230V) Geräten
- Zukunftweisende Magnetkupplungen anstatt Stecker
- Akku bleibt versperert am Rad

In Süd- und Westdeutschland hat die Erschließung durch universell nutzbare Ladestationen bereits begonnen. Weitere Stationen sind in Planung. Der Norden Deutschlands verfügt bisher über nur eine Ladestationen auf Rügen.

Die Errichtung eines in der Metropolregion flächendeckenden Netzes von universell einsetzbaren E-Bike Ladestationen, hat das Potential die Regionen der Metropolregion weiter zu vernetzen



und darüber hinaus einen Beitrag zum nachhaltigen Umweltschutz zu leisten.

Der Haseldorfer Hafen kann mit Errichtung einer universellen E-Bike Ladestation, ebenso wie mit der Herstellung des barrierefreien tidenunabhängigen Schwimmstegs, Vorbildfunktion einnehmen und eine Initialzündung für ein flächendeckendes Angebot an universellen E-Bike Ladestationen im Gesamtgebiet der Metropolregion geben.

Die einfache Montage und Demontage der Säulen bietet sich hervorragend für den saisonalen Einsatz im Haseldorfer Hafen an.

### 5.12 Slipanlage

Durch die Errichtung einer Schranke zur Slipanlage, wird das slippen auch den Gästen des Haseldorfer Hafens ermöglicht. Ein zuvor am Kassen-/Ticketautomaten erstandenes Ticket berechtigt zum Öffnen der Schranke und damit zur Nutzung der Slipanlage.

Aus Sicherheitsgründen wird die Schranke im Notfall manuell bedienbar sein.

Die zentrale Steuerung der Slipanlage über den Kassen-/Ticketautomaten ermöglicht eine repräsentative Erfassung der touristischen Nutzung der Anlage, die wiederum Aussagen über die wassertouristische Entwicklung des Haseldorfer Hafens ermöglicht.

Die kostenpflichtige Nutzung trägt dazu bei, dass sich der Gast verstärkt mit den der Nutzung verbundenen Regeln des Wassersports im Umfeld des Hafens und den angrenzenden Schutzgebieten auseinandersetzt.

### 5.13 Kassen-/Ticketautomat

Durch den Einsatz eines zentralen Kassen-/Ticketautomaten wird es den Gästen des Haseldorfer Hafens ermöglicht, die mit einer Schließanlage versehenen Einrichtungen zu nutzen. Folgende Einrichtungen werden in das Automaten-system eingebunden:

- Stellplatzmiete (Ticket)
- Stromverteilersäulen der Wohnmobilstellplätze (Freischaltung)
- Sanitäre Einrichtungen (Ticket)
- Slipanlage (Ticket)

Individuell programmierbare Tarif- und Untergruppen ermöglichen einen flexiblen Einsatz des Automaten. Die Bedienung des Kassen-/Ticketautomaten wird dabei über einen Touchscreen erfolgen. Mit Pfand versehene RFID Karten, berechtigen die Nutzung der mit einer Schließanlage versehenen Sanitärbereiche und Slipanlage. Ein integrierter Bondrucker ermöglicht die Herausgabe von Quittungen und Auswertungen.

Die zentralisierte Steuerung der Hafeneinrichtungen über den Kassen-/Ticketautomaten, ermöglicht die Erfassung von Besucher- und Nutzwerten der gebotenen Einrichtungen. Ausgewertet, können diese wiederum Rückschlüsse auf die touristische Entwicklung des Haseldorfer Hafens geben, etwaige Trends erkennbar machen und die gewünschte Langzeitattraktivität des Hafens und der Region weiter entwickeln und sichern.

## 5.14 Schlengelanlage

An der nördlich gelegenen Kaimauer wird ein Schwimmsteg installiert. Dieser ist trotz eines Tidenhubs von ca. 3 m möglichst Barrierefrei auszubilden. Es gibt grundsätzlich zwei Möglichkeiten Höhenunterschiede zu überwinden. Die Installation eines Aufzugs kommt wegen der äußeren Gegebenheiten nicht in Frage. Die denkbare Möglichkeit ist die Herstellung einer barrierefreien Rampe nach den Vorgaben der DIN 18040-1 und DIN 18024-1. Demnach sind barrierefreie Rampen mit einer maximalen Steigung von 6 % über maximal 6 m auszubilden. 150 cm lange Zwischenpodeste bieten Erholungsphasen. Im Idealfall hat die Rampe eine Breite von mindestens 150 cm.

Um den Platzbedarf der Rampe so gering wie möglich zu halten, ist zunächst ein Wasserstand zu wählen, der die hauptsächliche Nutzung des Schwimmstegs abdeckt. Nach Rücksprache mit Herrn Raab (Captain des Tidenkieker's) ist der Haseldorfer Hafen für den Tidenkieker etwa 3 Stunden vor und 2 Stunden nach Hochwasser befahrbar. Eine Nutzung des Schwimmstegs in diesem Zeitraum kann als erstrebenswert angenommen werden.

Eine ungefähre Überprüfung der letzten Tidenkurven (Pegel Stadersand, Pegelonline) würde für die von Herrn Raab angegebenen Zeiten auf einen befahrbaren Wasserstand innerhalb des Hafens von NN +0,75 m festlegen. Für eine genaue Festlegung der für die Rampengestaltung benötigten Höhendifferenz sollte eine mittlere Tidenkurve der letzten 5-10 Jahre ausreichen.

Bei der Herstellung einer barrierefreien Rampe kann von einer Rampenlänge von ca. 43 m ausgegangen werden. Somit würde der Schwimmsteg eine Länge von ca. 60 m erhalten.

Unterhalb eines Wasserspiegels von NN +0,75 m wird das Gefälle der auf den Schwimmsteg führenden Rampe über 6% steigen. Ab diesem Zeitpunkt wird die Nutzung des Schwimmstegs weiterhin für Fußgänger mittels seitlich auf der Rampe angebrachten Fußleisten möglich sein.

Die barrierefreie Schlengelanlage wird dabei, in Abhängigkeit des Wasserstandes, jederzeit land- als auch seeseitig für die Öffentlichkeit zugänglich sein. Neben der hier exemplarisch erwähnten Nutzung durch den Tidenkieker, werden ebenfalls die Anforderungen ähnlich flacher Fahrgastschiffe erfüllt.

## 5.15 Dalben

Die vorhandenen Holzdalben der nördlich gelegenen Kaimauer, welche bereits hohe Verschleißerscheinungen durch mechanische, hydrodynamische und biologische Belastungen aufweisen, werden im Zuge der Errichtung der geplanten Schlengelanlage nicht weiter benötigt und daher entfernt.

Damit die geplante schwimmende Schlengelanlage auch bei Wind, Wellengang und Tidenhub ihre Position an der Kaimauer beibehält, ist es notwendig, eine Verbindung zu Führungsdalben herzustellen. Hierzu werden entsprechend der zu erwartenden Belastungen und Baugrundverhältnisse, Doppel-T-Träger entlang der Kaimauer in den Boden eingebracht und an der Kaimauer fixiert. Von den Schwimmstegen ausgehende,

mit Rollen ausgerüstete Greifkonstruktionen fassen dabei in die Führungsdalben und verhindern somit ein freies Treiben der Schlingelanlage.

### **5.16 Sonstige Ausstattung**

- Fahrradständer
- Sitzbänke
- Sitzgruppen
- Mülleimer
- Absperrpfosten mit Kette
- Feuerstelle mit Rostaufhängungsmöglichkeit

## **6. Barrierefreiheit**

Ein Schwerpunkt des Konzepts ist neben der Zugänglichkeit für die Öffentlichkeit die Sicherstellung einer größtmöglichen Barrierefreiheit der geplanten Einrichtungen. Darunter fallen übersichtliche und gut erreichbare behindertengerechte Parkplätze in zentraler Lage sowie ausreichend breite Durchgänge zwischen den Absperrungen. Die großzügige Promenade bietet dabei Raum für jeden Besucher.

Der bei Hochwasser für 4 bis 5 Stunden barrierefreie Schwimmsteg bietet eine für das Tidegebiet der Elbe bisher nicht bekannte und somit einzigartige Chance. Für diesen verhältnismäßig großen Zeitraum ist ein barrierefreier Zugang zu den anliegenden Schiffen sichergestellt. Um den letzten Schritt auf das Schiff möglichst barrierearm zu gestalten, sind auf dem Schwimmsteg bereitgestellte Brücken denkbar.

Durch die Umsetzung eines barrierefreien Schwimmstegs wird der Wassersport einer noch breiteren Öffentlichkeit zugänglich gemacht und das Erholungspotential speziell für behinderte Menschen in erheblichem Maße gesteigert.

## **7. Eingriff in Natur und Landschaft**

Der Planungsraum grenzt unmittelbar an das Naturschutzgebiet (NSG) „Haseldorfer Binnenelbe mit Elbvorland“. Gem. § 1 (3) des HaselBinnenNatschGV SH erfüllt das NSG „Haseldorfer Binnenelbe mit Elbvorland“ die Kriterien im Sinne des Artikels 4 Abs. 1 und 2 der Richtlinie 79/409/EWG, zuletzt geändert durch die Richtlinie 97/49/EG vom 29. Juli 1997 und wurde aufgrund dessen zum Vogelschutzgebiet erklärt. Das NSG grenzt wiederum an die FFH-Gebiete „Schleswig-Holsteinische Marschen und Nordseeinseln, Schleswig-Holsteinische Geest, Unterelbniederung“.

Die Planung erfolgt fast ausschließlich im Bereich der vorhandenen Hafenfläche mit dem Parkplatz, den vorhandenen sanitären Anlagen und angrenzenden Flächen.

Bei dem Vorhaben sind, neben den Schutzgütern Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Klima, Luft ebenso kulturell geprägte Schutzgüter wie die Schutzgüter Mensch, Landschaft sowie Kultur- und sonstige Sachgüter zu beachten.

Der Tatsache, dass der Planungsraum an vorhandene Schutzgebiete angrenzt wird dadurch Rechnung getragen, dass die Eingriffe unter dem Aspekt der Minimierung erfolgen.

Der Hafen dient seit mehreren Jahrzehnten der Freizeitschifffahrt und wird in dieser Funktion nicht wesentlich verändert.

### 8. Tourismus und Kultur

Die Gemeinde Haseldorf wird 2015 825 Jahre alt und ist somit eines der ältesten Dörfer Schleswig-Holsteins. Haseldorf verfügt über einen historisch gewachsenen Bestand bedeutender Kulturgüter. So sind hier unter anderem das 1804 erbaute Herrenhaus Haseldorf und die im 13. Jahrhundert erbaute Kirche St. Gabriel zu nennen. Ebenfalls von Bedeutung ist die 1764 erbaute Bandreißerkate.



Abbildung 1 Bandreißerkate

Die historische Reetdach Kate weist neben ihrer geschichtlichen Bedeutung auch eine wichtige Funktion des kulturellen Lebens auf. Hier finden Konzerte, Vorträge, Ausstellungen und Theatervorführungen statt. In der Bandreißerkate werden darüber hinaus Trauungen in den historischen Räumen durchgeführt.

Das Elbmarschenhaus ist eine bedeutende Anlaufstelle für Erholung und Naturerleben.

#### 8.1 Tidenkieker

Bei dem Tidenkieker handelt es sich um ein modernes Flachbodenschiff, das von April bis Oktober regelmäßige Schiffstouren zwischen Stade, Krautsand, Wischhafen, Haseldorf, Kollmar und Glückstadt anbietet und dadurch eine maritime Verbindungsachse zwischen den für die Naherholung wichtigen Anlaufpunkten im Bereich der Niederelbe herstellt.



**Abbildung 2 Tidenkieker**

Neben dem Naturerleben mit Befahren ökologisch wertvoller Gebiete mit einer außerordentlichen Ausstattung der Naturräume bieten die Fahrten auch Einblicke in die maritim geprägten Landschaftselemente und teilweise historischen Häfen.

Durch eine Verbesserung einzelner Anlaufstellen kann eine Erhöhung der Besucherzahlen für den gesamten Bereich prognostiziert werden. Die vom Tidenkieker erfüllte Verbindungsfunktion kann z.B. dadurch ausgebaut werden, dass vorhandene Angebote gemeindeübergreifend wahrgenommen und dadurch aufgewertet werden. Als mögliches Beispiel sei hier die Kombination von Angeboten der Bandreißerkate wie z.B. Konzerte, Ausstellungen, Hochzeiten usw. in Verbindung mit dem Transport per Schiff genannt.

## **8.2 Veranstaltungsschiffe**

Der barrierefreie Zugang auf anliegende Schiffe bietet, neben der barrierefreien Nutzung des Tidenkieker, der hierbei exemplarisch für alle Fahrgastschiffe genannt wird, gleichermaßen die Nutzung von Veranstaltungsschiffen mit ähnlich tiefliegendem Zugang und Tiefgang.

Neben der Nutzung des Haseldorfer Hafens durch den Tidenkieker, wäre eine Nutzung durch weitere Fahrgastschiffe wie zum Beispiel die Barkasse Elli aus Horneburg möglich. Dabei handelt es sich um eine ehemalige Hamburger Hafen-Barkasse. Weiter wäre eine Nutzung der Barkasse Hansestadt Buxtehude aus Buxtehude denkbar. Bei der Barkasse Hansestadt Buxtehude handelt es sich um eine ehemalige Zoll-Motorbarkasse. Die Traditionsschiffe wurde 1923 (Barkasse Elli) und 1924 (Barkasse Hansestadt Buxtehude) gebaut und sind somit über 90 Jahre alt.



Abbildung 3 Links – Barkasse Elli, Rechts Barkasse Hansestadt Buxtehude

Veranstaltungsschiffe bieten anderorts bereits einen großen kulturellen und touristischen Mehrwert, der häufig standortübergreifende Verbindungen stärkt und festigt. Bei den erwähnten Fahrgastschiffen handelt es sich um nicht gewinnorientierte Unternehmungen. Der oft über Vereine finanzierte Betrieb der Fahrgastschiffe dient hauptsächlich dem Erhalt des Betriebes der zum Teil historisch wertvollen Schiffe. Bei den Betreibern der Fahrgastschiffe handelt es sich um ehrenamtliche Betreiber die mit ihrer freiwilligen Dienstleistung einen Beitrag zum Erhalt und Wertschätzung der kulturell und landschaftlich vielfältigen maritimen Unterelbe beitragen.

Das vielfältige Angebot von Veranstaltungsschiffen reicht von Trauungen, Taufen, Lesungen bis hin zu Tanzveranstaltungen, um nur einige der umfangreichen Möglichkeiten zu nennen.

Der tidenunabhängige und erstmalig in dieser Region im Rahmen eines Pilotprojekts barrierefreie Schwimmsteg erschließt Menschen mit Behinderungen bisher noch nicht dagewesene Potentiale in Bezug auf Freizeitaktivitäten und gesellschaftliche Ereignisse, die auf Schiffen möglich sind und ihnen in der Regel verwehrt bleiben bzw. nur unter großem Aufwand realisiert werden können. Hier werden sie zur Normalität.

Das deutlich verbesserte Potential kultureller und touristischer Angebote wird sich dabei gleichermaßen auf die in der Mobilität eingeschränkten Personen, als auch auf das jene Personen verbundene Umfeld auswirken und somit eine allgemeine Steigerung der Integration und Lebensqualität für diese Region bedeuten.

Darüber hinaus kann das in dieser Form als Pilotprojekt zu sehendes Vorhaben über das Gebiet des Haseldorfer Hafens hinaus Wirkung haben und beispielsweise für weitere Häfen der angrenzenden Regionen einen Anreiz darstellen, ähnlich gelagerte Verbesserungen anzustreben und umzusetzen. Das vorliegende Projekt trägt durch die unmittelbare Verbesserungen bei der Umsetzung des Vorhabens als auch durch die sich daraus ergebende Vorbildfunktion in erheblichem Maße zu einer zukunftsweisenden, voranschreitenden Verbesserung der Vernetzung von kulturellen, touristischen und gesellschaftlichen Angebote im Tidengebiet der Elbe bei und verbessert diese langfristig

und stärkt die Metropolregion Hamburg und den Einflussbereich der AktivRegion im Gesamten.

### **8.3 Elberadweg**

Der Haseldorfer Hafen liegt unmittelbar an der durch Schleswig-Holstein verlaufenden Elberadwegroute. Der Elberadweg gehört mit seinen 1270 Kilometern zu den reizvollsten und abwechslungsreichen Radwanderrouen Europas. Die Strecke reicht von Prag über mehrere landschaftlich und kulturell interessante Abschnitte bis Cuxhaven an der Nordsee.

Die steigende Anzahl von E-Bike-Nutzern fordert gleichermaßen eine Modernisierung bereits vorhandener sowie häufig genutzter Radverbindungen. Auf der bereits touristisch sehr gut ausgebauten Route sind jedoch noch keine universellen Ladestationen anzutreffen.

Moderne E-Bikes verfügen zwar bereits über eine beträchtliche Reichweite, Besitzer von E-Bikes älteren Modells mit Akkus geringerer Leistungskapazität sind jedoch auf ein engeres Netz an Lademöglichkeiten angewiesen. Zwar sind frei zugängliche Steckdosen, in durch E-Bikes frequentierten Regionen anzutreffen, aus sicherheitstechnischen Gründen und der Diebstahlsicherheit sollte das Laden der E-Bikes jedoch nicht im Freien erfolgen.

## **9. Förderprogramme und Leitfäden**

Um eine wirkungsvolle und nachhaltige Verbesserung des touristischen Angebots bzw. der touristischen Attraktivität des Haseldorfer Hafens zu erreichen, ist es von erheblicher Bedeutung, den Planungsschwerpunkt dahingehend zu legen, dass unterschiedliche vorhandene Potentiale und Vor-Ort-Gegebenheiten Berücksichtigung finden. Dies spiegelt sich auch durch die Einbindung von Förderprogrammen wider.

Die Planung erfolgte unter Berücksichtigung der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vorgelegten Richtlinie für die Gestaltung von Wassersportanlagen an Binnenwasserstraßen (RiGeW), Stand Juli 2011, dem Praxisleitfaden für wassertouristische Unternehmen, Kommunen und Vereine des Bundesministeriums für Wasserwirtschaft und Technologie, Stand Februar 2013, sowie der Integrierten Entwicklungsstrategie der LAG AktivRegion Pinneberger Marsch & Geest für 2015 – 2020 (2023).

### **9.1 RiGeW**

Die Richtlinien enthalten Gestaltungsvorgaben für „Anlagen der Sport- und Freizeitschiffahrt“. Dabei wird zwischen langlebigen notwendigen Grundeinrichtungen eines auf die Belange des Wassertourismus ausgerichteten Wasserstraßennetzes wie z.B. Einsetz- und Anlegestellen und darüber hinaus gehende Angebote wie Versorgungsstellen und Sanitäreinrichtungen hingewiesen. Die Schaffung dieser Gestaltungsvorgaben gewährleistet die Sicherheit durch Wiedererkennung einheitlicher Systeme zu erhöhen. Die im Rahmen der RiGeW formulierten Gestaltungsrichtlinien wurden in Form von



technischen Lösungen für den tideunabhängigen Bereich entwickelt, sind aber sinngemäß für den tidebeeinflussten Bereich der Binnenwasserstraßen anzuwenden.

Der Haseldorfer Hafen kann in die Kategorie „wassertouristischer Bereich regionaler Verkehre“ eingestuft werden. Diese Kategorie wird durch die Punkte „markante Stelle mit Bootsliegeplätzen und guten Möglichkeiten zum Einsetzen von Sportbooten“ gekennzeichnet. Durch die Nähe und Qualität der naturräumlichen Ausstattung wird ebenfalls ein Kriterium der Kategorisierung erfüllt. Weitere Punkte sind eine eher kurze Nutzungsdauer der Anlage (Tagesgäste, Kurzurlauber) und gute Parkmöglichkeiten.

Der Haseldorfer Hafen verfügt aufgrund seiner Lage mit der Nähe zur Hansestadt Hamburg und seine Anbindung an weitere Häfen durch die Tidenkieker-Route über eine überregionale Funktion.

Weitere wichtige Punkte sind behindertengerechtes Bauen mittels schrankenarmen Nutzungsformen, Verknüpfung mit landseitigen Angeboten, Nutzung räumlicher Potentiale sowie das Ansprechen neuer Zielgruppen.

## 9.2 AktivRegion

AktivRegion Pinneberger Marsch & Geest formuliert in ihrer „Integrierten Entwicklungsstrategie 2015-2020“ in Bezug auf das vorliegende Projekt eine nachhaltige Verbesserung der Infrastrukturen mit den möglichen Kernthemen Ortskernentwicklung in ländlichen Kommunen, neue Wohn- und Lebensangebote, Verbesserung von Wachstum und Innovation durch ein verbessertes Angebot für Natur und Tourismus sowie Kulturtourismus und eine Schaffung eines verbesserten Umfeldes für mögliche Existenzgründungen.

Eine verbesserte Einbindung des Hafens in vorhandene Strukturen von besonderer Bedeutung für die Erholung und das Naturerleben führt zu einer Verbesserung des Verständnisses und der Akzeptanz von unter Schutz gestellten Naturräumen und deren Bedeutung.

***Eine Förderung durch die AktivRegion Schleswig-Holstein ist bereits im Gespräch und in Aussicht gestellt worden.***

## 9.3 Metropolregion Hamburg

Die Metropolregion Hamburg gehört zu den wettbewerbsfähigsten Regionen Deutschlands und Europas. In der Region leben und arbeiten 5 Millionen Menschen im Schnittpunkt der wichtigsten europäischen Verkehrsachsen zwischen Skandinavien, West-, Ost- und Südeuropa (MRH).

Die Förderfonds der Metropolregion Hamburg sind das wichtigste Finanzierungsinstrument der regionalen Zusammenarbeit in der Metropolregion. Sie sind vor 50 Jahren gegründet und durch einen Staatsvertrag zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein fortgeschrieben worden. In festgelegten thematischen Schwerpunkten eröffnen sie Möglichkeiten für Kooperationsprojekte zwischen Städten, Gemeinden und Landkreisen, aber auch mit Partnern aus Wirtschaft und Gesellschaft (MRH).

Die im Kreis Pinneberg in Schleswig-Holstein befindliche Gemeinde Haseldorf mit gleichnamigem Hafen gilt als möglicher Zuwendungsempfänger des Förderfonds Hamburg / Schleswig-Holstein.

Die vorliegende Vorplanung zum Vorhaben der touristischen Aufwertung der Infrastruktur des Haseldorfer Hafens, bietet als Gesamtprojekt, Verbesserungen der Struktur für die fortschreitende Entwicklung der Metropolregion Hamburg.

Die Beseitigung von Barrieren ist sowohl regional als auch überregional von hoher Bedeutung. Die Schaffung barrierefreier Einrichtungen ermöglicht für fortbewegungseingeschränkte Personen eine gleichermaßen unkomplizierte und einfache Nutzung wie für körperlich uneingeschränkte Personen. Diese Entwicklung führt zur Gleichstellung und Einbindung bisher benachteiligter Personengruppen.

Die nahe Verbindung zu den umliegenden für den Naturschutz bedeutsamen Gebiete (NSG, Natura 2000-Gebiete) verdeutlicht die hohe Bedeutung der naturräumlichen Ausstattung und der damit einhergehenden Relevanz für den Umweltschutz. Die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel ist bundesweit von hoher Bedeutung. Flächendeckend verfügbare E-Bike Ladestationen können zur Förderung dieses umweltfreundlichen Verkehrsmittels beitragen.

Die Herstellung von Wohnmobilstellplätzen unterstützt die touristische Erschließung der Metropolregion Hamburg.

Einbindung bereits vorhandener umweltschutzrelevanter Informationsangebote (z.B. Elbmarschenhaus) erhöht die Akzeptanz von Naturschutzmaßnahmen und –gebieten.

Diese Verbindung unterstützt die Vereinbarkeit von touristischen und kulturellen Angeboten, mit dem örtlich bedeutsamen Naturschutz.

Das Gesamtprojekt mit tidenunabhängigem sowie barrierefreiem Schwimmsteg, E-Bike Ladestation, Sanitär-, Wohnmobilstellplätzen, Verpflegungs- und Steuerungseinrichtungen wird dabei einen hohen inhaltlichen Mehrwert für die Metropolregion generieren. Das Tidegebiet der Elbe verfügt bisher noch über keine tidenunabhängigen und barrierefreien Schlingelanlagen. Die barrierefreie Gestaltung des Hafens verhindert den Ausschluss von Personengruppen und erweitert deren Möglichkeiten in Bezug auf touristische und kulturelle Angebote.

Die Steuerung durch zentrale Automatenysteme ermöglicht die Erfassung von Nutzerdaten und Zahlen. Diese wiederum ermöglicht Aussagen über etwaige Trends und Entwicklungen der angebotenen touristischen und kulturellen Inhalte.

Die Herstellung einer tidenunabhängigen und barrierefreien Schlingenanlage unterstreicht die wichtige Bedeutung der Integration von bisher nicht ausreichend berücksichtigten Personengruppen. Die Herstellung von universell einsetzbaren E-Bike Ladestationen verfolgt die Interessen des Umweltschutzes. Die Umsetzung solcher Maßnahmen führt zur Stärkung der Integrität und festigt gleichermaßen das Profil der Metropolregion Hamburg.

Das Tidegebiet der Elbe verfügt über keine tidenunabhängigen und barrierefreien Schlingelanlagen. Die barrierefreie Gestaltung des Hafens verhindert den Ausschluss von Personengruppen und erweitert deren Möglichkeiten in Bezug auf touristische und kulturelle Angebote. Dieses Konzept ist aufgrund seines Alleinstellungsmerkmals als innovatives Pilotprojekt von herausragender Bedeutung und kann als Vorbild für tidebeeinflusste Häfen herangezogen werden.

Im Gegensatz zum Süden Deutschlands, der über ein wachsendes Versorgungsnetz von universellen E-Bike Ladestationen verfügt, fehlen diese Strukturen im Norden Deutschlands gänzlich. Die Errichtung der ersten universellen E-Bike Ladestation in der Metropolregion Hamburg bietet die Gelegenheit zum Ausbau eines solchen Netzes.

Die Einbindung vorhandener wirtschaftlicher Strukturen wie Imbiss, Tidenkieker und Bandreißerkate, in das Gesamtkonzept der vorliegenden Planung, ermöglicht die Schaffung einer Win-win-Situation zwischen allen Beteiligten. Die Somit entstehenden Synergieeffekte nutzen sowohl lokalen als auch gebietsübergreifenden Interessen.

Der im Elbmaschenhaus ansässige NABU und der in der Bandreißerkate „Kulturverein Haseldorfer Marsch e.V.“ erfahren durch die Einbindung in das Gesamtplanungskonzept eine Aufwertung und Stärkung deren Bedeutung.

Durch das Einbinden von Wirtschaftspartnern (z.B. Tidenkieker, Elbmarschenhaus, Bandreißerkate) und Sozialpartnern (z.B. Umweltbehörde) der Region und die damit fortschreitende Vernetzung touristischer als auch kultureller Einrichtungen, wird zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Metropolregion beitragen.

Der Haseldorfer Hafen befindet sich in unmittelbarer Nachbarschaft zum Naturschutzgebiet „Haseldorfer Binnenelbe mit Elbvorland“ und wird mit der infrastrukturell erweiterten Anbindung und Attraktivität, ein interessantes Reiseziel für Naturbegeisterte bieten.

## **10. Genehmigungspflichtigkeit**

Nach Aussage von Herrn Henrichsen vom Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg ist der Hafen Haseldorf nicht Bestandteil der Bundeswasserstraße Elbe. Daher ist auch keine strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung (ssG) erforderlich.

Für die Genehmigung der Schlingenanlage ist maßgeblich die untere Naturschutzbehörde Kreis Pinneberg zuständig. Ansprechpartner ist hierzu Frau Törper.

### **10.1 FFH-Vorprüfung**

Der Planungsraum liegt im Bereich des FFH-Gebiets „Schleswig- Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen“, dem „Vogelschutzgebiet Unterelbe bis Wedel“ und grenzt unmittelbar an das Naturschutzgebiet „Haseldorfer Binnenelbe mit Elbvorland“, an.

Für Projekte die ein Gebiet des Netzes „Natura 2000“ (FFH-Gebiete und EU-Vogelschutzgebiete) erheblich beeinträchtigen können, schreibt Art. 6 Abs. 3 der FFH -

Richtlinie bzw. § 34 des Bundesnaturschutzgesetzes die Prüfung der Verträglichkeit dieses Projektes in Bezug auf die festgelegten Erhaltungsziele des betreffenden Gebietes vor.

## **11. Beteiligte**

### **11.1 Gemeinde Haseldorf (Auftraggeber)**

Ansprechpartner: Uwe Schölermann (Bürgermeister Haseldorf)  
Festnetz: 04129 593  
Mobil: 0171 2158091  
Mail: schoelermann.uwe@t-online.de

Ansprechpartner: Vanessa Wulf (Amt III Planen und Bauen)  
Festnetz: 04121 714-234  
Mail: wulff@stadt-uetersen.de

### **11.2 AktivRegion Schleswig-Holstein**

Ansprechpartner: Mathias Günther  
Festnetz: 04821 600838  
Mail: guenther@regionnord.com

Ansprechpartner: Uwe Schölermann  
Festnetz: 04129 593  
Mobil: 0171 2158091  
Mail: schoelermann.uwe@t-online.de

Berührungspunkte:

- Finanzielle Förderung durch die AktivRegion

### **11.3 Metropolregion Hamburg**

Ansprechpartner: Bernd Sengstock  
Festnetz: 04042841 2616  
Mail: bernd.sengstock@bwvi.hamburg.de

Ansprechpartner: Holger Wege  
Festnetz: 0431988 3070  
Mail: holger.wege@stk.landsh.de

Berührungspunkte:

- Finanzielle Förderung durch die Metropolregion Hamburg

### **11.4 Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz des Landes Schleswig-Holstein**

Ansprechpartner: Herr Bornholdt  
Festnetz: 04856 90909911

Berührungspunkte:

- Die angrenzenden Deichflächen sind Eigentum des LKN.
- Beleuchtung der deichüberquerenden Treppe.
- Eventuelles zerstörungspotential des Deiches durch die Einrichtung des Hafens im Falle einer Sturmflut.

### 11.5 Untere Naturschutzbehörde – Kreis Pinneberg

Ansprechpartner: Frau Törper  
Festnetz: 04121 45022263  
Mail: d.toerper@kreis-pinneberg.de

Ansprechpartner: Andreas Hoffmann  
Festnetz: 04121 45022267  
Mail: a.hoffmann@kreis-pinneberg.de

Berührungspunkte:

- Genehmigung Schlengelanlage
- Genehmigung Beleuchtung der Deichtreppe

### 11.6 Deich- und Hauptsielverband Haseldorfer Marsch

Ansprechpartner: Prinz Udo von Schoenaich-Carolath-Schilden (Oberdeichgraf)  
Festnetz: 04129 269

Berührungspunkte:

- Deich-/ Sielbetrieb

### 11.7 Maritime Landschaft Unterelbe

Ansprechpartner: Matthias Bunzel  
Festnetz: 04142 889410  
Mail: m.bunzel@maritime-elbe.de

Berührungspunkte:

- Förderung der Planungskosten

### 11.8 Bandreißerkate – Kulturverein Haseldorfer Marsch e.V.

Ansprechpartner: Thomas Herion  
Mobil: 0177 8239275  
Mail: Thomas.Herion@web.de

Berührungspunkte:

- Touristisch wertvolle Einbeziehung in die Planung

### **11.9 Elbmarschenhaus**

Ansprechpartner: Edelgard Heim  
Festnetz: 04129 9554912  
Mail: heim@elbmarschenhaus.de

Berührungspunkte:

- Touristisch wertvolle Einbeziehung in die Planung

### **11.10 Tidenkieker**

Ansprechpartner: Captain Raab  
Festnetz: 04143 5427

Berührungspunkte:

- Touristisch wertvolle Einbeziehung in die Planung

### **11.11 Tourismus in der Haseldorfer Marsch**

Ansprechpartner: Norbert Jaedicke  
  
Hafenmeister: 0172 5290 616  
Hafenbeleuchtung: 0160 152 8860

## 12. Quellen

PWD	Planungshilfe für Wohnmobilstellplätze in Deutschland; Deutscher Tourismusverband E.V., 2011, Bonn
RiGeW	Richtlinie für die Gestaltung von Wassersportanlagen an Binnenwasserstraßen; Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2011, Berlin
WtD	Wassertourismus in Deutschland – Praxisleitfaden für wassertouristische Unternehmen, Kommunen und Vereine; Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, 2013, Berlin
RASt06	Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen; FGSV Verlag GmbH, 2006, Köln
DIN 18040-1	Rampen <i>Barrierefreies Bauen</i>
DIN 18024-1	Treppe, Fahrtreppe, Rampe, Aufzug <i>Anforderungen für das barrierefreie Bauen öffentlicher Verkehrswege und Gebäude für Behinderte und ältere Menschen</i>
Pegeldaten	Pegelname Stadersand; Betreiber: Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz
SV-tech.	Schließenanlage; Simons-Voss technologies, simons-voss.com
MRH	Metropolregion Hamburg, metropolregion.hamburg.de
bike-energy	Universelle E-Bike Ladestationen von „bike-energy“ aus Österreich, www.bike-energy.com
BfN	Bundesamt für Naturschutz, www.bfn.de
Elberadweg	Internetpräsenz, www.elberadweg.de