



ISEK POSITIONSPAPIER
VON TUTZING KLIMANEUTRAL 2035





Kurzfassung des Inhalts

SEKTOR VERKEHR:

Der Verkehr hat einen erheblichen Einfluss auf den Klimawandel. Um dessen CO₂-Emissionen zu reduzieren, fordert Tutzing Klimaneutral 2035, die Bedingungen für aktive Mobilität und den ÖPNV zu verbessern sowie für E-Mobilität. Außerdem soll die Aufenthaltsqualität an öffentlichen Plätzen verbessert werden. Alle Maßnahmen müssen auch die Verkehrssicherheit im Fokus haben, z.B. durch Maßnahmen wie Tempo 30-Zonen und sichere Geh- und Radwege. Dabei ist es elementar, die Bedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen zu berücksichtigen.

Mehr dazu:

S. 1

SEKTOR LANDNUTZUNG:

Um Klimaneutralität zu erreichen, sind naturbasierte Lösungen wie Wiederaufforstung entscheidend. In Tutzing sollten Straßenbäume, Grünflächen und naturnahe Gärten gefördert werden – sie binden CO₂, reduzieren Hitze, fördern Wasserdampfbildung und schützen den Boden. Sie verbessern außerdem die Luftqualität, dienen als Hitzeschild und steigern die Lebensqualität.

Mehr dazu:

S. 6

SEKTOR GEBÄUDE:

Durch den enormen Anteil des Gebäudesektors an den klimaschädlichen CO₂-Emissionen ist es elementar, dass Tutzing klimafreundlich saniert und baut. Das umfasst eine maßvolle, energetische Sanierung kommunaler Gebäude, Umstellung auf erneuerbare Energien bis 2030, Förderung von PV-Anlagen und grünen Dächern. Zudem sollen, wo möglich, Bauvorschriften für Neubauten überarbeitet werden und alle Bau-Interessierten aktiv beraten und unterstützt werden.

Mehr dazu:

S. 8

ISEK POSITIONSPAPIER VON TUTZING KLIMANEUTRAL 2035

PRÄAMBEL

Die Bürgerinitiative TUTZING KLIMANEUTRAL 2035 (TKN35) betrachtet den Klimawandel als eine der drängendsten globalen, aber auch regionalen Herausforderungen unserer Zeit, die sowohl die Umwelt als auch die Lebensgrundlagen zukünftiger Generationen bedroht. Vor diesem Hintergrund ist es unerlässlich, dass Gemeinden wie Tutzing entschieden handeln, um die negativen Auswirkungen des Klimawandels einzudämmen und eine nachhaltige Zukunft zu gestalten.

Als aktive Bürgerinnen und Bürger Tutzings sind wir fest davon überzeugt, dass eine umfassende Transformation in den Sektoren Energieversorgung, Verkehr, Landnutzung und Gebäude notwendig ist, um unseren Beitrag gegen die globale Erhitzung zu leisten und unsere Gemeinde widerstandsfähiger gegenüber den Folgen des Klimawandels zu machen. Das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) ist ein strategisches Instrument zur langfristigen Planung und Entwicklung unserer Gemeinde und wir nehmen die Chance wahr, konkrete Maßnahmen zur Erreichung der Tutzinger Klimaziele zu formulieren und vorzuschlagen.

Der Gemeinderat bestätigte mit seinem Grundsatzbeschluss im letzten Jahr die herausragende Bedeutung, Klimaneutralität für Tutzing bis spätestens 2035 zu erreichen: „In Anlehnung an den Kreistagsbeschluss vom 12.12.2005 unterstützt der Tutzinger Gemeinderat die Bestrebungen zur Energiewende in Tutzing. Das Ziel, unsere Region bis zum Jahr 2035 vollständig mit erneuerbaren Energien zu versorgen, wird befürwortet und seine Erreichung im Rahmen der personellen und finanziellen Möglichkeiten und unter Berücksichtigung der weiteren kommunalen Aufgaben der Gemeinde unterstützt. Das Ziel soll erreicht werden z.B. durch Reduzierung des Energieverbrauchs, Einsatz innovativer und effizienter Technologien zur erneuerbaren Energieerzeugung, nachhaltige Nutzung aller heimischen Ressourcen [...]. Damit sollen unsere natürlichen Lebensgrundlagen erhalten und die regionale Wirtschaftskraft sowie die Lebensqualität für unsere Bürgerinnen und Bürger gesichert werden.“

An diesen Beschluss möchten wir im Rahmen des ISEK-Verfahrens erinnern, denn die Energiewende ist ein essenzieller Schritt hin zur Klimaneutralität und wir freuen uns, dass die Gemeinde diesen beherzt gehen möchte. Allerdings sind weitere Schritte nötig, um Tutzing für die Herausforderungen der Zukunft zu wappnen.

In diesem Positionspapier stellen wir die Haltung der Bürgerinitiative TKN35 zum ISEK für Tutzing vor. Dabei berücksichtigen wir die besonderen Chancen, die sich in den Sektoren Verkehr, Landnutzung und Gebäude ergeben und setzen uns für konkrete Maßnahmen ein, die dazu beitragen, Tutzing zu einem Vorbild für klimagerechte Kommunen zu machen.



SEKTOR VERKEHR

Der Verkehr hat einen erheblichen Anteil am Klimawandel. Für TKN35 ist es deshalb wichtig, dass das ISEK Tutzing auch dazu genutzt wird, die klimaverträgliche aktive Mobilität sowie den ÖPNV zu stärken. Dazu gehören sicheres Zufußgehen und Radfahren für alle, eine verbesserte Aufenthaltsqualität innerorts und kurze Wege. Die damit mögliche Erhöhung der Anteile aktiver Mobilität, ÖPNV und gleichmäßigen Kfz-Verkehrs verbessert die Klimabilanz. [1]

Ist-Zustand - Bestandsaufnahme

In Tutzing werden viele Wege zu Fuß unternommen [2]. Zugleich gibt es aber noch Verbesserungspotenziale, um den Anteil der Fußgängerinnen und Fußgänger weiter zu erhöhen.

Das Radfahren hat seit den Zählungen zum Verkehrskonzept in Tutzing deutlich zugenommen. Das ist in hohem Maß dem Pedelec sowie der Zunahme der elektrisch unterstützten Lastenräder zu verdanken. In jüngster Zeit gab es Verbesserungen für das Radfahren insbesondere im Zusammenhang mit der Neugestaltung der Hauptstraße, Beginn Bernrieder Straße und Beginn Lindemannstraße. Trotzdem ist Radfahren in Tutzing noch nicht durchgängig sicher und das Potenzial bei weitem nicht ausgeschöpft.

Hinsichtlich ÖPNV hat Tutzing den Vorteil, dass der Ort gut an die Bahn und die S-Bahn angebunden ist. Die neuen Buslinien haben in den letzten Jahren die Bedingungen innerorts und im südlichen Landkreis verbessert.

Der innerörtliche Kfz-Verkehr ist nach wie vor hoch. Hier gibt es erheblichen Bedarf für Verbesserungen. Es gibt erste Ladestellen für E-Fahrzeuge und seit wenigen Jahren ein Car-Sharing Angebot.

Im Unterschied zu Kommunen, bei denen die Einkaufszentren außerhalb des Orts angesiedelt sind, ist es in Tutzing von Vorteil, dass die Einkaufszentren noch innerhalb der Ortsgrenzen liegen. Hingegen ist die Situation im Ortszentrum nach dem Verschwinden des früheren Edeka im Blick zu behalten. Generell ist die Aufenthaltsqualität deutlich zu verbessern (Plätze, Bäume, Ruhemöglichkeiten und vieles mehr), damit die Attraktivität des Ortskerns erhöht und noch mehr zu Fuß gegangen und mit dem Rad gefahren wird.

Zusammenfassend: Viele einzelne Maßnahmen können die Verkehrssicherheit erhöhen, eine Zunahme der aktiven Mobilität fördern und die Aufenthaltsqualität steigern. Dies verbessert Tutzings Klimabilanz und erhöht die Lebensqualität.

VERBESSERUNG DER VERKEHRSSICHERHEIT

Wichtig ist, die Verkehrssicherheit weiter zu verbessern.

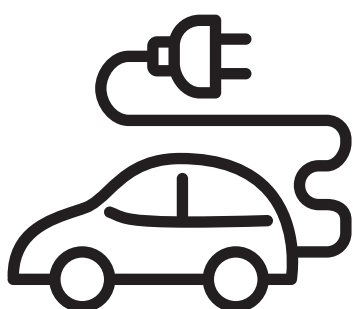
Die Geschwindigkeit innerorts ist eine der maßgeblichen Einflussgrößen für die Sicherheit [3]. Der Bericht leitet Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts als Empfehlung ab. Dies erhöht die Verkehrssicherheit deutlich [4] und ist insbesondere im Mischverkehr in Tutzing Mitte (Abschnitt ohne Radschutzstreifen) für den Radverkehr sehr wichtig:

- Der Anhalteweg (Reaktionsweg + Bremsweg) beträgt bei 30 km/h etwa 13 m, bei 50 km/h etwa 28 m – und damit mehr als das Doppelte!
- Bei einem Zusammenstoß ist der Aufprall bei 50 km/h fast dreimal so stark wie bei 30 km/h. Das Risiko tödlicher Verletzungen bei einem Unfall sinkt bei 30 km/h gegenüber 50 km/h um 75 Prozent.

- Tutzing gibt es verbreitet Lücken bei Rad- und Gehwegen. Es ist ein durchgängiges Wegenetz für den Radverkehr (zumindest Radschutzstreifen) sowie für Fußgängerinnen und Fußgänger erforderlich, auf dem sich alle ohne besondere Risiken fortbewegen können.

Maßnahmen:

1. Tempo 30 in der Hauptstraße innerorts sollte eingeführt werden, sobald die gesetzlichen Vorgaben dies ermöglichen..
2. In der Zwischenzeit sollten „Smiley“ Tafeln mit der Anzeige der aktuellen Geschwindigkeit und der Aufschrift „Tempo 30 bitte“ die Verkehrsteilnehmer freundlich dazu einladen, diesen Zukunftsstandard freiwillig einzuhalten.
3. Die anstehende Sanierung der Hauptstraße im Ortszentrum sollte eine zukünftige Einführung von Tempo 30 planerisch bereits berücksichtigen.
4. Für Tutzing sollte erneut der Status eines staatlich anerkannten Erholungsortes angestrebt werden. Damit gibt es erweiterte Möglichkeiten für eine Absenkung der Höchstgeschwindigkeit auch auf einer Staatsstraße (siehe Abschnitt „Tutzing als Erholungsort“ sowie Anhang).
5. Tempo 30-Zonen und -Straßen sind noch besser zu überwachen. Die Tempolimits haben zwar eine gewisse Wirkung, es wird aber trotzdem vielfach noch zu schnell gefahren.
6. Wir schlagen die durchgängige Aufstellung von „Smiley“ Tafeln an kritischen Stellen im Ortsgebiet als freundliche und erwiesenermaßen sehr wirksame Maßnahme vor.
7. Fußwege: Insbesondere in der Lindemannstraße ist ein durchgängiger Gehweg zu schaffen. Die derzeitige Situation ist gefährlich und schreckt vom Zufußgehen ab. Vorteilhaft wäre ein kombinierter Geh-/Radweg.
8. An weiteren Straßen sind Gehwege zu errichten (Baumaßnahmen Sudentenstraße für Gehweg Bräuhausstraße nutzen, Kustermannstraße, u.a.). Die geplante Maßnahme Unterführung Heinrich-Vogl-Straße sollte dringend in den nächstjährigen Gemeindehaushalt einbezogen werden.



DER MENSCH IM ZENTRUM DER VERKEHRSPANUNG

Barrierefreiheit/Inklusion: Tutzing hat einen hohen Anteil älterer und mobilitätseingeschränkter Menschen. Sie brauchen eine barrierefreie Umgebung, damit sie so weit wie möglich unabhängig von Autos sind bzw. Wahlfreiheit haben (für Rollatoren geeignete Gehwege, Markierungen für Seheingeschränkte, sichere Überquerungen, etc.).

Maßnahmen:

9. Bei allen Neugestaltungen und Umbauten von Straßen ist auf Barrierefreiheit zu achten (vergleichbar Neugestaltung Hauptstraße).

10. Die von der Hauptstraße abgehenden Nebenstraßen sollten der Reihe nach ebenfalls barrierefrei gestaltet werden, ebenso das Umfeld des Rathauses, der Kirchen, der Schulen und des Wochenmarkts.

11. An geeigneten Stellen sind Behindertenparkplätze auszuweisen (Hauptstraße Nähe von Geschäften, Arztpraxen, etc.).

12. Es ist darauf zu achten, dass wichtige Infrastruktur zur täglichen Versorgung zu Fuß erreicht werden kann. Dazu ist insbesondere das Ortszentrum zu fokussieren, nachdem Edeka und Müller dort geschlossen wurden.

13. Auf wichtigen Routen im Ort sollten in nicht zu großen Abständen Ruhebänke aufgestellt werden (z.B. mit Unterstützung des Tourismusvereins).

14. Kinder und Jugendliche sollen altersgemäß selbständig mobil sein können. Dazu ist die Sicherheit für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radelnde noch deutlich zu erhöhen. Insbesondere ist der Schulweg von Bedeutung, Verbesserungen für Kinder und Jugendliche kommen allen zugute..

15. Die Einhaltung von Tempo 30 vor den Schulen in der Hauptstraße ist besser zu überwachen bzw. über die Aufstellung von Smiley-Tafeln zu unterstützen..

16. Generell sollte die Gemeinde die Einhaltung von Tempo 30 als positive Botschaft vermitteln („damit unsere Kinder und Jugendlichen altersgemäß sicher unterwegs sein können“).

17. Wir appellieren an die Gemeinde, für die Einhaltung des Abstandsgebots von 1,50 m beim Überholen von Radelnden zu werben.

18. Die Polizei sollte in entsprechende Kampagnen einbezogen werden, danach sollten ergänzend Kontrollen vorgenommen werden.

19. Zumindest ein Teil der Fahrradstellplätze an den Schulen sollte überdacht werden.

20. Auch am Bahnhof sollten mehr überdachte Fahrradstellplätze geschaffen werden.

GESTALTUNG ÖFFENTLICHER RAUM UND AUFENTHALTSQUALITÄT

Entsprechend der von Deutschland und den anderen UN-Mitgliedsstaaten verabschiedeten „Neue Urbane Agenda“ [5] sollte vermehrt vom Menschen bzw. umfassend allen Funktionen des öffentlichen Raums und nicht länger von Fahrzeugen und der Dominanz von Straßen ausgegangen werden. Zugleich sollte innerhalb der Transportfunktion nicht länger der motorisierte Individualverkehr priorisiert werden. Dieses Dokument wurde von der Bundesrepublik Deutschland als UN-Mitglied mit verabschiedet. Daher kommt der Gestaltung des Straßenraums, der Schaffung von Plätzen ebenso wie der Aufenthaltsqualität eine hohe Bedeutung zu. Eine dementsprechende Gestaltung erhöht die Luftqualität, ist klimaverträglich, fördert das Zufußgehen und Radeln und stärkt die Attraktivität der Ortsmitte.

Maßnahmen:

21. Ausgestaltung des zukünftigen Marienplatzes mit Bäumen, Sitzgelegenheiten, Brunnen, Belag, Fahrradstellplätzen u.a.
22. Bäume, Büsche, Sitzgelegenheiten entlang der Hauptstraße.
23. Schaffung weiterer Plätze, z.B. an der Hauptstraße neben der Abzweigung Graf-Vier-egg-Straße.
24. Gestaltung der Fläche vor der Eisdiele als Platz, mit klarer Abgrenzung zum Verkehr (z.B. durch Pflanzkübel), ohne unmittelbar angrenzende Parkflächen und ausreichend ausgewiesenem Platz für Tische sowohl in Richtung Hauptstraße als auch hin zur Schloßstraße.
25. Umwidmung geeigneter Straßen zur Spielstraße (Marienstraße, Schloßstraße und weitere).

WEITERE MASSNAHMEN, VERKEHRSMITTELSPEZIFISCH ZUGEORDNET

Motorisierter Verkehr:

26. Errichtung weiterer Ladestationen für E-Fahrzeuge.
27. Entscheidung für E-Fahrzeuge bei Neuanschaffung von Fahrzeugen durch die Gemeindeverwaltung.
28. Überdachte Wartehäuschen mit Sitzgelegenheit für sämtliche ÖPNV-Haltestellen.

Aktive Mobilität:

29. Ansprechende Gestaltung eines Fußgänger-/Radwegs vom **Bahnhof in den Ort / zum See** mit Bäumen, Sitzplätzen etc..
30. Mit einer Fußgängerüberquerung am oberen Ende der **Hallbergerallee** kann ein durchgängig sicherer und attraktiver Weg zwischen Bahnhof und Ortsmitte geschaffen, die Geschäfte in der Hallbergerallee aufgewertet und entlang des Wegs im neuen Gelände die Attraktivität für neue Geschäfte erhöht werden.
31. **Hauptstraße Nord:** Realisierung der geplanten bedarfsgesteuerten Ampel an der Einmündung der Von-Kühlmann Straße.
32. Kombiniertes Geh- und Radweg zwischen Nordbad Richtung Norden bis Ortsgrenze **Garatshausen** (derzeit reiner Gehweg).
33. **Lindemannstraße:** Errichtung eines kombinierten Geh-/Radwegs als sicherer Zugang zu den Einkaufszentren an der Lindemannstraße und zum Bahnhof [6].
34. **Bernrieder Straße:** Der Ausbau im Bauabschnitt Hauptstraße Süd endet derzeit zu frühzeitig. Der Übergang ist unübersichtlich und für den Radverkehr problematisch. Es ist ein kombinierter Geh- und Radweg zur Würmseehalle und nach Unterzeismering inklusive einer sicheren Querung im Bereich des Kreisverkehrs zu und auf Höhe der Einfahrt zur Würmseehalle zu gestalten, um so das Südbad etc. sicher zu erreichen.
35. Radschutzstreifen entlang der Ortsdurchfahrt von **Unterzeismering**.
36. Die Ortsdurchfahrt von **Unterzeismering** sollte analog der innerörtlichen Hauptstraße auf Tempo 30 begrenzt werden.
37. Seit der letzten Novellierung der Straßenverkehrsverordnung ist die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung der Regelfall. Nur in begründeten Ausnahmefällen kann davon abgewichen werden. In Tutzing gibt es einige Einbahnstraßen, in denen diese Rechtslage noch nicht umgesetzt wurde.

TUTZING ALS ERHOLUNGSORT

Für Tutzing soll der Status eines staatlich anerkannten Erholungsorts (vgl. Feldafing und Bernried) angestrebt werden. Neben erweiterten Möglichkeiten für eine Absenkung der Höchstgeschwindigkeit auch auf einer Staatsstraße und damit einer Erhöhung der Verkehrssicherheit würde die Auszeichnung als staatlich anerkannten Erholungsort die Aufenthaltsqualität und die Attraktivität Tutzings erhöhen. Anforderungen für die Beantragung und resultierende Möglichkeiten, siehe Anhang.

Maßnahmen

38. Gemeinderatsbeschluss für einen bei der Rechtsaufsichtsbehörde einzureichenden Antrag auf staatlich anerkannten Erholungsort inkl. Begründung, hier u.a. die Attraktivität Tutzings durch verlängerten Dampfersteg und damit erhöhtem Tourismus, Ufer-Promenade, Akademien, Biergarten, Nord- und Südbad, Ilkahöhe, Wanderwege, Fahrrad-Trails, Landschaftsschutzgebiet.

38. Kombiniertes Geh- und Radweg zwischen Nordbad Richtung Norden bis Ortsgrenze Garatshausen.

39. Steigerung der Attraktivität durch bereits genannte Maßnahmen wie z.B. Spielstraßen, durchgängige Fuß- und Radwege, attraktive Plätze sowie durch Erweiterungen / Verbesserungen der Beschilderungen in Abstimmung mit dem Tourismusverein, z.B: für ankommende Gäste am Dampfersteg, Wegweisung zu öffentlichen Toiletten, Beseitigung von Ungereimtheiten bei der Beschilderung für den Radverkehr.

Quellen

[1] ITF (2023): ITF Transport Outlook 2023. Paris: OECD/International Transport Forum. Deutsch: ITF (2023): ITF Verkehrsausblick 2023. Kurzfassung. Paris: OECD/ITF.

[2] Städtebaulich Integriertes Verkehrskonzept Tutzing 2004 [INGEVOST]

[3] ITF (2018): Speed and Crash Risk. Research Report. Paris: OECD/International Transport Forum.

[4] Deutsche Umwelthilfe e.V (Juni 2022): Infografik: Das bringt Tempo 30. www.duh.de/tempo30 | Juni 2022

[5] UN-Habitat (2016): Neue Urbane Agenda. Habitat III. Vereinte Nationen: New York.

[6] Das Staatliche Bauamt Weilheim hat bereits Grund erworben (vom Bach / Knick Riedwinkel ortsauwärts), wird aber erst aufgrund der Initiative der Gemeinde Tutzing mit der Planung beginnen. Eine Planung ist wiederum Voraussetzung dafür, dass Mittel aus Sonderprogrammen – derzeit etwa Sonderprogramm „Stadt und Land“ zur Förderung der Radinfrastruktur – beantragt werden können.



2

SEKTOR LANDNUTZUNG

Um Klimaneutralität zu erreichen, sind sogenannte „naturbasierte Lösungen“ essenziell - denn Bäume und Böden können große Mengen an CO₂ speichern. Im Ortsbereich ist die Wiedervernässung von Mooren nicht sinnvoll, deshalb müssen wir uns auf Bäume konzentrieren. In der Wissenschaft wird Wiederaufforstung als ein wesentlicher Weg betrachtet, um den Temperaturanstieg auf 1,5 bis 2 Grad zu begrenzen. Bäume zu bewahren, zu pflegen und zu pflanzen ist also das Gebot der Stunde. Das bedeutet für Tutzing: Straßenbäume und Straßengrün (Büsche, Stauden und Grünflächen) gehören unbedingt zu einer zukunftsorientierten, klimaneutralen Gemeinde. Sie schaffen eine bessere Aufenthaltsqualität, binden CO₂ und halten die Luft rein.

Die elementare Rolle von Pflanzen und Böden gilt natürlich ebenso für Gärten, für die der Verzicht auf Versiegelung festgeschrieben werden sollte – mit dem Motto: naturnahe Gärten statt versiegelte Flächen.

STRASSENÄUME

- Sie sind Kulturgut: Gemeinde- und Staatsstraßen waren über Jahrhunderte mit Allee-bäumen bepflanzt. Immer noch prägen Straßenbäume unsere Kulturlandschaft. Dabei sind Straßenränder ideal für Anpflanzungen, da sich diese Flächen in öffentlicher Hand befinden. Dem Argument der Verkehrssicherheit kann entsprochen werden, wenn an gefährdenden Stellen eine Geschwindigkeitsbegrenzung eingeführt wird und/oder Leitplanken errichtet werden.
- Sie binden CO₂: Das Blattgrün der Straßenbäume bindet CO₂, eine Buche z.B. pro Jahr ca. 12,5 Kilogramm. Will man einen alten Baum fällen und seinen CO₂-Effekt durch Jungpflanzen ausgleichen, müsste man ca. 80 junge Bäume setzen. Erst nach 40 bis 50 Jahren wird der Effekt eines einzelnen Baumes vergleichbar sein mit dem des gefälltten alten Baumes.
- Sie schützen vor Hitze: Vergleicht man die Temperatur asphaltierter Flächen mit der von mit Baumkronen beschatteten Flächen, findet man eine Temperaturdifferenz von bis zu 20° C. Das Laub fördert die Wasserdampfbildung, hat also einen positiven Effekt auf das Zusammenspiel von Wasser und Boden und dient der Wolkenbildung. Große Laubbäume geben täglich rund 400 Liter Wasser an ihre Umgebung ab. Die Verdunstungsenergie eines Baumes entspricht ungefähr der von zehn Klimaanlage. Durch die Reduzierung der lokalen Temperatur können sie die Notwendigkeit von Klimaanlage reduzieren, was wiederum den Energieverbrauch senkt.
- Bäume tragen dazu bei, dass sich mehr Wasser zeitgerecht über dem Land abregnet – was in Zeiten von Dürre und Starkregen essenziell für ein gesundes Ökosystem ist [1].



- Sie schützen den Boden: Bäume beschatten die Erde, puffern Starkregen ab und pflegen mit ihrem Laub die wertvolle Humusschicht und das Bodenleben. Eine durch Asphalt versiegelte Fläche ist ein Raubbau an unserem Lebensraum – Wasser kann nicht versickern, Humus verschwindet, Insekten sterben.
- Sie schützen unsere Gesundheit: Straßenbäume und alles Grün in der Stadt wie auf dem Land dienen als Hitzeschild. Fehlt dieses Grün, beeinträchtigt die Hitzeentwicklung unsere Gesundheit, wie man nicht zuletzt an der steigenden Zahl von Hitzetoten ablesen kann.
- Sie verbessern die Luftqualität. Als natürliche Luftfilter absorbieren sie Schadstoffe aus der Luft.
- Sie erhöhen die Lebensqualität. Indem Bäume und Grünflächen Orte der Erholung und des sozialen Austauschs schaffen, tragen sie zur Stressreduktion und zur Verbesserung des allgemeinen Wohlbefindens bei.

Maßnahmen innerorts und in näherer Umgebung der Gemeinde Tutzing:

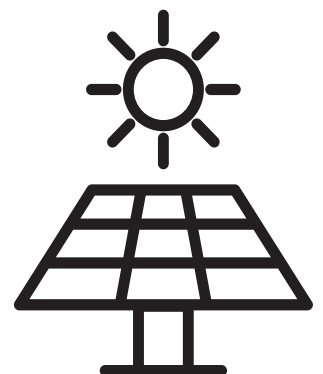
40. Nachpflanzungen der in den letzten Jahren gefällten Straßenbäume an der Verbindungsstraße zwischen Tutzing und der B2 über Diemendorf, Wiederherstellung der alten Straßenallee.
41. Neuanpflanzung im Zwischenbereich zwischen Wirtschaftsweg, Fahr- und Gehwegen und den Staatsstraßen, z.B. zwischen Tutzing und der Abzweigung nach Kampberg oder zwischen Tutzing und Unterzeismering.
42. Neuanpflanzung von Straßenbäumen an der Traubinger Str. zwischen Tutzing und Traubing, zwischen Traubing und Feldafing sowie zwischen Monatshausen und Diemendorf.
43. Kartierung großer, alter Bäume und Festlegung in Bebauungsplänen so weit als möglich.

Quellen

[1] Stefan Schwarzer, Ute Scheub, Aufbäumen gegen die Dürre

Wie uns die Natur helfen kann, den Wassernotstand zu beenden. Alles über regenerative Landwirtschaft, Schwammstädte, Klimalandschaften & Co.

ISBN: 978-3-98726-020-9, oekom-Verlag



3

SEKTOR GEBÄUDE

Hier geht es uns im Sinne der Maxime „Global denken – lokal handeln“ darum, unseren fairen Beitrag zu leisten, um die Klimaziele zu erreichen, auf die sich 196 Nationen bei der Pariser Klimakonferenz 2015 völkerrechtlich verbindlich geeinigt haben. Der „gesamte Gebäudesektor, der für die Erreichung der Klimaschutzziele hohe Relevanz hat, (muss) deutlich höhere Sanierungsraten und bessere Sanierungsqualitäten erreichen“ [1].

In der Folge haben wir die wichtigsten Maßnahmen zusammengestellt, die im Gebäudesektor auf kommunaler Ebene umsetzbar sind, um schädliche Treibhausgas-Emissionen (THG-E) zu reduzieren. Dabei lehnen wir uns an die Publikation des Umweltbundesamtes zu „Klimaschutzpotentialen in der Kommune“ [1] an.

Hier werden diejenigen Maßnahmen benannt, die die höchsten Einsparpotenziale von THG-E erbringen. Weitere Maßnahmen können unter [1] nachgesehen werden.

44. Kommunale Liegenschaften: Kontinuierliche Energieverbrauchskontrolle, Umsetzung von nicht- und geringinvestiven Maßnahmen zur Reduktion des Wärmebedarfs (Kommunales Energiemanagement, KEM).

45. Kommunale Liegenschaften: Maßvolle energetische Gebäudesanierung bis 2030, Ertüchtigung der Gebäudehüllen soweit nötig (Vermeidung von unkontrolliertem Lüftungsverlust, gute Dichtigkeit der Gebäude), um den Betrieb mit erneuerbaren Energien zu unterstützen.

46. Kommunale Liegenschaften: Umstellung auf erneuerbare Energieträger zur Wärmeversorgung bis 2030.

47. Kommunale Wohnungsbaugesellschaften wie z.B. die Liegenschaften des Verband Wohnen: Maßvolle energetische Gebäudesanierung, also Ertüchtigung der Gebäudehüllen, um den Betrieb mit erneuerbaren Energien zu unterstützen.

48. Umstellung der Wärmeversorgung im Ort auf erneuerbare Energien durch Errichtung eines Nahwärmenetzes mit Seewärme.

49. Für das Gebiet außerhalb des Nahwärmenetzes soll die Gemeinde jährlich Ortsteile als Klimaquartiere ausweisen und die Bürgerinnen und Bürger vor Ort bei der Umstellung auf klimaneutrale Energien durch Klimaschutz- und Sanierungsmanager nach den gleichen Grundsätzen (maßvolle Hüllen-Sanierung, konsequente Umrüstung auf erneuerbare Energien) unterstützen.

50. Kommunale Liegenschaften: Installation von PV-Anlagen auf allen sehr gut und gut geeigneten Dächern..

51. Neubaugebiete (Wohngebäude): Festlegung von Anforderungen zur Kompaktheit und Gebäudeausrichtung in Bebauungsplänen. Anreize setzen: Bei Bauvorhaben und Flächenversiegelungen werden möglichst niedrige entstehende THG-E Schlüsselkriterium für die Vergabe von Baugrundstücken, wenn die Gemeinde dafür Vorgaben machen kann oder städtebauliche Verträge abschließt.

52. Neubauten im Rahmen von städtebaulichen Verträgen (Wohngebäude): Verpflichtung zu hohen Effizienzstandards.

53. Neubaugebiete (Nichtwohngebäude): Festlegung von Anforderungen zur Kompaktheit und Gebäudeausrichtung in Bebauungsplänen.

54. Neubauten im Rahmen von städtebaulichen Verträgen (Nichtwohngebäude): Verpflichtung zu hohen Effizienzstandards.

55. Alle Neubauten (Wohn- und Nichtwohngebäude): Festlegung eines PV-Nutzungsgebots über städtebauliche Verträge und im Bebauungsplan.

56. Ein- und Zweifamilienhäuser: Aktivierung der Eigentümerinnen und Eigentümer durch intensive Beratungen zur Gebäudesanierung im Quartier inkl. Umsetzungsbegleitung. Die Kommune richtet eine zentrale Stelle ein, die berät und unterstützt der

- energetischen Sanierung
- Dekarbonisierung der Heizanlagen
- Ausstattung der Gebäude mit Solaranlagen
- Antragstellung für Förderprogramme, z.B. auch zur Passivhausbauweise
- Verwendung klimaschonender Baumaterialien, wie z.B. Holz
- Bauweise nach Plus-Energiehaus-Standard
- Begrünung hierfür geeigneter Fassaden und Dächer
- Information über Finanzierungsmöglichkeiten und Handwerksleistungen.

57. Die Gemeinde Tutzing soll sich im Kreistag/Landtag dafür einsetzen, Bauordnungen, Bebauungspläne und das Planungsrecht grundlegend zu überarbeiten und auf Klimaneutralität auszurichten. In diesem Zusammenhang sind auch Stellplatz-Schlüssel (Tiefgaragenerrichtungen) zu überarbeiten. Die Photovoltaik-Pflicht, die bisher in Bayern nur für staatliche Dächer und Nicht-Wohngebäude besteht, soll auf Wohngebäude erweitert werden.





SONSTIGE KLIMASCHUTZ-MASSNAHMEN IN DER KOMMUNE TUTZING:

- 58.** Umstellung der Straßenbeleuchtung auf hocheffiziente Leuchtmittel mit bedarfsgerechter Steuerung.
- 59.** Prüfung der Nutzung des Abwärmepotenzials des kommunalen Abwassers in den öffentlichen Kanalsystemen (Machbarkeitsstudie).
- 60.** Einsatz von energieeffizienten Techniken bei der Gewinnung, Aufbereitung und Verteilung des Trinkwassers, auch Anschluss an den zukünftigen Solarpark.
- 61.** Umstellung des Verpflegungsangebotes auf eine überwiegend vegetarische/pflanzenbasierte Ernährungsform in Kantinen der Schulen, Krankenhäuser und Pflegeeinrichtungen mit öffentlicher Trägerschaft.
- 62.** Aktivierung von Unternehmerinnen und Unternehmern zur Einführung von Energiemanagementsystemen.
- 63.** Divestment: Rücklagen und andere verfügbare Mittel aus klimaschädlichen Geldanlagen abziehen.
- 64.** Beantragung von Windkraftvorranggebieten in der Flächennutzungsplanung.

Literatur/Quellen:

- [1] Umweltbundesamt: Angelika Paar, Fabian Bergk, Miriam Dingeldey, Clemens Hecker, Vanessa Herhoffer, Klimaschutzpotentiale in Kommunen, 2022, <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/klimaschutzpotentiale-in-kommunen>
- [2] Energiewende Landkreis Starnberg e.V., Fachgruppe: Energieeinsparung Landratsamt Starnberg, Bauamt (Hg.), Energieeffizienz in der Bauleitplanung, Handlungsempfehlungen für die Gemeinden des Landkreises Starnberg, 2015
- [3] Das Klima-Handbuch für Kommunen - Den solidarisch-ökologischen Wandel erfolgreich gestalten, Regensburg, 2023 <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/regensburg/20293.pdf>
- [4] <https://klimaentscheid-freiburg.de/massnahme>



ANHANG

Erholungsort

- Gemeinderatsbeschluss für einen bei der Rechtsaufsichtsbehörde einzureichenden Antrag auf Erholungsort inkl. Begründung, hier u.a. Verlängerung des Dampferstegs, Promenade, Akademien, Biergarten, Ilkahöhe, Wanderwege, Fahrrad-Trails, Landschaftsschutzgebiet.
- Gutachten des Landratsamts zur Ortshygiene hinsichtlich Wasser, Boden und Luft, das mit dem Wasserwirtschaftsamt abgestimmt ist.
- Ggf. weitere Unterlagen, Analysen oder Gutachten ärztlicher, balneologischer, klimatologischer, lufthygienischer und hydrologischer Art sowie ein Verzeichnis der bestehenden Kurbetriebe sowie Kur- und Erholungseinrichtungen mit Lageplan und Erläuterungen.

Straßenverkehrsordnung § 45 Abs 1a Luftkurorte (Nr. 2) und Erholungsorte

Voraussetzungen

Als Erholungsort kann nach § 11 der Verordnung über die Anerkennung als Kur- oder Erholungsort und über die Errichtung des Bayerischen Fachausschusses für Kurorte, Erholungsorte und Heilbrunnen“ oder kurz der „Bayerischen Anerkennungsverordnung“ (BayAnerkV) eine Gemeinde oder auch ein Gemeindeteil anerkannt werden, wenn

- ein der Erholung und touristischen Bedeutung entsprechender Ortscharakter vorliegen,
- eine landschaftlich bevorzugte und klimatisch günstige Lage sowie „regelgerechte Verhältnisse“ der Ortshygiene bei Wasser, Boden und Luft gegeben und
- geeignete Einrichtungen für die Erholung und angemessene entsprechende Angebote vorhanden sind, sowie
- die durchschnittliche Übernachtungsdauer der Gäste mindestens drei Nächte beträgt und die Zahl der Gästeübernachtungen das Siebenfache der Einwohnerzahl übersteigt.

Bei einem Luftkurort sollte zusätzlich nach § 10 der Anerkennungsverordnung ein der Erholung dienliches und gesundheitsförderndes Klima (wird periodisch überprüft), eine angemessene medizinische Versorgung und ein angemessenes entsprechendes Angebot gegeben sein.

Möglichkeiten

§ 45 Abs. 1a StVO ermächtigt u.a. zu Verkehrsbeschränkungen in Bade- und heilklimatischen Kurorten (Nr. 1), Luftkurorten (Nr. 2) und in Erholungsorten von besonderer Bedeutung (Nr. 3), wenn dadurch anders nicht vermeidbare Belästigungen durch den Fahrzeugverkehr verhütet werden können.

Auch sind hier die Interessen von Gewerbetreibenden (z.B. Hoteliers) an einem ruhigen „Umfeld“ zu berücksichtigen, da in der Vorschrift nicht auf die „Wohnbevölkerung“ abgestellt wird. [A1]

Im Rahmen der gebotenen Ermessensabwägung kommt dem Interesse eines weitgehend vom Fremdenverkehr abhängenden Ortes dem Schutz vor Lärm und Abgasen in der Regel ein besonders großes Gewicht zu, sodass den Anliegern in nicht unerheblichem Maße Verkehrsbeschränkungen zugemutet werden dürfen. [A2]

Dem mit einer Tempo 30-Anordnung verfolgten öffentlichen Interesse am Schutz des Kur- und Erholungswertes eines Bade- oder heilklimatischen Kurortes sind die Belange der vom Verbot betroffenen Personen gegenüberzustellen. Auch soweit diese Belange grundrechtlichen Schutz genießen, können sie je nach Fallgestaltung gegenüber einem vorrangigen öffentlichen Interesse an der Reduzierung von Umweltbelastungen des Kraftfahrzeugverkehrs zurückgedrängt werden. [A3]

Es ist daher festzuhalten, dass die Anforderungen für die Anordnung von Tempo 30 in besonders sensiblen Bereichen wie z.B. Luftkurorten weniger streng sind als im Rahmen von § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3. Zwar ist hiermit keine pauschale Ermächtigung zur Anordnung von großflächigen Tempo 30-Limits verbunden, jedoch ist das Interesse am Schutz des Kur- und Erholungswerts in der Prüfung der Verhältnismäßigkeit einer Maßnahme besonders zu gewichten.

Erteilung

Ob die Grundlagen für eine Anerkennung als Erholungsort vorhanden sind, darüber erstellt der „Bayerische Fachausschuss für Kurorte, Erholungsorte und Heilbrunnen“ ein Gutachten. Diesem Ausschuss gehören Vertreter des Innen-, Wirtschafts- und Gesundheitsministeriums sowie Mitglieder etlicher weiterer Stellen an. Dazu gehören der Lehrstuhl für Public Health und Versorgungsforschung der Ludwigs-Maximilians-Universität München, das Institut für Wasserchemie und Chemische Balneologie der Technischen Universität München, die Landesärztekammer, der Deutsche Wetterdienst, die Bayern Tourismus Marketing GmbH, die Tourismusverbände Oberbayern München, Allgäu/Bayerisch-Schwaben, Ostbayern und Franken, der Bayerische Hotel- und Gaststättenverband DEHOGA Bayern e.V., der Bayerische Heilbäderverband e.V., die Deutsche Rentenversicherung, der Bayerische Städtetag und der Bayerische Gemeindetag.

Die Anerkennung kann befristet und unter Auflagen ausgesprochen werden. Dabei können Betriebs- und Überwachungspflichten mit periodischen Kontrollmaßnahmen festgelegt werden. Auflagen können auch nachträglich verfügt werden.

Quellen Anhang:

[A1] vgl. Rechtliche Möglichkeiten der Anordnung von innerörtlichem Tempo 30 – Eine Orientierungshilfe für Kommunen und Anwohnende; von Rechtsanwalt Professor Dr. Remo Klinger und Rechtsanwältin Dr. Silvia Ernst, GEULEN & KLINGER Rechtsanwälte; Kapitel „Tempo 30 in besonders sensiblen Bereichen“, Mai 2022, und hierin insb. Rebler, in: Bachmeier/Müller/Rebler, Verkehrsrecht, 3. Aufl. 2017, § 45 Rn. 47

[A2] vgl. ebenda, und hierin insb. BVerwG, Urteil vom 20. Mai 1987 – 7 C 60/85 –, Rn. 17, juris; Wolf, in: jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl. 2022, § 45 Rn. 24.

[A3] vgl. ebenda, und hierin insb. BVerwG, Beschluss vom 9. Mai 1986 – 7 B 143/85 –, Rn. 5, juris; Urteil vom 20. Mai 1987 – 7 C 60/85 –, juris; siehe auch Koehl, in: Haus/Krumm/Quarch, Gesamtes Verkehrsrecht, 3. Aufl. 2021, § 45 StVO Rn. 27.

Gedruckt mit
freundlicher
Unterstützung von

