

ANTRAG zur 37. Sitzung des Planungsausschusses der Stadt Wedel am 7.3.2017 , TOP 10.1.

Der Planungsausschuss ändert den Text der BV/2017/025 wie folgt:

Absatz 1

Neu: Die Zahl der neu zu errichtenden Wohneinheiten soll mindestens 900 betragen.

Absatz 2

Neu: Ein Anteil im öffentlich geförderten Wohnungsbau von 30% der zu errichteten Nettowohnfläche.

Begründung:

- Die Festlegung einer Obergrenze für die zu errichtenden Wohneinheiten beraubt uns von vornherein der Möglichkeit, mit dem Investor über die von ihm finanzierten Infrastrukturmaßnahmen zu verhandeln.
- Der Bedarf an bezahlbarem Wohnraum für Bezieher geringer und mittlerer Einkommen beträgt in Wedel laut GEWOS-Gutachten 6400 Wohnungen bis 2030.
- **Aktuell suchen 569 Familien nach derartigen Wohnungen.**
- Je mehr Wohnraum errichtet wird, desto früher erfolgt der Eintritt in die Gewinnzone (Break-even-Point).
- Wir schließen uns der Forderung des Seniorenbeirats an, möglichst viel bezahlbaren Wohnraum im 1. Förderweg zu schaffen.

Für die Fraktion DIE LINKE
Dieter Strüven

Wedel , den 07.03.2017

Die WSI hat den Bebauungsplan Wedel Nord in der jetzt diskutierten Größenordnung immer abgelehnt, nicht weil wir in Wedel nicht wachsen wollen, sondern weil die verkehrstechnischen Probleme vorher gelöst werden müssen.

Daher werden wir zunächst den Rahmenplan nicht mittragen.

Wir haben bei der Durchführung eines städtebaulichen /landschaftsplanerischen Ideenwettbewerb mitgewirkt und werden uns auch weiterhin zukunfts offen an Lösungen zur Wohnbebauung mitarbeiten unter anderem auch in der Arbeitsgruppe „ Wohnungswirtschaftlicher Dialog „. So können wir weiteres Wachstum im Dialog entwickeln und eine homogene Entwicklung begleiten.

Die fiskalische Wirkungsanalyse sagt eindeutig aus, dass 80% der dortigen Wohnungen nicht von Wedel (Wedeler Bürgern) belegt werden wird. D.h. von den 875 Wohneinheiten, werden nur 20% von den Wedeler Bürgern benötigt. Diese werden laufend durch innerstädtische Verdichtung und kleine Neubaugebiete erstellt, auch mit sozialem Hintergrund. D.h. in den letzten Jahren haben wir mehr als 1000 Wohnungen schon geschaffen. Auch dieser Verkehr belastet ja Wedel dermaßen stark, daß wir mit dem Gebiet Wedel Nord eigentlich nur noch den Mega-Stau erwarten. Wir können doch nicht den Bürgern, die an den entsprechenden Straßen wohnen und jetzt schon belastet sind, noch mehr Belastung zumuten.

Joachim Funck

Birgit Neumann Rystow

Fred Niemann
FD Stadt- und Landschaftsplanung 2-61 -
Tel. 04103-707-377
f.niemann@stadt.wedel.de

Anfrage:

Ist eine Erlaubnis für die Nutzung von Booten auf dem Mühlenteich möglich?

Antwort:

Nach Auffassung des Fachdienstes Stadt- und Landschaftsplanung und der unteren Naturschutzbehörde des Kreises Pinneberg kann eine generelle Erlaubnis für die Nutzung von Booten auf dem Mühlenteich nicht erteilt werden.

Begründung:

- Grundsätzlich ist eine nicht motorisierte Nutzung von Gewässern 2. Ordnung genehmigungsfrei. Der Wedeler Mühlenteich ist allerdings Teil des FFH Gebietes 2323-392 „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen, Teilgebiet Wedeler Au“. Mit diesem gesetzlichen Schutz sind in den Natura 2000-Gebieten in Schleswig-Holstein alle Veränderungen und Störungen unzulässig, die zu erheblichen Beeinträchtigungen des Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen können (§ 33 Abs. 1 BNatSchG). Eine Nutzung des Mühlenteiches durch Ruder-, Tretbooten, Kanus oder Schlauchbooten muss daher durch eine FFH-Verträglichkeitsuntersuchung nachweisen, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Dies ist nach Einschätzung des Fachdienstes 2-61 aus mehreren Gründen kaum möglich:
- Für eine Nutzung des Mühlenteiches ist bisher keine Infrastruktur vorhanden. Es gibt keinen Bootsanleger, der einen sicheren Ein- und Ausstieg ermöglichen würde. Eine solche Anlage müsste erstellt und das Ufer dem entsprechend umgebaut werden. Hierfür ist neben dem Nachweis der FFH-Verträglichkeit auch eine Wasserrechtliche Genehmigung erforderlich. Diese Maßnahme würde auf jeden Fall sensible, nach BNatSchG § 30 Abs. 2 Nr. 1 geschützte Uferzonen zerstören.
- Wegen der engen räumlichen Verhältnisse ist davon auszugehen, dass eine Nutzung durch Boote eine Schädigung der nach BNatSchG § 30 Abs. 2 Nr. 1 geschützten Schilf und Uferzonen des Mühlenteiches nicht zu vermeiden ist.
- Es ist ebenfalls zu erwarten, dass Brutvorgänge durch einen Bootsverkehr erheblich gestört werden.
- Eine Bootsnutzung würde insbesondere in der Dunkelheit unkontrolliertes Angeln begünstigen. Dies ist am Mühlenteich und in der Wedeler Au grundsätzlich nicht gestattet.
- Es ist nicht gewährleistet, dass eine nötige Wassertiefe von ca. 50 cm für eine Befahrbarkeit im gesamten Mühlenteich stets erreicht werden kann. Die Gefahr des Aufsetzens ist damit nicht auszuschließen.
- Die Stadt Wedel ist zurzeit Pächterin des Mühlenteiches. Eine Genehmigung der Bootsnutzung müsste mit der Eigentümergemeinschaft abgestimmt werden.

Der Ausbau der S-Bahn und des ÖPNV in Wedel

Vorbemerkungen

Von welcher Seite aus auch immer wir über die Zukunft unserer Stadt nachdenken, wir kommen stets auf dieselben Überschneidungen der wichtigsten Entwicklungslinien

Bevölkerungsentwicklung:

Wedel Nord, Wedel Nordwest sowie zahlreiche Großvorhaben auch in der Innenstadt werden bis zum Anfang des nächsten Jahrzehnts für mehrere tausend neuer Einwohner sorgen und damit für eine höhere Verkehrsbelastung in der Stadt, selbst dann, wenn autofreies Wohnen in Teilbereichen realisiert wird und Fahrradtrassen in die Innenstadt hinein die Straßen entlasten. Eines der wesentlichen kommunalpolitischen Ziele bleibt deshalb eine Daueraufgabe, nämlich die Verkehrsbelastung in der Innenstadt nicht zu erhöhen, sondern zu reduzieren.

Arbeitsplatzentwicklung

Durch den BusinessPark und Neuansiedlungen am Langenkamp gibt es mittelfristig die Chance auf einige tausend neuer Arbeitsplätze. Diese Arbeitnehmer und ihre Familien sollen gern in Wedel wohnen (Steuern, Kaufkraft etc.). Zusätzliche motorisierte Pendler aus Hamburg würden die Konflikte im Straßenverkehr auch und gerade an der Landesgrenze weiter verschärfen.

Wedel als Mittelzentrum in der Metropolregion

Unabhängig von den spezifischen, den Straßenverkehr verstärkenden Veränderungen aufgrund kommunalpolitischer Entscheidungen in Wedel selbst (Wedel Nord, BusinessPark etc.) werden auch die generellen Verschränkungen im Hamburger Umland dichter, der Verkehr nimmt zu, die Kapazitäten der Straße sind spätestens erschöpft, wenn der BusinessPark funktioniert. Dabei geht die stärkere Verkehrsbelastung nicht mehr nur einseitig von Wedel und seinem Umland aus wie noch in Zeiten Wedels als Schlafstadt. Inzwischen kommen die Anforderungen an unsere Verkehrsinfrastruktur auch aus Richtung Hamburg, die Pendlerbilanz ist viel ausgeglichener als früher.

1. Verkehrsprobleme fordern Verkehrsprojekte

Die allgemeine Entwicklung auf den Achsen der Metropolregion, zu denen auch Wedel gehört, und die absehbaren neuen Anforderungen durch mehrere tausend Arbeitnehmer und neue Einwohner machen es erforderlich, an die Lösung vorhandener und absehbarer Verkehrsprobleme neue, größere Maßstäbe anzulegen.

1.1. Die Nordspange ist erforderlich

Für Wedel und die zwei Verkehrsknoten der Innenstadt, Markt und Rathausplatz, sowie den engen Straßenzug Schauenburger-, Roland- und Mühlenstraße und die betroffenen Menschen wäre es ein Segen, wenn es gelänge, die ca. 25 % Durchgangsverkehr aus der Stadt herauszuhalten, d.h., sie im Norden um die Innenstadt herumzuführen.

Auch Neubürger aus Wedel Nord/Nordwest mit Arbeitsplätzen in Hamburg, die den PKW nutzen müssen/wollen, sollten nicht durch die Innenstadt geleitet werden, sondern über die nördliche Innenstadtumfahrung.

Selbst Teile des Ziel- und Quellverkehrs, z.B. Wedel Nord - BusinessPark, oder H-Dörfer – Famila / Lüchau / BusinessPark können auf eine nördliche Umfahrung verlagert werden.

1.2. Fahrradtrassen können Entlastung bringen

Andere Maßnahmen wie eine Radtrasse zwischen dem Moorweg-Gebiet und der Innenstadt sowie eine bereits geplante West-Route, die den Radverkehr aus dem Gebiet Lülanden sowie aus Wedel Nord und Nordwest aufnimmt und über den südlichen Teil des Radweges B-Plan 67 (neu) sowie den Radweg B-Plan 76 in die Innenstadt führt, entlasten das vorhandene Straßennetz ebenfalls und machen gleichzeitig den Radverkehr attraktiver und sicherer.

1.3. Verstärkungen des ÖPNV mit S-Bahn und Bussen sind die zentralen Voraussetzungen für die langfristige Lösung der Wedeler Verkehrsprobleme

Verstärkung des ÖPNV bedeutet nicht nur eine erforderliche neue Streckenführung der Busse für die Anbindung neuer Bau- oder Gewerbegebiete, sondern prinzipiell die Erweiterung und Stärkung der S-Bahn und der Busverbindungen zwischen Wedel und Hamburg zur Vermeidung weiterer Zuwächse im Motorisierten Individualverkehr (MIV).

Wesentliche Verbesserungen im S-Bahnverkehr sind dabei ohne zweigleisigen Ausbau zwischen Wedel und der Oelweiche und ohne eine neue S-Bahnstation Wedel-Ost nicht zu erreichen. Die im Rahmen der nördlichen Umfahrung erforderliche Beseitigung der höhengleichen Kreuzung zwischen Autal und S-Bahn und der zweite Haltepunkt würden auch die Innenstadt um den Rathausplatz/ZOB/S-Bahnhof erheblich entlasten.

2. Langfristige Entscheidungen über Verkehrsprojekte erfordern langfristige Vorbereitungen – Dazu Fragen an die Verwaltung

Welche Erkenntnisse über Planungsaufwand, Kosten und Finanzierungshilfen liegen der Verwaltung vor über:

- 2.1. den **Ausbau der S-Kurve**, den Übergang von der Pinneberger Straße über den Breiten Weg ins Autal, unter Veränderung der Vorfahrtsverhältnisse?
- 2.2. den **Ausbau der Einmündung des Autals in die Rissener Straße** und der Einmündung der Rudolf-Breitscheid-Straße mit einer geänderten Vorfahrtsregelung? Steht die Tatsache, dass die Rissener Straße eine Bundesstraße ist, einer solchen Regelung entgegen?

2.3. den **Ausbau der Pinneberger Straße** zwischen dem Kreisel und der S-Kurve?

2.4. Den **Ausbau des Autals** zwischen S-Kurve und Einmündung in die Rissener Straße ohne Berücksichtigung der Querung mit der S-Bahn

Nicht durch kommunalpolitische Entscheidungen allein, sondern nur durch Mitwirken der Bundesländer Hamburg und Schleswig-Holstein, der Bahn und des Bundes sind die **Querung der S-Bahn** im Autal und die zusätzliche **S-Bahnstation Wedel-Ost** zu realisieren.

2.5. Das Autal

- Welche Querungsvarianten zur Beseitigung der Höhengleichheit von Straße und S-Bahn sieht die Verwaltung?
- Welche Restriktionen durch Natur- und Landschaftsschutz sowie den Wasserhaushalt in der Region müssen beachtet werden?
- Welche Landes- und Bundesbehörden sind an einer Lösung beteiligt?
- Wie waren die Ergebnisse bisheriger Gutachten und Kostenschätzungen?
- Wie umfangreich waren die Eigenleistungen der Stadt bei der Kalkulation bisheriger Varianten?
- Haben sich in der Zwischenzeit Bewertungsmaßstäbe und Förderungsmöglichkeiten verändert?
- Woran liegt es, dass es zurzeit keinen realistischen Lösungsansatz zu geben scheint?

2.6. Die S-Bahn-Station Wedel-Ost

- Welche Ergebnisse hatten die bisherigen Gutachten über Kosten und Wirtschaftlichkeit eines weiteren S-Bahn-Haltespunktes in der Nähe der Landesgrenze?

- Sind in die seinerzeitigen Datengrundlagen auch Auswirkungen des Business Parks, der Bauplanungen in Wedel Nord und der Attraktivität einer solchen Station für Pendler aus den westlichen Teilen in Hamburg-Rissen eingegangen?
- Sind in die seinerzeitigen Datengrundlagen Zuliefereffekte durch die Verlegung von Buslinien mit Halt an dieser S-Bahn-Station eingegangen?
- Welche möglichen Sekundäreffekte für die Stadtentwicklung sieht die Verwaltung durch einen weiteren S-Bahn-Halt?
- Wie hoch war nach den bisherigen Gutachten der kommunale Eigenanteil an der Gesamtmaßnahme einschließlich der erforderlichen Zweigleisigkeit?
- Wie hoch müsste dieser Eigenanteil sein, um die Realisierungschancen zu erhöhen?
- Was haben die Gutachter seinerzeit der Stadt geraten und welche Schritte hat die Stadt daraufhin unternommen?
- Welche zusätzlichen Mittel sind erforderlich, um die Verlegungen und Verlängerungen von Busverbindungen u.a. der Linie 189 an die Station Wedel-Ost und von dort aus in den BusinessPark hinein zu finanzieren?
- Welche Flächen müsste die Stadt für einen weiteren S-Bahn-Halt einschließlich der Anbindung an Buslinien, der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und PKWs, der Einrichtungen für spezifische Laden- und Kioskflächen etc. planerisch sicherstellen?
- Haben sich in der Zwischenzeit Bewertungsmaßstäbe und Förderungsmöglichkeiten verändert?

3. Entscheidungsebenen, Finanzierungsmöglichkeiten und Verfahrensschritte

- Ist die Verwaltung bereit, erneut mit den Ländern Kontakt aufzunehmen, um herauszufinden, ob und unter welchen Rahmenbedingungen und unter welchen Fördermöglichkeiten, in welchen Zeiträumen und mit welchen Eigenmitteln beide Projekte realisiert werden können?

- Ist die Verwaltung bereit zu versuchen, alle genannten Projekte in regionalen und überregionalen Planungswerken festzuschreiben, z.B. im anstehenden Regionalplan III und in der Ahrensburger Liste?
- Ist die Verwaltung bereit, die betreffenden Abgeordneten des Schleswig-Holsteinischen Landtages und der Hamburger Bürgerschaft über den Stand der Projektberatungen zu informieren mit dem Ziel, die S-Bahn-Querung und einen neuen S-Bahn-Halt sowie die Gesamtsituation zum Gegensatz von Beratungen in den neuen, gemeinsam tagenden Ausschüssen für die Zusammenarbeit der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg zu machen?
- Ist die Verwaltung bereit, Modelle zu prüfen und zu propagieren, die auch die Beteiligung von Unternehmen an den genannten Verkehrsprojekten ermöglichen?
- Sieht die Stadt über die Zuständigkeit des Planungsausschusses hinaus Chancen und Vorteile darin, dass eine interfraktionell besetzte AG den o.a. Themenkreis weiterbearbeitet?

Sm, 05.03.2017

FACHDIENST	BESCHLUSSVORLAGE
Fachdienst Stadt- u. Landschaftsplanung	

Geschäftszeichen 2-61/ke	Datum 17.02.2017	BV/2017/025
-----------------------------	---------------------	--------------------

Gremium	Beratungs- folge	Termin	Beschluss	TOP
Planungsausschuss	1	07.03.2017		
Rat	2	23.03.2017		

Entwicklungsgebiet Wedel Nord

hier: Rahmenplan und städtebauliche Rahmenbedingungen

Beschlussvorschlag:

Der Rat beschließt:

1. Die Erarbeitung eines Rahmenplans, der das gesamte Entwicklungsgebiet Wedel Nord umfasst. Eine quartiersweise Entwicklung und den bedarfsgerechten Bau einer äußeren Erschließungsstraße in Abhängigkeit von der baulichen Entwicklung. ~~Die verkehrliche Variante 8b, die als Ziel den Bau einer Nordspange vorsieht.~~ * Die Zahl der neu zu errichtenden Wohneinheiten soll in einer Größenordnung von ca. 900 bis 1.000 liegen.
2. Einen Anteil im öffentlich geförderten Wohnungsbau von 30 % aller zu errichtenden Wohneinheiten.
3. Ein Controlling des Projektes.

* ..., also zunächst vom neu zu schaffenden Kreisel an der Pinneberger Straße bis zur nördlichen Bündtwiete. Die Entscheidung über die Anbindung der Baugebiete westlich der Nord-Süd-Grünachse kann zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

Finanzielle Auswirkungen? ☐ Ja ☒ Nein			
FINANZIERUNG			
Gesamtkosten der Maßnahmen	Jährliche Folge- kosten/-lasten	Eigenanteil	Zuschüsse /Beiträge
EUR	EUR	EUR	EUR
Veranschlagung im			Produkt
Ergebnisplan		Finanzplan (für Investitionen)	
2017 Betrag:	EUR	2017 Betrag: EUR	
2018 Betrag:	EUR	2018 Betrag: EUR	
2019 Betrag:	EUR	2019 Betrag: EUR	
2020 Betrag:	EUR	2020 Betrag: EUR	

