



Das Stiftungsland in Wedel

Planungsausschuss am
23.08.2022

Ute Ojowski & Julia Voß

Wir schützen Lebensräume und retten bedrohte Arten



Klimaschutz



300 Schutzgebiete



Artenvielfalt

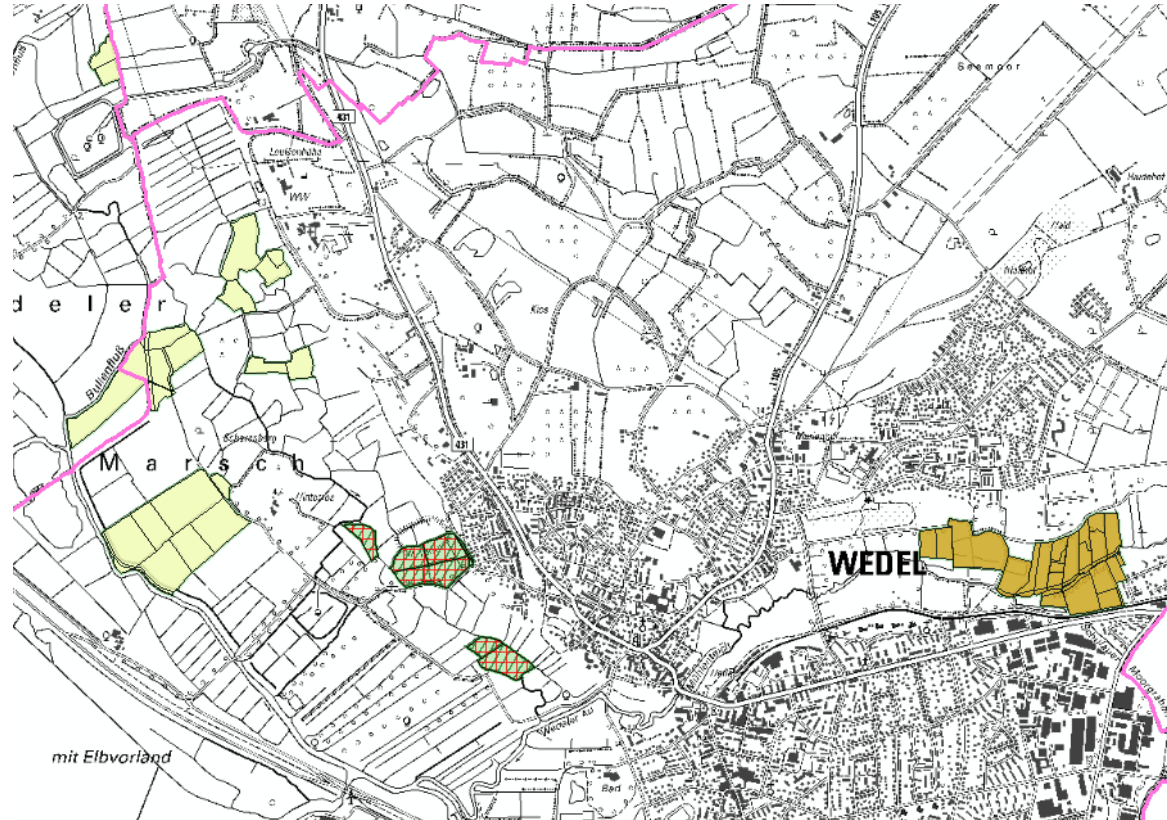
Als eine der **größten Naturschutz-Stiftungen** Deutschlands erfüllen wir ausschließlich gemeinnützige Zwecke. Wir schaffen eine „**Grüne Infrastruktur**“: Unser Biotopnetzwerk mit **38.000 ha** Stiftungsland zieht sich durch ganz Schleswig-Holstein, ist wichtiger Rückzugsort für bedrohte Pflanzen und Tiere.

Stand der Projekte der Stiftung Naturschutz Schleswig-Holstein



1. Auf welchen Flächen der Stiftung bzw. ihrer Tochter, der Ausgleichsagentur gehören, wurden bzw. werden besondere Naturschutzmaßnahmen umgesetzt?
2. Was sind und welche Rolle spielen in diesem Zusammenhang die Stiftungslandentwicklungspläne, SLEPs, die die Stiftung Naturschutz bzw. Ausgleichsagentur für ihre Gebiete in der Wedeler Marsch und an der Wedeler Au entwickelt haben? Ist durch die SLEPs die Planungshoheit der Stadt berührt? Ist die Stadt an der Erstellung dieser Pläne beteiligt gewesen?
3. Welche Ziele und welche Maßnahmen sind Bestandteile dieser Entwicklungspläne?
4. Wie ist der Stand der Umsetzung von Naturschutzmaßnahmen insbesondere auf den in Flur 4 und 6 früher im Besitz der Stadt befindlichen Flächen zwischen Winterros und Hetlinger Binnenelbe?
5. Gibt es schon Erfahrungsberichte über
 - die örtlichen Veränderungen der Binnenentwässerung
 - die stärkere Vernässung der Flächen
 - die Abflachung von Ufern
 - die Entwicklung von tidebeeinflusster Röhrichtbestände
 - die Herstellung von flachen Oberflächengewässern etc.

1. Auf welchen Flächen der Stiftung bzw. ihrer Tochter, der Ausgleichsagentur gehören, wurden bzw. werden besondere Naturschutzmaßnahmen umgesetzt?



Gemeinden

 Gemeinden

VFL-Zugangsarten SNSH

 Eigentum SNSH

 Anpachtung SNSH

 Eigentum AGL

Maßstab:
1:28.893

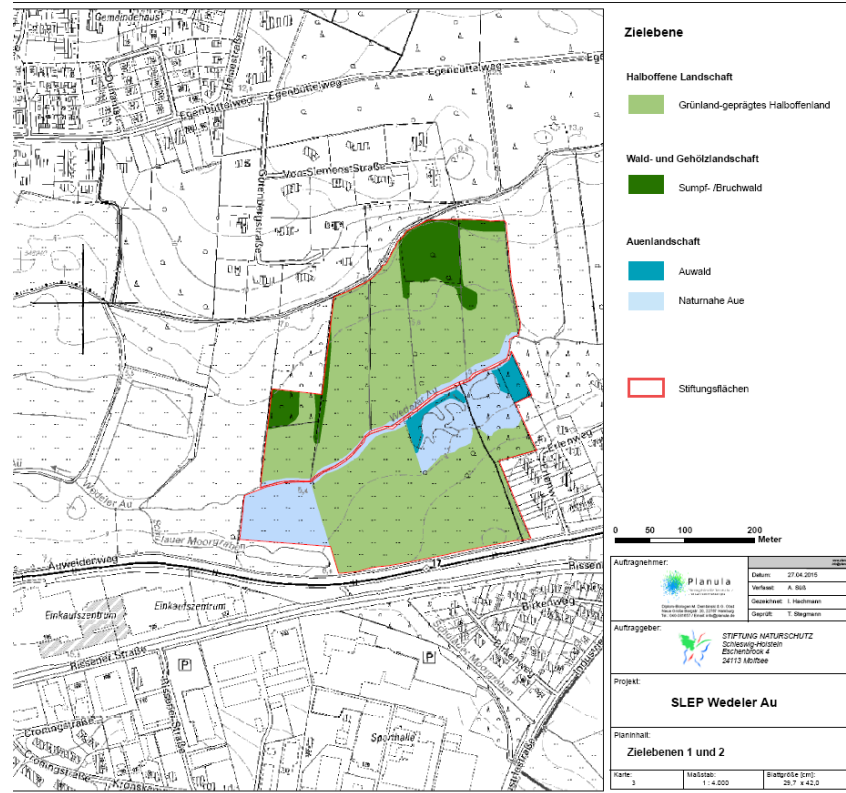
Kartengrundlage:
(DTK, DOP, DGM) ATKIS® LVermGeo SH; ALKIS® LVermGeo

2. Was sind und welche Rolle spielen in diesem Zusammenhang die Stiftungslandentwicklungspläne, SLEPs, die die Stiftung Naturschutz bzw. Ausgleichsagentur für ihre Gebiete in der Wedeler Marsch und an der Wedeler Au entwickelt haben? Ist durch die SLEPs die Planungshoheit der Stadt berührt? Ist die Stadt an der Erstellung dieser Pläne beteiligt gewesen?

- Initiative des Stiftungsrats zur Erstellung von SLEPs für das gesamte Stiftungsland.
„Wo will die Stiftung hin in der naturschutzfachlichen Zielsetzung“
- Berücksichtigen alle vorliegenden naturschutzfachlichen Planungen/Vorgaben, z.B. MP, NSG-VO, LSG, WRRL, SBVS, Landschaftsrahmenplan, Landschaftsplan der Stadt Wedel, Entwicklungskonzepte zu Ökokonten
- Konkrete Flächenaussagen ausschließlich nur für Stiftungsland
- Keine bindende Wirkung für Dritte
- SLEPs können Dritten zur Verfügung gestellt werden (Online-Bereitstellung ist geplant)
- Leitbildabstimmung mit LLUR und UNB

3. Welche Ziele und welche Maßnahmen sind Bestandteile dieser Entwicklungspläne?

Stiftungsgebiet Wedeler Au



3. Welche Ziele und welche Maßnahmen sind Bestandteile dieser Entwicklungspläne?

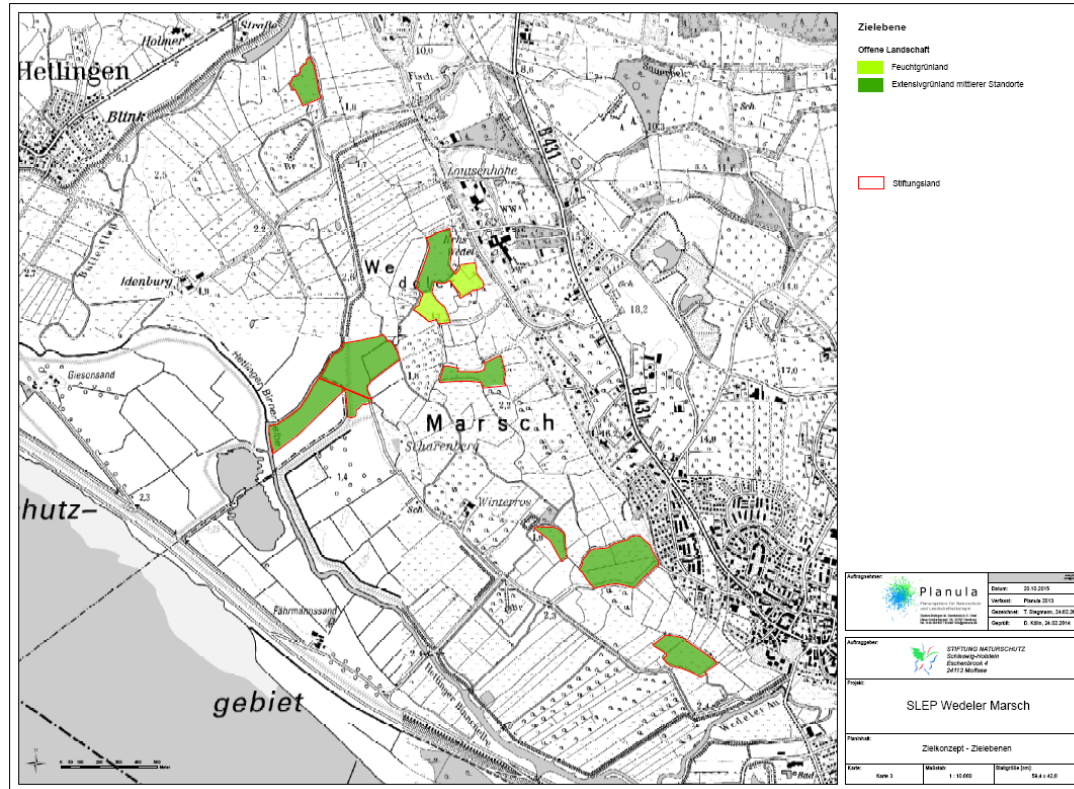
Stiftungsgebiet Wedeler Au

Tab. 13: Maßnahmen

Halboffene Landschaft		
Schwerpunkt der Maßnahmen der Halboffenlandschaft liegt auf dem Erhalt bereits bestehender sowie der Förderung weiterer wertgebender Strukturen. Dabei kommt insbesondere der Wiedervermässung und extensiven Flächennutzung eine bedeutende Rolle zu (vgl. Planula 2012a).		
Grünland-geprägtes Halboffenland		
Code SH	01.02.01	Mahd, einschl. Mähgutabfuhr
	01.02.03.06	Beweidung mit sonstigen Weidetieren
	01.02.03.07	Ganzjahresbeweidung
	01.02.03.13	sonstige Beweidungsinfrastruktur (optional)
	04.01	Erhalt und Rückführung des natürlichen Wasserregimes
	04.03.02.0	Einbau von festen Stauen
Text	Zu 01.02.01: Ergänzende Pflegemahd potenzieller Orchideenstandorte (vgl. Planula 2012a) Zu 01.02.03.06: Westlicher Flächenkomplex: Fortführung der Winterbeweidung, bedarfsweise Anpassung der Besatzdichte Zu 01.02.03.07: Östlicher Flächenkomplex: Fortführung der Ganzjahresbeweidung mit ca. 1 GVE/ha und bedarfsweise Anpassung der Besatzdichte (vgl. Planula 2012a) Zu 01.02.03.13: Östlicher Flächenkomplex: Herstellung von weiteren Furten in der Wedeler Au zur besseren Vernetzung der Nord- und Südweide für einen gleichmäßigeren Weidedruck auf den Flächen Zu 04.01 bzw. 04.03.02.0: Östlicher Flächenkomplex: Grabenstaue bzw. Staue am Teichauslauf gemäß den Vorgaben des Ökokontokonzepthes (Planula 2012a)	

3. Welche Ziele und welche Maßnahmen sind Bestandteile dieser Entwicklungspläne?

Stiftungsgebiet Wedeler Marsch



3. Welche Ziele und welche Maßnahmen sind Bestandteile dieser Entwicklungspläne?

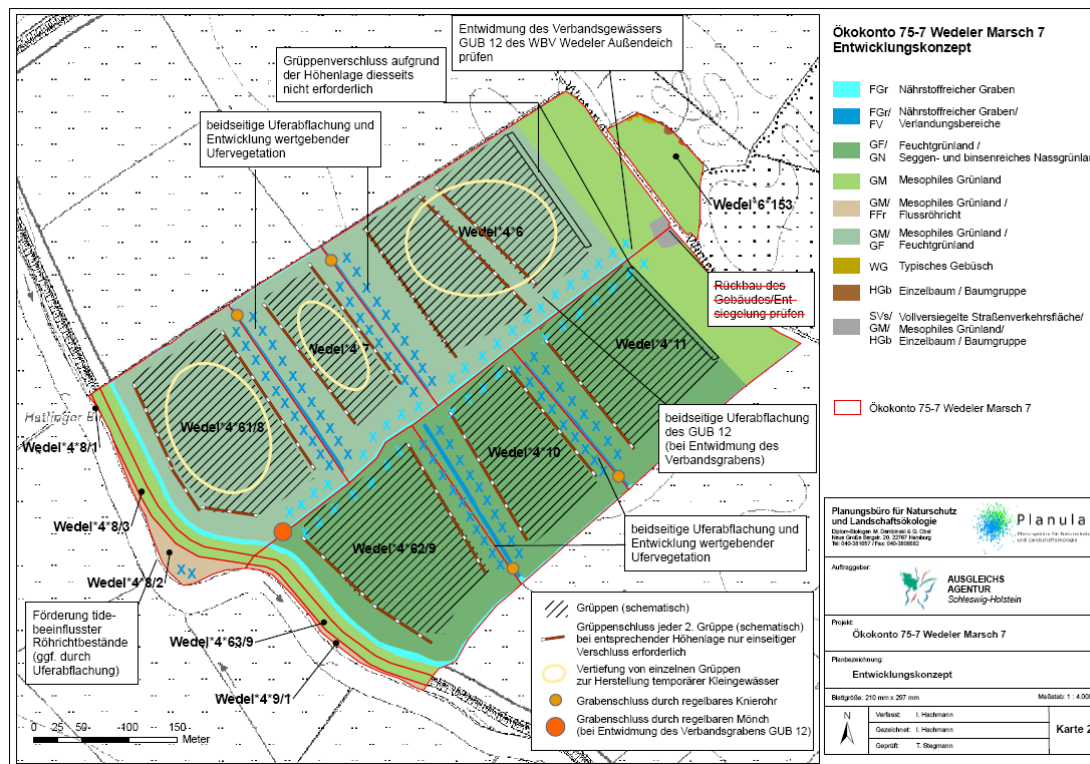
Stiftungsgebiet Wedeler Marsch

Tab. 13: Maßnahmen

Offene Landschaft		
Die Entwicklung der angestrebten Ziele <u>Feuchtgrünland</u> und <u>Extensivgrünland mittlerer Standorte</u> für die Offene Landschaft lassen sich nicht flächenscharf voneinander trennen. Wie bereits aktuell im Gelände abzulesen, werden sich mosaikartige Strukturen bzw. fließende Übergänge zwischen den angestrebten Ausprägungen ergeben. Für die beiden Ziellandschaften sind daher identische Maßnahmen zu benennen. Ein Teil der Flächen wird bereits aktuell extensiv bewirtschaftet. Das floristische Arteninventar entspricht derzeit zumeist noch dem Biotoptyp Intensivgrünland.		
Marschengrünland		
Code SH	01.02	Naturverträgliche Grünlandnutzung / Grünlandextensivierung
	04.06.10	Naturnahe Gewässerunterhaltung
	04.01.08	Grabenaufweitung
	11.02.08	Gemeinschaftlicher Wiesenvogelschutz
	11.04	Artenschutzmaßnahmen „Amphibien“
	12.01.01	Maßnahmen zur Wiedervernässung
Text	Extensive Grünlandnutzung durch Mahd und/oder Beweidung, standortgerecht an die feuchten/nassen Bodenverhältnisse angepasst. Des Weiteren finden an den Wiesenvogelschutz angepassten Bewirtschaftungszeiten Berücksichtigung. Verschluss von Gruppen und Drainagen zur Verbesserung der hydrologischen Gesamtsituation, zusätzlich Aufweitungen einzelner Gruppen sowie die Anlage und Entwicklung von Tümpeln und Kleingewässern erhöhen die Attraktivität als Lebensraum für Wiesenbrüter, Amphibien sowie Zug- und Rastvögel. Durch eine extensive, abschnittsweise und schonende Grabenunterhaltung sind diese Lebensräume insbesondere für Steinbeißer und Schlammpeitzger zu erhalten und zu fördern.	

4. Wie ist der Stand der Umsetzung von Naturschutzmaßnahmen insbesondere auf den in Flur 4 und 6 früher im Besitz der Stadt befindlichen Flächen zwischen Winterros und Hetlinger Binnenelbe?

Stiftungsgebiet Wedeler Marsch Ökokonto 75-7 Umsetzung 2016



Umsetzung der anderen ÖK-Maßnahmen 2008-2017

4. Wie ist der Stand der Umsetzung von Naturschutzmaßnahmen insbesondere auf den in Flur 4 und 6 früher im Besitz der Stadt befindlichen Flächen zwischen Winterros und Hetlinger Binnenelbe?

Wedeler Marsch ÖK 75-7



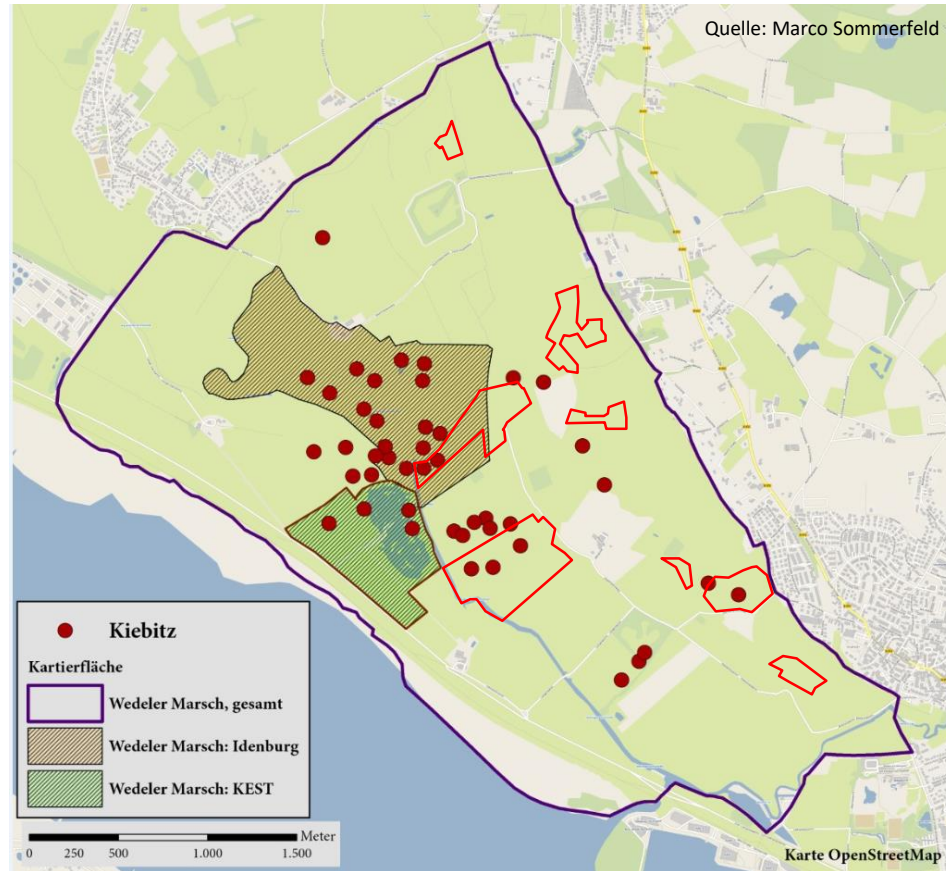
5. Gibt es schon Erfahrungsberichte zu den Maßnahmen der Binnenvernässung (Uferabflachung, Grabenstau, Blänken), Entwicklung von Tideröhricht



Foto: Hans-Joachim Kölln, 3/2022

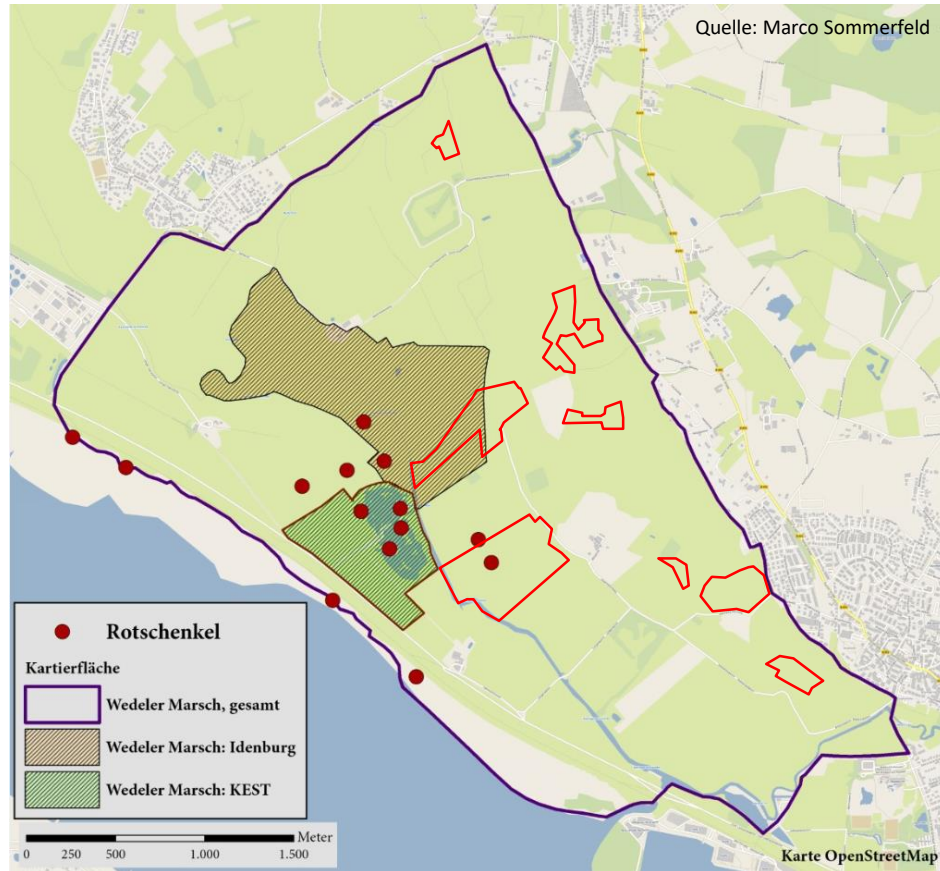
- regelmäßige Flächenkontrollen
(Staukontrolle, Nutzungsaufgaben, Flächenentwicklung)
- alle 5 Jahre Monitoring (2018), Schwerpunkt Biototypen, Strukturreichtum
- temporäre Wasserrückhaltung Winter/Frühjahr (Effekte jahresweise verschieden, witterungsabhängig)
 - Gräben mit artenreicher, wertvoller Ufervegetation
 - Lebensräume Amphibien, Brut-/Rastvögel verbessert
 - extensive Pflegenutzung etabliert
 - Grünland kleinräumig mit mesophilen Tendenzen
 - Nass- und Feuchtgrünland noch nicht erreicht
 - Tideröhricht stabil
- Zielzustand Biotope noch nicht erreicht

5. Ergebnisse Brutvogelkartierung 2021 (Daten Marco Sommerfeld)



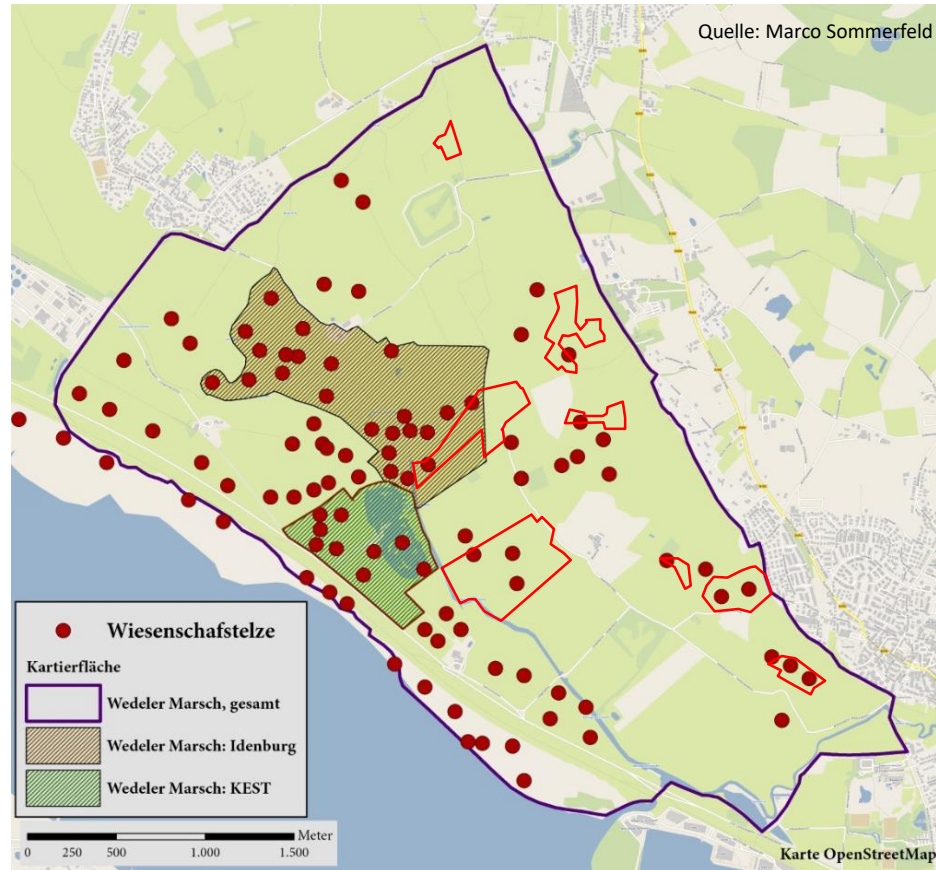
 Stiftungsland

5. Ergebnisse Brutvogelkartierung 2021 (Daten Marco Sommerfeld)



 Stiftungsland

5. Ergebnisse Brutvogelkartierung 2021 (Daten Marco Sommerfeld)



 Stiftungsland



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Wir freuen uns auf Ihre Fragen.

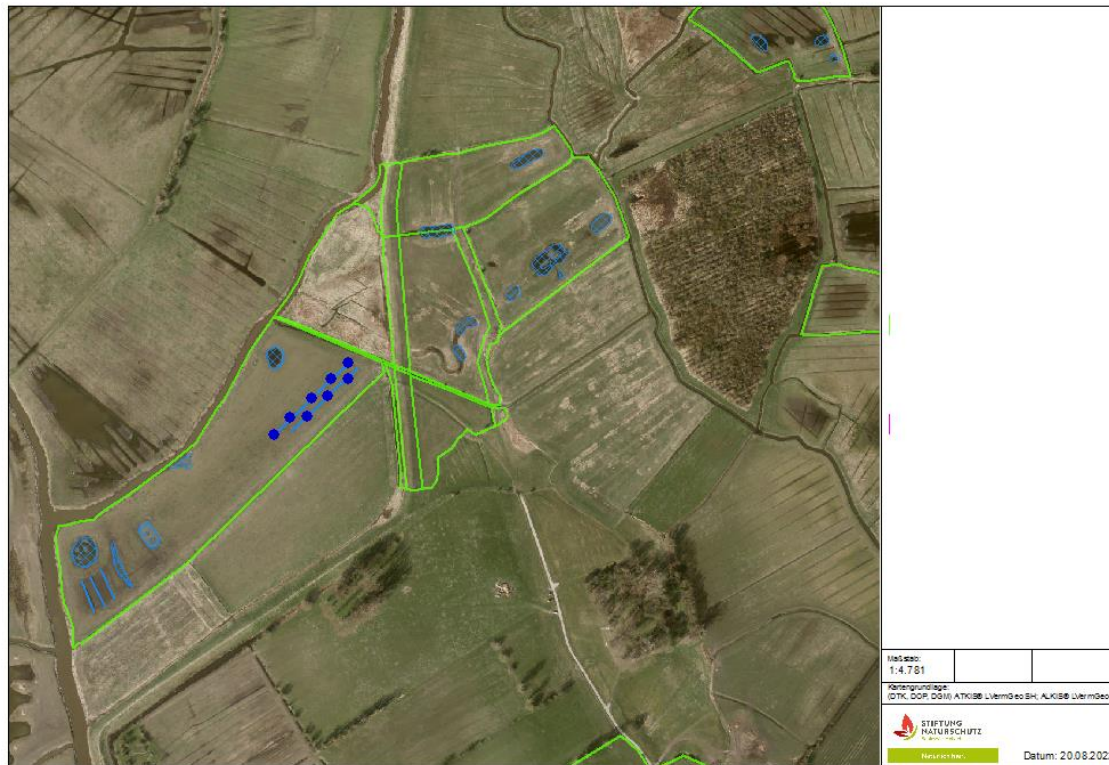
4. Wie ist der Stand der Umsetzung von Naturschutzmaßnahmen insbesondere auf den in Flur 4 und 6 früher im Besitz der Stadt befindlichen Flächen zwischen Winterros und Hetlinger Binnenelbe?

Stiftungsgebiet Wedeler Marsch



4. Wie ist der Stand der Umsetzung von Naturschutzmaßnahmen insbesondere auf den in Flur 4 und 6 früher im Besitz der Stadt befindlichen Flächen zwischen Winterros und Hetlinger Binnenelbe?

Stiftungsgebiet Wedeler Marsch



4. Wie ist der Stand der Umsetzung von Naturschutzmaßnahmen insbesondere auf den in Flur 4 und 6 früher im Besitz der Stadt befindlichen Flächen zwischen Winterros und Hetlinger Binnenelbe?

Stiftungsgebiet Wedeler Marsch



4. Wie ist der Stand der Umsetzung von Naturschutzmaßnahmen insbesondere auf den in Flur 4 und 6 früher im Besitz der Stadt befindlichen Flächen zwischen Winterros und Hetlinger Binnenelbe?

Stiftungsgebiet Wedeler Marsch



2.4. Wie ist der Stand der Umsetzung von Naturschutzmaßnahmen insbesondere auf den in Flur 4 und 6 früher im Besitz der Stadt befindlichen Flächen zwischen Winterros und Hetlinger Binnenelbe?

Stiftungsgebiet Wedeler Marsch



Sitzung des Planungsausschusses der Stadt Wedel am 23.08.2022



1. Welchen Stand hat das Projekt einer Entwicklung von tidebeeinflussten Lebensräumen der Wedeler Au?
 2. Welche Maßnahmen der 2017 fertiggestellten Machbarkeitsstudie sind in der Zwischenzeit umgesetzt worden?
 3. Wann ist mit der Umsetzung weiterer Maßnahmen zu rechnen?
- Bisher ist keine der Maßnahmen der Machbarkeitsstudie umgesetzt worden.
 - Aktuell wird die Ausführungsplanung abgestimmt.
 - Mit einer Umsetzung ist nicht von Frühjahr 2023 zu rechnen.



Stand der Projekte der Stiftung Lebensraum Elbe

Szenario Machbarkeitsstudie

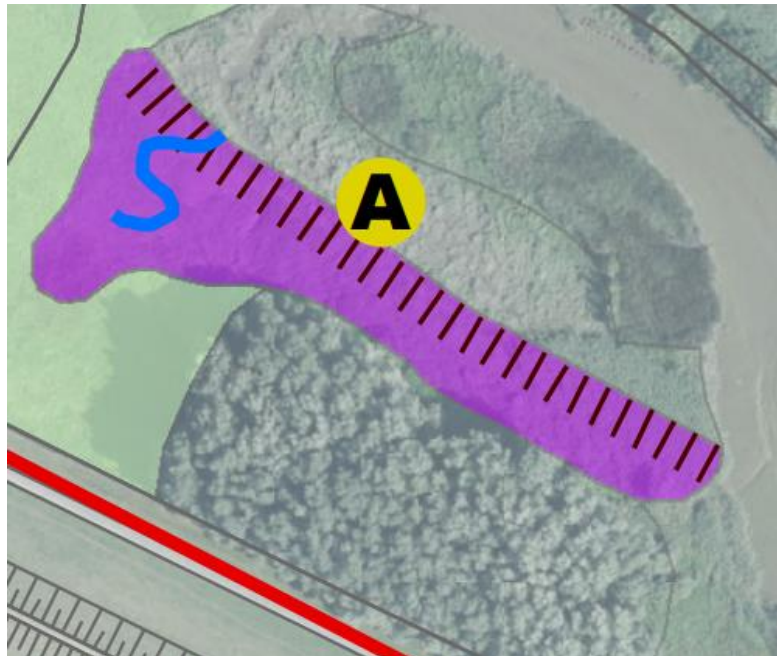


Vereinbarung mit der Stadt Wedel über die Maßnahmenumsetzung



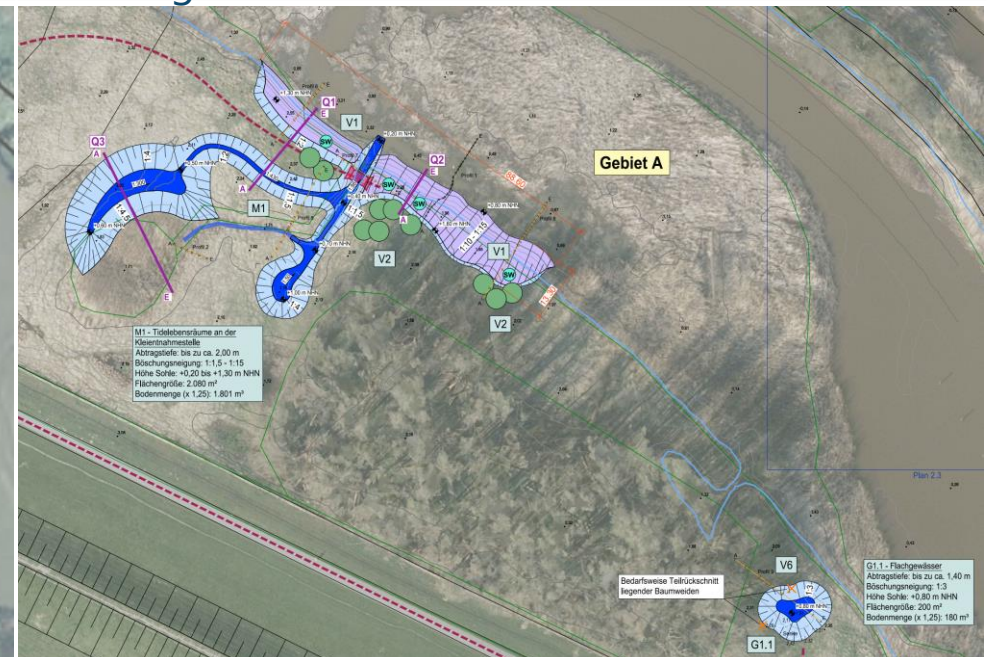
Maßnahme Machbarkeitsstudie

M9: Kleinentnahmestelle:
Abflachung der Böschung,
Erweiterung eines Prielartigen Grabens,
Anpflanzung von Weiden, Ansaat SWF



Maßnahme Ausführungsplanung

Kleinentnahmestelle:
Abflachung der Böschung, Anlage einer Berme,
Erweiterung eines prielartigen Grabens,
Anpflanzung von Weiden, Ansaat SWF,
Eintiefung einer bestehenden Geländesenke
Anlage einer Senke



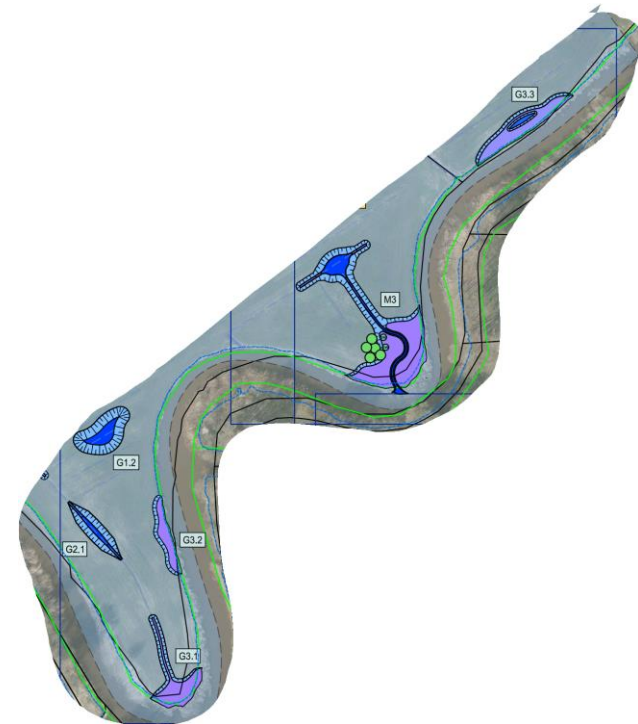
Maßnahme Machbarkeitsstudie

M10: Breite Uferabflachung
Entwicklung von Tideröhricht



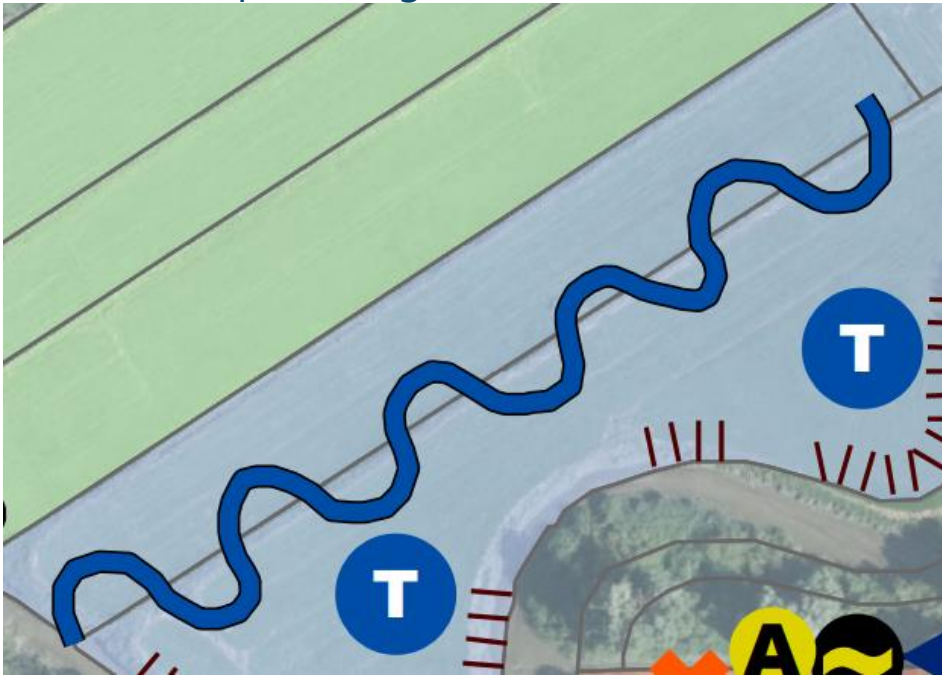
Maßnahme Ausführungsplanung

Uferabflachung und Grüppenanbindung,
Entwicklung von Tideröhricht



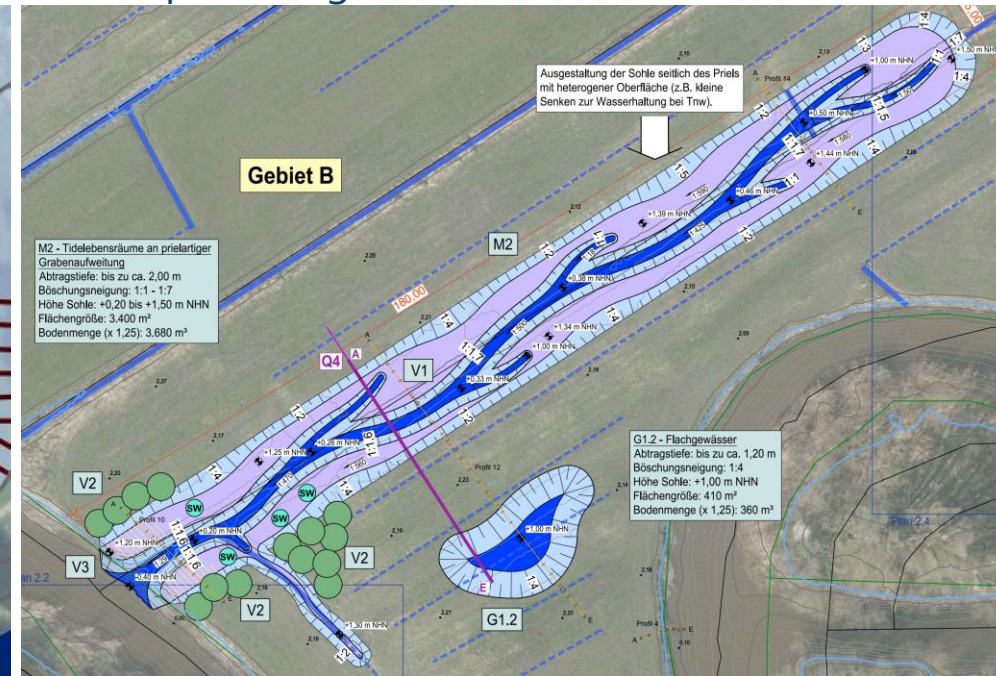
Maßnahme Machbarkeitsstudie

M11: Anlage einer prielartigen Grabenaufweitung mit breiter Geländesenke, Weidenpflanzung, Ansaat SWF



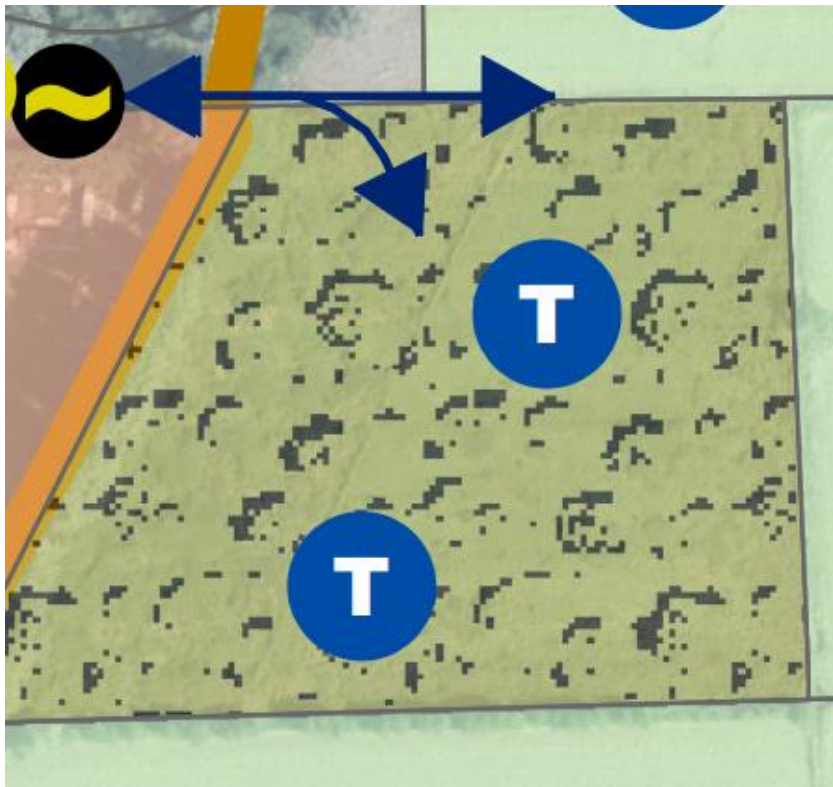
Maßnahme Ausführungsplanung

Anlage einer prielartigen Grabenaufweitung mit breiter Geländesenke, Weidenpflanzung, Ansaat SWF



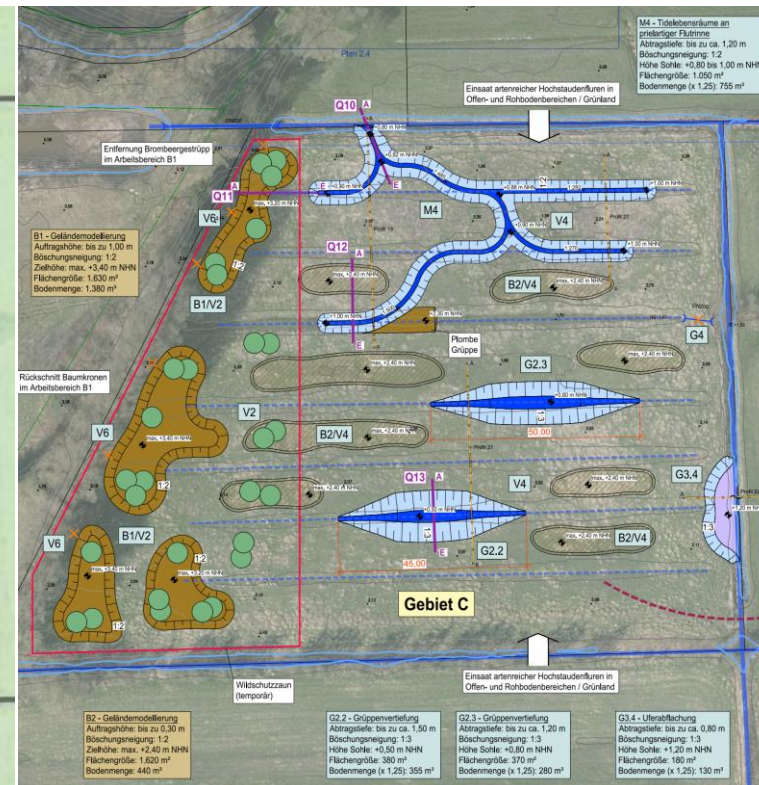
Maßnahme Machbarkeitsstudie

M12: Entwicklung einer Ausgleichsfläche
(Waldentwicklung, Flachgewässer,
Graben aufweitung mit Tideeinfluss)

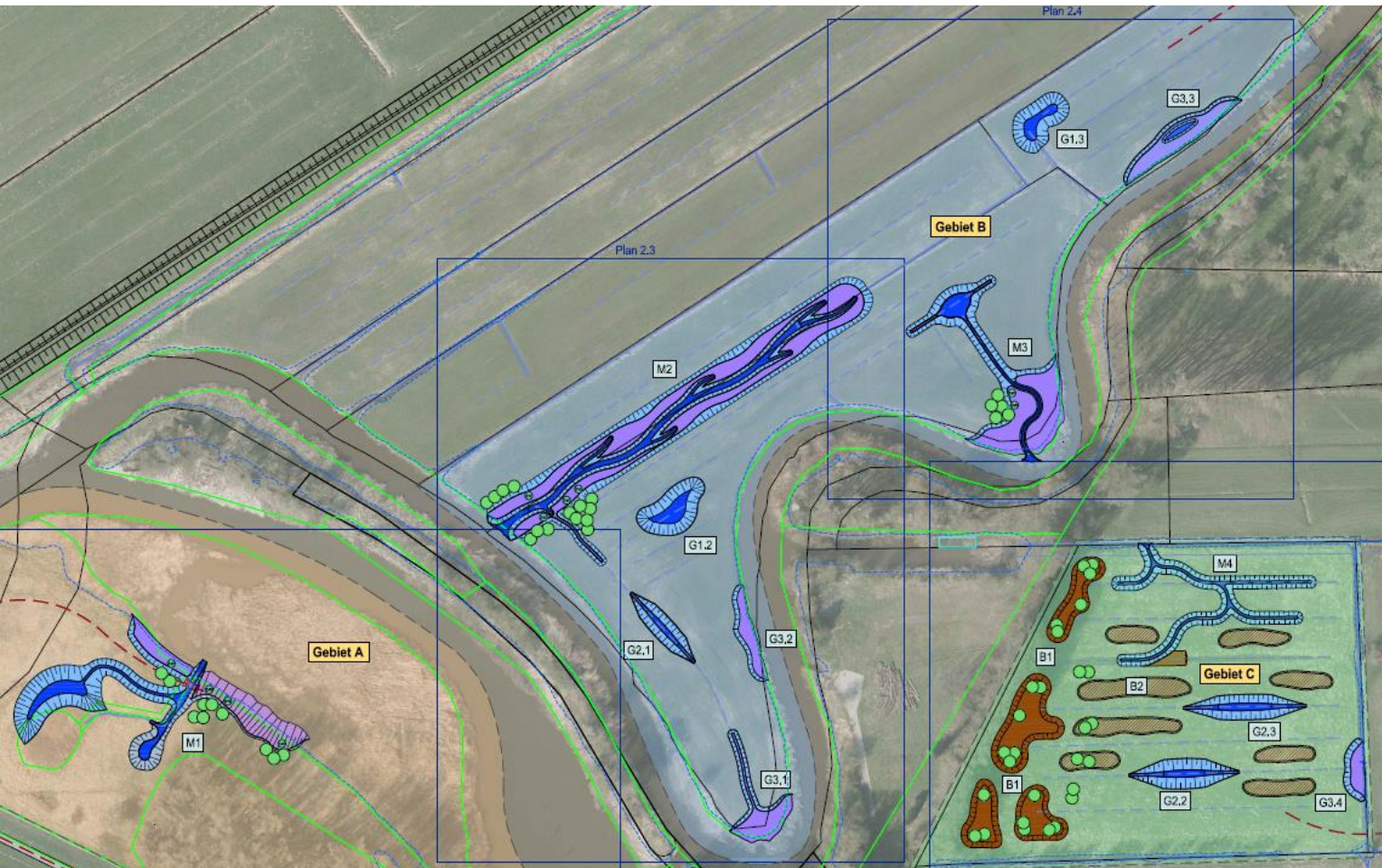


Maßnahme Ausführungsplanung

Entwicklung einer Ausgleichsfläche
(Waldentwicklung, Flachgewässer, Graben-/
Grüppenaufweitung mit Tideeinfluss)



Übersichtslageplan



Teilgebiete

- Gebiet A: Kleintnahmestelle**
 - Aufhebung der künstlichen Abbruchkante und Erweiterung vorhandener Biotopstrukturen
- Gebiet B: Marschgrünland**
 - Anlage naturnaher Gewässer- und Uferstrukturen unter Erhalt bestehender Grünlandstrukturen
- Gebiet C: Auwald**
 - Erhöhung der Biotop- und Standortvielfalt mit langfristiger Auwaldentwicklung

Planung (Erdbau)

- Gewässeranlage, farblich differenziert nach Böschung / Sohle (M1-4, G1-2)
- Abflachungen steiler Böschungen / Anlage flacher Ebenen unterhalb des MThw (M1-3, G3)
- Geländemodellierung mit Aushubboden mit heterogener Oberfläche, bis max. 1 m ü. GOK (B1)
- Geländeaufhöhung mit Aushubboden mit heterogener Oberfläche, bis max. 0,3 m ü. GOK (B2)

Planung (weitere Darstellungen)

- Anpflanzung des Schierlings-Wasserfenchels (V1)
- Anpflanzung von Weiden (V2)
- Erhalt von Gräben und Gruppen mit / ohne Tideanschluss
- Zufahrten und Transportwege
- Temporäre Lager- und Abstellfläche

Bestand

- Abgrenzung der Biotoptypen (landesw. Biotopkartierung, LLUR 2016)
- Mittleres Tidehochwasser, Höhe +1,55 m NHN (gemäß Pegelauswertung 2021)
- Graben- und Gruppenstrukturen im Maßnahmenbereich

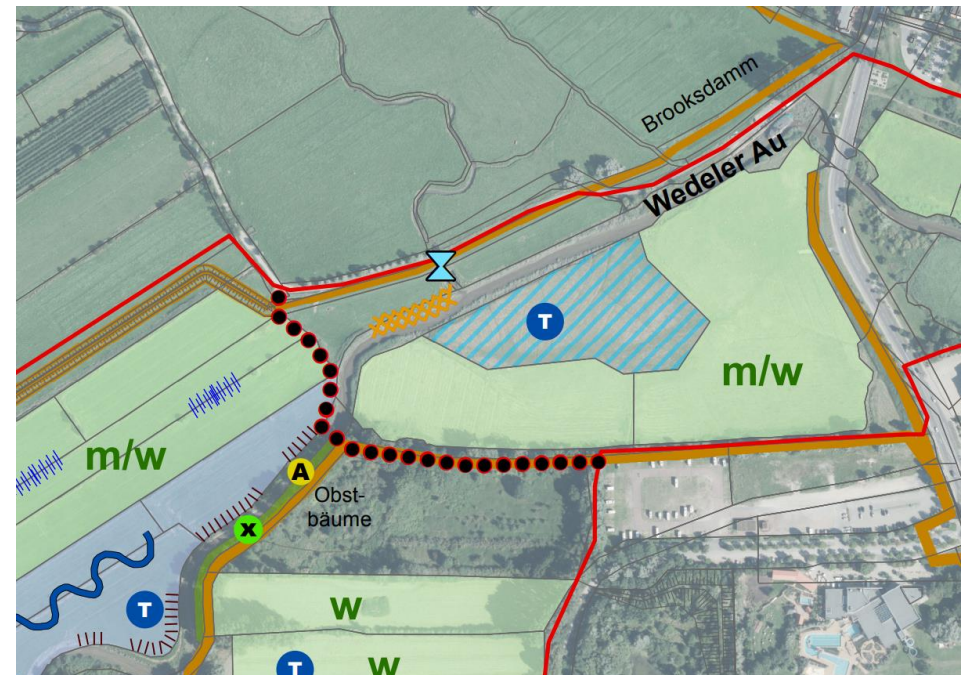
4. Wann rechnet die Verwaltung insbesondere mit der endgültigen Räumung der Schlengel und anderer Reste des früheren MBCS-Hafengeländes?

- Verwaltung -



5. Ist die in den Unterlagen für die damalige Machbarkeitsstudie vorgesehene Brückenverbindung über die Wedeler Au in Höhe des Saatlanddamms noch Teil der Planung?

Nein. Die Brückenverbindung war nicht Teil des von der Verwaltung gewünschten Szenarios.



6. Welche Eigentumsverhältnisse haben sich in der Zwischenzeit verändert? Haben insbesondere die Stadt, die Kirche oder private Eigentümer Flächen verkauft bzw. für dieses Projekt zur Verfügung gestellt? Wenn ja: Welche?

Die Stadt Wedel hat mit der Kirche Flächen getauscht (19589 m²)

Stadt Wedel:
Gemarkung Wedel, Flur 3, Flurstück 38/1
sowie Teilfläche d. Flurstücks 40

Kirche:
Gemarkung Wedel, Flur 3, Flurstück 41



Datenauszug	
Erstellt für Maßstab	1:2.625
Ersteller	
Erstellungsdatum	08.04.2020
Stadt Wedel	
Rathausplatz 3-5	
22880 Wedel	
nicht amtlicher Kartenauszug	

7. Gibt es schon Teilergebnisse der vorgesehenen Maßnahmen, z.B. hinsichtlich

- der Ansiedlung des Schierlings-Wasserfenchels,
- der Auwaldbildung,
- der Anlage von Flachgewässern und
- der Schaffung bzw. Erweiterung tidegeprägter Ufer- und Prielstrukturen?

Nein.

Soweit im Vorfeld Schierlings-Wasserfenchel-Ansiedlungen durchgeführt wurden, waren diese aufgrund von Habitatveränderungen nicht erfolgreich.



8. Ist die Umsetzung der geplanten Maßnahmen in den Teilen des Autals zwischen Stockbrücke und Wassermühle in Einklang zu bringen mit der Umsetzung des B-Plans 76? Welche Kollisionen sind zu erwarten und wie will die Verwaltung vorhandene Konflikte auflösen bzw. mildern.

Die Maßnahmen werden aktuell weder geplant noch umgesetzt.





Danke!

Machbarkeitsstudie
(Nutzungskonzept)
Stadthafen Wedel/ Schulauer Hafen

Vorläufiger Berichtsentwurf



Wedel wird mit dem Stadthafen noch schöner!



Der Schulauer Hafen ist Mittelpunkt und „Leuchtturm“ der maritimen Meile Wedel

Ausgangssituation: Aufgrund
der Städtebauförderung für den
Hafenumbau muss zwingend
eine wasserseitige Nutzung
nachgewiesen werden.





Status Quo ohne Sportboote auf
Dauer keine Option, da Rückzahlung
von Städtebaufördermitteln



**Schlüsselfrage: Wie können die
Hafenpotenziale so in Wert
gesetzt werden, dass die Stadt
damit einen möglichst hohen
Nutzen hat?**



**Alleine ein Sportbootschlengel
ist keine adäquate Inwertsetzung
der Hafenpotenziale**



**Der Stadthafen ist ein
Hafen für Alle – aber
kein Hafen „mit allem
für jeden etwas“**

Fachlich fundiertes, nachvollziehbares, sauber hergeleitetes Nutzungskonzept.

Machbarkeitsuntersuchung / Nutzungskonzept Stadthafen Wedel/ Schulauer Hafen

Vorläufiger Berichtsentwurf



Geschäftsführer:
Dipl.-Kfm. Cornelius Otter
Wissenschaftliche Leitung:
Prof. Dr. Heinz-Dieter Quack

Büro Hamburg
Gurittstraße 28
20099 Hamburg
Tel. 040 4 10 23 00 0
Fax 040 4 10 23 00 20
hamburg@projectm.de

Büro München
Landsberger Straße 392
81241 München
Tel. 089 614 00 00 0
Fax 089 614 00 00 5
muenchen@projectm.de

Kontakt:
Matthias Wedepohl
Berlin/Brandenburg
Tel. 0175-9957603
Matthias.wedepohl@projectm.de

www.projectm.de

Körting Ingenieure
Hagenbrockstraße 73,
20097 Hamburg
Kontakt:
Nicolas Körting
Tel. 040 300 671-18
nkoerting@koert-ing.de

Inhalt

1.	Projekthintergrund und -ziele	4
2.	Integrierter Betrachtungsansatz	6
3.	Situationsbeschreibung	7
3.1	Ist-Zustand und Planung Infra- und Angebotsstruktur	7
3.2	Verkehrliche Erschließung des Hafens	8
3.3	Aktuelle Nutzungssituation	9
3.4	Wasserrechtliche Situation	10
3.5	Nutzergruppen	10
4.	Bedeutung des Stadthafens	14
4.1	Lokale Einordnung des Standortes	14
4.2	Regionale Einordnung	15
5.	Nutzungs- und Entwicklungspotenziale	16
5.1	Rahmenbedingungen und Standortfaktoren für die gewässerseitige Inwertsetzung	16
5.2	Nutzungspotenziale für den Schulauer Hafen	18
5.2.1	Sportbootschifffahrt	18
5.2.2	Fahrgastschifffahrt und andere Schiffe	21
5.2.3	Schwimmende Architektur	22
5.2.4	Kultur- und Sportveranstaltungen	22
5.2.5	Gewässererlebbarkheit	23
5.2.6	Vernetzungspotenziale	23
5.2.7	Touristische Potenziale	24
5.3	Zusammenfassung Schlüsselerkenntnisse für ein Nutzungsszenario des Hafens	25

6.	Nutzungskonzept
6.1	Entwicklungsziele
6.2	Entwicklungsszenario für den Schulauer Hafen
6.2.1	Zonierungskonzept/Funktionsbereiche
6.2.2	Nutzungsszenario
6.3	Landseitiges Entwicklungsszenario Hafenumfeld
7.	Betreiberüberlegungen
7.1	Grundsätzliches
7.2	Anforderungen an die Betreuung
7.3	Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen
7.4	Betreibermodelle
8.	Marketing/Kommunikation
8.1	Außenmarketing
8.2	Innenmarketing
9.	Ausblick – Umsetzungsprozess



Konzept keine Planung, Zielsetzung/Rahmen für weiteren Planungsprozess mit Spielräumen für mögliche Änderungen



Machbarkeitsuntersuchung / Nutzungskonzept Stadthafen Wedel/ Schulauer Hafen

Vorläufiger Berichtsentwurf

Geschäftsführer:
Dipl.-Kfm. Cornelius Otlier
Wissenschaftliche Leitung:
Prof. Dr. Heinz-Dieter Quack

Büro Hamburg
Gurittstraße 28
20099 Hamburg
Tel. 040.4 10 23 00 0
Fax 040.4 10 23 00 20
hamburg@projectm.de

Büro München
Landsberger Straße 392
81241 München
Tel. 089.614 00 00 0
Fax 089.614 00 00 5
muenchen@projectm.de

Kontakt:
Matthias Wedepohl
Berlin/Brandenburg
Tel. 0175-9957603
Matthias.wedepohl@projectm.de

www.projectm.de

Körting Ingenieure
Hagenbrockstraße 73,
20097 Hamburg
Kontakt:
Nicolas Körting
Tel. 040 300 671-18
nkoerting@koert-ing.de

Inhalt

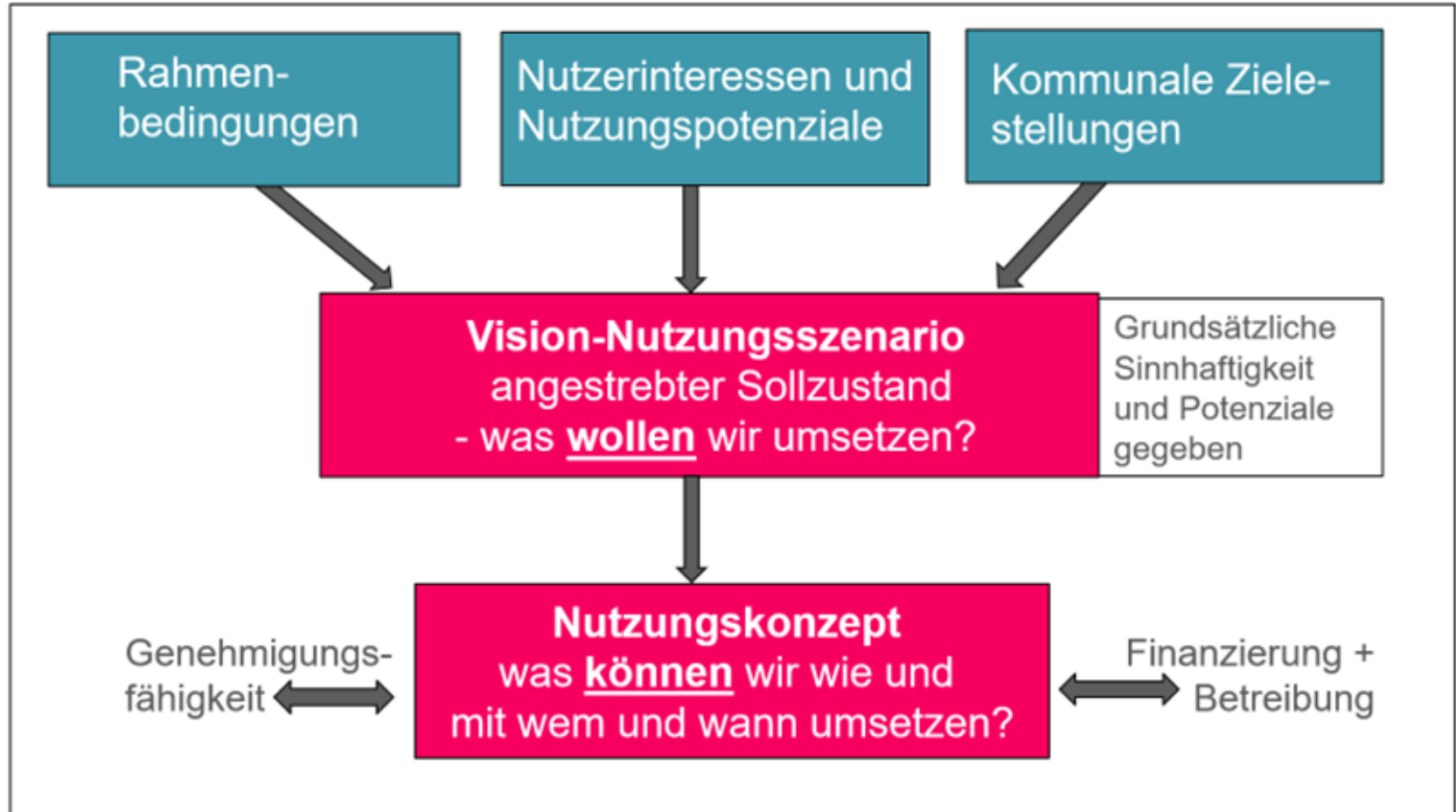
1.	Projekthintergrund und -ziele.....	4
2.	Integrierter Betrachtungsansatz	6
3.	Situationsbeschreibung	7
3.1	Ist-Zustand und Planung Infra- und Angebotsstruktur	7
3.2	Verkehrliche Erschließung des Hafens	8
3.3	Aktuelle Nutzungssituation	9
3.4	Wasserrechtliche Situation	10
3.5	Nutzergruppen	10
4.	Bedeutung des Stadthafens	14
4.1	Lokale Einordnung des Standortes	14
4.2	Regionale Einordnung	15
5.	Nutzungs- und Entwicklungspotenziale	16
5.1	Rahmenbedingungen und Standortfaktoren für die gewässerseitige Inwertsetzung	16
5.2	Nutzungspotenziale für den Schulauer Hafen	18
5.2.1	Sportbootschifffahrt	18
5.2.2	Fahrgastschifffahrt und andere Schiffe	21
5.2.3	Schwimmende Architektur	22
5.2.4	Kultur- und Sportveranstaltungen	22
5.2.5	Gewässererlebbarkheit	23
5.2.6	Vernetzungspotenziale	23
5.2.7	Touristische Potenziale	24
5.3	Zusammenfassung Schlüsselerkenntnisse für ein Nutzungsszenario des Hafens	25

Nutzungskonzept

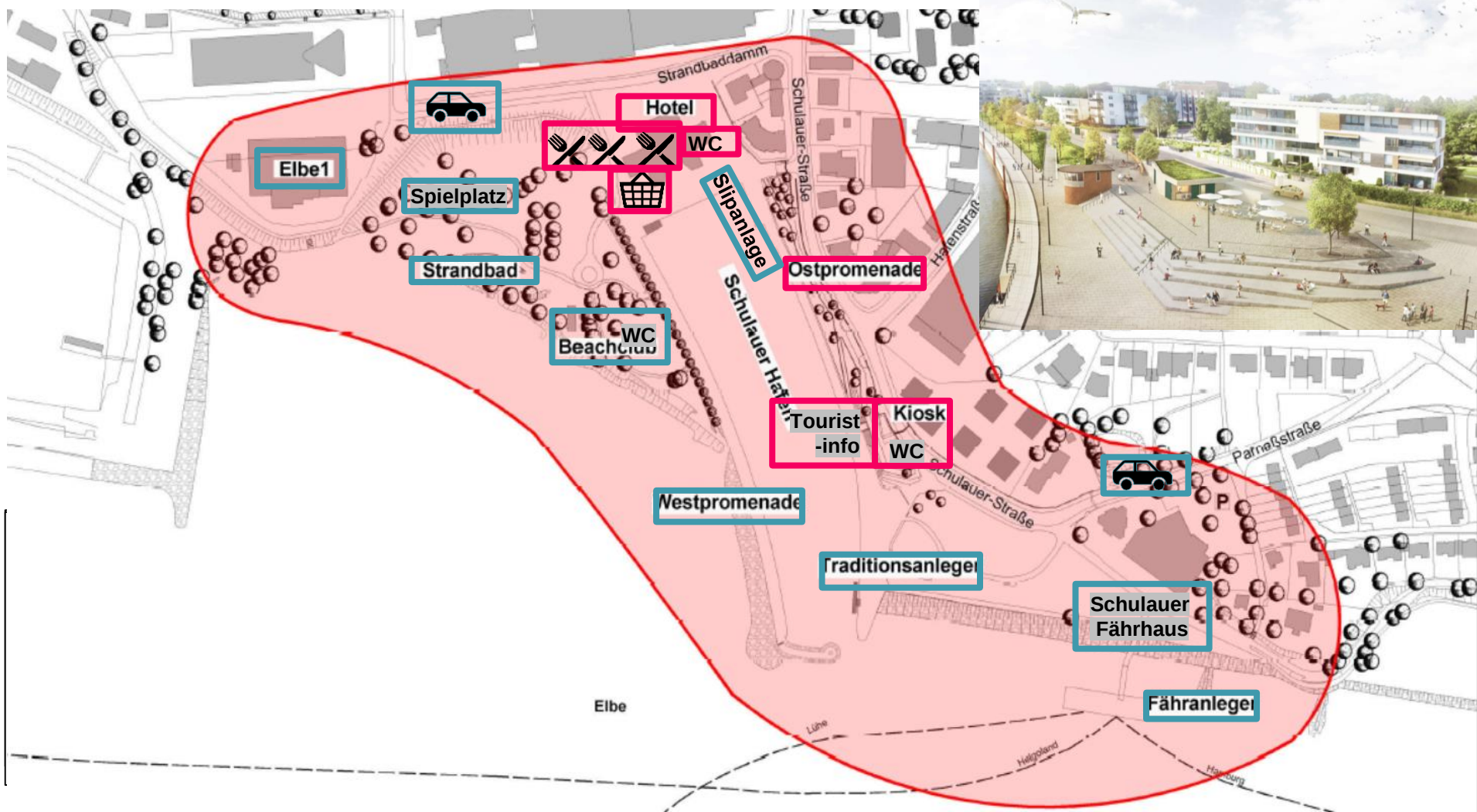
6.1	Entwicklungsziele	
6.2	Entwicklungsszenario für den Schulauer Hafen	
6.2.1	Zonierungskonzept/Funktionsbereiche	
6.2.2	Nutzungsszenario	
6.3	Landseitiges Entwicklungsszenario Hafenumfeld	
7.	Betreiberüberlegungen	
7.1	Grundsätzliches	
7.2	Anforderungen an die Betreuung	
7.3	Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen	
7.4	Betreibermodelle	
8.	Marketing/Kommunikation	
8.1	Außenmarketing	
8.2	Innenmarketing	
9.	Ausblick – Umsetzungsprozess	



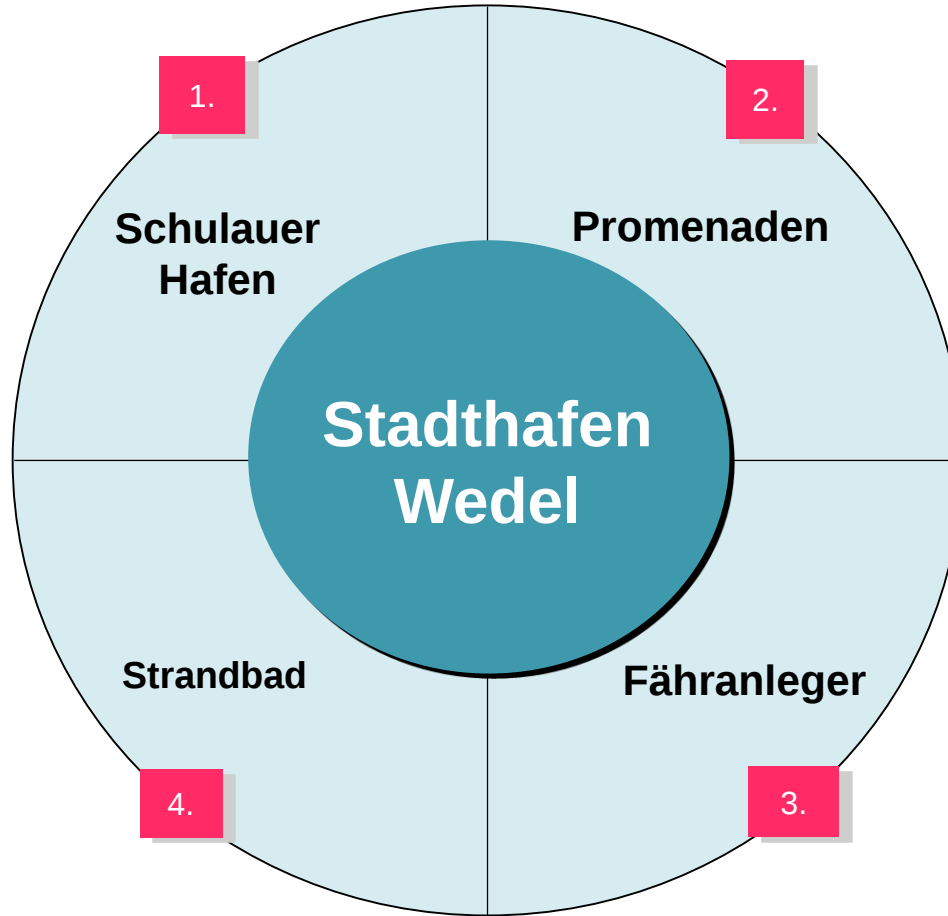
Kernproblem in der Vergangenheit, ein fehlendes Gesamt-Zielszenario, das die gewünschte Gesamtentwicklung definiert - und nicht „klein-klein“



Aus Nutzersicht ein gemeinsamer Erlebnisraum mit großen Schnittmengen zwischen den Teilbereichen



Projekt- und Marktverständnis: Stadthafen Wedel ist Oberbegriff für den Gesamtstandort mit vier Erlebnisbereichen





Rahmenbedingungen-Potenziale

Standortspezifische Bestimmungs- bzw. Einflussfaktoren für die künftige Nutzung

- **Wechselnde Wasserstände: Tide und Hochwasser**
- **Herausfordernde Einfahrtssituation (Breite und Strömungsverhältnisse)**
- **Vorhandene Medienerschließung (Strom, Wasser) am Traditionsanleger und Plattform Westpromenade**
- **Verträglichkeit mit Anwohnerinteressen – möglichst geringes Konfliktpotenzial**
- **Förderkompatibilität und –fähigkeit**
 - Keine Förderschädlichkeit mit den öffentlichen Zuwendungen für Hafenausbau
 - Für 30 prozentige Förderung für jährliche Entschlickungskosten durch Stiftung Elbefonds
Voraussetzung öffentlicher Nutzung, d.h. keine oder nur geringe kommerzielle Nutzung, Sanitäreanlage, Gastliegeplätze)
- **In der Nachbarschaft Deutschlands zweitgrößter Sportboothafen mit Full-Service (Tankstelle, Bilgenwasser- und Fäkalienentsorgung.....)**

Konsequenzen für das Nutzungskonzept

- ⇒ Sehr robuste Infrastruktur – hochwasserresistent und winterfest - Dalben für Steganlagen müssen in ihrer Länge für Jahrhunderthochwasser ausgerichtet sein, Erschließung vom Nordufer sinnvoll.
- ⇒ Hafen kann im ungünstigsten Fall – trotz jährlicher Ausbaggerung - trocken fallen. Die höchste Wassertiefe für Sportboote im Bereich Einfahrt/Quermole. Sportbootliegestellen sind deshalb unter Berücksichtigung einer ausreichenden Manövriertfläche für ein- und ausfahrende Schiffe möglichst nah an der Ein-Ausfahrt zu platzieren.
- ⇒ Im hinteren Bereich Nordpromenade nur eine Nutzung mit Trockenfallfähigkeit
- ⇒ Keine Kiel-Segelyachten als Nutzer, sondern flachgehende Motoryachten und –boote sowie als Gastlieger auch kleinere Kielyachten.
- ⇒ Keine lärmintensiven Nutzungen möglich wie z.B. eine Wasserbühne oder laute „Boote“ wie Jetski
- ⇒ Keine gewerbliche Nutzungen, die jährliche Entschlickungsförderung verhindern
- ⇒ Keine eigene Fäkalienentsorgungsanlage - enge Kooperation mit Hamburger Yachthafen

Potenziale für ein wasserseitiges Nutzungsszenario



Schlüsselerkenntnisse/Bedingungen für das Nutzungsszenario

- Integrierte Betrachtung als **ein gemeinsamer wasser- und landseitiger Erlebnisraum**. Der Hafen muss mehr bieten als nur Fischbrötchen (die aber auch), sondern ein attraktives aufeinander abgestimmtes land- und wasserseitige Gesamterlebnis in enger Vernetzung mit dem maritimen Umfeld und der Innenstadt.
- Das Hafenbecken ist Mittelpunkt des Stadthafens (räumlich und als Anziehungspunkt). Essentiell die Vermittlung eines Hafencharakter durch Bootsliegplätze und Bootsverkehre. Die Errichtung eines **Sportbooteschlengels ist daher gesetzt**. Alle anderen wasserseitigen Nutzungen müssen damit korrespondieren respektive dürfen eine Nutzung des Hafens durch Sportboote nicht verhindern oder schwerwiegend behindern.
- Allein mit einem kleineren Sportbooteschengel für Gastlieger und dem Traditionsanleger sind weder der Hafencharakter einlösbar noch eine größere touristische Ausstrahlung des Schulauer Hafens erreichbar. Hierfür **bedarf es zwingend weiterer Nutzungsmodule** im Hafenbecken, die für eine Hafenbelebung sorgen und den Hafen für Landbesucher attraktiv und besonders machen.
- Eine **besondere Qualität des Hafens sind die Blickbeziehungen** auf den Hafen und die landschaftlichen Bezüge im Umfeld. Bei dem Nutzungsszenario ist darauf zu achten, dass nicht die kompletten Blickbeziehungen eingeschränkt werden.
- Der Hafen muss als öffentlicher Raum für Bürger und Touristen erhalten bleiben. Es darf keine exklusiven privaten Nutzungen geben. Der **Erhalt des öffentlichen Charakters** ist gesetzt. Ein öffentlicher Charakter schließt einzelne einnahmewirksame, gewerbliche Nutzungen nicht aus. Privatwirtschaftliche Projekte dürfen das Nutzungsprofil aber nicht dominieren.

Schlüsselerkenntnisse/Bedingungen für das Nutzungsszenario

- Der Nutzungsmix im Hafen muss zueinander passen und die touristischen Potenziale adäquat in Wert setzen. Die hohen **touristische Potenziale dürfen nicht durch** konkurrierende Nutzungen beschädigt werden
- Häfen gibt es viele an der Unterelbe. Um als Hafen (über)regional touristisch wahrgenommen zu werden, muss das Hafenbecken mehr bieten als nur eine nutzergerechte Infrastruktur, sondern ein **möglichst einzigartiges Profil** bzw. etwas Besonderes, das andere so nicht bieten können.
- Das Nutzungsszenario muss die **Interessen aller relevanten Nutzergruppen** berücksichtigen und diese idealerweise in Einklang bringen –Minimierung Konfliktpotenziale
- Sehr hohe **Anforderungen an wasserseitige Hafeninfrastruktur und Nutzungsmodule** durch die schwierigen Gewässerbedingungen. Steganlagen müssen winterfest und auf extreme Hochwasserlagen ausgerichtet sein.
- Fokus bei den **Sportbootliegeplätzen ist auf Gastlieger** zu setzen. Um auch in Zeiten mit wenig oder gar keinen Gastliegern den Hafencharakter vermitteln zu können, sollten auch einige Liegeplätze für Dauerlieger geschaffen werden.
- **Nutzungskonzept muss so ausgerichtet sein, dass ein schrittweiser modularer Ausbau in verschiedenen Etappen möglich ist.**

Übergeordnetes Ziel „Wedel für Bürger, Touristen und Gewerbetreibende attraktiver machen,, Mehrwert für die Stadt Wedel und Region

- **Städtebauliche Aufwertung** der Stadt – stärkere Betonung der maritimen Seite Wedels
- **Adäquate Inwertsetzung der Standortpotenziale** - wirtschaftliche Effekte für die Stadt direkt (Umsätze durch Besucher) und indirekt (Bekanntheits- und Imagegewinn)
- **Identitätsstiftende Effekte** – hohe Akzeptanz und Stolz bei den Bürgern
- **Hohe touristische Effekte** durch ein möglichst besonderes Nutzungsszenario (Angebotsprofil), das andere Häfen so nicht bieten können.
- **Hohe Wiederkehrquote** – Anlässe für Mehrfachbesuche und zum Halten/Verbleiben im Hafen und Umfeld schaffen
- **Nutzung der Vernetzungspotenziale** mit Innenstadt und maritimen Umfeld (Maritime Meile Wedel)
- Bespielung des Hafens möglichst auch im **Winterhalbjahr**
- Attraktive, wirtschaftlich **tragfähige Gewerbestruktur**
-



Zonierungskonzept: 3 Funktionsbereiche in Dauernutzung, 2 temporäre Nutzungsbereiche und eine Freifläche. Sanierung keine Einschränkung für Nutzungsszenario





Traditionsanleger Fahrgastschiffe,
Marktschiffe + Ausflugsfahrten

**Vorzugs-
szenario**

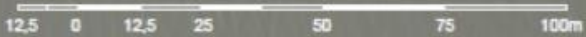
Sportboot-
schlengel

Schwimmendes
Kulturhaus

Traditions-
schiffe

Nicht alles auf einmal, sondern
schrittweise umsetzbar und
erweiterungsfähig

M. 1 : 1000



Bauvorhaben
Machbarkeitsstudie Schulanter Hafen

PROJEKT M GmbH
Guthstraße 20
20090 Hamburg

PROJECT

Wedel

KÖRTING

Planinhalt
Übersichtslageplan Standort Pontonanlage

Planungsphase

Variante

M. 1 : 1000

12,5 0 12,5 25 50 75 100m

Bauvorhaben

Machbarkeitsstudie Schulauer Hafen

PROJEKT M GmbH
Gutfahrerstraße 26
20090 Hamburg

PROJECT

Wedel

KÖRTING

Sportbootschlengel: Ziel Schaffung innenstadtnaher Anlegemöglichkeiten und damit Attraktivierung von Wedel als wassertouristisches Ziel und der maritimen Landschaft Unterelbe als Revier

Beschreibung

- Fingerschwimmsteganlage mit 17 Boxen. Erweiterung aber auch Reduzierung vorstellbar.
- An der der Elbe zugewandten Schlengelseite ausschließlich Gastliegeplätze, an der gegenüberliegenden Seite Vermietung an Dauerlieger (Vereinsschiffe, DLRG-Schiff, Eignerschiffe, ggf. Verkaufsboote oder Charterbetrieb)
- Außen leicht ansteuerbarer spezieller Anlegersteg zum temporären Anlegen zur weiteren Orientierung und Zuweisung Gastliegerbox
- Gastliegeplätze richten sich in erster Linie an Kurzzeitlieger mit mehrstündigem Aufenthalt oder mit max. eine Übernachtung, Gastlieger mit längerem Aufenthalt sollten vorzugsweise den Hamburger Yachthafen ansteuern.
- Aufgrund der bei Niedrigwasser geringen Wassertiefe kommen die Gastliegeplätze vor allem für Motoryachten mit geringem Tiefgang in Frage
- Zentraler Frischwasser- und Stromanschluss am Steg

Traditionshafen: Ziel Bewahrung und Präsentation elbespezifischer Schifffahrts-traditionen mit touristischen Effekten für den Stadthafen und die Stadt Wedel

Beschreibung

- Keine Großschiffe, sondern Arbeitsschiffe und Barkassen, Tuckerboote und Börteboote
- Bootsliegeplätze im Innenbereich und außen am Schlengel. Im Innenbereich vorzugsweise nicht mehr fahrgeeignete Arbeitsschiffe und Vereins-Arbeitsschiff für evtl. Träger- bzw. Betreiberverein. Außen am Schlengel vorzugsweise die kleineren noch fahrtüchtigen Barkassen
- An der Südseite evtl. Dauerliegeplätze für Sportboote oder Dauerliegestelle für das regionale Projekt „Naturerlebnisschiff“ (Schleswig-Holsteiner Tidenkieker“), ggf. auch Ostseite vorstellbar
- Regelmäßige Ausflugsfahrten am Wochenende auf die Elbe mit einem Traditionsschiff und Charterfahrten für Gruppen, Zustieg am Traditionsanleger Ostpromenade
- Aus Sicherheitsgründen kein öffentlicher Zugang (verschießbares Tor am Zugangssteg), aber regelmäßige Führungen und an der Westpromenade Schautafeln zu den Schiffen und ihrer Geschichte

Schwimmendes Kulturhaus: Ziel Schaffung eines für Bürger und Touristen anziehenden Kulturraums auf dem Wasser und einer innovativen, architektonischen Besonderheit für den Hafen und Wedel. Auch Kulturschiff analog Batavia vorstellbar

Beschreibung

- Schwimmendes Haus mit teilbarem, variablem Raumangebot (Multifunktionshaus) und einer großen Terrasse mit modularer Erweiterungsfähigkeit. Individuelle Gestaltung passend zum Hafencharakter möglich
- Öffentliche Zugänglichkeit, ganzjährige Nutzung und Anziehungspunkt für die Hafenbelebung auch in den Wintermonaten
- Bordgastronomie mit Cafe-Loungecharakter, warme Küche für Veranstaltungen/Catering durch Nachbargastronomie, kein eigenes vollgastronomisches Angebot
- Veranstaltungsprofil, Bespielung durch Stadt und Dritte
 - Indoor-Kulturveranstaltungen mit geringen Lärmemissionen: Theater, Lesungen, akustische Musikkonzerte, Kunstausstellungen (evtl. Außenstelle Stadtmuseum mit Dauerausstellung zur Hafengeschichte)
 - Privatvermietung für Bürger und örtliche Vereine für Feierlichkeiten wie Jubiläen, Geburtstage und Vereinsveranstaltungen
 - Gewerbliche Vermietung für Tagungen, Seminare, Bildungsveranstaltungen. Als Einnahmepotenzial für wirtschaftlichen Betrieb unverzichtbar.

Infrastrukturelle Erschließung nur als kommunale Investition realistisch



Zur Beurteilung Nutzungsszenario ist nicht nur die Investitionssumme maßgeblich, sondern noch wichtiger sind die **Nutzeneffekte / der Mehrwert** für die Stadt -

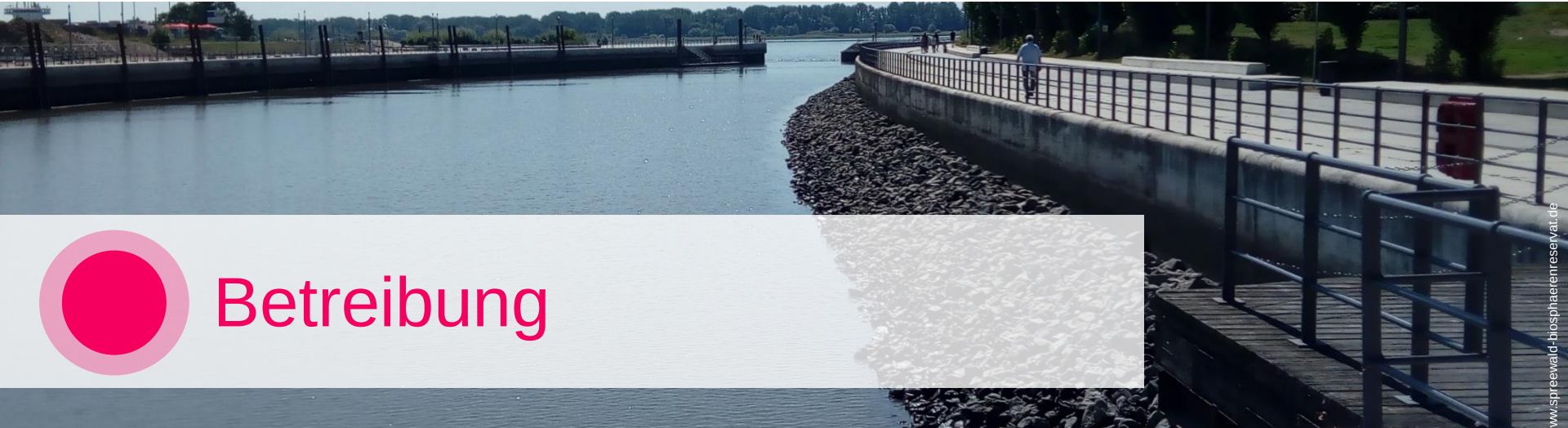


Dauerhafter Zuschussbedarf, aber auch dauerhafter/nachhaltiger Nutzen

- **Betriebswirtschaftliche Betrachtung** nicht zielführend, da die Einnahmen aus Liegeplatzvermietung niemals die Unterhaltungskosten decken
- Entscheidend ist bei einem öffentlichen Hafen die **sog. Umwegrentabilität**, d.h. der wirtschaftliche Nutzen für die Stadt/Region
 - Umsätze durch Ausgaben der Besucher
 - Bekanntheits- und Imagegewinn
 - Höherer Freizeitwert für Bürger
 - Städtebauliche Aufwertung
 - Privatwirtschaftliche Folgeinvestitionen

Parkgebühren unbedingt für (Teil)Refinanzierung Hafenbetrieb einsetzen (Modell Stade). Unterhaltungskosten erst valide bestimmbar, wenn Konzept konkretisiert v.a. Betreibung

- Einnahmen Sportbootschlengel: Liegeplatzgebühren Gastlieger und Dauerlieger
- Einnahmen aus dem Fähranleger und Schiffsanleger (Traditionsanleger) durch Anlegegebühren
- Einnahmen aus dem Traditionshafen (nur anteilige Kostenbeteiligung vorstellbar, keine marktüblichen Liegeplatzgebühren üblich)
- Evtl. Einnahmen aus dem schwimmendes Kulturhaus, abhängig davon ob privatwirtschaftliches oder kommunales Engagement
- Einnahmen aus Verpachtung/Mieten für den Kiosk/Imbiss und ggf. die Beachbar
- Einnahmen aus Veranstaltungen Dritter am und auf dem Hafen (gewerbliche Promotionsveranstaltungen, Inwater-Bootsmesse, Werbetafeln usw). Trotz zu vermutender hoher Nachfrage selektive Handhabung (idealerweise thematischer Bezug zum Hafencharakter)
- Einnahmen aus **Parkgebühren aktuell gut 120.000 €**, eine moderate Preiserhöhung dürfte vom Markt noch akzeptiert werden, insbesondere wenn deutlich gemacht wird, dass die Gelder für die Bewirtschaftung des Hafens eingesetzt werden

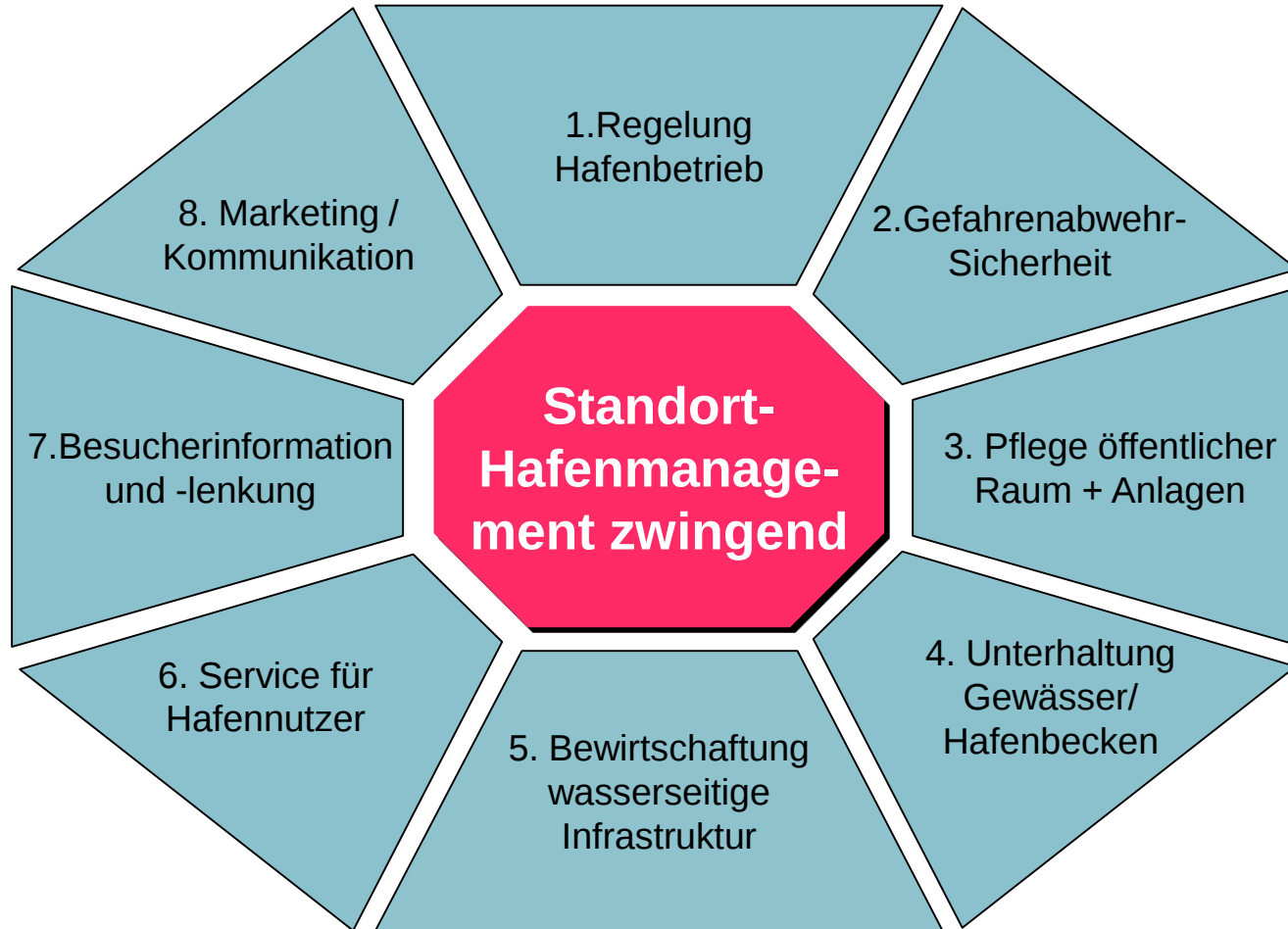


Betreibung

Hoheitliche – ordnungsrechtliche Aufgaben verbleiben immer in der Verantwortung des Eigentümers Stadt/Hafenbehörde

- Die Überwachung, in öffentlichen Häfen auch für die Regelung der Benutzung des Hafens, des Verkehrs im Hafen und der Schiffsentsorgung.
- Die Abwehr von Gefahren, die der Allgemeinheit oder dem einzelnen, Tieren, wichtigen Gemeingütern und anderen Sachen aus dem Zustand, der Benutzung oder dem Betrieb des Hafens oder einzelner Hafenanlagen drohen,
- Die Aufgaben der Strom- und Schifffahrtspolizei im Rahmen der Nummern 1 und 2 entsprechend den in § 3 Absatz 1 genannten Vorschriften (4) In Häfen, die Teile einer Bundeswasserstraße sind, obliegen der Hafenbehörde die Aufgaben der Hafenpolizei. Die Zuständigkeit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes bleibt unberührt.
- Zum ordnungsgemäßen Betrieb eines Hafens gehören auch die Einrichtung, der Betrieb und die Unterhaltung der erforderlichen Anlagen und Vorrichtungen zur Entsorgung von Schiffen sowie zur Verhütung schädlicher Umwelteinwirkungen durch den Hafenbetrieb.

Acht grundlegende Aufgabenbereiche: Zentrales, übergeordnetes Standortmanagement unverzichtbar



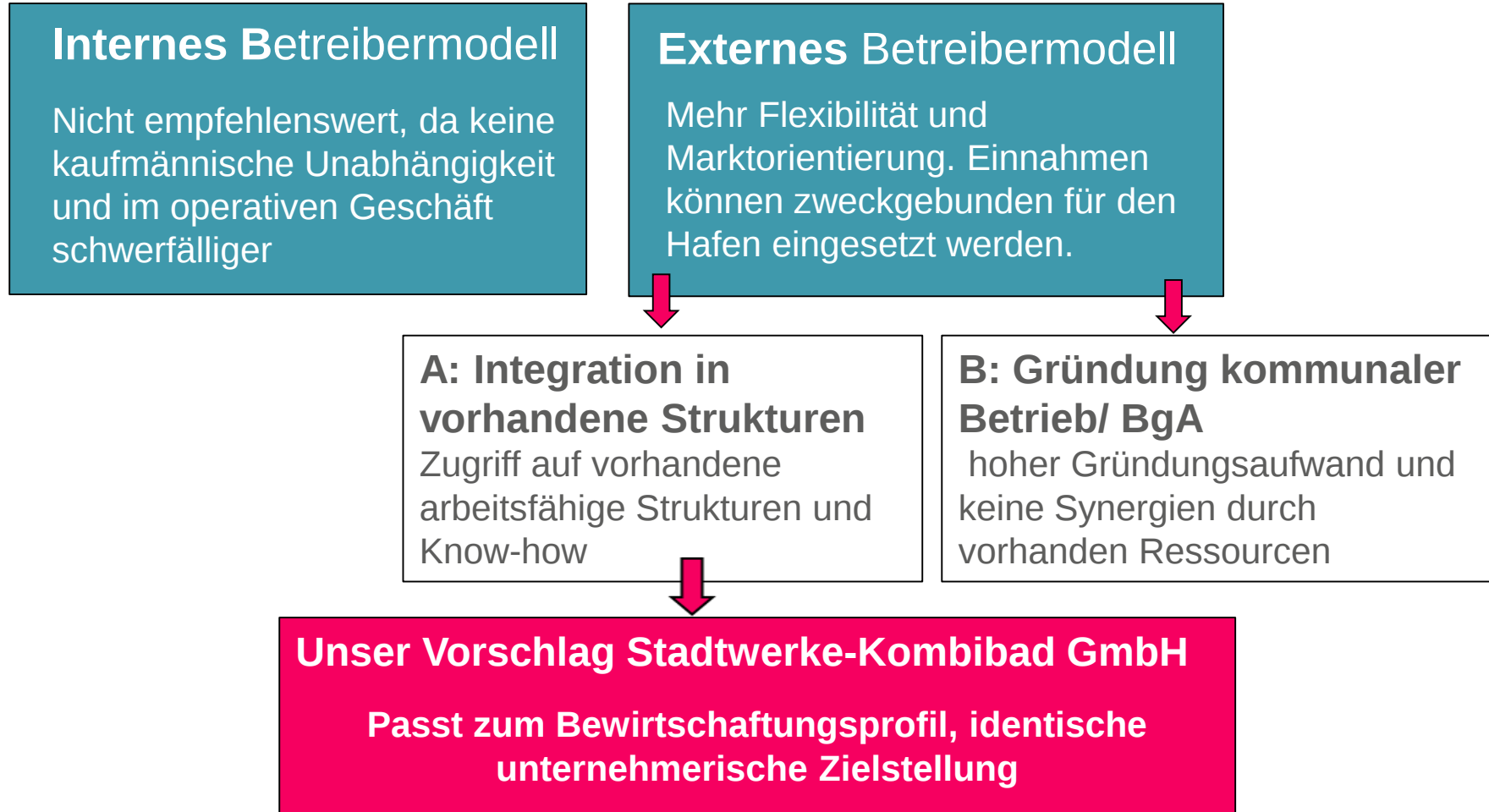
Drei Bewirtschaftungsebenen (Traditionshafen und schwimmendes Kulturhaus separate Bewirtschaftung durch eigenen Betreiber vorstellbar)

- 1. Hoheitliche bzw. ordnungsrechtliche Aufgaben** durch die Hafenbehörde/Stadt: Wasser- und Hafenrecht sowie Gefahrenabwehr, Genehmigungen und Überwachung/Durchsetzung Hafenordnung, Sicherstellung der Schiffbarkeit
- 2. Management für den Stadthafen als Gesamtstandort:** Steuerung/Koordination Standortentwicklung, Regie bei der Standortbewirtschaftung, Hafennutzung, Kommunikation.
- 3. Betreibung einzelner Angebotsmodule:** Einzelbetreibung von wasser- und landseitigen Angeboten/Anlagen

Stadthafenmanagement grundlegende Aufgabenzuordnung

- Durchführung des operativen Hafenbetriebs, sinnvollerweise auch gemeinsam mit dem Fähranleger
- Unterhaltung der wasserseitigen Infrastruktur im Schulauer Hafen sowie Fähranleger
- Bewirtschaftung Sportbootschlengel mit Gast- und Dauerliegemanagement
- Evtl. Betreibung schwimmendes Kulturhaus sofern kommunales Investment
- Unterhaltung Hafenbecken Schulauer Hafen sinnvollerweise mit Entschlammungsmanagement
- Sicherheits- und Abfallmanagement für den Gesamtbereich Stadthafen
- Pflege und Unterhaltung gesamte Bereich Stadthafen einschließlich Strandbad mit Grünflächen
- Parkraumbewirtschaftung (wichtig als einzige substanzielle Einnahmequelle für die Hafenbetreibung)
- Vertrags- und Genehmigungsmanagement mit land- und wasserseitigen Nutzern und den daraus resultierenden kaufmännischen Aufgaben/Zahlungsverkehr
- Regelmäßige Abstimmung mit Stadtverwaltung, Gewerbetreibenden und anderen Stakeholdern
- (Aktuelles) Informationsmanagement zum Hafen mit Betreuung Website

Betreibermodelle



Enges Zusammenspiel mit Wedel Marketing



Ausblick - Umsetzungsschritte

Gefordert ist jetzt eine zeitnahe politische Beschlussfindung, das vorgeschlagene Nutzungsszenario in seinem grundsätzlichen Charakter weiter zu verfolgen

- Das worst-case-Szenario wäre ein lange anhaltender kontroverser politischer Diskussionsprozess mit Streit über Details. Dies würde den mit dem Nutzungskonzept erzeugten Spannungs- und Erwartungsbogen beschädigen und die Gefahr mit sich bringen, dass die Hafenpotenziale auf Jahre weiter brach liegen.
- Im Ergebnis der Beschlussfassung muss ein konkreter Umsetzungs- und Beteiligungsprozess für die vorgeschlagenen Nutzungsmodule initiiert werden.
Umsetzungsschritte:
 - Der ingenieurstechnischen Konkretisierung des Nutzungsszenarios für den Schulauer Hafen im Rahmen einer zu vergebenden Umsetzungsplanung.
 - Der Schaffung der noch anstehenden planungs- und genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen.
 - Der Beantragung der in Frage kommenden Fördermittel (ländliche Entwicklung und Metropolregion).
 - Der Klärung der Betreiberstruktur für das Hafenmanagement und die Einzelmodule und daran andockt die Einstellung eines Stadthafenmanagers, der den weiteren Entwicklungsprozess gezielt vorantreibt und koordiniert.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Matthias Wedepohl

Tel. 0175 5957603

matthias.wedepohl@projectm.de



Nicolas Körting

Tel. 040 300 671-18

nkoerting@koert-ing.de

PROJECT M GmbH
Büro Hamburg
Gurlittstraße 29
20099 Hamburg



Gedanken zur Machbarkeitsstudie „Hafenkonzept“ Planungsausschuss

Gernot Kaser
am 23.08.2022

Persönliche Gedanken

Die aktuelle vorliegende Machbarkeitsstudie wurde dem Bürgermeister Anfang Juli präsentiert

Meine heutige Stellungnahme geschieht aus dreierlei Gründen:

1. Weil aus den Fehlern der Vergangenheit gelernt werden soll
 2. Weil die Erwartungshaltung bzw. der Erfolgsdruck seitens der Bevölkerung sehr groß ist
 3. Und weil mir der Fokus auf die Finanzen in Richtung Machbarkeit besonders wichtig ist
- Es wäre schön, wenn aus dem „Hafenbecken“ etwas „Gewinnbringendes“ sowohl qualitativ als auch quantitativ für die Bevölkerung und für die Stadt Wedel entstehen würde.
 - Fakt wird sein, dass der Hafen defizitär sein wird, es geht nicht darum, ob, sondern in welcher Höhe das Defizit ausfallen wird. Mir als Bürgermeister ist wichtig, dass entsprechend sauber geplant und mit Hilfe eines Projektcontrolling gerechnet wird, damit die politisch Verantwortlichen eine sehr gute Entscheidungsgrundlage haben. Auch und insbesondere was die betriebswirtschaftliche Ebene angeht.

Machbarkeitsstudie

Der Bürgermeister wünscht und erwartet, dass die Machbarkeitsstudie komplettiert wird. D.h. zu einer Machbarkeitsstudie gehört eine Art „Businessplan“ inkl. vollständigen Betreiberkonzeptes und eines Finanzplanes.

Ich wünsche mir, dass wir neben dem bereits erarbeiteten Konzept eruieren, ob das Projekt durchführbar, rentabel und wirtschaftlich ist. Also machbar ist!

Dabei gilt es, folgende Punkte zu betrachten und mit „Leben zu füllen“:

- Wirtschaftliche und finanzielle Faktoren (Wirtschaftliche Machbarkeit)
- Technologische Faktoren (Welche Technologie wird benötigt und sind die erforderlichen Ressourcen bereits vorhanden? Ist die technische Machbarkeit gegeben?)
- Organisatorische Faktoren (Welche Ressourcen und Kompetenzen stehen der Stadt Wedel zur Verfügung?)
- Geschäftliche Faktoren (Gibt es Chancen auf dem Markt bei entsprechender Ansiedlung einer Infrastruktur?)
- Rechtliche Faktoren (Gibt es juristische Besonderheiten zu beachten?)

Die Frage ist nicht alleine, ob ich Investoren oder Interessenten für das Hafenkonzept bekomme, sondern kann ich als Stadt die erforderlichen Investitionen, laufenden Kosten etc. finanziell und transparent stemmen?

Dies gilt es noch zu eruieren!

Verkehrsunfallbericht 2021

Polizeirevier Wedel

Vorge stellt beim
Planungsausschuss der Stadt Wedel

Gesamtzahl Verkehrsunfälle 2021

*exklusive der nichtaufnahmepflichtige Unfälle (502)

...in der Stadt Wedel

- 646 Unfälle, Vorjahr 679 (- 4,86 %)
- 80 leicht Verletzte, Vorjahr 116 (-31,03 %)
- Fahrradunfälle 47, Vorjahr 64 (-28,56 %)
- 8 schwer Verletzte, Vorjahr 13
- Kein Verkehrstoter, Vorjahr ebenfalls keiner

Verkehrsunfalltypen

	1. Fahrunfall	Unfall durch falsches Einschätzen der Straßenführung, des Straßenzustandes, des Umfeldes oder der ortsbedingten Witterungsverhältnisse ohne Mitwirkung eines anderen Verkehrsteilnehmers an der Entstehung des Unfalls.
	2. Abbiegeunfall	Unfall beim Abbiegen an einem Knotenpunkt (Kreuzung, Einmündung, Grundstückseinfahrt, Parkplatz).
	3. Einbiegen / Kreuzen	Unfall durch Nichtbeachten der Wartepflicht an einem Knotenpunkt
	4. Überschreiten	Unfall durch einen die Straße überschreitenden Fußgänger oder durch spielende Kinder
	5. Unfall durch ruhenden Verkehr	Unfall im fließenden Verkehr durch haltendes oder parkendes Fahrzeug
	6. Längs- / Begegnungsverkehr	Unfall durch Zusammentreffen von Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher Richtung oder Entgegengesetzter Richtung bewegen - sofern nicht Typ 1 - 5
	7. Sonstige Unfälle	Alle anderen Unfälle, z.B. Übermüdung des Fahrzeugführers, technische Mängel, Hindernisse auf der Fahrbahn, Wildunfälle.

Focus: Rissener Straße/Autal

- 1 x **Pkw** – rutscht bei regennasser Fahrbahn gegen LZA – 0,98 o/oo
- 1 x **Kleinkrafttrad** stürzt beim Abbiegeunfall und verletzt sich
- **Linienbus** fährt auf Pkw auf
- **Pkw** (01) fährt auf anderen auf (02), 01 ist nicht im Besitz einer FE. 02 schwer verletzt.
- **E-Roller** stürzt aus nicht geklärten Gründen, Fahrer verletzt sich schwer
- Zusammenstoß beim Abbiegevorgang zwischen **zwei Pkw**
- Zusammenstoß beim Abbiegen, Fahrmängel auf Grund des **hohen Lebensalters** (85)
- **Pkw** wechselt den Fahrstreifen vor der LZA, zwei andere **Pkw** bremsen und fahren aufeinander. Verursachender **Pkw flüchtet**.
- **Kleinkrafttrad** kommt beim Bremsen zu Fall. KKR schlittert unter den Pkw.
- Auffahrunfall beim rechts abbiegen, da auf rund Fußgänger der Pkw 02 halten muss
- **Pkw** übersieht beim Rechtabbiegen den **Radfahrer**, der allerdings die falsche Seite nutzt

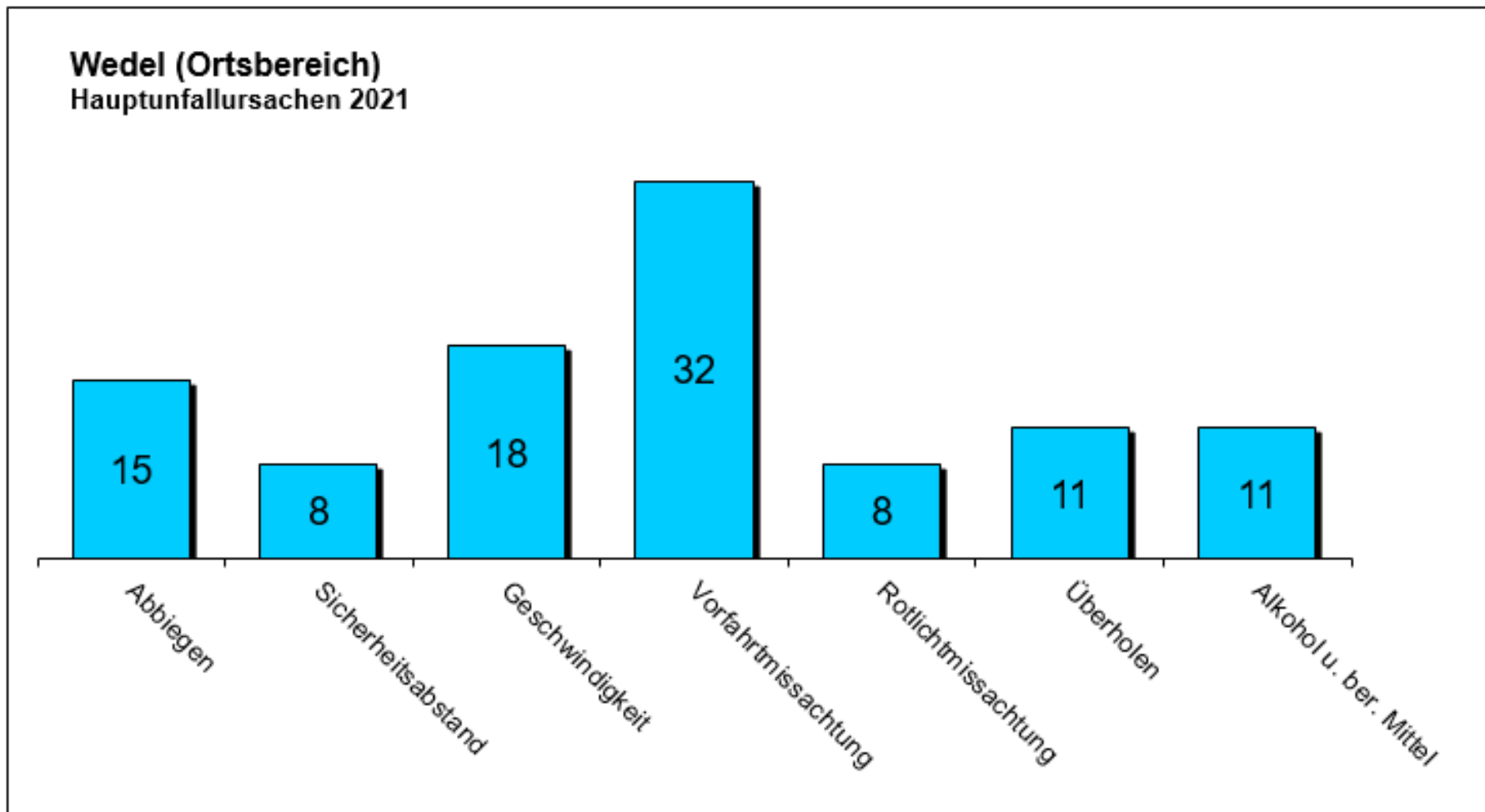
Fazit: Kein Handlungsbedarf

Unfallursachen im Vergleich

Die Hauptunfallursachen im vergangenen Jahr verteilen sich wie folgt:

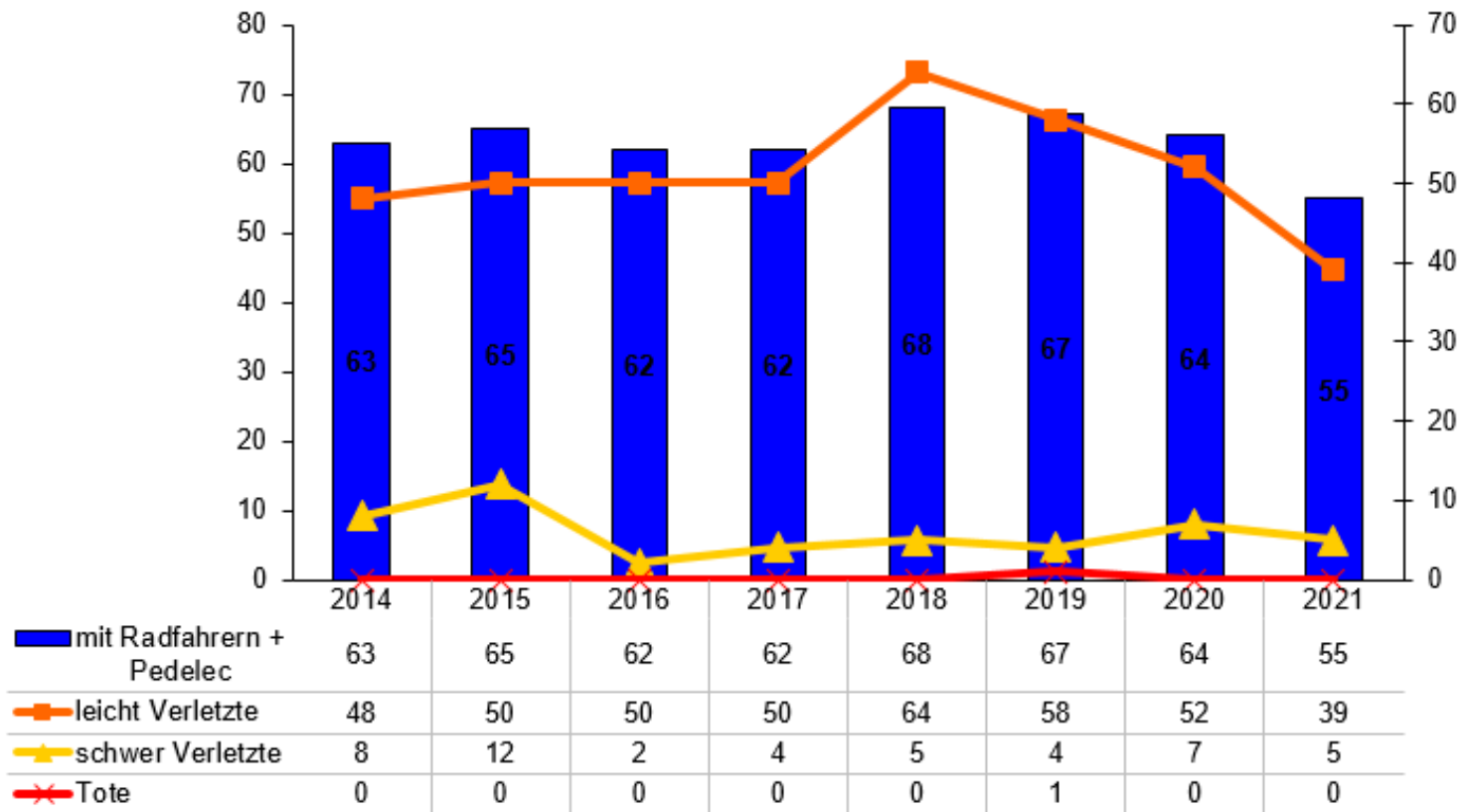
- 32 Vorfahrtverletzungen (2020 – 33)
- 15 Abbiegeunfälle (2020 - 15)
- 8 x Unterschreiten des Sicherheitsabstandes (2020 – 14)
- Bei 11 Verkehrsunfällen war Alkohol oder Drogen im Spiel (2020 - 14)

Hauptunfallursachen in Wedel



Unfälle mit Radfahrern und Pedelec im Stadtgebiet 2021

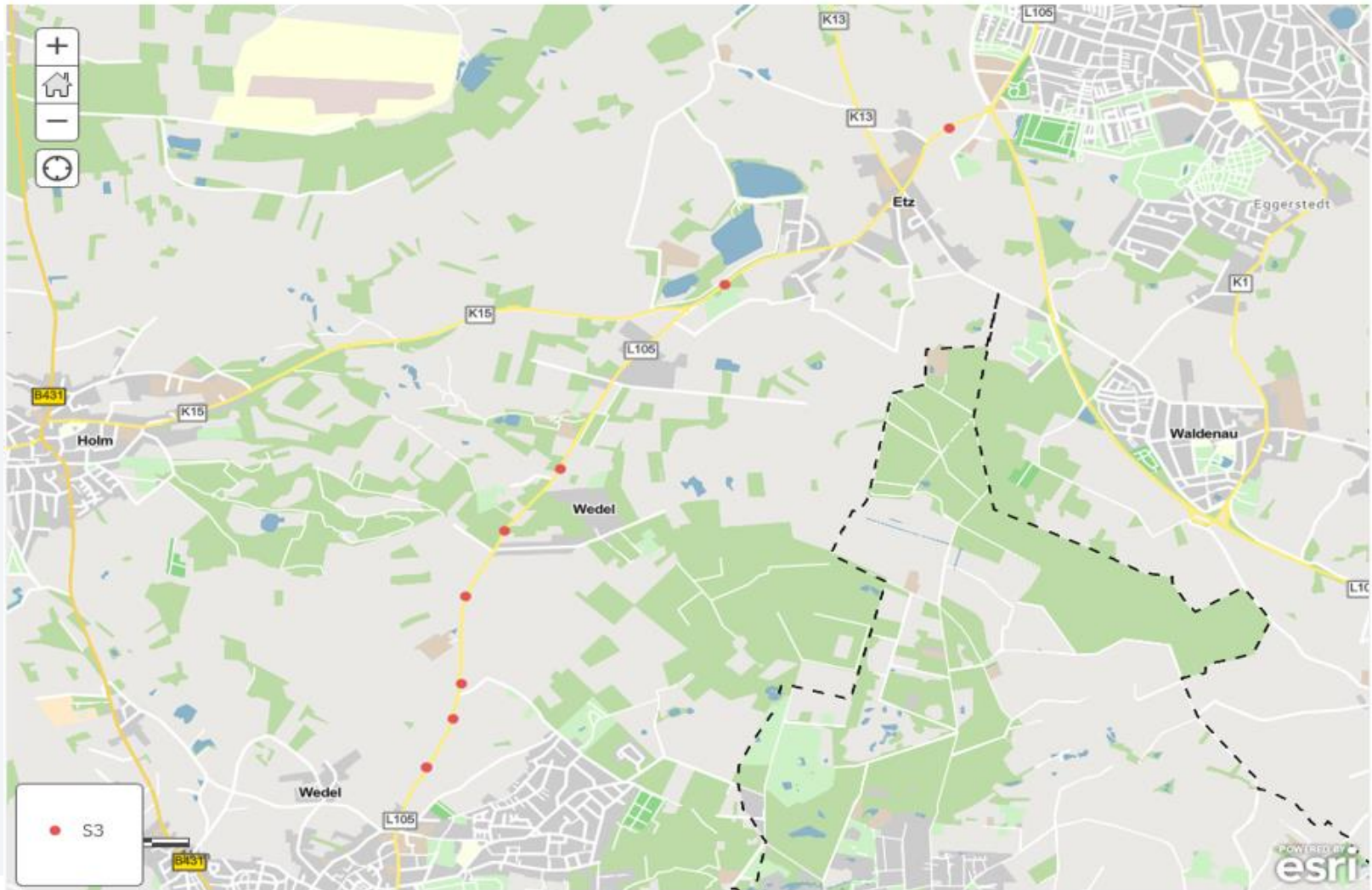
Wedel (Ortsbereich)
Verkehrsunfälle



Elektrokleinstfahrzeug, Pedelec 2021

Anzahl Vorgänge		örtliche PR	
		Summe	PR. Wedel
Leer	Vorgangerstelljahr		
	2021	12	12
	Summe	12	12
Summe		12	12
Sache Fahrzeuge			
Elektrokleinstfahrzeug - E-Scooter / Elektro-Tretroller		2	2
Fahrrad - Pedelec / Elektrofahrrad		10	10
Summe		12	12

Wildunfälle 2021



Haben sich Fragen ergeben?