

Auszug aus dem Protokoll der Sitzung des Planungsausschusses vom 09.11.2021

Top 1.2 Aktuelle Fragen der Einwohner*innen

Herr Meyer hat bereits vor der Sitzung Fragen schriftlich bei den Fraktionen eingereicht. Er hat jedoch eine zusätzliche Frage.

Zurzeit bereitet die Stadt verschiedene bauliche Maßnahmen im Straßenverkehr vor, bzw. beauftragt die Planung. In den politischen Gremien wurde in der jüngeren Vergangenheit bei Anträgen zu verkehrlichen Maßnahmen immer auf das Mobilitätskonzept verwiesen und von neuen Beschlussfassungen abgesehen.

Die Stadt plant jedoch weiter, so z.B. am Tinsdaler Weg. In den Mobilitätswerkstätten gab es auch Ideen zum Tinsdaler Weg, die vielleicht nicht umsetzbar sind, wenn dort jetzt Baumaßnahmen durchgeführt werden. Zumindest könnten die Planungskosten dann umsonst ausgegeben worden sein.

Fragen:

Gibt es eine Aufstellung, an welchen Stellen im Stadtgebiet bereits Planungen bezüglich Fuß- und Radwegen, Kreuzungen, Querungen und Straßen laufen oder in Auftrag gegeben werden sollen? Wie werden die Bürger*innen und Anwohner*innen beteiligt?

Der Vorsitzende richtet die Frage an die Verwaltung, ob es möglich sei, eine solche Aufstellung zu liefern.

Frau Sinz bestätigt dies, weist jedoch darauf hin, dass bauliche Maßnahmen im Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschuss behandelt werden. Dazu gehört auch die (Ausführungs-) Planung der Baumaßnahme, daher sei der Planungsausschuss nicht das zuständige Gremium für die Anfrage.

Der Vorsitzende sagt zu, dass die Frage an den UBF weitergegeben wird.

Die WSI-Fraktion dankt Herr Meyer für den Hinweis, ihrer Ansicht nach werde das Mobilitätskonzept teilweise als Deckmantel genutzt, um andere Planungen unterzuordnen.

Die SPD-Fraktion findet den Vorschlag vernünftig, die Frage an den UBF weiterzugeben. So können sich Verwaltung und Fraktionen im Vorwege mit der Anfrage auseinandersetzen.

Die Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen weist darauf hin, dass alle Beteiligten auf die Fertigstellung des Mobilitätskonzeptes warten. Anschließend müsse zuerst entschieden werden, welche Teile gewollt sind und die Frage beantwortet werden, welche Teile Wedel sich leisten kann und zu welchem Zeitpunkt. Es sei immer klar gewesen, dass Projekte, die sich in der Planungsphase befinden, nicht gestoppt werden, z.B. der Altstadttradweg. Gleiches gelte für Projekte, bei denen die Bauausführung bevorstehe, z.B. am Breiten Weg. Es sei sinnvoll, dies in einem Ausschuss zu belassen, die Verwaltung könne dem UBF einen Überblick verschaffen.

Im Anschluss stellt Herr Meyer die vorab an die Fraktionen versandten Fragen.

Frage zum Kapitel 3.5.1 Äußere Erschließung:

Für den 1. Bauabschnitt mit 560 Wohneinheiten wird von ca. 2.400 zusätzlichen Fahrten im Kfz-Verkehr ausgegangen. Bei der Ermittlung dieser Zahl wurden verkehrsreduzierende Effekte durch moderne Mobilitätsangebote berücksichtigt. Im Kapitel 3.5.5 werden als solche genannt:

- Buslinie / ÖPNV
- Anbindung an das Radverkehrsnetz
- Lademöglichkeiten für E-Autos und E-Fahrräder
- Carsharing durch 2 Fahrzeuge
- Anordnung eines Mobilitätshubs als Wartepunkt für Fahrgemeinschaften

Gegenüber anderer üblicher Wohnquartiere in Wedel und anderswo stellt lediglich der Mobilitätshub als Wartepunkt für Fahrgemeinschaften ein Alleinstellungsmerkmal für eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs dar.

Daher die Fragen:

Wie kann unter diesen Voraussetzungen davon ausgegangen werden, dass verkehrsreduzierende Effekte entstehen werden?

Wie viele Fahrten werden ohne Berücksichtigung verkehrsreduzierender Effekte prognostiziert (die gewählten Ansätze vergleichbarer Projekte z.B. in Wunstorf ergeben auf Wedel Nord umgerechnet über 3.000 Fahrten mit dem Kfz)?

Die CDU-Fraktion kann die Bedenken nachvollziehen. Im Verkehrsgutachten müssten 3.700 Fahrten pro Tag berücksichtigt werden, denn nur falls sich herausstellen sollte, dass die Angebote zur Verkehrsreduzierung im Gebiet Wedel Nord angenommen werden, wäre eine Berechnung mit 27 % Minderung zu rechtfertigen. Die CDU-Fraktion wird daher noch einen Antrag zum Rahmenplan im Rat stellen.

Die SPD-Fraktion hat als kritischen Punkt ebenfalls immer das steigende Verkehrsaufkommen gesehen, aber in diesem Fall sich dennoch für die Schaffung von Wohnraum entschieden. Es sei jedoch wichtig, dass der Anschluss an den ÖPNV (mit mindestens zwanzigminütiger Taktung) bereits installiert sei, bevor die Häuser stehen und die Bewohner*innen einziehen.

Die WSI-Fraktion dankt dem Fragesteller, der damit die Bedenken der Fraktion gegen die Realisierung des Gebietes Wedel Nord bestätigt.

Die Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen verweist darauf, dass dieses Thema seit Jahren beraten werde, ihr Antrag zur Beschleunigung von verkehrsreduzierenden Maßnahmen im Planungsausschuss von fast allen Fraktionen abgelehnt worden sei. Bisher gebe es auch keine Bewegung bei dem Versuch, ein autofreies oder autoarmes Quartier in Wedel Nord einzurichten.

Frau Sinz erläutert, dass im Verkehrs- und Mobilitätskonzept zwei Ansätze untersucht wurden, mit und ohne verkehrsreduzierende Maßnahmen. Es wurde dort nachgewiesen, dass auch mit dem konservativen Ansatz von 3.700 Fahrten das Straßennetz in der Lage ist, diesen Mehrverkehr aufzunehmen.

Frage zum Kapitel 3.5.1 Äußere Erschließung

Der Rahmenplan umfasst zwei Bauabschnitte. Im letzten Satz des Kapitels wird aufgeführt, dass im Falle der späteren Realisierung des 2. BA ggf. weitere Maßnahmen notwendig werden. Detailliertere Punkte sind nicht angegeben. Auf der Bürgerinformation wurde erläutert, dass der 2. BA unmittelbar nach dem 1. BA, also in wenigen Jahren, realisiert werden soll. Insbesondere der Kfz-Verkehr auf der B431 entlang der Altstadt steht im morgendlichen Berufsverkehr bereits jetzt, so dass viele Fahrzeuge auf die Helgolandstraße und den Ansgariusweg ausweichen.

Daher die Fragen:

Welche Maßnahmen werden bei Realisierung des 2. BA erforderlich und in welcher Terminschiene sollen diese Maßnahmen umgesetzt werden?

Sind hierfür bereits Finanzmittel eingeplant und Planungen fertig, damit die erforderlichen Maßnahmen vor Baubeginn des 2. BA abgeschlossen sein werden?

Frau Sinz erläutert, dass die Verwaltung sich vorerst darum bemühe, nun eine Grundlage für den 1. Bauabschnitt zu schaffen und das Bebauungsplanverfahren zu beginnen. Bis dieser Bauabschnitt abgeschlossen sei, werden noch Jahre vergehen, anschließend könne man sich Gedanken zum 2. Bauabschnitt machen, für den in jedem Fall ein neues Verkehrsgutachten erforderlich sei. Daher sind derzeit auch noch keine Haushaltsmittel für den 2. Bauabschnitt eingeplant.

Die SPD-Fraktion bestätigt diese Sichtweise, mit der Fertigstellung des 1. Bauabschnittes sei erst ca. 2026 zu rechnen. Bei Überlegungen zum 2. Bauabschnitt, vermutlich erst ab 2030, müssen die dann gewählten Ratsmitglieder die Entscheidungen treffen.

Frage zum Kapitel 3.5.4 Radverkehr

Der Radverkehr soll eine maßgebende Rolle zur Reduzierung des Kfz-Anteils der zusätzlichen Verkehre spielen. Innerhalb des Quartiers Wedel Nord werden hierzu vom Kfz-Verkehr getrennte Fuß- und Radwegenetze vorgesehen. Dieses System befürworte ich explizit und hoffe, dass das Mobilitätskonzept für ganz Wedel ein solches System aufzeigen wird (und entsprechend umgesetzt wird). Ferner wird im Erläuterungsbericht als Voraussetzung einer hohen Nutzung des Radverkehrs eine gut ausgebaute und ganzjährig sicher befahrbare Radverkehrsinfrastruktur genannt. Diese Voraussetzung möchte ich an dieser Stelle um den Aspekt „bei

jedem Wetter“ ergänzen.

Daher die Fragen:

Wie sollen die Radwege aus Wedel Nord an ein entsprechend ausgebautes Radverkehrsnetz angeschlossen werden und wann soll dieses Radverkehrsnetz entstehen?

Sollen der Fritz-Hörnig-Weg und der Jörg-Ballack-Weg, die aufgrund der vorhandenen Breite und der unbefestigten Oberfläche bereits jetzt zu Hochzeiten mit Konfliktpotenzialen zwischen Fußgängern und Radfahrern belastet und bei nasser Witterung nur sehr eingeschränkt befahrbar sind, Teile des Anschlusses sein?

Die CDU-Fraktion verweist auf den frühen Stand des Verfahren, das Bebauungsplanverfahren, voraussichtliche Dauer mindestens 18 Monate, wurde noch nicht begonnen. Daher kann noch nicht detailliert Auskunft gegeben werden, welche Radwege in welchen Bereich neu geplant oder ertüchtigt werden müssen. Auf der Tagesordnung sei ein Antrag mehrerer Fraktionen, mit dem die Verwaltung beauftragt wird, jetzt mit der entsprechenden Planung zu beginnen. Die SPD-Fraktion zeigt Verständnis für die Frage, die sich zwar auf den Rahmenplan bezieht, aber auch den Rest der Stadt in den Blick nimmt. Es sei noch nicht erkennbar, wie die Anwohner*innen von Wedel Nord mit dem Fahrrad zum Bahnhof kämen.

Herr Grass berichtet, dass auf der Informationsveranstaltung mögliche Wege vorgestellt wurden. In den Planungswerkstätten wurde jedoch deutlich, dass möglicherweise an manchen Stellen über Optimierungen nachgedacht werden muss. Benannt wurde beispielsweise der Jörg-Balack-Weg, auf dem zu Stoßzeiten Rücksichtnahme zwischen Fußgängern und Radfahrern erforderlich ist. Es stelle sich die Frage, ob bestehende Wege stellenweise verbreitert werden müssten oder Oberflächenbeläge verbessert werden können.

Auch die Querung von Straßen, beispielsweise an der Pinneberger Straße wurde angesprochen, mit diesen Themen werden sich die Stadtverwaltung und die Politik beschäftigen müssen. Hierfür sei jedoch während der Bebauungsplan- und Bauphasen ausreichend Zeit vorhanden.

Die WSI-Fraktion bezweifelt, dass mit den Aussagen zur Zeitschiene und den nicht vorhandenen Haushaltsmitteln die Planungen und Umsetzungen rechtzeitig abgeschlossen sind, bis die Bewohner*innen des Gebietes einziehen sollen.

Die SPD-Fraktion verweist darauf, dass der Ausbau des Jörg-Balack-Weges auf eine Breite von 4 Metern über die ganze Strecke bereits vor vielen Jahren beraten wurde.

Frage zum Kapitel 3.7.2 Klima / Energie

Im Erläuterungsbericht wird aufgeführt, dass der Klimaschutzplan der Bundesregierung für Deutschland einen nahezu klimaneutralen Gebäudebestand bis zum Jahr 2050 fordert. Von der erfolgten Bebauung bis zum Jahr 2050 sind es nur ungefähr 25 Jahre; die kalkulierte Nutzungszeit von Wohnbebauung geht deutlich über diesen Zeithorizont hinaus. Um das Ziel eines klimaneutralen Gebäudebestandes in den kommenden knapp 30 Jahren erreichen zu können, muss bereits heute damit begonnen werden, neuen Wohnraum klimaneutral zu gestalten. Für das Projekt Wedel-Nord wird als Folgerung die Einhaltung der Kriterien für KfW-Effizienzhäuser 55 genannt.

Diese Häuser weisen gegenüber Altbauten im Betrieb eine bessere Energieeffizienz aus, benötigen aber dennoch Energie (i.d.R. fossile). Da die Kriterien der KfW-Effizienzhäuser 55 eine zu geringe Lenkungswirkung darstellen, wird die KfW ab dem Jahr 2022 diesen Standard vollständig aus der Förderung herausnehmen. Um die Ziele der Bundesregierung für 2050 erreichen zu können, müssen Bauvorhaben wie Wedel Nord bereits jetzt vollständig auf fossile Energieträger verzichten.

Daher die Frage:

Wie ist diese unzureichende Effizienzforderung für Wedel Nord mit der Ausrufung des Klimanotstandes im Jahr 2019 zu vereinbaren, nach der Nachhaltigkeit und Auswirkungen auf den Klimawandel bei allen Entscheidungen zu berücksichtigen sind und nach Möglichkeit die Entscheidung zu bevorzugen ist, die den Klimawandel abschwächen?

Frau Sinz bestätigt, dass die KfW angekündigt hat, dass ab 2022 den Standard 55 nicht mehr förderfähig sein wird. Den Investoren ist dies bekannt und sie haben bereits kommuniziert, dass nun mit einem Energiestandard von mindestens 40 geplant wird. Die Firma Semmelhaack ist Klimapartner in Schleswig-Holstein und bemüht sich stets um klimafreundliche Bauvorhaben. Weitere Gespräche werden im Rahmen der Bauleitplanung geführt.

Die Einwohnerin Frau Römer meldet sich stellvertretend für die Anwohner*innen am Fahren-

kamp zu Wort. Von diesen wird die Verstärkung der Buslinie 395 mit einer Taktung von 30 Minuten tagsüber und 60 Minuten nachts sehr begrüßt. Sie äußert jedoch ihre Sorge um die sichere Überquerung der Pinneberger Straße bei der dort geltenden Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 Km/h. Bereits im September wurde daher im entsprechenden Ausschuss des Kreises eine Unterschriftensammlung eingebracht, mit dem Ziel, eine sichere Querungsmöglichkeit zu schaffen. Sie möchte wissen, ob es hierfür bei der Stadt Wedel bereits Planungen gibt. Herr Grass bestätigt, dass die Linie 395 ab Dezember 2021 in höherer Taktung fahren wird. Mit der Straßenverkehrs-Genossenschaft Schleswig-Holstein (SVG) wurde in einem Ortstermin besprochen, wie die notwendige neue Bushaldebucht am besten realisiert werden kann. Da die Stadt Wedel für die Baumaßnahme verantwortlich ist, wurden im Haushalt 2022 dafür 50.000 Euro vorgesehen, es werden jedoch 25.000 Euro an Fördermitteln erwartet. In den Abstimmungsgesprächen mit dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr (LBV) wurde mitgeteilt, dass für die Einrichtung einer Querungshilfe oder einer Geschwindigkeitsreduzierung auf einer Landesstraße eine Frequenz von 50 Querungen pro Stunde notwendig sei. Der LBV hat daher bisher keine Unterstützung in dieser Angelegenheit in Aussicht gestellt. Nach Rücksprache mit der unteren Verkehrsbehörde würde die Verwaltung vorschlagen, dennoch eine Reduzierung der Geschwindigkeit an dieser Stelle auf 60 km/h zu beantragen und Gespräche mit dem Straßenbulasträger über die Möglichkeit einer Bedarfsampel zu führen. Für eine eventuelle Bedarfsampel müssten dann in der Haushaltsberatung für das Jahr 2022 noch ca. 30.000 Euro zusätzlich vorgesehen werden, damit bei einer Einigung mit dem LBV eine zügige Umsetzung gewährleistet ist.

Die Fraktion Die Linke empfindet die geforderte hohe Querungsfrequenz an einer Stelle, die wegen fehlender Sicherheit nicht zur Straßenquerung einlädt, als widersinnig.

Die Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen bittet zusätzlich um Prüfung, ob beidseitig des Fährnkamps, der zur Stadt Wedel gehört, an der Pinneberger Straße Ortschilder installiert werden könnten.

Frau Römer fragt nach, ob die notwendige Querungshilfe zusammen mit der Busbucht gebaut werden kann und weist darauf hin, dass am Marienhof keine 50 Personen pro Stunde die Straße queren würden und dennoch sei dort eine Bedarfsampel eingerichtet worden.

Herr Grass bestätigt, dass selbstverständlich die Baumaßnahmen kombiniert würden, wenn die Möglichkeit dazu besteht.

Die Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen meint, dass der Kreis ein hohes Interesse an einer kombinierten Baumaßnahme habe und sich eventuell an den Kosten für eine Bedarfsampel beteiligen würde.