

Bekanntmachung

Es findet eine Sitzung des Planungsausschusses am Dienstag, 03.05.2022 um 18:00 Uhr, im Ratssaal des Rathauses (barrierefrei), Rathausplatz 3-5, 22880 Wedel statt.

Sollten sich die Rahmenbedingungen für die Durchführung der Sitzung aufgrund des Infektionsgeschehens ändern, behält sich der Vorsitzende vor, die Sitzung kurzfristig abzusagen. Der Vorsitzende behält sich vor, das Tragen der Maske während der Sitzungsdurchführung und über die gesamte Sitzungsdauer festzulegen.

Hinweise für Sitzungsteilnehmerinnen und Sitzungsteilnehmer

Aufgrund der derzeitigen Situation finden die Sitzungen unter besonderen Bedingungen statt. Halten Sie bitte die Abstandsregelungen in jedem Fall ein und begeben Sie sich nach Betreten des Rathauses unverzüglich an Ihren Sitzungsplatz. Bitte achten Sie darauf, dass bei Ihrem Eintritt keinen weiteren Besucherinnen und Besuchern der Zugang ermöglicht wird. Bitte halten Sie im Rathaus die bekannten Hygienehinweise ein.

Hinweise für die Öffentlichkeit

Aufgrund der derzeitigen Situation finden die Sitzungen der politischen Gremien unter besonderen Bedingungen statt. Die maximale Besucherzahl im Ratssaal ist begrenzt auf 10 Personen.

Der Einlass findet nur 15 Minuten vor Sitzungsbeginn durch den Haupteingang des Rathauses statt. Nach Einlass der maximal zulässigen Zuschauerzahl ist der Einlass ausgeschlossen. Ein nachträglicher Einlass ist leider nicht möglich. Seien Sie daher bitte rechtzeitig vor Ort. Besucherinnen und Besucher des Rathauses müssen beim Betreten einen Mund-Nase-Schutz tragen. Ohne diesen Schutz darf das Rathaus nicht betreten werden. Während der Sitzung kann der Mund-Nase-Schutz abgenommen werden.

Bitte haben Sie Verständnis für diese Regelungen und achten Sie auf sich und Ihre Mitmenschen. Kommen Sie bitte nicht ins Rathaus, wenn Sie Erkältungssymptome aufweisen.

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil

- 1 Einwohnerfragestunde
- 1.1 Antworten der Verwaltung zu vorangegangenen Fragen
- 1.2 Aktuelle Fragen der Einwohner*innen
- 2 Anhörung der Beiräte
- 3 Genehmigung des öffentlichen Teils des Protokolls der Sitzung vom 15.03.2022
- 4 Mobilität
- 4.1 Widerspruch gegen den Beschluss zur Vorlage „Inhaltliche Ausrichtung des Mobilitätskonzepts“ (BV/2021/135) unter dem TOP 4.2 der Sitzung vom 15.3.2022 des Planungsausschusses; hier: Aufhebung des Beschlusses
- 4.2 Antrag der WSI-Fraktion zum Mobilitätskonzept
- 4.3 Antrag des Seniorenbeirats zum Mobilitätskonzept

- 4.4 Mobilitätskonzept Wedel
hier: Inhaltliche Ausrichtung des Mobilitätskonzeptes
- 5 Rückmeldungen aus den Fraktionen
- 5.1 Wohnungsbauprojekt Schulauer Straße 9
- 5.2 Mehrgenerationenquartier Ansgariusweg
- 6 Ausbau der Straße Tinsdaler Weg - Vorplanung - Festlegung von möglichen Ausbauvarianten
- 7 Präsentation geplantes Wohngebiet Marschquartier Blöcktwiete
- 8 Bebauungsplan Nr. 76 „Rad-/Fußwegeverbindung Geestrand“, Teilbereich 2 zwischen Schulauer Straße und Gorch-Fock-Platz; hier: Vorstellung der Entwurfsplanung zur Rad-/Fußwegeverbindung durch das Ingenieurbüro
- 9 Haushaltskonsolidierung - Sport trifft Kultur
Neues Zentrum für Sport und Kultur an der Rudolf-Breitscheid-Straße (und Prüfung weiterer geeigneter Standorte)
- 10 Grundstücksangelegenheit im BusinessPark Elbufer /
Änderung von vertraglichen Bauverpflichtungen
- 11 Einvernehmen nach dem BauGB
hier: Rövkampweg 7, Temporäre Erweiterung einer Zwischenlagerfläche
- 12 Antrag von Olaf Wuttke; hier: Arbeitsgruppe Wedel Nord
- 13 Städtebauliche Sanierungsmaßnahme "Stadthafen Wedel"
- 13.1 Mündlicher Sachstandsbericht der Verwaltung
- 14 Öffentliche Mitteilungen und Anfragen
- 14.1 Bericht der Verwaltung
- 14.2 Anfragen der Politik
- 14.2.1 Anfrage von Olaf Wuttke; hier: Bodenversiegelung
- 14.2.2 Sonstige Anfragen
- 14.3 Sonstiges

Voraussichtlich nichtöffentlicher Teil

- 15 Genehmigung des nichtöffentlichen Teils des Protokolls der Sitzung vom 15.03.2022
- 16 Städtebauliche Sanierungsmaßnahme der Stadt Wedel
hier: Erklärung über den Abschluss der Sanierung für ein Grundstück

- 17 Mitteilung über bedeutsame Vorhaben
- 18 Nichtöffentliche Mitteilungen und Anfragen
 - 18.1 Bericht der Verwaltung
 - 18.2 Anfragen der Politik
 - 18.3 Sonstiges

Öffentlicher Teil

- 19 Unterrichtung der Öffentlichkeit

gez. Kay Burmester
Vorsitz

F. d. R.:
Katrin Matthies

Sollte die Tagesordnung bis 22.00 Uhr nicht abschließend behandelt werden können, lädt der Vorsitzende vorsorglich zu einer weiteren Sitzung am Dienstag, den 10.05.2022 um 18.00 Uhr im Ratssaal des Rathauses ein.
Der Termin am 10.05.2022 dient allein der Erledigung der beschlossenen Tagesordnung der Sitzung des Planungsausschusses 03.05.2022.
Sofern die Tagesordnung in der Sitzung 03.05.2022 vollständig abgeschlossen werden kann, findet der Folgetermin nicht statt.

<u>öffentlich</u>	
Verantwortlich: Fachdienst Stadt- u. Landschaftsplanung	BESCHLUSSVORLAGE

Geschäftszeichen 2-61/KMa	Datum 14.04.2022	BV/2022/043
------------------------------	---------------------	--------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Planungsausschuss	Entscheidung	03.05.2022

Widerspruch gegen den Beschluss zur Vorlage „Inhaltliche Ausrichtung des Mobilitätskonzepts“ (BV/2021/135) unter dem TOP 4.2 der Sitzung vom 15.3.2022 des Planungsausschusses; hier: Aufhebung des Beschlusses

Beschlussvorschlag:

Der Planungsausschuss hebt den unter TOP 4.2 der Sitzung vom 15.03.2022 gefassten Beschluss „Der Planungsausschuss beschließt die inhaltliche Ausrichtung des Mobilitätskonzeptes auf der Grundlage von 15 Handlungsbausteinen (s. Anlage 2 Seite 4).“ auf.

Ziele

1. Strategischer Beitrag des Beschlusses
(Bezug auf Produkt / Handlungsfeld / Oberziele)

2. Maßnahmen und Kennzahlen für die Zielerreichung des Beschlusses

Darstellung des Sachverhaltes

Der Bürgermeister hat mit Schreiben vom 28.03.2022 dem in der Planungsausschusssitzung vom 15.03.2022 unter TOP 4.2 gefassten Beschluss widersprochen. Gemäß der Gemeindeordnung Schleswig-Holstein ist der Widerspruch auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung des Ausschusses aufzunehmen.

Begründung der Verwaltungsempfehlung

Dem Planungsausschuss wird empfohlen, seinen am 15.03.2022 gefassten Beschluss aufzuheben und den Tagesordnungspunkt erneut zu beraten.

Darstellung von Alternativen und deren Konsequenzen mit finanziellen Auswirkungen

Sollte der Planungsausschuss dem Widerspruch nicht stattgeben, ist die Angelegenheit dem Rat der Stadt Wedel vorzulegen.

Finanzielle Auswirkungen

Anlage/n

- 1 Widerspruch PLA 20220328

Stadt Wedel - 0-11 • Postfach 260 • 22871 Wedel

An den
Vorsitzenden des Planungsausschusses
Herrn Kay Burmester
Rathausplatz 3-5
22880 Wedel

Mein Zeichen	Gä
Sachbearbeiterin	Angela Gärke
Durchwahl	04103 707-409
Telefax	04103 70788-409
Zimmer	315
E-Mail	a.gaerke@stadt.wedel.de
Datum	28.03.2022

Widerspruch gegen den Beschluss zur Vorlage „Inhaltliche Ausrichtung des Mobilitätskonzepts“ (BV/2021/135) unter dem TOP 4.2 der Sitzung vom 15.3.2022 des Planungsausschusses

Sehr geehrter Herr Burmester,

hiermit widerspreche ich gemäß § 47 Abs. 1 Gemeindeordnung Schleswig-Holstein dem zu TOP 4.2 am 15.3.2022 im Planungsausschuss gefassten Beschluss

„Der Planungsausschuss beschließt die inhaltliche Ausrichtung des Mobilitätskonzeptes auf der Grundlage von 15 Handlungsbausteinen“

zur Vorlage:

„Inhaltliche Ausrichtung des Mobilitätskonzepts“ (BV/2021/135).

Der Beschluss ist rechtswidrig. Es besteht eine Verpflichtung zum Widerspruch. Ich fordere Sie daher auf, den genannten Beschluss aufzuheben.

Begründung

1. Zum Sachverhalt:

Am 15.3.2022 sind durch einen Antrag zur Geschäftsordnung zwei Anträge (ANT/2022/003) und (ANT/2022/004) unter TOP 4.3 bzw. TOP 4.4 an die AG Mobilität verwiesen worden.

Die Anträge waren in der ursprünglichen Fassung der Tagesordnung nicht aufgeführt. In der Nachtragstagesordnung wurden die Anträge als Unterpunkte zum Tagesordnungspunkt „4 Mobilität“ unter 4.3 und 4.4 aufgenommen.

Beide Anträge sind vor der Sitzung an die Ausschussmitglieder verschickt worden. Die Antragssteller berufen sich auf einen thematischen Bezug zum Beschluss unter TOP 4.2 (BV/2021/135).

Das Gremium stimmte über die Tagesordnung zu Beginn der Sitzung ab. Änderungsanträge zur Tagesordnung wurden nicht gestellt. Formal standen die Anträge (ANT/2022/003) und (ANT/2022/004) hinter der Beschlussvorlage TOP 4.2 (BV/2021/135).

Die Tagesordnung wurde chronologisch behandelt.

Zu TOP 4.2 ist ein Antrag zur Geschäftsordnung gestellt worden, der zum Inhalt hatte, die Anträge unter TOP 4.3 und TOP 4.4 in die AG Mobilität zu verweisen. Der Antrag wurde zugelassen und fand eine Mehrheit, sodass ohne die Anträge TOP 4.3 und TOP 4.4 über die Beschlussvorlage TOP 4.2 abgestimmt worden ist. Der Beschluss „Der Planungsausschuss beschließt die inhaltliche Ausrichtung des Mobilitätskonzeptes auf der Grundlage von 15 Handlungsbausteinen“ zur Vorlage „Inhaltliche Ausrichtung des Mobilitätskonzeptes“ (BV/2021/135) wurde ohne Änderungen beschlossen.

2. Rechtliche Bewertung:

Gemäß § 47 Abs. 1 Gemeindeordnung Schleswig-Holstein besteht eine Widerspruchspflicht des Bürgermeisters, wenn ein Beschluss eines Ausschusses das Recht verletzt.

Der Beschluss zur Vorlage (BV/2021/135) ist rechtswidrig.

Der Beschluss zur Vorlage (BV/2021/135) ist ohne Erörterung und Abstimmung über die ordnungsgemäß gestellten Anträge „Antrag der WSI-Fraktion zum Mobilitätskonzept“ unter TOP 4.3 (ANT/2022/003) und den „Antrag des Seniorenbeirats zum Mobilitätskonzept“ unter TOP 4.4 (ANT/2022/004) zustande gekommen.

Die Anträge (ANT/2022/003) und (ANT/2022/004) sind durch einen Antrag zur Geschäftsordnung von der Tagesordnung verwiesen worden.

Bei einem Antrag auf Verweisung handelt es sich um einen Geschäftsordnungsantrag, (Ziff. 3 zu § 39 Abs. 3 GO- Kom. Dehn/Wolf). Der Verweisungsantrag bezog sich auf zwei Punkte der Tagesordnung, nämlich die Verweisung von 4.3 und 4.4.

Der Verweisungsantrag kollidierte jedoch mit dem Recht der WSI-Fraktion und dem Recht des Seniorenbeirats, einen Antrag stellen zu können. Die Anträge hatten einen thematischen Bezug zur Beschlussvorlage (BV/2021/135). Es handelte sich um Änderungsanträge.

Der Titel des Antrags (ANT/2022/003) lautet:

„Antrag der WSI-Fraktion zum Tagesordnungspunkt 4.2. „Inhaltliche Ausrichtung des Mobilitätskonzeptes.“

Inhaltlich beantragt die WSI-Fraktion eine Modifikation der Beschlussvorlage (BV/2021/135). Es handelt sich um einen Änderungsantrag.

Unter anderem wird beantragt,

„die Ausrichtung des Mobilitätskonzeptes an den geforderten Priorisierungen Radverkehrsförderung, ein freiwilliges Leben in der Stadt ohne Auto, generelle Entschleunigung und Verknüpfungen im Verkehrsverbund anzupassen.“

Der Titel des Antrags des Seniorenbeirats (ANT/2022/004) lautet:

„Top 4.2 Mobilitätskonzept Wedel - BV/2021/135“

Einleitend heißt es im Antrag:

„Der Seniorenbeirat hat die von der Verwaltung vorgelegte Beschlussvorlage Nr. 2021/135 zur Kenntnis genommen und beantragt folgende Positionen bei der weiteren inhaltlichen Ausrichtung des Mobilitätskonzeptes zu berücksichtigen:“

Im Nachgang des Antrags wird zu einzelnen Punkten des Mobilitätskonzeptes Stellung genommen.

Das Stellen von Änderungsanträgen ist grundsätzlich zulässig. In diesem Fall muss sowohl über den Grundantrag als auch über den Änderungsantrag abgestimmt werden, GO- Kom. Dehn/Wolf unter Ziff. 6 zu § 39 Abs. 3.

Der Seniorenbeirat hat kraft Gesetzes ein Antragsrecht in den Ausschüssen. Dabei muss es sich um Anträge handeln, die im direkten Zusammenhang zu dieser gesellschaftlich bedeutsamen Gruppe stehen, GO- Kom. Dehn/Wolf unter Ziff. 1 zu § 47e Abs. 2. Jedenfalls die Punkte zu 3. Umbau der Bahnhofstraße, zu 5. Verknüpfung von Bahnhof und Bahnhofstr., zu 8. Stärkung Fußverkehr und zu 10. ÖPNV - Entwicklung, weisen einen Bezug zur Gruppe der Senioren auf.

Eine Abstimmung über diese Änderungsanträge ist nicht erfolgt, weil sie mittels Verweisungsantrag unterbunden worden waren. Durch den Verweisungsantrag ist verhindert worden, dass ordnungsgemäß eingereichte Änderungsanträge bei der Entscheidungsfindung berücksichtigt werden konnten.

Dabei handelt es sich um einen Verstoß gegen das Demokratieprinzip, das Recht auf Gehör der WSI-Fraktion und des Seniorenbeirats nach § 12 Abs. 3 Geschäftsordnung, § 39 Abs. 3 Gemeindeordnung Schleswig-Holstein sowie § 47 e Abs. 2 Gemeindeordnung Schleswig-Holstein.

Der Beschluss „Der Planungsausschuss beschließt die inhaltliche Ausrichtung des Mobilitätskonzeptes auf der Grundlage von 15 Handlungsbausteinen“ zur Beschlussvorlage (BV/2021/135) ist daher aufzuheben.

Der Widerspruch hat aufschiebende Wirkung bis der Ausschuss über die Angelegenheit in einer neuen Sitzung nochmals beraten hat, § 47 Abs. 2 S. 3 Gemeindeordnung Schleswig-Holstein.



Niels Schmidt
Bürgermeister

<u>öffentlich</u>	öffentlicher Antrag
-------------------	---------------------

Geschäftszeichen	Datum 09.03.2022	ANT/2022/003
------------------	---------------------	--------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Planungsausschuss	Entscheidung	15.03.2022

Antrag der WSI-Fraktion zum Mobilitätskonzept

Anlage/n

- 1 WSI Antrag Mobilitätskonzept

WSI-Fraktion im Rat der Stadt Wedel

Antrag der WSI-Fraktion zum Tagesordnungspunkt 4.2. „Inhaltliche Ausrichtung des Mobilitätskonzeptes“

Die WSI-Fraktion beantragt, die Ausrichtung des Mobilitätskonzeptes an den geforderten Priorisierungen **Radverkehrsförderung**, ein freiwilliges Leben in der Stadt **ohne Auto**, generelle **Entschleunigung** und Verknüpfungen im Verkehrsverbund anzupassen.

Vor diesem Hintergrund ist konsequenterweise auch das Thema B431 und das Vorbehaltsnetz auf den Prüfstand zu stellen.

Auf der Grundlage der angestrebten, zukunftsweisenden Mobilitätsverbesserungen für Radfahrer, Fussgänger und Nutzer des ÖPNV, sowie einer Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt durch Entschleunigung ist ein Gesamtplan zu erstellen, auf dessen Grundlage die erforderlichen Einzelmaßnahmen zu priorisieren sind.

Wir empfehlen darüber hinaus, den Umsetzungsplan dahingehend zu verändern, dass vor Einpreisung und Priorisierung von Einzelmaßnahmen der Gesamtplan in einem Bürgerforum zur Diskussion gestellt wird.

Weitere Erläuterungen erfolgen mündlich.

Angela Drewes
Planungspolitische Sprecherin der WSI-Fraktion

<u>öffentlich</u>	öffentlicher Antrag
--------------------------	----------------------------

Geschäftszeichen	Datum 09.03.2022	ANT/2022/004
------------------	---------------------	---------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Planungsausschuss	Entscheidung	15.03.2022

Antrag des Seniorenbeirats zum Mobilitätskonzept

Anlage/n

- 1 SB Antrag Mobilitätskonzept

10. Seniorenbeirat der Stadt Wedel**Wedel, 08.03.2022**

Gabriele Winter, Helga Nikodem, Dieter Gerber, Klaus Behrens, Jürgen Lieske

Sitzung des Planungsausschusses am 15.03.2022**Top 4.2 Mobilitätskonzept Wedel – BV/2021/135**

Der Seniorenbeirat hat die von der Verwaltung vorgelegte Beschlussvorlage Nr. 2021/135 zur Kenntnis genommen und beantragt folgende Positionen bei der weiteren inhaltlichen Ausrichtung des Mobilitätskonzeptes zu berücksichtigen:

In dem Mobilitätskonzept der Stadt Wedel des Büros ARGUS fehlt der 16. Punkt „Kommunikation/ Aufenthalt“. Des Weiteren wird in der Vorbemerkung mit dem Hinweis, „die Radverkehrsförderung genießt die größte Unterstützung“ eine Bewertung zugunsten des Radverkehrs im Mobilitätskonzept vorgenommen. Der Seniorenbeirat weist darauf hin, dass das Ziel des Mobilitätskonzeptes sein muss, allen Verkehrsteilnehmern eine gleichrangige Teilnahme am Straßenverkehr zu ermöglichen. Für die Umsetzung dieses Zieles sind Maßnahmen erforderlich, die die Fußgänger und Radfahrer sowie die Nutzer des ÖPNV bis zur Zielerreichung bevorzugen.

Im Einzelnen fehlen in dem Konzept Maßnahmen, die der Sicherheit dienen, z.B. Barrierefreiheit in allen Bereichen, ausreichende Beleuchtung der Gehwege. Zudem sollten Aufenthaltsräume im öffentlichen Raum geschaffen werden, z.B. durch zusätzliche Bänke, Wetterschutzeinrichtungen. Dieser Punkt sollte zusätzlich als Nummer 16 „Aufenthalt“ in das Mobilitätskonzept aufgenommen werden.

Gehwege sollten grundsätzlich frei vom Radverkehr sein, eine gemeinsame Nutzung erst einer Breite von 2,50m. Für den sicheren Radverkehr auf der Fahrbahn ist vorzugsweise eine maximale Geschwindigkeit von 30km/h anzuordnen. Ein einheitlicher Belag dient der Sicherheit der zu Fuß Gehenden.

Zu dem 15-Punkte-Programm:

Zu 1. Perspektive Kfz- Verkehrsnetz:

Die Aussage im Punkt. „a“) „das Kfz-Verkehrsnetz bleibt im Wesentlichen wie es ist“ schränkt mögliche Neuerungen zu stark ein, daher sollte diese entfallen. Eine Betrachtung aller Verkehrsarten ist anzustreben; eine Einschränkung des motorisierten Verkehrs muss für die Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmenden hingenommen werden.

Zu 3. Umbau der Bahnhofstraße:

Bei Punkt „b“) ist der Fußgängerverkehr zu ergänzen, er stellt den Hauptanteil dar; schließlich ist jeder, der das Auto oder das Fahrrad verlässt ein Fußgänger bzw. eine Fußgängerin.

Zu Punkt „c“: Es ist sicherzustellen, dass alle sich zurechtfinden können und keine Unsicherheiten durch mangelnde oder fehlende Markierungen oder Hinweise entstehen.

Im Punkt „e)“ wird ein „gesondertes Gremium“ genannt. Der SBR ist an den Sitzungen dieses Gremiums zu beteiligen.

Zu 5. Verknüpfung von Bahnhof und Bahnhofstr. :

Zu „c)“: Es sind genügend lange Ampel - Zeiten für mobilitätseingeschränkte Personen einzurichten und die Taktung für den die B431 querenden Fuß- und Radverkehr ist erheblich erhöhen. Mobilitätseingeschränkte Personen müssen ausreichend Zeit haben, die Bundesstraße zu queren.

Zu 7. Erleichterung des Fahrradparkens:

Es sind Abstellmöglichkeiten für 3-Räder vorzusehen.

Zu 8. Stärkung Fußverkehr:

Die Gehwegbreite sollte mind. 2,50 m betragen, der Rückschnitt von Hecken soll eingehalten werden. Der ruhende Fußverkehr sollte durch zusätzliche Bänke – ggf. mit Tischen, Wetterschutz, Beleuchtung verbessert und damit attraktiver werden.

Zu 10. ÖPNV - Entwicklung:

Die Gestaltung der Bushaltestellen sollte ausreichende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Sitzgelegenheiten, Wetterschutz erhalten. Zusätzlich sollten Anrufsammeltaxen berücksichtigt werden.

Zu 13. Integration der B 431:

Wenn möglich, sollten im Altstadtbereich ausreichende breite Gehwege hergestellt werden. Wenn eine gute Führung der Geh- und Radverkehre nicht möglich sind, sollten alternative Fuß- und Radwegeverbindungen abseits der B431 beschildert und ausgebaut werden. Eine sichere und bequeme Querungsmöglichkeit Mühlenstraße/Jungfernstieg/Jörg-Ballack-Weg muss eingerichtet werden.

Grundsätzlich sollte dem Seniorenbeirat zu den nächsten Sitzungen der AG Mobilität eingeladen werden.

<u>öffentlich</u>	BESCHLUSSVORLAGE
Verantwortlich: Fachdienst Stadt- u. Landschaftsplanung	

Geschäftszeichen	Datum 30.11.2021	BV/2021/135
------------------	---------------------	--------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Planungsausschuss	Entscheidung	11.01.2022

Mobilitätskonzept Wedel

hier: Inhaltliche Ausrichtung des Mobilitätskonzeptes

Beschlussvorschlag:

Der Planungsausschuss beschließt die inhaltliche Ausrichtung des Mobilitätskonzeptes auf der Grundlage von 15 Handlungsbausteinen (s. Anlage 2 Seite 4).

Ziele

1. Strategischer Beitrag des Beschlusses

(Bezug auf Produkt / Handlungsfeld / Oberziele)

Unter Handlungsfeld 3 „Stadtentwicklung“ wird als strategisches Ziel genannt: „Die Stadt sorgt für einen ausgewogenen, zukunftsorientierten Verkehrsmix, der sowohl Belange der Umwelt als auch des Wirtschaftsstandortes berücksichtigt“.

2. Maßnahmen und Kennzahlen für die Zielerreichung des Beschlusses

./.

Darstellung des Sachverhaltes

Die von der AktivRegion Pinneberger Marsch & Geest e.V. geförderte Erstellung eines Mobilitätskonzeptes wurde am 10.09.2019 vom Rat der Stadt Wedel beschlossen.

Wesentlicher Bestandteil war bzw. ist eine dialog-orientierte Ausrichtung (s.a. Projektablauf Anlage 1)

Im Rahmen der Projektbearbeitung wurden bisher umfangreiche Beteiligungen der Öffentlichkeit durchgeführt und ausgewertet:

- Online Mobilitätsumfrage vom 21.09 bis 12.10.2020
- Bürgerforum am 20.04.2021
- Planungswerkstatt 1 am 21.09.2021
- Planungswerkstatt 2 am 27.10.2021.

Mit der Einrichtung einer AG Mobilität, die bisher viermal tagte, wurden die Voraussetzungen für eine enge Einbeziehung der Politik in den Prozess geschaffen. Gespräche mit Fachleuten, Analysen, Beobachtungen, fachplanerische Überlegungen u.a. haben den Prozess ergänzt.

Nach Abschluss der Phase der Beteiligung der Öffentlichkeit wurden 15 Handlungsbausteine herausgearbeitet (siehe Anlage 2). Bei den Handlungsbausteinen handelt es sich um inhaltliche Schwerpunktsetzungen des Mobilitätskonzeptes. Sie leiten sich aus den Ergebnissen des Beteiligungsprozesses ab, ergänzt um eine fachliche Expertise und Einschätzung. In der zuletzt stattgefundenen Sitzung der AG Mobilität am 24.11.2021 wurden die 15 Handlungsbausteine von den politischen Vertretern der Fraktionen bestätigt.

Um sicherzustellen, dass diese Ausrichtung so politisch mitgetragen wird, wird vorliegend ein Zwischenbeschluss herbeigeführt.

Weiteres Vorgehen:

1. Für jeden Handlungsbaustein werden im weiteren Verfahren vertiefende Maßnahmen bzw. -pakete erarbeitet.
2. Politische Beschlüsse begleiten die Festlegung von Maßnahmen. Eine Prioritätensetzung der enthaltenen Maßnahmen soll erst zum Abschluss des Projektes erfolgen.
3. Prüfung von Fördermöglichkeiten für umzusetzende Maßnahmen.
4. Umsetzung

Begründung der Verwaltungsempfehlung

Die Vorgehensweise entspricht dem festgelegten Beteiligungsverfahren.

Mit der 2. Planungswerkstatt ist die aktive Beteiligungsphase für die Bürger zunächst abgeschlossen. Es folgt die konzeptionelle Bearbeitung der Beteiligungsergebnisse in Form von Handlungsbausteinen

Eine Bestätigung des Planungsausschusses durch Beschluss trägt zur Verfahrenssicherheit bei.

Darstellung von Alternativen und deren Konsequenzen mit finanziellen Auswirkungen

./.

Finanzielle Auswirkungen

Der Beschluss hat finanzielle Auswirkungen:

☐ ja ☒ nein

Mittel sind im Haushalt bereits veranschlagt

☐ ja ☐ teilweise ☐ nein

Es liegt eine Ausweitung oder Neuaufnahme von freiwilligen Leistungen vor:

☐ ja ☐ nein

Die Maßnahme / Aufgabe ist

- ☐ vollständig gegenfinanziert (durch Dritte)
☐ teilweise gegenfinanziert (durch Dritte)
☐ nicht gegenfinanziert, städt. Mittel erforderlich

Aufgrund des Ratsbeschlusses vom 21.02.2019 zum Handlungsfeld 8 (Finanzielle Handlungsfähigkeit) sind folgende Kompensationen für die Leistungserweiterung vorgesehen:

(entfällt, da keine Leistungserweiterung)

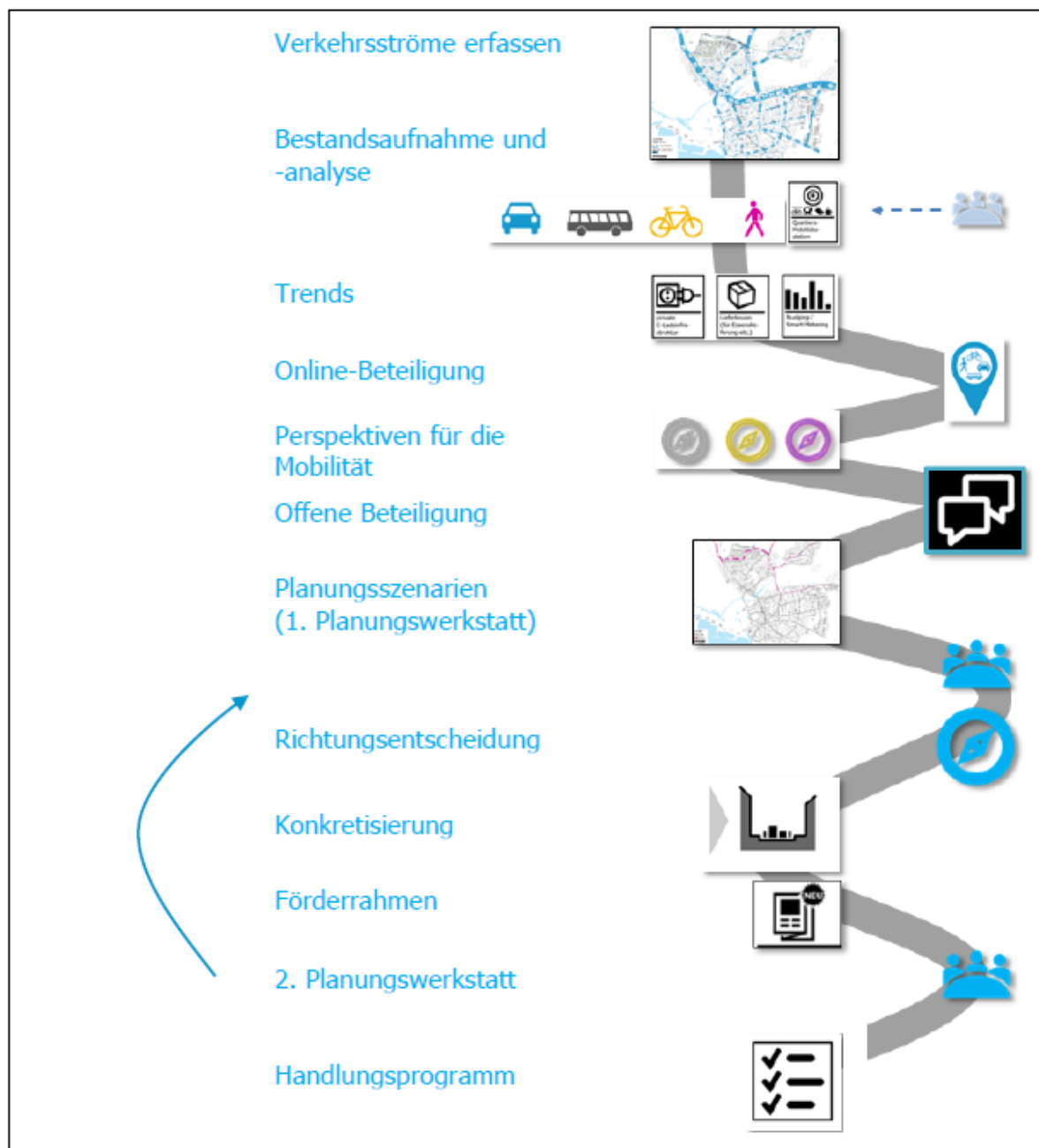
Ergebnisplan						
Erträge / Aufwendungen	2021 alt	2021 neu	2022	2023	2024	2025 ff.
			in EURO			
*Anzugeben bei Erträge, ob Zuschüsse / Zuweisungen, Transfererträge, Kostenerstattungen/Leistungsentgelte oder sonstige Erträge Anzugeben bei Aufwendungen, ob Personalkosten, Sozialtransferaufwand, Sachaufwand, Zuschüsse, Zuweisungen oder sonstige Aufwendungen						
Erträge*						
Aufwendungen*						
Saldo (E-A)						

Investition	2021 alt	2021 neu	2022	2023	2024	2025 ff.
	in EURO					
Investive Einzahlungen						
Investive Auszahlungen						
Saldo (E-A)						

Anlage/n

- 1 Mobilitätskonzept - Projektablauf
- 2 Herleitung eines 15-Punkte-Handlungsprogramms

Projektablauf





Mobilitätskonzept für die Stadt Wedel – Herleitung eines 15-Punkte-Handlungsprogramms

25.11.2021, Hamburg

Dipl.-Ing. Markus Franke

Katrin Fahrenkrug M.A.

Johann Helmann B.Sc.

Teike Scheepmaker M.Sc.

- Das Mobilitätskonzept umfasst die Strategische Ebene der kommunalen Verkehrsplanung.
- Es ist modular aufgebaut und besteht aus fünfzehn aufeinander abgestimmten Handlungsbausteinen, die einer gemeinsamen Leitschnur folgen (69 Handlungsansätze, Stand 25.11.2021).
- Es wird in Teilkonzepten ausformuliert, die jedoch nachfolgend weiterhin zu konkretisieren sein werden.
- Das Mobilitätskonzept wurde sehr dialog-orientiert angelegt: insofern sind die strategischen Grundlinien in hoher Übereinstimmung mit der Bürger:innenmeinung (der Teilnehmenden am Prozess); in Fragen der Umsetzung und Technik dienen die Äußerungen vor allem als Anregungen.
- Darüber hinaus enthält es fachplanerisch und städtebaulich begründete Empfehlungen.
- Die Realisierung möglichst barrierefreier Lösungen ist übergreifend in allen Handlungsfeldern anzustreben.
- Dem Handlungsprogramm soll in seinen groben Zügen – wie nachfolgend dargestellt - vor der weiteren Ausarbeitung politisch zugestimmt werden. Eine Prioritätensetzung soll erst zum Abschluss des Projektes erfolgen.

Vorbemerkungen zum Handlungsprogramm

Tenor zur übergeordneten Handlungsstrategie der Wedeler:innen im Beteiligungsverfahren

- Angebote für ein freiwilliges **Leben ohne Auto** müssen mit höchster Priorität gestärkt werden
- Radverkehrsförderung genießt die größte Unterstützung
- Darüber hinaus stehen die Fußverkehrsbedingungen, das ÖPNV-Netz sowie Verknüpfungsanlagen und Services im Vordergrund
- Autoverkehr soll nicht verhindert, aber erschwert werden
- Kurze Wege / Bewegungsfreiheit, Entschleunigung, Verkehrssicherheit und Straßenraumgestaltung sind ebenfalls Schwerpunktthemen
- Strategien zur Beibehaltung oder Steigerung der Fortbewegungsqualität mit Autos haben überhaupt keinen Zuspruch

15-Punkte-Programm („Handlungsbausteine“)

**Perspektive
Kfz-
Verkehrsnetz**

**Ausdehnung
Tempo 30**

**Umbau
Bahnhofstraße**

**Aufbau
Mobilitäts-und
Fahrradstation
am Bahnhof**

**Verknüpfung
von Bahnhof
und
Bahnhofstraße***

**Ausbau
Radverkehrs-
netz**

**Erleichterung
Fahrradparken**

**Stärkung
Fußverkehr**

**Schulweg-
sicherung**

**ÖPNV-
Entwicklung**

**Expansion
CarSharing**

**Einrichtung
StadtRad-
System**

**Integration der
B 431**

**Ausweitung
Ladesäulennetz**

**Initiierung
smart city**

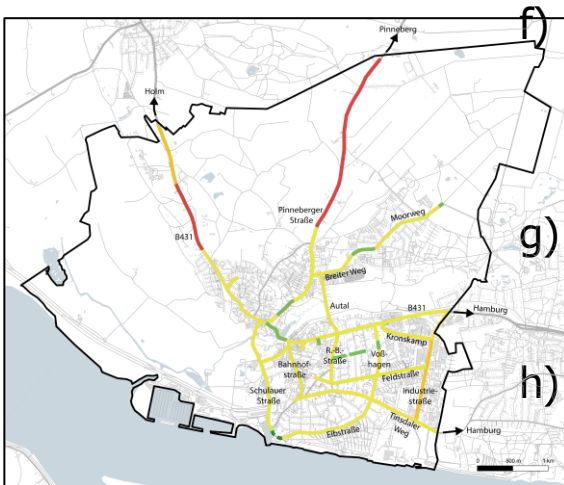
* Die Mobilitätswende vom Bahnhof ausgehend

15-Punkte-Programm („Handlungsbausteine“)

1. Perspektive Kfz-Verkehrsnetz

Perspektive Kfz- Verkehrsnetz

- a) Das Kfz-Verkehrsnetz bleibt im Wesentlichen wie es ist.
- b) Neue Erschließungsstraßen, gezielte Straßennetzunterbrechungen oder Einbahnstraßensysteme im untergeordneten Netz (z.B. Tinsdaler Weg – Feldstraße) sind möglich.
- c) Für die B 431 wird keine Einbahnstraßenlösung verfolgt, dies wird begründet.
- d) Das Vorbehaltsnetz bleibt ebenfalls im Wesentlichen wie es ist, Tempo-30-Regelungen können jedoch auch dort ausgedehnt werden (→ eigenes Teilkonzept „Ausdehnung von Tempo 30“).
- e) Neuverkehre von Wedel Nord können zu Ausbaurfordernissen bestehender Straßen bzw. Knotenpunkte führen. Die Entwicklung des 2. Bauabschnitts bedingt weitergehende Untersuchungen.



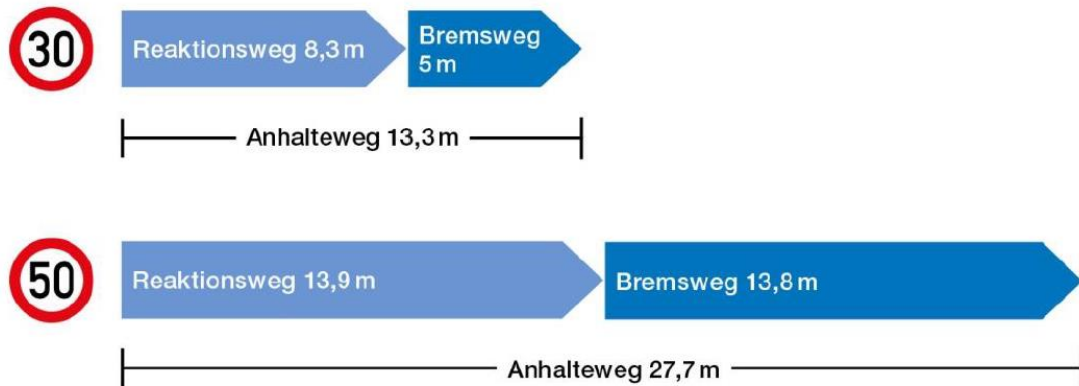
- f) Die Datengrundlage der Verkehrsmengen wird baldmöglichst erneuert. Prognosegrundlagen von Bedarfen werden erneuert - wegen Verhaltensänderungen, „Homeoffice-/ Coworking-Faktor“, demografischem Wandel.
- g) Die Bahnhofstraße stellt ein eigenständiges Thema dar, bei dem jedoch mögliche Verkehrsverlagerungen gesehen werden müssen.
- h) Die B 431 behält ihre Funktion bei, es werden jedoch Maßnahmen entwickelt, die die städtebauliche Integration verbessern (→ eigenes Teilkonzept „Integration B 431“)

15-Punkte-Programm („Handlungsbausteine“)

2. Ausdehnung Tempo 30

Ausdehnung Tempo 30

- a) Im Stadtgebiet Wedel soll möglichst umfassend Tempo 30 angestrebt werden.
- b) Der Rechtsrahmen ist heute noch restriktiv, entwickelt sich jedoch absehbar weiter, ist insofern zu beobachten und hinsichtlich künftiger Handlungsspielräume im Sinne des Oberziels zu nutzen.
- c) Auf Tempo 30-Regelungen ist zu verzichten, wenn unerwünschte Verdrängungen ausgelöst werden könnten.
- d) Außerhalb des Vorbehaltsnetzes sollte kurzfristig flächendeckend Tempo 30 eingerichtet werden, in der Regel als Zonen-Regelung.
- e) Busverkehr ist zu berücksichtigen, stellt jedoch kein Ausschluss-Kriterium dar.



15-Punkte-Programm („Handlungsbausteine“)

3. Umbau der Bahnhofstraße

Umbau Bahnhofstraße

- a) Der Umbau der Bahnhofstraße wird mit dem übergeordneten Ziel angestrebt, die Aufenthaltsmöglichkeiten maximal zu verbessern, ohne unverträgliche Verdrängungseffekte auszulösen.
- b) Der hohen Bedeutung im Radverkehrsnetz ist zu entsprechen.
- c) Das Shared-Space-Prinzip hat als Lösungsmöglichkeit Vorrang.
- d) Ein Verkehrsversuch soll die Wirkungen zunächst austesten.
- e) Die genaue Ausgestaltungsweise und räumliche Ausdehnung für einen temporären Versuchszeitraum werden in einem gesonderten Gremium unter Einbeziehung der lokalen Aktiven ausdiskutiert.



15-Punkte-Programm („Handlungsbausteine“)

4. Aufbau Mobilitäts- und Fahrradstation am Bahnhof

Aufbau Mobilitäts-und Fahrradstation am Bahnhof

- a) Auf dem Gelände des Zentralen Omnibusbahnhofs wird eine „Mobilitätsdrehscheibe“ konzipiert.
- b) Das geplante Angebot sollte neben hochwertigem und erweitertem Fahrradparken diverse Service-Angebote für Radfahrende, CarSharing, Paketstation und andere Sharing-Dienstleistungen umfassen.
- c) Die bereits erfolgten Maßnahmen zur Verbesserung der Umsteigesituation werden dabei möglichst inwertgesetzt (z.B. durch Einrichtung einer Stegverbindung zum Bahnsteig) und bedarfsorientiert weiterentwickelt.
- d) Einzelne Funktionen auf dem ZOB-Areal (z.B. Halten oder Taxenposten) können verschoben bzw. neu geordnet werden.
- e) Im gleichen Zuge wird das Park-and-Ride-Angebot modernisiert und kostenpflichtig.



15-Punkte-Programm („Handlungsbausteine“)

5. Verknüpfung von Bahnhof und Bahnhofstraße

Verknüpfung von Bahnhof und Bahnhofstraße

- a) Ein maximal möglicher, weiterhin leistungsgerechter Rückbau des Knotenpunktes Bahnhofstraße / Mühlenstraße / ZOB / Rosengarten wird vorbereitet und beim LBV auf eine Umsetzung hingewirkt.
- b) Dabei werden ebenfalls die Verkehrssicherheit sowie die Radverkehrsführung verbessert.
- c) Dies umfasst auch Möglichkeiten der Signalsteuerung.
- d) Der Rathausplatz wird stärker als Platz herausgebildet, der die Häuserzeile gegenüber vom Rathaus gestalterisch anbindet; die verkehrlichen Funktionen werden zurückgenommen und optisch untergeordnet.
- e) Eine optische Verbindung zwischen Bahnhof und Rathausplatz / Bahnhofstraße wird angestrebt.



15-Punkte-Programm („Handlungsbausteine“)

6. Ausbaustrategie Radverkehrsnetz

Ausbau Radverkehrs- netz

- a) Grundzüge einer Fortschreibung des bestehenden Radverkehrskonzeptes werden dargelegt. Dies betrifft insbesondere weitere übergeordnete Routen, die das Netz weiterentwickeln.
- b) Übergeordnete Routen können sich aus verschiedenen Arten der Radverkehrsführung zusammensetzen (z.B. Radfahrstreifen, Fahrradstraßen oder selbständige Geh- und Radwege) und haben einen durchgängig (auch über querende Straßen hinweg) hohen Qualitätsstandard.
- c) Das Netz selbständiger Geh- und Radwege wird gleichzeitig in das übergeordnete Netz eingebunden und vervollständigt.
- d) Ausgewählte Routen werden beispielhaft ausformuliert.
- e) Die Schulauer Straße und der Auweidenweg werden Bestandteile neuer übergeordneter Radrouten und es werden Umgestaltungsempfehlungen gegeben.



15-Punkte-Programm („Handlungsbausteine“)

7. Erleichterung des Fahrradparkens

Erleichterung Fahrradparken

- a) Es wird der Aufbau eines Abstellangebotes in einschließbaren Gehäusen und anderen qualitätvollen Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum des gesamten Stadtgebietes aufgezeigt.
- b) Dabei haben Freizeit- und Tourismusorte (z.B. Elbufer) einen besonders hohen Stellenwert.
- c) Darüber hinaus werden Empfehlungen zur Verbesserung der Fahrradparkmöglichkeiten im privaten Raum dargestellt.
- d) Die Erweiterung des Fahrradparkens am Bahnhof ist ein eigenes Teilkonzept (→ „Mobilitäts- und Fahrradstation“).

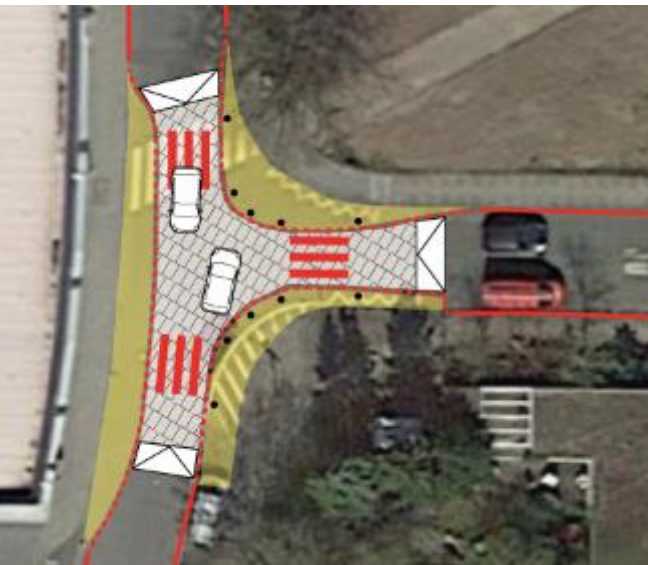


15-Punkte-Programm („Handlungsbausteine“)

8. Stärkung Fußverkehr

Stärkung Fußverkehr

- a) Die Fußverkehrsbedingungen sollen insbesondere im Zentrum, in problematischen Quartieren und auf Haupt-Schulwegen (→ eigenes Teilkonzept „Schulwegsicherung“), komfortabler und verkehrssicherer gestaltet werden.
- b) Für das Quartier Elbhochufer wird modellhaft ausgearbeitet, wie die Fußverkehrsbedingungen flächenhaft aufgewertet und gleichzeitig die sonstigen Straßenraumansprüche – insbesondere das Parken von Kfz – angemessen berücksichtigt werden können.
- c) Darüber hinaus werden im Quartier nördlich der Altstadt Möglichkeiten zur Vermeidung gebietsfremder Kfz-Verkehre aufgezeigt- (→ s. Teilkonzept „Kfz-Verkehrsnetz“).

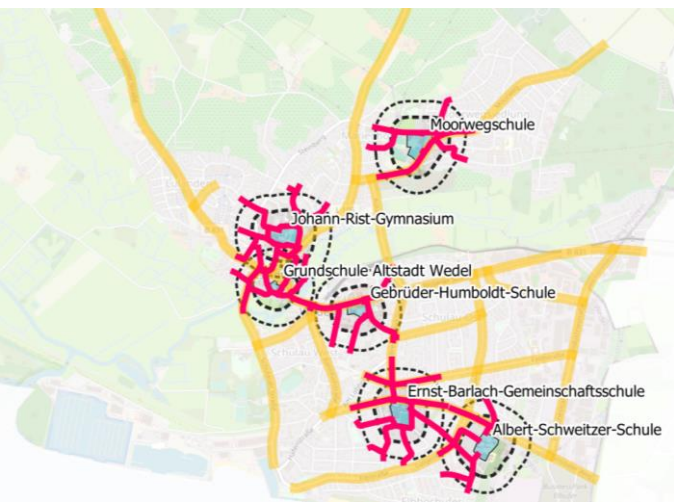


15-Punkte-Programm („Handlungsbausteine“)

9. Schulwegsicherung

Schulweg- sicherung

- a) Für sämtliche allgemeine Schulen in Wedel werden die Hauptschulwege im näheren Einzugsbereich (100 – 200 m) sowie deren Schnittstellen mit dem Vorbehaltsnetz des Kfz-Verkehrs ermittelt.
- b) Die bestehenden verkehrstechnischen Elemente in den Schnittstellenbereichen werden aufgenommen und grob bewertet.
- c) Für ausgewählte Schnittstellen werden beispielhaft Maßnahmen zur Erhöhung der Schulwegsicherheit aufgezeigt.
- d) Für das Johann-Rist-Gymnasium wird ein großflächiger Handlungsansatz hergeleitet, der dem besonderen Radverkehrsanspruch gerecht wird.

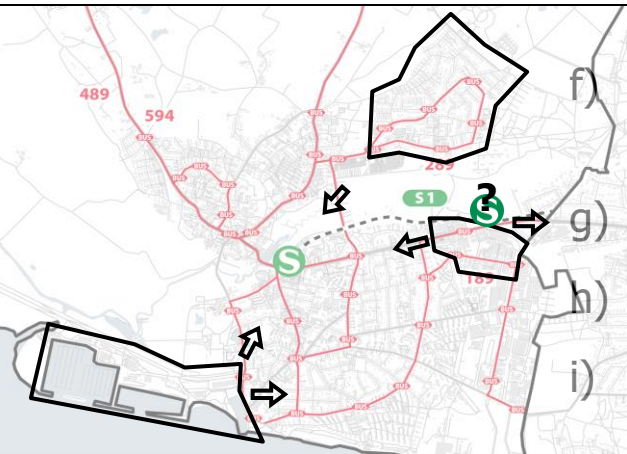


15-Punkte-Programm („Handlungsbausteine“)

10. ÖPNV-Entwicklung

ÖPNV- Entwicklung

- a) Die Stadt wirkt weiterhin auf eine Ausweitung des 10-Minuten-Betriebes der S 1 sowie auf einen zweiten Haltepunkt in Wedel Ost bei der Nah.SH hin.
- b) Aufgabenträger des kommunalen ÖPNV ist der Kreis. Die Stadt kann wahlweise mit dem Kreis über weitere Angebote verhandeln oder zusätzliche Angebote eigenständig finanzieren. Theoretisch wäre ein Eigenbetrieb (Konkurrenzierungsaspekt beachten !) darüber hinaus denkbar.
- c) Eine neue Buslinie nach Wedel Nord soll vorgesehen werden und möglichst gleichzeitig eine durchgehende Verbindung mit dem Hafenumfeld und ggf. dem Fachmarktzentrum Ost geschaffen werden.
- d) Alternativ ist eine ringförmige Linie mit Anbindung des Hafens zu prüfen, ggf. erst im Testbetrieb anlässlich von Festivitäten auszuprobieren.
- e) Die mit dem kommenden Fahrplanwechsel neue Linie 395 soll auch für die Erschließung des von der 395 tangierten Stadtbereichs Wedels optimal nutzbar werden, u.a. durch Anlage einer neuen Richtungshaltestelle am Fahrenkamp.
- f) Die Linie 289 sollte ein verdichtetes Angebot erhalten: 20-Min-Takt bis Betriebsschluss und 10-Min.-Takt während des 10-Min.-Taktes der S-Bahn.
- g) Eine direktere Anbindung des Businessparks an die Linie 189 wird geprüft.
- h) Gezielte Verbesserung der Verknüpfung von Bus- und Radverkehr und ggf. CarSharing
- i) Die Einsatzmöglichkeiten flexiblerer Bedienungsformen werden geprüft.



15-Punkte-Programm („Handlungsbausteine“)

11. Expansion CarSharing

Expansion CarSharing

- a) Das stationsgebundene CarSharing-Angebot in Wedel wird gezielt mit aktiver Unterstützung der Stadt ausgebaut.
- b) Ausweisung von CarSharing-Stellplätzen
- c) Finanzielle und organisatorische Fördermaßnahmen (Wirtschaftlicher Betrieb setzt hohe Auslastung der Fahrzeuge voraus; aktive Ansprache potenzieller Kooperationspartner und möglicher Betreiber)
- d) Kommunikationsmaßnahmen, insbesondere durch "Mobility as a Service"-Apps (→ Teilkonzept „smart city“)



15-Punkte-Programm („Handlungsbausteine“)

12. Einrichtung eines StadtRad-Systems

Einrichtung StadtRad- System

- a) Die Stadt Wedel strebt die Einrichtung eines StadtRad-Systems an.
- b) Sie bemüht sich um eine Mitnutzung des StadtRad Hamburg und klärt den finanziellen und organisatorischen Rahmen sowie die planerischen Eckpunkte (Standorte, Dimensionierung u.a.).
- c) Es wird eine mehrstufige Entwicklung vorgesehen, die mit einem ausreichend attraktiven ersten Stationsnetz beginnt.



15-Punkte-Programm („Handlungsbausteine“)

13. Integration der B 431

Integration der B 431

- a) Die B 431 bleibt in ihrem heutigen Verlauf, auch eine Einbahnstraßenlösung wird nicht weiter verfolgt (→ Teilkonzept „Perspektive Kfz-Verkehrsnetz“)
- b) Im zentralen Abschnitt werden weitergehende Maßnahmen angestrebt, die den Kfz-Verkehr entschleunigen, ggf. verstetigen und die Querungsbedingungen sowie die Verkehrssicherheit verbessern. Dies betrifft insbesondere die Mühlenstraße und den Knotenpunkt Bahnhofstraße / Mühlenstraße / ZOB / Rosengarten. Entsprechende Abstimmungen mit dem LBV sind vorzusehen.
- c) Im umliegenden Straßen- und Wegenetz werden die Radverkehrsbedingungen parallel zur B 431 verbessert. Dies umfasst auch die Vernetzung mit dem Umfeld.



15-Punkte-Programm („Handlungsbausteine“)

14. Ausweitung des Ladesäulennetzes

Ausweitung Ladesäulennetz

- a) Zielsetzung ist es, zwei bis drei Ladesäulen pro Jahr bis zum Jahr 2030 im Stadtgebiet aufzustellen (Potentialanalyse geht von 3.000 in Wedel gemeldeten elektrisch angetriebenen Fahrzeugen bis zum Jahr 2030 aus).
- b) Standorte für neue Ladesäulen werden vorwiegend in Verdichtungsräumen gesucht.
- c) Ein Beratungsangebot für private und öffentliche Interessenten soll gegeben werden.



15-Punkte-Programm („Handlungsbausteine“)

15. Initiierung von „smart-city-Lösungen“

Initiierung smart city

- a) Die Einführung einer Handy-Applikation mit umfassenden und einfach handhabbaren Mobilitätsinformationen und ggf. Buchungsanwendungen wird angestrebt.
- b) Digitalisierungsangebote im Verkehr, insbesondere zur verbesserten Kommunikation mit den Nutzer:innen, sowie Informationsentwicklungen für die städtische Verkehrsplanung werden kontinuierlich beobachtet und im Hinblick auf ihre Nutzungsmöglichkeiten für die Stadt Wedel geprüft.
- c) Ein evt. künftig entstehendes Engagement zur Erprobung / Einführung des autonomen Fahrens von Bussen wird unterstützt.



Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!

<u>öffentlich</u>	
Verantwortlich: Fachdienst Bauverwaltung und öffentliche Flächen	BESCHLUSSVORLAGE

Geschäftszeichen 2-60/602 Boe	Datum 12.04.2022	BV/2021/137-2
----------------------------------	---------------------	----------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Planungsausschuss	Entscheidung	03.05.2022
Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschuss	Entscheidung	05.05.2022

Ausbau der Straße Tinsdaler Weg - Vorplanung - Festlegung von möglichen Ausbauvarianten

Beschlussvorschlag:

I)

Der **Planungsausschuss** beschließt, mit Verweis auf die Handlungsbausteine „Ausbau Radverkehrsnetz“ und „Perspektive Kfz-Verkehrsnetz“ des Mobilitätskonzeptes, in der Vorplanung zum Ausbau der Straße Tinsdaler Weg Verbesserungen für die Radverkehrsführung vorzusehen.

Der Planungsausschuss empfiehlt dem Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschuss, im Tinsdaler Weg beidseitig sichere Radverkehrsanlagen (Radwege, Schutz-/Fahrstreifen) anzulegen.

II)

Der **Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschuss** beschließt, die Vorplanungen für den Ausbau der Straße Tinsdaler Weg in zwei Ausbaubereiche aufzuteilen und jeweils Verbesserungen für den Radverkehr vorzusehen.

Im Ausbaubereich A, zw. Am Lohhof und Galgenberg, soll mit beidseitigen Schutz-/Radfahrstreifen weiter geplant werden.

Im Ausbaubereich B, zw. Galgenberg und Grenzweg, soll mit beidseitigen Radwegen weiter geplant werden.

Die Vorplanungen sollen bis zum Sommer 2022 im Rahmen einer Öffentlichkeitsbeteiligung (Anlieger / Eigentümer / TÖB) zur Diskussion gestellt und Stellungnahmen eingeholt werden.

Die Einwendungen sind abzuwägen und dem Ausschuss zur Abstimmung vorzulegen.

Ziele**1. Strategischer Beitrag des Beschlusses (Bezug auf Produkt / Handlungsfeld / Oberziele):**

HF 2 Stadtentwicklung und Umwelt: Die Stadt sorgt für einen ausgewogenen Verkehrsmix, der sowohl Belange der Umwelt als auch des Wirtschaftsstandortes berücksichtigt.

2. Maßnahmen und Kennzahlen für die Zielerreichung des Beschlusses: . / .**Darstellung des Sachverhaltes**

Die Straße Tinsdaler Weg befindet sich im Südosten der Stadt Wedel und erstreckt sich auf einer Länge von ca. 2 km von der Straße Bei der Doppeleiche / Am Lohhof bis zum Grenzweg / Stadtgrenze zu Hamburg.

Die Straße ist eine Hauptsammelstraße mit Erschließungsfunktion für angrenzende Wohngebiete. In Teilbereichen sind dort täglich bis zu 8.000 Fahrzeuge unterwegs, darunter auch viel Schwerlastverkehr. Die Straße ist dem Vorbehaltsnetz der Stadt zugeordnet, d. h. ÖPNV und Wirtschaftsverkehre sowie das Rettungswesen (z. B. Feuerwehr) müssen darauf gut abfließen.

Die Straße liegt in einem baulich sehr schlechten Zustand vor. Im Fahrbahnbereich (Asphalt) befinden sich zahlreichen Risse, alte Aufgrabeflächen, ausgebesserte Stellen und Lunken. Die Nebenflächen (Gehwege) sind in Teilen in einem desolaten Zustand, mit unebenen, defekten Platten und Lunken (Pfützenbildung).

Die Straße Tinsdaler Weg kann auf Grund unterschiedlicher Straßenbreiten in zwei Bereiche, wie folgt, aufgeteilt werden:

Die Straßenfläche zwischen Am Lohhof und Galgenberg hat eine durchschnittliche Breite von ca. 12 m, aufgeteilt in: ca. 2,50 m Gehweg - ca. 7,00 m Fahrbahn - ca. 2,50 m Gehweg.

Zwischen Galgenberg und Grenzweg hat die Straßenfläche eine durchschnittliche Breite von ca. 14 m, aufgeteilt in: ca. 2 m Gehweg - ca. 1,50 m Radweg - ca. 7,00 m Fahrbahn - ca. 0,50 m Sicherheitsstreifen - ca. 1,00 m Radweg - ca. 2 m Gehweg.

Ein Halten / Parken am Fahrbahnrand ist in Teilbereichen möglich / zugelassen. Zählungen zu unterschiedlichen Zeiten ergaben für den Bereich Am Lohhof - Galgenberg 50 - 70 parkende Fahrzeuge und für den Bereich Galgenberg bis Industriestraße 15 - 35 parkende Fahrzeuge.

Teile der Straße Tinsdaler Weg sind in angrenzenden B-Plangebieten erfasst. Aussagen zu möglichen Straßenquerschnitten sind dabei jedoch nicht getroffen worden.

In den beidseitigen Nebenflächen (Gehwege bzw. Geh-/Radwege) befinden sich sämtliche Versorgungsleitungen.

Entwässerungsleitungen liegen im Fahrbahnbereich der Straße.

Begründung der Verwaltungsempfehlung

Schon 2017 wurde in der Klimaschutzkonferenz der Stadt Wedel intensiv über eine Verbesserung für Radfahrer in der Straße Tinsdaler Weg diskutiert; mit dem Ergebnis, dass ein beidseitiger Schutzstreifen dort geeignet wäre. Eine zeitnahe Umsetzung konnte jedoch nicht erfolgen, da der politische Beschluss dafür nicht gefasst wurde.

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes, das zurzeit erarbeitet wird, wurde bei der 2. Planungswerkstatt ebenfalls die Verbesserung der Radverkehrsführung in der Straße Tinsdaler Weg thematisiert. Anwohner diskutierten über Vor- und Nachteile, jedoch ohne eindeutige Tendenz bzw. Ergebnis. Es wurde jedoch darauf hingewiesen, dass die Straße in zwei Bereiche geteilt werden sollte, da der westliche Bereich mehr Wohncharakter und der östliche Bereich mehr Gewerbecharakter hat.

Diese Unterteilung wird im Folgenden aufgenommen / berücksichtigt:

Bereich A geht von Am Lohhof bis Galgenberg, mit mögl. Bauabschnitt 1 von Am Lohhof bis R.-Breitscheid-Str. und mögl. Bauabschnitt 2 von R.-Breitscheid-Str. bis Galgenberg.

Bereich B geht von Galgenberg bis Grenzweg, mit mögl. Bauabschnitt 3 von Galgenberg bis Industriestr./Elbring und mögl. Bauabschnitt 4 von Industriestr./Elbring bis Grenzweg.

Für die beiden Bereiche ergeben sich folgende, grundsätzliche Varianten:

Bereich A - Ausbau mit Schutzstreifen (Radfahrangebot):

Fahrbahn 4,50 m; beidseitig Schutzstreifen mit 1,65 m Breite (inkl. Markierung und Wasserlauf); beidseitig Gehweg mind. 2,10 m breit

Vorteile: Radfahrer erhalten einen eigenen Verkehrsraum auf der Fahrbahn - Verbesserung! Die Gehwege sind ausreichend breit für Fußgänger und Rad fahrende Kinder.

Nachteile: Es wird in der Straße kein Platz für haltende / parkende Fahrzeuge angeboten. Parksuchverkehre weichen ggf. in umliegende Nebenstraßen aus. Subjektive Unsicherheit bei Nutzung des Schutzstreifens und gleichzeitigem Lkw-/Busverkehr.

Bereich B - Ausbau ähnlich Bestand:

Fahrbahnbreite 6,50 m; ggf. Halten/Parken am Fahrbahnrand möglich; beidseitig Rad- und Gehweg auf Hochbord (Schutzstreifen: 0,55 m; Radweg: 1,50 m; Gehweg mind. 1,60 m)

Vorteile: Sichere Radwege, da getrennt vom Fahrzeugverkehr (Lkw/ Bus) auf Hochbord geführt.

Nachteile: Gehwege recht schmal; nutzbare Gehwegfläche ggf. durch Einbauten (Masten, Schränke) eingeschränkt; Fußgänger und Radfahrer müssen sich arrangieren.

Darstellung von Alternativen und deren Konsequenzen mit finanziellen Auswirkungen

Für den **Bereich A** kann alternativ der **Ausbau ähnlich Bestand** als **Variante a)** betrachtet werden: Fahrbahnbreite 7,50 m; wechselseitiges Parken am Fahrbahnrand; wechselseitig Pflanz-/Bauminseln (Einengung auf 5,50 m); beidseitig Gehweg mind. 2,25 m breit

Vorteile : Es wird ausreichend Platz für parkende Fahrzeuge erhalten / geschaffen. Gehwege sind ausreichend breit für Fußgänger und Rad fahrende Kinder. Pflanzinseln dienen dem Klimaschutz, ggf. auch der Entwässerung der Straßenfläche.

Nachteile: Es erfolgt keine Verbesserung für Radfahrer, da diese (weiterhin) die Fahrbahn nutzen müssen, gemeinsam mit Pkw / Lkw / Bus. Ggf. Sichtbehinderung durch parkende Fahrzeuge, bei Straßenquerung für Rad fahrende Kinder / Fußgänger.

Für den **Bereich A - Ausbau ähnlich Bestand** gäbe es noch folgende **Alternative zu Variante a)**: Fahrbahnbreite 5,50 m bis 7,60 m; wechselseitig Pflanz-/Bauminseln; wechselseitig baulich angelegte Parkstreifen (2,10 m breit); beidseitig Gehweg mind. 2,15 m breit

Vorteile: Es wird ausreichend Platz für parkende Fahrzeuge erhalten/geschaffen. Die Gehwege sind ausreichend breit für Fußgänger und Rad fahrende Kinder. Pflanzinseln dienen dem Klimaschutz, ggf. auch der Entwässerung der Straßenfläche.

Nachteile: Es erfolgt keine Verbesserung für Radfahrer, da diese (weiterhin) die Fahrbahn nutzen müssen, gemeinsam mit Pkw / Lkw / Bus. Ggf. Sichtbehinderung durch parkende Fahrzeuge, bei Straßenquerung für Rad fahrende Kinder / Fußgänger.

Für den **Bereich B** gibt es folgende **zwei Alternativen**:

Bereich B - Alternative a) - Ausbau mit Radfahrstreifen (benutzungspflichtig):

Fahrbahn 6,50 m; beidseitig Radfahrstreifen mit 1,85 m Breite (inkl. Markierung und Wasserlauf); beidseitig Gehwege mind. 1,80 m breit

Vorteile: Radfahrer erhalten einen eigenen, sicheren Verkehrsraum auf der Fahrbahn. Die Gehwege sind grundsätzlich ausreichend breit.

Nachteile: Nutzbare Gehwegfläche durch Einbauten (Masten, Schränke) ggf. eingeschränkt.

Es wird in der Straße kein Platz für haltende / parkende Fahrzeuge angeboten.

Parksuchverkehre weichen ggf. in umliegende Nebenstraßen aus.

Bereich B - Alternative b) - Ausbau mit Schutzstreifen (Radfahrangebot):

Fahrbahn 5,50 m; beidseitig Schutzstreifen mit 1,65 m Breite (inkl. Markierung und Wasserlauf); beidseitig Gehwege mind. 2,50 m breit

Vorteile: Radfahrer erhalten einen eigenen Verkehrsraum auf der Fahrbahn. Die Gehwege sind ausreichend breit für Fußgänger und Rad fahrende Kinder.

Nachteile: Es wird in der Straße kein Platz für haltende / parkende Fahrzeuge angeboten. Parksuchverkehre weichen ggf. in umliegende Nebenstraßen aus. Subjektive Unsicherheit bei Nutzung des Radfahr-/Schutzstreifens und gleichzeitigem Lkw-/Busverkehr.

Grundsätzlich ist es auch denkbar, Teilbereiche der Straße Tinsdaler Weg in eine **Tempo-30-Zone** umzuwandeln. Das setzt jedoch eine Änderung des Vorbehaltsnetzes für die Stadt Wedel voraus, was im Planungsausschuss beraten / empfohlen und im Rat beschlossen werden müsste.

In einer Tempo-30-Zone ändert sich die Vorfahrtsregelung an Kreuzungen bzw. einmündenden Straßen auf „rechts vor links“ und Lichtsignalanlagen, auch für Fußgänger, entfallen.

In einer Tempo-30-Zone könnte mit dem zur Verfügung stehenden Straßenraum, hier: mind. 12 m Breite, der Gestaltung mehr Raum gegeben werden. Neben breiten Gehwegflächen wäre die Anlage von Grünflächen (Pflanz-/Bauminseln) möglich, die auch der dezentralen Regenwasserableitung (Versickerung) dienen könnten. Separate Parkplatzflächen könnten ausgewiesen werden.

Die nutzbare Fahrbahnbreite würde grundsätzlich mit 5,50 m vorgesehen werden, mit partiellen Einengungen auf 3,50 m, wo Gegenverkehre Vorfahrt zu gewähren haben.

Nachteilig wäre hierbei zu sehen, dass Radfahrer (weiterhin) die Fahrbahn nutzen müssten, gemeinsam mit Pkw / Lkw / Bus, was keine grundsätzliche Verbesserung für Radfahrer wäre.

Durch parkende Fahrzeuge kommt es ggf. zu Sichtbehinderungen bei einer Straßenquerung für Rad fahrende Kinder / Fußgänger. Tempo-30 könnte zur Verdrängung der Durchgangsverkehre auf angrenzenden Nebenstraßen führen, die dafür zurzeit nicht vorgesehen / ausgebaut sind.

Grundsätzlich ist ebenfalls die **Einrichtung einer Einbahnstraße** im Tinsdaler Weg denkbar.

Hierbei ist jedoch zu beachten, dass die Straße zum Vorbehaltsnetz der Stadt gehört. Erforderliche Änderungen dazu wären vom Rat beschließen zu lassen.

In einer Einbahnstraße könnte mit der zur Verfügung stehenden Straßenfläche der Gestaltung mehr Raum gegeben werden. Neben breiten Gehwegflächen wäre die Anlage von beidseitigen, sicheren Radverkehrsanlagen möglich. Andererseits könnten auch Grünflächen (Pflanz-/Bauminseln) und Parkstreifen angelegt werden.

Es ist davon auszugehen, dass eine Einbahnstraße Mehr- und Fremdverkehre in den umliegenden Wohnstraßen erzeugt. Betroffen wären hierbei z. B. die Pulver-, Goethe-, Pestalozzistraße, Am Lohhof und Tannenkamp, aber auch die Feldstraße.

In den nachfolgenden **Querschnittsvarianten** sind Möglichkeiten für eine **Einbahnstraße** dargestellt. Auf Grund der vorhandenen, unterschiedlichen Querschnittsbreiten der Straße wird vorerst nur Abschnitt A (ca. 12 m breit) betrachtet.

Variante E1 - Einbahnstraße mit Radfahrstreifen (auch in Gegenrichtung):

Fahrbahn 3,50 m breit; beidseitig benutzungspflichtige Radfahrstreifen mit je 2,0 m Breite (inkl. Markierung und Wasserlauf); beidseitig Gehweg mind. 2,25 m breit;

Vorteile: Radfahrer erhalten jeweils einen eigenen Verkehrsraum auf der Fahrbahn.

Die Gehwege sind ausreichend breit für Fußgänger und Rad fahrende Kinder. Zügige Durchfahrt für alle Verkehrsarten möglich.

Nachteile: Es wird in der Straße kein Platz für haltende / parkende Fahrzeuge angeboten.

Parksuchverkehre werden in umliegende Nebenstraßen ausweichen. Erhöhte Durchfahrts-geschwindigkeit für Fahrzeuge möglich.

Variante E2 - Einbahnstraße mit Radfahrstreifen und Radweg in Gegenrichtung:

Fahrbahn 3,50 m breit; einseitiger benutzungspflichtiger Radfahrstreifen mit 2,0 m Breite (inkl. Markierung und Wasserlauf); einseitiger benutzungspflichtiger Radweg 2,20 m breit auf Hochbord (in Gegenrichtung - inkl. Schutzstreifen: 0,55 m); beidseitig Gehweg mind. 2,15 m breit;

Vorteile: Radfahrer erhalten jeweils einen eigenen, sicheren Verkehrsraum. Die Gehwege sind ausreichend breit für Fußgänger und Rad fahrende Kinder. Zügige Durchfahrt für alle Verkehrsarten möglich.

Nachteile: Es wird in der Straße kein Platz für haltende / parkende Fahrzeuge angeboten.

Parksuchverkehre werden in umliegende Nebenstraßen ausweichen. Erhöhte Durchfahrts-geschwindigkeit für Fahrzeuge möglich.

Variante E3 - Einbahnstraße und Schutzstreifen in Gegenrichtung:

Fahrbahnbreite 3,25; einseitiger Grün- bzw. Parkstreifen 2,10 m breit mit vereinzelt Grün-/Bauminseln; einseitiger Schutzstreifen mit 1,65 m Breite (in Gegenrichtung - inkl. Markierung und Wasserlauf); beidseitig komfortabler Gehweg ca. 2,50 m breit;

Vorteile: markierte Radführung in Gegenrichtung; ausreichend breite Gehwege für Fußgänger und Rad fahrende Kinder;

Nachteile: Radfahrer müssen (weiterhin) die Fahrbahn nutzen, gemeinsam mit Pkw / Lkw / Bus - subjektive Unsicherheit - keine Verbesserung!

Wenn Rad fahrende Kinder / Fußgänger die Straße queren wollen, kann es bei parkenden Fahrzeugen am Fahrbahnrand oder hohen Bepflanzungen zu Sichtbehinderungen kommen.

Vorabhinweise der Verkehrsbehörde (auch Feuerwehr):

a) beidseitige Radfahr-/Schutzstreifen:

Bei Radfahr-/Schutzstreifen ist ein Halten / Parken am Fahrbahnrand unzulässig. Dieses gilt für alle Fahrzeuge (Pflege-, Liefer-, Paketdienste und Sonstige; Ausnahmen: Müllabfuhr und Noteinsätze). Ein Halten / Parken ist nur dort möglich, wo eine nutzbare Fahrbahnbreite von mind. 3,0 m verbleibt. Ein kurzzeitiges Be-/Überfahren von Schutzstreifen ist zulässig.

b) Erreichbarkeit Schule (EBG), inkl. Nebengebäude und Sporthalle/-platz Bergstraße:

Bei Einrichtung einer Einbahnstraße ist zu bedenken, dass die EBG von allen Seiten angefahren wird. Da auch Ortsfremde dorthin kommen und diese z. B. die Sportanlagen/-halle nutzen, sollte die Erreichbarkeit nicht eingeschränkt werden. Es würden Such- und Fremdverkehre in den umliegenden Wohnstraßen (z. B. in der Pulverstr. / Goethestr. / Pestalozzistr., aber auch in der Feldstr. und Am Lohhof) erzeugt, die vermeidbar wären.

c) Aufrechterhaltung Ausweichstrecke bei Voll-/Teilspernung einer umliegenden Straße:

Bei Einrichtung einer Einbahnstraße ist zu bedenken, dass im Notfall die Straße als Umleitungsstrecke nutzbar und auch für den Gegenverkehr geöffnet werden müsste. Dieses gelingt nur, wenn die nutzbare Fahrbahnbreite (von Bord zu Bord) ca. 5,50 m breit ist. Markierte Radfahr- und Schutzstreifen sowie Parkstreifen könnten dafür temporär aufgehoben werden (mittels Auskreuzen mit Gelbmarkierung).

d) Erreichbarkeit der Feuerwache (Schulauer Straße):

Im Einsatzfall muss die Feuerwehr schnell zum Einsatzort gelangen. Dazu müssen jedoch auch die Einsatzkräfte der freiwilligen Feuerwehr, vom Wohn- oder Arbeitsort, schnell zur Feuerwache kommen. Geschwindigkeitsreduzierende oder den Verkehrsfluss behindernde Maßnahmen (z. B. Umwegstrecken) im Stadtgebiet sind da kontraproduktiv.

Die geschätzten Gesamtkosten der gesamten Straßenbaumaßnahme liegen bei ca. 6 Mio.€. Hierbei sind ca. 5,2 Mio.€ für Baukosten und ca. 800 T€ für Baunebenkosten (Ing.-leistungen, Vermessung, Baugrund, Sonstiges) eingeplant.

Es handelt sich um eine Maßnahme im Sinne des Straßenbaubeitragsrechts (Ausbau). Die Beiträge, gem. Satzung der Stadt Wedel, sind zurzeit ausgesetzt.

Bei der Straße Tinsdaler Weg handelt es sich um eine wichtige innerörtliche Verbindungsstraße, deren Ausbau über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) förderfähig wäre. Ein entsprechender Antrag wird beim Land-SH gestellt.

Der Ausbau von separat geführten Radwegen wird zzt. vom Kreis/Land/Bund gefördert. Ein entsprechender Antrag wird dann gestellt.

Finanzielle Auswirkungen

Der Beschluss hat finanzielle Auswirkungen:

☒ ja ☐ nein

Mittel sind im Haushalt bereits veranschlagt

☒ ja ☒ teilweise ☐ nein

Es liegt eine Ausweitung oder Neuaufnahme von freiwilligen Leistungen vor:

☐ ja ☒ nein

Die Maßnahme / Aufgabe ist

- ☐ vollständig gegenfinanziert (durch Dritte)
☒ teilweise gegenfinanziert (durch Dritte)
☐ nicht gegenfinanziert, städt. Mittel erforderlich

Aufgrund des Ratsbeschlusses vom 21.02.2019 zum Handlungsfeld 8 (Finanzielle Handlungsfähigkeit) sind folgende Kompensationen für die Leistungserweiterung vorgesehen:

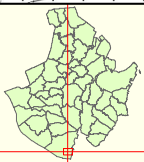
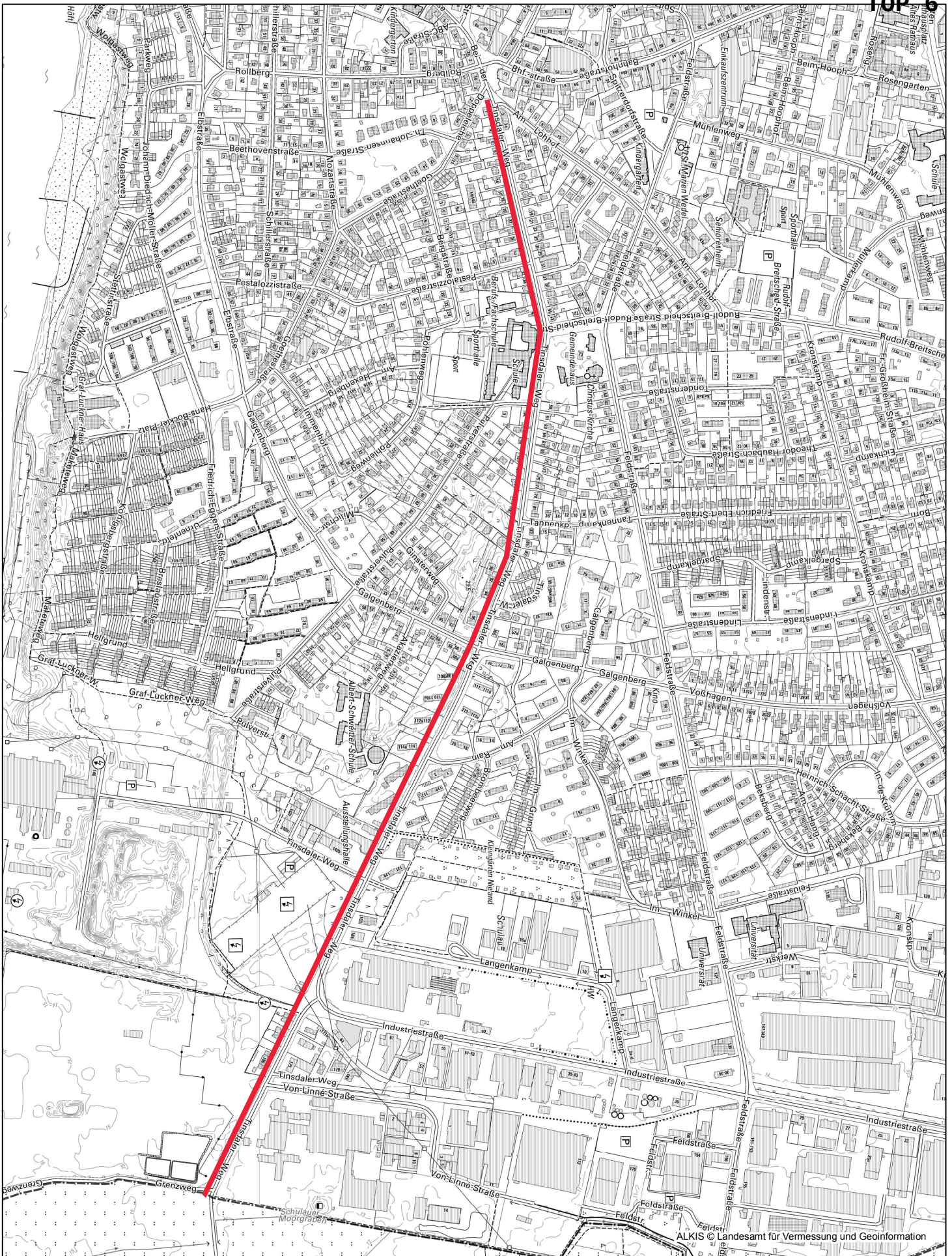
(entfällt, da keine Leistungserweiterung)

Ergebnisplan						
Erträge / Aufwendungen	2021 alt	2021 neu	2022	2023	2024	2025 ff.
		in EURO				
*Anzugeben bei Erträge, ob Zuschüsse / Zuweisungen, Transfererträge, Kostenerstattungen/Leistungsentgelte oder sonstige Erträge Anzugeben bei Aufwendungen, ob Personalkosten, Sozialtransferaufwand, Sachaufwand, Zuschüsse, Zuweisungen oder sonstige Aufwendungen						
Erträge*						
Aufwendungen*						
Saldo (E-A)						

Investition	2021 alt	2021 neu	2022	2023	2024	2025 ff.
	in EURO					
Investive Einzahlungen						
Investive Auszahlungen	100.000	100.000		1 Mio.	1,5 Mio.	3,4 Mio.
Saldo (E-A)	100.000	100.000		1 Mio.	1,5 Mio.	3,4 Mio.

Anlage/n

- 1 Übersichtsplan
- 2 Querschnitte Bereich A
- 3 Querschnitte Bereich B
- 4 Lageplan Bereich A - Schutzstreifen (Grundvariante)
- 5 Lageplan Bereich B - Radwege (Grundvariante)
- 6 Lageplan Bereich A - Ausbau ähnlich Bestand (Variante a)
- 7 Lageplan Bereich A - Alternative zu Variante a)
- 8 Lageplan Bereich B - Radfahrstreifen (Alternative a)
- 9 Lageplan Bereich B - Schutzstreifen (Alternative b)
- 10 Lageplan Einbahnstraße - mit drei Varianten



Datenauszug

Erstellt für Maßstab 1:6.000
 0 0.4 km
 Ersteller Frau Boettcher
 Erstellungsdatum 09.01.2020



Stadt Wedel
 Rathausplatz 3-5
 22880 Wedel

nicht amtlicher Kartenauszug

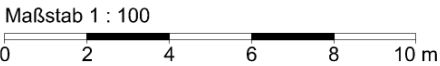
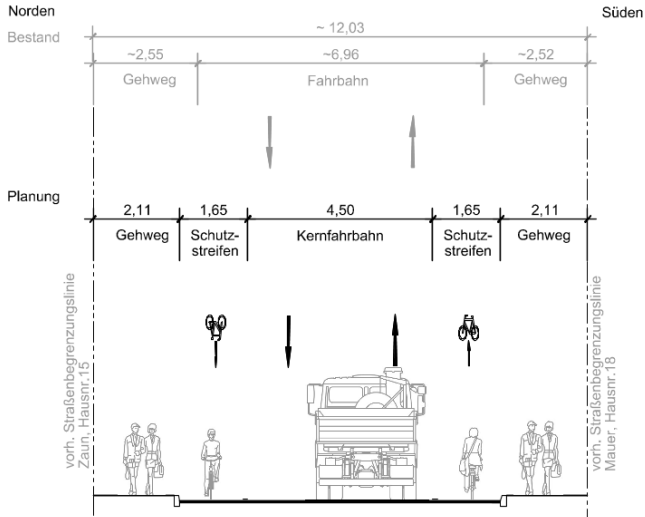
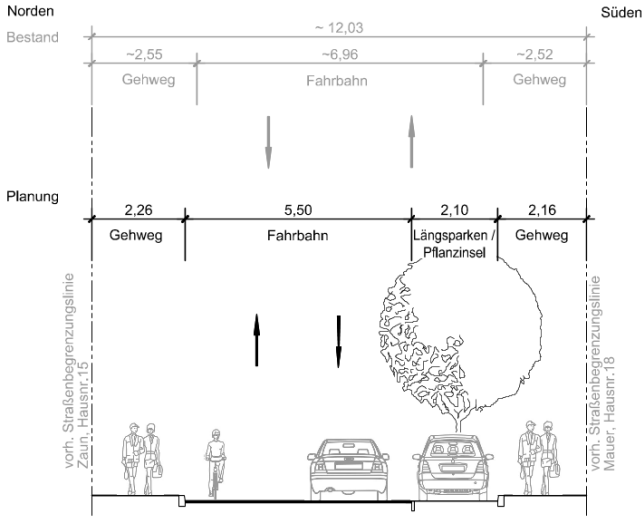
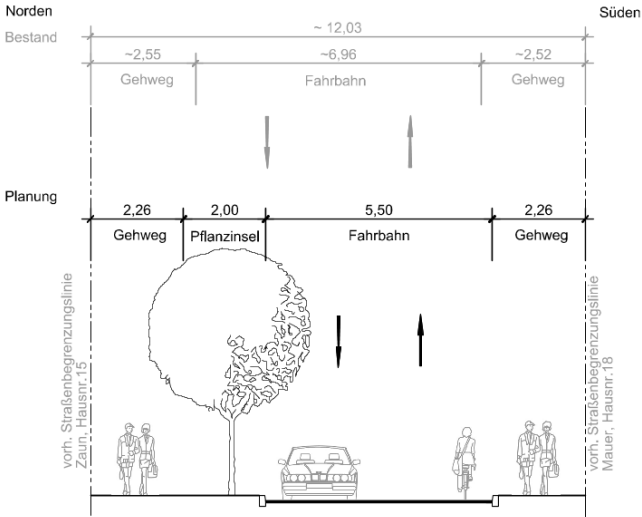


Bereich A, Bauabschnitt 1

Variante a) - Ausbau ähnlich Bestand

Alternative zu Variante a) Ausbau ähnlich Bestand

Grundvariante - Ausbau mit Schutzstreifen



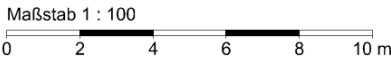
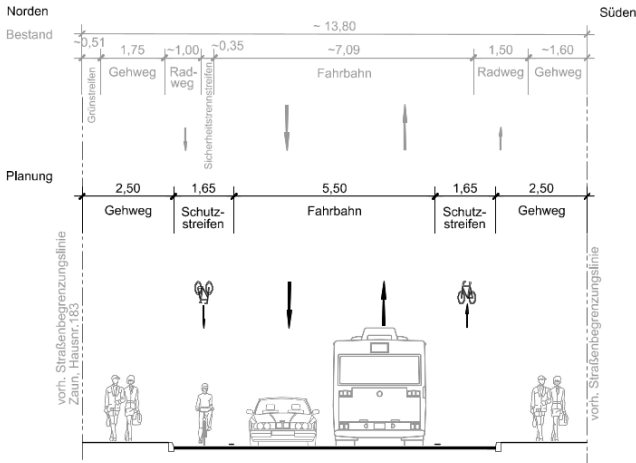
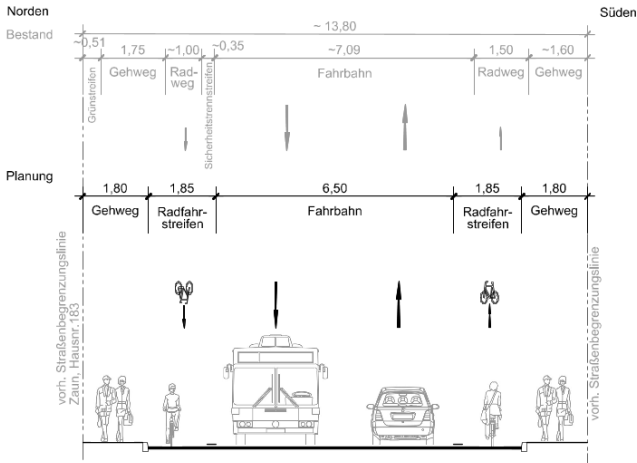
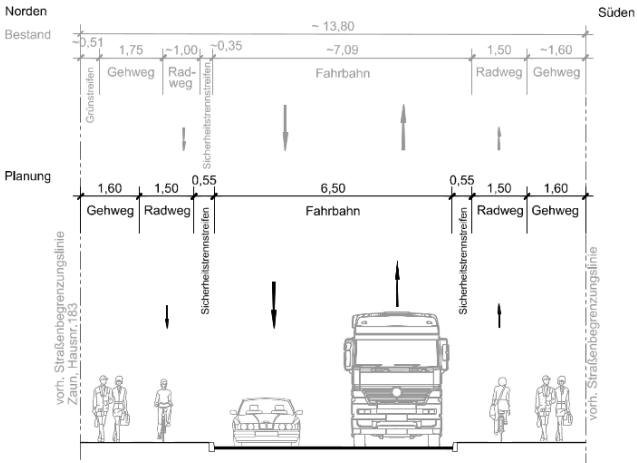
INDEX	ÄNDERUNG	GEZEICHNET	DATUM
BAUHERR	Stadt Wedel Der Bürgermeister, Fachdienst Bauverwaltung und öffentliche Flächen		
MASSNAHME	Ausbau der Straße Tinsdaler Weg		
PLANINHALT	Systemschnitte Bereich A, Bauabschnitt 1		
LEISTUNGSPHASE Vorplanung	MASSTAB 1 : 100	PLAN-NR. SN 01	PROJEKT-NR. A19-344
BEARBEITET Kühner	GEZEICHNET Domroes	DATUM 08.12.2021	GEPRÜFT VERFASST
 Gewerberg 2 22113 Oststeinbek b. Hamburg Telefon 040 / 713004 (0) Telefax 040 / 713004 10 Internet www.moingenieure.de eMail mo@moingenieure.de			

Bereich B, Bauabschnitt 4

Grundvariante - Ausbau ähnlich Bestand

Alternative a) - Ausbau mit Radfahrstreifen (benutzungspflichtig)

Alternative b) - Ausbau mit Schutzstreifen

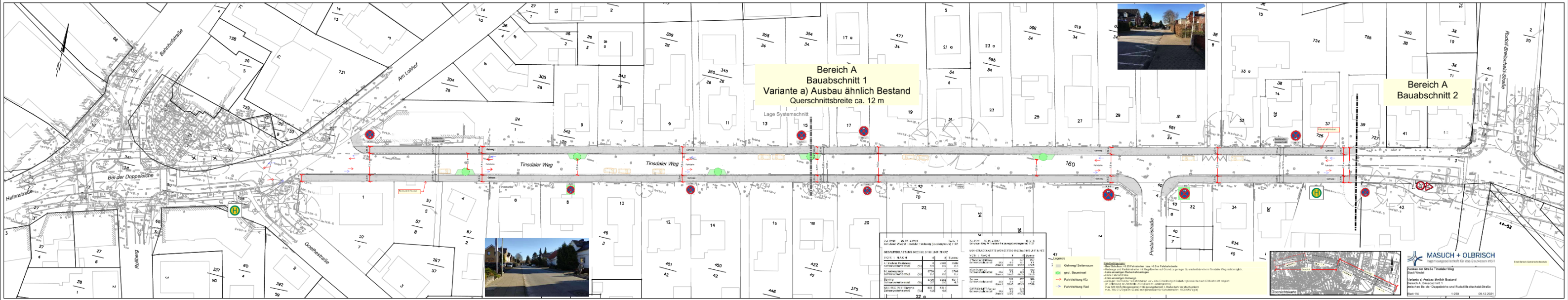


INDEX	ÄNDERUNG	GEZEICHNET	DATUM
BAUHERR	Stadt Wedel Der Bürgermeister, Fachdienst Bauverwaltung und öffentliche Flächen		
MASSNAHME	Ausbau der Straße Tinsdaler Weg		
PLANINHALT	Systemschnitte Bereich B, Bauabschnitt 4		
LEISTUNGSPHASE	Vorplanung	MASSSTAB 1 : 100	PLAN-NR. SN 02
BEARBEITET	Kühner	DATUM 08.12.2021	PROJEKT-NR. A19-344
	GEZEICHNET Domroes	GEPRÜFT	VERFASST



MASUCH + OLBRISCH
Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH

Georeferenzierung 2
22113 Osterbek b. Hamburg
Telefon 040 / 713004 (0)
Telefax 040 / 713004 10
Internet www.moiingenieurs.de
eMail moi@moiingenieurs.de



Bereich A Bauabschnitt 1
Variante 4 Einbahnstraße
Querschnittsbreite ca. 12 m

Variante 4.1: Einbahnstraße mit beidseitigen Radfahrstreifen

Variante 4.1 - Einbahnstraße mit
beidseitigen Radfahrstreifen

Variante 4.2 Einbahnstraße mit baulichem Radweg und Radfahrstreifen

Variante 4.2 - Einbahnstraße mit
 baulichem Radweg
 und Radfahrstreifen

Variante 4.3: Einbahnstraße mit Schutzstreifen und Längsparken/ Grünstreifen

Variante 4.3 - Einbahnstraße mit Schutzstreifen und Längsparken

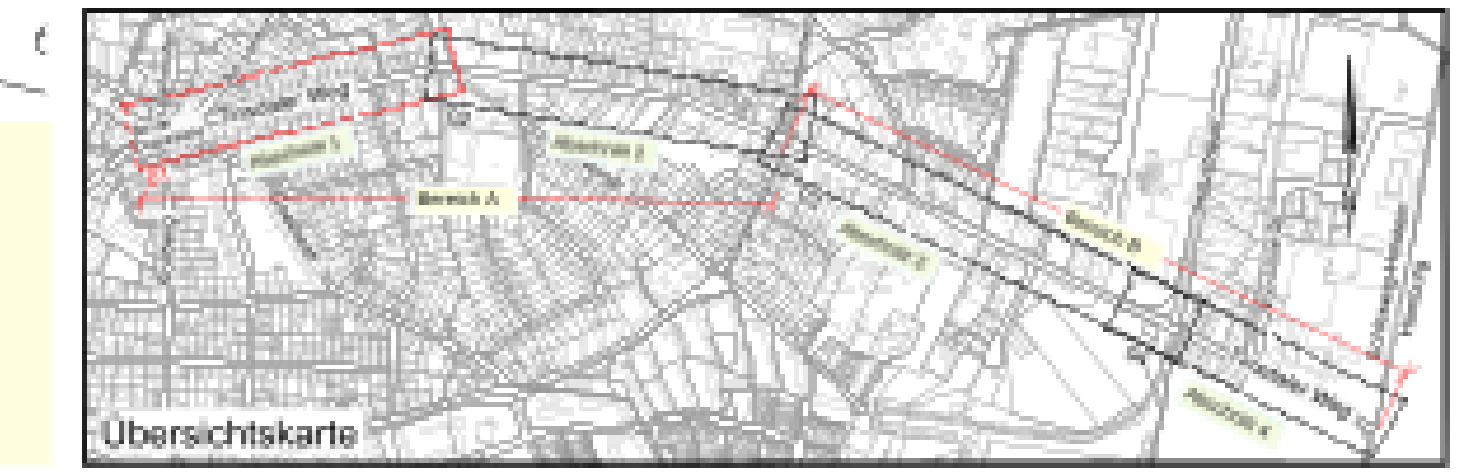
Bereich A
Bauabschnitt 2

[illegible]

Legende

- Geheiß/ Seitenra
- Radweg
- Grünfläche/ Baum
- Fahrtrichtung Kfz
- Fahrtrichtung Rad

- Handlungsregeln
 - Überleitung Vorbehaltserhöhung 30 km/h
 - Bus-Straße: $\geq 2,5$ Fahrstreifen bzw. $\geq 4,5$ m Fahrbahnbreite bei Zweifelsfällen
 - keine einseitigen Radverkehrsanlagen
 - keine Fahrmaltheile
 - keine einseitigen Gehwege
 - es liegen kein weitere Verkehrsmittel vor - eine Einordnung in Belastungsbereiche nach BPSA ist nicht möglich (in Abrechnung an Zeile 258 (Bereich Landesgrenze):
max. 321 M/h (Morgenspitze) - Belastungsbereich 1. Stadtkreis im Mächterkreis
max. 346 SV-Fz/hj im Querschnitt (Grenzwert für Schutzstreifen: 1000 SV-Fz/hj)



MASUCH + OLBRISCH
 Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH

Ausbau der Straße Tinsdaler Weg
 Stadt Wedel

Variante Einbahnstraße, Untervariante 1 bis 3
 Bereich A, Bauabschnitt 1
 zwischen Bei der Doppelreihe und Rudolf-Breitscheid-Straße

Blatt 1/4 1:250 11.04.2022

<u>öffentlich</u>	
Verantwortlich: Fachbereich 2 - Bauen und Umwelt	BESCHLUSSVORLAGE

Geschäftszeichen	Datum 04.04.2022	BV/2022/035
------------------	---------------------	--------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Planungsausschuss	Entscheidung	03.05.2022
Ausschuss für Bildung, Kultur und Sport	Vorberatung	04.05.2022

Haushaltskonsolidierung - Sport trifft Kultur Neues Zentrum für Sport und Kultur an der Rudolf-Breitscheid-Straße (und Prüfung weiterer geeigneter Standorte)

Beschlussvorschlag:

Der Planungsausschuss stimmt der Beauftragung einer Machbarkeitsstudie für ein neues Zentrum für Sport und Kultur an der Rudolf-Breitscheid-Straße grundsätzlich zu. Die Prüfung alternativer Standorte für ein neues Zentrum ist Bestandteil der Machbarkeitsstudie.

Der Ausschuss für Bildung, Kultur und Sport stimmt grundsätzlich der Zusammenlegung von VHS, Musikschule und Stadtbücherei in einen Neubau an der Rudolf-Breitscheid-Straße zu.

Der Ausschuss für Bildung, Kultur und Sport stimmt grundsätzlich der Beauftragung einer Machbarkeitsstudie für einen Sporthallenneubau an der Rudolf-Breitscheid-Straße zu.

Ziele

1. Strategischer Beitrag des Beschlusses (Bezug auf Produkt / Handlungsfeld / Oberziele)

2. Maßnahmen und Kennzahlen für die Zielerreichung des Beschlusses

Darstellung des Sachverhaltes

Stadteigene Flächen im Bereich der Rudolf-Breitscheid-Straße sind in den letzten Jahren bereits teilentwickelt worden (Verlagerung des Schwimmbades und stattdessen Wohnungsbau). Zum jetzigen Zeitpunkt präsentiert sich die Situation dort folgendermaßen:

1. Die dortige Dreifeld-Sporthalle (Rudolf-Breitscheid-Halle) ist in einem augenscheinlich intakten Zustand, hat aber Probleme mit den Trinkwasserleitungen (Legionellen), mit dem leerstehenden Untergeschoss und mit dem überdimensionierten Raumangebot. Sie ist u. a. Schulsporthalle der GHS.
2. Der angrenzende Parkplatz ist in einem baulich schlechten Zustand. Die Parkplätze werden durch gewerbliche Fahrzeuge und Anhänger, Wohnwagen und Wohnmobile sowie private PKW belegt. Die Nutzung ist derzeit kostenfrei.

Entwicklungsperspektiven

Neubau Sport

Die Rudolf-Breitscheid-Halle wird abgerissen und stattdessen wird ein Hallenneubau mit entweder 2 Dreifeldhallen (siehe Plan) oder 1 Dreifeld- und 1 Zweifeldhalle gebaut. (Referenz: Sportzentrum Heide Ost, Baukosten 11,7 Mio. Euro, Fertigstellung 2020).

In der Sportentwicklungsplanung sind Mehrbedarfe an Sporthallenflächen benannt, die mit diesem Neubau wahrscheinlich gedeckt werden könnten. Zudem wären in dem Neubau eine zeitgemäße und passgenaue Sportflächengestaltung möglich und die baulichen Probleme der jetzigen Halle würden zukünftig keine größeren Investitionen erforderlich werden lassen.

Es entstünde ein hochmodernes Sportzentrum für Wedel (**Baukosten ca. 12 Mio. Euro**).

Neubau Kultur

Der Parkplatz wird bebaut. Die Erschließung der angrenzenden Grundstücke bleibt erhalten. Ein Neubau könnte auf einer Grundfläche von ca. 1.500 qm mit mind. 4 Geschossen errichtet werden. Damit wären ca. 6.000 qm Bruttogeschosßfläche realisierbar.

In die unteren 2 (bis 3) Geschosse können die VHS, die Musikschule und ggf. die Stadtbücherei einziehen. In dem Neubau könnten neben Volkshochschule und Musikschule auch die Stadtbücherei integriert werden (dann größer und/oder höher).

Kostenersparnisse sind vor allem durch Synergien im Personaleinsatz (Hausmeister, Reinigungskräfte, etc.) sowie durch Einsparungen in den Gebäude- und Energiekosten (Strom und Wärme) zu erwarten.

Bei einer Zusammenlegung von VHS, Musikschule und Stadtbücherei könnte ein Ort mit hoher Aufenthaltsqualität und einem breiten Lern- und Bildungsangebot entstehen. Unterschiedliche Alters- und Bevölkerungsgruppen würden zusammengeführt und gleichzeitig personelle, budgetäre und räumliche Ressourcen langfristig optimiert. Die Einrichtung flexibler Räume, deren Nutzung leicht veränderbar ist, flexible technische Ausstattung, Schaffen von Querschnittsarbeit könnte im Betrieb zu hohen Einsparpotential führen.

In den darüber liegenden Geschossen wären Wohnungen sinnvoll. Der ruhende Verkehr wird in einer Tiefgarage untergebracht.

Es entstünde ein hochmodernes Kulturzentrum für Wedel (**Baukosten ca. 12 Euro**) mit darüber liegenden Wohnungen (Kosten sind separat zu ermitteln).

Erlöse aus dem Verkauf städtischer Flächen an der ABC Straße mit ca. 4 Mio. Euro könnten dagegen gerechnet werden. Sowie werden ggf. Erlöse aus Wohnbauflächen (mind. 1.500 qm) generiert, die über den Kultureinrichtungen entstehen könnten.

Im laufenden Betrieb sind mit deutlichen Einsparungen im Gebäudeunterhalt, der personellen und organisatorischen Ausgestaltung der Sportstätten der kulturellen Einrichtungen zu rechnen. Die Höhe dieser Einsparungen wird im nächsten Schritt konkretisiert werden. Im nächsten Schritt sind vertiefende baulich räumliche Studien erforderlich, die diese erste Projektskizze konkretisiert. Des Weiteren wäre zu prüfen, ob eine öffentlich-private Partnerschaft in Betracht käme. Dabei sind unterschiedliche Modelle denkbar wie z. B. das Inhabermodell oder das Leasing bzw. Mietmodell.

Begründung der Verwaltungsempfehlung

Die Verwaltung empfiehlt diese Baumaßnahme weiterzuverfolgen. Vertiefende Untersuchungen und Gutachten sowie die Prüfung eines ÖPP Verfahrens sind für die Konkretisierung dieses Konzeptes notwendig.

Zudem ist die Prüfung alternativer Standorte Bestandteil der Machbarkeitsstudie.

Im ersten Schritt sind die grundsätzliche räumliche Eignung der Flächen incl. der Prüfung alternativer Standorte zu prüfen und die Stärken und Schwächen herauszuarbeiten. Dafür empfiehlt sich die Bereitstellung von ca. 30.000 Euro im Nachtragshaushalt 2022.

In einer nachfolgenden baulich räumlichen Studie sind vertiefende Machbarkeiten und zukünftige Betreiber/Projektmanagement zu beleuchten. Hier ist eine Bereitstellung von Planungsmittel in Höhe von ca. 30.000 Euro in den Haushalt 2023 vorzusehen.

Darstellung von Alternativen und deren Konsequenzen mit finanziellen Auswirkungen

Alternativ kann dieses Konzept auch abgewandelt werden:

A. Neubau einer Sporthalle, Verkauf des Parkplatzes für Wohnungsbau, Volkshochschule, Musikschule bleiben am derzeitigen Standort (siehe Konsolidierungsvorschlag ABC-Straße)

B. Sporthalle bleibt bestehen, Parkplatz wird bebaut mit kulturellen Einrichtungen.

C. ein alternativer Standort wird als besser geeignet identifiziert z.B. Schulauer Martplatz

Finanzielle Auswirkungen

Der Beschluss hat finanzielle Auswirkungen:

☒ ja ☐ nein

Mittel sind im Haushalt bereits veranschlagt

☐ ja ☐ teilweise ☒ nein

Es liegt eine Ausweitung oder Neuaufnahme von freiwilligen Leistungen vor:

☐ ja ☐ nein

Die Maßnahme / Aufgabe ist

☐ vollständig gegenfinanziert (durch Dritte)
☐ teilweise gegenfinanziert (durch Dritte)
☒ nicht gegenfinanziert, städt. Mittel erforderlich

Aufgrund des Ratsbeschlusses vom 21.02.2019 zum Handlungsfeld 8 (Finanzielle Handlungsfähigkeit) sind folgende Kompensationen für die Leistungserweiterung vorgesehen:

(entfällt, da keine Leistungserweiterung)

Ergebnisplan						
Erträge / Aufwendungen	2022 alt	2022 neu	2023	2024	2025	2026 ff.
		in EURO				
*Anzugeben bei Erträge, ob Zuschüsse / Zuweisungen, Transfererträge, Kostenerstattungen/Leistungsentgelte oder sonstige Erträge Anzugeben bei Aufwendungen, ob Personalkosten, Sozialtransferaufwand, Sachaufwand, Zuschüsse, Zuweisungen oder sonstige Aufwendungen						
Erträge*		30.000	30.000			
Aufwendungen*						
Saldo (E-A)						

Investition	2022 alt	2022 neu	2023	2024	2025	2026 ff.
	in EURO					
Investive Einzahlungen						
Investive Auszahlungen						

Saldo (E-A)						
-------------	--	--	--	--	--	--

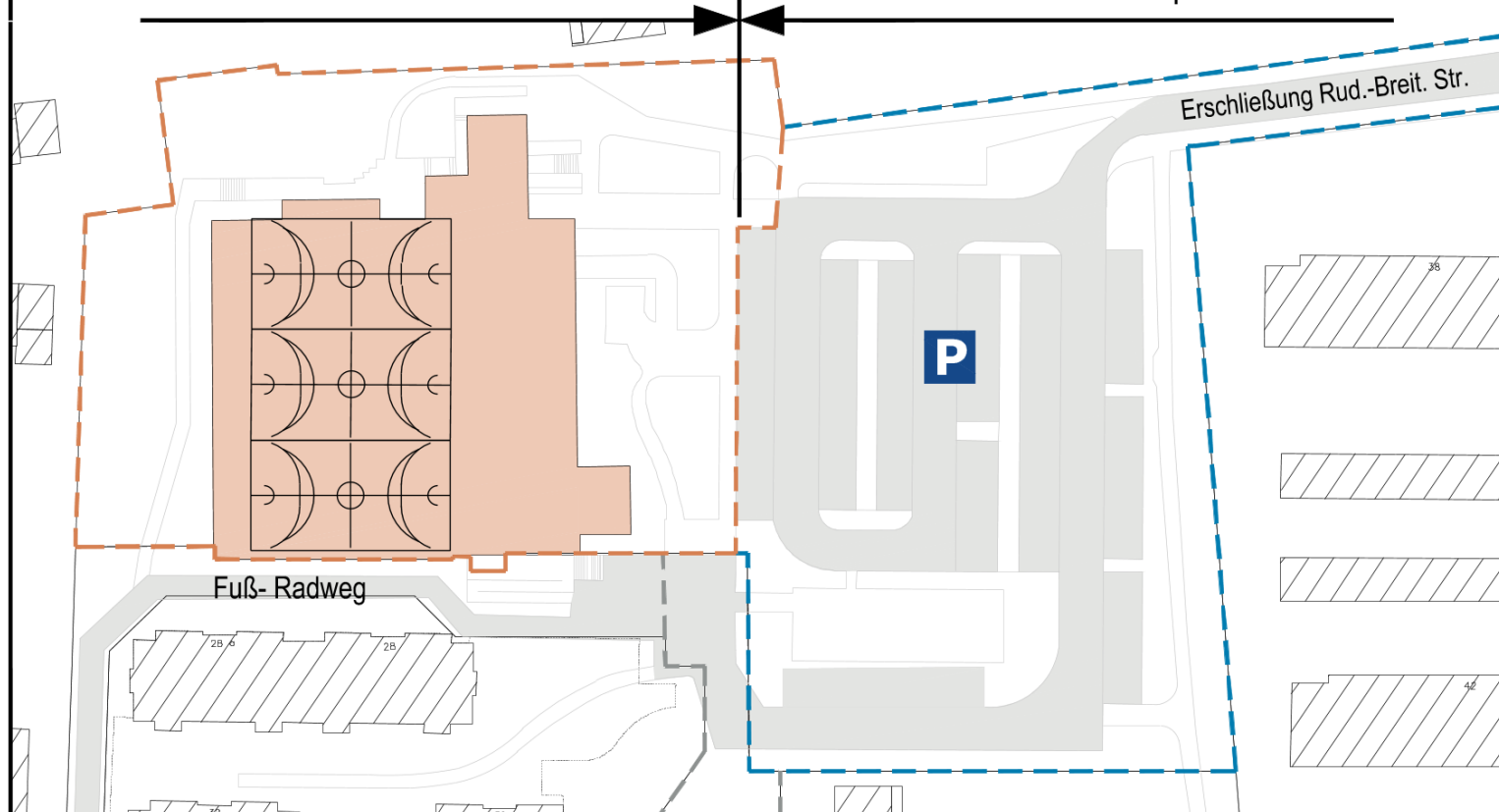
Anlage/n

- 1 2020-05-15 Machbarkeitsstudie Rud-Breitscheid-Str

Bestand 3-Feld-Halle und Parkplatz

Grundstücksabschnitt Halle: 5.775 m²

Grundstücksabschnitt Parkplatz: 6.266 m²



TOP 9

Ist-Situation auf dem Flurstück 21/39

Flurstücksgröße

ges.: 12.800 m²

Sporthallenbereich

5.775 m²

Parkplatz und Erschließung

6.266 m²

Wege

759 m²

Flächen aller Geschosse im Bestand

Neubau

Sporthalle

4.965 m²

6.192 m²

VHS

2.220 m²

2.200 m²

Musikschule

1.027 m²

1.000 m²

Bücherei

1.671 m²

1.600 m²

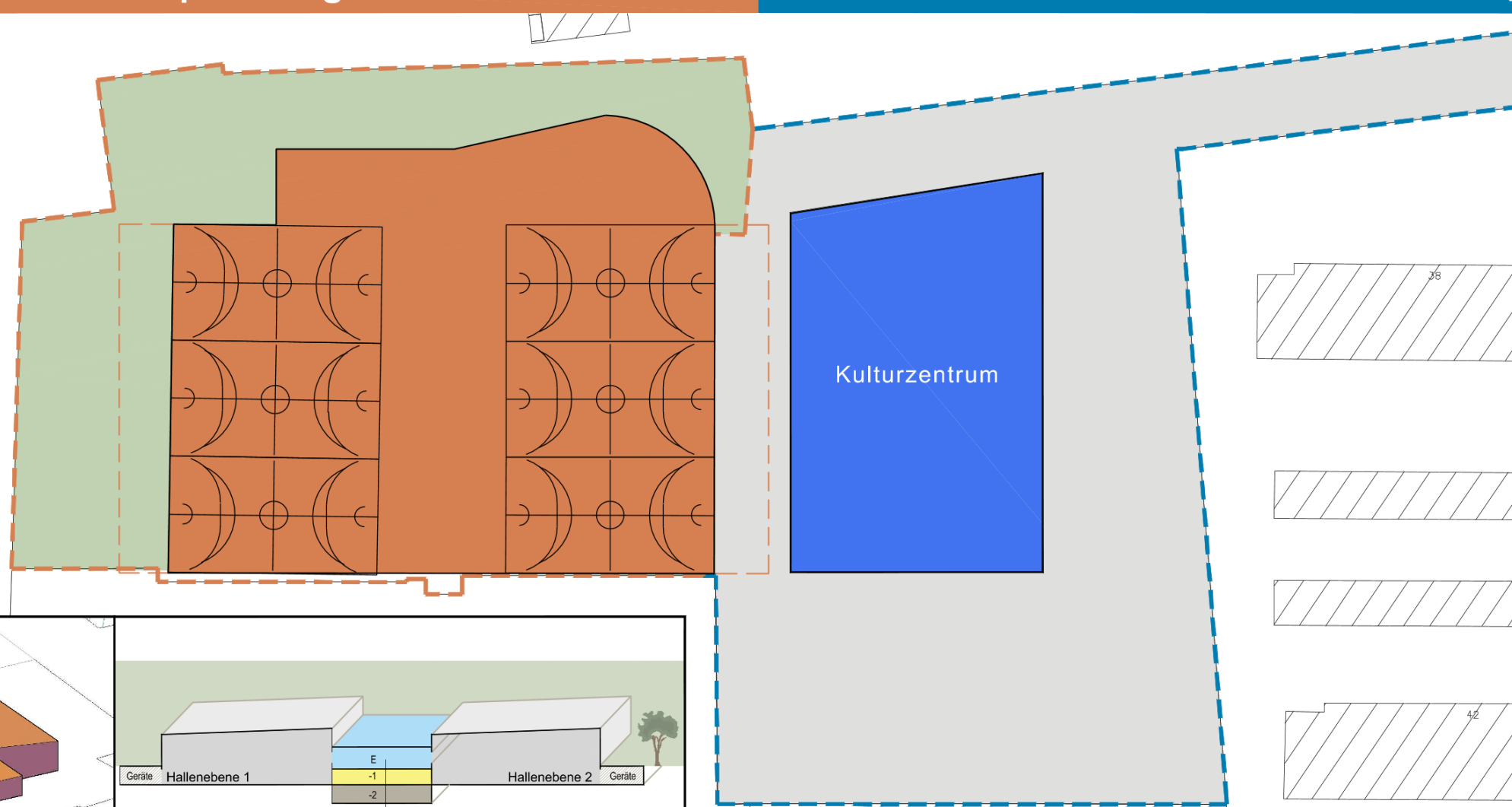
+ Wohnen im 3.OG / Staffelgeschoss:

1.500 m²

6.300 m²

Neubau Sportanlage 5 bis 6-Feld-Halle

- Grundfläche: 4.414 m²
- Unbebaut: 1.361 m²



- Grundfläche: 1.600 m²
- Unbebaut: 4.652 m²

Kulturzentrum

PROJEKT: **SPORT** trifft *Kultur*

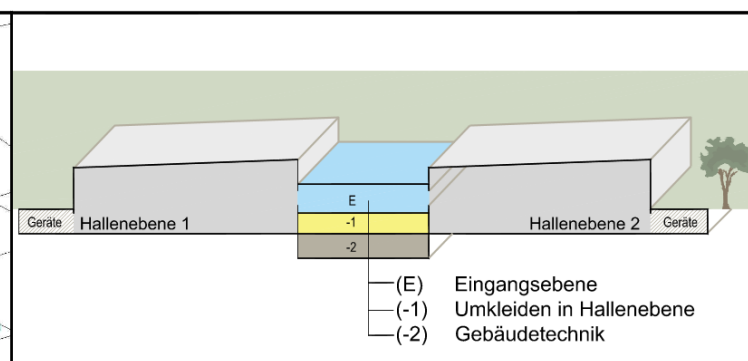
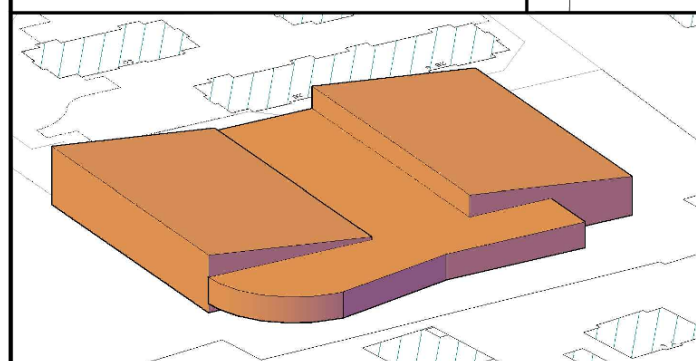
Rudolf-Breitscheid-Straße

Wedel

FB Bauen und Umwelt
Gebäudemanagement 2-10



	Datum:	Name:
Bearbeitet:	07.05.20	Sinz
Gezeichnet:	11.05.20	Basdorf



<u>öffentlich</u>	
Verantwortlich: Fachdienst Wirtschaft und Steuern	BESCHLUSSVORLAGE

Geschäftszeichen 3-221	Datum 18.03.2022	BV/2022/025
---------------------------	---------------------	--------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Planungsausschuss	Vorberatung	
Haupt- und Finanzausschuss	Vorberatung	09.05.2022
Rat der Stadt Wedel	Entscheidung	19.05.2022

Grundstücksangelegenheit im BusinessPark Elbufer / Änderung von vertraglichen Bauverpflichtungen

Beschlussvorschlag:

1.
Der Rat beschließt eine Änderung der Bauverpflichtung gemäß seines Beschlusses vom 02.06.2016 zum Verkauf eines 10.000 m² großen Grundstücks zur Realisierung des Projektes „Elbcube5“ (BV/2016/041). Statt der vorgesehenen Glasfassaden sollen die noch zu erstellenden Gebäude 2 bis 5 eine Lochfassade erhalten (siehe Anlagen 2 und 3).
2.
Der Rat beschließt eine Änderung der Bauverpflichtung gemäß seines Beschlusses vom 02.06.2016 zum Verkauf eines 10.000 m² großen Grundstücks zur Realisierung des Projektes „Elbcube5“ (BV/2016/041). Die zwei bisher viergeschossig geplanten Gebäude sollen um ein Geschoss erhöht werden.
3.
Der Rat beschließt eine Änderung der Bauverpflichtung gemäß seines Beschlusses vom 17.06.2021 zum Verkauf eines 7.000 m² großen Grundstücks zur Realisierung eines Erweiterungsbaus zum Projekt „Elbcube5“ (BV/2021/036). Das Gebäude soll eine veränderte Lochfassade erhalten (siehe Anlage 4 und 5).

Ziele

1. Strategischer Beitrag des Beschlusses (Bezug auf Produkt / Handlungsfeld / Oberziele)

2. Maßnahmen und Kennzahlen für die Zielerreichung des Beschlusses

Darstellung des Sachverhaltes

Der Bauherr des Projektes „Elbcube5“ ist an die Verwaltung mit der Absicht herangetreten, bauliche Veränderungen an den ursprünglichen Planungen für die Gebäude der Elbcubes und des geplanten Erweiterungsgebäudes vorzunehmen. Zur Beschlussvorlage BV/2022/015 hatte der Planungsausschuss in seiner Sitzung am 15.03.2022 bereits einmal darüber beraten, allerdings ohne Ergebnis. Die Verwaltung möchte mit dieser Vorlage, einen Beschluss über jede der einzelnen Änderungen ermöglichen und damit eine erneute Beratung erleichtern.

Mit Beschluss des Rates vom 02.06.2016 war der Verkauf eines ca. 10.000 m² großen Grundstückes (in der Anlage 1 grau gekennzeichnet) zur Realisierung von fünf Bürogebäuden („Elbcube5“) auf dem BusinessPark Elbufer beschlossen worden. Gemäß Beschluss sollte der Käufer das Projekt einschließlich einer vorgesehenen Glasfassade (siehe Anlage 2) herstellen. Dazu sollte eine entsprechende Bauverpflichtung vereinbart werden. Dies ist mit dem am 15.05.2019 abgeschlossenen Kaufvertrag auch erfolgt. Das erste (siebengeschossige) Gebäude wurde in der Zwischenzeit fertiggestellt. Weitere Gebäude sollen nun erstellt werden. Aus ökologischen Gesichtspunkten und aufgrund der hohen Betriebskosten möchte der Bauherr für die noch fertigzustellenden Gebäude 2 bis 5 von der Glasfassade abweichen und eine Lochfassade realisieren (siehe Anlage 3). Diese würde den durch Sonnenschein bedingten Wärmeeintrag und die damit verbundenen Energiekosten beträchtlich reduzieren. Die Grundrisse und die Gebäudeformen sollen erhalten bleiben. Der Bauherr möchte darüber hinaus aber auch gern die zwei geplanten viergeschossigen Elbcubes um ein Geschoss aufstocken.

Mit Beschluss des Rates vom 17.06.2021 war zudem der Verkauf einer weiteren direkt angrenzenden ca. 7.000 m² großen Teilfläche (in der Anlage 1 violett gekennzeichnet) an den Bauherren beschlossen worden. Darauf soll vor allem für die Nutzer der Elbcubes benötigte Lagerfläche erstellt werden. Auch hierfür soll gemäß dem bereits erfolgten Beschluss der politischen Gremien eine Bauverpflichtung zum Tragen kommen (siehe Anlage 4). Die Fassadengestaltung der dort geplanten Halle mit den vorgelagerten Büroflächen soll nach Wunsch des Bauherrn nun ebenfalls geändert und der neuen Lochfassade der Elbcubes angepasst werden (siehe Anlage 5). Die Halle soll in zwei Bauabschnitten erstellt werden, um flexibler auf den Fortschritt der Vermietung der Büroflächen reagieren zu können. Ein Kaufvertrag wurde in diesem Fall noch nicht abgeschlossen.

Begründung der Verwaltungsempfehlung

Das ursprüngliche Konzept für die Elbcubes mit ihren Glasfassaden ist mittlerweile mehr als 7 Jahre alt. Der Wunsch des Bauherrn auf Verzicht von Glasfassaden ist insofern verständlich, als dass man aus ökonomischen und ökologischen Gründen heute eventuell einen anderen Fassadentyp als eine Glasfassade favorisieren würde. Städtebaulich würde man sich mit einem Verzicht auf eine Glasfassade für die Gebäude 2 bis 5 jedoch von dem ursprünglich geplanten Konzept eines Ensembles mit fünf Türmen entfernen und das bisher fertiggestellte siebengeschossige Gebäude könnte dadurch eher einen solitären Charakter erhalten.

Mit der vom Bauherren gewünschten Erhöhung der beiden viergeschossigen Gebäude um ein Geschoss würde sich die Bruttogeschossfläche um ca. 2 x 400 m² vergrößern. Allerdings würde auch dies eine Änderung des ursprünglichen städtebaulichen Konzeptes bedeuten. Die bisherige Abstufung von 7, 5 und 4 Geschossen würde damit aufgegeben. Die ursprüngliche Bauverpflichtung sieht die Verpflichtung zur Realisierung eines 7- und jeweils zweier 5- und 4 -geschossigen Gebäuden vor. Eine Möglichkeit zur Erhöhung der Bruttogeschossfläche war nicht beabsichtigt. Eine Nachbesserungsklausel, die eine Erhöhung des Kaufpreises mit einer Erhöhung der Bruttogeschossflächen vorgesehen hätte, ist deshalb auch nicht vereinbart worden.

Sollte einer Lochfassade für die restlichen noch zu erstellenden 4 Elbcubes (siehe Anlage 3) zugestimmt werden, könnte es städtebaulich sinnvoll sein, auch die bisherige Gestaltung des sich an die Elbcubes anschließenden Erweiterungsbaus (siehe Anlage 4) noch einmal zu überarbeiten. Damit könnte das Erscheinungsbild der Gebäude am Elbring aufeinander abgestimmt werden. Dies könnte auch sinnvoll sein, weil die ursprüngliche Fassadengestaltung des Erweiterungsbaus von einigen Vertretern der politischen Gremien kritisch gesehen worden war. Die Verwaltung war daher aufgefordert worden, dazu Nachverhandlungen mit dem Bauherren aufzunehmen. Der Investor hat auch dazu nun eine neue Planung vorgelegt (siehe Anlage 5). Städtebaulich könnte es durchaus sinnvoll sein die Lochfassade des Erweiterungsgebäudes in Ihrem Erscheinungsbild an eine neue Fassadengestaltung der Elbcubes anzupassen (siehe Anlage 6).

Darstellung von Alternativen und deren Konsequenzen mit finanziellen Auswirkungen

Seitens der Stadt könnte im Hinblick auf den Kaufvertrag für die fünf Elbcubes auf die Umsetzung der beschlossenen Bauverpflichtungen bestanden werden. Die Bauverpflichtung wurde in dem seinerzeit abgeschlossenen Kaufvertrag verbindlich vereinbart. Eine diesbezügliche Änderung der damaligen Bauverpflichtung hätte jedoch keine finanziellen Auswirkungen für die Stadt.

Eine Erhöhung der zwei viergeschossigen Gebäude um eine Etage ist nach der bestehenden Bauverpflichtung nicht zulässig. Auch hier könnte die Stadt auf Einhaltung der Verpflichtung bestehen. Sollte der Erhöhung der Geschosse zugestimmt werden, wäre dies aber mit keiner Erhöhung des damals gezahlten Kaufpreises verbunden, da eine Nachbesserung seinerzeit nicht vereinbart worden war. Mit der Bauverpflichtung sollte schließlich sichergestellt werden, dass das Vorhaben genauso wie beraten umgesetzt wird.

Die bisherige Fassadengestaltung des Erweiterungsbaus hatte der Rat im Zuge der Zustimmung zum Verkauf des Grundstücks am 17.06.2021 bereits beschlossen. Darauf müsste nach jetziger Beschlusslage im Zuge des noch abzuschließenden Kaufvertrages seitens der Stadt Wedel auch bestanden werden. Eine diesbezügliche Änderung der Bauverpflichtung könnte aber aus städtebaulichen Gründen empfehlenswert sein. Eine Änderung hätte jedoch auch in diesem Fall keine finanziellen Auswirkungen für die Stadt.

Finanzielle Auswirkungen

Der Beschluss hat finanzielle Auswirkungen:

☐ ja ☒ nein

Mittel sind im Haushalt bereits veranschlagt

☐ ja ☐ teilweise ☐ nein

Es liegt eine Ausweitung oder Neuaufnahme von freiwilligen Leistungen vor:

☐ ja ☐ nein

Die Maßnahme / Aufgabe ist

- ☐ vollständig gegenfinanziert (durch Dritte)
☐ teilweise gegenfinanziert (durch Dritte)
☐ nicht gegenfinanziert, städt. Mittel erforderlich

Aufgrund des Ratsbeschlusses vom 21.02.2019 zum Handlungsfeld 8 (Finanzielle Handlungsfähigkeit) sind folgende Kompensationen für die Leistungserweiterung vorgesehen:

(entfällt, da keine Leistungserweiterung)

Ergebnisplan						
Erträge / Aufwendungen	2022 alt	2022 neu	2023	2024	2025	2026 ff.
			in EURO			
*Anzugeben bei Erträge, ob Zuschüsse / Zuweisungen, Transfererträge, Kostenerstattungen/Leistungsentgelte oder sonstige Erträge Anzugeben bei Aufwendungen, ob Personalkosten, Sozialtransferaufwand, Sachaufwand, Zuschüsse, Zuweisungen oder sonstige Aufwendungen						
Erträge*						
Aufwendungen*						
Saldo (E-A)						

Investition	2022 alt	2022 neu	2023	2024	2025	2026 ff.
	in EURO					
Investive Einzahlungen						

Investive Auszahlungen						
Saldo (E-A)						

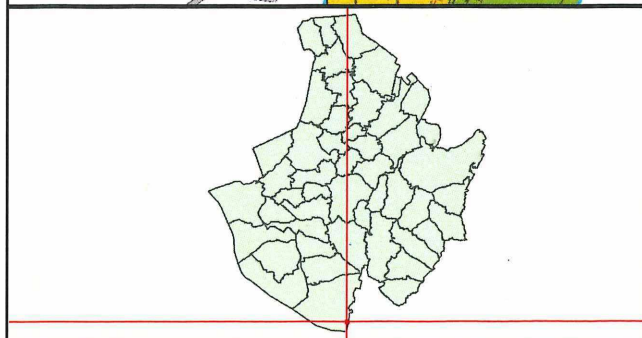
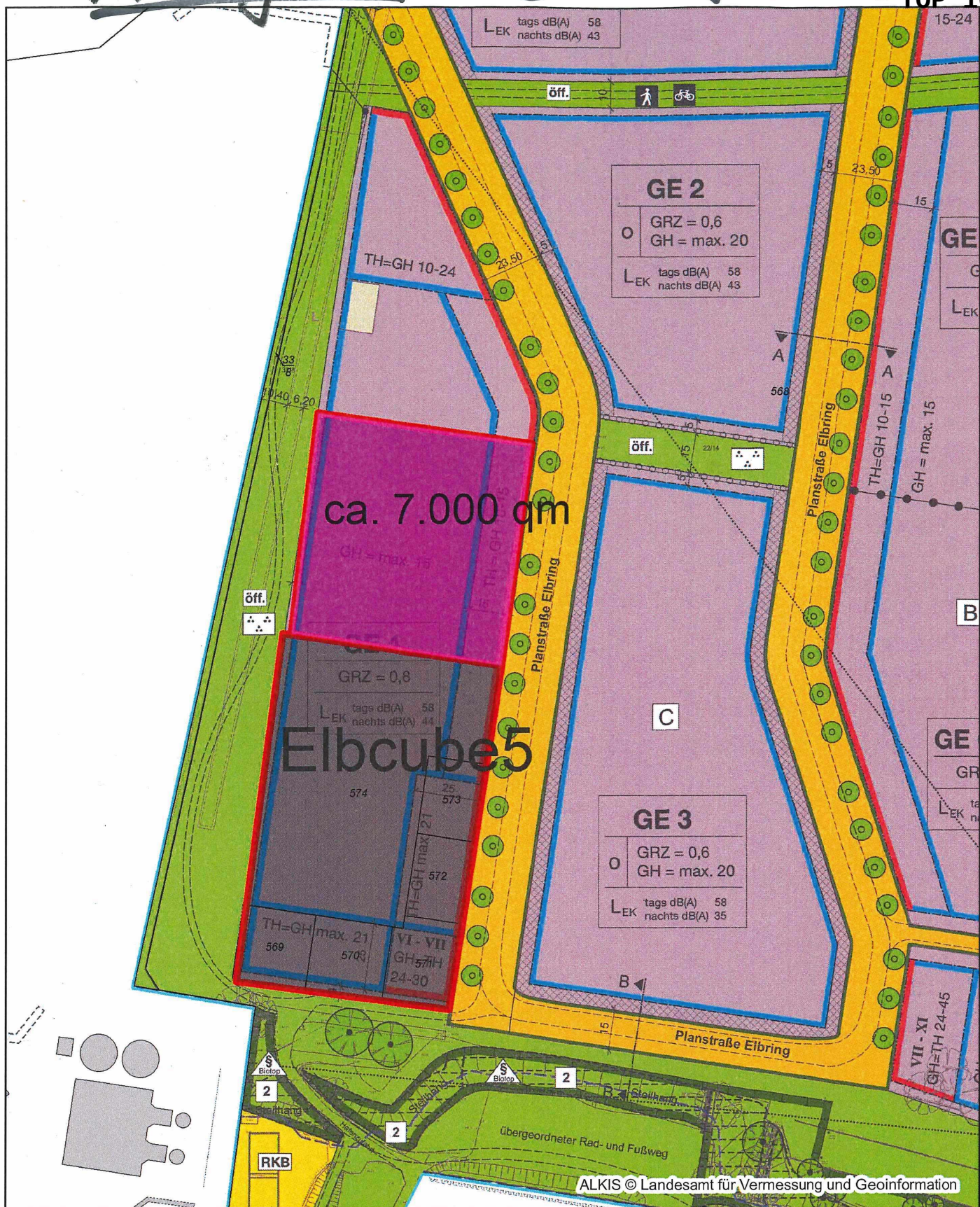
Anlage/n

- 1 Anlage 1 Grundstücke
- 2 Anlage 2 Fassadengestaltung Elbcube alt
- 3 Anlage 3 Fassadengestaltung Elbcube neu
- 4 Anlage 4 Fassadengestaltung Erweiterung alt
- 5 Anlage 5 Fassadengestaltung Erweiterung neu
- 6 Anlage 6 Front Elbcubes und Erweiterung

Anlage 1

Grundskizze

TOP 10



Datenauszug	
Erstellt für Maßstab	1:2.000
Ersteller	Herr Baehr
Erstellungsdatum	27.04.2021
Stadt Wedel Rathausplatz 3-5 22880 Wedel	
nicht amtlicher Kartenauszug	

Anlage 2 Fassadengestaltung Elbeubers "alt"

TOP 10



Anlage 3 Fassadengestaltung Elb Cubes "neu" TOP 10



Anlage 4 Fassadengestaltung Erweiterung "alt" TOP 10



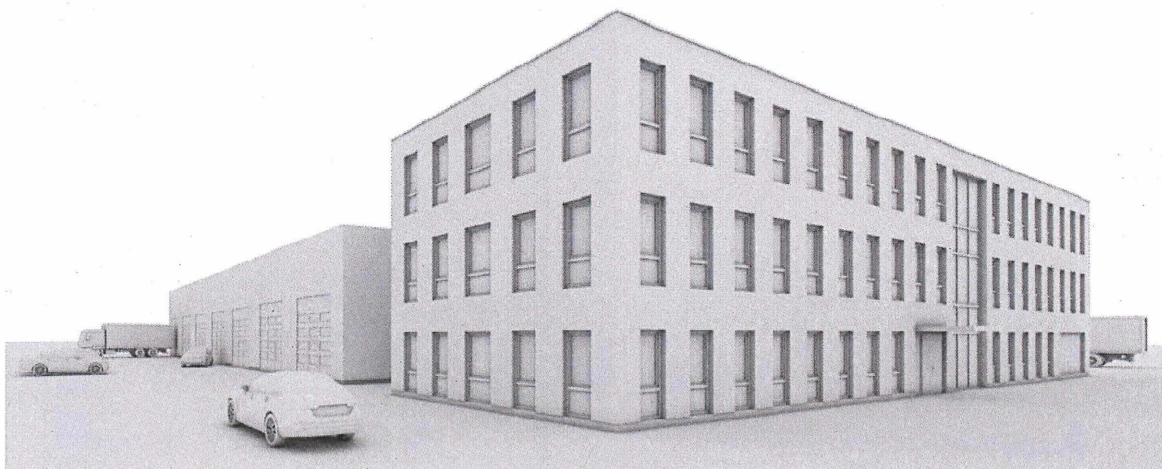
Anlage 5

Fassadengestaltung Erweiterung "neu" TOP 10

Visualisierung



Visualisierung schematisch:



Anmerkung:

Es handelt sich hierbei um Entwurfspläne, die exakte Struktur und Farbgebung der Fassade wird im weiteren Projektverlauf festgelegt, sodass leichte Abweichungen möglich sind.

Anlage G

Front Elevation & Erweiterung

TOP 10



<u>öffentlich</u>	
Verantwortlich: Fachdienst Stadt- u. Landschaftsplanung	BESCHLUSSVORLAGE

Geschäftszeichen 2-61/ke	Datum 06.04.2022	BV/2022/038
-----------------------------	---------------------	--------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Planungsausschuss	Entscheidung	03.05.2022

Einvernehmen nach dem BauGB
hier: Rövkampweg 7, Temporäre Erweiterung einer
Zwischenlagerfläche

Beschlussvorschlag:

Der Planungsausschuss beschließt, das Einvernehmen der Gemeinde gemäß §§ 35 und 36 Abs. 1 BauGB für die temporäre Erweiterung der Zwischenlagerfläche im Rövkampweg 7 in Wedel zu erteilen.

Ziele

1. Strategischer Beitrag des Beschlusses
(Bezug auf Produkt / Handlungsfeld / Oberziele)

2. Maßnahmen und Kennzahlen für die Zielerreichung des Beschlusses

Darstellung des Sachverhaltes

Bauvorhaben	
Temporäre Erweiterung der Zwischenlagerfläche für Holzaufbereitung	
Baugrundstück	
Rövkampweg 7	
Eingangsdatum der Bauvoranfrage/ des Bauantrages	Geschossigkeit des Bauvorhabens
14.10.2021	./.

Gebäudehöhe	Dachform	GRZ	GFZ
./.	./.	o.A.	./.

Gegenwärtig wird bereits eine Zwischenlagerfläche im Umfang von ca. 4.000 qm genutzt. Mit dem vorliegenden Antrag ist eine Erweiterung um ca. 5.200 qm vorgesehen. Die Erweiterungsflächen überlagern sich mit dem im Flächennutzungsplan dargestellten Trassenverlauf einer „Überörtlichen oder örtlichen Hauptverkehrsstraße“.

Vor diesem Hintergrund wird eine temporäre Erweiterung beantragt.

Begründung der Verwaltungsempfehlung

Das Baugrundstück liegt

- ☐ in einem Gebiet, für das ein rechtsverbindlicher Bebauungsplan nicht besteht,
☒ im Außenbereich
☐ im Bereich des rechtsverbindlichen B-Planes Nr. , weicht jedoch von dessen Festsetzungen ab, hier:

Alle Ratsbeschlüsse über eine Verlegung der B 413 sind zwar mit dem Ratsbeschluss vom 25.03.2021 aufgehoben worden, dennoch wird eine Verbindungsstraße zwischen Pinneberger Straße und Holmer Straße nicht ausgeschlossen. Um diese Möglichkeit zukünftig nicht auszuschließen, ist eine Rückbauverpflichtung in der Baugenehmigung für die beantragte Erweiterung des Zwischenlagers vorzusehen.

Mit einer Rückbauverpflichtungsbaulast wird öffentlich-rechtlich sichergestellt, dass die Flächen dem Straßenbau zur Verfügung stehen, wenn der Bedarfsfall eintritt. Bei Umsetzung der Straßenplanung erfolgt der Rückbau der Lagerflächen.

Darstellung von Alternativen und deren Konsequenzen mit finanziellen Auswirkungen

Finanzielle Konsequenzen entstehen durch die temporäre Genehmigung nicht.

Finanzielle Auswirkungen

Der Beschluss hat finanzielle Auswirkungen:

☐ ja ☐ nein

Mittel sind im Haushalt bereits veranschlagt

☐ ja ☐ teilweise ☐ nein

Es liegt eine Ausweitung oder Neuaufnahme von freiwilligen Leistungen vor:

☐ ja ☐ nein

Die Maßnahme / Aufgabe ist

- ☐ vollständig gegenfinanziert (durch Dritte)
☐ teilweise gegenfinanziert (durch Dritte)
☐ nicht gegenfinanziert, städt. Mittel erforderlich

Aufgrund des Ratsbeschlusses vom 21.02.2019 zum Handlungsfeld 8 (Finanzielle Handlungsfähigkeit) sind folgende Kompensationen für die Leistungserweiterung vorgesehen:

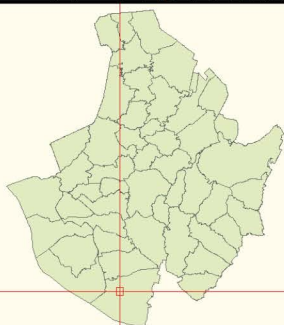
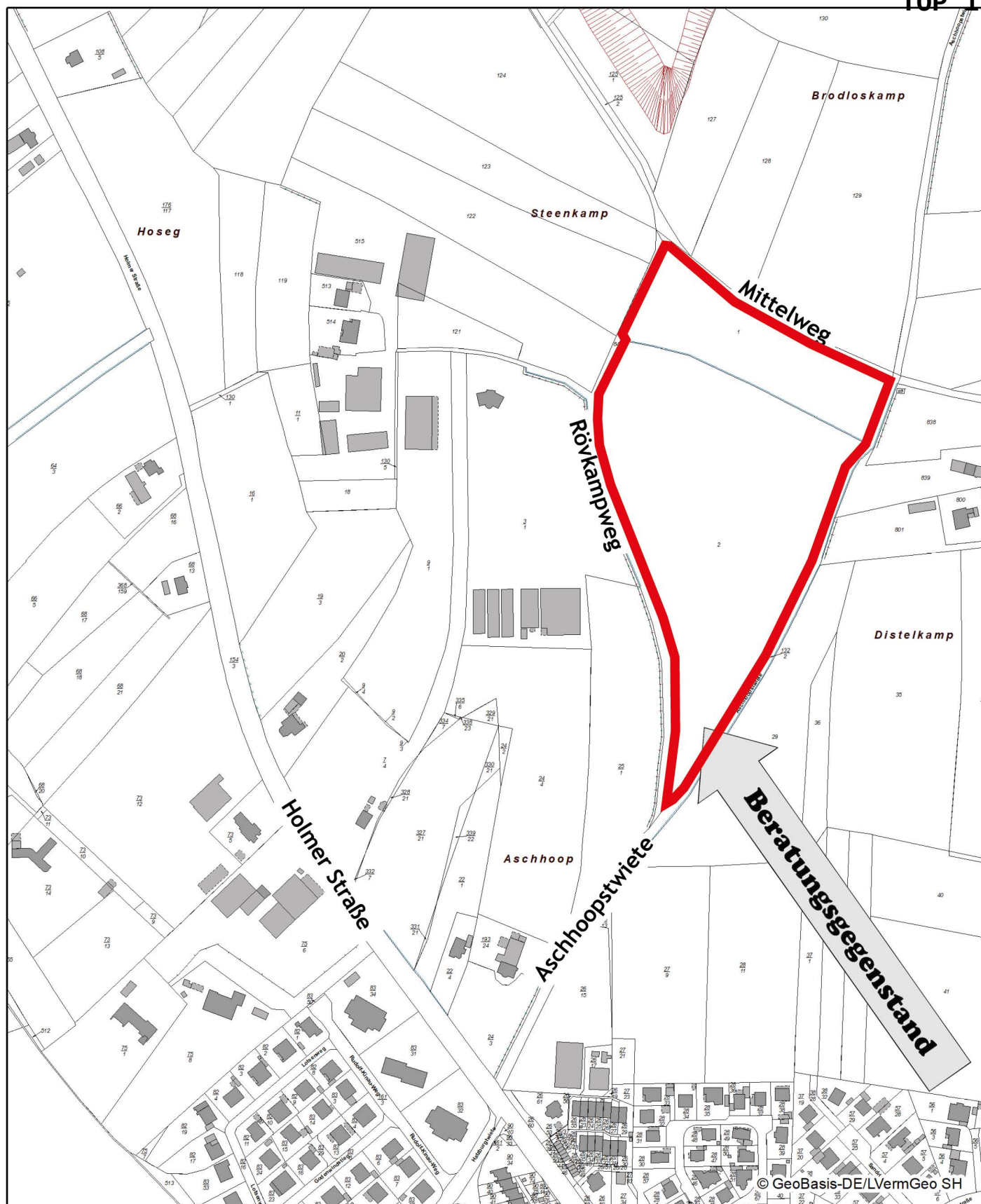
(entfällt, da keine Leistungserweiterung)

Ergebnisplan						
Erträge / Aufwendungen	2022 alt	2022 neu	2023	2024	2025	2026 ff.
		in EURO				
*Anzugeben bei Erträge, ob Zuschüsse / Zuweisungen, Transfererträge, Kostenerstattungen/Leistungsentgelte oder sonstige Erträge Anzugeben bei Aufwendungen, ob Personalkosten, Sozialtransferaufwand, Sachaufwand, Zuschüsse, Zuweisungen oder sonstige Aufwendungen						
Erträge*						
Aufwendungen*						
Saldo (E-A)						

Investition	2022 alt	2022 neu	2023	2024	2025	2026 ff.
	in EURO					
Investive Einzahlungen						
Investive Auszahlungen						
Saldo (E-A)						

Anlage/n

- 1 Roevkamp 7 Lageplan
- 2 Roevkamp 7 Lagerflaechen - Bestand und Erweiterung
- 3 Baubeschreibung Erweiterung



Datenauszug

Erstellt für Maßstab 1:4 000

0 200 m

Ersteller

Erstellungsdatum 23.11.2021

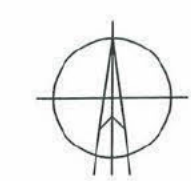
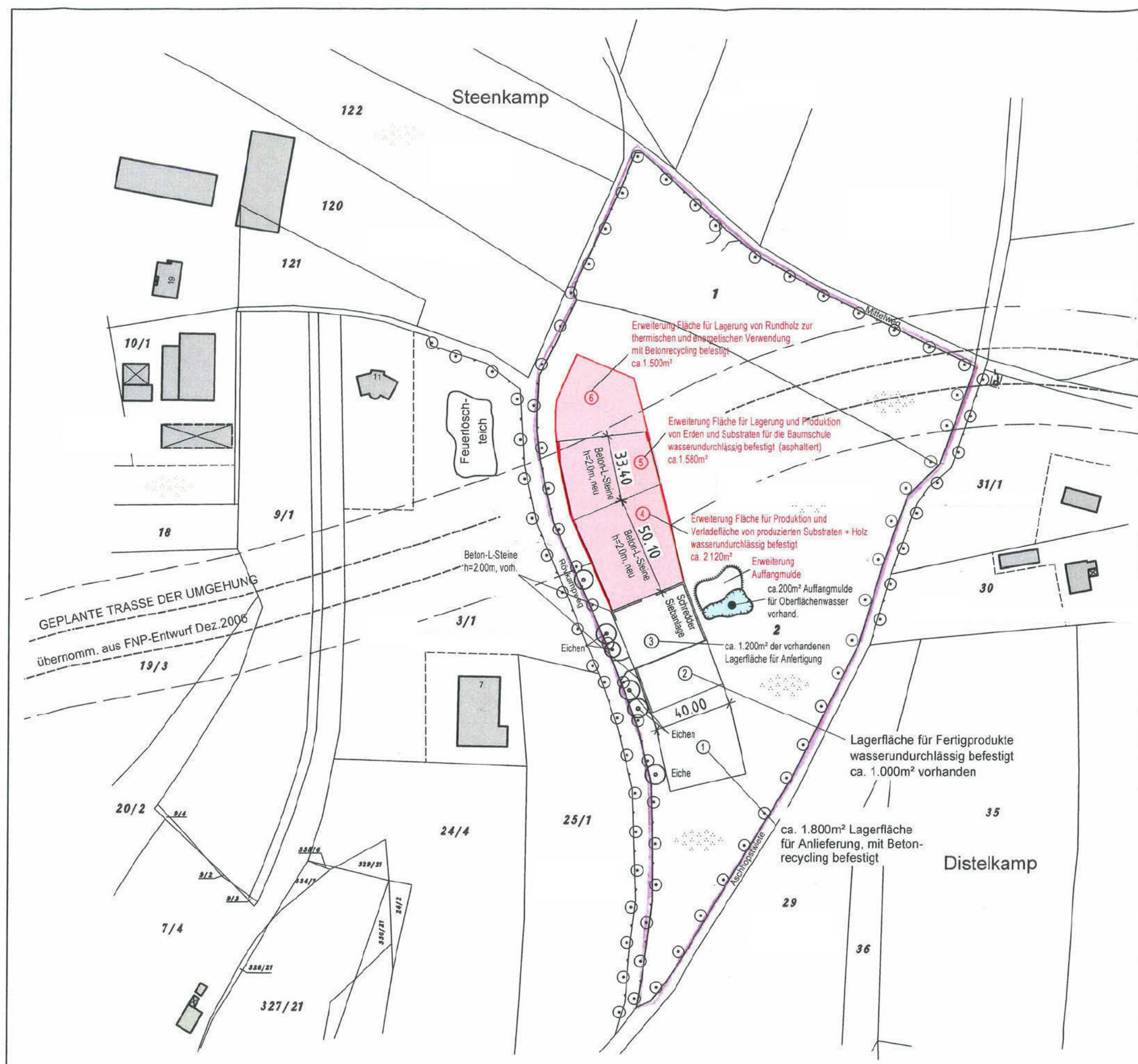
Stadt Wedel

Rathausplatz 3-5
22880 Wedel

nicht amtlicher Kartenauszug



Wedel
Stadt mit frischem Wind



Angaben zum Grundstück:
Flur 13; Flurstück 1+2; Gemarkung Wedel

- Knick, vorhanden mit Ergänzungspflanzung
- unbefestigte Fläche
- Lagerfläche, vorhanden
- Lagerfläche, neu

Planinhalt	Erweiterung der Zwischenlagerfläche Rövkampweg 7 22880 Wedel		
	Datum	13.10.2021	
	Maßstab	1: 2000	
	Plan-Nr.	01	

Zwischenlagerfläche für die Annahme, Behandlung und den Umschlag von
Naturholz, Buschwerk, Laub und Grasschnitt am Rövkampweg in Wedel
- Baubeschreibung Erweiterung-

**Zwischenlagerfläche für die Annahme, Behandlung und den
Umschlag von Naturholz, Buschwerk, Laub und Grasschnitt, sowie
den Bau einer landwirtschaftlichen Halle am Rövkampweg in Wedel**

**- Baubeschreibung Erweiterung
mit landschaftspflegerischer Bewertung-**

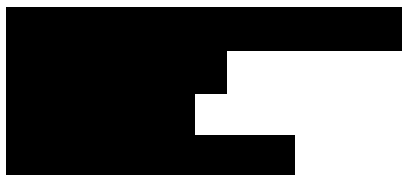
Inhalt

1. Bauherr und Betreiber	2
2. Lage der Antragsfläche	3
3. Beschreibung der Zwischenlagerfläche	3
4. Betriebsablauf	5
5. Oberflächenentwässerung	6
6. Brandschutz	7
7. Befristung	7
8. Naturschutzrechtliche Belange	7
8.1 Bestandsdarstellung	8
8.2 Eingriffe in Natur und Landschaft	9
8.3 Geplante Ausgleichsmaßnahmen	9
8.4 Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung	10

Zwischenlagerfläche für die Annahme, Behandlung und den Umschlag von
Naturholz, Buschwerk, Laub und Grasschnitt am Rövkampweg in Wedel
- Baubeschreibung Erweiterung-

1. Bauherr und Betreiber

Bauherr und Betreiber der Anlage:



Verantwortlicher Leiter des Betriebes in Bezug auf die beantragte Lagerfläche ist:



2. Lage der Antragsfläche

Die Lagerfläche befindet sich auf dem Grundstück mit der Flurstücknummer 2 am Rövkampweg in Wedel (siehe beigefügter Lageplan). Die Erweiterung ist auf demselben Flurstück vorgesehen. Die Lagerfläche und die geplante Erweiterung liegen zwischen dem Rövkampweg und der Straße "Aschhopstwiete". Die Fläche ist von der Holmer Straße (B 431) aus erreichbar. Die Antragsfläche liegt in der Zone IIIA des Wasserschutzgebietes Haseldorfer Marsch.

3. Beschreibung der Zwischenlagerfläche

Die Antragsfläche ist als Zwischenlager konzipiert. Das heißt, dass die Materialien auf der Fläche nur kurzfristig gelagert werden sollen. Die Lagerdauer hängt von den einzelnen Materialien und deren Verwendungsmöglichkeiten ab. Sie wird auf jeden Fall darauf ausgerichtet, dass keine möglicherweise den Boden oder das Grundwasser beeinträchtigenden Stoffe wie z.B. Sickersäfte entstehen.

Die Zwischenlagerfläche ist in mehrere Teilflächen aufgeteilt. Die ca. 1.200 m² große **Teilfläche 1** für die Anlieferung und die Lagerung der Rohmaterialien ist mit Beton wasserundurchlässig befestigt. Hier findet die Materialannahme statt. Die angelieferten Rohmaterialien werden nach Grünschnitt / Buschwerk, Rasenschnitt und Stammholz getrennt gelagert. Auf der Teilfläche 1 werden bei Bedarf die Schredderanlage und die Siebanlage aufgestellt. Am nördlichen und nordöstlichen Rand der Fläche stehen 2 m hohe L-Steine. Gegen diese Steine werden die Rohmaterialien geschüttet. Sie fungieren wie eine Rückenstütze, durch die die Aufnahme der Materialien mit dem Radlader leichter fällt und sich die Ausdehnung der Fläche leicht begrenzen lässt.

Die ca. 1.000 m² große **Teilfläche 2** ist mit Beton wasserundurchlässig befestigt und für die Lagerung von Fertigprodukten vorgesehen. Die Fertigprodukte werden ebenfalls in unterschiedlichen Chargen gelagert, je nach Struktur des Materials. Grasschnitt soll ebenfalls auf dieser Fläche zwischengelagert werden. Er wird mit Strukturmaterialien (Holzhackschnitzel) und Laub vermischt und zur Bodenverbesserung eingesetzt. Ferner werden hier Zusatzstoffe wie Sand, Hackschnitzel, Holzwoolfasern, Rinde, Vulkangestein, Kompost, Lehm und Ton zwischengelagert. Diese Stoffe dienen ebenfalls der Bodenverbesserung bzw. direkt als Anzuchtsubstrat. Für die feinen Materialien wird eine gut befahrbare Fläche

Zwischenlagerfläche für die Annahme, Behandlung und den Umschlag von
Naturholz, Buschwerk, Laub und Grasschnitt am Rövkampweg in Wedel
- Baubeschreibung Erweiterung-

benötigt, welche sauber gehalten werden und von der die Materialien unvermischt mit anderen aufgenommen werden können.

Die ca. 1.800 m² große **Teilfläche 3** für die Zwischenlagerung von Rohmaterialien ist mit Betonrecyclingmaterial befestigt. Dadurch ist die Versickerung des Regenwassers weiterhin sichergestellt. Hier werden Stammholz, Stubben, Buschwerk und Laub in verschiedenen Chargen gelagert.

Die **Teilfläche 4** soll ca. 2.120 m² umfassen. Sie ist vorgesehen als Produktions- und Verladefläche für vor Ort produzierte Substrate (u.a. Torfersatzmaterial) und Holzhackschnitzel, für Wurzelholz, Abstreumaterial und Substrate. Auch diese Teilfläche wird wasserundurchlässig befestigt.

Die **Teilfläche 5** mit einer Größe von ca. 1.580 m² ist für die Zwischenlagerung und die Produktion von Erden und Substraten für die Baumschule vorgesehen. Auch hier ist eine unbeabsichtigte Vermischung der Materialien untereinander und mit einer Flächenbefestigung nicht erwünscht, die Fläche soll daher asphaltiert werden.

Die Teilfläche 6, ca. 1.500 m², ist als Zwischenlagerfläche für Rundholz zur thermischen und energetischen Verwertung vorgesehen. Dieser Bereich wird mit Betonrecyclingmaterial befestigt.

Die zur Abgrenzung z.T. vorhandenen und z.T. vorgesehenen **L-Wände** bestehen aus Betonfertigteilen. Es sind Stützwandelemente mit einer Höhe von 2 m und einer Breite von 3,995 m bzw. 1,995 m. Die jeweils zu verwendende Breite wird nach Bedarf festgelegt.

Die **Zufahrt** liegt gegenüber der Einfahrt zum Betriebsgelände der [REDACTED] auf der anderen Seite des Rövkampweges. Dadurch werden die innerbetrieblichen Wege kurzgehalten.

4. Betriebsablauf

Die Anlieferung der Rohmaterialien, sowohl aus dem eigenen Betrieb als auch aus anderen Baumschul- und Garten- Landschaftsbaubetrieben und von Bürgern der Stadt Wedel, erfolgt auf der Zwischenlagerfläche für die Rohmaterialien. Auf dem Gelände gibt es einen Fahrweg, von dem aus die einzelnen Zwischenlagerstandorte erreichbar sind.

Die Materialanlieferung unterliegt einer ständigen eigenbetrieblichen Überprüfung. Angenommen werden nur Naturmaterialien. Andere Materialien, wie z.B. behandeltes Holz, werden abgewiesen. Auf der Annahmefläche stehen Container, die evt. vorhandene Störstoffe wie Metall, Kunststoff, Papier oder Textilgewebe aufnehmen. Diese Container werden in regelmäßigen Abständen geleert und die Störstoffe einer ordnungsgemäßen Verwertung oder Entsorgung zugeführt.

Die Zwischenlagerung in unterschiedlichen Chargen ist für die Bearbeitung der angelieferten Materialien erforderlich. Stammholz wird zur Weiterverarbeitung auf bestimmte Längen gekürzt. Anschließend wird es, je nach Qualität des Holzes, entweder zu Holzhackschnitzeln geschreddert oder einem Sägewerk zugeführt. Stammholz erfordert andere Einstellungen an der Schredderanlage als Buschwerk und die entstehenden Holzhackschnitzel sind auch für unterschiedliche Verwendungen geeignet. Die Absiebung ist nötig, um Sand und Feinmaterialien aus dem Schreddermaterial zu entfernen. Diese Feinbestandteile werden als Strukturmaterial mit zur Bodenverbesserung eingesetzt. Ferner werden durch die Absiebung zu große Bestandteile aussortiert, die dem Schredder erneut zugeführt werden.

Die Verwendung von Torf in der Pflanzenanzucht ist voraussichtlich nur noch bis 2025 zulässig. Die [REDACTED] haben zusätzlich in mehrjährigen Versuchen ein Verfahren entwickelt, um Torfersatzstoff herzustellen, der den positiven Eigenschaften des Naturproduktes Torf sehr nahekommt. Im Jahr 2020 mussten die [REDACTED] noch 4.580 m³ Torf aus dem Baltikum importieren. Dieser Import ließe sich zunehmend durch die Eigenproduktion von Torfersatzstoff einschränken. Auch andere Pflanzenanzuchtbetriebe haben bereits Interesse bekundet, um die Verwendung von Torf einzuschränken und lange Transportwege zu vermeiden. Für diese Produktion wird ein großer Teil der Erweiterungsfläche benötigt. Das Anmischen und Aufbereiten der unterschiedlichen Substrate beansprucht viel Platz.

Die angelieferten Rohmaterialien werden nach Bedarf mehrmals im Jahr geschreddert und gesiebt. Schredder- und Siebanlage stehen also nicht dauerhaft auf der Fläche, sondern werden bei Bedarf auf die Fläche gebracht. Das Beschicken beider Anlagen, sowie das Aufschichten und Verladen von Roh- und Fertigmateriale erfolgt mit einem Radlader. Der Abtransport von Fertigmateriale erfolgt mit LKW. Für die Anlieferung wird die Zwischenlagerfläche von unterschiedlichen Fahrzeugen angefahren – LKW, Pritschenwagen, PKW mit Anhängern u.ä.

Die Verwendung der Fertigmateriale erfolgte bisher überwiegend im eigenen Betrieb. Die Holzhackschnitzel werden für die betriebseigene Heizung verwendet. Die dafür nicht geeigneten Bestandteile werden als Strukturmaterialien, gemischt mit Grasschnitt und Laub, zur Bodenverbesserung und zur Auffüllung der Ballenlöcher entnommener Gehölze in der eigenen Baumschule eingesetzt. Ein geringer Anteil der Holzhackschnitzel wird veräußert, wenn die anfallende Menge die für die eigene Heizung zu verwendende Menge übersteigt. Neu hinzukommt die Veräußerung von Torfersatzstoffen an andere Anzuchtbetriebe.

5. Oberflächenentwässerung

Die Lagerfläche für die Fertigmateriale wird mit einem Gefälle hergestellt, so dass das Oberflächenwasser seitlich gefasst werden kann. An der östlichen Seite der Zwischenlagerfläche besteht eine Auffangmulde, in die dieses Oberflächenwasser eingeleitet wird. Diese Mulde besteht aus bewachsenem Oberboden und dient der Versickerung des Oberflächenwassers. Die in der Mulde wachsenden Pflanzen nehmen evt. im Oberflächenwasser enthaltene Nährstoffe auf. Von dieser Mulde wird evt. übertretendes Wasser in einen vorhandenen Sickerschacht eingeleitet. Für die Erweiterung der Lagerflächen soll diese Mulde auf etwa die doppelte Flächengröße erweitert werden.

Die Zwischenlagerfläche für die Rohmaterialien wird mit Betonrecyclingmaterial versickerungsfähig befestigt. Die Lagerung von schnell silierendem Grasschnitt findet auf dieser Fläche nicht statt. Dadurch wird hier keine Wasserfassung und -behandlung benötigt.

6. Brandschutz

Die zu bearbeitenden Materialien unterliegen einem schnellen Umschlag. Dadurch ist die Brandgefahr z.B. durch Selbstentzündung deutlich herabgesetzt. Für das geringe Restrisiko gibt es auf dem Betriebsgelände der [REDACTED] am Rövkampweg einen Feuerlöschteich mit einem Wasservolumen von 4.000 m³ und einen Hydranten. Die Kapazität dieses Teiches reicht sowohl für den Betrieb als auch für die Lagerfläche aus.

7. Befristung

Der Antrag wird befristet gestellt. Die Darstellung der Nordumfahrung im Flächennutzungsplan der Stadt Wedel ist noch vorhanden. Es ist zwar vom Rat der Stadt Wedel beschlossen worden, dass der Bau dieser Nordumfahrung nicht mehr weiter verfolgt wird. Die Option soll aber dennoch erhalten bleiben. Die Trassendarstellung wurde daher nachrichtlich übernommen, aber nicht als zeitnahes Planungshindernis aufgefasst. Bei Umsetzung der Straßenplanung erfolgt der Rückbau der Lagerflächen.

8. Naturschutzrechtliche Belange

Im November 2006 wurde durch unser Büro eine landschaftspflegerische Stellungnahme zur Errichtung eines Holzheizkraftwerkes mit Lager- und Umschlagflächen am Rövkampweg erarbeitet und im Dezember 2010 fortgeschrieben. Beide Stellungnahmen wurden mit der unteren Naturschutzbehörde des Kreises Pinneberg abgestimmt. Die darin festgelegten Ausgleichsmaßnahmen wurden umgesetzt.

Aufgrund der nunmehr geplanten Erweiterung der Lagerflächen erfolgt eine weitere Fortschreibung im Rahmen dieser Baubeschreibung.

Zwischenlagerfläche für die Annahme, Behandlung und den Umschlag von
Naturholz, Buschwerk, Laub und Grasschnitt am Rövkampweg in Wedel
- Baubeschreibung Erweiterung-

8.1 Bestandsdarstellung

Die Antragsfläche liegt am Rövkampweg, gegenüber dem Betriebsgelände der [REDACTED]. Die besteht aus einer Annahmefläche für Gehölz- und Rasenschnitt, Stammholz und Stubben. Der überwiegende Teil der Materialien stammt aus der eigenen Baumschule. Die Annahmefläche ist voll versiegelt. Auf dieser Fläche werden auch die Schredder- und die Siebanlage aufgestellt. Das von dieser Fläche abfließende Oberflächenwasser wird der östlich der Annahmefläche befindlichen Versickerungsmulde zugeführt.

Südlich an die angrenzend befindet sich eine Zwischenlagerfläche, die mit wasserdurchlässigem Betonpflaster teilbefestigt ist. Die weiter südlich befindliche Lagerfläche ist mit Betonrecyclingmaterial teilbefestigt.

Die weiteren Flächen innerhalb der Straßendreiecks Rövkampweg, Mittelweg und Aschhopstwiete werden als Anbauflächen für die Baumschule genutzt. Die bisher festgelegten Ausgleichsmaßnahmen wurden umgesetzt:

Gehölzstreifen am Rövkampweg

130 m x 5 m Breite	650 m ²
Ergänzung des Gehölzstreifens am Mittelweg	700 m ²
Vervollständigung der Baumreihe an der Aschhopstwiete und am Mittelweg, 29 Bäume à 12 m ²	348 m ²
Bepflanzung Bodenlager (Obstbäume)	357,50 m ²

Der übrige Ausgleich wurde in der Form einer Ausgleichszahlung erbracht.

Durch diese Maßnahmen besteht ein nahezu geschlossener Gehölzsaum um die Fläche zwischen den genannten Straßen herum, mit Ausnahme der Zuwegung zur Lagerfläche und weniger Lücken, die für die Bewirtschaftung der Baumschulflächen erforderlich sind.

8.2 Eingriffe in Natur und Landschaft

Für die Erweiterung der Lagerflächen werden Nutzflächen der Baumschule in Anspruch genommen, die in ihrem jetzigen Zustand wildlebenden Tieren und wildwachsenden Pflanzen nur sehr wenig Lebensraum bieten. Es findet eine regelmäßige Betriebsamkeit auf den Flächen statt. Tiere mit größeren Fluchtdistanzen meiden derartige Flächen. Es gibt daher keinen Grund, für die Eingriffe in den Naturhaushalt das Flächenverhältnis 1 : 1 zu überschreiten.

Die Teilfläche 1 (Annahmefläche) ist in einer Flächengröße von 1.000 m² bereits vollständig versiegelt. Für diesen Anteil liegt kein zusätzlicher Eingriff in den Naturhaushalt vor. Die Fläche wird um 200 m² erweitert. Dieser Flächenanteil erfordert zusätzlichen Ausgleich im Flächenverhältnis 1 : 1.

Die Teilfläche 2 mit einer Flächengröße von 1.000 m² wird künftig als Lagerfläche für Fertigprodukte genutzt, was eine vollständige Flächenversiegelung erfordert. Der Eingriff in den Naturhaushalt besteht hier in der Änderung des Versiegelungsgrades. Für diese Fläche ist über den bereits geleisteten Ausgleich hinaus weiterer Ausgleich im Flächenverhältnis 1 : 0,8 (siehe Vermerk zur Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung) zu leisten.

Im Bereich der Teilfläche 3 soll die bereits vorhandene Flächenbefestigung auf 1.800 m² mit Betonrecyclingmaterial bestehen bleiben. Hier liegt kein zusätzlicher Eingriff in den Naturhaushalt vor.

Die Teilflächen 4, 5 und 6 werden bisher als Anbaufläche der Baumschule genutzt, sind also unversiegelt. Die Teilflächen 4 (2.120 m²) und 5 (1.580 m²) werden vollversiegelt, die Teilfläche 6 (1.500 m²) wird mit Betonrecyclingmaterial wasserdurchlässig befestigt.

8.3 Geplante Ausgleichsmaßnahmen

Am Eingriffsort sind keine weiteren Ausgleichsmaßnahmen mehr möglich. Der Ausgleich soll deshalb durch den Kauf von Ökopunkten, vorzugsweise bezogen auf den Kreis Pinneberg, erbracht werden. Es wurde eine Angebotsanfrage bei der Landwirtschaftskammer Schleswig-Holstein gestellt.

Zwischenlagerfläche für die Annahme, Behandlung und den Umschlag von
Naturholz, Buschwerk, Laub und Grasschnitt am Rövkampweg in Wedel
- Baubeschreibung Erweiterung-

8.4 Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung

Es handelt sich um kurzfristig wiederherstellbare Funktionen und Werte im Naturhaushalt, die darüber hinaus durch die Baumschulnutzung einer erheblichen Vorbelastung unterliegen. Damit beträgt das Ausgleichserfordernis 1 : 1, für teilversiegelte Flächen eigentlich 1 : 0,5. Laut Mitteilung der Stadt Wedel vom 26.11.2021 setzt die UNB für teilversiegelte Flächen ohne Einzelfallbetrachtung ein Eingriffs-Ausgleichs-Verhältnis von 1 : 0,8 an. Dies wurde berücksichtigt, um das Verfahren nicht aufzuhalten. 1 : 0,5 ist dort angesetzt, wo es um bereits ausgeglichene Flächen geht, bei denen dieses Eingriffs-Ausgleichs-Verhältnis angesetzt worden ist.

Eingriffe in Natur und Landschaft - Flächenzusammenstellung							
Teil- fläche	Fläche Bestand in m ²	Fläche Planung in m	Differenz in m ²	Versiegelungsgrad		Ausgleichs- verhältnis	Ausgleichs- erfordernis
				Bestand	Planung		
1	1.000	1.200	200	voll	voll	1 : 1	200 m ²
2	1.330			teil	voll	1 : 0,5	665 m ²
		1.000	- 330		voll	1 : 1	- 330 m ²
3	1.670			teil	teil	1 : 0,5	0 m ²
		1.800	130	teil	teil	1 : 0,8	104 m ²
4		2.120		unbefestigt	voll	1 : 1	2.120 m ²
5		1.580		unbefestigt	voll	1 : 1	1.580 m ²
6		1.500		unbefestigt	teil	1 : 0,8	1.200 m ²
Se.	4.000	9.200					5.539 m ²

Aufgestellt:

Wedel, den 16. Dezember 2021

Geändert: 04.04.2022

Möller-Plan

Stadtplaner + Landschaftsarchitekten

Schlödelsweg 111, 22880 Wedel

Postfach 1136, 22870 Wedel

Tel: 04103 - 91 92 26

Fax: 04103 - 91 92 27

Internet: www.moeller-plan.de

eMail: info@moeller-plan.de

<u>öffentlich</u>	öffentlicher Antrag
-------------------	---------------------

Geschäftszeichen	Datum 13.04.2022	ANT/2022/009
------------------	---------------------	---------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Planungsausschuss	Entscheidung	03.05.2022

Antrag von Olaf Wuttke; hier: Arbeitsgruppe Wedel Nord

Anlage/n

- 1 OW Antrag AG WNord

Olaf Wuttke

Ratsmitglied und beratendes Mitglied im Planungsausschuss

ANTRAG

zur Sitzung des Planungsausschusses am 3. Mai 2022

Betreff: Arbeitsgruppe Wedel-Nord

Ich beantrage, der Planungsausschuss möge beschließen:

Der Teilnehmerkreis der AG Wedel-Nord kann um fraktionslose Ratsmitglieder erweitert werden, sofern diese

1. durch schriftliche Erklärung gegenüber dem Stadtpräsidenten dem Planungsausschuss gemäß § 46 (2) GO-SH als beratendes Mitglied angehören
2. und die ihren Wunsch nach Mitarbeit in diesem Gremium gegenüber dem Ausschussvorsitzenden erklären.

Begründung:

Alle Ratsmitglieder sind gegenüber dem Gesetz und ihren Wählern verpflichtet, zum Wohl der Gemeinde zu handeln. Deshalb steht ihnen – einerlei, ob sie einer Fraktion angehören oder fraktionslos sind – nach § 30 der Gemeindeordnung ein allumfassendes Informationsrecht zu.

In den Sitzungen der AG Wedel-Nord, der ich seit ihrer Einrichtung im Juni 2016 angehört und in der ich stets aktiv mitgearbeitet habe, werden die Mitglieder seitens Verwaltung, Investoren und externen Fachleuten regelmäßig mit aktuellen Informationen versorgt, die z.T. auch für die Arbeit in Ausschuss und Rat wesentlich sind.

Sofern in der AG etwas zur Abstimmung kommen sollte – was de facto aber nie der Fall war, da sie keine abschließende Entscheidungskompetenz besitzt –, werde ich dort selbstverständlich nicht mit abstimmen.

<u>öffentlich</u>	öffentliche Anfrage
--------------------------	----------------------------

Geschäftszeichen	Datum 13.04.2022	ANF/2022/007
------------------	---------------------	---------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Planungsausschuss	Kenntnisnahme	03.05.2022

Anfrage von Olaf Wuttke; hier: Bodenversiegelung

Anlage/n

- 1 OW Anfrage Bodenversiegelung

Olaf Wuttke

Ratsmitglied und beratendes Mitglied im Planungsausschuss

ANFRAGE

zur Sitzung des Planungsausschusses am 3. Mai 2022

Betreff: Maßnahmen gegen großflächige Bodenversiegelung

Die Bodenversiegelung entwickelt sich u.a. wegen der Zunahme von Starkregenereignissen, sinkenden Insektenpopulationen und Beanspruchung der Abwassersiele zu einem wachsenden Problem. Bei Neu- wie bei Umbauten wird häufig zusätzlich zu den überbauten Flächen ein erheblicher Teil der Außenflächen versiegelt, etwa durch großflächiges Verlegen von Zementplatten oder Asphaltierung von Zugängen, Pkw-Stellplätzen, Terrassen und die Anlage weitgehend pflanzenfreier „Steingärten“.

Hierzu frage ich Stadtplanung und Bauaufsicht:

1. Welche rechtlichen Möglichkeiten existieren bereits heute, um bei Baugrundstücken einen möglichst großen Flächenanteil als Versickerungsflächen zu erhalten bzw. wiederherzustellen, und zwar ...
 - (a) ... bei der Aufstellung bzw. Änderung von Bebauungsplänen?
 - (b) ... bei der Erteilung von Baugenehmigungen?
2. Ist eine nachträgliche Versiegelung von Grundstücksteilen genehmigungs- oder anzeigepflichtig?
3. Schöpft die Verwaltung in Wedel die bestehenden Möglichkeiten zur Untersagung einer exzessiven Versiegelung bereits in größtmöglichem Umfang aus?
4. Gehört die Empfehlung zum Erhalt möglichst großer Versickerungsflächen zum Standardrepertoire bei Beratungsgesprächen mit Bauantragstellern?
Und falls ja: Wie schätzt die Verwaltung den Erfolg ihrer Bemühungen ein?
5. Gibt es die rechtliche Möglichkeit, durch Beschluss einer entsprechenden „Entsiegelungssatzung“ den Anteil von nicht versickerungsfähigen Flächen für das gesamte Stadtgebiet einzudämmen?
Und falls ja: Wie steht die Wedeler Verwaltung zu dieser Möglichkeit?