

Bekanntmachung

Es findet eine Sitzung des Planungsausschusses am Dienstag, 23.08.2022 um 18:00 Uhr, im Ratssaal des Rathauses (barrierefrei), Rathausplatz 3-5, 22880 Wedel statt.

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 14.06.2022
- 4 Stiftung Naturschutz Schleswig-Holstein und Stiftung Lebensraum Elbe; hier: Vorstellung ihrer Tätigkeiten in Wedel
- 4.1 Stiftung Naturschutz Schleswig-Holstein
- 4.2 Stiftung Lebensraum Elbe
- 5 Präsentation Sachstand Machbarkeitsstudie Stadthafen Wedel
- 6 Verkehrssicherheitsbericht 2021
- 7 neue Haltestelle (Busbucht) an Pinneberger Straße Höhe Eggernkamp (ggü. Fahrenkamp) für neue Buslinie 395 - Sachstand
- 8 Anfrage FDP-Fraktion vom 01.07.2022
hier: Beantwortung der Fragen zum Thema "Wedeler Marsch und Autal"
- 9 Städtebauliche Sanierungsmaßnahme "Stadthafen Wedel"
- 9.1 Mündlicher Sachstandsbericht der Verwaltung
- 10 Wohnungsbaugebiet Wedel Nord
- 10.1 Mündlicher Sachstandsbericht der Verwaltung zum Bauprojekt
- 10.2 Mündlicher Sachstandsbericht der Verwaltung zur Umsetzung der Begleitbeschlüsse zum Rahmenplan
- 11 Öffentliche Mitteilungen und Anfragen
- 11.1 Bericht der Verwaltung
- 11.2 Anfragen der Politik
- 11.3 Sonstiges

Voraussichtlich nichtöffentlicher Teil

- 12 Genehmigung des nichtöffentlichen Teils des Protokolls der Sitzung vom 14.06.2022
- 13 Mitteilung über bedeutsame Vorhaben
- 14 Nichtöffentliche Mitteilungen und Anfragen
 - 14.1 Bericht der Verwaltung
 - 14.2 Anfragen der Politik
 - 14.3 Sonstiges

Öffentlicher Teil

- 15 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 zur Fortsetzung der Sitzung am Dienstag, den 30.08.2022 um 18.00 Uhr im Ratssaal des Rathauses ein.
Der Termin am 30.08.2022 dient allein der Erledigung der beschlossenen Tagesordnung der Sitzung des Planungsausschusses 23.08.2022.
Sofern die Tagesordnung in der Sitzung 23.08.2022 vollständig abgeschlossen werden kann, findet der Folgetermin nicht statt.

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

Geschäftszeichen 2-61/Ma	Datum 06.07.2022	MV/2022/053
-----------------------------	---------------------	--------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Planungsausschuss	Kenntnisnahme	23.08.2022

**Stiftung Naturschutz Schleswig-Holstein und
Stiftung Lebensraum Elbe
hier: Vorstellung ihrer Tätigkeiten in Wedel**

Inhalt der Mitteilung:

Der Fachdienst Stadt- und Landschaftsplanung hat im Planungsausschuss am 14.06.2022 über die Kompensations- und Ökokontoflächen in der Stadt Wedel informiert, siehe MV/2022/041¹.

In dem dort beigefügten Lageplan sind auch Flächen der Stiftung Naturschutz und der Ausgleichsagentur Schleswig-Holstein dargestellt. Einige der Flächen sowie weitere städtische Flurstücke sind zur Bewirtschaftung an die Stiftung Naturschutz Schleswig-Holstein verpachtet. Die Ausgleichsagentur, eine Tochter der Stiftung Naturschutz, besitzt auch Flächen im Stadtgebiet, die sie als Ökokonten pflegt und entsprechende Ökopunkte für den Ausgleich von Eingriffen in Natur Und Landschaft anbietet.

In Fortführung und Ergänzung zu den Informationen im Planungsausschuss am 14.06.2022 werden nun die Stiftung Naturschutz Schleswig-Holstein und die Stiftung Lebensraum Elbe ihre Tätigkeiten in Wedel vorstellen.

Die FDP-Fraktion im Rat der Stadt Wedel hat zudem die Verwaltung gebeten, dass die Stiftungen über den Stand ihrer Projekte in Wedel berichten.

Die Stiftung Lebensraum Elbe (SLE) verfolgt das Ziel, der Verbesserung des ökologischen Zustandes der Tideelbe und ihrer Nebenflüsse, siehe Planungsausschuss 27.09.2016².

Die SLE hat 2016 eine „Machbarkeitsstudie zur Entwicklung von tidebeeinflussten Lebensräumen im Bereich der Wedeler Au unter besonderer Berücksichtigung der Standortanforderungen des Schierlings-Wasserfenchels“ erstellen lassen, siehe Planungsausschuss 26.09.2017³, BV/2017/109. Hier ist aktuell die Umsetzung ausgewählter Maßnahmen in Bearbeitung.

Die Tätigkeiten der Stiftungen tragen zur Verbesserung der biologischen Vielfalt in Wedel bei. Die Strategischen Ziele der Stadt Wedel ab 2020 geben im Handlungsfeld 2 „Umwelt und Klimaschutz“ vor: „Wedel hat eine Strategie zum Schutz und zur Förderung der biologischen Vielfalt“. Im Sommer 2021 hat die Ausarbeitung zur Vorgehensweise des Vorentwurfs der Strategie durch die Leitstelle Umweltschutz begonnen.

Im Herbst 2022 werden der aktuelle Stand des Vorentwurfs der Strategie und die weitere Vorgehensweise im Planungs- sowie im Umwelt, Bau- und Feuerwehrausschuss vorgestellt.

Anlage/n

Keine

¹ <https://www.wedel.sitzung-online.de/public/vo020?VOLFDNR=1000986&refresh=false>

² <https://www.wedel.sitzung-online.de/public/to020?TOLFDNR=20630&SILFDNR=999>

³ <https://www.wedel.sitzung-online.de/public/to010?SILFDNR=1135&refresh=false>

<u>öffentlich</u> Verantwortlich: Fachdienst Ordnung und Einwohnerservice	MITTEILUNGSVORLAGE
--	---------------------------

Geschäftszeichen 1-301	Datum 28.06.2022	MV/2022/051
---------------------------	---------------------	--------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Planungsausschuss	Kenntnisnahme	23.08.2022

Verkehrssicherheitsbericht 2021

Inhalt der Mitteilung:

Als Anlage beigefügt erhalten Sie den Verkehrssicherheitsbericht 2021 der Polizeidirektion Bad Segeberg

Anlage/n

- 1 Verkehrssicherheitsbericht 2021
- 2 Unfalllage Wedel

Schleswig-Holstein
Der echte Norden



Verkehrssicherheitsbericht Polizeidirektion Bad Segeberg 2021



Hinweis zur Barrierefreiheit

Die Landespolizei ist verpflichtet, bei Veröffentlichungen im Internet Barrierefreiheit zu gewährleisten. Wir bemühen uns, hierzu alle Anforderungen zu erfüllen, befinden uns jedoch noch in einem Lernprozess.

Um uns stetig in diesem Bereich zu verbessern, sind wir für Anregungen, Wünsche und Verbesserungsvorschläge sehr dankbar. Diese werden wir, wenn möglich, bei zukünftig zu erstellende Veröffentlichungen berücksichtigen.

Hinweise zur Barrierefreiheit nimmt die Pressestelle des Polizeidirektion Bad Segeberg unter der E-Mailadresse SG13.BadSegeberg.PD@polizei.landsh.de entgegen.



Inhalt

Polizeidirektion Bad Segeberg - 6

- Gesamtübersicht 2021 - 6
- Hauptunfallursachen - 8
- Junge Fahrer und Senioren - 9
- Verkehrsunfälle auf den Bundesautobahnen - 10

Kreis Pinneberg - 14

- Verkehrsunfallentwicklung - 14
- Verkehrsunfälle mit verletzten Personen - 14
- Verkehrsunfälle mit tödlich verletzten Personen - 15
- Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweiradfahrern - 15
- Verkehrsunfälle mit Fahrrädern und Pedelecs - 16
- Verkehrsunfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen - E-Roller - 17
- Verkehrsunfälle mit Fußgängern - 17
- Verkehrsunfälle mit Kindern im Kreis Pinneberg - 18
- Verkehrsunfälle mit jungen Fahrern - 18
- Verkehrsunfälle mit Senioren - 19
- Verkehrsunfälle unter Einfluss von Alkohol oder Drogen - 20
- Entwicklung des Bestandes an Kraftfahrzeugen - 20
- Verkehrsunfallgeschehen und Verletzte - 10-Jahres-Übersichten - 21

Kreis Segeberg - 23

- Verkehrsunfallentwicklung - 23
- Verkehrsunfälle mit tödlich verletzten Personen - 24
- Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern - 24
- Verkehrsunfälle mit Fahrrädern/Pedelecs - 25
- Verkehrsunfälle mit Fußgängern - 26
- Verkehrsunfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen - E-Roller - 26
- Verkehrsunfälle mit Kindern - 27
- Verkehrsunfälle mit jungen Fahrern - 27
- Verkehrsunfälle mit Senioren - 28
- Verkehrsunfälle unter Einfluss von Alkohol oder Drogen - 29
- Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes - 30
- Verkehrsunfallgeschehen und Verletzte - 10-Jahres-Übersichten - 30

Gemeinde Tangstedt (Kreis Stormarn) - 32

Entwicklung Verkehrsunfallgeschehen bei den Kommunen mit eigener Verkehrsbehörde im 5-Jahres-Vergleich - 35

- Zahlen aus der Verkehrsüberwachung - 38



Sehr geehrte Damen und Herren,

Ich stelle Ihnen hiermit den Verkehrsjahresbericht für das Jahr 2021 vor. Bei der Erstellung flossen die Bemühungen ein, diesen barrierefrei zu erstellen. Dies wurde erstmalig umgesetzt und mag in Gänze nicht perfekt gelungen sein. Verbesserungshinweise durch Nutzer werden deshalb gerne durch die Ersteller entgegengenommen.

Diese sind per Mail unter: SG13.BadSegeberg.PD@polizei.landsh.de zu erreichen und stehen auch für Rückfragen zur Verfügung.

In diesem Verkehrssicherheitsbericht wird insbesondere auf das Unfallgeschehen innerhalb der Polizeidirektion Bad Segeberg eingegangen. Zahlen werden für die Kreise Pinneberg und Segeberg sowie für die Gemeinde Tangstedt im Kreis Stormarn

erhoben. Bundesautobahnen, die durch die Kreise führen, werden statistisch vom Landespolizeiamt in Kiel betreut.

Unfallschwerpunkte und Häufungsstellen werden durch das Sachgebiet 1.3 in Zusammenarbeit mit den verschiedenen Verkehrsbehörden identifiziert, bewertet und Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit erarbeitet. Im Zuge dessen kann es zu baulichen Veränderungen des Verkehrsraums, der Anordnung von Verkehrszeichen und gezielter Verkehrsüberwachung kommen. Die Verkehrssicherheitsarbeit mit ihren verschiedenen Facetten ist neben vielen anderen Aufgaben ein wichtiger Arbeitsschwerpunkt der Polizei, um die Sicherheit der Bürger zu gewährleisten. Deshalb wird die Polizei auch im Jahr 2022 durch Prävention und Repression in der Verkehrsüberwachung tätig. Die PD Bad Segeberg legt dabei fortgesetzt einen besonderen Fokus auf die Bereiche Geschwindigkeit, Insassensicherheit sowie Ablenkung durch technische Geräte. Zudem werden weiterhin und flächendeckend Schwerpunktkontrollen in Bezug auf die Beeinflussung durch Alkohol, Drogen und Medikamente initiiert werden.

Die Verkehrsunfallzahlen für 2021 weichen im Verhältnis nur unwesentlich zu denen des Vorjahres ab, gehen prozentual mit denen des Landes konform und bilden eine leicht steigende Tendenz ab. Besonders erfreulich ist, dass bei den tödlichen Verkehrsunfällen ein historisches Tief seit Aufzeichnungsbeginn erreicht werden konnte. Dennoch verloren im Zuständigkeitsbereich der PD Bad Segeberg 10 Personen auf oftmals tragische Weise ihr Leben. Im Jahr 2020 waren es noch 13 getötete Personen.

Der Wandel der Mobilität spiegelt sich auch in diesem Bericht wider.

2019 wurde erstmals die Benutzung von E-Scootern für den öffentlichen Verkehrsraum zugelassen. Leider haben sich die Befürchtungen bestätigt, dass sich deren Nutzer auch in den Verkehrsunfallstatistiken wiederfinden werden. Das trifft ebenso auf die Nutzer von Pedelecs zu. Die sich zunehmend verändernde Form der Mobilität hat auch Auswirkungen auf die Gestaltung des Verkehrsraumes, insbesondere bei Planung und Schaffung von Radwegen.

Die Polizei wird auch zum Schutze dieser Verkehrsteilnehmer 2022 ihren Teil dazu beitragen, um einen weiteren Anstieg der VU-Zahlen zu verhindern.

Andreas Görs
Leitender Polizeidirektor

Erläuterungen

Erläuterung der im Verkehrssicherheitsbericht gebrauchten Fachbegriffe

Verkehrsunfallarten:	
„P“	Unfall mit mindestens einer verletzten oder getöteten Person
„S1“	Unfall mit Sachschaden, der ursächlich in Verbindung mit einer Straftat steht
„S2“	Unfall mit Sachschaden, für den eine bedeutende* Ordnungswidrigkeit ursächlich ist
„S3“	Unfall mit Sachschaden, dem eine unbedeutende** Ordnungswidrigkeit zu Grunde liegt und Wildunfälle - werden nur statistisch erfasst -
*	„bedeutende Ordnungswidrigkeit“ Bußgeldbewährte Ordnungswidrigkeiten z.B. Vorfahrtsverletzung, Fehler beim Überholen, Abstandsverhalten sofern nicht strafrechtlich relevant
**	„unbedeutende Ordnungswidrigkeit“ Ordnungswidrigkeiten, die lediglich mit einem Verwarngeld < 55,- € geahndet werden

Unfälle mit Personenschaden:	
mit Getöteten	Unfall mit mindestens einer verletzten oder getöteten Person
mit Schwerverletzten	Unfall mit Sachschaden, der ursächlich in Verbindung mit einer Straftat steht
mit Leichtverletzten	Unfall mit Sachschaden, für den eine bedeutende* Ordnungswidrigkeit ursächlich ist

Polizeidirektion Bad Segeberg

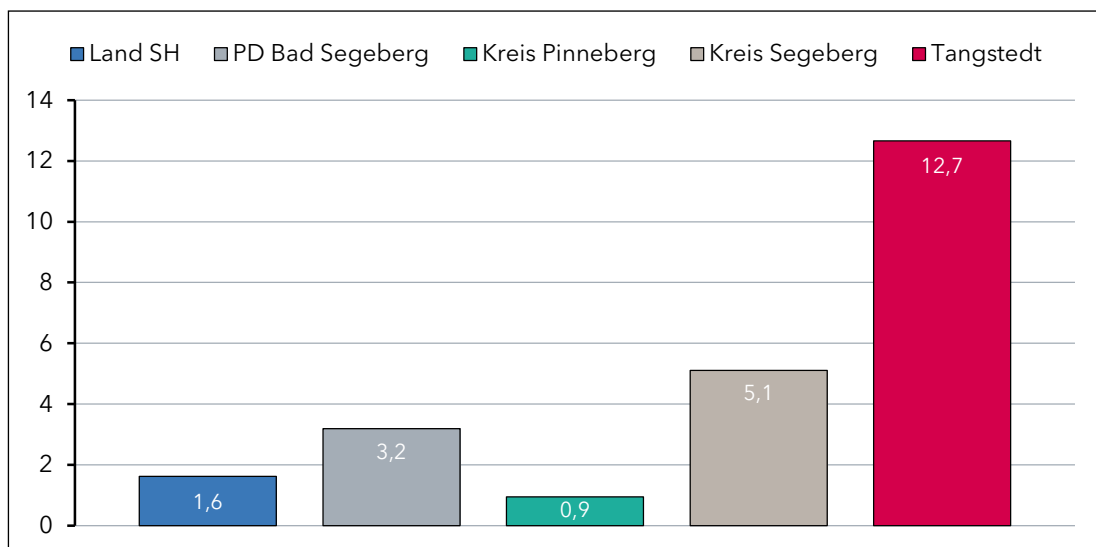
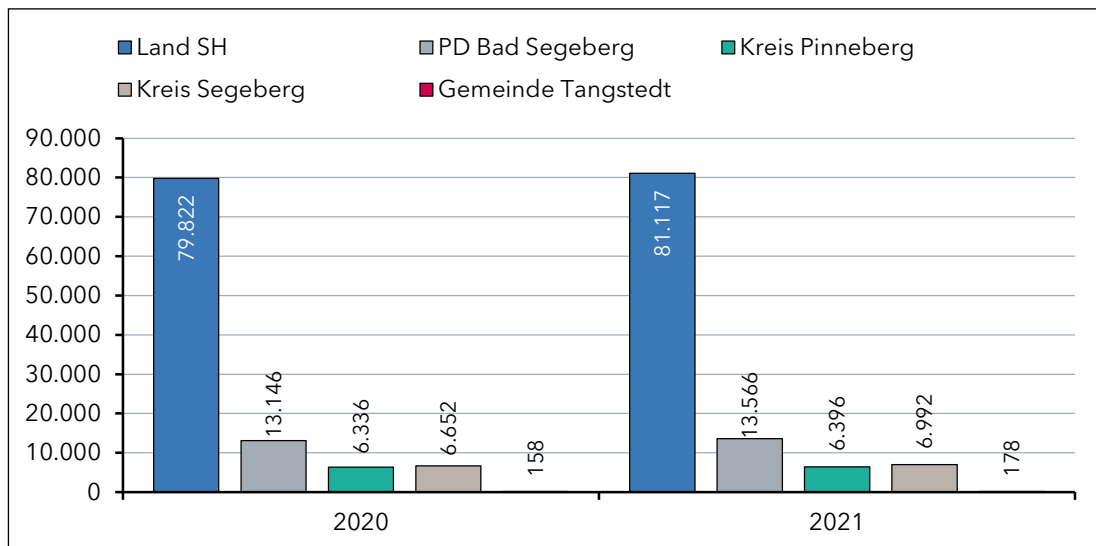
Gesamtübersicht 2021

Im Jahr 2021 ereigneten sich in der Polizeidirektion Bad Segeberg außerhalb der Bundesautobahnen insgesamt 13.566 (Vorjahr 13.146) Verkehrsunfälle.

Dies sind 1/6 (16,7 %) aller in Schleswig-Holstein registrierten Verkehrsunfälle.

Die getrennte Betrachtung des Verkehrsunfallgeschehens in den Kreisen wird auf den nachfolgenden Seiten vorgenommen.

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle im Land ist gegenüber dem Vorjahr um 1.295 Unfälle (1,6 %) gestiegen. In der PD Bad Segeberg erhöhten sich die Unfallzahlen um 420 (3,2 %). Dabei ist leider die Gemeinde Tangstedt mit einem Anstieg von 12,7 % besonders stark betroffen.



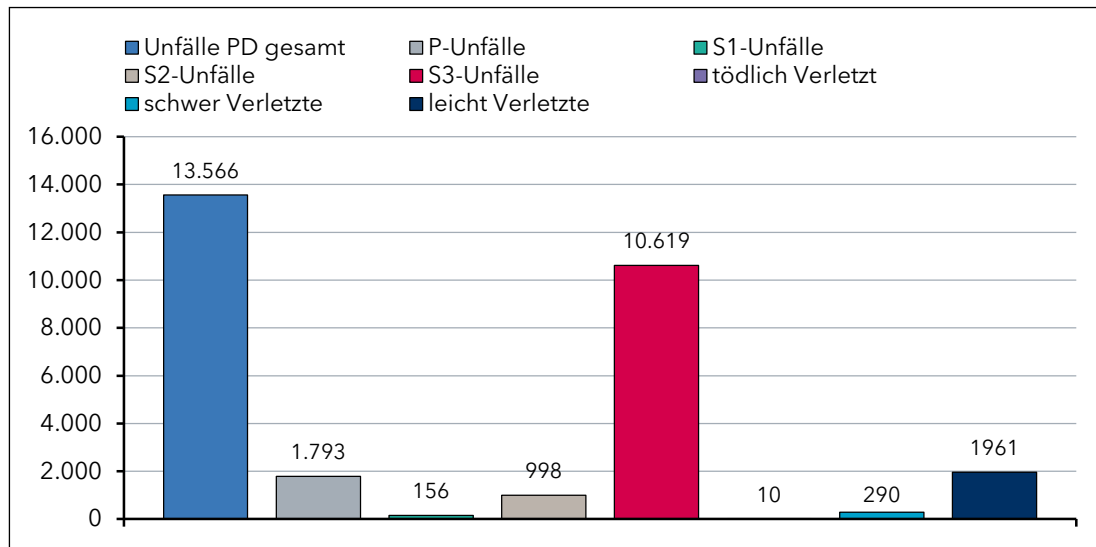
Sehr erfreulich ist der erneute Rückgang der tödlich verletzten Verkehrsteilnehmer in der PD Bad Segeberg um knapp ein Viertel. Die Zahl im gesamten Land reduzierte sich um 28 % (107 zu 77) und ist damit der niedrigste Wert der je registriert wurde.

10 Personen verloren im Zuständigkeitsbereich der PD Bad Segeberg ihr Leben. 2020 waren es noch 13 Personen.

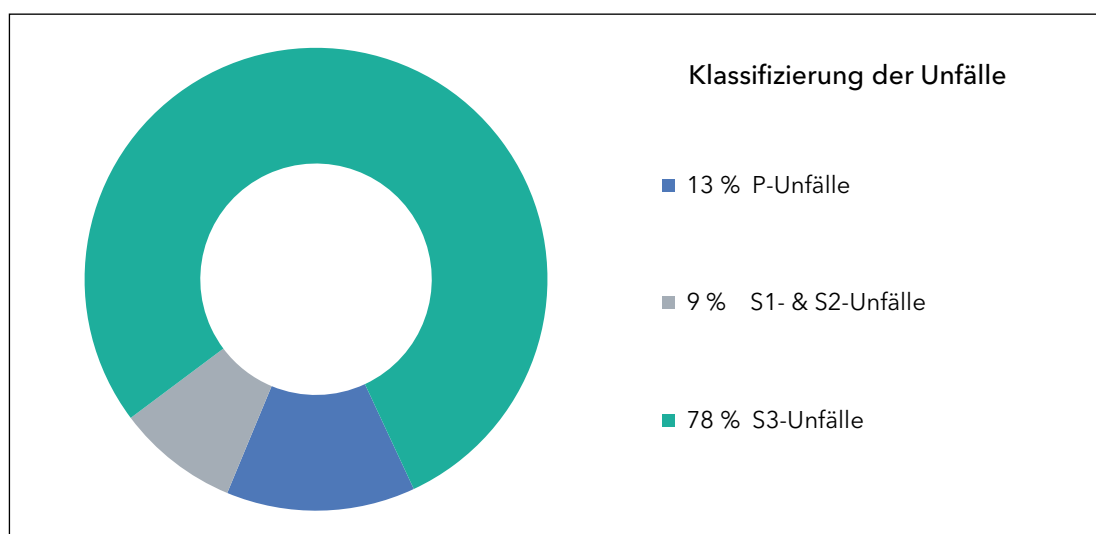
Bei 1.793 (1.950) Unfällen mit Personenschaden erlitten 290 (299) Personen schwere und 1.961 (2.125) Personen leichte Verletzungen. In Klammern die Werte aus dem Vorjahr.

Die Unfälle, bei denen Straftaten ursächlich waren, blieb mit 156 etwa gleich. Dafür stiegen Unfälle unter Begehung einer bedeutenden Ordnungswidrigkeit von 936 in Jahr 2020 auf 988 im Jahr 2021. S3 Unfälle stiegen ebenfalls. Im Jahr 2021 waren es 10.619 (10.103)

P Unfälle	1.793 (1.950)
S1 Unfälle	156 (157)
S2 Unfälle	998 (936)
S3 Unfälle	10.619 (10.103)



Bei 78% (77%) aller registrierten Unfällen waren geringe Ordnungswidrigkeiten unfallursächlich und waren deshalb nicht aufnahmepflichtig.



Der prozentuale Vergleich der Verkehrsunfälle macht deutlich, dass rund 78 % aller Verkehrsunfälle lediglich mit Sachschaden enden. Der Anteil der sogenannten S3-Unfälle macht über ¾ aller Verkehrsunfälle innerhalb der PD Bad Segeberg aus.

Hauptunfallursachen

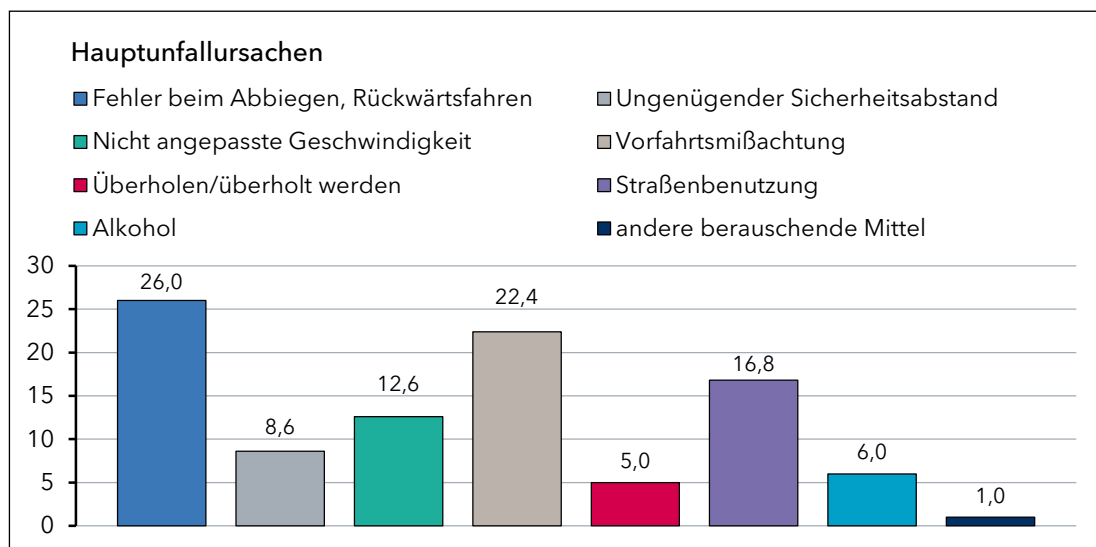
Allgemeine Betrachtung

Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren sowie **Vorfahrtsmissachtung** sind hauptursächlich für das Zustandekommen von Verkehrsunfällen. Der Anteil der Vorfahrtsverletzungen ist im Vergleich zum Vorjahr jedoch um 2,6 % gesunken.

Auf Rang drei der Hauptunfallursachen mit 16,8 % liegt die fehlerhafte **Straßennutzung**. Hierunter fallen unter anderem Verstöße gegen das Rechtsfahrgebot oder die entgegengesetzte Nutzung von Radwegen. Der Anstieg dieser Unfallursache lag bei 0,7 %.

Auf Rang zwei findet sich mit 22,4 % die Vorfahrtsmissachtung während auf dem ersten Platz mit 26 % Fehler beim Rückwärtsfahren und Abbiegen zu finden sind. Aber auch die nicht angepasste Geschwindigkeit, (die zudem bei vielen Verkehrsunfällen als Mitursache anzunehmen ist), darf hier nicht unbeachtet bleiben, auch wenn sie statistisch mit 12,6 % nur Rang 4 einnimmt.

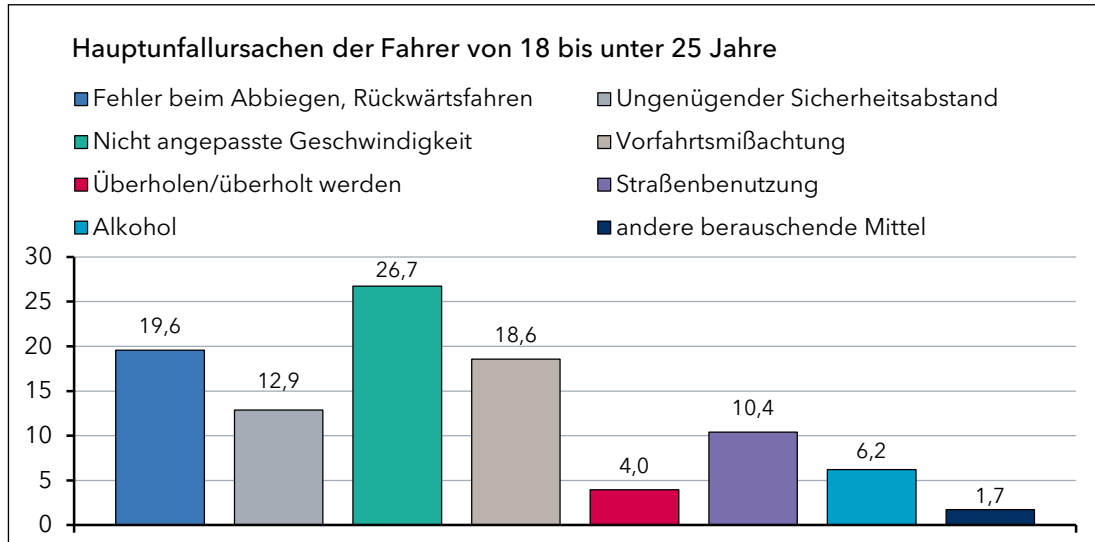
Die Verkehrsunfälle aufgrund ungenügenden Sicherheitsabstandes sind um 0,4% zurückgegangen. Die Reihenfolge der Ursachen bleibt jedoch erhalten.



Junge Fahrer und Senioren

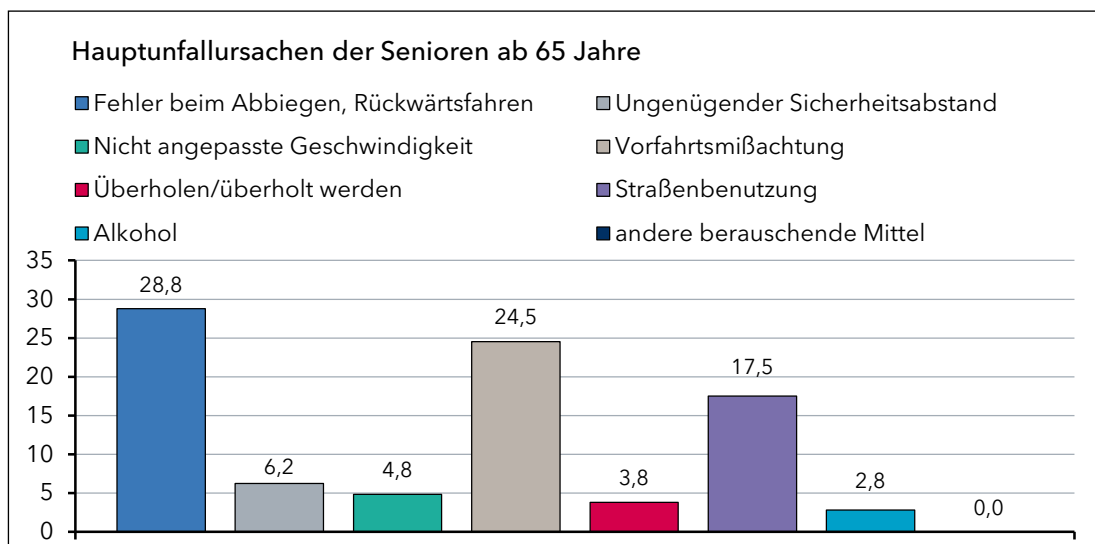
Eine veränderte Rangfolge ergibt sich in der Betrachtung der Gruppen „Junge Fahrer“ und „Senioren“.

Lagen die drei Hauptunfallursachen bei jungen Fahrern im Jahr 2020 bei jeweils etwa 13 % bei Abbiegen – Rückwärtsfahren, nicht angepasster Geschwindigkeit und Vorfahrtsmissachtung, so war im Jahr 2021 nicht angepasste Geschwindigkeit mit 26,7 % deutlich an erster Stelle festzustellen.



Auch bei den bei Verkehrsteilnehmern über 65 Jahren hat sich die Reihenfolge der Hauptunfallursachen im Vergleich zu 2020 verändert.

Fehler beim Abbiegen, Rückwärtsfahren sind um 4,5% auf 28,8 % gestiegen, die Vorfahrtsmissachtung dagegen ist um 9,1% auf 24,5 % gesunken. Die Hälfte aller Unfälle sind auf diese Ursachen zurückzuführen.



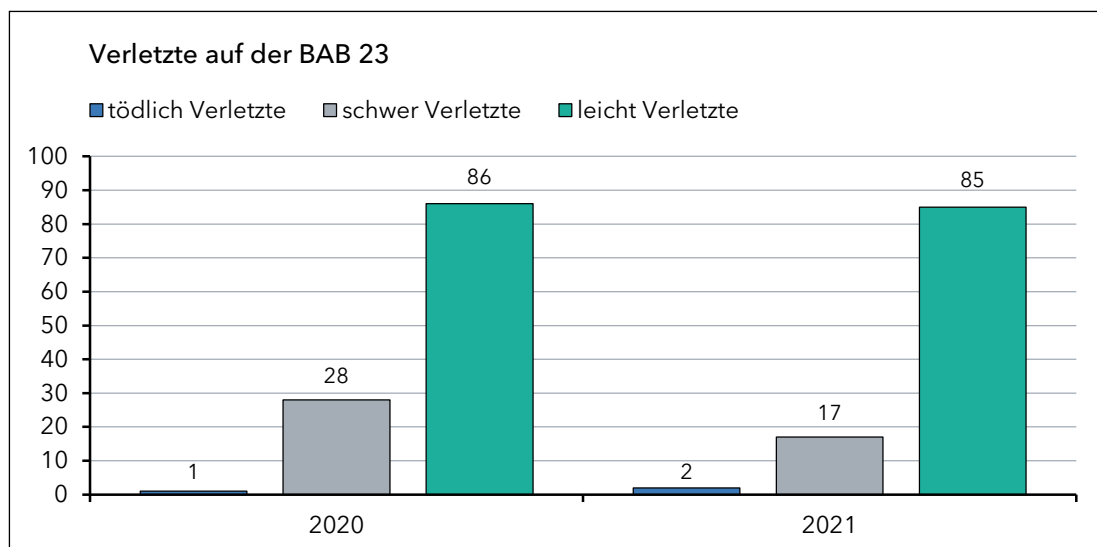
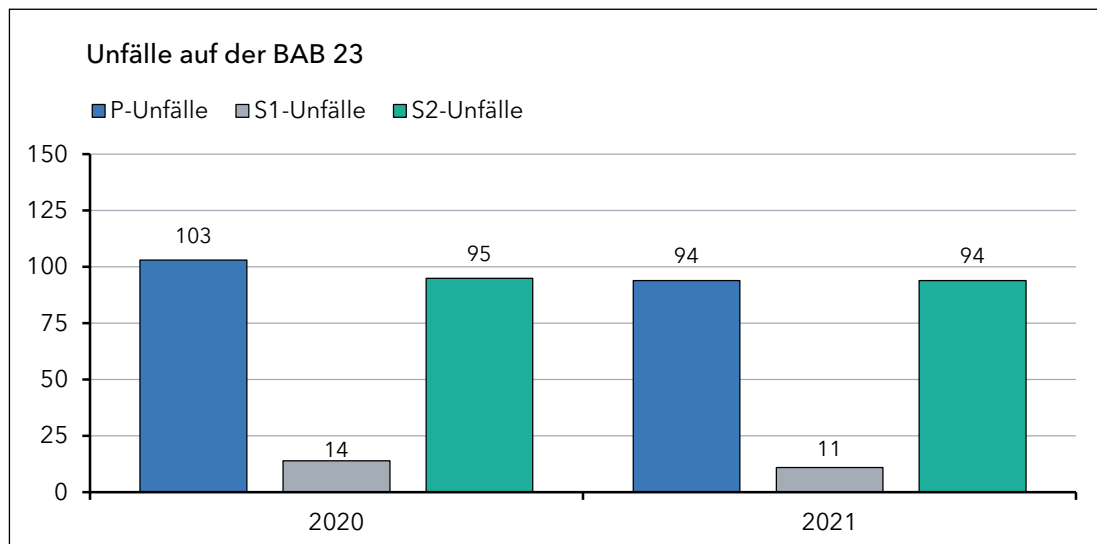
Verkehrsunfälle auf den Bundesautobahnen

Um das Gesamtbild über das Unfallgeschehen 2021 im Bereich der Polizeidirektion Bad Segeberg zu vervollständigen, wird in den folgenden Grafiken die Unfalllage auf den Bundesautobahnen, welche durch den Zuständigkeitsbereich führen bzw. für welche eine Dienststelle der Polizeidirektion Bad Segeberg zuständig ist, dargestellt.

So hatte das **PABR Elmshorn** mit seiner Zuständigkeit für die **BAB 23** (zwischen Landesgrenze Hamburg und Autobahndende in Heide) die in der folgenden Grafik dargestellten Verkehrsunfälle zu bearbeiten.

Die Unfälle, bei denen Personen verletzt wurden, gingen von 103 im Jahr 2020 auf 94 im Jahr 2021 leicht zurück. Die Unfälle, bei denen eine Straftat bzw. eine erhebliche Ordnungswidrigkeit ursächlich war, blieben mit 11(14) nahezu gleich.

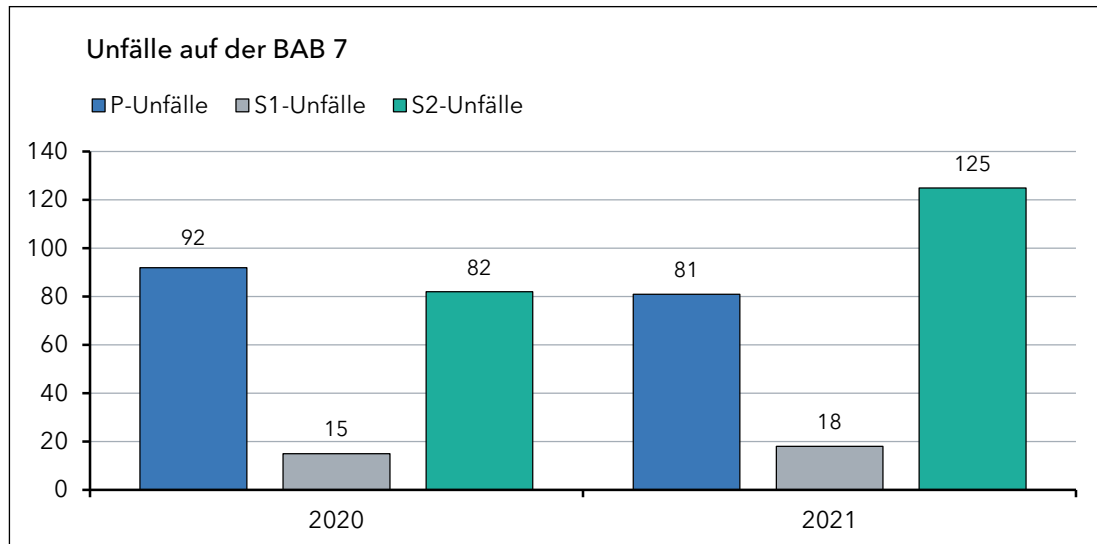
Erfreulich ist ein starker Rückgang der schwer Verletzten von 28 im Jahr 2020 auf 17 im Jahr 2021. Das ist ein Rückgang von 39 %. Tödlich verletzt wurden 2 Personen (Vorjahr 1 Person). Die Zahlen der Leichtverletzten blieben konstant.



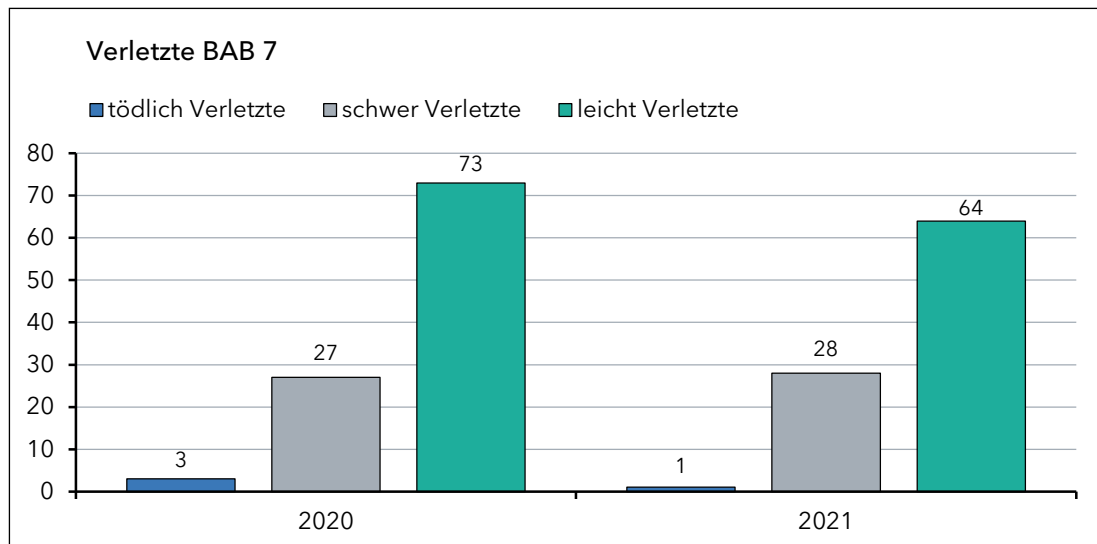
Die **BAB 7** wird im Bereich der PD Bad Segeberg (zwischen der AS Großenaspe und der Landesgrenze Hamburg) durch das **PAR Neumünster** (zugehörig zur PD Neumünster) betreut.

Hier ergaben sich deutliche Unterschiede.

Die Unfälle, bei denen Personen verletzt wurden, gingen um 11,9% auf 81 (92) zurück, gleichzeitig erhöhten sich die Unfälle, bei denen eine erhebliche Ordnungswidrigkeit ursächlich war, deutlich um 52,4% auf 125. Unfälle mit einer Straftat als Ursache erhöhten sich leicht von 15 auf 18.



Wurden im Jahr 2020 noch drei Menschen getötet, so war es im Jahr 2021 eine Person. Die Zahlen der schwerverletzten Personen blieben nahezu konstant bei 28 (27). Bei Leichtverletzten sank die Zahl erfreulich von 73 auf 64 im Jahr 2021.

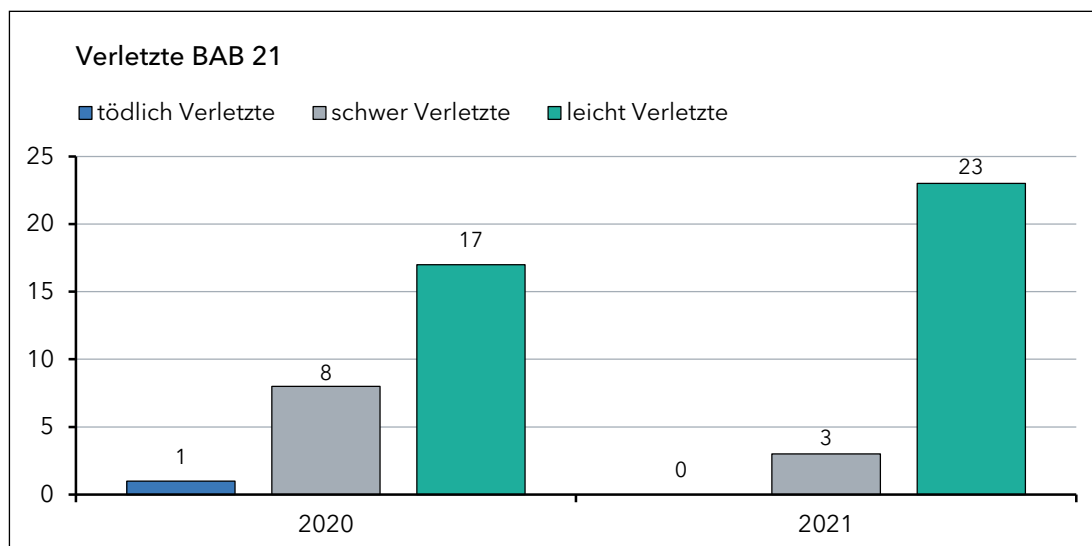
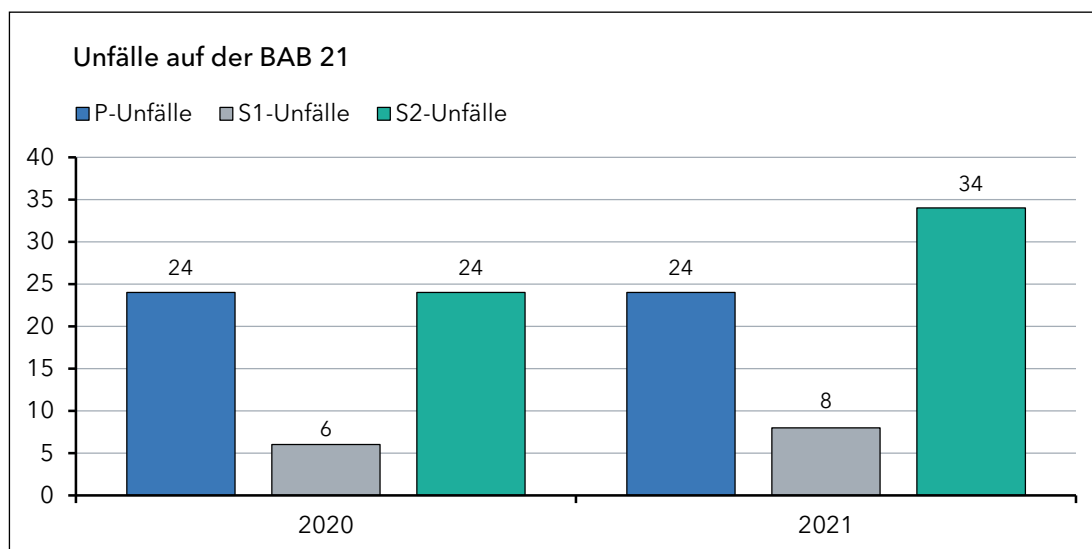


Im Bereich der **A 21** von Stolpe (Kreis Plön) bis zur Abfahrt Leezen (Kreisgrenze Stormarn) wurden vom **PABR Bad Segeberg** die nachfolgend dargestellten Unfälle registriert.

Wie auch bei der BAB 7 erhöhten sich hier die Unfälle, bei denen eine erhebliche Ordnungswidrigkeit ursächlich war, deutlich

Obwohl die Unfälle, bei denen Personen verletzt wurden, gleichblieben, ergaben sich deutliche Veränderungen bei den Folgen.

Bei den schwer verletzten Personen ist ein deutlicher Rückgang von 8 auf 3 zu verzeichnen, leider stieg die Zahl der leicht verletzten von 17 auf 23. Im Jahr 2021 wurde im Gegensatz zum Vorjahr keine Person tödlich verletzt.

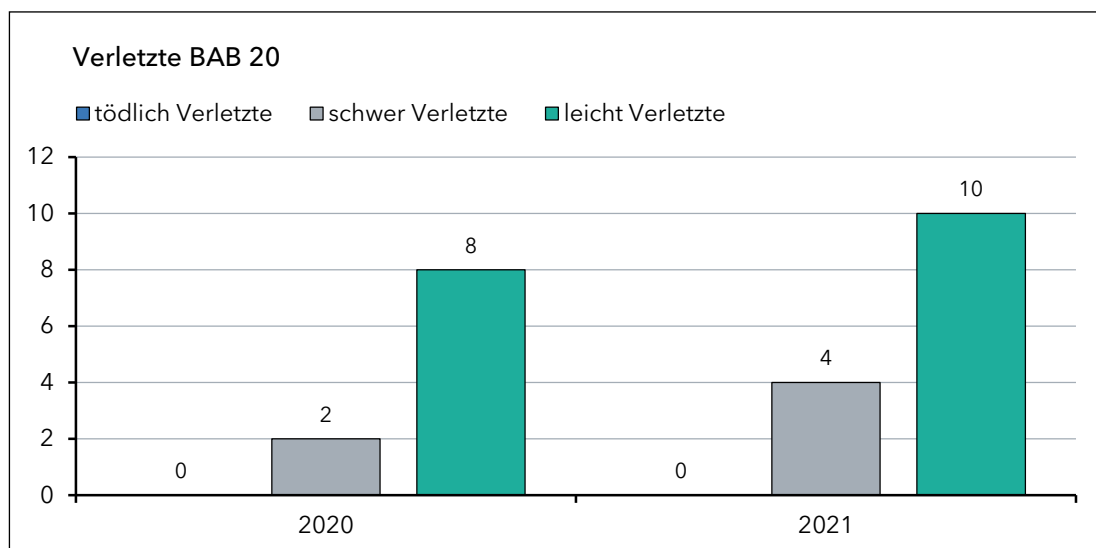
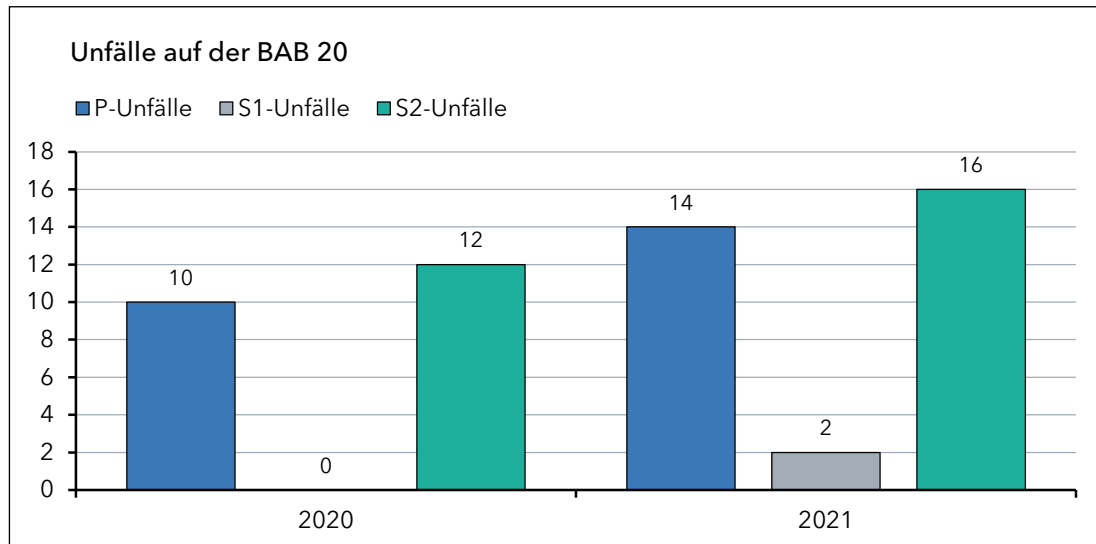


Auf dem Autobahnabschnitt der **A 20** von der AS Mönkhagen (Kreis Stormarn) bis zum Autobahnende bei Bad Segeberg nahmen die Beamten des **PABR Bad Segeberg** im abgelaufenen Jahr folgende Verkehrsunfälle auf.

Die Gesamtzahl der Unfälle erhöhte sich von 22 auf 32.

Leider verloren dabei auch zwei Personen ihr Leben (0).

Die Zahl der schwer Verletzten verdoppelte sich von 2 auf 4 und bei den leicht Verletzten ist ein geringer Anstieg von 8 auf 10 zu verzeichnen.

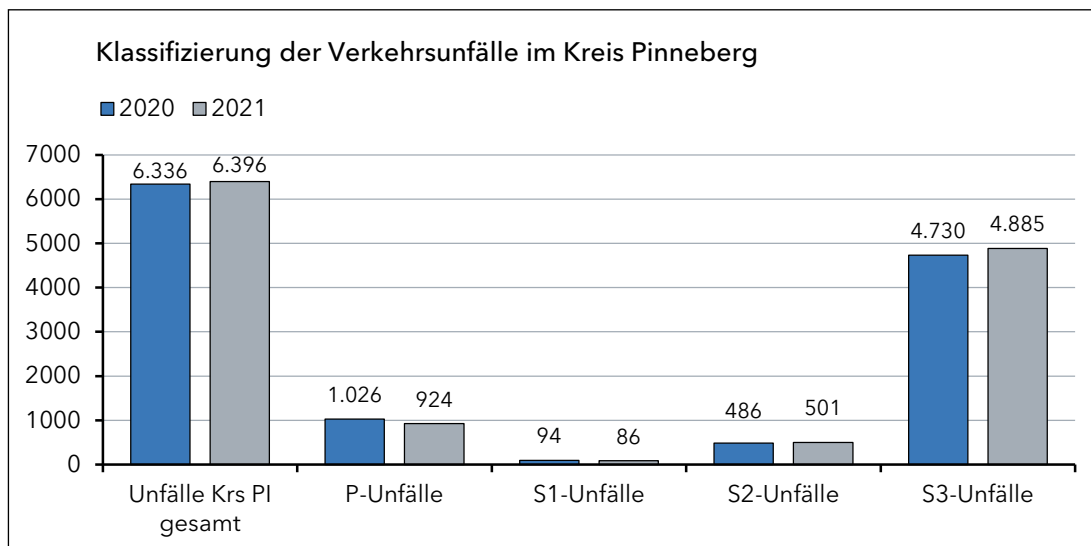


Kreis Pinneberg

Verkehrsunfallentwicklung

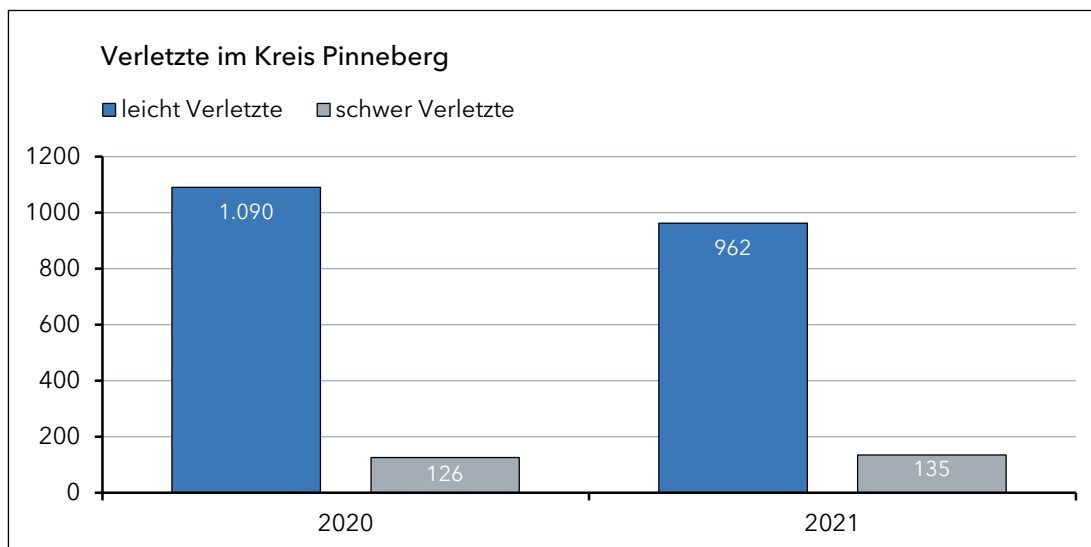
Die Polizei hat im Kreis Pinneberg im vergangenen Jahr außerhalb der Bundesautobahnen 6.396 (6.336) Verkehrsunfälle bearbeitet. Dies ist ein sehr geringer Anstieg von 0,9 %.

Es ist auch festzustellen, dass sich die Anzahl der Unfälle mit Personenschäden erfreulich um 102 verringerte. Dennoch haben sich die Unfälle mit Sachschäden um 162 erhöht.



Verkehrsunfälle mit verletzten Personen

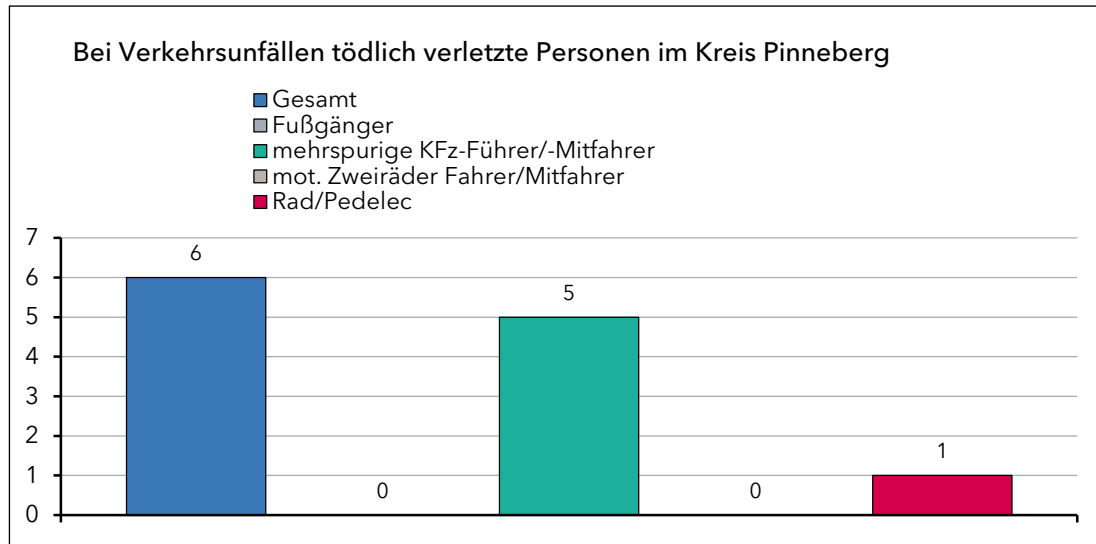
Die Zahl der leicht Verletzten ist weiter zurückgegangen, die der schwer verletzten Personen leider wieder gestiegen. Zusammen bleiben die Werte jedoch noch deutlich unter denen von 2020.



Verkehrsunfälle mit tödlich verletzten Personen

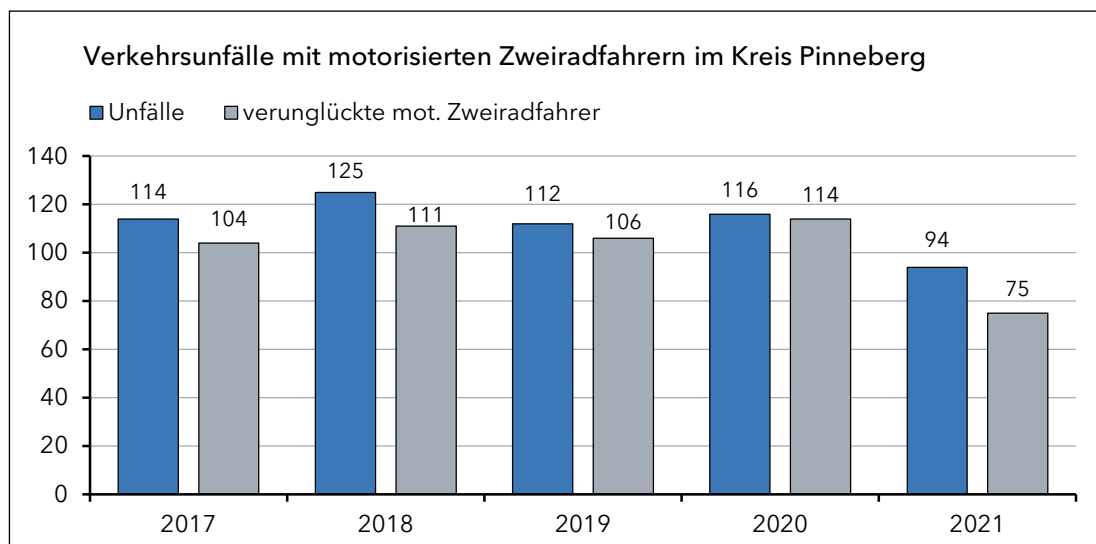
Bei den Verkehrsunfällen mit Todesfolge im Pinneberg wurden die in der nachfolgenden Grafik aufgeführten Verkehrsbeteiligungen festgestellt.

Trotz weniger Unfälle mit Personenschäden wurden 6 Personen (7 im Jahr 2020) tödlich verletzt. Einer dieser war ein Unfall mit einem Rad/Pedelec.



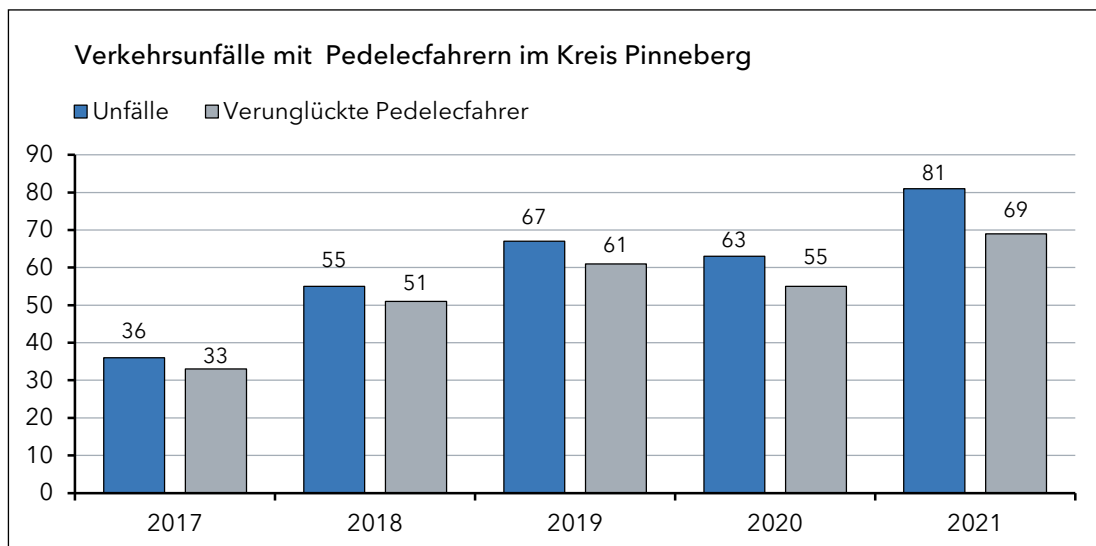
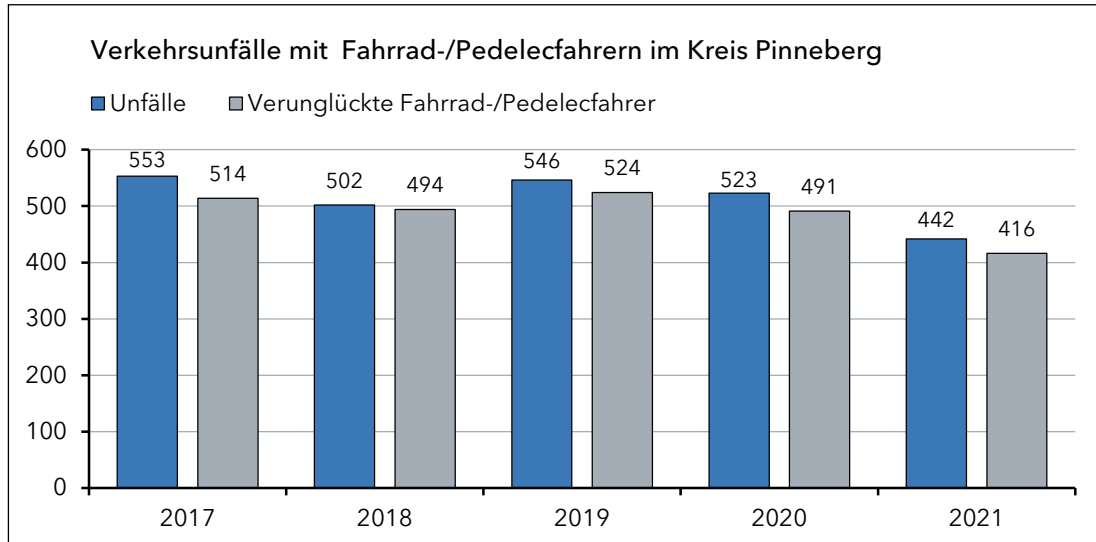
Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweiradfahrern

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweiradfahrern wird dabei von allen Zweirädern erfasst, sobald sie mindestens einer Versicherungspflicht unterliegen mit Ausnahme von E-Rollern. Die Anzahl hat sich mit 94 (116) deutlich verringert und auch die Zahl der Verunglückten ist mit 75 (114) um 34% gesunken.



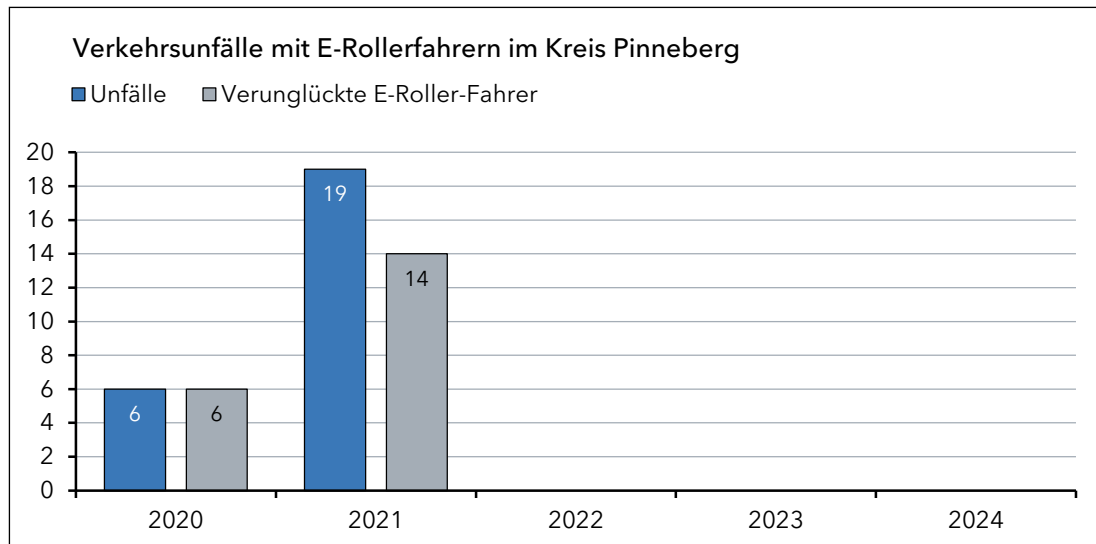
Verkehrsunfälle mit Fahrrädern und Pedelecs

Bei der Gesamtzahl der Unfälle mit Fahrrädern und Pedelecs ist ein erfreulicher Rückgang von 523 auf 442 zu verzeichnen. Der Anteil der Pedelecs (nachstehend gesondert aufgeführt) stieg dabei aber erheblich. Waren es im Jahr 2020 noch 55 verunglückte Pedelecfahrer so stieg die Zahl auf 69 im Jahr 2021. Im Vergleich dazu lag die Zahl der verunglückten Pedelecfahrer im Jahr 2017 noch bei 33. Damit haben sich die Unfälle innerhalb der letzten 5 Jahre mehr als verdoppelt.



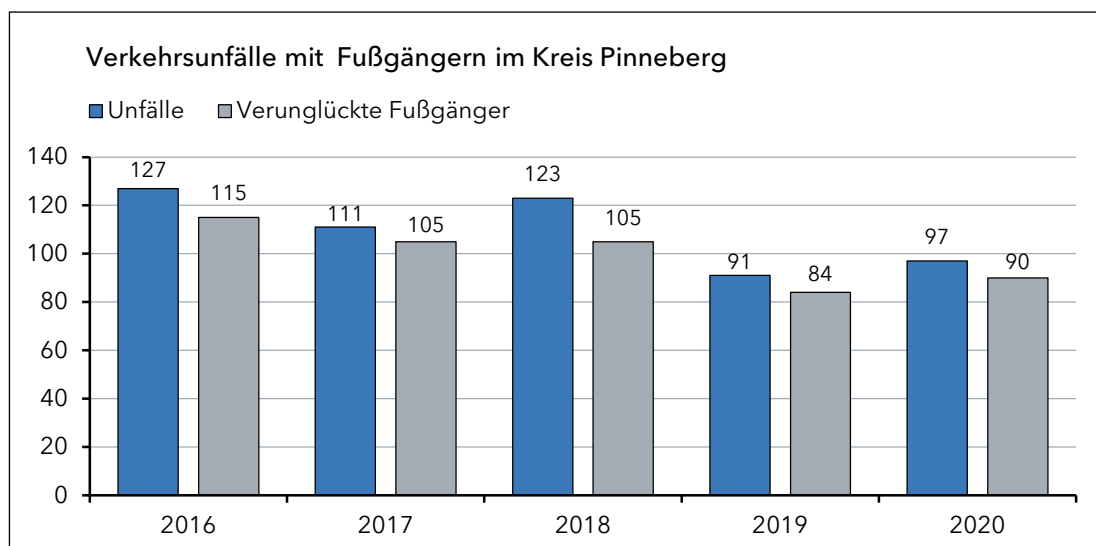
Verkehrsunfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen - E-Roller

Mit dem E-Roller wurde Mitte 2019 ein neuartiges Fortbewegungsmittel eingeführt. Diese E-Roller werden insbesondere in den Städten genutzt. Die Unfallzahlen verdreifachten sich mit 19 (6) im Vergleich zum Vorjahr. Für 2019 gab es noch keine statistische Erfassung.



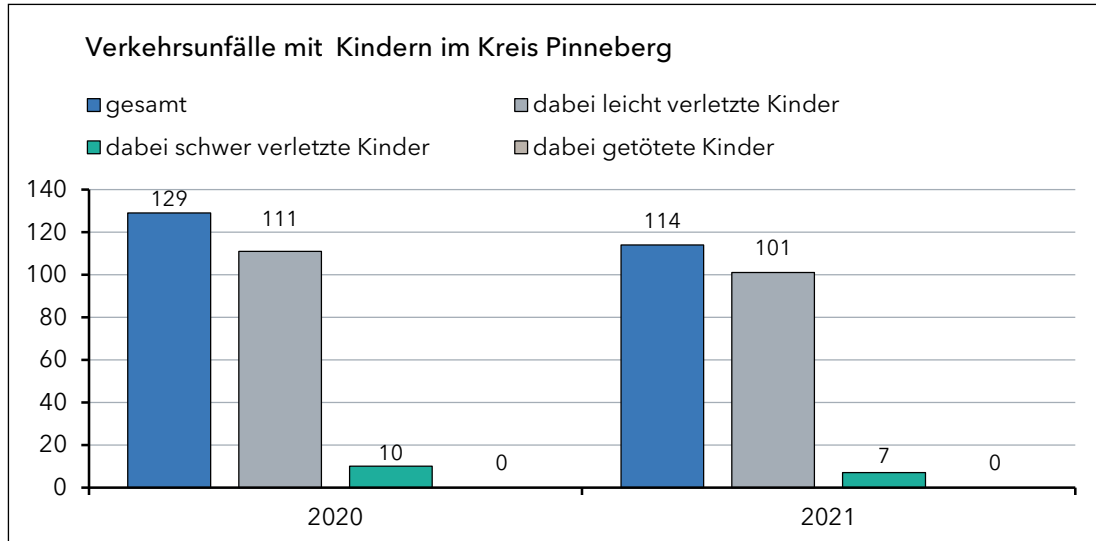
Verkehrsunfälle mit Fußgängern

Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Fußgängern hat sich von 91 auf 97 erhöht. Dabei stieg die Zahl der verunglückten Fußgänger von 84 auf 90.



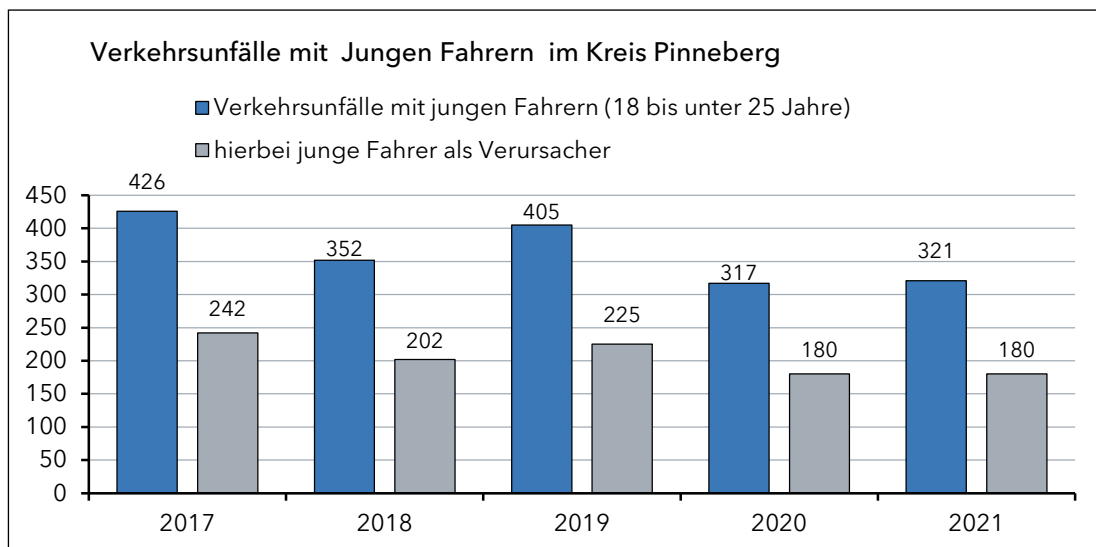
Verkehrsunfälle mit Kindern im Kreis Pinneberg

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Kindern und dabei verletzten Kindern ist weiter rückgängig. Dies ist erfreulich, wie auch die Tatsache, dass wiederum kein Kind bei einem Verkehrsunfall tödlich verletzt wurde.

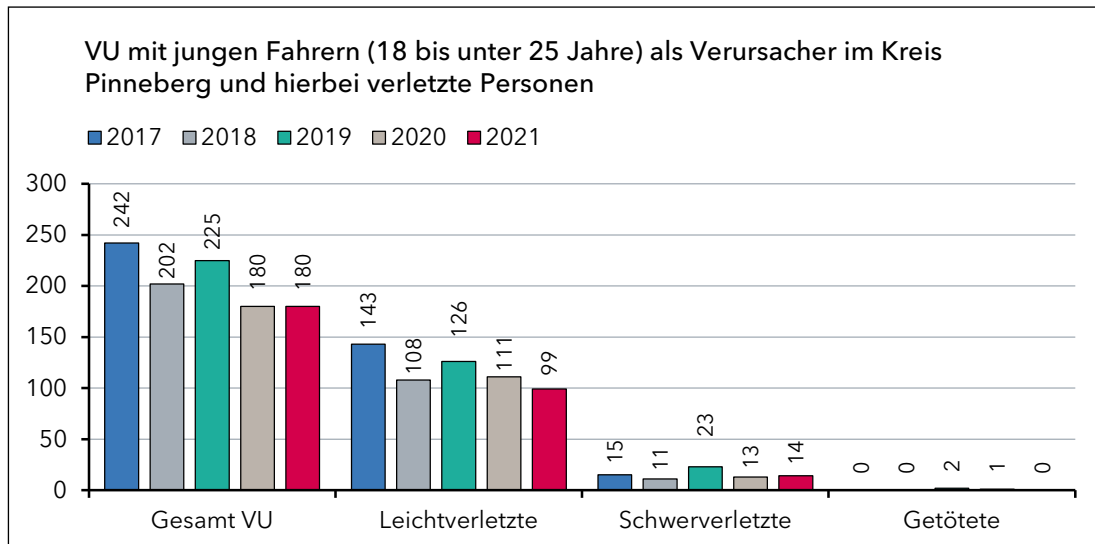


Verkehrsunfälle mit jungen Fahrern

Die Beteiligung von jungen Fahrern und Unfälle, bei denen junge Fahrer auch die Verursacher waren, ist mit 321 (317) und 180 (180) nahezu gleichgeblieben.

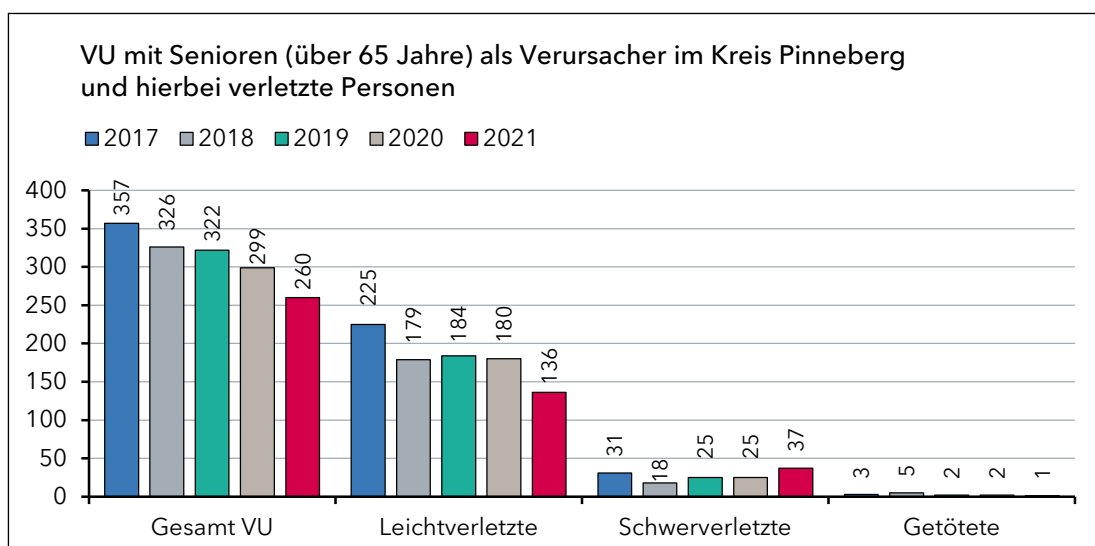
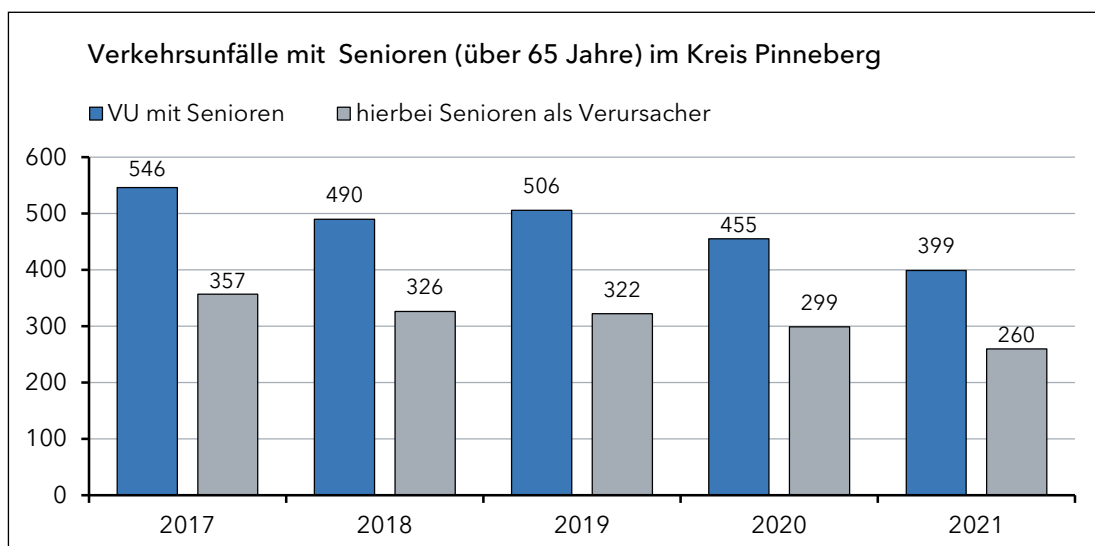


Obwohl die Anzahl der verursachten Unfälle von jungen Fahrern mit 180 gleichblieb, wurden weniger Personen verletzt.



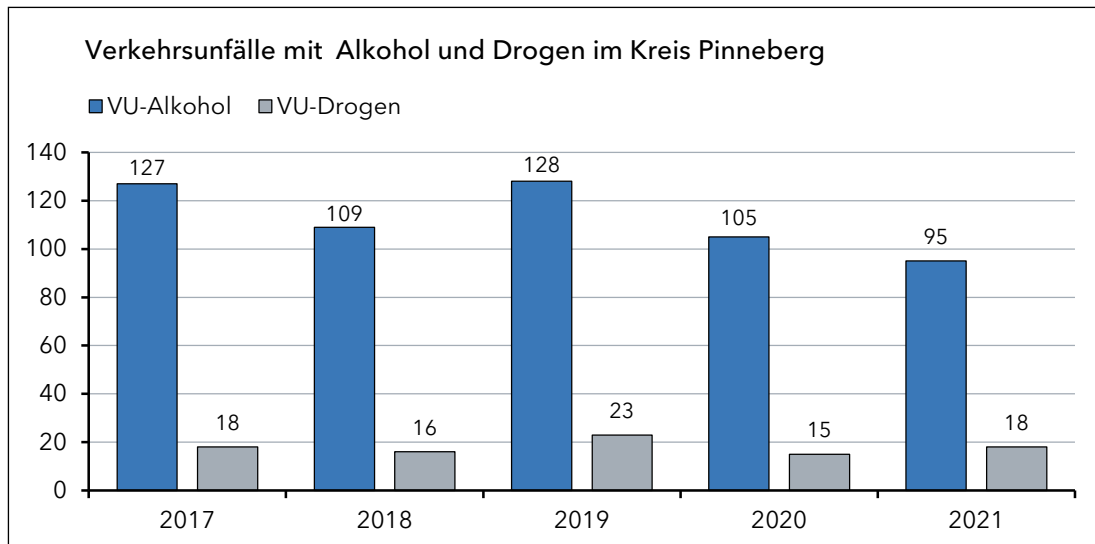
Verkehrsunfälle mit Senioren

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Senioren ist weiterhin rückläufig und befindet sich auf einem 5-Jahres-Tief.



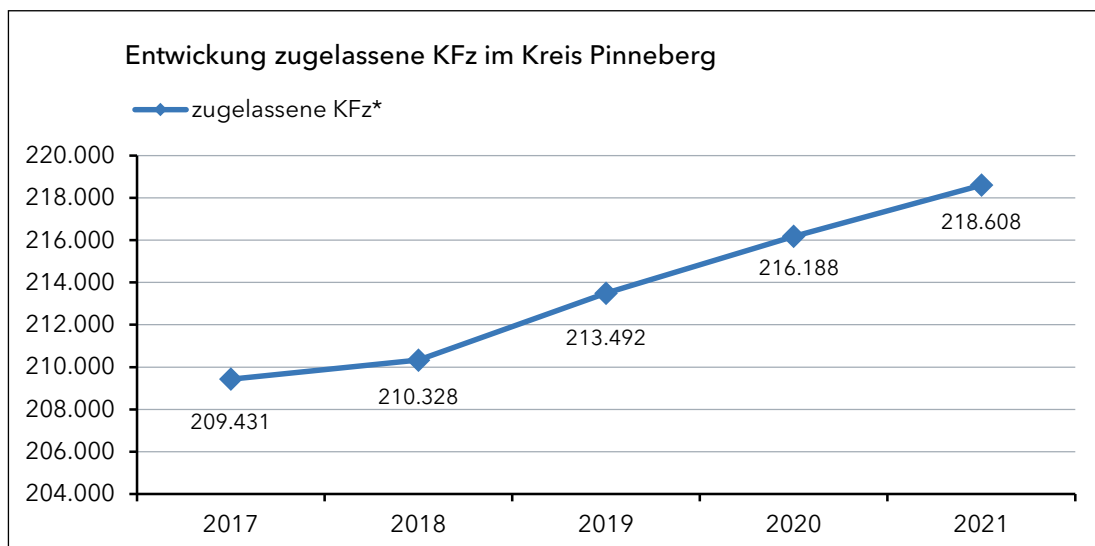
Verkehrsunfälle unter Einfluss von Alkohol oder Drogen

Erfreulicherweise ist die Anzahl der Verkehrsunfälle mit alkoholisierten Fahrern auch 2021 weiter rückläufig. Sie fiel um 10 auf 95. Bei den Unfällen unter dem Einfluss von Drogen liegt die Zahl jedoch mit 18 (15) leicht über Vorjahresniveau.



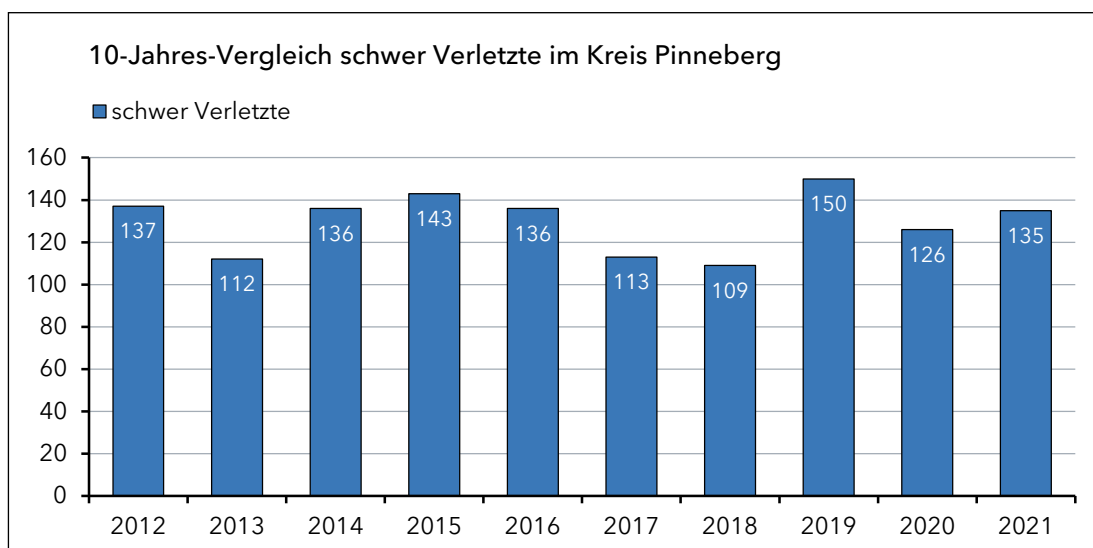
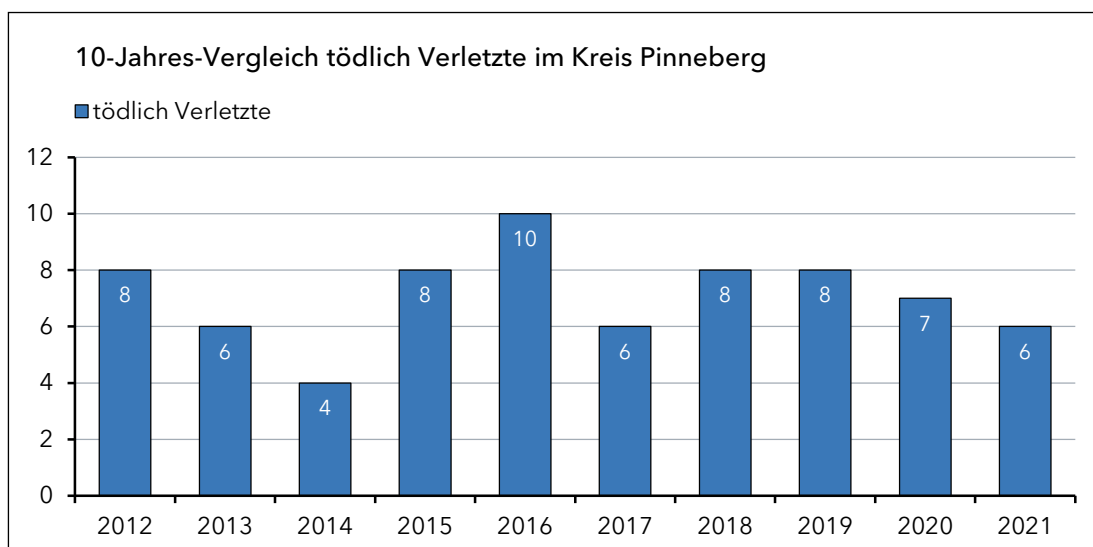
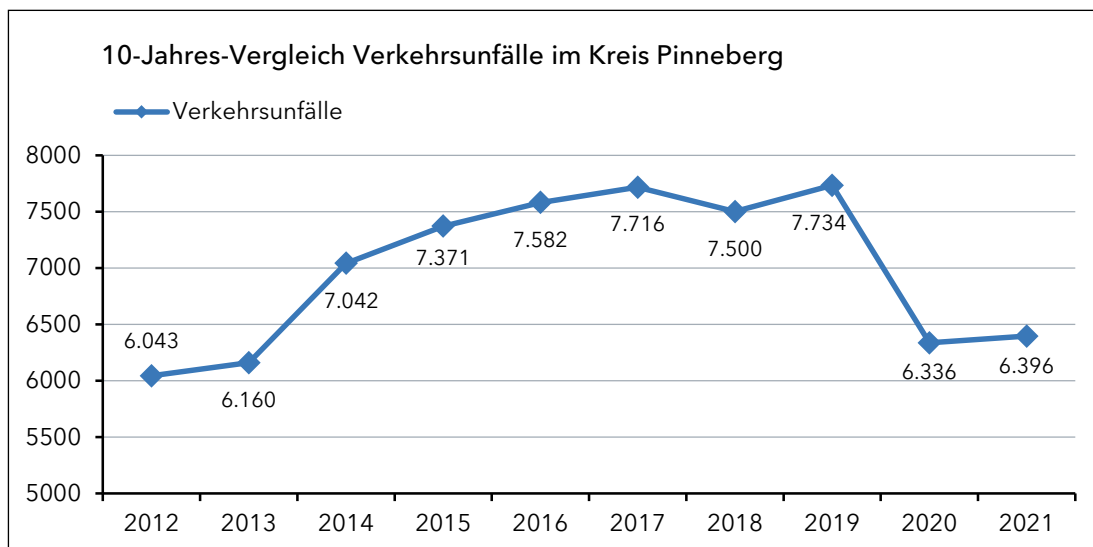
Entwicklung des Bestandes an Kraftfahrzeugen

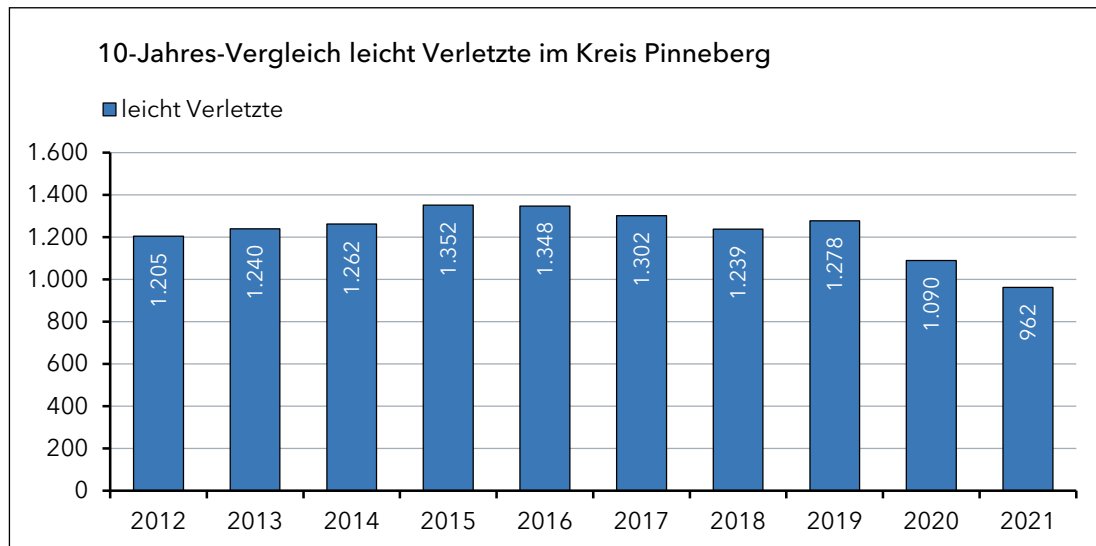
Die Zahl der im Kreis Pinneberg zugelassenen Kraftfahrzeuge ist weiter gestiegen. Zum 31.12.2021 waren im Kreis Pinneberg 218.608 Kraftfahrzeuge zugelassen. Im Vorjahr waren es mit 216.188 noch 2.420 weniger.



*) Quelle Kreis Pinneberg

Verkehrsunfallgeschehen und Verletzte - 10-Jahres-Übersichten

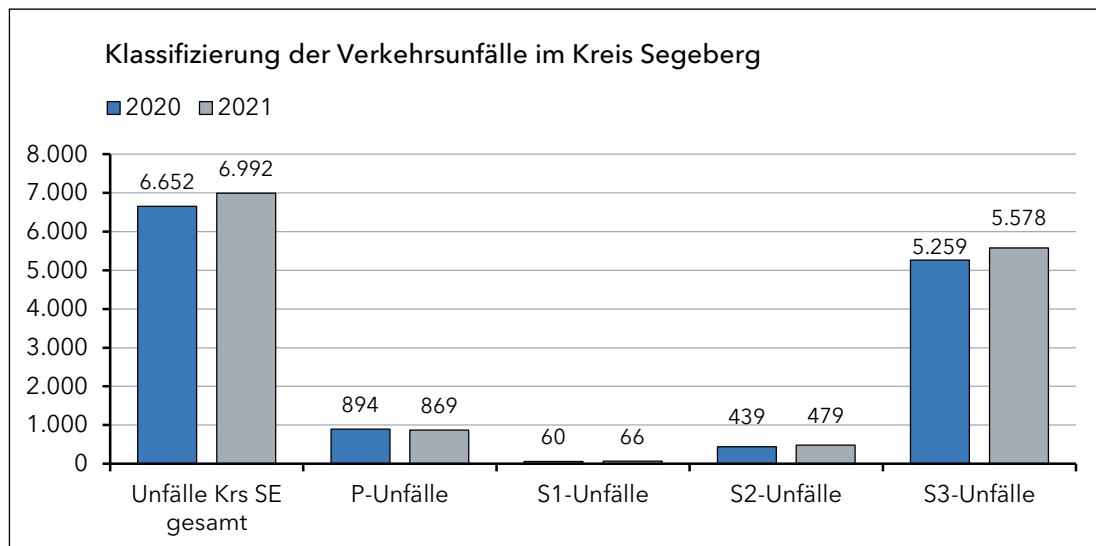




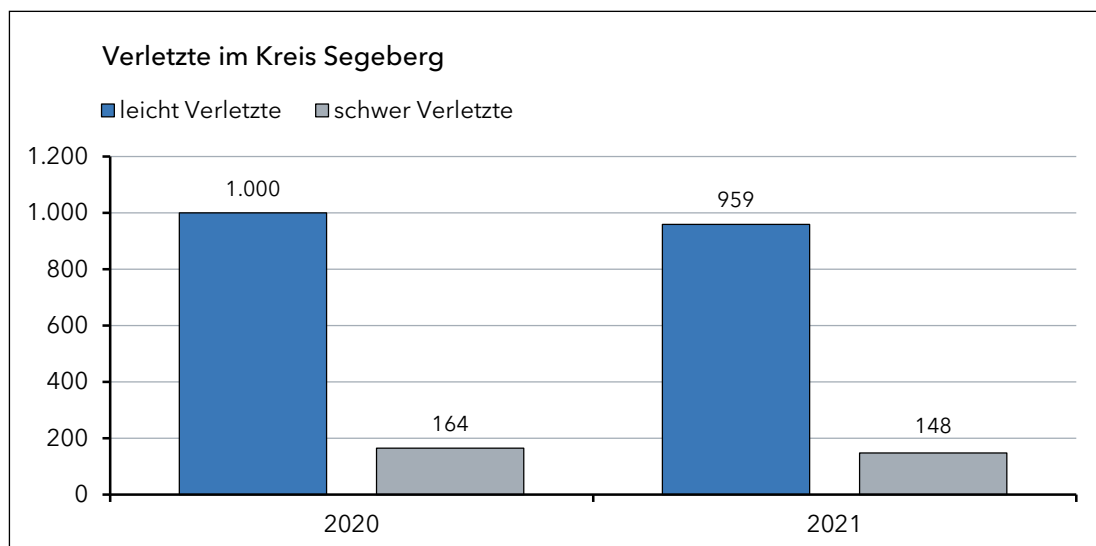
Kreis Segeberg

Verkehrsunfallentwicklung

Außerhalb der Bundesautobahnen hat die Polizei 6.992 (Vorjahr 6.652) Verkehrsunfälle registriert. Dies sind 5,1% mehr als 2020. Die Zunahme ist ausnahmslos bei den Sachschäden entstanden, Personenschäden sind weiter rückläufig.



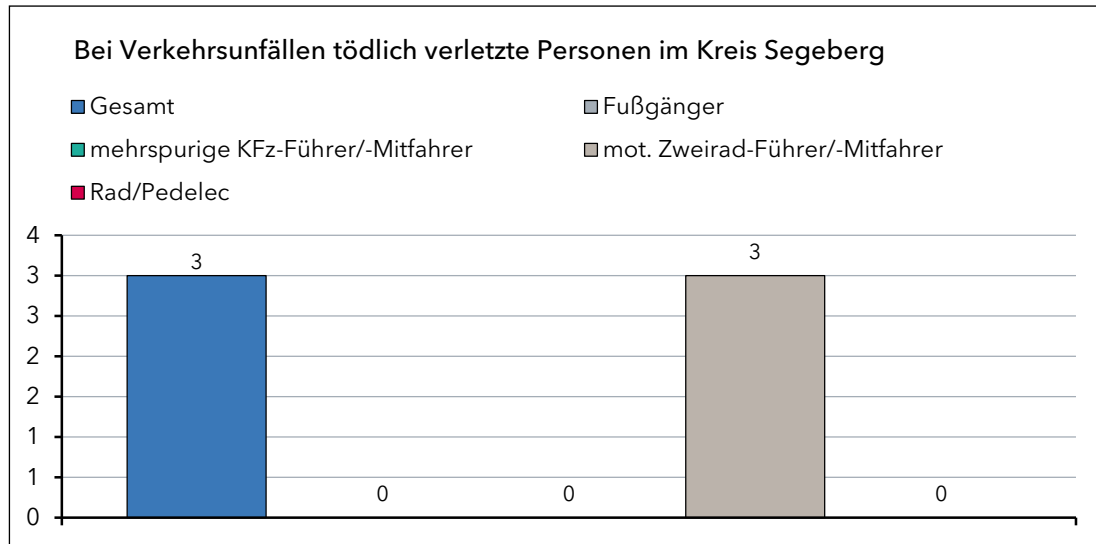
Im Vergleich zum Vorjahr haben sich die Zahlen der schwer und leicht Verletzten weiter verringert und befinden sich auf dem tiefsten Stand seit Aufzeichnung.



Verkehrsunfälle mit tödlich verletzten Personen

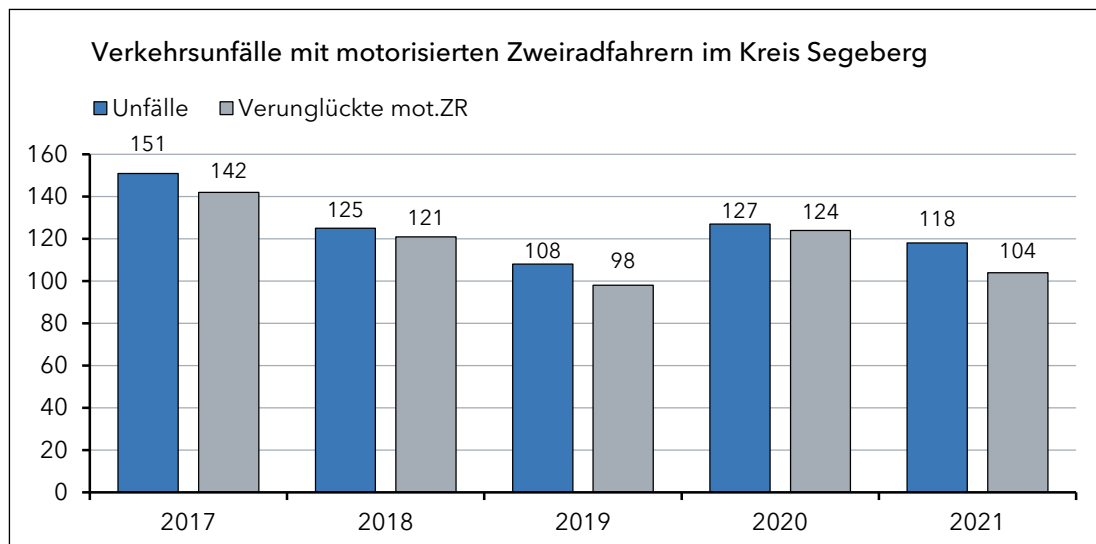
Bei den Verkehrsunfällen mit Todesfolge im Kreis Segeberg wurden die in der nachfolgenden Grafik aufgeführten Verkehrsbeteiligungen festgestellt.

Im Vergleich zum Vorjahr (6) ist die Zahl der tödlich verletzten Verkehrsteilnehmer um die Hälfte gefallen. Sie befindet sich auf dem niedrigsten Stand seit Auswertung.



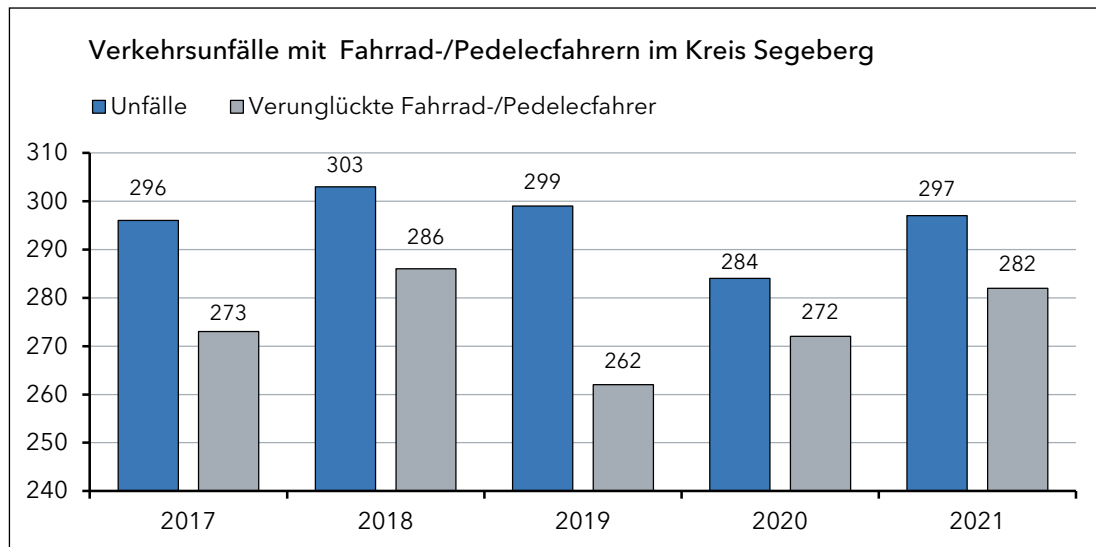
Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern

Nach einer Steigerung im letzten Jahr ist die Anzahl der Unfälle mit motorisierten Zweirädern (Zweiräder ab Versicherungspflicht), im Hinblick auf die gefallenen Gesamtzahlen, wieder gefallen. Dabei verloren 3 Menschen ihr Leben.

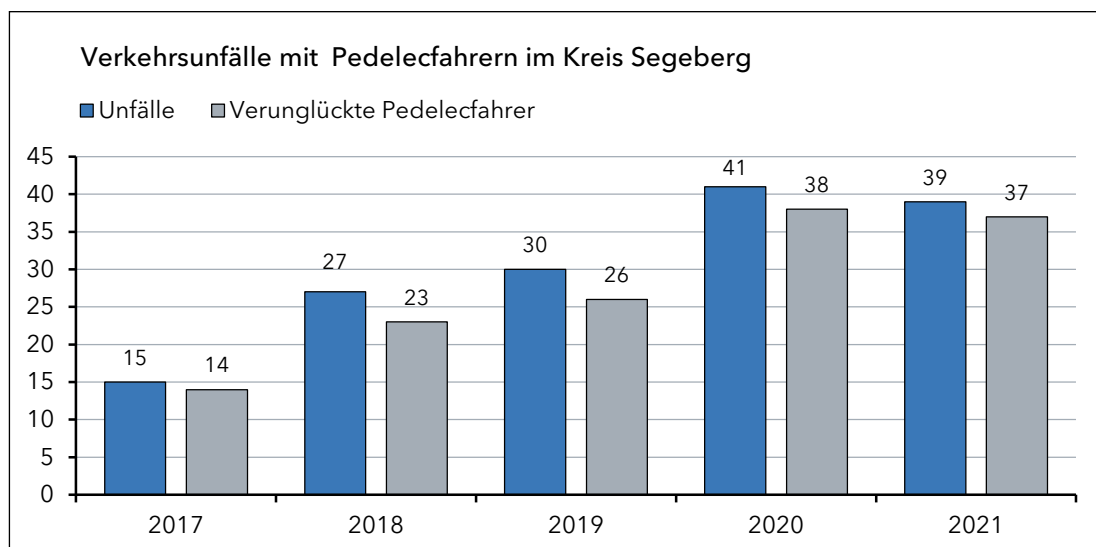


Verkehrsunfälle mit Fahrrädern/Pedelecs

Die Zahlen der Verkehrsunfälle und Verunglückten mit Fahrrädern/Pedelecs sind gestiegen.



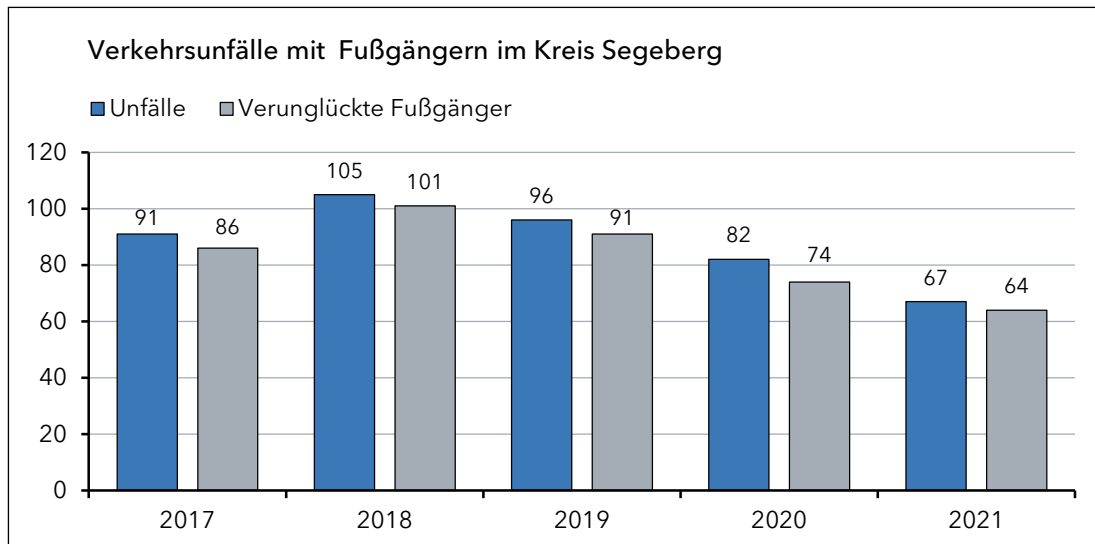
Der sprunghafte Anstieg der Unfall- und Verunglücktenzahlen bei den Führern von Pedelecs des Vorjahres hat sich, trotz Verkaufssteigerungen, nicht fortgesetzt und ist vergleichbar mit dem Vorjahr.



Verkehrsunfälle mit Fußgängern

Wiederum ist eine deutliche Reduzierung der Unfallzahlen mit beteiligten Fußgängern im Jahr 2021 zu verzeichnen.

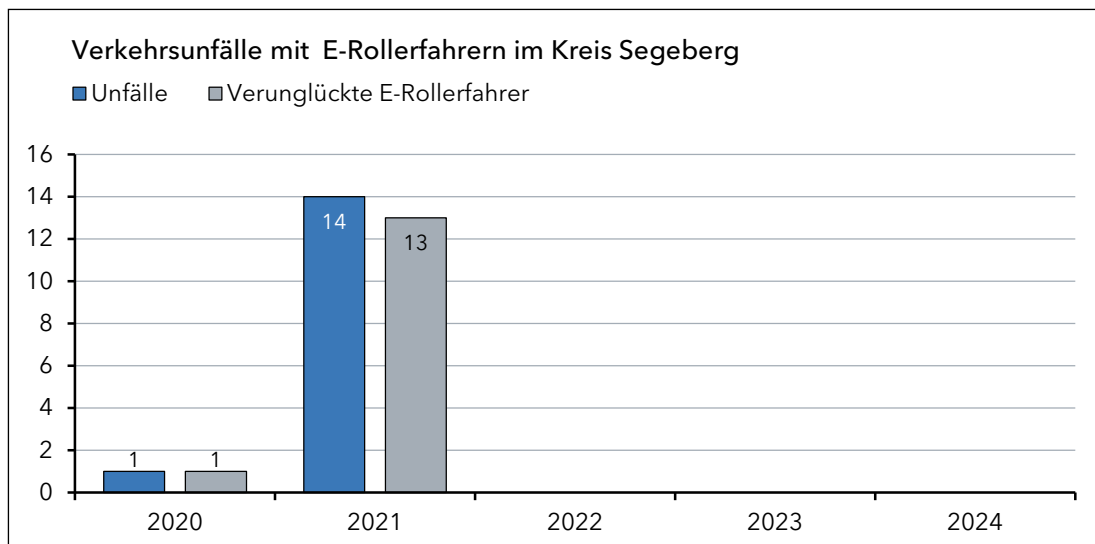
Im Kreis Segeberg ist kein Fußgänger tödlich verletzt worden.



Verkehrsunfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen - E-Roller

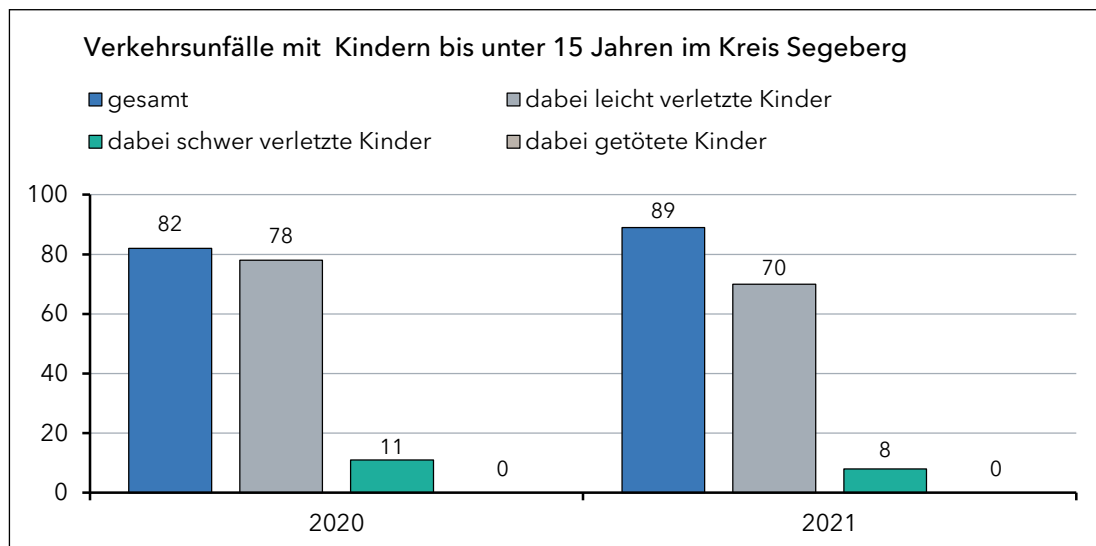
Durch den E-Roller wurde ein neuartiges Fortbewegungsmittel eingeführt. Das macht sich besonders in den Städten bemerkbar. Wurde im Kreis Segeberg im Jahr 2020 lediglich ein

Verkehrsunfall mit einem E-Roller registriert, so waren es im letzten Jahr bereits 14 Unfälle.



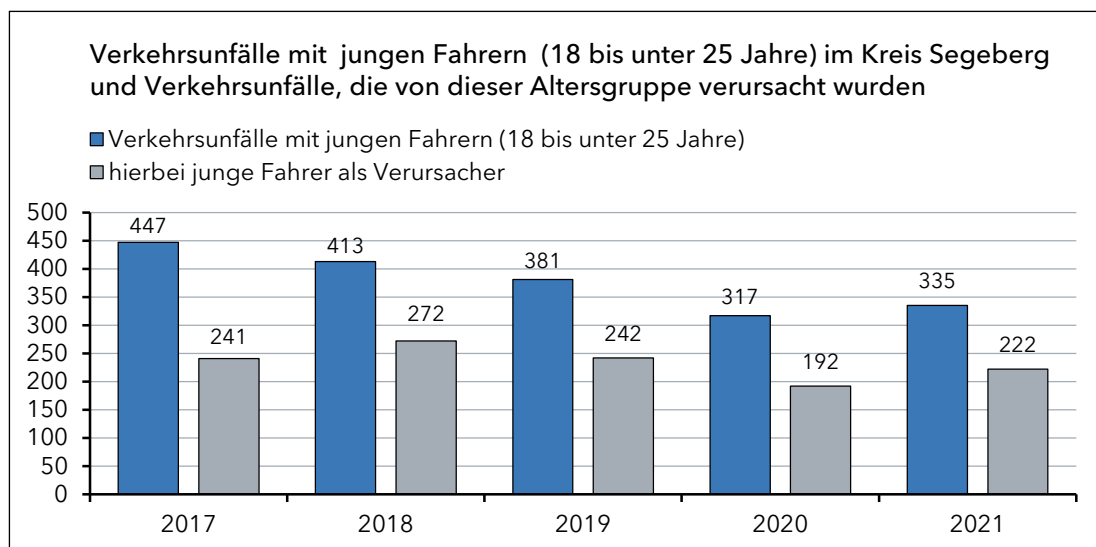
Verkehrsunfälle mit Kindern

Die Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Kindern ist leicht gestiegen. Die Zahl der verletzten Kinder ist jedoch weiter gesunken.

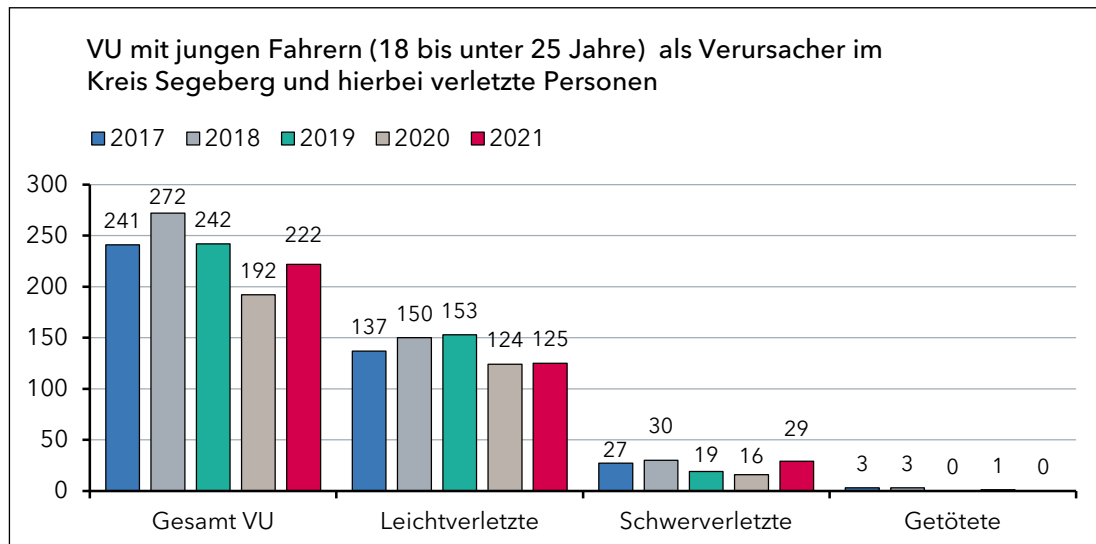


Verkehrsunfälle mit jungen Fahrern

Die Zahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Verkehrsteilnehmern im Alter von 18 bis unter 25 Jahren hat sich wieder leicht von 317 auf 335 erhöht.

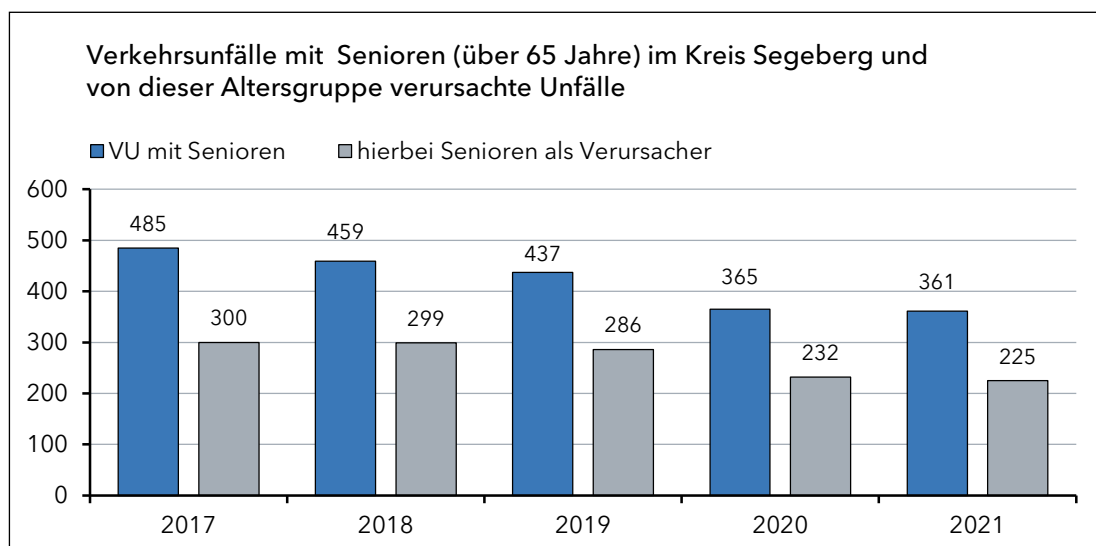


Die Zahl der Verkehrsunfälle sowie der Verletzten, bei denen die Verursacher zwischen 18 bis unter 25 Jahre alt waren, ist bedauerlicherweise nach 3 Jahren wieder gestiegen.

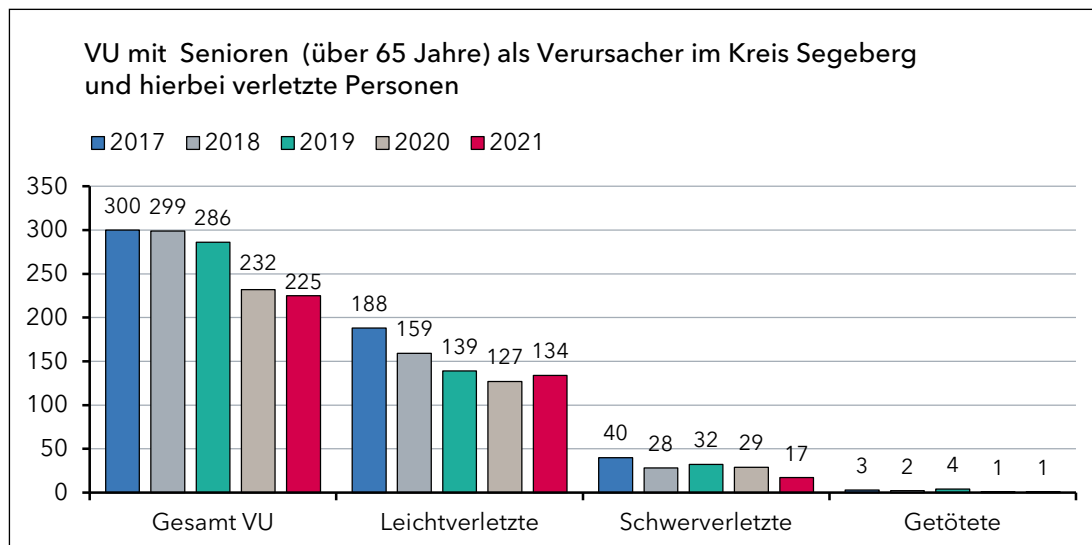


Verkehrsunfälle mit Senioren

Die Unfälle mit Senioren und Senioren als Verursacher dieser Unfälle sind auf ein 5-Jahres-Tief gefallen.

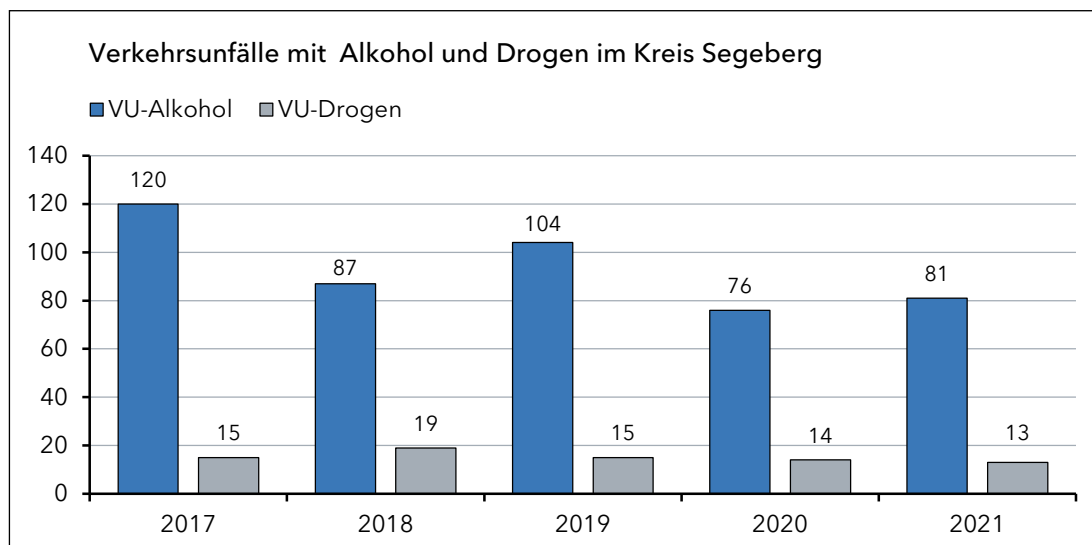


Nachdem die Unfälle, bei den als Verursacher Senioren festgestellt wurden, weiter abnahmen, nahm auch die Anzahl der verletzten Personen ab.



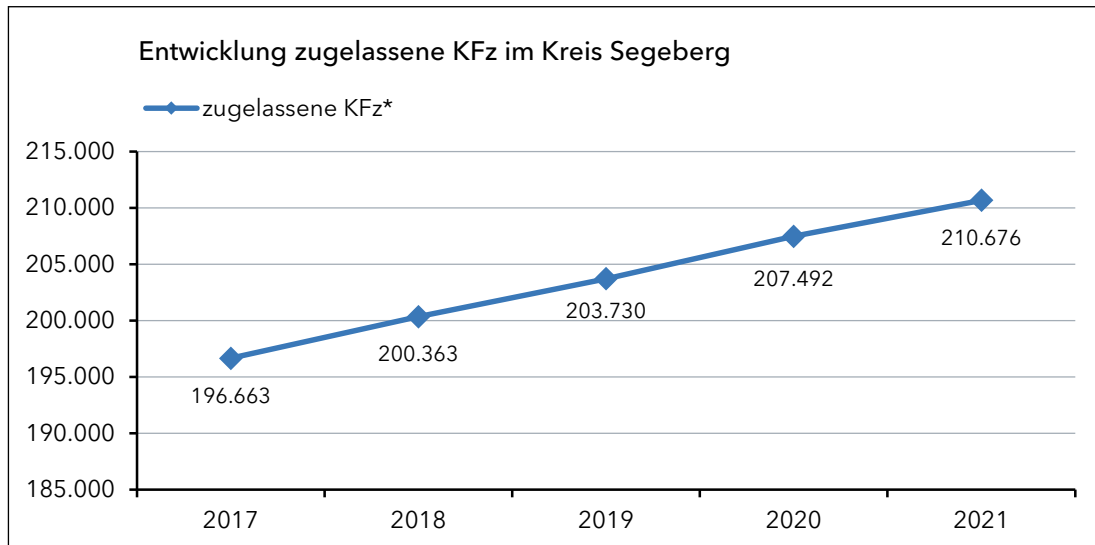
Verkehrsunfälle unter Einfluss von Alkohol oder Drogen

Die Zahl der Unfälle unter Alkoholeinfluss hat sich leicht erhöht. Bei den Verkehrsunfällen unter dem Einfluss von Drogen oder Medikamenten ergab sich ein nahezu gleichbleibendes Bild über die letzten Jahre.



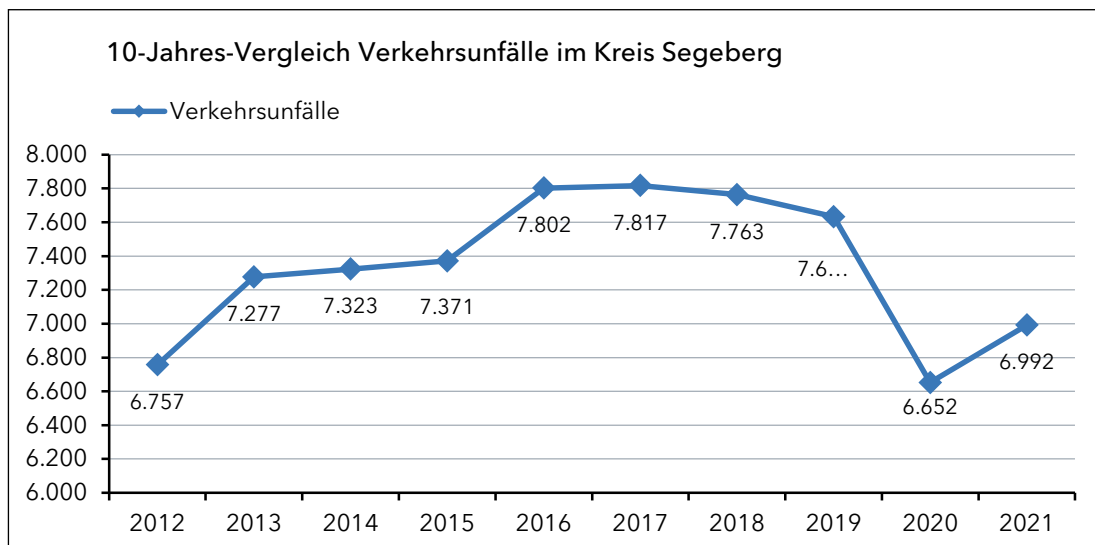
Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes

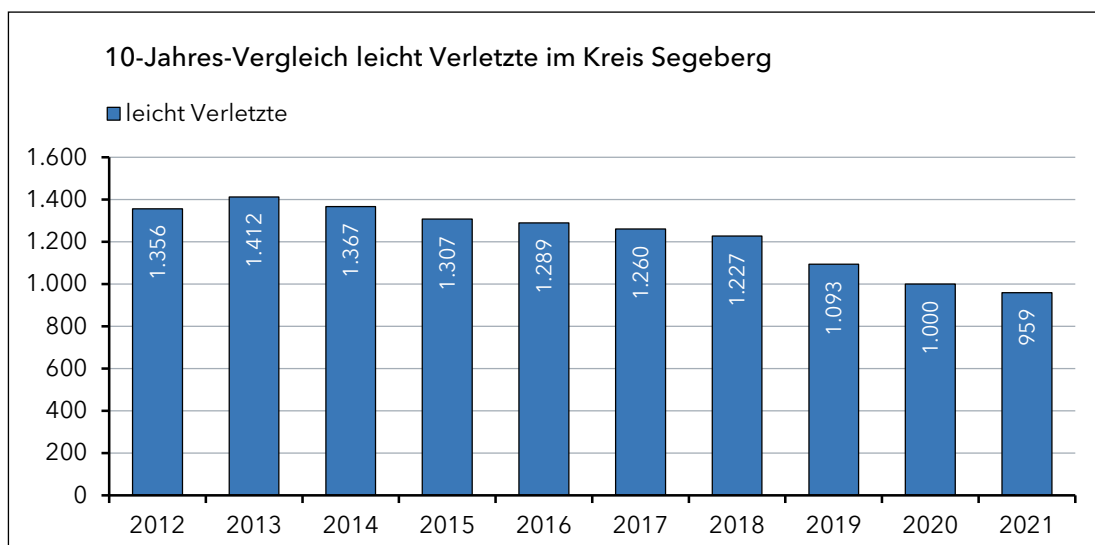
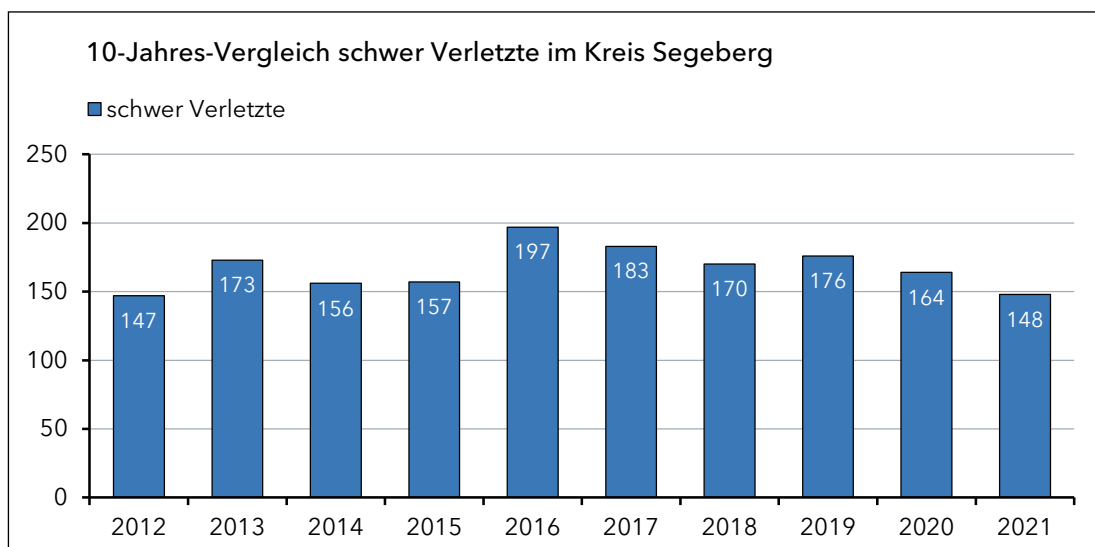
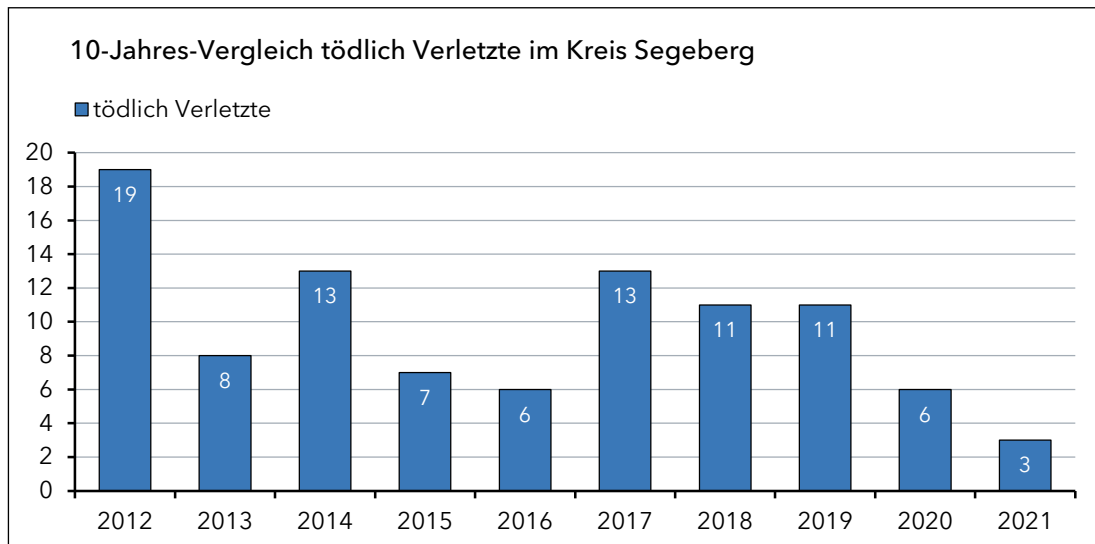
Zum Erhebungszeitpunkt 31.12.2021 waren im Kreis Segeberg 210676 Kraftfahrzeuge zugelassen. Das sind knapp 3200 mehr als im Vorjahr.



*) Quelle Kreis Segeberg

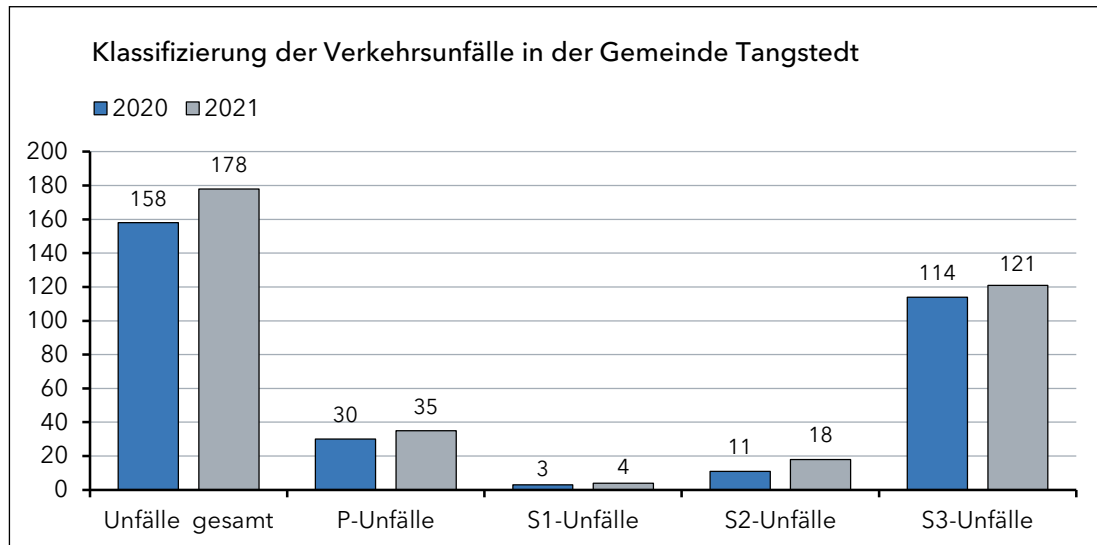
Verkehrsunfallgeschehen und Verletzte - 10-Jahres-Übersichten



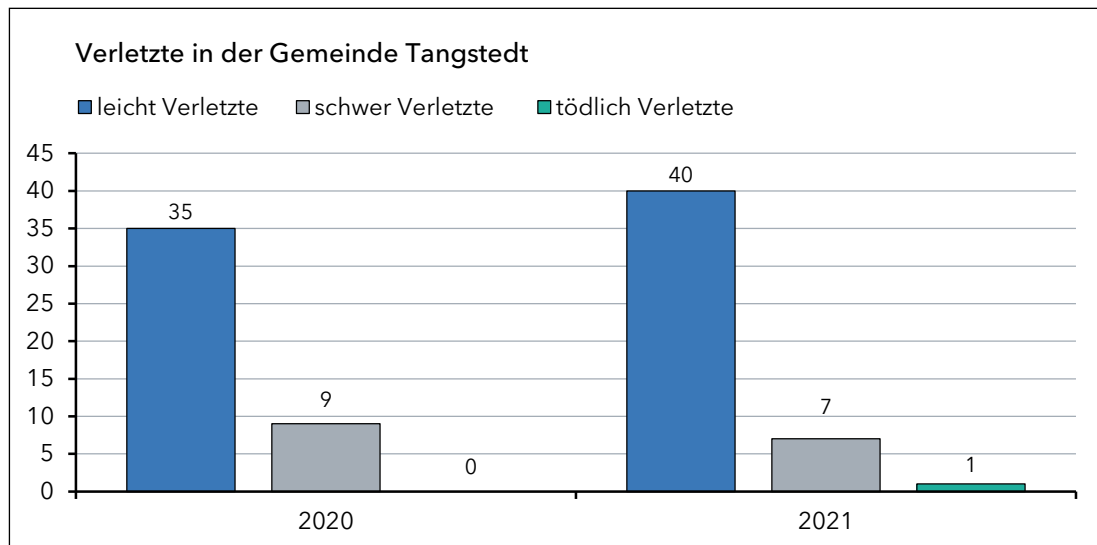


Gemeinde Tangstedt (Kreis Stormarn)

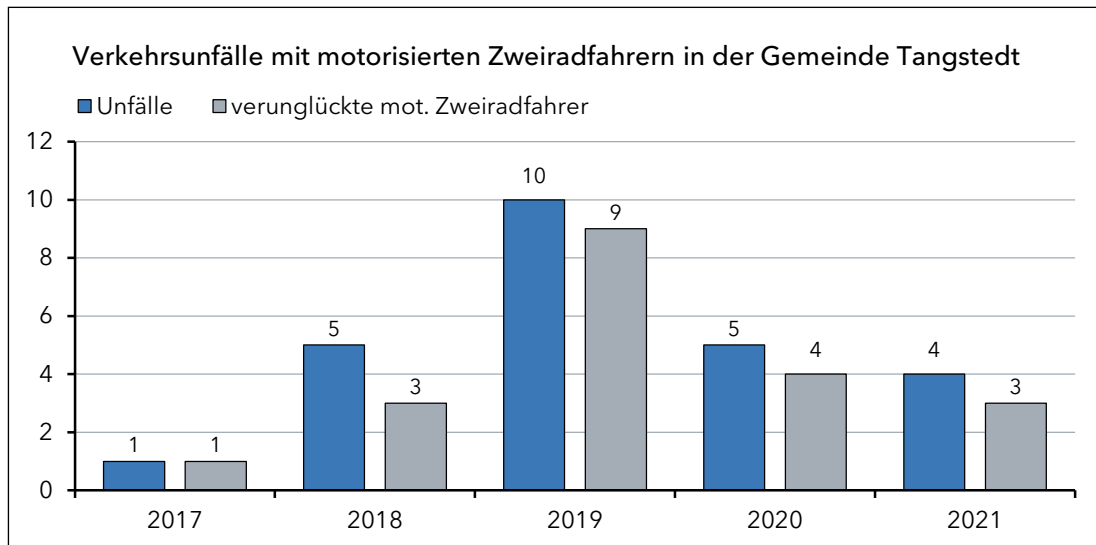
Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle in der Gemeinde Tangstedt ist nach 2020 wieder gestiegen. Das gilt auch für die Unfälle mit Personenschäden.



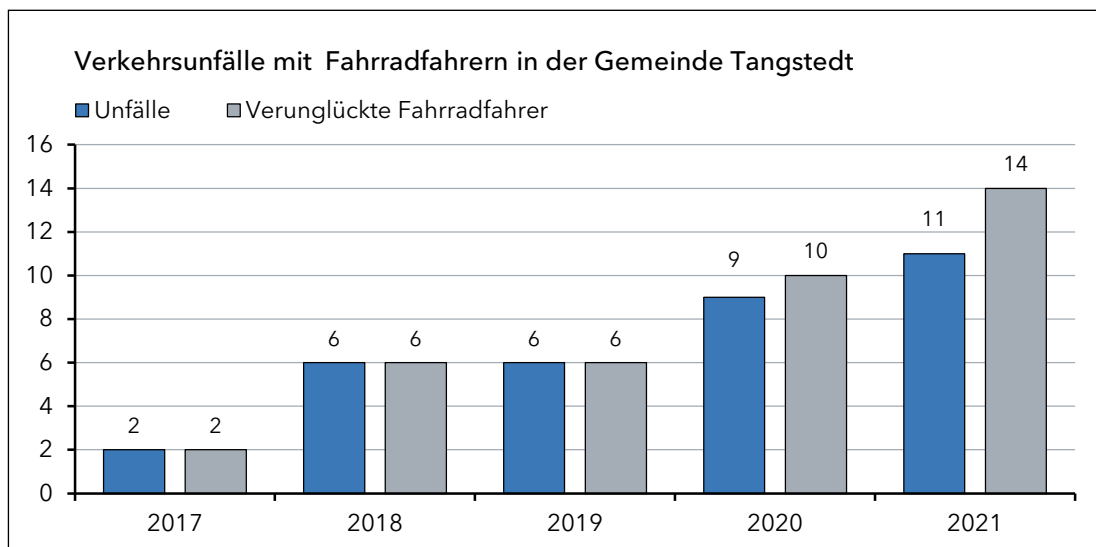
Nachdem 2018–2020 keine Person tödlich verletzt wurde, musste für 2021 ein PKW-Fahrer verzeichnet werden.



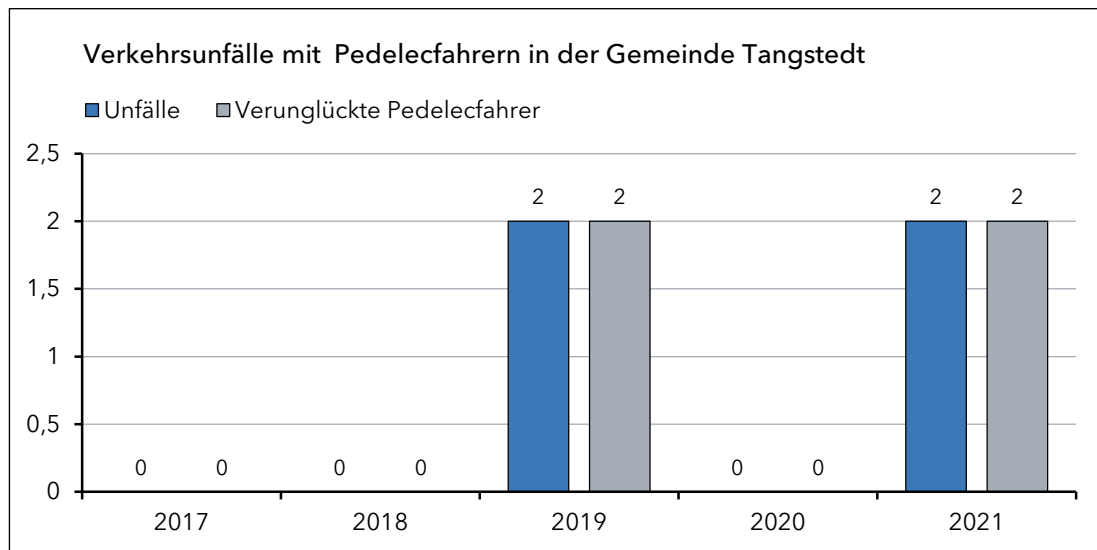
Nachdem sich die Zahl der Unfälle mit motorisierten Zweirädern im Jahr 2020 halbierte, setzte sich der abnehmende Trend 2021 leicht fort.



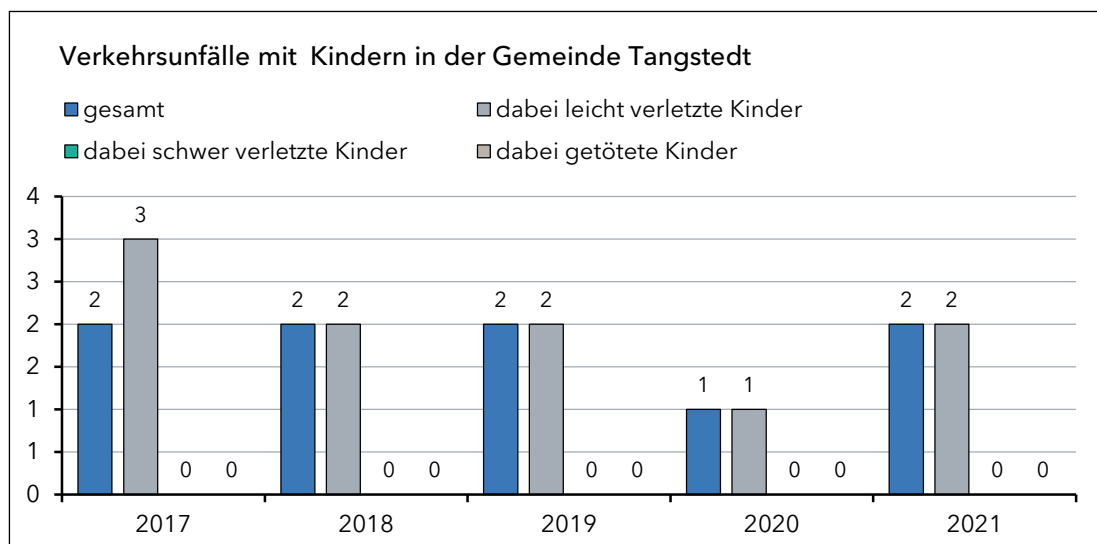
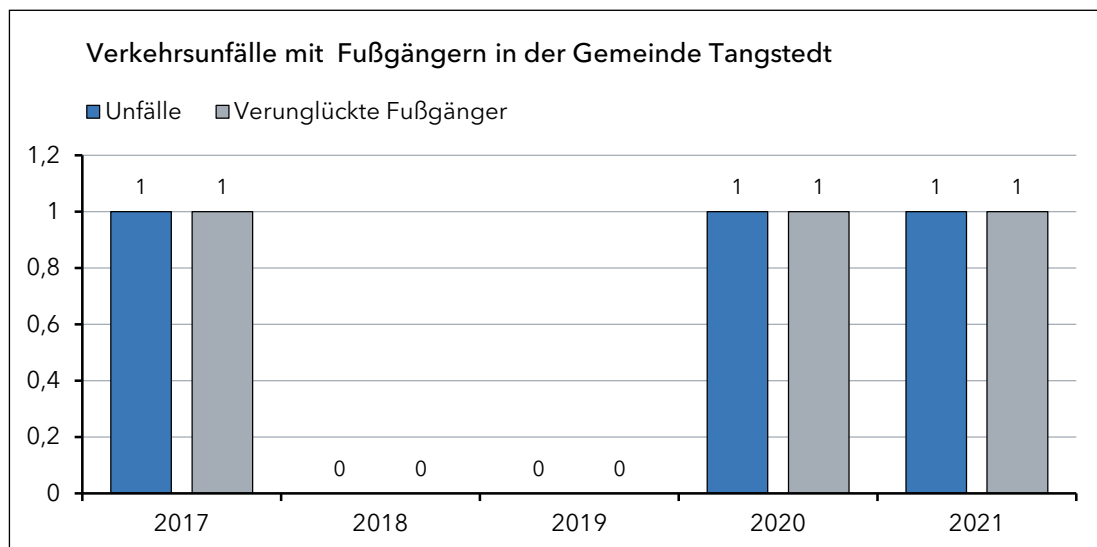
Der Anstieg der Verkehrsunfälle bei den Fahrradfahrern setzt sich leider auch 2021 fort.



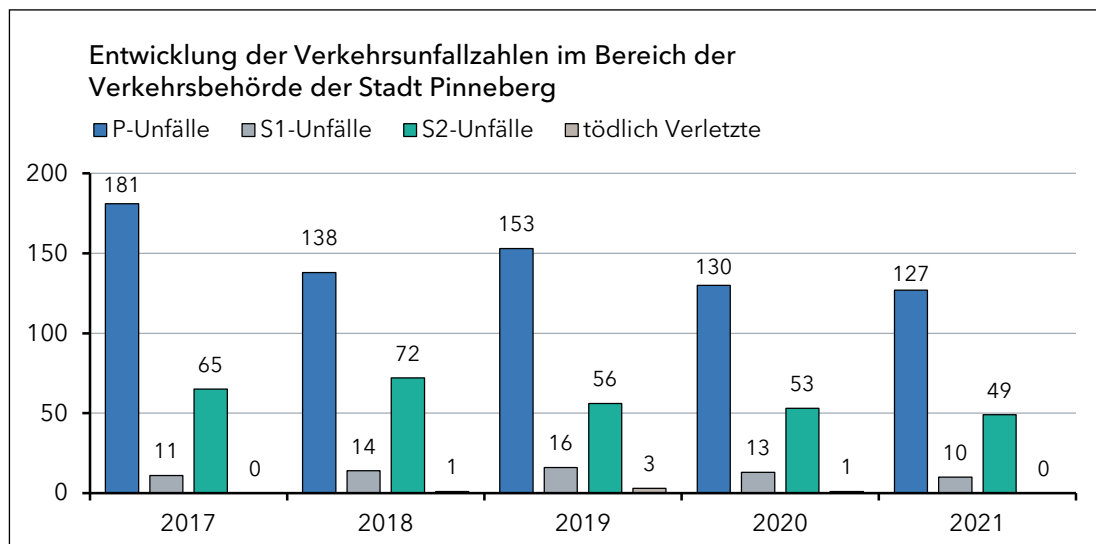
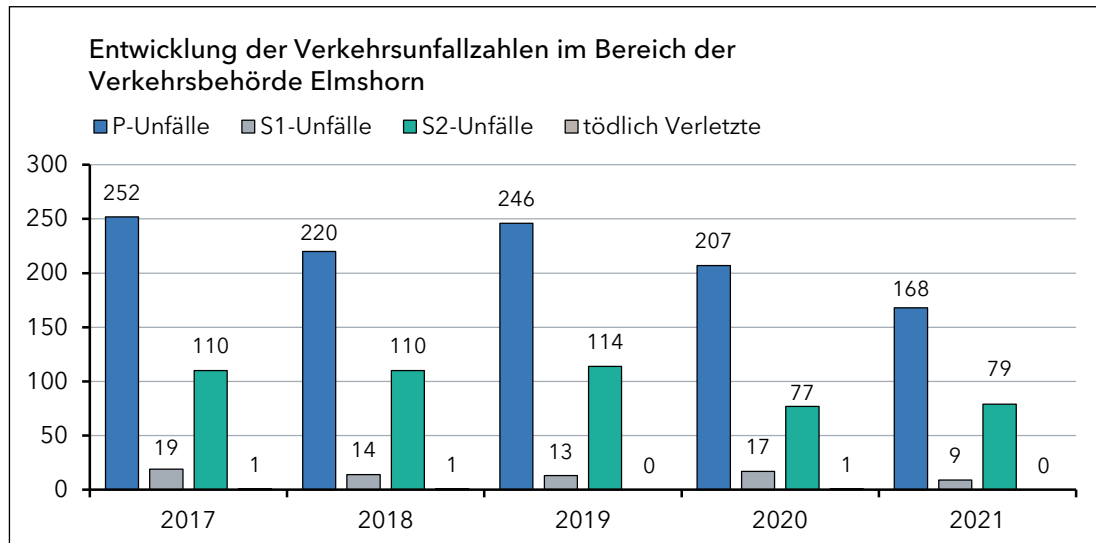
Im Jahr 2021 ereigneten sich, wie auch schon 2019, zwei Verkehrsunfälle mit Pedelecfahrern.

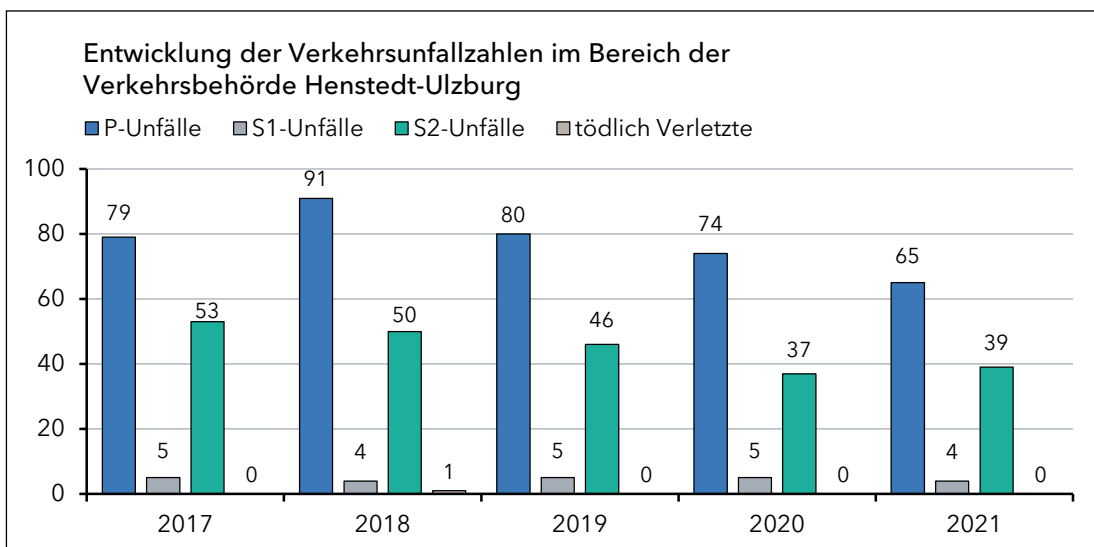
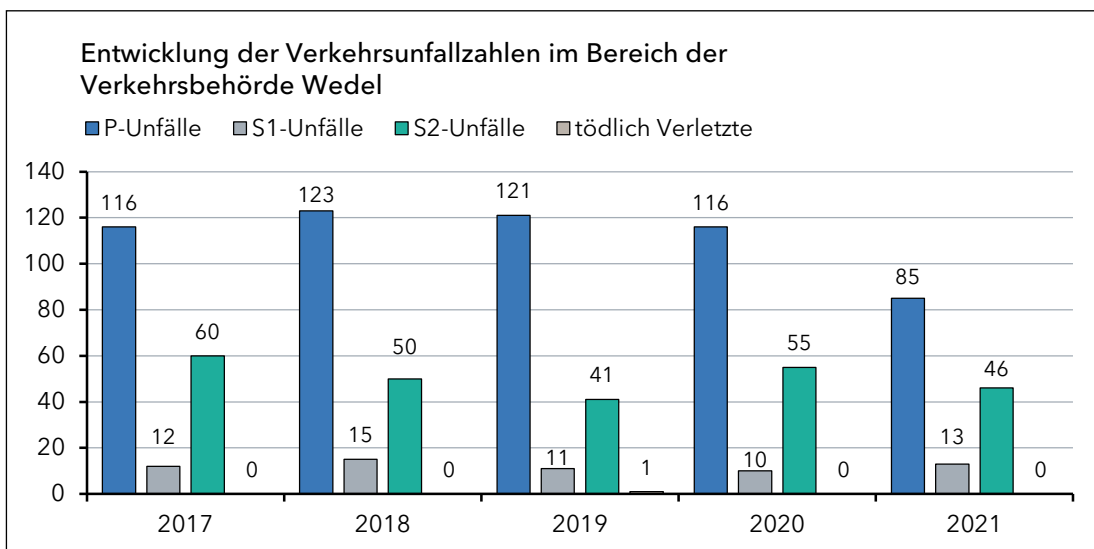
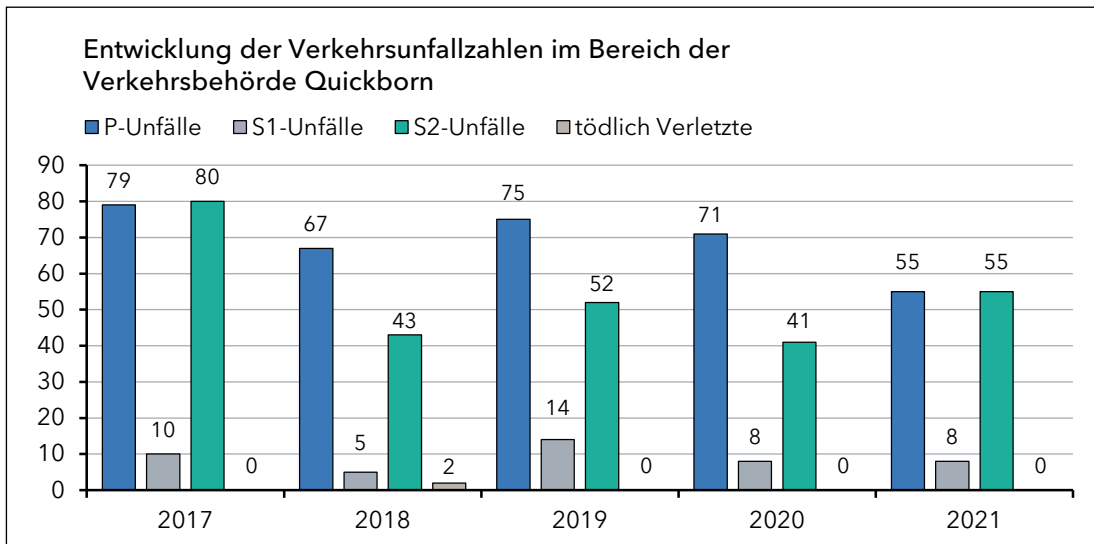


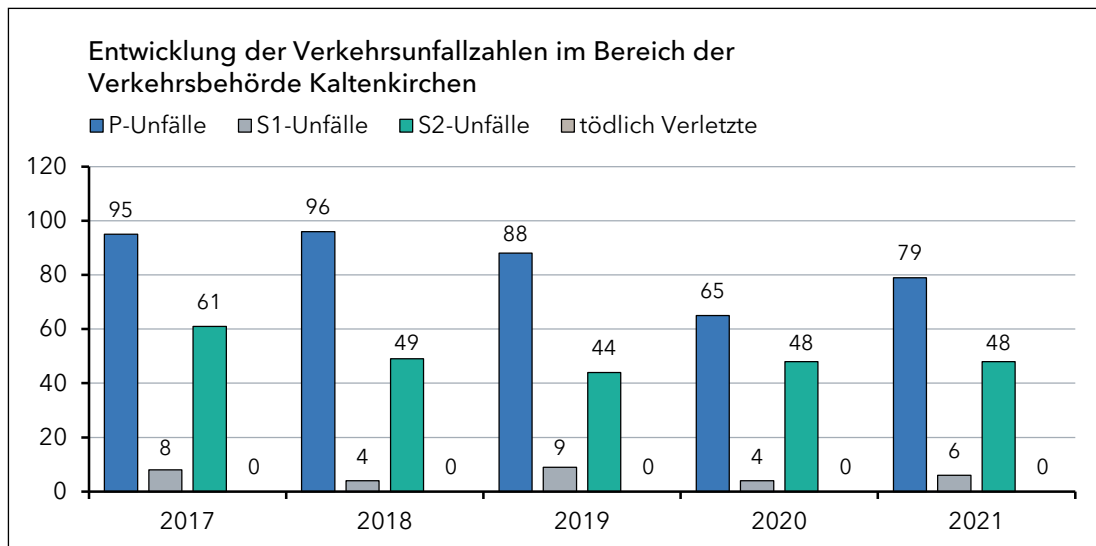
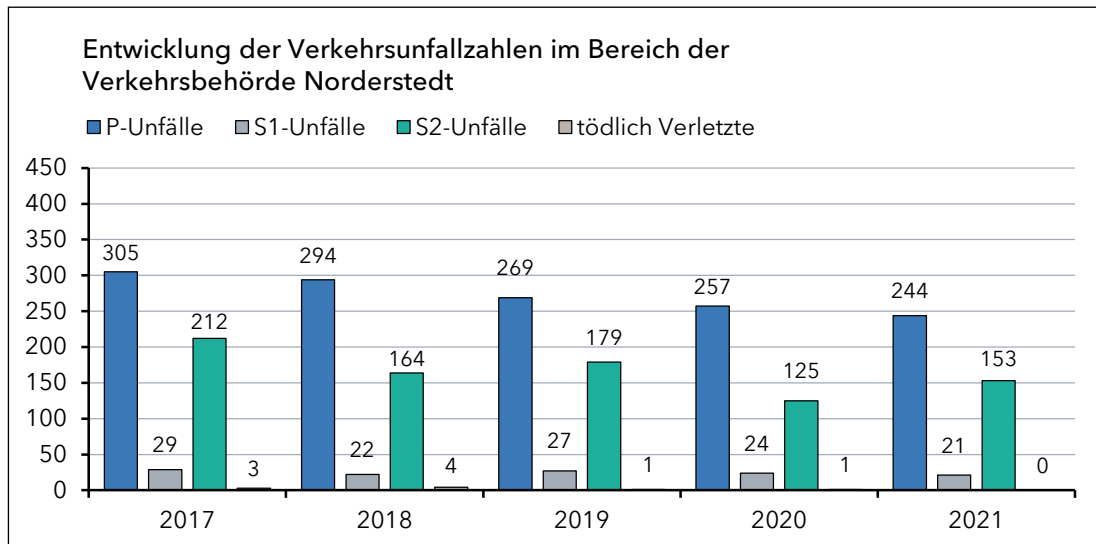
Unfälle mit Fußgängern stellen in der Gemeinde Tangstedt glücklicherweise keinen Schwerpunkt dar. Ein Fußgänger wurde verletzt.



Entwicklung Verkehrsunfallgeschehen bei den Kommunen mit eigener Verkehrsbehörde im 5-Jahres-Vergleich

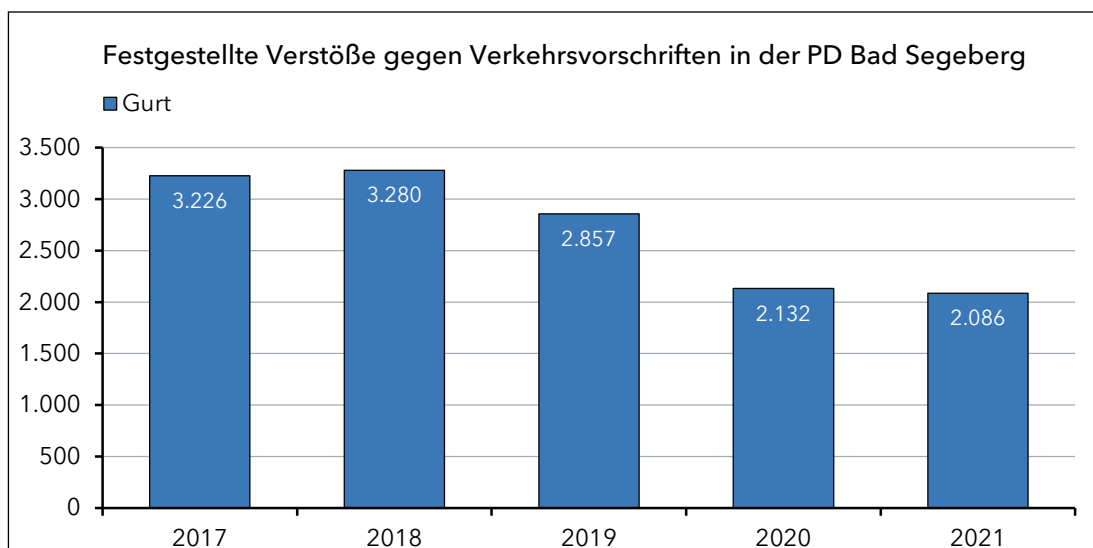
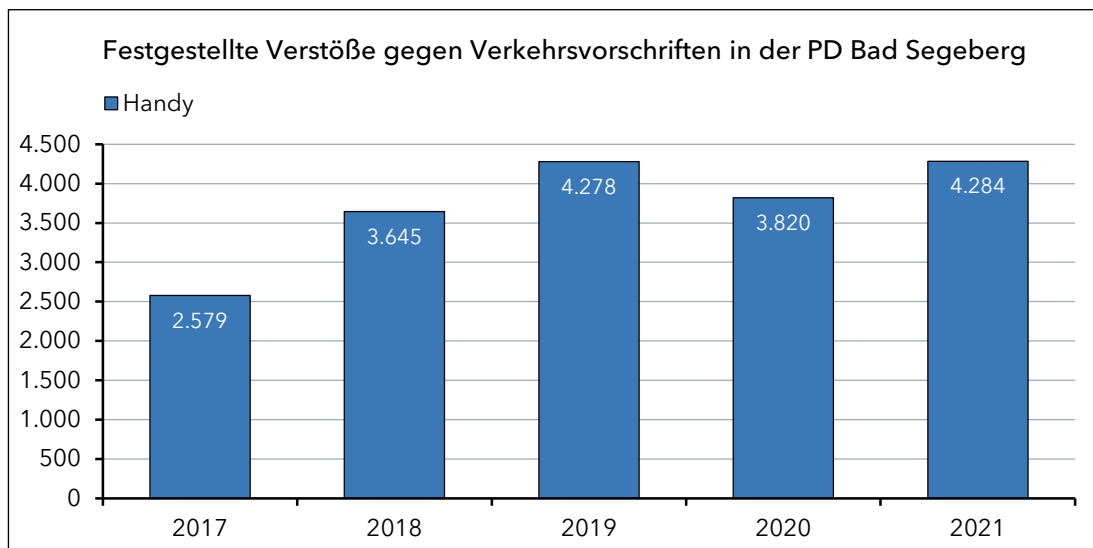


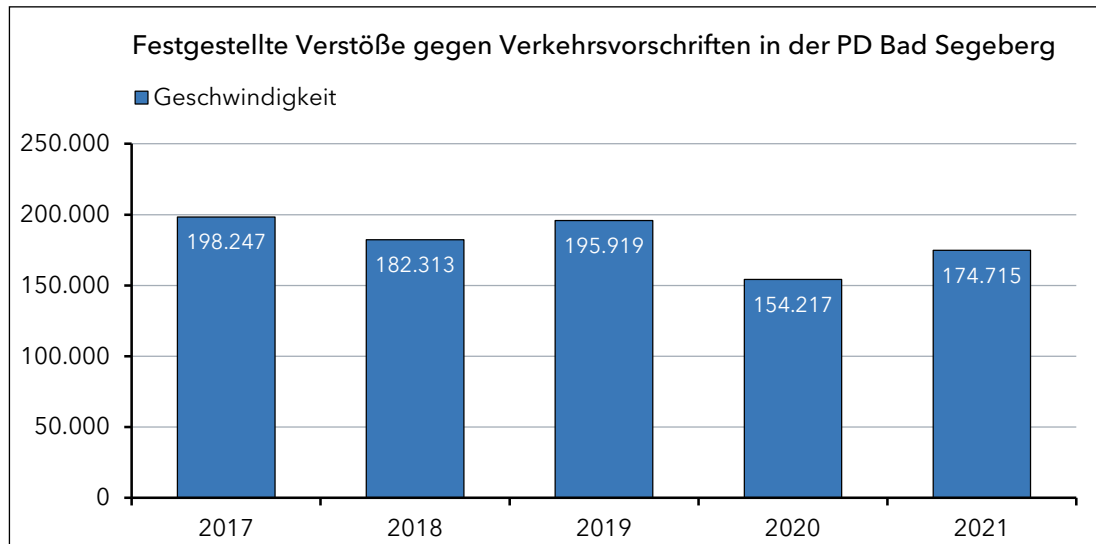




Zahlen aus der Verkehrsüberwachung

In der gesamten PD Bad Segeberg wurden folgende Verstöße gegen ausgewählte Verkehrsvorschriften festgestellt.





Herausgeber

Polizeidirektion Bad Segeberg
Leitender Polizeidirektor Andreas Görs
Dorfstraße 16 – 18
23795 Bad Segeberg
Telefon: +49 4551 884-0
E-Mail: BadSegeberg.PD@polizei.landsh.de

Ansprechpartner

Volker Steidinger
Sachgebiet 1.3 | PD Bad Segeberg
Telefon: +49 4551 884-2130
E-Mail: SG13.BadSegeberg.PD@polizei.landsh.de

Bild

Seite 1 | Landespolizei Schleswig-Holstein
Seite 4 | PD SE/ÖA

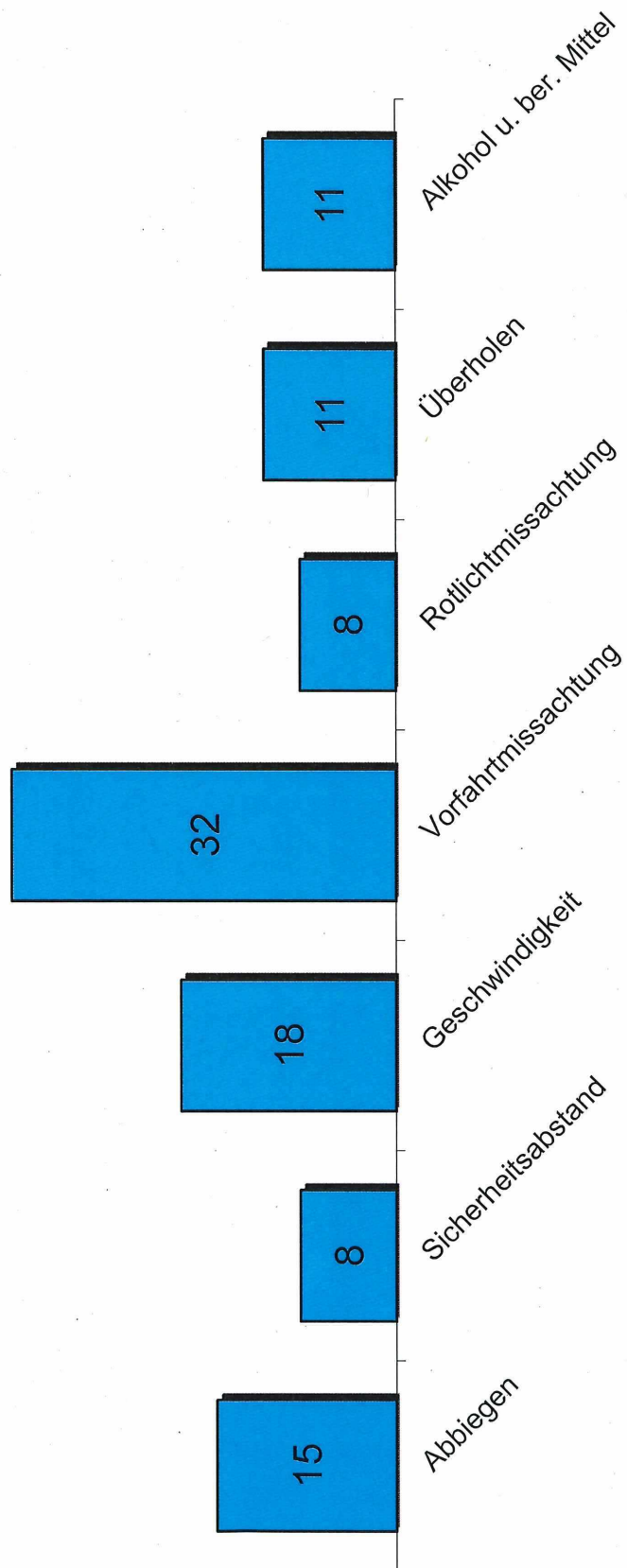
Die Landespolizei im Internet

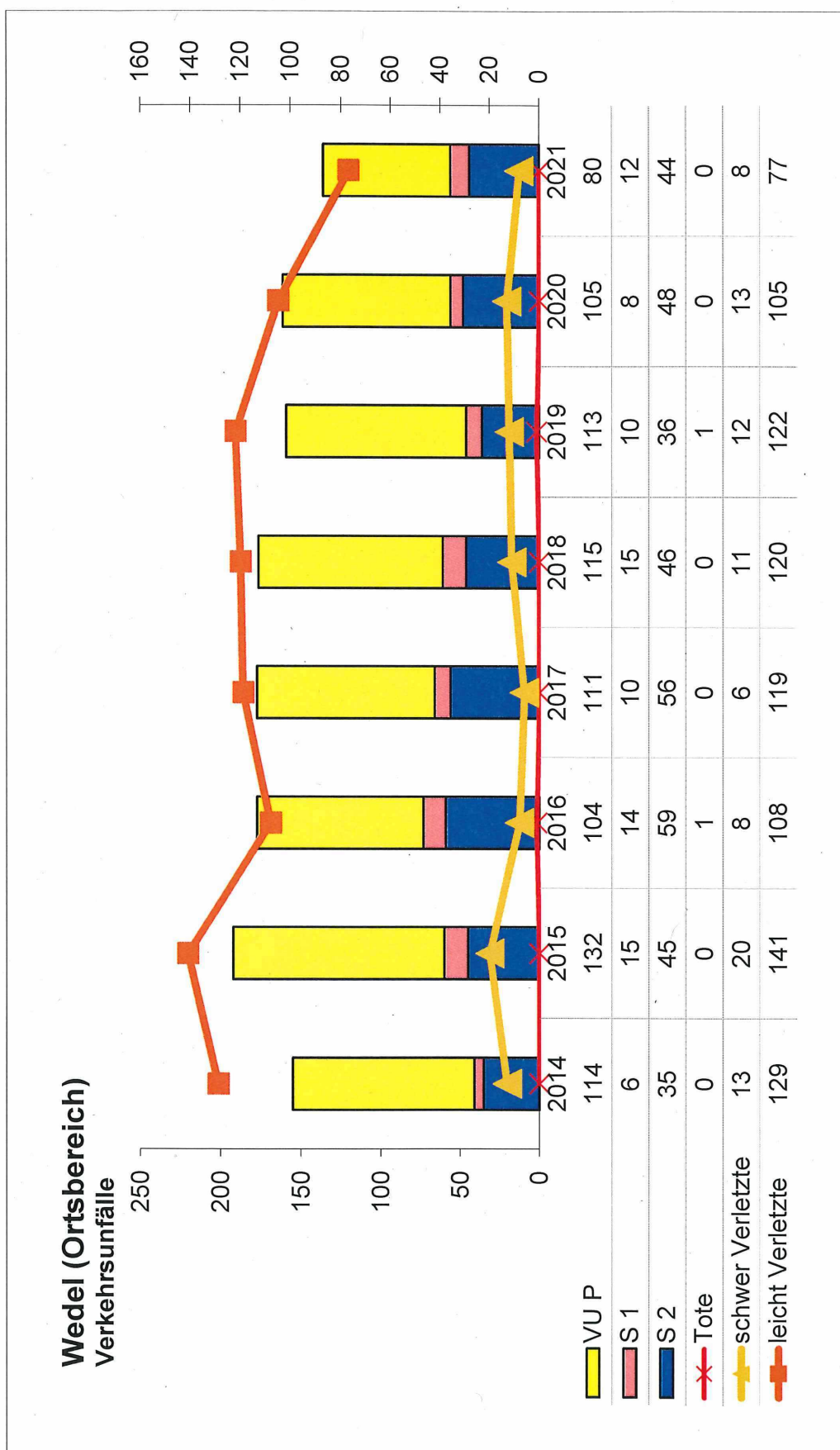
www.polizei.schleswig-holstein.de

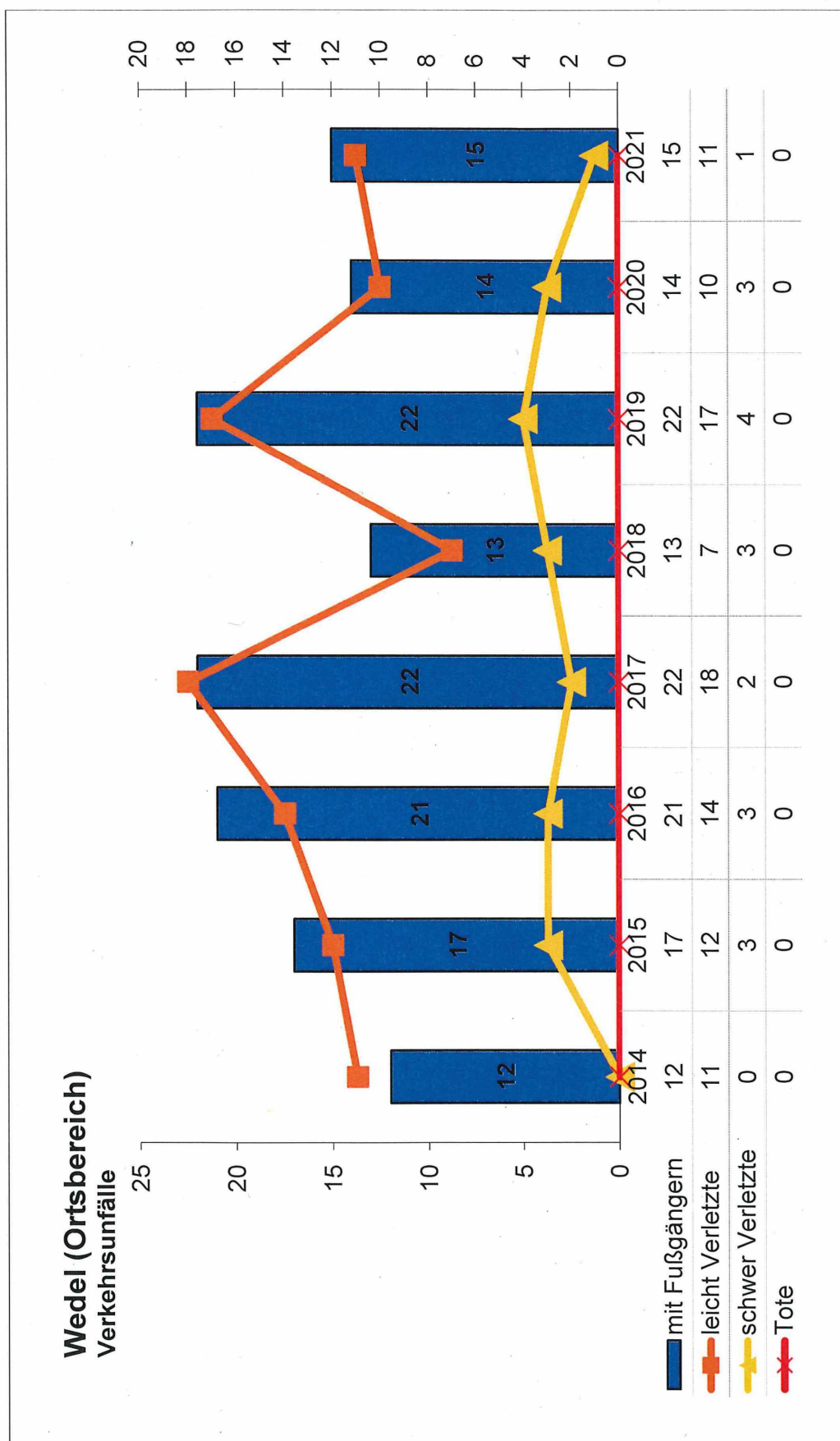
Nachdruck und sonstige Vervielfältigung
– auch auszugsweise –
nur mit Quellenangabe gestattet.

März 2022

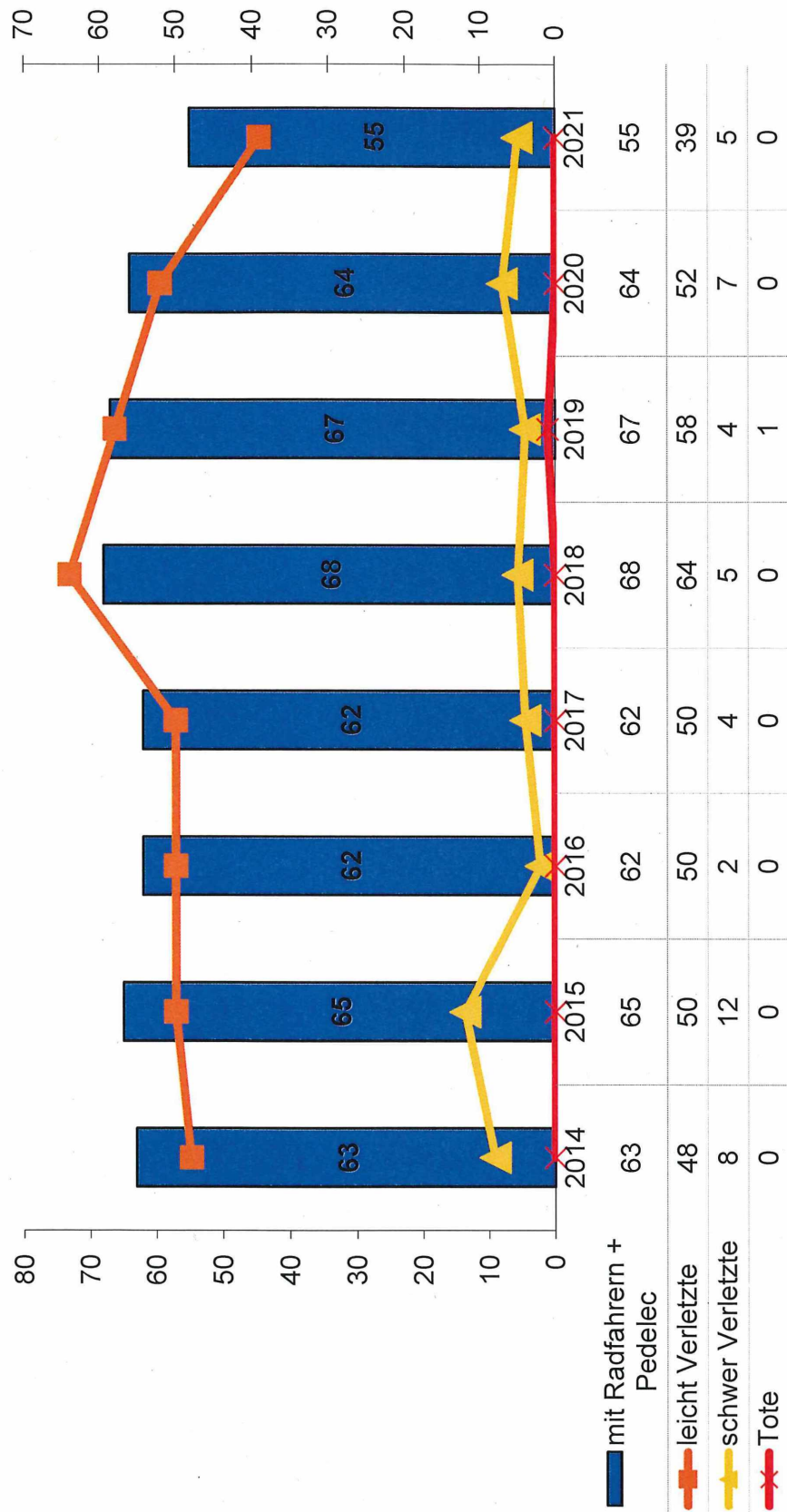
Wedel (Ortsbereich)
Hauptunfallursachen 2021



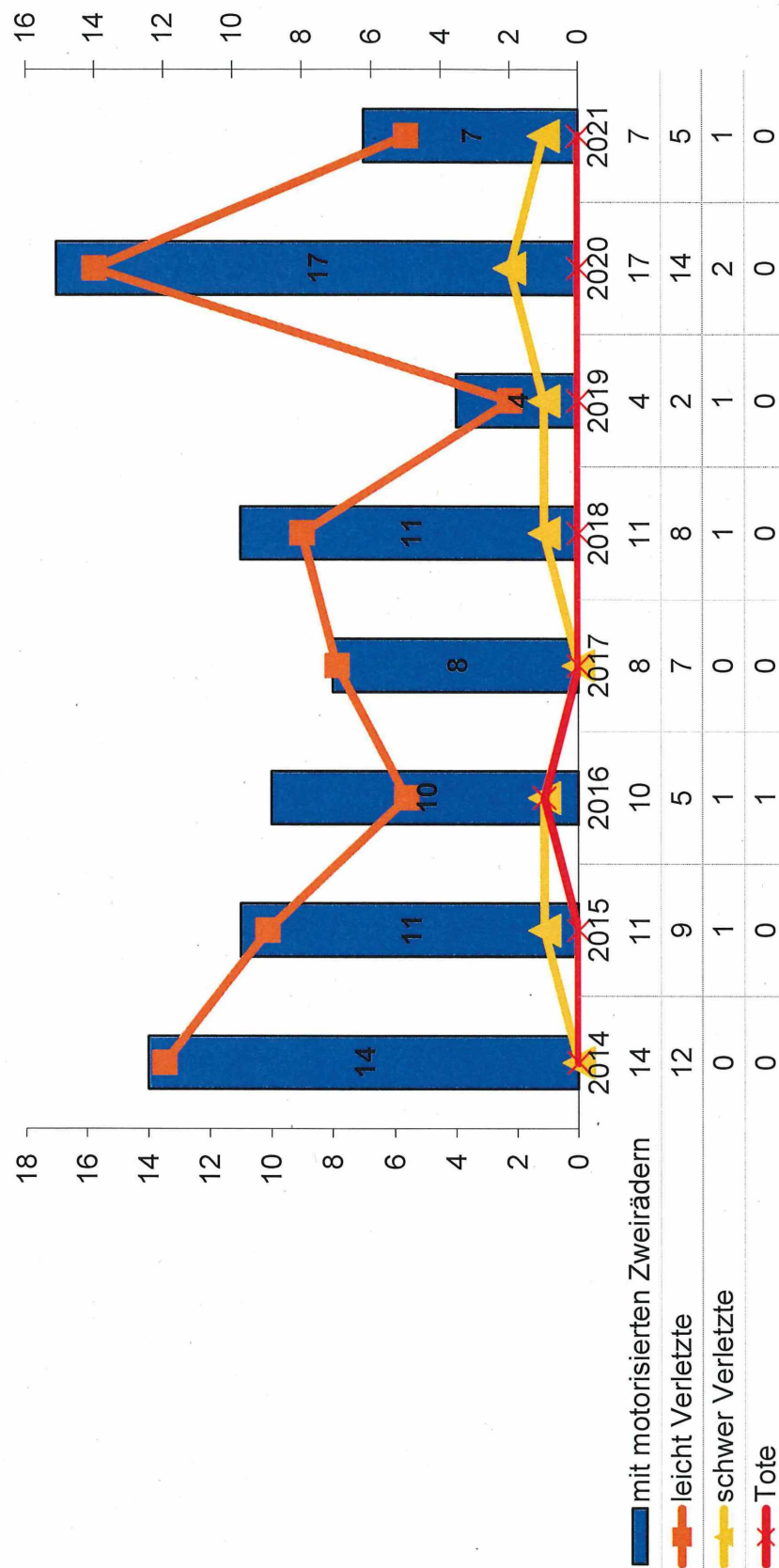




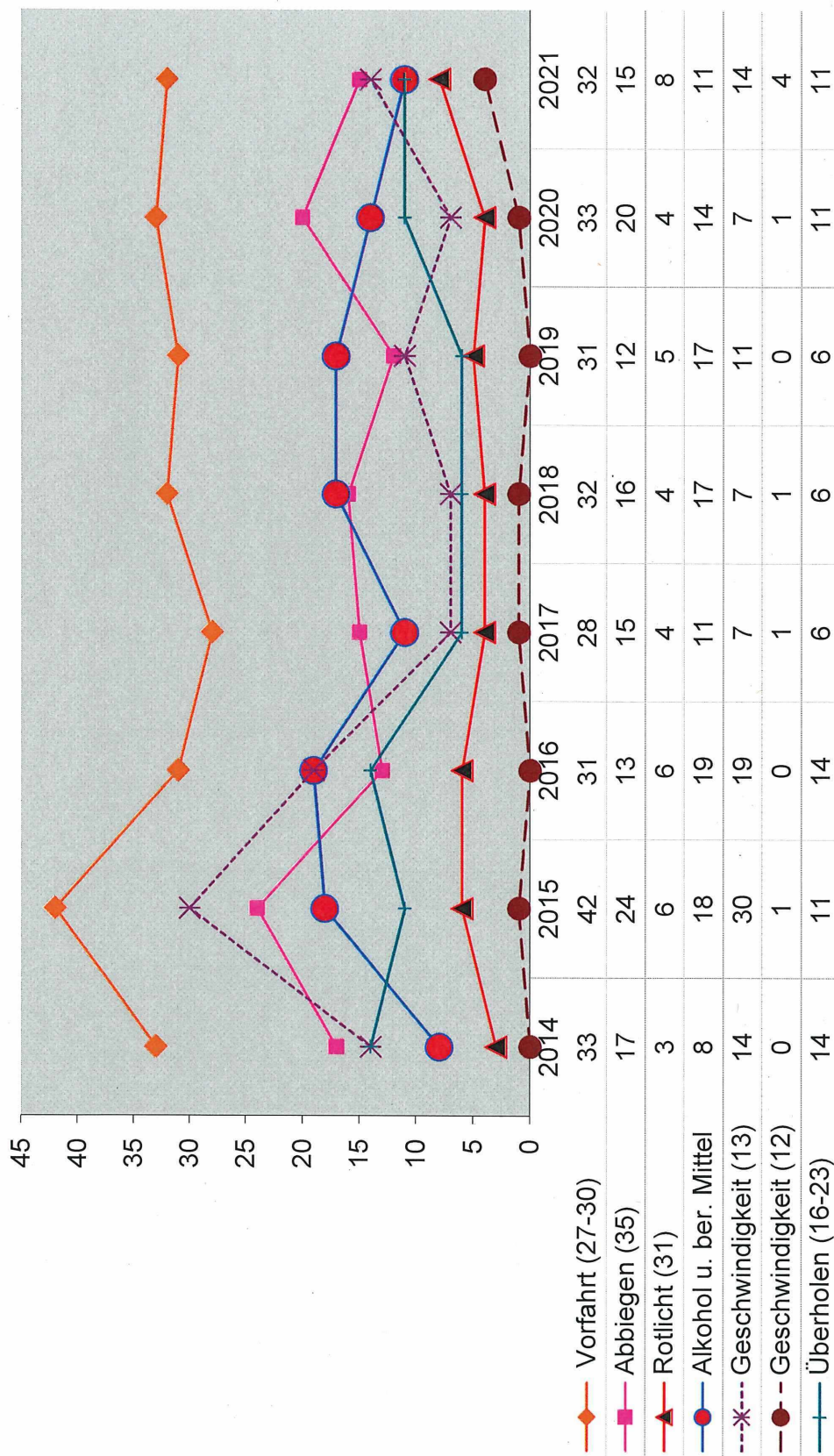
Wedel (Ortsbereich)
Verkehrsunfälle



**Wedel (Ortsbereich)
Verkehrsunfälle**



Wedel (Ortsbereich) Unfallursachen



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

Geschäftszeichen 2-60 / 2-61 / 1-30	Datum 07.07.2022	MV/2022/055
--	---------------------	--------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Planungsausschuss	Kenntnisnahme	23.08.2022
Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschuss	Kenntnisnahme	25.08.2022
Rat der Stadt Wedel	Kenntnisnahme	08.09.2022

**Neue Haltestelle (Busbucht) an Pinneberger Straße Höhe Eggernkamp
(ggü. Fahrenkamp) für neue Buslinie 395 - Sachstand**

Inhalt der Mitteilung:

Mitte 2021 ist die Stadt Wedel seitens der Verkehrsbetriebe VHH und SVG darüber informiert worden, dass ab Dezember 2021 die Buslinie 395, bis dato zw. Pinneberg und Tangstedt verkehrend, nach Wedel und Norderstedt (Garstedt) verlängert werden soll. Dabei sollen alle bestehenden Haltestellen der Linie 389 genutzt werden, da diese Linie dann entfällt.

Es wurde auf die regionale Verkehrsnetzplanung des Kreises Pinneberg RNVP 2022-2026 verwiesen. An der Pinneberger Straße gibt es nur in Fahrtrichtung Pinneberg, vor der Einmündung Fahrenkamp, eine Haltestelle (Busbucht). In Fahrtrichtung Wedel existiert nur ein unbefestigter Haltepunkt im Bereich der Buskehre am Eggenkamp.

Die Anlage einer neuen Haltestelle (Busbucht) an der Pinneberger Straße, Höhe Eggenkamp, wird von allen Beteiligten als erforderlich gesehen, um zukünftig allen Nutzern der Buslinie 395 in Richtung Wedel einen Ein- und Ausstieg in Nähe der Holmer Sandberge bzw. nahe Klövensteen (über Fahrenkamp) zu ermöglichen.

Im Herbst 2021 hat die Verwaltung die politischen Gremien über die geplante Neuanlage einer Bushaltestelle an der Pinneberger Straße informiert. Es wurden entsprechende HH-Mittel für 2022 gemeldet, um die Busbucht baulich errichten und ggf. eine sichere Querung über die Pinneberger Straße mittels LSA (Fußgängerampel) herstellen zu können.

Mit Freigabe der HH-Mittel, Ende Februar '22, wurde ein Ingenieurbüro als Unterstützung für die erforderlichen Planungsleistungen gesucht. Im April '22 konnte ein Büro beauftragt werden. Die Vor-/Entwurfsplanung, inkl. einer Kostenberechnung, für eine Busbucht, wurde Ende Juni vorgelegt. Die Unterlagen sind verwaltungsintern geprüft worden. Dabei musste festgestellt werden, dass die grob geschätzten Kosten in Höhe von 50.000,- € für die Errichtung der Busbucht, inkl. Wartebereich, nicht ausreichen werden. Es ist mit einer Verdoppelung der Kosten zu rechnen. Dieses begründet sich u. a. durch die Länge (60 m) und der massiven Befestigung (0,65 m dick) der Busbucht, aber auch durch umfangreiche Baumschutzmaßnahmen an der im Einmündungsbereich Eggenkamp vorhandenen, geschützten Baumgruppe sowie erforderlicher, umfangreicher Verkehrssicherungsmaßnahmen (z. B. Baustellen-LSA) während der Bauzeit. Eine entsprechende Aufstockung des Budgets ist erforderlich.

Die Planungsunterlagen sind Ende Juli sowohl beim SVG (Südwestholstein ÖPNV-Verwaltungsgemeinschaft) als auch beim LBV SH (Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein) eingereicht worden. Der SVG bezuschusst den Umbau bzw. die Neuanlage von Haltestellen (inkl. Wartebereich) mit max. 22.500,- €. Der LBV SH hat als Straßenbaulastträger die Baumaßnahme an der L105 zu genehmigen. Wir erhoffen uns zeitnahe Rückmeldungen / Genehmigungen. Sobald diese vorliegen, wird die Maßnahme ausgeschrieben und baulich umgesetzt. Ziel ist es, die Bushaltestelle bis zum neuen Fahrplan am 15.12.2022 in Betrieb zu nehmen.

Randbedingungen:

Der VHH hat eine Probefahrt des betroffenen Bereiches mit einem 12m-Stadtbus durchgeführt. Ein Befahren der bestehenden Kehre am Eggenkamp, von Norden (Pinneberg) kommend, war nur sehr schwer möglich. Der gesamte Bereich der Kehre, auch der unbefestigte Seitenstreifen (inkl. Bewuchs) musste in Anspruch genommen werden. Der VHH geht davon aus, dass auf der Linie künftig auch 13m-Low-Entry-Busse und 18,75m-Gelenkbusse zum Einsatz kommen. Mit diesen Fahrzeugtypen ist ein Befahren der Kehre überhaupt nicht möglich. Somit kann in der Kehre keine Bushaltestelle angedacht bzw. baulich angelegt werden.

Der Verwaltung ist der langjährige Wunsch der Anwohner nach einer F-LSA (Fußgänger-/Bedarfsampel) im Bereich Fahrenkamp bekannt. Für eine sichere Querung der Pinneberger Straße erscheint diese auch sinnvoll. Formal wird die erforderliche Fußgängerverkehrsstärke nach der R-FGÜ 2001, diese beträgt 50 Querungen in der Spitzenstunde an einem Werktag mit durchschnittlichem Verkehr, im Bereich Fahrenkamp zurzeit und ggf. auch zukünftig nicht erfüllt. Die untere Verkehrsbehörde empfiehlt daher, mit Errichtung / Inbetriebnahme der neuen Bushaltestelle, die Geschwindigkeit im Bereich Eggen-/Fahrenkamp von derzeit 80 km/h auf 60 km/h herabzusetzen. Die Zustimmung der Verkehrsfachaufsicht des Landes SH dazu wurde bei einem Ortstermin am 21.07.2022 in Aussicht gestellt.

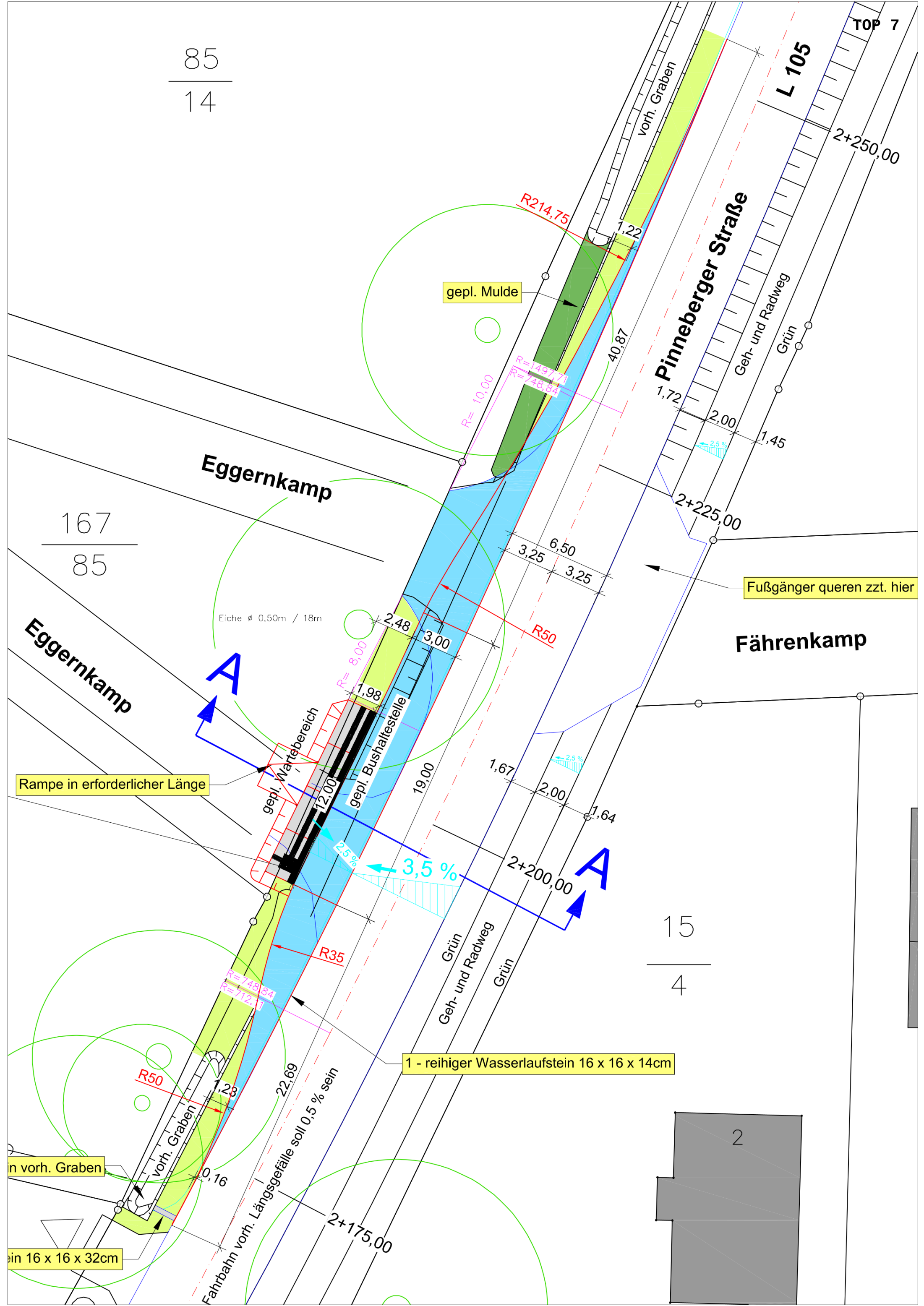
Sofern eine F-LSA, abweichend von den v. b. Richtwerten, angeordnet werden soll, ist eine vorherige fachliche Abstimmung mit dem Land SH erforderlich und die Genehmigung des Straßenbaulastträgers (LBV SH) einzuholen. Vorab sollte der politische Wille, über einen Antrag / Beschluss, bekundet werden, dort eine F-LSA zu planen und zu errichten.

Grundsätzlich müsste der Straßenbaulastträger (LBV SH) die gesamte Baumaßnahme durchführen und auch die Kosten tragen. Eine Vorabstellungnahme des LBV SH lautet aber wie folgt:
„Grundsätzlich ist es so, dass der Verursacher (hier die VHH) sämtliche Kosten zu tragen hat. Dieses würde dann auch für das Aufstellen einer LSA (Ampel) zutreffen. Wir als Straßenbaulastträger werden in der Sache nur beteiligt, um eine Genehmigung bzw. Baudurchführungsvereinbarung aufzustellen (weil an unserer Straße gebaut wird). Ansprechpartner dabei ist aber immer die Stadt Wedel. Genehmigungen und Baudurchführungsvereinbarungen mit Dritten schließen wir nicht. Der Verursacher / Stadt Wedel ist für die Planung und das Aufstellen verantwortlich und muss dem Straßenbaulastträger (LBV) für eine Genehmigung und das Aufstellen einer Baudurchführungsvereinbarung Entwurfsunterlagen (3-fach) nach RE vorlegen. In diesem Fall müsste dann auch noch ein Baulastvertrag geschlossen werden (außerhalb einer geschlossenen Ortslage). Bevor eine LSA (Ampelanlage) aufgestellt wird, müsste die Notwendigkeit dargestellt werden (Zählung erforderlich) und der Straßenbaulastträger (LBV) müsste dieser zustimmen. Der Herstellung eines Provisoriums werden wir nicht zustimmen.“

Die Stadt Wedel ist nicht Veranlasser/Verursacher dieser Maßnahme. Die neue Buslinie, inkl. Haltestelle am Eggernkamp, kommt überregional aus der Verkehrsnetzplanung des Landes SH bzw. aus dem regionalen Verkehrsnetzplan des Kreises Pinneberg RNVP 2022-2026, in Zusammenarbeit mit den Verkehrsbetrieben VHH und SVG. Die Verkehrsbetriebe bauen jedoch keine Bushaltestellen / -buchten. Bauliche Maßnahmen hat stets der Straßenbaulastträger aus-/durchzuführen. Seitens der Verwaltung (Stadt) wird nun angestrebt, den LBV SH von einer Kostenerstattung zu überzeugen, zumindest in Teilen, da die Stadt nun für alles in Vorleistung tritt.

Anlage/n

- 1 Lageplan (Skizze)



<u>öffentlich</u> Verantwortlich: Leitstelle Umweltschutz	MITTEILUNGSVORLAGE
--	---------------------------

Geschäftszeichen 2-13	Datum 27.07.2022	MV/2022/058
--------------------------	---------------------	--------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Planungsausschuss	Kenntnisnahme	23.08.2022

Anfrage FDP-Fraktion vom 01.07.2022

hier: Beantwortung der Fragen zum Thema "Wedeler Marsch und Autal"

Inhalt der Mitteilung:

Die FDP-Fraktion hat am 01.07.2022 der Verwaltung einen umfangreichen Fragenkatalog mit insgesamt 65 Fragen, die 13 Themenkomplexen zugeordnet sind, übersandt. Die Beantwortung folgender Fragen wird bis zur 38. KW, d.h. den Septembersitzungen von Planungsausschuss sowie Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschuss, gefordert.

Mit der Anfrage wird die Verwaltung dazu aufgefordert „[...] Auskunft darüber zu geben, welche Schritte sie in der Vergangenheit unternommen hat und in Zukunft zu unternehmen gedenkt, um den angestrebten Zielen der Biodiversität und der CO₂- Rückführung sowie damit zusammenhängenden umweltpolitischen Effekten näher zu kommen.“

Die Anfrage ist zur Information in der Anlage beigelegt. Die Themenkomplexe sind:

1. Die Marsch und das Aural als naturschutzwürdige Biotopsysteme (5 Fragen)
2. Stand der Projekte der Stiftung Naturschutz Schleswig-Holstein (5 Fragen)
3. Stand der Projekte der Stiftung Lebensraum Elbe (8 Fragen)
4. Konsequenzen aus dem Umbau des Aue-Sperrwerks (3 Fragen)
5. Umgang mit verpachteten städtischen Flächen (3 Fragen)
6. Flächenverkäufe zu Haushaltskonsolidierung (5 Fragen)
7. Flächen für Photovoltaik (4 Fragen)
8. Das Projekt Sauerbek (6 Fragen)
9. Aufforstungen (2 Fragen)
10. Wie steht es um den B-Plan 67 (neu) (11 Fragen)
11. Das Randmoor in der Wedeler Marsch (6 Fragen)
12. Das Butter-/ Butterbargsmoor (6 Fragen)
13. Mögliche Entwicklungsmaßnahmen auf weiteren Moorflächen (1 Frage)

Stellungnahme der Verwaltung

Die Strategischen Ziele der Stadt Wedel ab 2020 geben im Handlungsfeld 2 „Umwelt und Klimaschutz“ vor: „Wedel hat eine Strategie zum Schutz und zur Förderung der biologischen Vielfalt“.

Im Sommer 2021 hat die Ausarbeitung des Vorentwurfs der Strategie durch die Leitstelle Umweltschutz begonnen. Im Herbst 2022 werden der aktuelle Stand und die weitere Vorgehensweise im Planungs- sowie im Umwelt, Bau- und Feuerwehrausschuss vorgestellt.

Die Strategie wird unter anderem eine Übersicht der bisherigen Aktivitäten zum Schutz und zur Förderung der biologischen Vielfalt enthalten. Denn die Stadt Wedel hat bereits in der Vergangenheit entsprechende Maßnahmen initiiert und umgesetzt. Sämtliche Bemühungen für den Schutz von Bäumen und Grünstrukturen im Stadtgebiet sowie die naturverträgliche Bewirtschaftung verbleibenden Grünlandes und landwirtschaftlicher Flächen, d.h. die tägliche Arbeit der Leitstelle Umweltschutz sowie der Stadt- und Landschaftsplanung, tragen zu diesem Ziel bei.

Im Folgenden informiert die Verwaltung zum ersten Fragenkomplex der insgesamt 13 Fragenblöcke. Das Thema ist hier „Wedeler Marsch und Aural“. Weitere Themenkomplexe werden separat beantwortet.

Oben genannte Themen Nr. 2 und Nr. 3 werden ebenfalls in der Sitzung des Planungsausschusses am 23.08.2022 von Vertretern der jeweiligen Stiftungen beantwortet.

Informationen der Verwaltung zum Themenkomplex:	
1 Die Marsch und das Aural als naturschutzwürdige Biotopsysteme	
Frage: 1.1 Welche Aussagen macht der neue Landschaftsrahmenplan für den Planungsraum III über die Eignung der Wedeler Marsch und des Aural hinsichtlich möglicher weiterer Unterschutzstellungen nach dem BNatG bzw. dem LNatG?	
Bei der aktuell gültigen Fassung handelt es sich um den Landschaftsrahmenplan für den Planungsraum III, Neuaufstellung 2020, Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung, gültig seit 13. Juli 2020 (Amtsblatt Schleswig-Holstein, Seite 1082). Er besteht aus einem Haupt-, einem Erläuterungsband und einem Kartenteil. Im Erläuterungsband listet Tabelle 3 „Gebiete, die die Voraussetzung für eine Unterschutzstellung als NSG¹ erfüllen“. Im Kreis Pinneberg sind unter anderen die „Holmer Sandberge“ sowie die „Wedeler und Hetlinger Marsch“ genannt. Beide Bereiche erstrecken sich in das Stadtgebiet Wedels. Der Karte 1 ist zu entnehmen, dass die genannten Gebiete bereits ausgewiesene Natura 2000-Gebiete sind. Mit der Mitteilungsvorlage MV/2018/105² hat die Verwaltung den damaligen Entwurf des Landschaftsrahmenplans in Bezug auf die Aussagen hinsichtlich des Wedeler Stadtgebiets analysiert und eine Stellungnahme verfasst, über die zu Jahresbeginn 2019 im Planungsausschuss (PLA) und im Rat informiert wurde. Die nun gültige Fassung wurde von der Verwaltung mit dem Entwurf verglichen. Insgesamt sind natürlich nach der Auslegung einige Änderungen aufgenommen worden, aber nicht im Bereich der Stadt Wedel.	
Zur Information: Angaben aus dem Landschaftsrahmenplan zur Stadt Wedel	
<u>Allgemeine Informationen zu Wedel:</u> Wedel gehört zum Ballungsraum Hamburg. (Seite 72) Neben Brunsbüttel, Brokdorf und Glückstadt wird Wedel als Bereich genannt, an dem Industrie- und Siedlungsflächen stark in den Vordergrund treten und das Bild der Landschaft verändern. (Seite 126) Die Hatzburg wird als archäologisches Kulturdenkmal genannt. (Seite 133) Wedel verfügt über einen Hafen regionaler Bedeutung. (Seite 140)	
Ab Kapitel 4 „Entwicklungsteil“ und Kapitel 5 „Naturschutzfachliche Hinweise und Empfehlungen“ werden die folgenden Angaben gemacht. Die bestehenden Schutzgebiete sind gemäß den für diese Gebiete ausgearbeiteten Vorgaben zu erhalten und weiterzuentwickeln. Die weitere Unterschutzstellung wird nicht explizit gefordert:	
Seite 38: <i>„Beispiele für regionale Zusammenarbeit“</i>	<i>„Metropolregion Hamburg [...] Als Beispiel ist das seit Mitte 2016 bis Mitte 2019 laufende Leitprojekt zur Entwicklung eines Biotopverbundes für die gesamte Metropolregion zu nennen. Dieses besteht aus vier Teilprojekten:</i> • <i>Biotope verbinden und erleben im Regionalpark Wedeler Au,</i> • <i>[...]“</i>
Seite 199: <i>„Spezielle Ziele für die Schwerpunktbereiche und Verbundachsen des Schutzgebiets- und Biotopverbundsystems im Planungsraum“</i>	<i>„Innerhalb dieser Gebietskulisse liegen in der Regel die Flächen, die zur Schaffung eines Biotopverbundes im Sinne § 20 Absatz 1 und 21 Absatz 3 aus naturschutzfachlicher Sicht besonders geeignet sind.“</i>

¹ NSG = Naturschutzgebiet

² MV/2018/105 „Entwurf des Landschaftsrahmenplans für den Planungsraum III, hier: Informationen zum Sachstand“ (PLA 08.01.2019/ Rat 21.02.2019)

Seite 199: „Biotoperhaltung“	„Im Falle von FFH- und Vogelschutzgebieten sind dabei die jeweiligen Erhaltungsziele bzw. die Aussagen der Managementpläne zu beachten. Bei NSG sind die Schutzgebietsverordnungen bzw. vorliegende Schutz-, Pflege- und Entwicklungskonzepte maßgeblich.“
Seite 200: „Im Hinblick auf die Erhaltung von Lebensräumen sind im Planungsraum folgende Gebiete bzw. Biotoptypen von besonderer Bedeutung“	„Kreis Pinneberg • [...] • Hochmoore und trocken-magere Biotope im Bereich Holmer Sandberge, Tävs Moor, Butterbargsmoor, • [...] • Lebensräume der Marsch im Bereich Haseldorf, • Hetlingen und Wedel, • [...]
Seite 201: „Erhaltung und Entwicklung von Biotopkomplexen“	„Kreis Pinneberg • [...] • Haseldorfer und Wedeler Marsch.“
Seite 211 „Gebiete mit besonderer Bedeutung für die Avifauna“	Vogelschutzgebiet Wedeler Marsch (Seite 215)
Seite 277: „Siedlung und Verkehr“	„Grünzäsuren und regionale Grünverbindungen sind insbesondere in folgenden Räumen vorzusehen: • [...] • Talraum der Wedeler Au, von der Elbe bis zur Stadtgrenze Hamburg, • [...]
Seite 310 „Schwerpunkte für Tourismus, Erholung und Sport“	„Im Planungsraum sollen aufgrund der landschaftlichen und infrastrukturellen Ausstattung folgende Schwerpunktbereiche für Erholung gesichert und entwickelt werden: • [...] • der Bereich Wedel - Elbmarschen, • [...]

Zur Information: Aktuelle Unterschutzstellung in Wedeler Marsch und Autal (siehe auch Kartendarstellung in der Anlage)	
Natura 2000	FFH-Gebiet (= Fauna-Flora-Habitat) DE 2323-392 Schleswig-holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen Teilgebiet 4 - Eingedeichte Haseldorfer und Wedeler Marsch Teilgebiet 5 - Wedeler Au oberhalb der Mühlenstraße <u>Vogelschutzgebiet:</u> DE 2323-401 Unterelbe bis Wedel
Naturschutzgebiet (NSG)	Nr. 34 „Haseldorfer Binnenelbe mit Elbvorland“ (Verordnung vom 22.03.2003) Der Vollständigkeit halber auch hier genannt: Nr. 48 „Neßsand“ (Verordnung vom 30.08.1952) Nr. 147 „Buttermoor/ Butterbargsmoor“ (Verordnung vom 14.12.1992)
Landschaftsschutzgebiet (LSG)	LSG 04 „Pinneberger Elbmarschen“ (Kreisverordnung, 29.03.2000, 2. Änderung 12.07.2011) LSG 05 „Holmer Sandberge und Moorbereiche“ (Kreisverordnung 20.12.2002, 2. Änderung 06.03.2018)
Gesetzlich geschützte Biotope	Das Bundesamt für Naturschutz beschreibt die Kategorie der gesetzlich geschützten Biotope wie folgt: <i>„Durch § 30 BNatSchG wird eine Reihe von Biotoptypen pauschal vor erheblichen und nachhaltigen Eingriffen geschützt. Die Qualität des Schutzes soll dabei der von Naturschutzgebieten entsprechen. [...]“³</i> Das Land Schleswig-Holstein hat seine landesweite Biotopkartierung aktualisiert: <i>„Von 2014 bis 2020 erfolgte unter Federführung des LLUR⁴ die zweite landesweite Biotopkartierung. Die hierbei ermittelten Daten werden ab 2022 fortlaufend aktualisiert. Informationen zu den fachlichen Grundlagen gibt es hier.</i> <i>Die Ergebnisse der Biotopkartierung sind in einer eigenen Internetpräsenz unter www.schleswig-holstein.de/biotope veröffentlicht und werden dort in regelmäßigen Abständen aktualisiert. Hier sind zudem Daten der ersten Biotopkartierung aus den Jahren 1978 bis 1994 einsehbar.“⁵</i> Ein Auszug der aktuellen Biotopkartierung für das Stadtgebiet Wedel ist in der Anlage beigelegt.

³ <https://www.bfn.de/gesetzlich-geschuetzte-biotope>

⁴ LLUR = Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und Ländliche Räume

⁵ <https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/B/biotope/biotopkartierung.html>

Zur Information: Mögliche Unterschutzstellung gemäß BNatSchG und LNatSchG	
Das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sowie das Landesnaturschutzgesetz Schleswig-Holstein (LNatSchG) ermöglichen den Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft. Wie oben dargestellt, sind in der Wedeler Marsch und Aulal bereits einige Schutzgebiete ausgewiesen.	
BNatSchG	§ 21 Biotopverbund, Biotopvernetzung § 23 Naturschutzgebiete § 24 Nationalparke, Nationale Naturmonumente § 25 Biosphärenreservate § 26 Landschaftsschutzgebiete § 27 Naturparke § 28 Naturdenkmäler § 29 Geschützte Landschaftsbestandteile § 30 Gesetzlich geschützte Biotope § 31 - § 36 Netz „Natura 2000“
LNatSchG	§ 12 Biotopverbund § 13 Naturschutzgebiete § 14 Biosphärenreservate § 15 Landschaftsschutzgebiete § 16 Naturparke § 17 Naturdenkmäler § 18 Geschützte Landschaftsbestandteile § 21 Gesetzlich geschützte Biotope § 22 - § 26 Netz „Natura 2000“

Frage: 1.2 Welche Gründe könnten dafürsprechen, die entsprechenden Flächen unter einen stärkeren Schutz zu stellen? Könnte die Ausweisung eines Naturschutzgebietes insbesondere sinnvoll sein, um zu großflächigeren Regelungen des Wasserhaushaltes zu kommen, eine Verinselung von Einzelprojekten zu verhindern und das Wegesystem naturverträglich zu komplettieren?	
Die Verwaltung hat im zurückliegenden Jahr bereits Rücksprache sowohl mit der Oberen Naturschutzbehörde Schleswig-Holstein als auch mit der Untere Naturschutzbehörde des Kreises Pinneberg hinsichtlich einer möglichen Unterschutzstellung verschiedener Flächen in der Stadt Wedel gehalten. Das Fazit aus den Gesprächen ist, dass die übergeordneten Behörden kurzfristig wenig Aussicht auf Erfolg sehen. So stehen noch diverse Unterschutzstellungen (Naturschutz sowie Landschaftsschutz) anderer Flächen in Schleswig-Holstein bzw. im Kreis Pinneberg aus, z.B. die Ausweisung der Natura 2000-Gebiete als Naturschutzgebiet. Die Verfahren sind besonders zeitaufwändig, insbesondere da sie in den Beteiligungsverfahren in der Regel auf großen Widerstand stoßen (z.B. geplantes NSG „Himmelmoor“). Anträge zur weiteren Unterschutzstellung außerhalb der aktuellen Schutzkulisse in Wedel würden nicht prioritär behandelt werden können und das Ersuchen erweiterter Unterschutzstellung würde somit nicht zu schnellen Ergebnissen vor Ort führen. Wedels Natura 2000-Gebiete sind bereits als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen, die Ausweisung als Naturschutzgebiet wird seitens der höheren Behörden abgearbeitet. Die Unterschutzstellung als Natura 2000-Gebiet zieht ein noch weitreichenderes Verfahren nach sich, da es sich hier um ein europäisches Biotopverbundsystem handelt. Der Prozess ist deutlich umfangreicher und langwieriger als die nationale Schutzzuweisung gem. BNatSchG/ LNatSchG.	
Gründe für einen stärkeren Schutz	Eine Unterschutzstellung würde die volle Wertschöpfung des einzigartigen Lebensraums Wedeler Marsch für die Natur, d.h. Lebensraumtyp, Artenvielfalt von Fauna und Flora, etc. bedeuten. Dies würde gleichzeitig eine strenge Nutzungseinschränkung für Naherholung und Landnutzung, hier insbesondere Landwirtschaft, nach sich ziehen. <i>„Durch Verordnung der obersten Naturschutzbehörde können und sollen Nutzungen, das sind insbesondere landwirtschaftliche, forstwirtschaftliche, jagdliche oder fischereiliche Nutzungen soweit reduziert werden, dass die Erreichung des individuell festgelegten Schutzzwecks gewährleistet ist. Soweit sich diese Einschränkungen im Rahmen der grundgesetzlich normierten Sozialpflichtigkeit des Eigentums bewegen, sind diese hinzunehmen, gehen sie darüber hinaus, sind sie zu entschädigen.“⁶</i>
Großflächige Regelungen des Wasserhaushaltes	Die Stadt Wedel wird in der Marsch durch den Wasser- und Bodenverband Wedeler Außendeich vertreten, der die Marsch- und Geestgewässer unterhält. Die Wedeler Marsch liegt zudem im Bereich des Wasserschutzgebiets (WSG) Haseldorfer Marsch⁷. Die Trinkwassergewinnung ist im Rahmen des Wasserhaushalts zu berücksichtigen. Im Wesentlichen werden die Wasserstände in der Wedeler Marsch durch den Betrieb des Sperrwerks Wedeler Au des Landesbetriebs für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein (LKN), reguliert. Die „Betriebsordnung für das

⁶ <https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/S/schutzgebiete/naturschutzgebiete.html>

⁷ Landesverordnung über die Festsetzung eines Wasserschutzgebietes für die Wassergewinnungsanlagen der Holsteiner Wasser GmbH, Neumünster - Wasserwerk Haseldorfer Marsch - (Wasserschutzgebietsverordnung Haseldorfer Marsch), HaselWasSchGebV SH 2010

	Sperrwerk Wedeler Au“⁸ benennt die Aufgaben des Sperrwerks: <i>1.1 Das Sperrwerk ist Bestandteil des Landesschutzdeiches, der die Haseldorfer Marsch und Wedel vor Sturmfluten schützt. Es dient bestimmungsgemäß vorwiegend dieser Schutzfunktion und der Entwässerung des eingedeichten Gebietes ostwärts der Straße Hetlingen - Großklärwerk Hetlingen mit dem zugehörigen Geesteinzugsgebiet. Während normaler Tidewasserstände bleibt das Sperrwerk geöffnet. [...]“</i> Seit Sanierung des Sperrwerks werden die Entwicklungen hinsichtlich Wasserhaushalt in der Marsch genau beobachtet. Erste Messreihen verzeichnen eine deutlich positive Entwicklung der Anwendung der Betriebsordnung und somit der Wasserstände in der Wedeler Marsch. Wenn durch Unterschutzstellung landwirtschaftliche Nutzung stark eingeschränkt wird, ist der Kompromiss zwischen Naturschutz und Landnutzung nicht mehr in dem derzeitigen Ausmaß erforderlich und andere Wasserstände wären nach Rücksprache mit dem LKN vermutlich möglich.
Verinselung von Einzelprojekten	Eine Unterschutzstellung würde eine Verinselung von Einzelprojekten vermindern, da für das gesamte Schutzgebiet Erhaltungsziele definiert und entsprechende Maßnahmen in der Regel über ein Pflege- und Entwicklungskonzept koordiniert und umgesetzt werden würden.
Wegesystem naturverträglich komplettieren	Das LNatSchG §13 (zu § 23 BNatSchG) „Naturschutzgebiete“ besagt: <i>„(2) [...] Soweit es der Schutzzweck erlaubt, können Naturschutzgebiete der Allgemeinheit zugänglich gemacht werden.“</i> Dennoch würde bei einer Unterschutzstellung im Sinne des Naturschutzes die Entwicklung von Wegesystem sehr stark eingeschränkt werden. Man würde die Besucherlenkung sinnvoller Weise auf bestehende Wegesysteme konzentrieren und die übrigen Marschflächen ungestört entwickeln.

⁸ Betriebsordnung für das Sperrwerk Wedeler Au, Landesbehörde für Klimaschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein (LKN), 01.01.2016

Frage: 1.3 Welche Rolle spielen bei solchen Abwägungen • der Randdruck der Metropole, • die Naherholungsfunktion von Marsch und Autal sowie • die kleinteilige Eigentümerstruktur?	
Die Erholungsnutzung regionaler Frei- und Grünräume nimmt stetig zu. Gründe sind vielfältig, u.a. sommerliche Hitzeeffekte in Innenstadtbereichen und Auswirkungen der Coronapandemie und entsprechenden Bewegungseinschränkungen für die Menschen. Durch die besondere Lage Wedels innerhalb der Metropolregion und am Hamburger Stadtrand wächst hier der Nutzungsdruck. Ein weiteres Ringen um Freiflächen entsteht durch den erforderlichen Ausbau der erneuerbaren Energie. Sollte bisher der Anbau bestimmter Monokulturen auf landwirtschaftlichen Flächen zur Erzeugung von Biomasse für Diskussion, kommen nun Anfragen nach Flächen für Solaranlagen und dazugehörige Infrastruktur (Batteriespeicher) dazu. Es müssen Wege gefunden werden wie die Freiflächen multifunktional belegt und technische Anlagen naturverträglich integriert werden können. Dies ist Kernaufgabe der „Strategie der Stadt Wedel zum Schutz und zur Förderung der biologischen Vielfalt“. Die Verwaltung hat auf Anfrage mit der Mitteilungsvorlage MV/2020/001⁹ im Frühjahr 2020 bereits einige Ansätze zur Wedeler Marsch als Naturerlebnisraum und Naherholungsgebiet erarbeitet. Die Aussagen und Überlegungen werden in oben genannter Strategie berücksichtigt.	
Randdruck der Metropole	Die Stadt Wedel gehört zur Metropolregion Hamburg. Wedel profitiert von der Nähe zur Metropole, dient aber gleichzeitig als Rückzugs- und Erholungsraum für Ruhesuchende Städter. Der Druck nimmt stetig zu, z.B. durch zunehmende Folgen des Klimawandels wie Hitzeinseln in Innenstädten, die die Bevölkerung in das Umland treiben. Aber auch die Coronapandemie hat wie oben erwähnt trotz teilweiser Schließung der Landesgrenzen zu erhöhtem Nutzungsdruck im Freizeitbereich gesorgt. Das Thema Besucherlenkung spielt besonders in sensiblen Gebieten wie der Wedeler Marsch, aber auch im Wedeler Autal oder in bewaldeten Bereichen, eine sehr wichtige Rolle. Hier ist vor allem der Regionalpark Wedeler Au e.V. aktiv und setzt sich intensiv für die Stärkung von Naturschutz und Naherholung im Einklang miteinander ein.
Naherholungsfunktion von Marsch und Autal	Der Landschaftsrahmenplan benennt den Bereich Wedel - Elbmarschen aufgrund der landschaftlichen und infrastrukturellen Ausstattung als Schwerpunktbereich, der für Erholung zu sichern und zu entwickeln ist. Auch hier ist der Regionalpark Wedeler Au e.V. zu nennen, der sich durch vielfältige Projekte für die Vereinbarung von Naturschutz und Naherholung in den Mitgliedsgemeinden einsetzt.

⁹ MV/2020/001 „Die Wedeler Marsch als Naturerlebnisraum und als Naherholungsgebiet in der Metropolregion, hier: Beantwortung des Antrages der FDP vom 07.05.2019“ (PLA 03.03.2020)

Kleinteilige Eigentümerstruktur	Großflächige Regelungen wie Unterschutzstellung, Verbundsystem, Kopplung von Einzelprojekten, etc. werden mit zunehmender Kleinteiligkeit der Eigentümerstruktur schwerer planbar und umsetzbar. Die Eigentümerstruktur in der Wedeler Marsch ist derzeit sehr kleinteilig. Nach Rücksprache mit der Oberen Naturschutzbehörde stellt gerade diese Kleinteiligkeit eine große Herausforderung für den möglichen Erhalt von Fördermitteln dar. Das Land fokussiert seine Planungen bzw. die Gewährung von Fördermitteln auf Projekte, für die eine zeitnahe Umsetzung relativ sicher ist. Eine Vielzahl von Eigentümern und die Berücksichtigung aller Belange bedeuten in der Regel langwierige Planungsprozesse.
Frage: 1.4 Welche anderen Maßnahmen wie vereinfachte Flurbereinigungsverfahren, Tausch von Grundstücken, Vertragsnaturschutz o.Ä. könnten geeignet sein, um als Ziel ein „Gesamtkonzept für die Wedeler Marsch“ zu erreichen, welches die Verwaltung bereits im Rahmen einer früheren Grundstückstransaktion in Marsch und Autal erwähnt? (BV/2013/115/1)	
Für die erfolgreiche Umsetzung eines Gesamtkonzeptes für die Wedeler Marsch müssten die jeweiligen Eigentümer entweder durch gezieltes Vorgehen aus der Marsch verdrängt werden oder sich an Maßnahmen aus dem Gesamtkonzept beteiligen. Flurbereinigung, Flächentausch und Vertragsnaturschutz sind hier neben Flächenverkäufen an Eigentümer, die sich dem Naturschutz verpflichtet haben, als geeignete Wege zu nennen. Welches Verfahren konkret anzuwenden ist, wäre im Einzelfall zu prüfen. Insbesondere ist im Vorfeld der Dialog mit den entsprechenden Parteien zu suchen. Die Bereitschaft zu Veränderungen seitens der einzelnen Eigentümer ist grundlegende Voraussetzung.	
Vereinfachtes Flurbereinigungsverfahren	Die Flurbereinigung führt in Schleswig-Holstein das Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR) durch: <i>„Die Flurbereinigung spielt eine wichtige Rolle in der Gestaltung des ländlichen Raums, vor allem, um konkurrierende Ansprüche aufzulösen. [...] Die Schwerpunkte liegen dabei in der Landschaftspflege und im Naturschutz. Die Neueinleitung erfolgt dabei seit geraumer Zeit nahezu ausschließlich als vereinfachtes Verfahren nach § 86 FlurbG. Einige ältere "klassische" Verfahren befinden sich noch in der Abwicklung. Bei nur wenigen Tauschpartnern bietet sich der "Freiwillige Landtausch" an. Allerdings können in diesem sehr schlanken Verfahren über die Flurbereinigung keine Maßnahmen auf den Flächen umgesetzt werden.“¹⁰</i> Voraussetzung für Flurbereinigung sind die Zustimmung und Unterstützung der einzelnen Eigentümer.
Tausch von Grundstücken	Wie oben zitiert, erwähnt das Flurbereinigungsgesetz (FlurbG) den freiwilligen Flächentausch. Mit der Beschlussvorlage BV/2013/115/1¹¹ wurde einem Grundstückstausch zugestimmt, der erfolgreich im Sinne des Naturschutzes umgesetzt werden konnte. Es sind weitere Flächentausche erfolgt und die Möglichkeit zukünftiger Flächentausche wird in der Verwaltung immer wieder diskutiert, auch mit

¹⁰ https://www.schleswig-holstein.de/DE/landesregierung/themen/landwirtschaft/flurbereinigung/flurbereinigung_node.html

¹¹ BV/2013/115/1 „Grundstücksangelegenheit im Bereich Autal/ Marsch“ (HFA 30.09.2013/ Rat 24.10.2013) - VERTRAULICH

	möglichen Interessenten. Leider kann nicht immer eine Einigung erzielt werden, es handelt sich aber regelmäßig um langwierige und zeitaufwändige Abstimmungsprozesse und Verfahren. Zum Flächentausch seitens der Stadt Wedel eignen sich nur städtische Grundstücke, wobei die jeweiligen Pachtverhältnisse zu berücksichtigen sind.
Vertragsnaturschutz	Vertragsnaturschutz ist ein Instrument der Landesregierung¹², das den freiwilligen Naturschutz in der Landwirtschaft fördert und unterstützt. Verträge im Rahmen des Vertragsnaturschutzes schließt das Land nicht mit Kommunen. Gleichwohl können Pächter städtischer Grundstücke Prämien für entsprechende Bewirtschaftung beantragen. Neue Pachtverträge beinhalten umfassende Auflagen, insbesondere für die Flächen in Schutzgebieten. Bestehende Verträge werden geprüft und gegebenenfalls durch Nachträge hinsichtlich naturverträglicher Bewirtschaftung nachgebessert.
Frage: 1.5 Welche Schritte hat die Stadt unternommen, welche stehen noch aus, um zu einem solchen Gesamtkonzept beizutragen?	
Im Landschaftspflegekonzept Wedel¹³ wurden für den Bereich der Wedeler Marsch insgesamt drei „landschaftspflegerische Schwerpunktgebiete“ (LSP) herausgearbeitet: <i>„LSP 01 - Vordeichflächen in der Wedeler Marsch: Deichvorland im Tideeinfluss. Zielsetzung: Erhalt der Grünlandnutzung, Bereicherung durch naturnahe Strukturen in den Randzonen, Vorrangflächen für den Naturschutz.“</i> <i>LSP 02 - Wedeler Marsch: Weiträumige Grünlandmarschen mit Obstanbau im Übergang zu den Siedlungsflächen. Naturraumeinheit mit hohem Identifikationswert für Wedel. Zielsetzung: Erhalt der offenen Weidelandschaft.</i> <i>LSP 03: Kommunalflächen in der Wedeler Marsch: Produktive Grünlandflächen sowie Binnendünenrelikt im Zentrum der Grünlandmarschen im städtischen Besitz. Zielsetzung: Erhalt der produktiven Grünlandnutzung.“</i>	
Welche Schritte hat die Stadt unternommen?	Ein aus dem Landschaftspflegekonzept resultierendes Gesamtkonzept für die Wedeler Marsch wurde in der Vergangenheit angedacht und intern diskutiert. Es ist durchaus erwünscht, ließ sich bisher aber aufgrund unterschiedlicher Gründe nicht ausarbeiten. Ein Gesamtkonzept zur Wegeführung zwischen Wedel und Holm wird mit dem Bebauungsplan Nr. 67 erarbeitet. Hierzu werden Fragen im Rahmen der „Anfragen der FDP vom 01.07.2022“ separat beantwortet. Zur grundsätzlichen Förderung des Naturschutzes in der Wedeler Marsch haben wie oben beschrieben bereits Flächentausche stattgefunden. Des Weiteren werden Pachtverträge entsprechend aufgesetzt/ nachgebessert. Die Stiftung Naturschutz ist eigenständig in der Wedeler Marsch tätig, aber es besteht ein regelmäßiger Austausch mit der Stadt Wedel und für Fragen des Naturschutzes im gesamten Stadtgebiet wird die Expertise der Stiftung eingeholt. Weitere Rücksprachen und ein Austausch von Ideen und Möglichkeit, Umsetzbarkeit und eventuellen

¹² Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung des Landes Schleswig-Holstein (MELUND)

¹³ Landschaftspflegekonzept Wedel, ArGe Eckebrecht Fischer, April 2008

	Bedenken erfolgen mit der Oberen und der Unteren Naturschutzbehörde. Die Stiftung Lebensraum Elbe ist ebenfalls in der Wedeler Marsch im Sinne des Naturschutzes und hinsichtlich der Erhaltungsziele für das FFH-Gebiet aktiv. Die Verwaltung hat sich hier erfolgreich für einen Flächentausch eingesetzt und ist eng in das Projekt eingebunden. Die Stiftung Naturschutz und die Stiftung Lebensraum Elbe stellen sich und ihre Tätigkeiten im Stadtgebiet Wedel separat vor.
Welche Schritte stehen noch aus?	Es gibt eine Vielzahl von Schritten auf dem Weg zu einem schlüssigen und umsetzbaren Gesamtkonzept. Die Vernetzung einzelner Anstrengungen ist ein Hauptziel. Ein Instrument für eine Vernetzung einzelnen Maßnahmen im gesamten Stadtgebiet Wedels ist die „Strategie zum Schutz und zur Förderung der biologischen Vielfalt“. Der Prozess ist gestartet, die Strategie wird derzeit erarbeitet und über den aktuellen Stand wird separat informiert. Um weitere Maßnahmen speziell in der Wedeler Marsch auf den Weg zu bringen, wird derzeit die Möglichkeit der Planung und Umsetzung im Rahmen des Kernaktionsraums 15 „Haseldorfer Elbmarsch mit vorgelagerten Sänden“ mit der Oberen Naturschutzbehörde diskutiert. Kernaktionsräume für die biologische Vielfalt sind <i>„ökologische Schlüsselräume landesweiten Maßstabs“</i>, die vom Land Schleswig-Holstein festgelegt werden.¹⁴

Anlage/n

- 1 2022_07_01 FDP Klima-Initiative
- 2 Schutzgebiete_Marsch_jan2020

¹⁴ Kurs Natur 2030 - Strategie zum Erhalt der biologischen Vielfalt in Schleswig-Holstein, Ministerium für Landwirtschaft, Energiewende, Umwelt, Natur und Digitalisierung, 2. überarbeitete Auflage 12/2021

FDP-Fraktion im Rat der Stadt Wedel

Anfragen an die Verwaltung mit der Bitte um Beantwortung im Planungsausschuss und im UBF bis zur 38. KW, damit die Antworten zur 5. Wedeler Klimakonferenz vorliegen.

Kommunaler Klima- und Artenschutz

Vorbemerkung:

Klimapolitik und Bemühungen um Artenschutz und Biodiversität können nur global wirksam werden, wenn sie auch und gerade lokal verankert sind. Insbesondere im Umgang mit und auf eigenen Flächen muss und darf eine Gemeinde wie Wedel nicht darauf warten, dass vom Bund und von den Ländern Empfehlungen oder Vorschriften kommen.

Auf den eigenen Flächen kann Wedel schon jetzt unter Achtung vorhandener Verträge und in Abstimmung mit einschlägigen Partnern klimafreundlich und im Sinne von Biodiversität agieren.

In der vergangenen und der aktuellen Wahlperiode des Rates haben sich einige Anfragen und Anträge der FDP diesen Themen gewidmet.

Die Verwaltung wird aufgefordert, vor dem Hintergrund der in verschiedenen Anträgen und Anfragen bereits aufgeworfenen Themen Auskunft darüber zu geben, welche Schritte sie in der Vergangenheit unternommen hat und in Zukunft zu unternehmen gedenkt, um den angestrebten Zielen der Biodiversität und der CO₂-Rückführung sowie damit zusammenhängenden umweltpolitischen Effekten näher zu kommen.

Im Einzelnen handelt es sich um die folgenden Themen, Sachverhalte und Fragestellungen:

1. Die Marsch und das Autal als naturschutzwürdige Biotopsysteme

Die Verwaltung hat in der Drucksache MV 2020/001 seinerzeit zusammengefasst, welche Eigenschaften den Wert der Wedeler Marsch und des Autals ausmachen, und welche nationalen und supranationalen Schutzmaßnahmen bisher ergriffen worden sind.

- 1.1. Welche Aussagen macht der neue Landschaftsrahmenplan für den Planungsraum III über die Eignung der Wedeler Marsch und des Autals hinsichtlich möglicher weiterer Unterschutzstellungen nach dem BNatG bzw. dem LNatG?
- 1.2. Welche Gründe könnten dafürsprechen, die entsprechenden Flächen unter einen stärkeren Schutz zu stellen? Könnte die Ausweisung eines Naturschutzgebietes insbesondere sinnvoll sein, um zu

größflächigeren Regelungen des Wasserhaushaltes zu kommen, eine Verinselung von Einzelprojekten zu verhindern und das Wegesystem naturverträglich zu komplettieren?

- 1.3. Welche Rolle spielen bei solchen Abwägungen
 - der Randdruck der Metropole,
 - die Naherholungsfunktion von Marsch und Autal sowie
 - die kleinteilige Eigentümerstruktur?
- 1.4. Welche anderen Maßnahmen wie vereinfachte Flurbereinigungsverfahren, Tausch von Grundstücken, Vertragsnaturschutz o.Ä. könnten geeignet sein, um als Ziel ein „Gesamtkonzept für die Wedeler Marsch“ zu erreichen, welches die Verwaltung bereits im Rahmen einer früheren Grundstückstransaktion in Marsch und Autal erwähnt? (BV/2013/115/1)
- 1.5. Welche Schritte hat die Stadt unternommen, welche stehen noch aus, um zu einem solchen Gesamtkonzept beizutragen?

2. Stand der Projekte der Stiftung Naturschutz Schleswig- Holstein

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

- die Herstellung von flachen Oberflächengewässern etc.

die erwünschten Erfolge zeigen konnten? Wie werden die bisher erzielten Effekte bewertet?

3. Stand der Projekte der Stiftung Lebensraum Elbe

- 3.1. Welchen Stand hat das Projekt einer Entwicklung von tidebeeinflussten Lebensräumen der Wedeler Au?
- 3.2. Welche Maßnahmen der 2017 fertiggestellten Machbarkeitsstudie sind in der Zwischenzeit umgesetzt worden?
- 3.3. Wann ist mit der Umsetzung weiterer Maßnahmen zu rechnen?
- 3.4. Wann rechnet die Verwaltung insbesondere mit der endgültigen Räumung der Schlengel und anderer Reste des früheren MBCS-Hafengeländes?
- 3.5. Ist die in den Unterlagen für die damalige Machbarkeitsstudie vorgesehene Brückenverbindung über die Wedeler Au in Höhe des Saatlanddamms noch Teil der Planung?
- 3.6. Welche Eigentumsverhältnisse haben sich in der Zwischenzeit verändert? Haben insbesondere die Stadt, die Kirche oder private Eigentümer Flächen verkauft bzw. für dieses Projekt zur Verfügung gestellt? Wenn ja: Welche?
- 3.7. Gibt es schon Teilergebnisse der vorgesehenen Maßnahmen, z.B. hinsichtlich
 - der Ansiedlung des Schierlings-Wasserfenchels,
 - der Auwaldbildung,
 - der Anlage von Flachgewässern und
 - der Schaffung bzw. Erweiterung tidegeprägter Ufer- und Prielstrukturen?
- 3.8. Ist die Umsetzung der geplanten Maßnahmen in den Teilen des Autals zwischen Stockbrücke und Wassermühle in Einklang zu bringen mit der Umsetzung des B-Plans 76? Welche Kollisionen sind zu erwarten und wie will die Verwaltung vorhandene Konflikte auflösen bzw. mildern.

4. **Konsequenzen aus dem Umbau des Aue-Sperrwerks**

- 4.1. Welche Erfahrungen liegen hinsichtlich der Wasserhaltung in der Wedeler Marsch mit dem Neubau des Aue-Sperrwerks vor?
- 4.2. Wie haben sich die Zuständigkeiten für die Steuerung des Sperrwerks verändert?
- 4.3. Welche Änderungen haben sich in der Betriebsordnung ergeben?

5. **Umgang mit verpachteten städtischen Flächen**

- 5.1. In welchem Umfang sind städtische Grünlandflächen in der Marsch und im Aue-Einzugsbereich beiderseits der Wassermühle verpachtet? Wie lange laufen solche Pachtverträge in der Regel?
- 5.2. Welchen Auflagen sind diese Flächen unterworfen?
- 5.3. Sieht die Stadt die Notwendigkeit und Möglichkeiten, im Hinblick auf Bemühungen um Biodiversität und CO₂- Speicherung diese Fläche mit stärkeren Auflagen zu versehen?

6. **Flächenverkäufe zur Haushaltskonsolidierung**

- 6.1. Nach den auf Antrag der FDP beschlossenen Einschränkungen beim Verkauf von Grünlandflächen zur Haushaltskonsolidierung fehlt bisher die Festlegung, welche der städtischen Flächen überhaupt zum Verkauf anstehen und welche aus strategischen Gründen der Stadt- und Landschaftsplanung im Besitz der Stadt bleiben sollten. Wie stellt sich die Stadt diesen Zuordnungsprozess vor?
- 6.2. Mit welchen der in Wedel bisher genannten Akteuren (Stiftung Naturschutz SH, Stiftung Lebensraum Elbe, NABU, Gut Haidehof) hat die Stadt inzwischen Kontakt aufgenommen und das Interesse am Ankauf von Flächen erfragt?
- 6.3. Welchen der in dieser Anfrage genannten Projekten könnten welche städtischen Flächen dienen?
- 6.4. Welche anderen Flächen würde die Stadt in weitere Projekte als Mitakteur einbringen oder sie verkaufen, um zur Aufwertung von Teilen der Marsch und des Autals beizutragen?

- 6.5. Wie gedenkt die Verwaltung, die zuständige Ausschüsse, den HFA, den Planungsausschuss und den UBF an diesem Prozess zu beteiligen?

7. Flächen für Photovoltaik

- 7.1. Welche städtischen Dauergrünland - Flächen liegen nicht im Außengebiet?
- 7.2. Welche davon liegen nicht in einem Gebiet mit besonderem Schutzstatus, der PV-Anlagen z.B. der Stadtwerke ausschließt?
- 7.3. Wie viele Flächen auf Dächern städtischer Gebäude sind oder könnten durch Nachrüstung für zusätzliche PV-Anlagen geeignet sein?
- 7.4. Wie viele Flächen sind bereits an private Nutzer vergeben? Wie lange laufen diese Verträge?

8. Das Projekt Sauerbek

- 8.1. Woher wird die Sauerbek gespeist, wie ist sie mit anderen Gewässerteilen verbunden?
- 8.2. Was sind Gegenstand und Ziele des „Landschaftsökologischen Entwicklungskonzeptes der Sauerbek“, das in Drucksache MV/2020/18 erwähnt wird?
- 8.3. Wer hat das Entwicklungskonzept erarbeitet, wer hat es beschlossen? Wie wird es finanziert?
- 8.4. Welche Maßnahmen aus diesem Konzept sollen durch die Mittel finanziert werden, die im Haushalt 2022 der Stadt beschlossen worden sind, wer finanziert die anderen Maßnahmen?
- 8.5. Welche Bedeutung hat die Sauerbek als Nebenachse zur Verbindung mit benachbarten Kernzonen des landesweiten Biotopverbundsystems, wie in MV/2020/01 festgestellt?
- 8.6. Welche Rolle spielen das Entwicklungskonzept der Sauerbek und andere Landschaftsteile des Ihleseegebietes bei Eingriffen, die im Zusammenhang mit Wedel Nord außerhalb der B-Pläne eingriffsnah auszugleichen sind?

9. Aufforstungen

- 9.1. Sieht die Verwaltung über die beiden Flächen hinaus, die im Außengebiet für die Neuwaldbildung vorgesehen sind (MV/2020/18) weitere Möglichkeiten, den Waldanteil zu erhöhen?
- 9.2. Könnten insbesondere zum Verkauf anstehende Flächen im Außengebiet zum Forst Klövensteen hin geeignet sein, zur Neuwaldbildung beizutragen?

10. Wie steht es um den B-Plan 67 (neu)

Der Planungsausschuss hat bereits am 25.2.2014 auf Antrag der FDP die Verwaltung gebeten, auf der Grundlage der Drucksache MV/2013/095 die Aufstellung eines B-Plans 67 (neu) vorzubereiten. Ohne erkennbaren Fortschritt wird diese Rad- und Fußwegeverbindung zwischen Wedel und Holm, am Geesthang entlang auf der Trasse des historischen Kirchstiegs, seitdem mit „mittlerer Priorität“ und mit der Anmerkung „Konzeptplanung liegt vor“ regelmäßig in der Prioritätenliste der Verwaltung aufgeführt.

- 10.1. Haben sich an dem von der Verwaltung vorgeschlagenen Konzept einer abschnittsweisen Realisierung in der Zwischenzeit Änderungen ergeben?
- 10.2. Führt insbesondere die im Planungsausschuss am 1.3. 2016 durch die Verwaltung vorgestellte „Geplante Bauflächenentwicklung im nordwestlichen Ortseingangsbereich beidseitig der B 431“, die die o.a. Wegeverbindung des B-Plans 67 (neu) enthält, zu Änderungen des Konzepts?
- 10.3. Welche Bedeutung hat der inzwischen erzielte Planungsfortschritt beim Bauvorhaben „Wedel-Nord“ für die Realisierung des B-Plans 67 (neu) angesichts der Tatsache, dass die neue Wegeverbindung einen Beitrag leisten kann, Radverkehr aus den neuen Baugebieten im Norden und Nordwesten der Stadt in die Innenstadt zu führen und die Verkehrsengpässe im Straßenzug Holmer-, Schauenburger- und Mühlenstraße zu entschärfen?
- 10.4. Ist die Realisierung des erheblich weiter fortgeschrittenen B-Plans 76, des Rad- und Fußwegs zwischen Schulauer- bzw. Austräße und dem Parkplatz Gorch-Fock-Straße, sinnvoll ohne die Anbindung an zumindest erste Abschnitte des B-Plans 67 (neu)?
- 10.5. Wie ist vor dem Hintergrund der Fragen und Antworten zu 10.1. bis 10.4. die Aussage der Verwaltung in der MV/2020/001 zu verstehen, „Die Planung einer parallel zum Geesthang verlaufenden Fuß- und

Radwegetrasse auf dem sogenannten „Kirchstieg“ wurde nicht weiterverfolgt“?

- 10.6. Welche alternativen Trassen wurden auf Anregung der Unteren Naturschutzbehörde untersucht?
- 10.7. Warum gelten die Ablehnungskriterien des NABU nicht für den in Teilen schon bestehenden Weg auf Holmer Gebiet sowie für die Deichverteidigungsstraße zwischen Marinedamm und der Vogelschutzstation, die unmittelbar am Vogelschutzgebiet entlangführt, jedoch, ebenso wie beim Naturschutzgebiet elbabwärts, durch Zäune und Gräben von diesem getrennt wird?
- 10.8. Trifft es zu, dass der Verzicht auf die beschlossene Vorbereitung dieses B-Plans Angelegenheit ausschließlich des Planungsausschusses wäre und nicht einseitig von der Verwaltung erklärt werden kann?
- 10.9. Auf welcher Planungsgrundlage enthält der Entwurf für ein Baugebiet Marschquartier Blöcktwiete Teile der o.a. Fuß- und Radwegeverbindung?
- 10.10. Könnte es sinnvoll sein, angesichts der Eigentumsverhältnisse auf der Trasse den B-Plan 67 (neu) eben falls zweizuteilen wie den B-Plan 76?
- 10.11. Könnte ein erster Teil, der Verkehre aufnimmt zwischen Lüttdahl und Hatzburgtwiete einschließlich der B 431 - Querung in Höhe der Aschhoopstwiete nicht nur für Teile des Radverkehrs aus und in Richtung Holm sondern auch der Anbindung von Wedel Nord einschließlich der Einrichtungen im B-Plan der 4. Grundschule dienlich sein?

11. Das Randmoor in der Wedeler Marsch

- 11.1. Wie groß und in welchem Zustand ist das in MV/2020/18 erwähnte Randmoor in der Marsch?
Wie sind die Eigentumsverhältnisse?
- 11.2. Wie werden die Flächen zurzeit genutzt, welche Auflagen gibt es?
- 11.3. Ist das Moor sinnvoll weiterzuentwickeln durch Ankäufe und veränderte Wasserhaltung?
- 11.4. Für den Fall, dass eine Unterschutzstellung größerer Teile der Wedeler Marsch als NSG nicht infrage kommt, könnte ein NSG

„Hatzburg-Moor“ der Erhaltung und Weiterentwicklung des Randmoores förderlich sein?

- 11.5. Welche möglichen Konflikte sieht die Verwaltung zwischen dem angestrebten Schutz des Randmoores und dem B-Plan 67 (neu)?
- 11.6. Wie könnte der Konflikt zwischen Moorschutz und Naherholung aufgelöst bzw. gemildert werden?

12. Das Butter-/ Butterbargsmoor

- 12.1. Wie groß ist der Wedeler Anteil am NSG Butter-/Butterbargsmoor?
- 12.2. Wie sind die Eigentumsverhältnisse?
- 12.3. Wer betreut das Naturschutzgebiet?
- 12.4. Gibt es ein Entwicklungskonzept für das Moor? Wenn ja: Welche Ziele haben sich die beteiligten Gemeinden für dieses NSG gesetzt?
- 12.5. Wie findet die Abstimmung zwischen den beteiligten Gemeinden Wedel und Holm statt?
- 12.6. Welche Möglichkeiten sieht die Verwaltung, durch großflächige Vernässung insbesondere von benachbartem Grünland das Moor zu vergrößern, zusätzliche Klimaeffekte zu erzielen und die Biodiversität zu fördern?

13. Mögliche Entwicklungsmaßnahmen auf weiteren Moorflächen

Zahlreiche Flur- und Wegebezeichnungen weisen auf Flächen hin, die inzwischen nicht mehr als Moore zu identifizieren sind. Seemoor, Siedmoor, Kiebitzmoor, Sandbargsmoor, Schnaakenmoor, Rugenmoor, Bultenmoor etc. und entsprechende Wege sind einige Beispiele. Sieht die Verwaltung auf anderen als den unter 11 und 12 genannten weitere Moorflächen, die mittelfristig so zu entwickeln wären, dass sie zur Erreichung von Klimazielen beitragen könnten?

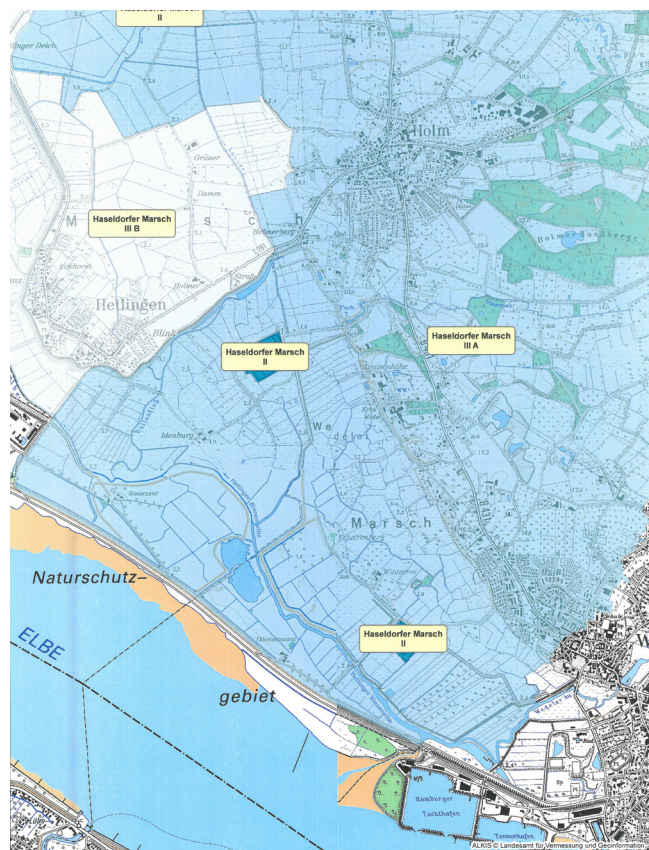
Gez. Klaus Koschnitzke, Martina Weisser, Martin Schumacher

Wedel, 01.07.2022

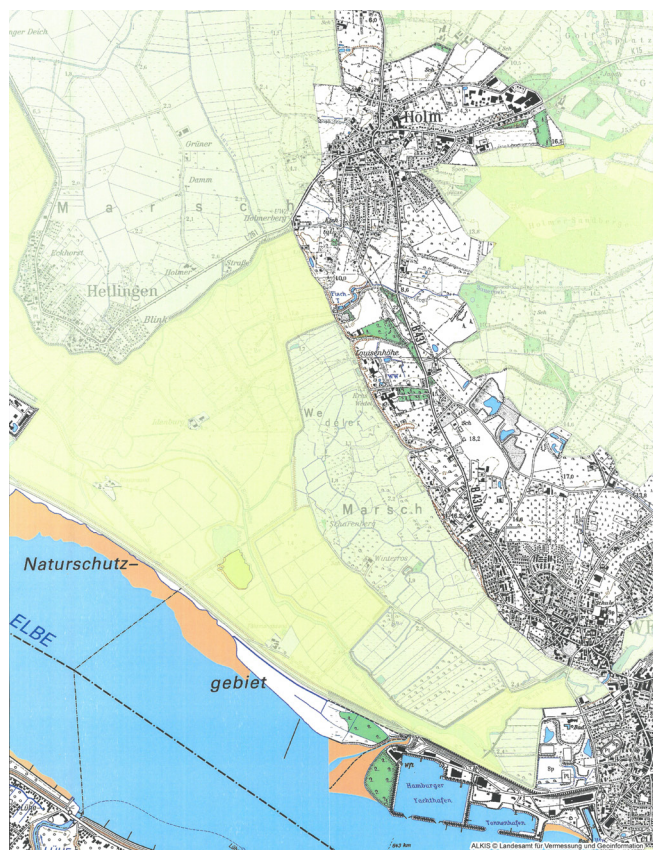
Naturschutzgebiet Haseldorfer Binnenelbe



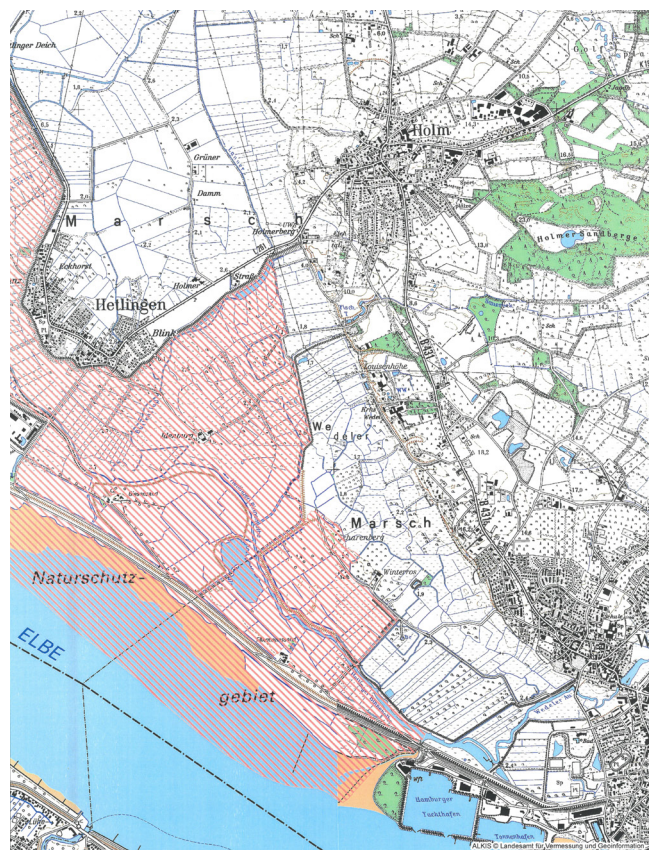
Wasserschutzgebiet Haseldorfer Marsch



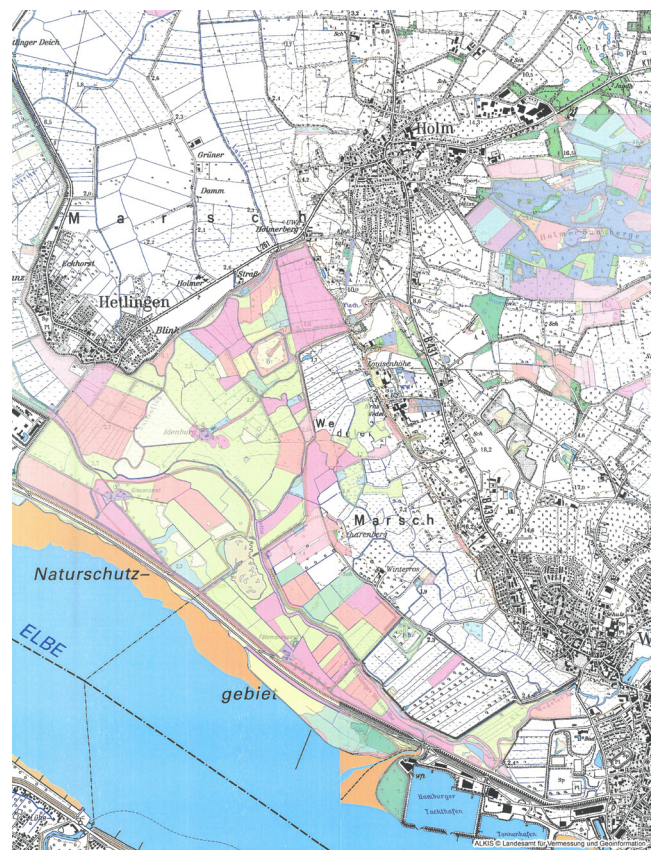
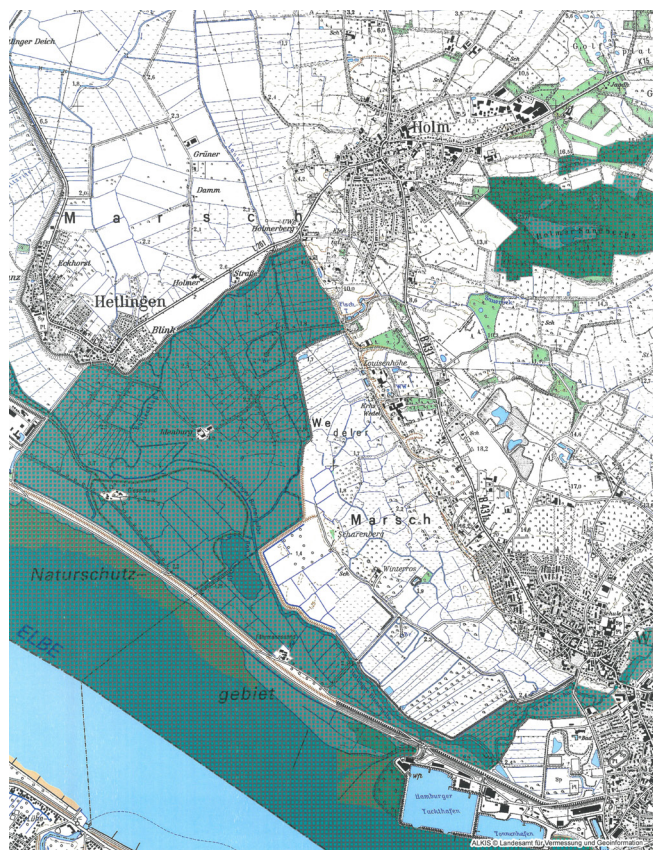
Landschaftsschutzgebiet Pinneberger Elbmarschen



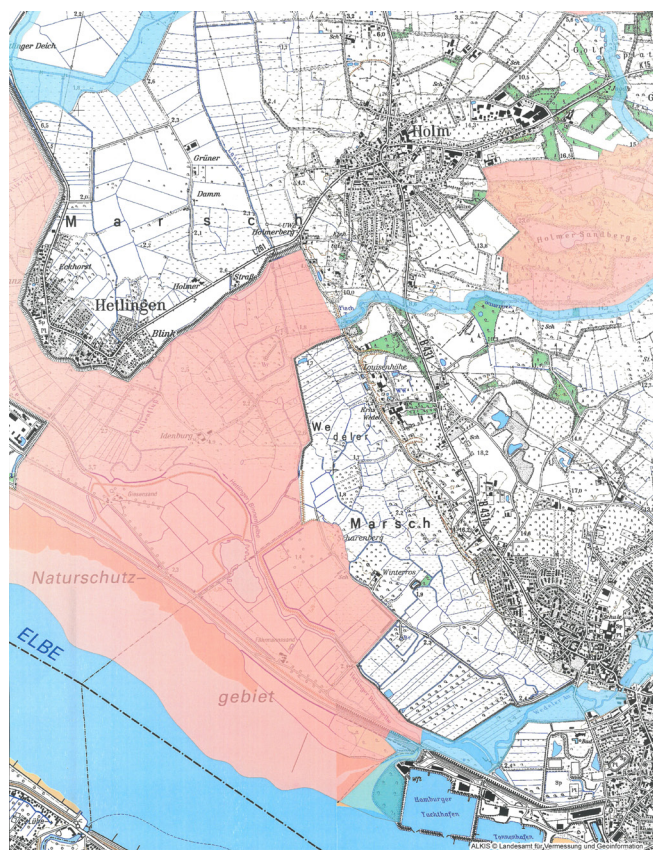
EU-Vogelschutzgebiet Unterelbe bis Wedel (2323-401)



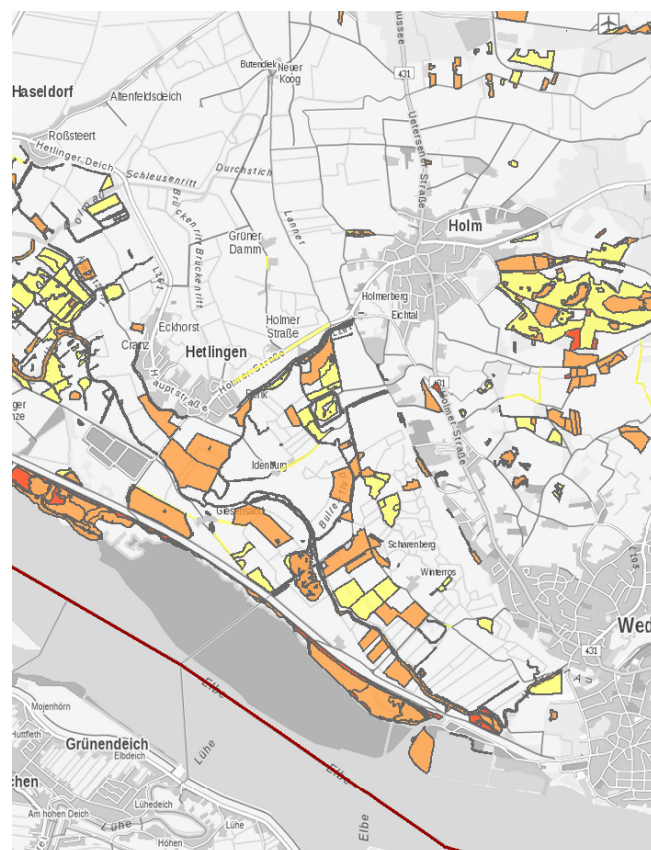
- Landschaftsschutzgebiet
- Kernzone



Biotopverbundsystem SH



Biotope der Biotopkartierung SH



- Kernzone
- Nebenverbundachse

- Gesetzlich geschütztes Biotop
- LRT und gesetzlich geschütztes Biotop (LRT = Lebensraumtypen)
- LRT
- Gesetzlich geschütztes Biotop
- Kreise (Grenzen)