

Bekanntmachung

Es findet eine Sitzung des Planungsausschusses am Dienstag, 08.11.2022 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 20.09.2022
- 4 Mobilitätskonzept Wedel hier: Beschluss der Handlungsbausteine und der Prioritätensetzung
- 5 Einvernehmen nach dem BauGB; hier: Bahnhofstraße 18a - Neubau eines Wohn- und Geschäftshauses
- 6 Haushaltssatzung 2023
- 7 Anträge der Fraktionen
- 7.1 Interfraktioneller Antrag (Bündnis 90/Die Grünen, SPD, Die Linke, CDU, FDP und WSI); hier: Ausbau Erneuerbarer Energien in Wedel: Rechtliche Voraussetzungen für die Errichtung von Solar-Freiflächenanlagen im Außenbereich (Landschaftsschutzgebiete) von Wedel auf Kreisebene schaffen
- 7.2 SPD-Fraktion; hier: Planung Schulzentrum
- 7.3 Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen; hier: Baupolitische Grundsätze für die Stadt Wedel
- 8 Städtebauliche Sanierungsmaßnahme "Stadthafen Wedel"
- 8.1 Verabredung weiteres Vorgehen zur Machbarkeitsstudie
- 8.2 Mündlicher Sachstandsbericht der Verwaltung
- 9 Wohnungsbaugebiet Wedel Nord
- 9.1 Mündlicher Sachstandsbericht der Verwaltung zum Bauprojekt
- 9.2 Mündlicher Sachstandsbericht der Verwaltung zur Umsetzung der Begleitbeschlüsse zum Rahmenplan
- 10 Anfragen der Fraktionen
- 10.1 FDP-Fraktion vom 01.07.2022; hier: Beantwortung der Fragen zu den Fragenkomplexen 5 und 6 (verpachtete Flächen und mögliche Flächenverkäufe)
- 10.2 FDP-Fraktion vom 01.07.2022; hier: Beantwortung der Fragen zum Thema "Flächen für Photovoltaik"

- 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 20.09.2022
- 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

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

Geschäftszeichen 2-61/TK	Datum 04.10.2022	BV/2022/091
-----------------------------	---------------------	--------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Planungsausschuss	Entscheidung	08.11.2022

Mobilitätskonzept Wedel hier: Beschluss der Handlungsbausteine und der Prioritätensetzung

Beschlussvorschlag:

Der Planungsausschuss beschließt die ausgearbeiteten Handlungsbausteine und die vorliegende Prioritätensetzung als Grundlage für das gesamtstädtische Mobilitätskonzept (s. Anlage 1 bis 16).

Ziele

1. Strategischer Beitrag des Beschlusses

(Bezug auf Produkt / Handlungsfeld / Oberziele)

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

Darstellung des Sachverhaltes

Die durch das Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR) und die AktivRegion Pinneberger Marsch & Geest e.V. geförderte Erstellung eines Mobilitätskonzeptes wurde am 10.09.2019 vom Rat der Stadt Wedel beschlossen.

Wesentlicher Bestandteil ist eine umfangreiche und dialog-orientierte Beteiligung der Wedeler Bürger:innen. Im Rahmen der Projektbearbeitung wurden bisher folgende Formate durchgeführt und ausgewertet:

1. Online Mobilitätsumfrage vom 21.09.2020 bis 12.10.2020
2. Bürgerforum am 20.04.2021
3. Planungswerkstatt 1 am 21.09.2021
4. Planungswerkstatt 2 am 27.10.2021
5. Informationsveranstaltung („Verkehrsnissage“) am 28.09.2022

Mit der Einrichtung der AG Mobilität Anfang 2021 wurden die Voraussetzungen für eine enge und kontinuierliche Einbeziehung der Politik in den Prozess geschaffen. Seit ihrer Gründung wurde die AG Mobilität in insgesamt acht Sitzungen am Prozess beteiligt. Gespräche mit Fachleuten, Analysen, Beobachtungen, fachplanerische Überlegungen u.a. haben den Prozess ergänzt.

In der Sitzung des Planungsausschusses vom 03.05.2022 wurde die inhaltliche Ausrichtung des Mobilitätskonzeptes auf der Grundlage von 15 Handlungsbausteinen beschlossen. Aufbauend auf diesem Richtungsbeschluss wurden diese Handlungsbausteine detailliert ausgearbeitet. Alle Handlungsbausteine beinhalten jeweils eine Analyse der lokalen Voraussetzungen, Ideen und Anregungen aus der Bürgerschaft sowie aktuelle Trends, die aus fachplanerischer Sicht bewertet wurden. Außerdem wurden die Herausforderungen für Wedel ausgearbeitet und Lösungsansätze aufgezeigt, die eine positive Mobilitätsentwicklung der Stadt begünstigen.

Im Verlauf der Bearbeitung wurden die Handlungsbausteine und die Festsetzung von Prioritäten in der AG Mobilität vorgestellt und Anpassungen vorgenommen, welche mit den politischen Vertretern abgestimmt wurden. Im August 2022 wurden außerdem die ausgearbeiteten Handlungsbausteine der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und am 28.09.2022 im Rahmen einer öffentlichen Informationsveranstaltung - der „Verkehrsnissage“ - vorgestellt. Diese fand in Form einer Ausstellung statt, bei der die Bürger:innen die Möglichkeit hatten, sich über den aktuellen Stand der Bearbeitung zu informieren und Fragen an die fachkundige Begleitung zu stellen. Alle 15 Handlungsbausteine wurden seitens der Öffentlichkeit positiv kommentiert und sowohl die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes selber als auch der transparente Erarbeitungsprozess gelobt.

Das weitere Vorgehen wurde eng mit den politischen Fraktionen abgestimmt. Durch den Beschluss zu den ausgearbeiteten Handlungsfeldern und der Prioritätensetzung des Mobilitätskonzeptes, werden diese inhaltlich abschließend festgelegt. Auf der Grundlage dieses Beschlusses wird vsl. in den kommenden zwei Monaten der Endbericht zum Konzept fertiggestellt. Dieser wird dem Planungsausschuss und dem Rat zur abschließenden Beschlussfassung vorgelegt.

Darstellung von Alternativen und deren Konsequenzen mit finanziellen Auswirkungen

Das hier dargestellte Vorgehen, entspricht dem festgelegten und durch eine Informationsveranstaltung erweiterten Beteiligungsverfahren. Zusätzlich wurden die Informationen frühzeitig in die Öffentlichkeit gegeben und mit den politischen Entscheidungsträgern abgestimmt. Die hieraus resultierenden Ergebnisse sind fachlich geeignet, die Grundlage für eine zukunftsfähige und nachhaltige Mobilitätsentwicklung Wedels zu bilden.

Sollten die Handlungsbausteine und die Prioritätensetzung nicht beschlossen werden, kann der Endbericht zum Mobilitätskonzept nicht erstellt werden. Somit könnte es kein gesamtstädtisches Mobilitätskonzept der Stadt Wedel geben.

Anlage/n

- 1 1 MOB Wedel Prioritätensetzung
- 2 2 Perspektive Kfz-Straßennetz - Stand_Juli 2022 (NUR DIGITAL)
- 3 3 Tempo_30 - Stand_Juli 2022 (NUR DIGITAL)
- 4 4 Umbau Bahnhofstraße - Stand_Juli 2022 (NUR DIGITAL)
- 5 5 Mobilitätsstation - Stand_Juli 2022 (NUR DIGITAL)
- 6 6 Verknüpfung Bahnhof und Bahnhofstraße - Stand_Juli 2022 (NUR DIGITAL)
- 7 7 Ausbaustrategie Radverkehrsnetz - Stand_Juli 2022 (NUR DIGITAL)
- 8 8 Erleichterung Fahrradparken - Stand_Juli 2022 (NUR DIGITAL)
- 9 9 Stärkung Fußverkehr - Stand_Juli 2022 (NUR DIGITAL)
- 10 10 Schulwegsicherung - Stand_Juli 2022 (NUR DIGITAL)
- 11 11 Teilkonzept ÖPNV - Stand_Juli 2022 (NUR DIGITAL)
- 12 12 Expansion CarSharing - Stand_Juli 2022 (NUR DIGITAL)
- 13 13 Einrichtung StadtRad-System - Stand_Juli 2022 (NUR DIGITAL)
- 14 14 Integration B 431 - Stand_Juli 2022 (NUR DIGITAL)
- 15 15 Ausweitung Ladesäulennetz - Stand_Juli 2022 (NUR DIGITAL)
- 16 16 Initiierung smart city - Stand_Juli 2022 (NUR DIGITAL)



Mobilitätskonzept für die Stadt Wedel – Prioritätensetzung (Empfehlung)

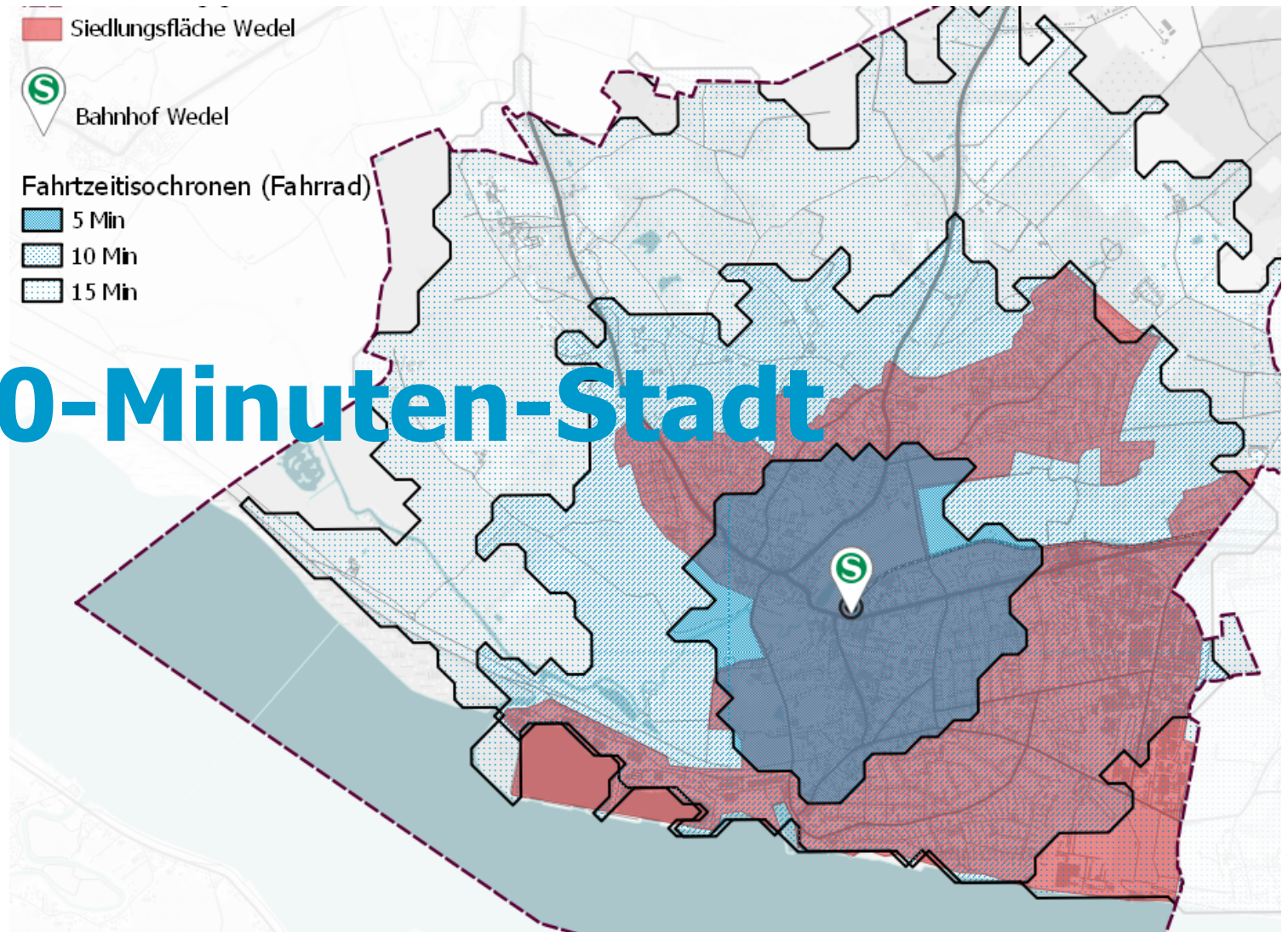
Siebte Sitzung der AG Mobilität

13.09.2022, ergänzt am 14.09.2022

Markus Franke

- 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**
- Strategien zur Beibehaltung oder Steigerung der Fortbewegungsqualität mit Autos haben überhaupt keinen Zuspruch
- Kurze Wege / Bewegungsfreiheit, Entschleunigung, Verkehrssicherheit und Straßenraumgestaltung sind ebenfalls Schwerpunktthemen

Wedel – die 10-Minuten-Stadt



Ausgangslage

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 (Zentral-
abschnitt)**

**Ausweitung
Ladesäulennetz**

**Initiierung
smart city**

Welche Kriterien sprechen für eine hohe Priorität der Handlungsbausteine?

- Großer Umsteigeeffekt – weg vom Auto – zu erwarten
- Steigert die Verkehrssicherheit
- Erhöht die Stadtqualität
- Sozial verträglich
- Günstige Finanzierungsbedingungen
- Einfache Realisierbarkeit

Kriterien – Erläuterungen: wann sind Kriterien gut erfüllt?

- Umsteigeeffekt
 - Attraktivitätssteigerung der Alternativen
 - Für Segmente (Entfernungsbereiche, Fahrtziele und -zwecke usw.) mit besonders günstigen Wettbewerbsbedingungen i.Vgl. zum Kfz
 - Verringerung der Erreichbarkeit / Schnelligkeit im Kfz-Verkehr
- Verkehrssicherheit
 - Entschleunigung
 - Verbesserung von Sichtbeziehungen
 - Klarheit und Vereinfachung von Abläufen
- Stadtqualität
 - Weniger Emissionen
 - Weniger Stress
 - Aufwertung des Stadtbildes und des städtischen Zusammenhangs
- Sozialverträglichkeit
 - Unterstützung sensibler / hilfsbedürftiger Personengruppen
 - Bezahlbarkeit von Angeboten / Verkehrsmittelnutzung / Teilhabe
 - Geringe soziale Folgekosten
- Finanzierung
 - Niedrige Kostendimension
 - Förderfähigkeit
 - Geringer erwarteter Einsatz von städtischen Eigenmitteln
- Realisierbarkeit
 - Wenig Zielkonflikte, insbesondere mit übergeordneten Verwaltungsebenen
 - Wenig Voraussetzungen zu erfüllen (z.B. Flächenerwerb, Änderungen anderer Funktionen)
 - Eigenständige Umsetzungsmöglichkeit

Bewertung jedes Handlungsbausteins hinsichtlich jedes Kriteriums mit einer **vierstufigen Einordnung**:

- ++ = sehr gut erfüllt**
- + = gut erfüllt**
- o = keine / geringe Wirkung**
- = kontraproduktiv**

	Umsteige- effekt	Verkehrs- sicherheit	Stadt- qualität	Sozial verträglich	Finanzier- barkeit	Realisier- barkeit	Prioritäts- stufe
Perspektive Kfz-Verkehrsnetz							
Ausdehnung Tempo 30							
Umbau Bahnhofstraße							
...							

Basierend auf begründeten Abschätzungen auf der Grundlage von Erfahrungswerten (ohne explizite wissenschaftliche Nachweise)

Prioritätensetzung
Kriterien – Bewertungsverfahren (2)

Summierung der der Kriterienerfüllung → Zuordnung in eine Prioritätsstufe

...

Umsteige- effekt	Verkehrs- sicherheit	Stadt- qualität	Sozial verträglich	Finanzier- barkeit	Realisier- barkeit	Prioritäts- stufe
0	+	+	0	0	+	→ 2

Prioritätensetzung

Bewertung der Handlungsbausteine insgesamt

	Umsteige- effekt	Verkehrs- sicherheit	Stadt- qualität	Sozial verträglich	Finanzier- barkeit	Realisier- barkeit	Prioritäts- stufe
Perspektive Kfz-Verkehrsnetz	0	+	+	0	0	+	2
Ausdehnung Tempo 30	0	++	+	+	+	+	1
Umbau Bahnhofstraße	+	+	++	+	0	+	1
Mobilitäts- und Fahrradstation	++	0	+	+	0	-	2
Verknüpfung Bahnhof-Bahnhofstr.	0	+	++	+	0	-	1 - 2
Ausbau Radverkehrsnetz	++	+	+	+	+	+	1
Erleichterung Fahrradparken	+	0	0	+	+	+	2
Stärkung Fußverkehr	0	+	+	+	+	+	1 - 2
Schulwegsicherung	0	++	0	+	+	0	1
ÖPNV-Entwicklung	+	0	0	+	+	0	2
Expansion CarSharing	+	0	0	+	0	-	3
Einrichtung StadtRad-System	+	0	0	+	0	-	3
Integration der B 431	0	++	++	0	0	-	1
Ausweitung Ladesäulennetz	-	-	0	0	+	+	3
Initiierung smart city	+	0	0	0	+	0	3

Welche Maßnahmen innerhalb der priorisierten Handlungsbausteine sind besonders erfolgversprechend bzw. zuerst durchzuführen?

Ausdehnung Tempo 30

Innenstadtnahe Abschnitte neu regeln, z.B. Feldstraße, Lohhof

Umbau Bahnhofstraße

Verkehrsversuch organisieren und durchführen

Ausbau Radverkehrsnetz

Planung und Umbau auszuwählender Straßen und Wege

Schulwegsicherung

F-LSA Mühlenstraße versuchsweise einrichten, Querungshilfen in der Pinneberger Straße und im Breiten Weg schaffen; Hol- und Bringverkehre systematisch umorganisieren

Integration der B 431

Planung, Abstimmung und Umbau Knotenpunkt Bahnhofstraße / Mühlenstraße; Fokus Innenstadt (Mindestanforderungen im gesamten Stadtgebiet erfüllen)

Welche Maßnahmen innerhalb der Handlungsbausteine mit der **zweithöchsten Priorität** sind besonders erfolgversprechend bzw. zuerst durchzuführen?

Perspektive Kfz-Verkehrsnetz

Effekte der nördlichen Verbindungsstraße untersuchen und ggf. realisieren;
Möglichkeiten von Netzunterbrechungen prüfen, ggf. realisieren

Mobilitäts- und Fahrradstation

Planung von Gebäude und ZOB beginnen

Verknüpfung Bahnhof- Bahnhofstr

Umbau Knotenpunkt Bahnhofstraße / Mühlenstraße planen,
mit LBV abstimmen, umsetzen (→ Integration B 431)

Erleichterung Fahrradparken

Nachrüstung in Schwerpunktbereichen; Einführung besonders
diebstahlsicherer Anlagentypen; Prüfung Abstellangebote im Bestand

Stärkung Fußverkehr

Vorauswahl treffen und Umbau von wichtigen Knotenpunkten, z.B. Breslauer
Str. und Königsberger Str.; Netz von Sitzgelegenheiten gezielt vervollständigen

ÖPNV-Entwicklung

Varianten einer neuen Buslinie vertiefend untersuchen in Abstimmung mit
der SVG

Welche Maßnahmen innerhalb der Handlungsbausteine mit der **dritthöchsten Priorität** sind besonders erfolgversprechend bzw. zuerst durchzuführen?

Expansion CarSharing

Gespräch mit potenziellen Betreibern und Nachfragern organisieren

Einrichtung StadtRad-System

Finanzierung klären; ausschreiben

Ausweitung Ladesäulennetz

Kooperation mit Stadtwerken weiter entwickeln; Flächensuche

Initiierung smart city

Vertiefende Prüfung Scooter-Optionen; Beobachtung der Digitalisierungslösungen verankern und experimentieren, z.B. app-gesteuertes Fahrradparken

- **Die Handlungsbausteine mit der höchsten Priorität werden aktiv und im Zusammenhang der Einzelmaßnahmen miteinander angegangen.**
- **Es werden jeweils die priorisierten Einzelmaßnahmen vorgezogen.**
- Auch die Handlungsbausteine mit zweit- oder dritthöchster Priorität werden begonnen.
- Impulse von außen können zu schnellem Handeln drängen, auch wenn es sich um Themen der nachgeordneten Prioritätsstufen handelt.
- In besonderen Fällen kann das Abwarten auf absehbare Veränderungen des Handlungsrahmens sinnvoll sein (z.B. neuer Rechtsrahmen, Finanzierungsbedingungen oder Grundsätze des LBV).
- Hinsichtlich der Finanzierungsmöglichkeiten können Abstimmungen mit den übergeordneten Verwaltungsebenen ggf. die Prioritätensetzung noch ändern.
- Die Prioritäten werden aufgelistet und regelmäßig fortgeschrieben.
- Prioritäten spiegeln Wichtigkeit wider, nicht zwingend schnelle Umsetzung (hängt vom erforderlichen Vorlauf ab)

Mobilitätskonzept

Verkehrsströme erfassen

Bestandsaufnahme und -analyse

Trends

Online-Beteiligung

Perspektiven für die Mobilität

Offene Beteiligung

Planungsszenarien (1. Planungsworkstatt)

Richtungsentscheidung

Konkretisierung

Förderanfragen

2. Planungsworkstatt

Handlungsprogramm

Stadt mit frischem Wind

PLANUNGS- WERKSTÄTTEN

DI, 21.09.21
MI, 27.10.21

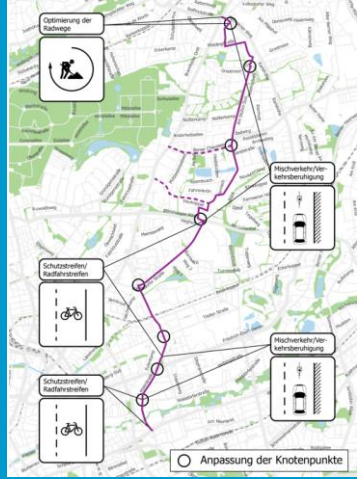
18.00H GEBRÜDER-
HUMBOLDT-SCHULE

WEDEL UND MIT
DER ARBUS REGION

Logos: Wedel, SH, ARBUS, RAUM+ENERGIE

Perspektive Kfz- Verkehrsnetz	Ausdehnung Tempo 30	Umbau Bahnhofstraße	Aufbau Mobilitäts- und Fahrradstation am Bahnhof	Verknüpfung von Bahn und Bahnhof
Ausbau Radverkehrs- netz	Erleichterung Fahrradparken	Stärkung Fußverkehr	Schulweg- sicherung	ÖPNV- Entwicklung
Expansion CarSharing	Einrichtung StadtRad- System	Integration der B 431	Ausweitung Ladestülpenetz	Initiierung smart city

Vertiefende Konzepte



Straßenplanung u.a.



Bauliche Umsetzung



Quelle: Baugewerbemagazin, 2022

Individuelle Projektorganisation
z.B. ÖPNV, CarSharing, StadtRad

**Umsetzung (ohne
Baumaßnahmen)**



Mobilitätskonzept für die Stadt Wedel – Handlungsbaustein Perspektive Kfz-Verkehrsnetz

11.05.2022

Markus Franke

Pia Lindloge

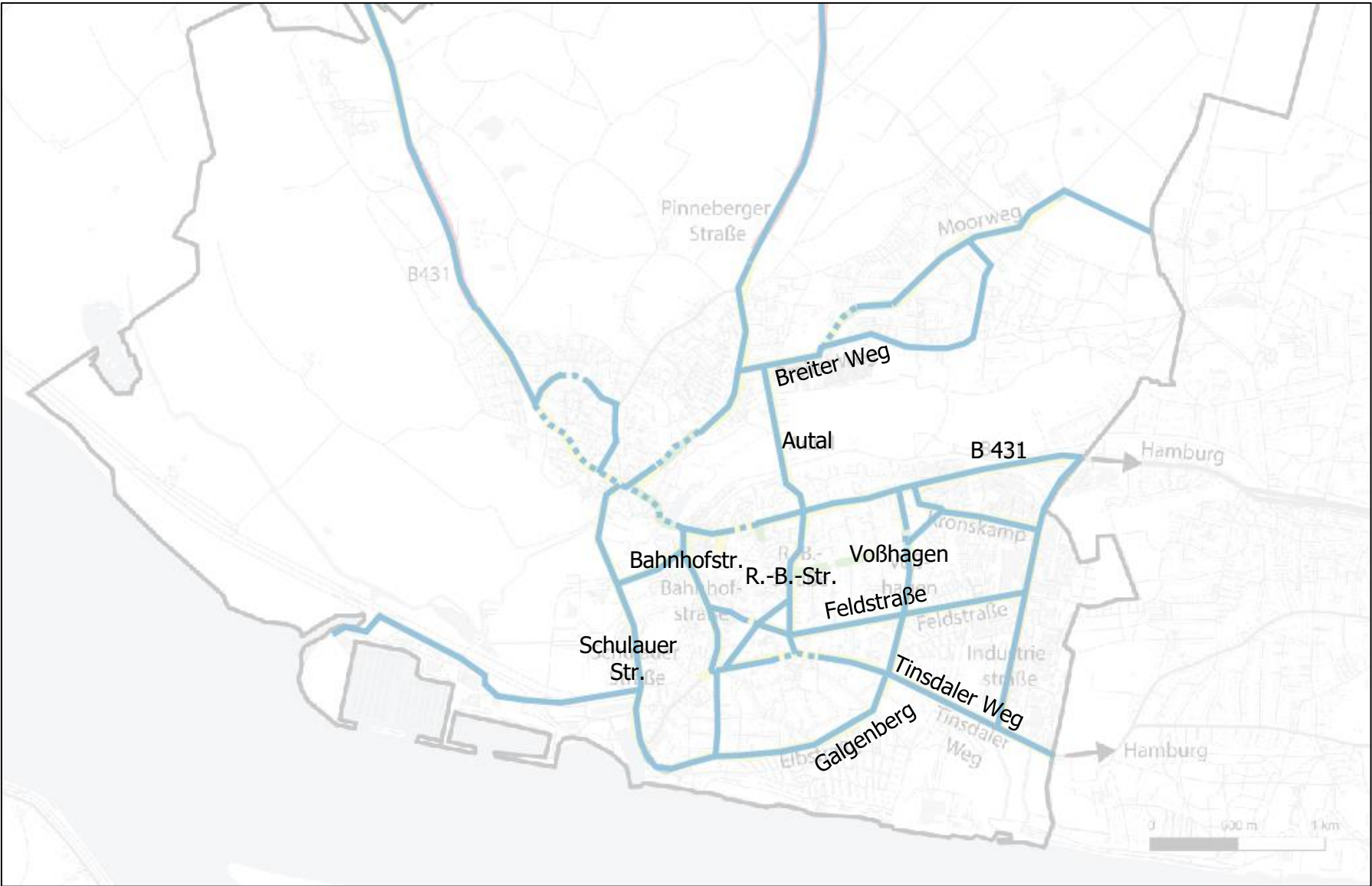
Zustand des Kfz-Verkehrs heute

Anforderungen an die zukunftsfähige Entwicklung

Handlungskonzept

Zustand

Aktuelles Vorbehaltsnetz (Stand 11/2020)



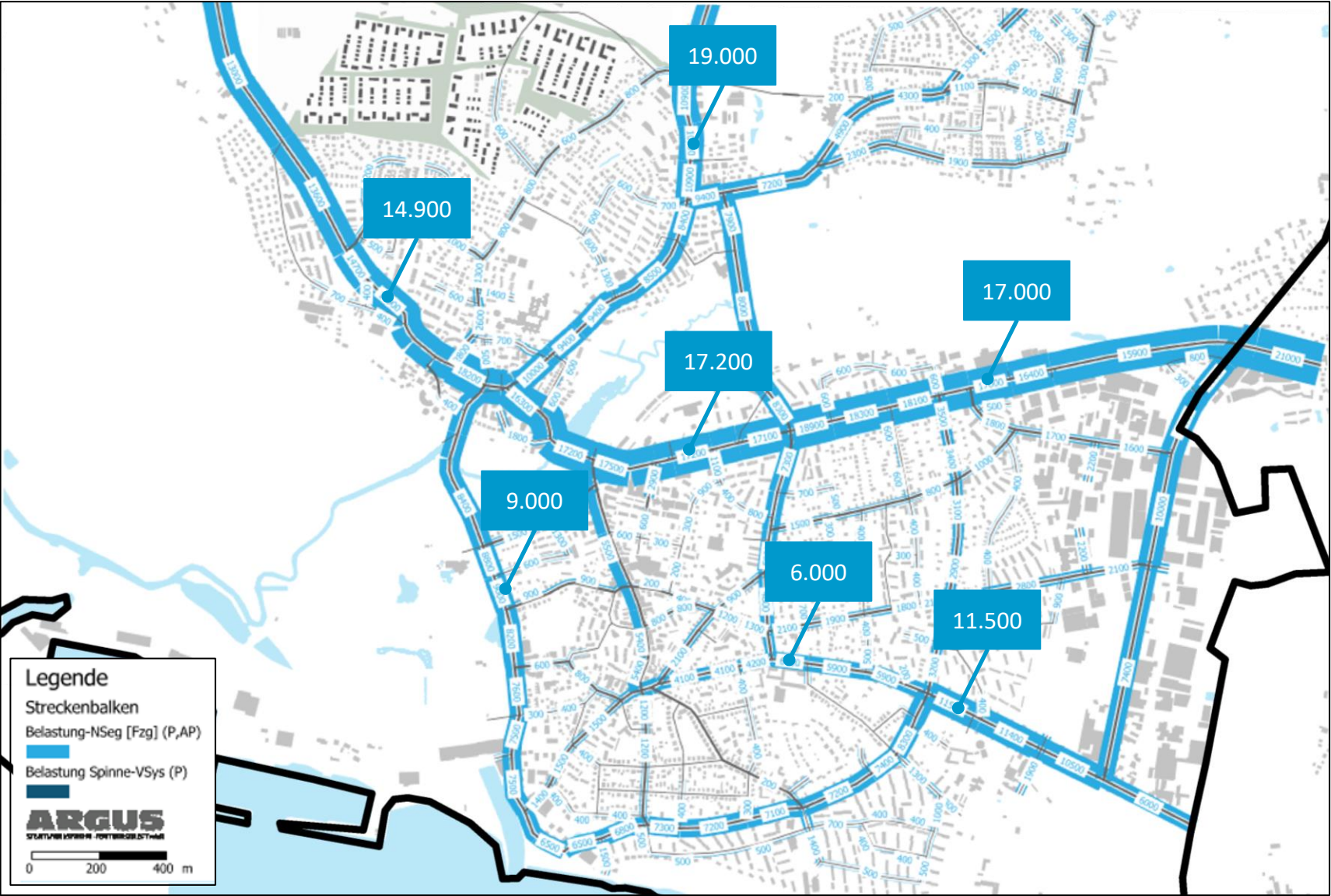
Vorbehaltsnetz (Stand 11/20)

- 50 km/h
- 30 km/h

Quelle: Stadt Wedel

Zustand

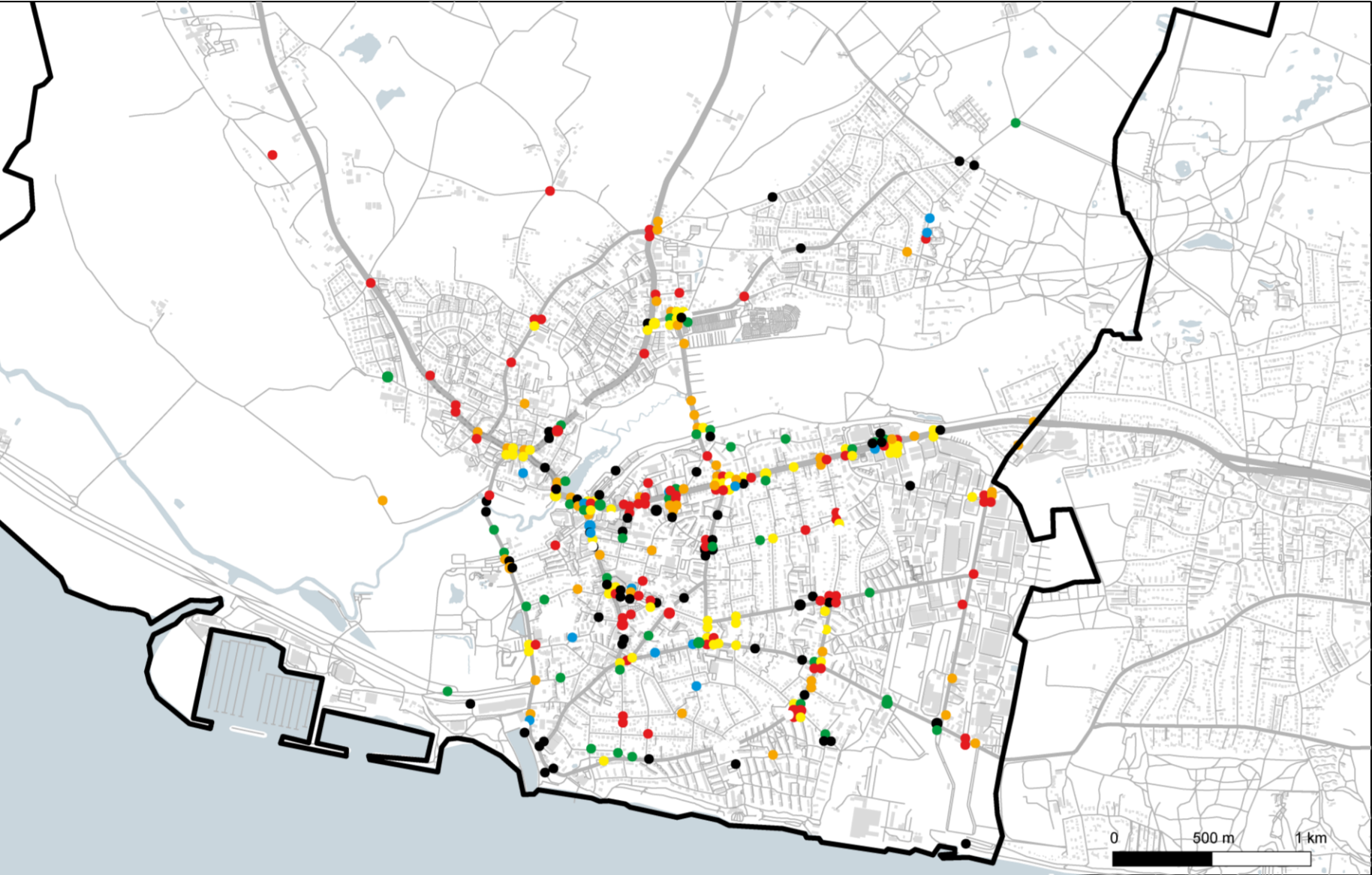
Kfz-Verkehrsmengen



Eine kurzfristige Erneuerung der Datenbasis zum Kfz-Verkehr wird angestrebt

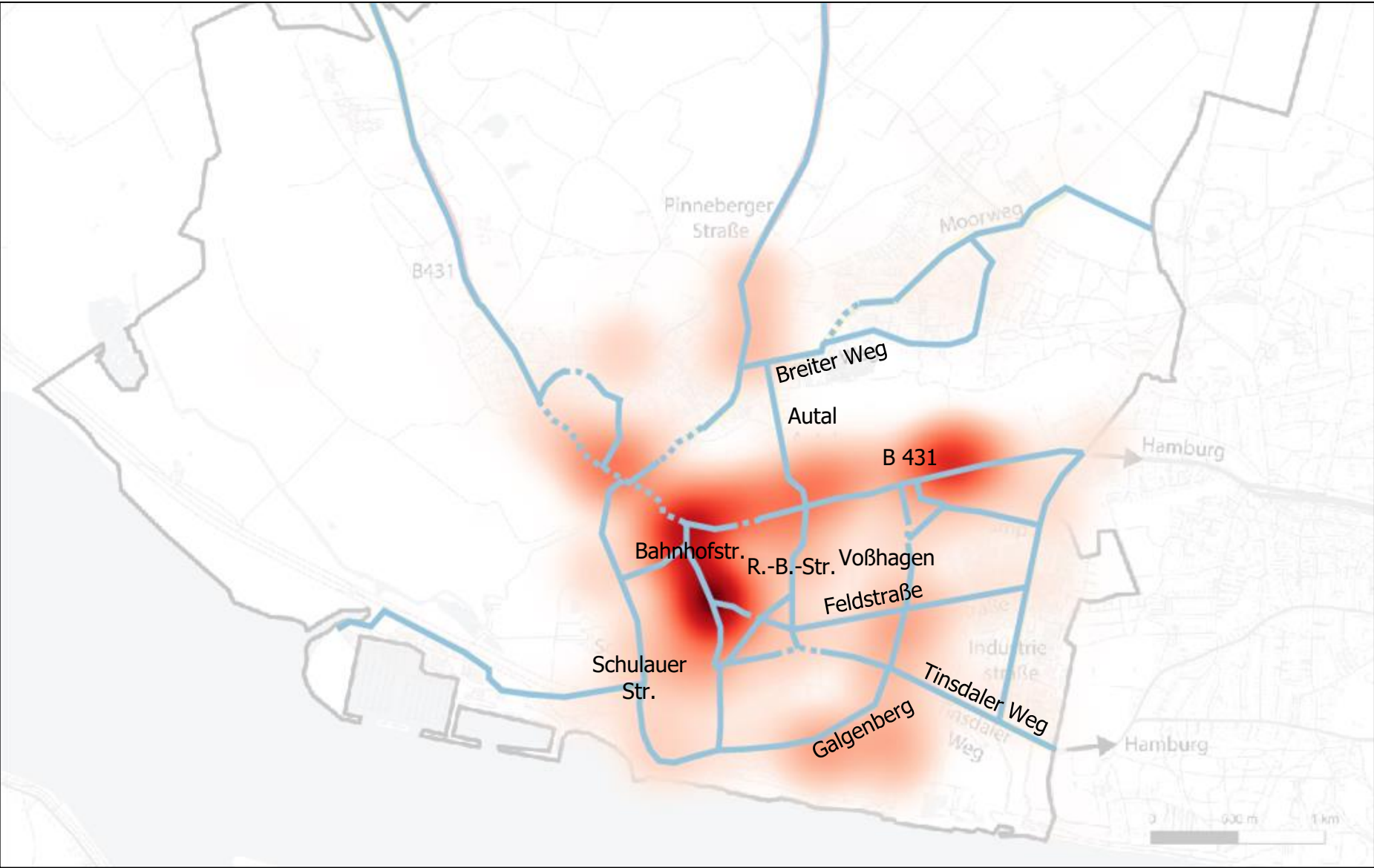
Zustand

Unfälle mit Personenschaden 2017-2019

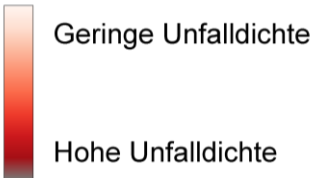


Zustand

Überlagerung Unfalldichte (2017-2019) mit Vorbehaltsnetz

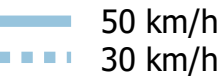


Unfälle



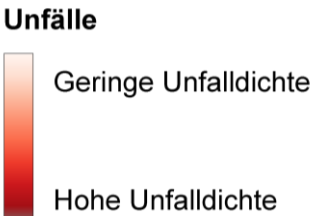
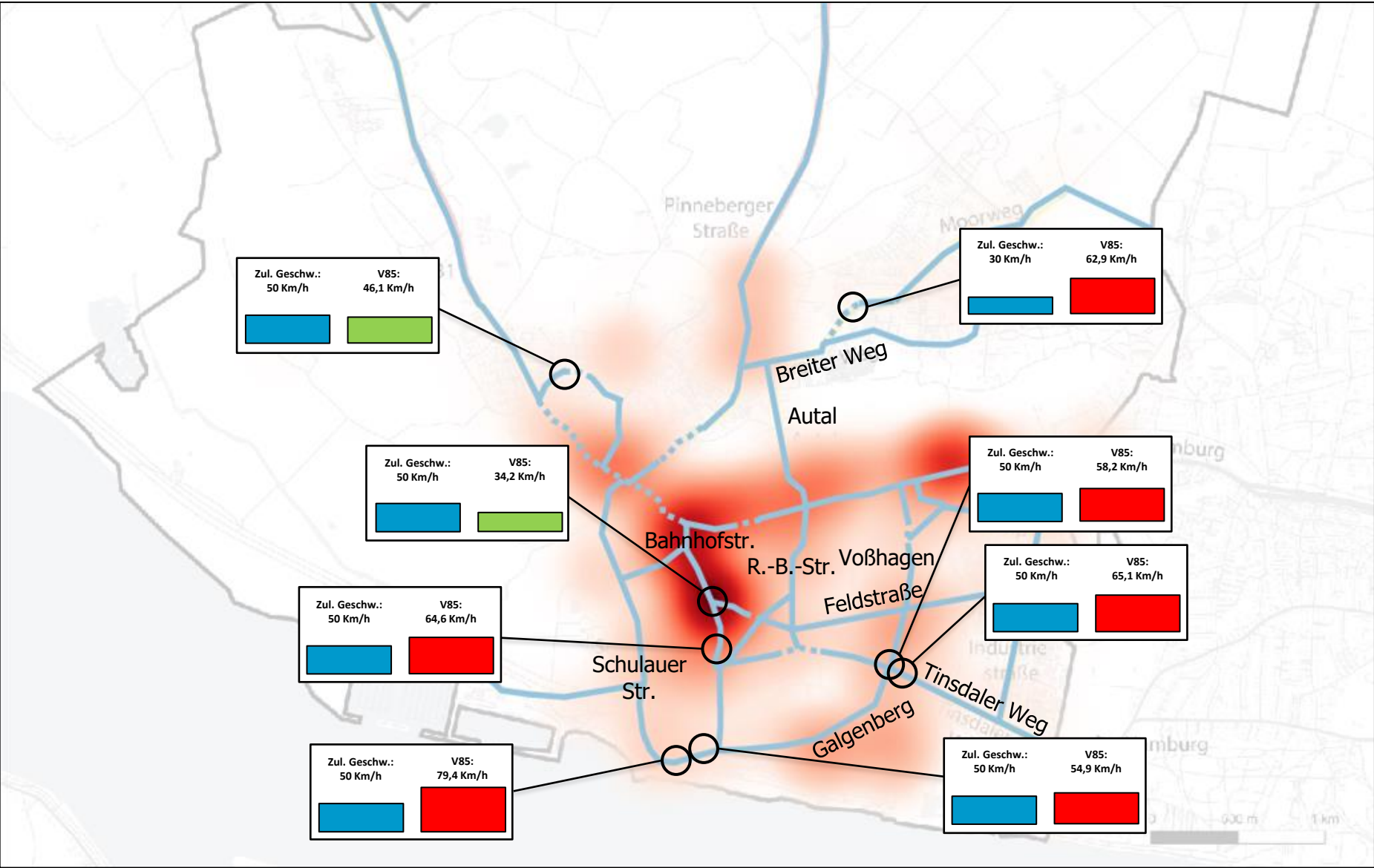
Datenquelle: Stadt Wedel 2020

Geschwindigkeitsbegrenzungen



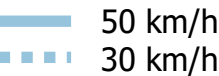
Zustand

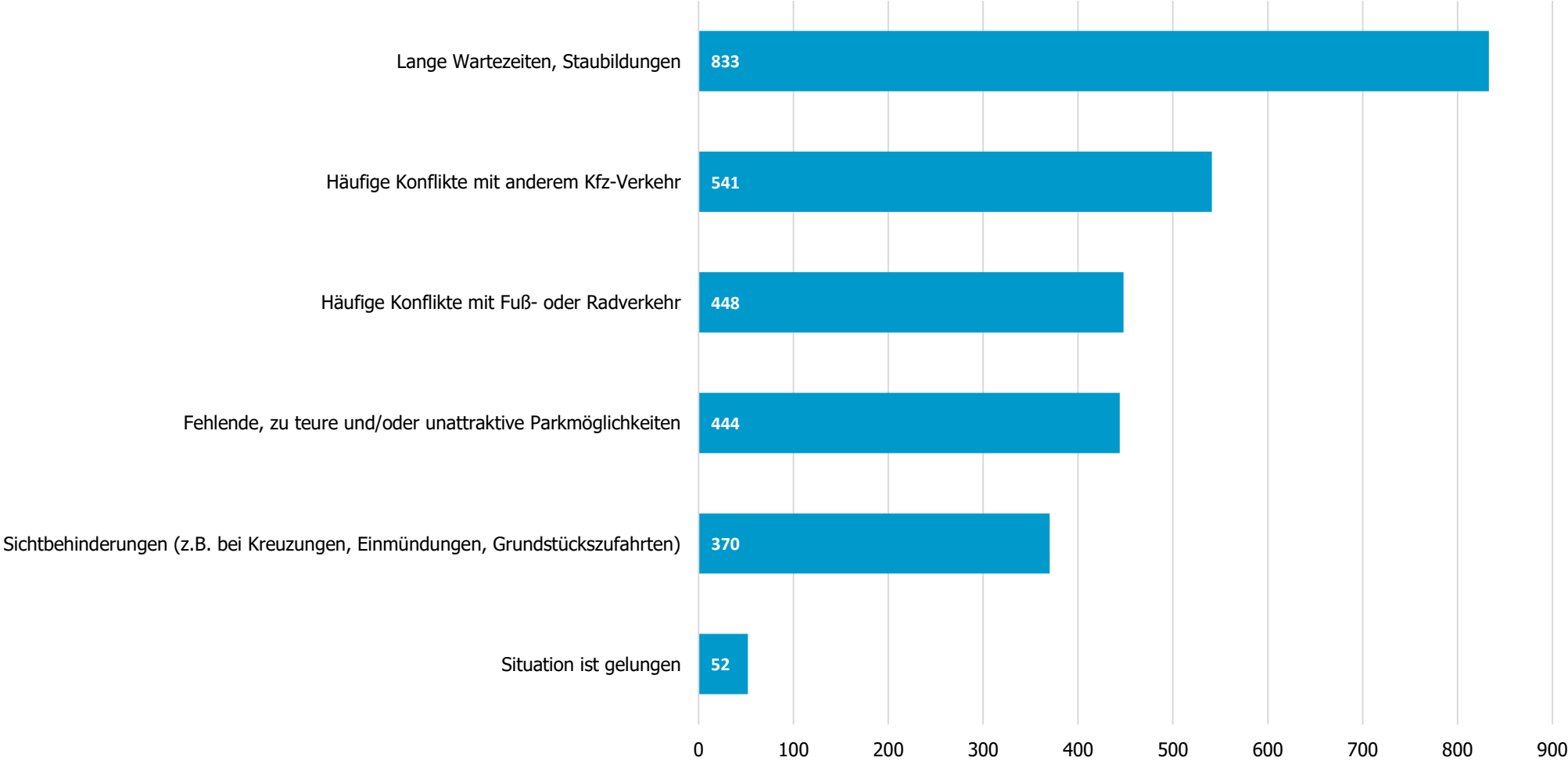
Überlagerung Unfalldichte (2017-2019) mit Geschwindigkeitsniveau



Datenquelle: Stadt Wedel 2020

Geschwindigkeitsbegrenzungen





Zustand

Verortung von Mängeln im Kfz-Verkehr



● Auto: alle
Mängelkategorien

Zustand

Verortung von „Lange Wartezeiten, Staubildungen“



- Auto: lange Wartezeiten, Staubildungen

- 
- Zustand des Kfz-Verkehrs heute
 - Anforderungen an die zukunftsfähige Entwicklung**
 - Handlungskonzept

Anforderungen

aus dem Zustand heraus

- Straßenweise / abschnittsweise Unfallauffälligkeiten
- zu hohes Geschwindigkeitsniveau
- Barrierebildung für schwächere Verkehrsteilnehmende
- Staubildung auf der B 431 im Altstadtbereich in den Spitzenstunden

Anforderungen

aus externen Gründen heraus

- Zu erwartende Neuverkehre, insbesondere durch Wedel Nord (Zeithorizont noch offen)
- Radverkehrsförderung
- Fußverkehrsförderung
- Schulwegsicherung
- Umgestaltung der Bahnhofstraße zugunsten von mehr Aufenthaltsqualitäten
- Allgemeine Kfz-Verkehrsabnahme (pro Kopf) anzunehmen: Verhaltensänderung, klima-orientierte Verkehrspolitik, Homeoffice-Faktor (→ relevant für Spitzenstunde und Dimensionierung)... könnte Probleme abschwächen

- 
- Zustand des Kfz-Verkehrs heute
 - Anforderungen an die zukunftsfähige Entwicklung
 - Handlungskonzept**

Welche Perspektive gibt es?

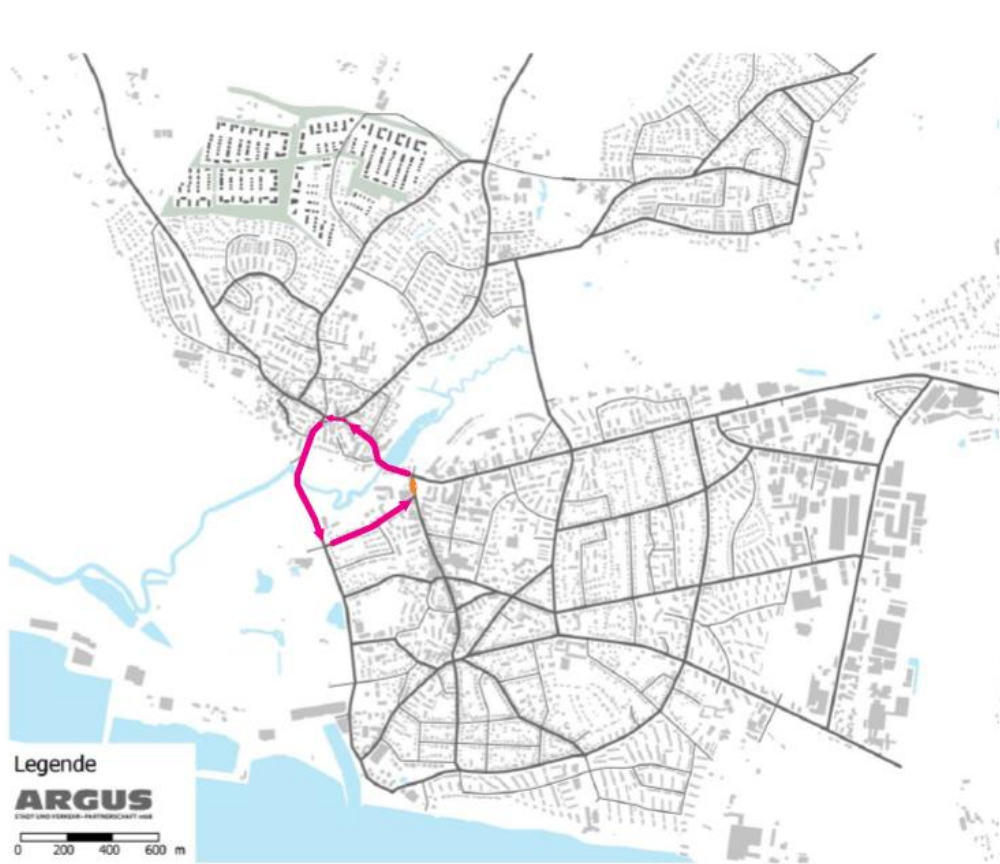
- Das Kfz-Verkehrsnetz bleibt im Wesentlichen wie es ist (Ausnahme Verbindungsstraße im Norden).
- Neue Erschließungsstraßen, gezielte Straßennetzunterbrechungen oder Einbahnstraßensysteme – insbesondere zur Förderung anderer Verkehrsarten - sind möglich.
- Für die B 431 wird keine Einbahnstraßenlösung verfolgt.
- Das Vorbehaltsnetz bleibt ebenfalls im Wesentlichen wie es ist, Tempo-30-Regelungen können jedoch auch dort ausgedehnt werden (→ eigenes Teilkonzept „Ausdehnung von Tempo 30“).
- Neuverkehre von Wedel Nord können zu Ausbaurfordernissen bestehender Straßen bzw. Knotenpunkte führen.
- Die Bahnhofstraße stellt ein eigenständiges Thema dar, bei dem jedoch mögliche Verkehrsverlagerungen gesehen werden müssen (→ eigenes Teilkonzept „Bahnhofstraße“).
- Die B 431 behält ihre Funktion bei, es werden jedoch Maßnahmen entwickelt, die die städtebauliche Integration verbessern (→ eigenes Teilkonzept „Integration B 431“)
- Die Datengrundlage der Verkehrsmengen wird baldmöglichst erneuert. Prognosegrundlagen von Bedarfen werden erneuert wegen Verhaltensänderungen, „Homeoffice-/ Coworking-Faktor“, demografischem Wandel.

Handlungskonzept

Verzicht auf Einbahnstraßenring in der Altstadt

Einbahnstraße Wedel

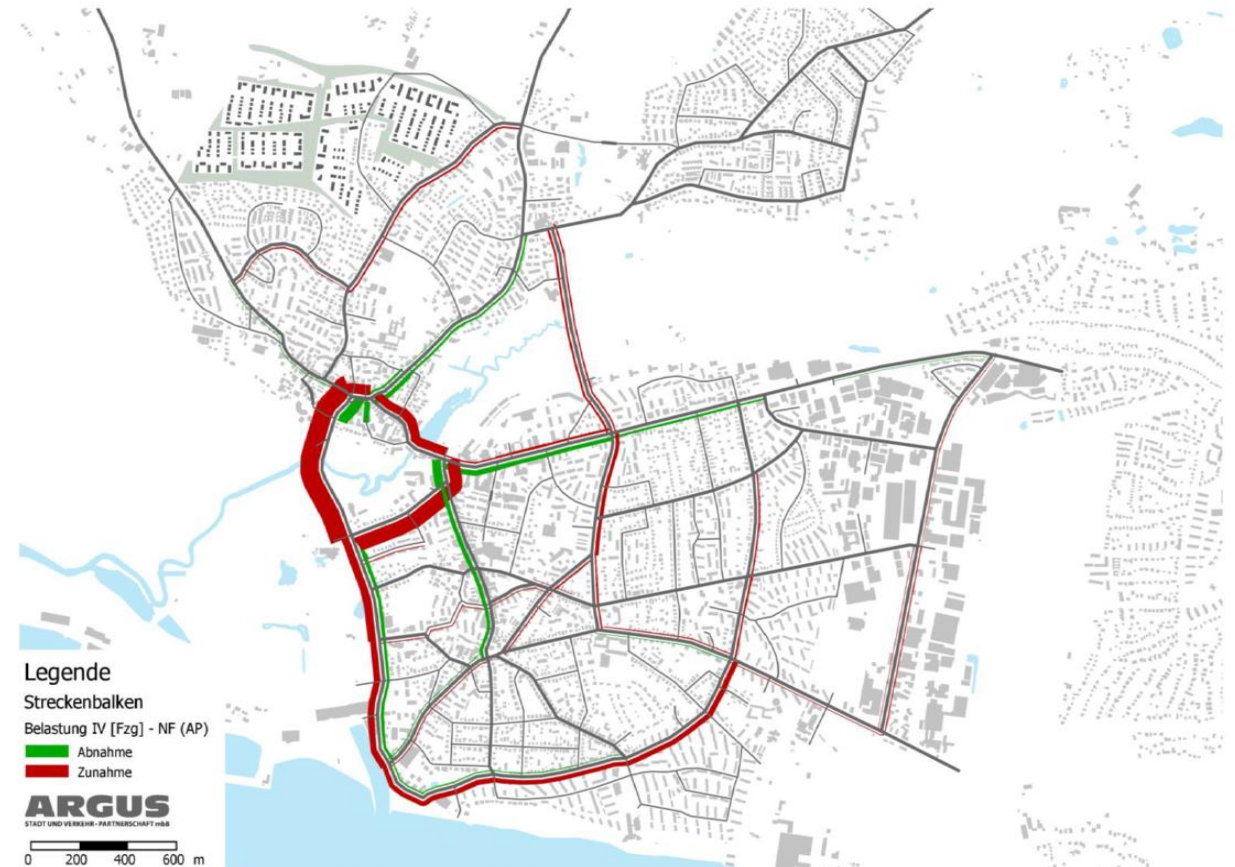
Szenario 1



Handlungskonzept

Verzicht auf Einbahnstraßenring in der Altstadt

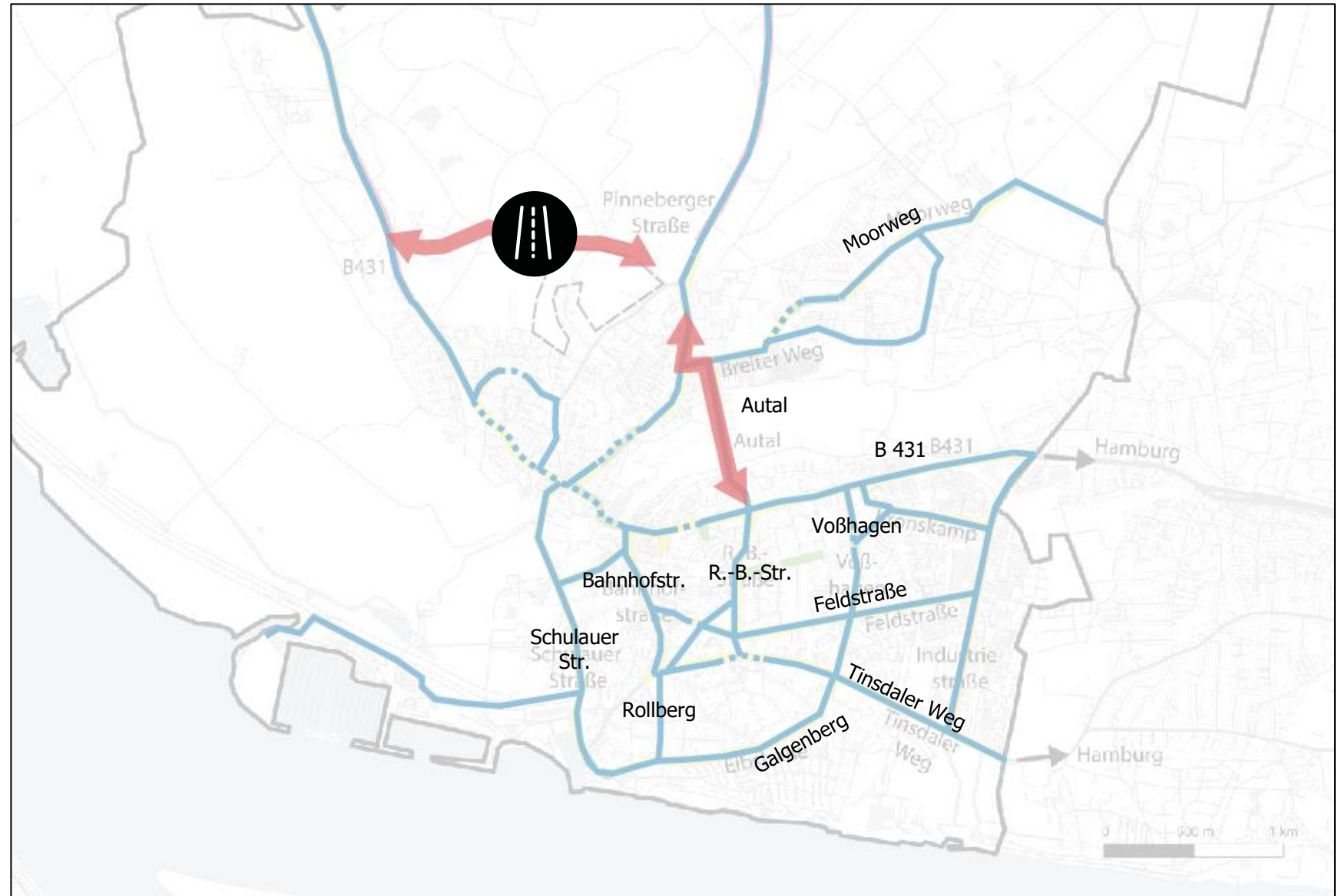
- Sehr großer **Umweg im Hauptstrom West - Ost**
- Sehr große Umwege beim Erreichen / Verlassen besonderer Einrichtungen, z.B. **Polizeiwache** Gorch-Fock-Straße, **Feuerwehr** Schulauer Straße
- ...ebenso zahlreiche Verkehrsbeziehungen z.B. Rolandstraße → Pinneberger Straße
- Radverkehr gegen Einbahnrichtung nötig (auf einer Bundesstraße)
- Erhebliche **Widerstände beim Land** zu erwarten
- **Busverkehr** mit erheblichen zusätzlichen Strecken (Fahrzeitverluste, Kosten!)
- Entstehen **neuer Knotenpunkte**, die ausgebaut und signalisiert werden müssten: Schulauer Straße / Gorch-Fock-Straße und Gorch-Fock-Straße / Bahnhofstraße
- Erheblicher **Mehrverkehr in der Gorch-Fock-Straße** (Wohnnutzung)
- Mehrverkehr auf dem **Rathausplatz**
- Mehrverkehr auf der **Schulauer Straße** / Austrasse (→ gute Radverkehrslösung wird schwieriger)



Handlungskonzept

Verbindungsstraße im Norden

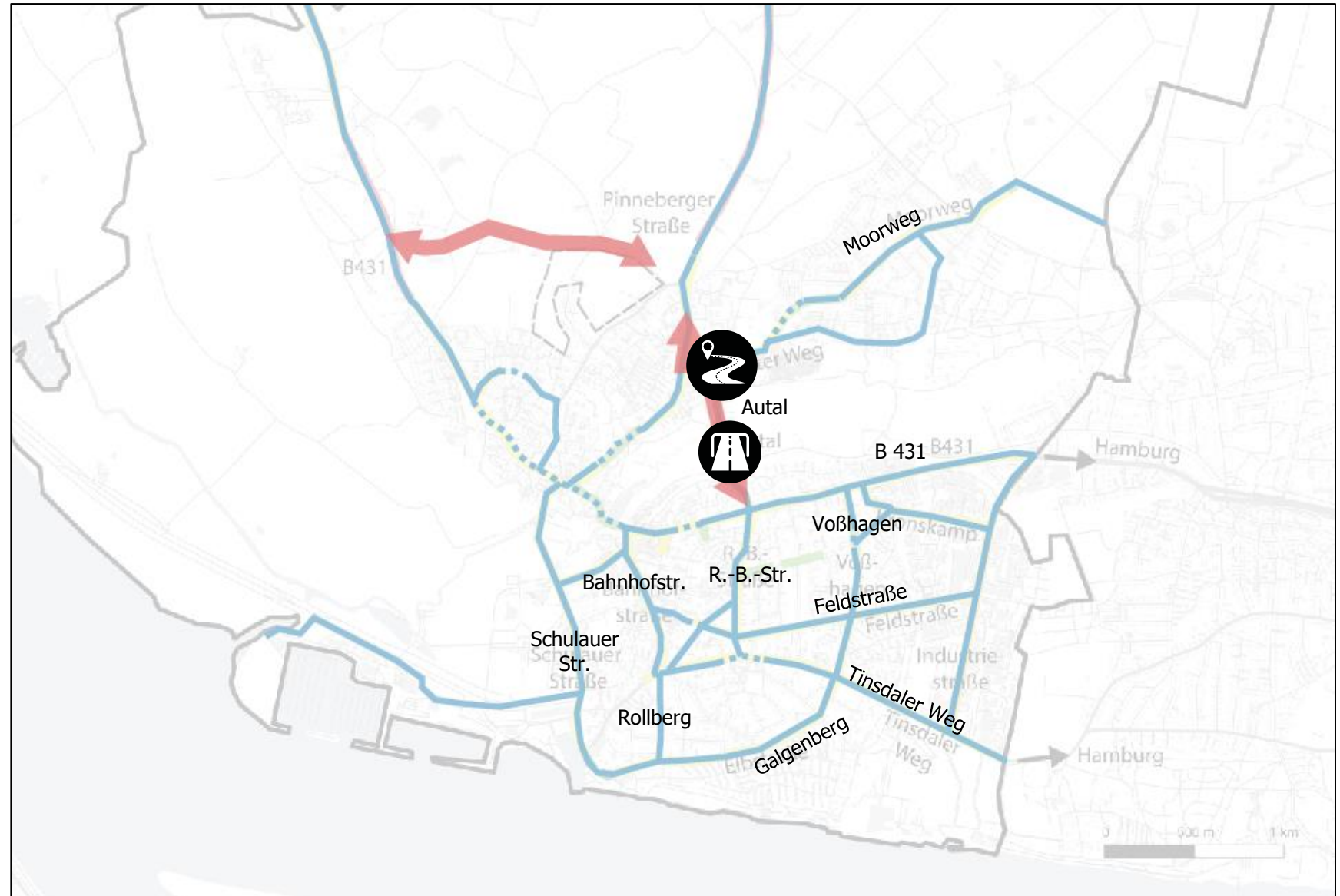
- Straße mit hauptsächlich Verbindungsfunktion am künftigen Nordrand des Siedlungsgebietes wird angestrebt
- Sie kann sowohl Verkehre von **Wedel Nord** als auch **Bestandsverkehre** in verschiedenen Ausrichtungen aufnehmen
- Sie kann zu einer **Entlastung der B 431 im Altstadt- / Innenstadtbereich** beitragen
- Je nach Straßengestaltung sind Entlastungseffekte von 20 – 30 % eine plausible Einschätzung



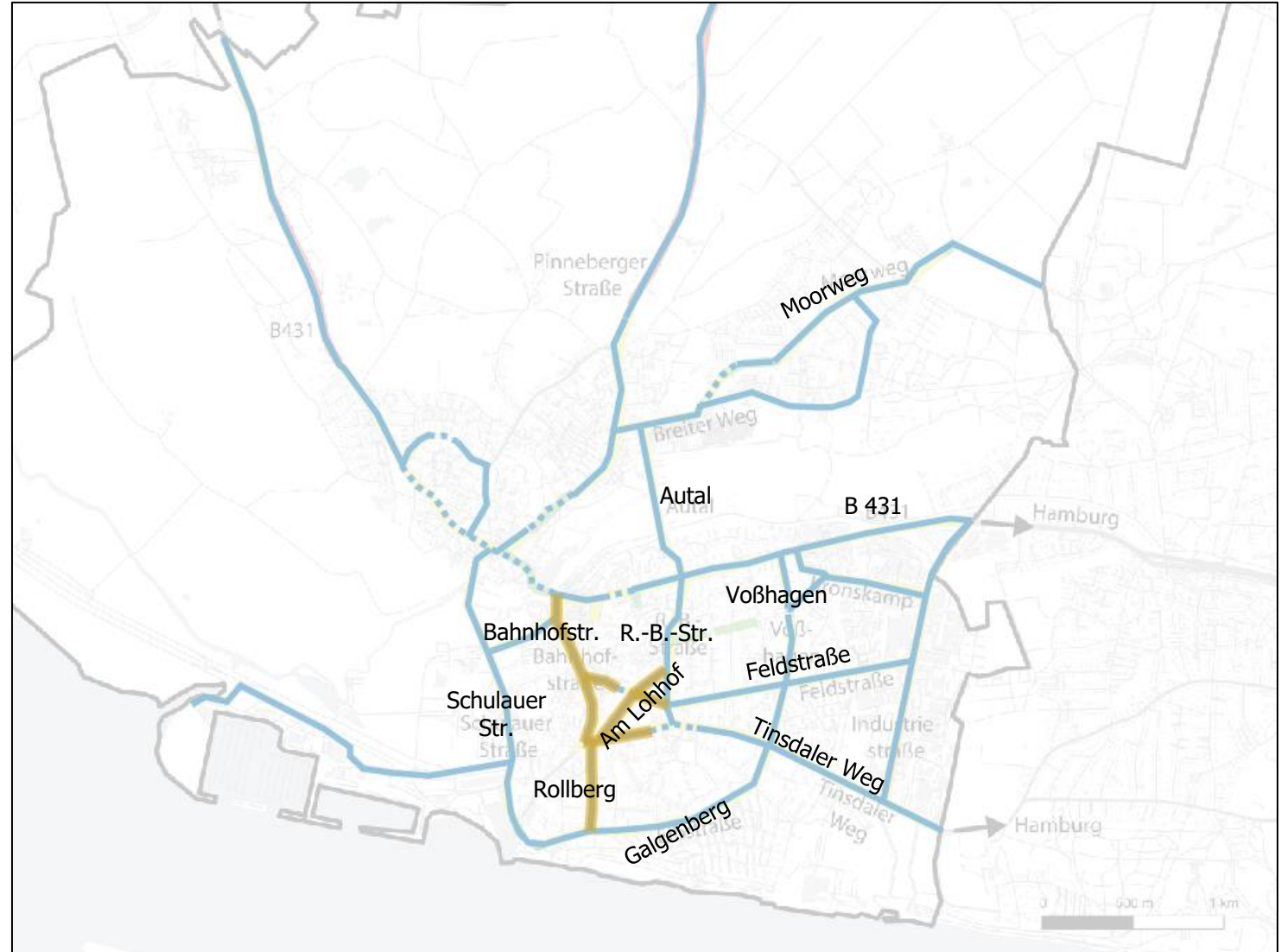
Handlungskonzept

Ertüchtigung Autal

- Durch einen Knotenpunktumbau am Breiten Weg wird die Hauptrichtung Nord – Süd gestärkt, die Nutzung des gesamten Straßenzuges interessanter
- Eine mögliche planfreie Querung der Bahntrasse hätte einen weiteren Ertüchtigungseffekt



- Vorbehaltsstraßen sollen den **stadtteil- und stadt-übergreifenden Verkehr** aufnehmen
- Sie können Tempo-30-Begrenzungen beinhalten (s. Teilkonzept „Tempo 30“), müssen jedoch insbesondere Schwerverkehre sowie größere Verkehrsmengen aufnehmen können
- Sie sollten jedoch nicht so stark verkehrsberuhigt werden, dass Verdrängungen der übergreifenden Verkehre erwartet werden müssen
- Ebenso können sie in Einbahnstraße umgewandelt werden, wenn dies aus verkehrlichen Gründen nützlich erscheint (s. Teilkonzept „Radverkehr“)
- Der Rückbau der **Bahnhofstraße** wird angestrebt: eine funktionale und mengenmäßige Abstufung ist zu erwarten → **Entnahme** aus Vorbehaltsstraßennetz
- Die **innenstadtnahmen Abschnitte** des Tinsdaler Wegs, der Feldstraße sowie Am Lohhof und Rollberg können ebenfalls aus dem Vorbehaltsstraßennetz entnommen werden



Entnommene Abschnitte aus dem Vorbehaltsnetz (ocker)

Handlungskonzept

Einbahnstraßensystem Tinsdaler Weg und Feldstraße

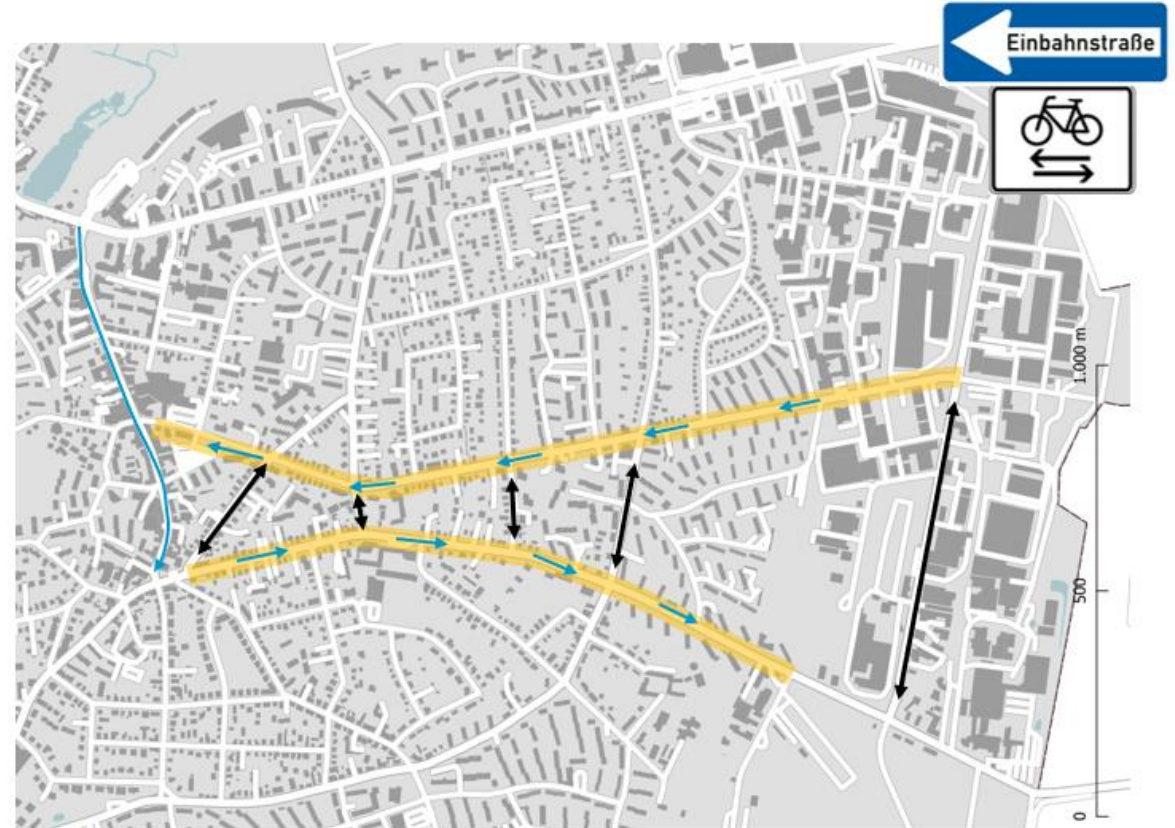
Vorteile:

- Vorteile für den Radverkehr
 - Flächengewinn
 - deutliche Qualitätssteigerung
 - Steigerung der Sicherheit
- Schwerverkehr der Industriestraße nicht betroffen
- Viele Querverbindungen verkürzen Umwege
- Busverkehr (Linie 189) wäre nicht betroffen
 - Verkehrt auf Tinsdaler Weg nur in östliche Richtung



Nachteile:

- (Geringe) Umwege für den MIV
- Reduzierung der Kfz-Stellplätze bei entsprechend radverkehrsfördernder Gestaltung
- es könnte eine höhere Verkehrsbelastung in den Querverbindungen entstehen (→ Überprüfung nach neuer Verkehrserhebung)



Handlungskonzept

Knotenpunktausbau im Zuge der Entwicklung von Wedel Nord, 1.BA

Fazitbox - Leistungsfähigkeit

Das Streckennetz ist grundsätzlich in der Lage das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch die Entwicklung „Wedel Nord“ 1. BA leistungsfähig abzuwickeln, sofern am Knotenpunkt *Flerrentwiete / Pinneberger Str. (L 105) / Erschließung „Wedel Nord“* eine Lichtsignalanlage eingerichtet wird.

Diese Aussage trifft sowohl auf den Ansatz einer konservativen Verkehrserzeugung, wie auch auf den Ansatz einer durch Mobilitätsmaßnahmen unterstützen geringeren Verkehrserzeugung durch den 1. BA zu.

- Der 1.BA wird mit der Pinneberger Straße leistungsfähig verknüpft
- Die Machbarkeit des Ausbaus eines Kreisverkehrsplatzes wird geprüft

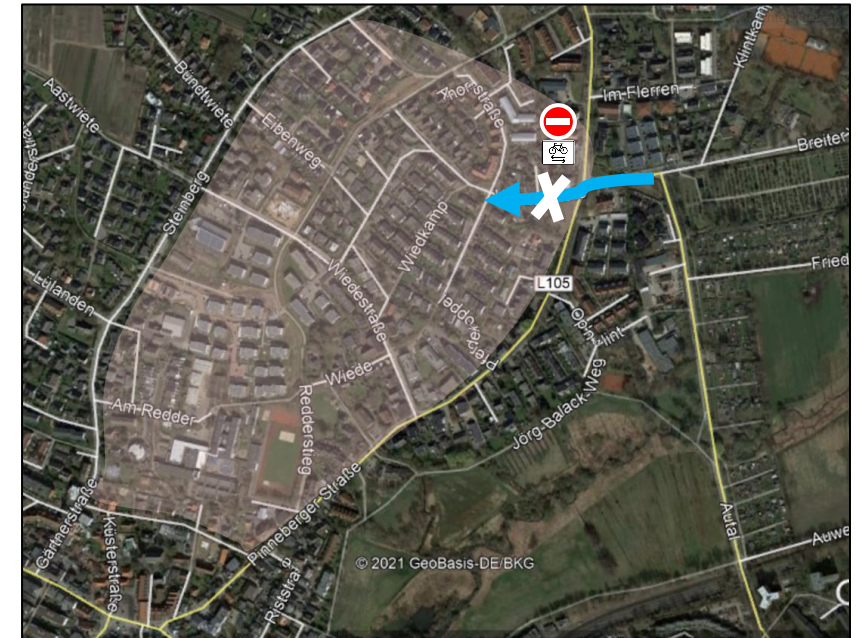


Wasser- und Verkehrskontor: Wedel Nord, 1.Bauabschnitt. Verkehrs- und Mobilitätskonzept, 2020

Gebietsfremde Verkehre sollen insbesondere aus Wohnquartieren herausgehalten werden.

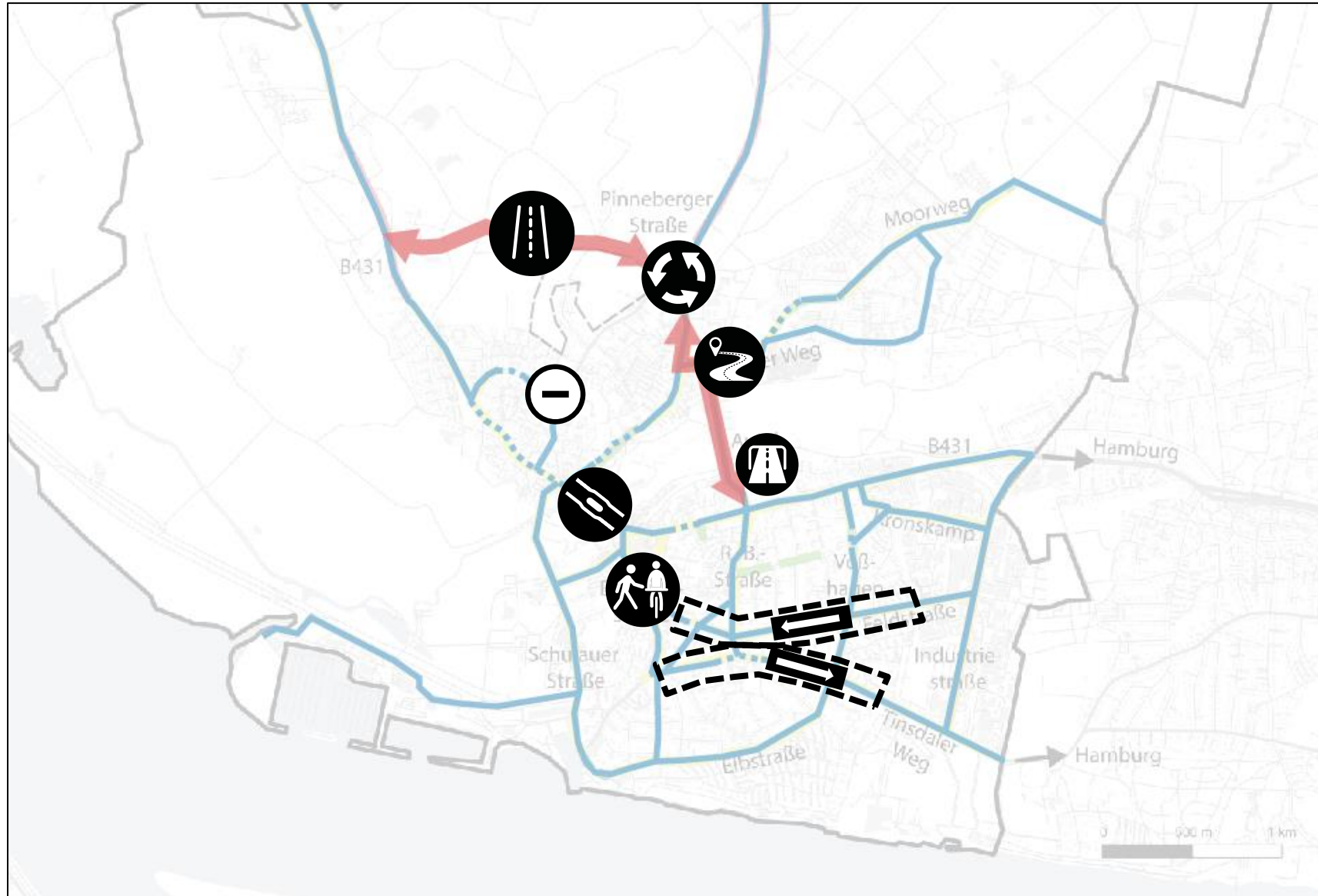
Beispielquartier nördliche Altstadt:

- Wahrnehmung von Durchgangsverkehren (zwischen Steinberg und Pinneberger Straße, über Wiedestraße und Wiedetwiete) und Sicherheitsrisiken für Fuß- und Radverkehr durch überhöhte Geschwindigkeiten sowie ruhender Verkehr an Querungsstellen und Knotenpunkten
- Handlungsansätze
 - Einrichtung einer sog. unechten Einbahnstraße in der Wiedetwiete für aus Osten kommende Fahrzeuge
 - Durchfahrt für Anlieger:innen möglich insb. über die Wiedestraße
 - Anfahrt über Westen möglich
 - Ziel: Vermeidung des gebietsfremden Verkehrs
 - Erwartete Effekte: mehr Verkehrssicherheit für Radfahrer:innen und sicherere Querung für Schüler:innen



Handlungskonzept

Zusammenfassende Übersicht der Umbaumaßnahmen im Kfz-Verkehrsnetz



Maßnahmen im Kfz-Verkehrsnetz

-  Teilweise neu auszubauende Verbindung
-  Kommunale Verbindungsstraße
-  Errichtung eines Kreisverkehrs/Knotenpunktausbaus (prüfen)
-  Knotenpunktumbau
-  Unterführung der Gleise (prüfen)
-  Rückbau zugunsten Fuß- und Radverkehr
-  Rückbau zugunsten Fuß- und Radverkehr + Einbahnstraße
-  Integrierender, leichter Rückbau zugunsten Fuß- und Radverkehr
-  Unterbindung gebietsfremder Verkehre im Nebennetz (Vorbehaltlich Prüfung)



Mobilitätskonzept für die Stadt Wedel – Handlungsbaustein „Ausdehnung von Tempo-30-Regelungen“

25.04.2022, ergänzt 12.07.2022

Markus Franke

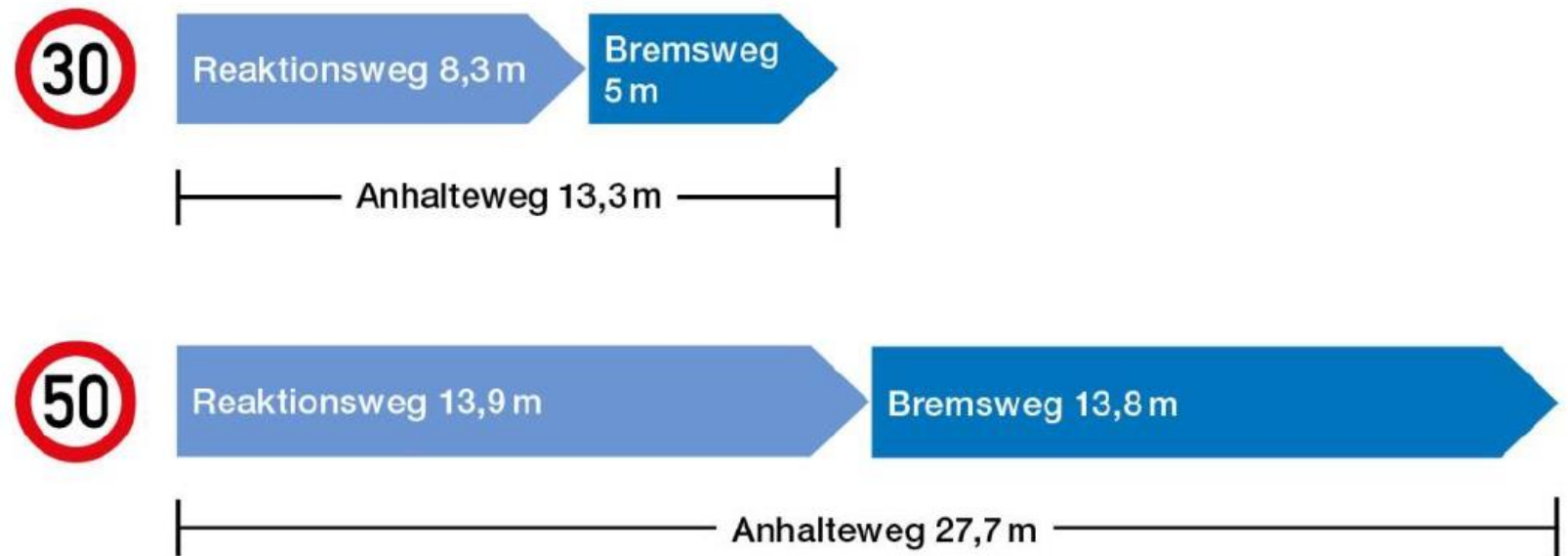
Pia Lindloge

- 
- Grundsätzliches zu Tempo 30**
 - Ausgangsbedingungen in Wedel
 - Prüfung der Machbarkeit von Tempo 30 in Wedel
 - Rechtlicher Rahmen
 - Angemessenheit
 - Empfehlungen zur Ausdehnung von Tempo 30

Grundsätzliches zu Tempo 30

Vorteile

- Verkehrssicherheit
- Lärm
- Querbarkeit von Straßen
- Fehler-verzeihend

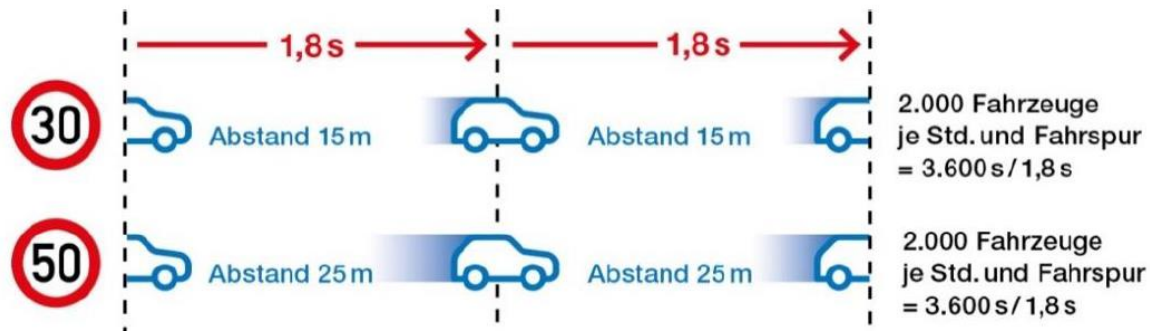


Quelle: Lk Argus, Flächendeckendes Tempo 30 Eisingen / Fils, 2021

Grundsätzliches zu Tempo 30

Befürchtungen und potenzielle Nachteile

- Kann erwünschte Bündelung auf Hauptverkehrsstraßen unterlaufen bzw. die Nutzung von Schleichwegen provozieren
- Widerspricht überörtlichem Interesse einer schnellen Durchfahrt
- In T-30-Zonen Fußgängerüberwege, Radverkehrsanlagen nur noch eingeschränkt und begründet einzurichten
- Reduzierung der Reisegeschwindigkeit wird befürchtet, wird jedoch im Stadtverkehr meist sehr überschätzt
(„Taktgeber“ sind Kreuzungen, weniger die Streckengeschwindigkeit), gilt auch für Radfahrer:innen
- Dies gilt auch für den Busverkehr, wenn auch hier die Zeit-Sensibilität groß ist
- Reduzierung der Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten wird befürchtet, ist jedoch weitgehend unbegründet

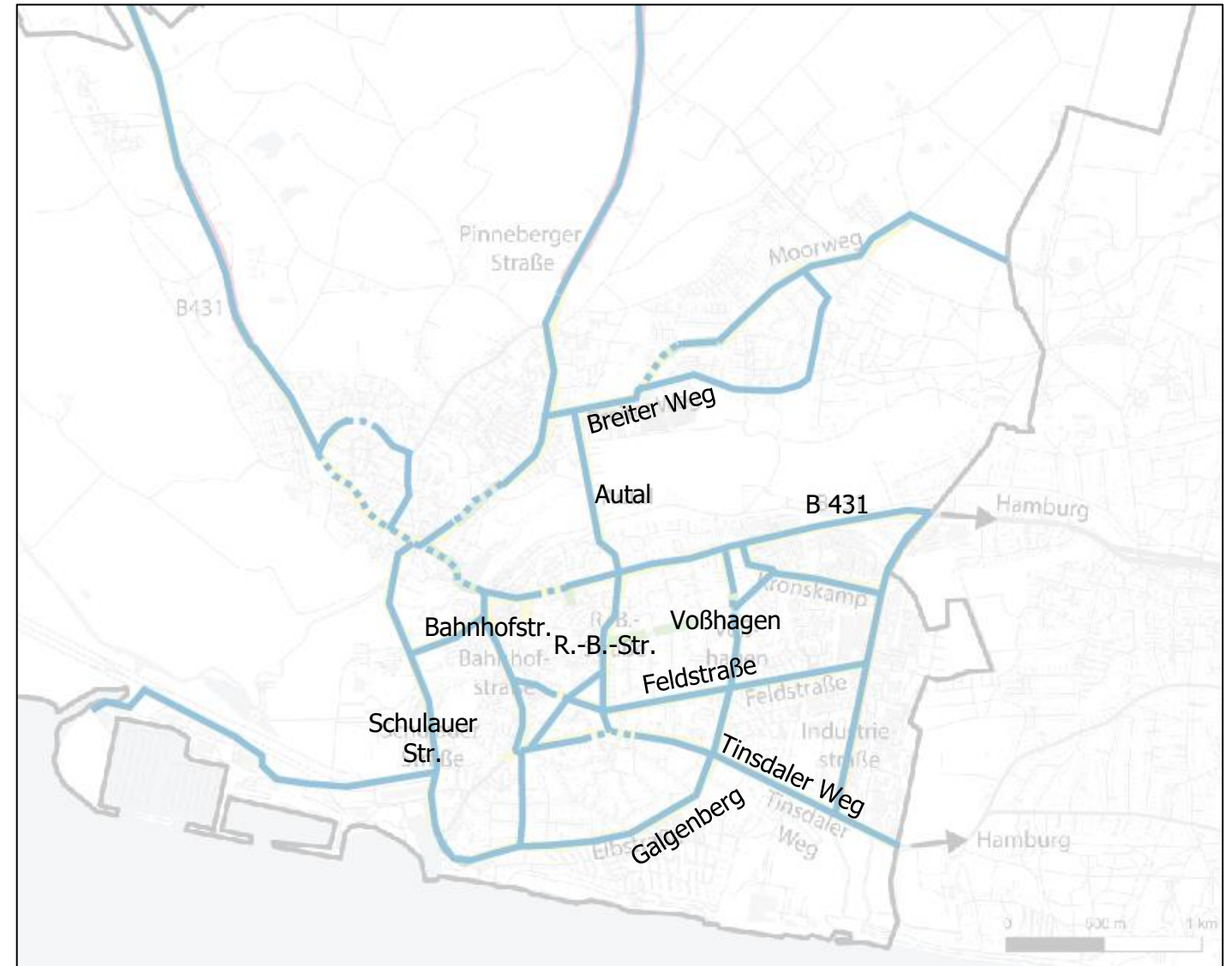


- 
- Grundsätzliches zu Tempo 30
 - Ausgangsbedingungen in Wedel**
 - Prüfung der Machbarkeit von Tempo 30 in Wedel
 - └ Rechtlicher Rahmen
 - └ Angemessenheit
 - Empfehlungen zur Ausdehnung von Tempo 30

Ausgangsbedingungen in Wedel

Tempo-Regelungen im Stadtgebiet

- Es gibt ein **relativ dichtes Netz von Tempo-50** geregelten Straßen im Stadtgebiet,
- Auch in **zentralen Lagen**, Wohngebieten und in der Nähe von Schulen



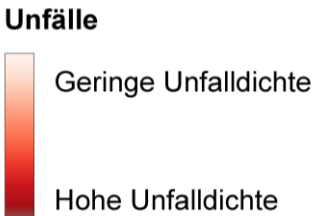
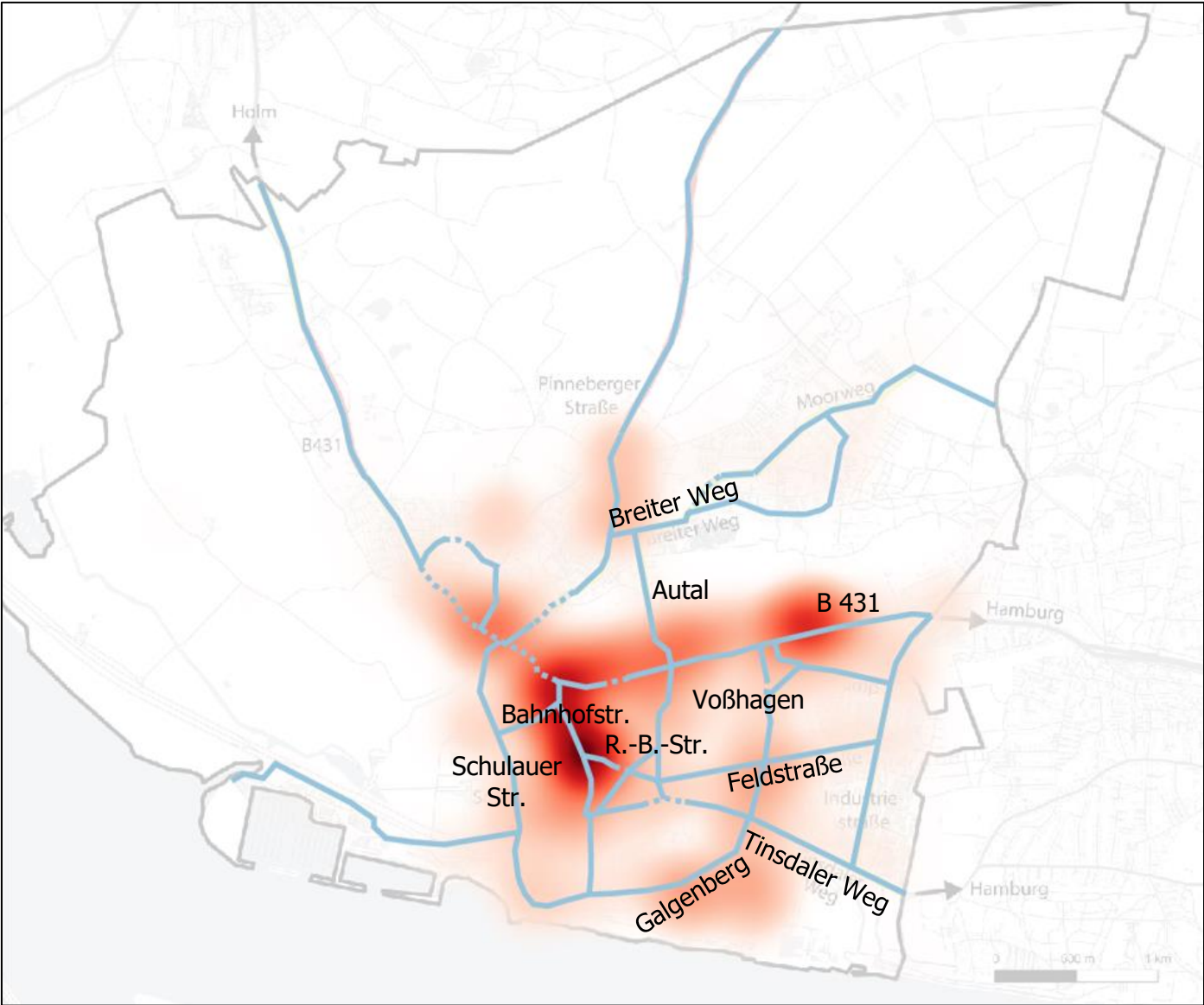
Geschwindigkeitsbegrenzungen: Blau 50km/h, blau gestrichelt 30 km/h; Quelle: Stadt Wedel, 11/2020

1. Planungswerkstatt „Wedel-mobil“: Anmerkungen und Vorschläge der Beteiligten

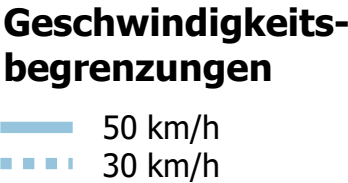
- Als Straßen mit einzuführenden Tempo 30-Regelungen wurden **alle Straßen** benannt, welche **nicht im Vorbehaltsnetz** der Stadt Wedel liegen
- Im weiteren Verlauf wäre anschließend im Vorbehaltsnetz zu prüfen, welche Straßen dort für eine Temporeduzierung geeignet wären
 - Als Beispiel wurde die **Bahnhofstraße** genannt
 - Zudem wäre die Streckenführung **Parnasstraße – Elbstraße - Galgenberg** als Tempo 30 zu prüfen (die vorhandenen Lkw- und Busfahrten werden als Problem gesehen)
- Als Straßen, auf denen kein Tempo 30 gelten sollte, wurde der Moorweg, die B 431 und die Industriestraße benannt

Ausgangsbedingungen in Wedel

Überlagerung Unfalldichte (2017-2019) mit Geschwindigkeitsbegrenzungen

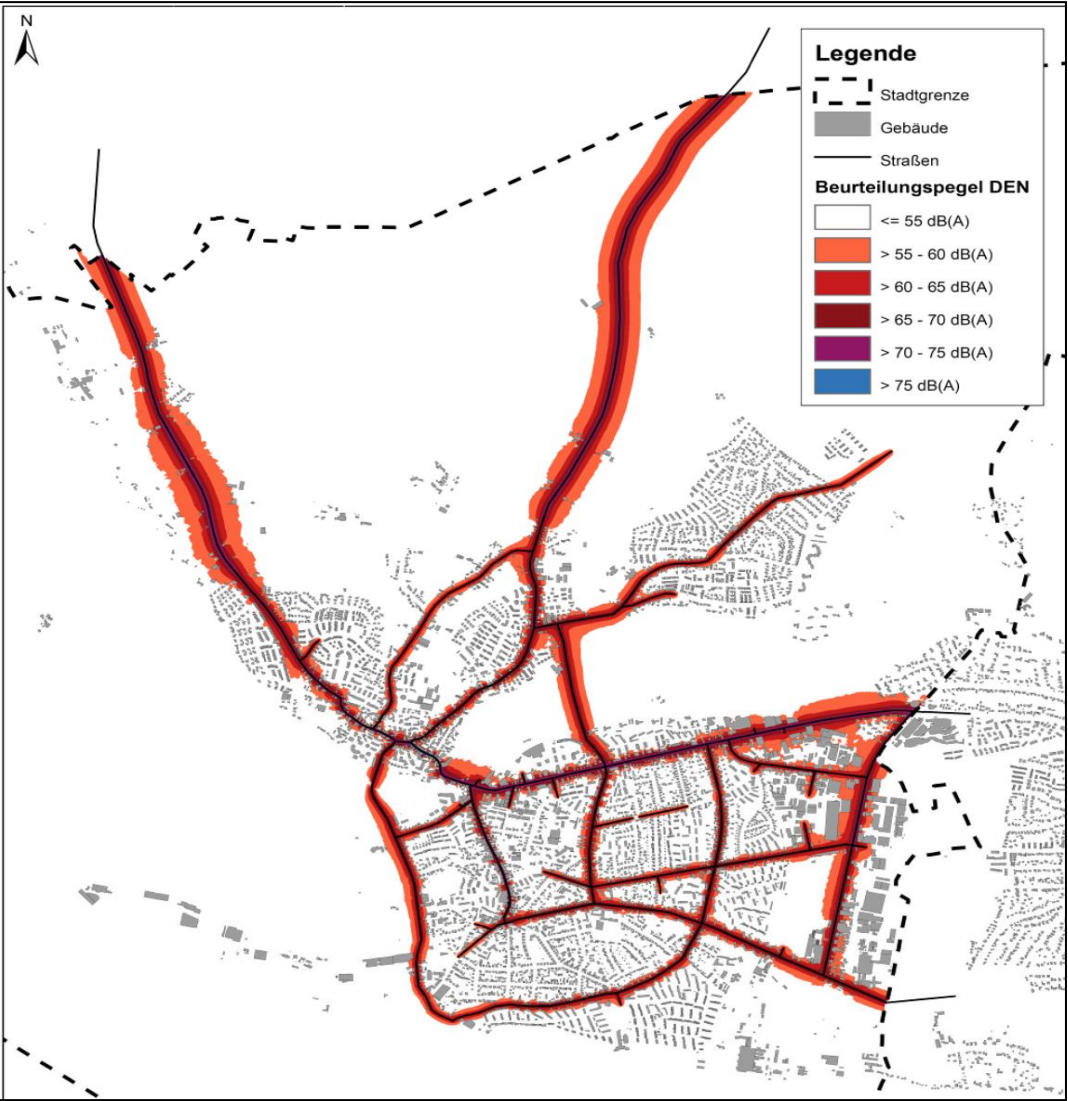


Datenquelle: Stadt Wedel 2020

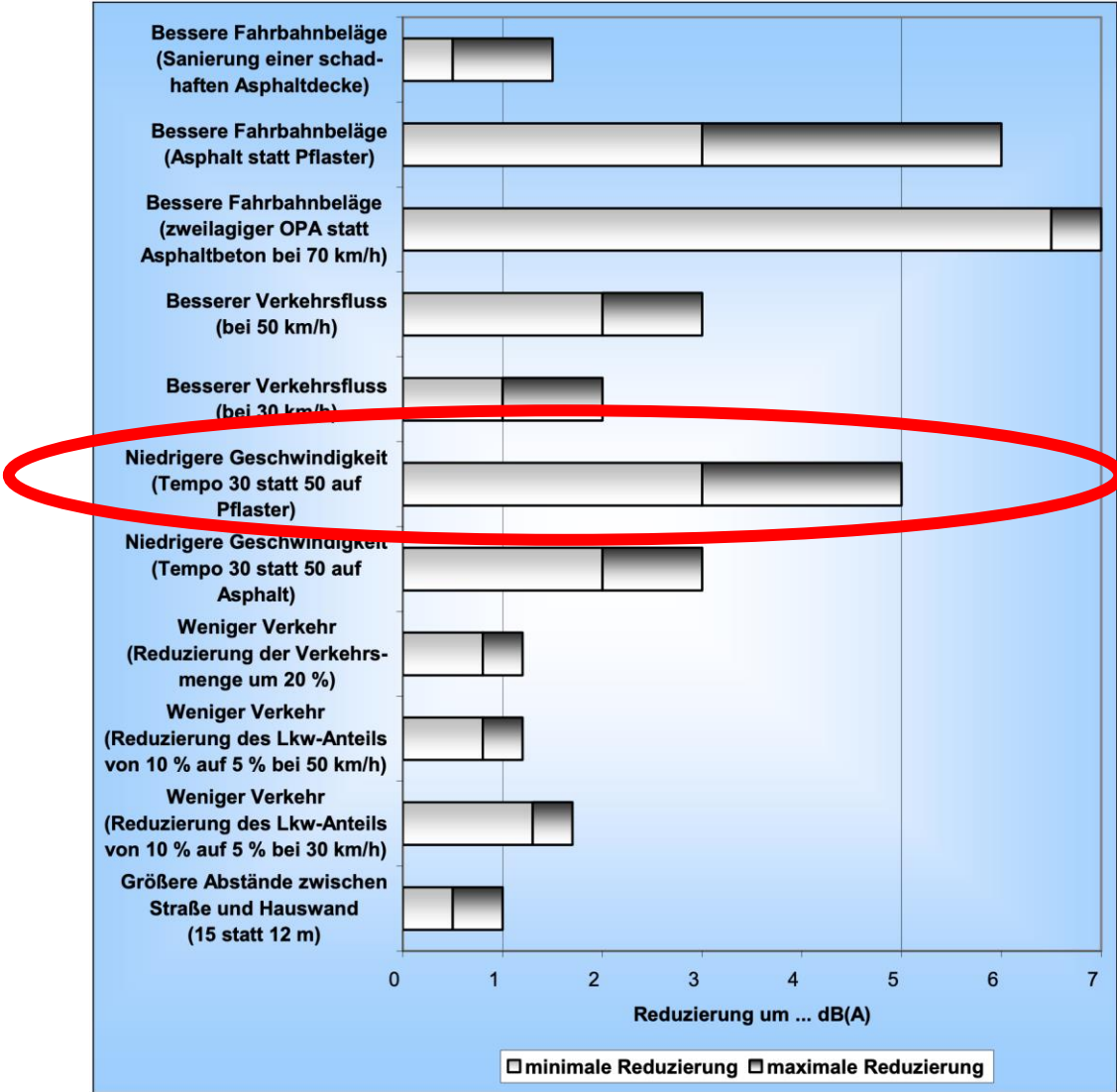


Ausgangsbedingungen in Wedel

Lärmemissionen des Straßenverkehrs (tagsüber) und Lärminderungspotenzial ausgewählter Maßnahmen



Quelle: Lärmaktionsplan Wedel, 2009



Quelle: Lärmaktionsplan Wedel, 2009

- 
- Grundsätzliches zu Tempo 30
 - Ausgangsbedingungen in Wedel
 - Prüfung der Machbarkeit von Tempo 30 in Wedel**
 - Rechtlicher Rahmen
 - Angemessenheit
 - Empfehlungen zur Ausdehnung von Tempo 30

- eine flächendeckende, stadtweite Tempo 30 Anordnung ist nicht möglich
- Novellierung zur Verknüpfung von Tempo-30-Streckenordnungen ist in Vorbereitung¹
- Die rechtliche Machbarkeit von Tempo 30 kann sowohl über die Bedingungen für **Tempo 30-Zonen** als auch für **Tempo-30-Streckenordnungen** geprüft werden²
- Dafür sind insbesondere ein einschlägiger Erlass des Landes Schleswig-Holstein sowie die Straßenverkehrsordnung und zugehörige Verwaltungsvorschriften heranzuziehen
- Das rechtlich Machbare ist nachfolgend hinsichtlich der **Angemessenheit** weiter zu hinterfragen
- Dabei sind die **Schutzbedürftigkeit** des betreffenden Straßenumfeldes, die Einordnung einer Straße ins das Vorbehaltsnetz, ins Radverkehrsnetz oder auch in das Busnetz relevante Abwägungsfaktoren, ggf. auch Aussagen zum Lärm
- Ferner kann das heutige reale Geschwindigkeitsniveau einbezogen werden

¹ Bericht der Ad-hoc-Arbeitsgruppe Fußverkehrspolitik zu TOP 6.3 der Verkehrsministerkonferenz am 15./16. April 2021

² darüber hinaus beinhalten auch Fahrradstraße und Fahrradzonen Tempo 30 und sind bei entsprechenden Anordnungsvoraussetzungen denkbar

Prüfung der Machbarkeit von Tempo-30 in Wedel

Anordnungsmöglichkeiten nach Straßenverkehrsordnung / Regelwerken



ZONE

- keine **klassifizierten Straßen** des überörtlichen Verkehrs (Kreis-, Landes- und Bundesstraßen)
- Straßen **ohne LSA geregelte Kreuzungen** oder Einmündungen → eigene Auslegung: Abschnitte, die länger als 500 m sind und zwischen zwei LSA liegen, sind machbar
- nur Straßen ohne Fahrstreifenbegrenzungen, Leitlinien oder benutzungspflichtige Radwege (ggf. änderbar)
- Es gilt rechts-vor-links (ebenfalls ggf. änderbar)
- es gibt keine max. Größe von Tempo 30-Zonen

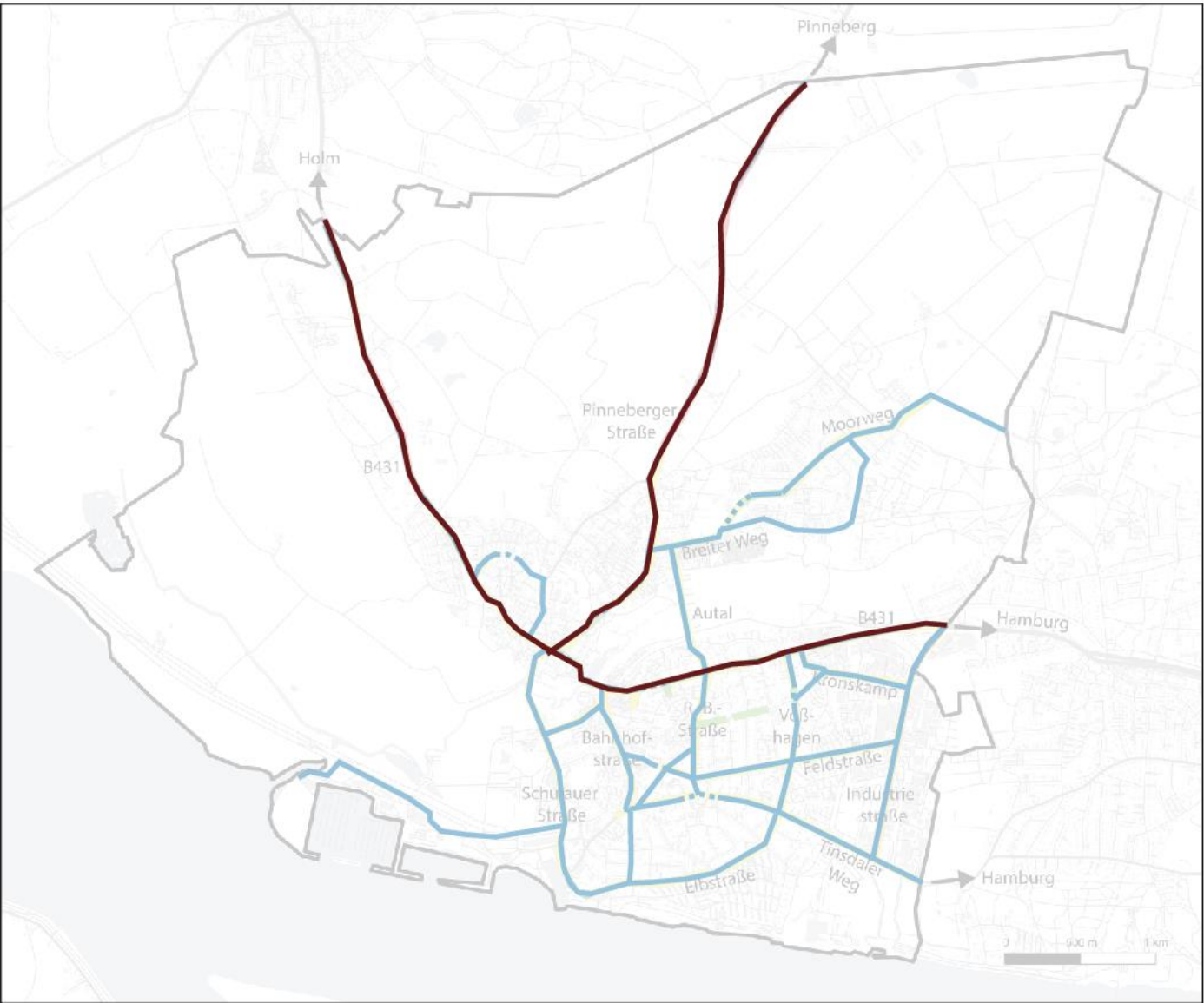


STRECKENANORDNUNG

- im 300-Meter-Radius von **sensiblen Einrichtungen**
- Bei potenziellen Gefährdungslagen für den Radverkehr
- Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm (Lärmaktionsplan)

Prüfung der Machbarkeit von Tempo-30 in Wedel

Potenzielle Tempo 30-Zonen | Straßen für den überörtlichen Verkehr



Straßen für den überörtlichen Verkehr

- 50 km/h
- 30 km/h
- Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Land- und Kreisstraßen)

Prüfung der Machbarkeit von Tempo-30 in Wedel

Potenzielle Tempo 30-Zonen | Lichtsignalanlagen geregelte Straßen



Straßen mit Lichtsignalanlagen

— 50 km/h
- - - 30 km/h

- Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Land- und Kreisstraßen)
- Lichtsignalanlagen
- Straßenabschnitte kürzer als 500m und mit LSA¹

¹ Streckenabschnitte, die zwischen zwei LSA liegen und länger als 500 m sind, werden auch als potenzielle Tempo 30 Zonen miteinbezogen in die Betrachtung

Prüfung der Machbarkeit von Tempo-30 in Wedel

Potenzielle Straßen zur Ausweisung von Tempo 30-Zonen



Überlagerung LSA und überörtliche Straßen

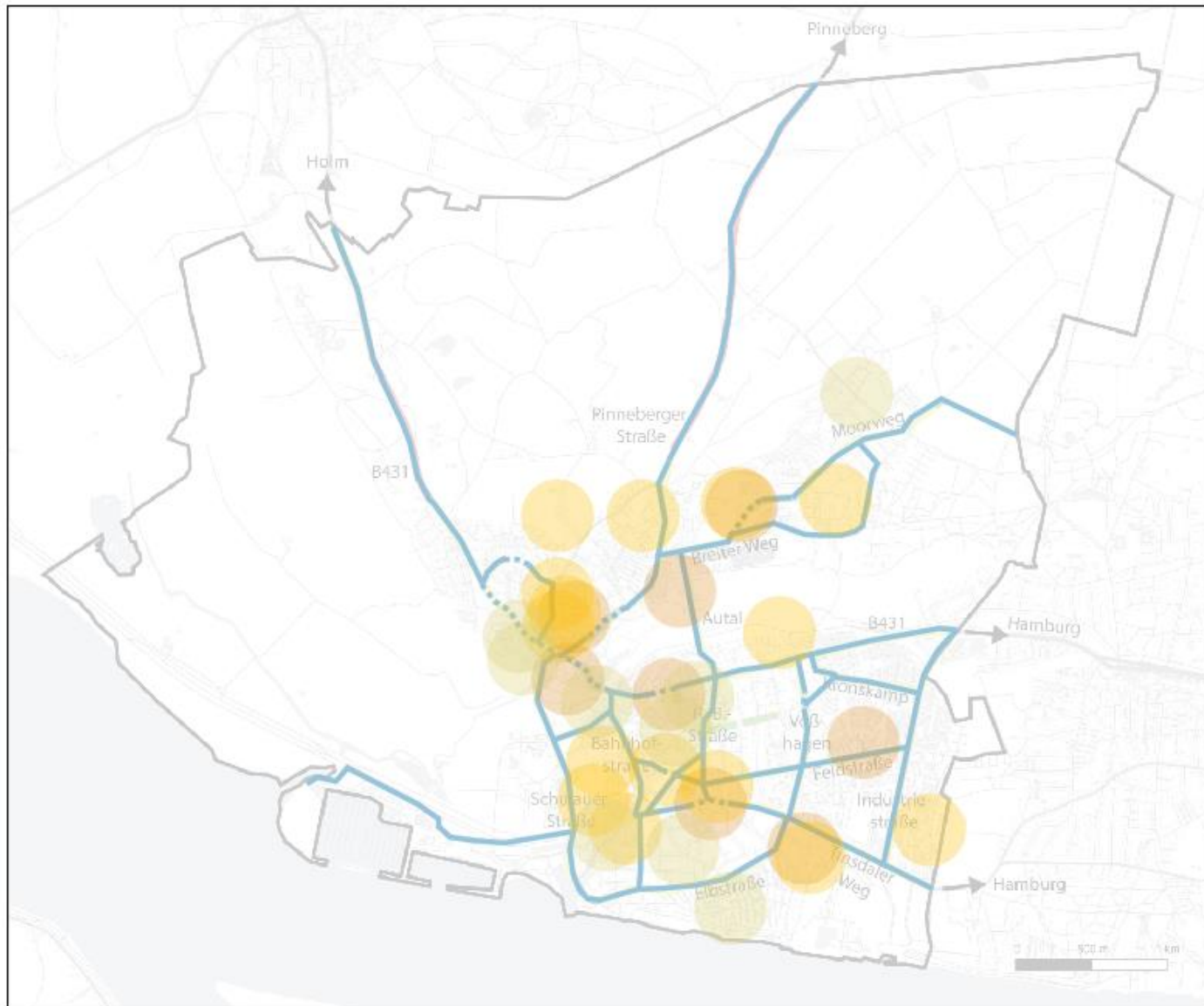
50 km/h
30 km/h

Straßen des überörtlichen Verkehrs
(Bundes-, Land- und Kreisstraßen)
Lichtsignalanlagen
Straßenabschnitte kürzer als 500m
und mit LSA

Ergebnis der Überprüfung:
Straßenabschnitte für potenzielle
Tempo 30-Zonen

Prüfung der Machbarkeit von Tempo-30 in Wedel

Potenzielle Streckenanordnung im Umkreis von schutzbedürftigen Einrichtungen



Schutzbedürftige Einrichtungen

- 50 km/h
- 30 km/h

300-Meter-Radius um

- Senior:innenwohnheime
- Kindertagesstätten
- Schulen

Prüfung der Machbarkeit von Tempo-30 in Wedel

Potenzielle Streckenanordnung im Umkreis von schutzbedürftigen Einrichtungen



Schutzbedürftige Einrichtungen

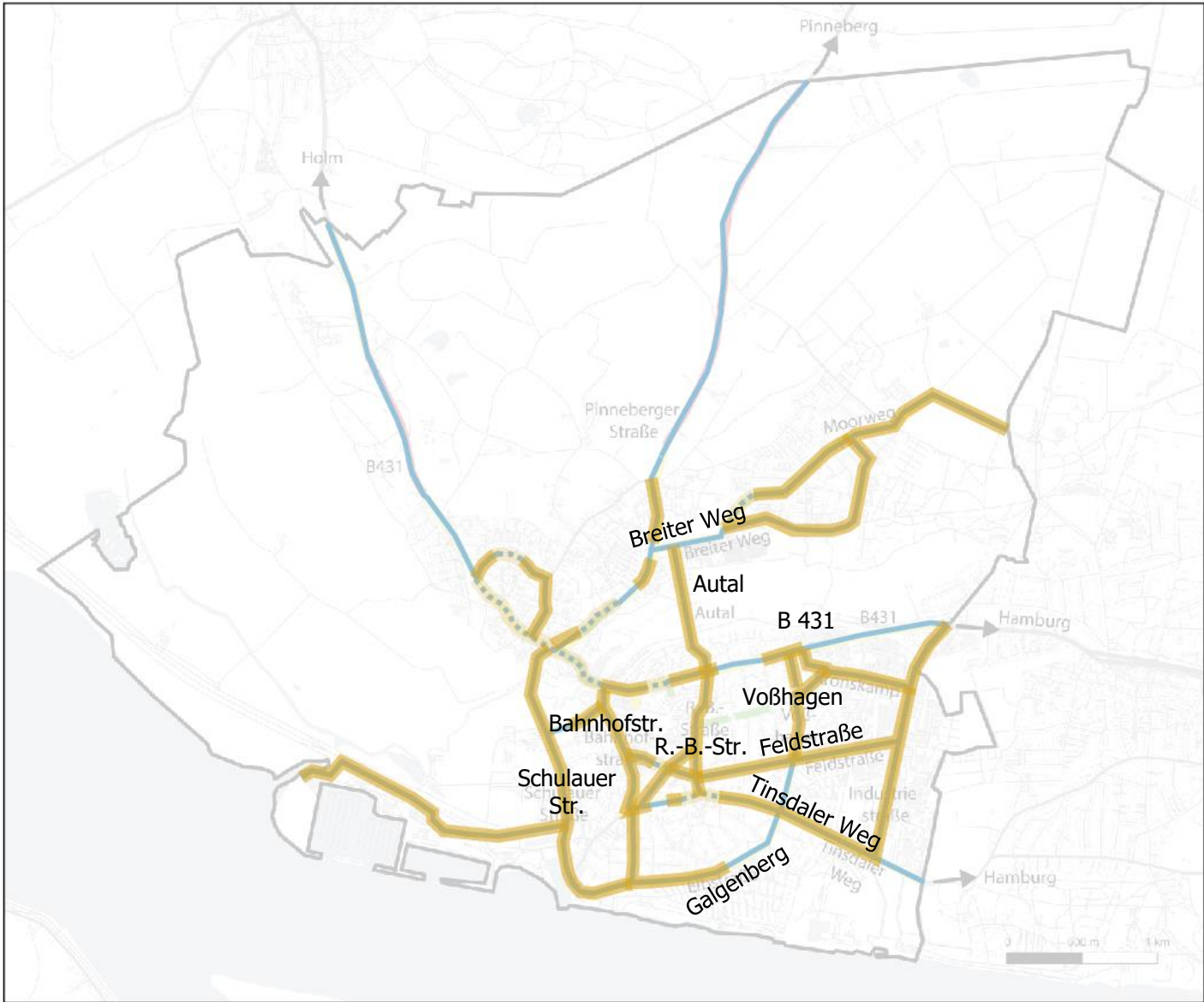
- 50 km/h
- 30 km/h

Straßenabschnitte, die nicht im Radius von schutzbedürftigen Einrichtungen sind

Ergebnis der Überprüfung
Straßen für potenzielle Tempo 30-Streckenordnungen

Prüfung der Machbarkeit von Tempo-30 in Wedel

Überlagerung der Möglichkeiten für Tempo 30-Zonen und -Streckenordnungen



Tempo 30-Zonen und -Streckenordnungen

- 50 km/h
- 30 km/h
- Rechtlicher Rahmen: potenzielle Tempo 30 Streckenanordnungen - und Zonen

- 
- Grundsätzliches zu Tempo 30
 - Ausgangsbedingungen in Wedel
 - Prüfung der Machbarkeit von Tempo 30 in Wedel**
 - └ Rechtlicher Rahmen
 - └ Angemessenheit
 - Empfehlungen zur Ausdehnung von Tempo 30

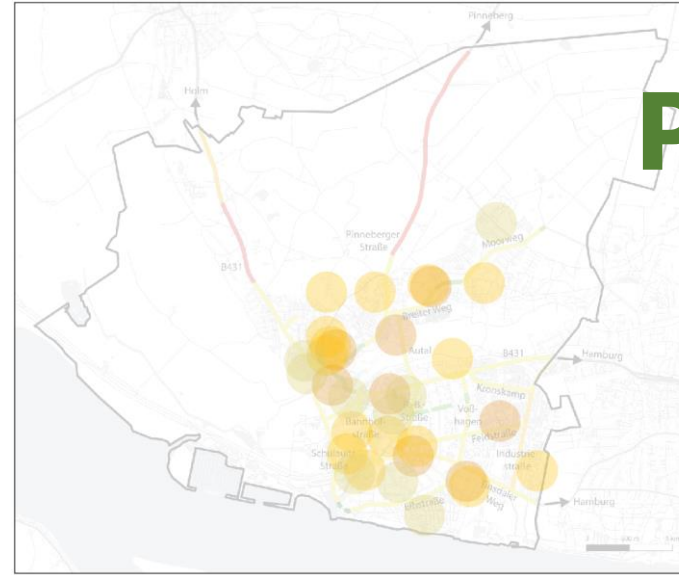
Prüfung der Machbarkeit von Tempo-30 in Wedel

Angemessenheitsbetrachtung

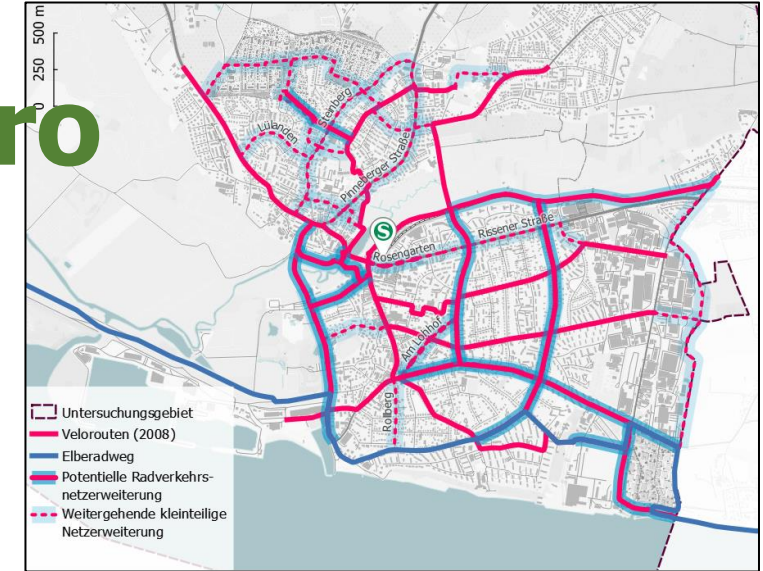
Nicht jede potenziell rechtlich begründbare Ausweisung von Tempo 30 ist auch empfehlenswert

Es wird empfohlen, eine **Abwägung verschiedener konkurrierender Aspekte** durchzuführen:

- Gibt es ein hohes Schutzbedürfnis? → Umliegende Nutzungen oder Radverkehrsbedeutung
- Werden Buslinien verlangsamt?
- Ist eine Verkehrsverlagerung von Vorbehaltsstraßen auf das Nebennetz zu erwarten?



Pro

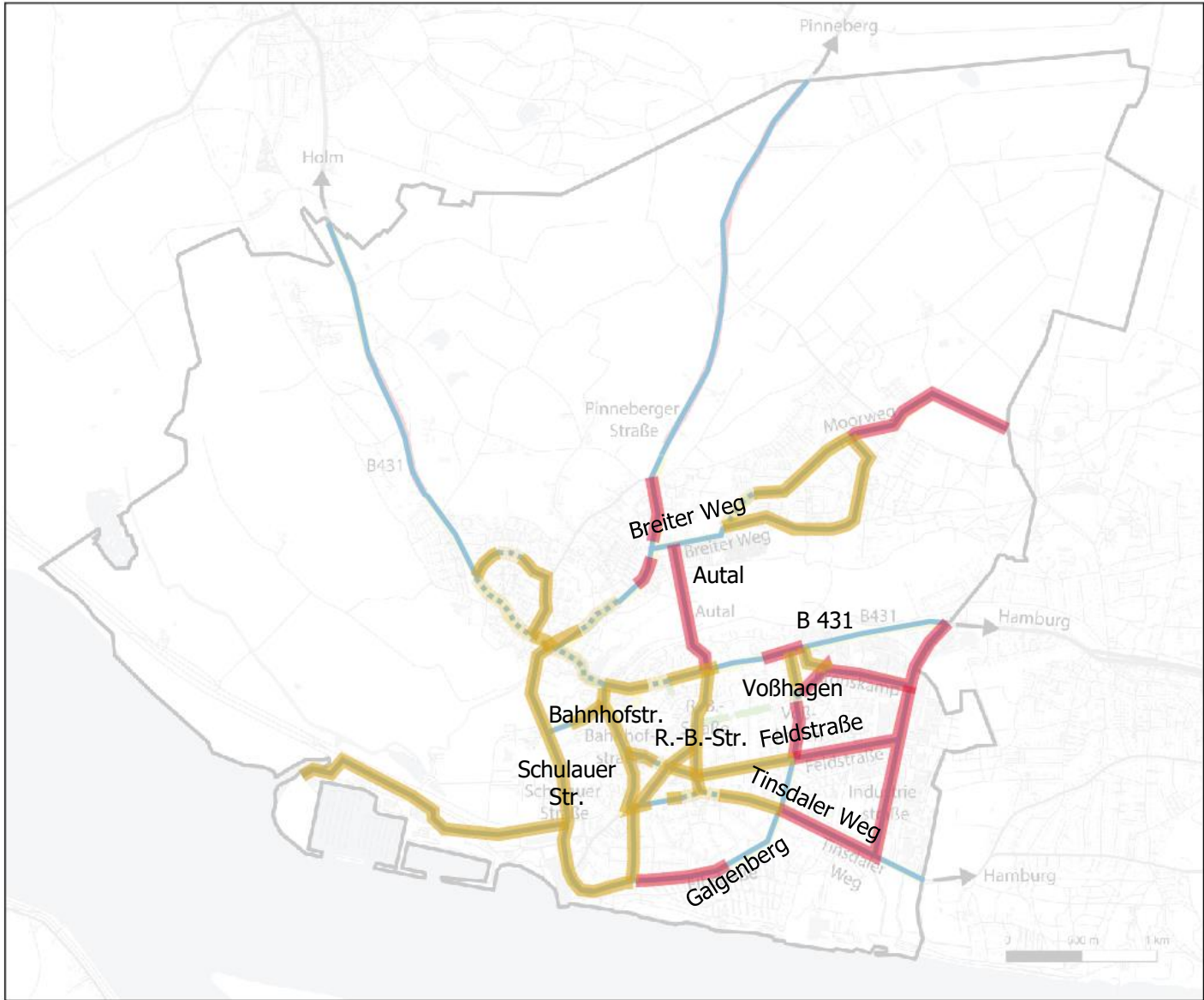


Contra



Prüfung der Machbarkeit von Tempo-30 in Wedel

Angemessenheitsbetrachtung



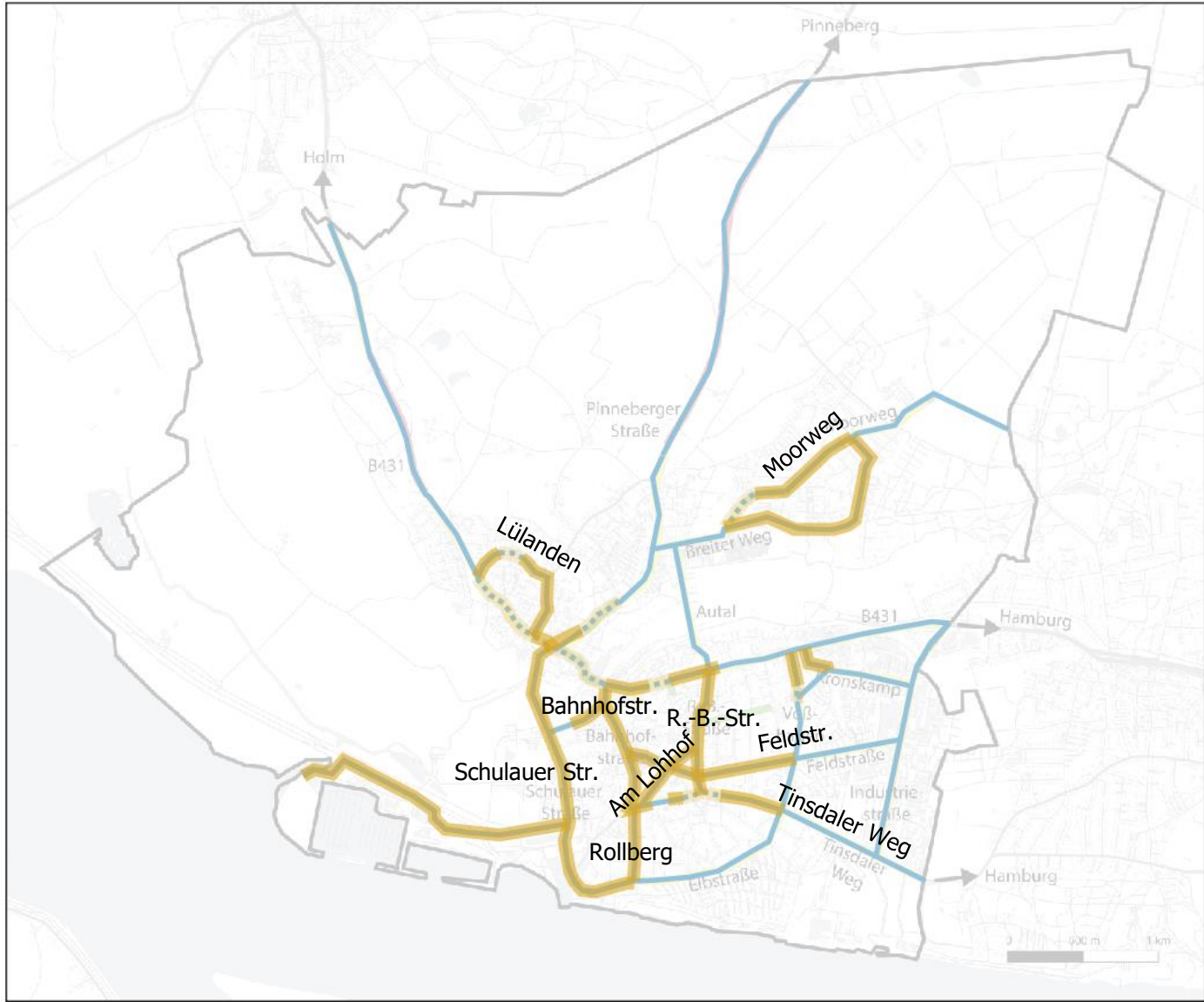
Resultat der Überlagerung

- Bestandsnetz
- 50 km/h
- 30 km/h
- potenzielle Tempo 30 Streckenanordnungen - und Zonen unter Berücksichtigung des rechtlichen Rahmens und der Angemessenheit
- Straßen mit wenig Schutzbedürfnis und anderen wichtigen Straßenraumsprüchen

- 
- Grundsätzliches zu Tempo 30
 - Ausgangsbedingungen in Wedel
 - Prüfung der Machbarkeit von Tempo 30 in Wedel
 - ─ Rechtlicher Rahmen
 - ─ Angemessenheit
 - Empfehlungen zur Ausdehnung von Tempo 30**

Empfehlungen zur Ausdehnung von Tempo 30

Resultat der Überlagerungen



Resultat der Überlagerung

- Bestandsnetz
- 50 km/h
- 30 km/h-Abschnitte
- potenzielle Tempo 30 Streckenanordnungen - und Zonen unter Berücksichtigung des rechtlichen Rahmens und der Angemessenheit

Empfehlungen zur Ausdehnung von Tempo 30

Resultat der Überlagerungen

- Potenziale zur Ausdehnung von Tempo 30 sind vorhanden und im verdichteten städtischen Raum auch empfehlenswert
- Auch im Vorbehaltsstraßennetz kann Tempo 30 angemessen und geeignet sein, wenn dadurch keine Verdrängungseffekte zu erwarten sind
- Prozess für eine Verordnung bezüglich des Lückenschlusses von Tempo 30 und möglicherweise darüber hinausgehend ist zu beobachten
- ggf. Anpassung nach Verabschiedung einer neuen Verordnung



Reaktionsweg 8,3 m

Bremsweg
5 m

— Anhalteweg 13,3 m —



Reaktionsweg 13,9 m

Bremsweg 13,8 m

— Anhalteweg 27,7 m —

Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!



Mobilitätskonzept für die Stadt Wedel – Handlungsbaustein Umbau Bahnhofstraße

02.06.2022, ergänzt 12.07.2022

Markus Franke



Die Bahnhofstraße heute

Anforderungen an die zukunftsfähige Entwicklung

Handlungskonzept

Verkehrsversuch

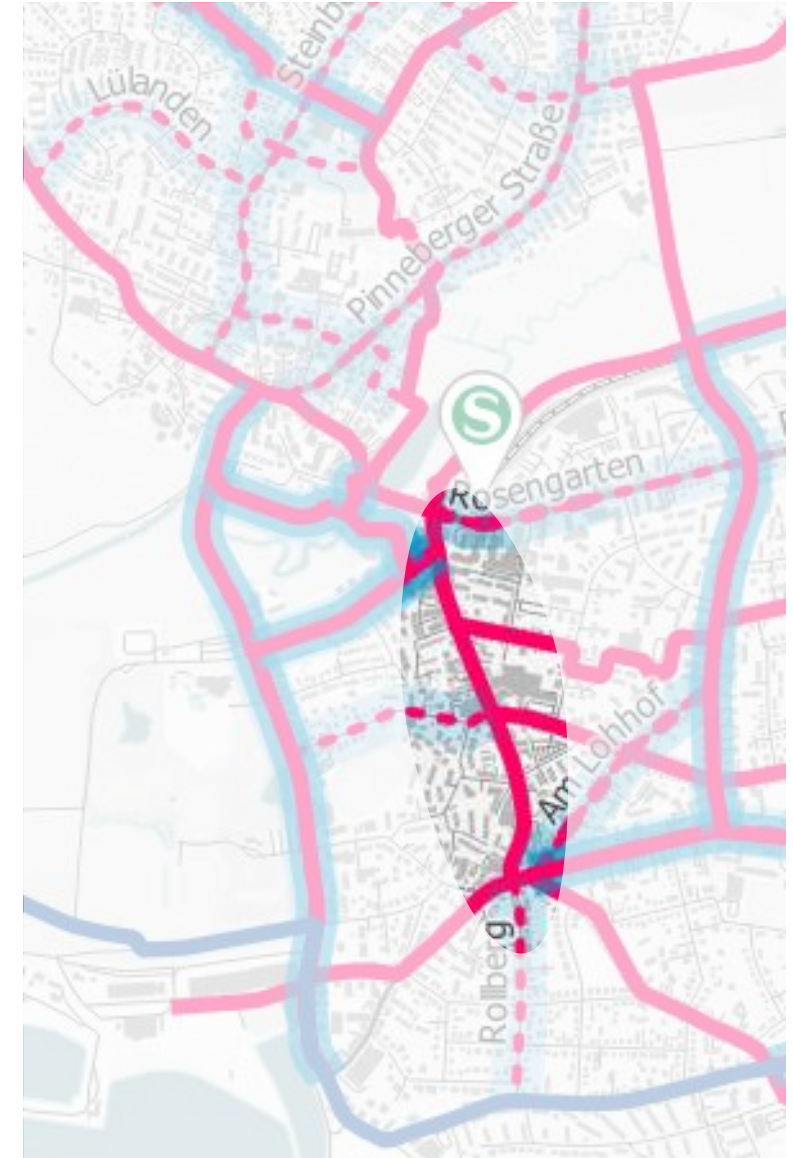
Bahnhofstraße heute

- Gerades Asphaltband
- Dominierende Kfz-Nutzung
- Einbahnstraße mit gegenläufigem, separat geführtem Radverkehr
- ca. 5.000 Kfz / Tag
- Busverkehr



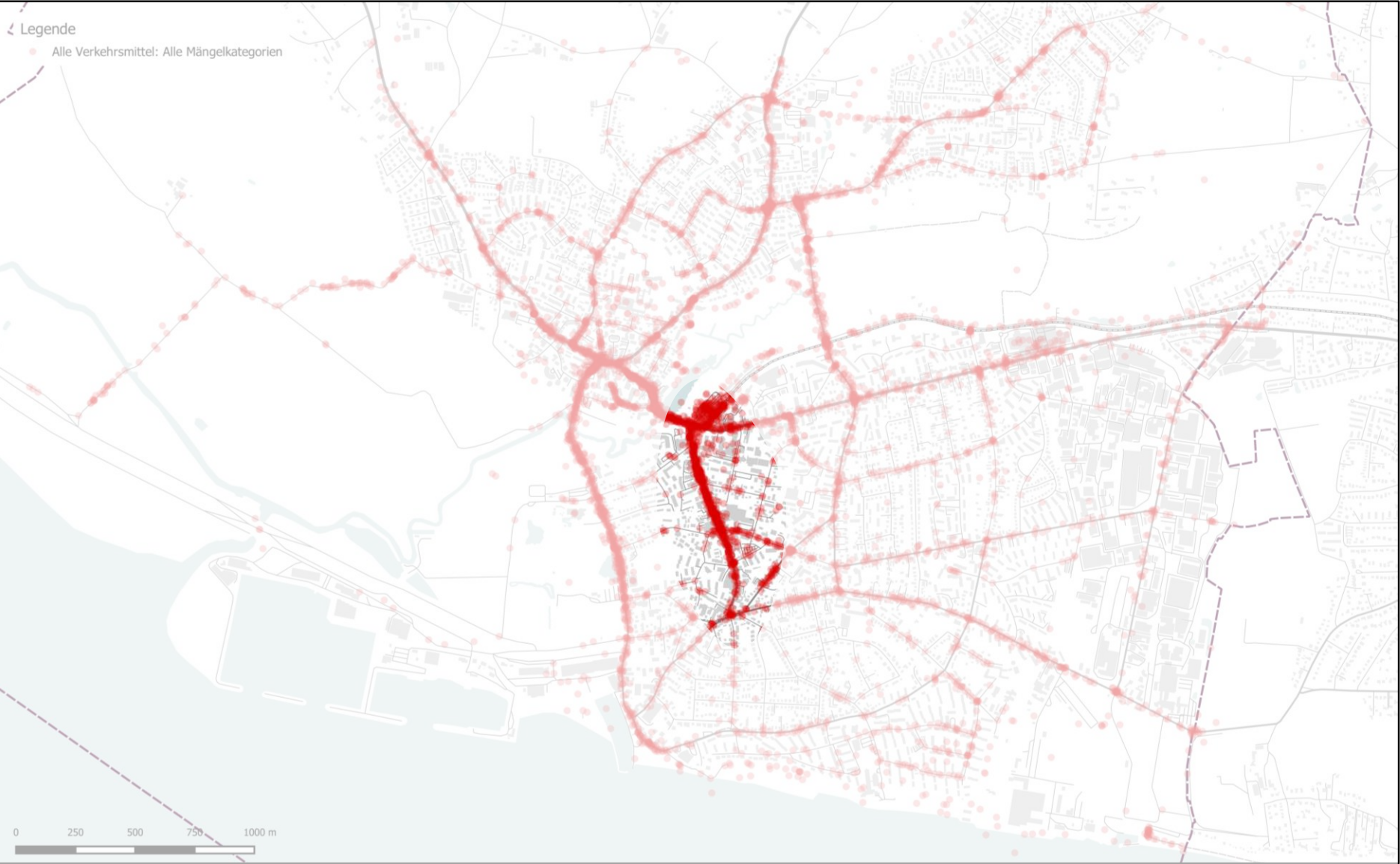
Bahnhofstraße heute

- Wenig Urbanität und Aufenthaltscharakter
- Fußverkehr unter suboptimalen Bedingungen
- Damit verbunden Mängel in Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit und Bewegungsfreiheit
- Radverkehr ebenso wenig anspruchsgerecht



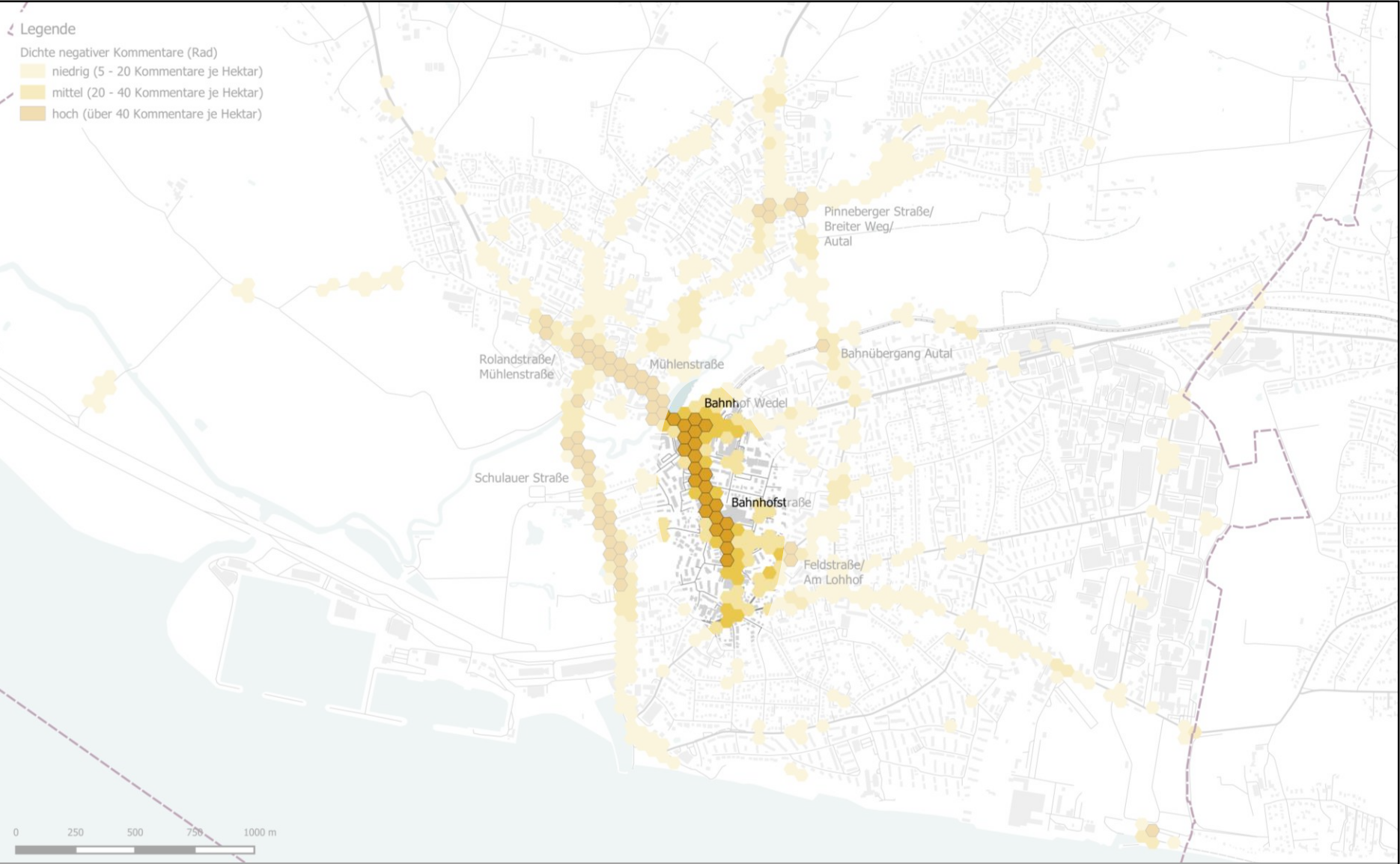
Bahnhofstraße heute

Ergebnisse der Online-Beteiligung



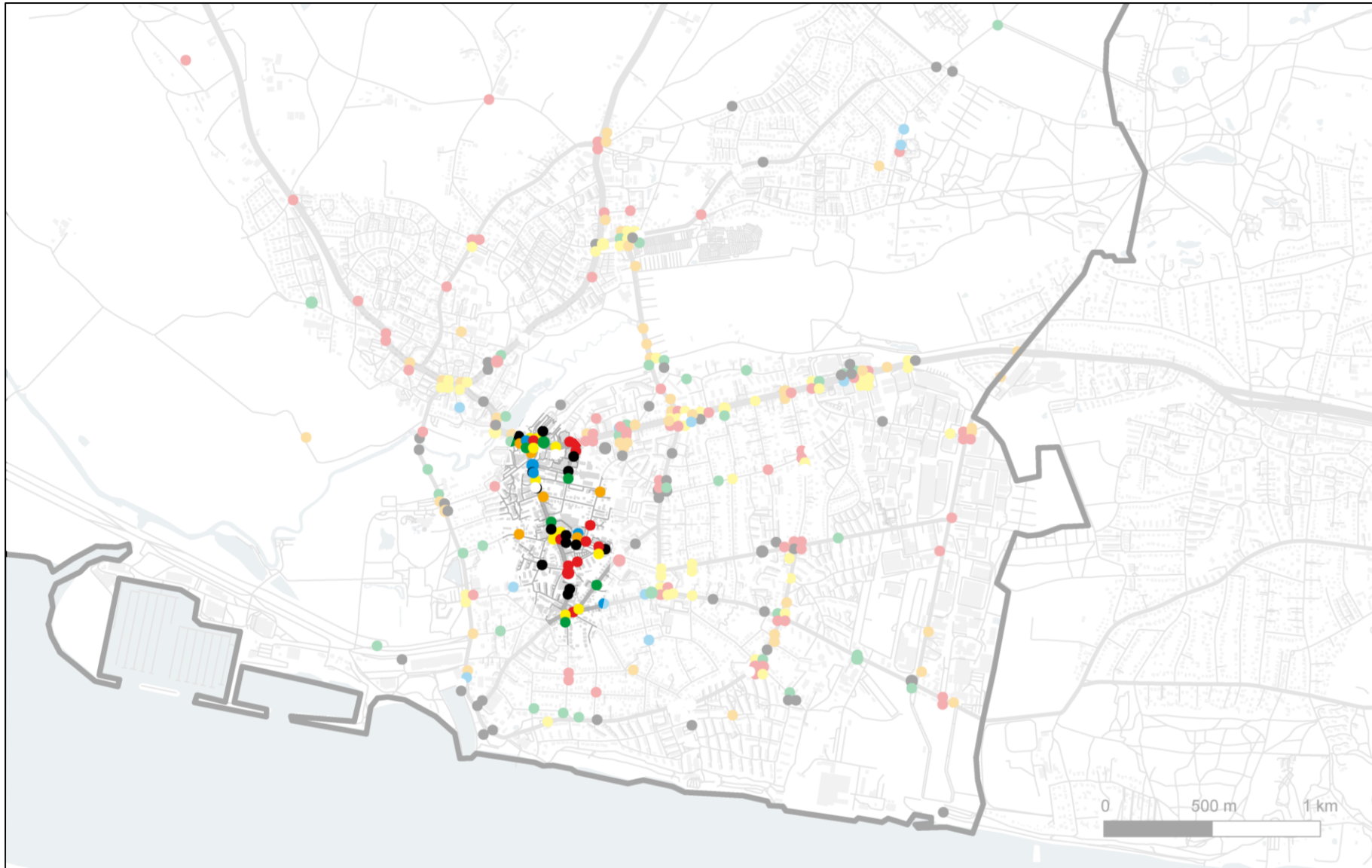
Bahnhofstraße heute

Ergebnisse der Online-Beteiligung – Schwerpunkt Radverkehr



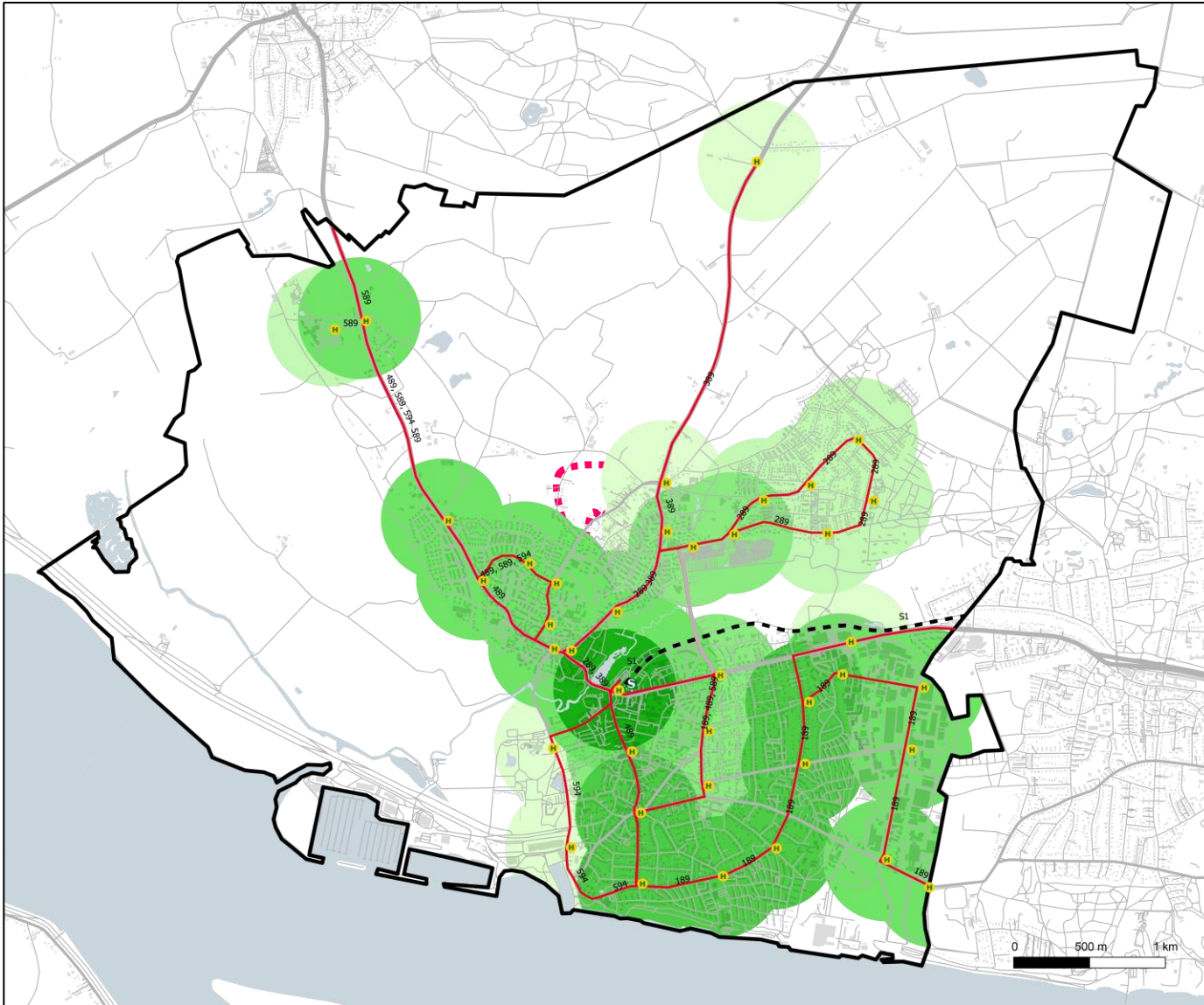
Bahnhofstraße heute

Unfallgeschehen (hier: nur mit Personenschäden 2017 – 2019)



Bahnhofstraße heute

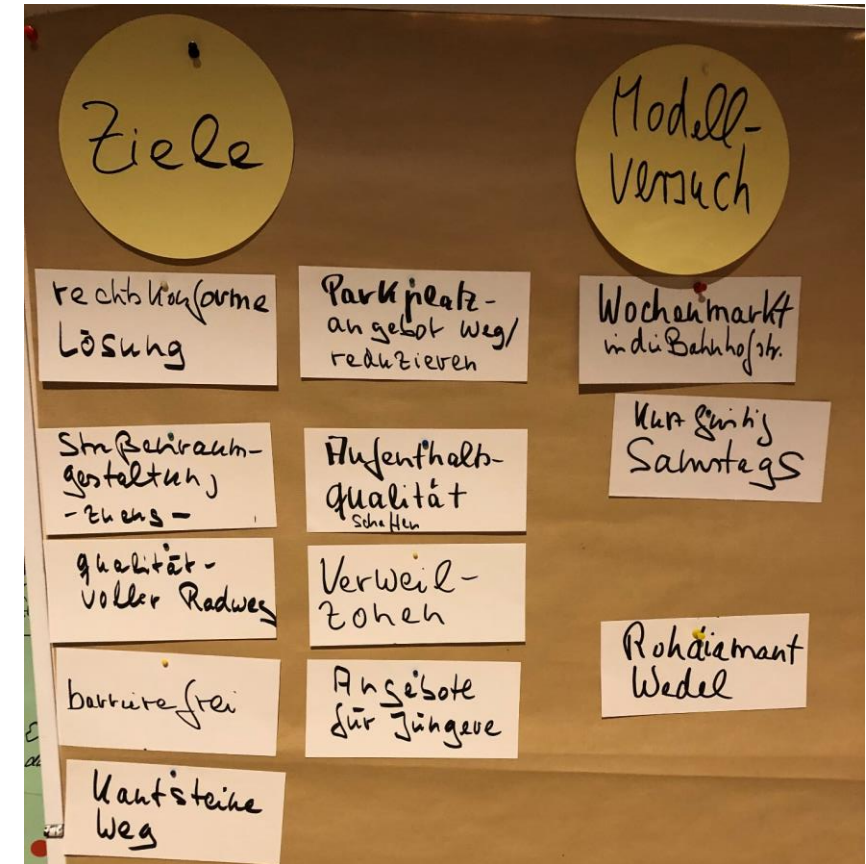
Busbedienung



- 
- Die Bahnhofstraße heute
 - Anforderungen an die zukunftsfähige Entwicklung**
 - Handlungskonzept
 - Verkehrsversuch

Anforderungen an die zukunftsfähige Entwicklung

- Hoher Aufenthaltsanspruch
- Querungsbedarf und mehr Bewegungsfreiheit gerecht werden
- Barrierefreiheit
- Komfortable Radverkehrsbedigungen
- Konfliktgeschehen zwischen Fußgänger:innen und Radfahrer:innen minimieren
- Bus- und Lieferverkehr zu beachten



- Unsicherheiten hinsichtlich eines Umgestaltungsansatzes
- Einschätzungen von Akzeptanz und Nebenwirkungen gehen auseinander
- Experimentierphase hilfreich
- Auch im Hinblick auf Nachsteuerungsmöglichkeiten

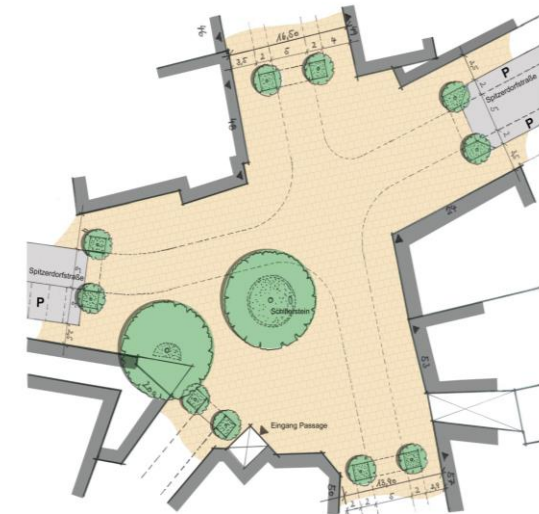
- 
- Die Bahnhofstraße heute
 - Anforderungen an die zukunftsfähige Entwicklung
 - Handlungskonzept**
 - Verkehrsversuch

- Der Umbau der Bahnhofstraße wird mit dem übergeordneten Ziel angestrebt, die Aufenthaltsmöglichkeiten maximal zu verbessern, ohne unverträgliche Verdrängungseffekte auszulösen.
- Der hohen Bedeutung im Radverkehrsnetz ist zu entsprechen.
- Das **Shared-Space-Prinzip** oder eine **reine Fußgängerzone** sind Gestaltungsoptionen.
- Ein **Verkehrsversuch** soll die Wirkungen zunächst austesten.
- Die genaue Ausgestaltungsweise und räumliche Ausdehnung für einen temporären Versuchszeitraum werden in einem gesonderten Gremium unter Einbeziehung der lokalen Aktiven ausdiskutiert.

Handlungskonzept

Grundzüge

- Straßenraum mit – optisch untergeordneter – nahezu höhengleicher Fahrgasse für fließenden Verkehr (Rad, ggf. Kfz, ggf. Bus)
- Einrichtung mehrerer, aufeinander abgestimmter Verweilzonen
- Ermöglichen des Querens auf ganzer Länge ohne erhebliche Wartezeiten
- Radverkehr und ggf. Kfz-Verkehr – verträglich – auf eigener Fahrgasse (s.o.) unter Beibehaltung der Einbahnstraßenregelung mit Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung
- Herausnahme des Kfz-Parkens, mit Ausnahmen für besondere Personengruppen
- Ggf. Schaffung eines langsamen, eher stetigen Verkehrsflusses bei (max.) Tempo 30 (s. Teilkonzept „Tempo 30“)
- Optimierung des Fahrradparkens (s. Teilkonzept „Fahrradparken“)
- Integration von Liefer- und Lademöglichkeiten, perspektivisch mit digitaler zeitweiser Buchung (s. Teilkonzept „Smart City“)



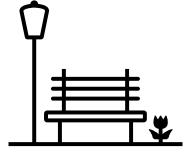
- 
- Die Bahnhofstraße heute
 - Anforderungen an die zukunftsfähige Entwicklung
 - Handlungskonzept
 - Verkehrsversuch**

- Es gibt verbleibende Unsicherheiten hinsichtlich Akzeptanz, Nebenwirkungen, Nutzen, technischen Anforderungen u.a. – diese sollen durch einen Verkehrsversuch beseitigt werden
- Dazu sind im Vorwege Zuständigkeiten / Zusammenarbeiten, Prozess, Finanzierung und diverse **verkehrsplanerische und gestalterische Fragen** zu klären
- Straßenraum voraussichtlich als Fußgängerzone (mit div. Ausnahmeregelungen) auch temporär möglichst ansprechend und mit spürbaren Bewegungsfreiheiten und Zugewinnen an Aufenthaltsmöglichkeiten
- Zulassung des Kfz-Verkehrs evt. in zweiter Phase
- Evaluation mit Vorher-Nachher-Vergleich
- Eingehende Vorüberlegungen zur **versuchsweisen Gestaltung**



Verkehrsversuch

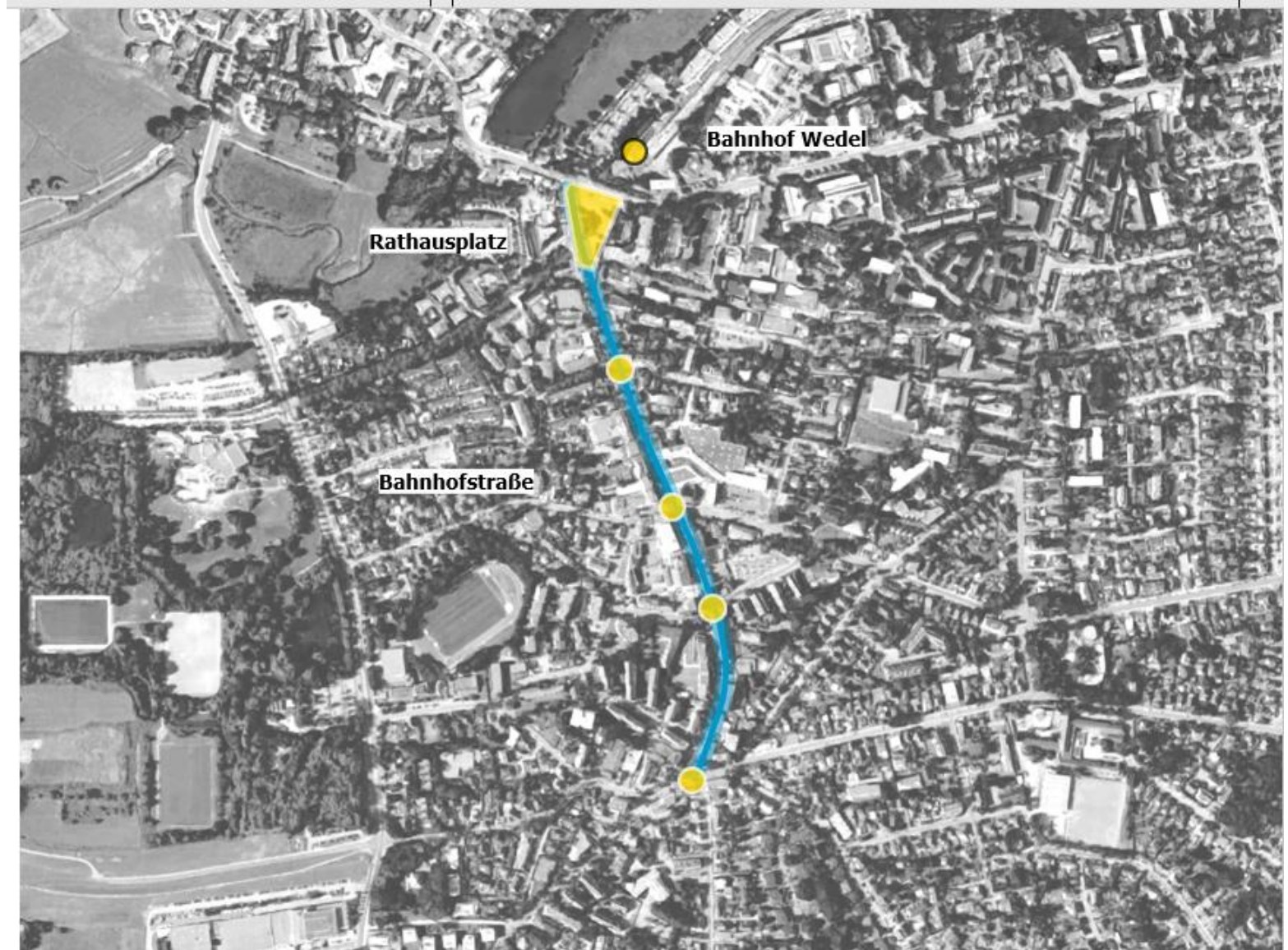
Versuchsraum / -abschnitt



Was umfasst das Versuchsgebiet?

Was gehört räumlich zusammen?

Wir müssen in **Abschnitten** und **Raumsequenzen** denken.



Verkehrsversuch

Zeitplan

→Wie viel Zeit wird für die Vorbereitung benötigt?

Für die Vorbereitung muss **ausreichend Zeit** zur Verfügung stehen – je nach Umfang mind. 6 bis 12 Monate

→Wann soll der Verkehrsversuch stattfinden?

Der Verkehrsversuch sollte in den **Sommermonaten** durchgeführt werden.

→Wie lange wird der Versuch dauern?

Für die Durchführung sollte **mind. ein, möglichst eher drei Monate** Zeit eingeplant werden.

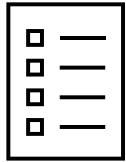




→ Was muss darüber hinaus bedacht werden?

Eine umfassende, frühzeitige **Kommunikation** und Beteiligung der Betroffenen ist sowohl vor als auch während des gesamten Versuchszeitraums unerlässlich





→ Wie können wir die Veränderungen und Erfolge des Verkehrsversuchs messen?

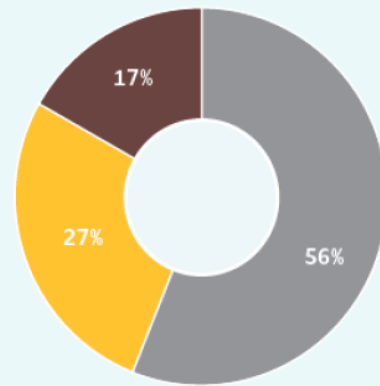
Wir brauchen eine **Evaluation** der durchgeführten Maßnahmen

Zu Vergleichszwecken ist dazu auch eine **Vorher-Untersuchung** erforderlich

GESAMT: WIE WEITER NACH FEBRUAR 2020 & WÜNSCHE



Gesamtergebnis Zonen A, B & C



- Das Projektgebiet sollte bestehen bleiben und zwar mit folgenden Veränderungen:
- Es sollte genauso bleiben wie jetzt.
- Es sollte alles wieder werden wie vorher.

Wünsche für eine Fortsetzung mit Veränderungen

Umbau / Umgestaltung des Straßenraums im Gebiet

Ausweitung des Gebiets

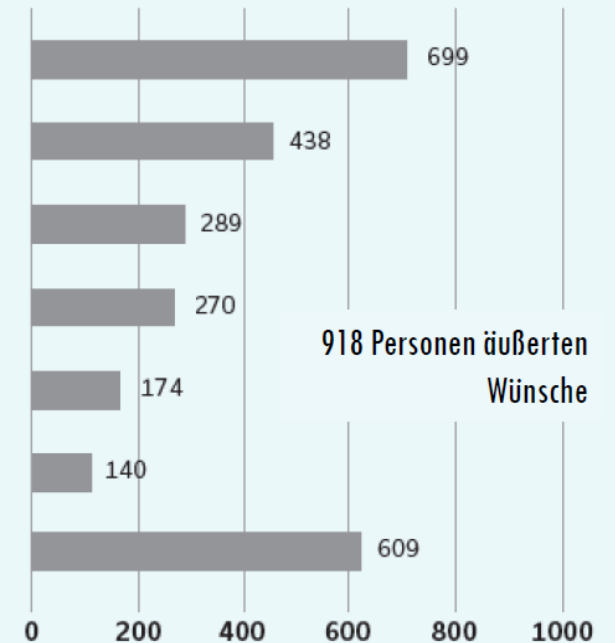
zusätzliche Zugangsrestriktionen bzw. besseres Durchsetzen der jetzigen Regeln

ergänzende Angebote für Kfz-Parken

Zugangsrestriktionen lockern

veränderte Nutzung des Straßenraums im Gebiet

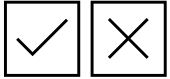
Sonstiges



Anzahl der Vorschläge je Kategorie
Mehrfachnennungen möglich

Verkehrsversuch

Zufahrtsregelungen



- Wie autofrei oder autoarm wird der Versuchsbereich umgesetzt?
- Wem ist die Zufahrt erlaubt? Welche Fahrzeuge? Busverkehr?

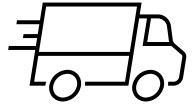
Diese Fragen müssen bereits **am Anfang** berücksichtigt werden.

- Welche Beschilderung benötigen wir für den temporären Versuchsbereich, um die Zufahrtsregelungen festzuhalten?



Verkehrsversuch

Lieferverkehr



- Wie wird Be- und Entladen geregelt?
- Wo werden Ladezonen geplant?



Verkehrsversuch

Fuß- und Radverkehr



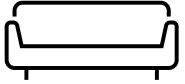
→Wie wird mit dem Radverkehr und Fußverkehr umgegangen?

Insbesondere für den Radverkehr sollte nach Möglichkeit ein **spürbarer Vorteil** entstehen.



Verkehrsversuch

Gestaltungselemente



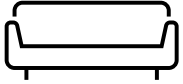
→ Wie wird der Straßenraum gestaltet?
→ Welche gestalterischen Elemente sind erforderlich?

Wir brauchen mind. alle 10-15m
(visuelle Verbindung) eine **räumliche Intervention** z.B. Parklet etc. .



Verkehrsversuch

Gestaltungselemente



→ Wie werden die Zufahrten /
Eingangssituation im Versuchsgebiet
gestaltet?

Auftakt / Markierung der **Eingänge** sind
attraktiv und plakativ zu gestalten.



Verkehrsversuch Veranstaltungen



- Welche Veranstaltungen werden stattfinden oder können mit dem Verkehrsversuch verbunden werden?
- Welche Räume werden benötigt?

Eröffnungsfest, Straßenfest etc.



- Der Verkehrsversuch soll den Weg zu einem dauerhaften Umbau bereiten. Er ist ehrgeizig, aber ergebnisoffen anzulegen.
- Eine gründliche Vorbereitung, auch des Prozesses, die Begleitung und die Nachbereitung (Evaluation) sind dafür unverzichtbar.
- Treten die erwünschten Effekte ein, sind konkrete Umbauplanungen anzugehen.
- Dabei sind insbesondere auch Maßnahmen einzubeziehen, die ungewollten Nebeneffekten entgegenwirken.

Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!



Mobilitätskonzept für die Stadt Wedel
Handlungsbaustein „Fahrrad- und Mobilitätsstation“

02.06.2022, ergänzt 12.07.2022

Markus Franke



Potenzial von Bike-and-Ride

Anforderungen

Handlungskonzept

Tägliche Pendlerbewegungen



6.578

Einpendler



9.262

Auspendler



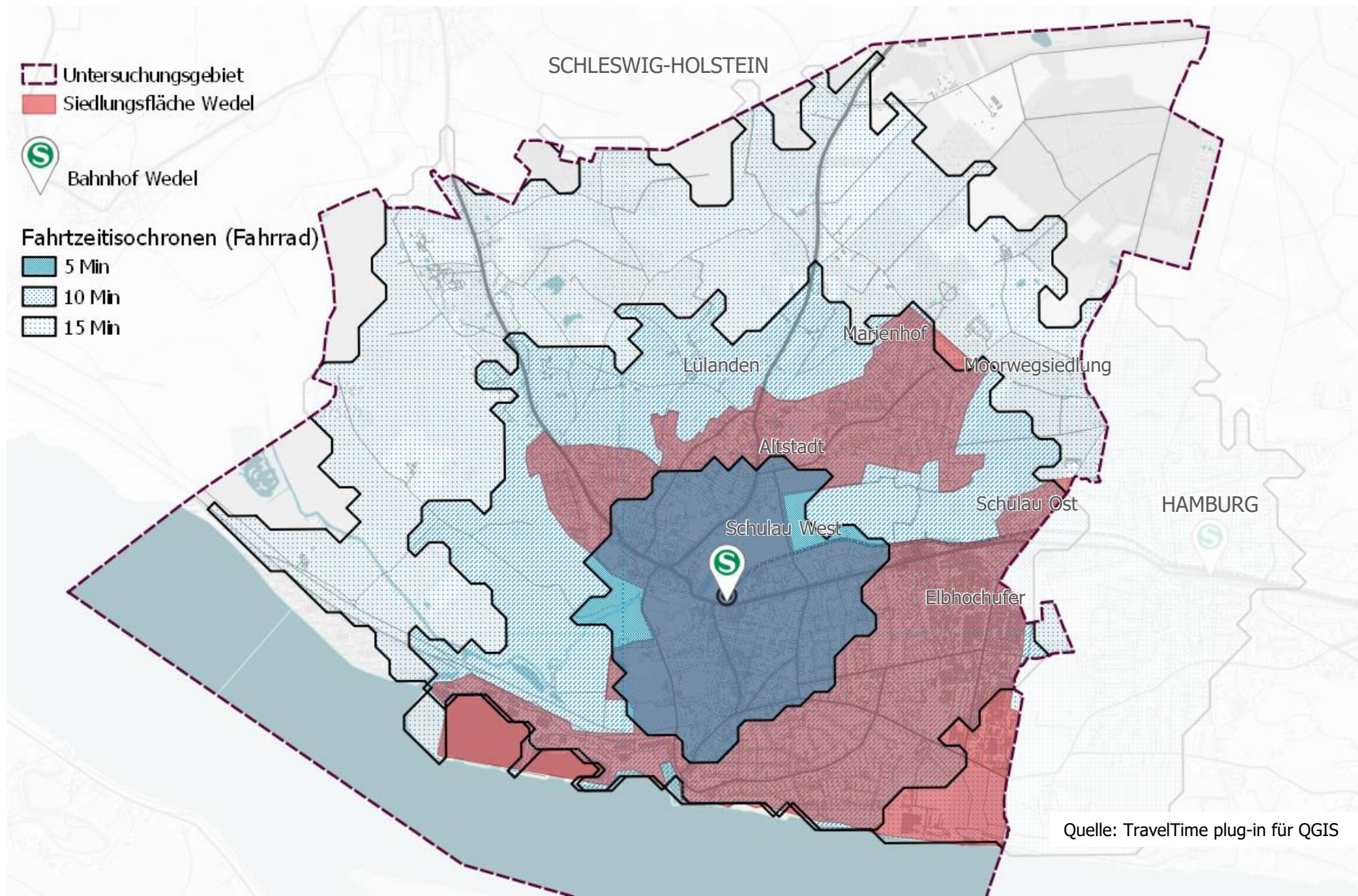
3.738

Binnenpendler

Potenzial

Wedel ist eine 10-Minuten-Stadt

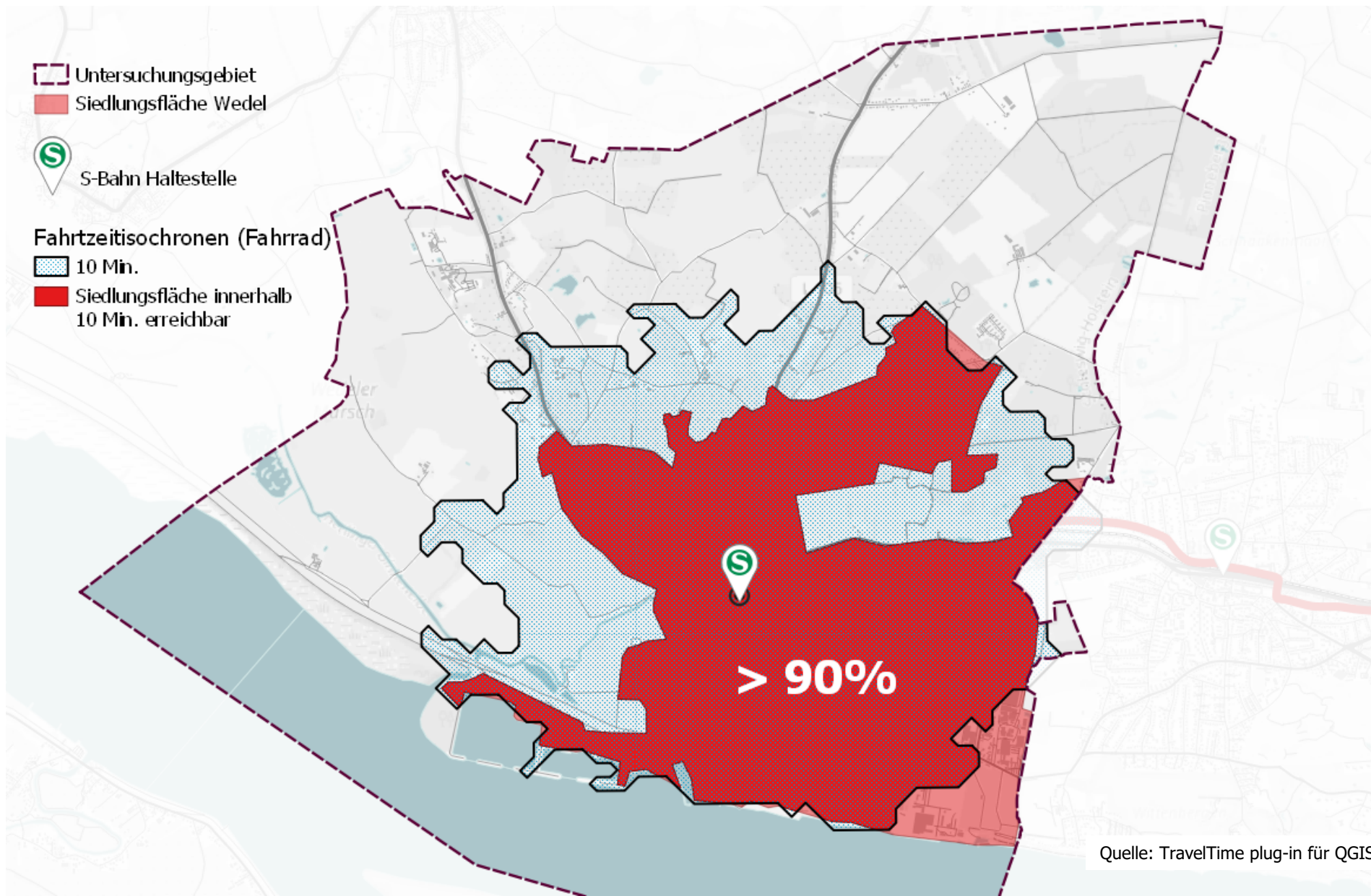
**Der Bahnhof ist fast
vom gesamten
bebauten Stadtgebiet
in 10 Minuten zu
erreichen**



Potenzial

Wedel ist eine 10-Minuten-Stadt

**Der Bahnhof ist fast
vom gesamten
bebauten Stadtgebiet
in 10 Minuten zu
erreichen**



- Fast **jede:r dritte Wedeler:in** pendelt zu Arbeitszwecken über die Stadtgrenzen hinweg aus
- Hinzukommen Wege zum Einkaufen, aus Freizeitgründen, Besuche in /aus Hamburg usw.
- Ein großer Teil der autofahrenden Pendler:innen und Besucher:innen befährt dabei nicht nur Wohngebiete sondern die B 431 und trägt somit zu einer Vielzahl von Problemen im Stadtleben bei (Barrieren, Lärm, Gefährdung...).
- Dies wird absehbar durch die Stadtentwicklung Wedel Nord zunehmen.
- In Anbetracht der zentralen Lage des Bahnhofes und des S-Bahn-Anschlusses bietet Bike-and-Ride das größte Potenzial zur Verlagerung dieser Autofahrten auf verträgliche Verkehrsmittel.
- Die Realisierung von guten städtischen Radrouten kann die Fahrrad-Erreichbarkeit noch entscheidend verbessern.
- Die mögliche Verbesserung des S-Bahn-Angebotes steigert die Attraktivität von Bike-and-Ride zusätzlich.
- Gerade die Arbeitswege entscheiden über den **Pkw-Besitz und Mobilitätsstile** auch im sonstigen Alltagsverhalten.
- Eine aus verschiedenen Gründen nötige und gewünschte Mobilitätswende kann auf dieses Potenzial nicht verzichten.
- Zudem bietet eine entsprechende Anstrengung sehr interessante Verknüpfungsmöglichkeiten mit **Mobilitätsservices aller Art.**

Handlungsbaustein Fahrrad- und Mobilitätsstation

Herleitung: laufende Anstrengungen – groß - weiterdenken

- In der jüngeren Vergangenheit sind mehrere Abstellanlagen im Bahnhofsumfeld geschaffen worden.
- Deren Nutzung ist teilweise noch nicht sehr ausgeprägt.
- Möglicherweise liegen **Nutzungshemmnisse** durch mangelnde Bekanntheit, organisatorischen / informatorischen Aufwand oder als zu weit empfundene Distanzen zum Bahnsteig vor.
- Nach wie vor werden Fahrräder „wild“ abgestellt.
- **Inwertsetzung, Bewerbung** und Erläuterungen der Zugangsvoraussetzungen sind voraussichtlich hilfreich.



- 
- Potenzial von Bike-and-Ride
 - Anforderungen**
 - Handlungskonzept

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

- Ausreichende Anzahl von Abstellplätzen insgesamt und speziell für hochwertige Fahrräder
- 24/7 zugänglich
- D.h. mit Überwachung (personell und videotechnisch) und Zugangssicherung in der Zeit ohne personelle Besetzung
- **Bequemes und schnelles Erreichen** der Fahrradstation, Einstellen und Erreichen des Bahnsteigs
- D.h. auch: in adäquater Lage
- Positives, gut sichtbares Erscheinungsbild
- Angebotspalette für Radfahrende
- Arrondierung durch **weiterreichende Mobilitätsservices**
- Professioneller Betrieb
- Einstellgebühren denkbar, dann möglichst erschwinglich
- Möglicherweise Verknüpfung mit Maßnahme zur Beschäftigungsförderung
- Auch kommunikative **Etablierung von Bike-and-Ride als moderne – und bequeme - Mobilitätsform**

- Raum für **Gepäckablage** und Lademöglichkeiten von Akkus bzw. Pedelecs (bei fest eingebauten Akkus)
- **Pannenservice/Fahrradreparaturservice** (Angebot kleinerer Reparaturen)
- Verkauf von kleineren Ersatzteilen (Schläuche, Ventile, Regenponcho, Trinkflasche...)
- Gepäckschließfächer
- Sitzecke zum Verweilen während einer Reparatur oder Regenpause
- Wasserspender zum Befüllen von Trinkflaschen
- Automat für Schläuche
- Fahrrad waschen
- Angebot Ersatzrad
- Leihfahrräder (ggf. auch Lastenrad)

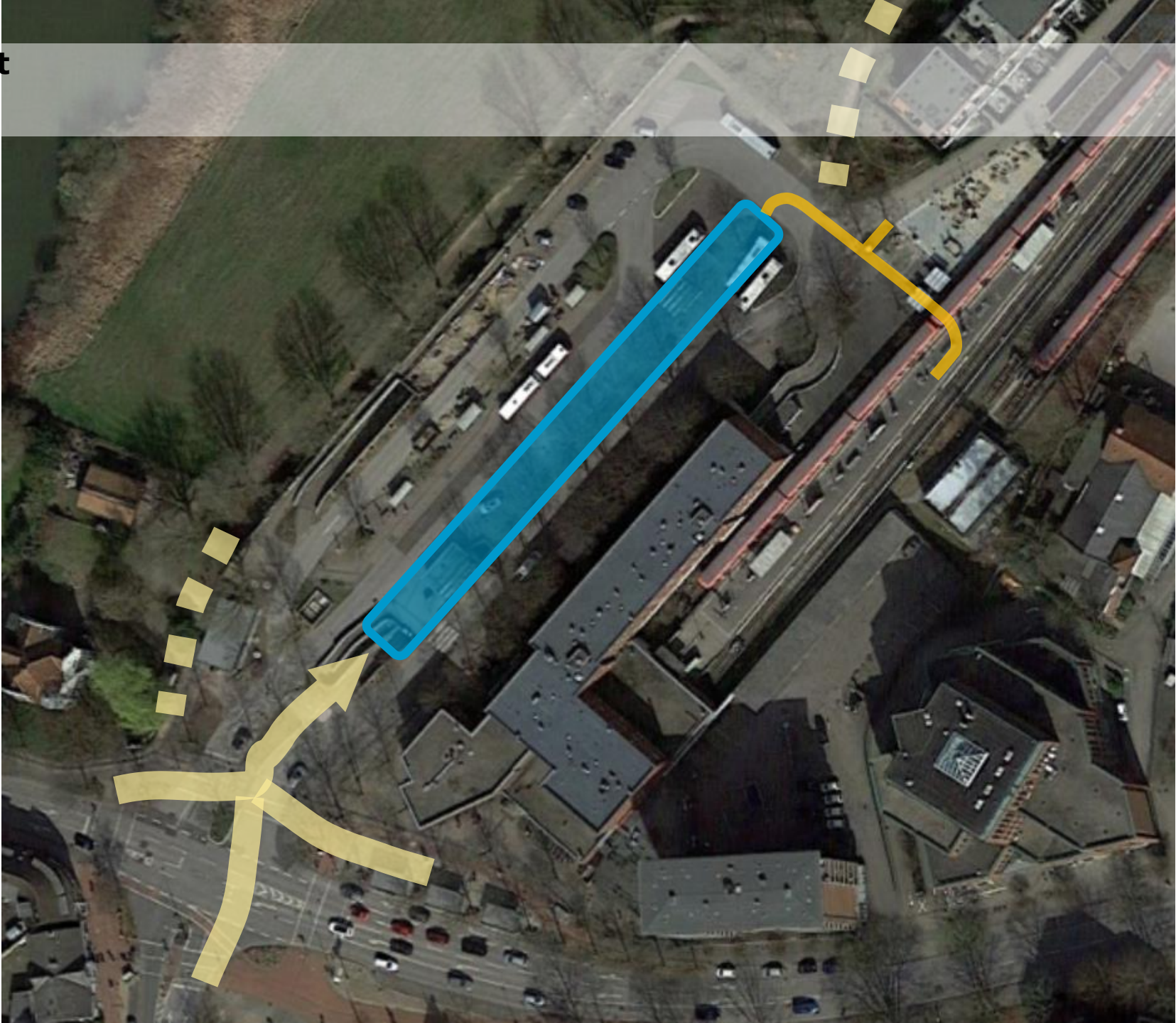
- Toilette
- **Paketstation**
- Garage für Lastenräder eines Paketdienstleisters
- „Concierge“: Regenschirmverleih, Entgegennahme von Erledigungswünschen (Schneider, ...), Vermittlung weiterer Services für ein Leben ohne eigenes Auto (Lieferdienste, Getränke-Lieferanten...)
- **CarSharing-Plätze**
- StadtRad-Station
- Beratung und Information über Fahrradläden/-werkstätten, Touristinfo,
- Einkaufsmöglichkeiten, Ausflugsrouten

Welche Größe sollte die Fahrrad- und Mobilitätsstation Wedel haben ?

- Platz für ca. zusätzliche **1.000 Fahrräder**, so dass insgesamt ca. 1.400 Parkmöglichkeiten für Fahrräder entstehen (Vergleiche bieten z.B. Lüneburg, Oranienburg, Dachau; Utrecht als extremes Beispiel)
- Doppelstockaufstellung spart Flächenbedarf
- Zusätzlich min. zwei Verkaufs-, Beratungs- und Werkstatträume
- Raum für Service-Angebote

- 
- Potenzial von Bike-and-Ride
 - Anforderungen
 - Handlungskonzept**

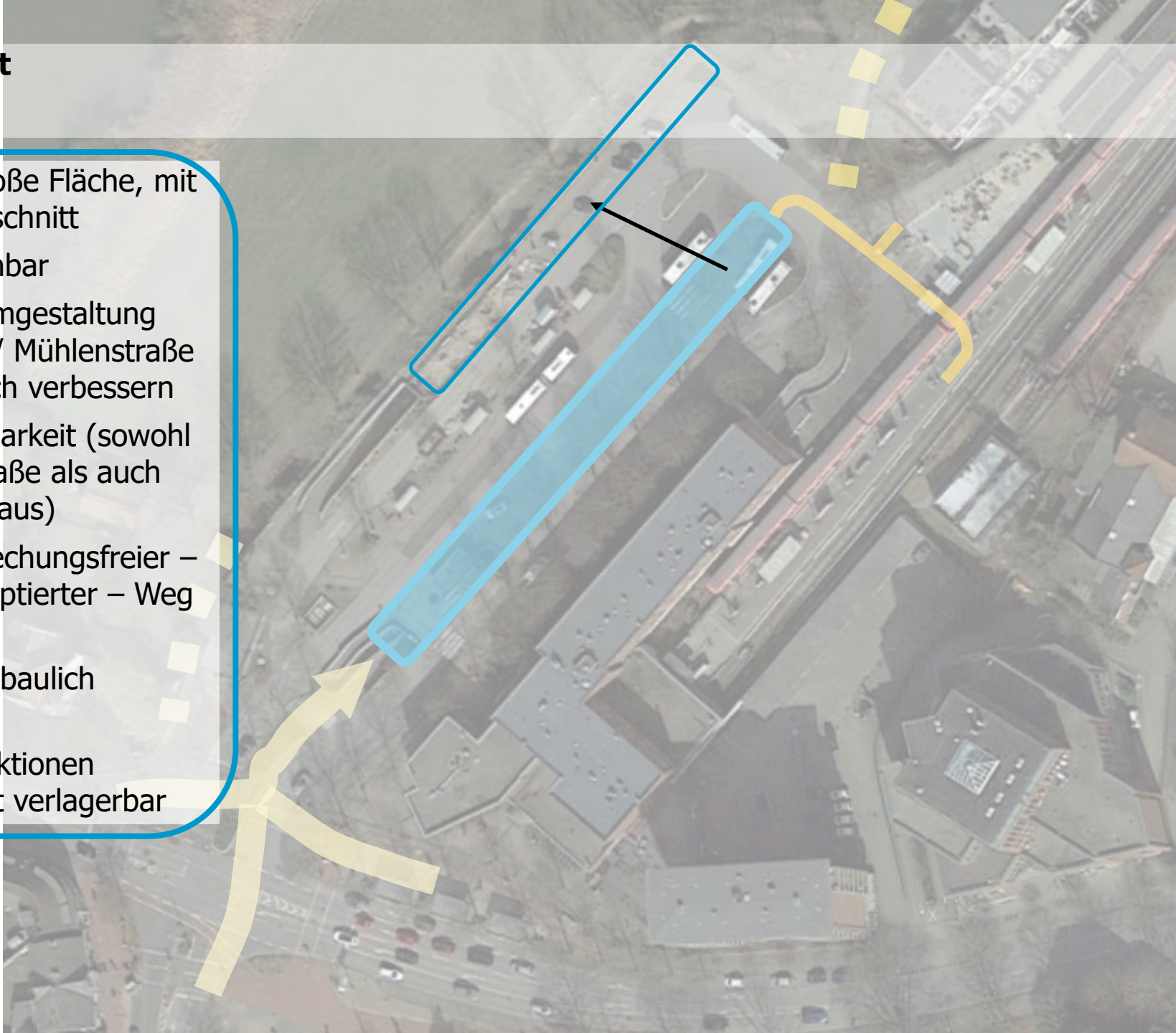
Wo ist der richtige Standort einer
Fahrrad- und Mobilitätsstation Wedel ?



Handlungskonzept

Standort

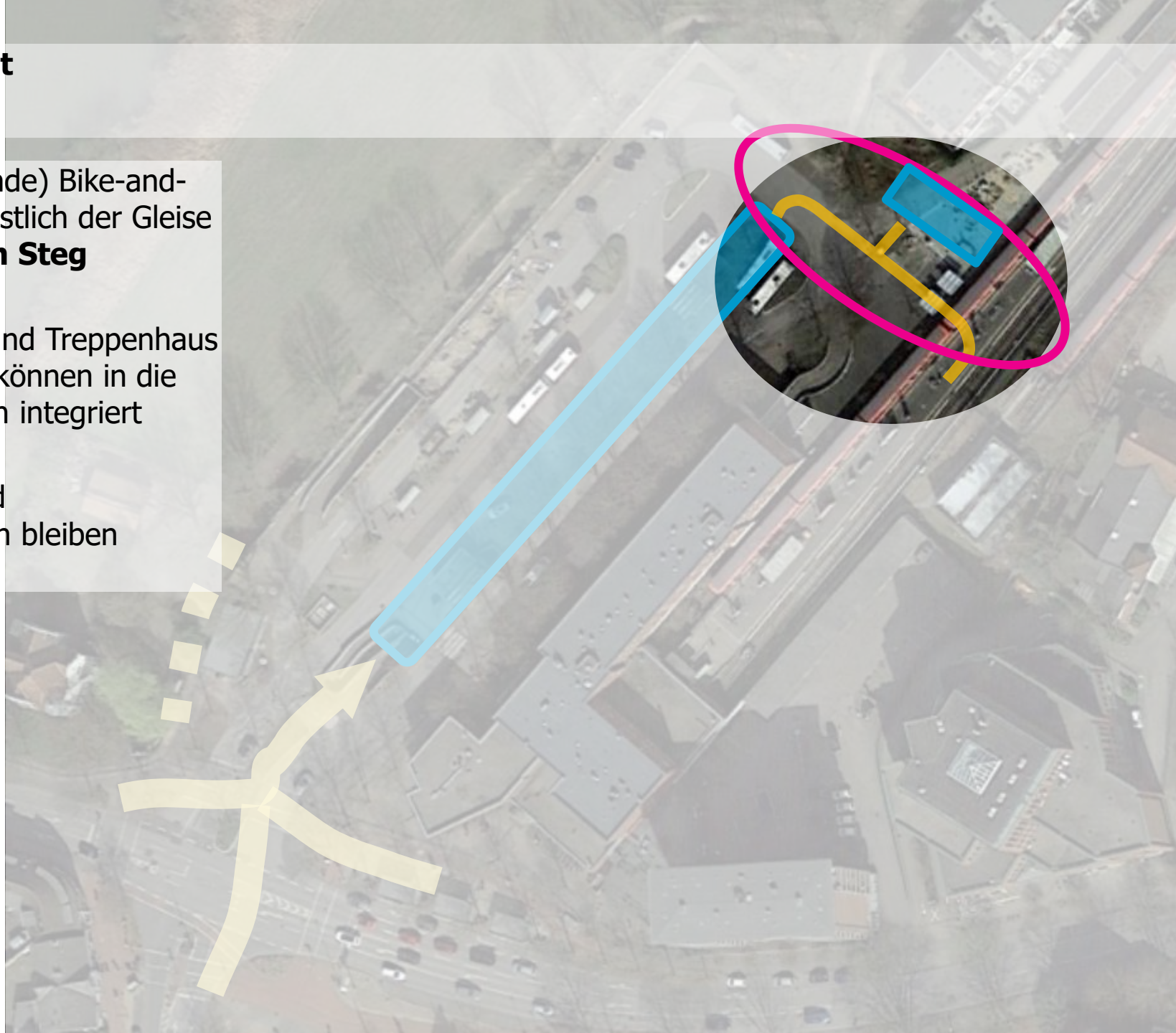
- Ausreichend große Fläche, mit geeignetem Zuschnitt
- Sehr gut erreichbar
- Knotenpunkt-Umgestaltung Bahnhofstraße / Mühlenstraße könnte dies noch verbessern
- Optimale Sichtbarkeit (sowohl von Bahnhofstraße als auch vom Bahnsteig aus)
- Kurzer, unterbrechungsfreier – dann auch akzeptierter – Weg zum Bahnsteig
- Gebäude städtebaulich integrierbar
- Verdrängte Funktionen (Überlieger) gut verlagerbar



Handlungskonzept

Standort

- Neue (bestehende) Bike-and-Ride-Anlage westlich der Gleise gut **über einen Steg anknüpfbar**
- Taxenzentrale und Treppenhaus zur Tiefgarage können in die Mobilitätsstation integriert werden
- ZOB-, P+R- und Taxenfunktionen bleiben unberührt



- Reihenaufstellung mit ausreichender Rangierfläche
- Flächen für Sonderfahrzeugtypen
- Räume für Services
- **Zwei Ebenen**
- **Fußgängerdurchgang** zwischen Bushaltestellen und Bahnsteig bleibt bestehen
- So niedrig wie möglich, so hoch wie nötig (Durchgangs- und Durchfahrtshöhen von Rampen und Treppen !)
- Gut befahrbare Rampe (ca. 5 %)
- Erdgeschoss leicht absenken (ca. 0,50 m), um Rampe in das OG nicht zu steil werden zu lassen, aber Durchgangshöhe für Fußgänger zu wahren
- **Direkter Steg zu den Bahnsteigen**
- Leichtbauweise möglich
- Transparente Fassaden (z.B. Lamellen)
- Natürliche Baustoffe (z.B. Holz)
- Dachbegrünung
- Option für Erweiterung nach oben offen halten (?)



<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/neues-fahrradparkhaus-am-bahnhof-oranienburg>

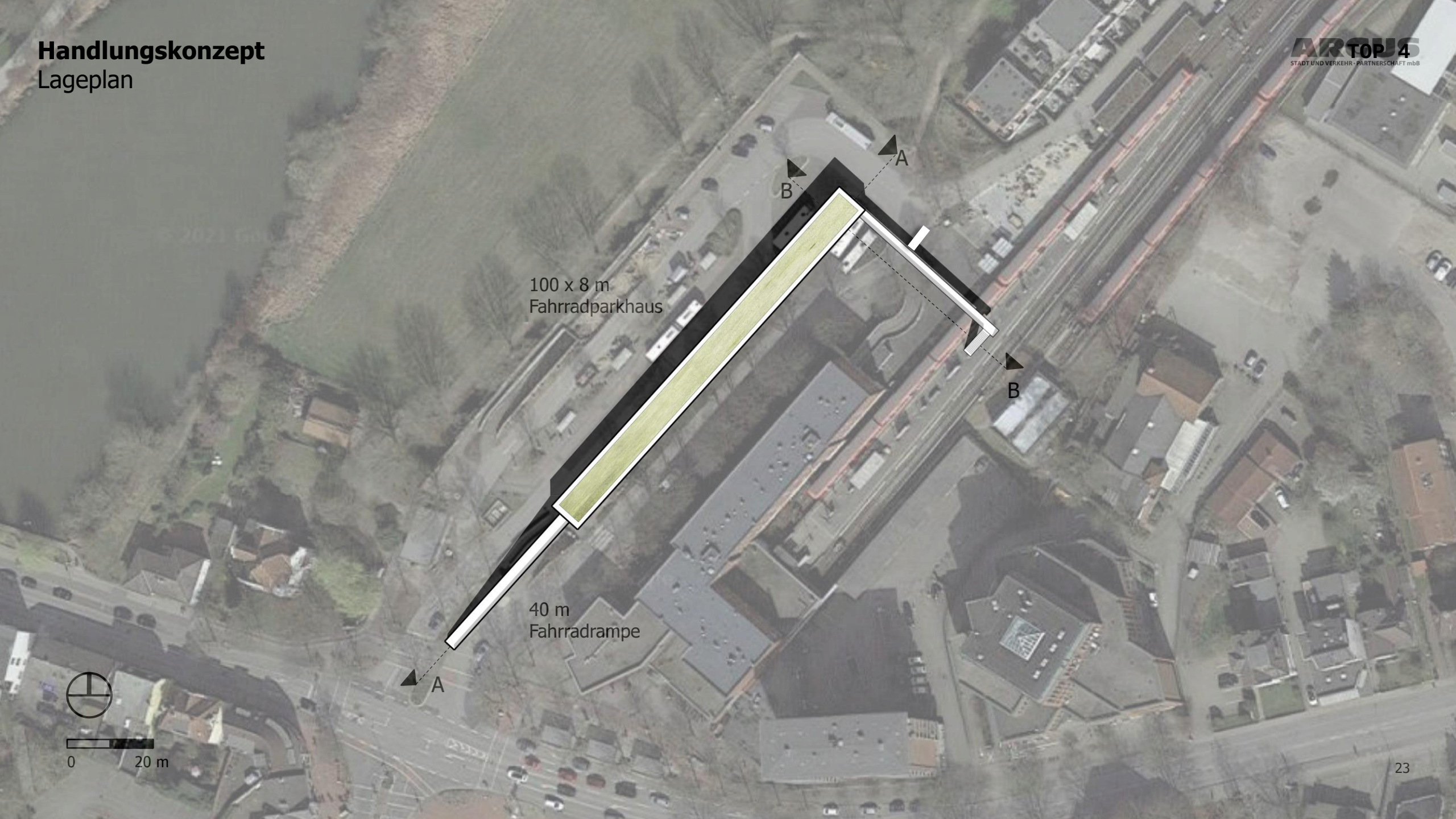
Handlungskonzept

Architektonische Eckpunkte – Referenzbeispiel Fahrradstation Dachau

Zweigeschossiges Fahrradparkhaus
am Bahnhof Dachau
für 1.200 Räder mit Premiummiet-
bereich



Handlungskonzept
Lageplan



100 x 8 m
Fahrradparkhaus

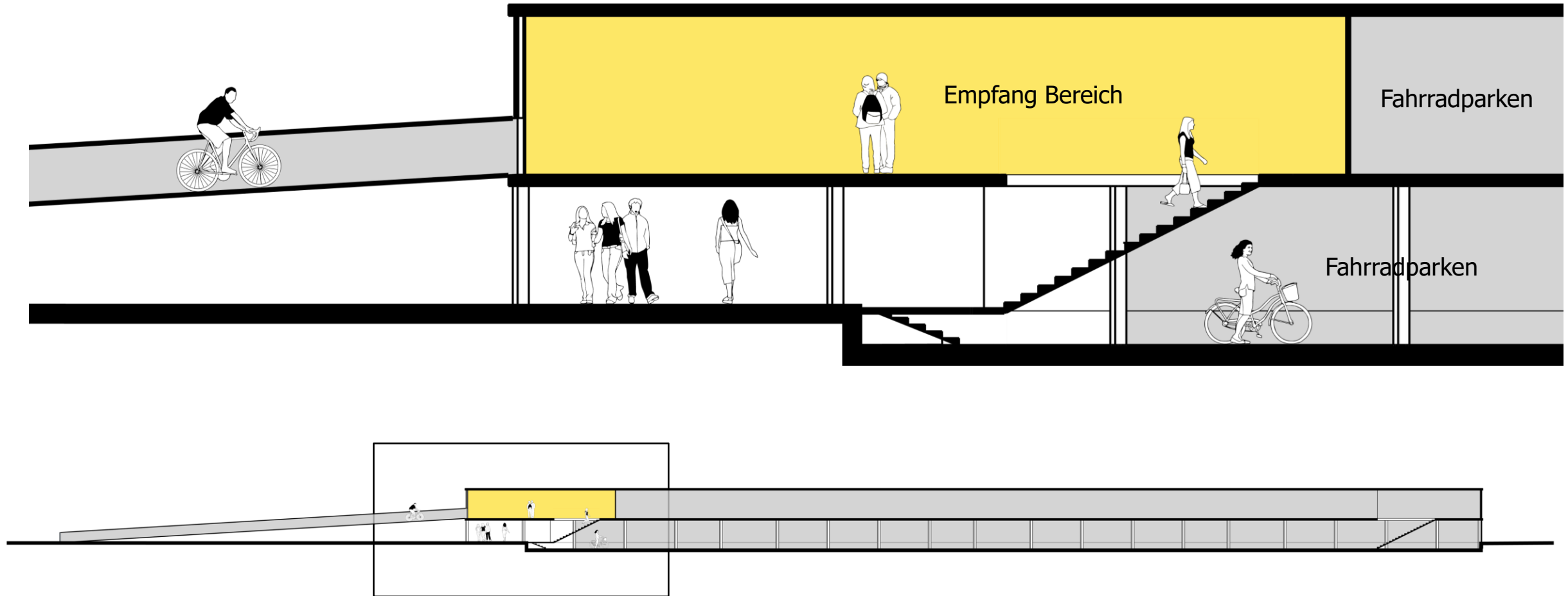
40 m
Fahrradrampe



0 20 m

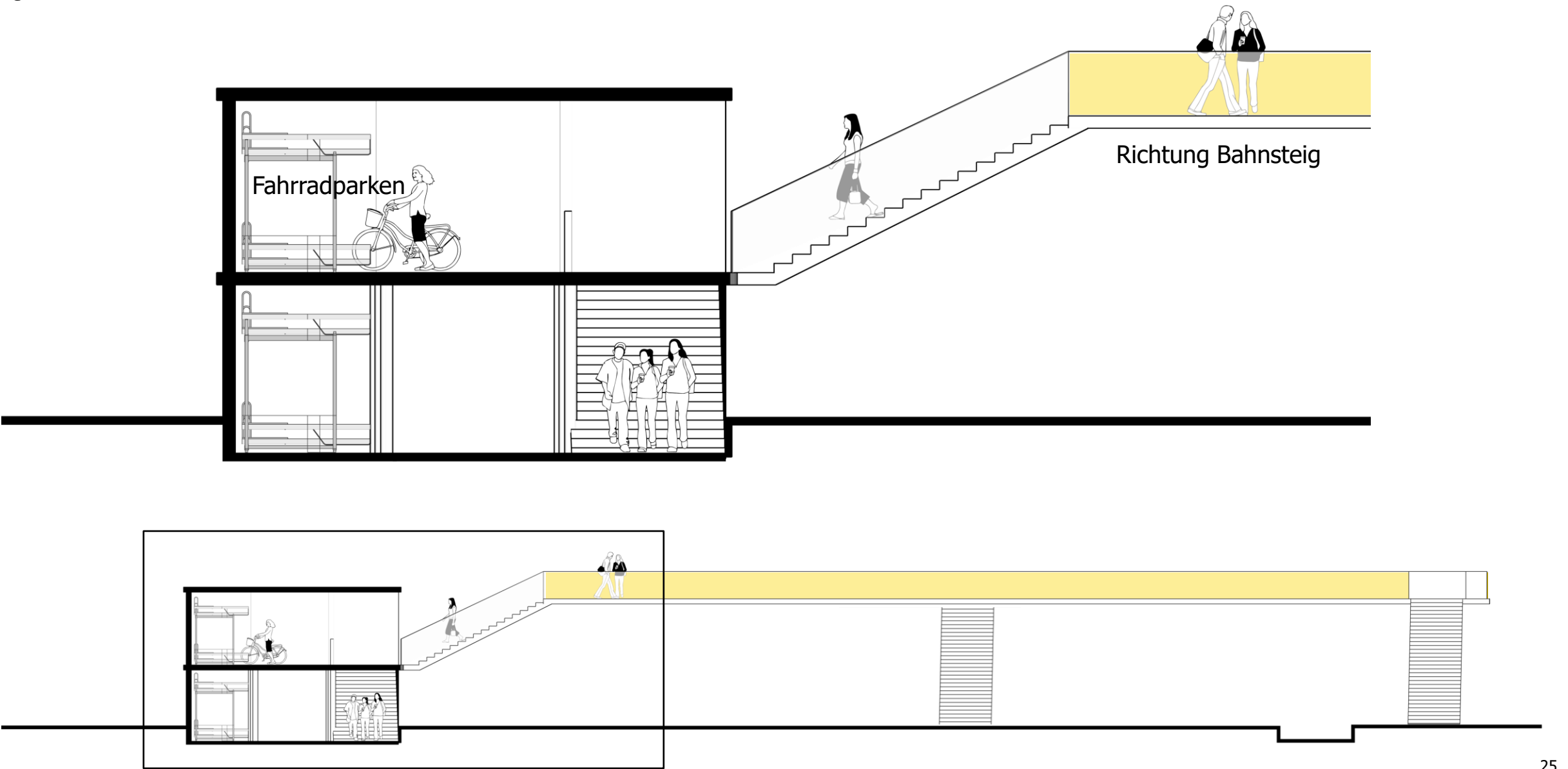
Handlungskonzept

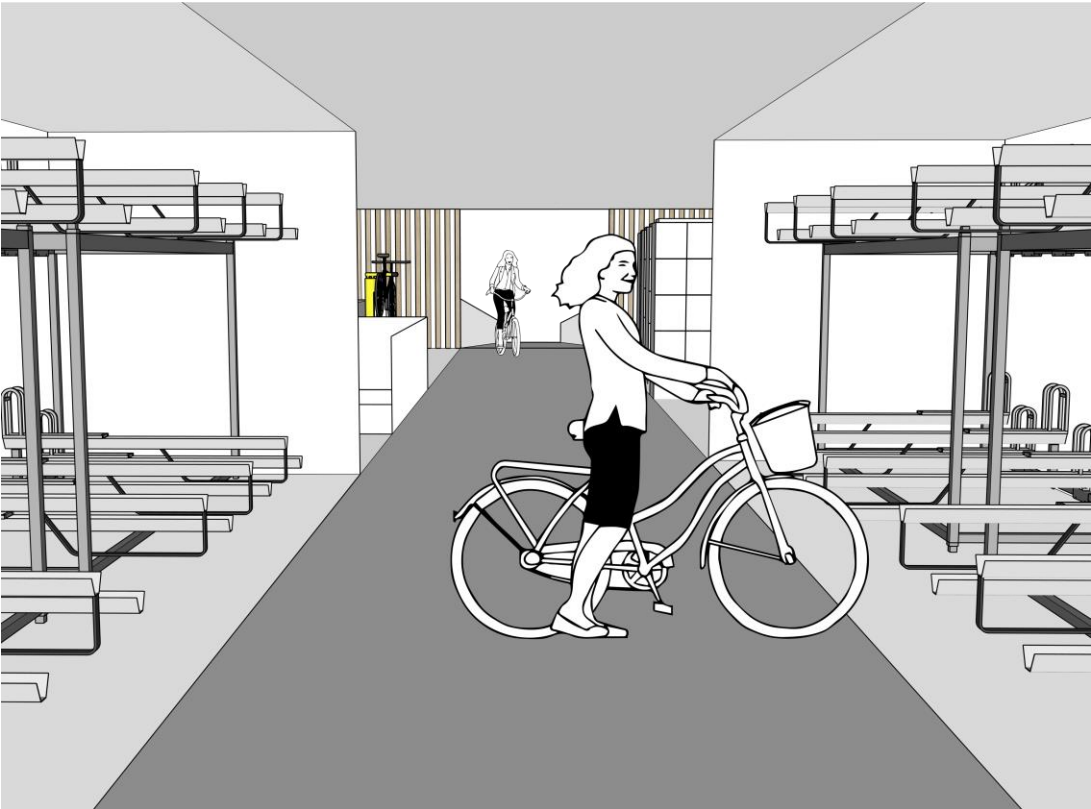
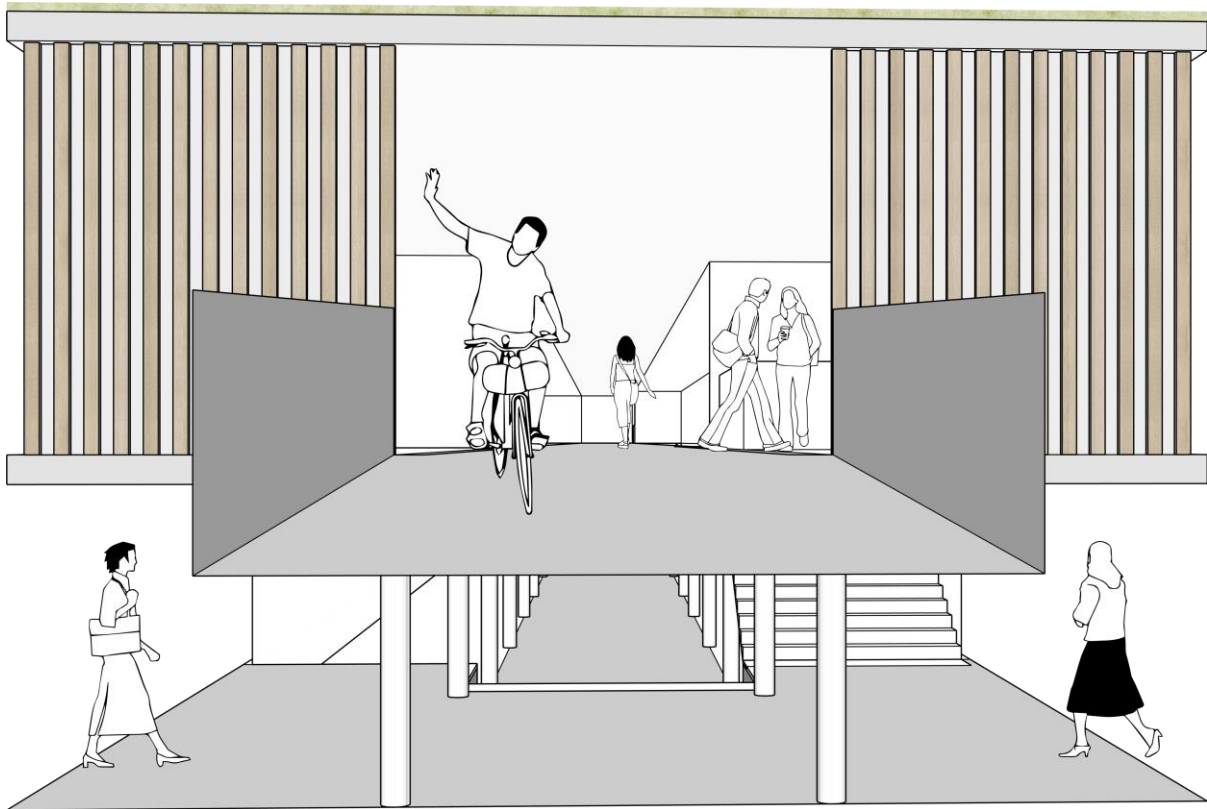
Längsschnitt A-A

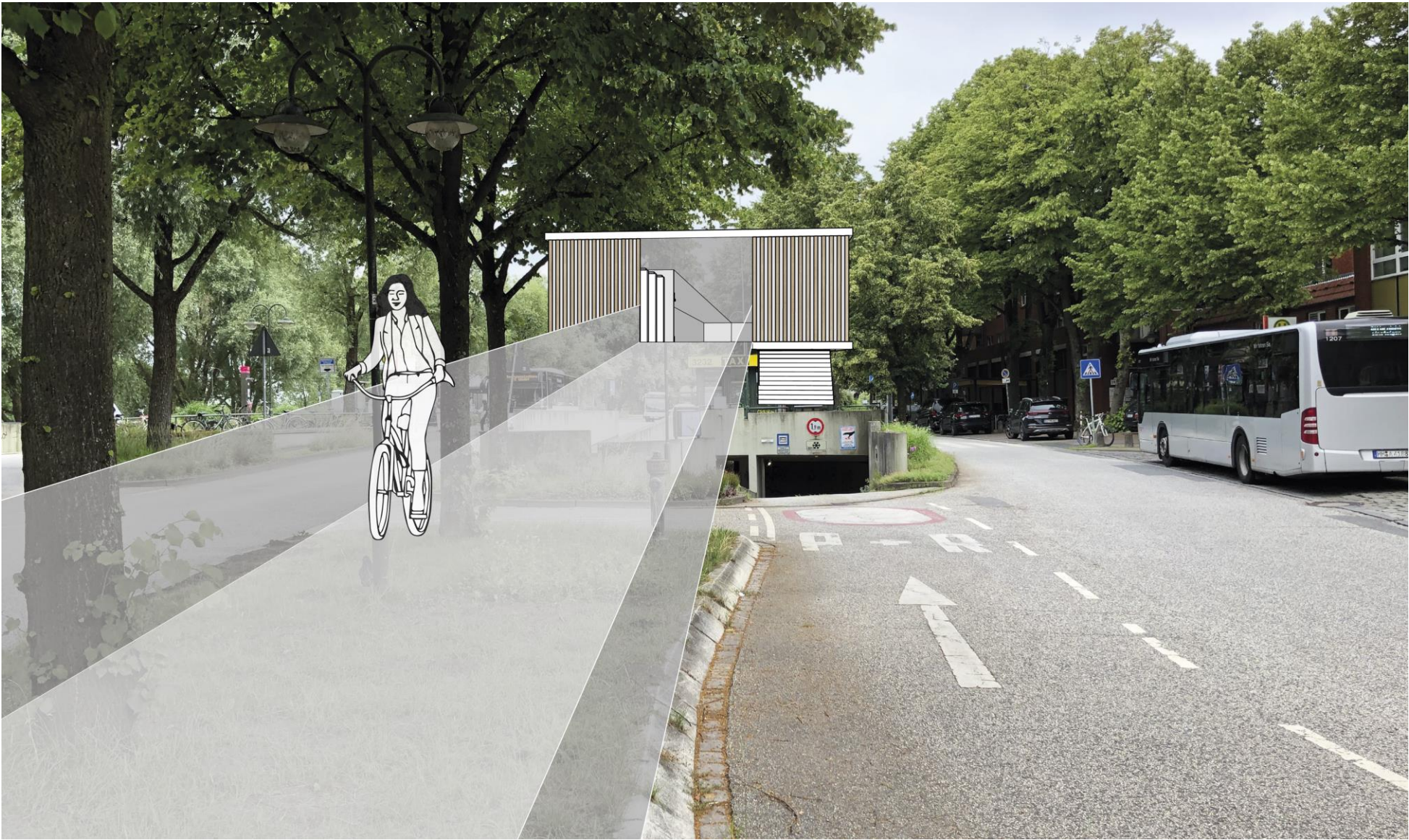


Reinfahren – Parken – zur S-Bahn gehen

Handlungskonzept
Querschnitt B-B









- Eine „**Mobilitätsdrehscheibe**“ mit dem Schwerpunkt Bike-and-Ride ist machbar.
- Die Realisierung verspricht ein großes – unverzichtbares – Umstiegspotenzial weg vom Auto.
- Qualität, einfache Handhabung, Preiswürdigkeit und aktive Bewerbung über einen längeren Zeitraum sind maßgebliche Erfolgsfaktoren.
- Es braucht einen versierten und motivierten Betreiber.
- Bike-and-Ride kann zu einer weit verbreitete, für alle Gruppen der Stadtgesellschaft nützliche Mobilitätsform werden.



Mobilitätskonzept für die Stadt Wedel **Handlungsbaustein „Verknüpfung von Bahnhof und Bahnhofstraße“**

02.06.2022
Markus Franke



Handlungsbedarf

Knotenpunkt-Umgestaltung Bahnhofstraße / Mühlenstraße / Rosengarten

Folgenabschätzung der Knotenpunkt-Umgestaltung

Umgestaltung des Rathausplatzes

Wartezeiten?
Aufstellflächengröße?
Querungsdistanzen?
Regelakzeptanz?



Radverkehrsführung?
Radverkehrs-
geschwindigkeit?
Sicherheit?





Klarheit der Radverkehrsführung?
Sichtbarkeit / Vorhersehbarkeit?
Überdimensionierung Kfz-
Fahrstreifen?

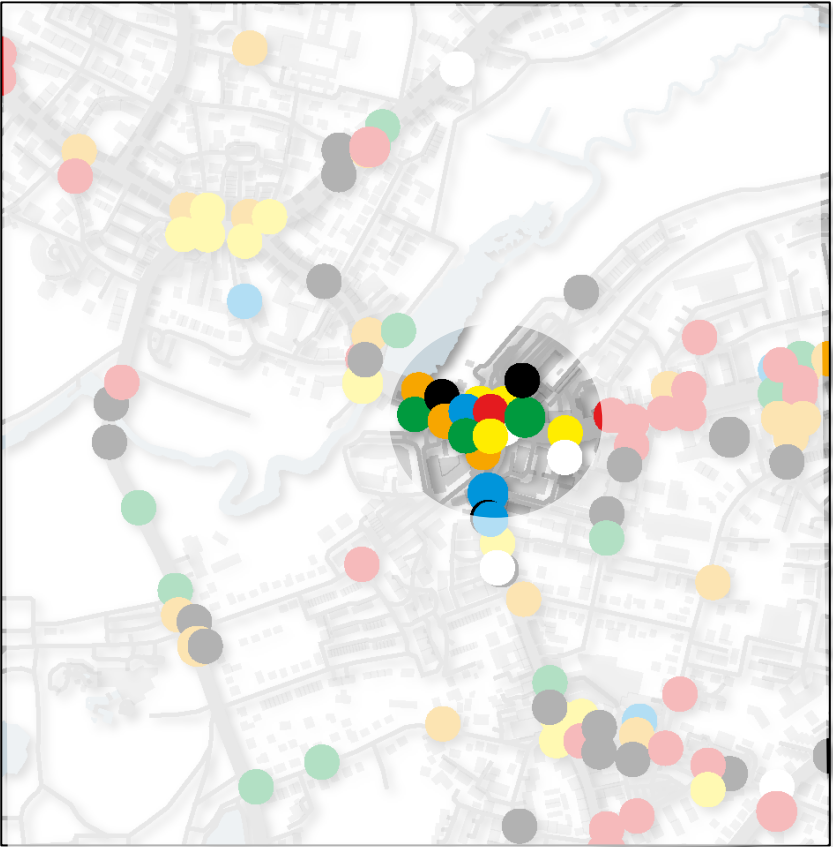
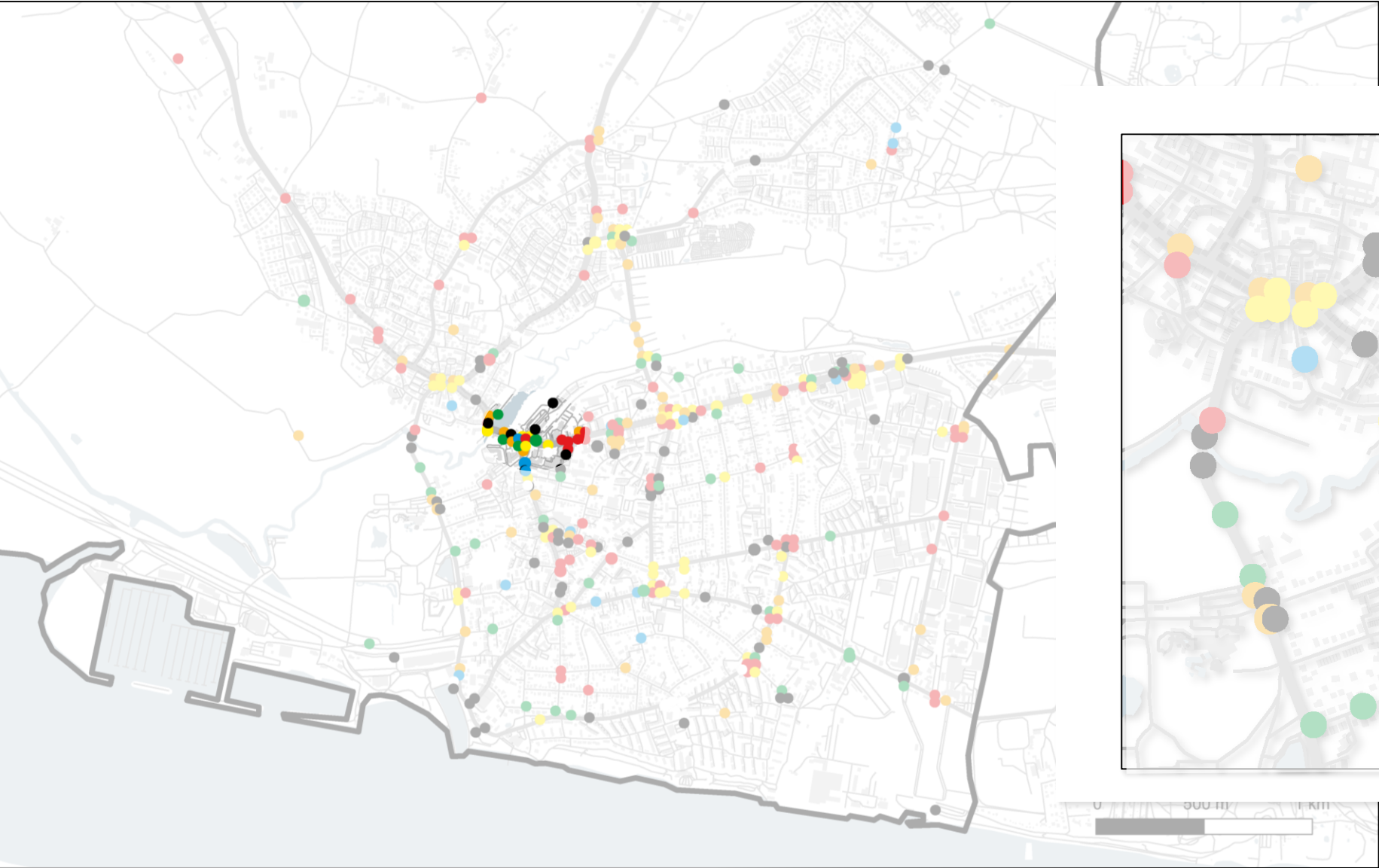
Handlungsbedarf

Ergebnisse der Online-Beteiligung - Alle Kategorien



Handlungsbedarf

Unfallgeschehen mit Personenschäden (2017 – 2019)

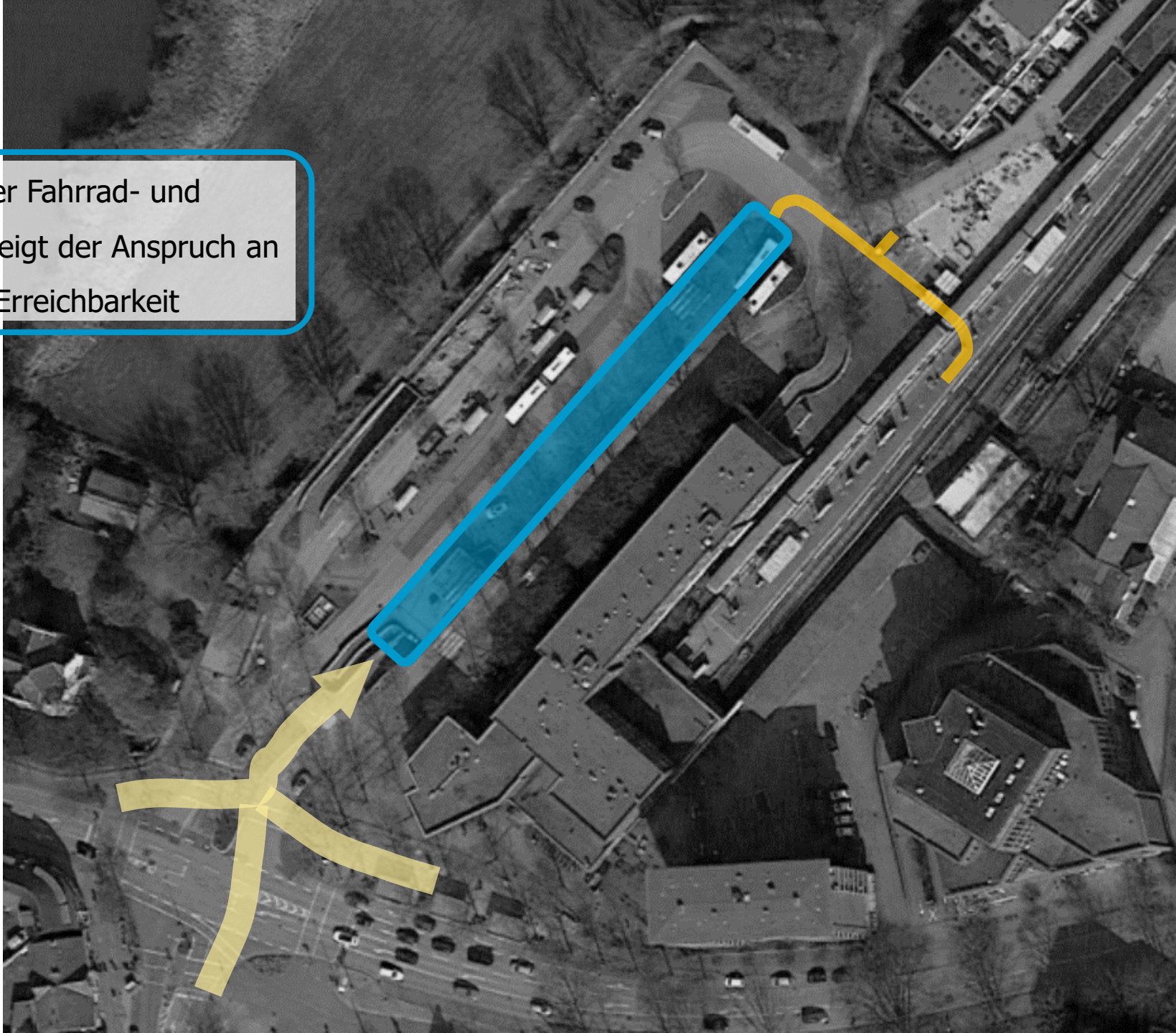


- **Wartezeiten** für Fußgänger:innen beim Erreichen und Verlassen des Bahnhofes über die Straße Rosengarten sind extrem lang
- Der geradeaus gerichtete Radverkehr aus der Straße Rosengarten wird von rechts-abbiegenden Kfz schlecht / spät gesehen, bei eher hohen Geschwindigkeiten von Kfz und Rad
- Der Radverkehr und der Fußverkehr befinden sich vor dem Bahnhof in einer gefährlichen **Konfliktsituation**
- Am Rathausplatz fehlt eine eindeutige und direkte Radverkehrsführung in Richtung Bahnhof
- Die Aufstellbereiche des Kfz-Verkehrs sind überdimensioniert – eigene Fahrstreifen für sehr untergeordnete, schwache Ströme
- Dies hat auch Auswirkungen auf den **städtebaulichen Gesamteindruck** des Eingangs zur Innenstadt
- Dies hat auch lange Querungsdistanzen und folglich kapazitätsmindernde Räumzeiten zur Folge
- Die Beschwerdelage im Zuge der Online-Beteiligung ist eine der intensivsten in ganz Wedel
- Das **Unfallgeschehen** ist auffällig hoch und facettenreich



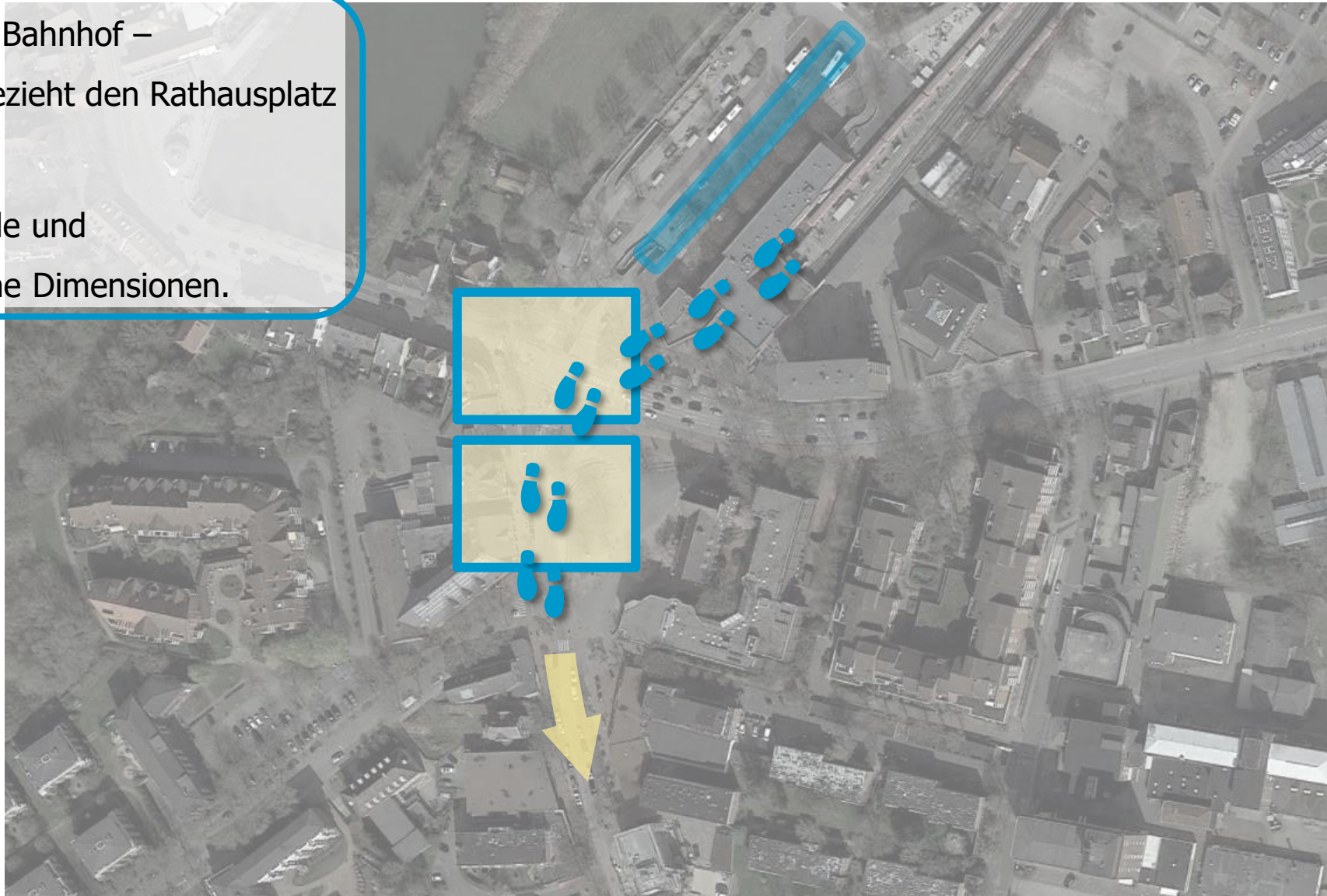
Handlungsbedarf

Mit der Anlage einer Fahrrad- und Mobilitätsstation steigt der Anspruch an eine gute Fahrrad-Erreichbarkeit



Die Verknüpfung Bahnhof –
Bahnhofstraße bezieht den Rathausplatz
mit ein.

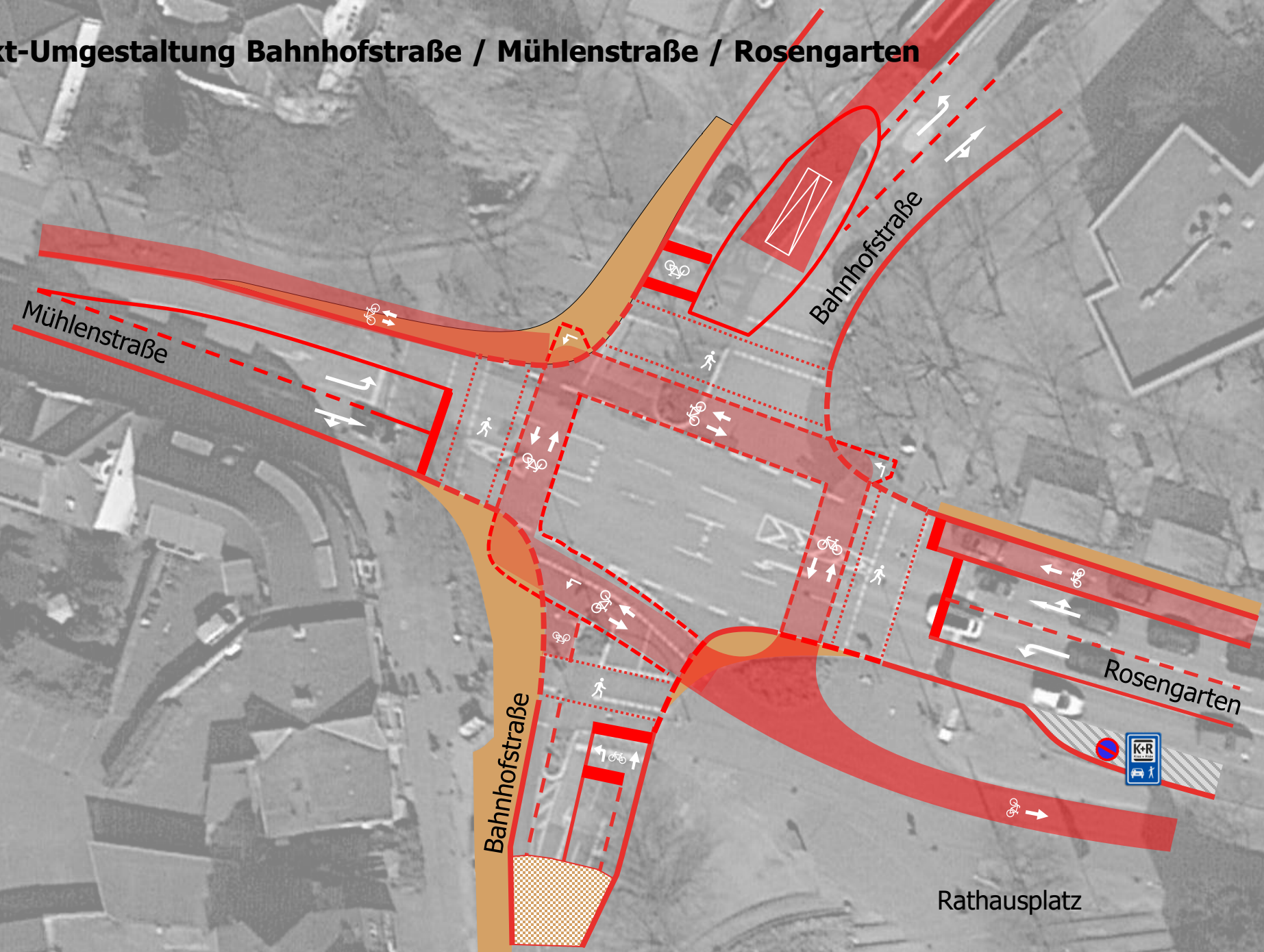
Sie hat funktionale und
stadtgestalterische Dimensionen.



- 
- Handlungsbedarf
 - Knotenpunkt-Umgestaltung Bahnhofstraße / Mühlenstraße / Rosengarten**
 - Folgenabschätzung der Knotenpunkt-Umgestaltung
 - Umgestaltung des Rathausplatzes

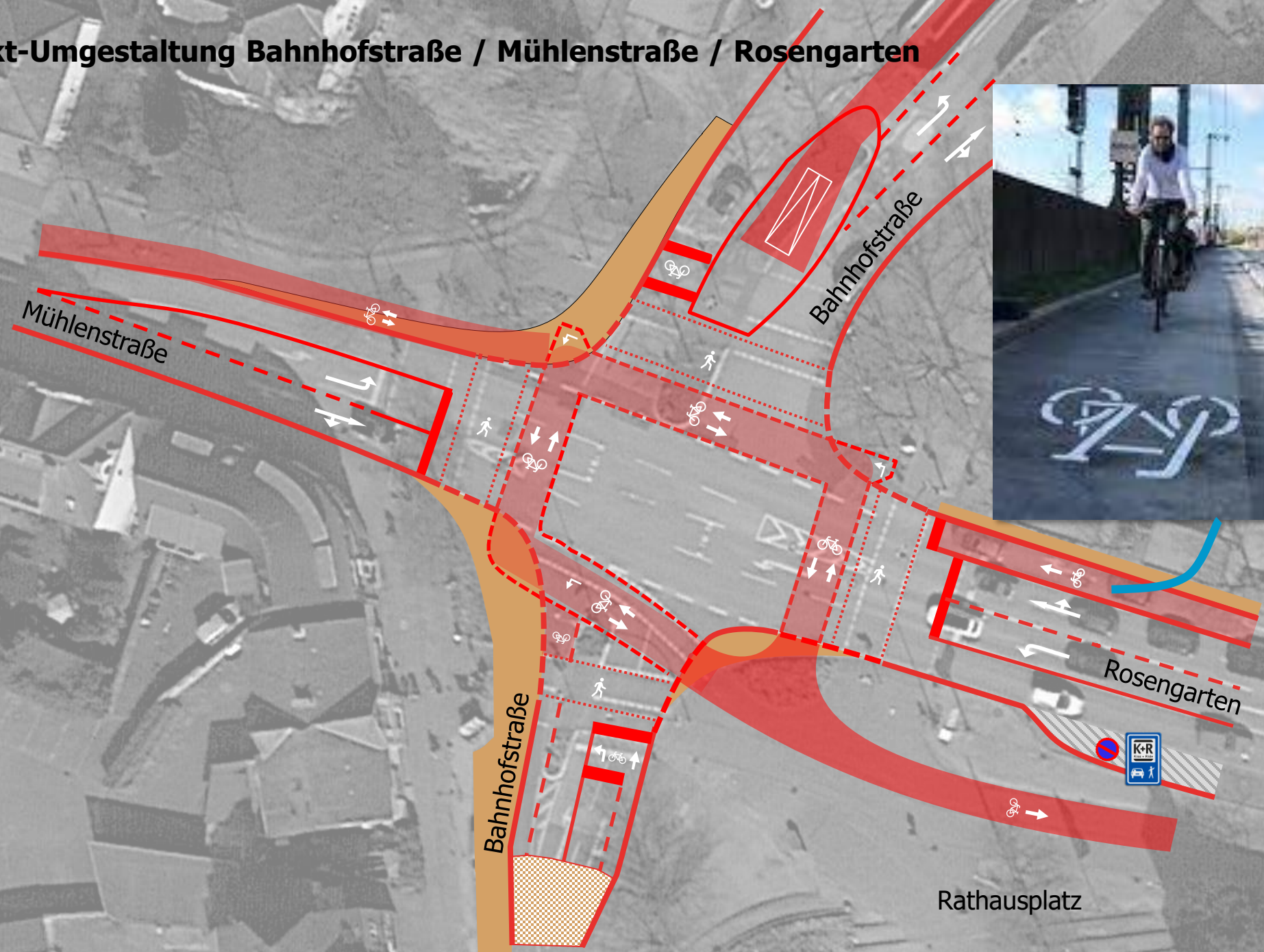
Knotenpunkt-Umgestaltung Bahnhofstraße / Mühlenstraße / Rosengarten

Entwurf



Knotenpunkt-Umgestaltung Bahnhofstraße / Mühlenstraße / Rosengarten

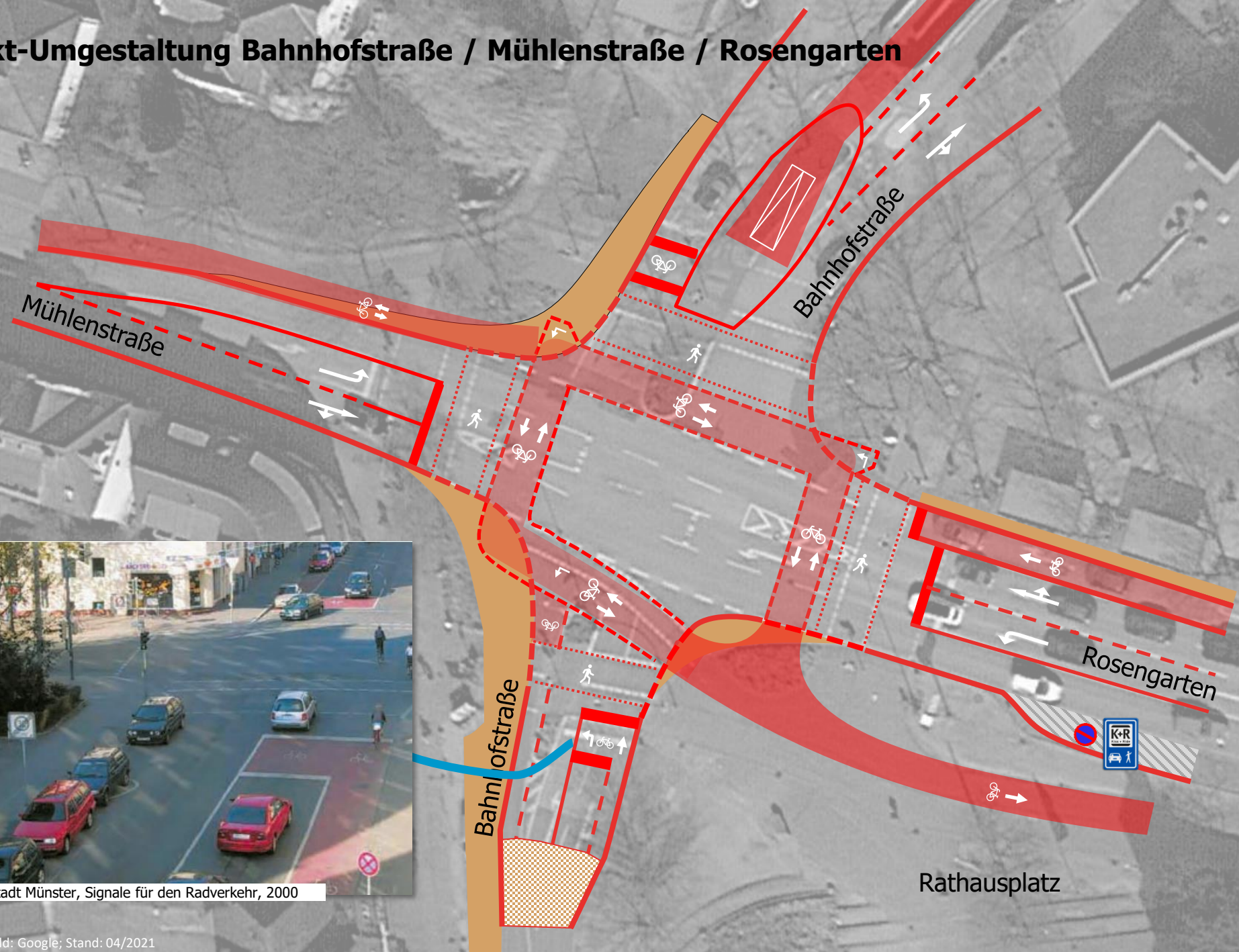
Entwurf



Rathausplatz

Knotenpunkt-Umgestaltung Bahnhofstraße / Mühlenstraße / Rosengarten

Entwurf

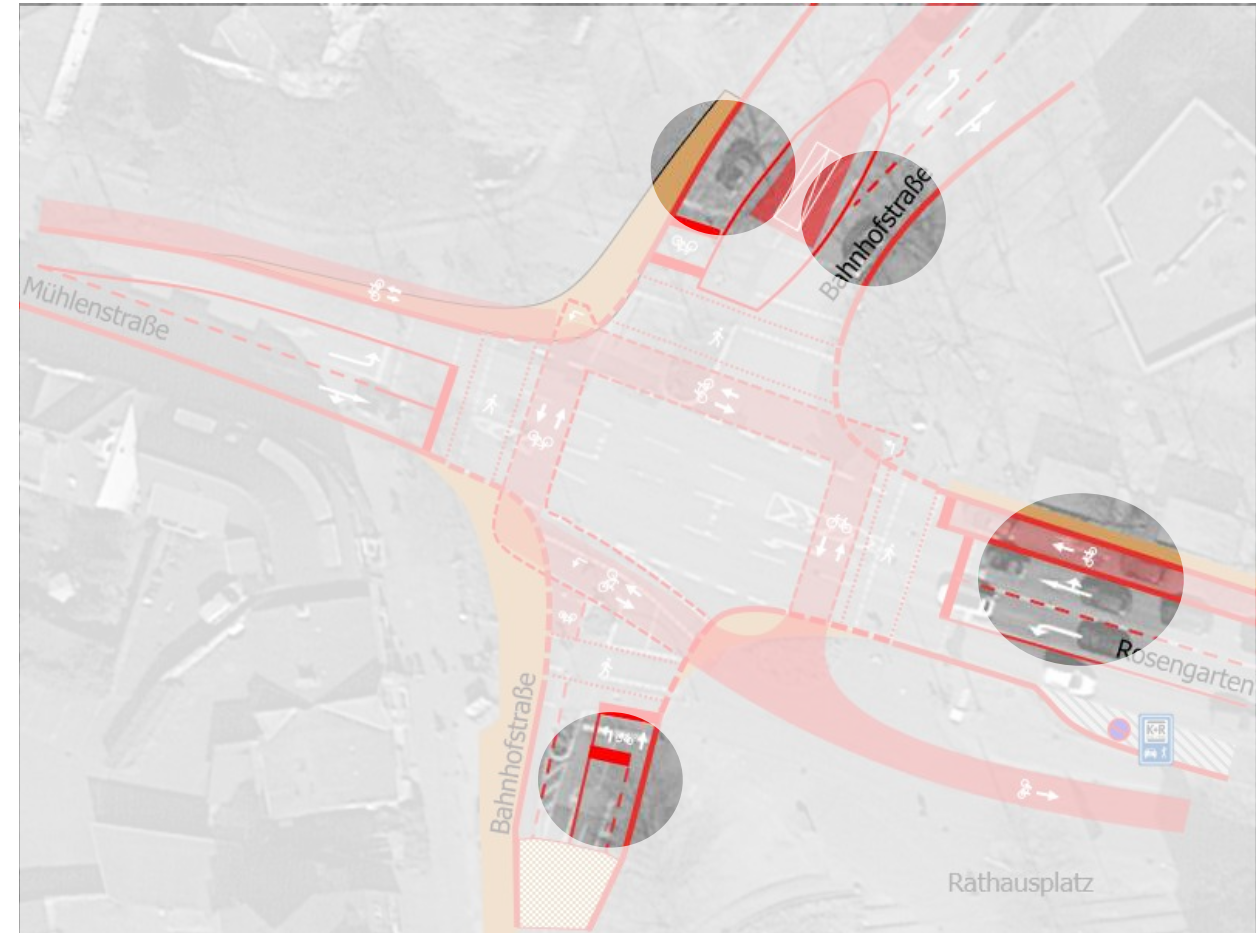


Knotenpunkt-Umgestaltung Bahnhofstraße / Mühlenstraße / Rosengarten

Fahrstreifenreduzierung



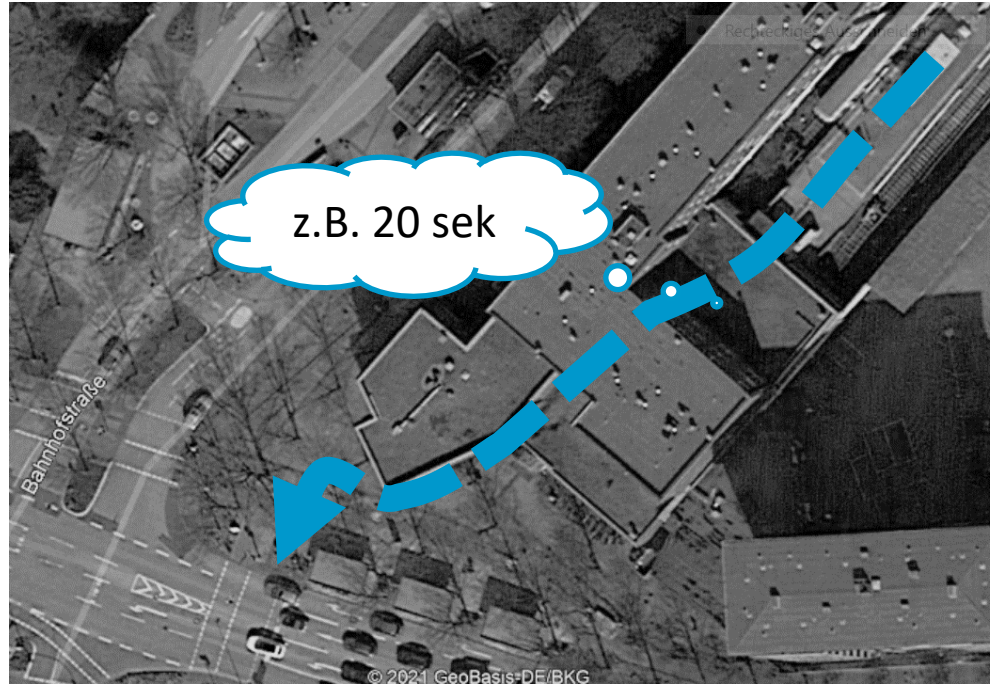
Bestand



Entwurf

Knotenpunkt-Umgestaltung Bahnhofstraße / Mühlenstraße / Rosengarten

Pilotversuch: Datenaustausch S-Bahn-Halt und Signalsteuerung

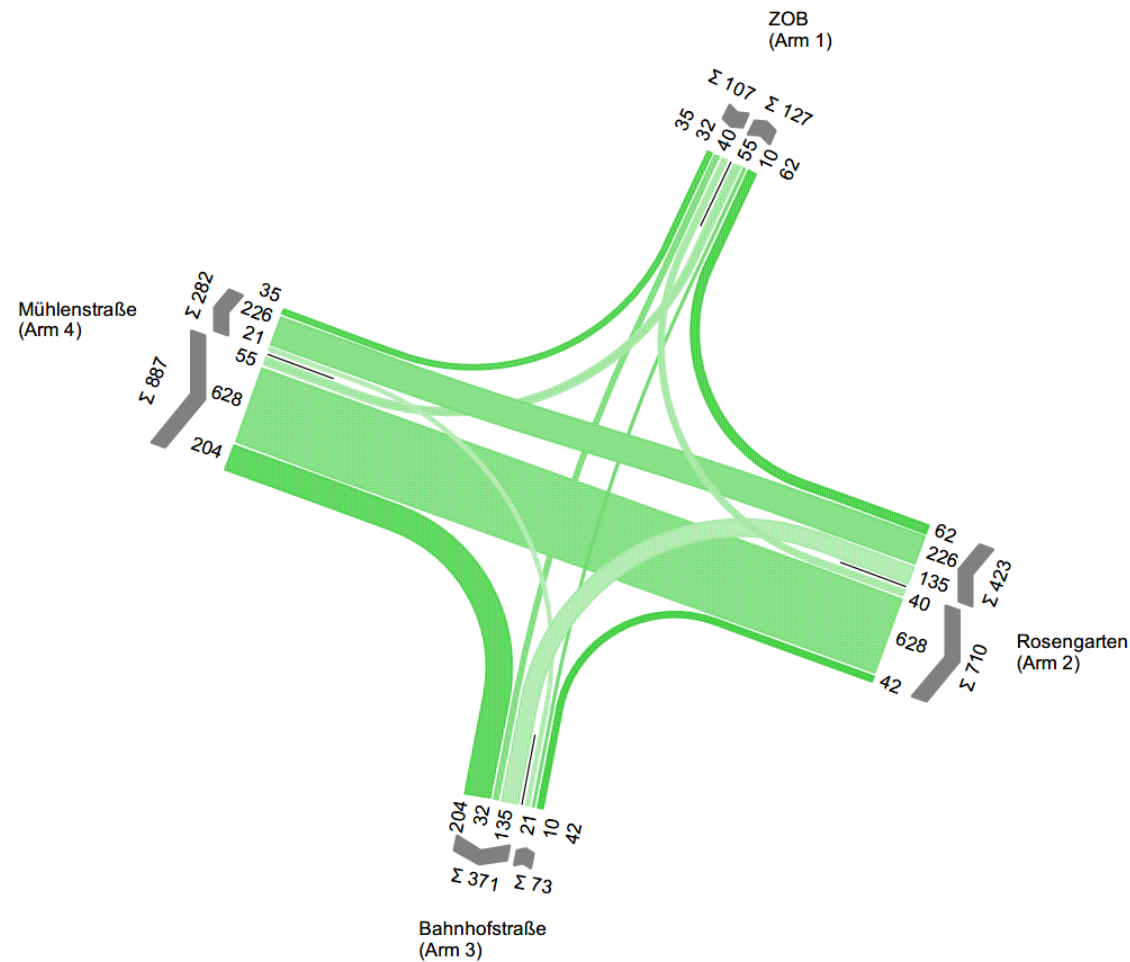


**Grünzeit-
verlängerung nach
S-Bahn-Ankunft**

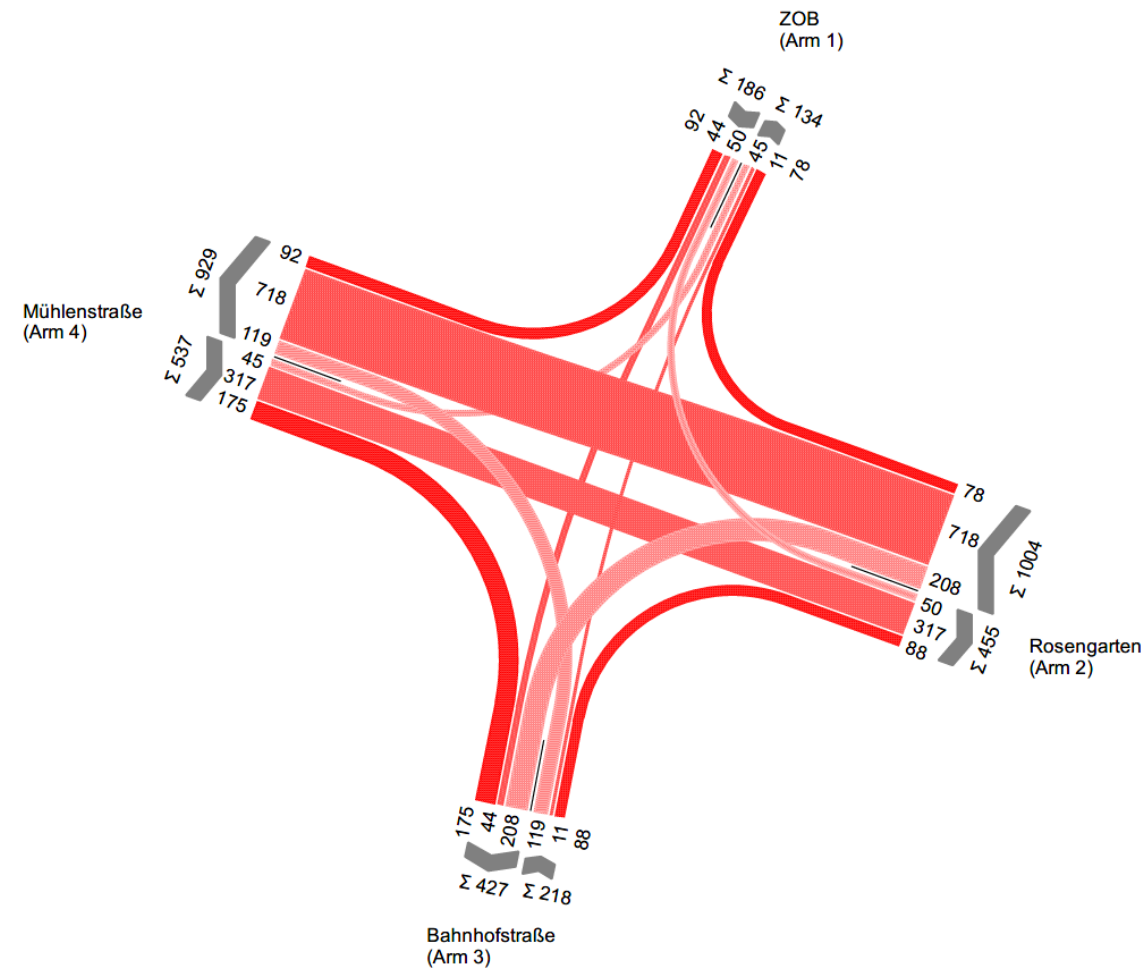
- 
- Handlungsbedarf
 - Knotenpunkt-Umgestaltung Bahnhofstraße / Mühlenstraße / Rosengarten
 - Folgenabschätzung der Knotenpunkt-Umgestaltung**
 - Umgestaltung des Rathausplatzes

Folgenabschätzung der Knotenpunkt-Umgestaltung

Kapazitätsprüfung - Verkehrszählung 2016



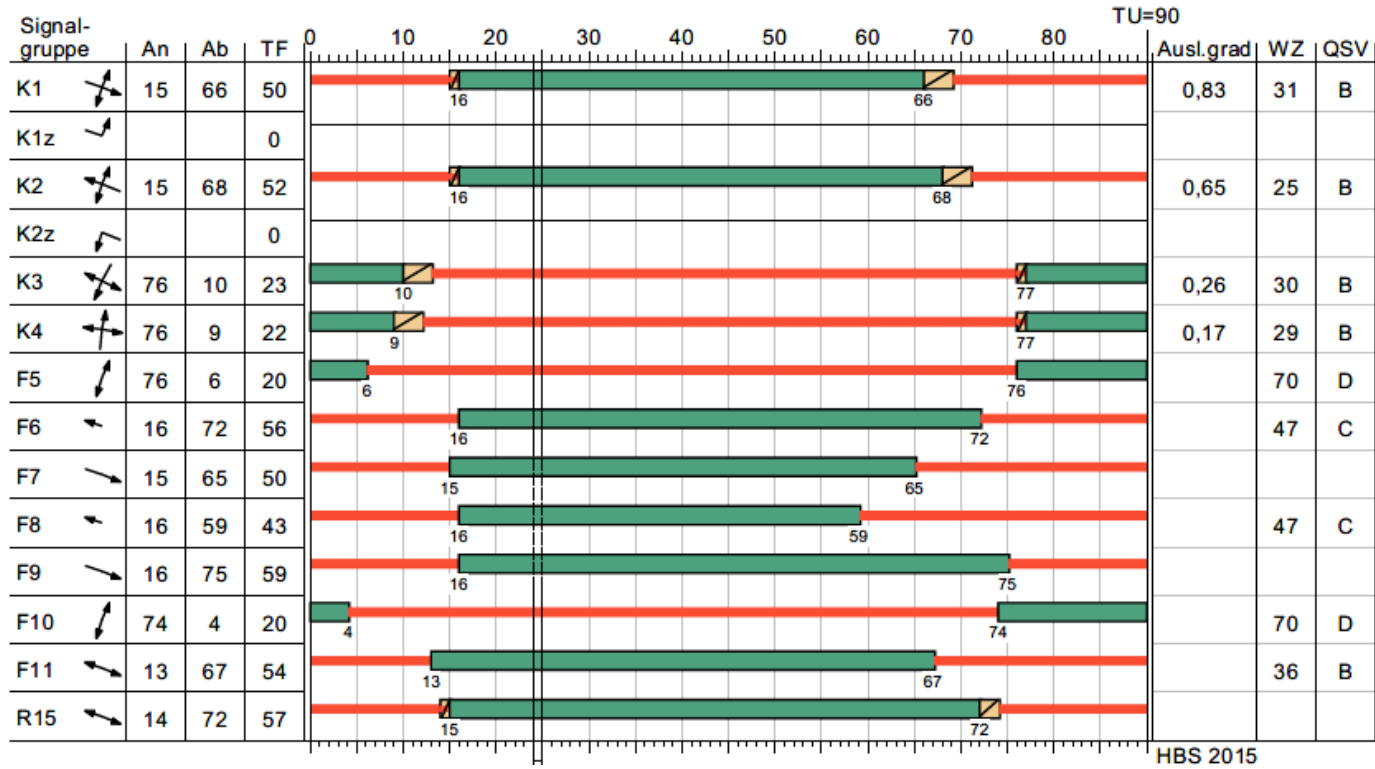
Morgenspitzenstunde



Abendspitzenstunde

Folgenabschätzung der Knotenpunkt-Umgestaltung

Kapazitätsprüfung Morgenspitze

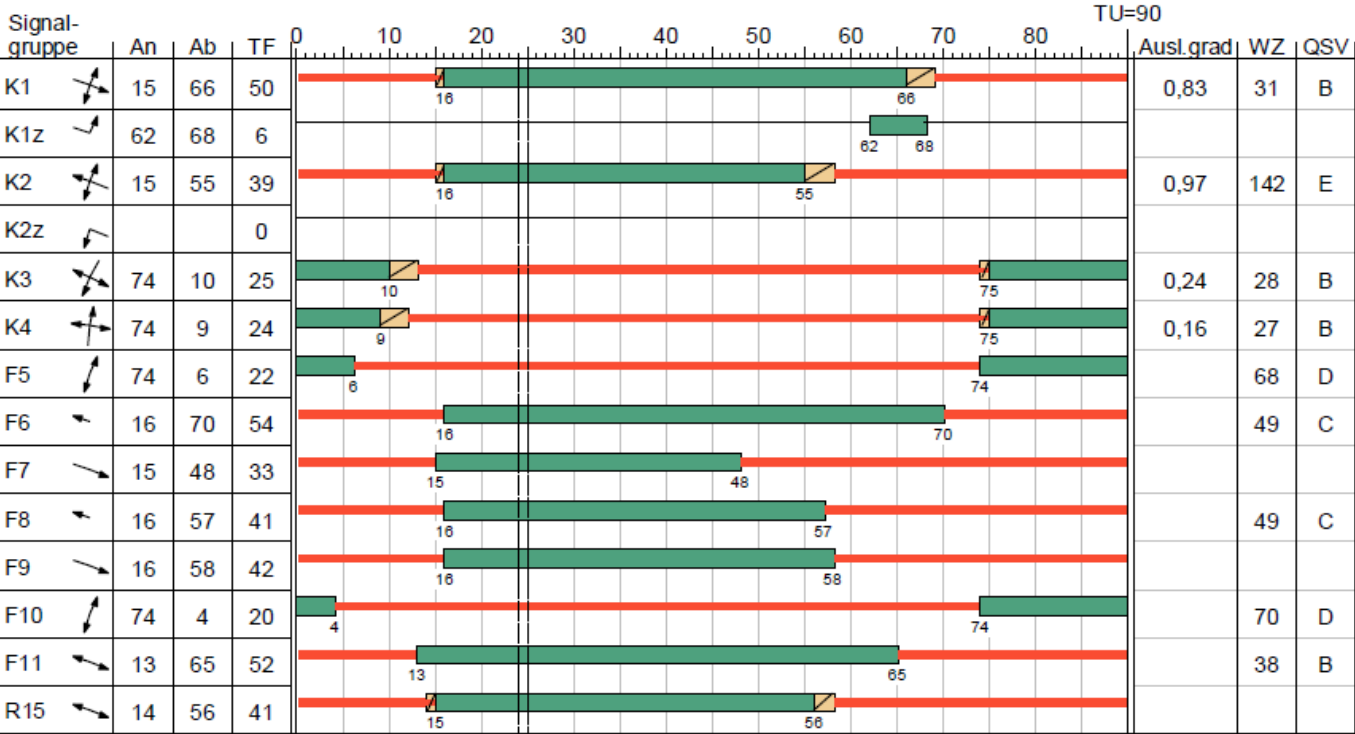


QSV	t_w
A	$\leq 20s$
B	$\leq 35s$
C	$\leq 50s$
D	$\leq 70s$

E	$> 70s$
F	$q > C$

Folgenabschätzung der Knotenpunkt-Umgestaltung

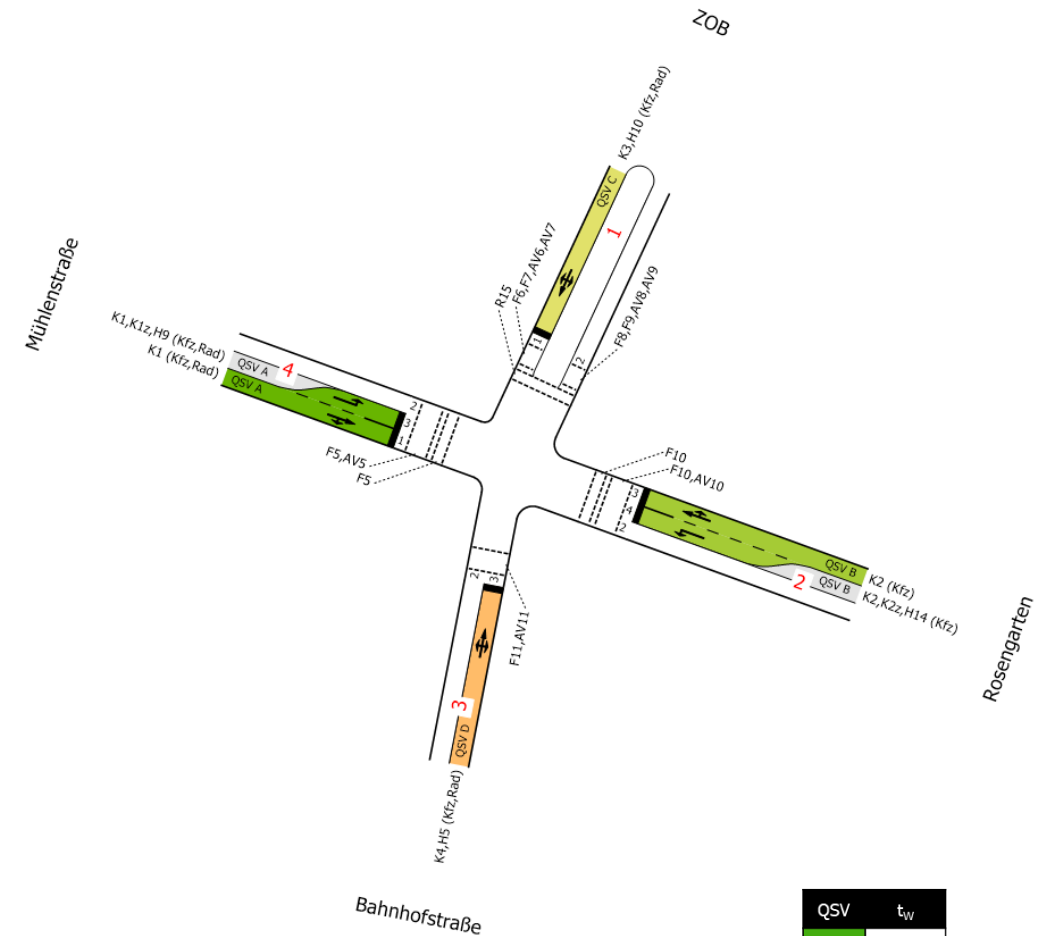
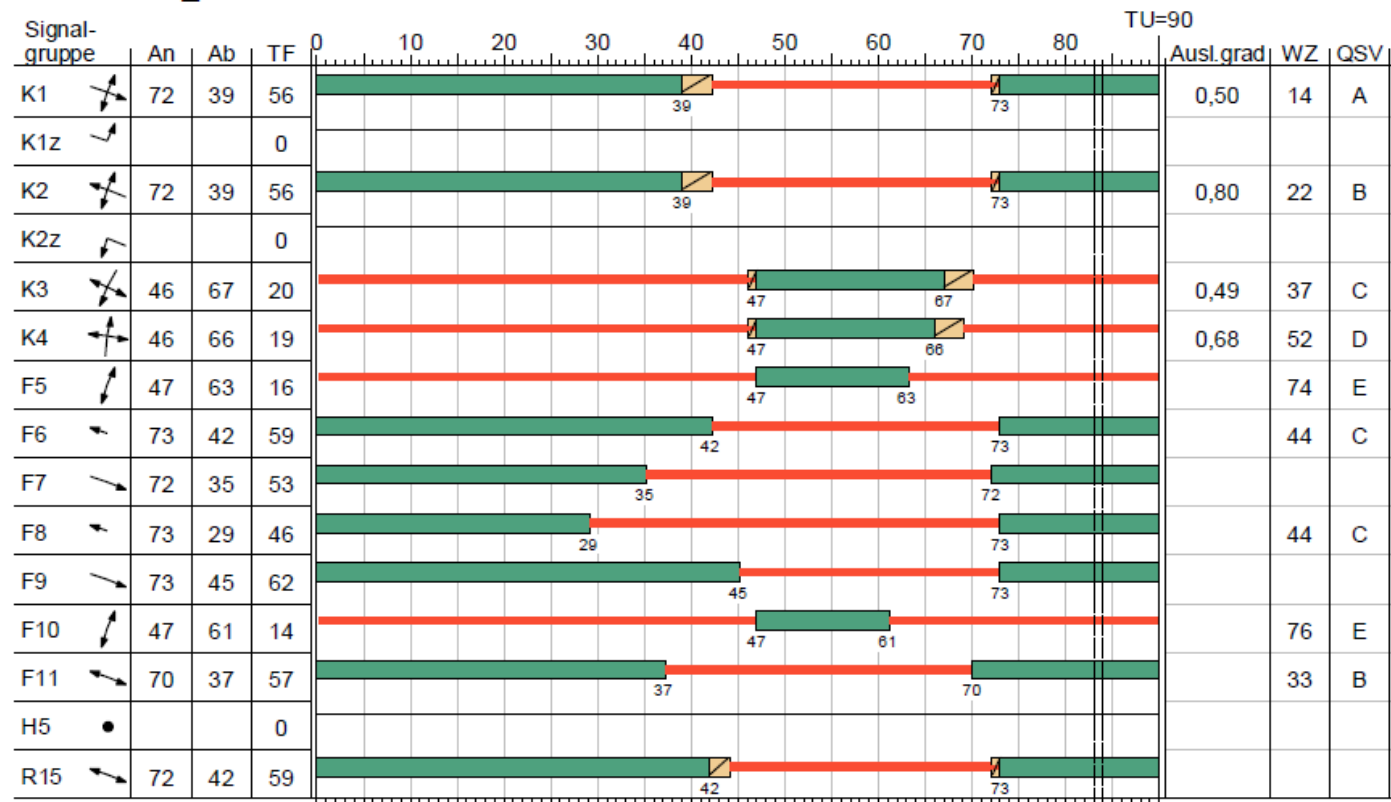
Kapazitätsprüfung Morgenspitze – mit Nachlauf Linksabbieger Richtung Bahnhof (Busanforderung)



QSV	t _w
A	≤ 20s
B	≤ 35s
C	≤ 50s
D	≤ 70s
E	> 70s
F	q > C

Folgenabschätzung der Knotenpunkt-Umgestaltung

Kapazitätsprüfung Abendspitze



QSV	t _w
A	≤ 20s
B	≤ 35s
C	≤ 50s
D	≤ 70s
E	> 70s
F	q > C

Einiges spricht für eine **20- bis 30-%-ige Abnahme der Kfz-Verkehrsmengen** im nächsten Jahrzehnt - gerade in den Spitzenstunden:

- Nördliche Verbindungsstraße und Ausbau Autal nehmen auch städtische Durchgangsverkehre auf und entlasten die Innenstadt
- Gesamtstädtische verkehrspolitische Zielsetzung und entsprechenden Aktivitäten (Radverkehrsförderung u.a.)
- Verhaltensänderungstrends: bereits heute ablesbare Trends zur Abkehr von der Autonutzung*
- Verkehrs- und Klimapolitik von Bund und Land
- „Home-Office-Faktor“ auch über die pandemischen Bedingungen hinausgehend (besonders spitzenstunden-relevant !)
- Dem stehen Zunahmen im Zuge der Stadtentwicklung gegenüber, die vorauss. jedoch geringer sind

→ Folglich liegen die Ergebnisse der Kapazitätsprüfung (die ohne diese Abnahmen berechnet worden sind) auf der sicheren Seite bzw. lassen sogar **noch weitere Spielräume** offen

* vgl. MiD-Untersuchungen im Jahresvergleich

Folgenabschätzung der Knotenpunkt-Umgestaltung

Zusammenfassung

- ✓ **Wartezeiten für Fußgänger:innen** beim Erreichen und Verlassen des Bahnhofes über die Straße Rosengarten werden – möglicherweise erheblich - abgekürzt
- ✓ Die **Erreichbarkeit** der potenziellen Fahrradstation sowie des gesamten Bahnhofsumfeldes **mit dem Rad** wird optimiert
- ✓ Der geradeaus gerichtete Radverkehr aus der Straße Rosengarten wird frühzeitig in das Sichtfeld der Kfz-Fahrer:innen geführt
- ✓ Der **Radverkehr und der Fußverkehr vor dem Bahnhof** werden getrennt, die Konfliktsituation wird deutlich entschärft
- ✓ Am Rathausplatz wird eine eindeutige, direkte und bevorrechtigte Radverkehrsführung in Richtung Bahnhof geschaffen
- ✓ Die Radverkehrsführung auf der Mühlenstraße kann auf einem ausreichend breiten Zweirichtungsradweg auch subjektiv sicher angelegt werden und mit dem Ernst-Barlach-Weg verknüpft werden
- ✓ Die Leistungsfähigkeit und Wartezeiten des Kfz-Verkehr bleiben in einer ausreichenden Qualität erhalten
- ✓ Die Verkleinerung und Gliederung der Verkehrsfläche wirkt sich städtebaulich positiv auf die **Innenstadteingangsscharakteristik** aus
- ✓ Eine (erhebliche) Abnahme der Unfallhäufigkeit kann berechtigterweise erhofft werden



- 
- Handlungsbedarf
 - Knotenpunkt-Umgestaltung Bahnhofstraße / Mühlenstraße / Rosengarten
 - Folgenabschätzung der Knotenpunkt-Umgestaltung
 - Umgestaltung des Rathausplatzes**

Warum braucht Wedel eine Umgestaltung des Rathausplatzes ?

Innenstadteingang?
Visitenkarte?
Platzcharakter?



Bitte beachten:

1,5 m

Kein Platz für Abstand?

Dann auch draußen Maske tragen!

Maskenpflicht wurde aufgehoben, aber wir engagieren uns weiterhin gemeinsam gegen Corona.



Innenstadteingang?
Visitenkarte?
Platzcharakter?

P₁ Gorch-Fock-Str.
TOP 4



Radverkehrsführung ?
Radverkehrsqualität ?



Radverkehrsführung ?
Radverkehrsqualität ?



Stadtplatz-Charakter ?
Flächen für Gastronomie
und Aufenthalt ?



Radverkehrsführung ?
Spaß am Flanieren ?



Spaß am Flanieren ?
Stadtraumqualität ?



Umgestaltung des Rathausplatzes

Zusammenfassung der Anlässe

- Die Platzsituation stellt eine großzügige, offene Geste dar, der Platz wird als solcher aber nicht wahrgenommen
- Der Zugang in die Innenstadt vom Bahnhof aus sowie vom Wedeler Norden aus ist diffus
- Die Gebäude und Erdgeschossnutzungen auf der Westseite der Bahnhofstraße sind abgehängt vom Rathausplatz und haben wenig Fläche für eine platzbelebende Außengastronomie
- Insgesamt wird der Rathausplatz wegen eines eher geringen / bedeutungsschwachen Verkehrsstroms unnötigerweise eingeengt
- Die Verkehrsflächen sind insgesamt überdimensioniert
- Es fehlt eine eindeutige und direkte Radverkehrsführung in Richtung Bahnhof

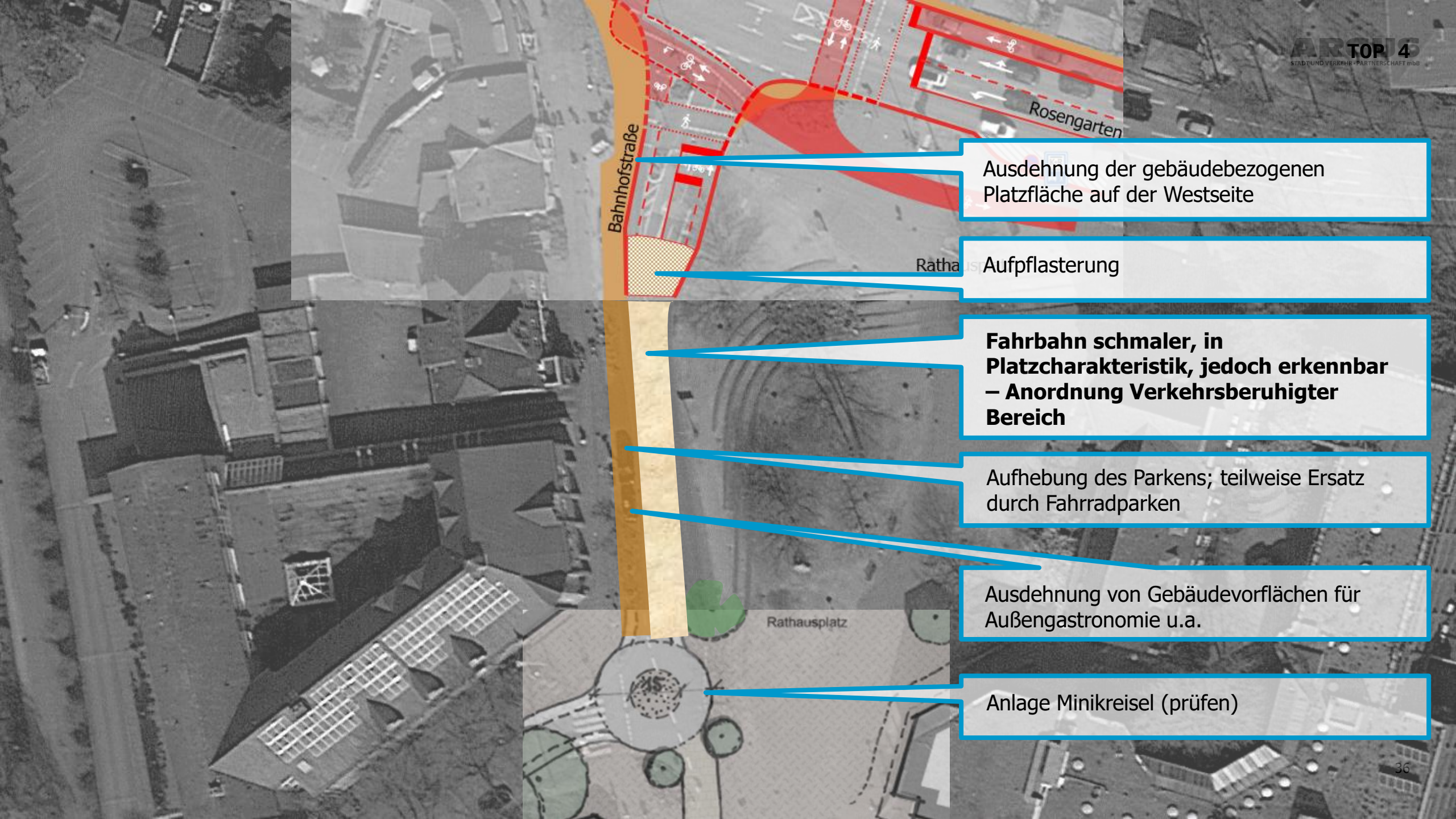


Wie könnte eine Umgestaltung des
Rathausplatzes aussehen ?

Umgestaltung des Rathausplatzes

Ziele

- Rathausplatz als Platz herausarbeiten
- Gebäudezeile im Westen anschließen
- Fahrbahn integrieren und gestalterisch unterordnen
- Aufenthalt und Fußverkehr fördern
- Verkehrsfunktionen grundsätzlich weiter ermöglichen



Ausdehnung der gebäudebezogenen
Platzfläche auf der Westseite

Aufpflasterung

**Fahrbahn schmaler, in
Platzcharakteristik, jedoch erkennbar
– Anordnung Verkehrsberuhigter
Bereich**

Aufhebung des Parkens; teilweise Ersatz
durch Fahrradparken

Ausdehnung von Gebäudevorflächen für
Außengastronomie u.a.

Anlage Minikreisel (prüfen)











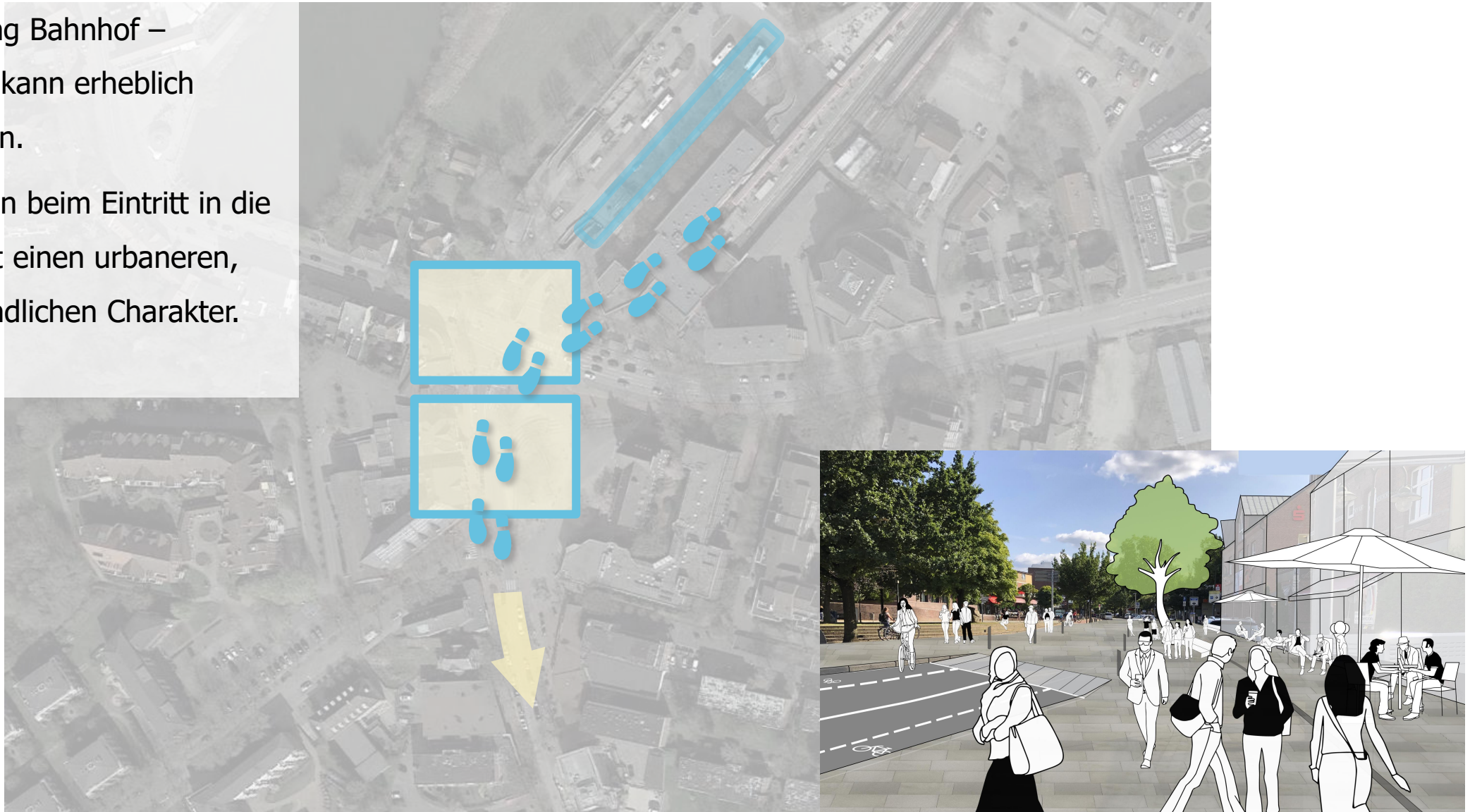


Umgestaltung des Rathausplatzes

Vor- und Nachteile

- Die Innenstadt fängt am Bahnhof an! 
- Der Rathausplatz wird als Platz herausgearbeitet und wirksam 
- Die Aufenthaltsfunktion wird deutlich gestärkt, die Attraktivität erhöht 
- der Rathausplatz wächst mit der Gebäudezeile auf der Westseite zusammen 
- Die Gebäude und Erdgeschossnutzungen – auf der Westseite - erhalten zusätzliche Flächen für platzbelebende Außengastronomie 
- Der Fußverkehr aus allen und in alle Richtungen wird leicht und sicher 
- Der Radverkehr kann entspannt fließen und bekommt im Knotenpunktsbereich selbsterklärende Orientierungshilfen (direkte und bevorrechtigte Radverkehrsführung in Richtung Bahnhof) 
- Der Kfz-Verkehr kann langsam und rücksichtsvoll weiter fließen wie zuvor 
- ...wird dadurch aber eben verlangsamt 
- Der Busverkehr ebenfalls (Zeitverlust dürfte sich in engen Grenzen halten, da im Gegenzug Zeitverzögerungen durch Parkvorgänge entfallen) 
- Verkehrssicherheit dürfte insgesamt hohes Maß erreichen 

- Die Verknüpfung Bahnhof – Bahnhofstraße kann erheblich gestärkt werden.
- Die Visitenkarten beim Eintritt in die Stadt bekommt einen urbaneren, fußgängerfreundlichen Charakter.





Quelle: hamburgize.blogspot.com

Mobilitätskonzept für die Stadt Wedel – Ausbau Radverkehrsnetz

11.05.2022, ergänzt 12.07.2022

Markus Franke

Marius Kemper



Radverkehrspotenzial

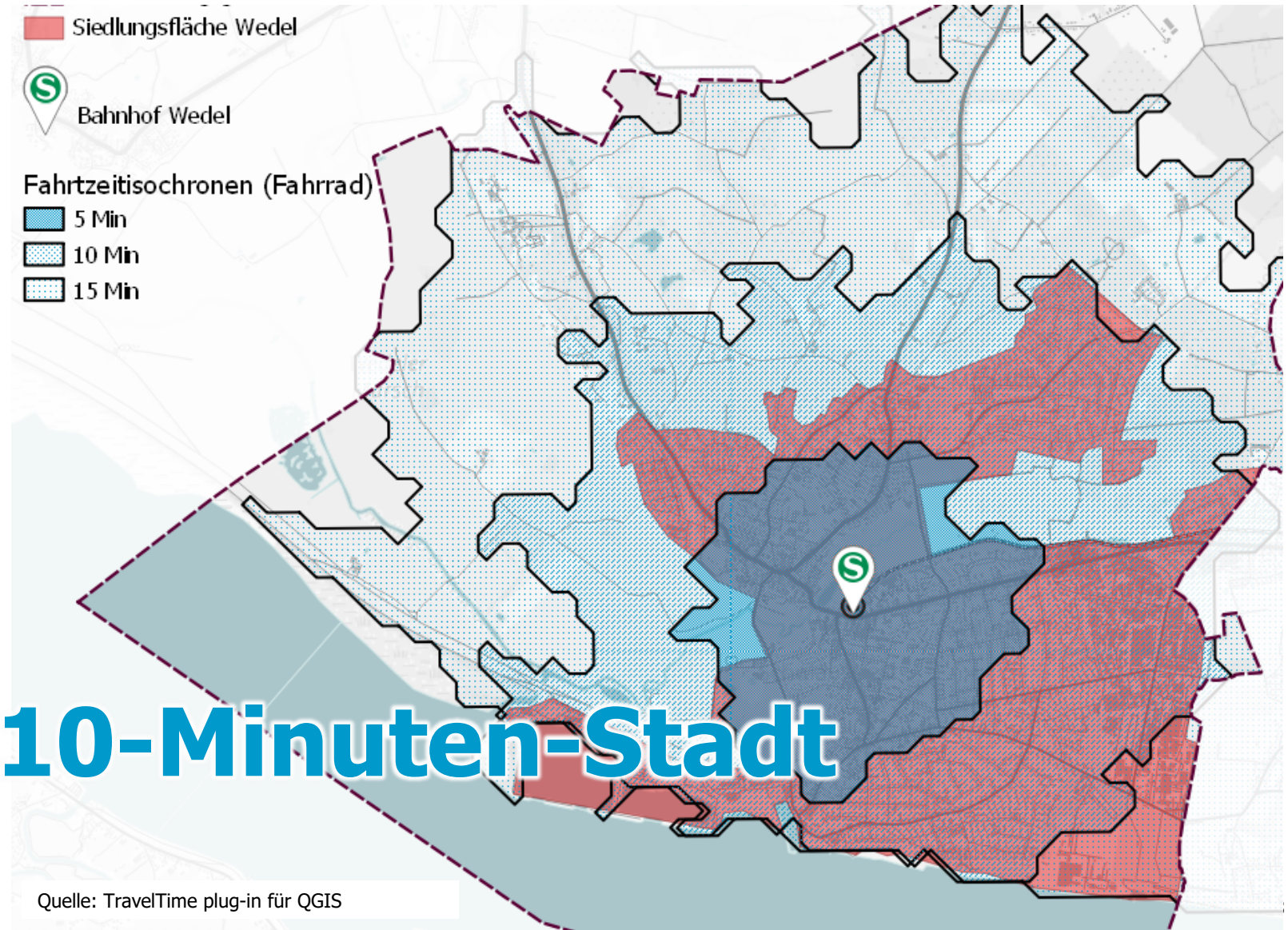
Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes übergeordneter Routen

Beispielhafte fahrradfreundliche Umsetzungskonzepte

Radverkehrspotenzial Ausgangslage

Gute Ausgangslage für Radverkehrsförderung

- Zentrum und Bahnhof sind fast vom gesamten Stadtgebiet aus in 10 Minuten zu erreichen
- Die kompakte Stadt ermöglicht überall kurze, fahrrad-affine Wege



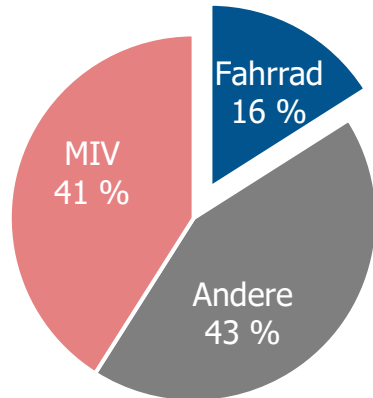
Wedel – die 10-Minuten-Stadt

Radverkehrspotenzial

Ausgangslage

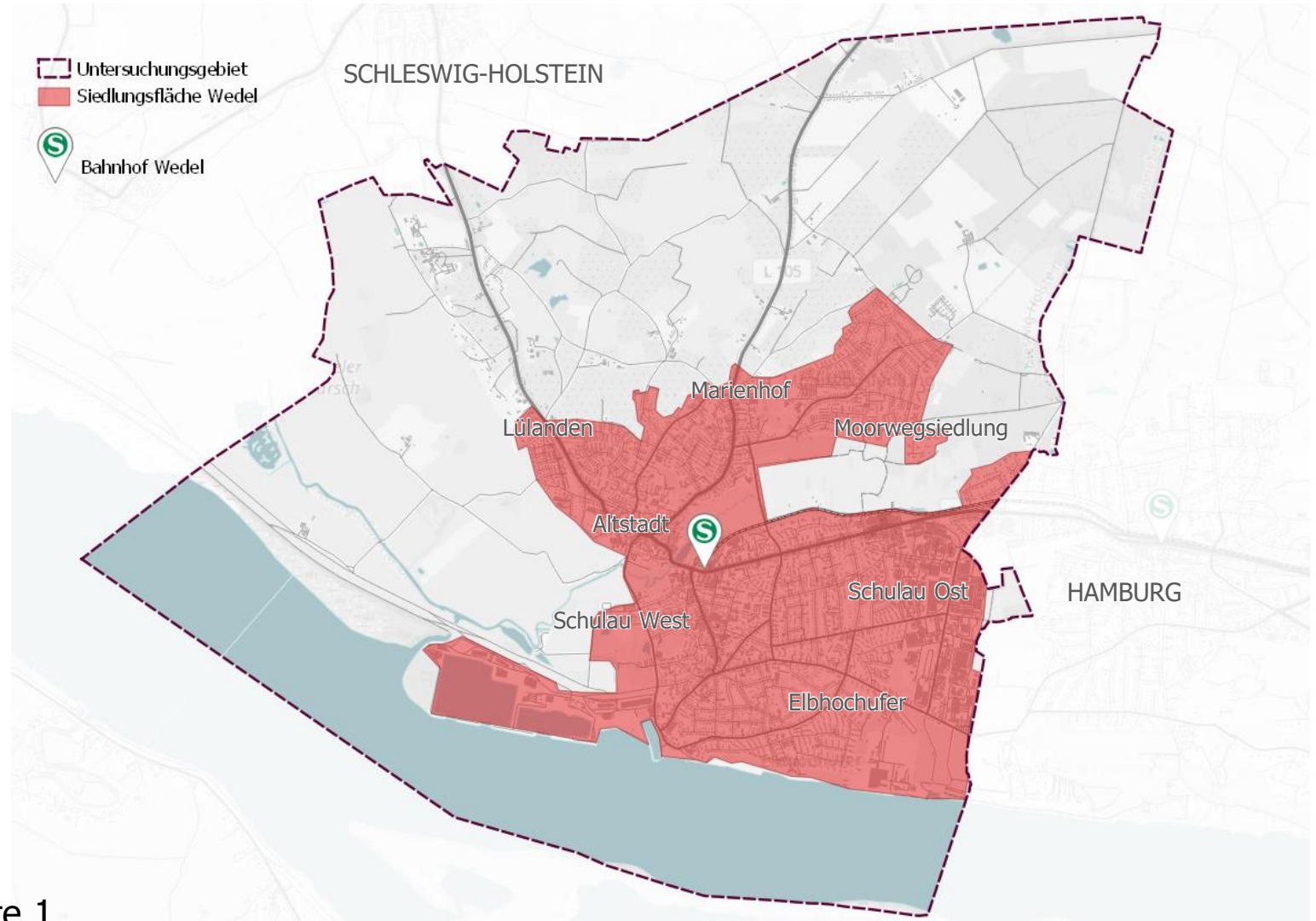
Gute Ausgangslage für Radverkehrsförderung

- Bereits vergleichsweise hohe Akzeptanz und Nutzung in der Bevölkerung
 - 16% Fahrradanteil (2017)



Quelle: MiD 2017

- Flache Topographie
- Elberadweg im Süden Wedels
- Direkter Anschluss Hamburgs durch Veloroute 1

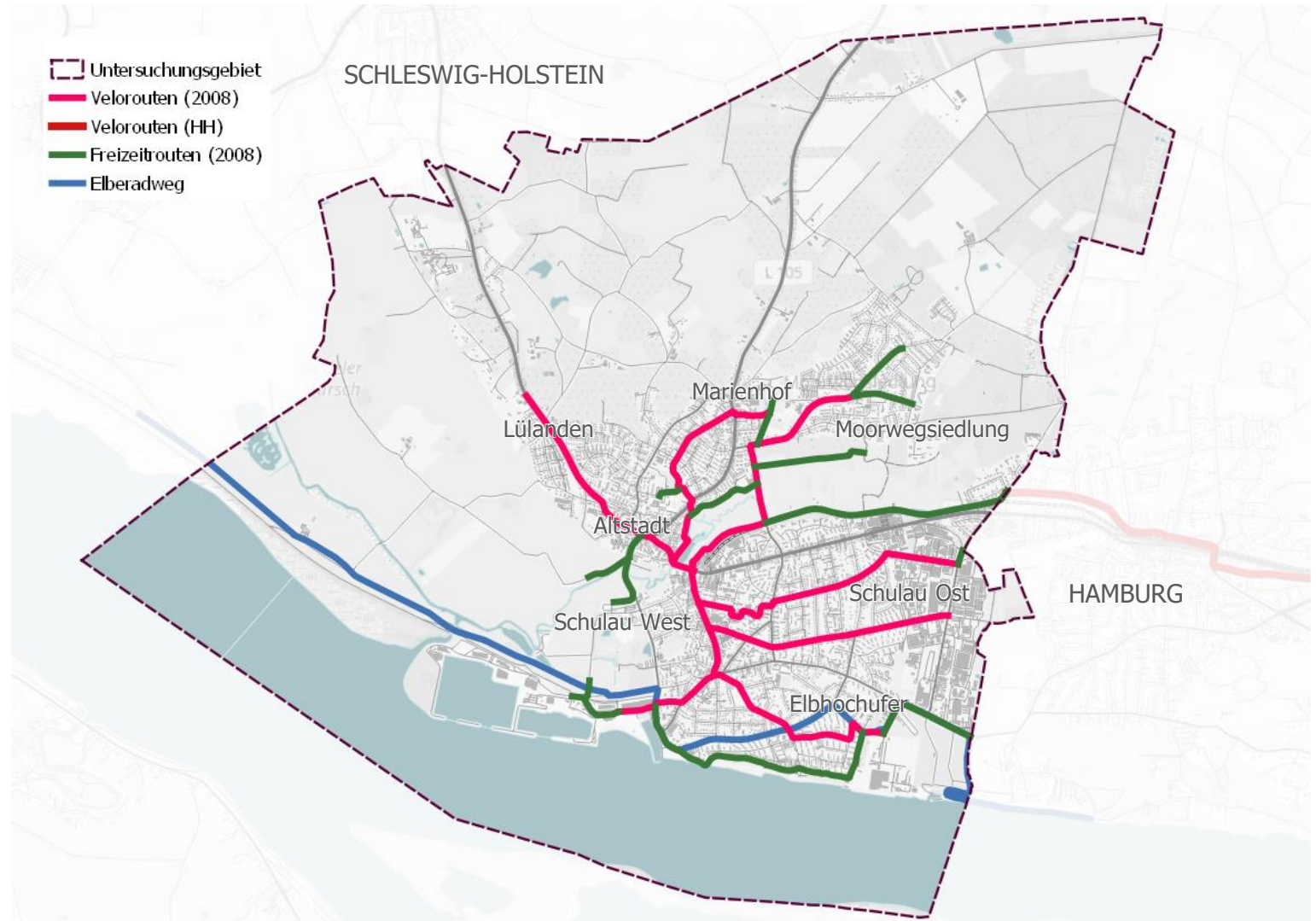


- 
- Radverkehrspotenzial
 - Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes übergeordneter Routen**
 - Beispielhafte fahrradfreundliche Umsetzungskonzepte

Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

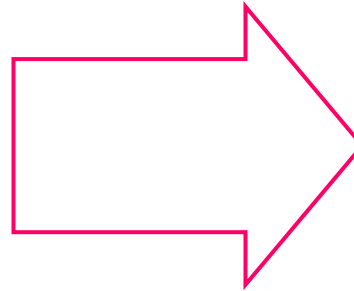
Radverkehrskonzept 2008

- Veloroutennetz von 2008
 - 8 Velorouten
 - Fokussierung auf Nebenstraßen
 - Bahnhofstraße als zentrale Achse
 - Netz bietet gute Grundlage
 - Bisher wenig baulich umgesetzt



Seit 2008 ist viel passiert:

- Stadtentwicklung und Neubaugebiete in Wedel
 - Wedel-Nord
 - Businesspark
 - etc.
- Radschnellwege
 - Entwicklungen in MRHH
- Förderungsfähigkeit
- Neue Standards und Anforderungen
- Verändertes Unfallgeschehen
- Veränderte Ansprüche durch andere Nutzung
 - Lastenräder
 - E-Bikes/Pedelecs
 - E-Scooter
- Erkenntnisse aus Bürger:innenbeteiligungen

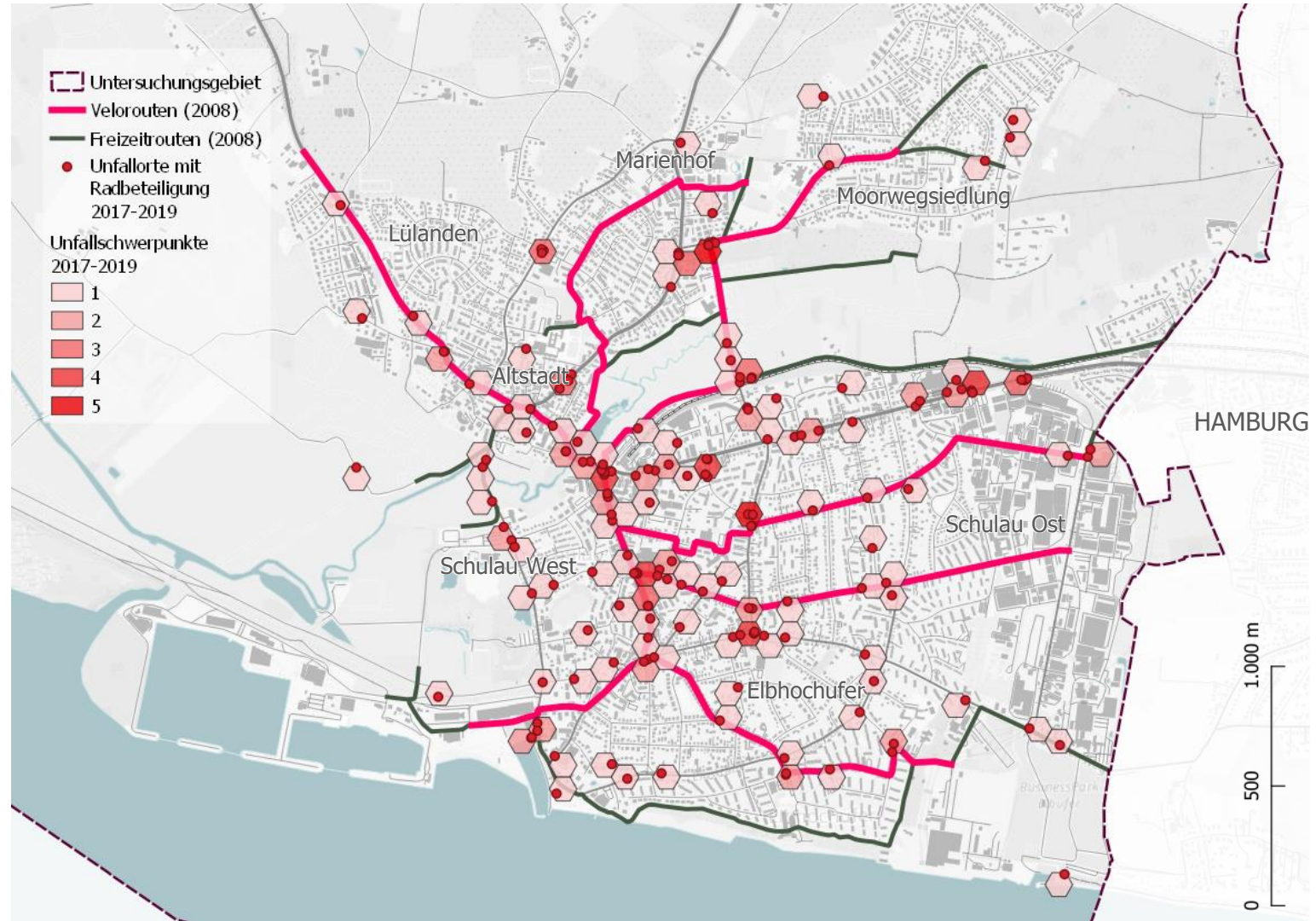


**Netz aktualisieren, ergänzen
und umsetzen**

Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

Unfallgeschehen

- Hohe Unfallzahlen mit Fahrradbeteiligung im gesamten Stadtgebiet
 - Schwerpunkte häufig an Knotenpunkten und Querungssituationen
- Insb. einige Abschnitte der Velorouten sind aktuell objektiv unsicher
- Hohe Unfallzahlen weisen auf Gefahren UND auf hohe Radverkehrszahlen hin
 - Sicherer Ausbau der Infrastruktur notwendig und sinnvoll



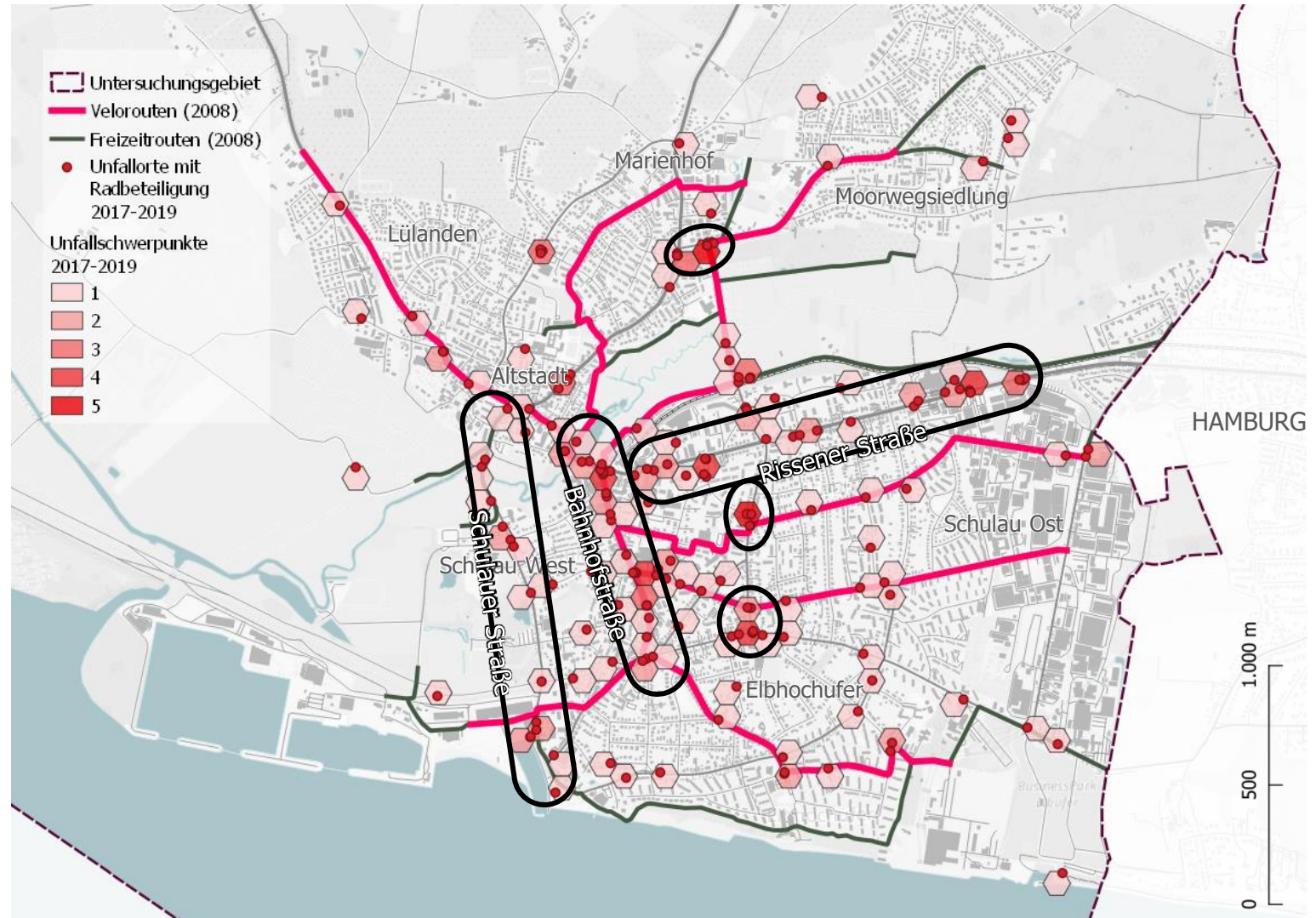
Quelle: Polizei

Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

Unfallgeschehen

- Auffällige Unfallschwerpunkte (2017-2019):

- Strecke / Linie:
 - Bahnhofsstraße
 - Rissener Straße
 - Schulauer Straße
- Querungen:
 - Autal/Breiter Weg/Pinneberger Straße
 - Müllerkamp/Kronskamp/Rudolf-Breitscheid-Straße
 - Tinsdaler Weg/Rudolf-Breitscheid-Straße/Feldstraße



Quelle: Polizei

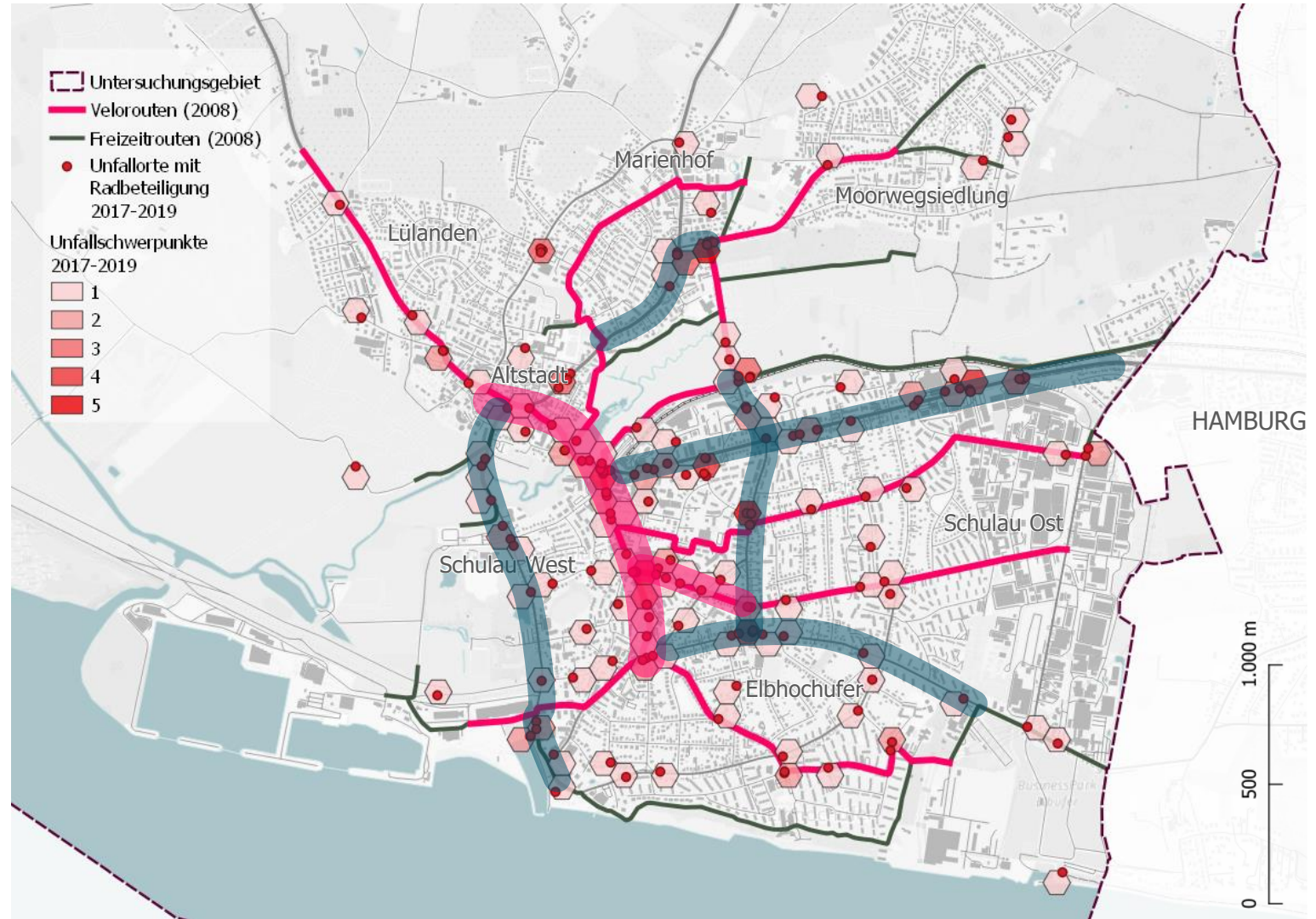
Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

Unfallgeschehen

- Auffällige Unfallschwerpunkte (2017-2019):
 - Entlang:
 - Bahnhofsstraße
 - Rissener Straße
 - Schulauer Straße
 - Querungen:
 - Autal/Breiter Weg/Pinneberger Straße
 - Müllerkamp/Kronskamp/Rudolf-Breitscheid-Straße
 - Tinsdaler Weg/Rudolf-Breitscheid-Straße/Felds



- Unfallschwerpunkte beheben und / oder attraktive Alternativen schaffen
 - Sicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmenden insb. an Querungen in den Fokus nehmen
- Bahnhofsstraße als zentrale Achse fahrradgerecht Umgestalten
- Sichere RVA entlang Rissener Straße

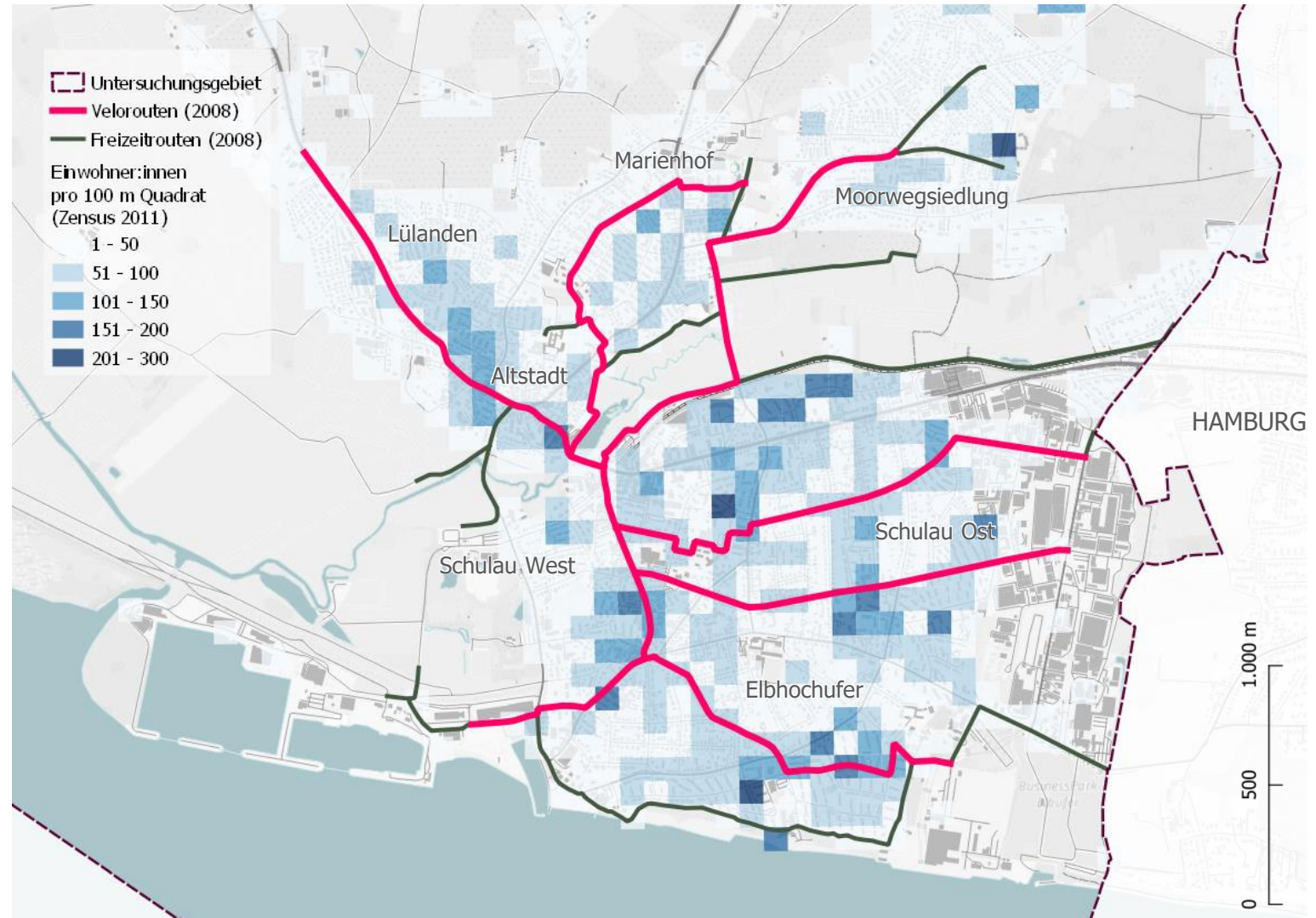


Quelle: Polizei

Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

Einwohner:innenverteilung

- Velorouten schließen alle dicht besiedelten Gebiete in Wedel an
- Nord-Süd-Tangentialen in Schulau sinnvoll
- Nördliche Tangentiale wünschenswert



Quelle: Statistikamt Nord

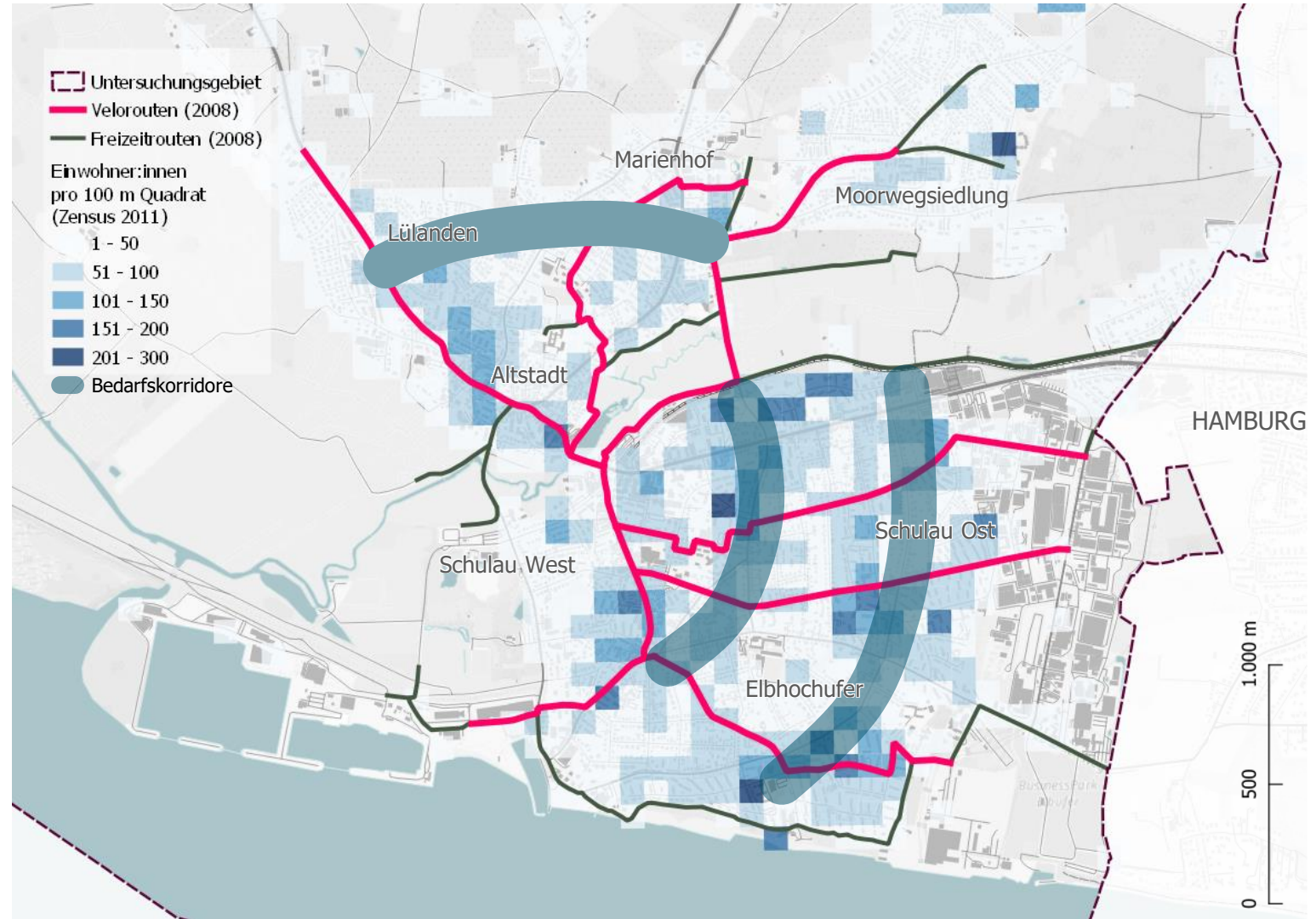
Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

Einwohner:innenverteilung

- Velorouten schließen alle dicht besiedelten Gebiete in Wedel an
- Nord-Süd-Querverbindungen fehlen im Stadtkern und Osten
- Nördliche Querverbindung fehlt



- Veloroutennetz um neue Querverbindungen erweitern

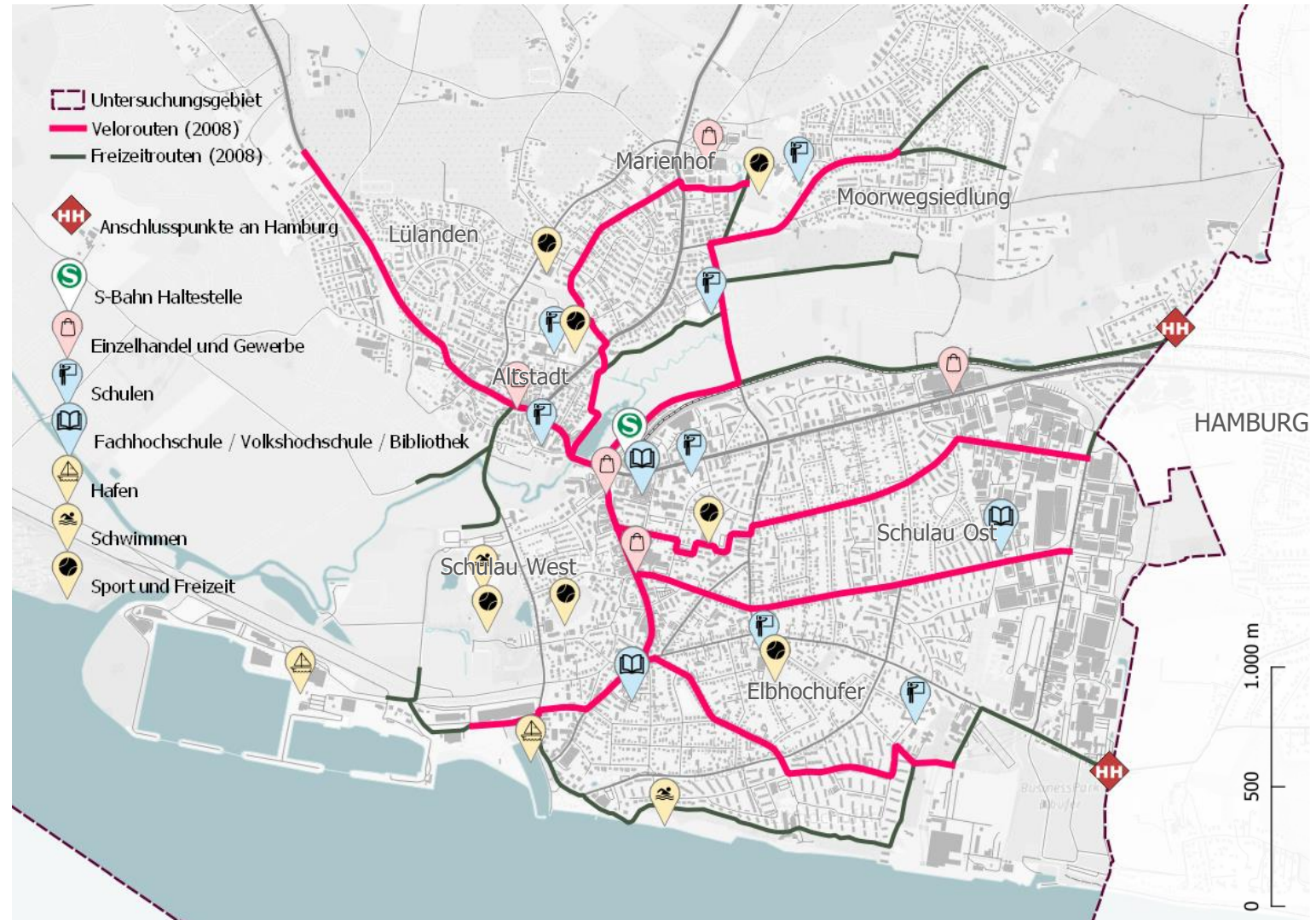


Quelle: Statistikamt Nord

Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

Zielanalyse

- Schulen werden nur bedingt angebunden
- bessere Anbindung an Sport und Freizeit am Hafen und der Schulauer Straße wünschenswert
 - Freizeit ist noch vor Arbeit und Einkauf wichtigster Verkehrsanlass (MiD 2017)
- Eher geringe Vernetzung mit Hamburg



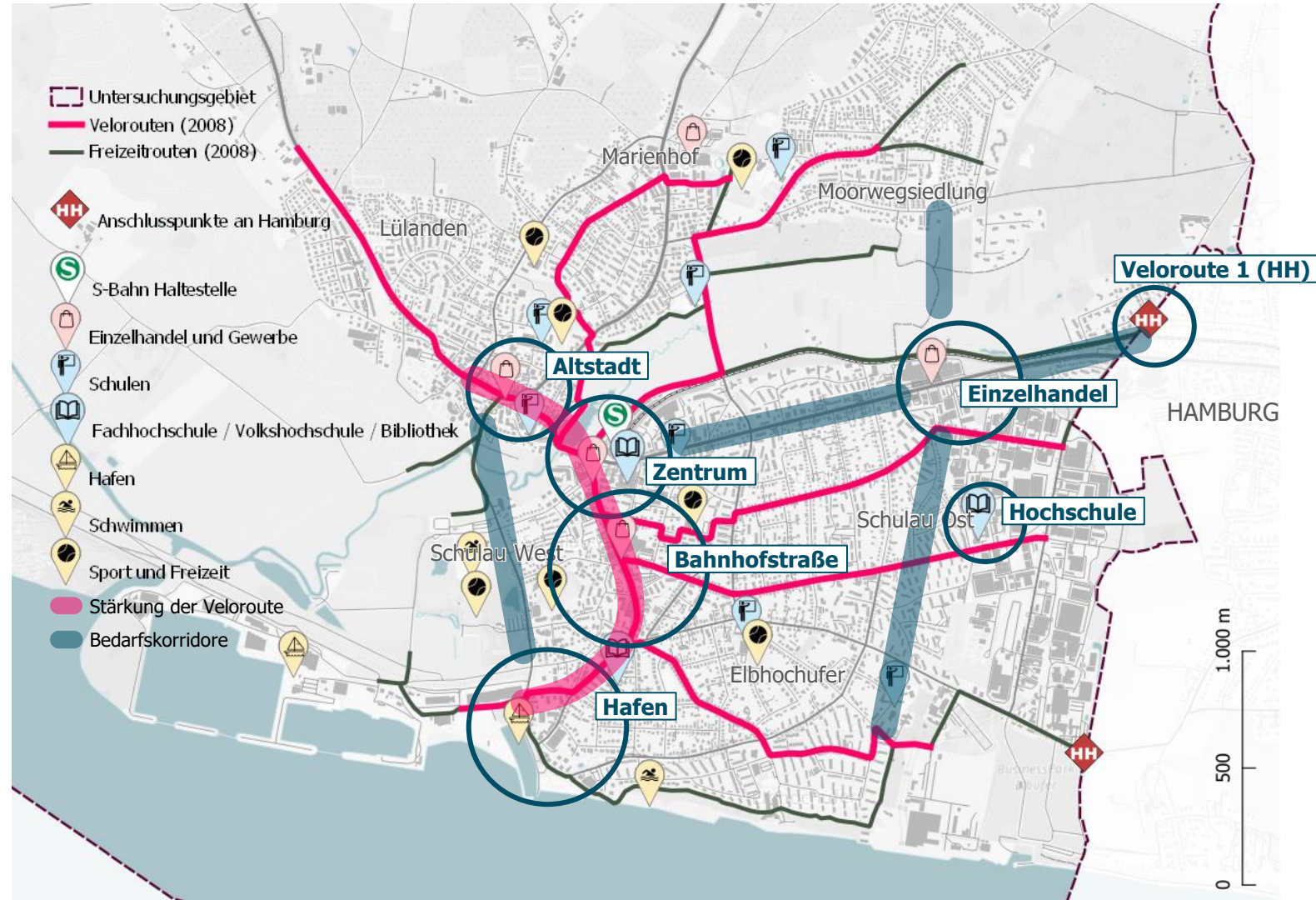
Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

Zielanalyse

- Schulen werden nur bedingt angebunden
 - Querverbindungen fehlen
- Fehlende Anbindung an Sport und Freizeit am Hafen und der Schulauer Straße
- Freizeit ist noch vor Arbeit und Einkauf wichtigster Verkehrsanlass (MiD 2017)
- Gering vernetzte Anbindung Hamburgs



- Fuß- und Radverkehrsfreundlicher Ausbau der Bahnhofstraße
- Schulauer Straße einbinden für zusätzliche Nord-Süd Verbindung
- Zusätzliche Anbindung EKZ Rissener Straße
- Anbindung Hamburgs stärker im Veloroutennetz berücksichtigen

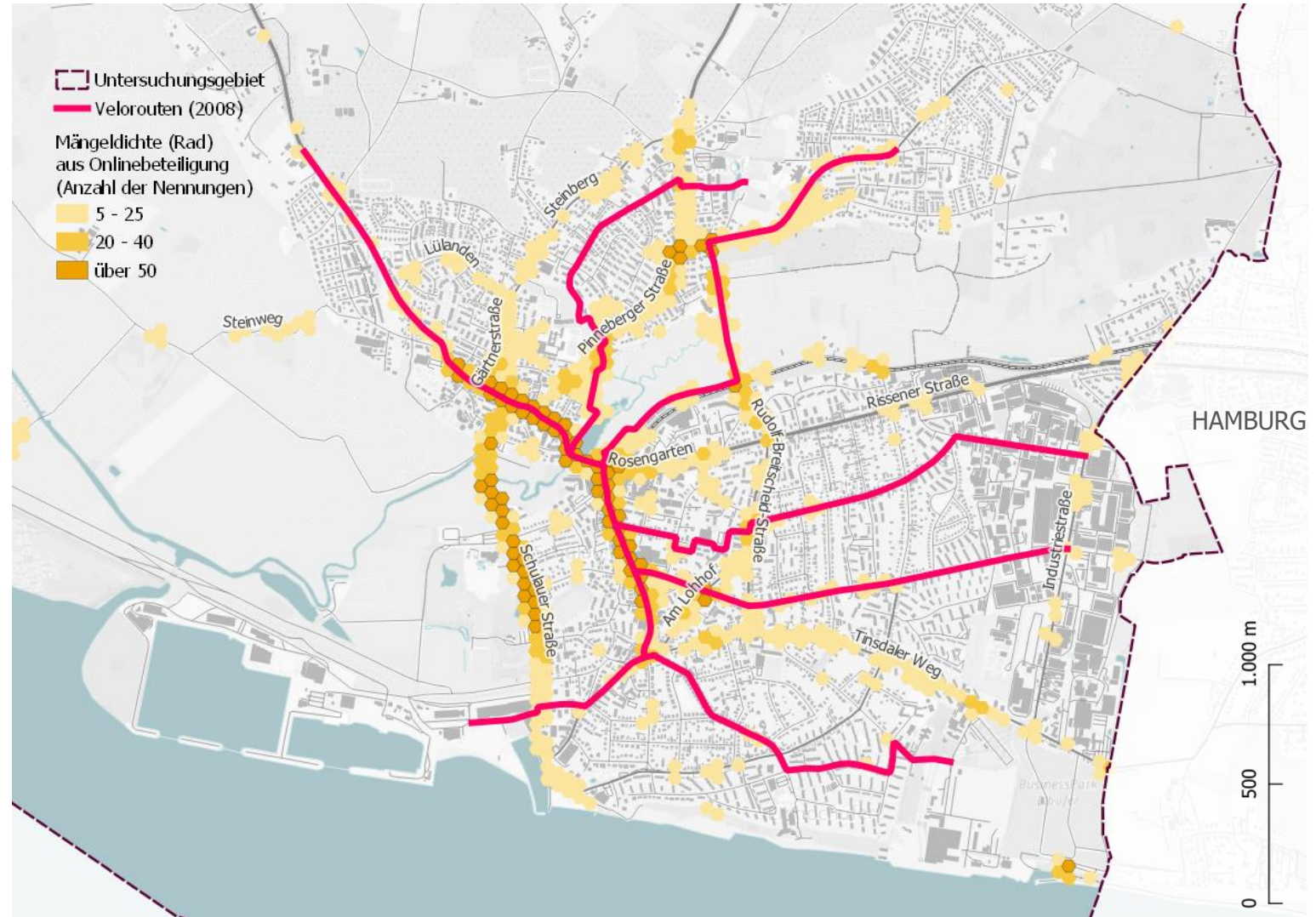


Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

Mängeldichte im Zuge der online-Beteiligung

Ergebnisse der Beteiligungsformate:

- Velorouten entlang Bahnhofstraße und Richtung Nordwesten zeigen hohen Nachbesserungsbedarf
- Schulauer Straße wird dringend nachgefragt
- Weitere Straßen zeigen deutliche Mängel und Bedarfe, z.B. Tinsdaler Weg
- Häufig artikulierter Wunsch nach baulicher Trennung an höher belasteten Straßen



Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

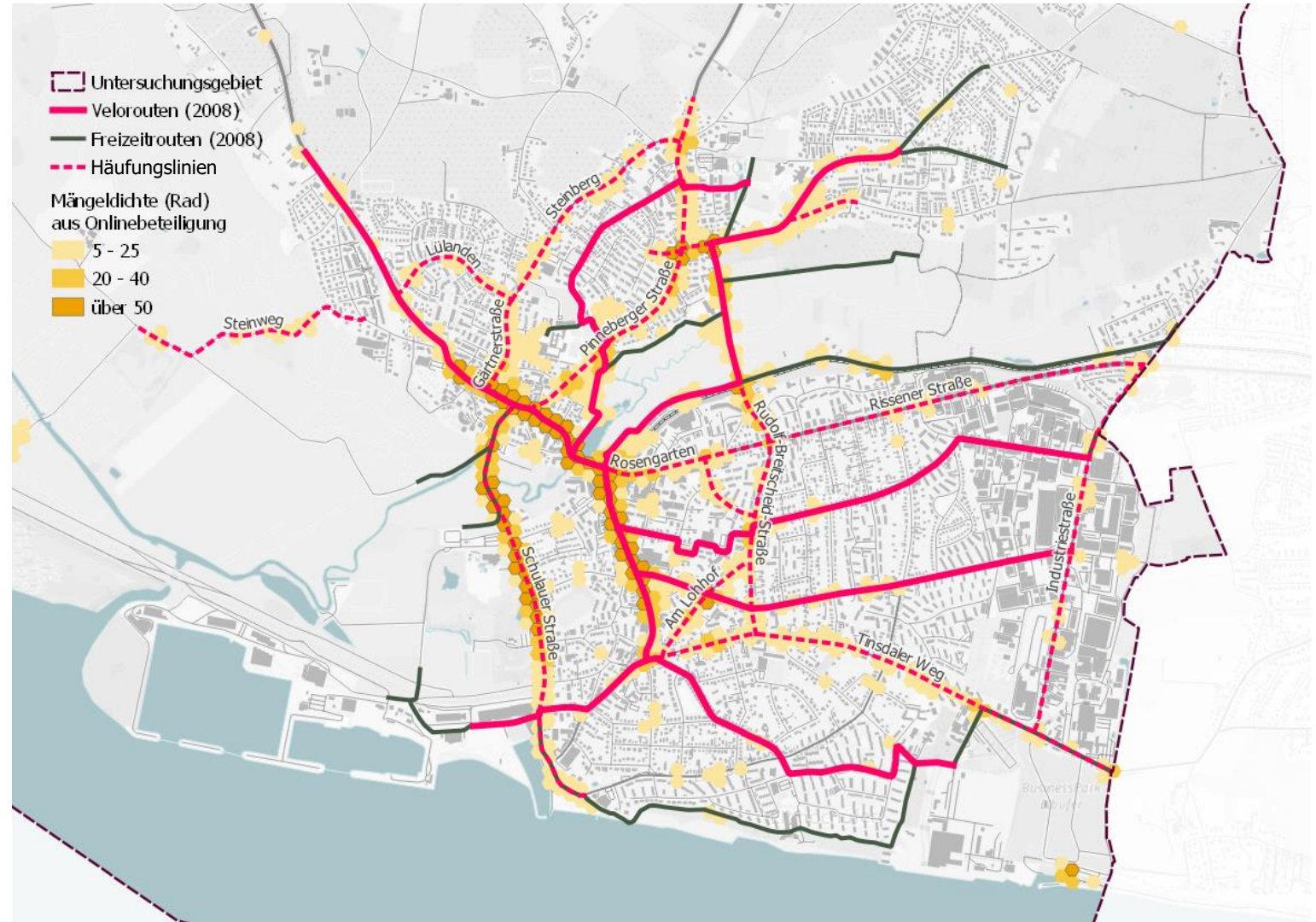
Mängeldichte im Zuge der online-Beteiligung

Ergebnisse der Online-Planungswerkstätten:

- Velorouten entlang Bahnhofstraße und Rolandstraße zeigen hohen Nachbesserungsbedarf
- Schulauer Straße wird dringend nachgefragt
- Einzelne Straßen zeigen deutliche Mängel und Bedarfe
- Wunsch nach baulicher Trennung



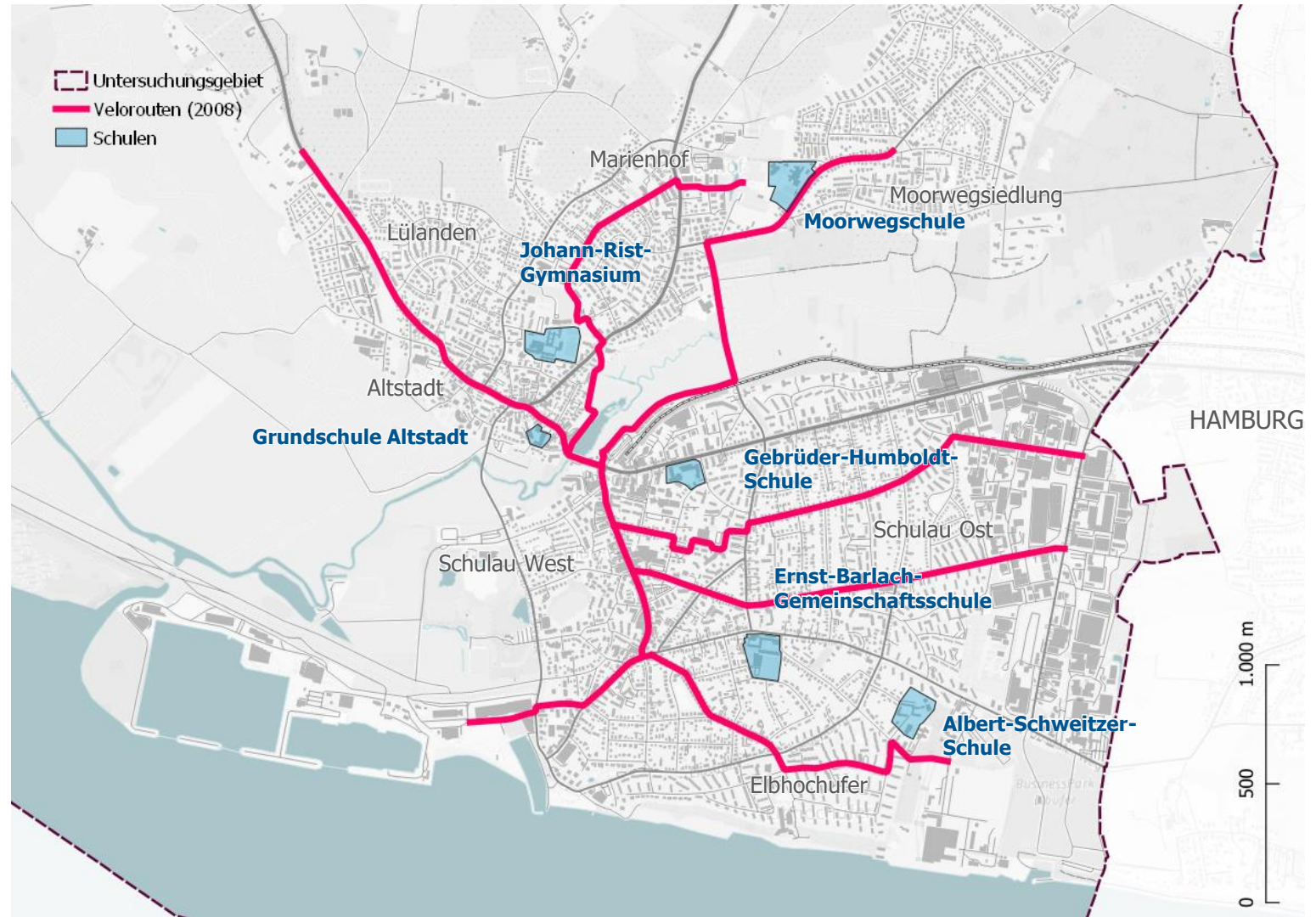
- Veloroutennetz erweitern
 - insb. Schulauer Straße
- Mängel beseitigen und radverkehrsfreundlich ausbauen
 - insb. Bahnhofstraße



Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

Schulwege

- Direktes Schulumfeld benötigt sichere Anfahrtswege
- Anschluss an Veloroutennetz essentiell
- Erhöhter subjektiver UND objektiver Sicherheitsbedarf



Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

Schulwege

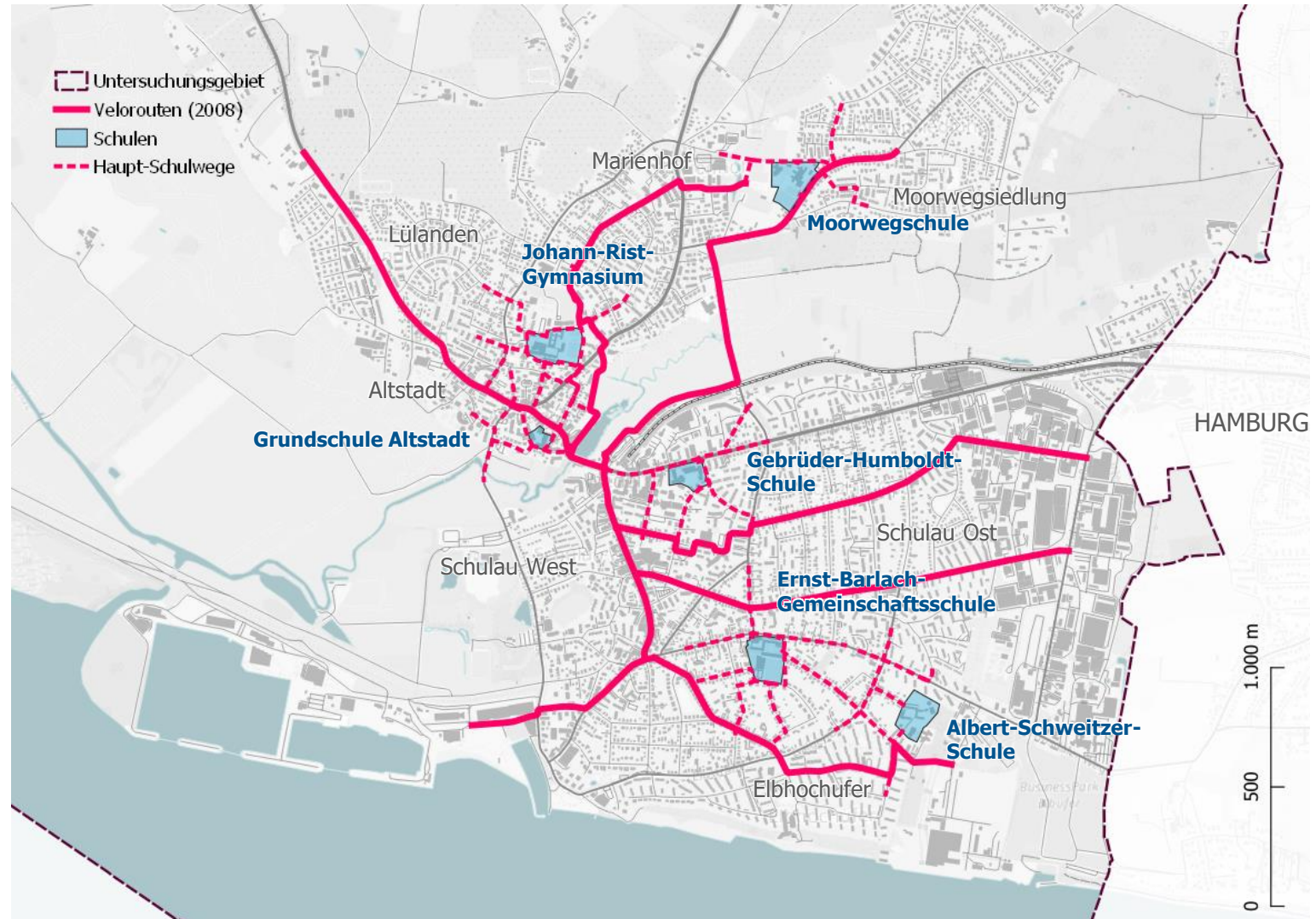
- Direktes Schulumfeld benötigt sichere Anfahrtswege
- Anschluss an Veloroutennetz essentiell
- Erhöhter subjektiver UND objektiver Sicherheitsbedarf



- Schulumgebungen an das Veloroutennetz anbinden
- Für objektive und (inter-) subjektive Sicherheit sorgen



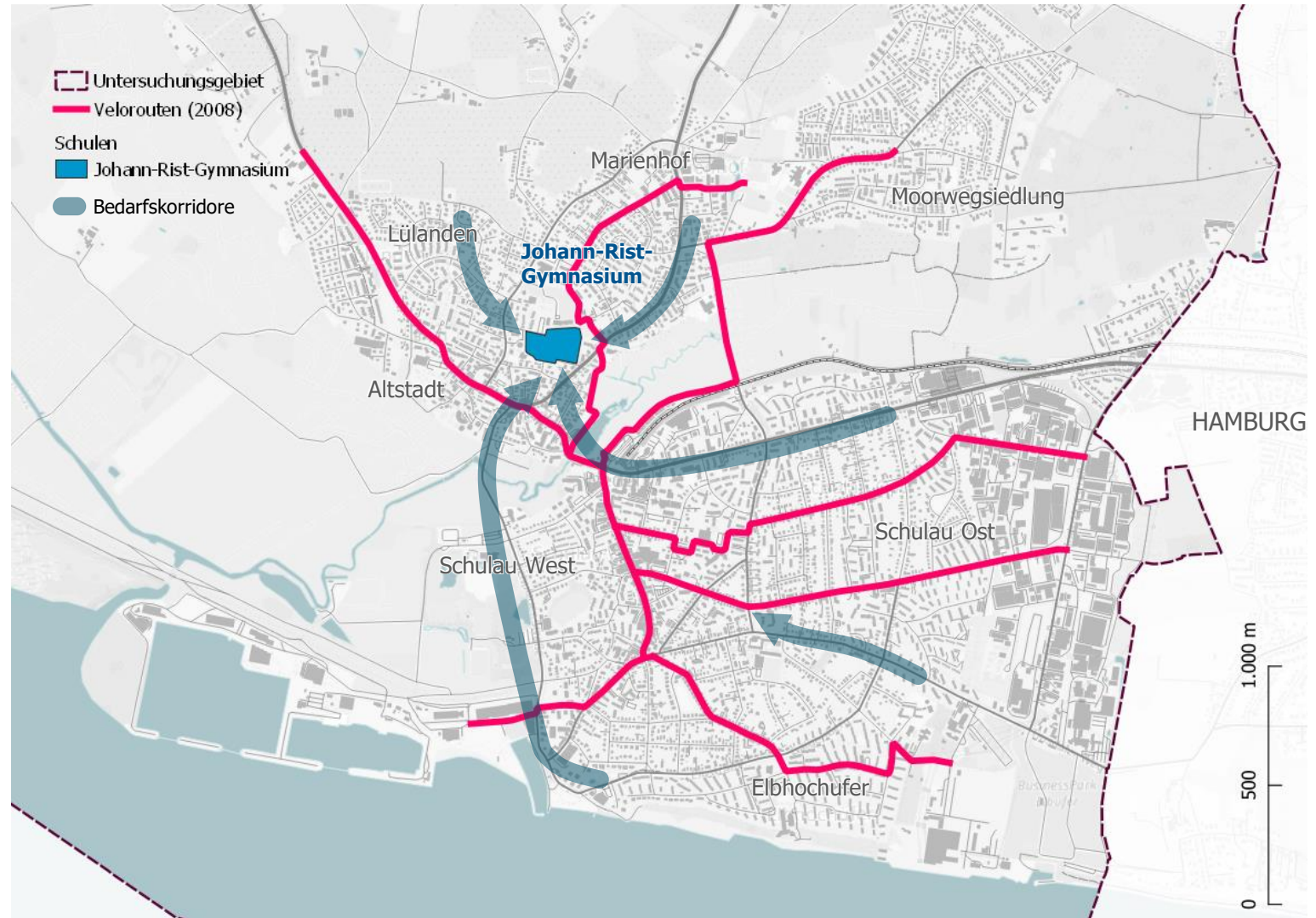
Handlungskonzept sichere Schulwege



Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

Johann-Rist-Gymnasium

- Johann-Rist-Gymnasium ist als einziges Gymnasium in Wedel ein übergeordneter Frequenzbringer
- Stadtweite Schulwege
- Andere Schulen ebenfalls wichtig, aber meist mit kleineren Einzugsbereichen

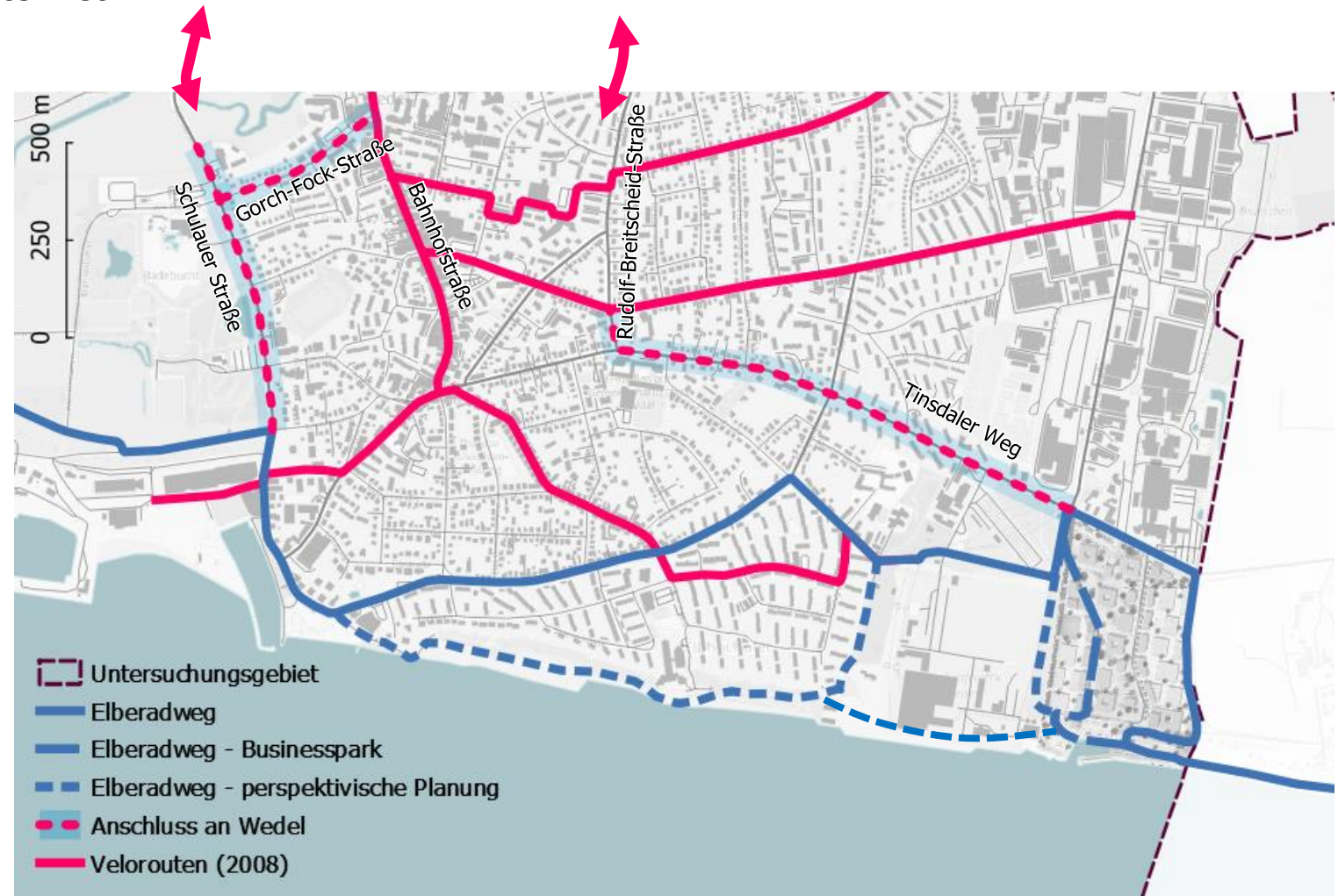


Fokus Elberadweg

Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

Anschluss des Elberadweges an Wedels Veloroutennetz

- Anbindung an Wedels Velorouten
 - Verknüpfungen zum Bahnhof und nördlichen Stadtteilen
 - Tinsdaler Weg und Schulauer Straße prädestiniert



Fokus

BusinessPark Elbufer Wedel

Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

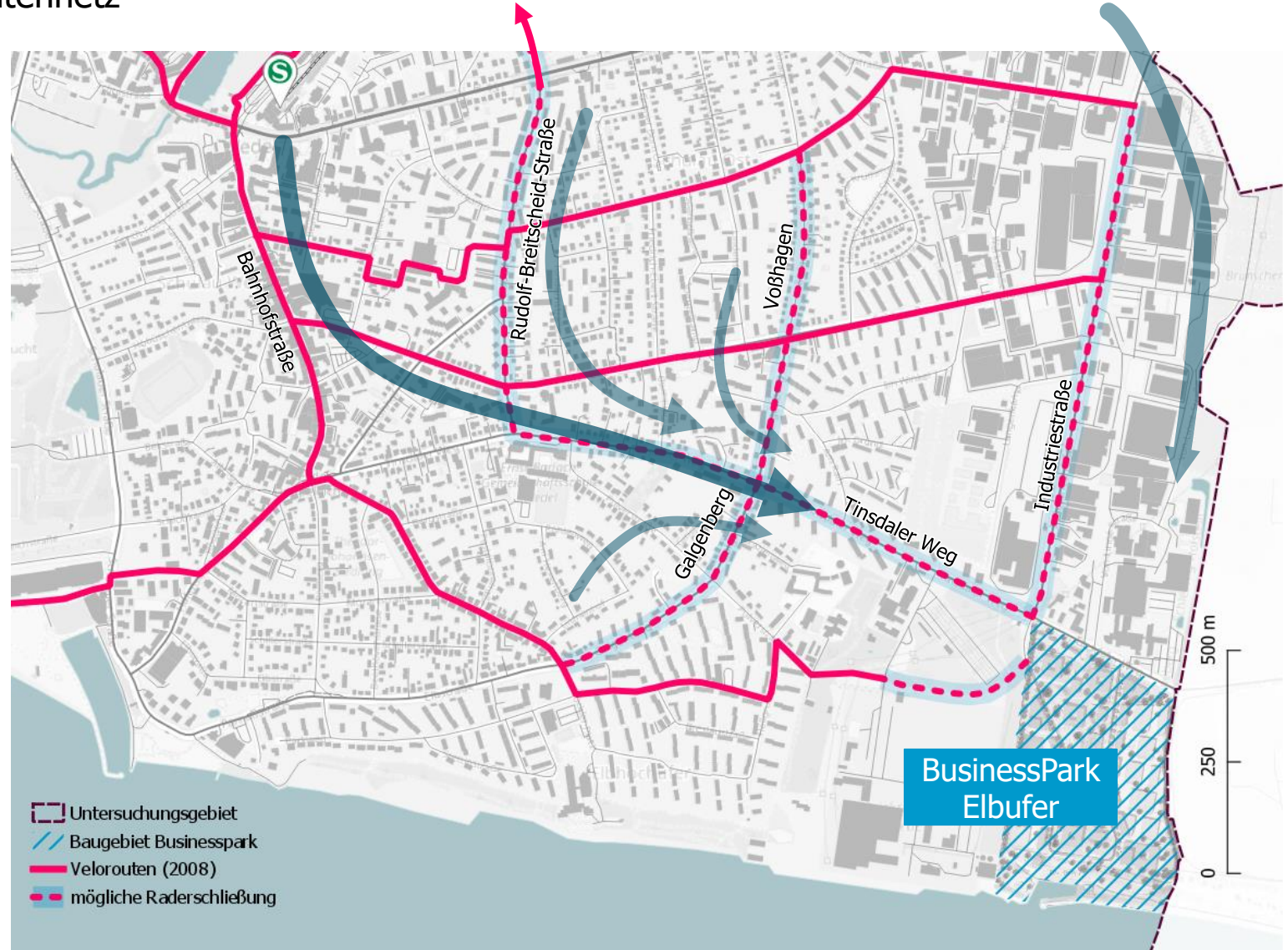
Anschluss des Businessparks an Wedels Veloroutennetz

→ Bedeutungsgewinn:

- **Tinsdaler Weg**



- Bahnhofstraße
- Rudolf-Breitscheid-Straße (Nordanbindung)
- Voßhagen, Galgenberg
- Industriestraße

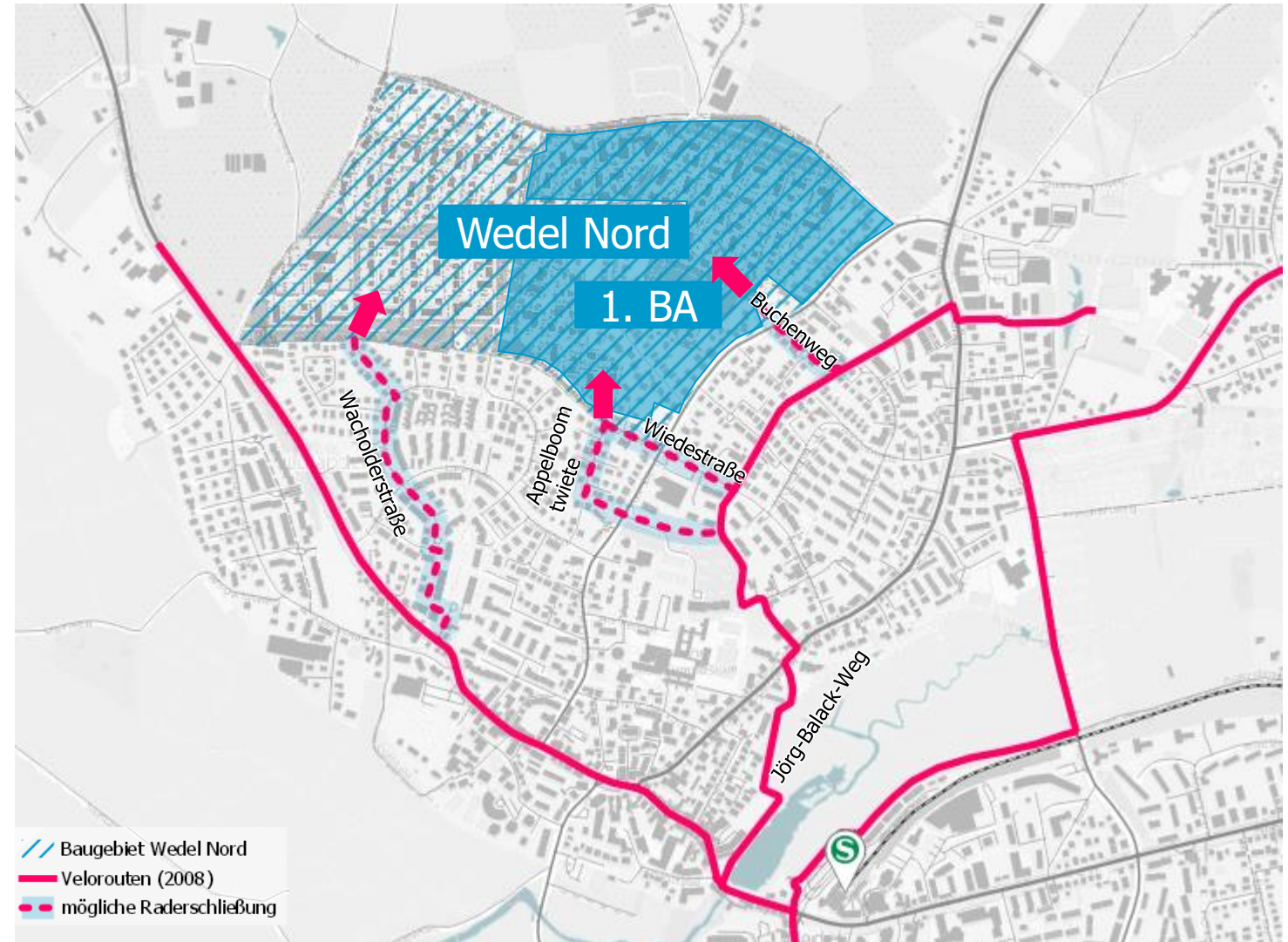


Fokus Wedel-Nord

Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

Anschluss von Wedel Nord an Wedels Veloroutennetz

- hochwertiges Netz selbständiger Geh- und Radwege im Quartier geplant
- Anbindung an gesamtstädtisches Radverkehrsnetz notwendig
- Bedeutungsgewinn:
 - Wiedestraße
 - Appelboomtwiete
 - Buchenweg
 - Jörg-Balack-Weg
 - (Wacholderstraße)
- durchgängige qualitativ ansprechende Radroute zum Wedeler Stadtzentrum und Bahnhof erforderlich
- Schaffung einer Ost-West-Verbindung im Süden des Baugebiets in Weiterführung mit der Wiedestraße



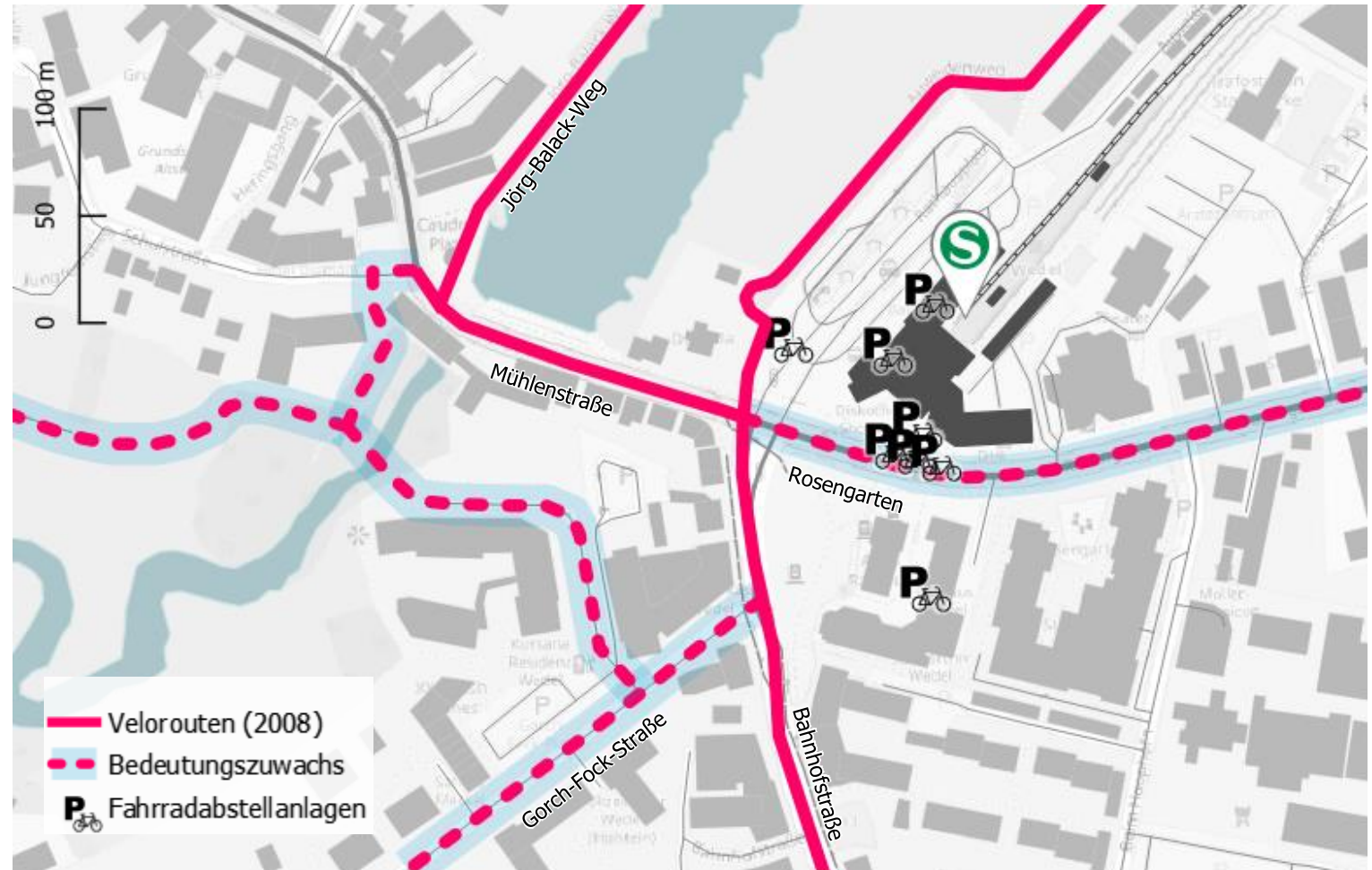
Fokus

Bahnhofsumfeld

Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

Anschluss des Bahnhofsumfelds an Wedels Veloroutennetz

- Bahnhof ist zentraler Knoten- und Umsteigepunkt der Stadt
 - Verbesserung der Erreichbarkeit mit dem Rad daher unausweichlich
- Norden bereits gut durch Velorouten angebunden
- Bahnhofstraße ist zentrale Radverkehrsachse und bündelt verschiedene Velorouten zum Bahnhof
 - Radverkehrsfreundlicher Ausbau notwendig
- Gorch-Fock-Straße wichtige Achse von und zu Freizeitzielen entlang Schulauer Straße und Hafen/Elbe
- Rosengarten/Rissener Straße ist wichtige und direkte Verbindung aus östlichen Teilen Wedels



Fokus

Hafenentwicklung

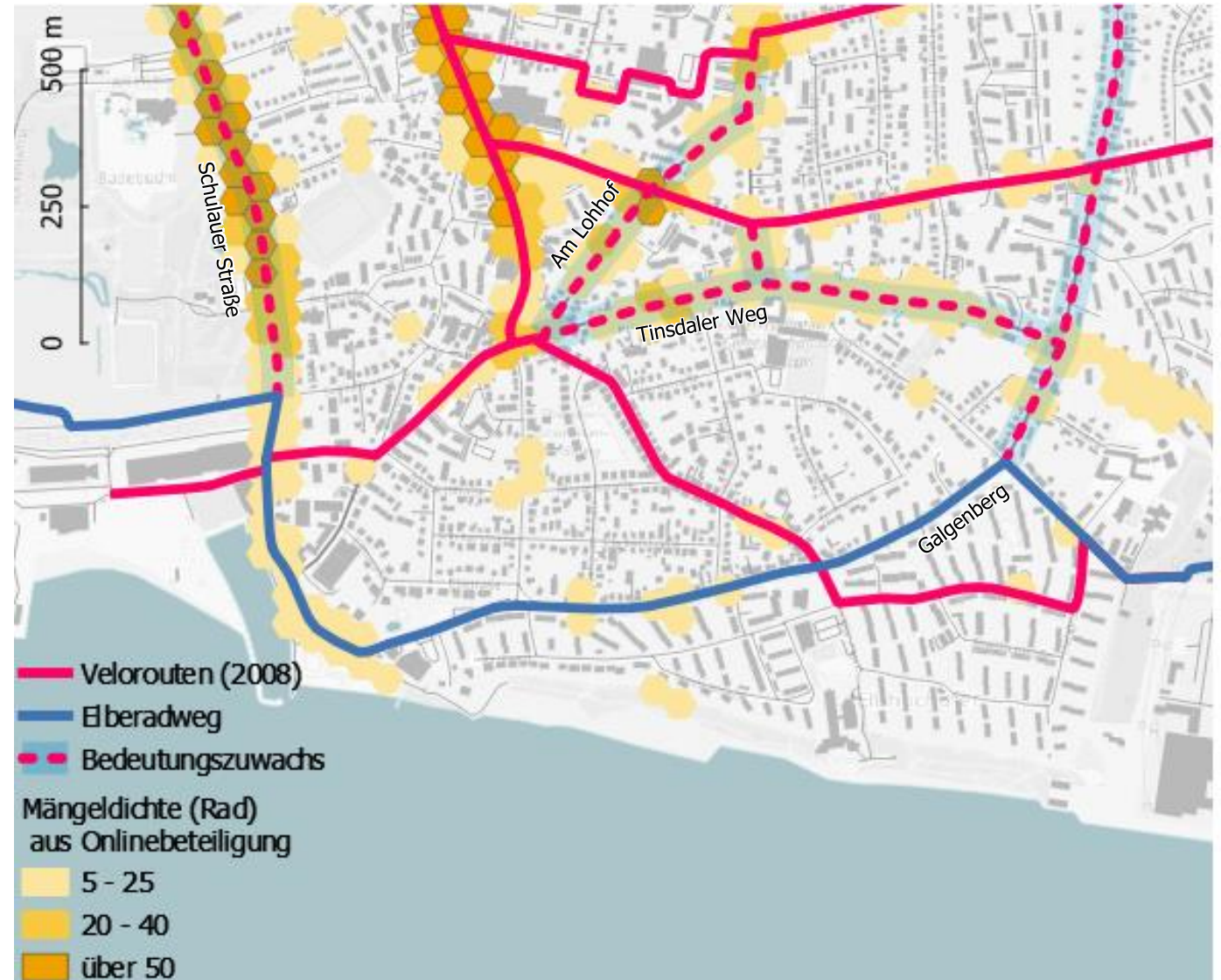
Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

Anschluss des Hafens an Wedels Veloroutennetz

- Hafengebiet weist derzeit eine starke Entwicklung und Attraktivitätssteigerung auf

→ Deutlicher Bedeutungszuwachs:

- Schulauer Straße
- Tinsdaler Weg
- (Am Lohhof)
- (Galgenberg)



Fokus

Radschnellweg

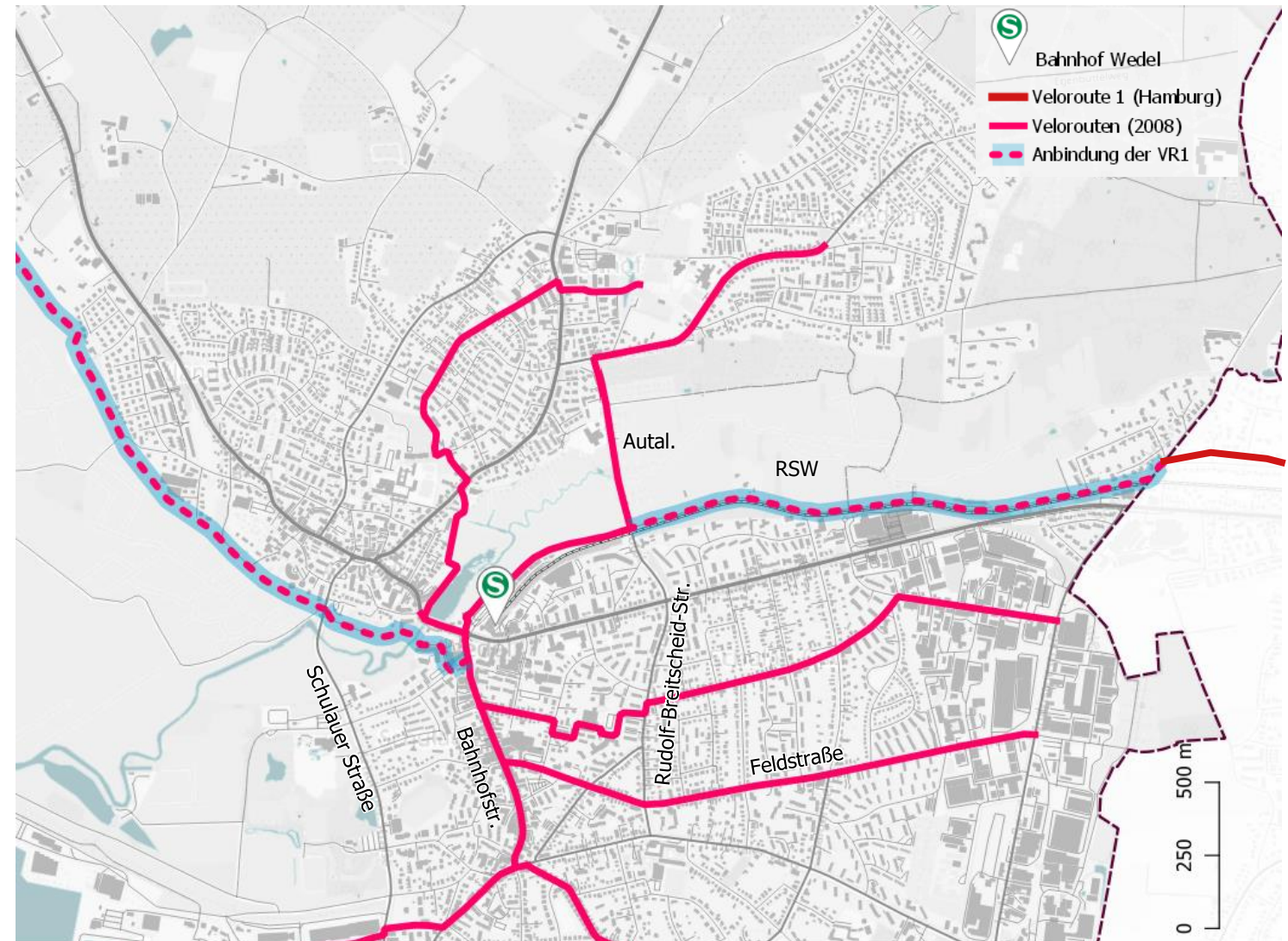
Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

Anschluss Hamburgs an Wedels Veloroutennetz

- Verlängerung der Veloroute 1 aus Hamburg bis an den Wedeler Bahnhof
- ~ 2,5 km von Hamburg bis zum Bahnhof



Quelle: nationaler-radverkehrsplan.de



Fokus

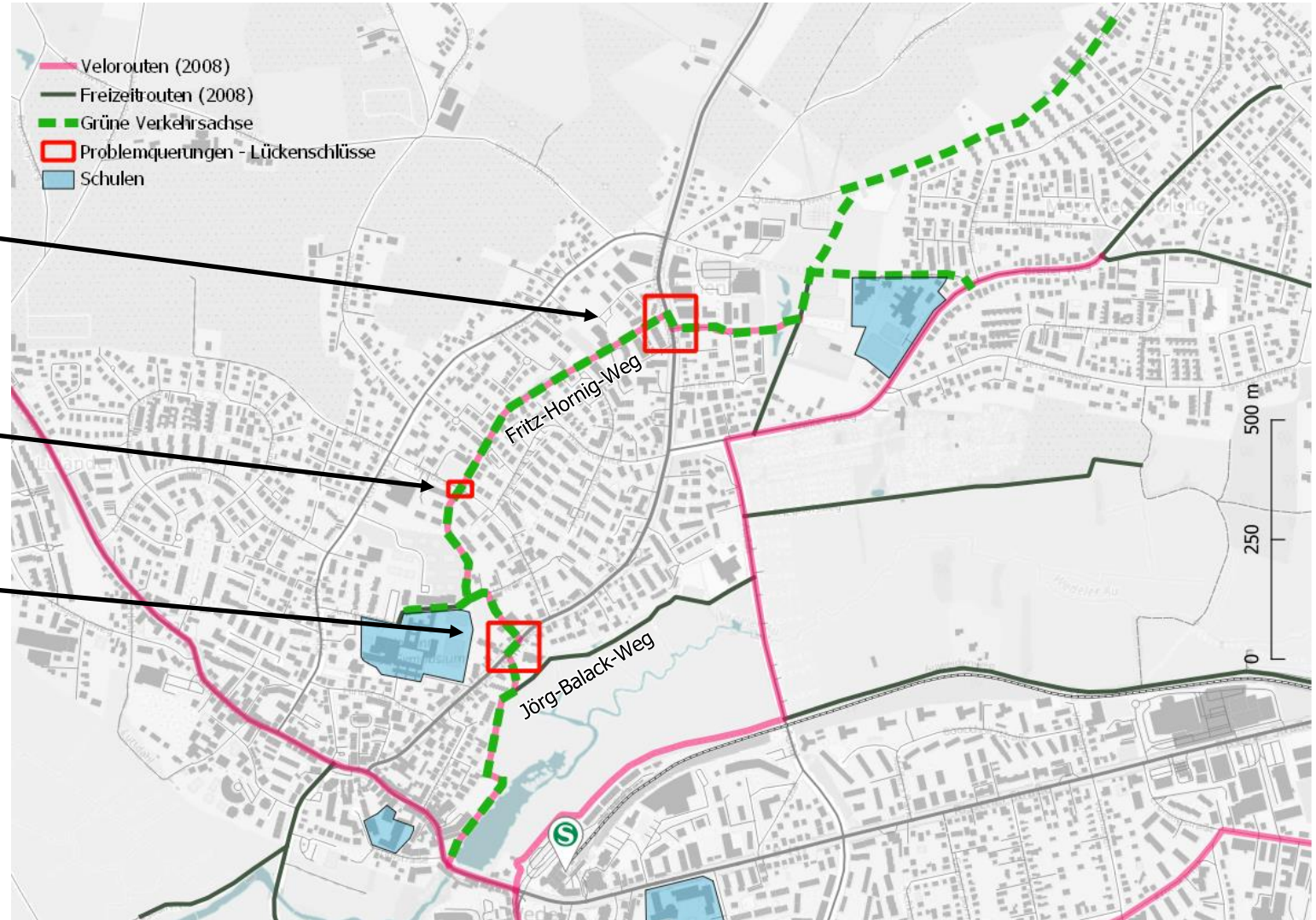
Lückenschluss grüner Verkehrsachsen

Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

Initiative Schluss-Stein | Lückenschlüsse Grüner Verkehrsachsen

Forderung: Lückenschlüsse durch rad- und fußgerechte Übergänge

- Pinneberger Straße Nord
 - Hohes Verkehrsaufkommen
 - Geschwindigkeitsüberschreitungen
 - Fehlende Sichtbarkeit der Einmündungen
 - Fehlende Querungsmöglichkeit (nur über Umweg - LSA)
- Wiedestraße
 - Pkw haben Vorfahrt
 - Unbefestigter Weg mit Neigung
- Pinneberger Straße Süd
 - Schlechte Einsicht und Erkennbarkeit der Querung
 - Hohes Verkehrsaufkommen



Schlussfolgerungen für das Radverkehrsnetz

Netzerweiterung

- Veloroutennetz um neue attraktive und direkte Routen erweitern
- Stadtentwicklung frühzeitig ins Radverkehrsnetz integrieren
- Nebenroutennetz für kleinräumige Erschließungen entwickeln
 - Schulen
 - Gewerbe
 - Wohnen
- Hamburg stärker ans Radverkehrsnetz anbinden

Netzaufwertung

- Lücken im Radverkehrsnetz schließen; konsistente Durchgängigkeit schaffen
- Sichere Querungen und Knotenpunkte entwickeln
- Mobilitätswendegerechte und fehlerverzeihende Anpassung der baulichen Standards
- Einheitliches intuitives Design und Kennzeichnung entwickeln
- Zeitgemäßer Umbau des aktuellen Netzes
- Attraktivitäts-, Durchgangs- und Geschwindigkeitseinschränkungen für den MIV (Push-Faktoren)

Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

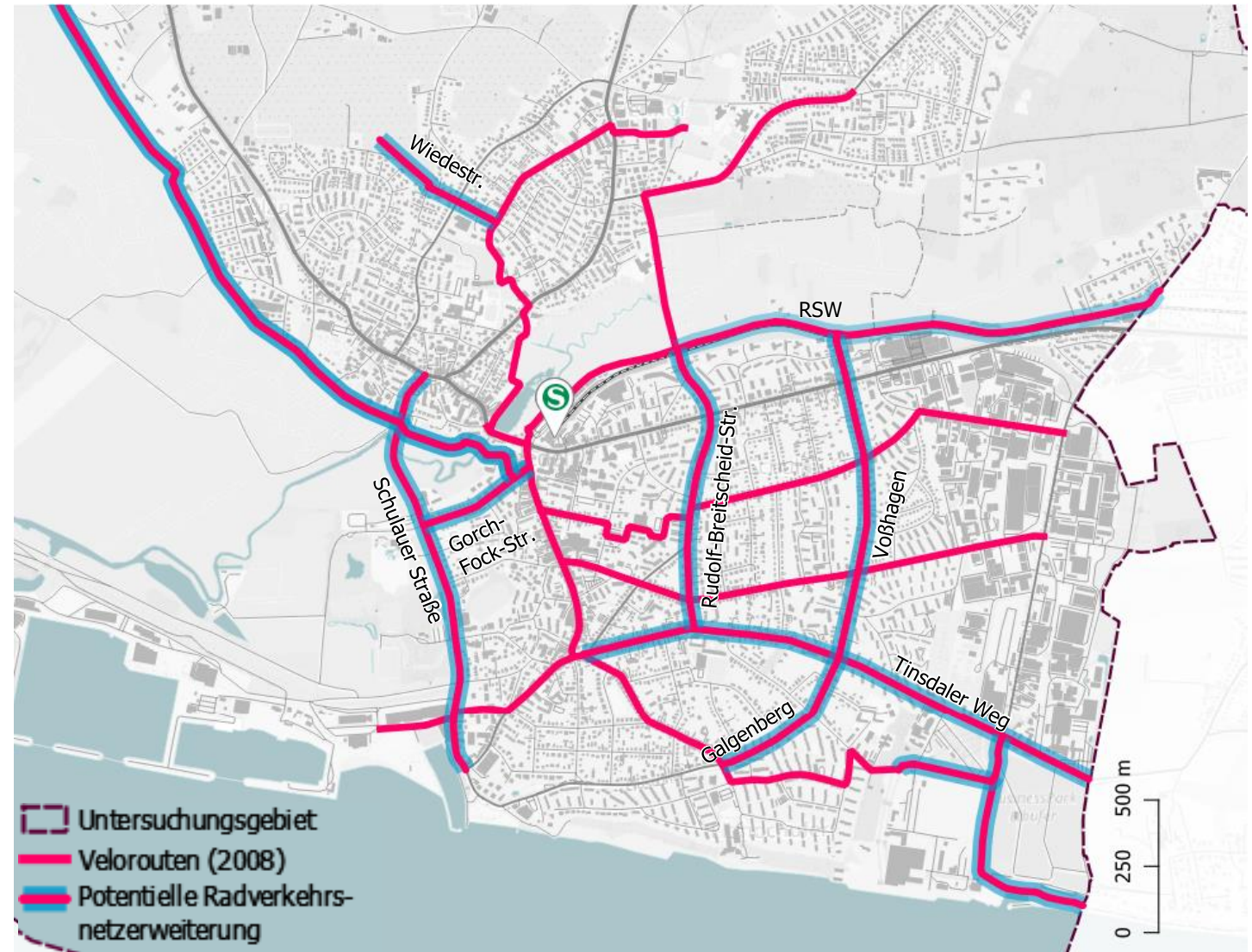
Netzerweiterung

Netzerweiterung:

- Besonderer Bedarf z.B.:
 - Schulauer Straße
 - Tinsdaler Weg
 - Rudolf-Breitscheid-Straße

Netzaufwertung:

- Unfallschwerpunkte beheben
- Lücken schließen
- Sichere Querungen und Knotenpunkte schaffen
- Umfassende Neugestaltung der Bahnhofstraße

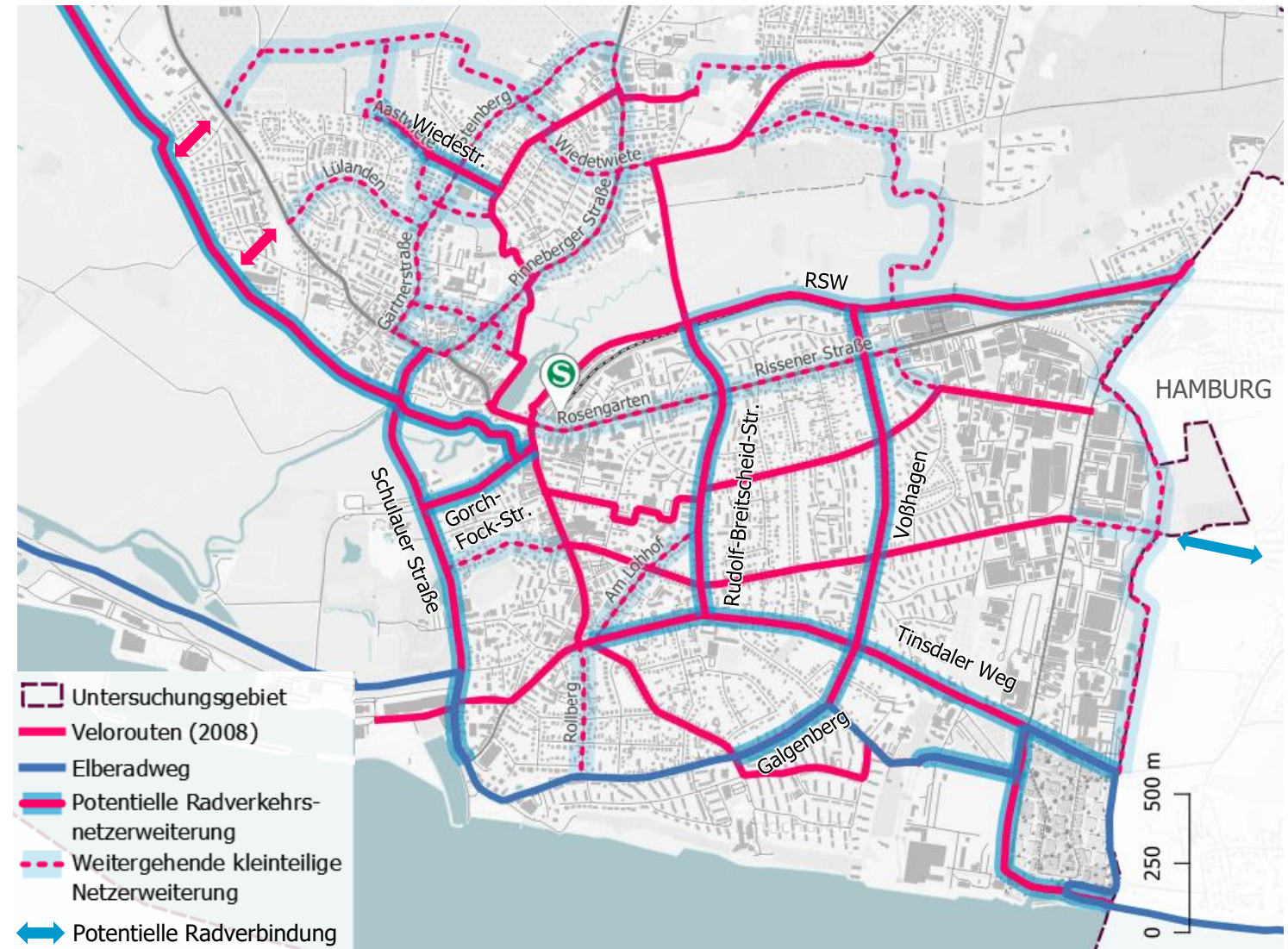


Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

Netzerweiterung

Weitere Maßnahmen:

- Sichere Schulumfelder schaffen (→ TK „Schulwegsicherung“)
- Kleinteilige Netzergänzungen
- Einrichtung von Fahrradzonen außerhalb der Vorbehaltsnetze



- Radverkehrspotenzial
- Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes übergeordneter Routen
- Beispielhafte fahrradfreundliche Umsetzungskonzepte**

Beispielvorhaben Schulauer Straße



Beispielhafte fahrradfreundliche Umsetzungskonzepte

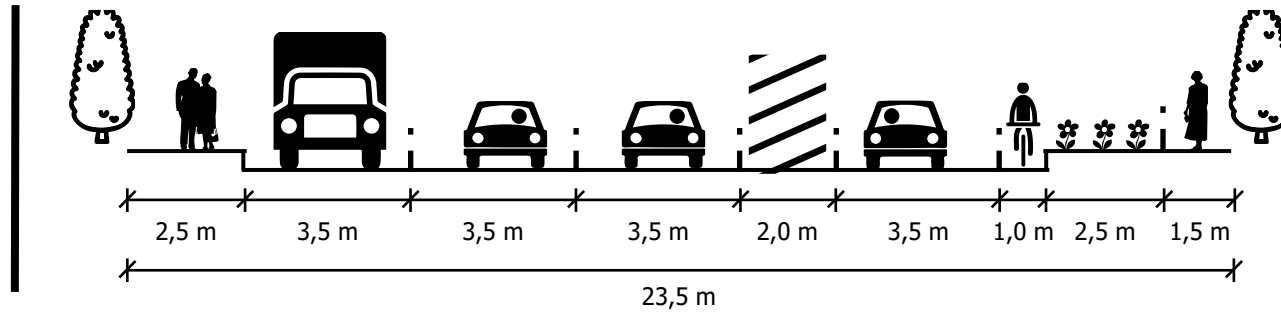
Schulauer Straße

Radverkehrsfreundliche Umgestaltung

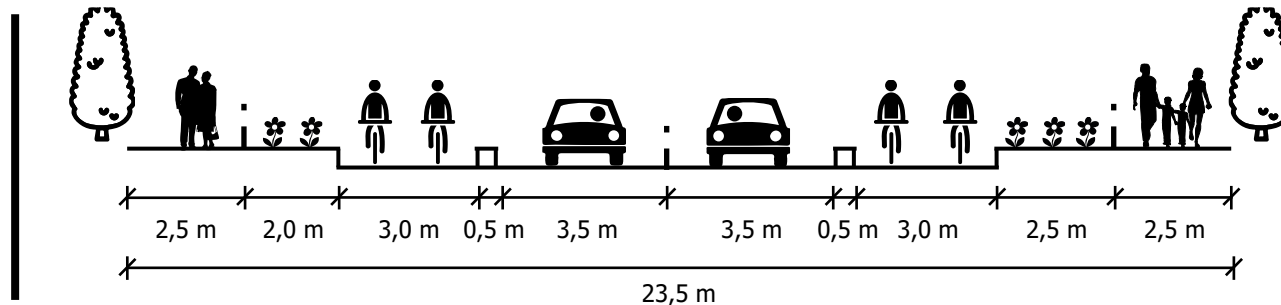
- Protected Bike-Lanes am Beispiel der Hannoverschen Straße, oder des Dammtordamms in Hamburg
- Straßenraum bietet viel Spielraum

Beispielquerschnitt (Höhe Elbestadion)

Bestand



Entwurf



Hannoversche Straße, Hamburg



Quelle: hamburgize.blogspot.com

Dammtordamm, Hamburg

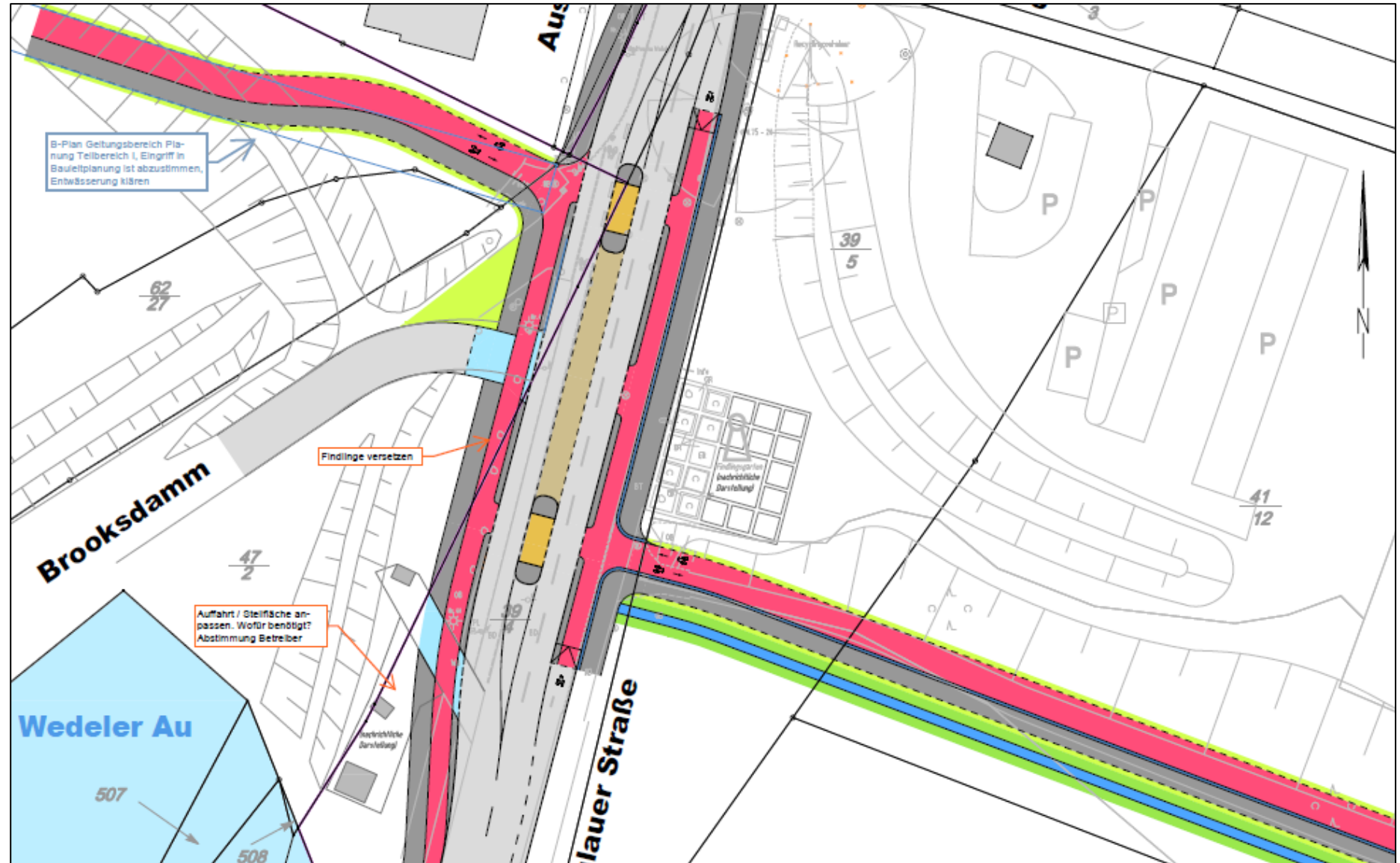


Quelle: hamburgize.blogspot.com

Beispielhafte fahrradfreundliche Umsetzungskonzepte

Schulauer Straße

- Bedarfsgerechte Querungshilfen an geeigneten Stellen, z.B. im Zuge des neuen Jungfernstiegs



Quelle: SBI: Machbarkeitsstudie Geh- und Radweg Geestrand, 2022

Beispielvorhaben Tinsdaler Weg

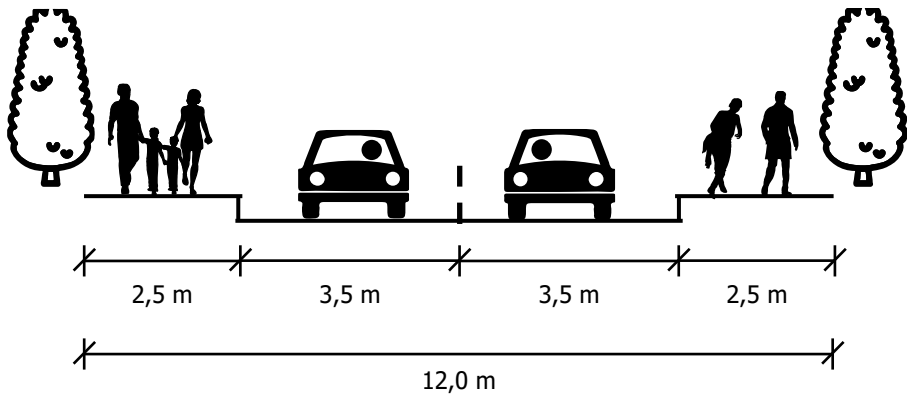


Beispielhafte fahrradfreundliche Umsetzungskonzepte

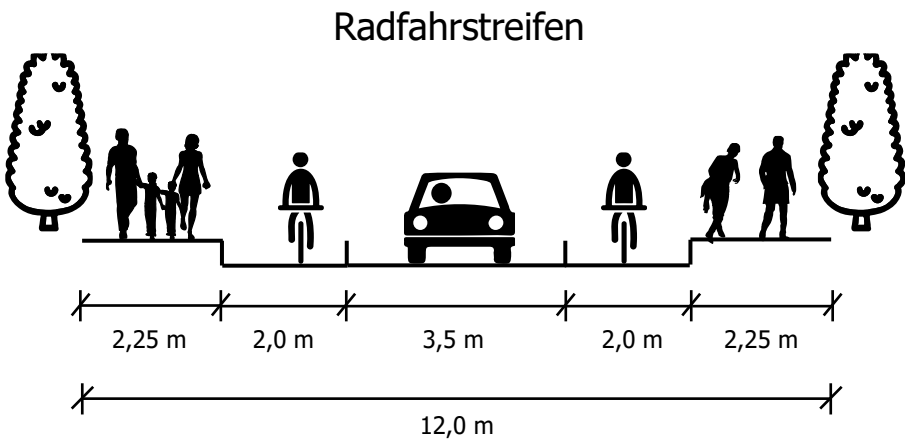
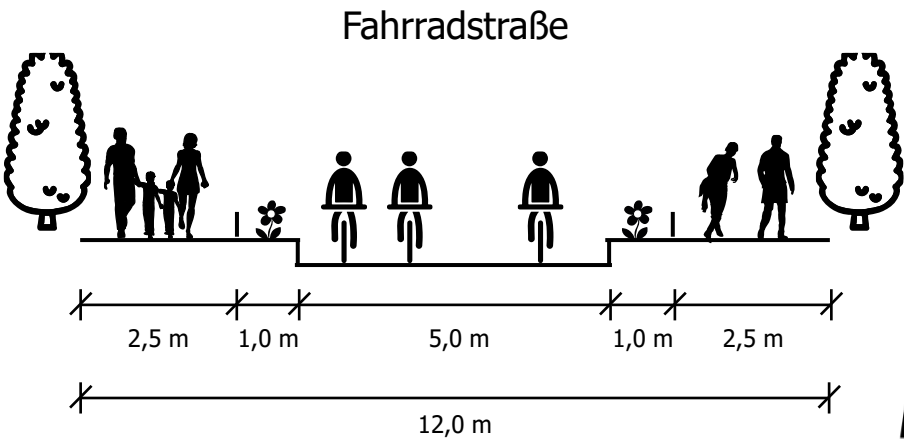
Tinsdaler Weg

Beispielquerschnitte (zw. Galgenberg und Pulverstr.)

Bestand



Entwurf



Beispielhafte fahrradfreundliche Umsetzungskonzepte

Tinsdaler Weg

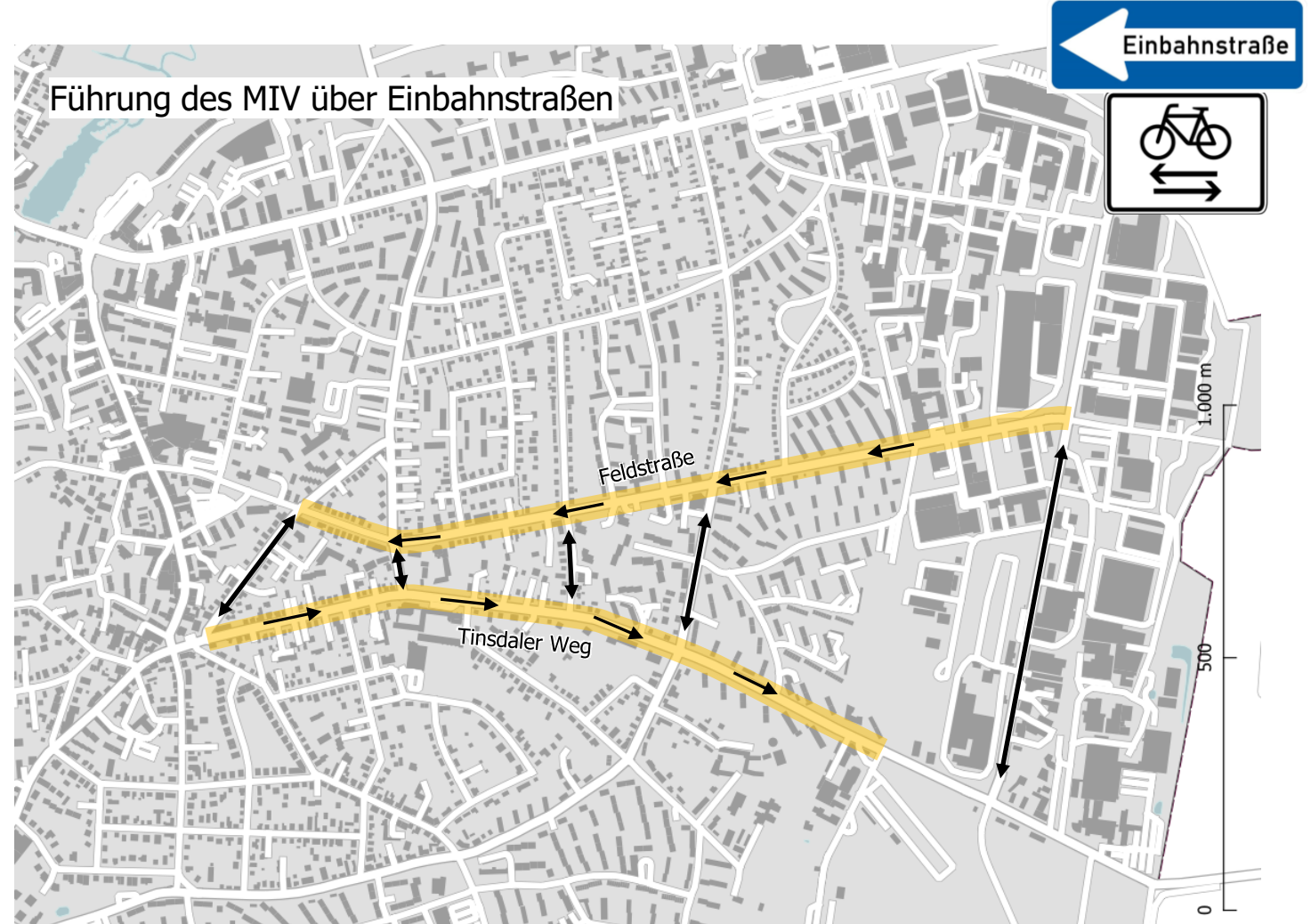
Vorteile:

- Vorteile für den Radverkehr
 - Flächengewinn
 - deutliche Qualitätssteigerung
 - Steigerung der Sicherheit
- Schwerverkehr der Industriestraße nicht betroffen
- Viele Querverbindungen verkürzen Umwege
- Busverkehr (Linie 189) wäre nicht betroffen
 - Verkehrt auf Tinsdaler Weg nur in östliche Richtung



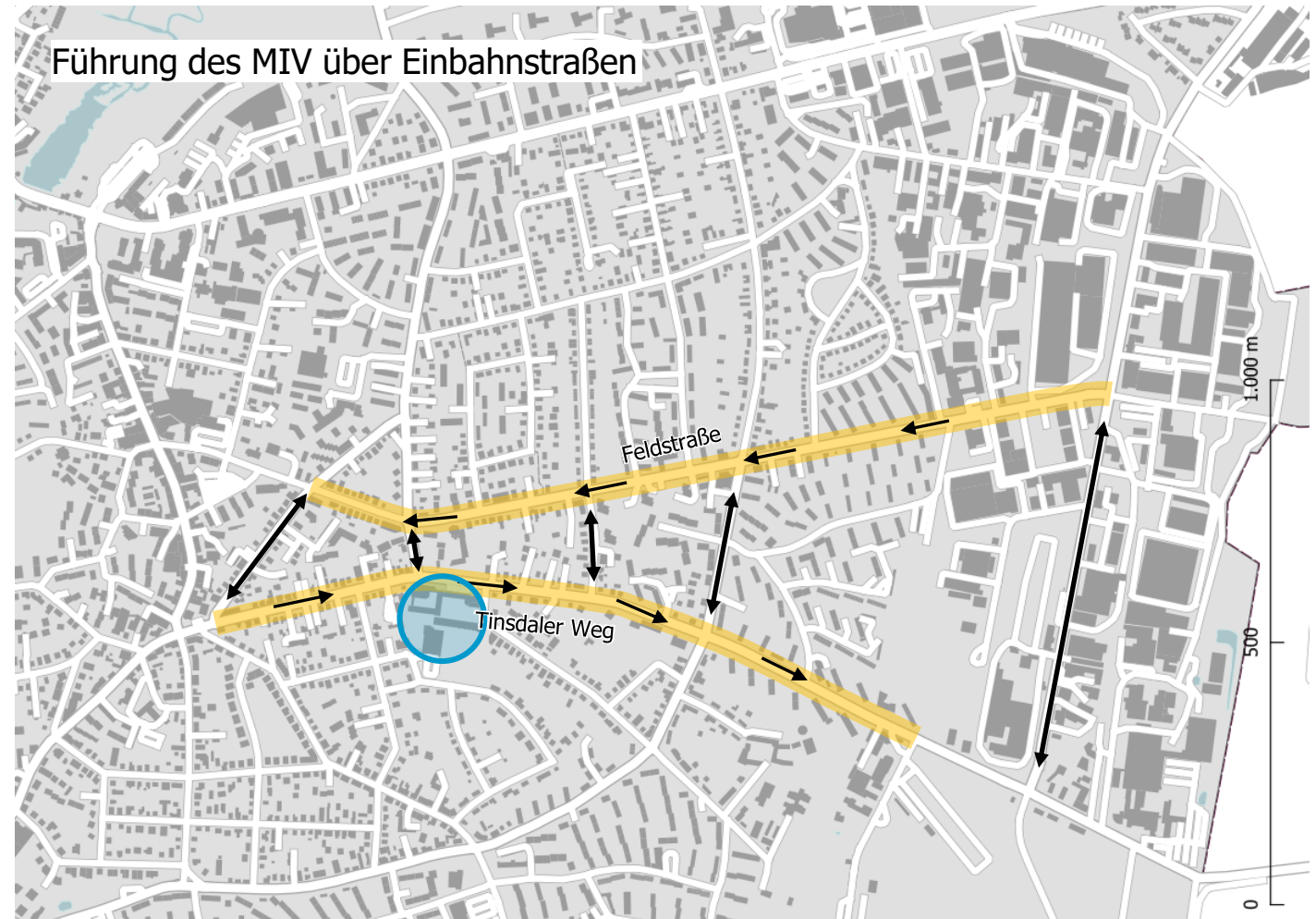
Nachteile:

- (Geringe) Umwege für den MIV
- Reduzierung der Kfz-Stellplätze bei entsprechend radverkehrsfördernder Gestaltung
- es könnte eine höhere Verkehrsbelastung in den Querverbindungen entstehen (→Überprüfung nach neuer Verkehrserhebung)



Welchen Einfluss gibt es auf die Ernst-Barlach-Gemeinschaftsschule?

- Gesteigerte Querungssicherheit für den Fußverkehr
- Der größte Anteil der Schüler:innen wird selbst mit dem Rad zur Schule kommen können
 - Einbahnstraßenentwurf sorgt für gesteigerte Sicherheit und Attraktivität des Fahrrads
- Bring- und Abholverkehr mit dem Fahrrad wird erleichtert und sicherer gestaltet
 - mit dem Auto weiterhin möglich mit geringfügigen Einschränkungen
- Leichte Umwegigkeit mit Kfz animiert zur Fahrradnutzung im näheren Einzugsbereich
 - Verkehrssituation wird zu Stoßzeiten durch höhere Fahrradnutzung für den Kfz-Verkehr entspannt.



Hohes Tempo durch gerade Einbahnstraßen?

- Mögliche hohe Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs lassen sich durch bauliche Maßnahmen reduzieren
 - Fahrbahnschwellen nach niederländischem Modell („Drempel“)
 - Verschwenkungen
 - Verengung der Fahrbahn
 - Optische Verengung



Fahrradstraße in Nijmegen (NL) mit Drempel



Optische Verengung einer Fahrradstraße in Nijmegen (NL)

Beispielhafte fahrradfreundliche Umsetzungskonzepte

Tinsdaler Weg

Weitere Ausbaumöglichkeiten



Radfahrstreifen in Gegenrichtung
in Amsterdam (NL)

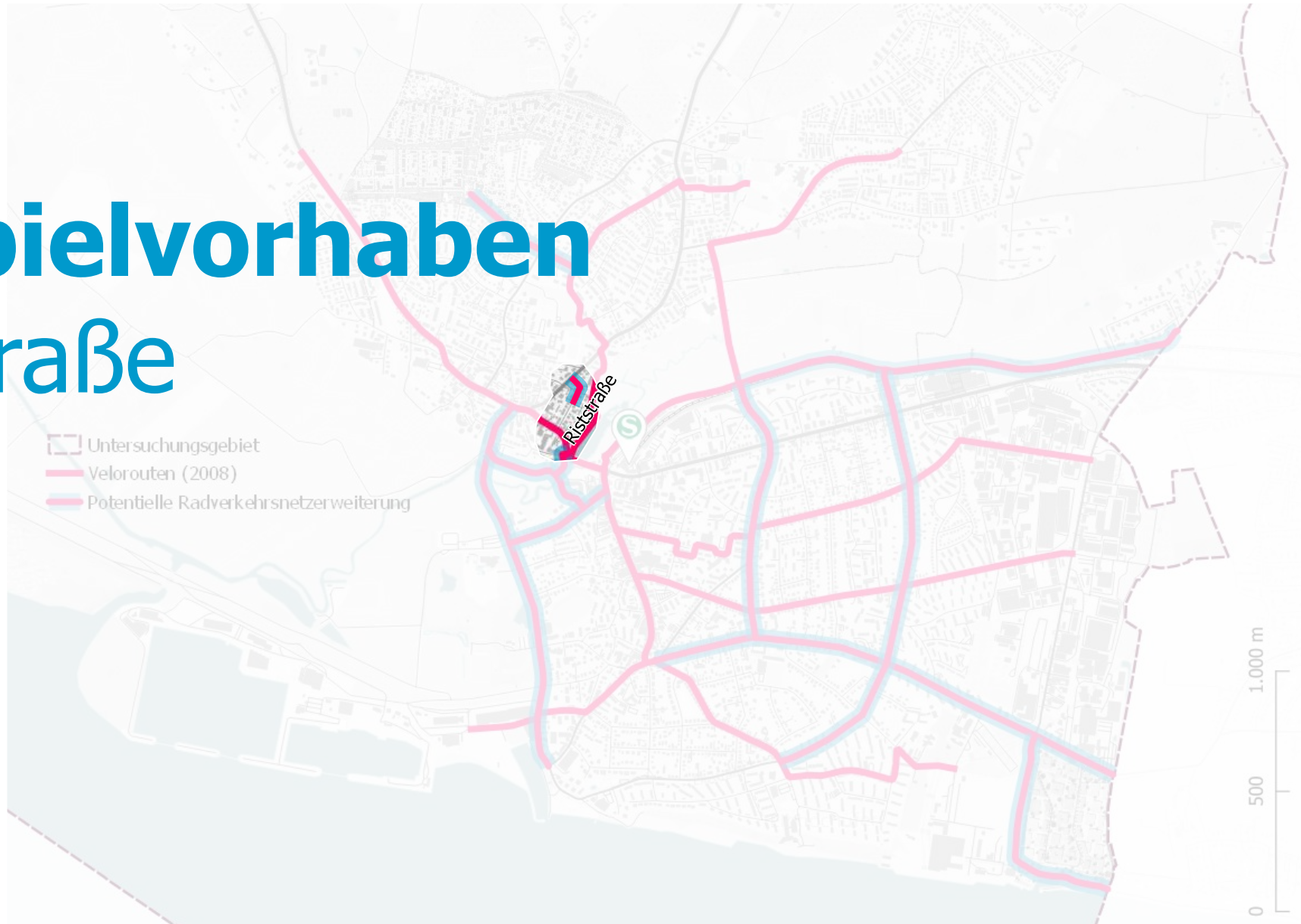


Radfahrstreifen entlang einer
Einbahnstraße in Nijmegen (NL)



Zweirichtungsradweg neben
Einbahnstraße in Amsterdam (NL)

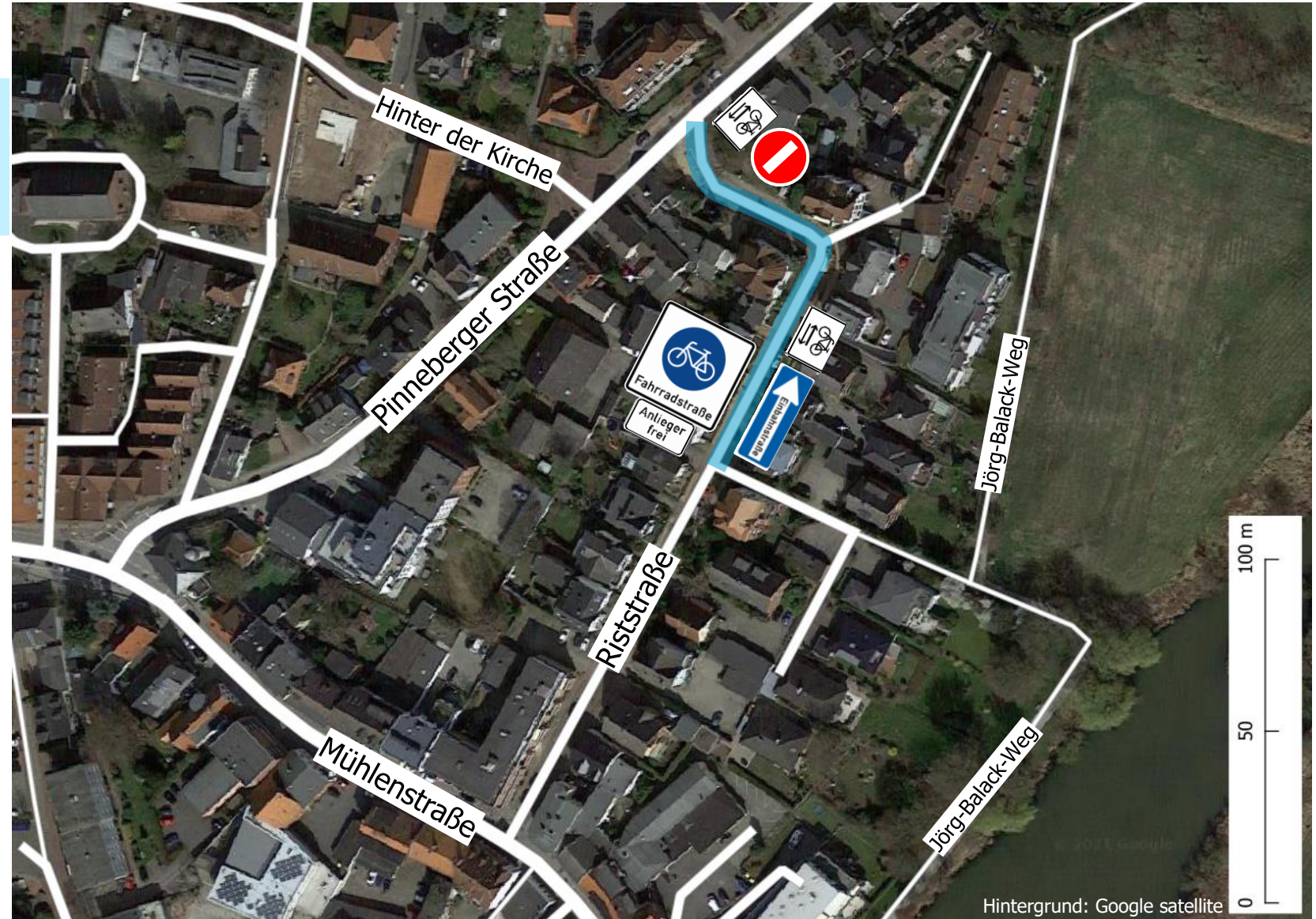
Beispielvorhaben Riststraße



Beispielhafte fahrradfreundliche Umsetzungskonzepte

Riststraße

- Relevant ist der Straßenabschnitt zwischen Jörg-Balack-Weg und Pinneberger Straße
- Eine Fahrradstraße bietet **gute Möglichkeiten** den Anforderungen der **Veloroute** gerecht zu werden.
- Vorhandene Parkstände müssen teilweise entfallen und schaffen Platz für attraktive Radverkehrsbedingungen



Beispielhafte fahrradfreundliche Umsetzungskonzepte

Riststraße | Fahrbahnmaterial

Möglichkeiten im Umgang mit Kopfsteinpflasterbelägen zur Erreichung einer besseren Befahrbarkeit für den Radverkehr:

1. Schaffung einer glatten Pflasteroberfläche (geschnittenes Kopfsteinpflaster)

Eignung für die
Einrichtung einer
Fahrradstraße in der
Riststraße

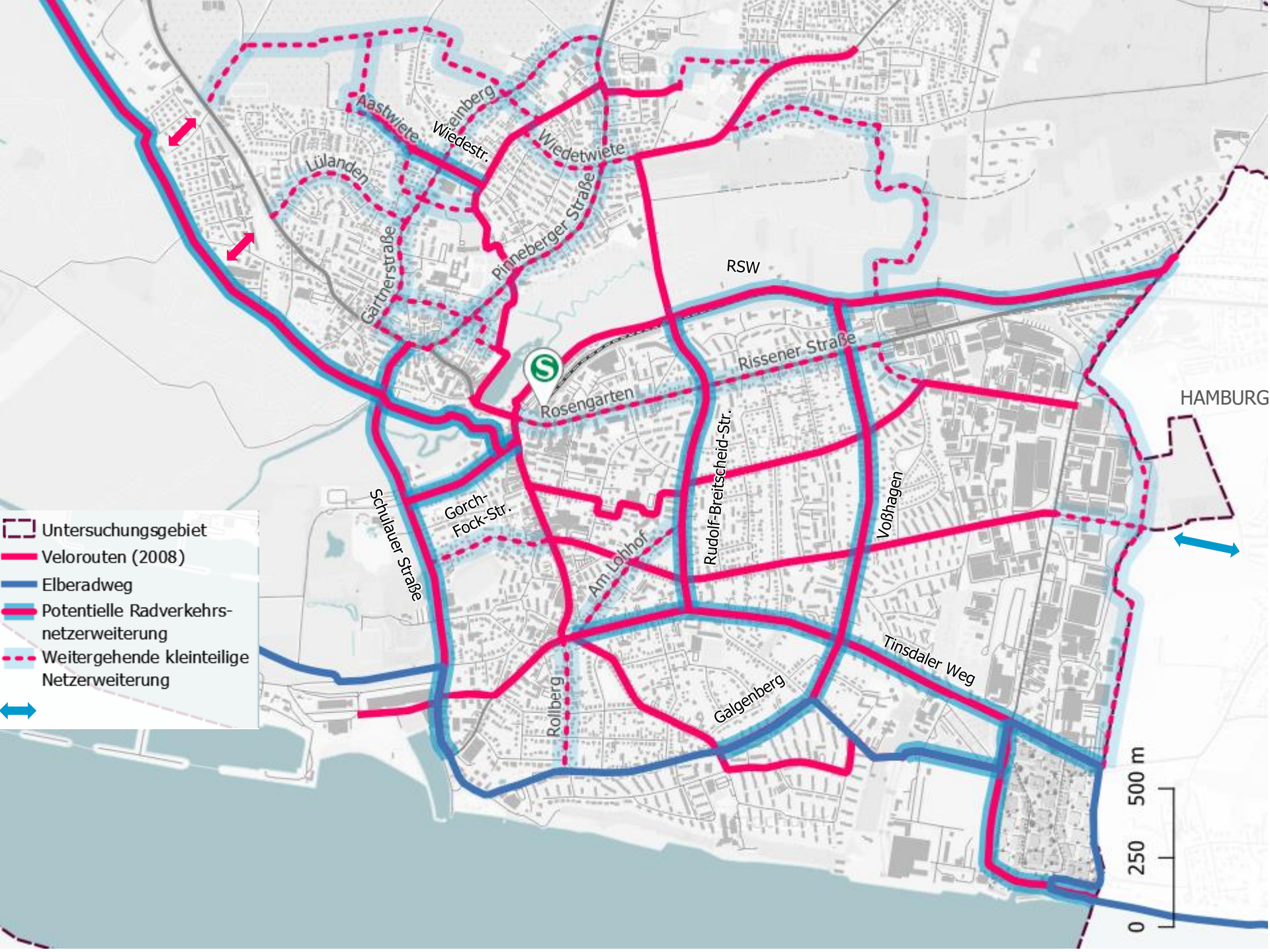


2. Ersatz durch Asphalt



3. Asphaltierungen von Teilen der Fahrbahn, Kopfsteinpflaster bleibt als Trennstreifen erhalten





Mobilitätskonzept für die Stadt Wedel – Handlungsbaustein Fahrradparken

11.05.2022

Markus Franke

Johann Helmann.

Marius Kemper.



Fahrradparken in Wedel heute

Anforderungen an die zukunftsfähige Entwicklung

Handlungskonzept

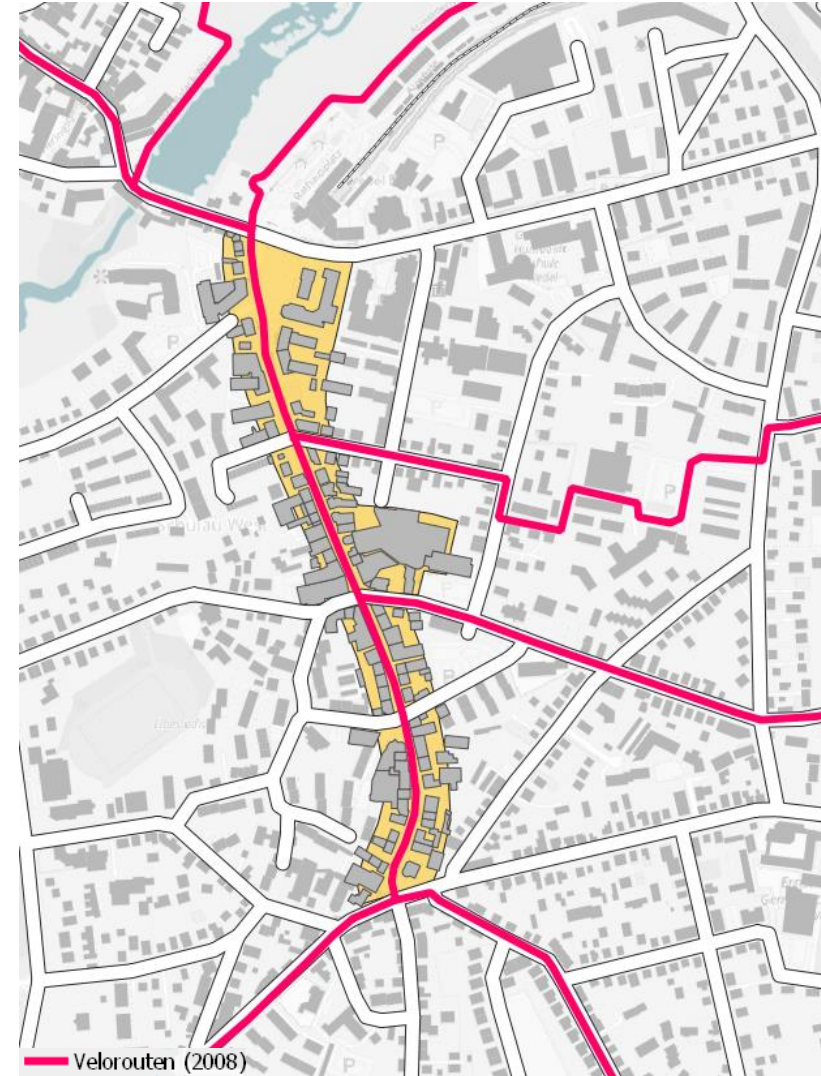
Warum braucht Wedel ein stadtweit gutes Angebot an Fahrradparkmöglichkeiten?



Fahrradparken in Wedel heute

Bahnhofstraße

- Bestand: Vorderradhalter mit vereinzelt Anlehnbügel
- teils sehr begrenzter Platz für das Fahrradparken
- vorrangige Nutzung: Einkaufen, Nahversorgung, (ggf. Anwohnerparken)
 - Parken für wenige Minuten bis Stunden
 - höhere Anforderungen:
 - *kurze Wege (Parken möglichst direkt vor der Tür)*
 - *bequeme und einfache Nutzbarkeit*
 - *sicherer Stand*



Velorouten (2008)

Kartengrundlage: OpenStreetMap

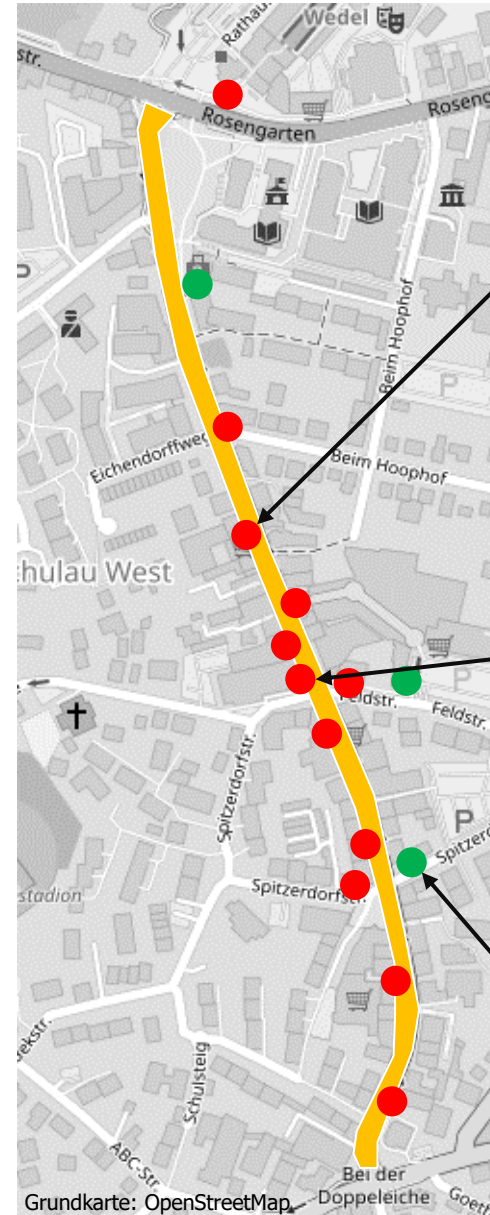
Fahrradparken in Wedel heute

Bahnhofstraße

Problemfelder

- Kurze Wege für Radfahrende ausschlaggebend
 - direktes & kurzes vor die Tür stellen, anstatt einen weiter entfernten, freien Fahrradständer zu wählen

Bereiche mit geringer (●) und hoher (●) Auslastung der Stellplätze
(Momentaufnahme)



Fahrradparken in Wedel heute

Bahnhofstraße

Problemfelder

- Diebstahlschutz und Nutzerfreundlichkeit
 - Vorderradhalter werden tendentiell gemieden
 - Anlehnbügel, Laternen oder Schilder werden zum Rahmenanschießen gesucht (insb. bei hochpreisigen Modellen)
 - durch fehlende Anschließmöglichkeiten am Rahmen werden die Räder oftmals nur am Vorderrad oder nur in-sich-selbst angeschlossen
 - das Anschließen des Rahmens am Vorderradhalter ist offenbar zu umständlich, zu eng oder das Schloss ist dafür nicht geeignet



Fahrradparken in Wedel heute

Bahnhofstraße

Problemfelder

- Fester Stand und Steuerung des ruhenden Radverkehrs
 - Fahrräder werden aufgrund fehlender Stellplätze oder der Bequemlichkeit ohne Halterung abgestellt
 - Gefahr des Umkippens oder Wegrollens bei Wind, Gepäckbelastung, oder beim Ein- und Ausparken
 - Folge: Beschädigungen und Behinderungen anderer Verkehrsteilnehmer:innen
- Unterschiedliche Fahrradtypen
 - Unterschiedliche Anforderungen an Stellplätze
 - Dreiräder, Lastenräder, Rennräder, Kinderräder, Pedelects, Fahrräder mit Gepäcktaschen



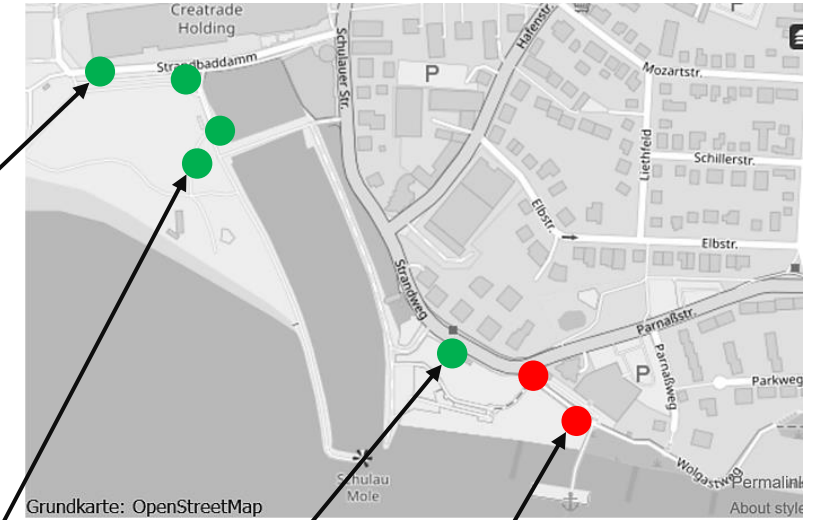
Fahrradparken in Wedel heute

Hafen

Problemfelder

- Kurze Wege für Radfahrende ausschlaggebend
 - direktes & kurzes vor die Tür stellen, anstatt einen weiter entfernten, freien Fahrradständer zu wählen

Bereiche mit geringer (●) und hoher (●) Auslastung der Stellplätze
(Momentaufnahme)



Fahrradparken in Wedel heute

Auswertung Online-Beteiligung

Verortung von Mängeln | Radverkehr |
"Fehlende/Nicht bedarfsgerechte Abstellanlagen"
(287 Nennungen)



- Quantität:
 - In Bereichen hoher Zentralität und / oder besonderer Freizeitbedeutung fehlen offenbar Fahrradabstellanlagen
- Qualität:
 - Es fehlen Anlagen, die ein sicheres, schnelles, bequemes und festes Abstellen direkt am Ziel ermöglichen

- 
- Fahrradparken in Wedel heute
 - Anforderungen an die zukunftsfähige Entwicklung**
 - Handlungskonzept

Welche Zielgruppen und spezifischen Anforderungen an Fahrradparkmöglichkeiten gibt es?

Anforderungen an die zukunftsfähige Entwicklung

Unterscheidung nach Zielgruppen und Schwerpunktsetzung

- Grobe Unterscheidung nach **Kurzzeitparker** (z.B. Kunden des Einzelhandels), **Langzeitparker** (Bezug Freizeitstätten, Bildungseinrichtungen u.a.) und **Übernacht-Parker** (i.d.R. wohnungsbezogen) mit unterschiedlichen Anforderungen
- Stadt kann am ehesten das Angebot im öffentlichen Raum gestalten
- Wohnungsbezogene (und ggf. betriebsbezogene) Angebote auf Privatflächen können durch Information, Beratung und ggf. im Zuge des Planungs- bzw. Genehmigungsverfahrens eines Neubauvorhabens beeinflusst werden
- Es gibt hoch verdichtete Wohngebiete. In diesen könnte geprüft werden, Fahrradparkmöglichkeiten für die Bewohner:innen im öffentlichen Raum zu schaffen
- Bike-and-Ride stellt ein Sonderthema dar (→ Teilkonzept „Mobilitäts- und Fahrradstation“)

- **Erreichbarkeit:** ausreichende Menge an Abstellmöglichkeiten an wichtigen Quellen und Zielen des Radverkehrs
- **Eindeutigkeit** und gute Erkennbarkeit: Steuerung des ruhenden Radverkehrs auf geeignete Flächen und in geeignete Positionen
- **Benutzerfreundlichkeit:** Bequeme und einfache Benutzbarkeit
- **Diebstahlschutz:** Anschließen des Rahmens oder ggf. Einschließbarkeit des Fahrrads
- **Schutz vor Beschädigungen** und Vandalismus
- ausreichender **Abstand** zwischen den abgestellten Fahrrädern: für ein leichtes Ein- und Ausparken, Anschließen und Beladen ohne Beschädigung von Nachbarrädern und Beschmutzen der eigenen Kleidung
- **Witterungsschutz**
- Berücksichtigung von **Fahrrad-Sonderformen**
- **fester Stand:** Verhinderung des Wegrollens des Fahrrads und des Umschlagens des Lenkers
- **Schutz von Passanten** vor Verletzungsgefahr
- ausreichende **Beleuchtung**
- gestalterische Einpassung in die Umgebung

- 
- Fahrradparken in Wedel heute
 - Anforderungen an die zukunftsfähige Entwicklung
 - Handlungskonzept**

- 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) Dabei sind Fahrrad-Sonderformen (z.B. Lastenräder) immer mit zu beachten.
- e) Die Quantifizierung von Bedarfen ist komplex und aufwändig und ist daher in nachfolgenden Arbeitsschritten (nach Erstellung des Mobilitätskonzeptes nachzuschärfen, z.B. online-Beteiligung, Erfassung „Wild-Parker“)
- f) Die Erweiterung des Fahrradparkens am Bahnhof ist ein eigenes Teilkonzept (→ „Mobilitäts- und Fahrradstation“).

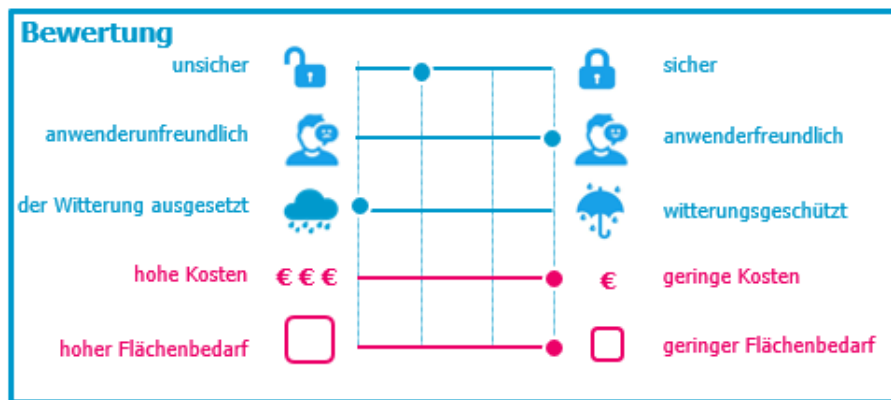
Handlungskonzept

Kurzzeitparker | Anlehnbügel ohne Überdachung

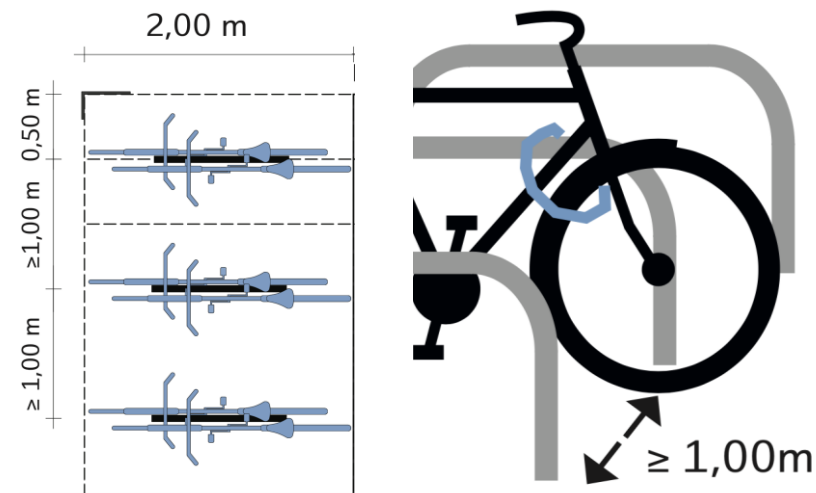
- a) Für Kurzzeitparker wird das Angebot an **Anlehnbügeln** in den entsprechenden Schwerpunkt-Bereichen erweitert
- b) Dabei kann auch die **Umnutzung von heutigen Kfz-Stellplätzen** in Frage kommen.
- c) Die einheitliche Verwendung eines geeigneten Anlehnbügels wird angestrebt.



Quelle: bz-berlin.de, Timo Beurich



Quelle : Leitfaden Fahrradparken im Quartier, Stadt Hamburg, ARGUS, GKKK Architekten

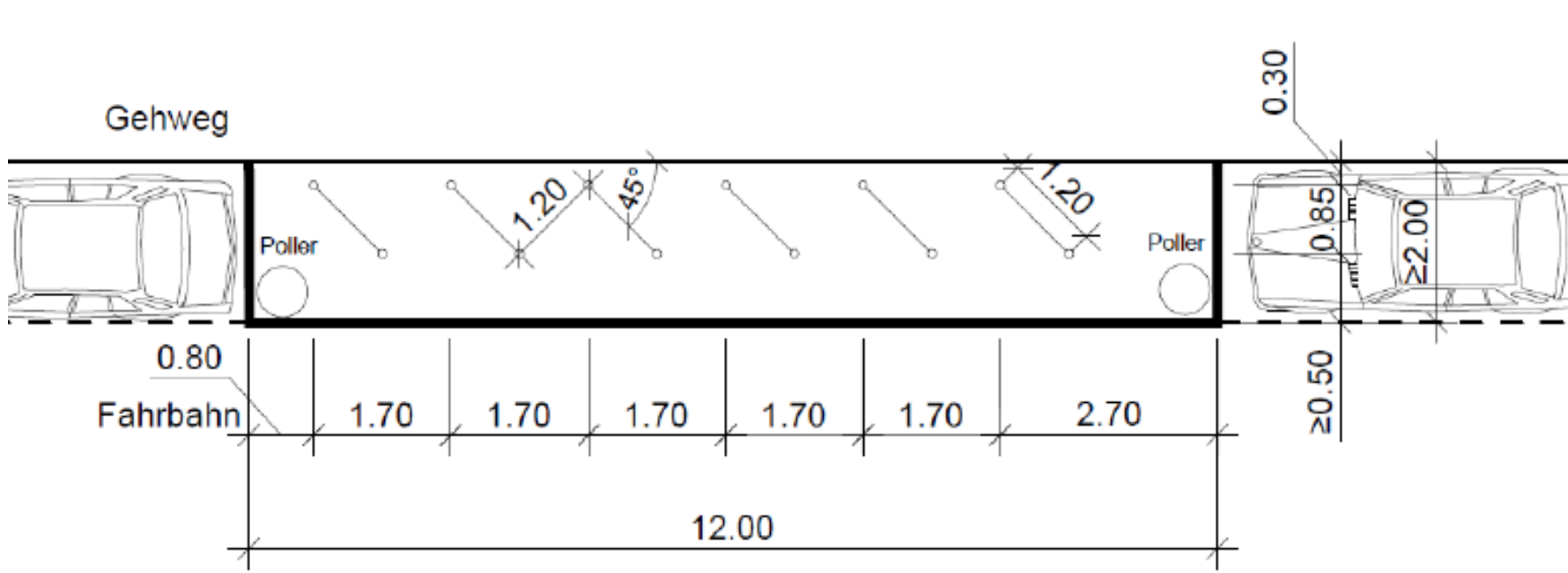


Quelle: Leitfaden Fahrradparken im Quartier, Stadt Hamburg, ARGUS, GKKK Architekten

Handlungskonzept

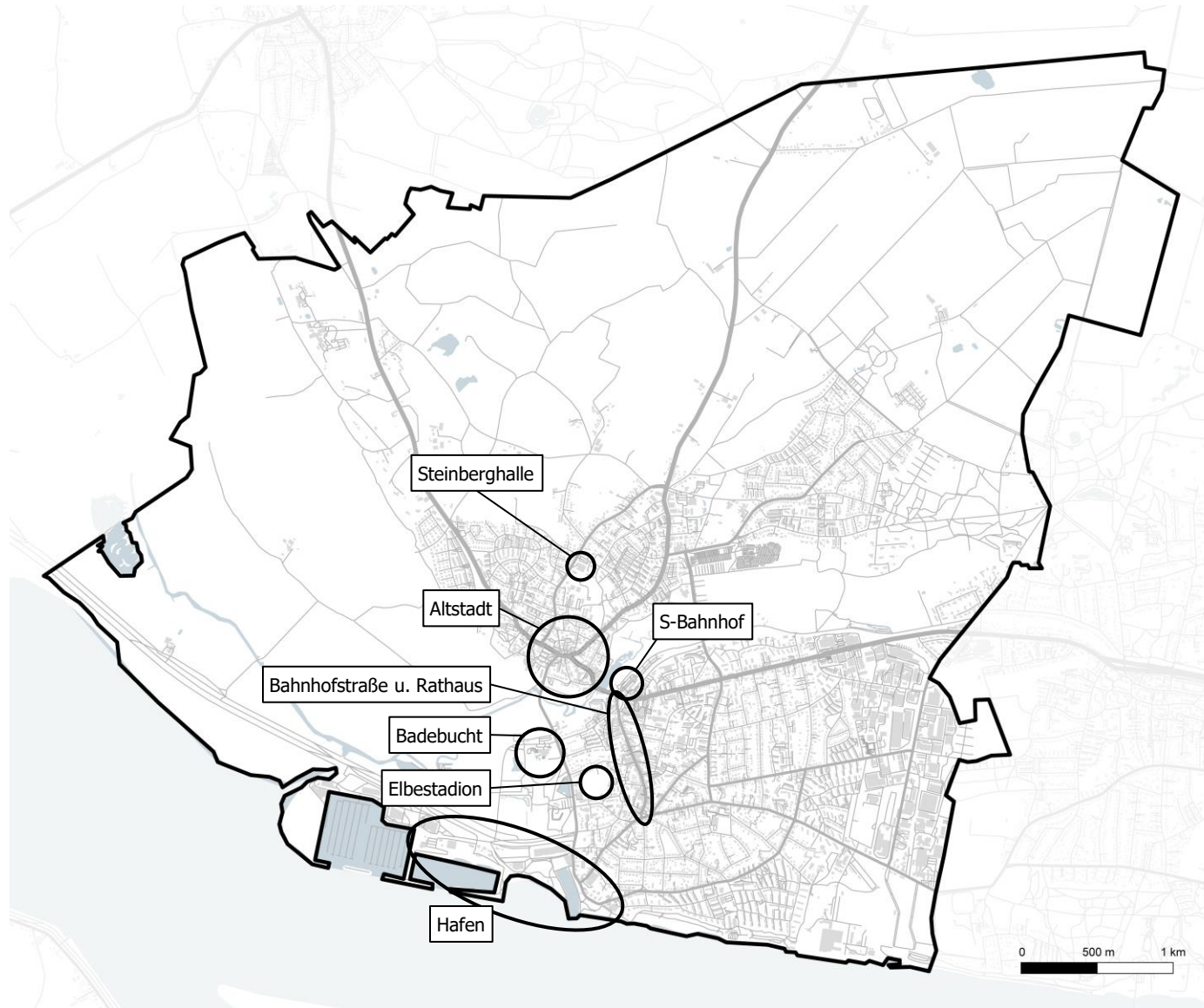
Kurzzeitparker | Anlehnbügel ohne Überdachung

- a) Für Kurzzeitparker wird das Angebot an Anlehnbügel in den entsprechenden Schwerpunkt-Bereichen erweitert
- b) Dabei kann auch die Umnutzung von heutigen Kfz-Stellplätzen in Frage kommen.
- c) Die einheitliche Verwendung eines geeigneten Anlehnbügels wird angestrebt.



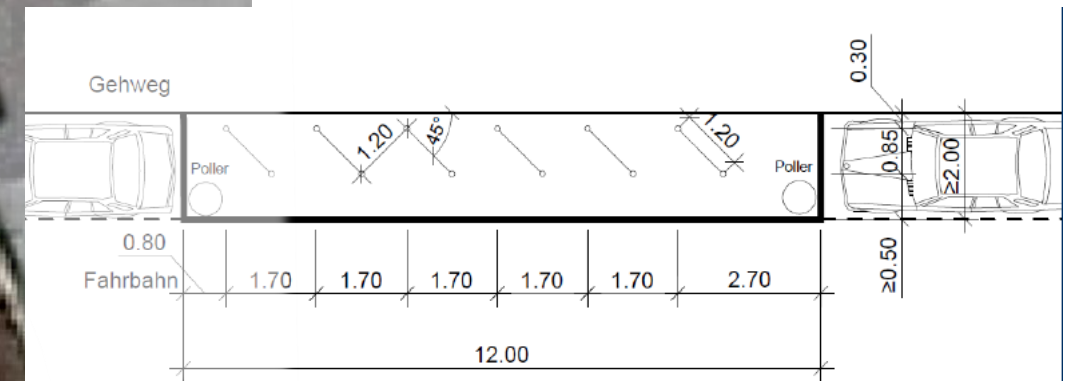
Handlungskonzept

Zielschwerpunkte für überwiegend Kurzzeitparken | S-Bahnhof, Einzelhandelsschwerpunkte, Sport- Und Freizeiteinrichtungen



Handlungskonzept

Zielschwerpunkte | Beispielhafte Anordnung | Bahnhofstraße (Höhe Welau-Arcaden)



Handlungskonzept

Zielschwerpunkte | Beispielhafte Anordnung | Hafen



Handlungskonzept

Langzeitparker | Anlehnbügel mit Überdachung, Bike-Hangars und Boxen

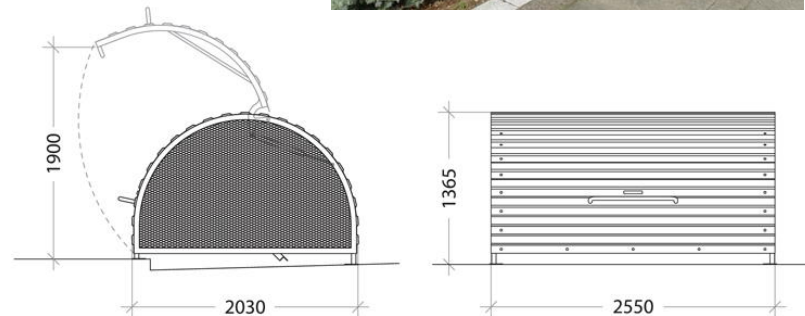
- Für Langzeitparker wird das Angebot an Anlehnbügel mit Überdachung in den entsprechenden Schwerpunkt-Bereichen erweitert.
- Darüber hinaus kommen sogenannte „**Bike-Hangars**“ sowie **Einzelboxen** in Betracht.
- Für die letztgenannten Typen ist ein Zugangssystem (z.B. Schlüssel) sowie die Organisation der Vergabe / Vermietung zu klären. Auf eine bequeme Nutzung ist besonders zu achten.
- Perspektivisch ist die Machbarkeit eines app-basierten Systems zeitlich befristet genutzter Boxen zu prüfen.



Quelle: google street view



Quelle: Ziegler Metall



* Quelle: Lifecycle UK

- **Zunehmende Bedeutung des Radverkehrs**

- Strukturwandel in urbanen Zentren: Erreichbarkeit mit nachhaltigen Verkehrsmitteln gewinnt an Bedeutung, Ausbau von Radwegen wird vorangetrieben
- Steigender Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen: Zwischen 2002 und 2017 in deutschen Metropolen von 9 % auf 15 % gestiegen
- Steigende Zahl verkaufter Fahrräder: Von 3,85 Mio. in 2017 auf 4,29 Mio. in 2019

- **Veränderte Nachfrage macht Ausdifferenzierung des Fahrradpark-Angebots notwendig**

- Erhöhte Nachfrage nach (hochpreisigen) E-Bikes, Lastenrädern und Transportmöglichkeiten mit dem Fahrrad
 - *Benötigen gesonderte Abstellformen und größere Abstellflächen*
 - *Reine Ausweitung des bestehenden Angebots nicht ausreichend*
- Dezentrale Anlagen mit hohen Sicherheitsstandards als Ziel
 - *Nähe (Kurzzeitparken) und Sicherheit (Langzeitparken) als wichtigste Faktoren für Nutzende*
- Trend zur Multifunktionalität
 - *Verstärkte Nachfrage nach Bike-Sharing-Stationen, Mobilstationen, Bike & Ride-Anlagen, Fahrradstationen an ÖPNV-Haltepunkten*

- **Attraktive Gestaltung sorgt für gesteigerte Akzeptanz**

- Innovative Gestaltungsmöglichkeiten zur architektonischen und städtebaulichen Integration: Kombination mit Bänken, Schließfächern, Spielgeräten o.Ä.
 - *Wahrnehmung der Anlagen als Aufwertung des öff. Raumes statt als reine Verkehrsanlagen*

- **Wege zur Veränderung**

- Einbeziehung verschiedener Akteur:innen und Nutzer:innengruppen
- Politische Förderung des Fahrradparkens



Foto: Paul Wolff GmbH

Handlungskonzept

Perspektive app-basiertes diebstahlsicheres Fahrradparken

Bikeep: Smart Locker

(Partnerschaft mit Ziegler Metall)

- Appbasiert
- Monatspass oder individuelle Reservierung möglich
- Solar- oder Batteriebetrieb möglich
- Generiert Nutzungsdaten um erweiterte Planungen zu unterstützen
- Betrieb denkbar durch: Städte, Wohnquartiere, Firmen oder Universitäten
- Nutzung bereits in mehreren Städten:
- Tallinn, Andorra, San Francisco und Kiel



Handlungskonzept

Übernachtparker | Bike-Hangars

- Für Übernachtparker wird ein Angebot an sogenannten „Bike-Hangars“ geschaffen
- Dies gilt für den Fall, dass auf dem Privatgrund einer Interessentengruppe nachvollziehbar kein adäquates Angebot geschaffen werden kann
- Vorteile:
 - Sicher (Abschließbar)
 - Schnell (direkt vor der Haustür)
 - Effizient (Personalisiert)
 - Platzsparend (bspw. 6 Räder pro Hangar)

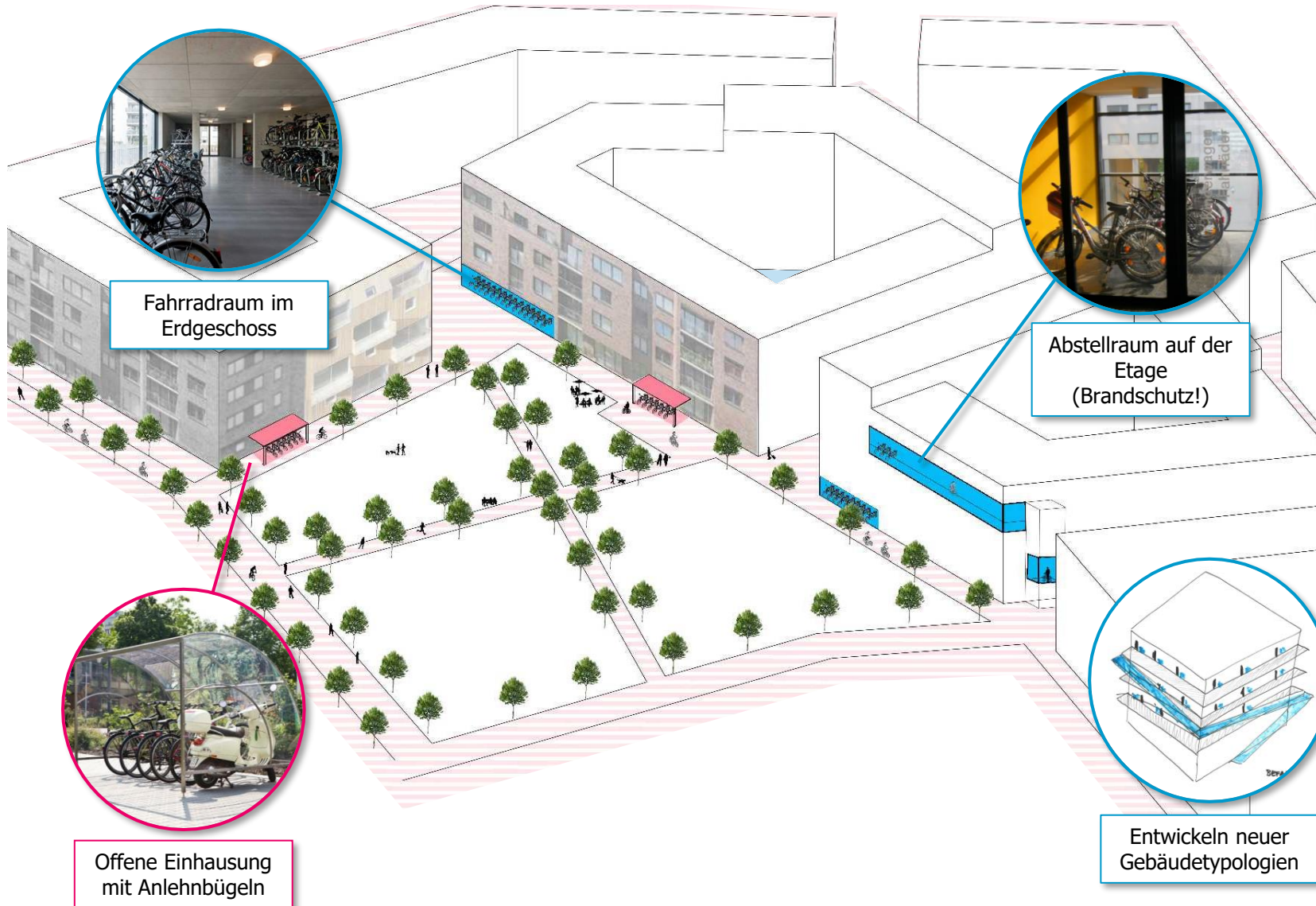


Quelle: Cyclehoop

- Mittelfristig sollte auch das Fahrradparken an **Wohnstandorten mit erhöhter Dichte** (Geschosswohnungsbau) **systematisch** angegangen werden
- Untersuchung notwendig: Passen Angebot und Nachfrage zusammen? Betrachtung von Anwohner- und Besucherparken
- Falls Nachfrageüberhang vorhanden, käme auch der **öffentliche Raum als Ort für Lösungen** in Betracht (bspw. durch Umwidmung von Parkständen)
- Maßgebliche Kriterien für wohnungsbezogenes Fahrradparken: Ebenerdig, stufenlos, barrierefrei
- Die Herstellung im Zuge von Neubaumaßnahmen sowie die Nachrüstung im Bestand können durch Genehmigungsaufgaben (z.B. Erfüllung Stellplatzsatzung), Beratung, Flächenbereitstellung, Bezuschussung u.a. gefördert werden.

Handlungskonzept

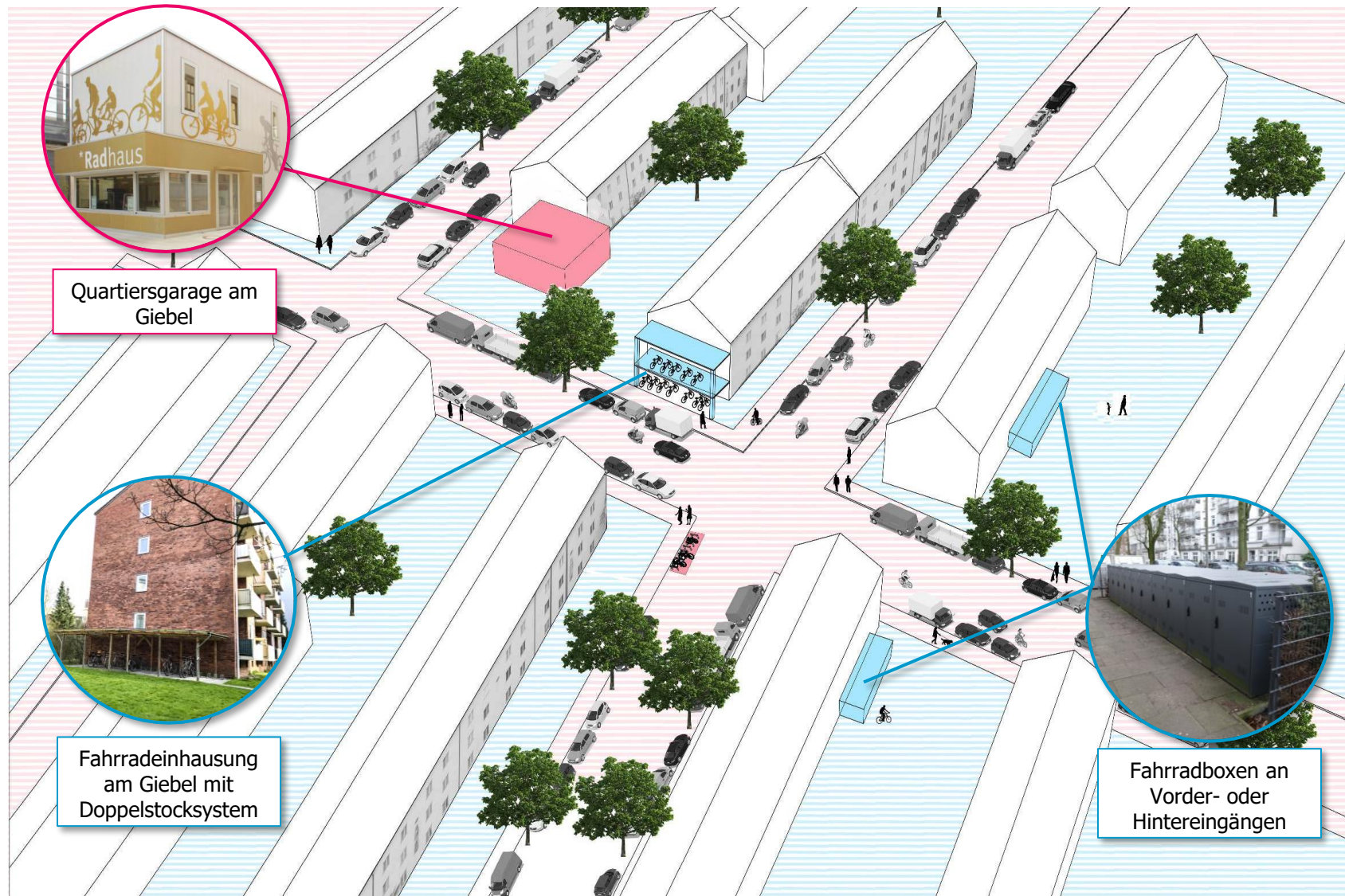
Wohnstandorte: Individuelle Lösungen je nach Siedlungstypologie | Neubau (Mehrfamilienhäuser)



Quelle: Begleitpräsentation Leitfaden
Fahrradparken im Quartier, Stadt
Hamburg, ARGUS, GKKK Architekten

Handlungskonzept

Wohnstandorte: Individuelle Lösungen je nach Siedlungstypologie | 50er Jahre

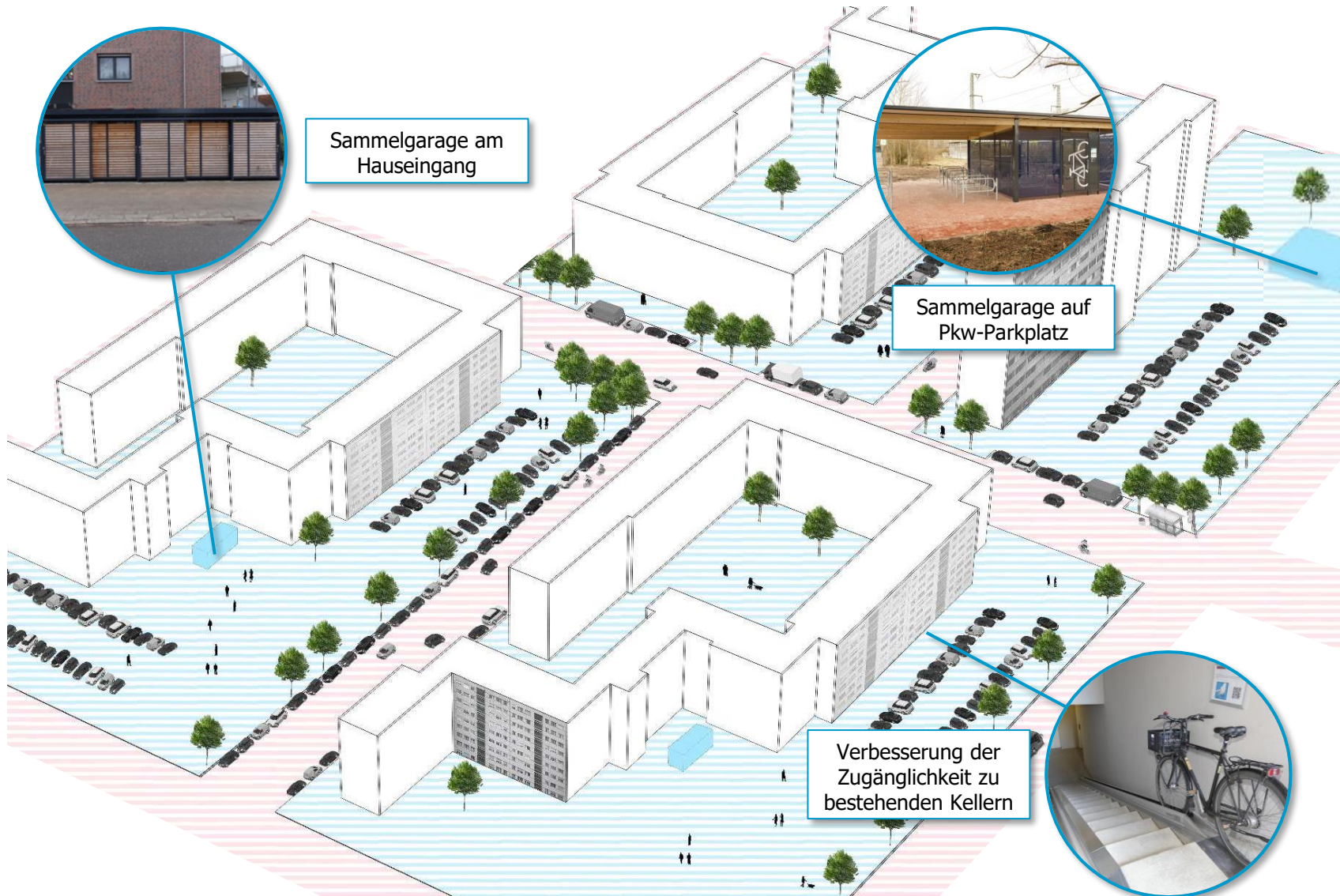


- Private Fläche
- Öffentliche Fläche

Quelle: Begleitpräsentation Leitfaden
Fahrradparken im Quartier, Stadt
Hamburg, ARGUS, GKKK Architekten

Handlungskonzept

Wohnstandorte: Individuelle Lösungen je nach Siedlungstypologie | 60er/70er Jahre



- Private Fläche
- Öffentliche Fläche

Quelle: Begleitpräsentation Leitfaden
Fahrradparken im Quartier, Stadt
Hamburg, ARGUS, GKKA Architekten

Handlungskonzept

Parkplätze für Lastenräder

- In einer nicht repräsentativen Onlineumfrage zur allgemeinen Fahrradnutzung in Deutschland (fahrrad.de 2017) geben 3,5 % der Teilnehmenden an, ein Lastenrad zu besitzen.
- Fahrradmonitor Deutschland 2017: 7 % der Deutschen, die planen, ein Fahrrad zu kaufen, können sich die Anschaffung eines Lastenrads vorstellen

→ **ca. jeder 20ste Fahrradparkplatz für Lastenräder**

→ Insbesondere einzelhandelsbezogen, dort auch darüber hinausgehend





Mobilitätskonzept für die Stadt Wedel – Handlungsbaustein Stärkung Fußverkehr (Modellquartier Elbhochufer)

22.06.2022 – ergänzt 12.07.2022

Markus Franke

Johann Helmann

Pia Lindloge



Fußverkehr in Wedel heute

○ Anforderungen an die zukünftige Infrastruktur des Fußverkehrs

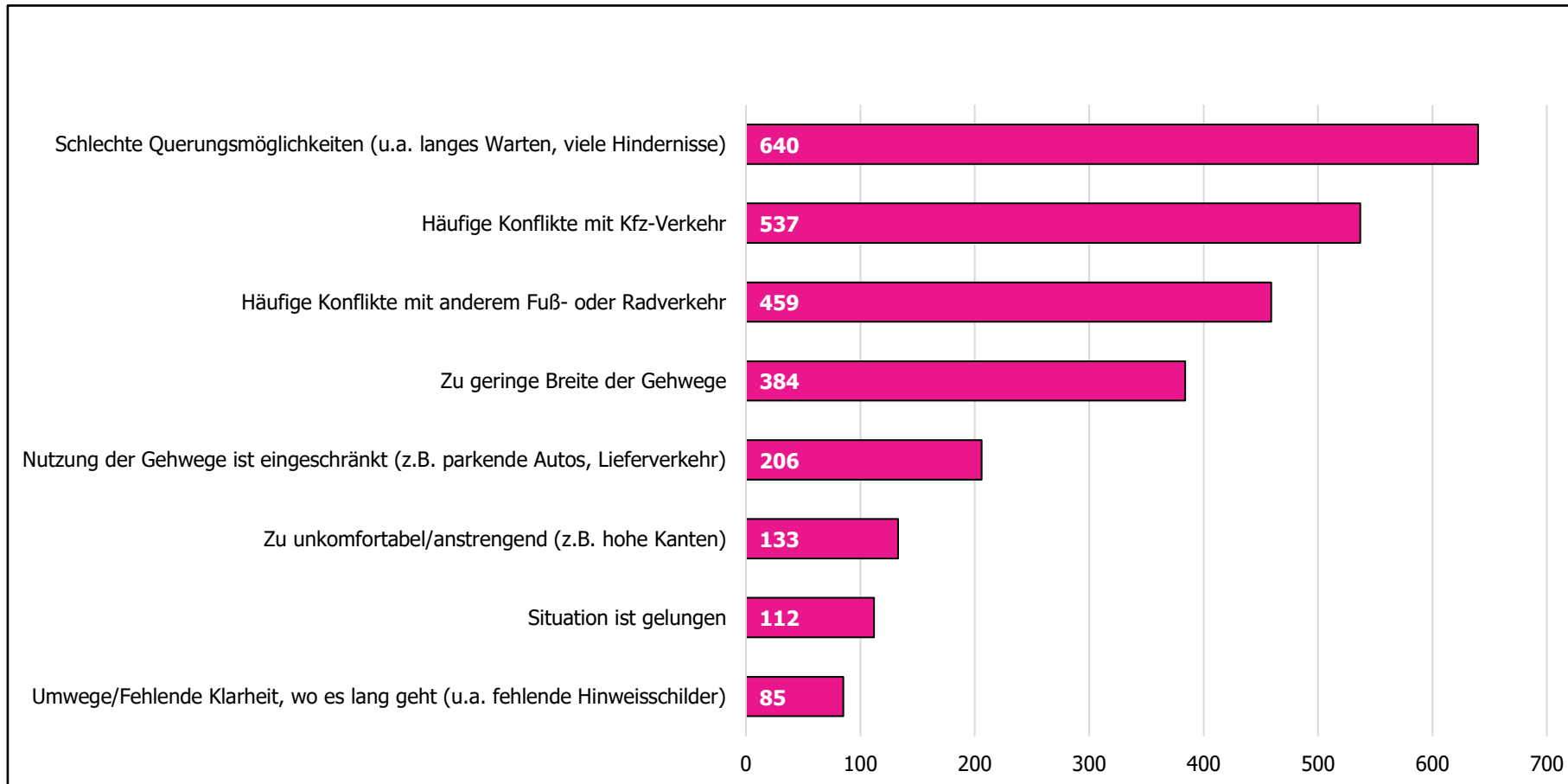
○ Handlungskonzept

└ Grundsätzliches

└ Modellquartier Elbhochufer

Fußverkehr in Wedel heute

Mängel im Zuge der Online-Beteiligung



Fußverkehr in Wedel heute

Verortung von Mängeln



Fußverkehr in Wedel heute

Beispielhafte Mängel des Fußverkehrs in Wedel



- Zu schmale Wege und Konflikte mit Radfahrenden
- Hindernisse auf den Gehwegen durch z. B. Mülltonnen
- Fehlende Querungshilfen, insbesondere in stark befahrenen Bereichen
- Fehlende Barrierefreiheit
- Zu wenig Aufenthalts- / Pausenmöglichkeiten
- Konflikte mit dem Kfz-Verkehr
- Insgesamt häufen sich die Mängel besonders im Bahnhofsumfeld, der Bahnhofstraße und in höher verdichteten, gemischt genutzten Quartieren wie z.B. dem Elbhochuferquartier.

- Insbesondere in städtisch geprägten Quartieren haben sich die Bedingungen für Zufußgehende in Wedel historisch **negativ** entwickelt.
- Gleichzeitig deuten die städtischen und demografischen Strukturen (kurze Wege u.a.) einen **großen Bedarf** an, insbesondere aus Sicht von Senior:innen und Schüler:innen
- Das Thema des **Pausierens** („Ruhender Fußverkehr“) und damit des Aufenthalts mit seinen entsprechenden Ansprüchen an Sitzgelegenheiten, Beleuchtung, ggf. Witterungsschutz u.a. ist Bestandteil der Fußverkehrsinfrastruktur.
- Dort, wo aufgrund der städtischen Nutzungen oder der Dichte viel Fußverkehr auftritt bzw. die potenziellen Wünsche nach guten Fußverkehrsbedingungen besonders umfassend sind, besteht der **höchste Handlungsbedarf**.

- 
- Fußverkehr in Wedel heute
 - Anforderungen an die zukünftige Infrastruktur des Fußverkehrs**
 - Handlungskonzept
 - Grundsätzliches
 - Modellquartier Elbhochufer

Anforderungen an die zukünftige Infrastruktur des Fußverkehrs

Wünsche der Bürger:innen und generelle Anforderungen

- Barrierefreie und breitere Wege, auch z. B. durch Entfernung von Barrieren
- Beidseitige Gehwege; Bsp. Breslaustraße, Urnenfeld, Johann-Diedrich-Möller-Straße
- Sichere Schulwege; Bsp. Albert-Schweitzer-Schule
- Mehr und sichere Querungshilfen; Bsp. Galgenberg Ecke Akazienweg bzw. Ginsterweg
- Reduzierung von Parkplätzen oder Verlagerung
- Barrierefreie Zugänge zur Elbe; durchgehende Führung des Elbwanderwegs am alten Kraftwerk sowie Ausbau der Verbindung nach Rissen
- Verkehrsberuhigung zur Förderung des Fußverkehrs, Bsp. Königsbergstraße



→ **Sicherheit**
→ **Komfort**
→ **Barrierefreiheit**
→ **Konfliktreduktion**

- 
- Fußverkehr in Wedel heute
 - Anforderungen an die zukünftige Infrastruktur des Fußverkehrs
 - Handlungskonzept**
 - Grundsätzliches**
 - Modellquartier Elbhochufer

- Umfangreiche Probleme gezielt abbauen: dort, wo die potenziellen Wünsche nach guten Fußverkehrsbedingungen besonders umfassend sind, beginnen.
- Um erreichbare Verbesserungen für eine möglichst große Breite alltäglicher Wege aufzuzeigen und um besonders problematische Zustände anzugehen, wird ein **Modellquartier** ausgewählt, für das ein Fußverkehrskonzept entwickelt wird – das Quartier **Elbhochufer**.
- Im Zuge **anderer Teilkonzepte**, wie z.B. „Schulwegsicherheit“, „Integration der B 431“, „Bahnhofstraße“, „Verknüpfung Bahnhof und Bahnhofstraße“ oder „Tempo 30“ werden darüber hinaus Fußverkehrsbelange in den Vordergrund gestellt und Verbesserungen geplant.
- Das Modellquartier soll Lust auf mehr machen. → **Übertragung auf andere Quartiere**
- Im Rahmen laufender Bemühungen der Länder auf Bundesebene werden neue Möglichkeiten der Fußverkehrsförderung im Rahmen einer Novelle der Straßenverkehrsordnung (oder der zugehörigen Verwaltungsvorschriften) in Aussicht gestellt, die zu beobachten und deren Ergebnisse künftig einzubinden sind.

- 
- Fußverkehr in Wedel heute
 - Anforderungen an die zukünftige Infrastruktur des Fußverkehrs
 - Handlungskonzept**
 - Grundsätzliches
 - Modellquartier Elbhochufer**

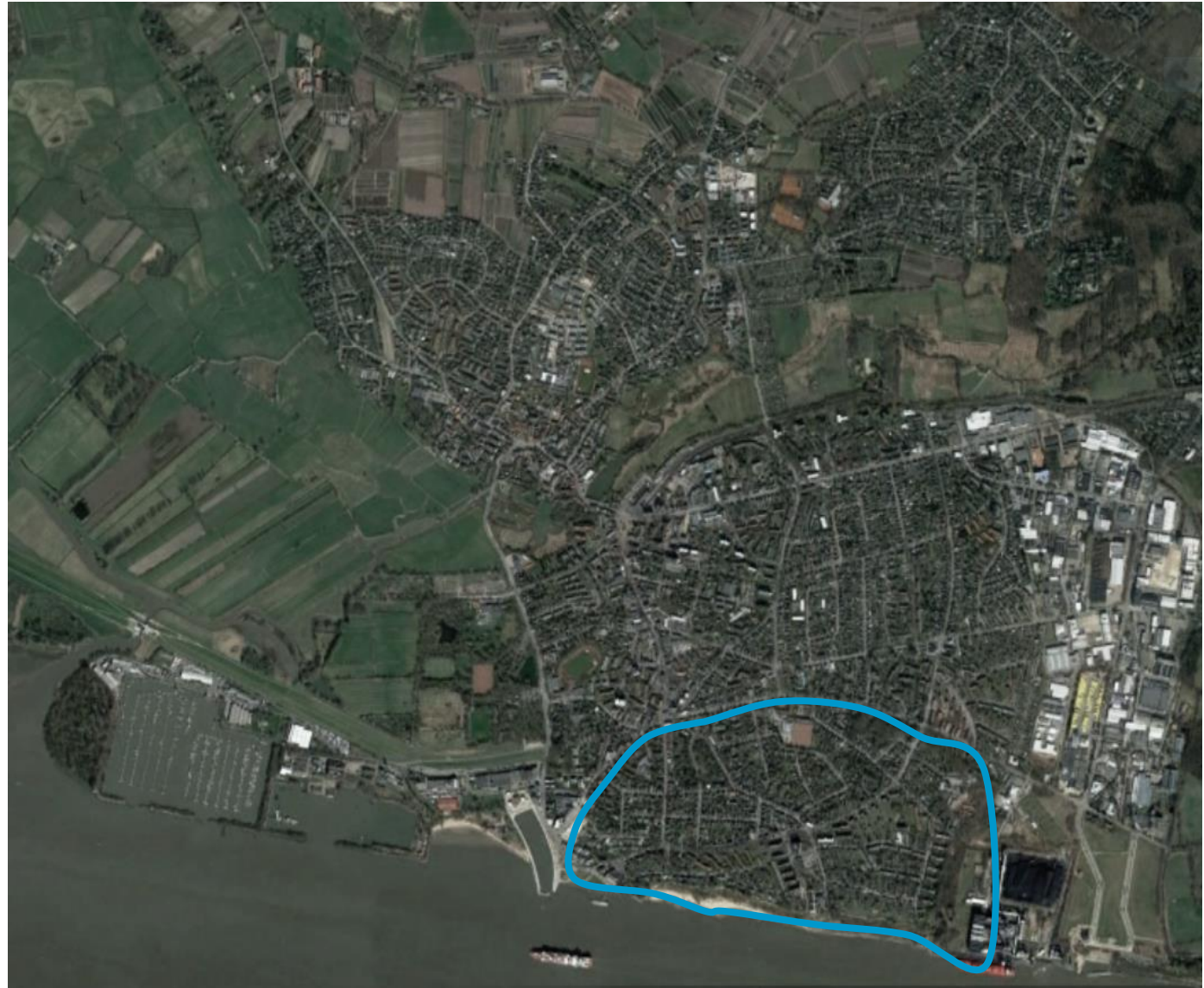


Fußverkehrskonzept für das Modellquartier Elbhochufer

Fußverkehrskonzept für das Modellquartier Elbhochufer

Lage und Umgebung

- Relativ hohe Wohndichte
- Vielfältige Flächennutzungen
- Innenstadt zu Fuß erreichbar
- Eigene Anziehungspunkte, z.B. Fährhaus und Elbufer

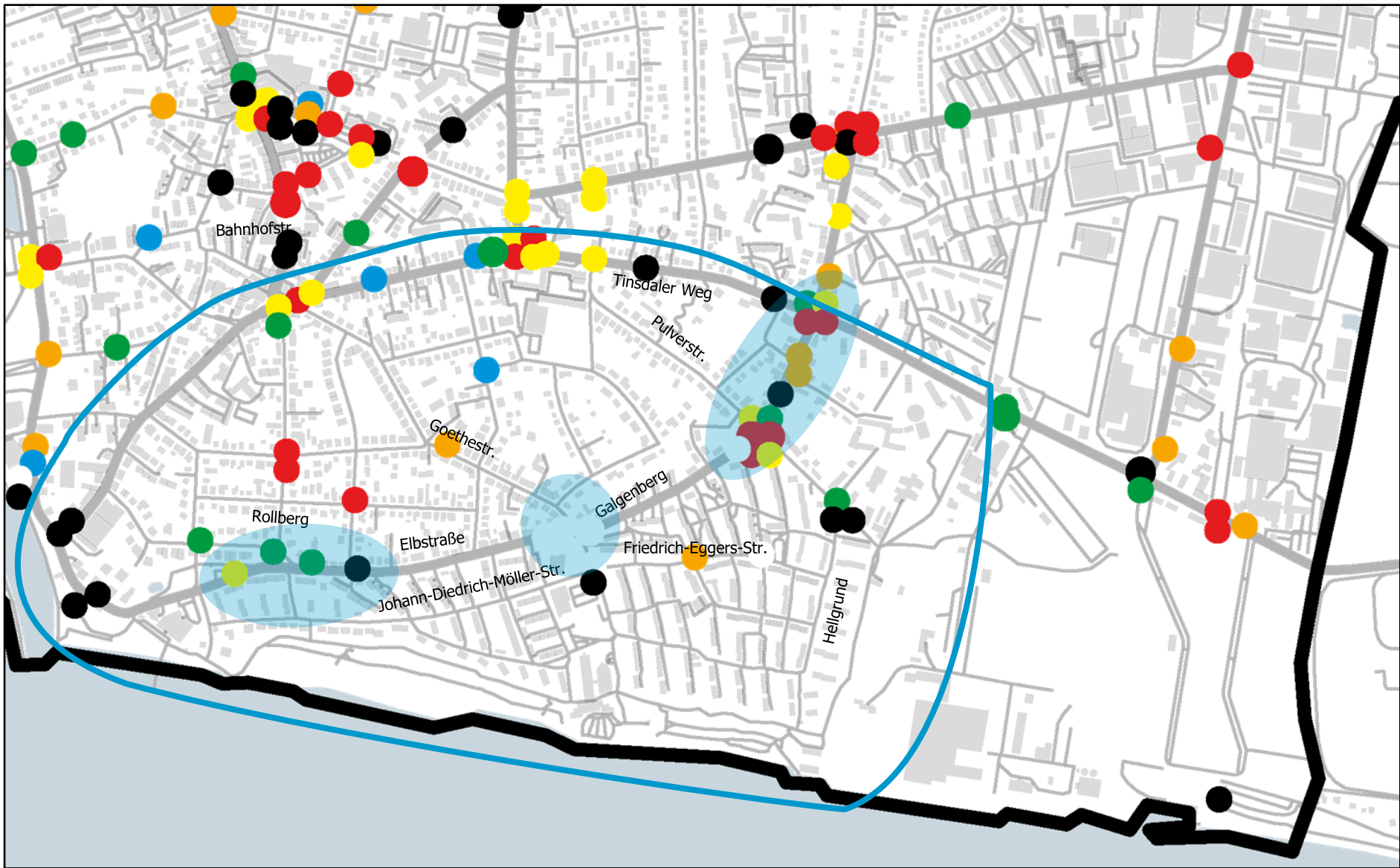


Fußverkehrskonzept für das Modellquartier Elbhochufer

Verortung von Mängeln | Fußverkehr | Alle Mängelkategorien



Fußverkehrskonzept für das Modellquartier Elbhochufer
Unfallgeschehen (hier: nur mit Personenschäden 2017 – 2019)



Fußverkehrskonzept für das Modellquartier Elbhochufer

Handlungsbedarfe

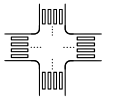
- Fehlende/beengte/verstellte Gehsteige: Zahlreiche Defizite für Zufußgehende
- Einschränkung für Zufußgehende durch parkende Pkw
- Fehlende Barrierefreiheit (z.B. Zugänge am Wolgastweg)
- Schulkinder: Mangelnde Sicherheit verursacht Bringverkehre mit Folgeproblemen
- Fehlende Querungshilfen (z.B. Galgenberg/Akazienweg, Ginsterweg, Tinsdaler Weg/Goethestraße und Bei der Doppeleiche/Rollbergstraße)
- Dominanz des Kfz-Verkehrs beeinträchtigt Aufenthalts- und Bewegungsqualität, u.a. Achse Parnaßstraße – Elbstraße - Galgenberg sowie hoher Flächenverbrauch durch parkende Pkw



Fußverkehrskonzept für das Modellquartier Elbhochufer

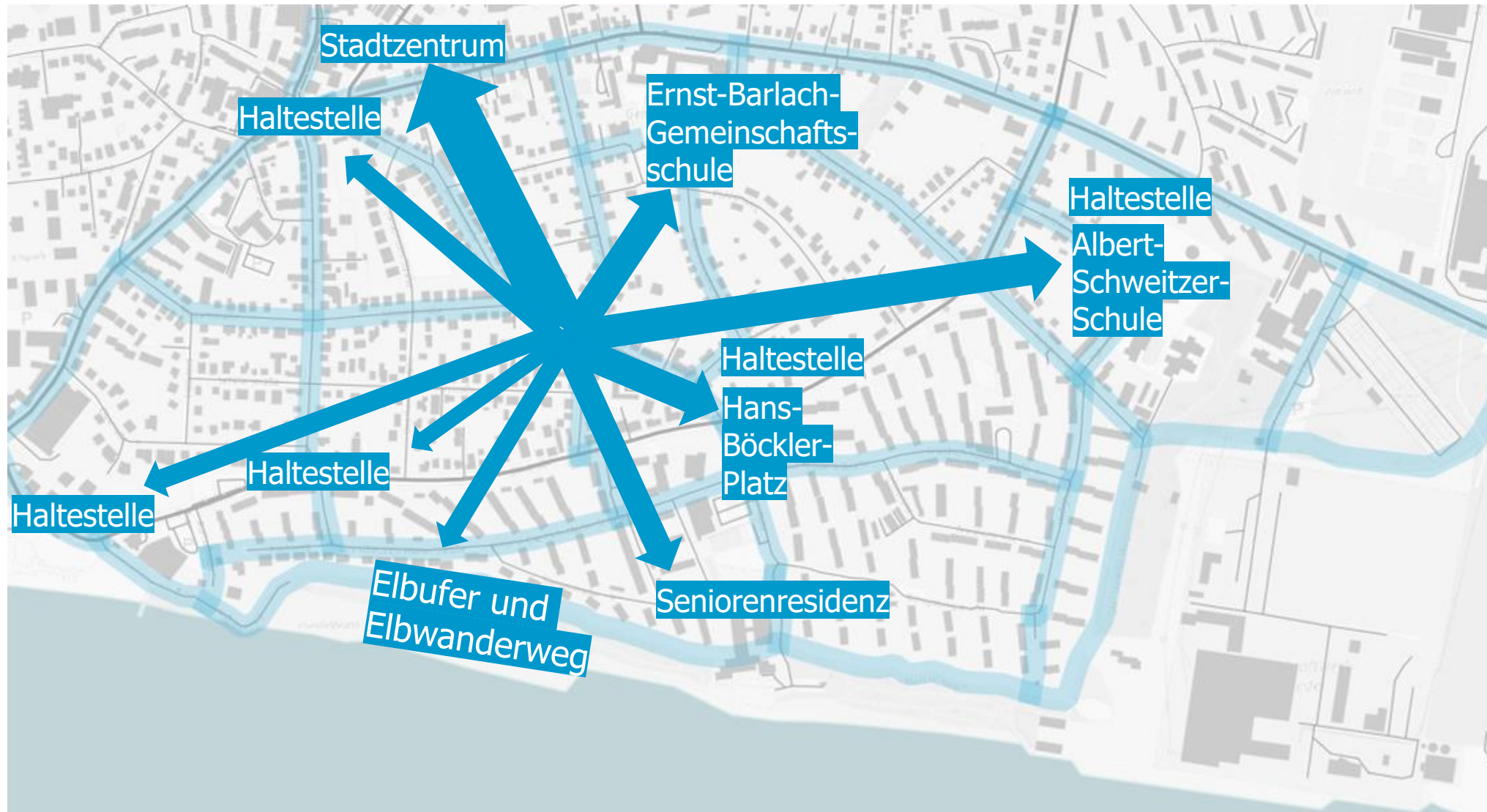
Handlungsansatz

- Die Maßnahmen konzentrieren sich auf **Kreuzungen, Einmündungen, Querungshilfen sowie Verweilmöglichkeiten**, da sie die Sicherheit der Fußgänger:innen erhöhen sowie Komfort bieten und zugleich nur mit geringen Kosten verbunden sind.
- Räumlich verortet werden die Maßnahmen entlang der **Hauptachsen des Fußverkehrsnetzes** sowie **besonders problematischer** Bereiche.
- Parkraum wird wegen des hohen Parkdrucks nur partiell entnommen und durch Maßnahmen für den Fußverkehr ersetzt (Option Quartiersgarage).
- Mit Hilfe von Einbahnstraßensystemen können darüber hinausgehend notwendige Flächen gewonnen werden – dies ist jedoch abzuwägen.



Fußverkehrskonzept für das Modellquartier Elbhochufer

Wichtige Fußverkehrsverbindungen und Orte des Fußverkehrs



Fußverkehrskonzept für das Modellquartier Elbhochufer
Elbwanderweg



Fußverkehrskonzept für das Modellquartier Elbhochufer Elbwanderweg

- Elbwanderweg und Graf-Luckner-Weg als Verbindungen entlang des Elbufers
- Breite: ca. 3,00 m mit Aufweitungen für den Begegnungsfall
- Umgestaltung 2008-2012
- Sitzgelegenheiten, Baumgruppen und Bepflanzungen laden zum Verweilen ein
- Zugang zum Ufer an verschiedenen Stellen



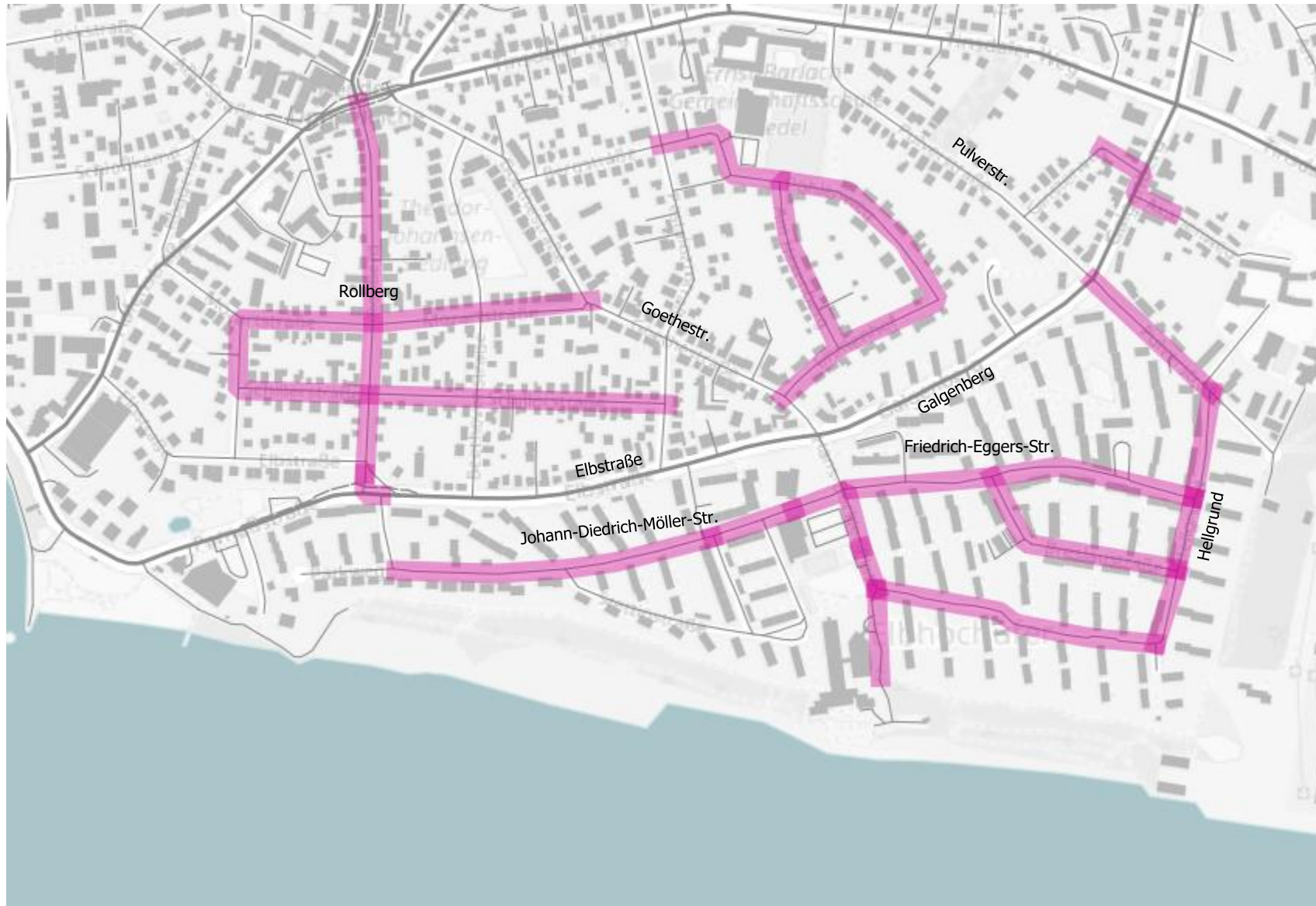
Fußverkehrskonzept für das Modellquartier Elbhochufer

Wichtige Fußverkehrsverbindungen



Fußverkehrskonzept für das Modellquartier Elbhochufer

Bereiche mit offensichtlich erhöhtem Problemdruck (Enge, Konflikte)



Fußverkehrskonzept für das Modellquartier Elbhochufer

Überlagerung der Problembereiche und der wichtigen Fußverkehrsverbindungen



Welche Elemente sind für das
Elbhochufer geeignet (und wo)?

Fußverkehrskonzept für das Modellquartier Elbhochufer

Beispiel Anlage verkehrssicherer und barrierefreier Einmündungsbereiche | „Kleeblätter“

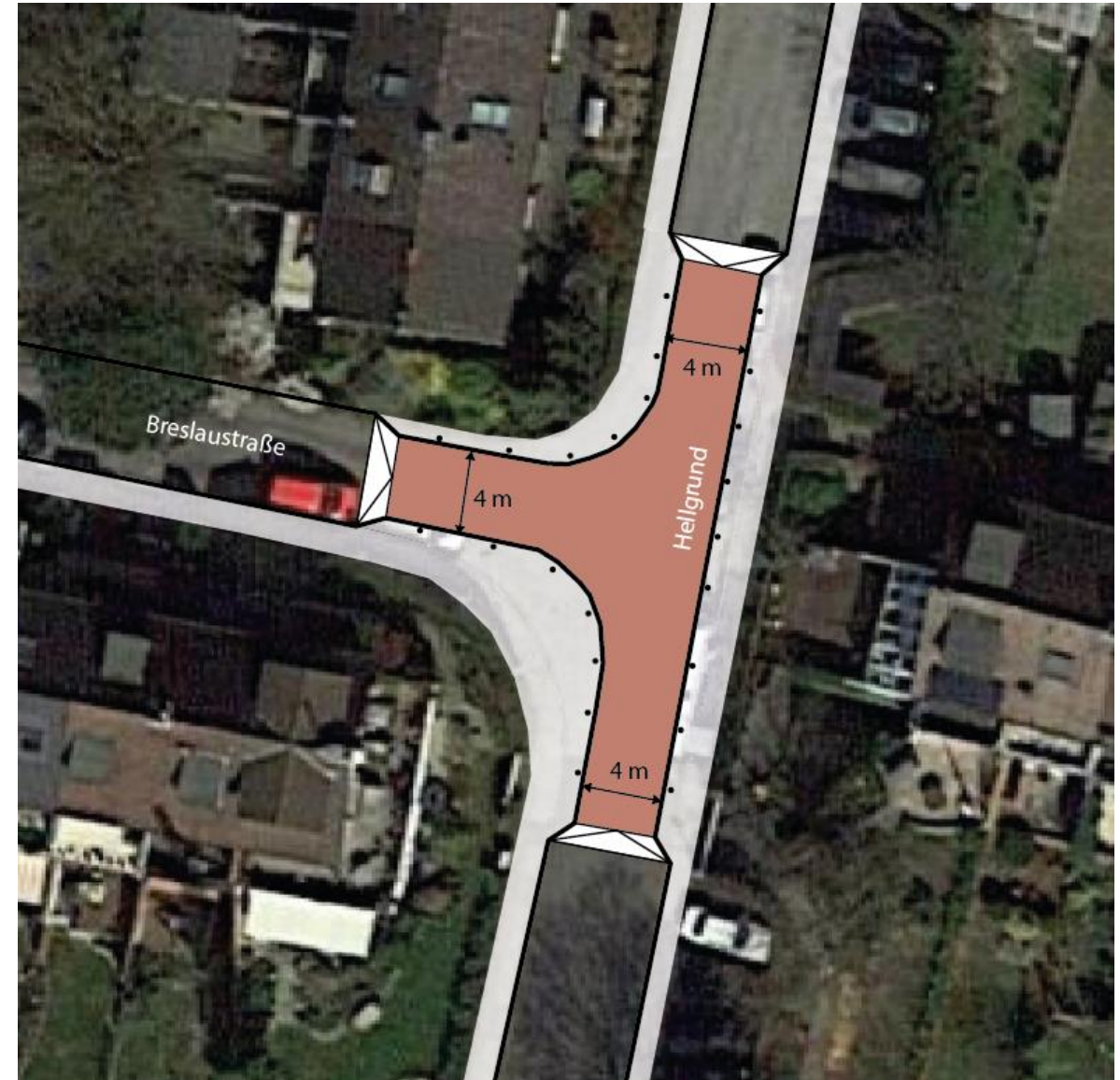


- Vorziehen von Gehwegen in (überdimensionierten) Einmündungs- / Kreuzungsbereichen
- Mit Fußgängerüberwegen und Aufpflasterungen kombinierbar
- Schutzelemente gegen Falschparken

Fußverkehrskonzept für das Modellquartier Elbhochufer

Beispiel Anlage verkehrssicherer und barrierefreier Kreuzungen| „Kleeblätter“

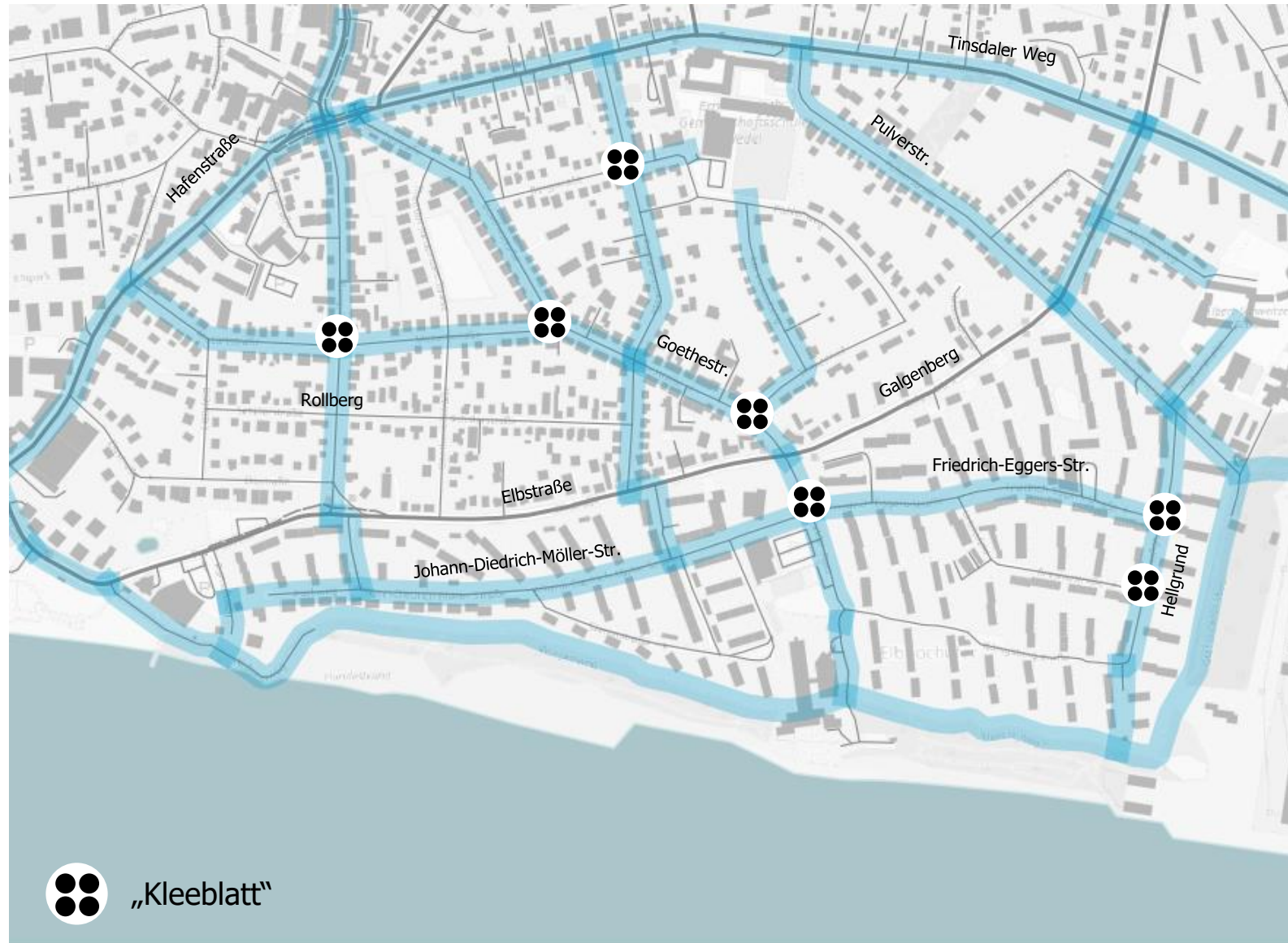
- Gute Sichtbeziehungen: Kfz- und Fußverkehr
- Abkürzung von Querungsdistanzen
- Verträgliche Abbiege-Geschwindigkeiten
- Generelle Geschwindigkeitsreduzierung
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Höhengleich und damit barrierefrei gestaltbar
- Verhinderung von Falschparken im Kreuzungsbereich
- Generelle Geschwindigkeitsreduzierung im Umfeld der Haupteingänge
- Aufwertung des öffentlichen Raumes
- Verortung an Achsen



Fußverkehrskonzept für das Modellquartier Elbhochufer

Anlage verkehrssicherer und barrierefreier Kreuzungen | Beispielhafte Verortung von potenziellen „Kleeblättern“

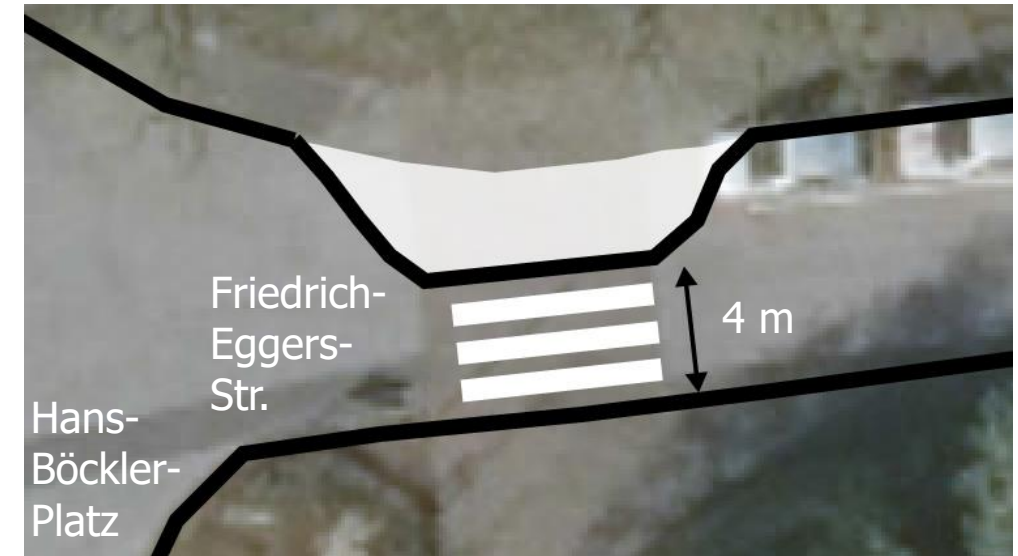
→ Verortung der „Kleeblätter“
u.a. entlang der Schulwege
und entlang der Achsen zu den
Versorgungszentren



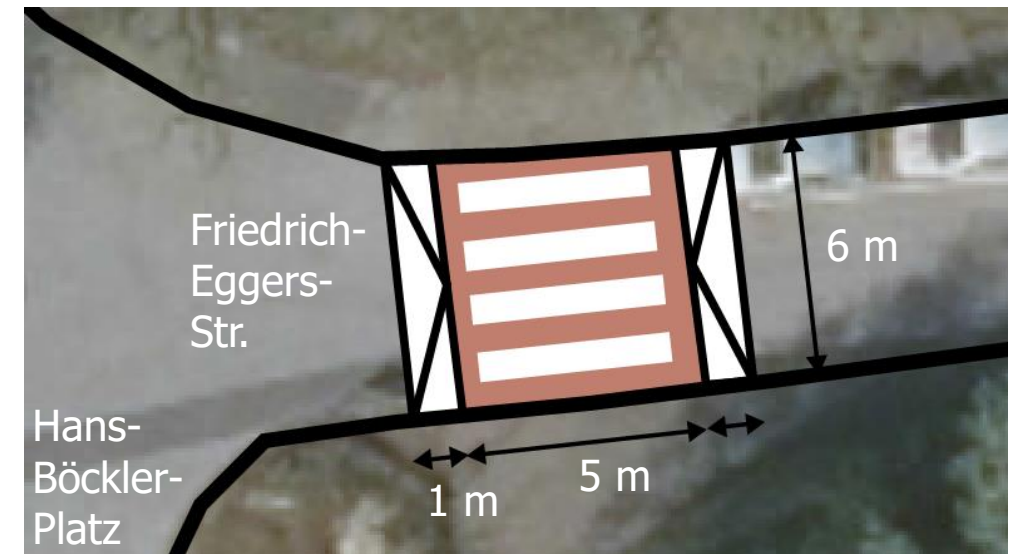
Fußverkehrskonzept für das Modellquartier Elbhochufer

Beispiel Anlage verkehrssicherer und barrierefreier Querungshilfen | Fußgängerüberwege

- Fußgängerüberweg
- Mit Aufpflasterung und vorgezogenen Seitenräumen kombinierbar
- Insbesondere im Zuge von selbständigen Geh- und Radwegen bei der Querung von Straßen geeignet (Vorrang !)



- Fußgängerüberweg mit Teilaufpflasterung
 - Reduzierte Geschwindigkeit
 - Fahrbahnanhebung auf Gehwegniveau
 - Fußgänger:innen-Vorrang



Fußverkehrskonzept für das Modellquartier Elbhochufer

Anlage verkehrssicherer und barrierefreier Querungshilfen | Beispielhafte Verortung Fußgängerüberwege

→ Verortung zur erleichterten Querung, insbesondere auf Schulwegen



Fußverkehrskonzept für das Modellquartier Elbhochufer

Beispiel Anlage verkehrssicherer und barrierefreier Einmündungsbereiche | Gehwegüberfahrten

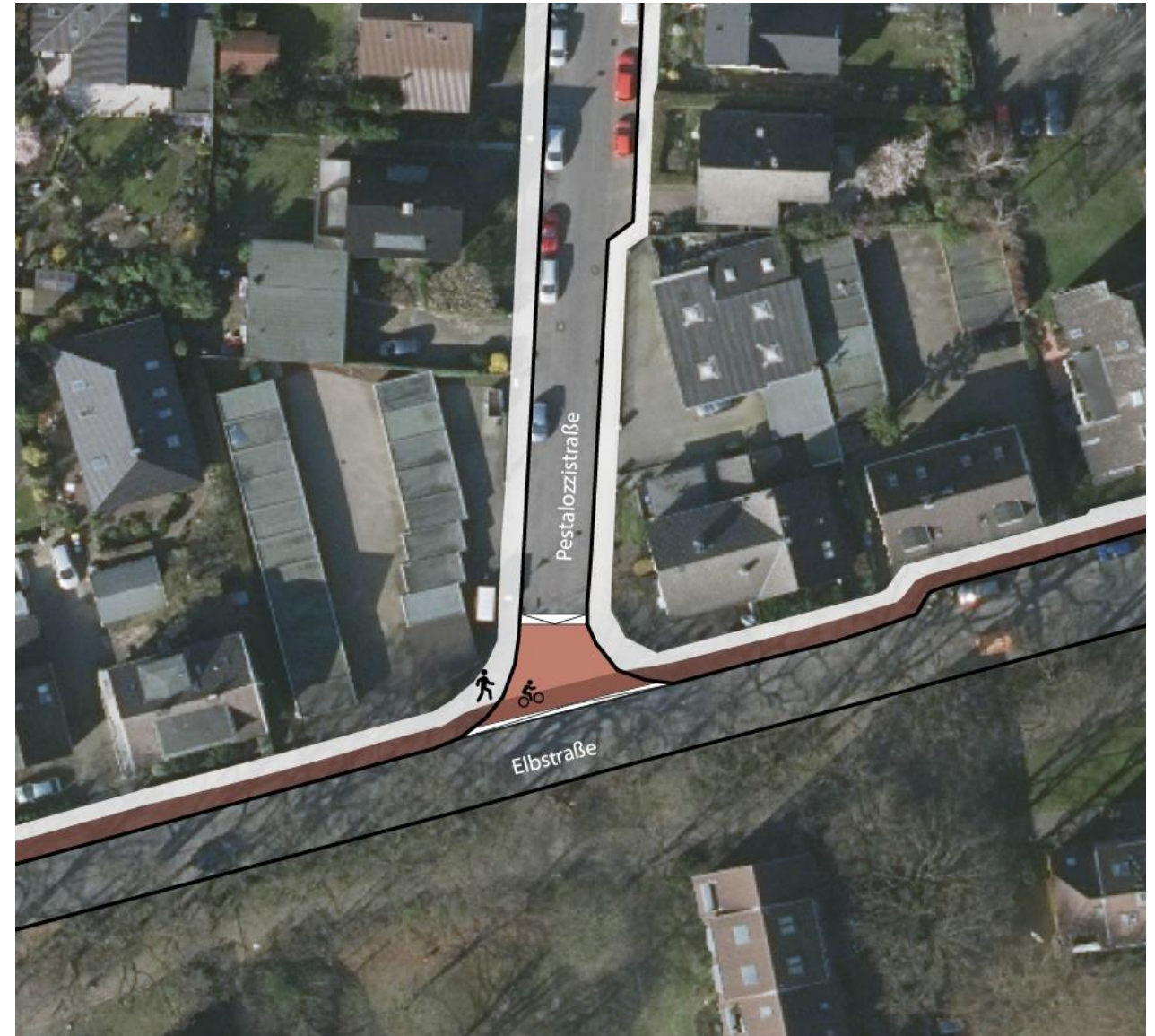


- Durchgängige Anlage von Gehwegen, ggf. auch Radwegen in Einmündungsbereichen
- Mit Fußgängerüberwegen und Aufpflasterungen kombinierbar
- Insbesondere zur Signalisierung von Quartierseingängen oder beginnenden Tempo-30-Zonen geeignet

Fußverkehrskonzept für das Modellquartier Elbhochufer

Beispiel Anlage verkehrssicherer und barrierefreier Einmündungsbereiche | Gehwegüberfahrten

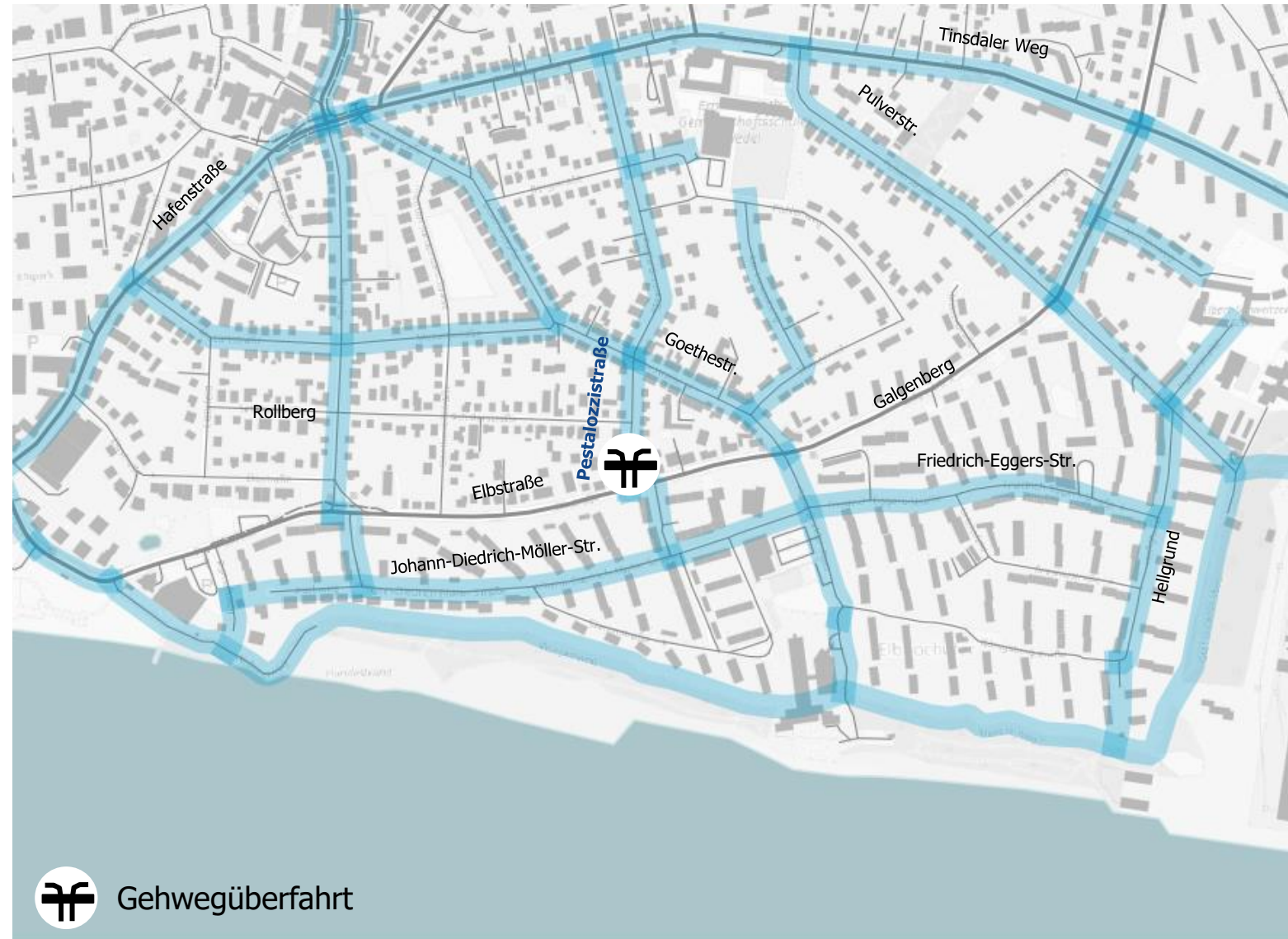
- Spürbar reduzierte Abbiegegeschwindigkeit
- Verdeutlichung des Vorrangs für Zufußgehende (und ggf. Radfahrende)
- Optisch / psychologische Wirkung i. S. einer Einfahrt in einen sensiblen Bereich



Fußverkehrskonzept für das Modellquartier Elbhochufer

Anlage verkehrssicherer und barrierefreier Einmündungsbereiche | Beispielhafte Verortung von potenziellen Gehwegüberfahrten

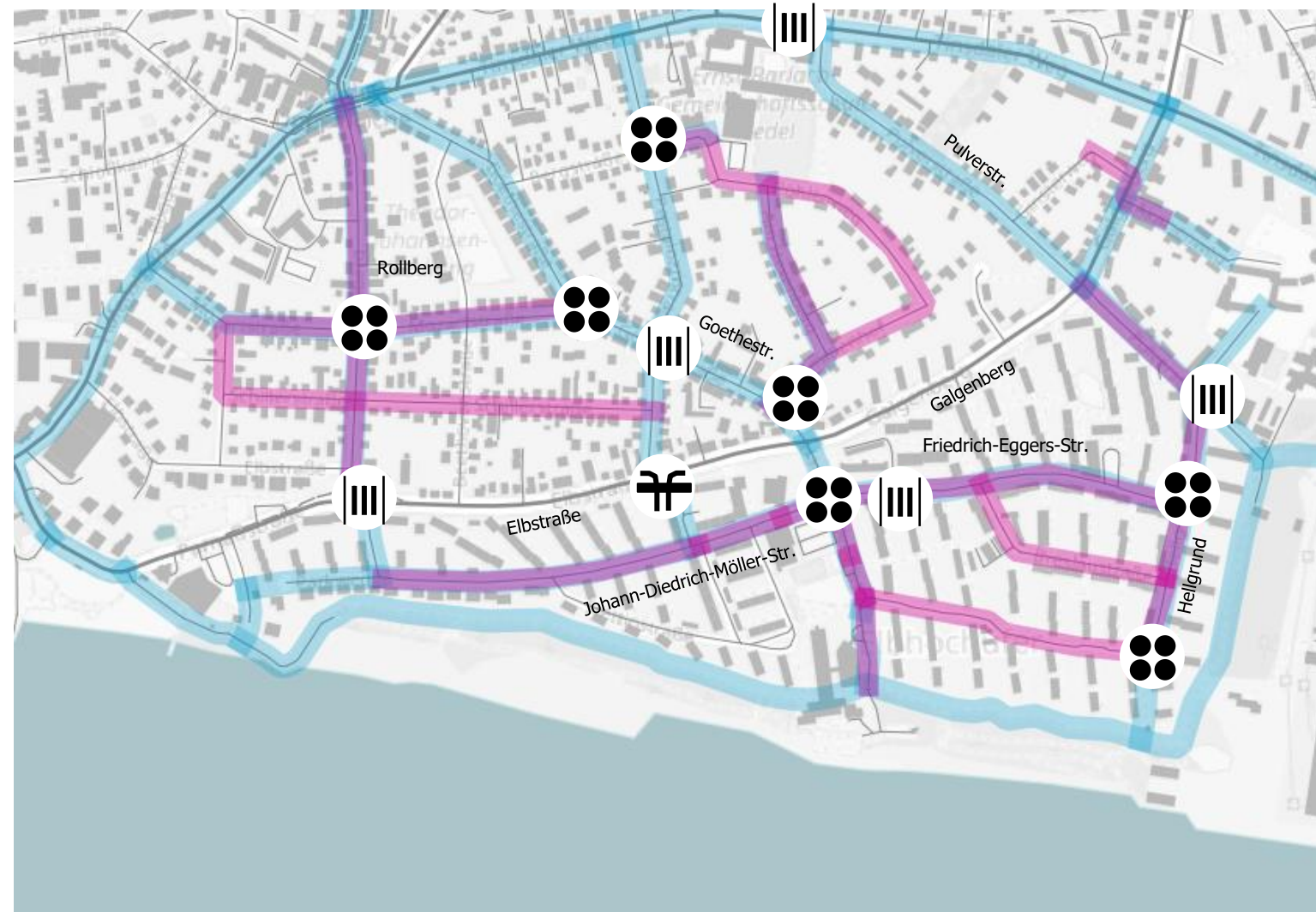
→ Verortung analog zur optischen Ankündigung eines Charakteristikwechsels



Fußverkehrskonzept für das Modellquartier Elbhochufer

Punktuelle Maßnahmen im Überblick

- ☼ „Kleeblatt“
- ||| Fußgängerüberweg
- ⌵ Gehwegüberfahrt



Fußverkehrskonzept für das Modellquartier Elbhochufer

Beispiel Anlage eines Netzes von Sitzgelegenheiten



Quelle: Ottensen macht Platz



Bild: Lundberg Design

- Schaffung eines **Netzes von Sitzgelegenheiten** im Straßenraum
- Insbesondere für ältere sowie mobilitätseingeschränkte Menschen und Familien mit Kindern von großer Bedeutung
- Es könnte z. B. im Abstand von 300 Metern Bänke positioniert werden

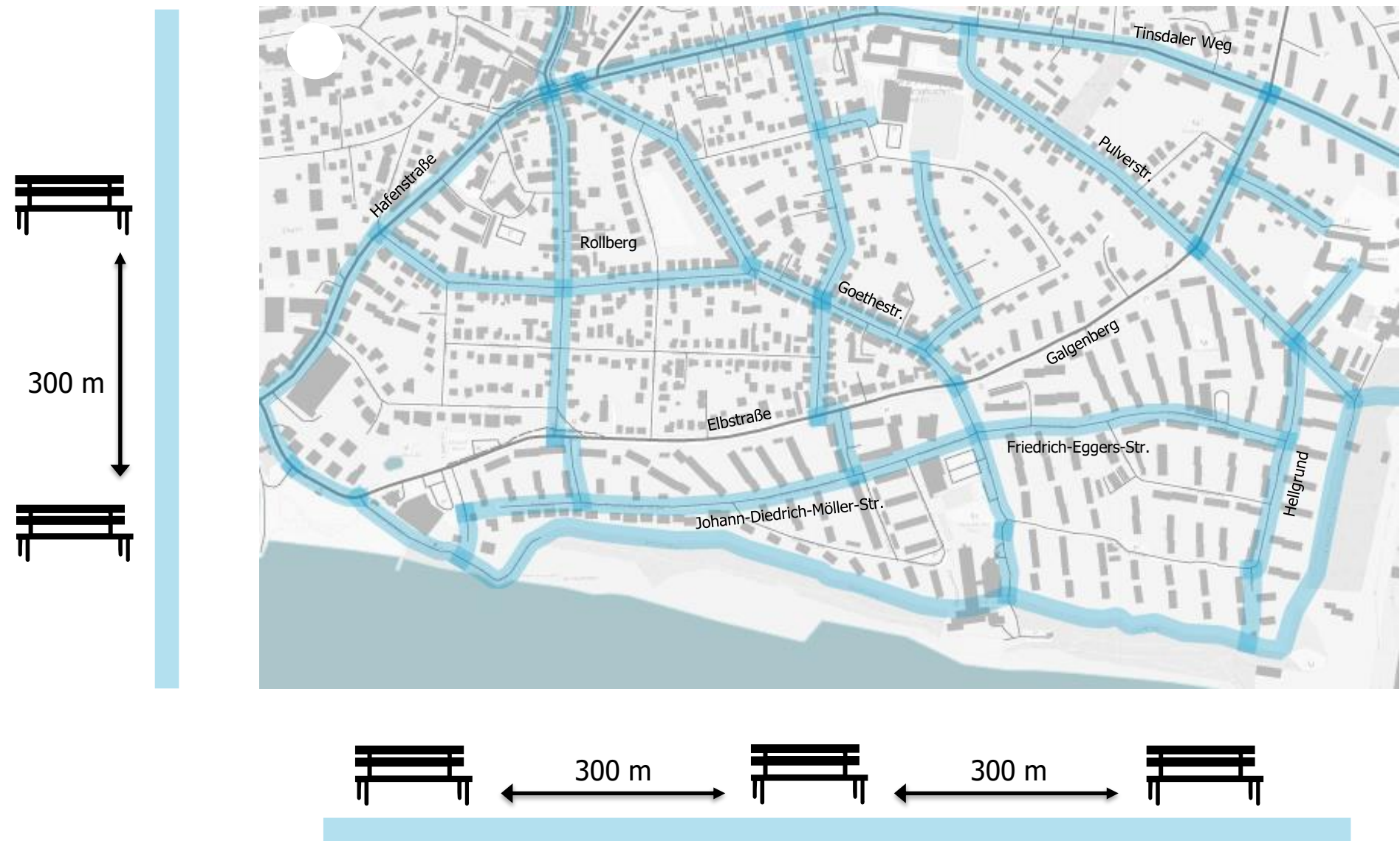
Fußverkehrskonzept für das Modellquartier Elbhochufer

Beispiel Anlage eines Netzes von Sitzgelegenheiten

- Sitzen außerhalb der Gehlinie
- Möblierung noch zu designen; ggf. flankieren (z.B. mit Fahrradbügeln, Begrünung oder Querungsstellen)
- Eher in schwach befahrenen Straßen und „schönen“ Orten
- Standorte für Neu-Anlage u.a. abhängig von bestehenden Sitzmöglichkeiten



Fußverkehrskonzept für das Modellquartier Elbhochufer
Beispiel Anlage eines Netzes von Sitzgelegenheiten

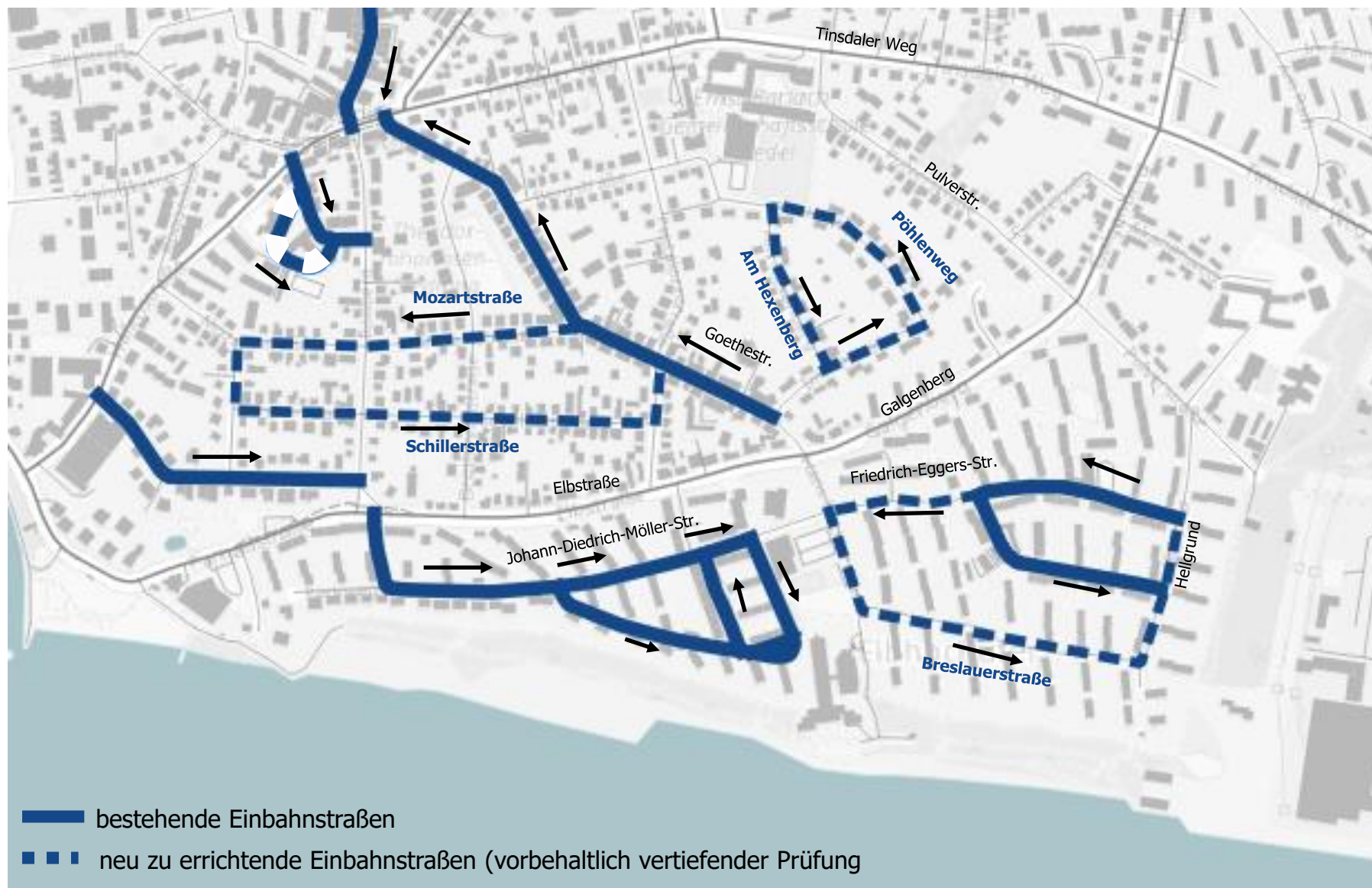


Über punktuelle Maßnahmen
hinausgehend könnten
Einbahnstraßensysteme notwendige
Flächen gewinnen...

...sind jedoch wegen anderer
Abhängigkeiten (Umwege, Kosten,
Akzeptanz) noch vertiefend zu
untersuchen

Fußverkehrskonzept für das Modellquartier Elbhochufer

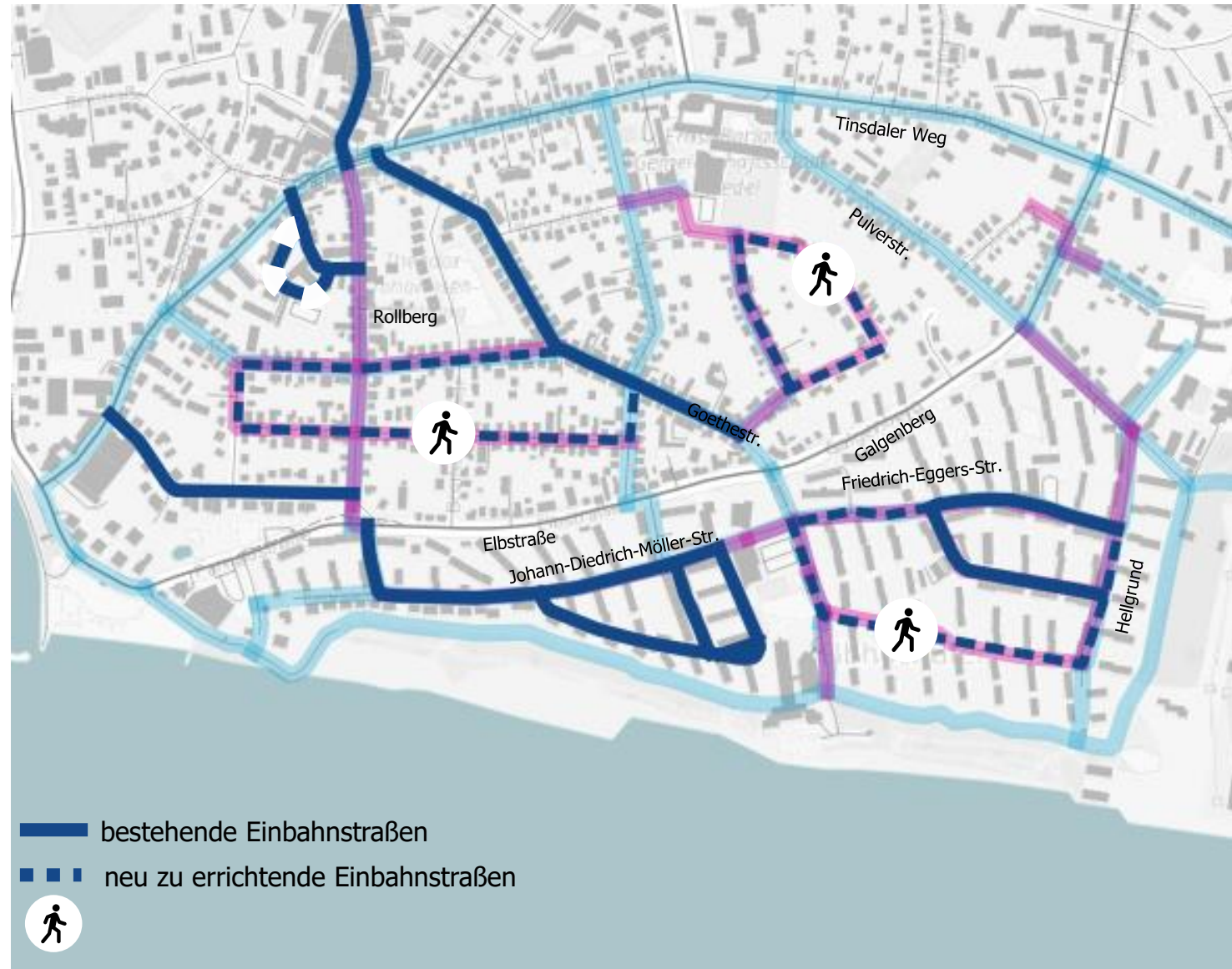
Beispiel Umverteilung von Flächen | Bestehende und potenziell zu ergänzende Einbahnstraßen



Fußverkehrskonzept für das Modellquartier Elbhochufer

Beispiel Umverteilung von Flächen | Einbahnstraßen und beidseitige Gehwege

→ Verortung in Bereichen mit zu schmalen Gehwegen und hohem Parkdruck



- Auch bei bestehendem Flächenkonkurrenzdruck gibt es Handlungsmöglichkeiten, die die Fußverkehrsbedingungen entscheidend verbessern können.
- Das Elbhochufer könnte Modell für weitere Quartiere werden.
- Weitere Modellquartiere könnten z. B. die Moorwegsiedlung (Wohnquartier) oder Altstadt (stark frequentiert) sein.
- Darüber hinaus kann das übergeordnete Fußwegenetz über die ganze Stadt ausgedehnt werden, z.B. Hafen – Bahnhof – Au – Altstadt
- Im Zuge der Straßeninstandhaltung sind fußgänger-freundliche Bedingungen anzustreben – in Erschließungsstraßen möglichst barrierefrei (stufenlos, mit Orientierungshilfen usw.), klar, mit guten Sichtbeziehungen

Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!



Mobilitätskonzept für die Stadt Wedel – Handlungsbaustein Schulwegsicherung

22.06.2022 – ergänzt 12.07.2022

Markus Franke

Marius Kemper

Eike Janssen

Übersicht über die Schulen und Schulwege in Wedel

Schulumgebungen und Handlungsempfehlungen

-  Johann Rist Gymnasium
-  Grundschule Albert-Schweitzer-Schule
-  Gemeinschaftsschule Gebrüder-Humboldt-Schule
-  Ernst-Barlach-Gemeinschaftsschule
-  Moorwegschule
-  Grundschule Altstadtschule Wedel

Fazit

Übersicht über Schulen und Schulwege

Schul- und Schüler:innen-Verteilung



- 7 öffentliche Schulen in Wedel
 - 1 Gymnasium
 - 1 Ganztagschule
 - 2 Gemeinschaftsschulen
 - 2 Grundschulen
 - 1 Förderschule

Übersicht über Schulen und Schulwege

Schulgelände



Übersicht über Schulen und Schulwege

Schulgelände und Umgebung



- Direkte Umgebung (100m)
 - besonders hohe Schulverkehrsdichte
 - Bring- und Abholverkehr durch „Elterntaxis“
- Nähere Umgebung (200m)
 - Bündelung vieler Schulrouten

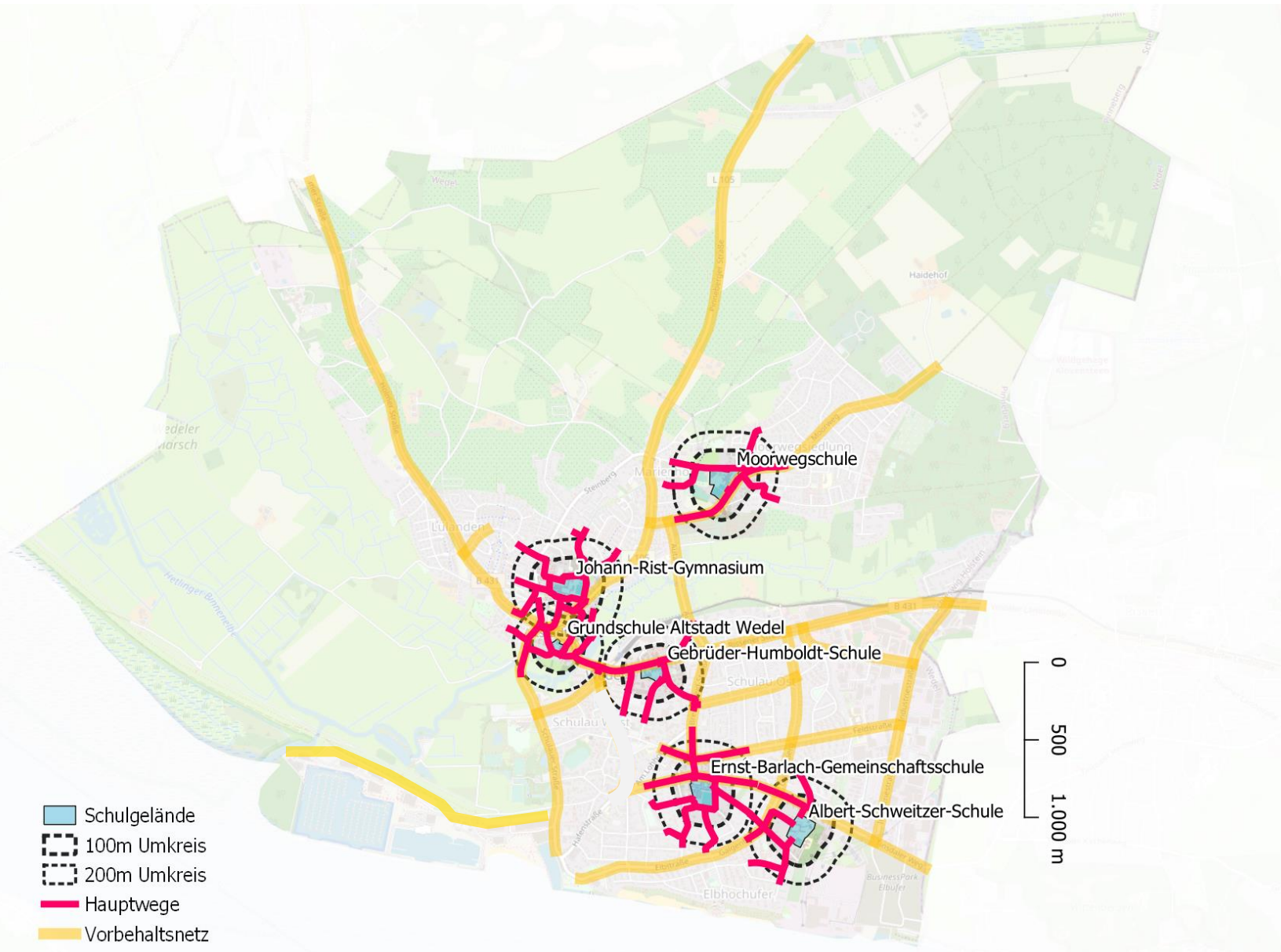
Übersicht über Schulen und Schulwege

Hauptwege im Umkreis zu Schulen



Übersicht über Schulen und Schulwege

Hauptwege im Umkreis zu Schulen mit Vorbehaltsnetz



- Grundsätzlich ist auf den Überschneidungen der Hauptschulwege mit dem Vorbehaltsnetz der bedeutendste Handlungsbedarf zu erwarten
- Abgestuft nach Mengen und lokalen Besonderheiten
- In der Regel sind zu Fuß gehende und radfahrende Schüler:innen zu fokussieren
- Über die unmittelbaren Querungssituationen hinaus können Bedarfe auch außerhalb dessen bestehen

Übersicht über Schulen und Schulwege

Generelle Aspekte von Hauptwegen im Umkreis zu Schulen mit Vorbehaltsnetz

- Kinder sind nur begrenzt an Verkehrsverhältnisse anpassbar
- Ihre Sichtfelder, Aufmerksamkeit, Einschätzungsvermögen von Geschwindigkeiten und Gefahren sind eingeschränkt
- Auch Geduld und Risikobereitschaft weichen naturgemäß vom Erwachsenenverhalten ab
- **- zumindest – im Umfeld von Schulen sind die Verkehrsbedingungen an Schüler:innen anzupassen**
- Langsame, aufmerksame Fahrweise, gute Einsichtmöglichkeiten in Straßenräumen und klare Verhaltensregeln sind anzustreben



Ungesicherte Querungsstelle (Quelle: Süddeutsche Zeitung, 22.04.2020)

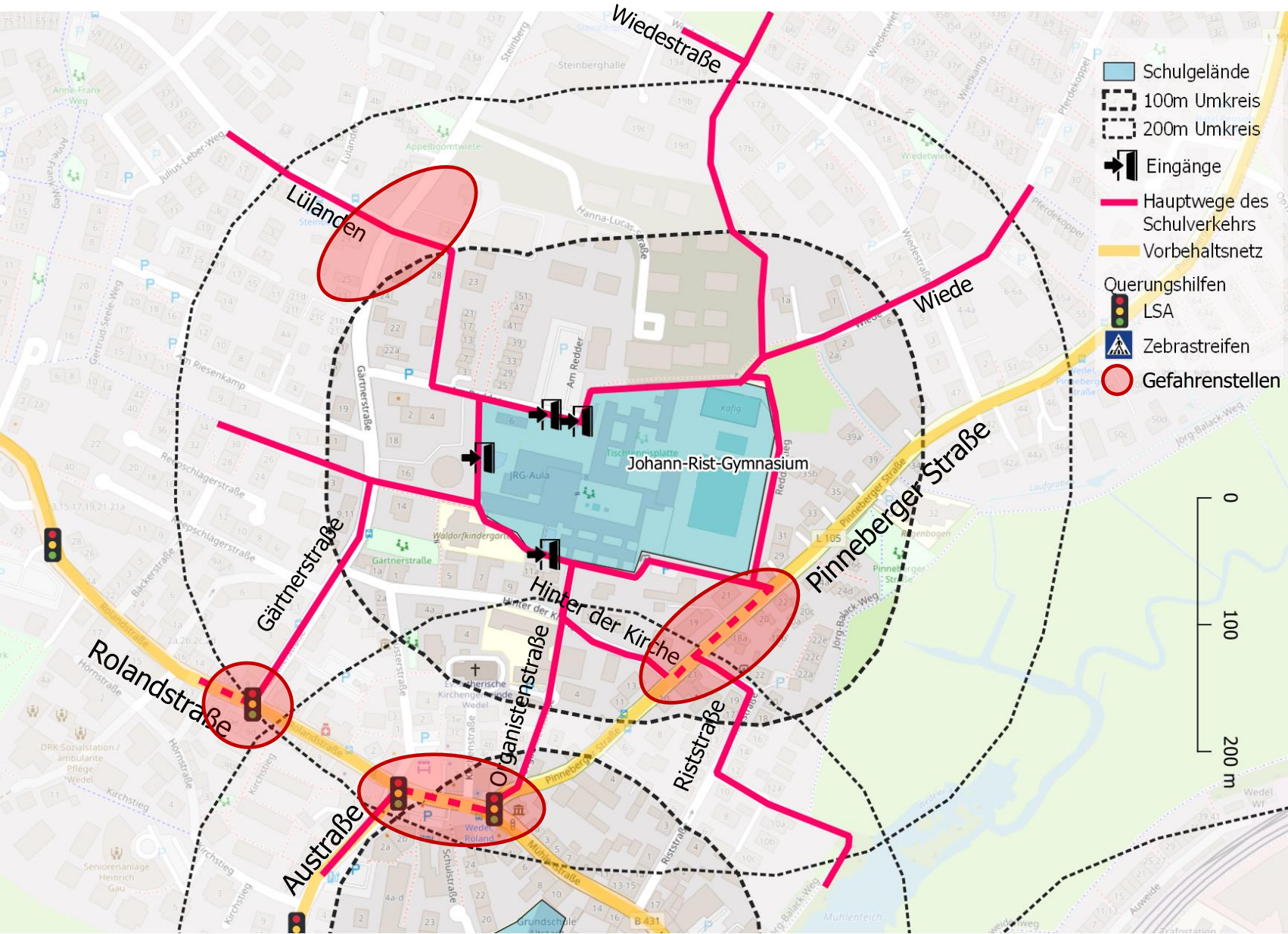
- 
- Übersicht über die Schulen und Schulwege in Wedel
 - Schulumgebungen und Handlungsempfehlungen**
 - Johann Rist Gymnasium
 - Grundschule Albert-Schweitzer-Schule
 - Gemeinschaftsschule Gebrüder-Humboldt-Schule
 - Ernst-Barlach-Gemeinschaftsschule
 - Moorwegschule
 - Grundschule Altstadtschule Wedel
 - Fazit

Für **alle Schulen** werden

- Die Schulumfelder nach potenziellen Problemen untersucht
 - Der Fokus liegt auf den **Schnittstellen der Hauptschulwege mit dem Vorbehaltsnetz** des Kfz-Verkehrs
 - Für ausgewählte, besonders drängende Probleme werden Maßnahmen empfohlen
 - Erwartete Wirkungen werden aufgezeigt
-
- Generell: in anderen Teilkonzepten werden Anforderungen an die Schulwegsicherheit bereits berücksichtigt (→ „Integration B 431“, „Fußverkehrskonzept“, „Verknüpfung Bahnhof und Bahnhofstraße“, „Radverkehr“)

Schulumgebungen und Handlungsempfehlungen

Johann-Rist-Gymnasium



- Einziges Gymnasium in Wedel
- ca. 900 Schüler:innen
- Schulwege aus allen Himmelsrichtungen
- Sehr großer Einzugsbereich
- 4 potentielle Gefahrenstellen
 - Querungen der Pinneberger Straße
 - Kreuzungen Mühlenstraße – Pinneberger Straße/Austraße (LSA)
 - Querungen der Rolandstraße (LSA)
 - Querungen des Steinbergs

Detailbetrachtung der Schulumgebung

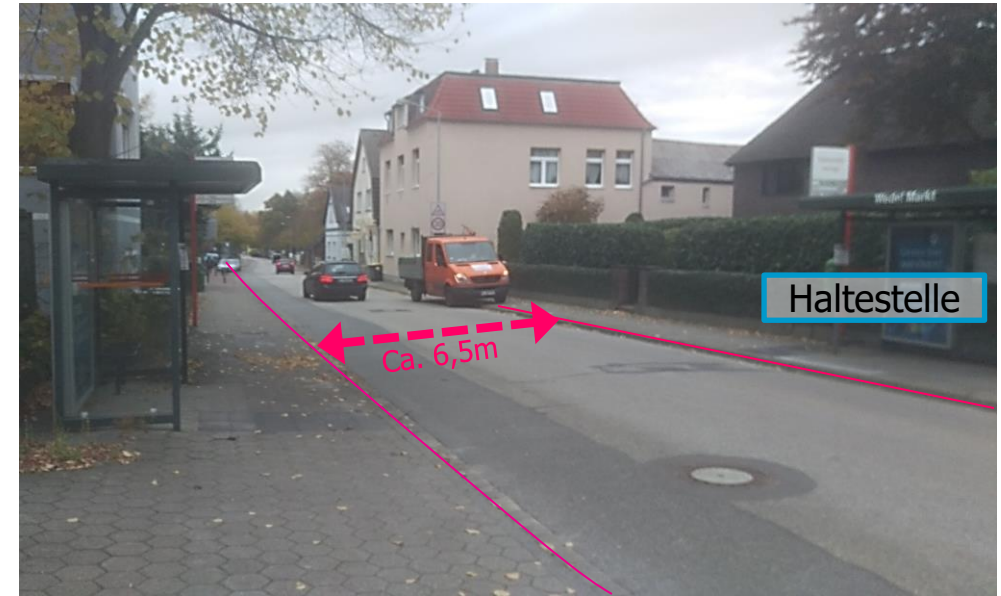
Johann-Rist-Gymnasium

Gefahrenstelle: Querung der Pinneberger Straße

- Erhöhter Querungsbedarf über die Fahrbahn zur Bushaltestelle, ins Wohngebiet, sowie zur gegenüberliegenden Bäckerei
- Fehlende Orientierung, wo sicheres Queren möglich ist
- Breite Fahrbahn, die zu überhöhter Geschwindigkeit verleitet, parkende Kfz behindern die Sicht
- Mehrere Unfälle mit Personenschaden, einer mit Todesfolge



Verortung der Gefahrenstelle (Länge ca. **130 Meter**)
Grundlage: Openstreetmap.org



Pinneberger Weg, Sicht aus Norden, eigene Aufnahme



Pinneberger Weg, Sicht aus Süden, eigene Aufnahme

Maßnahmenvorschläge: Querungshilfe auf der Pinneberger Straße

- **Fahrbahnverengung**, ggf. mit Fußgängerüberweg
- **Ausweitung der Tempo 30 - Regelung**

Vorteile: Reduzierung der Pkw – Geschwindigkeit
Bessere Orientierung für Schüler:innen
Bessere Sichtbarkeit der querenden Schüler*innen

Nachteile: Keine



Referenzbild Fahrbahnverengung, Lübecker Nachrichten (2018)



Referenzbild Fußgängerüberweg, eigene Aufnahme

Schulumgebungen und Handlungsempfehlungen

Grundschule: Albert-Schweitzer-Schule

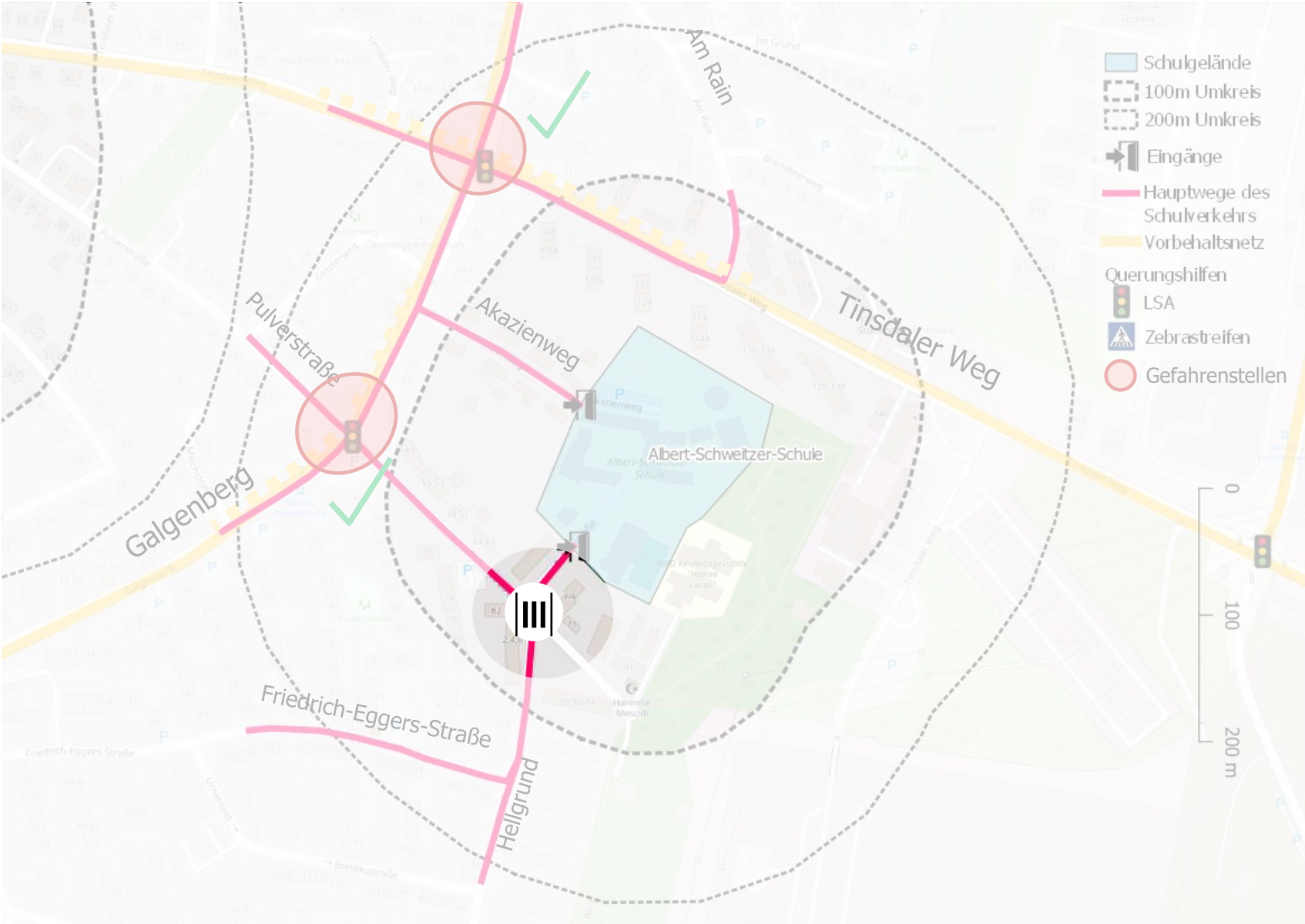


- ca. 450 Schüler:innen
 - Schulwege überwiegend von Westen und Süden
 - 2 potentielle Gefahrenstellen
 - Kreuzung Galgenberg – Tinsdaler Weg
 - Kreuzung Galgenberg – Pulverstraße
- ...sind LSA-geregelt

→ Teilkonzept „Fußverkehr – Modellquartier Elbhochufer“

Schulumgebungen und Handlungsempfehlungen

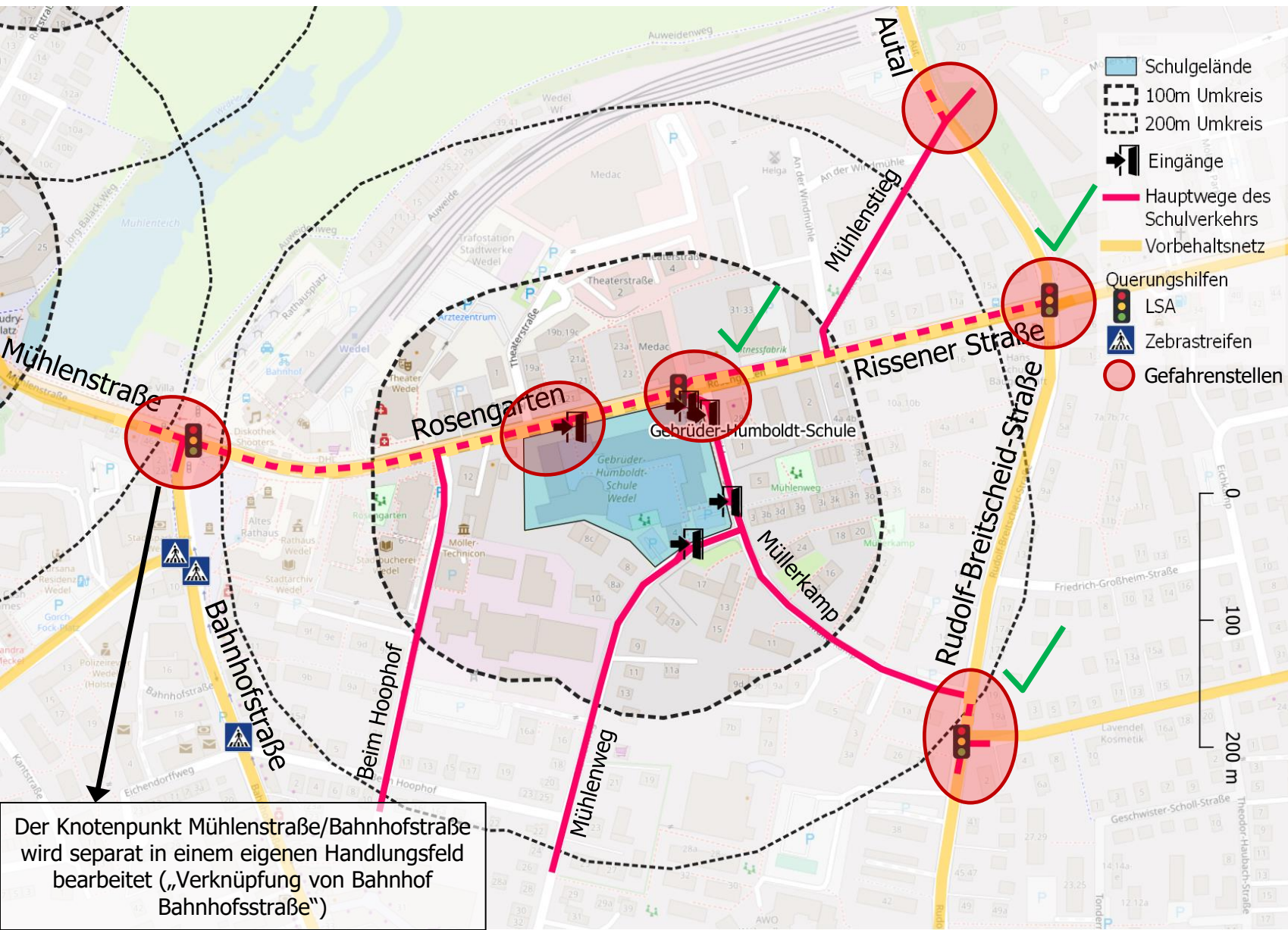
Grundschule: Albert-Schweitzer-Schule



→ Teilkonzept „Fußverkehr – Modellquartier Elbhochufer“

Schulumgebungen und Handlungsempfehlungen

Gemeinschaftsschule: Gebrüder-Humboldt-Schule



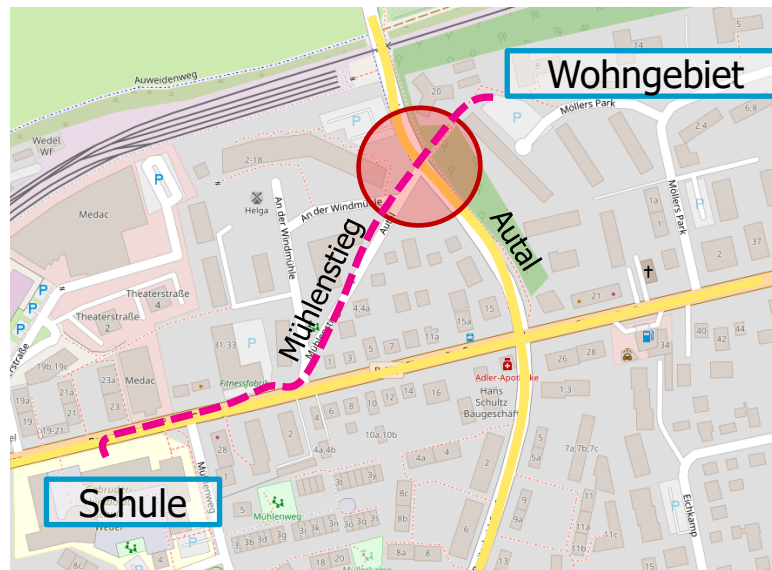
- Nördliche der zwei Gemeinschaftsschulen
- ca. 700 Schüler:innen
- Schulwege von Norden kommen gebündelt über Mühlenstieg und Autal
- 6 potentielle Gefahrenstellen
 - Querungen Rosengarten an beiden Eingängen
 - Kreuzung Rissener Straße – Rudolf-Breitscheid-Straße
 - Querung der Rudolf-Breitscheid-Straße
 - **Querung Autal**
 - Kreuzung Mühlenstraße – Rathausplatz

Schulumgebungen und Handlungsempfehlungen

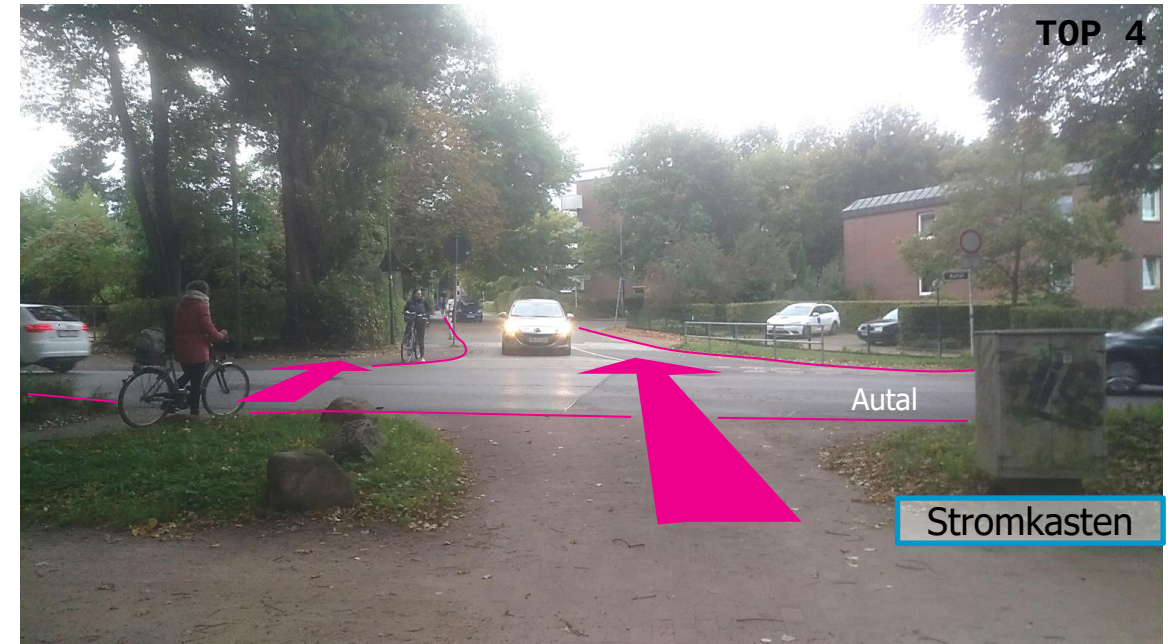
Gemeinschaftsschule: Gebrüder-Humboldt-Schule

Gefahrenstelle: Querung Autal – Schulweg über Mühlenstieg

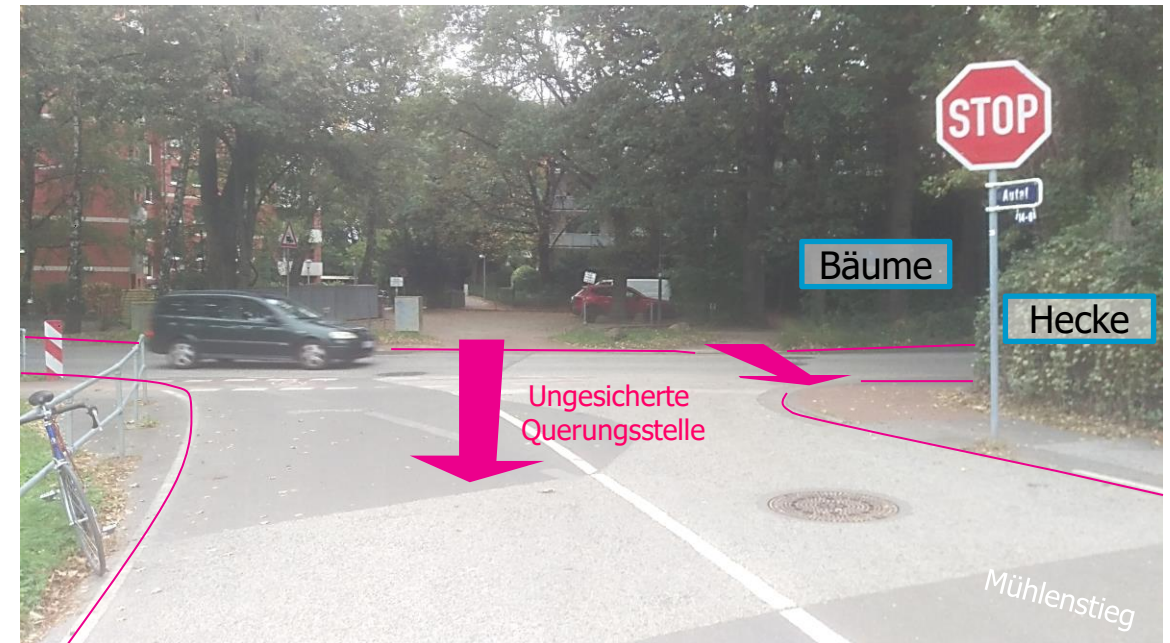
- Unzureichende Sichtbeziehungen (Hecke, Bäume, ...)
- Keine Querungshilfe, lange Wartezeiten
- Unfälle mit Personenschaden an der Kreuzungssituation beim Einbiegen/Kreuzen



Lage der Gefahrenstelle, Openstreetmap.org (2021)



Querung der Straße Autal, Sicht aus Osten, eigene Aufnahme



Querung der Straße Autal, Sicht aus Westen, eigene Aufnahme

Schulumgebungen und Handlungsempfehlungen

Gemeinschaftsschule: Gebrüder-Humboldt-Schule

Maßnahmenvorschläge:

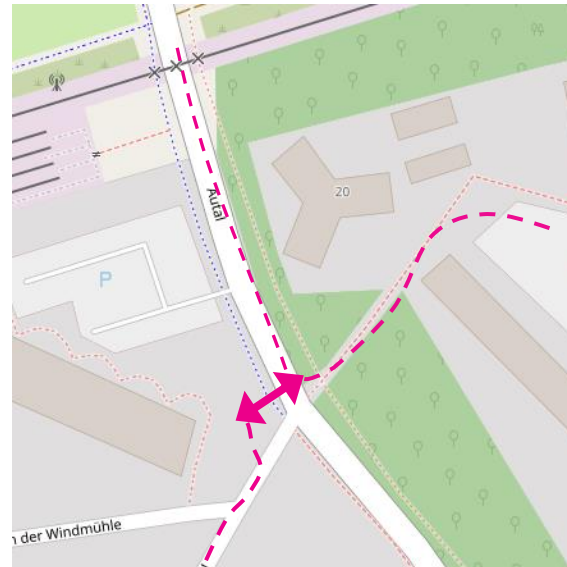
- **Fahrbahnteiler** mit Aufstellbereich
- Kontinuierliches Freihalten der Sichtdreiecke

Vorteile: Bessere Sichtbeziehungen, erhöhte Sicherheit beim Überqueren

Nachteile: schwächt das Problem ab, aber löst es nicht komplett

Verortung der Querungsstelle:

Für bessere Sichtbeziehungen wird die Lage mit weniger Vegetation ca. 10 Metern nördlich der Einmündung empfohlen



Kartengrundlage: Openstreetmap.org, 2021



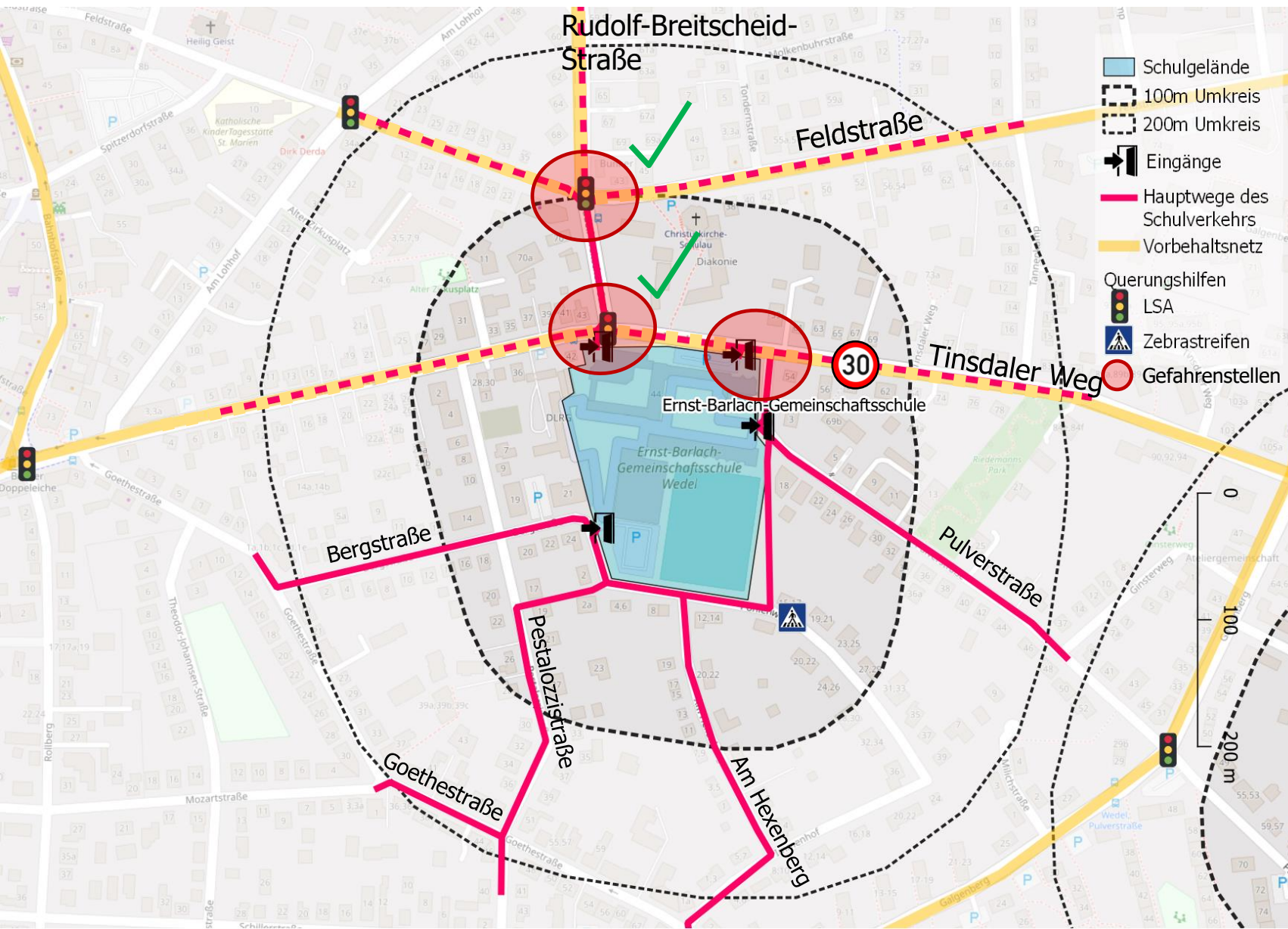
Referenzbild Fahrbahnteiler, eigene Aufnahme



Referenzbild Fußgängerüberweg, eigene Aufnahme

Schulumgebungen und Handlungsempfehlungen

Ernst-Barlach-Gemeinschaftsschule



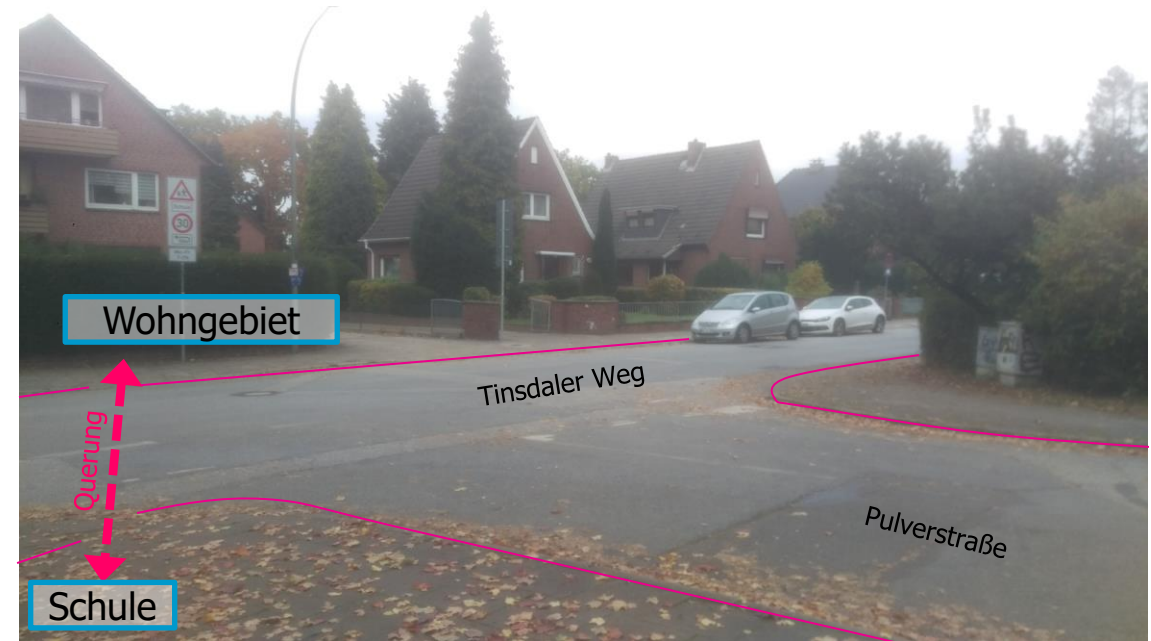
- Südliche der zwei Gemeinschaftsschulen
- ca. 560 Schüler:innen
- Schulwege aus allen Himmelsrichtungen
- 3 potentielle Gefahrenstellen
 - Querungen Rosengarten an beiden Eingängen
 - Kreuzung Feldstraße – Rudolf-Breitscheid-Straße
 - **Querungen des Tinsdaler Wegs an beiden Eingängen**

Schulumgebungen und Handlungsempfehlungen

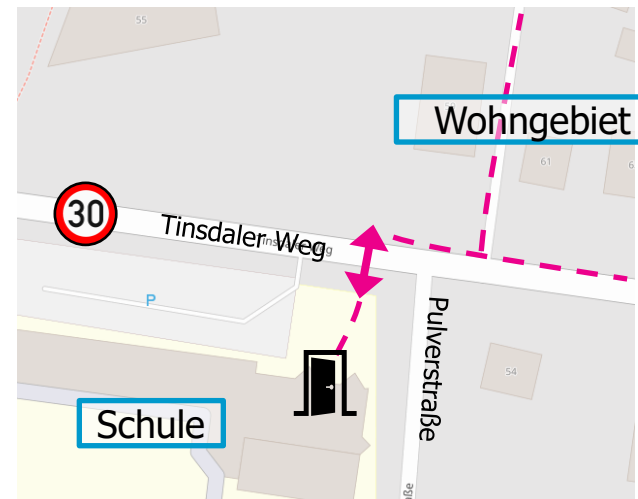
Ernst-Barlach-Gemeinschaftsschule

Gefahrenstelle: Querung Tinsdaler Weg am Osteingang der Schule

- Querungsbedarf über die Fahrbahn zum Osteingang der Schule an einer **ungesicherten Stelle**
- Geschwindigkeitsverhalten Kfz kritisch



Gefahrenstelle Tinsdaler Weg, eigene Aufnahme



Verortung der Querungsstelle, Grundlage: Openstreetmap.org

Maßnahmenvorschlag:

- Fußgängerüberweg mit vorgezogenen Seitenräumen links- /rechts- oder beidseitig

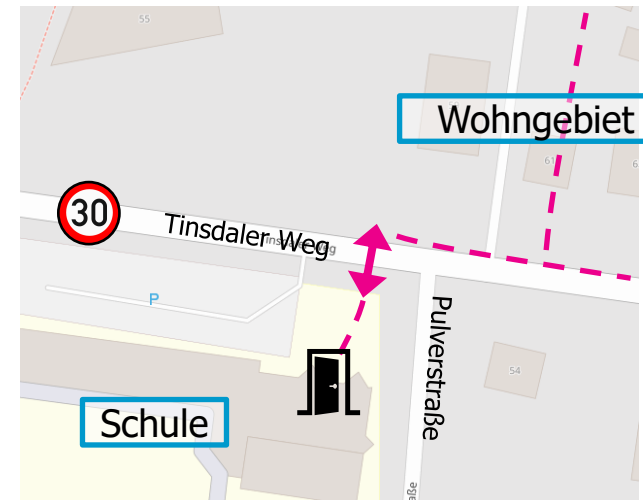
Vorteile: Bessere Sichtbarkeit der Schüler*innen
Kürzere Querungsdistanz über die Fahrbahn
Verkehrsberuhigung

Nachteile: -

→ Wird in die Umgestaltung des Tinsdaler Wegs eingebracht (vgl. Handlungsbaustein „Radverkehr“)



Referenzbild FGÜ mit vorgezogenen Seitenräumen, Stadt Köln (2019)



Verortung der Querungshilfe, Grundlage: Openstreetmap.org

Ganztagsschule: Moorwegschule



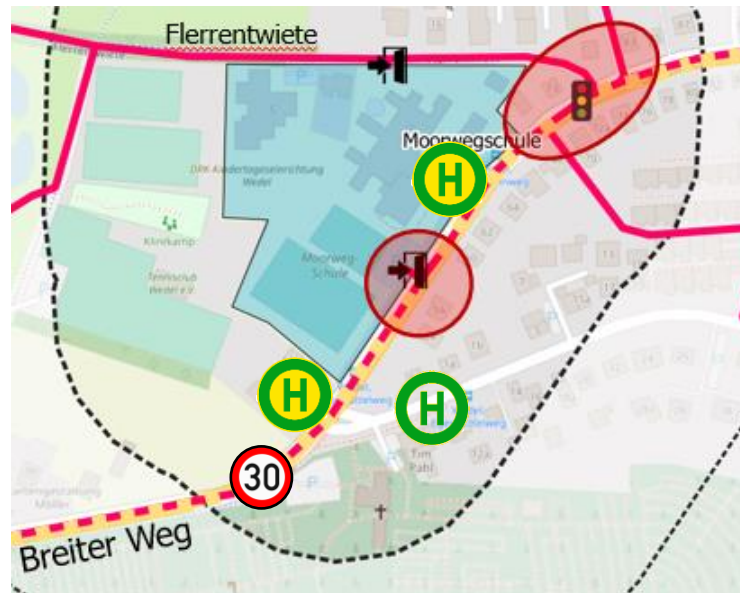
- Einzige Ganztagsschule in Wedel
- ca. 400 Schüler:innen
- 3 potentielle Gefahrenstellen
 - Querungen des Breiten Wegs (2)
 - Kreuzung Autorial – Breiter Weg

Schulumgebungen und Handlungsempfehlungen

Ganztagsschule: Moorwegschule

Gefahrenstelle: Querung Breiter Weg zum Schuleingang und Erreichbarkeit der Bushaltestellen

- Erhebliche Sichteinschränkungen durch Bäume
- Keine Querungshilfe zum südlichen Eingang der Schule
- Gehweg nur auf einer Seite der Straße
- Lange Wartezeiten für Zufußgehende



Lage der Gefahrenstellen, Openstreetmap.org (2021)



Fehlende Querungshilfe zum Eingang der Schule, Breiter Weg, eigene Aufnahme



Isolierte Bushaltestelle (Breiter Weg), eigene Aufnahme

Schulumgebungen und Handlungsempfehlungen

Ganztagsschule: Moorwegschule

Maßnahmenvorschläge:

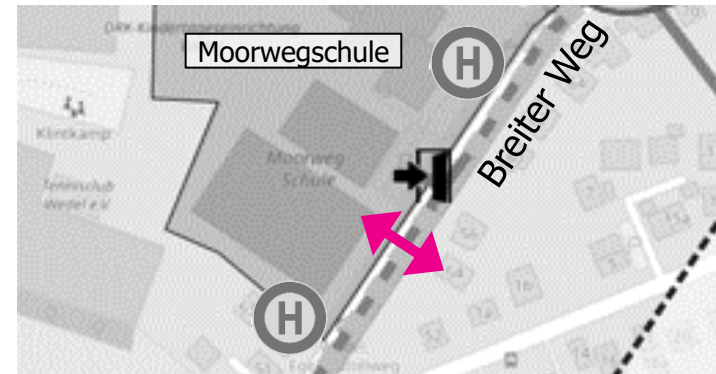
Schaffen einer **Querungshilfe**, die die Sicht für und auf querende Schüler:innen verbessert, z.B. vorgezogener Seitenraum

Vorteile: Bessere Sichtbarkeit der Schüler*innen
Kürzere Querungsdistanz über die Fahrbahn
Verkehrsberuhigung

Nachteile: -



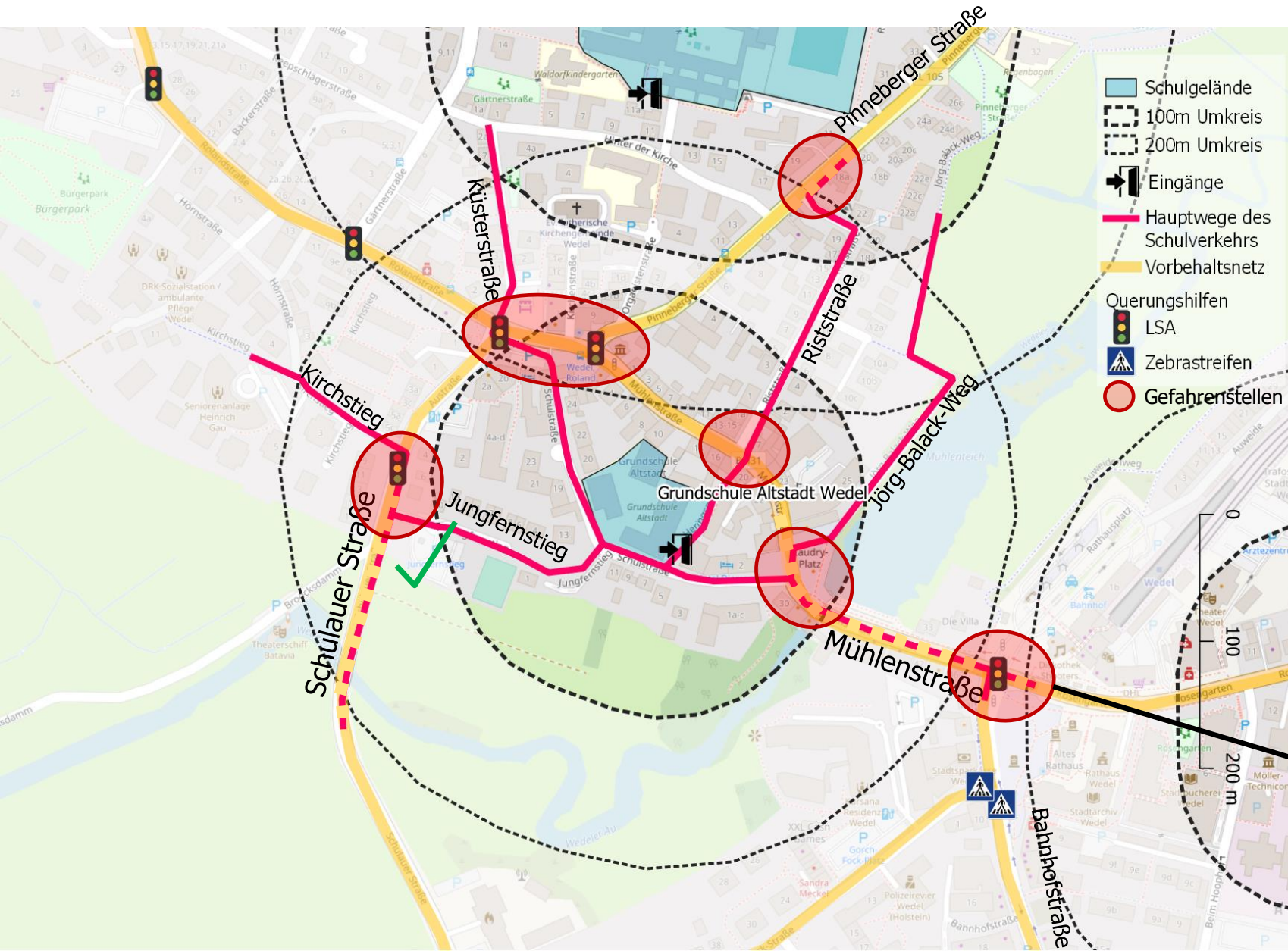
Vorgezogener Seitenraum mit Warnbarke (Quelle: Haller Kreiszeitung, 2020)



Verortung der Querungshilfe am südlichen Eingang (Grundlage: Openstreetmap.org, 2021)

Schulumgebungen und Handlungsempfehlungen

Grundschule Altstadt Wedel

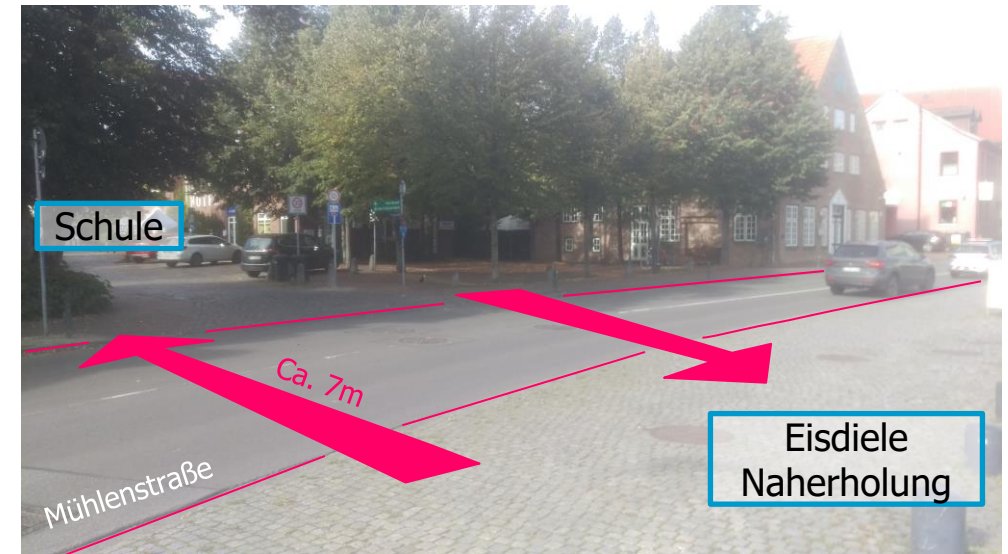


- ca. 360 Schüler:innen
- Schulwege insbesondere von Norden, sowie über Mühlenstraße
- 6 potentielle Gefahrenstellen
 - **Querungen der Mühlenstraße**
 - Kreuzung Schulauer Straße – Kirchstieg/Jungfernstieg (F-LSA)
 - **Kreuzung Schulauer Straße – Mühlenstraße (LSA)**
 - Querung der Pinneberger Straße (s. Rist-Gymnasium)

Der Knotenpunkt Mühlenstraße/Bahnhofstraße wird separat in einem eigenen Handlungsfeld bearbeitet (Teilkonzept „Verknüpfung von Bahnhof Bahnhofsstraße“)

Gefahrenstelle: Querungen der Mühlenstraße

- Hoher Querungsbedarf an schwer überschaubarer Stelle
- Gefährliche Situationen
- Hohes Verkehrsaufkommen zu Anfangs- und Endzeiten des Unterrichts (Spitzenstunde 1050 Pkw/Std.)
- Aktuelle Geschwindigkeitsbeschränkung reicht nicht aus
- Uneindeutige und konflikthafte Führung des Radverkehrs
- Mühlenstraße hat zusätzlich eine große Bedeutung in der Stadtentwicklung (Teilkonzept „Integration B 431“)



Querung der Mühlenstraße, eigene Aufnahme



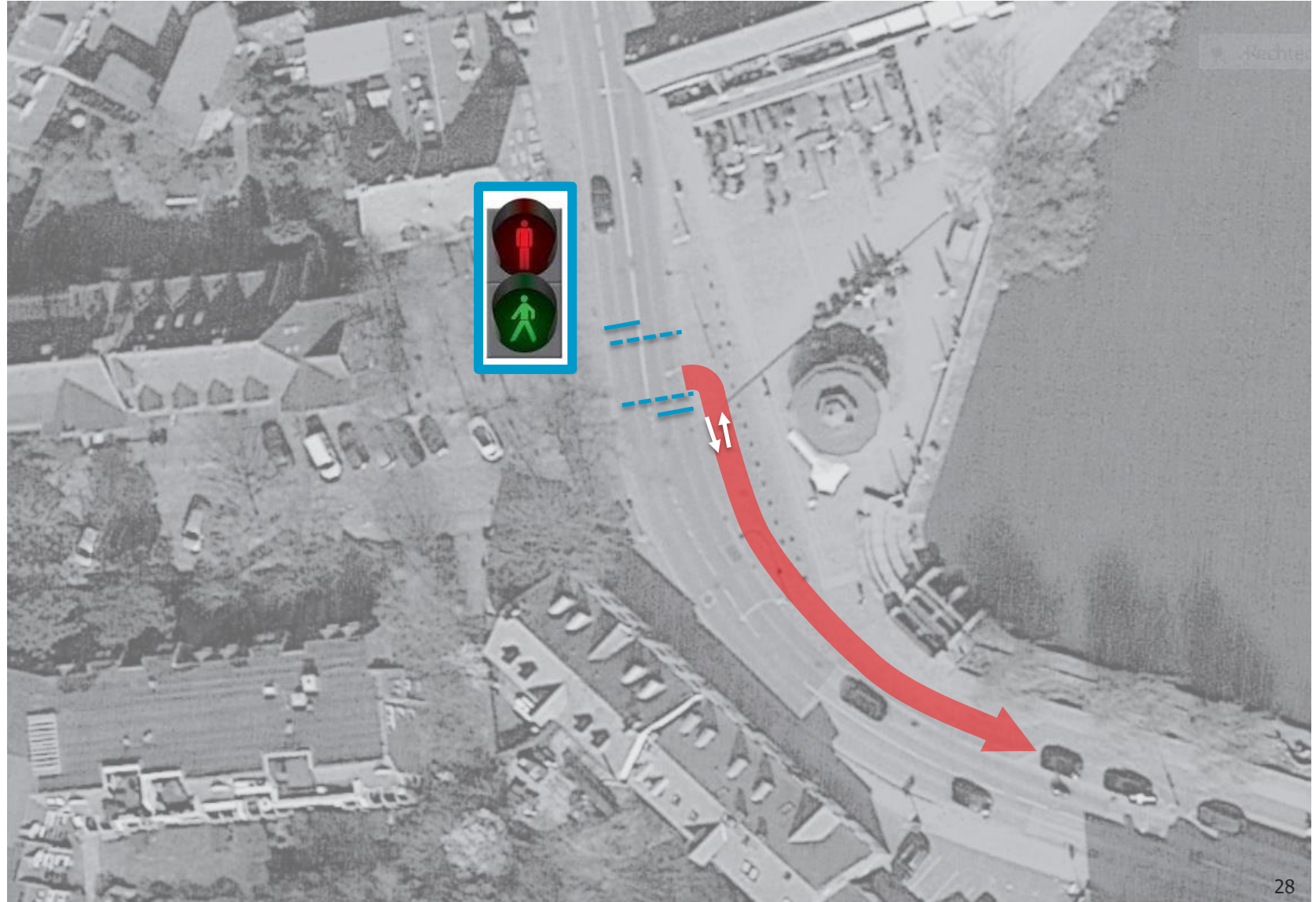
Mühlenstraße, eigene Aufnahme



Handlungsbedarf

Fußgänger-Lichtsignalanlage versuchsweise (s. Teilkonzept „Integration der B 431“)

- Versuchsweise Anlage möglich
- Bereits in Versuchsphase koordinierbar mit benachbarten Knotenpunkten
- Auch bei Tempo 30
- Sog. „Doppelanwurf“ – zweimalige Anforderungsmöglichkeit pro Umlauf – sorgt für sehr kurze Wartezeiten von Fußgänger:innen und Radfahrer:innen (ggf. detektieren)
- Evaluation begleitend durchführen





Übersicht über die Schulen und Schulwege in Wedel

Schulumgebungen und Handlungsempfehlungen

Johann Rist Gymnasium

Grundschule Albert-Schweitzer-Schule

Gemeinschaftsschule Gebrüder-Humboldt-Schule

Ernst-Barlach-Gemeinschaftsschule

Moorwegschule

Grundschule Altstadtschule Wedel

Fazit

- Alle Schulumfelder weisen potenziell **gefährliche Schnittstellen** der Hauptschulwege im Schulumfeld mit dem Vorbehaltsnetz des Kfz-Verkehrs auf
- Es gibt dort eine Reihe von Vorkehrungen, die der Verkehrssicherheit dienen, jedoch meist nicht flächendeckend
- Es fehlen **sichere Querungsmöglichkeiten**
- Diese sind an den aufgezeigten Stellen prioritär anzulegen
- Die skizzierten Maßnahmenansätze sind auszuformulieren, auch unter Beachtung der Akzeptanz durch die Kinder (z.B. angemessene maximale Wartezeiten an LSA)
- Die **Sicherheitsbedürfnisse von Kindern** sind umfassend, gehen über die aufgezeigte Systematik hinaus, betreffen unter Umständen auch untergeordnete Straße (z.B. Wiedestraße) und sind vertiefend systematisch zu erfassen und zu erfüllen
- Dabei sind auch die Bring- und Holverkehre („Eltern-Taxis“) zu thematisieren, ggf. zu regulieren
- Die Einbeziehung der Schüler:innen ist bei einer umfassenderen Förderung der Schulwegsicherheit empfehlenswert



Mobilitätskonzept für die Stadt Wedel – Handlungsbaustein ÖPNV

02.06.2022, ergänzt 12.07.2022

Markus Franke

Pia Lindloge

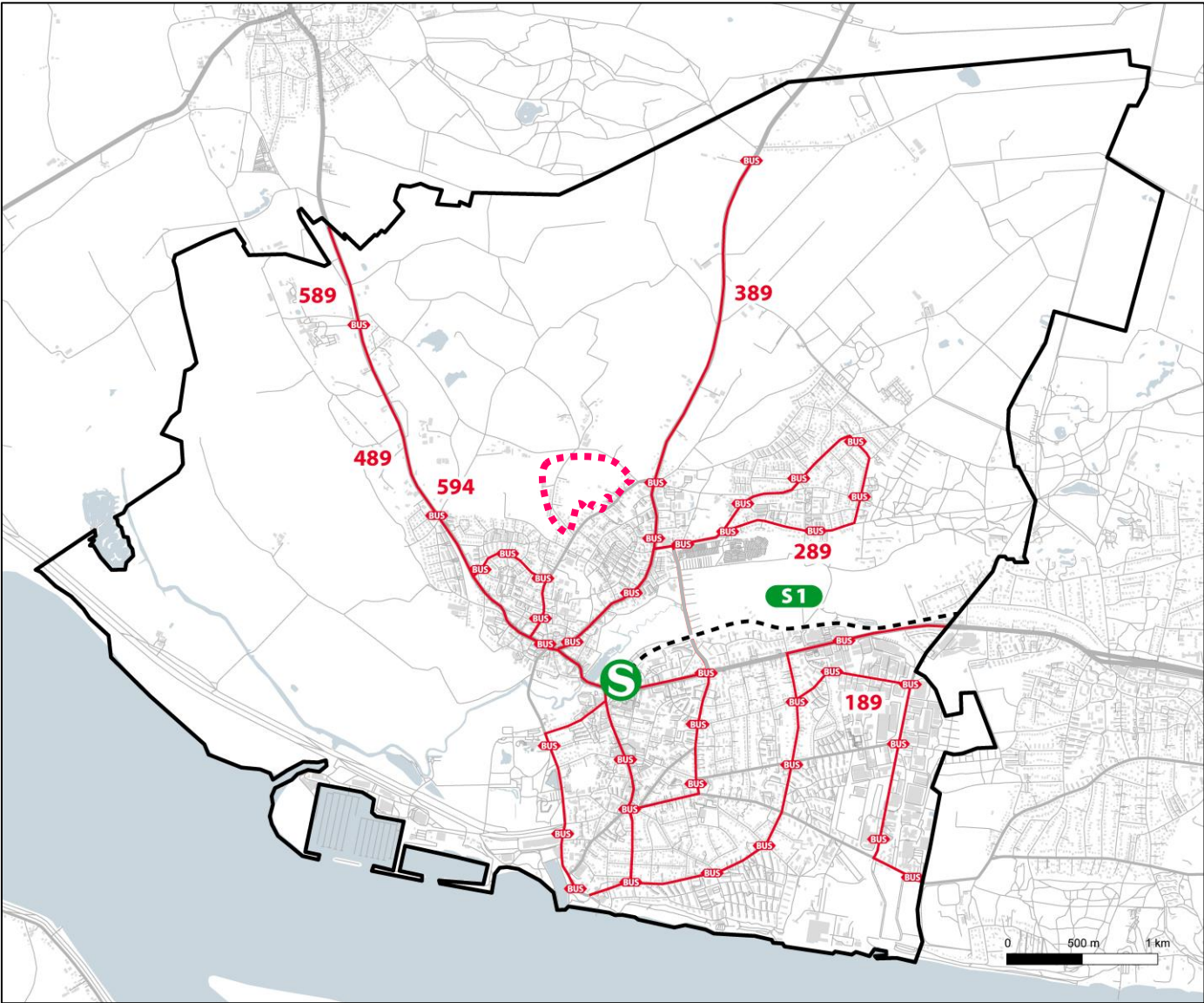


Ausgangsbedingungen in Wedel

- Wünsche und Anforderungen an die zukünftige ÖPNV-Netzgestaltung
- Handlungskonzept

Ausgangsbedingungen

S-Bahn und Bus



Grundlagenkarte

- Gebäude
- Wasser

Straßen und Wege

- Hauptverkehrsstraßen
- Sammelstraßen
- Erschließungsstraßen
- Fußgängerweg
- Radweg

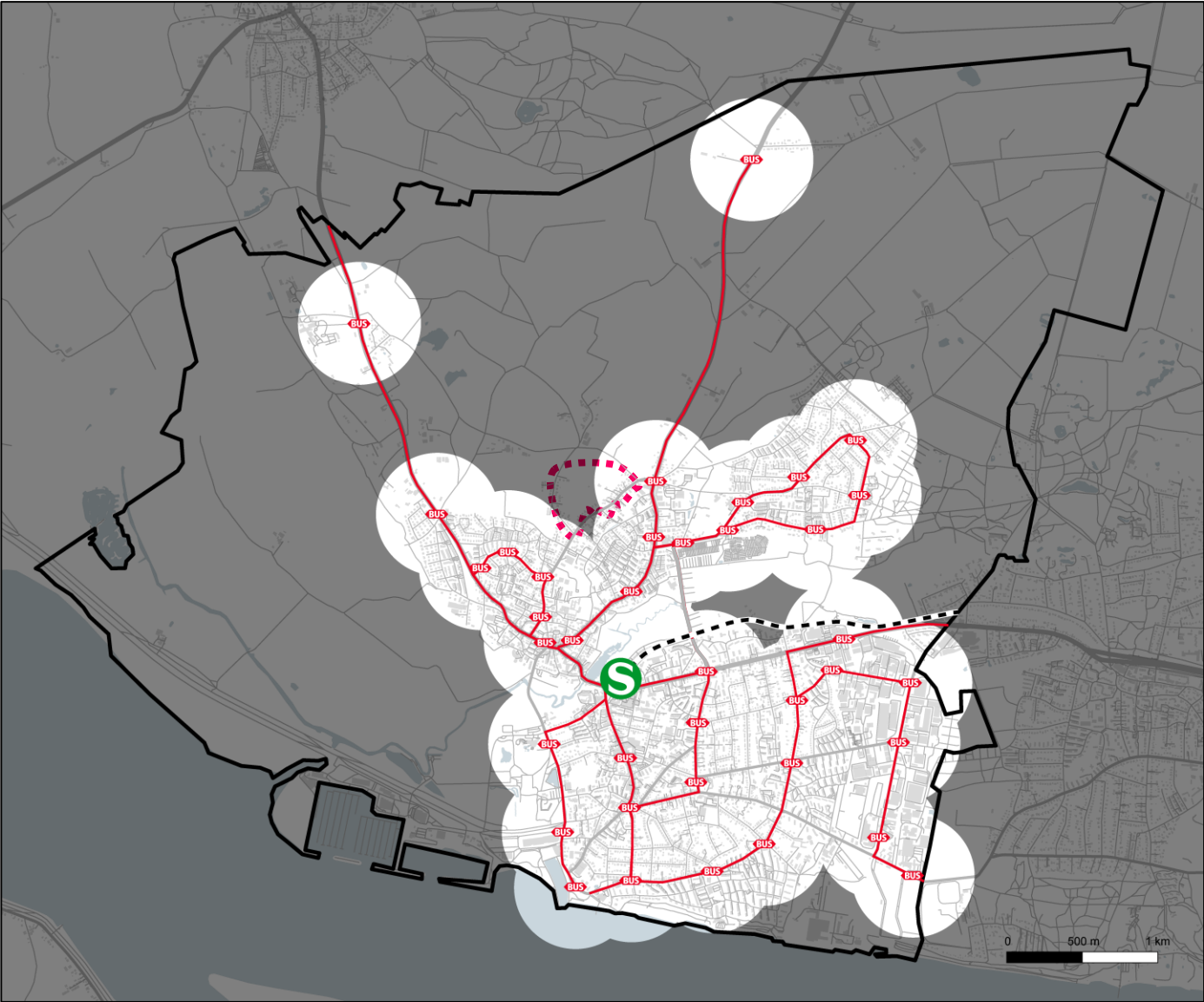
ÖPNV

- Ⓢ S-Bahn Haltepunkte
- Schienen
- Ⓢ Bushaltepunkte
- Buslinienverlauf

* max. Einzugsbereich gem. Siedlungsstrukturtyp des BBSR.

Wedel-Nord

ÖPNV | Bestandsnetz
S-Bahn und Bus – Haltestellenradien



Grundlagenkarte

- Gebäude
- Wasser

Straßen und Wege

- Hauptverkehrsstraßen
- Sammelstraßen
- Erschließungsstraßen
- Fußgängerweg
- Radweg

ÖPNV

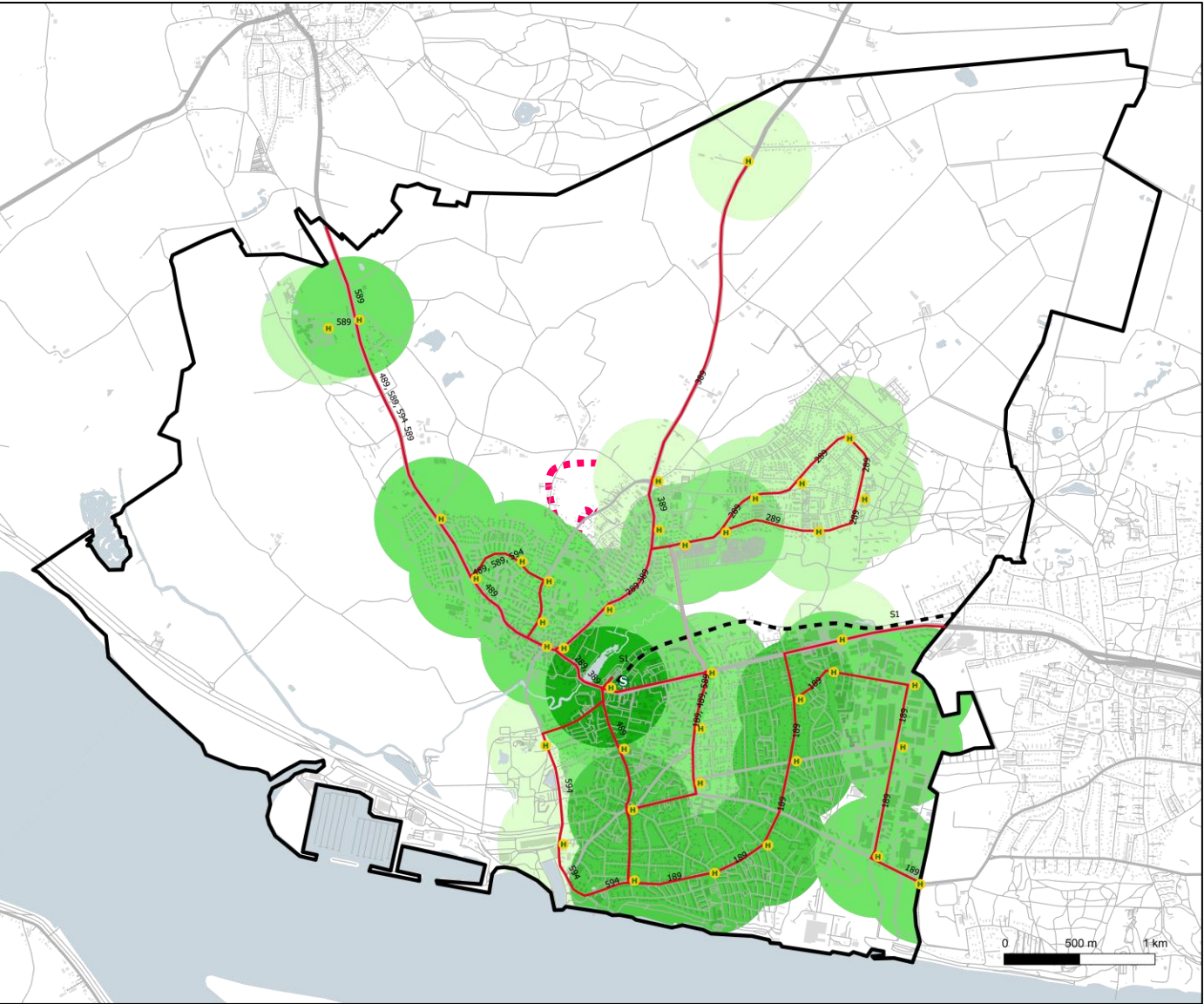
- S-Bahn Haltepunkte
- S-Bahn Einzugsbereich (600 m*)
- Schienen
- Bushaltepunkte
- Bus Einzugsbereich (400 m*)
- Buslinienverlauf

* max. Einzugsbereich gem. Siedlungsstrukturtyp des BBSR.

Wedel-Nord

Ausgangsbedingungen

S-Bahn und Bus – Bedienungshäufigkeit der Haltestellen



Haltestellen

 S-Bahn
 Bus

Mittlere Taktfrequenz (HVZ)

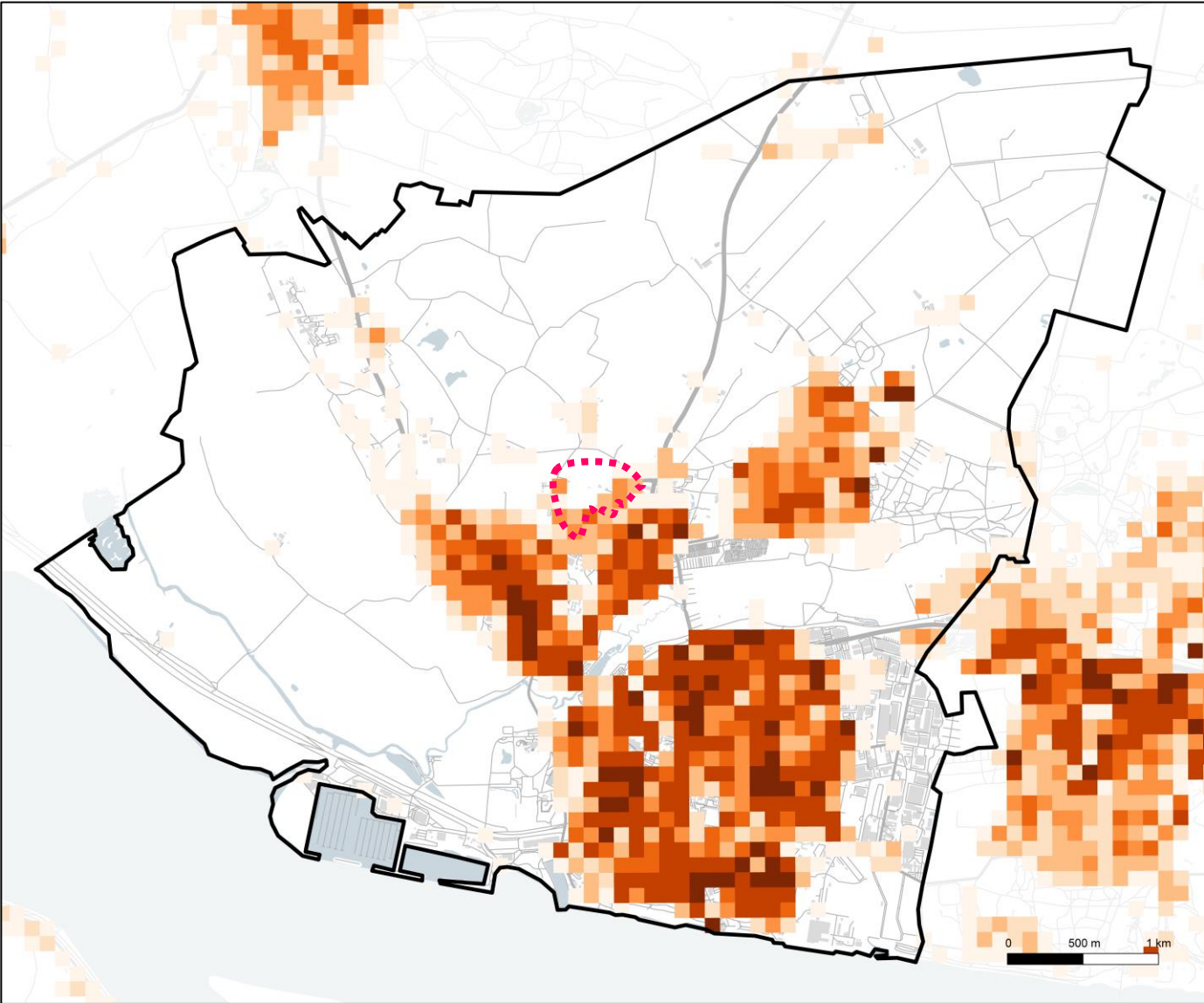
bis 2,5 min
 bis 5 min
 bis 7,5 min
 bis 10 min
 bis 15 min
 bis 20 min
 bis 30 min
 bis 60 min
 über 60 min

Datenquelle: VHI 2017

 Wedel-Nord

Ausgangsbedingungen

Wohndichte



Grundlagenkarte

- Gebäude
- Wasser

Straßen und Wege

- Hauptverkehrsstraßen
- Sammelstraßen
- Erschließungsstraßen
- Fußgängerweg
- Radweg

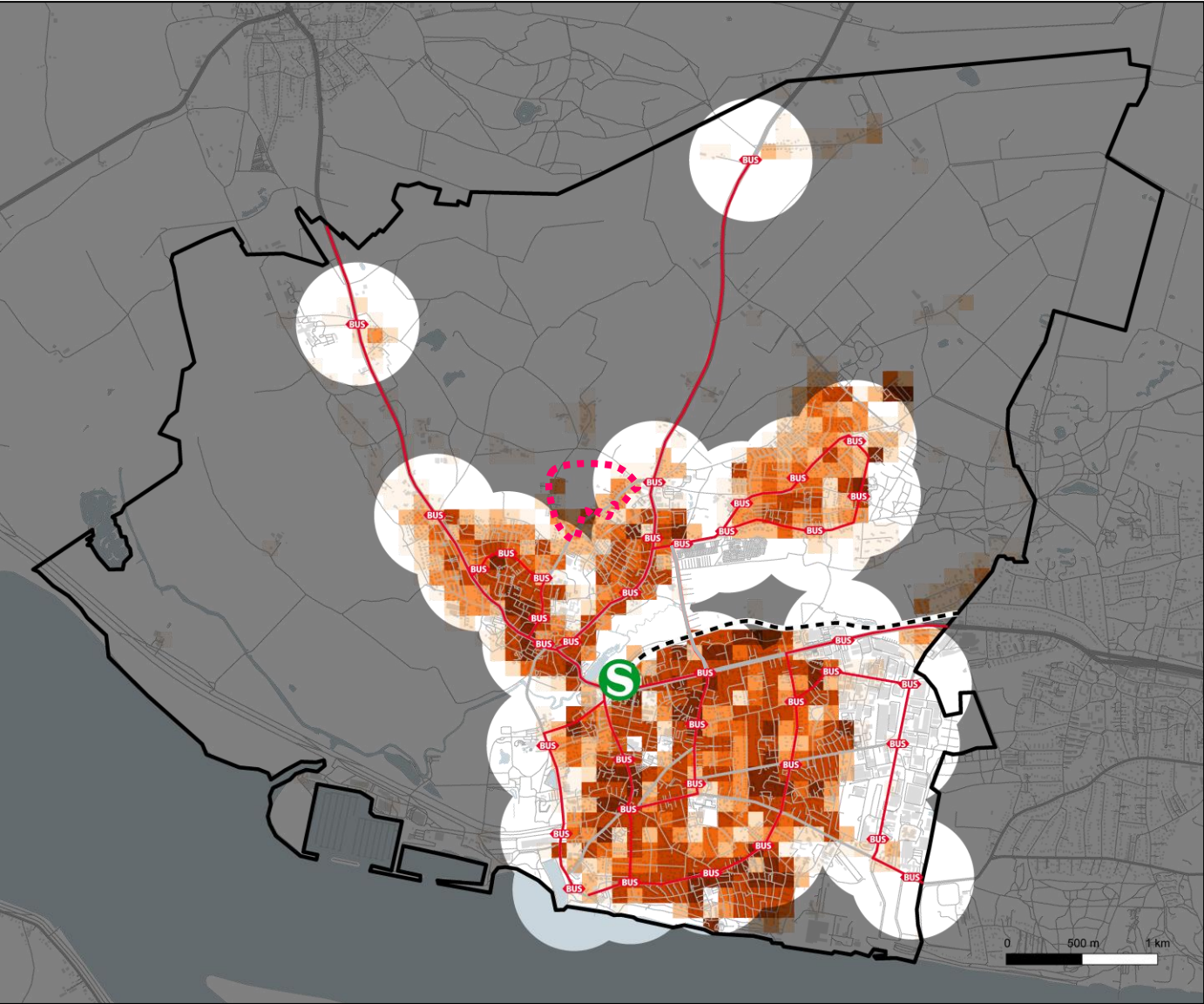
Einwohner pro ha

- 0 - 10
- 11 - 20
- 21 - 30
- 31 - 40
- 41 - 50
- 51 - 100
- 101 - 1969

Datenquelle: Zensus MR HH 2011

Ausgangsbedingungen

Haltestellenradien überlagert mit Wohndichte



ÖPNV

- S-Bahn Haltepunkte
- S-Bahn Einzugsbereich (600 m*)
- Schienen
- Bushaltepunkte
- Bus Einzugsbereich (400 m*)
- Buslinienverlauf

* max. Einzugsbereich gem. Siedlungsstrukturtyp des BBSR.

Einwohner pro ha

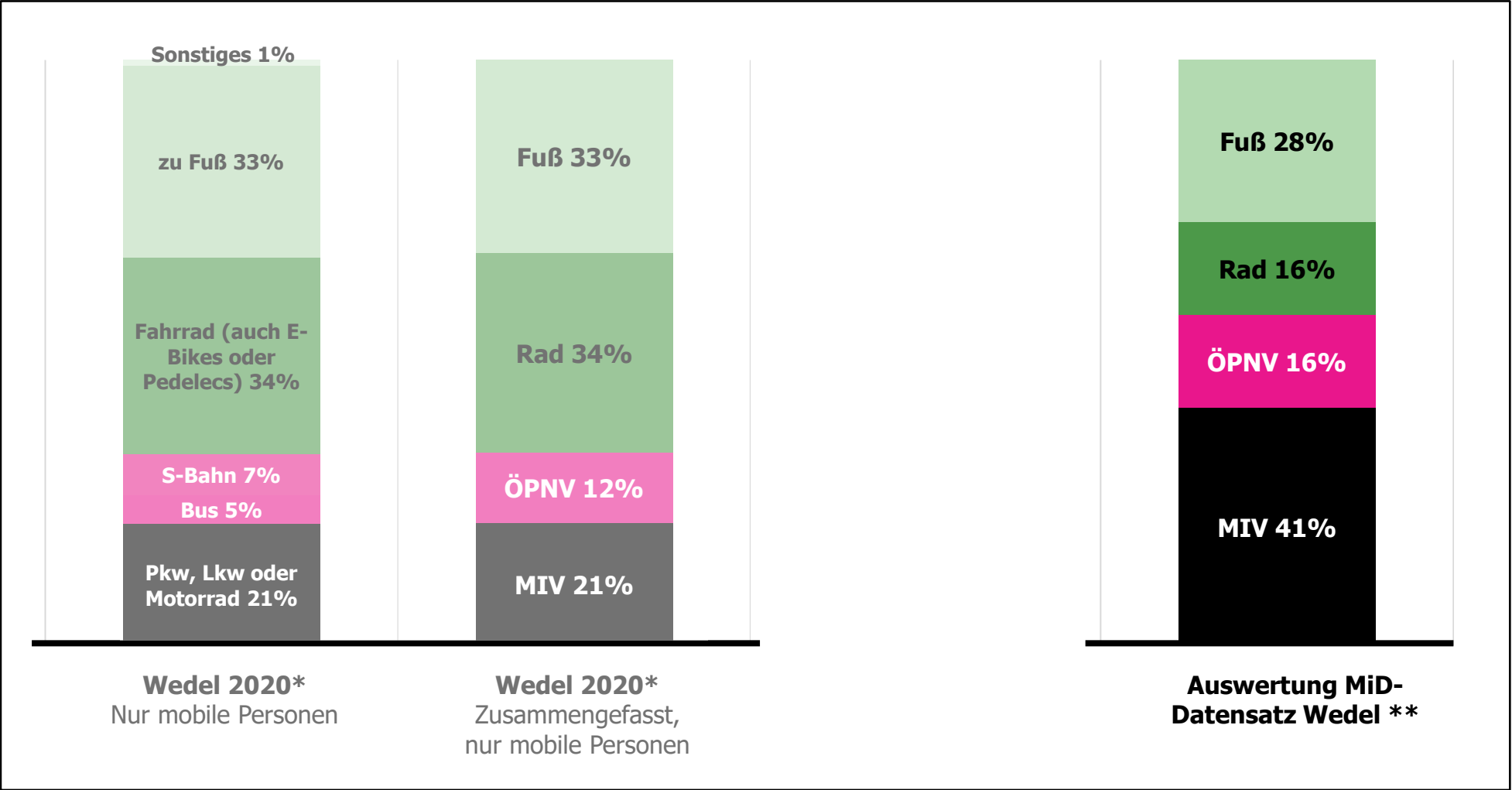
- 0 - 10
- 11 - 20
- 21 - 30
- 31 - 40
- 41 - 50
- 51 - 100
- 101 - 1969

Datenquelle: Zensus MR HH 2011

Wedel-Nord

Ausgangsbedingungen

Modal Split

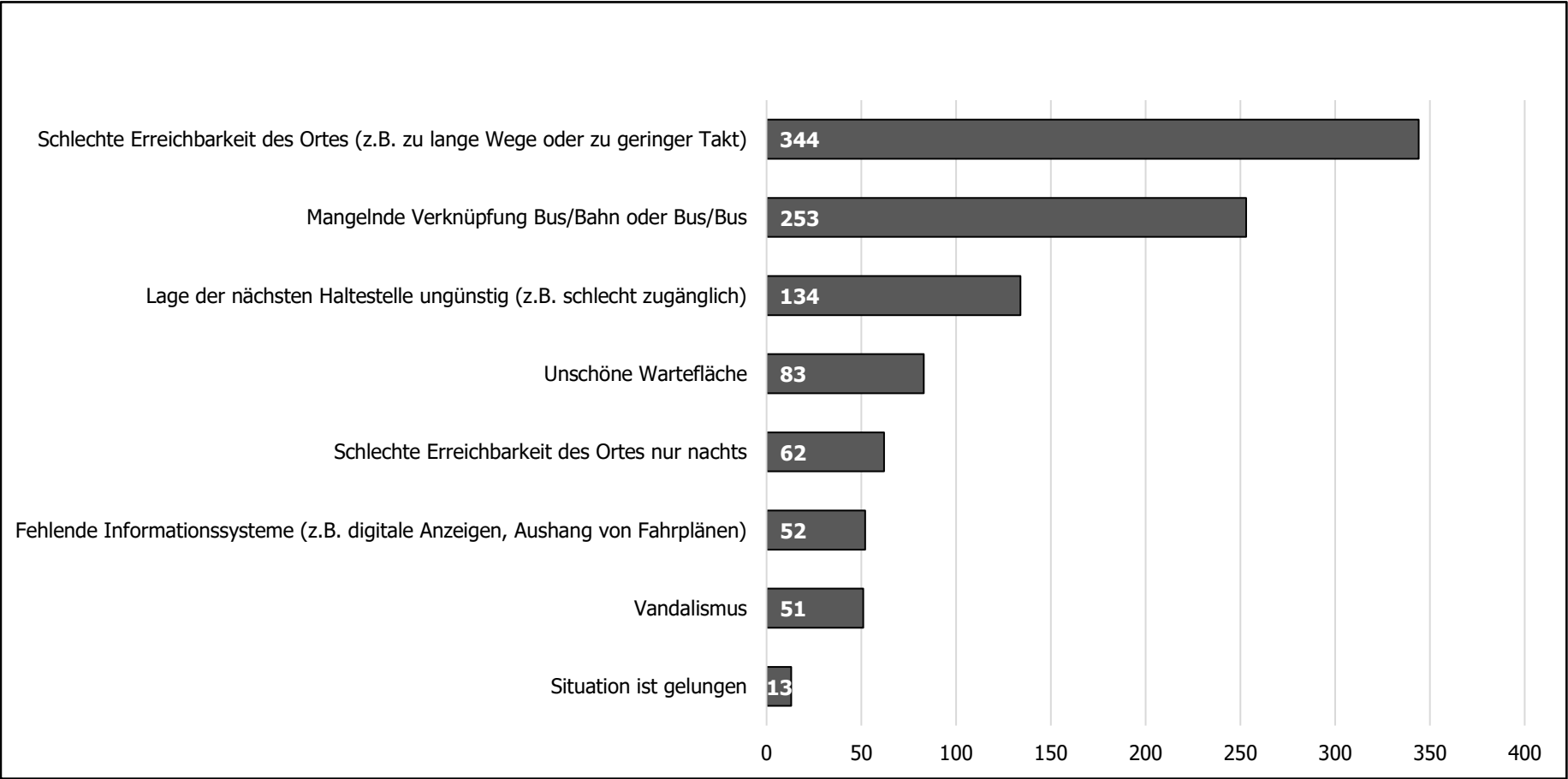


*Quelle: Online-Beteiligung MOB Wedel 2020 (N=1.116)

**Quelle: ARGUS 2020

Ausgangsbedingungen

Mängelnennungen in der Online-Beteiligung



Ausgangsbedingungen

Verortung von Mängeln im ÖPNV | Alle Mängelkategorien



Ausgangsbedingungen

Verortung von Mängeln im ÖPNV | Schlechte Erreichbarkeit des Ortes (344 Nennungen)



Ausgangsbedingungen

Fährverbindungen

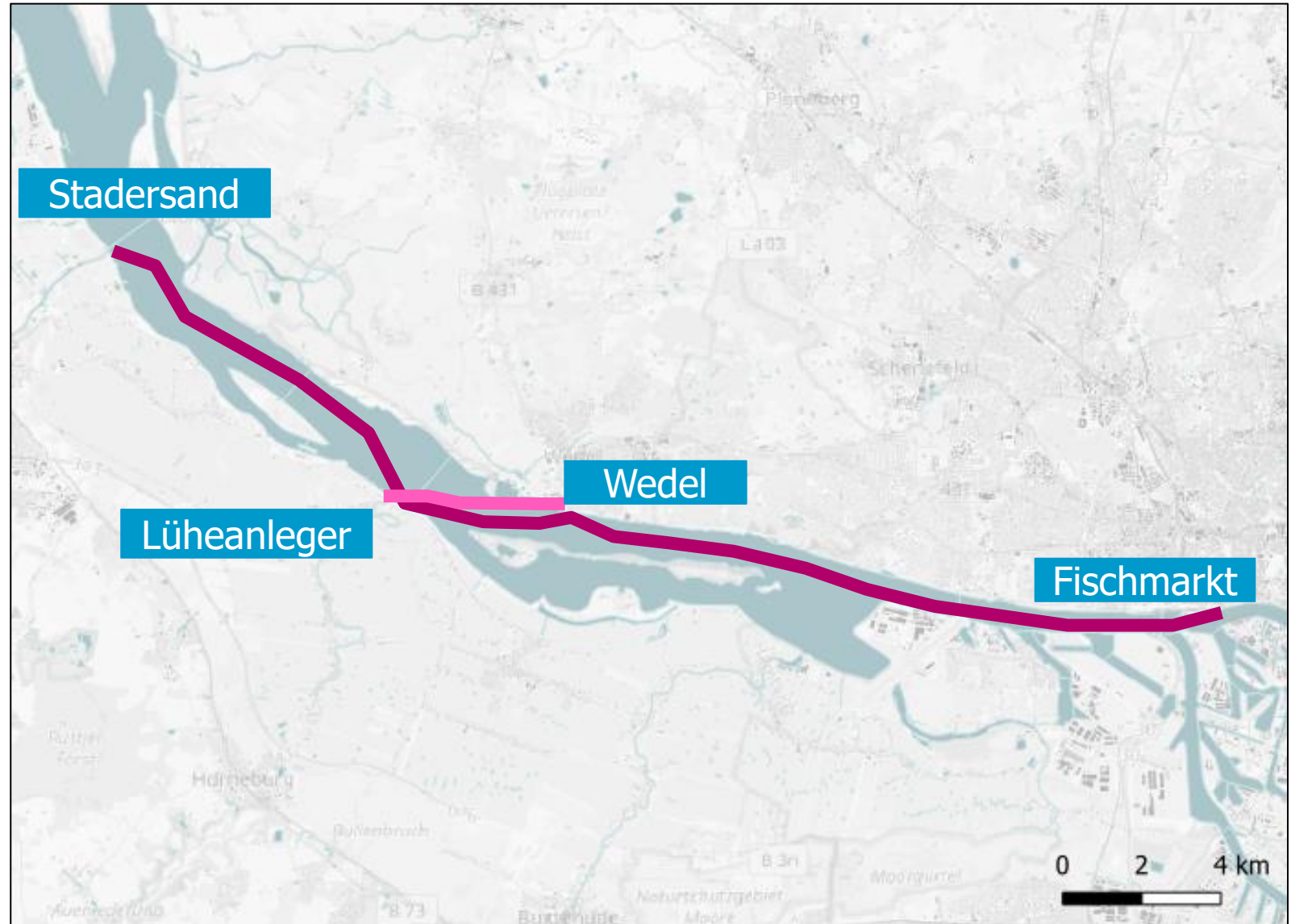
Seit April 2022 besteht eine neue Kooperation zwischen den Elblinien und der Lühe-Schulau-Fähre. Zeiten für Sommer 2022 (Apr. – Okt.):

Elblinien (Katamaran)

- Wedel – Fischmarkt 55 min
- Wedel-Stadersand 50-60 min
- Wedel-Lühe 15-20 min 

Lühe-Schulau-Fähre (Fäherschiff)

- Wedel-Lühe 30 min



- 
- Ausgangsbedingungen in Wedel
 - Wünsche und Anforderungen an die zukünftige ÖPNV-Netzgestaltung**
 - Handlungskonzept

Wünsche und Anforderungen

Schienenverkehr

- Die Wünsche der Stadt nach einem **zweigleisigen Ausbau** der S 1 in ganzer Länge sowie nach einem zweiten **S-Bahn-Halt in Wedel Ost** werden vom Kreis Pinneberg mitgetragen, eine **ganztägige Taktverdichtung auf 10-Min.** ist darüber hinaus Bestandteil des Regionalen Nahverkehrsplans (Entwurf RNVP, 2022).



- Anlass: Online-Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des 5. regionalen Nahverkehrsplans des Kreises Pinneberg
- Zeitraum: 12.03. – 11.04.2020
- Teilnehmende: 107

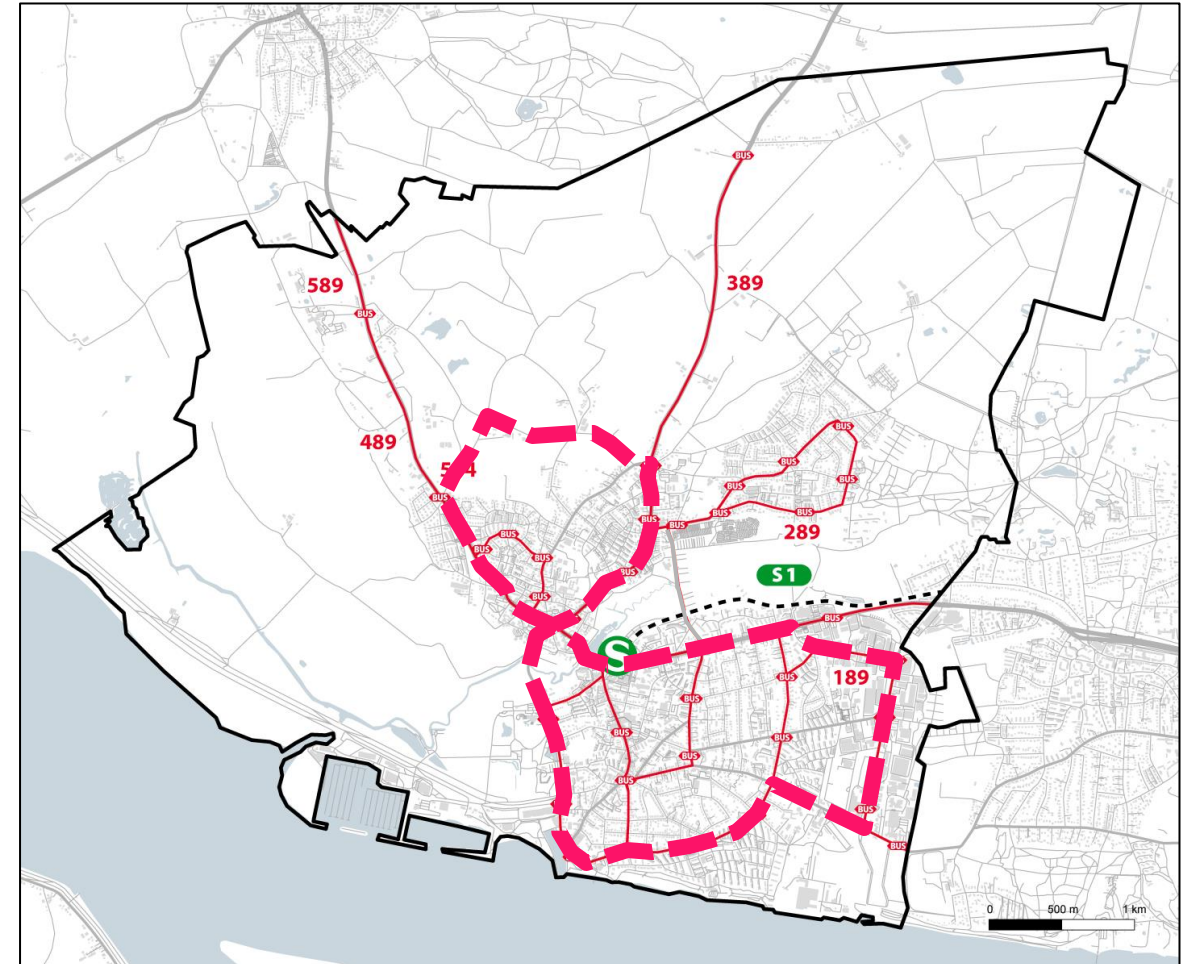
Für Wedel relevante Themen

- Der **überwiegende Anteil** aller Kommentare bezieht sich auf konkrete **Vorschläge zur Verbesserung des Bus-ÖPNV**, auch innerhalb der Kommentare, die Wedel betreffen.
- Häufigste Forderungen: Bus-Takt verdichten, Bedienungszeitraum erweitern, Geschwindigkeit erhöhen
 - Linie 594: Uetersen – Haseldorf - Wedel (11 Nennungen)
 - Linie 489: Elmshorn – Uetersen - Wedel (9 Nennungen)
 - Linie 589: Uetersen – Haseldorf - Wedel (4 Nennungen)
 - Linie 289: S-Wedel – Moorwegsiedlung (4 Nennungen)

Wünsche und Anforderungen

Stadtbusverkehr | Wünsche der Bürger:innen

- **Liniennetz:** bessere Anbindung an den Hafen u. Businesspark, innerstädtische Buslinie, achtförmige Linie an den ZOB, mehr Haltestellen bei Linie 389
- **Ausgestaltung des ZOB:** bessere Abstimmung des Bus- und Bahn-Takts, höhere Taktung abends und am Wochenende, höhere Aufenthaltsqualität
- **Barrierefreiheit:** barrierefrei Haltestellen, längere Umstiegszeiten
- ÖPNV attraktiver gestalten: bessere Kombination von Bus und Rad durch z. B. mehr Radabstellanlagen an den Haltestellen oder Fahrradmitnahme im Bus
- Geänderte Tarife: stadteigener Tarif, Günstige Tarife für Tourist:innen, Schüler:innen; Senior:innen

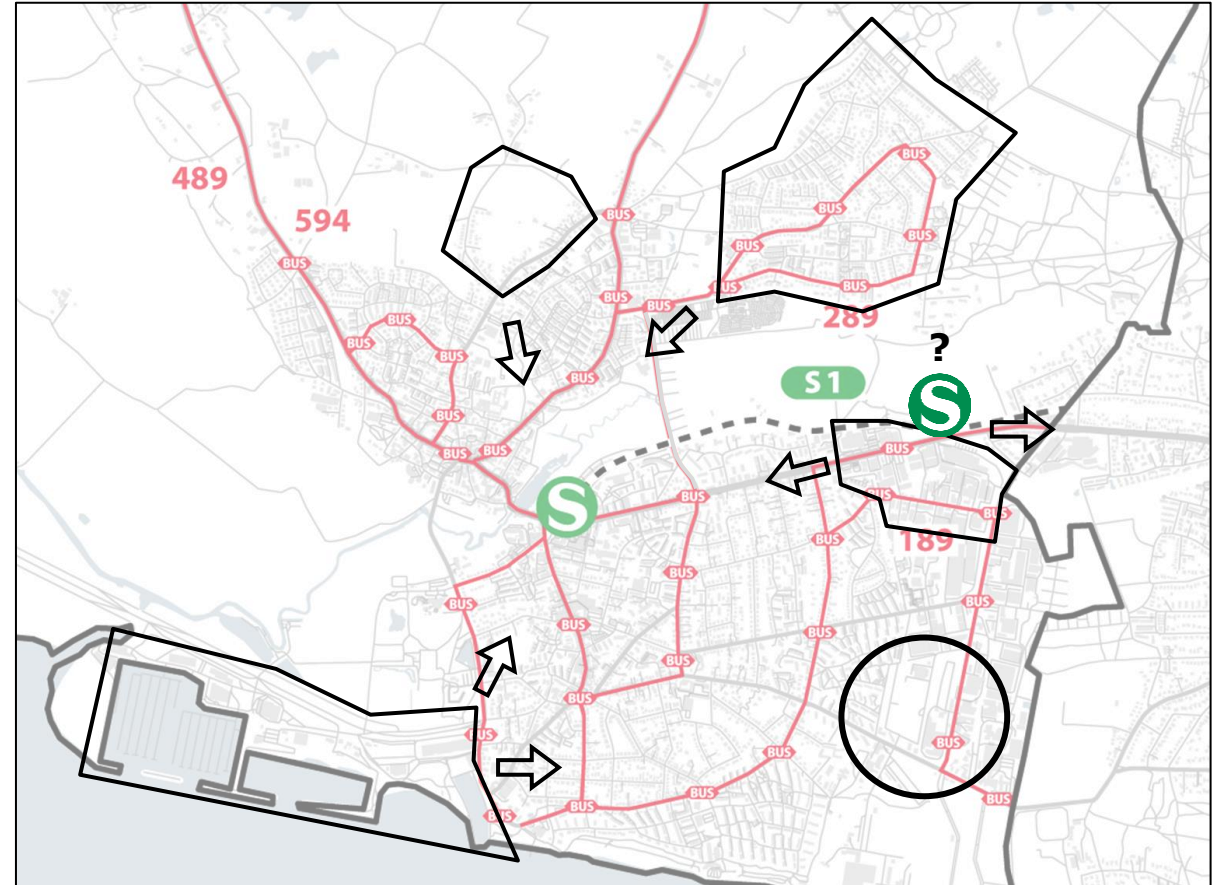


--- Vorschlag im Rahmen der Planungswerkstatt: neue Buslinie für Wedel - „Wedeler 8“

Wünsche und Anforderungen

Stadtbusverkehr

- **Moorwegsiedlung** enger vertaktet anbinden (Verknüpfung mit S-Bahn!)
- **Schulau Ost**: kürzere Fahrzeiten zum Bahnhof
- Erschließung **Hafen**
- Erschließung **Fachmarktzentrum Wedel Ost**
- Stadtentwicklung bedenken (auch Zeithorizonte) – insbesondere **Wedel Nord**
- Generelle größere Anschlusssicherheit (auch künftig mit ggf. weiterem S 1- Halt)
- Perspektivisch neue Angebotsformen



- 
- Ausgangsbedingungen in Wedel
 - Wünsche und Anforderungen an die zukünftige ÖPNV-Netzgestaltung
 - Handlungskonzept**

- Die Stadt wirkt – gemeinsam mit dem Kreis - weiterhin auf eine Ausweitung des 10-Minuten-Betriebes der S 1 sowie auf einen zweiten Haltepunkt in Wedel Ost bei der Nah.SH hin.
- Aufgabenträger des kommunalen ÖPNV ist der Kreis.
- 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.
- Die Linie 289 sollte ein verdichtetes Angebot erhalten, z.B. 20-Min-Takt bis Betriebsschluss und 10-Min.-Takt während des 10-Min.-Taktes der S-Bahn.
- Eine direktere Anbindung des Businessparks an die Linie 189 wird geprüft.
- Gezielte Verbesserung der Verknüpfung von Bus- und Radverkehr und ggf. CarSharing
- Die Einsatzmöglichkeiten flexiblerer Bedienungsformen werden geprüft.
- Die Einrichtung eines City-Tickets wird geprüft (Vertragsgestaltung, Finanzierung, Auswirkungen auf Umsteigevorgänge u.a.)

Handlungskonzept

Schienenpersonennahverkehr: S-Bahnhof Wedel Ost und zweigleisiger Ausbau S 1

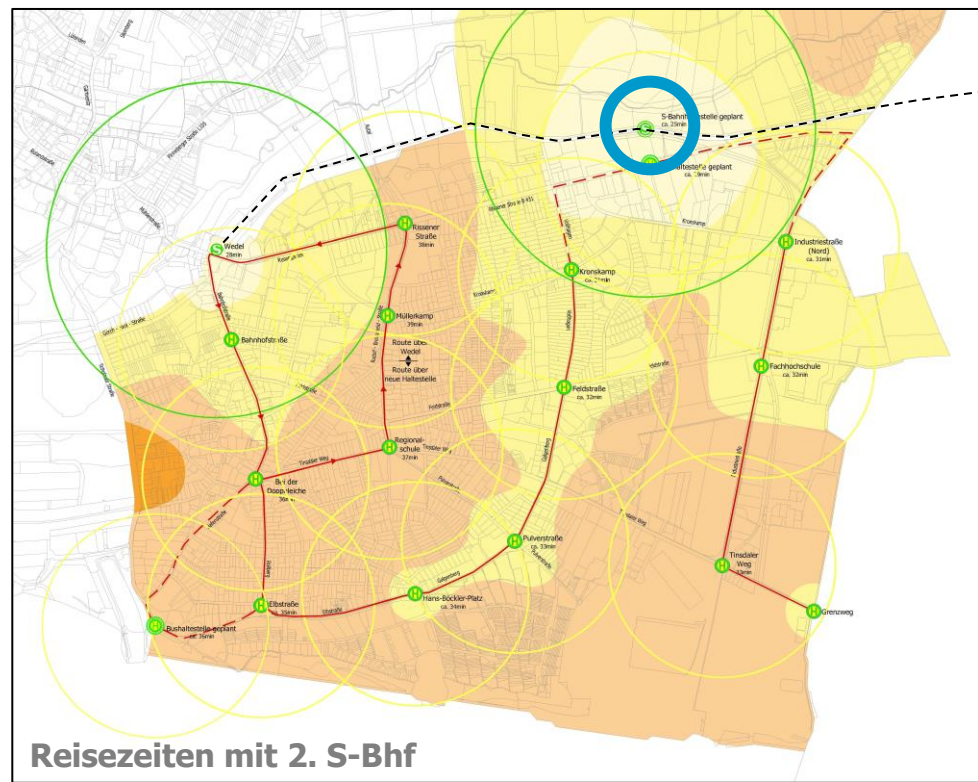
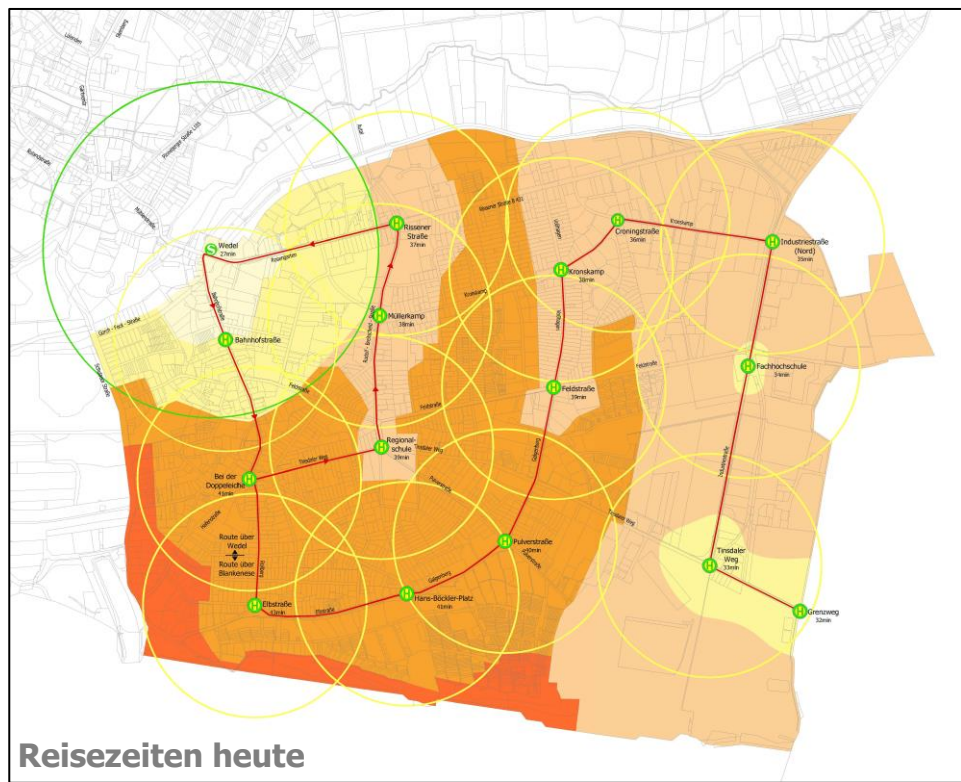
- Ein neuer S-Bahnhof in der Nähe zum Fachmarktzentrum Ost ermöglicht eine weitere Anbindung nach Hamburg.
- Im Zuge einer Taktverdichtung und eines neuen S-Bahnhofs kommt es zu einem höheren Zugaufkommen. Infolgedessen bedarf es einem zweigleisigen Ausbau* der Strecke.



* In Hamburg z.Zt. mit nachgeordneter Priorität

- Attraktive **Reisezeitverkürzungen** insbesondere in Schulau möglich

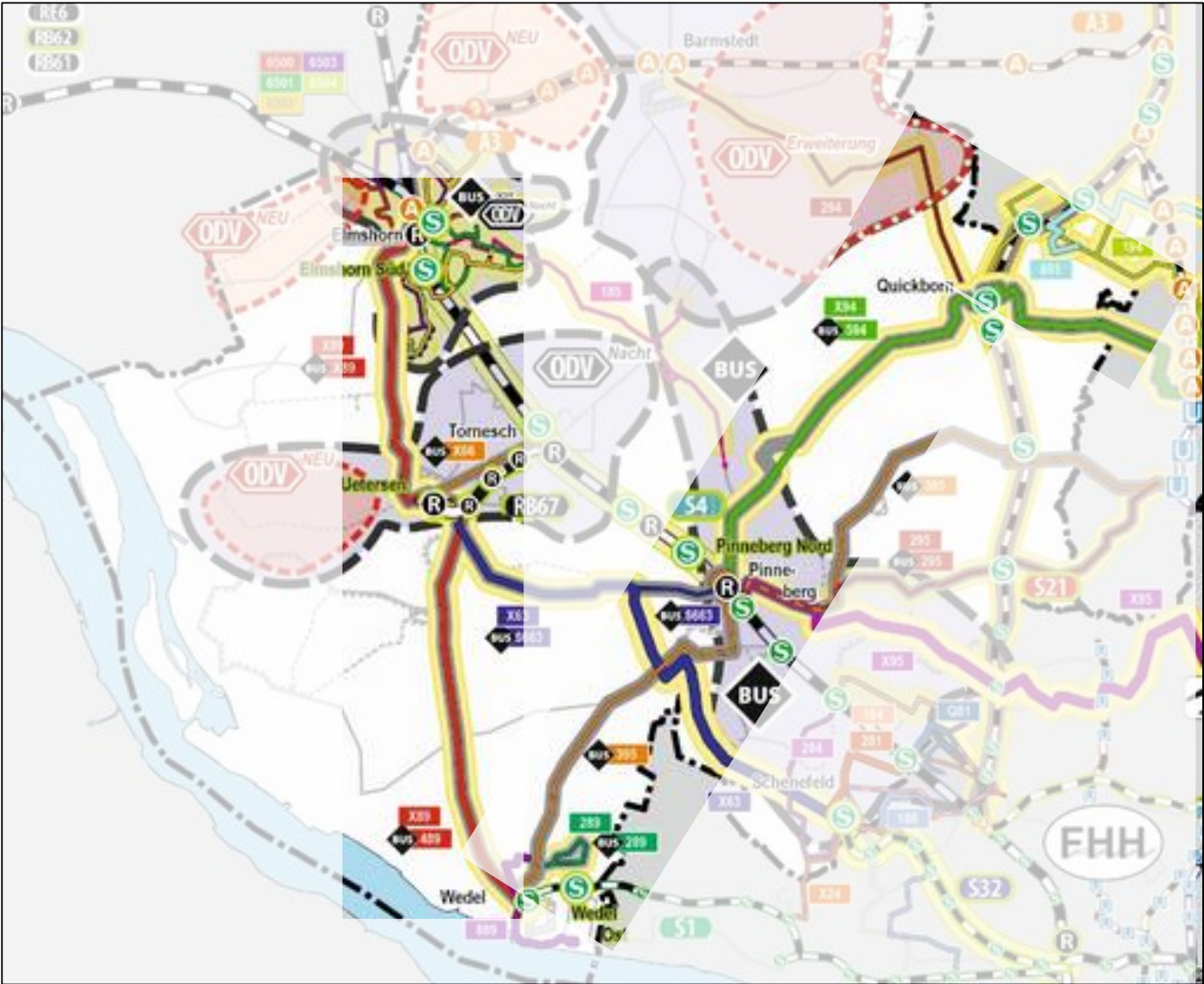
Reisezeiten zum Bhf Altona flächendeckend (Referenzort)



Handlungskonzept

Interkommunaler Busverkehr: Regionaler Nahverkehrsplan (Entwurf; Metropolregion HH, 2022)

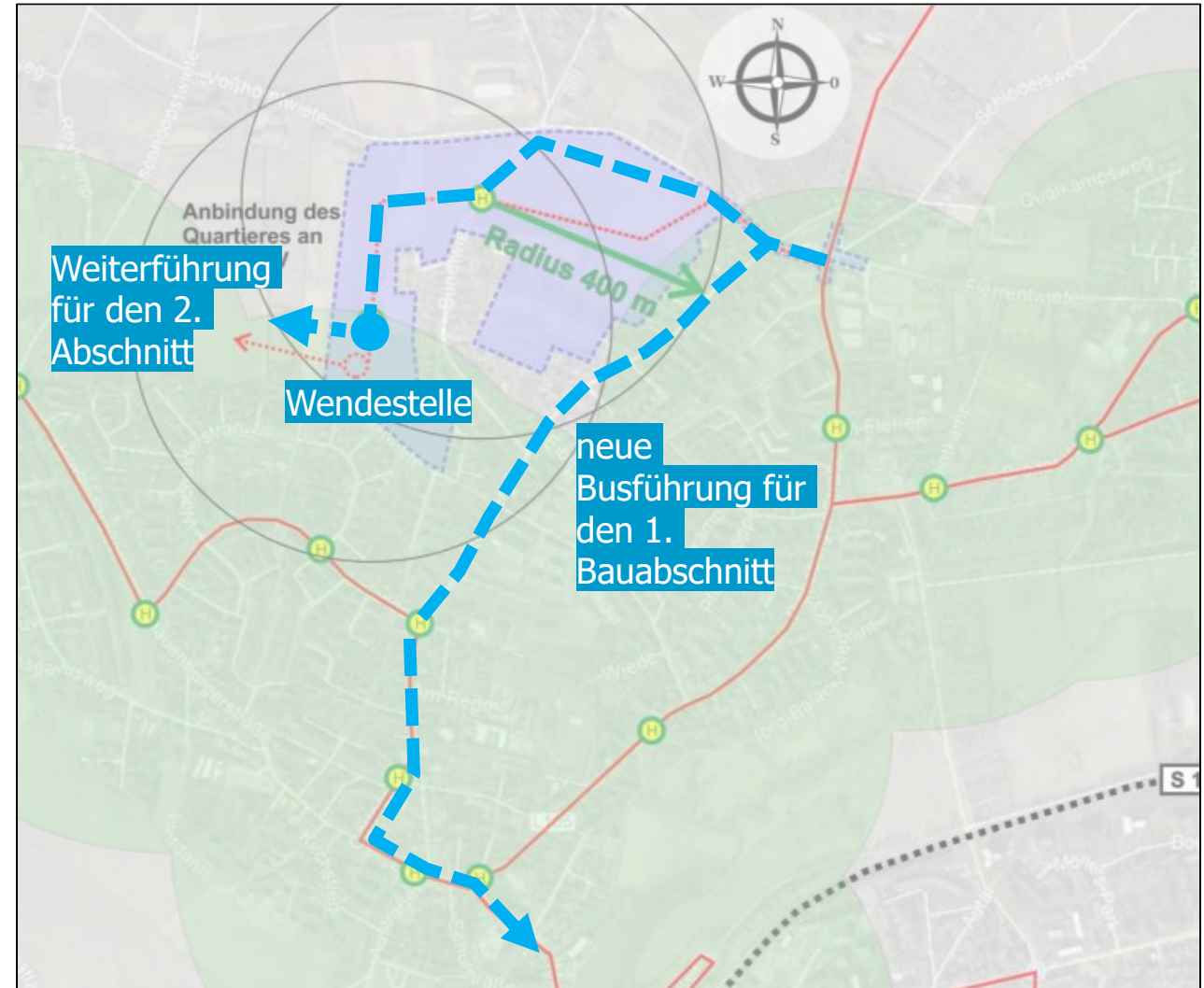
- Einrichtung einer XpressBus-Linie Elmshorn – Uetersen – Wedel (Prio 1)
- Einrichtung einer XpressBus-Linie (Wedel-) Pinneberg – Quickborn- - Norderstedt (Prio 3)



Handlungskonzept

Stadtbusverkehr: Wedel Nord, 1. Bauabschnitt

- Das neue Quartier Wedel Nord erfordert eine neue ÖPNV Anbindung.
- Die Erschließung soll möglichst zentral erfolgen
- Eine neue Buslinie könnte über den Steinberg verlaufen und dort ebenfalls die Erschließung verbessern
- Darüber hinaus bietet eine neue Buslinie **Optionen der Weiterführung über den Bahnhof Wedel hinaus**, z.B. Schulau / Elbhochufer



Handlungskonzept

Stadtbusverkehr: Buslinienoption

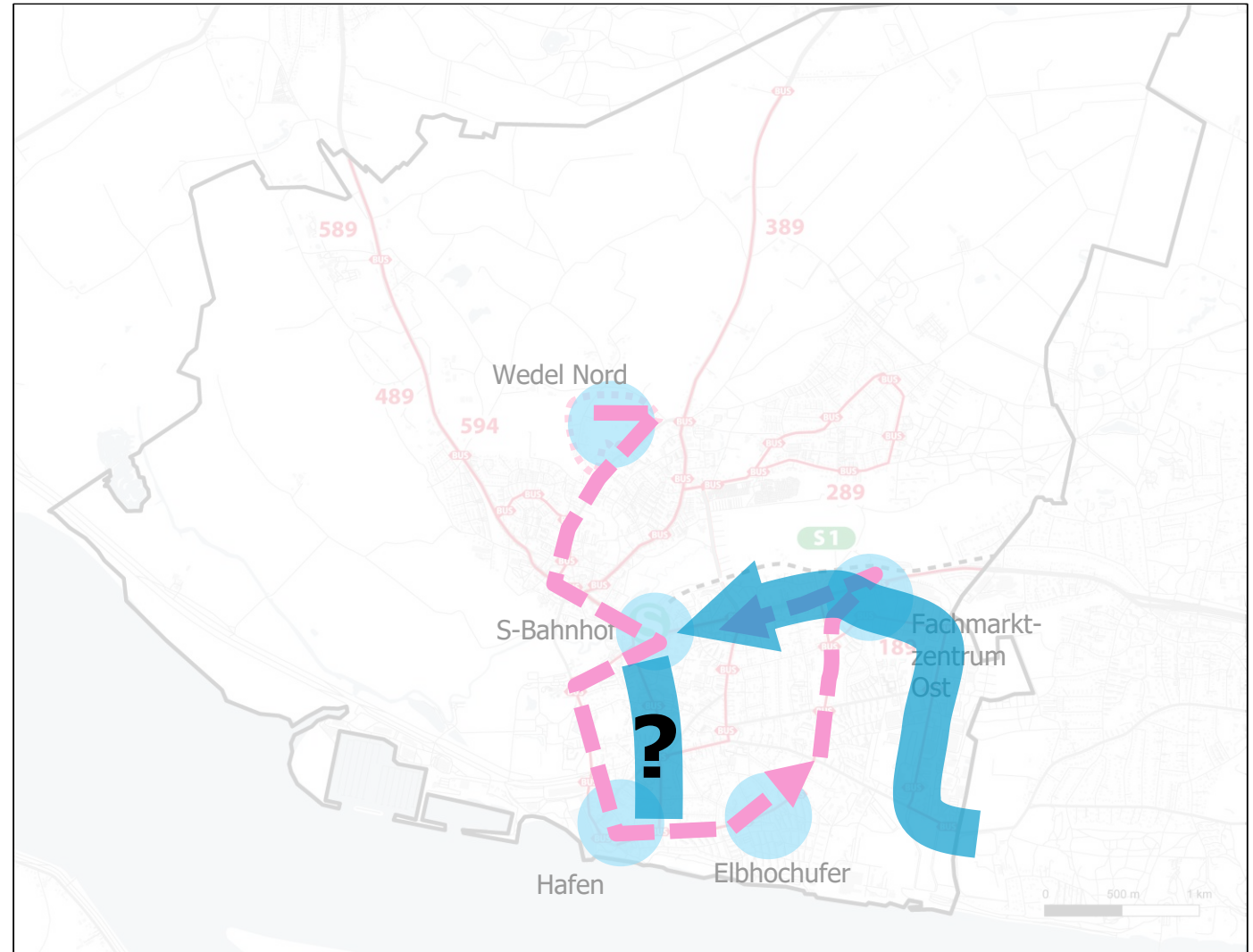
- Anschluss von Wedel Nord
- Anbindung Hafen
- und ggf. Fachmarktzentrum



Handlungskonzept

Stadtbusverkehr: Buslinienoption

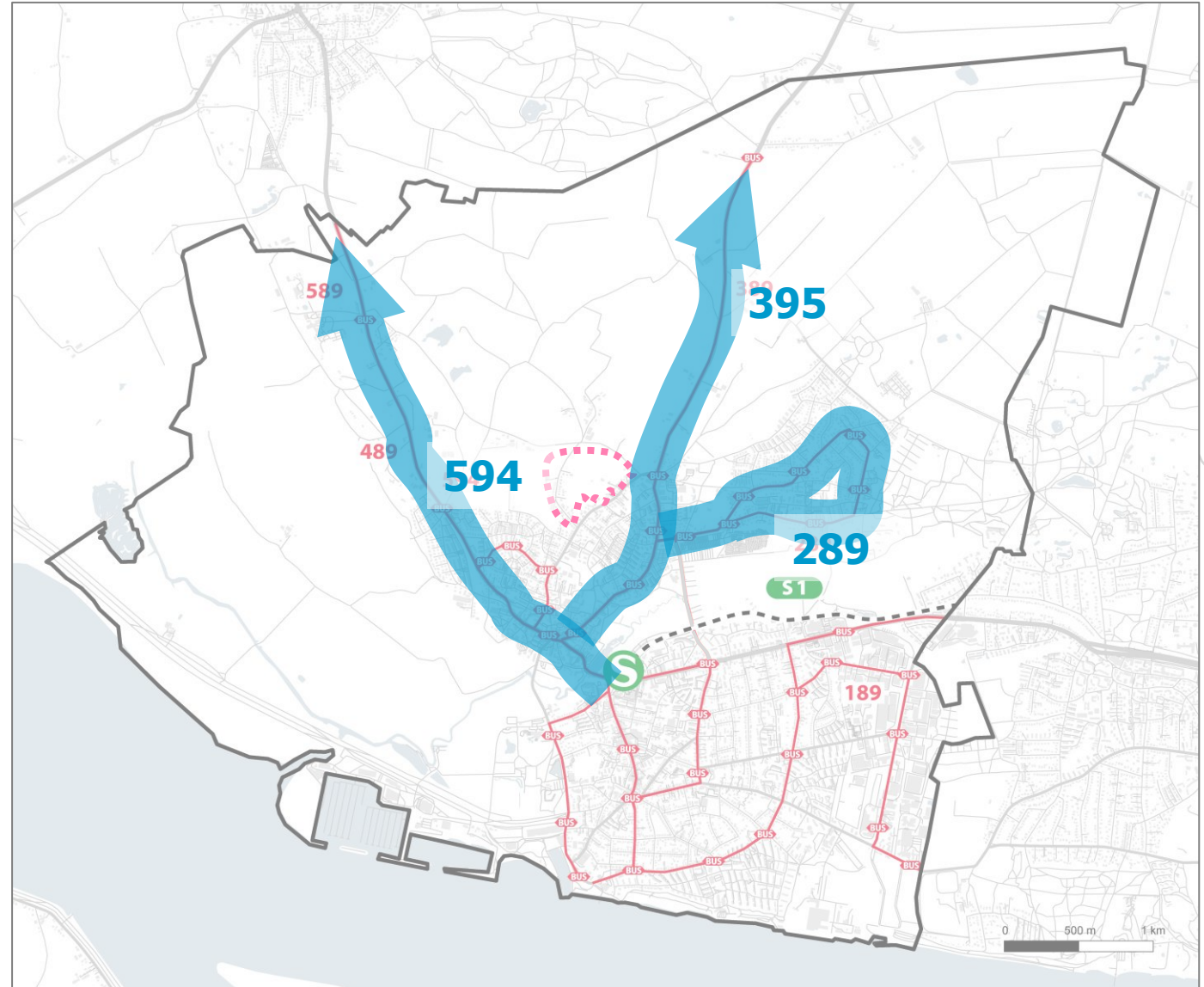
- Auf der Grundlage einer neuen Buslinie ggf. Begradigung des Linienvlaufes der Linie 189
- und Herausnahme der 189 aus der Bahnhofstraße möglich



Handlungskonzept

Stadtbusverkehr: Taktverdichtungen im Regionalen Nahverkehrsplan (Entwurf; Metropolregion HH, 2022)

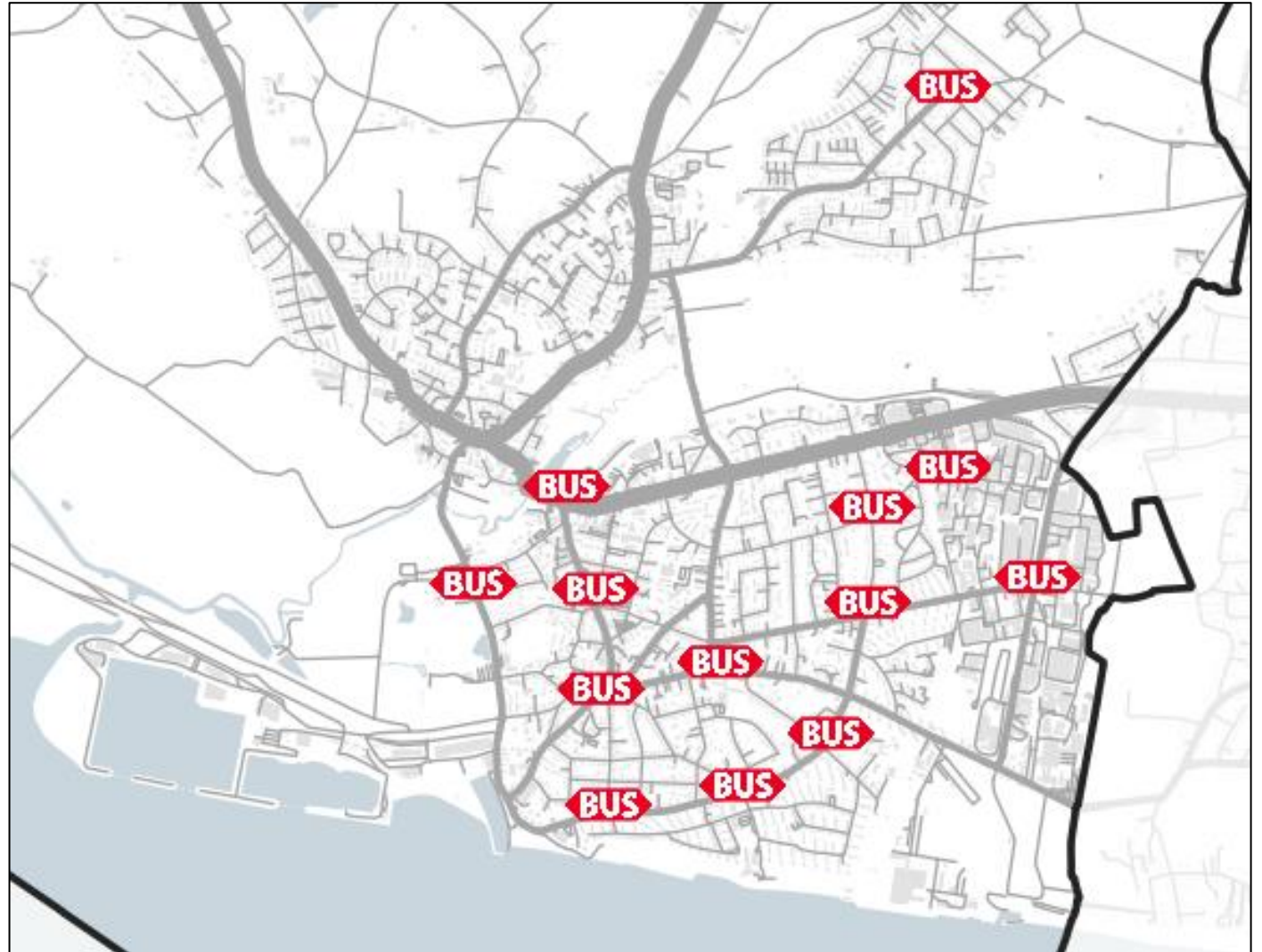
- Taktverdichtung im Zuge der Einrichtung von XpressBuslinien möglich (nicht alle Bushaltestellen)
- Darüber hinaus in der Moorwegsiedlung



Handlungskonzept

Barrierefreie Ausbau der Wedeler Bushaltestellen

- Mehrjahresplan zum barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen in Wedel
- 3 Priorisierungsstufen bezüglich des Umbaus
- insgesamt 68 Bushaltestellen, die umgebaut werden müssen
- 13 in der vordringlichen **Priorität**

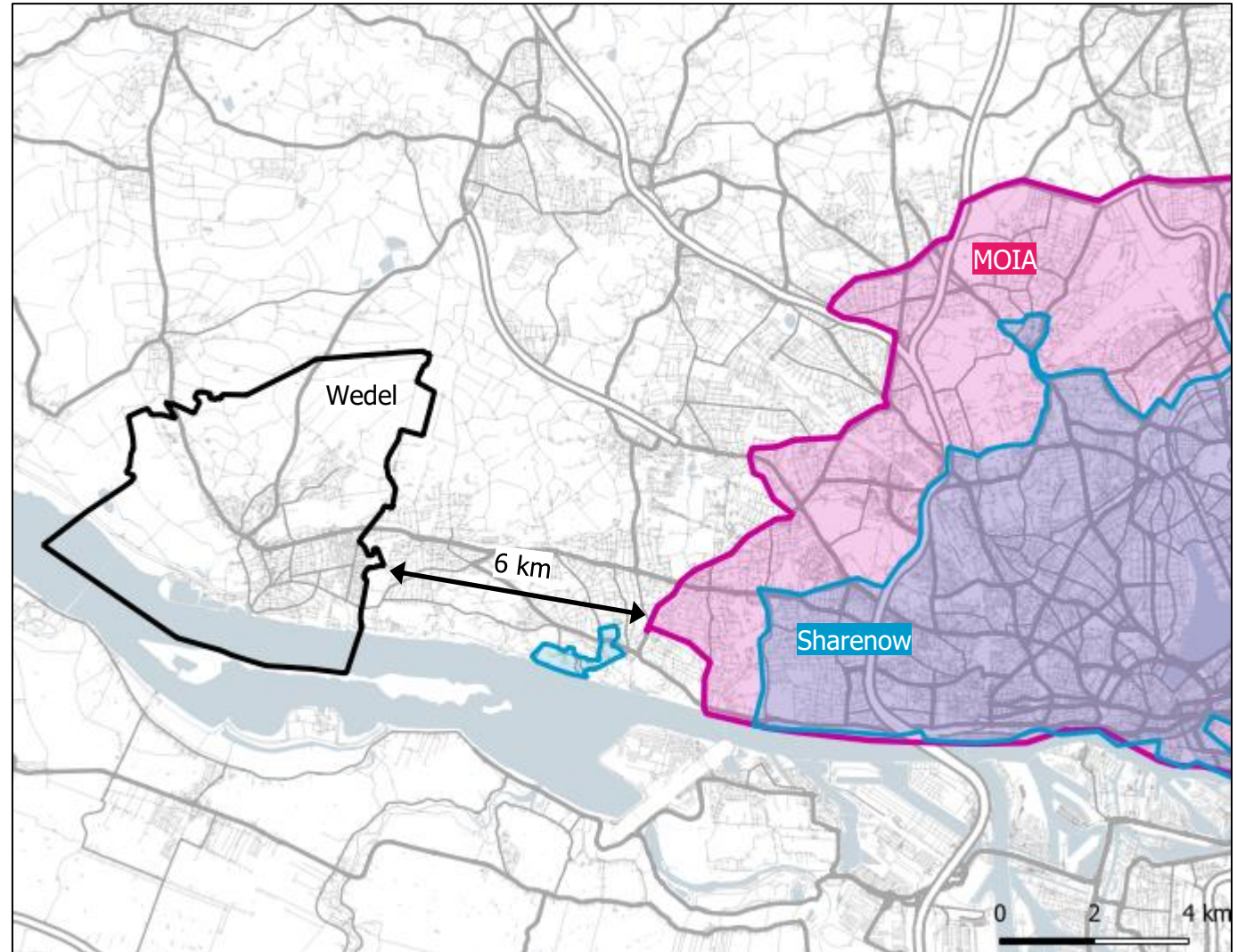


Bushaltestellen mit hoher Priorität zum barrierefreien Ausbau

Handlungskonzept

free floating und OnDemand-Angebote

- Z.Zt. ist für bestehende free floating- und OnDemand-Angebote die Entfernung zwischen den Bediengebieten und den Stadtrandkommunen groß und somit eine Ausdehnung auf Wedel unattraktiv
- Im Zuge der Nachfrageentwicklung sowie der strategischen Unternehmensausrichtung kann sich dies künftig ändern
- Die regelmäßige **Kommunikation mit den Anbietern** ist empfehlenswert



Handlungskonzept

Gesamtüberblick: Vorschläge zur zukünftigen ÖPNV-Gestaltung



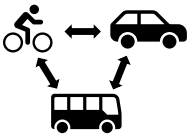
neue Buslinien (Wedel-Nord –Elbhochufer/Fachmarktzentrum, Stadtbuslinie)
veränderte Streckenführung zur besseren Vernetzung (z. B. Linie 189)
Taktverdichtung (z. B. Linie 289)



Barrierefreier Haltestellenausbau



Taktverdichtung der S-Bahnlinie, neuer S-Bahnhof, zweigleisiger Ausbau



Verbesserte Bus- und Radverkehrsverknüpfung und ggf. Car-Sharing

→ Vorschläge erfordern aufgrund der Verantwortlichkeit das **Gespräch mit dem Landkreis Pinneberg** und den Betreibern



Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!

Bei der Erstellung dieser Präsentation ist größte Sorgfalt verwendet worden, dennoch bleiben Änderungen, Irrtümer und Auslassungen vorbehalten.

Die Überlassung der Präsentation erfolgt nur für den internen Gebrauch des Empfängers. Eine Veröffentlichung gilt es mit dem Verfasser abzustimmen.

Die verwendeten Bilder unterliegen den jeweiligen angegebenen Lizenzbestimmungen. Die vollständigen Lizenzbedingungen können hier eingesehen werden:
<https://creativecommons.org/licenses/>



Mobilitätskonzept für die Stadt Wedel – Handlungsbaustein Expansion CarSharing

22.06.2022 – ergänzt 12.07.2022

Markus Franke

Johann Helmann

Florian Bohnet



Grundsätzliches zum CarSharing

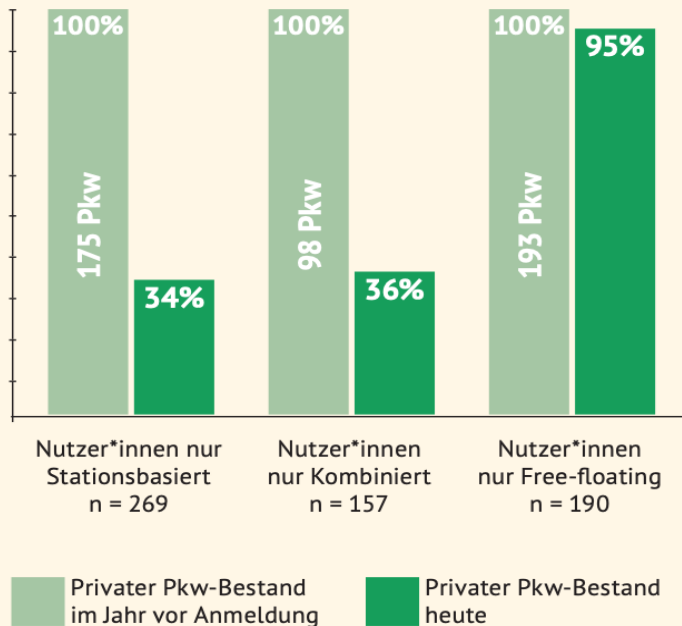
○ Ausgangsbedingungen in Wedel – gibt es ein Entwicklungspotenzial?

○ Handlungskonzept

Grundsätzliches zum CarSharing

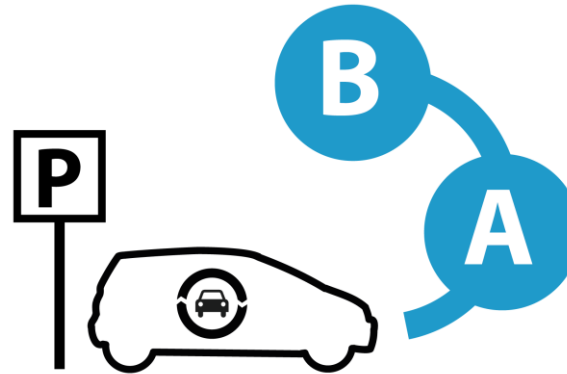
Modelle | Free floating vs. stationsbasiert

**Abschaffung privater Pkw
in verschiedenen CarSharing-Varianten**



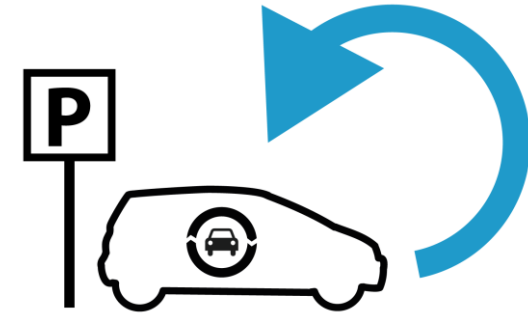
Quelle: STARS 2018

FactSheet „Verkehrsentslastung durch Carsharing“



Free Floating

- Nutzung insb. für One-Way-Fahrten
- Ersetzt eher Fahrten mit dem ÖPNV



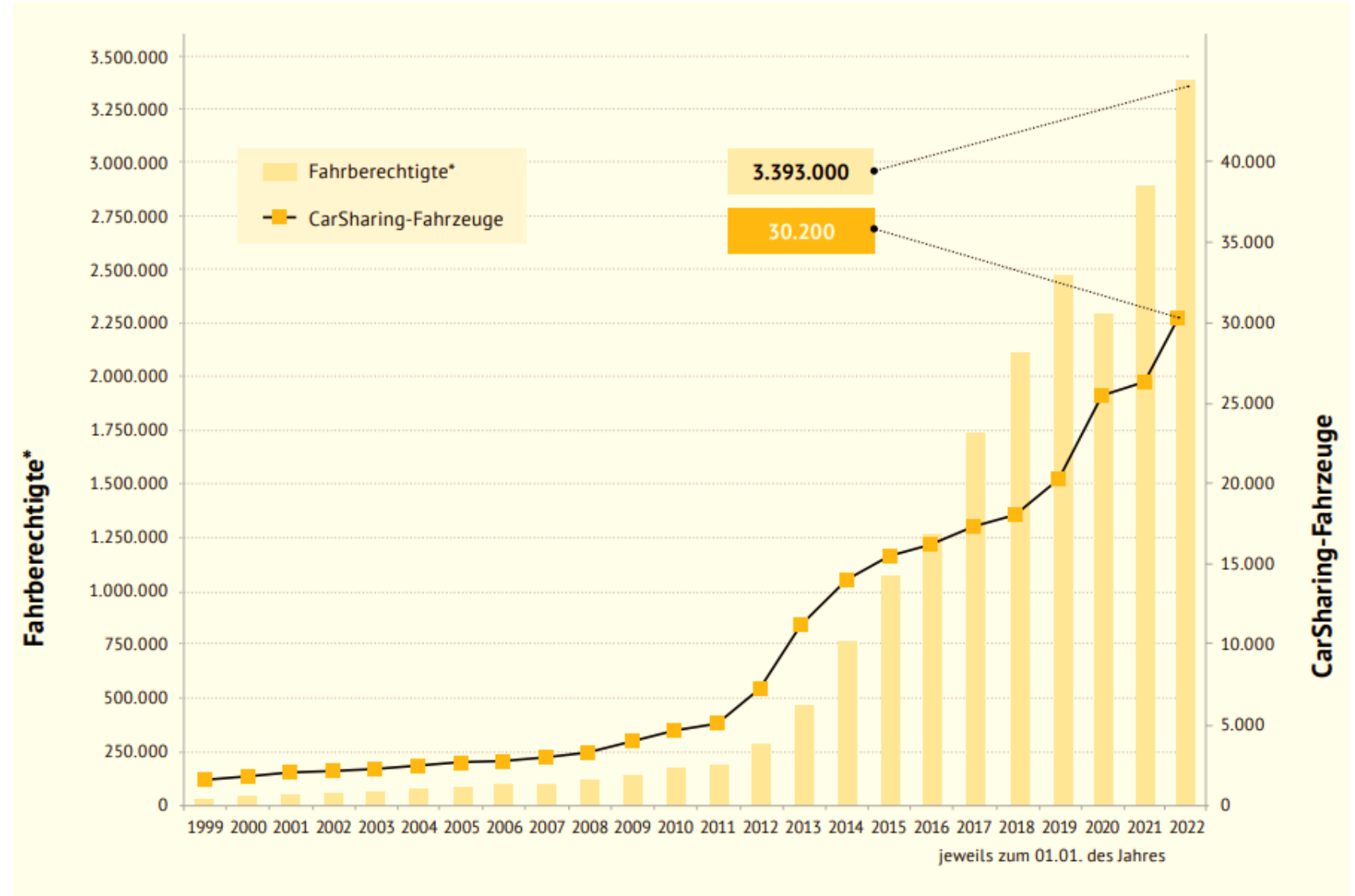
Stationsbasiert

- Überwiegende Nutzung für Return-Fahrten
- Ersetzt die Fahrt mit dem eignen Pkw

→ **Stationbasiertes Carsharing wirkungsvoller für eine Senkung des Motorisierungsgrades**

Marktentwicklung

- Stetiges Wachstum an Nutzenden und Sharing-Fahrzeugen



Quelle: Bundesverband CarSharing e. V.
FactSheet „CarSharing in Deutschland“

Ersetzungsquoten in ausgewählten CarSharing-Studien

CarSharing-Variante	Ersetzungsquote (1 CS-Pkw ersetzt X private Pkw)	Ort	Quelle
Stationsbasiert	1:8 bis 1:9	Berlin	bcs 2019
Stationsbasiert, Kombiniert	1:10 bis 1:15	Frankfurt (Main)	STARS 2019
Stationsbasiert	1:7	Bremen	Bremen 2018
Free-floating	1:0,3 bis 1:0,8	Frankfurt (Main), Köln, Stuttgart	share 2018
Stationsbasiert	1:8 bis 1:20	Innenstadtnahe Wohnge- biete in 12 Großstädten	bcs 2016
Free-floating	1:2,0 bis 1:3,6	München	EVA-CS 2015

Quelle: Bundesverband CarSharing e.V. | FactSheet „Verkehrsentslastung durch Carsharing“

Annahmen für Wedel:

- **Ersetzungsquote: 1:8** (Ein CarSharing-Pkw ersetzt acht private Pkw; siehe Tabelle)

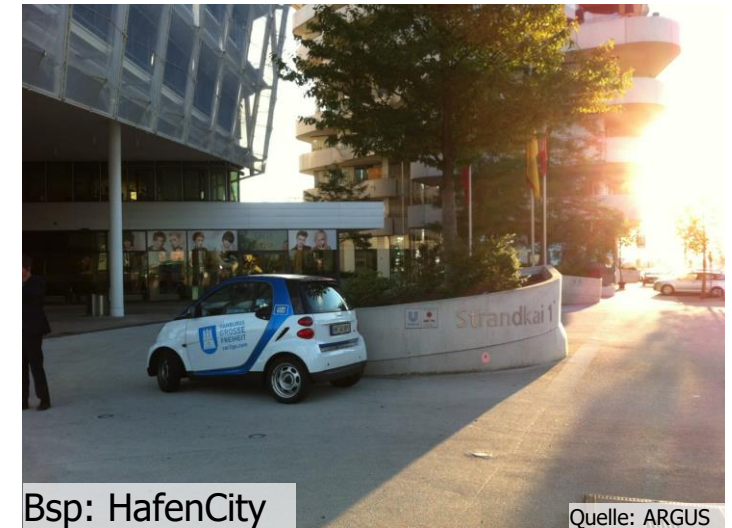
Grundsätzliches zum CarSharing

Studie: Private Haushalte unterschätzen die Kosten ihrer Pkw

Finanzielle Belastung durch einen privaten Pkw

- **425 € kostet ein Auto** in Deutschland im Schnitt **pro Monat**: Kraftstoff, Werkstattbesuche, Steuern, Versicherung und Abnutzung (derzeitige Preissteigerungen sind noch nicht berücksichtigt)
- Auf **204 € schätzen die Deutschen** die monatlichen Kosten für einen Pkw. Eine **Unterschätzung** von mehr als **50%** der tatsächlichen Kosten.

→ **Sozialer Aspekt** für Menschen, welche ein Auto nur gelegentlich nutzen und unverhältnismäßig hohe Kosten dafür tragen



Grundsätzliches zum CarSharing

Neuer Rechtsrahmen für die Anordnung von CarSharing-Plätzen im öffentlichen Raum (StVO-Novelle)

Neue Regelungen zum CarSharing 2021

- Einführung **neuer Beschilderung**
- Zusätzlich: Möglichkeit der Befreiung von der Nutzungspflicht von Parkscheiben, Parkautomaten oder Parkuhren in Partaumbewirtschaftungszonen
- Mit Hilfe der Beschilderung ist eine amtliche **Sanktionierung von Falschparken** möglich (55 €)
- Carsharing-Fahrzeuge können mit amtlicher Plakette eindeutig gekennzeichnet werden

Frei verfügbarer
Carsharing- Stellplatz



Anbieterspezifischer
Carsharing- Stellplatz für
stationsbasiertes CarSharing



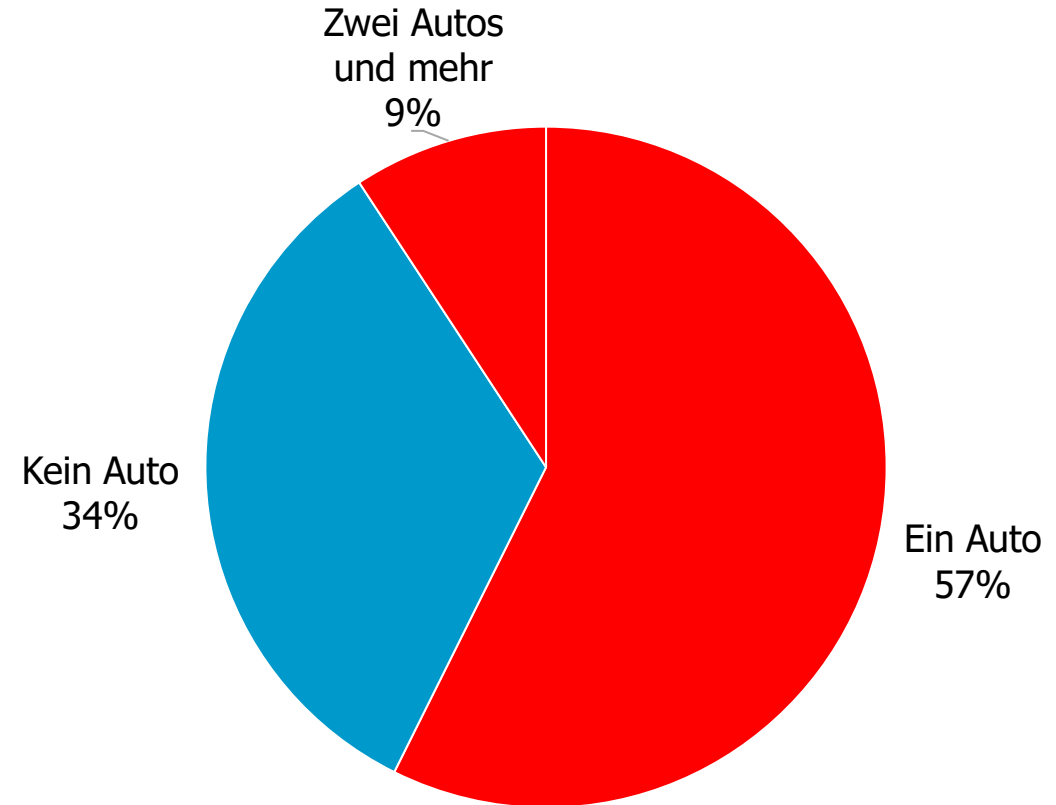
Erlaubnis des Parkens von
CarSharing-Fahrzeugen auch
in Verbotszonen



- Grundsätzliches zum CarSharing
- **Ausgangsbedingungen in Wedel – gibt es ein Entwicklungspotenzial?**
- Handlungskonzept

Anzahl der Autos im Haushalt

- Zwei von drei Wedeler Haushalten besitzen einen oder mehrere Pkw

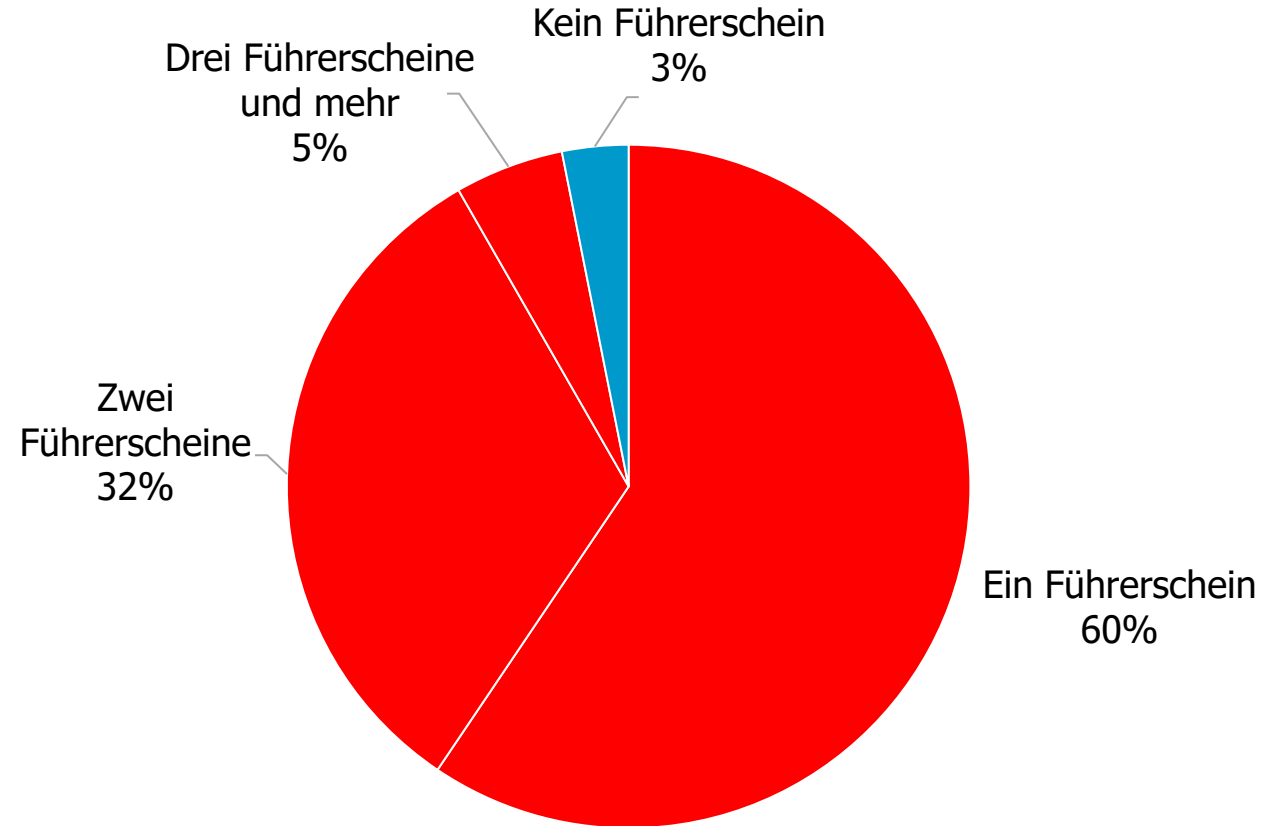


Ausgangsbedingungen in Wedel

Analyse der MiD-Daten 2017 für die Stadt Wedel

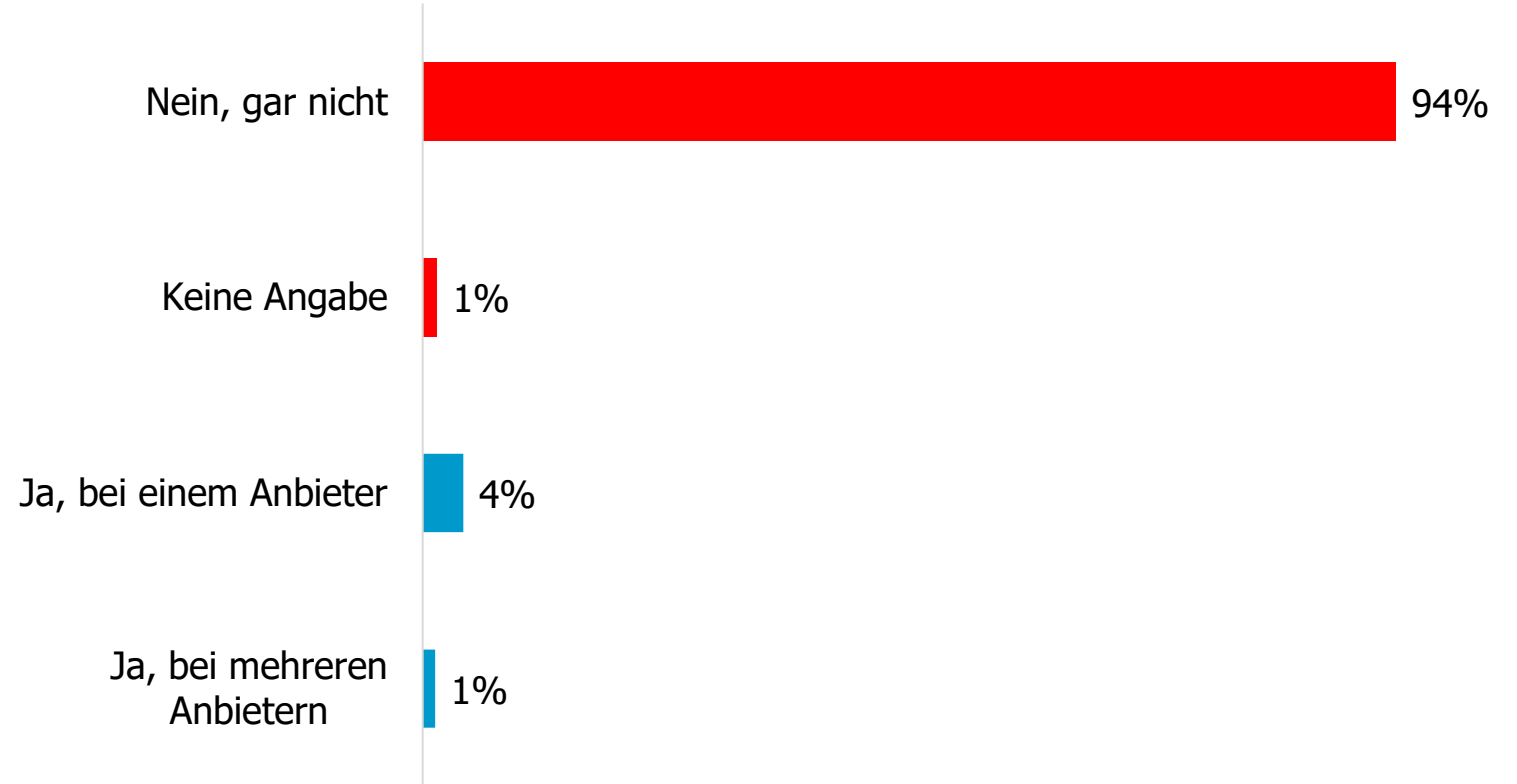
Anzahl der Pkw- Führerscheinbesitzer:innen im Haushalt in Gruppen

- In über 96 Prozent der Wedeler Haushalte sind einer oder mehrere Führerscheine vorhanden



Carsharing-Mitgliedschaft im Haushalt

- Nur in einem von 20 Wedeler Haushalten wird über eine oder mehrere CarSharing-Mitgliedschaften verfügt



Ausgangsbedingungen in Wedel

Potenziale | Abschätzung eines Zielwertes

„Carsharing-Hauptstadt“ Karlsruhe als Vorbild

313.000 Einwohner:innen (2019)

3,23 CarSharing-Fahrzeuge je 1.000 EW (2019)

1.010 CarSharing-Fahrzeuge

Zielwert für Wedel

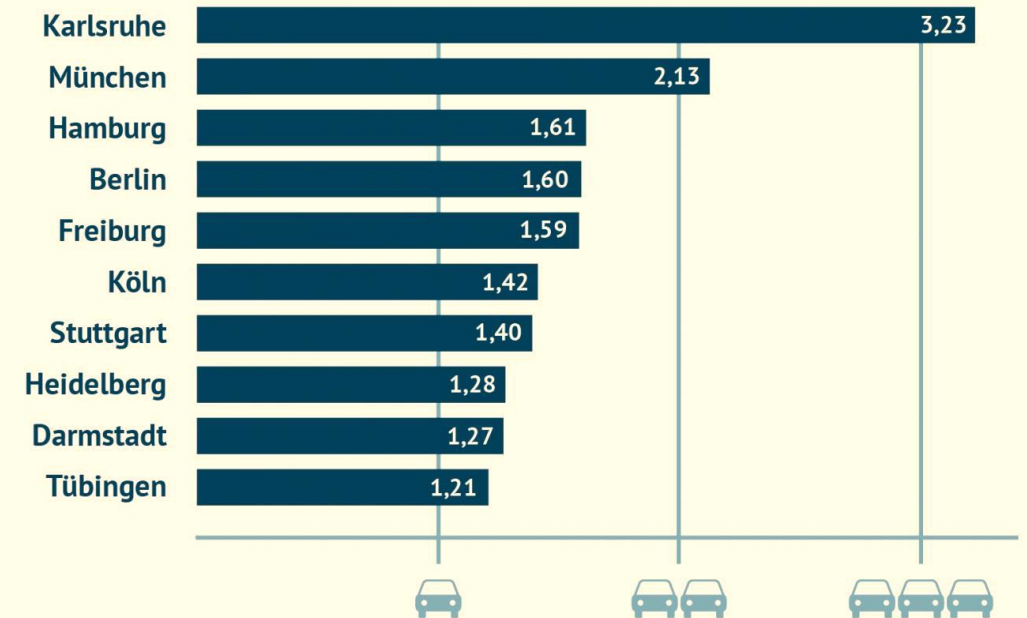
34.000 Einwohner:innen (2020)

3,23 CarSharing-Fahrzeuge je 1.000 EW (Zielwert)

109 CarSharing-Fahrzeuge (Zielwert)

Deutschlands CarSharing-Hauptstadt

CarSharing-Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner*innen



Bundesverband CarSharing e.V., 2019

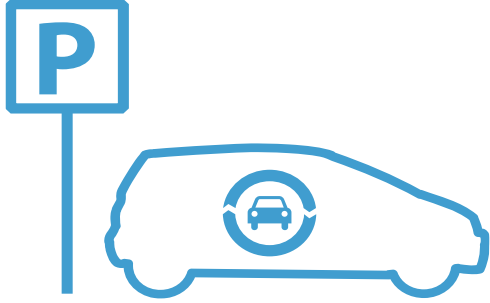
Ausgangsbedingungen in Wedel

Potenziale | Berechnung der Menge potenziell abgeschaffter Pkw mit Hilfe des Zielwertes

1. 34.000 Einwohner:innen x 0,58 Fahrzeuge je Einwohner:in* = **19.720 Pkw in Wedel**
 2. 109 CarSharing-Fahrzeuge x 8 ersetzte private Pkw durch ein CS-Fahrzeug = **872 Pkw** können davon ersetzt werden
- 872 abgeschaffte Pkw - 109 neue CarSharing Fahrzeuge = **763 abgeschaffte Pkw**
- 763 abgeschaffte Pkw / 19.720 Pkw in Wedel = **ca. 4 % aller Pkw in Wedel könnten bei Erreichen der Erweiterungsziele sowie entsprechender Akzeptanz durch die Bürger:innen abgeschafft werden**

- Grundsätzliches zum CarSharing
- Ausgangsbedingungen in Wedel – gibt es ein Entwicklungspotenzial?
- Handlungskonzept**

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



✓ **Ausweisung von CarSharing-Stellplätzen**

- ✓ Ggf. Kombination mit der Ausschreibung des Betriebs einer Flotte
- ✓ Einbeziehung von E-CarSharing



✓ **Finanzielle Fördermaßnahmen (Subventionen)**

- ✓ Wirtschaftlicher Betrieb setzt hohe Auslastung der Fahrzeuge voraus (laut „Cambio“ ca. 30 %) – Mindestabnahmevereinbarung möglich*
- ✓ Ggf. Anreize für Angebotseinrichtung – z.B. durch die Wohnungswirtschaft - geben (z. B. reduzierter Stellplatzschlüssel)



✓ **Kommunikationsmaßnahmen**

- ✓ Insbesondere durch "Mobility as a Service"-Apps (s. Handlungsbaustein „smart city“)

* Subventionsbedarf hängt von Fahrzeugzahl und Verhandlung mit Betreiber ab

- **Dienstleister:** im Austausch mit Interessenten, potenziellen Nutzern, potenziellen Betreibern etc. (Große Betriebe, Projektentwickler, Wohnungsunternehmen, Stadt)
- **Wunsch:** Klärung der Bedürfnisse der Wedeler:innen (Markt- und Meinungsforschung)
- Ermittlung der **Finanzierungsbedingungen** und ggf. Bedarf Anschubfinanzierung / Mindestabnahme
- **Identifikation und Freigabe geeigneter Flächen:** auch öff. Raum ist zu betrachten

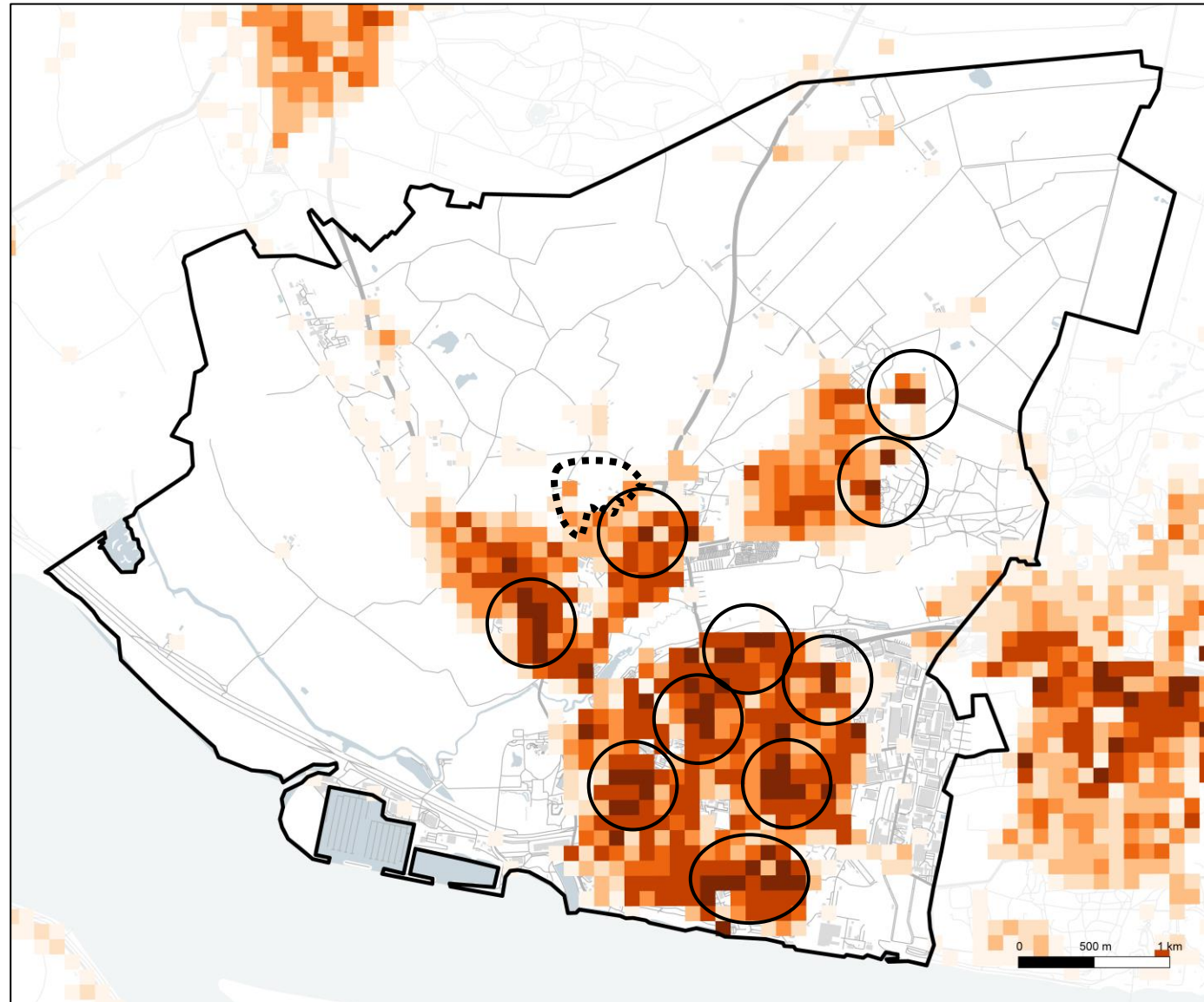


- **CarSharing-Arbeitsgruppe mit allen potenziell Beteiligten**
- **Wedel Nord** könnte ein **Modellprojekt** für entsprechende Angebote werden
- Längerer organisatorischer Vorlauf erforderlich

Verteilung der Stellplätze innerhalb der Stadt nach Wohndichte

Zusätzlich:

- Bahnhof
- Fachmarktzentrum Ost
- Hafen
- Wedel Nord
- BusinessPark



Grundlagenkarte

- Gebäude
- Wasser

Straßen und Wege

- Hauptverkehrsstraßen
- Sammelstraßen
- Erschließungsstraßen
- Fußgängerweg
- Radweg

Einwohner pro ha

- 0 - 10
- 11 - 20
- 21 - 30
- 31 - 40
- 41 - 50
- 51 - 100
- 101 - 1969

Datenquelle: Zensus MR HH 2011

Wedel-Nord

Siedlungsschwerpunkte

Wie und in welchem Maße kann CarSharing in Wedel einen Beitrag zur Förderung nachhaltiger Mobilität leisten?

Modell	Maßnahmen	Zielwert	Potenzial
→ Stationbasiertes Carsharing wirkungsvoller für Senkung des Motorisierungsgrades als free-floating → Free-floating Modell für Wedel nicht lukrativ	✓ CarSharing-Stellplätze ✓ Bedarfsgerechte Verteilung ✓ Finanzielle Förderung ✓ Kommunikation ✓ Angebot ✓ Kostenfaktor ✓ Einbindung der Stadtwerke ✓ Einbeziehung von E-CarSharing ✓ Neue Beschilderung zum CarSharing	ca. 100 CarSharing-Fahrzeuge in Wedel	Abschaffung von ca. 700 Pkw Entspricht ca. 5 % aller Pkw in Wedel ...und damit autoreduzierter Lebensstile und weniger Fahrten



Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!

Bei der Erstellung dieser Präsentation ist größte Sorgfalt verwendet worden, dennoch bleiben Änderungen, Irrtümer und Auslassungen vorbehalten.

Die Überlassung der Präsentation erfolgt nur für den internen Gebrauch des Empfängers. Eine Veröffentlichung gilt es mit dem Verfasser abzustimmen.

Die verwendeten Bilder unterliegen den jeweiligen angegebenen Lizenzbestimmungen. Die vollständigen Lizenzbedingungen können hier eingesehen werden:
<https://creativecommons.org/licenses/>



Mobilitätskonzept für die Stadt Wedel – Handlungsbaustein Einrichtung eines StadtRad-Systems

22.06.2022 – ergänzt 12.07.2022

Markus Franke

Florian Bohnet



Grundsätzliches zu öffentlichen Fahrradverleihsystemen

Ausgangsbedingungen in Wedel – gibt es ein Potenzial?

Eckpunkte eines Fahrradverleihsystems in Wedel

Handlungskonzept

Öffentliche Fahrradverleihsysteme

Ziele & Chancen

- **Förderung des Radverkehrs & Stärkung des Umweltverbunds**
- **Stärkung eines multimodalen & intermodalen Mobilitätsverhaltens*:** Gewinn an Flexibilität und Komfort insbesondere für die erste und letzte Meile
- **Verknüpfung & Ergänzung des ÖPNV-Angebots**
- **Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas** durch die Präsenz von wiedererkennbaren Leihrädern im Stadtbild
- **Verzicht auf die Mitnahme des privaten Fahrrades im ÖPNV** & Reduzierung des Bedarfs an Fahrradabstellanlagen für private Fahrräder z.B. an Bahnhöfen
- **Steigerung der touristischen Attraktivität**



Quelle: hamburg.de



Quelle: hamburg.de



Foto: Bahnhof Wedel, ARGUS

*empirische Erkenntnisse über eine Ersetzungsquote von privaten Kfz durch Leihfahrräder liegen jedoch nicht vor

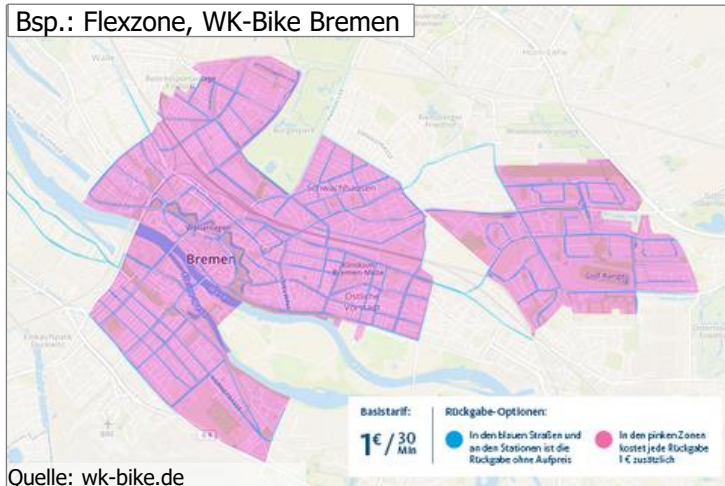
Öffentliche Fahrradverleihsysteme

Modelle

Freie Leihsysteme

Ausleihe und Rückgabe innerhalb eines definierten Gebiets ohne Stationen

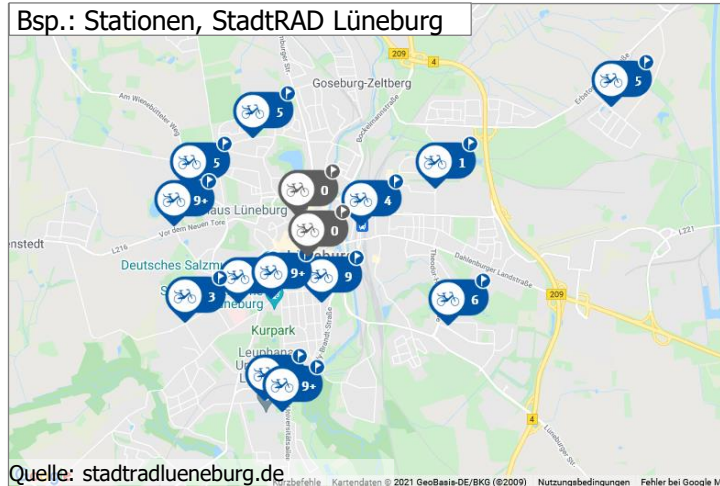
Bsp.: Flexzone, WK-Bike Bremen



Stationsgebundene Leihsysteme

Ausleihe und Rückgabe an Stationen

Bsp.: Stationen, StadtRAD Lüneburg



Manuelle Leihsysteme

Ausleihe & Buchung durch eine lokale Ansprechperson vor Ort



Automatisierte Leihsysteme

Eigenständige Ausleihe & Buchung durch den Nutzenden über eine digitale Anwendung oder über ein Terminal an der Ausleihstation

- **Ein stationsgebundenes System** macht das Angebot für die Kunden planbar (gezielte und nicht nur spontane Nutzung), vereinfacht die Umverteilung der Leihräder (Redistribution) und reduziert Konflikte mit falsch abgestellten Leihrädern.
- **Ein automatisiertes System** ermöglicht eine einfache sowie schnelle Ausleihe (z. B. mit einer App) und senkt langfristig die Betriebskosten

- Grundsätzliches zu öffentlichen Fahrradverleihsystemen
- **Ausgangsbedingungen in Wedel – gibt es ein Potenzial?**
- Eckpunkte eines Fahrradverleihsystems in Wedel
- Handlungskonzept

Gibt es in Wedel ein Potenzial?

Gibt es in Wedel ein Potenzial?

Grundpotenzial

Variable	Erläuterung	Bewertung – Grundpotenzial
Größe des Bediengebiets	Urbanes Bediengebiet von etwa 9 km ²	
Raum- und Siedlungsstruktur	komakte Siedlungsschwerpunkte; schnelle Erreichbarkeit mit dem Fahrrad; Teil der Metropolregion: starke Arbeits- und Freizeitverflechtung vorhanden	
Bevölkerungsdichte	Urbaner Charakter mit einer Bevölkerungsdichte von zum Teil über 200 EW/ha	
Ausbau des ÖPNV	Möglichkeit von Verknüpfungen (z. B. Bahnhof) und Ergänzungen (z. B. Moorwegsiedlung) zwischen Leihradsystem und ÖPNV vorhanden	
Bestehende Radinfrastruktur	Weitestgehend vorhanden und nutzbar, aber mit Verbesserungsbedarf in Qualität sowie Quantität	
Topographie	Grundsätzlich sehr gut geeignet, da meist ohne starke oder lange Steigungen befahrbar	

Gibt es in Wedel ein Potenzial?

Grundpotenzial

Variable	Erläuterung	Bewertung – Grundpotenzial
potenziellen Zielgruppen	1) Erwerbstätige und Studierende: Arbeitsein- und Auspendelnde (intermodale Verknüpfung insbesondere am Bahnhof) sowie Binnenpendelnde innerhalb Wedels, welche nicht auf ein privates Fahrrad zurückgreifen. 2) Gelegenheitsnutzende und Tourist:innen, welche nicht auf ein privates Fahrrad zurückgreifen: für Erledigungen, für Freizeitaktivitäten, zum Einkaufen	

- Ergebnis: **Grundpotential für ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis ist vorhanden**, dessen Umfang von vielen Faktoren, insbesondere auch von der Angebotsqualität selbst, abhängt.
- Es ist jedoch **kein kostendeckender Betrieb zu erwarten**. Das Fahrradverleihsystem ist als bewusst zur Verfügung gestelltes nachhaltiges und öffentliches Mobilitätsangebot im Sinne des ÖPNV zu sehen.
- Eine rückholbare, aber ehrgeizige **Erprobungsphase** erscheint angemessen*.
- Größte Nutzungspotenzial des Fahrradverleihsystem liegt bei **Fahrten unter 5 km** (mit Pedelecs auch mehr). In der Regel dauern die **Ausleihvorgänge weniger als 30 min**.

* Erfahrung aus dem Projekt „wedelecs“: Bequeme Nutzung ist Mindestvoraussetzung

Gibt es in Wedel ein Potenzial?

Praxisbeispiel | StadtRAD Lüneburg

- Teil der **Call a Bike-Familie der Deutschen Bahn**
- Start im Jahr 2013 mit 50 Rädern und fünf Stationen
- Vergabe: **europaweite Ausschreibung**
- weitere Ausweitung geplant
- Die ersten **30 Minuten sind kostenfrei.**
- Nutzung und Tarif nach Hamburger Vorbild
- Ausgaben: rund 1,2 Millionen Euro netto in aktueller Vergabe über 4 Jahre

Anzahl der Räder	Anzahl Stationen
210	25

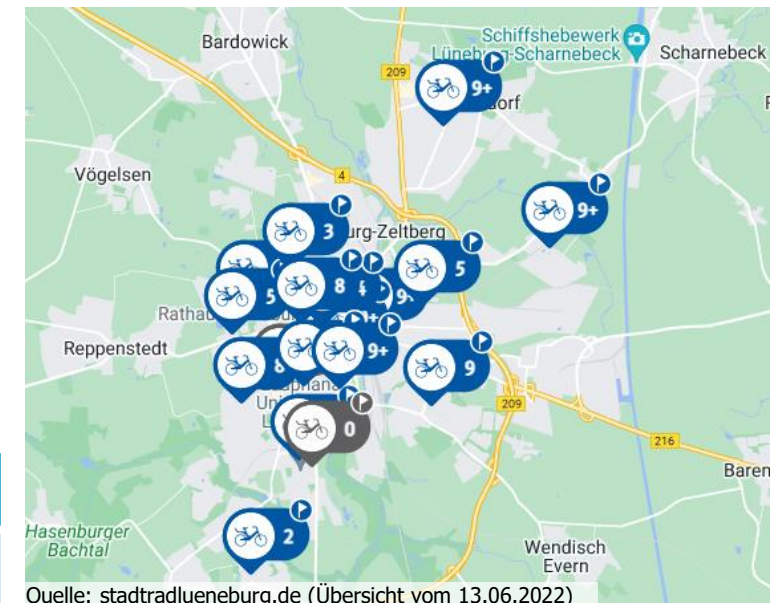
Quelle: stadtradiueneburg.de



Quelle: stadtradiueneburg.de



Quelle: hansestadtlüneburg.de



Quelle: stadtradiueneburg.de (Übersicht vom 13.06.2022)

Gibt es in Wedel ein Potenzial?

Praxisbeispiel | SprottenFlotte KielRegion

- Zuständig ist die **KielRegion GmbH**, Betreiber ist **nextbike GmbH**
- 2019 in Kiel eingeführt – zunächst mit Testphase (150 Fahrräder und 17 Stationen)
- 2021 Erweiterung in das Umland: Eckernförde, Plön, Preetz und Rendsburg
- Vergabe: **europaweite Ausschreibung**
- Die ersten **30 Minuten sind bei konventionellen Rädern kostenfrei**. Danach kostet es 1 Euro pro weitere halbe Stunde.

Anzahl der Räder

über 600

Anzahl Stationen

über 100

Quelle: kielregion.de



- Grundsätzliches zu öffentlichen Fahrradverleihsystemen
- Ausgangsbedingungen in Wedel – gibt es ein Potenzial?
- Anforderungen an ein Fahrradverleihsystems in Wedel**
- Handlungskonzept

Anforderungen an ein Fahrradverleihsystem in Wedel

Vorüberlegungen

- **Stationsgebundenes System:** gezielte, statt nur spontane Nutzung
- **Automatisierte und digitale Anwendungsmöglichkeit:** einfache sowie schnelle Nutzung (z.B. App und Vor-Ort-Terminal)
- **Fahrradmodelle:** robust, hochwertig, wiedererkennbar; inkl. Lastenpedelecs
- **Vergabe:** Das Fahrradverleihsystem benötigt eine Betriebs-Vergabe (europaweite Ausschreibung); u. a. Vorgaben zu den Systemkomponenten, zur Tarifgestaltung, zu Serviceleistungen und zur Redistribution (=Umverteilung) möglich



Quelle: hamburg.de

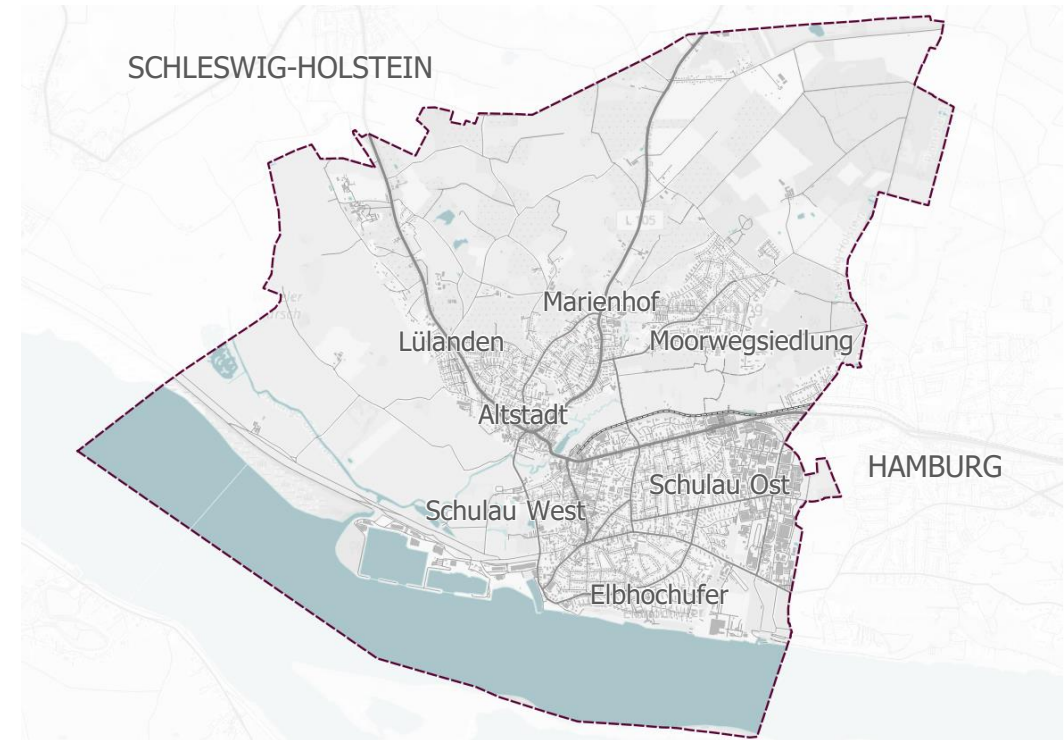


Quelle: hamburg.de

Anforderungen an ein Fahrradverleihsystem in Wedel

Vorüberlegungen

- **Finanzierung:** Ein kostendeckender Betrieb ist unwahrscheinlich. Zuwendungsbedarf ist entsprechend zu erwarten und gezielt in Kauf zu nehmen.
- **Stationsdichte:** gleichmäßig verteilt, etwa alle 300 bis 600 m; zur Orientierung für die Anzahl der Stationen kann das vorhandene ÖPNV-Netz herangezogen werden
- **Öffentlichkeitsarbeit:** schafft Akzeptanz und Aufmerksamkeit



Anforderungen an ein Fahrradverleihsystem in Wedel

StadtRad Hamburg und Synergieeffekte

- Teil der **Call a Bike-Familie der Deutschen Bahn** (Vergabe bis 2028)
- Start 2009 und seither stetiges Wachstum
- Es stehen auch **Lastenpedelecs** zur Verfügung.
- Ziel: 4.500 Leihräder & 70 Lastenpedelecs an 350 Stationen
- Die ersten **30 Minuten sind kostenfrei.**
- gilt als das erfolgreichste Fahrradverleihsystem in Deutschland



Nutzung:



Normal-Tarif

30 Freiminuten

0,10€ pro weiterer Minute

5,00€ Jahresgebühr

5 €

Fahrtgutschrift im ersten Jahr

Quelle: stadtrad.hamburg.de

Anforderungen an ein Fahrradverleihsystem in Wedel

StadtRad Hamburg und Synergieeffekte

- **Übergreifende Nutzung:**

Attraktivitätssteigerung für intermodale

Pendel- und Freizeitverflechtung mit Hamburg

- Ein System
- Eine Buchungsplattform
- Wiedererkennungswert
- Förderung der Intermodalität



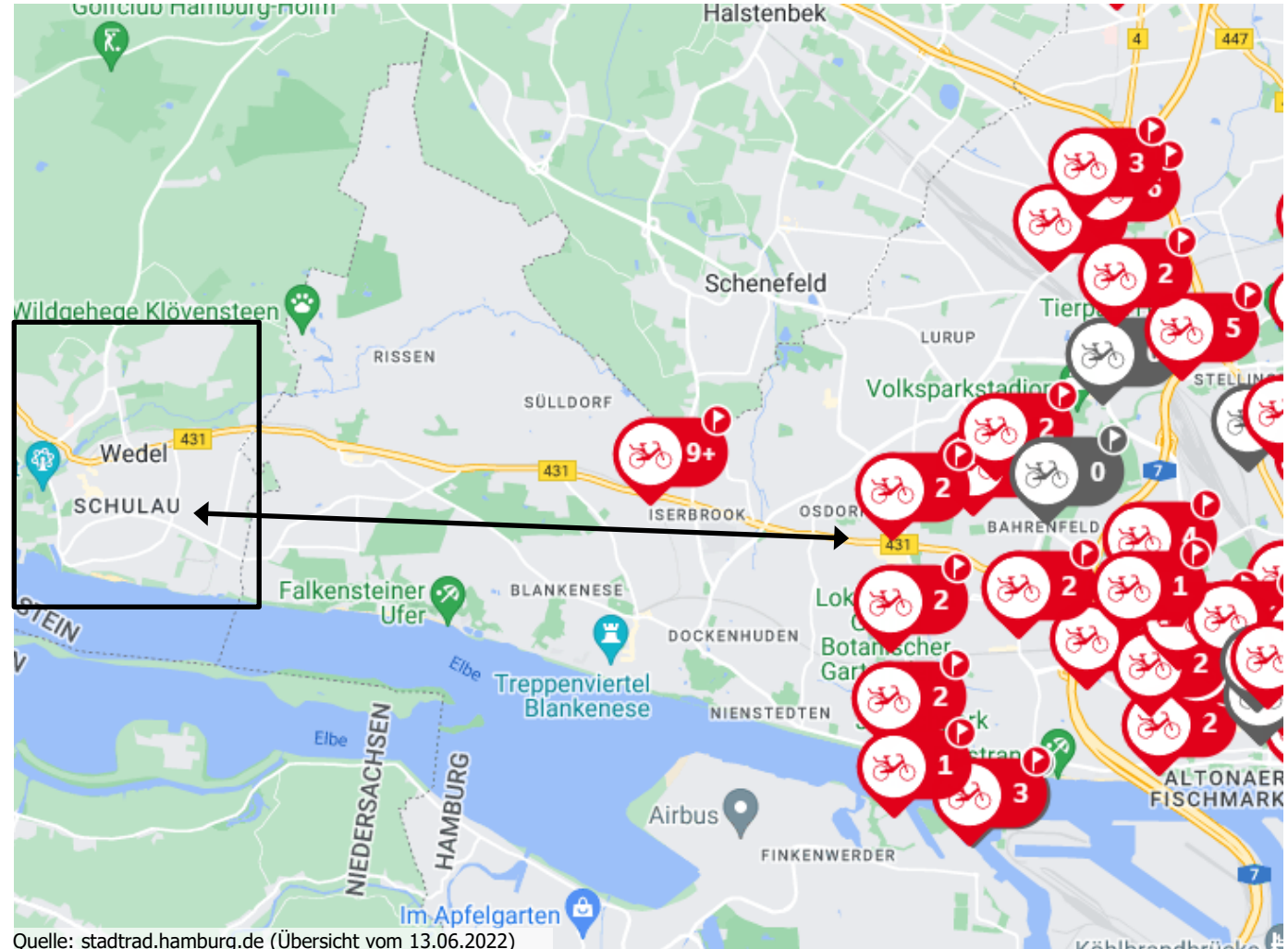
mehr als 3.100
StadtRÄDER



20
Lastenpedelecs



250
Stationen



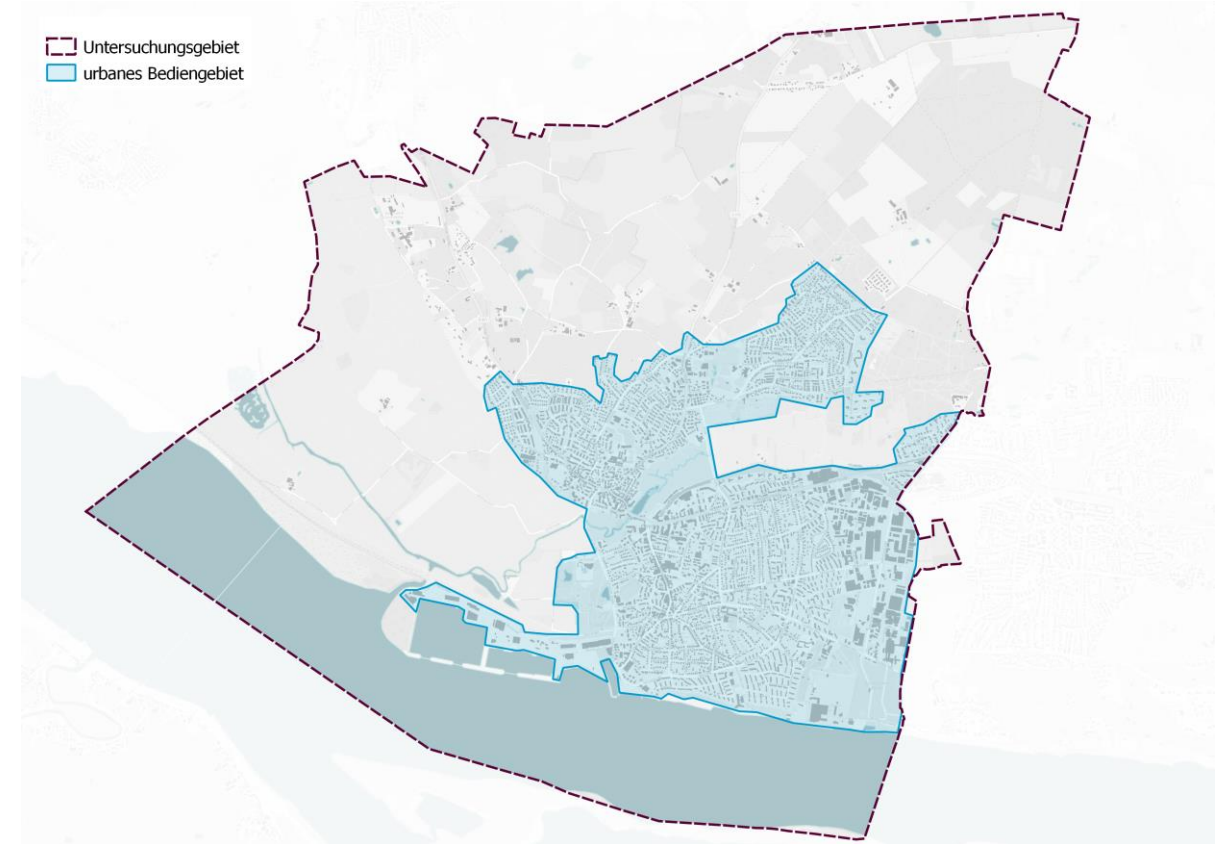
Quelle: stadtrad.hamburg.de (Übersicht vom 13.06.2022)

Anforderungen an ein Fahrradverleihsystem in Wedel

Stationsstandorte mit Potenzial

Als Stationsstandorte eignen sich insbesondere:

1. verdichtete Wohngebiete
2. Arbeitsplatzschwerpunkte und Hochschulen
3. stark frequentierte Verknüpfungspunkte mit dem ÖPNV oder Ergänzungsbereiche
4. verdichtete Einzelhandelsnutzungen
5. wichtige Freizeitziele und gastronomische Schwerpunkte



- Grundsätzliches zu öffentlichen Fahrradverleihsystemen
- Ausgangsbedingungen in Wedel – gibt es ein Potenzial?
- Anforderungen an ein Fahrradverleihsystems in Wedel
- Handlungskonzept**

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

Bedarfsermittlung

Projektkoordination

**Installation einer
Arbeitsgruppe**

Akteursbeteiligung

Öffentlichkeitsarbeit

Zielgruppendefinition

**Auswahl eines
geeigneten Leihrad-
und Buchungssystems**

**Standortanalyse &
Freigabe geeigneter
Flächen**

**Ausschreibung &
Vergabe des Betriebs**

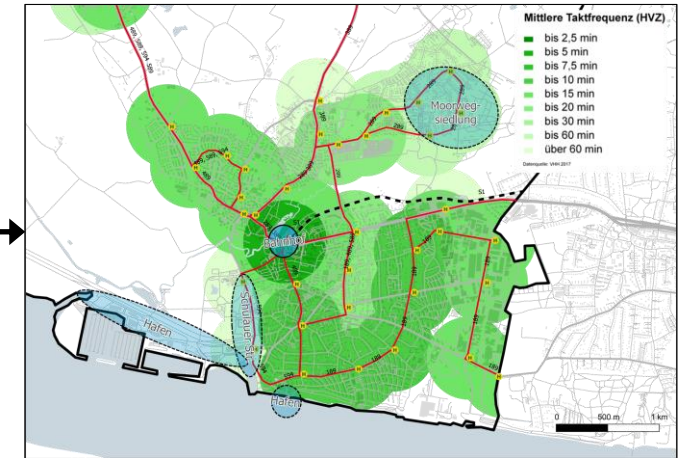
Tarifgestaltung

**Durchführung einer
Testphase**

**Klärung der
Finanzierung & der
Förderbedingungen**

**Begleitung &
Evaluation**

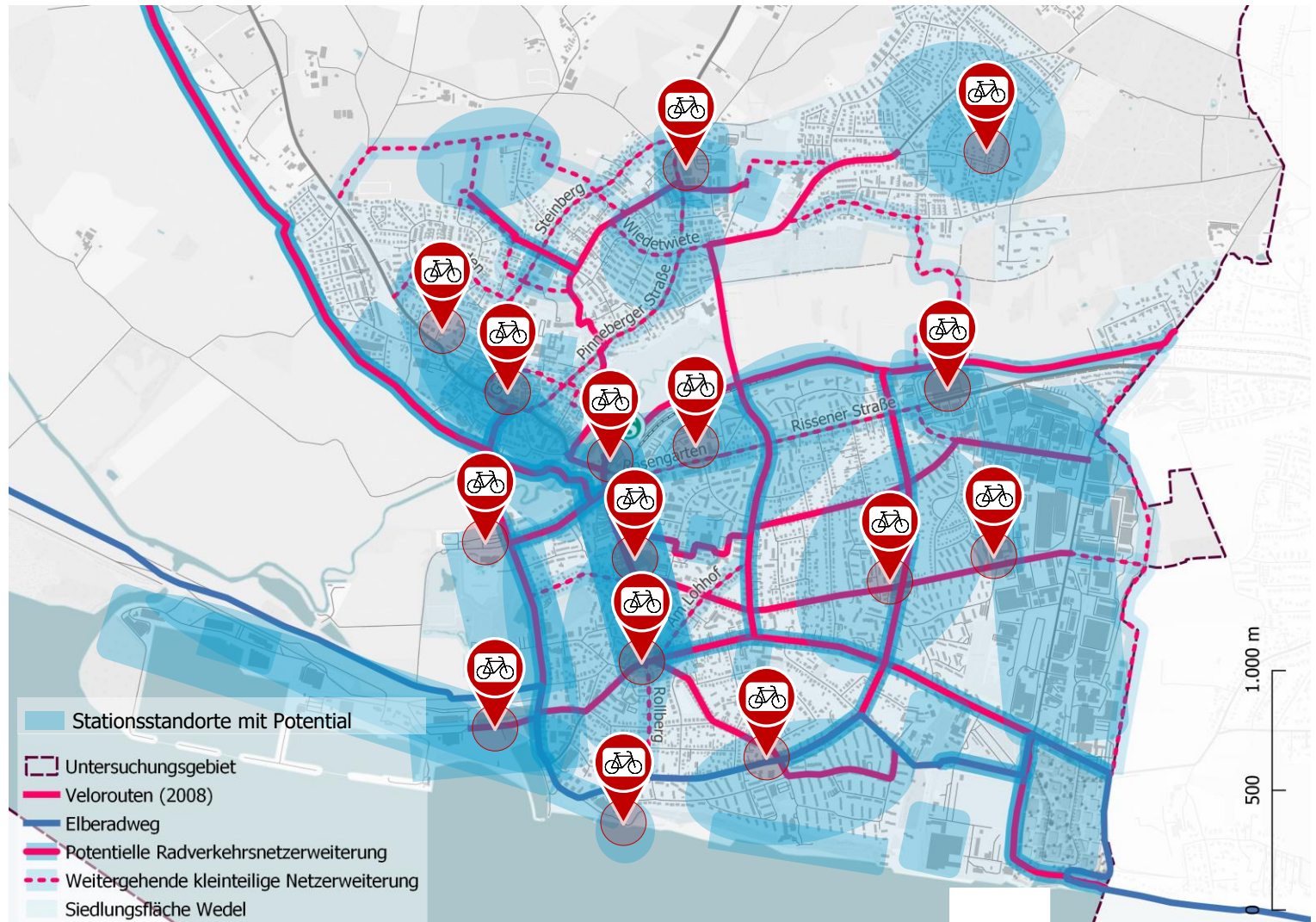
3. Verknüpfungspunkte und Ergänzungsstandorte zum ÖPNV



4. verdichtete Einzelhandelsnutzungen



15 Vorschläge für Stationsstandorte in der ersten Ausbauphase



Handlungskonzept

Netzentwicklung

- **Start-Netz:** 10-15 Stationen und etwa 100-150 Leihräder



- **Evaluation & ggf. Erweiterung:** bei Erfolg qualitative und quantitative Erweiterung, um die Attraktivität zu steigern. Es ist mit einer Nachfrageerhöhung nach Etablierung des Systems und nach einer Angebots-erweiterung zu rechnen.



- **Zielnetz:** etwa 30 Stationen und etwa 250-300 Leihräder, um alle 300 bis 600 m eine Station zu ermöglichen



Erprobungsphase

- **Ehrgeizig, aber rückholbar**
- Beispielsweise über zwei Jahre
- Um die Investitionskosten während der Erprobung gering zu halten, bieten sich markierte **Aufstellflächen ohne Terminal und ohne Halterungen** an – oder mobile Komponenten.
- **Begleitung & Evaluation**
- Erfolg hängt auch von der Angebotsqualität selbst ab (u. a. Stationsdichte, Nutzungsfreundlichkeit, Fahrradmodelle) → ausreichend **attraktives Netz in Erprobung** notwendig
- **Fördermöglichkeiten sind zu prüfen**, da kein kostendeckender Betrieb zu erwarten ist.

Quelle: ARGUS



Beispiel Aufstellfläche ohne Halterung – StadtRAD Hamburg

Quelle: ARGUS



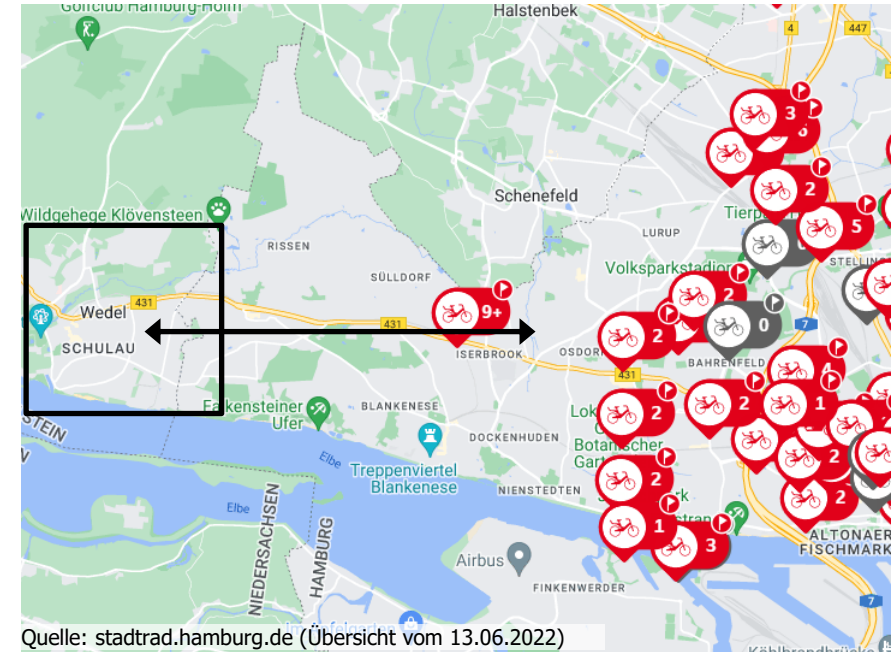
Beispiel mobile Station Madrid

**Identifikation und Freigabe
geeigneter Flächen für die
Verleihstationen**



Vergabe & Anknüpfung an das StadtRAD-System von Hamburg

- **Anknüpfung an Hamburg:** Synergieeffekte und Steigerung der Angebotsqualität
- **Zunächst eigene Ausschreibung und Vergabe:** befristet bis 2028 (als Erprobung oder in Stufen); bei europaweiter Ausschreibung besteht keine Garantie, dass es ein einheitliches System gibt.
- **Nach 2028:** Vergabe durch die Metropolregion Hamburg und Netzerweiterung in Wedel auf Grundlage der gesammelten Erfahrungen denkbar



- Die **Einrichtung eines StadtRAD-Systems in Wedel ist machbar**. Ein Grundpotenzial ist vorhanden.
- Es handelt sich um ein nachhaltiges und flexibles Mobilitätsangebot, welches die Möglichkeit bietet, den Radverkehr zu fördern und damit den Umweltverbund zu stärken.
- Der Erfolg hängt von vielen Faktoren ab, unter anderem von der Angebotsqualität selbst und von den finanziellen Möglichkeiten.
- Subventionen sind gezielt in Kauf zu nehmen – auch um ein ausreichend attraktives Netz zu schaffen.
- Künftig wird es auch auf die Vergabe und den Betreiber ankommen, ein attraktives Leihradsystem zu etablieren. Eine Anknüpfung an das StadtRAD-System von Hamburg könnte zusätzliche Synergieeffekte auslösen.



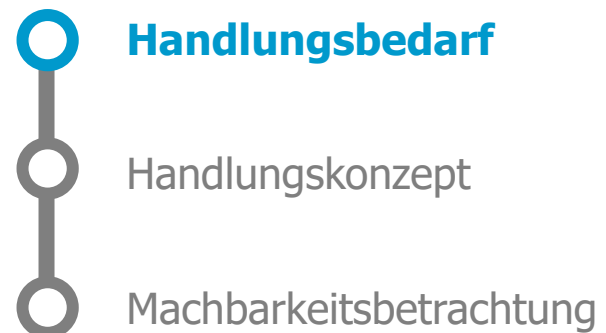
Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!



Mobilitätskonzept für die Stadt Wedel – Handlungsbaustein „Integration der B 431 (Zentralabschnitt)“

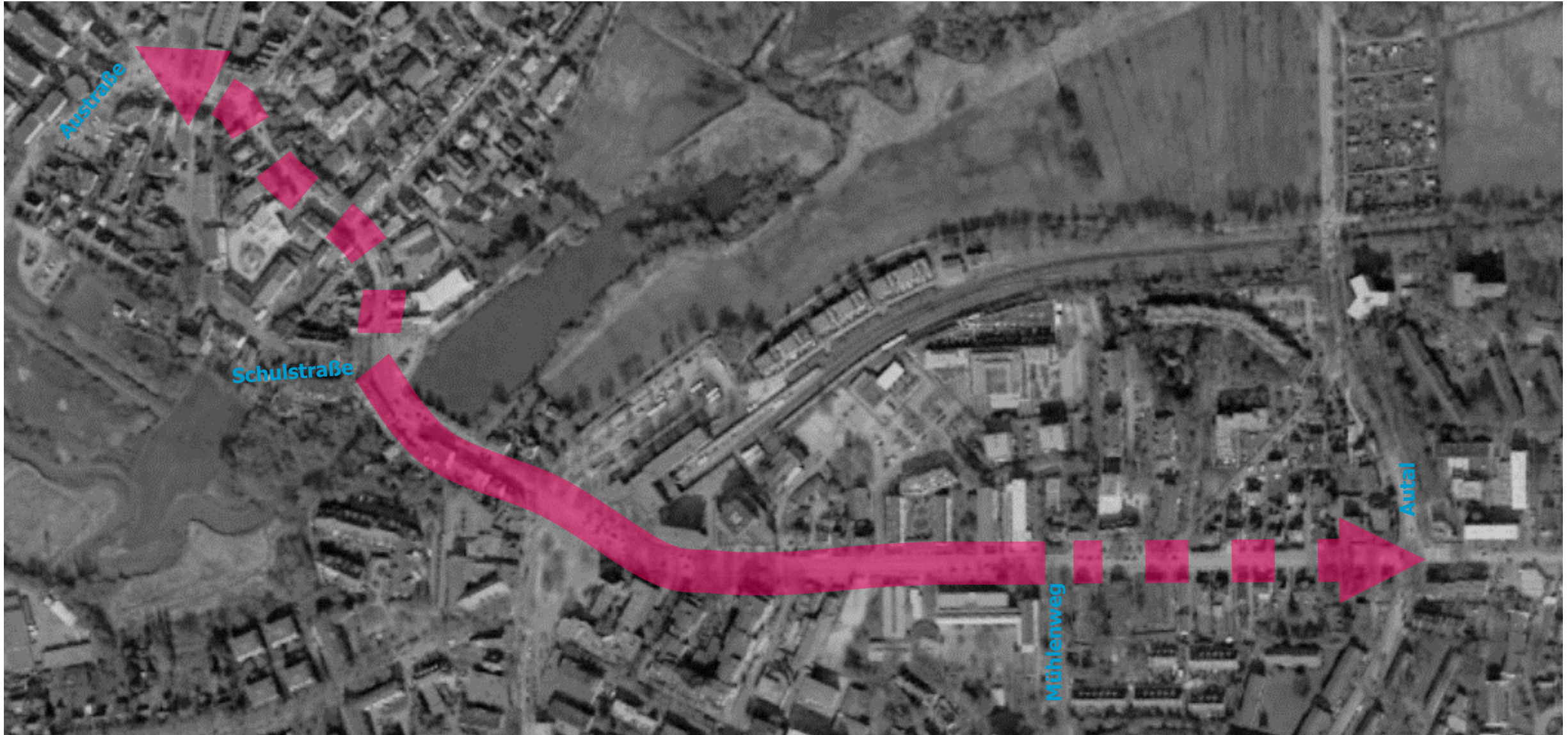
02.06.2022, ergänzt 12.07.2022

Markus Franke



Handlungsbedarf

Lage und Umgebung – B 431 in der Wedeler Innenstadt



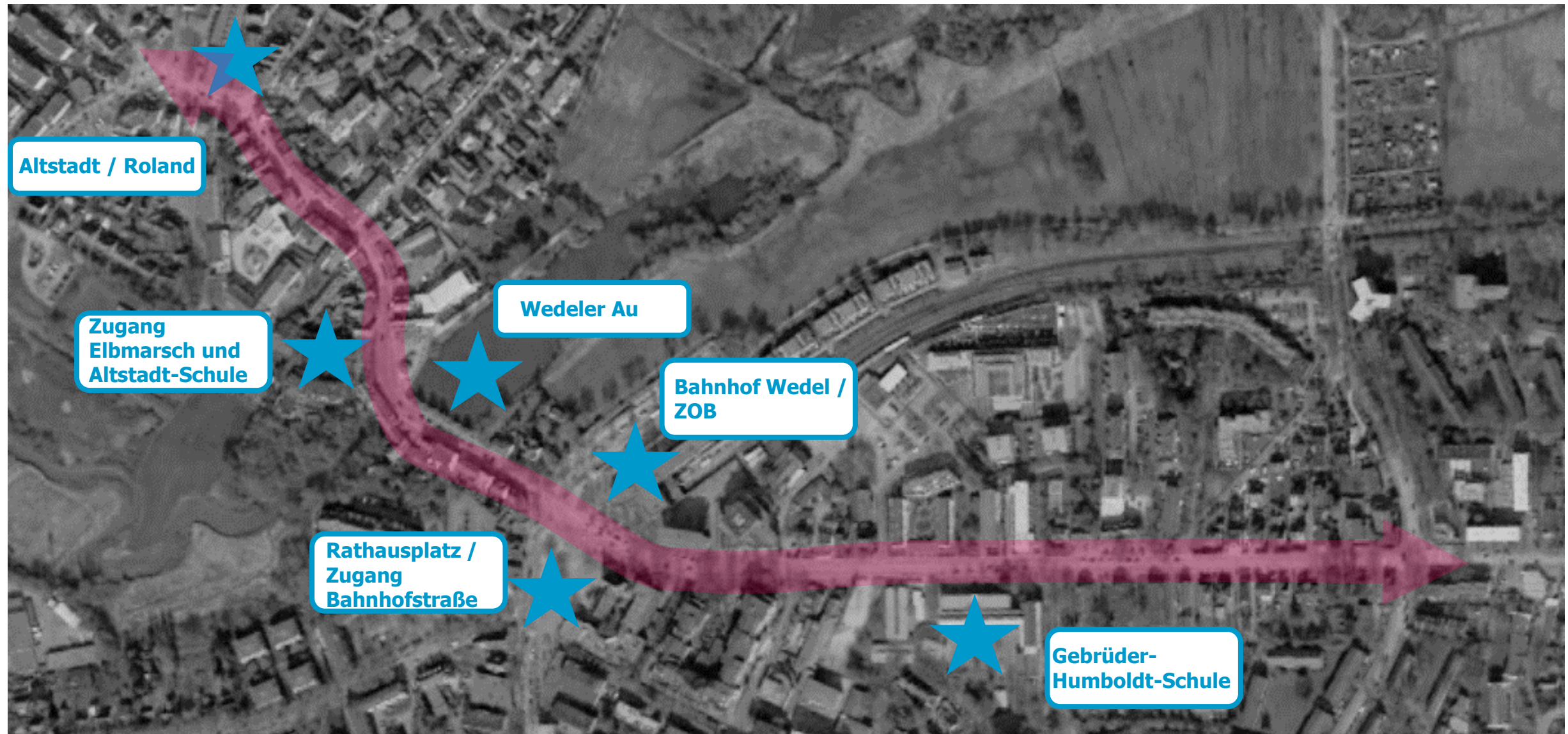
Handlungsbedarf

Verkehrsmengen



Handlungsbedarf

Problematik aus gesamtstädtischer Perspektive



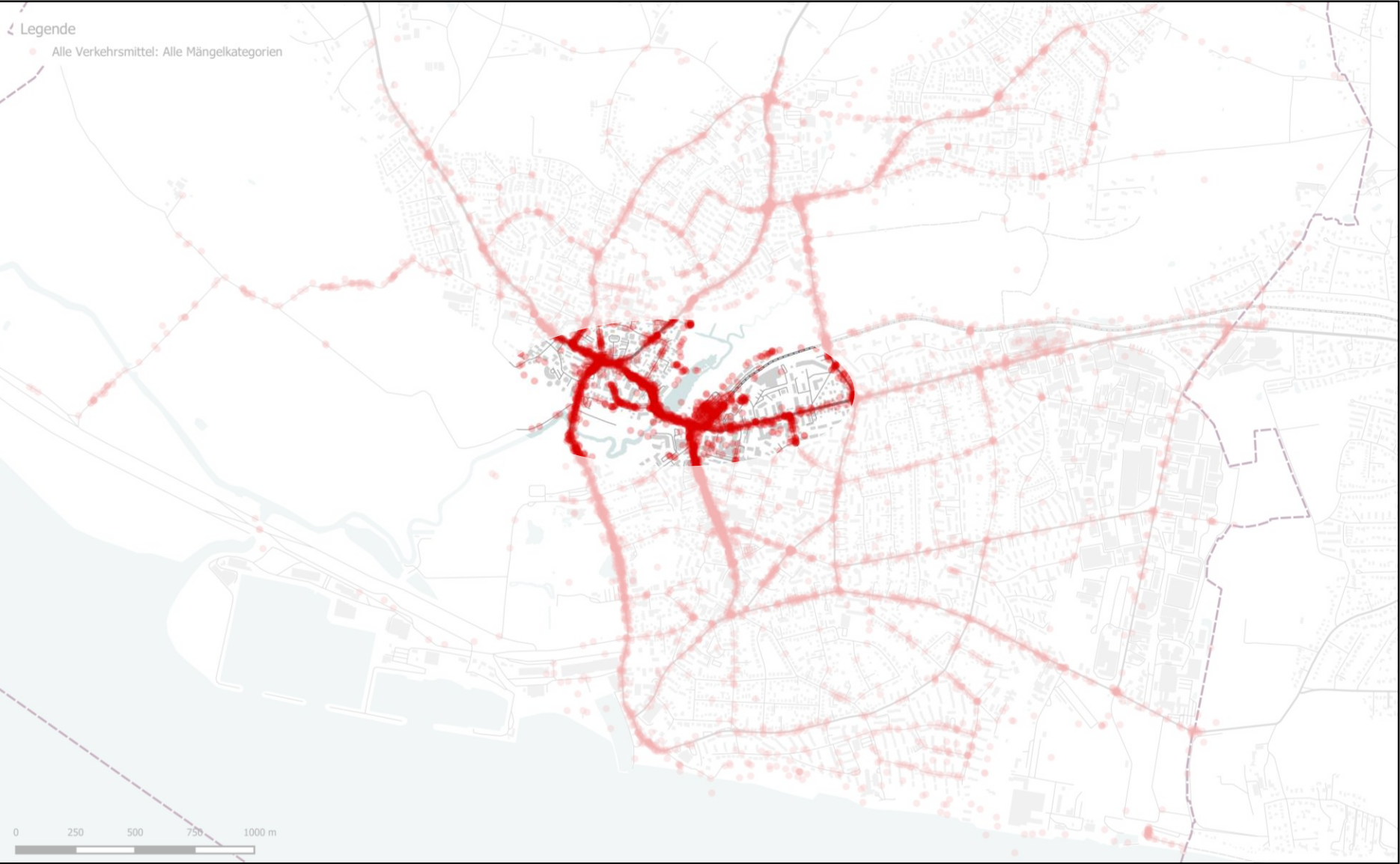
Handlungsbedarf

Übergeordnetes Ziel: sehr gute Radverkehrsverbindungen



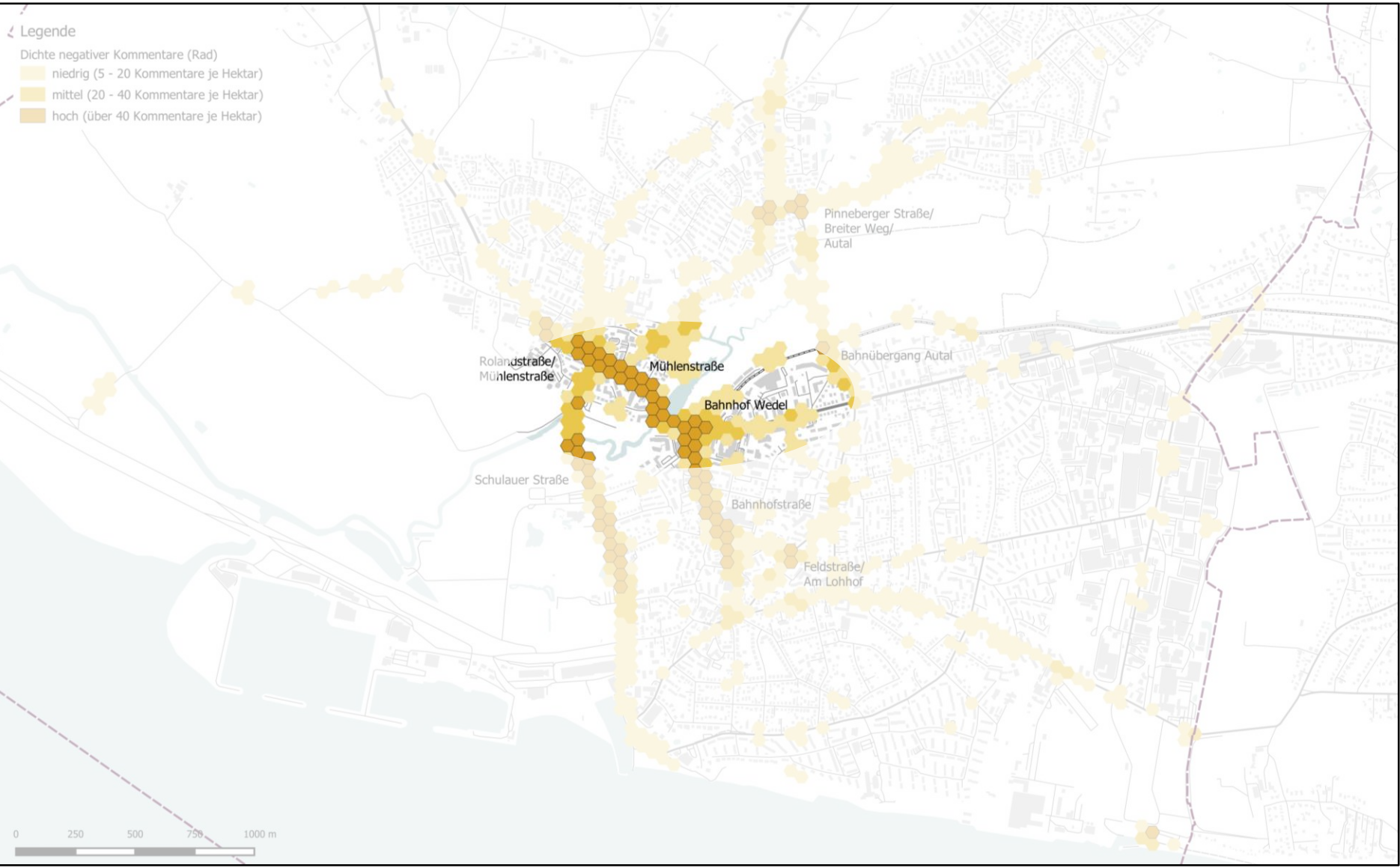
Handlungsbedarf

Ergebnisse der Online-Beteiligung



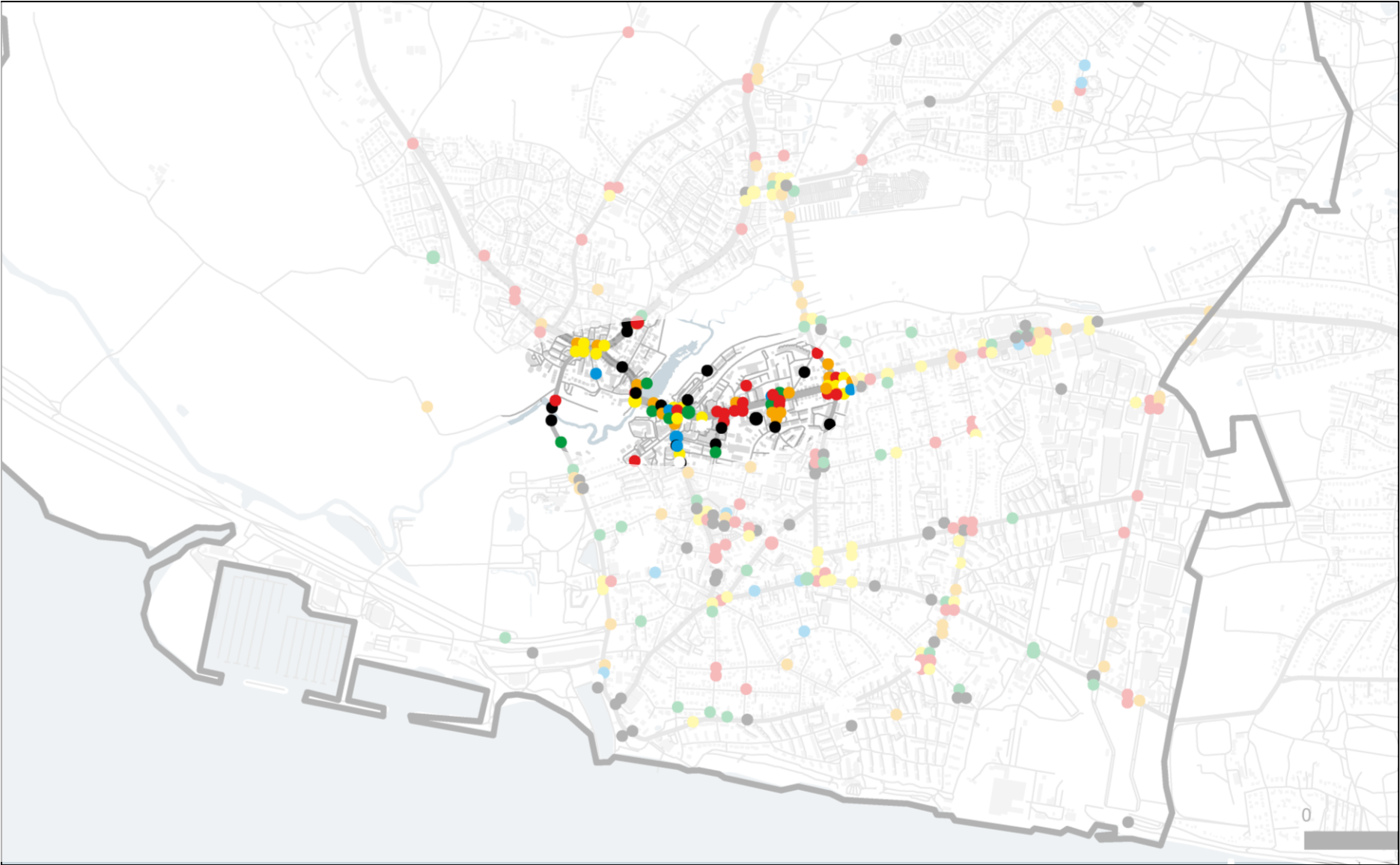
Handlungsbedarf

Ergebnisse der Online-Beteiligung – Schwerpunkt Radverkehr



Handlungsbedarf

Unfälle mit Personenschaden 2017-2019



- **Zahlreiche Zugangsmöglichkeiten zu publikumsintensiven Nutzungen**
- **und wichtige Verbindungen erheblich gestört**
- **Dies betrifft auch den Radverkehr und Schulwege**
- **Stadtgestalterisch problematisch im „Herzen der Stadt“**
- **Außer funktionalen und städtebaulichen Problemen auch ein Verkehrssicherheitsdefizit**

Rathausplatz /
Zugang
Bahnhofstraße

Gebrüder-
Humboldt-Schule

Handlungsbedarf

Problematik aus kleinräumiger Perspektive: Barriere statt Verbindung



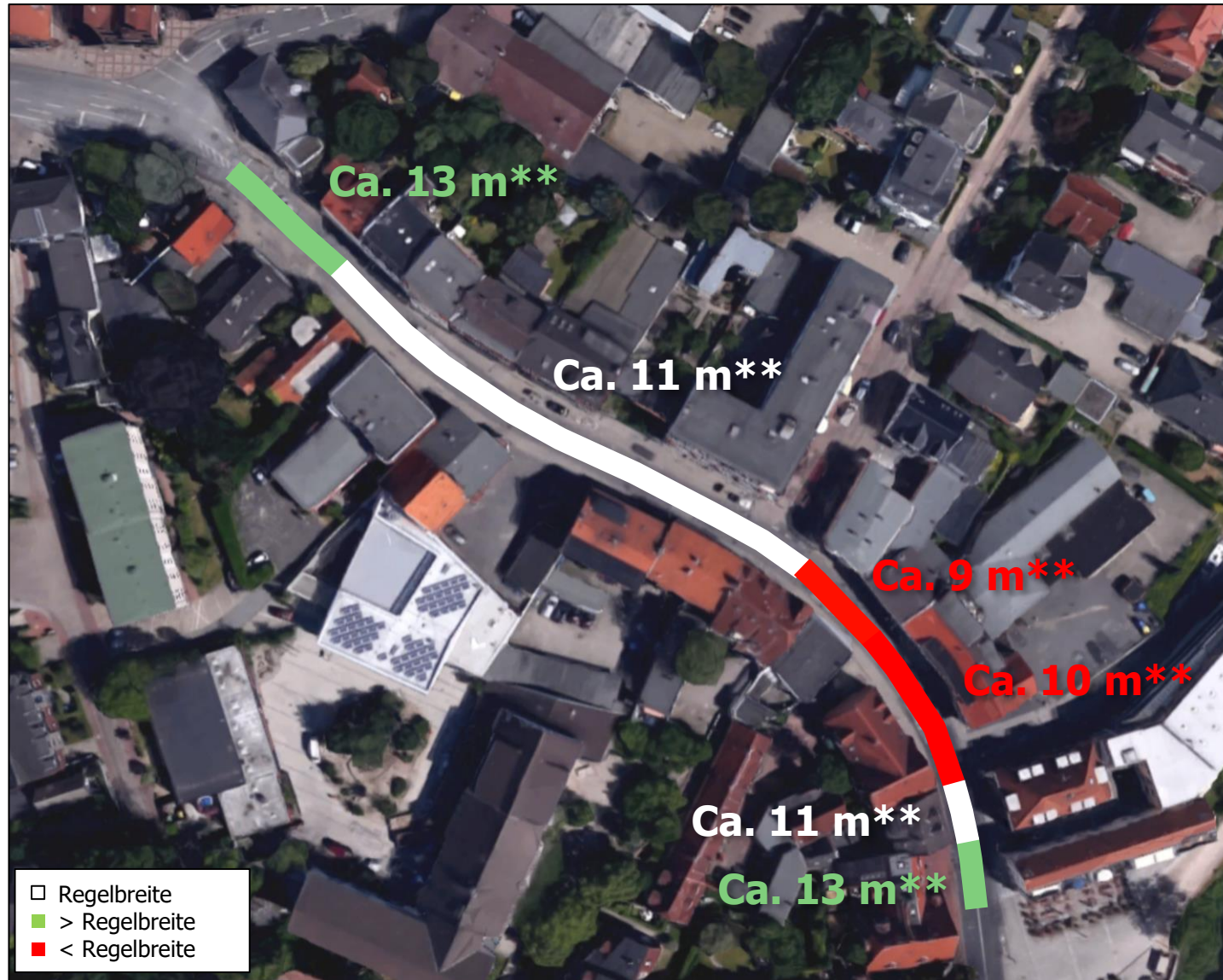
Handlungsbedarf

Problematik aus kleinräumiger Perspektive: Konfliktreicher, unsicherer Längsverkehr



Handlungsbedarf

Problematik aus kleinräumiger Perspektive: sehr eingeschränkte Lösungsmöglichkeiten



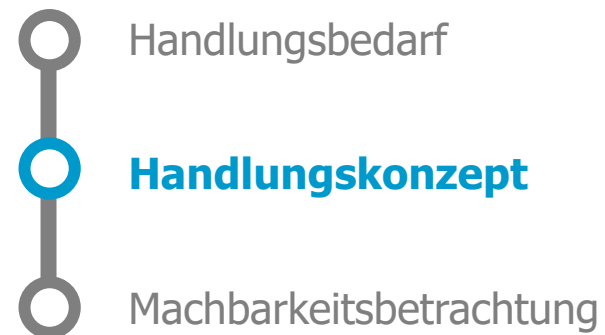
** Quelle: Messung ARGUS 08/21 anhand von Sattelitenbildern, Google (Stand: 04/21)

Handlungsbedarf

Bürger:innen-Meinung

- Großer Handlungsbedarf beim Thema sichere Querungsmöglichkeiten und Sicherheit allgemein.
- ...insbesondere im Umfeld wichtiger Zugänge / Übergänge und sensibler Einrichtungen





- Die B 431 bleibt in ihrem **heutigen Verlauf**, auch eine Einbahnstraßenlösung wird nicht weiter verfolgt (→ Teilkonzept „Perspektive Kfz-Verkehrsnetz“)
- Im zentralen Abschnitt werden weitergehende Maßnahmen angestrebt, die den **Kfz-Verkehr entschleunigen**, ggf. verstetigen und die **Querungsbedingungen** sowie die **Verkehrssicherheit** verbessern. Dies umfasst auch optisch wirksame Elemente.
- Im umliegenden Straßen- und Wegenetz werden die Radverkehrsbedingungen auch parallel zur B 431 verbessert.
- Perspektivisch: Ausdehnung / Verknüpfung von Tempo-30-Regelungen

Handlungskonzept
Entlastung durch Netzplanung

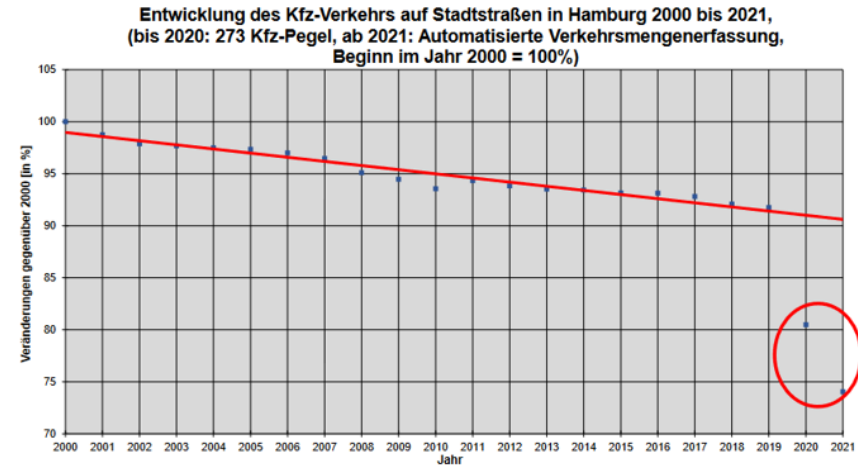


Einiges spricht für eine **20- bis 30-%-ige Abnahme der Kfz-Verkehrsmengen** im nächsten Jahrzehnt:

- Nördliche Verbindungsstraße und Ausbau Autal entlasten die Innenstadt
- Gesamtstädtische verkehrspolitische Zielsetzung und entsprechenden Aktivitäten (Radverkehrsförderung u.a.)
- Verhaltensänderungstrends: bereits heute ablesbare Trends zur Abkehr von der Autonutzung*
- Verkehrs- und Klimapolitik von Bund und Land
- „Home-Office-Faktor“ auch über die pandemischen Bedingungen hinausgehend (besonders spitzenstunden-relevant !)
- Dem stehen Zunahmen im Zuge der Stadtentwicklung gegenüber

* vgl. MiD-Untersuchungen im Jahresvergleich

ENTWICKLUNG DES KFZ-VERKEHRS IN HAMBURG



- 1) Pandemie führt zu einem deutlichen Rückgang des Kfz-Verkehrs auf Hamburgs Stadtstraßen: **19 Prozent** unter Vor-Corona-Niveau
- 2) Beschleunigung eines langfristigen Trends zu weniger Kfz-Verkehr

Verkehrsentwicklung in Hamburg

Seite 3

Hamburg

Quelle: BVM, Mobilität und Radwegeausbau, 2022

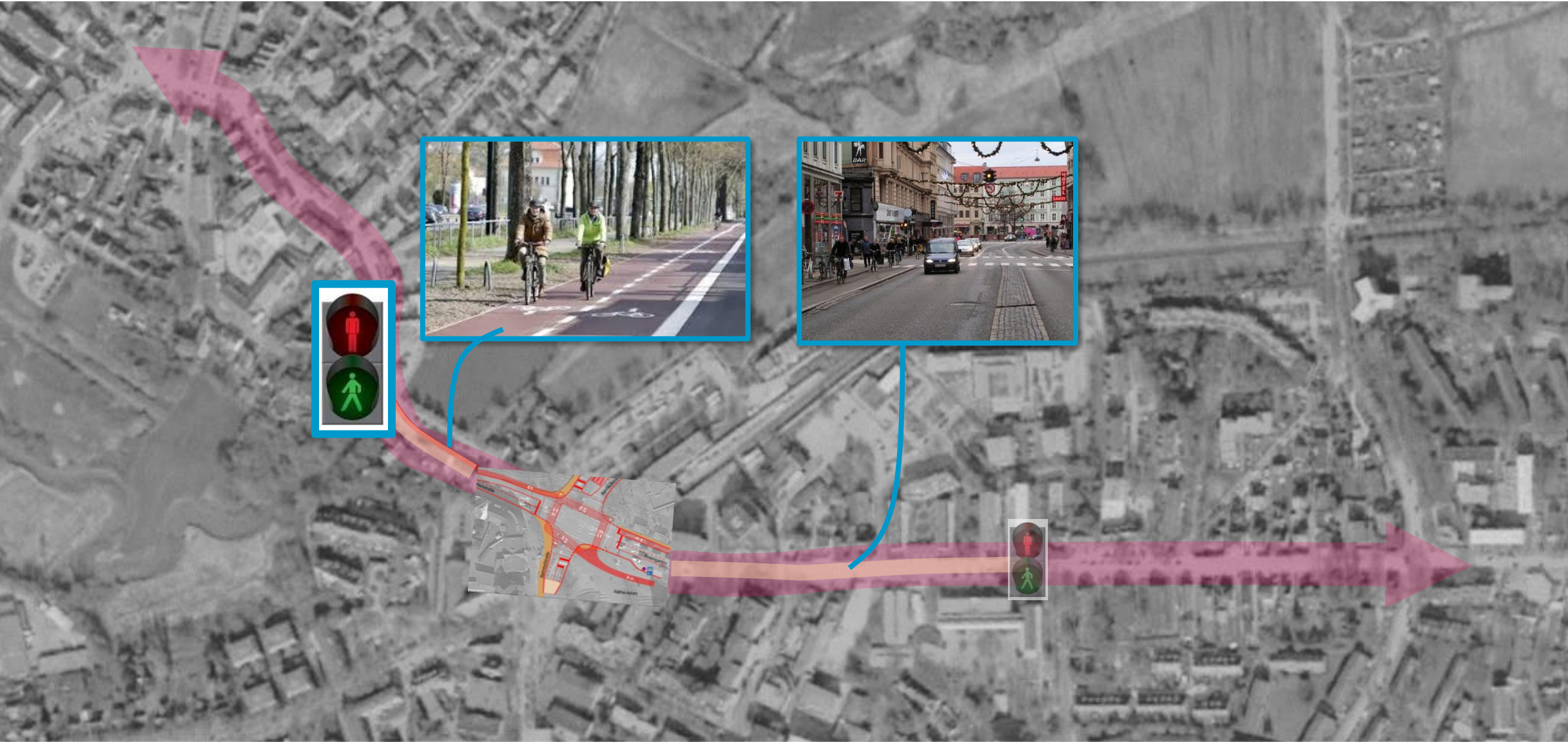
Handlungskonzept

Rückbau des Knotenpunktes Bahnhofstraße / Mühlenstraße / Rosengarten



Handlungskonzept

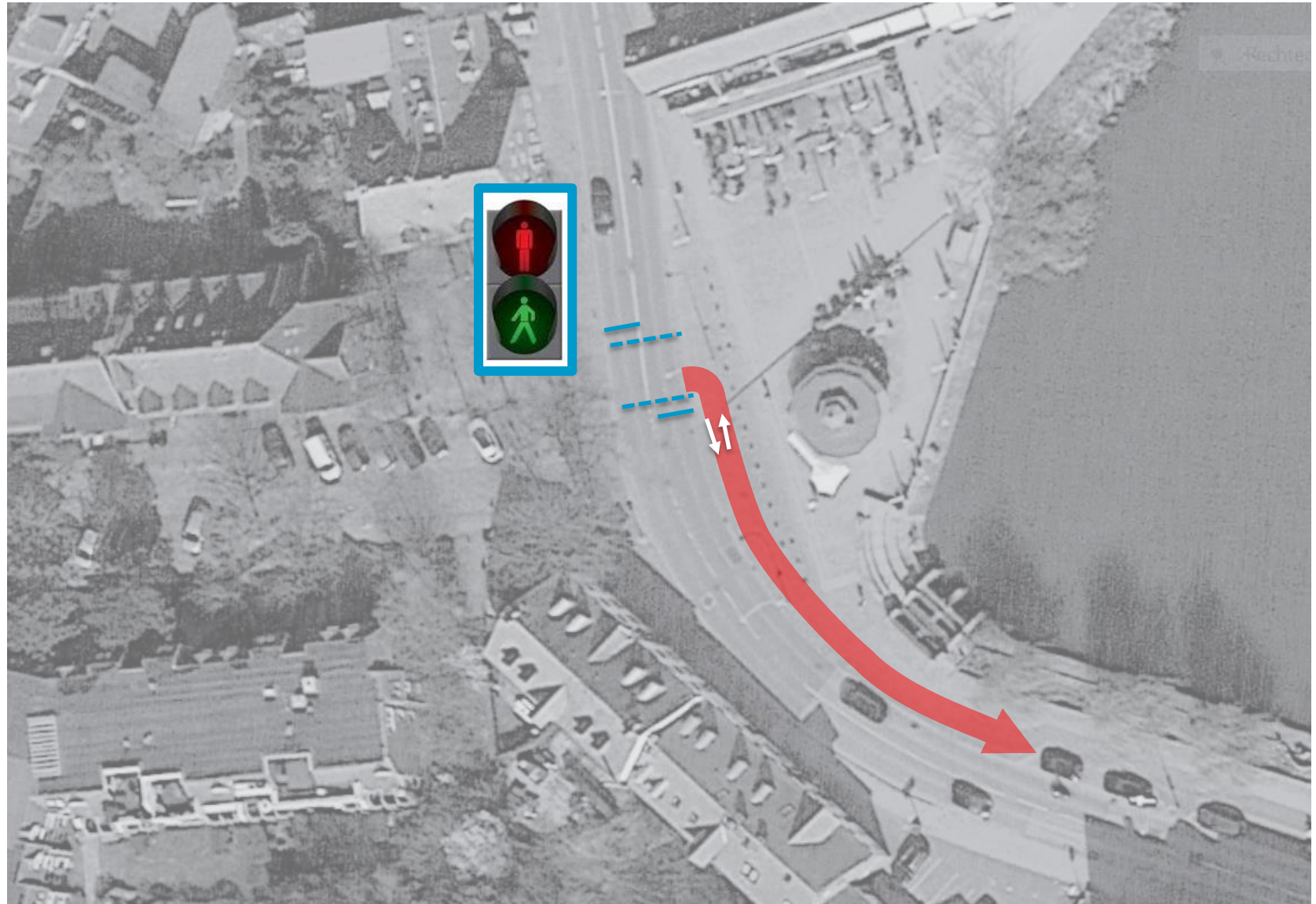
Querungshilfe, Zweirichtungsradweg, gestalterischer Eingriff

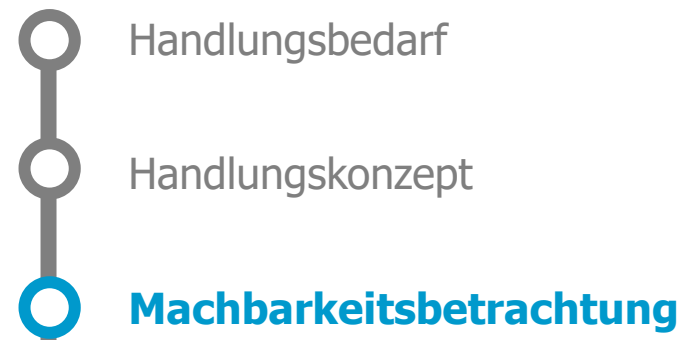


Handlungsbedarf

Fußgänger-Lichtsignalanlage versuchsweise

- Versuchsweise Anlage möglich
- Bereits in Versuchsphase koordinierbar mit benachbarten Knotenpunkten
- Auch bei Tempo 30
- Sog. „Doppelanwurf“ – zweimalige Anforderungsmöglichkeit pro Umlauf – sorgt für sehr kurze Wartezeiten von Fußgänger:innen und Radfahrer:innen (ggf. detektieren)
- Synchronisierung mit Anforderungen des Busverkehrs
- Evaluation begleitend durchführen





- Insgesamt gesehen können die bestehenden gravierenden Störungen des Stadtlebens durch den zentralen Abschnitt der B 431 in Folge einer (moderaten) Verkehrsreduzierung sowie vor allem durch die aufgezeigten Interventionen spürbar entschärft werden.
- Die Zeitverluste für den Kfz-Verkehr bewegen sich voraussichtlich in einer marginalen Größenordnung.
- Die planerischen Ideen sind jedoch mit dem Landesbetrieb Schleswig-Holstein abzustimmen.
- Eine Versuchsphase für die wichtige Fußgänger-Ampel auf Höhe der Schulstraße würde die Abstimmung mit dem LBV erleichtern.
- Von straßengestalterischen Eingriffen kann eine hohe verkehrspsychologische Bedeutung und Signalwirkung erwartet werden; sie können in unterschiedlicher Form ausgeführt werden; ein schmaler gepflasterter, überfahrbarer Mittelstreifen ist eine (gute) und kompromissfähige Lösung von mehreren Möglichkeiten.
- Ein komfortabler Ausbau des Zweirichtungsradweges setzt den Abbau des nördlichen Parkstreifens voraus.
- Perspektivische Ausdehnung / Verknüpfung von Tempo-30-Regelungen unter neuen (zu erwartenden) Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen

Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!



Mobilitätskonzept für die Stadt Wedel – Handlungsbaustein Ausweitung des Ladesäulennetzes

22.06.2022

Markus Franke

und **STW** Stadtwerke Wedel



Bestand der Ladeinfrastruktur

Ziele

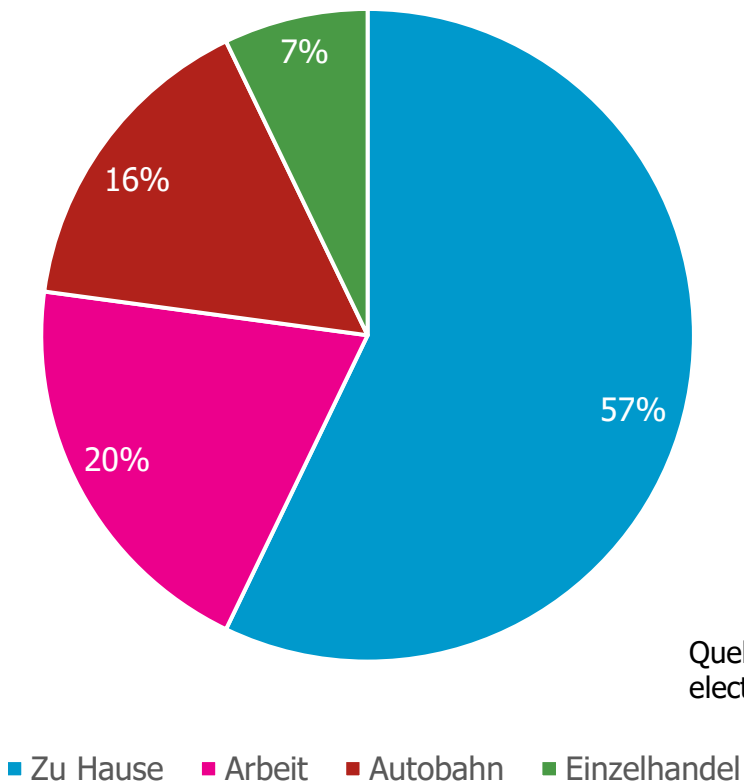
Handlungskonzept

Zur Zeit **neun**
Ladesäulen im
Stadtgebiet

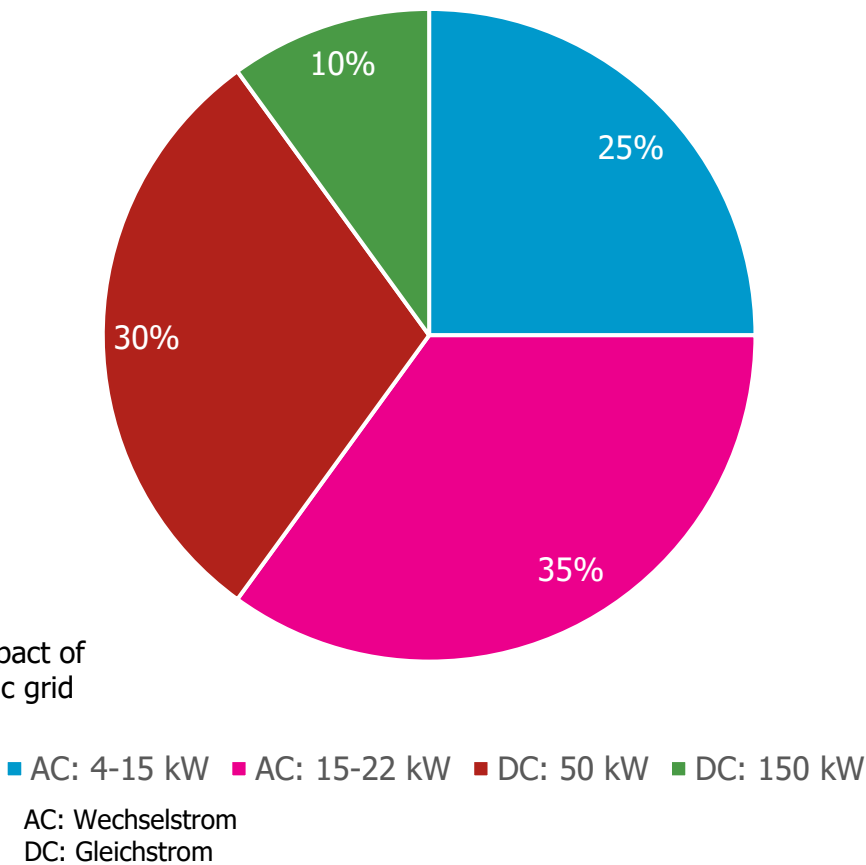


PKW werden auch 2030 überwiegend zu Hause und mit AC Chargers geladen

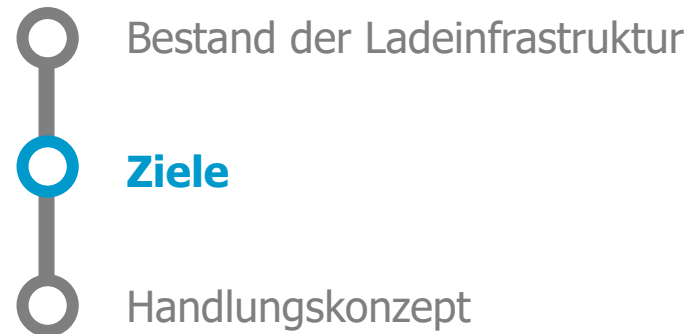
Wo wird geladen?



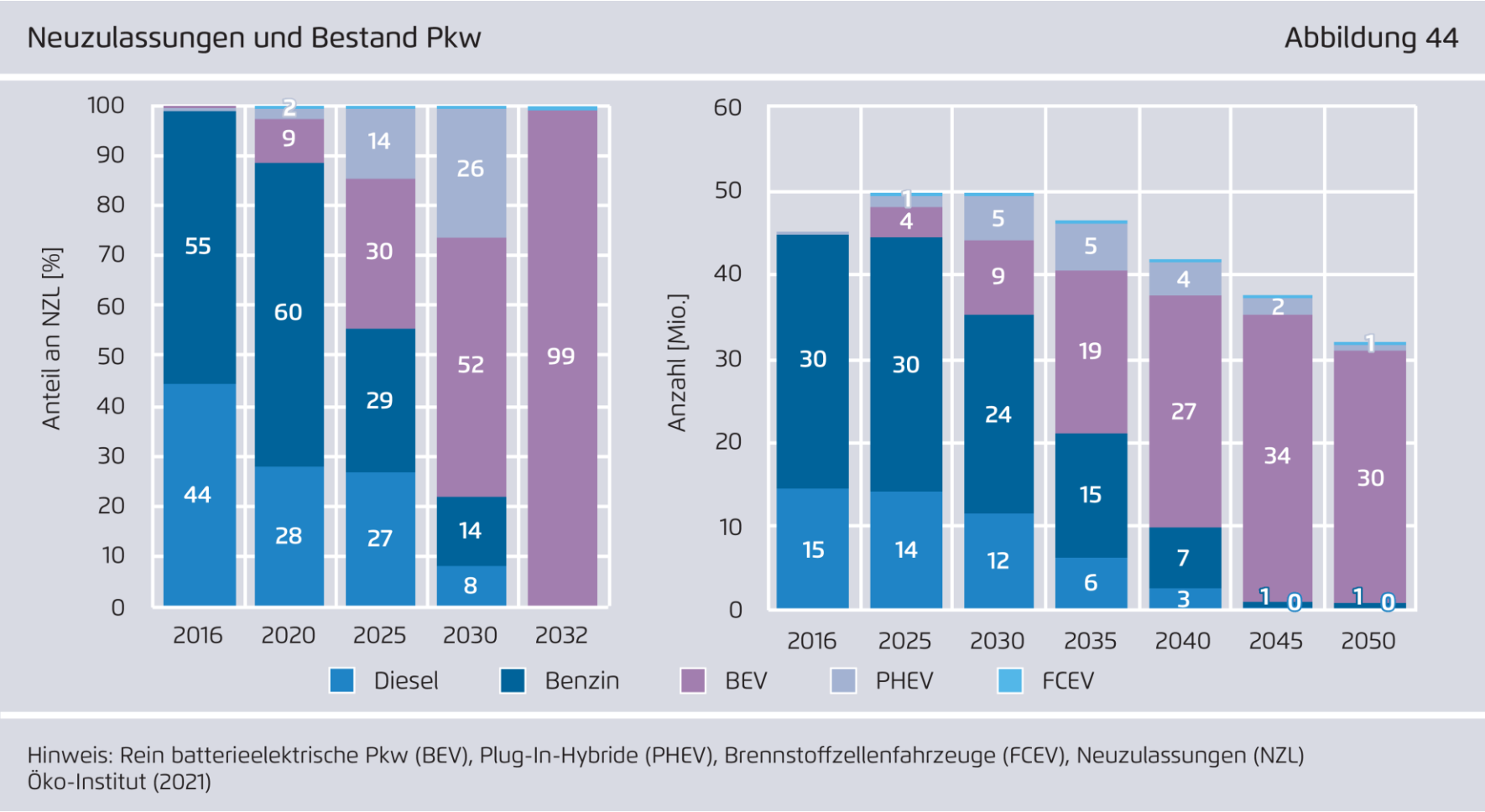
Wie schnell wird geladen?



Quelle: McKinsey (4.6.2021). The impact of electromobility on the German electric grid



Was bedeuten die Klimaziele 2045 für die E-Mobilität?
In 2030 sind 20% (9 Mio.) aller PKW vollelektrisch, (ca. 50% der Neuzulassungen)



Quelle: Agora (2021): Nationale Klimaziele 2045

Was bedeuten die Klimaziele 2045 für die Ausweitung des Ladesäulennetzes in Wedel?

ePKW Bestandsentwicklung Deutschland											
Jahr:	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Szenario 1:	238.792	334.755	469.284	657.875	922.255	1.292.882	1.812.453	2.540.824	3.561.905	4.993.329	7.000.000
Szenario 2:	238.792	346.911	503.983	732.173	1.063.682	1.545.290	2.244.956	3.261.414	4.738.097	6.883.384	10.000.000

KBA/Wedel						
	PKW Bestand	Einwohner	Kfz Dichte	Privat	Gewerblich	Anteil Gewerblich
Wedel (2020)	16.552	32.152	514	14.747	1.805	11%
Deutschland	47.095.784	83.200.000	566	42.014.205	5.067.448	11%

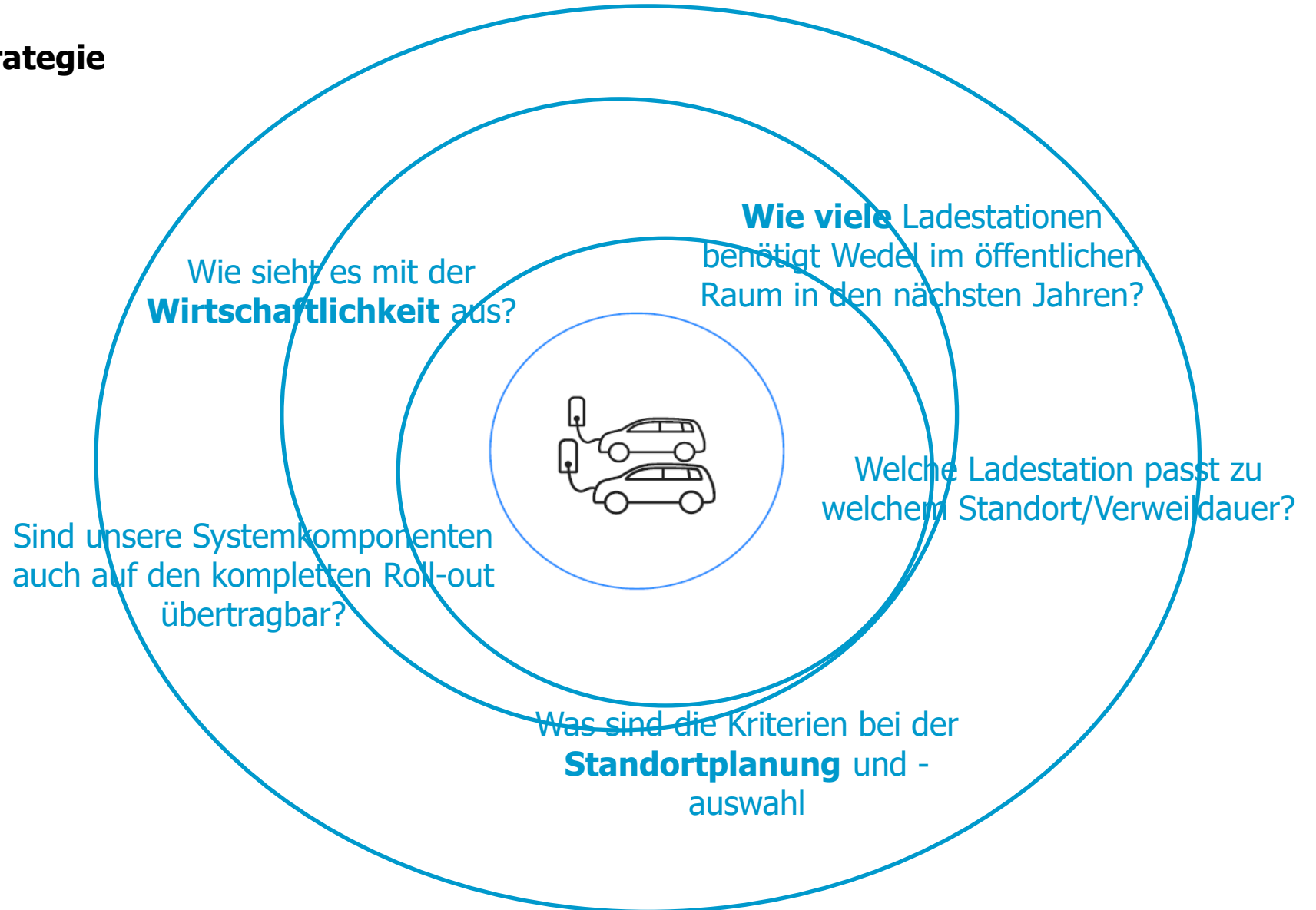
Wedel	X-Werte	Sz1 Y-Werte	Sz2	Mittel- wert
	2020	84	84	84
	2021	118	122	120
	2022	166	178	172
	2023	232	259	246
	2024	327	377	352
	2025	459	548	503
	2026	643	796	719
	2027	900	1.156	1.028
	2028	1.262	1.678	1.470
	2029	1.768	2.437	2.103
	2030	2.478	3.540	3.009

- **3.000 PkW** x 0,25 Ladevorgänge /Woche im öffentlichen Raum = **750 Ladevorgänge pro Woche** x 52
- Ladevorgangverteilung 80% zu Hause – 20% der Ladungen im öffentlichen Raum
- = **39.000 Ladevorgänge im Jahr in Wedel im öffentlichen Raum** (eher mehr durch Durchgangsverkehr auf B 431 und Pendler)
(IST 6.600)

- 
- Bestand der Ladeinfrastruktur
 - Ziele
 - Handlungskonzept**

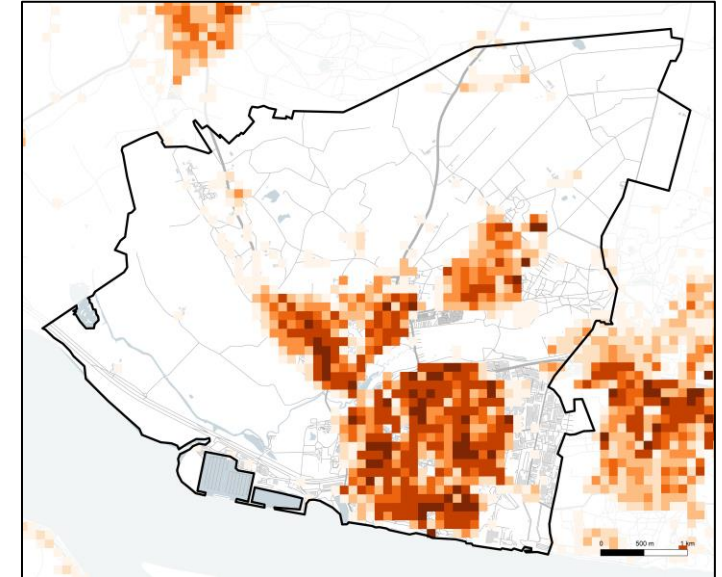
Kriterien für die Ausweitungstrategie

- Wirtschaftlichkeit
- Umfang
- Technische Bewertung
- Standortbewertung
- Skaleneffekte



Was sind die Kriterien bei der Standortplanung und -auswahl?

- Potentialanalyse **Standort**
 - wie sieht das Umfeld des Standorts aus?
 - Von wem wird der Standort zukünftig genutzt?
 - Wieviel E-Fahrer/Autos befinden sich schon in der Umgebung?
 - Gibt es bereits Interessensbekundungen von Anwohnern?
- **Öffentlicher Parkraum** oder öffentlich zugänglich
 - Gestattung von der Stadt Wedel /Kooperationsmodelle mit WoWi und Gewerbeflächen
- Ladeverhalten, Verweildauer und Attraktivität am Standort
 - Ziel: Maximalauslastung 3 Ladevorgänge pro Ladepunkt pro Tag (Wirtschaftlichkeit)
- Entfernung zum nächsten Trafo/Netzanschluss
- Verfügbarkeit der benötigten Leistung (Minimum 2 x 22 kW)



- **Pro Jahr Ausbau von ca. 3 weiteren Ladesäulen** im Stadtgebiet Wedel bis 2030.
- **In 2030 ca. 33 Ladesäulen mit 66 Ladepunkten** in Wedel im öffentlichen Raum
- Maximale Auslastung pro Woche ca. 1.400 Ladevorgänge
- Zusätzlich Entwicklung (Ausschreibung Bundesregierung): Ladepark mit 12 Schnell-Ladepunkten in Wedel (keine StW Ladepunkte)
- Dadurch strategische Fokussierung in 2023-2030 auf **Wohngebiete**. „Anwohnerladen“ durch fehlende Elektrifizierungskonzepte in der WOWI/WEG



Mobilitätskonzept für die Stadt Wedel Handlungsbaustein Initiierung smart city (und Trends)

22.06.2022, ergänzt 12.07.2022

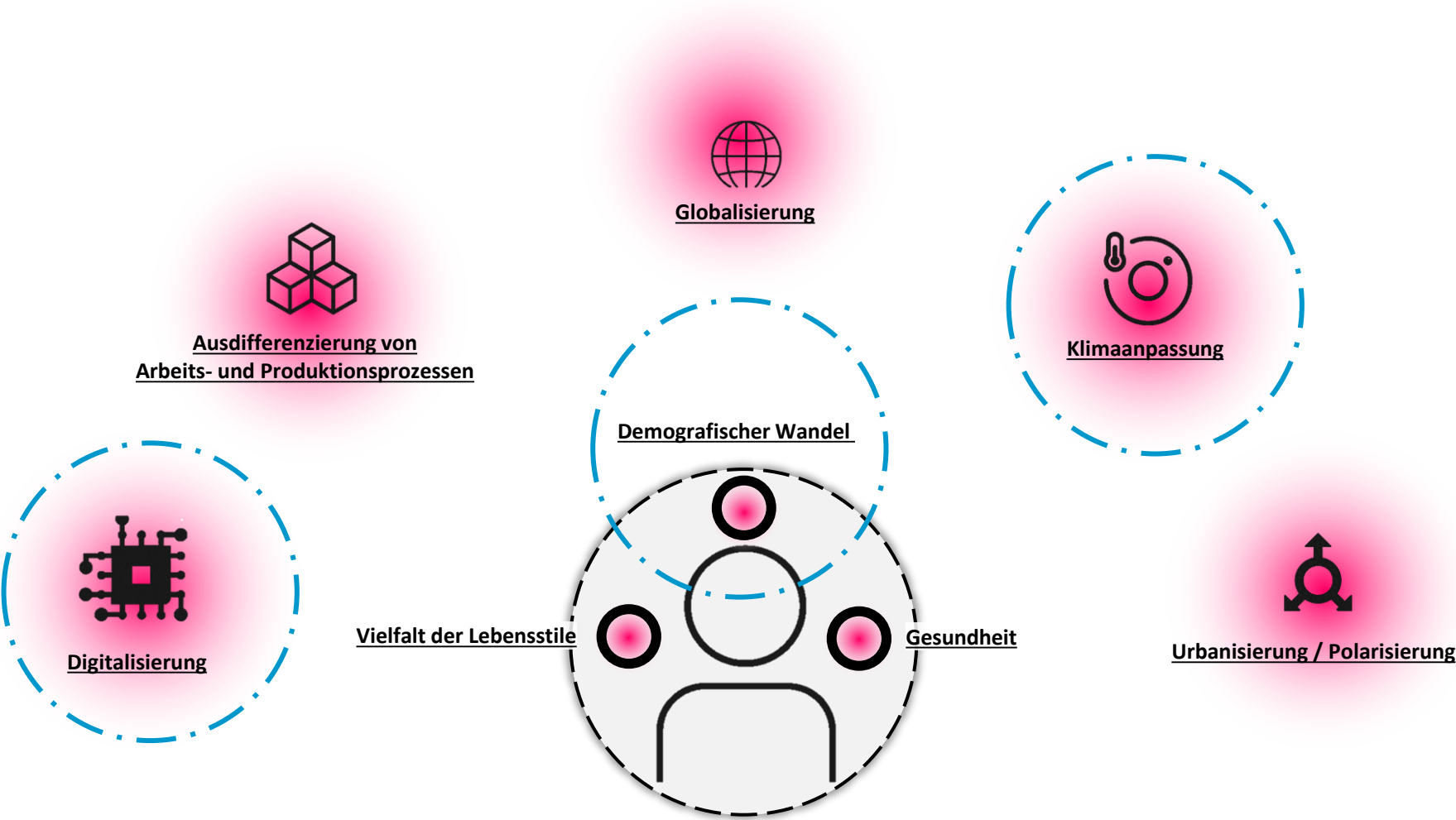
Markus Franke
Johann Helmann



Übergeordnete Trends mit Bezug zur Mobilität

Perspektivische Handlungsansätze

Handlungskonzept



- Neben rein quantitativen Veränderungen ist zukünftig von qualitativen, insbesondere **technischen Entwicklungen** und von Veränderungen der Lebensstile auszugehen
- die **Digitalisierung** dominiert alle Trends und manifestiert sich bereits in den Mobilitätsangeboten (→ „smart city“)
- Eine spezielle Form der technischen Weiterentwicklung ist das automatisierte und daran anknüpfend das **autonome Fahren** – es könnte in einer fernerer Zukunft den gesamten Verkehr revolutionieren
- Bereits in der Erprobung sind autonome Bus-Shuttles

Übergeordnete Trends

Automatisiertes Fahren



Offene Fragen:

Haftung? Rechtliche Situation? Interaktion Mensch-Maschine? Datenschutz & Cyberkriminalität? Ethische Bedenken? Resilienz? Problemlösung oder Problemschaffung?

Wollen wir das?

Übergeordnete Trends

Automatisiertes Fahren

- Quantensprung im ÖPNV möglich: flächendeckende Angebote „On Demand“, engmaschiges Netz virtueller Haltepunkte als Ergänzung zu ÖPNV-Stationen
- innere Erschließung für Quartiere
- erste Testprojekte laufen
- Permanente Fortentwicklung der Fahrzeugtechnik



Quelle: Abendblatt

Vorteile

- Chance für neue Marktanteile des ÖPNV
- Verbesserung der Mobilität für mobilitätseingeschränkte Personen
- Verbesserung der Erschließung ländlicher/ strukturschwacher Räume
- Reduzierung von Unfällen, wenn überwiegend autonom gefahren wird (langfristig)
- Gewinn an Zeit für andere Aktivitäten während der Fahrt
- hohe Kostenvorteile, insbesondere im Güterverkehr
- Steigerung der Kapazität auf der Strecke und an Knotenpunkten

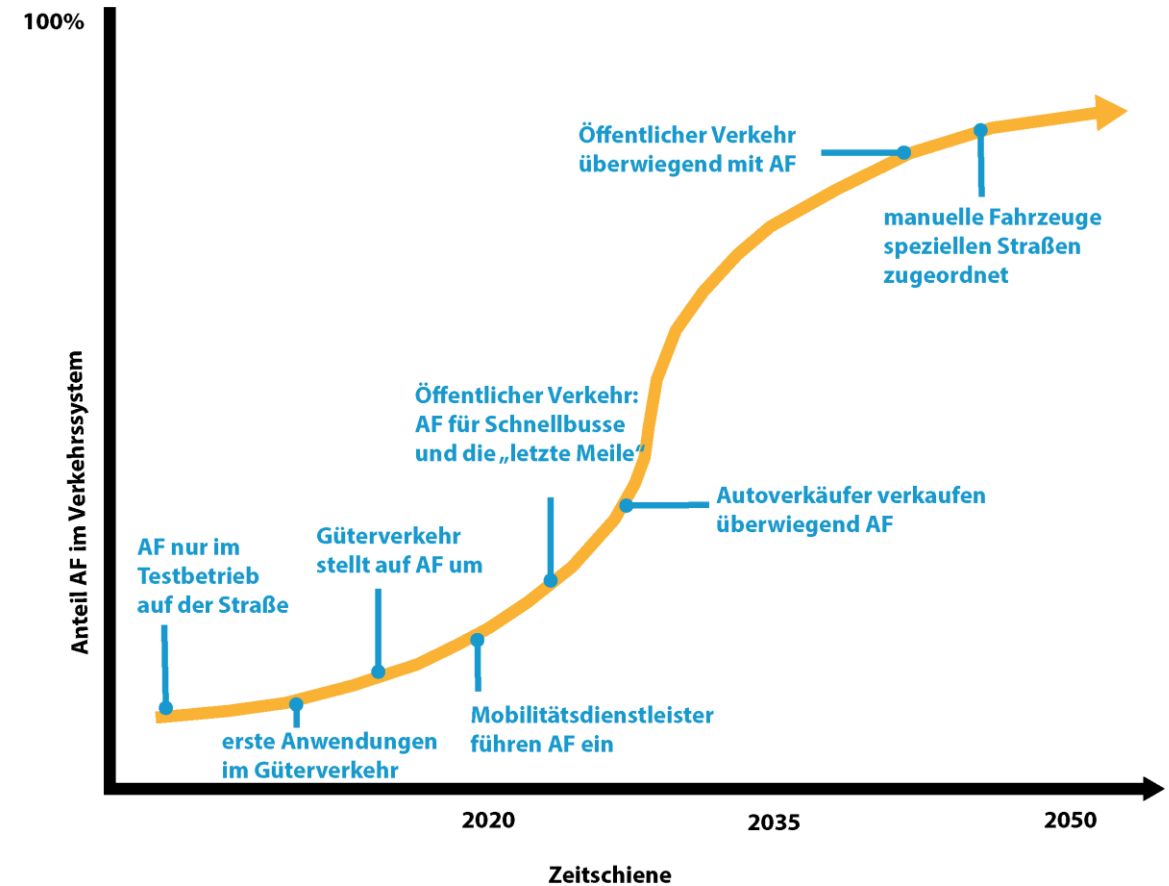
Nachteile/ Probleme

- Begegnungsfall autonomes Fahrzeug/ andere Verkehrsteilnehmer
- Zunahme von Unfällen in der Anfangszeit
- Schwierigkeiten autonomer Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum -> Sensorik, Störungen, Schutzmaßnahmen
- mögliche Zunahme des MIV-Anteils/ der Pkw-Verkehrsleistung, je nach überwiegender Nutzungsform (privat, geteilt)
- Beitrag zur Auflösung kompakter Siedlungsstrukturen

Übergeordnete Trends

Automatisiertes Fahren

- bisher nicht in Serienreife entwickelt und zugelassen
- hoher Stellenwert in beteiligten Branchen, aber uneinheitliche Aussagen zur technischen Machbarkeit
- kaum belastbare Einschätzungen zur Zeitschiene



Quelle: eigene Darstellung nach Isaac 2016, S. 13

Mikromobilität bei Entscheider:innen häufig unterschätzt

- Mikromobilität und MaaS (Mobility as a Service) schafft in kurzen Abständen neue Fahrzeugtypen, die neue Fragen und Möglichkeiten mit sich bringen
- Rechtsrahmen, Nutzung und Steuerung der neuen Angebote fordern heraus

Neue Fahrradformen stechen andere Formen der Mikromobilität und MaaS aus

- Adaption des Radverkehrs trägt aktuell deutlich stärker zu nachhaltigerem Straßenverkehr bei als Mikromobilität und MaaS

E-Scooter

- E-Scooter ist besonders „prominenter“ Einzelfall (s.w.u.)



Abbildungen: Veloplan 03/2021, S. 58f., Mikromobilität und MaaS als Türöffner

- 
- Übergeordnete Trends mit Bezug zur Mobilität
 - Perspektivische Handlungsansätze**
 - Handlungskonzept

Weniger Autos durch mehr Homeoffice

- Mehr Menschen arbeiten (teilweise) von zu Hause aus
- Anzahl der Wege nimmt ab
- Zweitauto verliert an Bedeutung

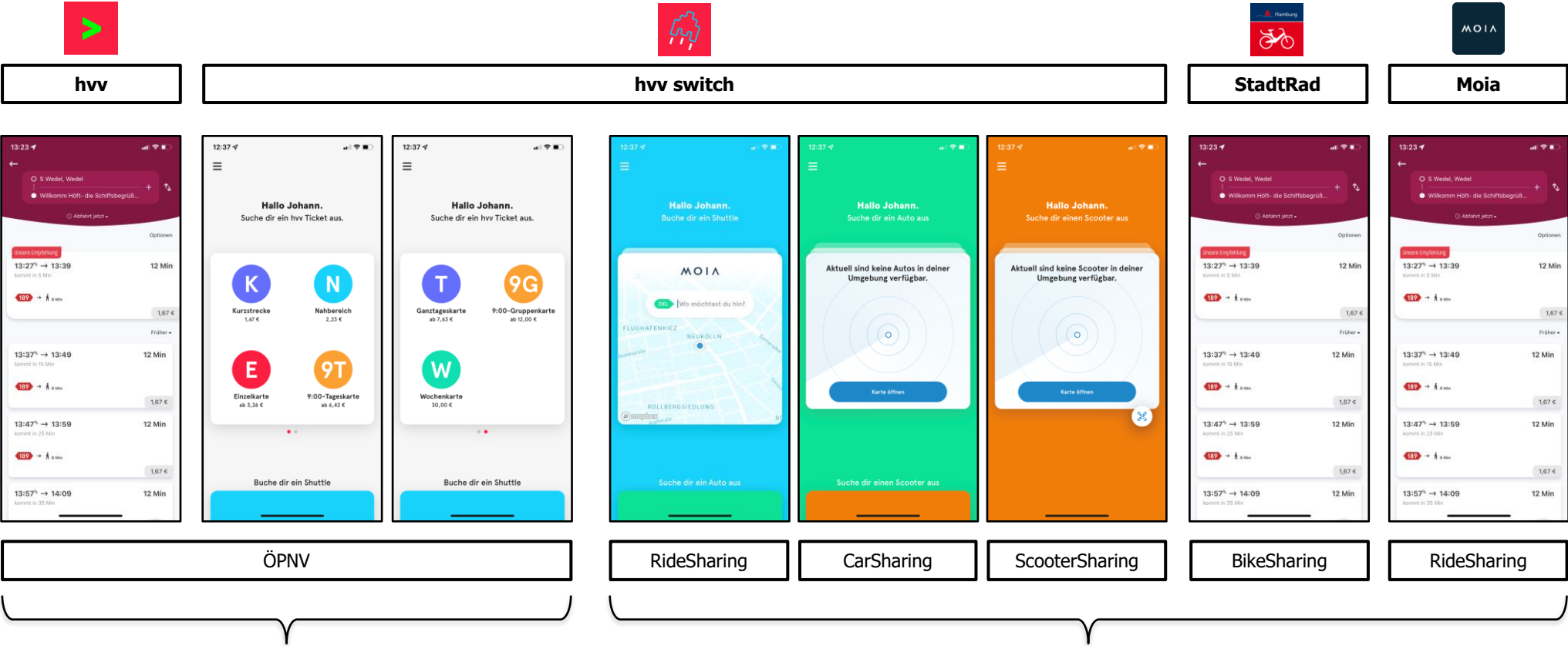
Coworking Spaces als Entwicklungstreiber

- Arbeit in Coworking-Spaces nahe des Wohnortes gewinnt an Beliebtheit
- Erreichbarkeit zu Fuß oder mit dem Fahrrad
- Förderung der Identifizierung mit dem Ort als Treiber für nachhaltige Mobilitätsentwicklung



Perspektivische Handlungsansätze

Mobilitätsapps



✓ In Wedel verfügbar

✗ In Wedel nicht verfügbar



Ziel: Ausbau und Verknüpfung der Angebote, ggf. Ankopplung an bestehendes System

Perspektivische Handlungsansätze

E-Scooter-Leihsystem

- E-Scooter-Leihsysteme haben eine **starke Ausbreitungsdynamik**
- In Hamburg gibt es bereits fünf aktive Anbieter
- Am „anderen Ende“ der S 1 (Wellingsbüttel / Poppenbüttel) laufen gezielte Erprobungen der Angebote an **Schienenverkehrshaltepunkten in Stadtrandlage**
- Wedel könnte bald ebenfalls für Anbieter interessant werden
- Dann gilt es, eine Antwort parat zu haben



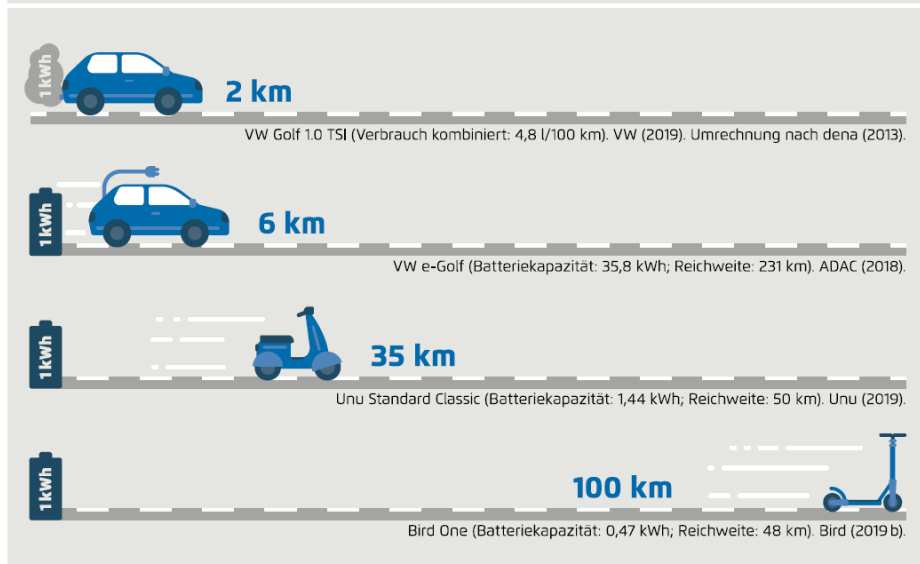
Perspektivische Handlungsansätze

E-Scooter-Leihsystem

- Erste Erfahrungen deuten an, dass E-Scooter einen **Beitrag zur Mobilitätswende** leisten können
- Gerade in der Kombination mit dem SPNV und als Teil multimodaler Mobilitätsstile scheinen sie ihre Stärken zu haben
- Aber: unreguliert erzeugen sie **Störungen**

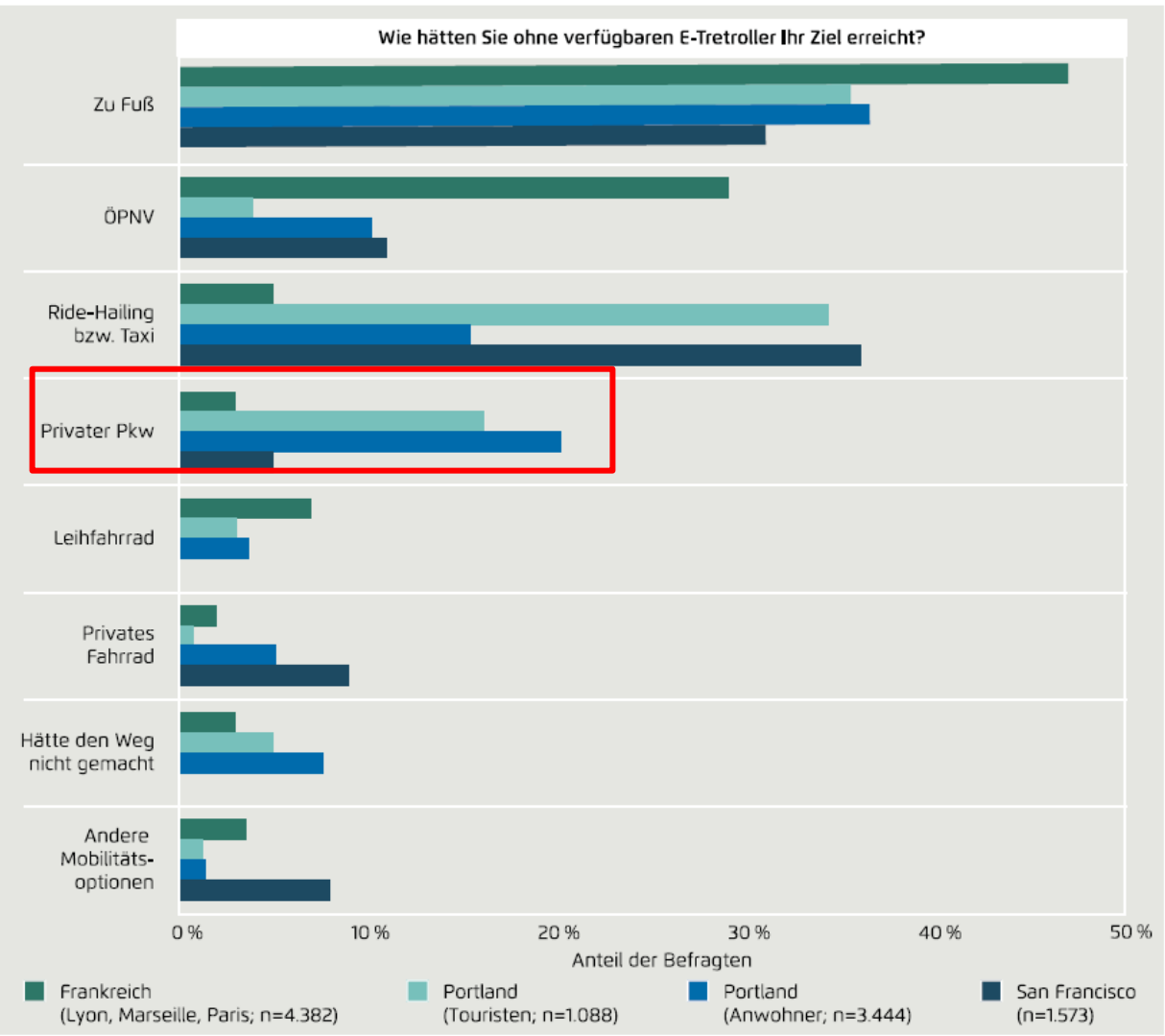
Reichweite pro Kilowattstunde am Beispiel unterschiedlicher Fahrzeuge

Abbildung 3



Verlagerungseffekte von Elektroleihrollern in ausgewählten Städten

Abbildung 4



Perspektivische Handlungsansätze

E-Scooter-Leihsystem

- Der rechtliche Rahmen für die Regulierung von E-Scooter-Angeboten ist unsicher
- Vereinbarungen zwischen Kommune und Anbieter sind zu empfehlen
- Strategische und **regulatorische Themen** sind*:
 - Sharing-Angebote in der Planung strategisch berücksichtigen
 - Dynamische Entwicklung der Flottengröße ermöglichen
 - **Aufstellpunkte** im Stadtraum festlegen
 - **Parkieranlagen** für stationslose Leihroller einrichten
 - **Sperrzonen** für das Parken und Befahren mit Leihrollern ausweisen
 - Straßenverkehrsrechtliche Regelungen präzisieren
 - Regelkonformes Verhalten und sicheres Fahren durch aktive Kundenkommunikation fördern
 - Beschwerdemanagement einführen und schnelle Reaktionszeiten sicherstellen
 - Klima- und umweltverträgliches Flottenmanagement anstreben
 - Leihroller in den ÖPNV integrieren
 - **Infrastruktur für Fahrräder und E-Tretroller** ausbauen
 - Anforderungen an Datenverfügbarkeit und Berichterstattung definieren
 - Akzeptanz und Verkehrssicherheit durch öffentliche Kommunikation stärken

Quelle: Agora Verkehrswende, E-Tretroller im Stadtverkehr, 2019

* Eine komplette Vermeidung von Störungen ist damit nicht garantiert



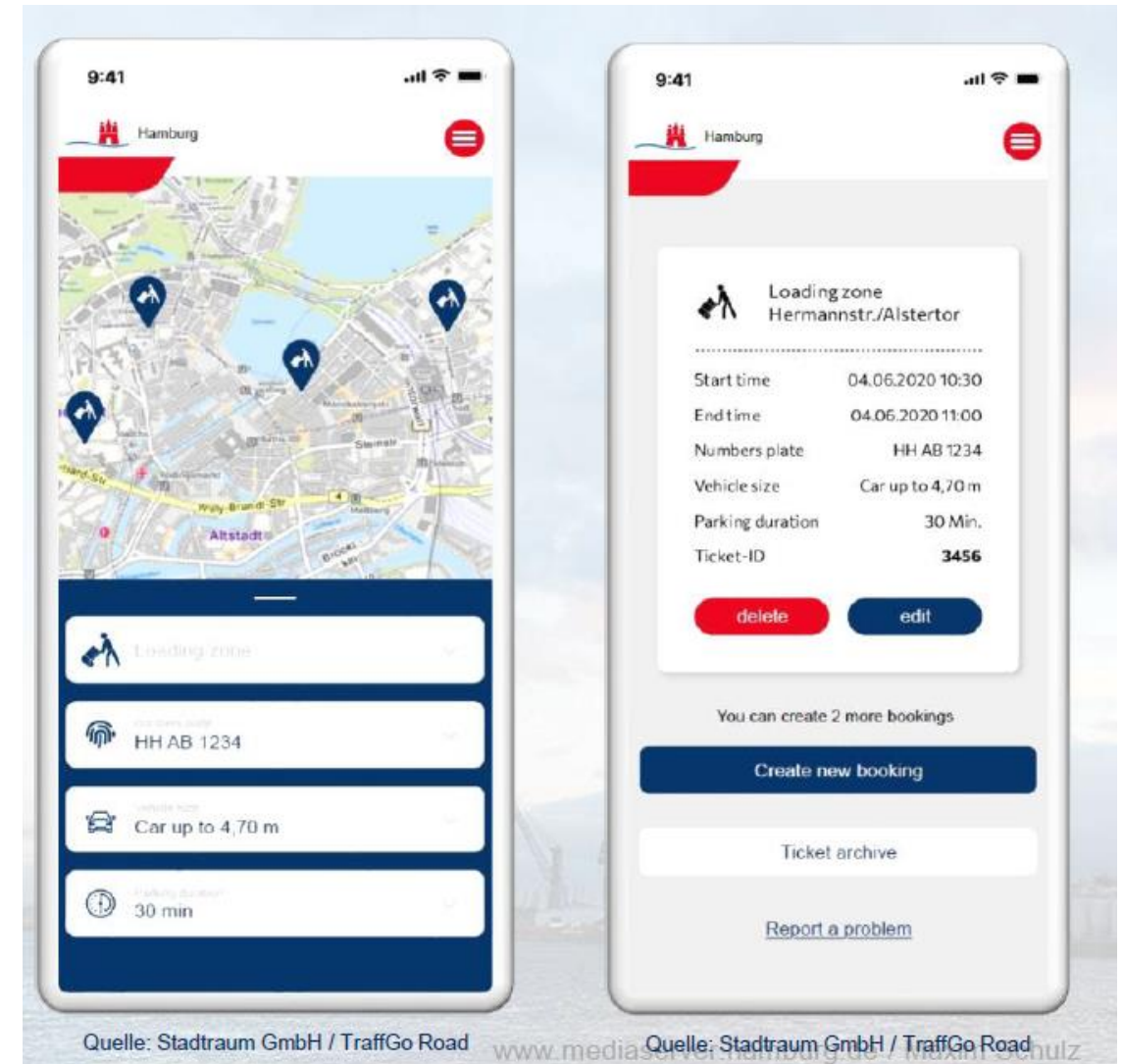
Perspektivische Handlungsansätze

Smarte Liefer- und Ladezonen

- App-basiertes **Buchungssystem von Liefer- und Ladezonen**
- Zeitbereiche werden digital reserviert
- Bodensensoren überwachen Nutzung
- Digitale Anzeige macht Buchungen deutlich
- Reallabor läuft in Hamburg
- Erste Erfahrungen positiv: Reduzierung von Störungen u.a.



Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, 2022



Perspektivische Handlungsansätze

App-gesteuerte Fahrradboxen oder Verschlusssysteme (→ Teilkonzept „Fahrradparken“)

Funktionsweise

- Öffnen und Schließen der Boxen / Verschlusssysteme via **Smartphone-App**
- Monatspass oder **stundenweise Reservierung möglich**
- Lademöglichkeit für E-Bikes
- Stromzufuhr via Solar- oder Batteriebetrieb
- Schutz von Witterung (tw.) und Diebstahl
- Bereits genutzt in Kiel, Tallinn, San Francisco und Andorra

Implementierung, Betrieb, Bewerbung

- Anbieter: Bikeep / Hersteller: Ziegler Metall
- Schritte zur Implementierung
 - Kontaktaufnahme zu Bikeep oder autorisiertem Händler
 - Prüfung von mögl. Standorten (Frequenz, Flächenverfügbarkeit)
 - Bestellung und Aufbau der Boxen
 - Implementierung der App
- Betrieb denkbar durch: Stadt, Firmen oder Hochschulen
- Bewerbung über analoge und digitale Medien



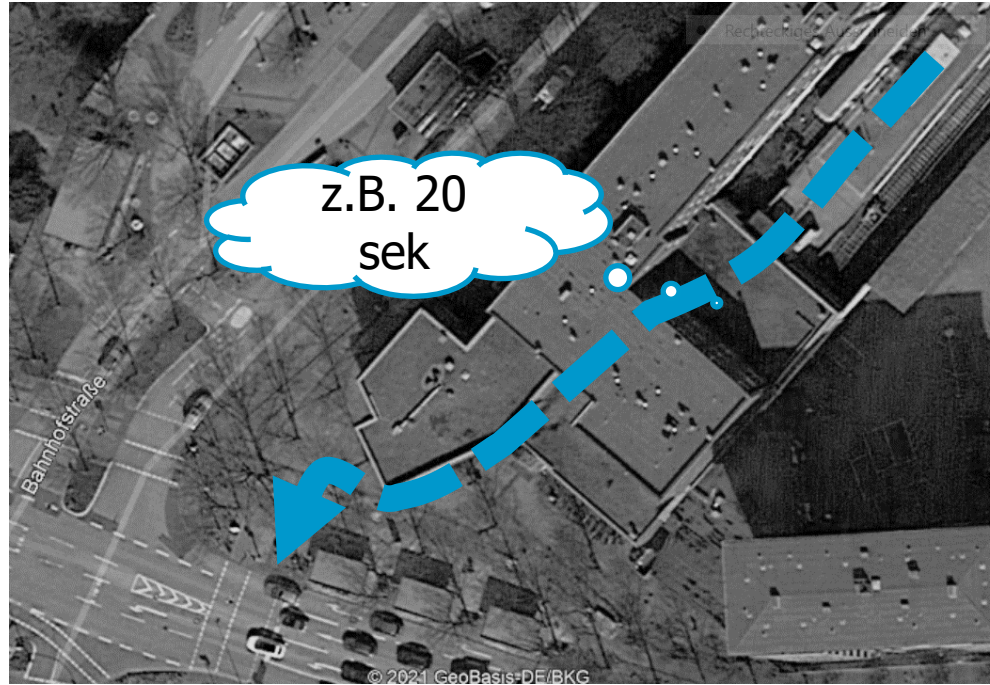
Quelle: bikeep; Ziegler-Metall



Quelle: addix.net

Perspektivische Handlungsansätze

Pilotversuch: Datenaustausch S-Bahn-Halt und Signalsteuerung (→ Teilkonzept „Verknüpfung Bahnhof und Bahnhofstraße“)



**Grünzeit-
verlängerung nach
S-Bahn-Ankunft**

- 
- Übergeordnete Trends mit Bezug zur Mobilität
 - Perspektivische Handlungsansätze
 - Handlungskonzept**

- Die Einführung einer Handy-Applikation mit umfassenden und einfach handhabbaren Mobilitätsinformationen und ggf. Buchungsanwendungen wird angestrebt.
- Digitalisierungsangebote im Verkehr, insbesondere auch 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.
- Digitalisierte Sharingangebote können aktiv angeregt werden und – ggf. nach einer Erprobungsphase – eingeführt werden.
- Die Einführung eines Leihrradsystems ist ein eigenes Teilkonzept.
- 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 Stadt- u. Landschaftsplanung	BESCHLUSSVORLAGE

Geschäftszeichen 2-61/TK	Datum 06.10.2022	BV/2022/092
-----------------------------	---------------------	--------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Planungsausschuss	Entscheidung	08.11.2022

Einvernehmen nach dem BauGB

hier: Bahnhofstraße 18a - Neubau eines Wohn- und Geschäftshauses

Beschlussvorschlag:

Der Planungsausschuss beschließt das Einvernehmen der Gemeinde gemäß §§ 34 und 36 Abs. 1 BauGB für den Neubau eines Wohn- und Geschäftshauses in der Bahnhofstraße 18a in Wedel zu erteilen.

Ziele**1. Strategischer Beitrag des Beschlusses****(Bezug auf Produkt / Handlungsfeld / Oberziele)****Handlungsfeld 3 „Stadtplanung“**

Die Stadtstrukturen werden unter Berücksichtigung des Umweltschutzes und unter Wahrung der Identität und der städtebaulichen Vielfalt weiterentwickelt.

Darstellung des Sachverhaltes

Bauvorhaben Bauvoranfrage zum Neubau eines Wohn- und Geschäftshauses	
Baugrundstück Bahnhofstraße 18a	
Eingangsdatum der Bauvoranfrage/ des Bauantrages 06.05.2022	Geschossigkeit des Bauvorhabens 3 Vollgeschosse plus 1 Staffelgeschoss

Gebäudehöhe 13,46 m	Dachform Flachdach	GRZ 0,44	GFZ 1,22
-------------------------------	------------------------------	--------------------	--------------------

Gegenwärtig ist das Grundstück Bahnhofstraße 18a mit einem in Ost-West-Richtung ausgerichteten Baukörper bebaut. Entlang der Bahnhofstraße weist das Gebäude ein Vollgeschoss, entlang des Eichendorffweg drei Vollgeschosse auf. Dieses Bestandsgebäude soll abgerissen und durch den Neubau eines Wohn- und Geschäftshauses mit einer Länge von rd. 58 m und 33 Tiefgaragenplätzen ersetzt werden. Insgesamt sollen rd. 460 m² gewerbliche Flächen im Erdgeschoss entstehen. Diese werden durch voraussichtlich 27 Wohnungen ergänzt. Überwiegend sind 3-Zimmer-Wohnungen geplant. Vereinzelt werden ebenfalls 2-Zimmer- und 4-Zimmer-Wohnungen errichtet. Auf dieser Grundlage wurde eine Bauvoranfrage gestellt.

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:

Für das Baugrundstück besteht kein rechtsverbindlicher Bebauungsplan und ist somit gemäß § 34 BauGB zu beurteilen. Das Bauvorhaben befindet sich jedoch im Stadtkern Wedels und unmittelbar südlich angrenzend an den Bebauungsplan Nr. 4 „Stadtzentrum“. Dieser setzt für das nördlich angrenzende Grundstück Kerngebiet gemäß § 7 BauNVO, maximal III Vollgeschosse, eine GFZ von 1,4 und die geschlossene Bauweise fest.

Das Bauvorhaben Bahnhofstraße 18a hält diese städtebaulichen Werte ein. Nach § 34 Abs. 1 BauGB, ist ein Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauter Ortsteile zulässig, wenn es sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt und die Erschließung gesichert ist. Die vorliegende Planung erfüllt diese Kriterien. Die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse können ebenfalls gewahrt bleiben; das Ortsbild wird nicht beeinträchtigt.

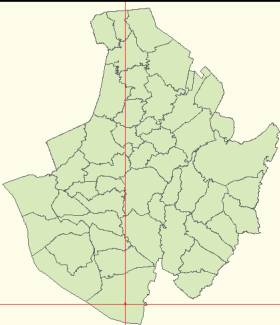
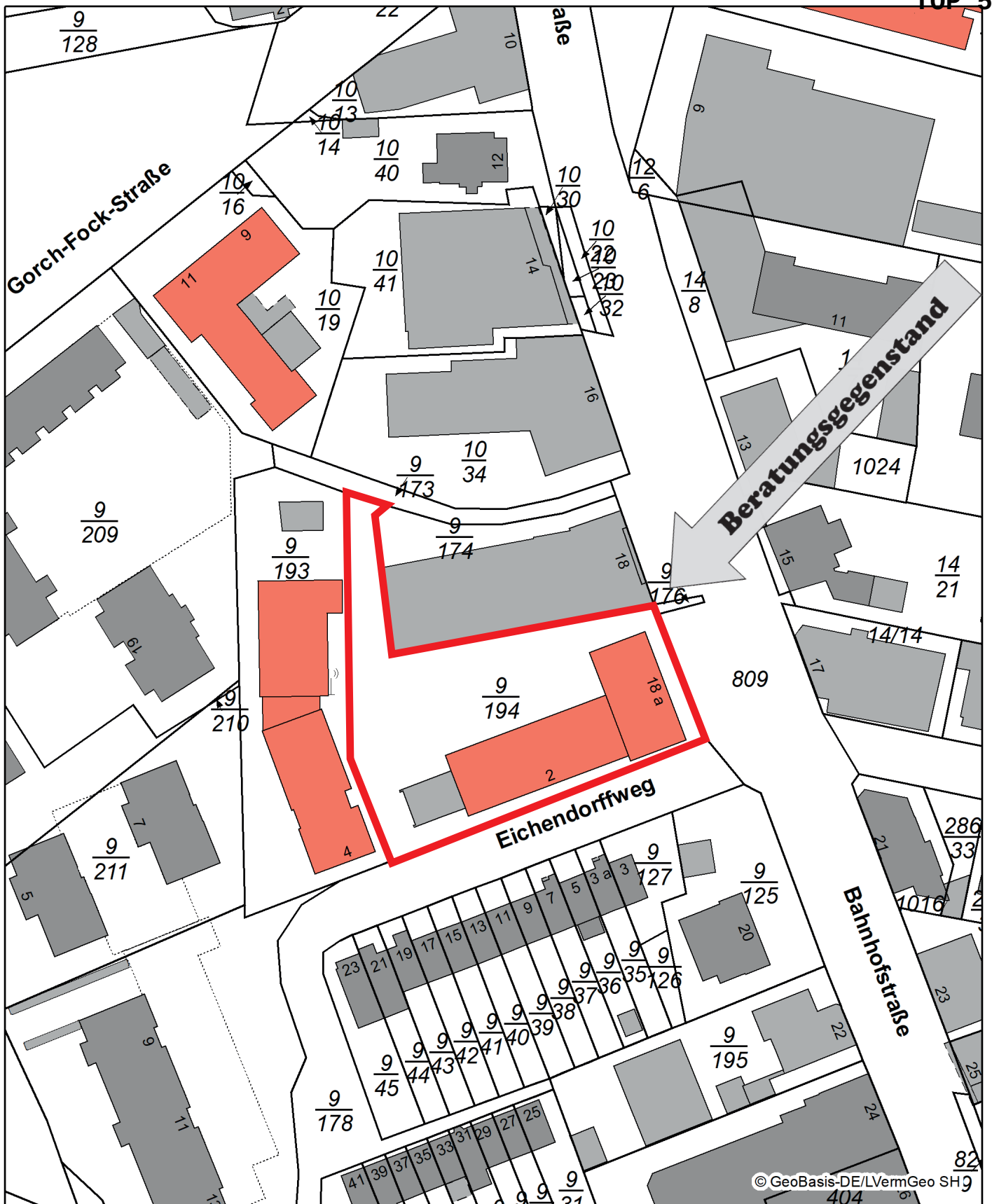
Im Zuge des Bauvorhabens muss ein Feldahorn gefällt werden. Eine Ausnahmegenehmigung zur Fällung des Ahorns kann durch den Fachdienst Bauverwaltung und öffentliche Flächen grundsätzlich erteilt werden. Die Platanen im Eichendorffweg sind während der Bauphase umfangreich zu schützen und können erhalten bleiben

Darstellung von Alternativen und deren Konsequenzen mit finanziellen Auswirkungen

Finanzielle Konsequenzen entstehen durch die Erteilung des Einvernehmens nicht.

Anlage/n

- 1 01_Beratungsgegenstand
- 2 02_Lageplan
- 3 03_Erdgeschoss
- 4 04_1.Obergeschoss
- 5 05_Staffelgeschoss
- 6 06_Schnitt A-A
- 7 07_Ansicht Nord-Ost und Süd-West
- 8 08_Ansicht Süd-Ost und Nord-West
- 9 09_Perspektive 1
- 10 10_Perspektive 2



Datenauszug

Erstellt für Maßstab 1:1.000



Ersteller

Erstellungsdatum 13.10.2022

Stadt Wedel

Rathausplatz 3-5
22880 Wedel

nicht amtlicher Kartenauszug



Wedel
Stadt mit frischem Wind



Lageplan
i.M. 1:500

Vorbescheid

		Bauvorhaben:		Datum:	10.10.2022
		Neubau eines Wohn- und Geschäftshauses		Blatt:	1
		Bahnhofstr. 18a	22880 Wedel	Maßstab:	1:500
		Darstellung:	Lageplan	Gezeichnet:	DvV/NMS

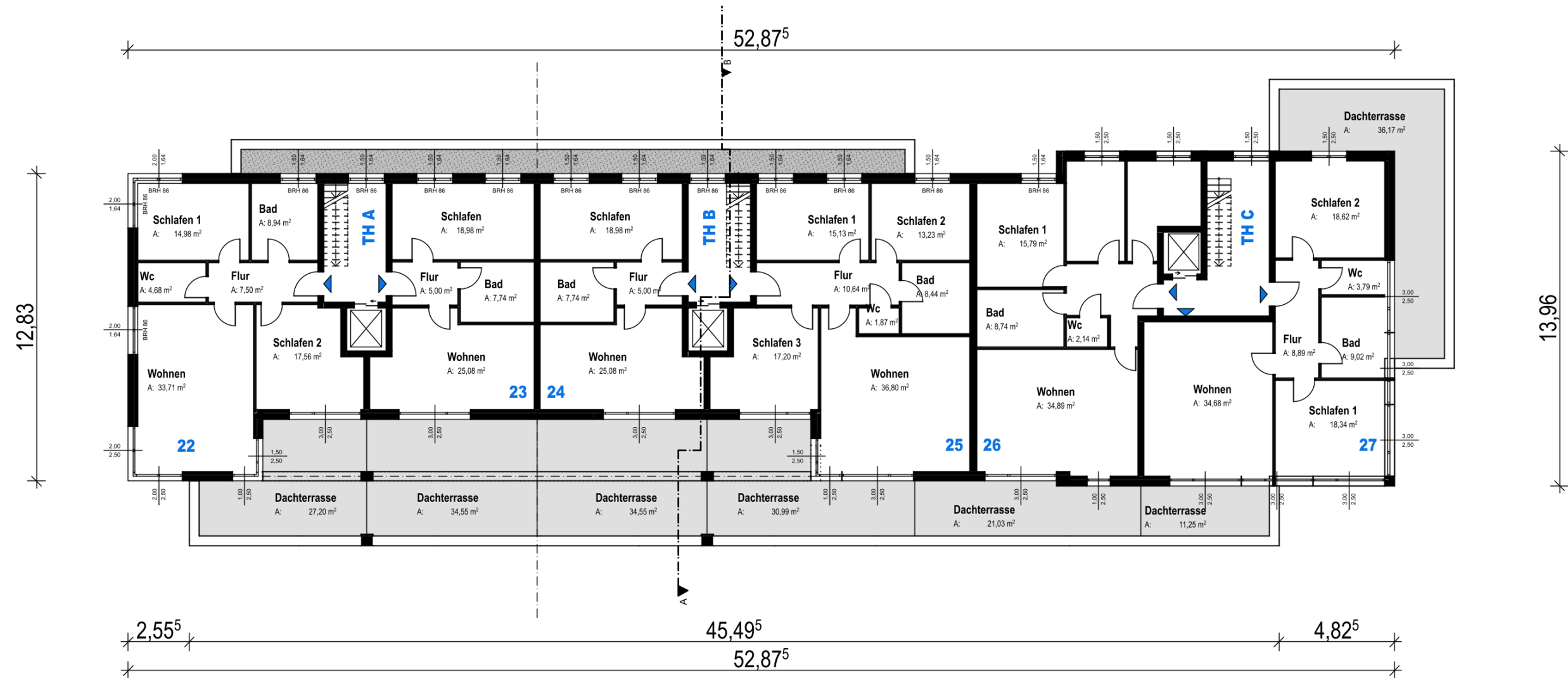
Bauvorhaben:	Datum:	10.10.2022
Neubau eines Wohn- und Geschäftshauses	Blatt:	4
Bahnhofstr. 18a	Maßstab:	1:200
22880 Wedel	Gezeichnet:	DvV/NMS
Darstellung:		
Erdgeschoss		



1. Obergeschoss
i.M. 1:200

Vorbescheid

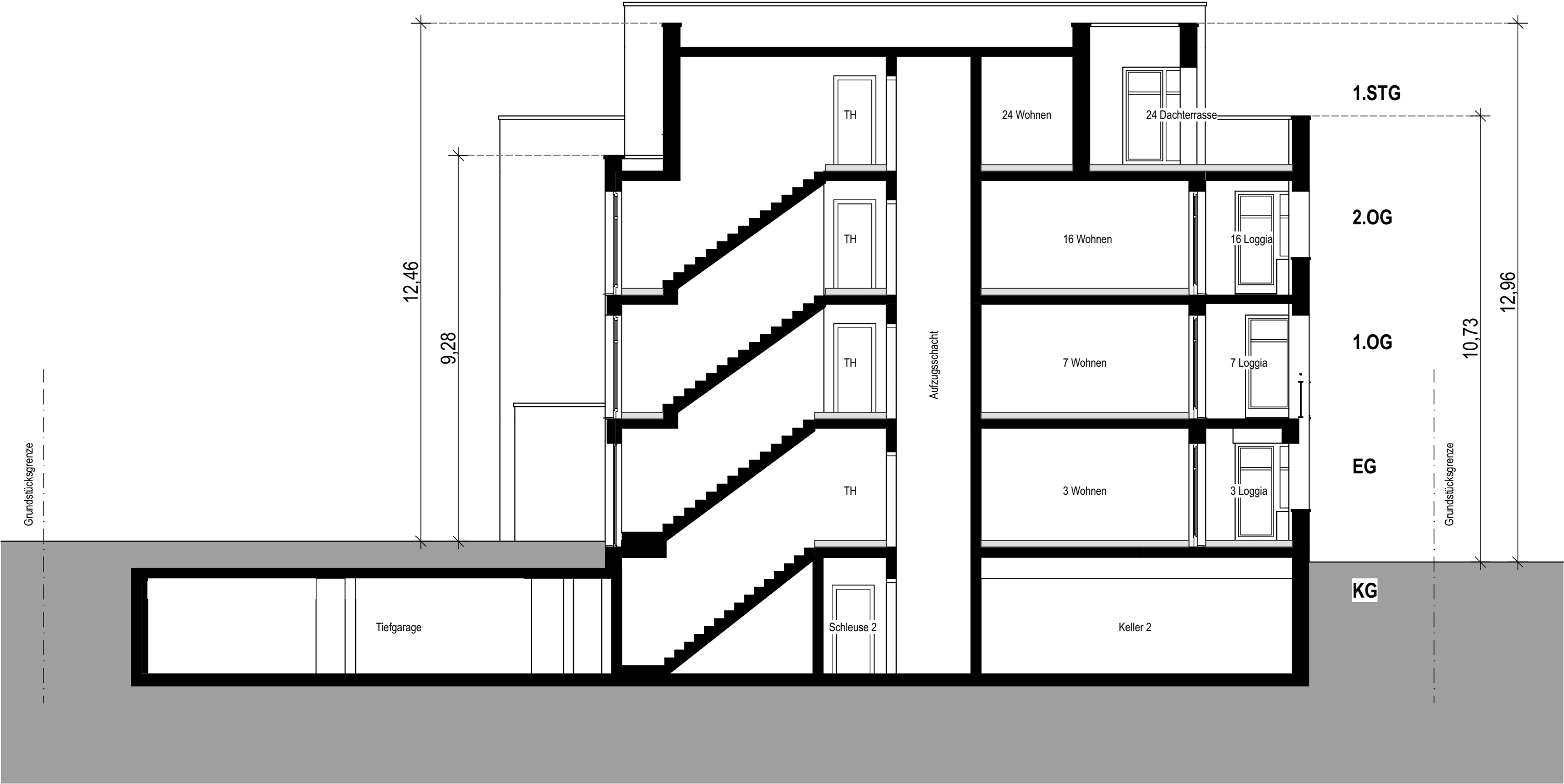
		Bauvorhaben: Neubau eines Wohn- und Geschäftshauses Bahnhofstr. 18a Darstellung:	22880 Wedel 1. Obergeschoss	Datum:	10.10.2022
				Blatt:	5
				Maßstab:	1:200
				Gezeichnet:	DvV/NMS



Staffelgeschoss
i.M. 1:200

Vorbescheid

		Bauvorhaben:	Datum:	10.10.2022	
		Neubau eines Wohn- und Geschäftshauses	Blatt:	7	
		Bahnhofstr. 18a	22880 Wedel	Maßstab:	1:200
		Darstellung:	Staffelgeschoss	Gezeichnet:	DvV/NMS



Schnitt A-A
i.M. 1:100

Vorbescheid

Bauvorhaben:	Datum:		10.10.2022
	Blatt:		8
	Maßstab:		1:100
	Gezeichnet:		DvV/NMS
Neubau eines Wohn- und Geschäftshauses			
Bahnhofstr. 18a		22880 Wedel	
Darstellung:		Schnitt A-A	



Ansicht Nord-Ost
i.M. 1:200



Ansicht Süd-West
i.M. 1:200

Vorbescheid

		Bauvorhaben:	Datum:	10.10.2022
		Neubau eines Wohn- und Geschäftshauses	Blatt:	9
		Bahnhofstr. 18a	Maßstab:	1:200
		22880 Wedel	Gezeichnet:	DvV/NMS
		Darstellung:	Ansicht Nord-Ost und Süd-West	



Ansicht Süd-Ost
i.M. 1:200



Ansicht Nord-West
i.M. 1:200

Vorbescheid

		Bauvorhaben:	Datum:	10.10.2022	
		Neubau eines Wohn- und Geschäftshauses	Blatt:	10	
		Bahnhofstr. 18a	22880 Wedel	Maßstab:	1:200
		Darstellung:	Ansicht Süd-Ost und Nord-West	Gezeichnet:	DvV/NMS



Perspektive 1

Vorbescheid

Bauvorhaben:	Datum:		10.10.2022
	Neubau eines Wohn- und Geschäftshauses		Blatt: 11
	Bahnhofstr. 18a	22880 Wedel	Maßstab: -
	Darstellung:	Perspektive 1	Gezeichnet: DvV/NMS



Perspektive 2

Vorbescheid

Bauvorhaben:		Datum:	10.10.2022
Neubau eines Wohn- und Geschäftshauses		Blatt:	12
Bahnhofstr. 18a	22880 Wedel	Maßstab:	-
Darstellung:	Perspektive 2	Gezeichnet:	DvV/NMS

<u>öffentlich</u>	
Verantwortlich: Fachdienst Finanzen	BESCHLUSSVORLAGE

Geschäftszeichen 3-204/Bar	Datum 08.09.2022	BV/2022/083
-------------------------------	---------------------	--------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Sozialausschuss	Vorberatung	08.11.2022
Planungsausschuss	Vorberatung	08.11.2022
Ausschuss für Bildung, Kultur und Sport	Vorberatung	09.11.2022
Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschuss	Vorberatung	10.11.2022
Haupt- und Finanzausschuss	Vorberatung	14.11.2022
Rat der Stadt Wedel	Entscheidung	22.12.2022

Haushaltssatzung 2023

Beschlussvorschlag:

Der Rat beschließt die Haushaltssatzung 2023.

Ziele

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

Die Haushaltssatzung mit dem Haushaltsplan liefert für sich genommen keinen Beitrag zu einer bestimmten Zielsetzung. Mit der Haushaltsplanung soll vielmehr der formelle, rechtliche und finanzielle verbindliche Rahmen geschaffen werden, um die vom Rat und den Fachausschüssen beschlossenen Ziele erreichen zu können.

2. Maßnahmen und Kennzahlen für die Zielerreichung des Beschlusses

Darstellung des Sachverhaltes

2.1 Einhaltung der strategischen Zielsetzung

Der vorliegende Haushaltsentwurf kann die strategische Zielsetzung des Handlungsfeldes 8 „Finanzielle Handlungsfähigkeit“ erneut nicht erfüllen. Der Haushaltsentwurf ist im Ergebnisplan nicht ausgeglichen. Auch in der mittelfristigen Finanzplanung (2024 - 2026) werden erhebliche Jahresfehlbeträge ausgewiesen.

Dem Ziel, genehmigungsfreie Haushalte aufzustellen, entspricht dieser Entwurf daher nicht. Voraussetzung für eine Genehmigungsfreiheit sind einerseits die Ausweisung eines ausgeglichenen Ergebnisplanes in allen Jahren, die im Gesamtergebnisplan ausgewiesen werden, also für die Jahre 2021 - 2026. Lediglich das Planungsjahr 2022 weist einen geringen Jahresüberschuss aus.

Andererseits muss die gesetzlich vorgeschriebene Mindestergebnisrücklage in der Bilanz 2021 ausgewiesen werden. Die Ergebnisrücklage ist jedoch vollständig aufgebraucht. Weiterhin werden vorgetragene Jahresfehlbeträge in Höhe von 13.518.071,35 € (Stand 31.12.2021) ausgewiesen. Somit wird keine der beiden Voraussetzungen für eine Genehmigungsfreiheit der Haushaltssatzung 2023 erfüllt.

Das strategische Ziel, ab 2024 alle Tilgungen von Investitionskrediten aus eigenen Finanzmitteln zu erbringen, wird ebenfalls nicht erreicht. Die mittelfristige Finanzplanung weist für 2024ff. zwar positive Saldi aus laufender Verwaltungstätigkeit aus, jedoch liegen die planmäßigen Tilgungen für Investitionsdarlehen regelmäßig deutlich darüber.

Das Haushaltskonsolidierungskonzept vom Juni 2020 wird der Politik parallel vorgelegt. Die im Konzept genannten Maßnahmen, die noch der politischen Beschlussfassung bedürfen, sind noch nicht im vorliegenden Haushaltsentwurf enthalten.

Die Vorschläge, die in die Zuständigkeit der Verwaltungsleitung fallen wurden bereits umgesetzt und sind im Haushaltsentwurf enthalten.

Zudem wurden alle unterjährigen Beschlüsse und Empfehlungen der Fachausschüsse berücksichtigt und die dafür notwendigen Finanzmittel sind in die Planung aufgenommen.

2.2 Ausführung des Haushaltes 2022

Die dargestellten Zahlen in der prognostizierten Ergebnisrechnung stellen den Kenntnissstand zum 31.08.2022 dar.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass durch die Beschlussfassung des 1. Nachtragshaushaltes 2022 im Juni bereits die aktuellsten Erkenntnisse und Erfordernisse in die Planung aufgenommen wurden. Daher halten sich die Abweichungen in den einzelnen Berichtszeilen im Vergleich zu vorherigen Jahren deutlich in Grenzen. Dennoch gibt es natürlich einige Abweichungen.

Die Steuererträge entwickeln sich voraussichtlich für 2022 etwas positiver als geplant. Es

wird mit Mehrerträgen von etwa 1,5 Mio. € gerechnet.

Alle anderen Erträge entwickeln sich auf dem Niveau der Planung. Die positiven und negativen Abweichungen halten sich annähernd die Waage, so dass in Summe Mehrerträge aus laufender Verwaltungstätigkeit i.H.v. 1,50 Mio. € prognostiziert werden.

Die Personalaufwendungen werden nach aktueller Prognose ca. 200 T€ hinter dem Planansatz zurückbleiben. Grund hierfür ist die Vielzahl unbesetzter Stellen.

Bei den Aufwendungen aus Sach- und Dienstleistungen werden nach heutigen Kenntnisstand ca. 552.000 € Minderaufwendungen erwartet. Insbesondere im Bereich der Unterhaltungsansätze werden diese in der Prognose nicht im geplanten Umfang beansprucht werden.

Die unterjährige Reduzierung der Kreisumlage von 33,95% auf 31,40% wurden bereits im Nachtrag berücksichtigt, so dass sich bei den Transferaufwendungen lediglich rund 125 T€ Mehraufwendungen ergeben. Dies beruht ausschließlich auf der Gewerbesteuerumlage für die prognostizierten Mehrerträge bei der Gewerbesteuer.

Die Gesamtaufwendungen werden voraussichtlich 600 T€ unter den Planansätzen abschließen.

Die Finanzerträge und -aufwendungen wurden ebenfalls im Nachtrag angepasst, so dass an dieser Stelle keine nennenswerten Abweichungen zum Plan erwartet werden.

Nach jetzigem Kenntnisstand ergibt sich ein Jahresüberschuss von 2.122.300 €. Gegenüber dem bereits deutlich verbesserten Planansatz im Nachtrag ergibt sich daraus nochmal eine erhebliche Verbesserung. Unter Umständen könnte sich dieser prognostizierte Jahresüberschuss auch noch weiter erhöhen, wenn die positiven Entwicklungen bis Jahresende anhalten.

Bei den investiven Auszahlungen betrug das Anordnungssoll am 31.08.2022 4.225.300 €. Bei einer Gesamtermächtigung (übertragene Haushaltsreste und Haushaltsansätze) in Höhe von 16.703.430 € beträgt die Erfüllungsquote 25,30 %. Die von der Kommunalaufsicht geforderte Quote liegt bei mindestens 60 %. Einige Baumaßnahmen und größere Beschaffungen konnten allerdings erst nach Inkrafttreten des Nachtrags begonnen und beauftragt werden, so dass aktuell noch mit einer deutlichen Verbesserung der Quote bis Jahresende gerechnet wird.

Nr Bezeichnung	HH-Plan 2022 1. NT	Abweichung absolut Progn/Ansatz	Prognose Stand 31.08.2022
1 Steuern und ähnliche Abgaben	62.803.600	1.496.465	64.300.065
2 + Zuwendungen und allgemeine Umlagen	18.932.100	19.369	18.951.469
3 + Sonstige Transferzahlungen	0	830	830
4 + Öffentlich-rechtliche Leistungsentgelte	4.939.100	0	4.939.100
5 + Privatrechtliche Leistungsentgelte	2.768.800	53.597	2.822.397
6 + Kostenerstattungen und Kostenumlagen	2.937.000	23.596	2.960.596
7 + Sonstige ordentliche Erträge	4.247.300	-92.320	4.154.980
9 +/- Bestandsveränderungen	0	0	0
10 = Erträge aus laufender Verwaltungstätigkeit	96.627.900	1.501.537	98.129.437
11 Personalaufwendungen	22.372.600	-199.926	22.172.674
12 + Versorgungsaufwendungen	0	0	0
13 + Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	18.288.000	-551.880	17.736.120
14 + Bilanzielle Abschreibungen	6.090.700	26.932	6.117.632
15 + Transferaufwendungen	37.962.600	125.039	38.087.639
+/- davon Umlagen	17.778.600	124.996	17.903.596
+/- davon Zuschüsse	20.184.000	43	20.184.043
16 + Sonstige ordentliche Aufwendungen	11.198.500	3.833	11.202.333
17 = Ordentliche Aufwendungen (= Zeilen 11 bis 16)	95.912.400	-596.002	95.316.398
18 = Ergebnis der laufenden Verwaltungstätigkeit (= Zeilen 10 / 17)	715.500	2.097.500	2.813.000
19 + Finanzerträge	1.348.300	-19.899	1.328.401
20 - Zinsen und sonstige Finanzaufwendungen	2.019.300	-195	2.019.105
21 = Finanzergebnis (= Zeilen 19 und 20)	-671.000	-19.704	-690.700
22 = Jahresergebnis	44.500	2.077.800	2.122.300

2.3 Entwicklung des Eigenkapitals 2011 - 2026

In der Eröffnungsbilanz zum 01.01.2011 hat die Stadt Wedel ein Eigenkapital von 82.997.905,63 € ausgewiesen. Davon waren 15% (10.820.789,43 €) als Ergebnissrücklage ausgewiesen. Zum 31.12.2022 wird sich das Eigenkapital voraussichtlich auf 59,325 Mio. € belaufen.

Der Ergebnisplan 2023 weist einen Jahresfehlbetrag von 10.705.700 € aus. Die in der mittelfristigen Finanzplanung ausgewiesenen Jahrergebnisse 2024 - 2026 sind ebenfalls defizitär. Die erwarteten Defizite 2024 - 2026 belaufen sich auf 9.367.400 €. Somit ist nach der mittelfristigen Finanzplanung von einer weiteren Verminderung des Eigenkapitals um 20,1 Mio. € auszugehen.

Ende 2026 wird das Eigenkapital der Stadt Wedel nach aktueller Planung bei rund 39,25 Mio. € liegen. Dies entspräche mehr als einer Halbierung seit 2011.

2.4 Haushaltsplan 2023

Für die Aufstellung des Haushaltsplanes 2023 wurden die Rechnungsergebnisse 2021 zu Grunde gelegt. Auf dieser Basis sollten die Produktverantwortlichen die Planung vornehmen. Größere Abweichungen sollten dabei erläutert werden.

Nach Zusammenstellung der Anmeldungen der Fachdienste und Stabstellen wies der Gesamtergebnisplan einen Jahresfehlbetrag von -16,7 Mio. € aus. Anschließend wurden die Ansätze verwaltungsintern nochmals kritisch hinterfragt. Dabei konnten noch deutliche Ergebnisverbesserungen realisiert werden.

Nunmehr weist der vorliegende Haushaltsentwurf für 2023 einen Jahresfehlbetrag in Höhe von -10.705.700 € aus. Zu den Details siehe Punkte 2.4.1 bis 2.4.19.

Die Jahresergebnisse der Finanzplanungsjahre weisen mit -1.686.200 € (2024), -3.833.100 € (2025) und -3.848.100 € (2026) allesamt erhebliche Fehlbeträge aus.

Für die Darstellung der Details der Haushaltsplanung wird im Folgenden das Finanzplanungsjahr 2023 aus dem Haushaltsplan 2022 als Vergleichswert herangezogen.

2.4.1 Steuern und ähnliche Abgaben

Die Grundsteueransätze wurden unverändert aus der Finanzplanung übernommen und betragen 58.700 € (GrdSt. A) und 8.372.100 € (GrdSt. B).

Die durchschnittlichen Gewerbesteuererträge der letzten 5 Jahre lagen rechnerisch bei rund 24,4 Mio. €. Aufgrund des Weggangs eines großen Steuerzahlers und in Anbetracht der schwierigen wirtschaftlichen Lage wurde der Ansatz lediglich mit 22 Mio. € angesetzt. Dieser liegt damit trotzdem noch rund 1,7 Mio. € über dem Finanzplanungsansatz.

Die Gemeindeanteile an der Einkommenssteuer (21.444.100 €) und an der Umsatzsteuer (3.028.300 €) entsprechen den Vorgaben des Haushaltserlasses auf Basis der Mai-Steuerschätzung. Sollten sich aus der kommenden November-Steuerschätzung nennenswerte Änderungen ergeben, werden diese ggf. nachgepflegt.

Der Ansatz der Vergnügungssteuer wurde an die aktuelle IST-Zahlungen angepasst und um 148 T€ auf 450 T€ angehoben.

Die bedarfsunabhängige Zuweisung nach § 32 FAG wurde ebenfalls entsprechend des Haushaltserlasses angepasst und beträgt nunmehr 2.129.600 €.

Die übrigen Bagatellsteuern wurden nur geringfügig angepasst.

In Summe bedeuten die dargestellten Veränderungen eine Steigerung der Steuererträge um 3,2 Mio. €.

Ansatz Finanzplanungsjahr 2023:	54.707.500 €
Planansatz 2023:	57.812.300 €
Verbesserung:	+3.104.800 €

2.4.2 Zuwendungen und allgemeine Umlagen

Der kommunale Finanzausgleich führt erneut zur größten Abweichung gegenüber der mittelfristigen Finanzplanung. Darin war noch davon ausgegangen worden, dass in 2023 Schlüsselzuweisungen von mehr als 3,9 Mio. € eingehen. Aufgrund der überdurchschnittlichen Gewerbesteuereinnahmen im 2. Halbjahr 2021 sowie im 1. Halbjahr 2022 ergab die Neuberechnung der Umlagen, dass Wedel keine Schlüsselzuweisungen erhält. Lediglich die Zuweisung für die Infrastrukturflächen in Höhe von 360 T€ wird geplant, mithin ein Minus von mehr als 3,5 Mio. €.

Die Schlüsselzuweisungen für übergemeindliche Aufgaben wurden an die Vorgaben des Haushaltserlasses angepasst und sind entgegen der damaligen Planung um rund 205 T€ auf nunmehr 1,995 Mio. € gestiegen.

Für die Rückzahlung gewährter Zuschüsse nach Abrechnung durch die Kita-Träger werden 700 T€ (+ 200 T€) eingestellt. Dies entspricht dem Durchschnitt der letzten Jahre.

Auch der Ansatz für die Kreiszuweisung stieg leicht (+ 150 T€), hauptursächlich sind hier die Zuweisungen des Kreises für die Kita-Finanzierung.

Die übrigen Ansätze bewegen sich auf dem Niveau der Finanzplanungsansätze. So dass an dieser Stelle Mindererträge von rund 2,9 Mio. € zu verzeichnen sind.

Ansatz Finanzplanungsjahr 2023:	20.179.600 €
Planansatz 2023:	17.276.100 €
Verschlechterung:	-2.903.500 €

2.4.3 öffentlich-rechtliche Leistungsentgelte

Größte Abweichungen gegenüber der Finanzplanung gab es hier bei den Kostenerstattungen für Wohnungslose (+253 T€) aufgrund der nach wie vor hohen Anzahl an unterzubringenden Menschen, bei den SKB-Beiträgen (+139T€) aufgrund der neuerlichen Ausweitung des Angebotes an Betreuungsgruppen sowie bei den Benutzungsgebühren (-108 T€). Hier wurden die Ansätze vorsichtiger geschätzt, da durch die hohe Inflation und Energiekostensteigerung eine deutliche Zurückhaltung der Kundschaft insbesondere im Bereich der Volkshochschule erkennbar ist. Diese Zurückhaltung wird sich mit zunehmender Teuerung wahrscheinlich noch verstärken.

In Summe konnten die Erträge hier leicht gesteigert werden.

Ansatz Finanzplanungsjahr 2023:	5.185.700 €
Planansatz 2023:	5.563.700 €
Verbesserung:	+378.000 €

2.4.4 privatrechtliche Leistungsentgelte

Die Ansätze bewegen sich fast durchgehend auf dem Niveau der Finanzplanung. Einzige und größte Abweichung ist der Ansatz für die Entnahme aus dem Sanierungsentgelt für die Sanierungsarbeiten im BusinessPark. Für 2023 sind erhebliche Sanierungsaufwendungen eingeplant, so das auch deutlich höhere Erträge veranschlagt werden können. Hier wurden 1,8 Mio. € mehr eingeplant.

Die Berichtszeile weist damit eine Verbesserung von 1,99 Mio. € auf.

Ansatz Finanzplanungsjahr 2023:	1.278.900 €
Planansatz 2023:	3.269.000 €
Verbesserung:	+1.990.100 €

2.4.5 Kostenerstattungen und Kostenumlagen

Die Erträge aus Kostenerstattungen wurden an die Rechnungsergebnisse 2021 sowie an die Anordnungsbeträge 2022 angepasst und an einigen Stellen deutlich positiver veranschlagt. So konnten beispielsweise die Erstattungen vom Kreis im Kita-Bereich um rund 600 T€ positiver geschätzt werden. Hier sind 1,035 Mio. € veranschlagt.

Auch die Kostenerstattungen vom Bund konnten mit 281 T€ (+221 T€) und die Schulkostenbeiträge mit 1,076 Mio. € (+164 T€) konnten deutlich positiver geplant werden.

Die Ansätze für Erstattungen von privaten Unternehmen (-99 T€) und vom übrigen Bereich (-92 T€) mussten dagegen vermindert werden.

Dennoch konnten in dieser Berichtszeile fast 860 T€ höhere Erträge veranschlagt werden, als in der Finanzplanung.

Ansatz Finanzplanungsjahr 2023:	2.548.600 €
Planansatz 2023:	3.407.900 €
Verbesserung:	+859.300 €

2.4.6 sonstige Erträge

Die sonstigen Erträge bewegen sich überwiegend auf dem Niveau der Finanzplanung. An einigen Stellen wurden aber Änderungen vorgenommen.

So wurden die Erträge aus der Veräußerung von Grundstücken und Gebäuden mit 685 T€ (-215 T€) veranschlagt, da nach aktuellen Stand nicht mehr Grundstücke verkauft werden sollen oder können. Eingeplant sind der Grundstückstausch im Bereich Wedel Nord, der Verkauf des Theaterparkplatzes sowie der Verkauf einer weiteren Teilfläche im BusinessPark.

Bei den Säumnis- und Beitreibungs- sowie den Pfändungsgebühren wurden die Ansätze um rund 56 T€ reduziert, da die Vollstreckung der öffentlich-rechtlichen Forderungen seit Juli 2022 vom Kreis Pinneberg durchgeführt wird und dann dort die Gebühren anfallen.

Deutlichere Verschiebungen gab es bei den Erträgen aus der Entnahme oder Auflösung von Rückstellungen. War in der Finanzplanung noch von einer Entnahme aus der Beihilferückstellung in Höhe von 347 T€ ausgegangen worden, so ergaben die aktuellen Berechnungen der Versorgungsausgleichskasse, dass für 2023 keine Entnahme, sondern vielmehr eine Zuführung einzuplanen ist. Daher wurde der Ertragsansatz auf 0 € reduziert.

Andersherum verhält es sich bei der Entnahme aus der Altersteilzeitrückstellung. Hier ergaben die Berechnungen einen Ertrag in Höhe von 255 T€, wogegen die Finanzplanung keine Entnahme vorsah.

Neu aufgenommen wurde auch die Entnahme aus der Finanzausgleichsrückstellung. Schließt das Jahr 2022 annähernd so positiv ab, wie derzeit angenommen, so soll im Rahmen des Jahresabschlusses die Rückstellung befüllt werden. Für 2023 ist dann die Entnahme in Höhe von derzeit hochgerechneten 2,619 Mio. € eingeplant.

In Summe schließen die sonstigen Erträge damit mir einer Verbesserung von mehr als 1,5 Mio. € ab.

Ansatz Finanzplanungsjahr 2023:	3.526.400 €
Planansatz 2023:	5.862.200 €
Verbesserung:	+2.335.800 €

2.4.7 aktivierte Eigenleistungen und Bestandsveränderungen

Diese beiden Positionen wurden nicht veranschlagt.

2.4.8 Erträge

Unter Berücksichtigung der oben dargestellten Veränderungen ergaben sich folgende Werte für den Plan 2023:

Ansatz Finanzplanungsjahr 2023:	87.426.700 €
Planansatz 2023:	93.191.200 €
Verbesserung:	+5.764.500 €

2.4.9 Personalaufwendungen

Die Personalaufwendungen wurden wie üblich auf Basis der derzeitigen Gehalts- und Besoldungsauszahlungen unter Berücksichtigung der aktuellen Gegebenheiten hochgerechnet. Bekannte Tarifanpassungen und erwartete Besoldungsanpassungen wurden geschätzt und in der Hochrechnung berücksichtigt. Auch die mit dem 1. Nachtragsstellenplan 2022 geschaffenen Stellen wurden in der Hochrechnung berücksichtigt, unabhängig davon, ob sie in 2022 bereits besetzt waren oder sind.

Die Personalnebenkosten wurden auf Basis der aktuellsten Zahlen und Berechnungen der Versorgungsausgleichskasse in die Planung aufgenommen.

Wie jedes Jahr wurden die Ansätze für sonstige Beschäftigungsentgelte und Honorare von den Produktverantwortlichen an die erwartete Entwicklung angepasst und eingeplant. Ihr

Ansatz sinkt um etwa 53 T€ auf nunmehr 786 T€.

In den Ansätzen sind die Mittel für die zum Stellenplan beantragten Stellen bereits enthalten.

Aus den Erfahrungen der letzten Jahre waren die Personalkosten stets mehr als ausreichend. Da in der Realität fast nie die in der Hochrechnung zugrunde gelegte 100%ige Stellenbesetzung eintritt, wurden die Personalaufwendungen pauschal um 300 T€ reduziert.

Die Zuführung zur Pensionsrückstellung bleibt mit 381 T€ beim Ansatz der Finanzplanung. Dagegen mussten nach aktueller Hochrechnung aber Zuführungen zur Beihilferückstellung mit 344 T€ sowie zur Altersteilzeitrückstellung mit 143 T€ eingestellt werden.

Aufgrund der genannten Veränderungen und nicht zuletzt durch die unterjährige Stellenausweitung steigen die Personalaufwendungen gegenüber der Finanzplanung um fast 1,3 Mio. € an.

Ansatz Finanzplanungsjahr 2023:	22.915.800 €
Planansatz 2023:	24.211.400 €
Verschlechterung:	+1.295.600 €

2.4.10 Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen

Bei den Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen gab es mit mehr als 6 Mio. € die höchsten Mehrbedarfe gegenüber der Finanzplanung.

Die größte Steigerung gab es bei dem Ansatz der Unterhaltung der baulichen Anlagen. Hier wurden entgegen der durchschnittlichen Summe von etwa 1,5 Mio. € mehr als 4 Mio. € eingeplant. Grund hierfür sind dringend notwendige Unterhaltungsarbeiten an der Gebäudesubstanz. So sind beispielsweise an verschiedenen Gebäudeteilen der Albert-Schweitzer-Schule und der Gebrüder-Humboldt-Schule Dachsanierungen (Dänischer Pavillon, Mensa, Oberstufentrakt), Abdichtungsarbeiten (Fassade Rosengartenflügel, Dämmung Flure ASS) sowie die Brandschutzertüchtigung im Untergeschoss des Altbaus GHS eingeplant. Auch an der vom TSV Wedel übernommenen Sporthalle sind umfangreiche Unterhaltungsmaßnahmen notwendig. All die genannten Maßnahmen sind neben der normalen Unterhaltung zusätzlich eingeplant.

Ebenfalls deutlich gestiegen sind die Aufwendungen für Sanierung im Bereich BusinessPark. Hier sind die neben kleineren Maßnahmen die abschließenden Sanierungsarbeiten für die Wiederherstellung der Grünflächen am Kraftwerk, am Grenzweg und den Querungen des Elbrings mit 1.450.000 € eingestellt. In Summe liegt der Ansatz bei 1,896 Mio. €.

Weitere deutliche Steigerungen gab es bei den Energiekosten. Hier wurde der bereits im Nachtrag 2022 stark erhöhte Ansatz nochmals leicht erhöht. Die Ansätze für Energiekosten belaufen sich auf 3.267.800 €. Aktuell gehen die ersten Vorauszahlungsanpassungen der Stadtwerke für die städtischen Gebäude in der Geschäftsbuchhaltung ein. Je nach Höhe der neuen Vorauszahlungen wird unter Umständen noch eine weitere Erhöhung der Ansätze im Rahmen der Veränderungsliste notwendig werden.

Die Gebäudereinigung steigt ebenfalls deutlich an. Grund sind hier erhebliche Steigerung des Tariflohns in Folge der Anhebung des Mindestlohns sowie allgemeine Preissteigerung für Verbrauchsmaterials. Zudem erhöht sich der Reinigungsaufwand durch die diversen Gebäude, die der Stadt in 2022 zugegangen sind (TSV-Heim, Sporthalle, Tinsdaler Weg, etc.). Der Ansatz liegt nunmehr bei 1,530 Mio. €, mithin 215 T€ mehr als in der Finanzplanung vorgesehen.

Der Unterhaltungsanteil an der Oberflächenentwässerung steigt ebenfalls deutlich. Hier sind neben den Entwässerungsanteilen, die verpflichtend an die Stadtentwässerung zu zahlen sind, insbesondere auch die Baukostenanteile für neue Leitungen an den Trummen. In

Summe sind hierfür 383 T€ (+ 148 T€) eingeplant.

Derzeit kann niemand prognostizieren, wie sie die Coronalage im Winter entwickeln wird. Es scheint aber sicher, dass auch im nächsten Jahr noch mit weiteren Maßnahmen zum Infektionsschutz gerechnet werden muss. So sind hierfür 133 T€ in die Planung 2023 eingestellt.

Der Ansatz für die Unterhaltung des beweglichen Anlagevermögens erhöht sich gegenüber der Finanzplanung um 110 T€ auf mehr als 628 T€. Grund hierfür sind gestiegene Bedarfe im Bereich der Schulkinderbetreuung für Neuausstattung von Ganztagsräumen u.a. wg. Inklusionsanforderungen. Zudem sind im Bereich der Schulen für das nichtinvestive Anlagevermögen Mehrbedarfe u.a. für die Ausstattung der Neubauten veranschlagt.

Wie bei den städtischen Energiekosten, mussten auch die Nebenkosten für angemietete Wohnungen aufgrund der gestiegenen Abschlagszahlungen und höheren Kosten deutlich erhöht werden. Im Entwurf sind hierfür 300 T€ eingestellt, mithin ein Plus von 110 T€ gegenüber der Finanzplanung.

Neben den Erhöhungen gibt es auch Ansätze, die reduziert werden konnten. So wurden die Ansätze für die Unterhaltung der TGA-Anlagen um mehr als 226 T€ auf nunmehr 525 T€ reduziert, was leicht über dem Niveau des Vorjahres liegt.

Die Aufwendungen für den IT-Betrieb an den Schulen wurde leicht auf 580 T€ gesenkt und liegt damit noch unter der derzeitigen Prognose 2022.

Bei der Unterhaltung des sonstigen unbeweglichen Vermögens im Bereich des Tiefbaus konnte der Ansatz der Finanzplanung um rund 100 T€ reduziert werden. Neben der pauschalen Unterhaltung von 1,10 €/pro m² Straßenfläche sind noch einige Instandsetzungen von Brücken eingeplant. Beispielsweise die Instandsetzung der Stocksbrücke in der Austraße mit 170.000 € und der Brücke im Autal (Fahrbahnbereich) mit 25.000 € (siehe MV 2021/035 UBF v. 03.06.2021) oder auch die Brücke Depenwischweg mit 45.000 €.

Zusammenfassen kann festgehalten werden, dass die überwiegende Zahl der Konten dieser Berichtszeile Kostensteigerungen erfahren haben.

Ansatz Finanzplanungsjahr 2023:	14.257.200 €
<u>Planansatz 2023:</u>	<u>20.339.400 €</u>
Verschlechterung:	+6.082.200 €

2.4.11 Bilanzielle Abschreibungen

Nachdem die Implementierung der Anlagenbuchhaltung in das neue Buchhaltungssystem nunmehr abgeschlossen ist, wurden die Abschreibungen systemtechnisch ermittelt und auf Basis der bis 31.12.2021 aktivierten Vermögensgegenstände hochgerechnet.

Da in den Jahren 2020 und 2021 insbesondere die großen Investitionen teilweise nicht durchgeführt bzw. abgeschlossen werden konnten, werden aktuell rund 556 T€ weniger eingeplant, als noch in der Finanzplanung ermittelt.

Sollten in 2022 noch größere Investitionen abgeschlossen und aktiviert werden können, so wird der Ansatz im Rahmen der Haushaltsberatungen unter Umständen noch einmal angepasst.

Ansatz Finanzplanungsjahr 2023:	6.192.400 €
<u>Planansatz 2023:</u>	<u>5.636.200 €</u>
Verbesserung:	+556.200 €

2.4.12 Transferaufwendungen

Bei den Transferaufwendungen gibt es deutliche Veränderungen.

Erneut musste der Ansatz für die Verbandsumlage an kommunal um 327 T€ auf 1.872.000 € angehoben werden. Neben den weiter voranschreitenden Digitalisierungs- und Modernisierungsprojekten sind ab 2023 einige Leistungen umsatzsteuerpflichtig. Das heißt, dass uns dies zukünftig zuzüglich 19 % Mehrwertsteuer in Rechnung gestellt wird.

Weitere Details über die Zusammensetzung der Umlage sind in den Erläuterungen zum Konto 5313100 im Produkt 1110201 zu finden.

Der Zuschuss an das Kombibad Wedel wird aktuell mit 2,5 Mio. € dargestellt. Hierbei handelt es sich aber noch um alte Zahlen. Der Wirtschaftsplan 2023 liegt derzeit noch nicht vor. Es scheint allerdings nicht ausgeschlossen, dass aufgrund der anhaltenden Energiekrise, der Zuschuss noch deutlich steigen könnte. Auch dies wird ggf. im Rahmen der Haushaltsberatungen nachgemeldet.

Die Zuschüsse an die Träger der Kindertagesstätten steigen um mehr als 1,0 Mio. €. Hierfür sind aktuell 15.477.000 € eingeplant.

Die Gewerbesteuerumlage wurde an den Ertragsansatz angepasst und wurde um 145 T€ auf 1.833.400 € erhöht.

Mit den Vorgaben des Haushaltserlasses 2023 wurde der Finanzausgleich neu berechnet. Entgegen der damaligen Finanzplanung, wonach keine Umlagen zu zahlen waren, werden nunmehr wieder Zahlungen in den Finanzausgleich fällig. Für die Finanzausgleichsumlagen an das Land und an den Kreis sind Mittel in Höhe von zusammen 1.289.600 € eingeplant.

Auch die Kreisumlage stieg nach den aktuellen Berechnungen um mehr als 900 T€ auf derzeit 17.503.800 €. Die Kreisumlage soll in diesem Jahr vom Kreis noch einmal evaluiert werden. Sollte der Hebesatz der Kreisumlage demnach noch geändert werden, so könnten sich an dieser Stelle noch Änderungen ergeben.

In Summe steigen die Transferaufwendungen damit um mehr als 3,4 Mio. € an.

Ansatz Finanzplanungsjahr 2023:	38.407.800 €
<u>Planansatz 2023:</u>	<u>41.860.300 €</u>
Verschlechterung:	+3.452.500 €

2.4.13 sonstige Aufwendungen

Größter Steigerung in dieser Berichtszeile verzeichnen die Kostenerstattungen an Gemeinden und Gemeindeverbände. Insbesondere im Bereich der Tagespflege und der Kindertagesstätten sind Mehrbedarfe von rund 1 Mio. € eingeplant. Der Ansatz der Kostenerstattungen beträgt 6.785.800 €.

Die Sachverständigen- und Gerichtskosten stiegen ebenfalls um mehr als 400 T€ auf 782.000 €.

Größere Beträge sind beispielsweise im Bereich der Organisation und der strategischen IT eingeplant. Hier wird für die laufenden und neu zu implementierenden Prozesse vermehrt die Unterstützung von externen Beratern und Gutachtern benötigt.

Auch im Produkt Umweltschutz werden für die Pflege- und Entwicklungsplanung „Moor am Geestrand“ begleitende Gutachter benötigt.

Nicht zuletzt müssen für die abschließenden Sanierungsarbeiten und Bautätigkeiten weiterhin Sachverständigenkosten eingeplant werden.

Auch im Bereich der sonstigen Geschäftskosten stieg der Planansatz entgegen der Finanzplanung. So mussten unter anderem im Bereich der strategischen IT für die Migration und Anbindung von Außenstellen (KiJuZ, SKB, Workspace128) zusätzliche Mittel eingestellt

werden.

Für die Kosten der Unterbringung im Produkt Hilfen für Wohnungslose werden erneut 140 T€ eingeplant. Ging die Finanzplanung noch vom einem Rückgang der Kosten aus, so besteht aufgrund der aktuellen Kriegs- und Flüchtlingssituation auch weiterhin eine hohe, kurzfristig nicht abnehmende, Unterbringungsnotwendigkeit.

Planungskosten für die Erstellung vorhabenbezogener B-Pläne wurden wiederum mit 200 T€ eingestellt.

Bei den Planungskosten konnte der Ansatz deutlich reduziert werden. Hier sind für 2023 lediglich 185 T€ eingestellt. Mehr Details der einzelnen Planungen sind in den entsprechenden Erläuterungen zum Produkt 5110010 dargestellt.

Die übrigen Ansätze dieser Berichtszeile bewegen sich mit leichten Veränderungen auf dem Niveau der Finanzplanung, so dass sich die sonstigen Aufwendungen unter Berücksichtigung des Vorgenannten wie folgt darstellen:

Ansatz Finanzplanungsjahr 2023:	9.515.100 €
Planansatz 2023:	11.278.500 €
Verschlechterung:	+1.763.400 €

2.4.14 Aufwendungen

Unter Berücksichtigung der oben dargestellten Veränderungen ergeben sich folgende Werte:

Ansatz Finanzplanungsjahr 2023:	91.288.300 €
Planansatz 2023:	103.325.800 €
Verschlechterung:	+12.037.500 €

2.4.15 Ergebnis aus laufender Verwaltungstätigkeit

Das Ergebnis aus laufender Verwaltungstätigkeit hat sich damit entgegen der Finanzplanung annähernd verdreifacht.

Ansatz Finanzplanungsjahr 2023:	-3.861.600 €
Planansatz 2023:	-10.134.600 €
Verschlechterung:	+6.273.000 €

2.4.16 Finanzerträge

Die Finanzerträge stellen sich aktuell noch deutlich positiver dar, als in der damaligen Finanzplanung veranschlagt.

Dies liegt allerdings daran, dass die Gewinnablieferungen der Stadtwerke Wedel noch mit 855.900 € eingeplant sind. Der Wirtschaftsplan 2023 liegt derzeit noch nicht vor. Inwiefern sich die Energiekrise auf den Gewinn der Stadtwerke auswirkt, kann noch nicht abgeschätzt werden. Hier wird es, nach Vorliegen des Wirtschaftsplanes, sicherlich noch zu Veränderungen im Rahmen der Haushaltsberatungen kommen.

Aufgrund der aktuellen Zinsentwicklung wurden keine Erträge aus negativen Kassenkreditzinsen mehr veranschlagt.

Ansatz Finanzplanungsjahr 2023:	1.015.800 €
Planansatz 2023:	1.555.200 €
Verbesserung:	+539.400 €

2.4.17 Zinsen und sonstige Finanzaufwendungen

Die Zinsen der Investitionskredite wurden an die aktuellen Darlehen angepasst. Bei der Kreditaufnahme 2022 konnten, im Vergleich zum aktuellen Zinsniveau, noch deutliche günstigere Zinsen vereinbart werden. Dennoch musste der Planansatz dadurch um rund 100 T€ auf zusammen 1.869.400 € angehoben werden.

Wie bereits erwähnt, bieten die Banken seit Mitte 2022 keine negativen Kassenkreditzinsen mehr an. Aktuell weisen auch die Kassenkreditzinsen, wie die Zinsen für Investitionskredite auch, eine steigende Tendenz auf. Daher mussten nunmehr erneut 90 T€ als Zinsaufwand eingeplant werden.

In Summe mussten die Zinsaufwendungen 204 T€ über dem in der Finanzplanung prognostizierten Ansatz veranschlagt werden.

Ansatz Finanzplanungsjahr 2023:	1.922.200 €
Planansatz 2023:	2.126.300 €
Verschlechterung:	+204.100 €

2.4.18 Finanzergebnis

Das Finanzergebnis hat sich damit zwar verbessert, ist aber nach wie vor negativ.

Ansatz Finanzplanungsjahr 2023:	-906.400 €
Planansatz 2023:	-571.100 €
Verbesserung:	+335.300 €

2.4.19 Jahresergebnis

Im Ergebnis ist festzustellen, dass insbesondere die Mehraufwendungen bei den Personalkosten, die gestiegenen Unterhaltungs- und Energiekosten, die gestiegenen Umlageverpflichtungen sowie der Wegfall der Schlüsselzuweisungen das Jahresergebnis negativ belasten. Die Mehraufwendungen im Vergleich zur Finanzplanung von zusammen rund 12,24 Mio. € können durch die Mehrerträge in Höhe von fast 6,30 Mio. € nicht kompensiert werden.

Ansatz Finanzplanungsjahr 2023:	-4.768.000 €
Planansatz 2023:	-10.705.700 €
Verschlechterung:	+5.937.700 €

2.5 Interne Leistungsverrechnung

Die flächendeckende Kosten- und Leistungsrechnung wird auch für den Haushaltsentwurf 2023 beibehalten. Die Verrechnungsbeträge wurden an die tatsächlich in Anspruch genommenen Leistungen bzw. an die aktuellen Stellenanteile angepasst und neu berechnet.

Der Gesamtbetrag der Internen Leistungsverrechnung steigt um 6.284.900 € auf 31.239.900 € gegenüber dem Vorjahr. Insbesondere die Verrechnungen der Inanspruchnahme Gebäudemanagement steigen um mehr als 3,6 Mio. € auf 14.710.000 €, da die teils stark erhöhten Ansätze der Gebäudeunterhaltung an die entsprechenden nutzenden Produkte weitergegeben werden.

Auch die Verrechnung der Steuerungsleistungen ist um 2,5 Mio. € auf nunmehr 13.431.700 € gestiegen. Grund hierfür ist die gestiegene Anzahl der Stellen im Stellenplan. Wurde für den Haushalt 2022 noch mit einer Gesamtzahl von 317,74 Stellen gerechnet, so sind es für den aktuellen Entwurf 338,65 Stellen.

Daraus ergibt sich für 2023 rechnerisch eine Belastung durch Steuerungsleistungen je Vollzeitäquivalenz von 39.662 € (Vorjahr 34.272 €). Das bedeutet, jedes externe Produkt weist je Anteil, der dort zugeordneten, Vollzeitstellen eine Belastung mit Overheadkosten in Höhe von 39.662 € auf.

Die übrigen Verrechnungen wurden an die Rechnungsergebnisse bzw. an die voraussichtlichen Beträge für 2023 angepasst.

Die Interne Leistungsverrechnung wurde vorerst nur für das Haushaltsjahr 2023 berechnet. Da während der Haushaltsberatungen noch Änderungen zu erwarten sind, wird die ILV anschließend aktualisiert und auf dieser Basis dann auch für die Folgejahre berechnet.

2.6 Investitionsplanung

Nach Anmeldung durch die Fachdienste betrug das Investitionsvolumen mehr als 28,3 Mio. €. Diese Größenordnung war faktisch nicht umsetzbar. So wurden die Fachdienste nochmals aufgefordert die Ansätze kritisch zu hinterfragen.

Schlussendlich wurde das Investitionsvolumen in einer weiteren Runde auf ein Maß reduziert, welches eine Genehmigung durch die Kommunalaufsicht zumindest realistisch erscheinen lässt. Hierbei wurden Maßnahmen geschoben, zeitlich entzerrt oder ganz gestrichen.

Der Investitionsplan für 2023 weist nunmehr ein Volumen von 16.454.800 € aus.

Die größten Einzelpositionen sind:

218201708	Bauliche Erweiterung GHS	3.026.000 €
315401705	Wohnunterkunft Steinberg	2.051.000 €
217001714	Erneuerung Unterstufentrakt JRG	1.000.000 €
126001719	Ersatzbeschaffung Drehleiter	800.000 €
211002707	Modernisierung Turnhalle ASS	600.000 €
315401707	Ersatzbau Unterkunft Schulauer Str.	500.000 €
541001747	Ausbau Breiter Weg	500.000 €
552001703	Sanierung Flutschutztore	450.000 €
365001701	Investitionszuschuss Neubau kath. Kita	400.000 €
541001729	Ausbau Im Sandloch	360.000 €
541001703	Gemeindestraßen Baukostenanteile Netz, Pumpen, Schächte, Trummen	325.000 €
365001701	Investitionszuschuss neue AWO-Kita	320.000 €
126001718	Ersatzbeschaffung Feuerwehrboot	300.000 €
211002706	bauliche Erweiterung ASS	280.000 €
211002702	Modernisierung Kunststoff-Kleinspielfeld ASS	260.000 €

365001701	Investitionszuschuss Kita Wasserstrolche	255.000 €
545001702	Ersatzbeschaffung große Kehrmaschine	250.000 €
218201711	Neugestaltung des Schulhofes GHS nach An- und Umbau	200.000 €
541001737	Ausbau Spitzerdorfstraße (Feldstr. - Bahnhofstr.)	200.000 €

Die aufgeführten Einzelpositionen binden mit 12,077 Mio. € bereits mehr als 73 % der Gesamtinvestitionen.

Die Einzahlungen aus Investitionstätigkeit belaufen sich aus lediglich 2.373.400 €. Der weit überwiegende Teil davon soll durch Grundstücksverkäufe realisiert werden. Enthalten sind dafür 2.180.900 €. Lediglich 150 T€ werden auf Basis vorliegender Zuwendungsbescheide durch Zuweisungen und Zuschüsse realisiert.

Der Differenzbetrag zwischen investiver Auszahlungen und investiver Einzahlungen wird wiederum durch die Aufnahme von Krediten finanziert. Für 2023 sind 14.081.400 € neuer Kreditaufnahmen vorgesehen. Abzüglich der Tilgung ergibt sich eine Nettoneuverschuldung in Höhe von 9.437.400 €.

Auch in den Folgejahren sind enorme Investitionsvolumen eingeplant. Der Gesamtinvestitionsplan weist für die Jahre 2023 bis einschließlich 2026 folgende Volumina aus:

<u>Jahr</u>	<u>Investitionsvolumen</u>
2023	16.454.800 €
2024	23.903.600 €
2025	16.732.900 €
2026	7.602.900 €
Summe:	64.694.200 €

Diese Investitionen werden erneut zu rund 80 % über Kredite zu finanzieren sein und damit die künftigen Haushalte mit zusätzlichen Zinsaufwendungen und Tilgungen belastet.

An dieser Stelle sei auch erwähnt, dass durch die beschriebenen internen Kürzungsrunden auch einige Maßnahmen aus der Planung gestrichen wurden, die zusätzlich in den nächsten Jahren noch anstehen. Maßnahmen zu denen es noch keinen politischen Bau- oder zumindest einen Planungsbeschluss gibt, wurden nicht in den Entwurf 2023 aufgenommen.

Als Beispiele für Maßnahmen, die aus dem Investitionsplan für 2023 gestrichen wurden, seien genannt:

Planungskosten Neubau Feuerwache
Modernisierung Steinberghalle
Modernisierung Laufbahn Elbestadion
Planungskosten Neubau SKB-Gebäude Jungfernstieg

Daneben gibt es noch eine Vielzahl von zukünftigen Investitionen, die mittelfristig auf die Stadt zukommen. Beispielfhaft seien genannt:

Neubau Feuerwache
Ersatzbau Unterkunft Ansgariusweg
Neubau einer 4. Grundschule
Maßnahmen aus dem Hafenentwicklungskonzept
- Schlengelanlage, schwimmende Kulturhaus
Maßnahmen aus dem Konsolidierungskonzept
- Zusammenlegung VHS, Musikschule, Stabü („Kulturhaus“)
- Neubau 2 Dreifeldsporthallen (Sportzentrum)
Maßnahmen aus dem Sportentwicklungskonzept

- Modernisierung Freisportanlagen
- Aufrüstung eines Tennenplatzes zum Kunstrasenplatz

Welches Volumen all diese zukünftigen Investitionserfordernisse haben und wie diese finanziert werden können, ist derzeit noch fraglich.

Die weiteren Details der Investitionsmaßnahmen, die im Entwurf 2023 enthalten sind, sind in der Zusammenstellung der Investitionen der Teilpläne ersichtlich.

2.7 Finanzplanung

Die mittelfristige Finanzplanung erstreckt sich auf die Jahre 2024 bis einschließlich 2026.

2.7.1 Ergebnisplan

Die Erträge und Aufwendungen im Ergebnisplan und in den Teilplänen sind nach derzeitigem Kenntnisstand realistisch dargestellt. Bei der Ermittlung der Ansätze für die Erträge wurde mit einer geringen Steigerungsrate von 1,5 % ausgegangen, soweit keine anderen Erkenntnisse vorlagen. Die Steuererträge und die Erträge aus dem kommunalen Finanzausgleich sind entsprechend der Vorgaben des Haushaltserlasses veranschlagt.

Die Gewerbesteuer wurde individuell unter Berücksichtigung der Firmenstruktur der Steuerpflichtigen in Wedel auf Basis der für 2023 geschätzten Erträge mit einer leicht steigenden Tendenz fortgeschrieben.

Die Aufwendungen wurden mit einer Steigerungsrate von 2 % berechnet, soweit nicht im Einzelfall andere Erkenntnisse vorlagen. Beispielsweise wurden die Personalkosten gemäß den Vorgaben des Haushaltserlasses mit durchschnittlich 3 % Steigerung oder die Energiekosten mit einer individuellen Steigerung von 5 % (2024), 2 % (2025) und 1,5 % (2026) berechnet. Die Zinsaufwendungen wurden mit der geplanten Kreditaufnahme hochgerechnet und in die Planung aufgenommen.

Insgesamt weist die mittelfristige Finanzplanung steigende Erträge bis 2026 aus. Im Haushaltsjahr liegen die Erträge bei 95,740 Mio. €, im Jahr 2026 werden 100,265 Mio. € angenommen. Dies entspricht einer durchschnittlichen jährlichen Steigerung von 1,22 %. Die Aufwendungen steigen im gleichen Zeitraum von 95,693 Mio. € im Jahr 2022 auf 104,334 Mio. € in 2026, was einer durchschnittlichen jährlichen Steigerung von 2,27 % entspricht.

Auf Wunsch der Politik wurden einige nennenswerte zukünftige Leistungserweiterungen, soweit sie bereits bekannt sind, in die Planung aufgenommen. So wurden beispielsweise die mittelfristig in Betrieb gehenden Kindertagesstätten in der Planung berücksichtigt. Neben der Fröbel-Kita, die bereits in 2023 Auswirkung hat, wurden die neue AWO-Kita ab 01.01.2024 und die Kita der Katholischen Kirche ab 01.08.2024 sowohl auf der Aufwands- als auch auf der Ertragsseite berücksichtigt.

Die Jahresergebnisse stellen sich daher wie folgt dar:

<u>Jahr</u>	<u>Ergebnis</u>
2024	-1.686.200 €
2025	-3.833.100 €
2026	-3.848.100 €

Nicht in die Finanzplanung einbezogen wurden jene Maßnahmen des Haushaltskonsolidierungskonzeptes, die sich derzeit noch in der politischen Beratung befinden.

2.7.2 Saldo aus laufender Verwaltungstätigkeit

Nach der derzeitigen strategischen Zielsetzung sollen ab 2024 die Tilgungen für Investitionskredite aus eigenen Finanzmitteln erbracht werden. Das bedeutet, der Saldo aus laufender Verwaltungstätigkeit muss mindestens genauso hoch oder höher sein, als die veranschlagte Tilgung. Die Saldi aus Einzahlungen und Auszahlungen sind zwar ab 2024 positiv, die Beträge reichen aber bei Weitem nicht aus, um die Tilgung damit zu decken. Das Ziel wird daher in keinem Jahr erreicht. Die mittelfristige Finanzplanung weist folgende Zahlen aus:

Jahr	Saldo aus lfd. Verw.-tätigk.	Tilgung	Ziel erreicht?
2024	2.804.800 €	4.882.700 €	nein
2025	816.800 €	5.123.500 €	nein
2026	1.027.700 €	5.176.800 €	nein

2.8 Verschuldung

Bei der Verschuldung wird primär auf die langfristigen Investitionskredite abgestellt. Zur Vervollständigung des Bildes muss allerdings auch die kurzfristige Kassenkreditaufnahme in die Betrachtung einbezogen werden.

Wie unter Punkt 2.6 „Investitionsplanung“ dargestellt, können die Investitionen nur geringfügig durch investive Zuweisungen und Zuschüsse oder Beiträge finanziert werden. Zu 80 % erfolgt die Finanzierung über die Aufnahme neuer Kredite.

Der Stand der Verbindlichkeiten aus Investitionskrediten beläuft sich zum 31.12.2022 planmäßig auf 86,206 Mio.€. Davon ausgehend, ergibt sich folgende Entwicklung des Schuldenstandes:

Jahr	Schuldenstand am 01.01.	Kredit- aufnahme	Tilgung	Schuldenstand am 31.12.
2023	86.206 T€	14.081 T€	4.644 T€	95.443 T€
2024	95.443 T€	20.154 T€	4.883 T€	110.717 T€
2025	110.714 T€	12.613 T€	5.124 T€	118.202 T€
2026	118.202 T€	4.615 T€	5.177 T€	117.640 T€

Innerhalb des Finanzplanungszeitraumes steigt die Verschuldung um 31,4 Mio. € auf dann annähernd 118 Mio. € oder anders gesagt auf über 3.400 € je Einwohner.

Für die bestehenden Darlehen besteht dabei aber kein Zinsanpassungsrisiko, da die Darlehen seit etwa 10 Jahren mit Zinsbindungen über die gesamte Laufzeit, sprich bis zur vollständigen Tilgung, aufgenommen wurden.

Allerdings steckt in der notwendigen Neukreditaufnahme ein enormes Zinsrisiko. Bewegten sich die Zinsen in den letzten Jahren auf einem historisch niedrigen Niveau, so steigen sie momentan, ausgelöst durch den Krieg in Europa, die Inflation und die korrigierenden Zinsschritte der EZB, drastisch an. Seit Jahresbeginn 2022 haben sich die Zinsen für langfristige Investitionskredite mehr als verdoppelt. Lag das Niveau für Kredite mit 30-jähriger Zinsbindung zu Jahresanfang bei etwa 1,5 %, so müssen aktuell für solche Darlehen mehr als 3 % bezahlt werden.

Diese Tendenz hält unvermindert an. Weitere Zinsschritte der EZB, ein längeres Andauern des Krieges und die damit verbundene Verschlechterung der gesamtwirtschaftlichen Lage, werden diese Entwicklung wahrscheinlich noch verstärken.

Eben diese Zinsschritte der EZB führen auch bei den Kassenkrediten zu deutlichen Zinssteigerungen. Wurden bis Jahresbeginn noch negative Zinsen von den Banken angeboten, sprich mit der Aufnahme von kurzfristigen Kassenkrediten konnten Erträge erwirtschaftet werden, so sind die Zinsen ebenfalls deutlich gestiegen. Für 1- bis 3-monatige Liquiditätskredite müssen aktuell rund 1 % Zinsen gezahlt werden.

Zum 31.12.2022 wird der Bestand an Kassenkrediten nach vorsichtiger Schätzung 6,0 Mio. € betragen. Die Salden aus laufender Verwaltungstätigkeit zuzüglich der Tilgung ergeben den Finanzmittelsaldo, der im negativen Fall durch Kassenkredite zu finanzieren ist. Für den Finanzplanungszeitraum wird von folgender Entwicklung ausgegangen:

Jahr	Saldo aus lfd. Verw.-tätigk.	Tilgung	Finanzmittel- bestand
2023	-11.598.200 €	4.644.000 €	-16.242.200 €
2024	+ 2.804.800 €	4.882.700 €	-18.320.100 €
2025	+ 816.800 €	5.123.500 €	-22.626.800 €
2026	+ 1.027.700 €	5.176.800 €	-26.775.900 €

Im genannten Zeitraum fällt also ein nicht gedeckter Finanzmittelbedarf in Höhe von 26,8 Mio. € an, der Stand jetzt durch Kassenkredite zu finanzieren sein wird. Der Bestand der Kassenkredite beträgt dann damit rechnerisch rund 32,8 Mio. €. Je nachdem wie stark die Zinsen steigen, kann die Zinsbelastung im Ergebnisplan schnell einen jährlichen sechsstelligen Betrag erreichen.

Begründung der Verwaltungsempfehlung

Im vorliegenden Haushaltsentwurf sind die von den Fachdiensten und Stabsstellen als notwendig erachteten Ansätze auf Basis der strategischen Zielsetzung aufgenommen. Es sind keine Haushaltsansätze eingestellt worden, für die es keinen politischen Auftrag bzw. keinen Beschluss gibt. Die Personalkosten für die noch abschließend zu beratenden Stellenplananträge sind jedoch bereits im Haushaltsentwurf enthalten.

Die bereits im Vorjahr aus dem Haushaltskonsolidierungskonzept in den Anlagen 7 und 9 genannten Maßnahmen zur direkten Umsetzung sind natürlich weiterhin enthalten bzw. für die Planung 2023 fortgeschrieben worden.

Wie bereits unter Punkt 2.4 erwähnt, wies der Entwurf nach Zusammenstellung der Anmeldungen der Fachdienste und Stabstellen einen Jahresfehlbetrag von -16,7 Mio. € aus. Verwaltungsintern wurden die Ansätze nochmal kritisch hinterfragt. Zudem wurden vom Fachdienst Finanzen einige pauschale Ergebnisverbesserungen veranschlagt. Als Beispiele seine genannt:

Gesamthaushalt

- pauschale Kürzung der Personalaufwendungen -300.000 €
- Veranschlagung Entnahme aus der FAG-Rückstellung +2.618.700 €

Tageseinrichtungen für Kinder

- Erhöhung des Ansatzes Rückzahlung Zuschüsse +500.000 €
- Kostenerstattung vom Kreis an IST Vorvorjahr angepasst +567.300 €

Zuzüglich vieler punktuellen Änderungen ergibt sich nunmehr der im Entwurf aufgeführte Fehlbetrag von -10.705.700 €.

Der für 2022 prognostizierte Überschuss erweist sich erneut lediglich als ein kurzer Lichtblick. Die grundsätzlich besorgniserregende Haushaltslage scheint sich weiter zu verfestigen. Daher muss jede Anstrengung unternommen werden, um die dauernde wirtschaftliche Leistungsfähigkeit wiederherzustellen.

Vor dem Hintergrund der aktuellen Krise wurde im Entwurf auf eine weitere Erhöhung der Hebesätze der Grund- und Gewerbesteuer verzichtet. Zudem ist dies nach wie vor eine Maßnahme des Konsolidierungskonzeptes, welches sich immer noch in der politischen Diskussion befindet. In Anbetracht des Fehlbetrages und der wahrscheinlich noch zunehmenden Belastung des Haushaltes scheint aber eine neuerliche Anhebung der Hebesätze unausweichlich.

Darstellung von Alternativen und deren Konsequenzen mit finanziellen Auswirkungen

Die Jahresfehlbeträge stehen zu den geplanten Kreditermächtigungen für Investitionen nach wie vor in einem auffallenden Missverhältnis. Wie bereits dargestellt, stehen die sich daraus ergebenden Kreditverpflichtungen (Zinsen und Tilgung) nicht im Einklang mit der dauernden wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Stadt. Diese Leistungsfähigkeit ist solange nicht gegeben, wie keine Jahresüberschüsse erwirtschaftet und die Tilgung der Investitionsdarlehen nicht aus dem positiven Saldo aus laufender Verwaltungstätigkeit geleistet werden können.

Beides ist aktuell nicht gegeben. Folgt man dieser Definition, dürften gar keine weiteren Kredite aufgenommen werden. Was allerdings in Anbetracht des Investitionsvolumens vollkommen ausgeschlossen ist.

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 Druckdatei_Entwurf_2023

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

Geschäftszeichen 2-61/KMa	Datum 16.09.2022	ANT/2022/018
------------------------------	---------------------	--------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Planungsausschuss	Entscheidung	08.11.2022

**Interfraktioneller Antrag (Bündnis 90/Die Grünen, SPD, Die Linke, CDU, FDP und WSI); hier: Ausbau Erneuerbarer Energien in Wedel:
Rechtliche Voraussetzungen für die Errichtung von Solar-Freiflächenanlagen im Außenbereich (Landschaftsschutzgebiete) von Wedel auf Kreisebene schaffen**

Anlage/n

- 1 Interfraktioneller Antrag_PL_Solarparks_planungsrechtliche Grundvoraussetzungen



**Planungsausschuss 8.11.2022, Gemeinsamer Antrag der Fraktionen
Bündnis 90/Die Grünen, SPD, Die Linke, CDU, FDP und WSI:**

Ausbau Erneuerbarer Energien in Wedel: Rechtliche Voraussetzungen für die Errichtung von Solar-Freiflächenanlagen im Außenbereich (Landschaftsschutzgebiete) von Wedel auf Kreisebene schaffen, PL 20.09.22

Wir beantragen, dass die Verwaltung jetzt die Grundvoraussetzungen für die Errichtung von Solar-Freiflächenanlagen in Wedel schafft. Wir sind der Ansicht, dass dies jetzt so schnell wie möglich angegangen werden muss, um auf diesem Wege für Klimaschutz und eine Energieerzeugung aus Erneuerbaren Energien zu sorgen, die unsere Kommune unabhängiger von fossilen Energieträgern und Preisentwicklungen macht. Es gibt Interessenten, die ihre Flächen im Außenbezirk für die Errichtung von Solar-Freiflächenanlagen an unsere Stadtwerke verpachten möchten. Um dies zu ermöglichen, müssen Änderungen in den Kreisverordnungen für die Landschaftsschutzgebiete LSG 05 sowie LSG 04 von unserer Stadtverwaltung bei der Kreisverwaltung beantragt werden.

Der Planungsausschuss beschließt: Die Verwaltung wird beauftragt:

- 1) Bei der Kreisverwaltung Pinneberg zu beantragen, dass in den Kreisverordnungen über die Landschaftsschutzgebiete „Holmer Sandberge und Moorbereiche“ (LSG 05) vom 20.12.2002“ sowie „Pinneberger Elbmarschen“ (LSG 04) vom 29.03.2000 jeweils der § 5 „Genehmigungsbedürftige Handlungen, Ausnahmen“ für die Möglichkeit einer Errichtung von Solar-Freiflächenanlagen folgendermaßen geändert wird:

§ 5 Genehmigungsbedürftige Handlungen, Ausnahmen

(1) Nach Maßgabe des § 54 Abs. 1 LNatSchG kann die untere Naturschutzbehörde Ausnahmen für folgende genehmigungsbedürftige Handlungen zulassen, soweit sich dies mit dem Schutzzweck nach § 3 Abs. 2 und den besonderen Schutzziele des § 3 Abs. 3 vereinbaren lässt. [...]

(2) In der Randzone können außerdem nach Maßgabe des Absatz 1 für folgende genehmigungsbedürftige Handlungen Ausnahmen zugelassen werden ...

Es ist hier neu einzufügen:

– die Errichtung oder Änderung von Solar-Freiflächenanlagen,

- 2) Für die Beantragung einer Ausnahme bzw. Änderung der Kreisverordnung sind nach § 7 der Kreisverordnungen zu den Landschaftsschutzgebieten LSG 04 und LSG 05 Pläne und Beschreibungen der geplanten Solar-Freiflächenanlagen zu erstellen und einzureichen. Den Stadtwerken Wedel liegen bereits Interessensbekundungen / Flächenangebote von Verpächtern vor.
- 3) Falls für den Antrag bei der Kreisverwaltung erforderlich, ist ein vorhabenbezogener Bebauungsplan mit gleichzeitiger Änderung des Flächennutzungsplans für die angebotenen Flächen zu erstellen. Siehe dazu auch als Beispiel das Rahmenkonzept Potenzialflächen für Photovoltaik-/Solarenergie-Freiflächenanlagen der Stadt Brunsbüttel (<https://www.brunsbuettel.de/index.phtml?NavID=1770.598>)

Willi Ulbrich und Petra Kärgel für die Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen
Sophia Jakobs-Emeis für die Fraktion SPD
Bastian Sue für die Fraktion Die Linke
Michael Kissig für die Fraktion CDU
Renate Koschorrek für die Fraktion der FDP
Angela Drewes für die Fraktion WSI

Schriftliche Begründung der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen:

Rund 45 Prozent der Fläche des Kreises Pinneberg sind als Landschaftsschutzgebiete (LSG) ausgewiesen. In diesen Arealen soll die vorhandene Landschaft vor Eingriffen und Veränderungen geschützt werden. Land- und forstwirtschaftliche Flächen dürfen im Landschaftsschutzgebiet wie gewohnt bearbeitet werden. Solar-Freiflächenanlagen dürfen in LSG dagegen NICHT errichtet werden. Solar-Freiflächenanlagen sind keine privilegierten Vorhaben im Sinne des § 35 BauGB und damit werden im Rahmen der erforderlichen Bauleitplanungen u.a. die Fragen der naturschutzrechtlichen Rahmenbedingungen relevant. Im Falle der bestehenden Landschaftsschutzgebietsverordnungen regelt der § 4 LSG-VO, dass „die Errichtung von baulichen Anlagen auf baulich bisher nicht genutzten Grundflächen, Straßen, Wege, Bahnanlagen und sonstige Verkehrsflächen mit festem Belag (...)“ grundsätzlich unzulässig sind. An dieser Unzulässigkeit ändert auch ein „überragendes öffentliches Interesse“ für den Ausbau der Erneuerbaren Energien in Deutschland / Schleswig-Holstein aus dem „Osterpaket“ nichts.

Fazit: Wir können in Wedel nur dann Solar-Freiflächenanlagen errichten, wenn die Stadt Wedel beim Kreis beantragt, dass der § 5 der Kreisverordnungen über die Landschaftsschutzgebiete „Holmer Sandberge und Moorbereiche“ (LSG 05) sowie „Pinneberger Elbmarschen“ (LSG 04) um eine Ausnahmeregelung für Solar-Freiflächenanlagen erweitert werden soll.

U.a. der Kreis Dithmarschen hat diese Änderung zugunsten der Errichtung von Solar-Freiflächenanlagen bei der Kreisverordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Rüsdorfer Moor“ vom 03.05.2022 im Sinne des Ausbaus der Erneuerbaren Energien bereits eingefügt.

Zur kurzen Erläuterung: Landschaftsschutzgebiete sind KEINE Naturschutzgebiete. Es darf dort intensive Landwirtschaft mit Pestizideinsatz (u.a. Glyphosat) betrieben werden. Weidehaltung wäre bei den von unseren Stadtwerken geplanten Solar-Freiflächenanlagen weiterhin möglich. Es könnten auch Agri-Photovoltaik-Anlagen errichtet werden, ein Verfahren zur gleichzeitigen Nutzung landwirtschaftlicher Flächen für die Nahrungsmittelproduktion und die PV-Stromerzeugung. Das Fraunhofer-Institut für Solare Energiesysteme (ISE)** sieht in der Agri-Photovoltaik eine Chance für Landwirtschaft und Energiewende, denn die Flächeneffizienz wird gesteigert und ermöglicht den Ausbau von PV bei gleichzeitigem Erhalt landwirtschaftlich nutzbarer Flächen. Die Stadtwerke Wedel stehen Agri-Photovoltaik-Anlagen sehr positiv gegenüber.

Wir müssen dringend mehr Treibhausgase einsparen und mit dem massiven Ausbau von Erneuerbaren Energien auch in Wedel beginnen. Eine Freiflächen-Solaranlage von circa zwei Hektar könnte etwa 650 Haushalte in Wedel versorgen – klimaschonend, unabhängig und preisdämpfend. Die Stadtwerke könnten sofort mit der Errichtung von Solar-Freiflächenanlagen starten, aber die LSG-Verordnungen im Kreis Pinneberg verhindern das aktuell. Wenn der Kreis sich gegen eine Ausnahme in der LSG-Verordnung stellt, werden die Kommunen noch auf lange Sicht abhängig von fossiler Energie sein - teuer und klimafeindlich. Wenn wir unsere Landschaft(sbilder) effektiv für die Zukunft schützen und erhalten wollen, müssen wir es zulassen, dass ein kleiner Teil der LSG für Energieversorgung aus Erneuerbaren verwendet wird. Denn wenn wir den Klimawandel nicht aufhalten, werden Hitze und Dürre die Landschaft(sbilder) unweigerlich zerstören. Wenn wir aber Erneuerbare Energien massiv ausbauen wollen, um für Energiesicherheit und erschwingliche Energiepreise zu sorgen, müssen wir in Wedel auf die Randzonen der LSG zugreifen können. Nur auf diesem Weg wird es uns schnell gelingen, unsere Kommune mit Strom aus Solarfreiflächenanlagen zu versorgen.

In LSG werden Landschaftsbilder - und nicht die Natur/Umwelt! - geschützt. Die Kernzonen der LSG sowie Naturschutzgebiete sollen unbedingt unberührt bleiben, aber in den Randzonen der LSG muss es den Gemeinden ermöglicht werden, Solarfreiflächenanlagen zu errichten.

Ein Erlass*** zu Solarfreiflächenanlagen des Landes Schleswig-Holstein unterstützt unser Anliegen, denn dort wird ausdrücklich auf die Möglichkeit der Errichtung von Solarfreiflächenanlagen in Landschaftsschutzgebieten hingewiesen, wenn in einer Abwägung der öffentliche Belang der Nutzung Erneuerbarer Energien zur Stromerzeugung überwiegt.

Ausnahmen und Befreiungen sind bei der Landrätin des Kreises Pinneberg als untere Naturschutzbehörde schriftlich zu beantragen. Der Antrag muss alle zur Beurteilung erforderlichen Angaben enthalten – hierzu gehören auch Pläne und Beschreibungen der geplanten Solar-Freiflächenanlagen in Wedel. Unsere Stadtverwaltung muss klären, wie diese erforderlichen Angaben genau gestaltet sein müssen.

Wir setzen große Hoffnungen in unsere Verwaltung, eine Änderung der LSG-Verordnung 05 / 04 auf Kreisebene zugunsten von Solar-Freiflächenanlagen herbeizuführen, damit unsere Stadtwerke mit der Errichtung von Solar-Freiflächenanlagen endlich durchstarten können.

*** Gesetz zu Sofortmaßnahmen für einen beschleunigten Ausbau der erneuerbaren Energien und weitere Maßnahmen im Stromsektor, 20.07.2022**

(§ 2) Besondere Bedeutung der erneuerbaren Energien

Die Errichtung und der Betrieb von Anlagen sowie den dazugehörigen Nebenanlagen liegen im überragenden öffentlichen Interesse und dienen der öffentlichen Sicherheit. Bis die Stromerzeugung im Bundesgebiet nahezu treibhausgasneutral ist, sollen die erneuerbaren Energien als vorrangiger Belang in die jeweils durchzuführenden Schutzgüterabwägungen eingebracht werden. ...

**** <https://agri-pv.org/de>**

***** Erlass des Landes SH (https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/S/stadtenwicklung-staedtebau/Downloads/erlass_SolarFreiflaechenanlagen.pdf?__blob=publicationFile&v=1)**

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

Geschäftszeichen 2-61/KMa	Datum 30.09.2022	ANT/2022/021
------------------------------	---------------------	---------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Planungsausschuss	Vorberatung	08.11.2022
Ausschuss für Bildung, Kultur und Sport	Vorberatung	09.11.2022

Antrag SPD; hier: Planung Schulzentrum

Anlage/n

- 1 SPD Antrag Schulzentrum

Antrag:

Die Verwaltung wird beauftragt, auf dem schon ausgewähltem Gelände des
2. Bauabschnittes in Wedel Nord, ein Schulzentrum zu planen.

Begründung:

Die Politik und Verwaltung haben sich bereits für eine neue Grundschule ausgesprochen.

Die wachsenden Schülerzahlen lassen keine andere Lösung zu. Diese Schüler müssen auf die weiterführenden Schulen verteilt werden. Nach Fertigstellung der Gebäude für die GHS und das Ristgymnasium reicht das für den aktuellen Bedarf. Es ist also abzusehen, dass dann wieder Provisorien aufgestellt werden müssen.

Deshalb ist es sinnvoll jetzt die Grundschule zu einem Schulzentrum umzuplanen. Dies ist auch ökonomisch und ökologisch sinnvoll. Gemeinsam können Sportstätten, Kunst- und Musikräume u.a. genutzt werden.

i.A. Manfred Eichhorn

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

Geschäftszeichen 2-61/KMa	Datum 14.10.2022	ANT/2022/024
------------------------------	---------------------	---------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Planungsausschuss	Entscheidung	

Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen; hier: Baupolitische Grundsätze für die Stadt Wedel

Anlage/n

- 1 Antrag-Grüne_PL_Baupolitische Grundsätze_Wedel_08_11_2022



**Antrag von Bündnis 90 / Die Grünen: „Baupolitische Grundsätze für die Stadt Wedel“,
PL am 08.11.2022**

Der Planungsausschuss möge beschließen:

**Die Verwaltung entwickelt in Ergänzung zu dem derzeit in Erstellung befindlichen Folgekostenkonzept „Baupolitische Grundsätze für die Stadt Wedel“ (Wohnungsbau, Einzelhandel, Gewerbe) und legt den Entwurf dem Planungsausschuss möglichst zeitnah zur Erörterung vor.
Als Grundlage dafür sollten die „Baupolitischen Grundsätze Schenefeld“ dienen, die als Anlage (ab Seite 2) beigelegt werden.**

Begründung: Die Grüne Fraktion möchte transparente, einheitliche und gerechte Bedingungen für alle schaffen, die in Wedel Planungsrecht erwirken sollen. Jede(r) Investor*in/Bauherr*in ist damit frühzeitig und transparent über die Konditionen in Wedel informiert. Die Baupolitischen Grundsätze entlasten als Arbeitshilfe auch unsere Verwaltung. Immer wiederkehrende Verhandlungspunkte wie u.a. Klimaschutz-, Energie- und Naturschutzanforderungen sind in den „Baupolitischen Grundsätzen“ verankert und müssen nicht jedes Mal neu ausgehandelt werden.

Die „Baupolitischen Grundsätze Schenefeld“, die nach einer ausführlichen Beratungsphase am 22.09.22 in der Ratsversammlung Schenefeld beschlossen wurden, sind aus Sicht der Grünen Fraktion eine sehr gute Vorlage, um passgenaue Baupolitische Grundsätze für Wedel zu entwickeln. Entsprechend müssen die „Baupolitischen Grundsätze Schenefeld“ an die vorhandenen bzw. beschlossenen Regelungen in unserer Stadt Wedel angepasst werden (u.a. bei „Geförderter oder preisgedämpfter Wohnungsbau“ wollen wir in Wedel mindestens 30% öffentlich geförderten oder förderbaren (preisgedämpften) Wohnungsbau als ansetzen).

Willi Ulbrich und Petra Kärger für die Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen

Anlage: Baulandpolitische Grundsätze der Stadt Schenefeld

Vorbemerkung:

Diese Grundsätze ersetzen sämtliche bis zu diesem Zeitpunkt gefassten Beschlüsse in den Fachausschüssen und in der Ratsversammlung sobald und soweit in diesen Grundsätzen anderslautende abweichende Regelungen zu bestimmten Themenbereichen getroffen wurden.

I. Allgemeines

a. Ziel

Die Grundsätze dienen somit als Richtlinie zum Umgang mit Planungsbegünstigten (z.B. Privatinvestoren, Vorhabenträgern, Erschließungsträgern, Wohnungsbaugenossenschaften, Eigentümern u.a.) und sollen eine transparente Verhandlungsgrundlage bereits in der Phase der Bauvorüberlegungen bilden.

b. Anwendungsbereich

Die Stadt Schenefeld schließt grundsätzlich städtebauliche Verträge i.S.d. § 11 BauGB unter Berücksichtigung der Baulandpolitischen Grundsätze in Zusammenhang mit der Aufstellung/Änderung (Aufhebung) von Bebauungsplänen. Diese Grundsätze gelten für die Entwicklung von Wohnbauflächen sowie für Mischflächen i. S. der §§ 3, 4, 4a, 5, 5a, 6, 6a, 7 und 11 BauNVO.

Grundvereinbarung / Kostenübernahmevertrag

Schon in der Grundvereinbarung/ Kostenübernahmevertrag hat sich der Planungsbegünstigte zu verpflichten, sämtliche Planungskosten zu übernehmen (nachfolgend Ziffer II). Im Sanierungsgebiet wird gegebenenfalls mit den Planungsbegünstigten eine abweichende Kostenregelung getroffen.

Durchführungsvertrag/ Erschließungsvertrag

Spätestens vor Beschluss des Bebauungsplans schließen die Stadt und der Planbegünstigte einen weiteren städtebaulichen Vertrag ab, mit dem die baulandpolitischen Grundsätze im konkreten Fall umgesetzt werden. Im Falle von vorhabenbezogenen Bebauungsplänen wird ein Durchführungsvertrag geschlossen. Bei Bedarf können über Teilbereiche auch Erschließungsverträge abgeschlossen werden.

c. Ausnahmen

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt kann, abweichend von diesen Baulandpolitischen Grundsätzen, nachfolgende Einzelfallentscheidungen treffen:

- Verzicht auf die Sicherungsverpflichtung entsprechend Ziffer I, Buchstabe d der Baulandpolitischen Grundsätze,
- Festsetzung abweichender Bezugsgrößen zur Bestimmung der Herstellungspflicht von öffentlich gefördertem oder preisgedämpftem Wohnraum entsprechend Ziffer IV, Buchstabe a der Baulandpolitischen Grundsätze,
- Festsetzung einer abweichenden Mietpreisbindungsdauer entsprechend Ziffer IV, Buchstabe a, Ziffer 1 der Baulandpolitischen Grundsätze,

- Festsetzung einer abweichenden Einkommensgrenze entsprechend Ziffer IV, Buchstabe a, Ziffer 2 der Baulandpolitischen Grundsätze,
- Verzicht auf das städtische Vorschlagsrecht für die Wohnungsbelegungen entsprechend Ziffer IV, Buchstabe a, letzter Satz der Baulandpolitischen Grundsätze,
- Festsetzung einer abweichenden Bezugsgröße/ Flächenangabe zur Bestimmung der Verpflichtung zur Dachflächenbegrünung entsprechend Ziffer IV, Buchstabe e der Baulandpolitischen Grundsätze,
- Abweichung von der Verpflichtung, Qualifizierungsverfahren entsprechend Ziffer IV, Buchstabe f der Baulandpolitischen Grundsätze durchführen zu müssen.

Rechtsnachfolge und Sicherung der Vertragserfüllung

Sämtliche Pflichten der Planungsbegünstigten sind ggf. auf Rechtsnachfolger zu übertragen, und zwar grundsätzlich ohne befreiende Wirkung.

Die Erfüllung sämtlicher Vertragspflichten der Planungsbegünstigten ist in geeigneter Weise (Bürgschaft, dingliche Sicherung, ...) zu sichern.

II. Übernahme von Planungskosten

Die Planungsbegünstigten übernehmen alle Kosten der städtebaulichen Planung für hiermit beauftragte Dritte und nicht-hoheitliche Leistungen der Verwaltung einschließlich aller erforderlichen Pläne, Gutachten und Rechtsberatung. Dazu ist möglichst frühzeitig, insbesondere bevor die Stadt kostenauslösende Maßnahmen ergreift, mit den Planungsbegünstigten ein Kostenübernahmevertrag abzuschließen.

III. Infrastruktur, Erschließung und weitere Maßnahmen als Voraussetzung oder Folge des Vorhabens

a. Erschließungsanlagen

Die Planungsbegünstigten haben auf eigene Kosten die erforderlichen äußeren Erschließungsflächen herzustellen und diese nach Fertigstellung an die Stadt zu übergeben. Der Planungsbegünstigte stimmt mit den Versorgungsbetrieben ab, welche Leitungen (ggf. auch Leerrohre) im öffentlichen Straßenraum verlegt werden.

Dienen die Erschließungsanlagen oder ihre Ertüchtigung auch anderen Zwecken, so übernehmen die Planungsbegünstigten die Kosten nur anteilig. Genauere Regelungen hierzu werden im Erschließungs- oder Durchführungsvertrag getroffen.

b. Ausgleichsflächen und -maßnahmen

Die Planungsbegünstigten haben Möglichkeiten notwendiger Ausgleichsmaßnahmen mit der Stadt frühzeitig abzustimmen.

In Anwendung der § 1a BauGB, § 135 a-c BauGB sowie § 18 BNatSchG überlassen die Planungsbegünstigten der Stadt Grundstücke und tragen die Kosten auch für naturschutzrechtlich sonst gebotenen Ausgleich sowie dessen Pflege und Unterhaltung (Vogelschutz, Artenschutz, Baumschutz, Europäische Wasserrahmenrichtlinie).

c. Folgekosten für öffentliche Einrichtungen

Sofern durch die Maßnahmen des Planungsbegünstigten Erweiterungen an öffentlichen Einrichtungen, wie z.B. Kindertagesstätten und Schulen notwendig werden, ist dieser anteilig an den Folgekosten zu beteiligen.

d. öffentliche Grünflächen

Die Planungsbegünstigten tragen – ggf. anteilig – die Kosten der Herstellung der für das Vorhaben notwendigen öffentlichen Grünflächen einschließlich Grunderwerb und überlassen diese Grünflächen unentgeltlich der Stadt. Grundlage hierfür sind städtische Rahmenpläne und die daraus zu entwickelnden B-Pläne, z. B. im Stadtkern oder andere Konzepte.

IV. Besondere Anforderungen

a. Geförderter oder preisgedämpfter Wohnungsbau

Soweit durch den Bebauungsplan Baurecht für mehr als 1.500 m² Bruttogrundfläche i.S.d. § 16 Abs. 2 Ziff. 2 BauNVO oder mehr als 20 Wohneinheiten neu entsteht, haben die Planungsbegünstigten innerhalb von drei Jahren ab Baurecht auf mindestens 20% der neu geschaffenen Bruttogrundfläche (§ 20 Abs. 3 S. 1 und 2 BauNVO) öffentlich geförderten oder förderbaren (preisgedämpften) Wohnungsbau entsprechend den aktuellen Wohnraumförderungsbedingungen des Landes SH (Mietwohnraumförderung oder Förderung von selbst genutztem Wohneigentum) herzustellen und bei Inanspruchnahme der Förderung entsprechend den Förderbedingungen, zu sichern. Die Stadt kann für bis zu 10% der maßgeblichen Bruttogrundfläche zulassen, dass statt geförderten Wohnungsbaus flächengleich preisgedämpfter Mietwohnungsbau entsteht.

Die Umsetzung des geförderten Wohnungsbaus ist in der Regel nicht zumutbar, soweit der Planungsbegünstigte nachweislich wegen begrenzter Haushaltsmittel keine Förderung für den geförderten Wohnungsbau erhält.

Sollte der Planungsbegünstigte keine Mittel aus der Förderung in Anspruch nehmen oder keinen Anspruch auf die Förderung haben, gilt folgendes:

- (1.) für den Wohnraum ab Fertigstellung eine Mietpreisbindung für 20 Jahre; die Miethöhe ist in dem städtebaulichen Vertrag festzulegen und richtet sich nach dem Leitfaden zur sozialen Wohnraumförderung Schleswig-Holstein,
- (2.) die Vermietung erfolgt analog zum jeweils aktuellen Wohnraumförderungsprogramm des Landes Schleswig-Holstein ausschließlich an Haushalte, die max. (20%) über den Einkommensgrenzen der Landesförderung für Eigentum liegen und
- (3.) die Voraussetzungen sind angemessen (über Dienstbarkeiten, Vertragsstrafen) gesichert. Der Stadt Schenefeld wird ein Vorschlagsrecht für die Wohnungsbelegungen eingeräumt.

b. Mindestanteil für Wohnen und Mischung von Wohnungsgrößen

Zur Vermeidung einseitiger Strukturen legt die Stadt mit dem Planungsbegünstigten den Mindestanteil für Wohnen im geförderten Wohnungsbau sowie das Mischungsverhältnis von Wohnungen unterschiedlicher Größe einzelfallbezogen fest.

c. Energetische und Klimaschutz Anforderungen

Die Stadt Schenefeld hat es sich zur Aufgabe gemacht, die weitreichenden klimaschutzrechtlichen Änderungen und Klimaschutzziele ganzheitlich im Rahmen der Beteiligung aller Betroffenen (Planungsbegünstigte und Privatpersonen) zu erreichen.

Dazu müssen alle neu errichteten Gebäude mindestens die Anforderungen des GEG (Gebäudeenergiegesetz) in der jeweils gültigen Fassung erfüllen.

Darüber hinaus ist binnen 1 Jahres nach Fertigstellung des Vorhabens die Treibhausgas-Neutralität im Rahmen der Zielsetzungen der Klimaschutzziele der Stadt Schenefeld anzustreben und in geeigneter Form nachzuweisen. Geeignet ist der Nachweis durch:

- a) Zertifizierung durch ein allgemein anerkanntes Programm (DGNB, LEED, BREEAM, TÜV
- b) Nord Cert „Netto-Null-Emissionsgebäude“ oder „Klimaneutrales Gebäude“).
- c) Erstellung eines Energieeffizienzausweises mit Einstufung in die Klasse A⁺ oder A.
- d) Berechnung eines CO₂-Fußabdrucks durch eine*n akkreditierte*n Energieeffizienzexpert*in.
- e) Vorlage eines positiven Förderbescheids im Sinne des KfW-Standards 40.
- f) Erbringen eines den Punkten 1-4 gleichwertigen Belegs.

Bei Bauvorhaben mit mehr als 400 m² Bruttogrundfläche ist ein Energiekonzept vorzulegen, das Möglichkeiten der umwelt- und klimafreundlichen Energieversorgung unter Berücksichtigung des Anschlusses an vorhandene Wärmenetze oder Versorgungsanlagen vorsieht. Bei größeren Quartieren ist eine gemeinschaftliche Lösung unter Einbeziehung des umliegenden Gebäudebestands zu untersuchen

d. Erneuerbare Energien

Mit der Vereinbarung internationaler Klimaschutzziele stellen sich noch größere Anforderungen an die Erreichung der Energieeinsparziele.

Die Gebäude sind grundsätzlich ohne die Verbrennung von Öl, Kohle oder Erdgas zu wärmen. Zusätzlich ist die Verwendung von Gas-Hybridheizungen nach Möglichkeit zu vermeiden.

Alle für die Nutzung von Solarenergie geeigneten Dachflächen sind, sofern wirtschaftlich darstellbar und möglich, zu mindestens 50 % mit Photovoltaikanlagen auszustatten (Solarmindestfläche). Werden auf einem Dach Solarwärmekollektoren installiert, so kann die hiervon beanspruchte Fläche auf die zu realisierende Solarmindestfläche angerechnet werden.

Für Kraftfahrzeuge sind Stellplätze entsprechend der Stellplatzsatzung der Stadt Schenefeld in ihrer jeweils gültigen Fassung vorzusehen. Weiterhin sind überdachte Fahrradabstellanlagen vorzusehen, die pro Wohneinheit das Abstellen von mindestens zwei Fahrrädern ermöglichen.

Bei Einrichtung von mindestens fünf nicht überdachten oder überdachten Stellplätzen oder Garagen sind für mindestens einen Stellplatz Vorkehrungen für die spätere Errichtung von Ladeinfrastruktur für elektrisch betriebene Kraftfahrzeuge (Verlegung von Stromleitungen) zu treffen. In gleicher Weise ist Infrastruktur für elektrisch betriebene Fahrräder vorzusehen.

e. Umwelt und grünordnerische Anforderungen

Baumschutz und Gestaltung der Freiflächen:

Vorhandener Baumbestand ist nach Möglichkeit zu erhalten und während der Bauphase ausreichend zu schützen.

Mit Aufnahme der Planungen ist eine Bestandsaufnahme / Kartierung der bestehenden Bäume vorzunehmen. Darin ist zu vermerken, welche Bäume erhaltenswert sind. Bei Fällungen von Bäumen ist bereits frühzeitig der Ersatz gemäß der jeweils gültigen Baumschutzsatzung darzustellen. Dem vorhandenen Baumbestand und den geplanten Neupflanzungen ist ausreichend Raum für die Kronenentwicklung und Wurzelraum zur Verfügung zu stellen, um eine möglichst natürliche Entwicklung zu ermöglichen.

Im Kronentraufbereich plus 1,50 m müssen Versiegelungen vermieden werden. Mindestens sind von Stammmitte aus 5,00 m einzuhalten. Können nicht ausreichend Bäume als Ausgleich realisiert werden, so ist der Ausgleich durch Hecken, Fassadenbegrünung und Dachbegrünung zu schaffen.

Nicht überbaute Flächen sind wasserdurchlässig zu belassen oder herzustellen und durch Begrünung und Bepflanzung zu gestalten. Schottergärten sind unzulässig.

Zur Verbesserung des Stadtklimas, der Förderung und dem Erhalt der Biodiversität und zur weitergehenden Treibhausgas-Bindung sind Gebäude und Nebenanlagen ab einer Bruttogrundfläche von mehr als 400 m² auf den Dachflächen zu begrünen, auch in Verbindung mit PV-Anlagen. Möglichkeiten zur Fassadenbegrünung sind zu prüfen.

Grundstückseinfriedungen sind möglichst durch Hecken mit einheimischen Gehölzen auszuführen. Auf die Anpflanzung von Kirschlorbeer ist dabei zu verzichten. Ist dies nicht möglich, sind für die Einfriedung vorrangig natürliche Materialien und keinen falls Kunststoffe zu verwenden. Bei Gebäuden mit mehr als zwei Vollgeschossen sind geeignete Nisthilfen für Vögel vorzusehen. Die Bepflanzung der Grünflächen ist insektenfreundlich zu gewährleisten. § 8 (1) LBO ist strikt zu beachten.

Für die Gestaltung der Freiflächen ist ein qualifizierter Freiflächenplan mindestens im Maßstab 1:500 vorzulegen. Dieser ist mit Darstellung der vorhandenen und geplanten sowie der zu fällenden Bäume/Pflanzungen und Angaben zur Art der Oberflächenbefestigungen zu versehen.

Bodenschutz und Niederschlagswasser

Der maximale Versiegelungsgrad von Grundstücken bemisst sich nach den geologischen Gegebenheiten. Der Vorhabenträger/ Planungsbegünstigte hat sich vor Aufnahme der Planung mit den Gegebenheiten auseinanderzusetzen (Böden, klimasensitive Böden, Bauen in Niederungsbereichen). Die Orientierungswerte des § 17 Abs. 1 BauNVO sind einzuhalten.

Das anfallende Niederschlagswasser ist auf dem eigenen Grundstück möglichst zur Versickerung zu bringen. Anderenfalls hat die Nutzung und Speicherung des Regenwassers durch Dachbegrünung, Zisternen, Gewässer bzw. ober- und unterirdische Rigolen oder Staukanäle zu erfolgen. Die Einleitung in die städtische Kanalisation ist zu vermeiden, um den natürlichen Kreislauf des Wassers zu fördern. Ist dies im vollem Umfange nicht möglich, erfolgt die Einleitung nur gedrosselt, Drosselung des Spitzenabflusses von Grundstücken auf $Q_{max} = 10 \text{ l/s}$. Das System muss für Starkregenereignisse (z.B. hundertjähriges Starkregenereignis) ausgelegt sein.

Es ist eine flächensparende Bauweise zu bevorzugen. Insbesondere die Versiegelung im Bereich der Nebenflächen muss auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Wenn möglich sollten versickerungsfähige Belege für Verkehrsflächen und Stellplätze verwandt werden.

Es sind Materialien mit einem Abflussbeiwert (Psi) mit max. 0,3 im Bereich von Bäumen und von max. 0,6 in allen sonstigen Bereichen zu verwenden.

Der Eingriff in den gewachsenen Boden muss auf ein Minimum reduziert werden.

Schutz vor schädlicher Umwelteinwirkung:

Für die Außenbeleuchtung sind nur Leuchtmittel mit einer Hauptintensität des Spektralbereiches über 500 nm und mit Farbtemperaturen unter 3.000 Kelvin (z.B. Natriumdampflampen, LED-Leuchten mit Farbton im insektenfreundlichen Spektralbereich) sowie geschlossene Lampenkörper mit Abblendungen nach oben und zur Seite zu verwenden. Sofern möglich sind Leuchten mit Bewegungssensoren oder Zeitsteuerung zu verwenden.

f. Gestaltqualität

Zur Förderung der städtebaulichen Qualität sind Qualifizierungsverfahren gefordert d.h. bei mehr als 100 Wohneinheiten ist je nach Situation die städtebauliche Qualität über Wettbewerbe, Mehrfachbeauftragungen sicherzustellen. Dieses gilt insbesondere für Projektentwicklungen innerhalb des Sanierungsgebietes Stadtkern. Weitere Gebiete teilt die Verwaltung vor Beginn einer Projektentwicklung verbindlich mit.

Fachdienst Planen und Umwelt, Schenefeld, Stand: 2022-08-17

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

Geschäftszeichen 3-223 Ba	Datum 26.08.2022	MV/2022/074
------------------------------	---------------------	--------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Planungsausschuss	Kenntnisnahme	08.11.2022
Haupt- und Finanzausschuss	Kenntnisnahme	14.11.2022

Anfrage der FDP-Fraktion vom 01.07.2022

**Hier: Beantwortung der Fragen zu den Fragenkomplexen 5 und 6
(verpachtete Flächen und mögliche Flächenverkäufe)**

Inhalt der Mitteilung:

Die FDP-Fraktion hat mit Ihrer Anfrage vom 01.07.2022 einen umfangreichen Fragenkatalog mit insgesamt 65 Fragen, die 13 Themenkomplexen zugeordnet sind, übersandt. Ein Teil der Fragen wurden von der Verwaltung bereits in den Sitzungen des Planungsausschusses im August und September beantwortet. Mit dieser Mitteilungsvorlage werden die Fragenkomplexe 5 (Umgang mit verpachteten städtischen Flächen) und 6 (Flächenverkäufe im Rahmen der Haushaltskonsolidierung) beantwortet.

Informationen der Verwaltung zum Themenkomplex:**5 Umgang mit verpachtete Flächen****Frage:**

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?

Grundsätzlich ist die Grundstücksverwaltung bemüht, alle landwirtschaftlichen Grünflächen der Stadt zu verpachten, um einen Pflegeaufwand und Kosten zu Lasten der Stadt zu vermeiden. Es gibt nur vereinzelt Flächen, die aktuell nicht verpachtet sind. Beispielsweise gibt es am Mühlenteich eine Fläche, auf der seinerzeit Baggergut aus dem Mühlenteich deponiert wurde und die von einer Nutzung ausgenommen ist. Pachtverträge werden in der Regel für einen Zeitraum von 3 bis 5 Jahren abgeschlossen und verlängern sich automatisch um ein weiteres Jahr, wenn sie nicht gekündigt werden. Kündigungen sind im Allgemeinen mit einer Frist von 3 Monaten zum Jahresende möglich.

Frage:

5.2. Welchen Auflagen sind diese Flächen unterworfen?

Auf den städtischen landwirtschaftlich genutzten Grünflächen sind nur extensive Nutzungen möglich. Im Allgemeinen werden die Auflagen für die Nutzungen mit der Landschaftsplanung und der Leitstelle Umweltschutz abgestimmt. Diese Auflagen betreffen die Beweidung, die Besatzdichte, das Zufüttern, das Verbot zu Düngen und andere Nutzungsregelungen. In der Regel wird auch ein an die Fläche angepasstes Pflegekonzept Vertragsbestandteil.

Frage:

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?

Weitere und schärfere Auflagen sind nicht vorgesehen und erscheinen fachlich auch nicht sinnvoll, da die Flächen bereits extensiv bewirtschaftet werden. Über die Möglichkeiten die Biodiversität und eine CO₂-Speicherung zu verbessern, wird in einer separaten Mitteilungsvorlage zum Themenkomplex 11. „Das Randmoor in der Wedeler Marsch“ informiert.

Informationen der Verwaltung zum Themenkomplex: 6 Flächenverläufe zur Haushaltskonsolidierung
Frage: 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?
Sobald die politischen Gremien der Verwaltung ein Verhandlungsmandat zum Verkauf von landwirtschaftlich genutzten Flächen erteilt haben, wird verwaltungsintern geprüft, an welchen Flächen aktuell und voraussichtlich in Zukunft kein Interesse bestehen könnte. Flächen, die im Sinne des Naturschutzes oder des Klimaschutzes von Interesse sind oder werden könnten, sollen von einem Verkauf ausgenommen bleiben. Dies gilt nicht, wenn diese Interessen auch durch einen neuen Eigentümer gewahrt werden könnten. Auch Flächen die eine städteplanerische Bedeutung haben könnten und die für die bauliche Entwicklung der Stadt, insbesondere für den Wohnungsbau, Gewerbegebiete und öffentliche Infrastruktur nützlich sein könnten, sollen vom Verkauf ausgenommen werden. Für Flächen, die keine entsprechende Bedeutung haben, wird die Verwaltung mit potentiellen Käufern, vorzugsweise Stiftungen, die sich dem Naturschutz und Klimaschutz verschrieben haben, Verkaufsgespräche aufnehmen. Dabei dürfen aber auch andere Interessenten nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden. Sobald ein von der Verwaltung gewünschtes Verhandlungsergebnis zum Verkauf einer solchen Fläche vorliegen sollten, werden die politischen Gremien mit dem Planungsausschuss und dem Haupt- und Finanzausschuss darüber beraten können.
Frage: 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?
Bis dato ist der Beschluss der politischen Gremien zur Haushaltskonsolidierung, der Verwaltung ein grundsätzliches Verhandlungsmandat zum Verkauf von landwirtschaftlich genutzten Flächen zu erteilen, noch nicht erfolgt. Die Verwaltung hat daher mit potentiellen Käufern noch keinen Kontakt aufgenommen. Es ist aber bekannt, dass einige Stiftungen bereits Interesse am Erwerb von städtischen Flächen gezeigt haben. Zu gegebener Zeit wird die Verwaltung auch mit den interessierten Stiftungen Kontakt aufnehmen.
Frage: 6.3.Welchen der in dieser Anfrage genannten Projekten könnten welche städtischen Flächen dienen?
Welche Flächen im Einzelfall den in der Anfrage genannten Zwecken dienen könnte, ist noch nicht abschließend diskutiert. Dazu sollten die weiteren Überlegungen, Planungen oder z.B. die Erstellung eines Pflege- und Entwicklungskonzept (PEP) zum Randmoor (Marsch) abgewartet werden. Die dafür benötigten städtischen Flächen sollten zweckmäßigerweise im Eigentum der Stadt verbleiben.
Frage: 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?
Auch hier müssen die weiteren Planungen zunächst abgewartet werden. Aktuell wäre z.B. denkbar, die Ökokontoflächen im Autal in das Projekt Wedel Nord als Ausgleichsflächen einfließen zu lassen. Aber auch hierzu gibt es noch keine abschließende Entscheidung der Verwaltung oder einen politischen Beschluss.

Anlage/n

- 1 Anfrage FDP vom 01.07.2022

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 weiteren 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

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

Geschäftszeichen 2-13/Ma und 2-10/Voel	Datum 04.10.2022	MV/2022/089
---	---------------------	--------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Planungsausschuss	Kenntnisnahme	08.11.2022
Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschuss	Kenntnisnahme	10.11.2022

Anfrage der FDP-Fraktion vom 01.07.2022

hier: Beantwortung der Fragen zum Thema "Flächen für Photovoltaik"

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 zur 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

Im Folgenden informiert die Verwaltung zum Themenkomplex 7. Das Thema ist hier „Flächen für Photovoltaik“. Die Fragen 7.1 und 7.2 werden vom Fachdienst Stadt- und Landschaftsplanung und die Fragen 7.3 und 7.4 vom Fachdienst Gebäudemanagement beantwortet.

Die weiteren Themenkomplexe sind separat beantwortet worden.

Über oben genannte Themen Nr. 1, Nr. 2 und Nr. 3 wurde in der Sitzung des Planungsausschusses am 23.08.2022 informiert. Die Themen Nr. 4, Nr. 8, Nr. 11, Nr. 12 und Nr. 13 wurden in der Sitzung des Planungsausschusses am 20.09.2022 von der Verwaltung beantwortet. Die Themen Nr.5 und Nr. 6 werden im Planungsausschuss am 08.11.2022 und danach im Haupt- und Finanzausschuss beantwortet.

Informationen der Verwaltung zum Themenkomplex: 7 Flächen für Photovoltaik
Einleitung In der Mitteilungsvorlage MV/2020/029 „Solaranlagen auf städtischen Dächern“ wurde im UBF am 14.05.2020 der Status Quo dargestellt. Es bestehen bereits auf vielen Gebäuden der Stadt Wedel große Flächen, auf denen mittels Photovoltaik Strom erzeugt und ins Netz eingespeist wird.
Frage: 7.1 Welche städtischen Dauergrünland - Flächen liegen nicht im Außengebiet?
Städtische Dauergrünlandflächen im Innenbereich befinden sich im Autal zwischen Mühlen- teich und der Straße Autal. Dieser Bereich liegt im Natura 2000-Gebiet, im Biotopverbund- system und ist als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen. Zudem sind zwei Flächen Aus- gleichsflächen. Der Plan zur Abgrenzung des Innenbereichs liegt dieser Mitteilungsvorlage als Anlage bei.
Frage: 7.2 Welche davon liegen nicht in einem Gebiet mit besonderem Schutzstatus, der PV-Anlagen z.B. der Stadtwerke ausschließt?
Die städtischen Dauergrünlandflächen im Innenbereich befinden sich allesamt unter dem in Punkt 7.1 genannten Schutz. Auch die privaten Dauergrünlandflächen westlich der Schulauer Straße und nördlich des Wohnmobil- und Festplatzes stehen unter oben genanntem Schutz.
Frage: 7.3 Wie viele Flächen auf Dächern städtischer Gebäude sind oder könnten durch Nachrüstung für zusätzliche PV-Anlagen geeignet sein
Seit 2020 erarbeitet das Gebäudemanagement der Stadt Wedel eine Photovoltaik-Strategie für die städtischen Dachflächen. 1. Schritt Vorauswahl - grundsätzliche Bestandsbewertung Um das grundsätzliche Potential bei den Städtischen Dächern zu ermitteln, wurden anhand der Auswertung von Luftbildern die Dachflächen vollständig in einer Übersicht erfasst. Nach weiteren Faktoren wie Ausrichtung und Verschattung wurden die Dachflächen zunächst grob bewertet und die Größen überschlägig erfasst. In der Liste sind z.Zt. ca. 126 Dachflächen, davon erscheinen 42 relativ gut geeignet. 2. Schritt - Bewertung des Bestandes Um eine Entscheidungsgrundlage für die vorrangig für eine PV-Installation geeigneten Dächer zu finden, wurden verschiedene Faktoren berücksichtigt, um hinsichtlich Nutzen und Aufwand abzuwägen. Dabei standen zunächst auch wirtschaftliche Aspekte im Vordergrund, so wurde die Übereinstimmung der zeitlichen Profile von Erzeugung und Verbrauch besonders berück- sichtigt, um potentiell einen hohen Eigenverbrauchsanteil erreichen zu können. 3. Schritt - Priorisierung und weiteres Vorgehen Es wurden dann sieben Dachflächen einzeln begutachtet. Die entscheidenden Kriterien sind dabei der Zustand der Dachfläche, eine grobe Einschätzung der Verschattungssituation, eine erste Einschätzung der Standsicherheit und standortspezifische Nebenaspekte. Nach der Aus- wertung sind es nun drei Dachflächen, die für die zeitnahe Installation in Frage kommen. Für die Dachflächen wird nun jeweils ein Standsicherheitsnachweis berechnet. Für die Umsetzung ist der Fachbereich im intensiven Austausch mit den Stadtwerken Wedel. Generell ist zu sagen, dass der Bereich Photovoltaik, obschon keine ganz neue Technik mehr, dennoch sich in einer sehr dynamischen Entwicklung befindet. Nachdem sich in den vergan- genen zwanzig Jahren vor allem der Preis der Solarmodule auf ungefähr ein Zehntel reduziert hat, sind es nun neben einer zu erwartenden weiteren Preisreduktion vor allem aber tech- nische Weiterentwicklungen, die für eine ständige Änderung der Anforderungen sorgen; Stichworte hier sind aktuell etwa Bifaziale Zelle oder Tripel-Zellen. So könnte zu erwarten sein, dass immer mehr auch Dächer mit suboptimaler Ausrichtung aufgrund der Preisreduktion der Solarmodule und deren Leistungssteigerung interessant werden. Wohin sich dies kurz- mittel-oder langfristig entwickelt, lässt sich heute nicht wirklich beantworten. Daraus resultiert, dass es keine verlässliche, sondern höchstens eine temporäre Antwort auf die Frage nach der Größe von PV-geeigneten Flächen auf städtischen Dächern geben kann. Das Gebäudemanagement wird diese technischen Entwicklungen berücksichtigen und die sich

ergebende Dynamik weiter aufgreifen.

Die Stadt wird in diesem Jahr auch die Anlagen der SolarPlus GBR übernehmen, auf dem Dach der GHS mit ca. 20 KWp, ebenso die Anlage auf dem Dach des AWO-Kindergartens Pulverstraße.

Entscheidend ist, dass im Fachdienst die PV-Installation immer mitgedacht wird, sowohl bei der Bauunterhaltung wie Dachsanierungen als auch beim Neubau. Bei letzterem ist dies allein schon wegen der Erfüllung der Energie-Standards Pflicht. Alle geplanten Neubauten haben bereits die PV auf dem Dach.

Frage:

7.4 Wie viele Flächen sind bereits an private Nutzer vergeben? Wie lange laufen diese Verträge?

Siehe dazu die MV/2020/029.

Es sind etwas über 400 kWp gesamt an einen privaten Investor vermietet.

Eine Korrektur zu den genannten Erlösen: Es wurde in einem Nachtrag zum Nutzungsvertrag vereinbart, dass aufgrund der Reduzierung des Einspeiseentgeltes das Nutzungsentgelt auf 8 €/je installierte KWp vermindert wurde.

Der Vertrag mit dem privaten Investor läuft am 31.12.2031 aus und enthält zwei einseitige Verlängerungsoptionen um je 5 Jahre.

Als Ergänzung ist noch die Bürgeranlage Steinberghalle mit ca. 100 KWp zu nennen, deren Vertrag ebenfalls am 2031 ausläuft mit ebensolchen Verlängerungsoptionen.

Weiterhin gibt es noch eine kleine Anlage der Energie-Initiative Wedel auf dem Rathausdach.

Anlage/n

- 1 2022_07_01 FDP Klima-Initiative
- 2 Innenbereichsgrenze_2019_kl2

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

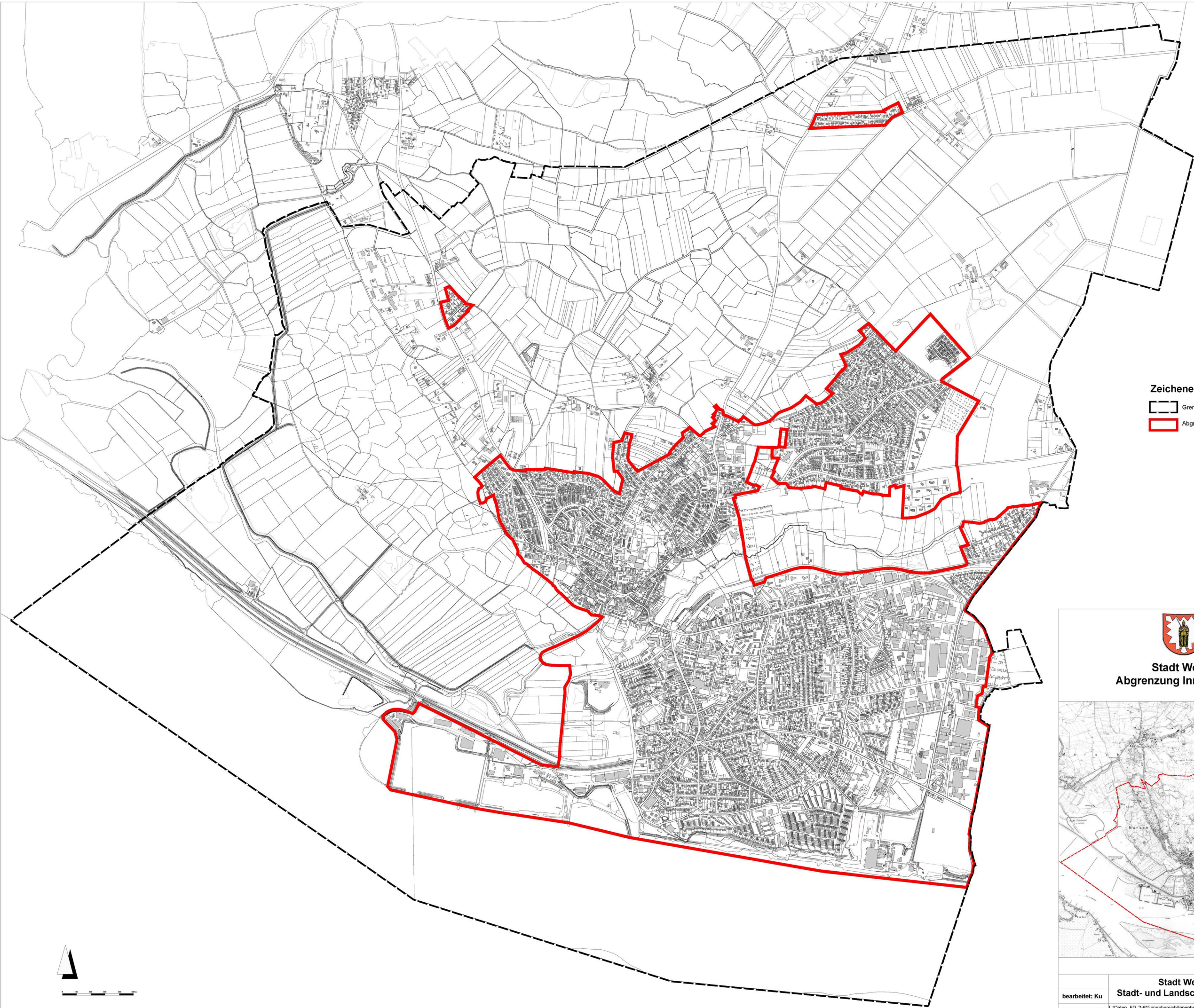
- 12.1. Wie groß ist der Wedeler Anteil am NSG Butter-/Butterbargsmoor?
- 12.2. Wie sind die Eigentumsverhältnisse?
- 12.3. Wer betreut das Naturschutzgebiet?
- 12.4. Gibt es ein Entwicklungskonzept für das Moor? Wenn ja: Welche Ziele haben sich die beteiligten Gemeinden für dieses NSG gesetzt?
- 12.5. 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

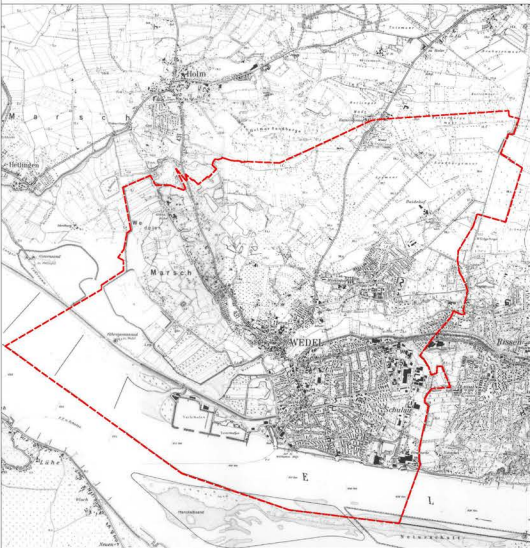


Zeichenerklärung

- Grenze des Stadtgebietes
- Abgrenzung Innenbereich



Stadt Wedel
Abgrenzung Innenbereich



Übersichtsplan

Stadt Wedel Stadt- und Landschaftsplanung		
bearbeitet: Ku	L:\Daten_FD_2-61\Innenbereich\Innenbereichsgrenze_2019.dwg	Maßstab: ohne
gezeichnet: Tw		