

Auszug aus dem Protokoll der Sitzung des Planungsausschusses vom 06.12.2022

Top 5.1.1 Interfraktioneller Antrag (CDU, Bündnis 90/Die Grünen und FDP); hier: Verabredung weiteres Vorgehen zur Machbarkeitsstudie Stadthafen Wedel ANT/2022/026

Herr Schumacher bringt den interfraktionellen Antrag ein. Nach der Machbarkeitsstudie blieben noch viele Fragen offen (z.B. Kosten, Wassertiefen, Veränderungen außerhalb des Hafens, Zugänge zum Schlengel) die durch den vorliegenden Antrag der Fraktionen CDU, Bündnis 90 / Die Grünen und FDP nun geklärt werden sollen. Bis zur Fertigstellung der Ostmole in 2026 sollten alle offenen Fragen geklärt sein.

Die Fraktion Die Linke weist auf die finanziellen Schwierigkeiten hin. Auch wenn ursprünglich alle beschlossen hätten, den Hafen umzubauen, habe sich die Situation hinsichtlich der Platzprobleme für die Kinder an Wedeler Schulen und der Straßenausbaubeiträge verändert.

Die WSI-Fraktion kann sich der Meinung der Fraktion die Linke in weiten Teilen anschließen, es gebe in Wedel ganz andere Probleme. Es brenne an vielen Ecken, jedoch nicht im Hafen, zumal der Stadtpräsident erklärt habe, dass nur ein fremdfinanzierter Schlengel nicht förder-schädlich sei. Zunächst sollte die Neuausrichtung nach der Haushaltskonsolidierung abgewartet werden, um neben der eigentlichen Investition eine dauerhafte Belastung des Haushaltes zu vermeiden. Es könne bis zum Abschluss des Umbaus in 2026 abgewartet werden, bevor weitere Entscheidungen bezüglich des Hafenbeckens getroffen werden.

Die SPD-Fraktion unterstützt grundsätzlich das Konzept der Machbarkeitsstudie, jedoch sei die Umsetzung eher auf 10-15 Jahre anzusetzen und die Reihenfolge der einzelnen Bausteine noch vollkommen offen. Daher sollte jetzt nicht der Schlengel separat als erste betrachtet werden. Auch die nun beantragten 30.000 Euro wären an anderer Stelle wichtiger, der nächste Rat sollte zudem die Möglichkeit haben, frei über die Maritime Meile nachzudenken. Herr Kaser betont, dass die Verwaltung selbstverständlich jeden Weg mitgehe, den die Politik beschließt. Ein Hafen mit Schiffen wäre sicherlich wünschenswert, aber dafür müsse ein belastbares Gesamtkonzept vorliegen. Die vorliegende Machbarkeitsstudie enthält keine Kostenanalyse. Insgesamt seien die Bedingungen für den Hafen durch veränderte Wellenschläge und Pegelstände schlechter als früher, das führe dazu, dass zweimal jährlich gespült werden müsse und bei 7,90m die Westmole praktisch unter Wasser sei, was Instandhaltungskosten verursache. Wenn durch Beschlüsse der Schulauer Hafen den Haushalt dauerhaft belasten soll müsse auch gefragt werden, was die Bürger*innen dafür bekommen, die Politik und die Verwaltung müssten den Mehrwert in den Blick nehmen. Das Projekt wurde gemeinschaftlich von allen Fraktionen beschlossen, das sei rückwirkend nicht veränderbar, aber es sollte kein „einfach weitermachen“ geben. Der Haushalt sei dermaßen belastet, dass Schwerpunkte gesetzt werden müssten.

Der Vorsitzende stellt den Antrag zur Abstimmung.

Beschluss:

Um die Hafenfunktion sicherzustellen und finanzielle Risiken durch Rückzahlungsforderungen von Bund und Land auszuschließen, die mit einem Verzicht auf Schlengel und Liegeplätze verbunden wären, ist der Startschuss für eine kommunale Schlengelanlage überfällig.

Vor einer Entscheidung über Investitionen im Haushalt 2024 müssen deshalb Antworten auf die Fragen erarbeitet werden, die sich aus der jetzt vorgelegten Machbarkeitsstudie der Körting GmbH und der Projekt M GmbH ergeben.

Sinnvoll ist deshalb, in den nächsten Wochen die Voraussetzungen und Schritte einer modularen Umsetzung eines kommunalen Schlengels zu debattieren und die Vorschläge der Gutachter zu prüfen, die sich aus der Abhängigkeit einzelner Module von den jeweiligen Wassertiefen ergeben:

1. Die Forderung nach einem „Übungsplatzplatz“ für Optis und einem Wendeplatz für größere Boote im elbnahen südlichen Hafenbecken ist nachvollziehbar. Sie wird durch die Entscheidung verstärkt, zur Stabilisierung der Ostmole in den Sektoren 5 und 6 das Hafenbecken dort durch Steinschüttungen schmaler zu machen.
2. Auch die bestehende Beschlusslage im Rat, eine Schlengelanlage von der Westmole aus zu erschließen, wird durch die Gutachter bestätigt.
Unabhängig davon ist künftig das Anlegen größerer Schiffe für kurze Zeit auch an der Ostmole möglich.
3. An der Südspitze des Anlegers sollten an Seitenschlengeln aus Gründen der Wassertiefe Boote mit größerem Tiefgang liegen können, Dauerlieger und Tageslieger und natürlich die Schiffe, die Rettungsorganisationen ständig im Wasser haben wollen. Auch Liegeplätze für Ausbildungsschiffe des SVWS sollten hier, falls gewünscht, geschaffen werden.
4. Im mittleren Bereich der Westmole könnten Traditionsschiffe ihre Heimat finden, entsprechende Interessenbekundungen liegen vor.
5. Im nördlichen Teil mit nur geringer Wassertiefe, der regelmäßig aber auch trockenfallen kann, ist dann Platz genug für schwimmende Einheiten ohne nennenswerten Tiefgang, wie einen Gastronomieponton und/oder die Präsentation von Wohnbooten bzw. das vom Gutachter vorgeschlagene schwimmende „Kulturhaus“, wenn es denn irgendjemand finanziert.
6. Dem Gutachten folgend sind die beiden südlichen Schlengelabschnitte für kommunalpolitische Entscheidungen vorrangig.
Im Zusammenhang mit den Liegeplätzen und den Traditionsschiffen könnte eine Variante geprüft werden, die eine Erschließung des Zentralschlengels nicht oder nicht nur von der Nordwestplatte aus vorsieht, sondern zentral von der Westmole aus.
Ebenfalls eine Variante ist die Führung einer Brücke nicht direkt auf den Schlengel, sondern auf einen oder mehrere zentrale Pontons, von denen je nach Bedarf Schlengelteile mit jeweils Seitenschlengeln abzweigen.
Vorteil einer solchen Lösung wären die Nutzung des Pontons auch als schwimmende Bühne oder temporäre Gastrofläche für bestimmte Veranstaltungen.
7. Für alle Brücken-, Schlengel- und Dalbenvarianten einschließlich der Dalben zum Versetzen der Schlengel bei Bagger- oder Spülarbeiten müssen Kostenermittlungen stattfinden.
8. Ebenfalls kurzfristig müssen noch offene Fragen im Zusammenhang mit der Wasser- und Stromversorgung sowie der Abwasserbeseitigung und der Toilettensituation geklärt und die noch ausstehenden Untersuchungen des Kampfmittelräumdienstes beauftragt werden.
9. Neben SVWS, DLRG und Feuerwehr kommen auch das Hotel sowie die Investoren und Gastronomen an der Maritimen Meile als Gesprächspartner für eine Bedarfs- und Machbarkeits - Gesprächsrunde infrage bzw. für Einzelgespräche, Edmund Siemers und die Körting GmbH natürlich auch.
10. Für die weiteren Vorbereitungen sind keine neuen Gremien erforderlich. Angesichts der Vorberatungen im Planungsausschuss, in der Hafen AG und in vielen Einzelgesprächen bedarf es lediglich der geordneten Zusammenfassung bisheriger Erkenntnisse und der Klärung, wer der Hafen langfristig betreibt.

Die Verwaltung wird vor diesem Hintergrund gebeten, diese und weitere vorbereitenden Maßnahmen mit den Betroffenen und in der Hafen AG zu erörtern, dem Planungsausschuss regelmäßig zu berichten und für den Haushalt 2024 die erforderlichen Investitionsmittel einzuwerben.

Zur Finanzierung der Vorarbeiten werden die antragstellenden Fraktionen für den Haushalt 2023 einen Betrag von 30 TEUR beantragen.

Abstimmungsergebnis:

8 Ja / 5 Nein / 0 Enthaltung

	Ja	Nein	Enthaltung
Gesamt:	8	5	0
CDU-Fraktion	4	0	0
SPD-Fraktion	0	3	0
Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen	2	0	0
FDP-Fraktion	2	0	0
WSI-Fraktion	0	1	0
Fraktion Die Linke	0	1	0