

Wedel im Wandel

Carsharing für Wedel

September 2024



Vorteile des Carsharings

Für Einzelne bzw. Familien

- Keine Anschaffungskosten
- Fixkosten sind inklusive
- Belastung durch Reparaturen und Wartung entfällt
- Flexible Fahrzeugtypen-Nutzung möglich
- Kein eigener Stellplatz notwendig
- Zweitautos können gespart werden
- Gute Ergänzung für reine ÖPNV/Fahrrad-Nutzende

Für das Gemeinwohl

- CO²-Einsparung durch bewussteres Nutzen
- Parkplatzfläche im öffentlichen Raum wird gespart
- Effiziente Auslastung eines Fahrzeugs durch mehrere Nutzende
- Rohstoff- und Energie-Einsparung durch Reduzierung des allgemeinen PKW-Bestandes
- Ein Wir-Gefühl für Wedel kann entstehen



Auszug aus dem Mobilitätskonzept

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



Formen des Carsharings

Freefloating

- Flexible Abstellmöglichkeit/Ortung für Neu-Mietende per Handy
- Große Fahrzeugflotte notwendig
- Ersetzt oft nur den ÖPNV

Stationsbasiert

- Fahrzeug muss immer an seinen festen Standort zurückgestellt werden
- Ersetzt die Fahrt mit dem eigenen PKW
- ✓ wirkungsvoller für eine Senkung des Motorisierungsgrades
- ✓ Sinnvolles Konzept für Wedel (vgl. Mobilitätskonzept)



Realisierungsmöglichkeiten

Mit wem kann Carsharing in Wedel realisiert werden?

Privat: hohes Risiko für Verleihende (z.B. Haftung bei gravierenden Verkehrsverstößen?) und Entleihende (z.B. keine Kontrolle über Qualität des Fahrzeugs)

Mit **kommerziellen Unternehmen:** hohe laufende Kosten für Nutzende und unwirtschaftlich für die Kooperationspartner durch hohe Mindestabnahmegarantien.

Mit „**Dorfstromer e.V.**“: geringe Kosten für Nutzende und Kooperationspartner, fertige Vereinsorganisation, einfache Übernahme der bereits etablierten Carsharing-Strukturen, E-Carsharing



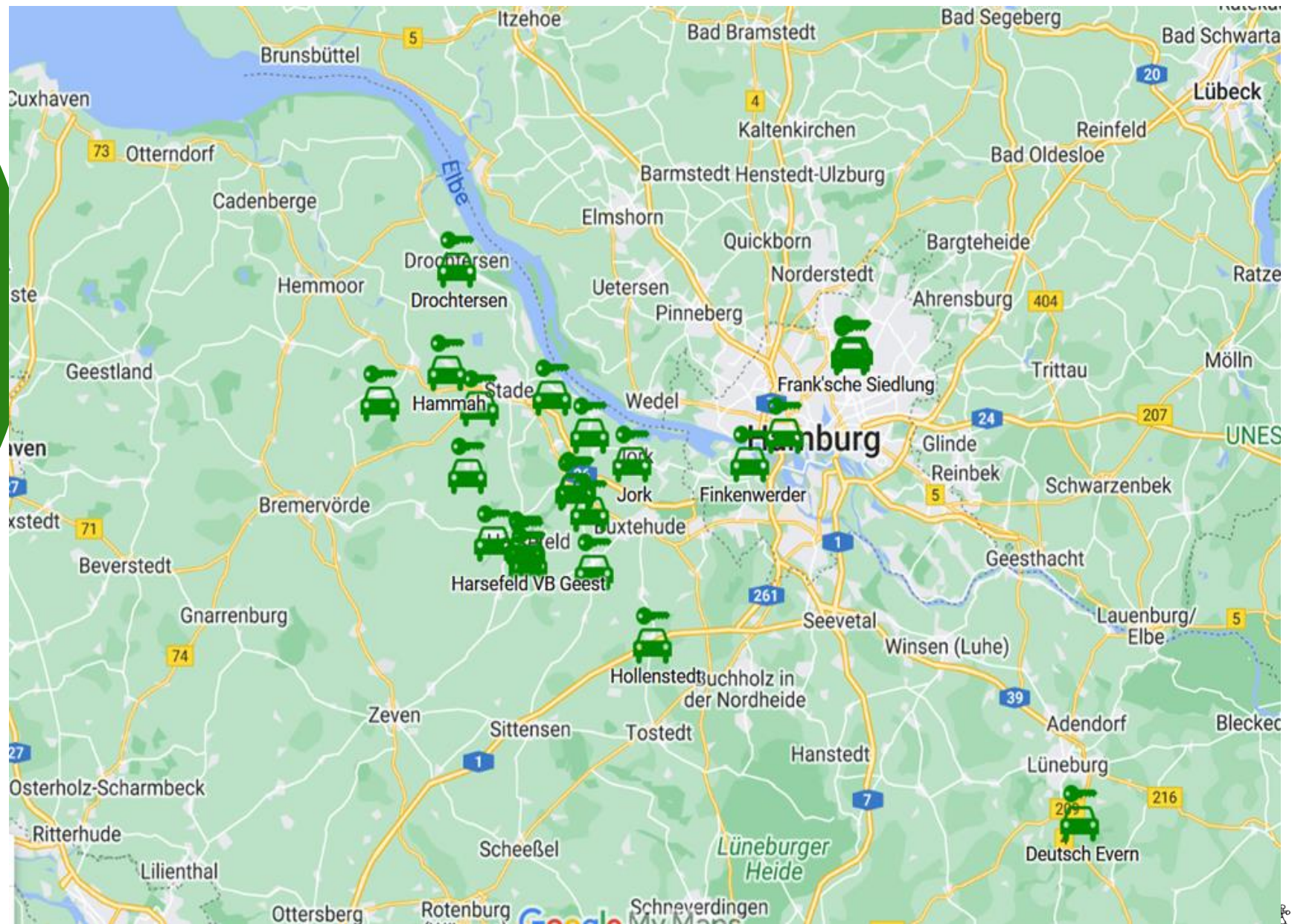


Dorfstromer ist ein Carsharing-Verein ...

- mit standortbasierten Elektro-Autos
- Bisläng vornehmlich im ländlichen Raum
- für Bürgerinnen & Bürger, Gewerbe, Wohngemeinschaften und Gemeinden
- Mit 960 Mitgliedern
- 31 PKW in Betrieb an 29 Stationen
- Über 600.000 CO²-freie Kilometer



Standorte Dorfstromer e.V.





Kosten für Mitglieder

Vereinsmitgliedschaft

- € 5/Monat pro Person
- € 8/Monat für Familien
- € 20/Monat für Gewerbetreibende
- € 100/Monat für Gemeinden

Nutzung

- PKW € 6/Std inkl. 250 gefahrener km, (Hochdachkombi 7 €)
- max. € 25/Nacht (20:00 – 08:00 Uhr)
- max. € 75/Wochenende (Fr. 19:00 Uhr – So. 19:00 Uhr)
- Pro Schadensfall 500 € Selbstbeteiligung



Erreichbarkeit einer Carsharing-Station am Bahnhof

Isochrone zu Fuß in 10 min



Isochrone mit dem Fahrrad in 10 min



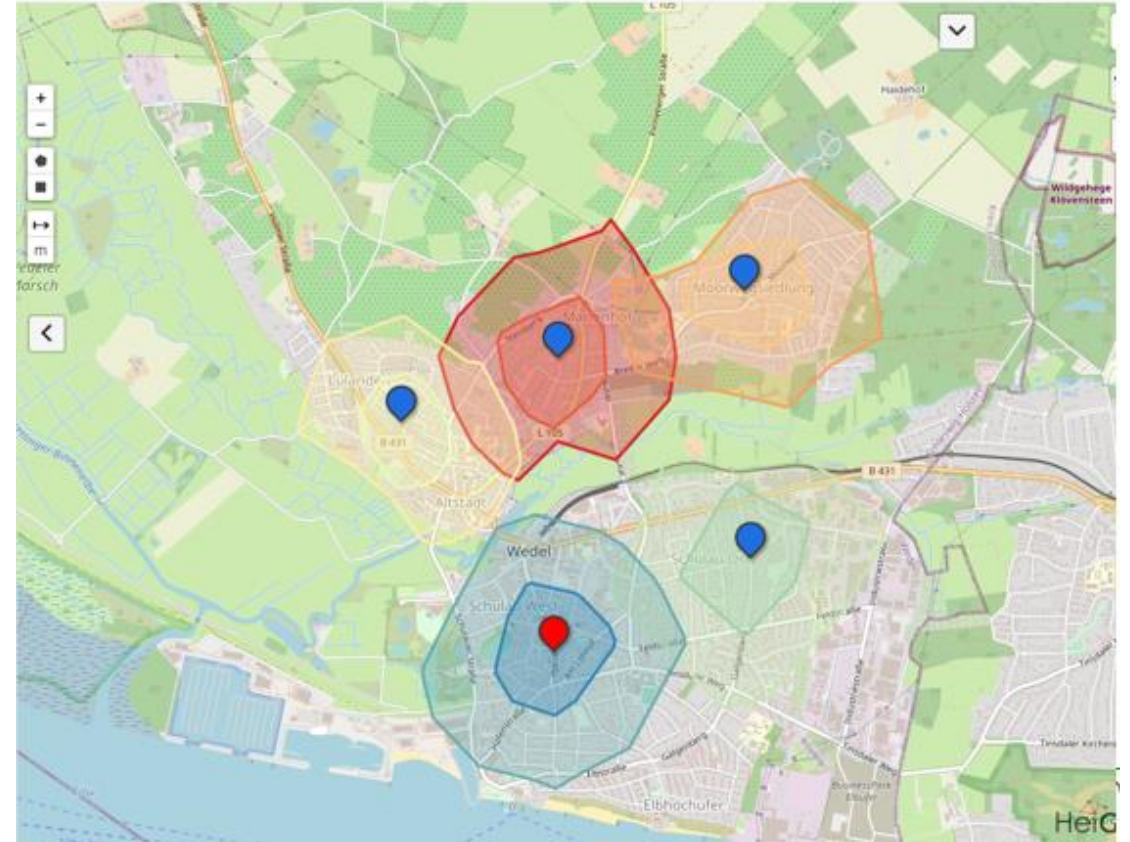
Wedel startet mit sechs Carsharing-Standorten

Isochrone zu Fuß in 10 min

Standort am Bahnhof plus fünf weitere potentielle Standorte zur weiteren Erschließung des Wedeler Stadtgebietes

Ca. 75 % der Bevölkerung Wedels würden mit diesen fünf Carsharing-Standorten zusätzlich erreicht...

*In der Kartenübersicht fehlt der Standort am Bahnhof



Kooperationsvereinbarung Dorfstromer e.V.

Der Verein Dorfstromer e.V. übernimmt in einer zu schließenden Kooperationsvereinbarung folgende Aufgaben und Pflichten:

- Stellt ein E-Fahrzeuges zur Verfügung inkl.
 - Leasingrate
 - Wartungskosten
 - Kosten der Fahrzeugpflege
 - Vollkaskoversicherung
 - Sowie alle weiteren Kosten, die sich aus der Anschaffung und des Betriebes des Fahrzeugs ergeben.
- Bereitstellung der Buchungsplattform inkl.
 - browserbasierte Buchungsmöglichkeit über das Internet mit nutzerindividuellem Zugang.
 - Bereitstellung einer Smartphone-App zum Buchen sowie Öffnen und Schließen des Fahrzeuges.
 - Monatliche individuelle Abrechnung der Nutzungsentgelte an die Vereinsmitglieder nach Nutzung.



Kooperationsvereinbarung

Partner X

Der Kooperationspartner übernimmt in einer zu schließenden Kooperationsvereinbarung folgende Aufgaben und Pflichten:

- Zahlung von bis zu 870 € Mindestumsatz pro Fahrzeug pro Monat an den Dorfstromer e.V. für drei Jahre, sofern die Einnahmen aus der Vermietung des PKW diese Summe unterschreitet
Bis heute ist es nicht vorgekommen, dass ein Standort dauerhaft im Minus lag.
- Gestellung eines markierten Stellplatzes als exklusiven Parkplatz für jedes Dorfstromer Fahrzeug
- Gestellung einer Ladesäule/Wallbox mit 11 Kw inkl. Wartung und dem Bezug von zertifiziertem Ökostrom
- Benennung von zwei Autopat:innen vor Ort, die bei Störungen, Mieterfragen und für die Wagenpflege zuständig sind
- Vermittlung von Vereinsmitgliedern, die das Carsharing Angebot nutzen möchten



Situation in Wedel

Ergebnisse des Runden Tisches am 6.März 2024

- Stadtparkasse (Ssk) und Stadtwerke (Stw) sind bereit, über eine Bürgschaft anfallende Kosten, d.h. wenn sich das System nicht von selber trägt, für jeweils ein Leasingfahrzeug zu übernehmen. Stw unterstützen zusätzlich in Bereitstellung einer Ladesäule mit zwei Ladepunkten auf von der Stadt ausgewiesenen Parkplatzfläche, wenn Stw die Strombelieferung übernimmt.
- Die Voraussetzung hierfür ist, dass die Stadt Wedel gemeinsam mit den stadteigenen Unternehmen sich für das Carsharing engagieren und u.a. das Risiko teilen.
- Eine Möglichkeit ist eine entsprechende Beauftragung der Stadt über den Stadtrat.



Carsharing ist die
einzige Form der
PKW-Mobilität, die
sich energie- und
flächeneffizient ins
klimaneutrale
Verkehrssystem der
Zukunft einfügt.



Weiterführende Links

- [Wandelgruppe Carsharing](#) – Informationen zu Wedels Carsharing-Initiative
- [Mobilitätskonzept der Stadt Wedel](#) – Informationen zu Wedels Mobilitätskonzept
- [Dorfstromer e.V](#) – Informationen zum Verein und der Mitgliedschaft
- [Dorfstromer im Alten Land](#) – Video mit Information zum Verein und Carsharing
- [Bundesverband Carsharing](#) – generelle Informationen über Carsharing, u.a. Umweltbilanzen
- [Umweltbundesamt-Carsharing](#) – kompakte Informationen zum Carsharing
- [DLF-Sendung](#) – Audio: „Marktplatz 30.11.2023 Geteiltes Auto – Für wen sich Carsharing-Angebote eignen“
- [Wedel TV "Dorfstromer für Wedel,"](#) – Interview auf dem Schulauer Markt



Kompakte Ergebnispräsentation: Kommunaler Wärme- und Kälteplan

am 05.09.2024 im Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschuss

 greenventory



STW | STADTWERKE
WEDEL
Wir sorgen dafür.

© Mapbox © OpenStreetMap Improve this map © Maxar



Kommunaler Wärme- & Kälteplan

Inhalte des Plans:

- 1) IST-Zustand (Bestandsanalyse)
- 2) Lokal verfügbare Wärme-Potenziale
- 3) Zielszenario (inkl. Gebietseinteilung)
- 4) Maßnahmenkatalog
- 5) Monitoringkonzept





Kommunaler Wärme- & Kälteplan

Übergeordnete Ziele des Plans:

- ✓ Treibhausgasneutralität im Wärmesektor
- ✓ Versorgungssicherheit
- ✓ Stabile, bezahlbare Preise
- ✓ Wirtschaftliche Tragfähigkeit von neuen Wärmenetzen gewährleisten
- ✓ Orientierungs- und Entscheidungshilfe für Bevölkerung schaffen





Kommunaler Wärme- & Kälteplan

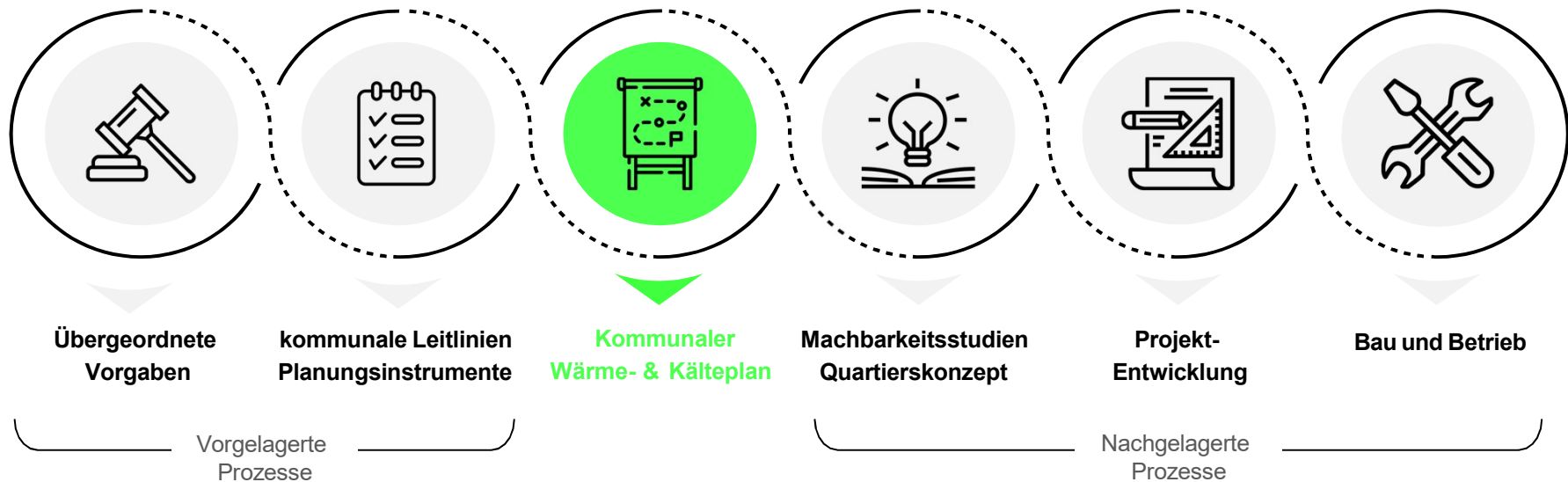
Charakter und Funktion des Plans:

- Strategisches Planungsinstrument
- "Flächennutzungs-Versorgungs-Plan" (Wärme)
- Hohe "Flughöhe" (keine Detailplanung)
- Ohne rechtliche Außenwirkung; generiert keine einklagbaren Ansprüche (auf Fernwärme) für Dritte



Einordnung des KWKP

Was bedeutet der Wärme- und Kälteplan für die einzelne Kommune?

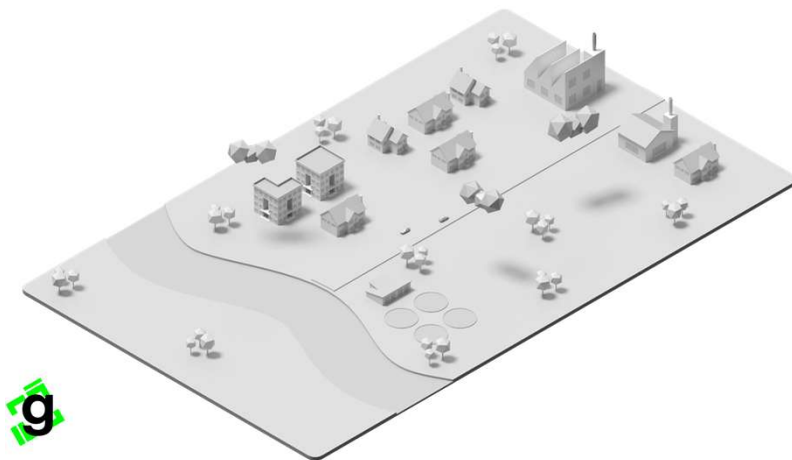


Arbeitsschritte & Inhalte des Plans (I)

1. Bestandsanalyse

Ermittlung des Status-Quo:

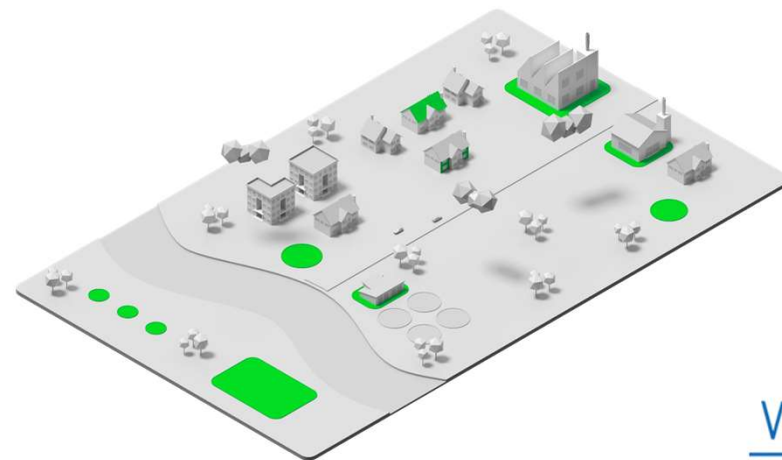
- Datenerfassung
- Analyse des Gebäudebestands
- Treibhausgasbilanzierung



2. Potenzialanalyse

Ermittlung der lokal verfügbaren Potenziale:

- Erneuerbare Strom- und Wärmequellen
- Sanierungspotenziale (=Effizienzsteigerung)

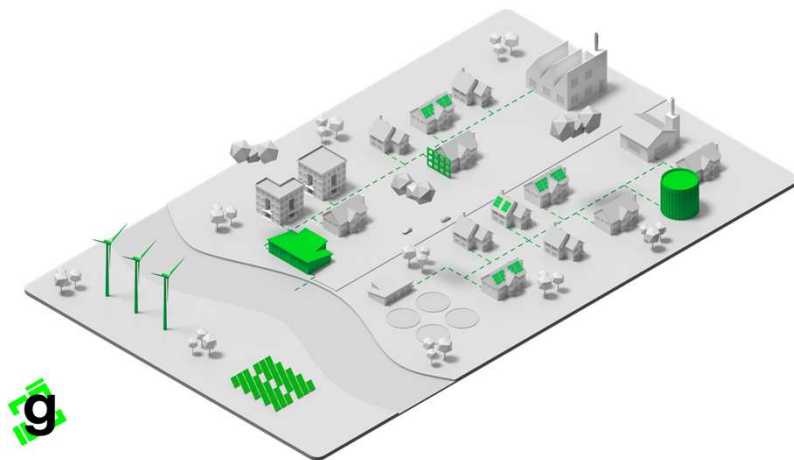


Arbeitsschritte & Inhalte des Plans (II)

3. Zielszenario ("Wohin?")

Szenarioaufstellung

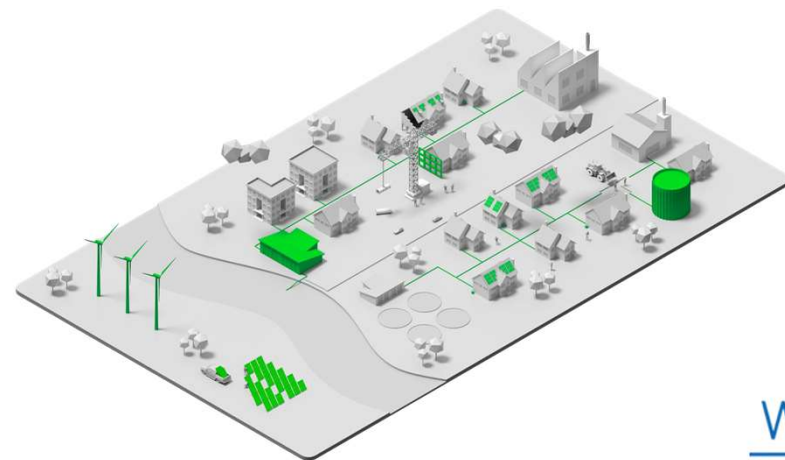
- Berechnung zukünftiger Wärmebedarf
- Zukünftige Versorgungsstruktur
- Untergliederung in Teilgebiete



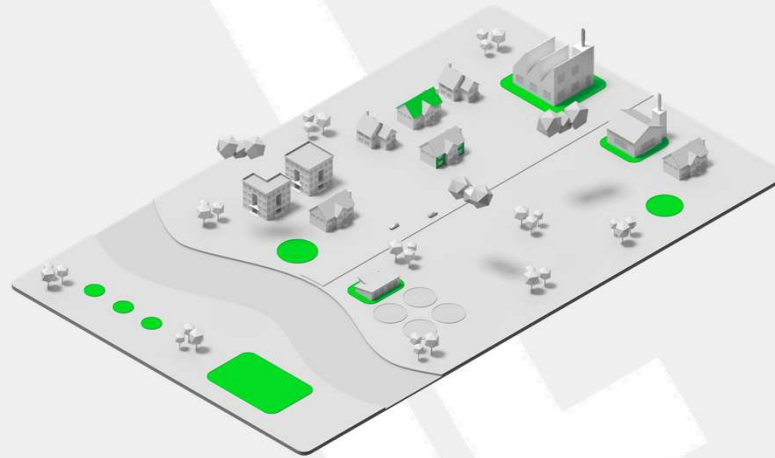
4. Transformationspfad ("Wie?")

Entwicklung von **Maßnahmen** zur Zielerreichung

- Herleitung aus u.a. Prüfgebieten, Potenzialen, StW-Planungen
- Priorisierung von Maßnahmen
- Vertiefte Ausarbeitung der Prio-Maßnahmen

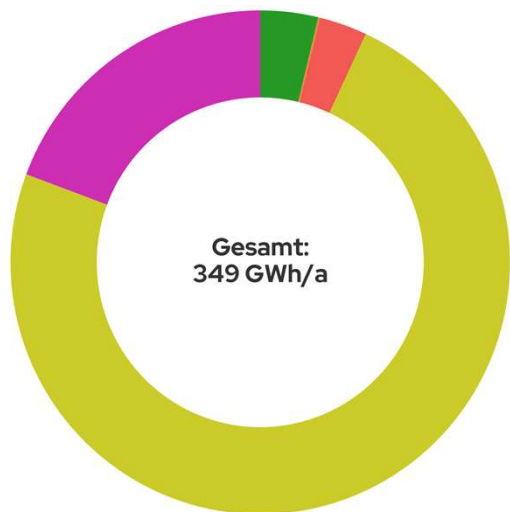


Arbeitsschritte 1+2: IST-Zustand Potenziale



Zusammenfassung der Analyseergebnisse (I)

Endenergiebedarf nach
Energieträger (2020):



Biomasse: 3,7% (13 GWh/a)	Erdgas: 73,7% (257 GWh/a)
Strom: 0,1% (0 GWh/a)	Heizöl: 19,3% (67 GWh/a)
Nah-/Fernwärme: 3,1% (11 GWh/a)	



1. Bestandsanalyse zeigt:

- Aktuelle Wärmeversorgung zu **über 95%** auf Basis fossiler Energieträger
- **Wohnsektor** ist Schlüssel für die Wärmewende in Wedel: macht ca. **73%** des Gesamt-Wärmebedarfs aus
- **Gas** dominiert Heizsysteme in Wedel (**ca. 74%** aller Heizungen)
- **Fernwärme** in Wedel noch kein großer Faktor (deckt bisher nur **ca. 4 %** des Gesamt-Wärmebedarfs)
- **Fazit: Es besteht sehr hoher Handlungsdruck!**

→ Von aktuell **> 80.000 t_{CO2e}** auf **≈ 0 t_{CO2e}** bis Ende 2039, also in **≈ 15 Jahren**

Zusammenfassung der Analyseergebnisse (II)

2. **Potenzialanalyse** zeigt, in Wedel sind vor allem 3 Wärmequellen besonders vielversprechend:

- Oberflächennahe **Erdwärme**
- **Fluss**wärme (konkret: Elbe)
- Umweltwärme aus der **Umgebungs**luft

Nutzung zur Wärmebedarfsdeckung mittels...

- Wärmetauschern i.V.m. (Groß)**Wärmepumpen**
- Spitzenlast z.B. über **BHKWs** auf EE-Basis

Fazit: Sowohl der aktuelle, als auch der erwartete künftige Wärmebedarf kann rein rechnerisch mit den lokal verfügbaren Wärmequellen mehrfach gedeckt werden (technisches Potenzial!).



ABER: räumlich heterogen/ungleich verteilt + Flächenkonkurrenz + nicht 100% wirtschaftlich realisierbar → **siehe nächste Folie...**

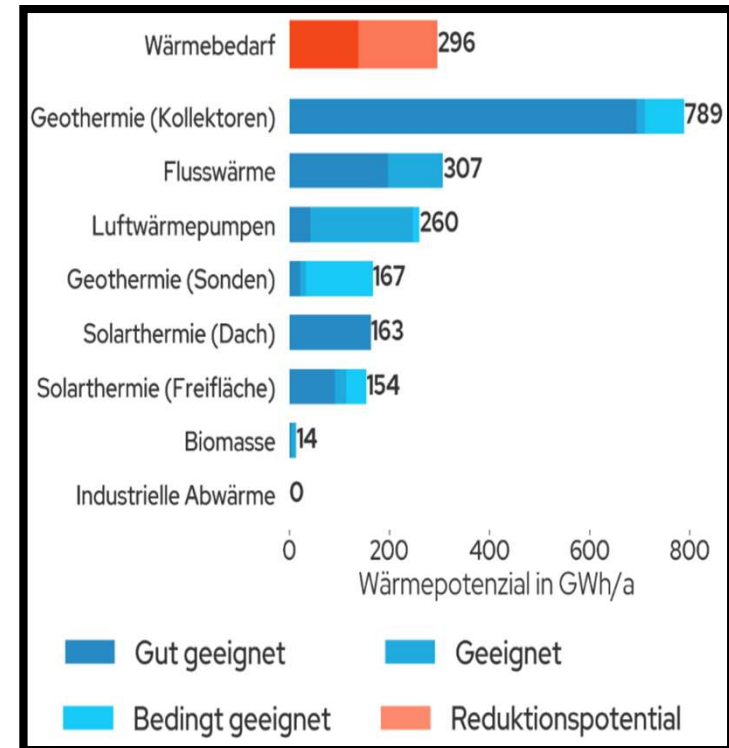


Abbildung: technisch verfügbare Nutzenergie nach Wärmequelle & Nutzenergiebedarf in 2020 sowie Wärmebedarfs-Reduktionspotenzial (gesamt; jenseits v. 2040)

Zusammenfassung der Analyseergebnisse (III)

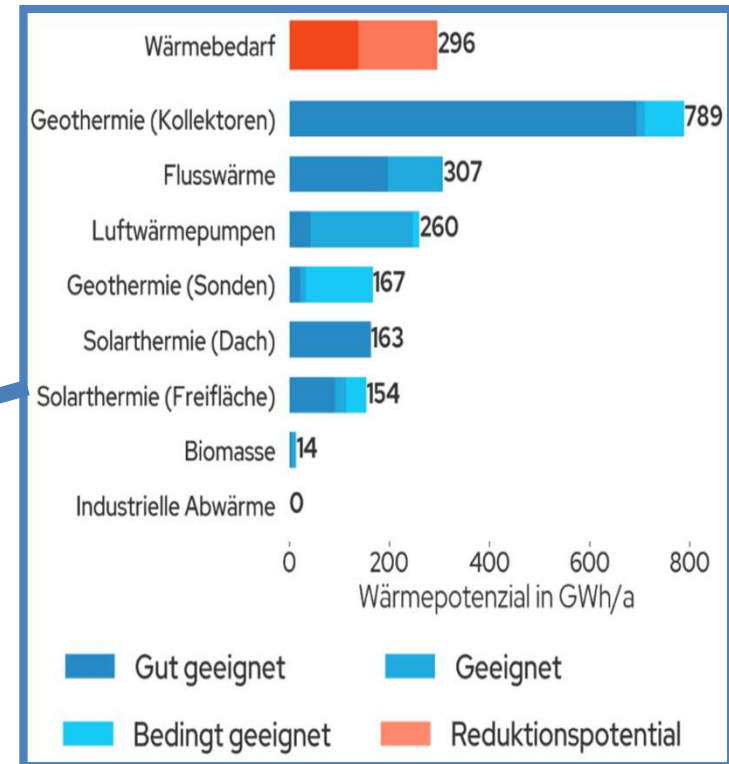
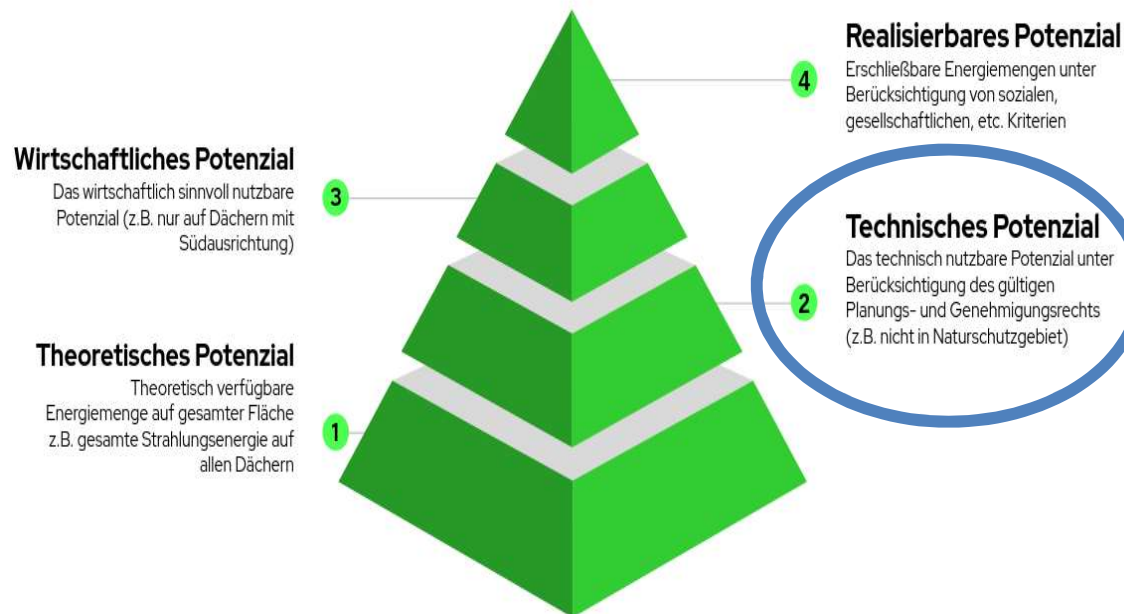
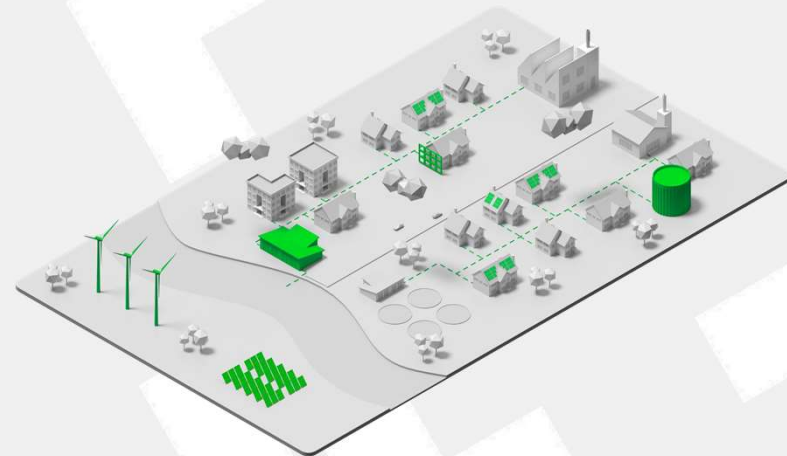
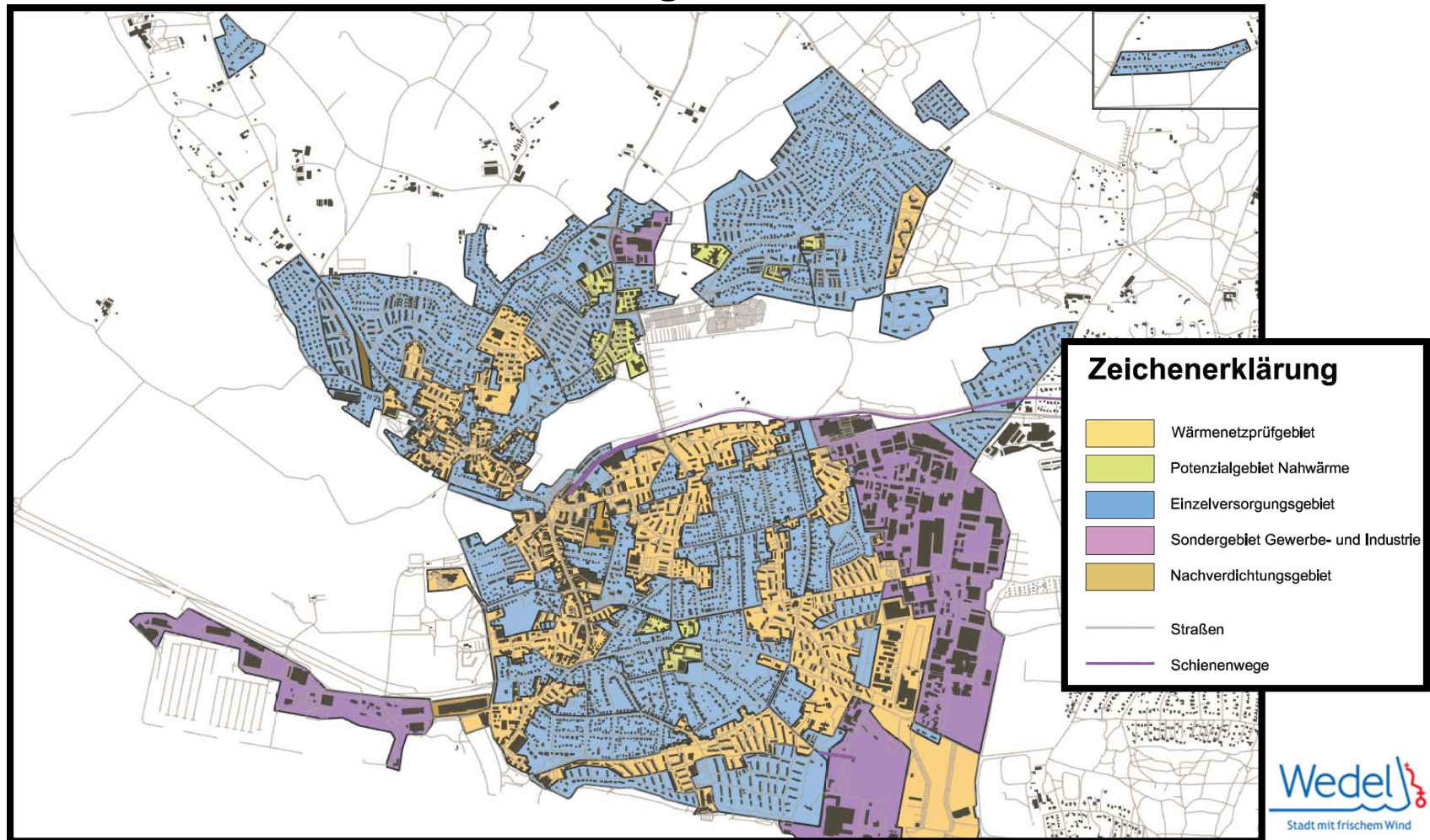


Abbildung: technisch verfügbare Nutzenergie nach Wärmequelle & Nutzenergiebedarf in 2020 sowie Wärmebedarfs-Reduktionspotential (gesamt; jenseits v. 2040)

Schritt 3: Zielszenario 2040



Räumliche Darstellung des Zielszenarios





Gebietseinteilung (I)

Wärmenetzprüfgebiete

- Grundsätzlich für ein Fernwärmenetz geeignet/ wirtschaftlich zu betreiben
- "Räumlicher Rahmen" für weiterführende Machbarkeitsstudien
- Grenzen nicht fix; unverbindliche Planung

Einzelversorgungsgebiete

- Für Wärmenetze wirtschaftlich nicht geeignet
- Individuelle Lösungen; ggf. punktuell nachbarschaftliche Inselnetze realisierbar
- GEG-65%-Regelung greift ab 01.07.2028 für neu eingebaute Heizungen; Steigender Anteil an EE in Bestandsheizungen ab 2029





Gebietseinteilung (II)

Potenzialgebiet Nahwärme

- Kleinräumige, **isolierte** Gebiete
- oft städtische Liegenschaft als potenzieller **Ankerkunde** vorhanden
- Grundsätzlich bei günstigen Rahmenbedingungen für Nahwärme/Inselnetze geeignet
- Realisierung "**bottom-up**" (**StW maximal begleitend, nicht federführend beteiligt**)

Sondergebiet Gewerbe- und Industrie

- Entwicklung des künftigen Wärmebedarfs sehr unsicher (d. Fluktuation von Betrieben)
- Nachgelagerte Detailprüfungen (im Rahmen v. Machbarkeitsstudien erforderlich)





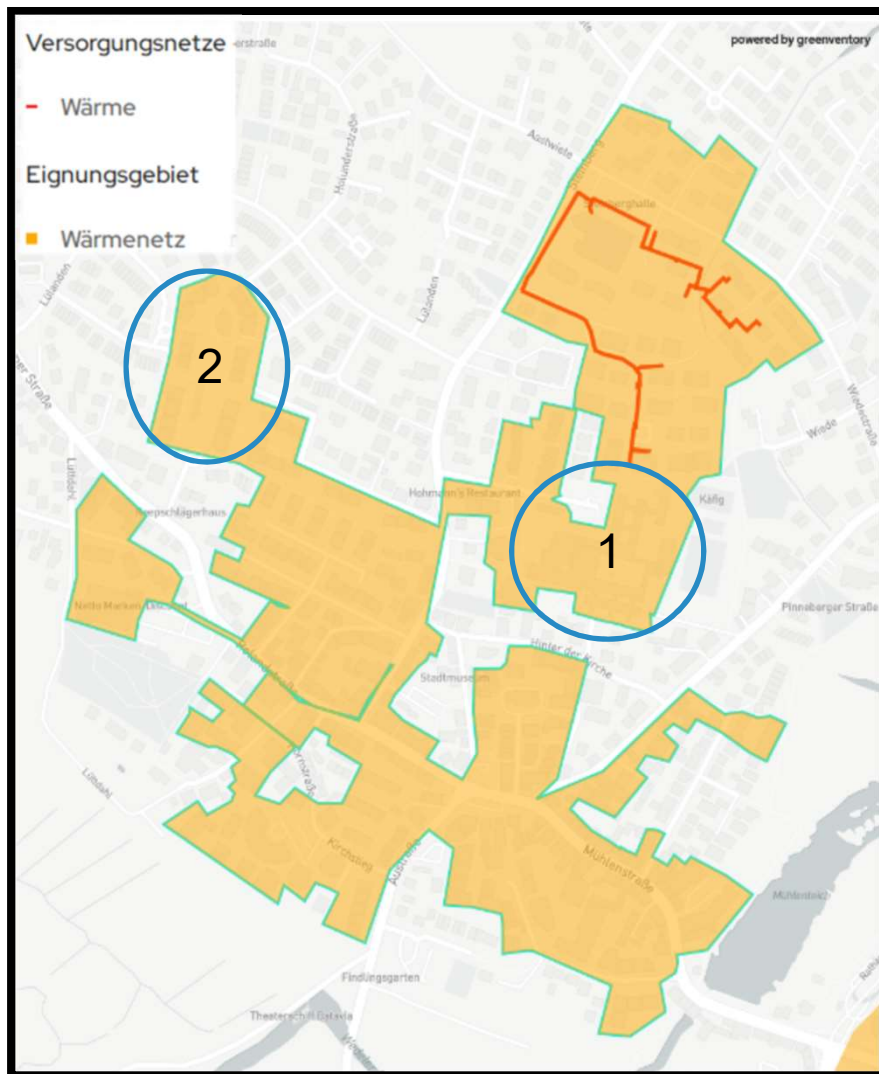
Gebietseinteilung (III)

Nachverdichtungsgebiet

- Flächen zur städtebaulichen Nachverdichtung
- Erschließung mit Fernwärme beabsichtigt (sofern technisch-wirtschaftlich darstellbar)
- Aktuelle Vorhaben in Wedel:
 - "Möller-Areal" (innerhalb WN-Prüf.)
 - "Strandbad-Höfe" (innerhalb WN-Prüf.)
 - "Im Winkel" (innerhalb WN-Prüf.)
 - "Hogschlag" (außerhalb WN-Prüf.)



Wärmenetzprüfgebiete Einzeldarstellung



Prüfgebiet "Altstadt Plus"

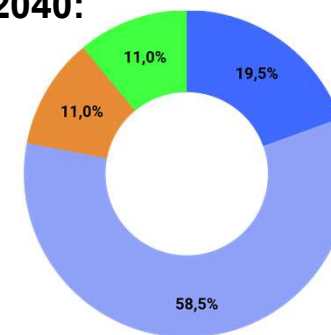
Lokale Wärme-Potenziale (Wärmenetz):

- ✓ Wärme aus Umgebungsluft
- ✓ (oberflächennahe Geothermie) → Machbarkeitsstudie
- ✓ (Abwasser-Abwärme) → Machbarkeitsstudie

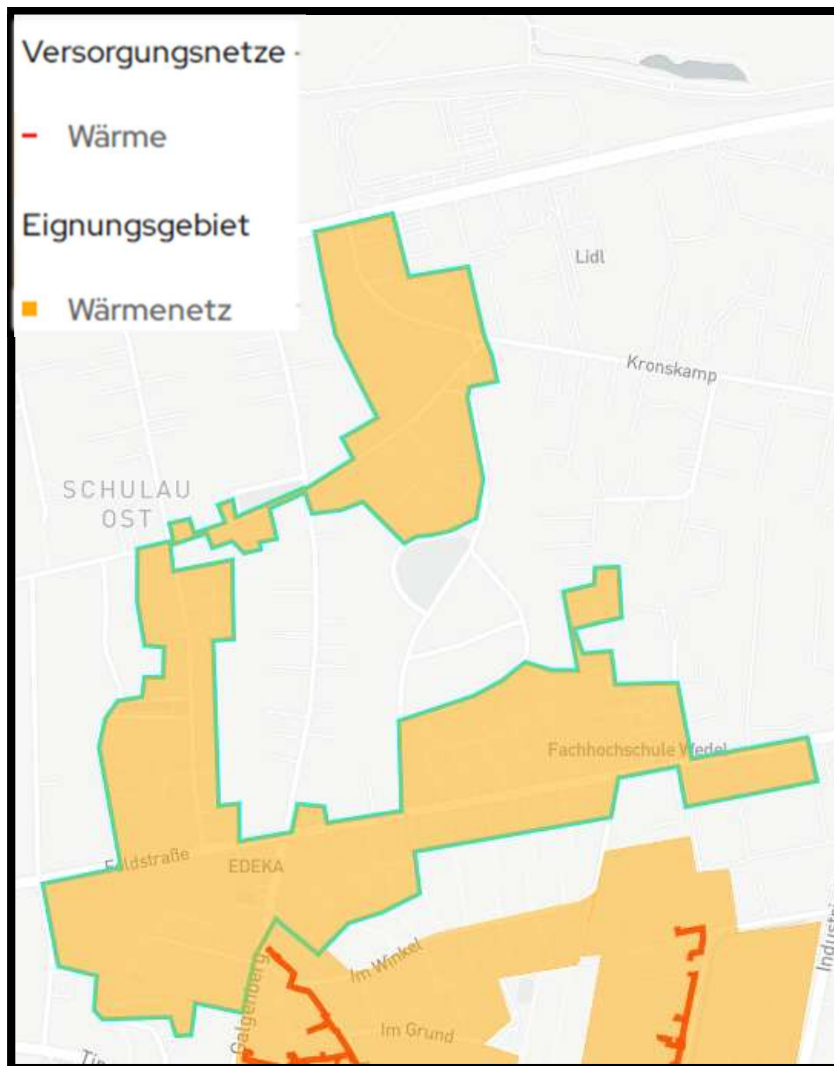
Potenzielle "Ankerkunden" (Wärmenetz):

- ✓ Johann-Rist-Gymnasium (1)
- ✓ MFH-Quartier südlich des Ernst-Thälmann-Wegs (2)

Zielszenario 2040: Wärmemix



- WP-Strom
- WP-Wärmequelle
- Biomasse / Biogas
- H2



Prüfgebiet “Schulau Ost”

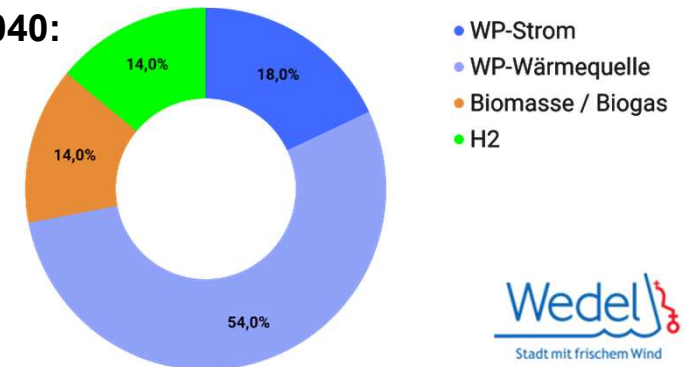
Vorhandene Wärme-Potenziale (Wärmenetz):

- ✓ Wärme aus Umgebungsluft
- ✓ (Flusswasserwärme) (bei Kopplung mit südl WN)

Potenzielle “Ankerkunden” (Wärmenetz):

- ✓ div. große Wohnblöcke/MFH (u.a. Feldstr./Lindenstr.)
- ✓ FH Wedel
- ✓ (ggf. Gewerbebetriebe)

Zielszenario 2040: Wärmemix





Prüfgebiet “Schulau Süd-Ost”

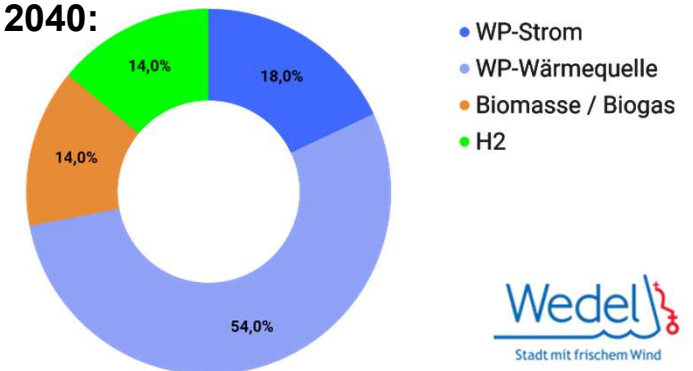
Lokale Wärme-Potenziale (Wärmenetz):

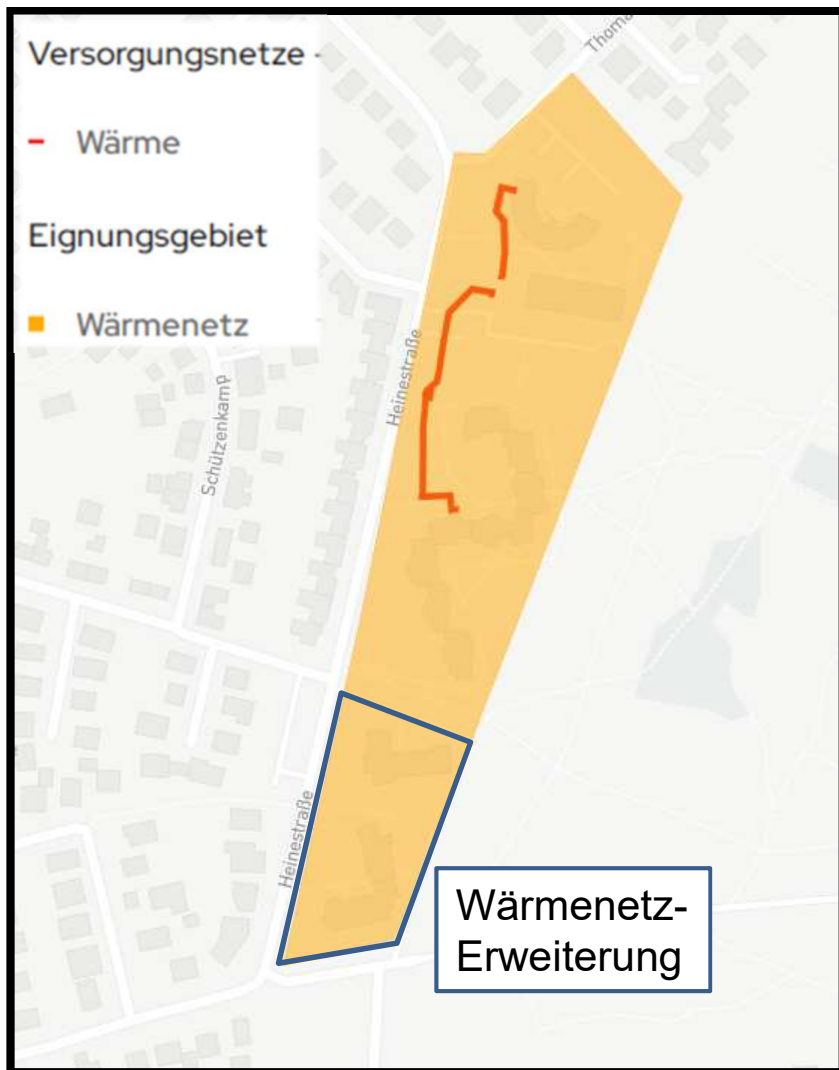
- ✓ Wärme aus Umgebungsluft
- ✓ (Flusswasserwärme (Elbe)) → Machbarkeitsstudie
- ✓ (Kooperation mit Wärme-HH am HKW-Standort (?))

Potenzielle "Ankerkunden" (Wärmenetz):

- ✓ div. große Wohnblöcke/MFH (u.a. Elbstraße)
- ✓ Albert-Schweitzer-Schule
- ✓ (ggf. Gewerbebetriebe)

Zielszenario 2040: Wärmemix



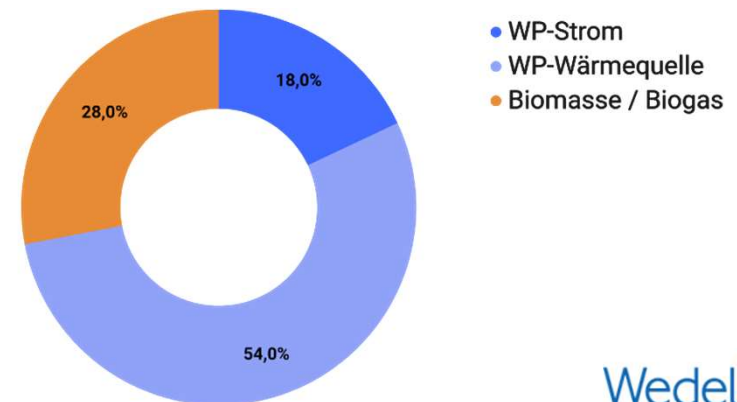


(Sonder-)Prüfgebiet “Quartier Moorwegsiedlung”

Lokale Wärme-Potenziale (Wärmenetz):

✓ Wärme aus Umgebungsluft

Zielszenario 2040:



Kennzahlen des Zielzenarios 2040

Abb. A: **Energieträger-Verteilung** innerhalb der Fernwärmeerzeugung im Zieljahr 2040

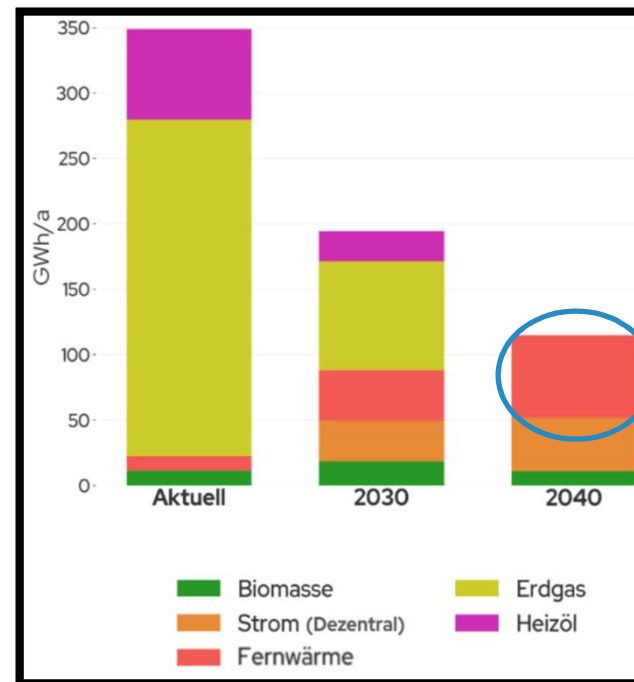
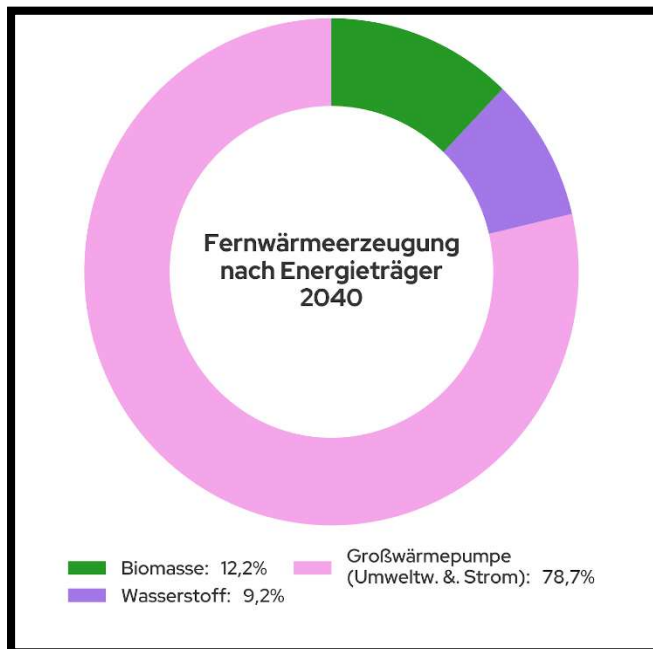


Abb. B: **Endenergiebedarfs-Verteilung** nach "Energieträger" im zeitlichen Verlauf (Gesamt: Wärmenetze+Einzelversorgung)

Schritt 4: Maßnahmen



Überblick: Maßnahmen

Wärmenetzmodernisierung und -ausbau

- M1 a): Transformationsplan "WN Wiedestraße"
- M1 b): Transformationsplan "WN Heinestraße"
- M2: Transformationsplan "WN Schulau" (laufend)

Erschließung lokaler Wärmequellen

- M4 a): Machbarkeitsstudie Flusswasserwärmepumpe Elbe
- M4 b): Machbarkeitsstudie Oberflächennahe Geothermie
- M5: Gutachten zu Abwärmepotenzialen in Wedel

Energetische Sanierung von Einzelversorgungsgebieten

- M7: Beratungsangebote für Privatpersonen

Versorgung d. Gewerbe- und Industriegebiete

- M6: Wärmeversorgungskonzepte für Gewerbe- und Industriegebiete



Kurz und knapp: Zentrale Ergebnisse

- Aktuell ist die Wärmeversorgung von Wedel stark fossil geprägt (ca. 95%)
- Es stehen mehrere, lokale Wärmequellen zur Verfügung, sodass ein hoher Autarkie-Grad in der THG-neutralen Wärmeversorgung in Wedel möglich ist
- Die Quellen sind überwiegend “kalt” (können aber mit Hilfe v. **Großwärmepumpen** auf ein für WN geeignetes Niveau angehoben werden); Bedarfsspitzen in WN sollen über **Biomasse** + ggf. H₂ in **BHKWs** abgedeckt werden
- Zielszenario: Steigerung d. Fernwärmeanteils von aktuell 4% auf über 50% bis 2040 (Wärmebedarf); In Einzelvers.-Gebieten liegt Fokus auf **dez. Wärmepumpen**
- Erste Schritte zur Realisierung sind in **7 konkreten Maßnahmen** skizziert worden (nachgelagerte Detail-Untersuchungen bringen nötige Umsetzungs-Klarheit)

Randnotiz: Bedarf zur Errichtung eines zentralen Kältenetzes nicht vorhanden





Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

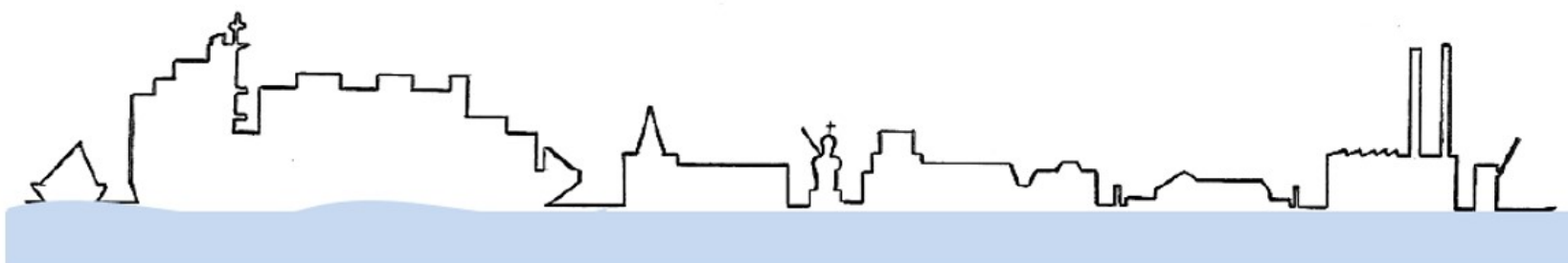
Kontakt für weitere Anregungen und Fragen:
p.germann@stadt.wedel.de

Peter Germann, Klimaschutzmanager
Stadt Wedel

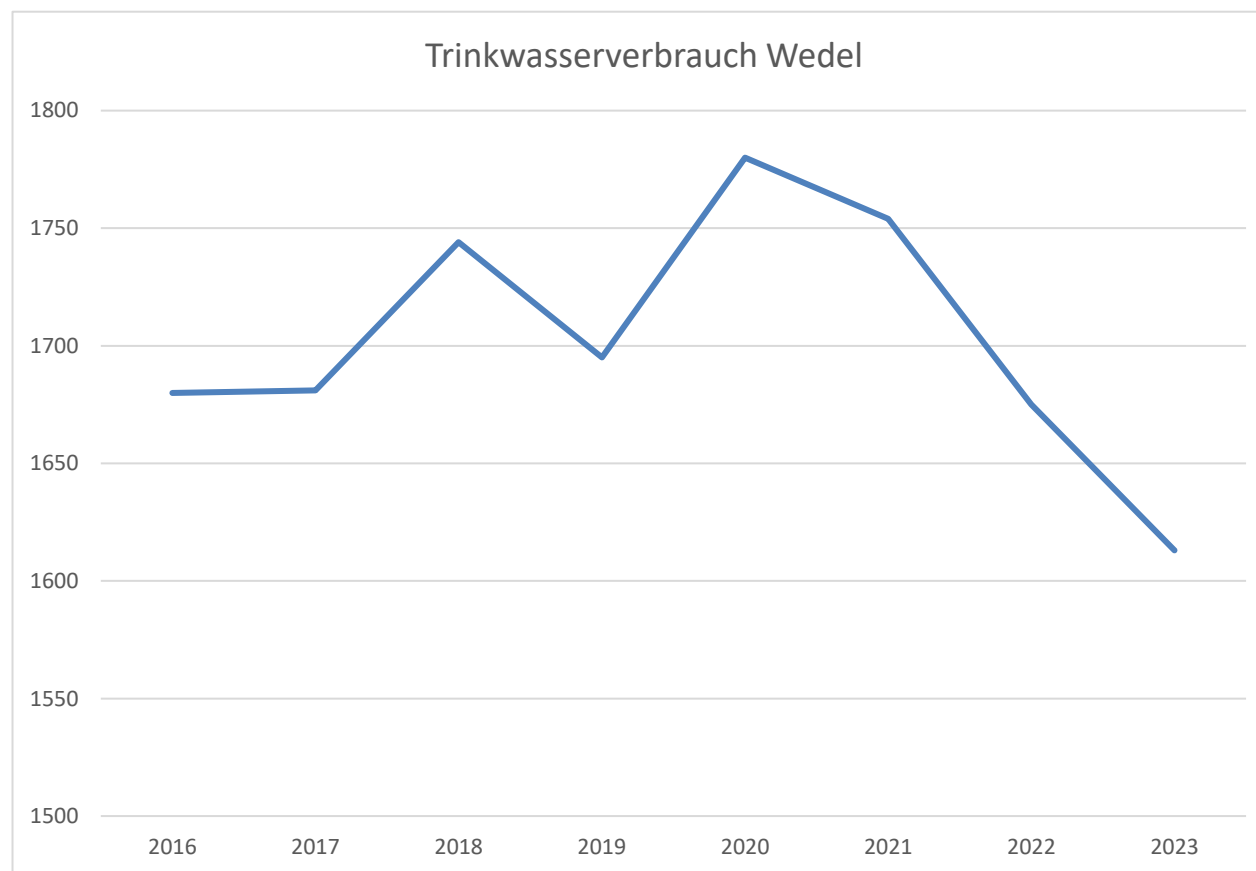


Stadtentwässerung Wedel

(Erläuternde Informationen für den Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschuss 09/2024)



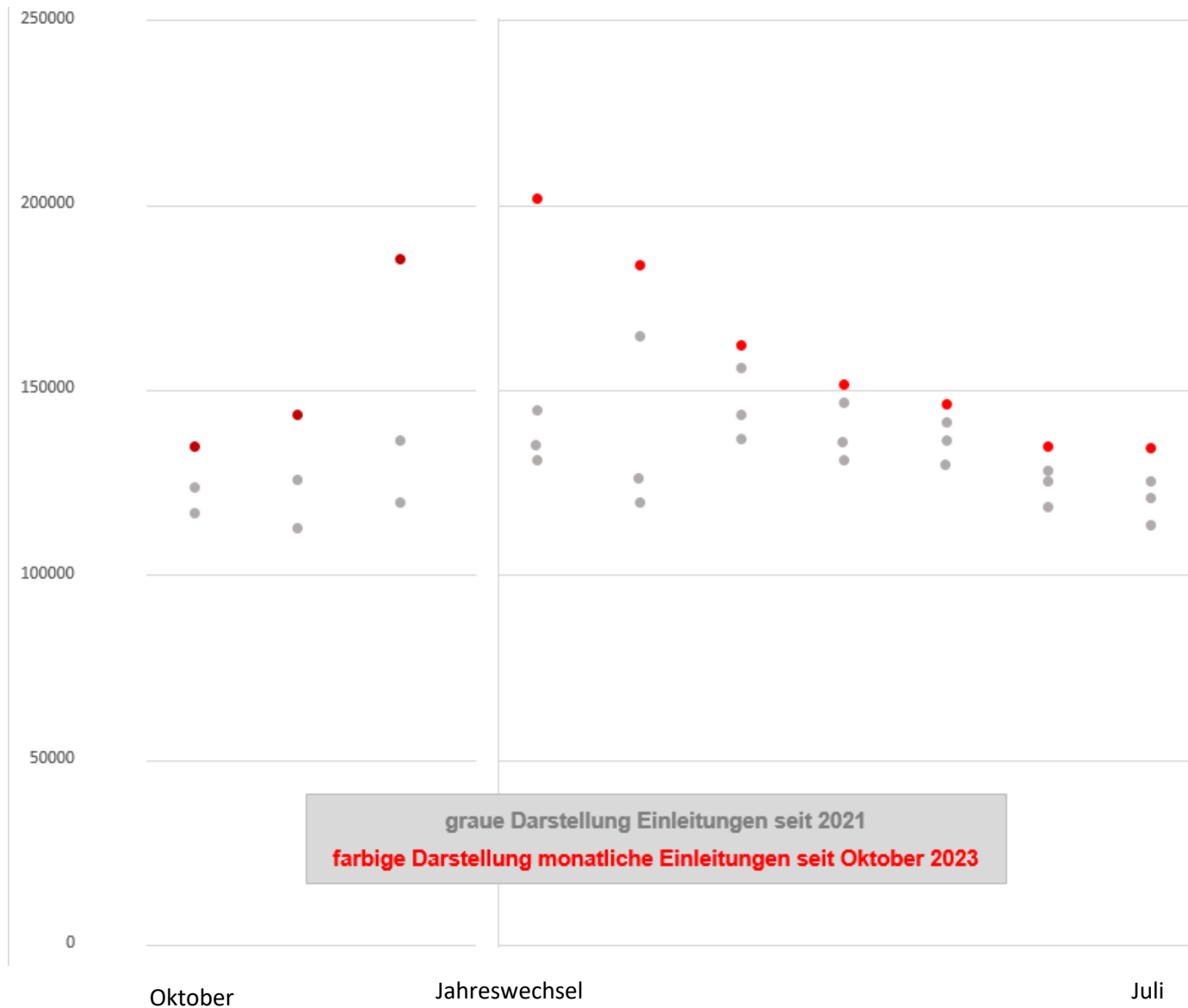
Tm³



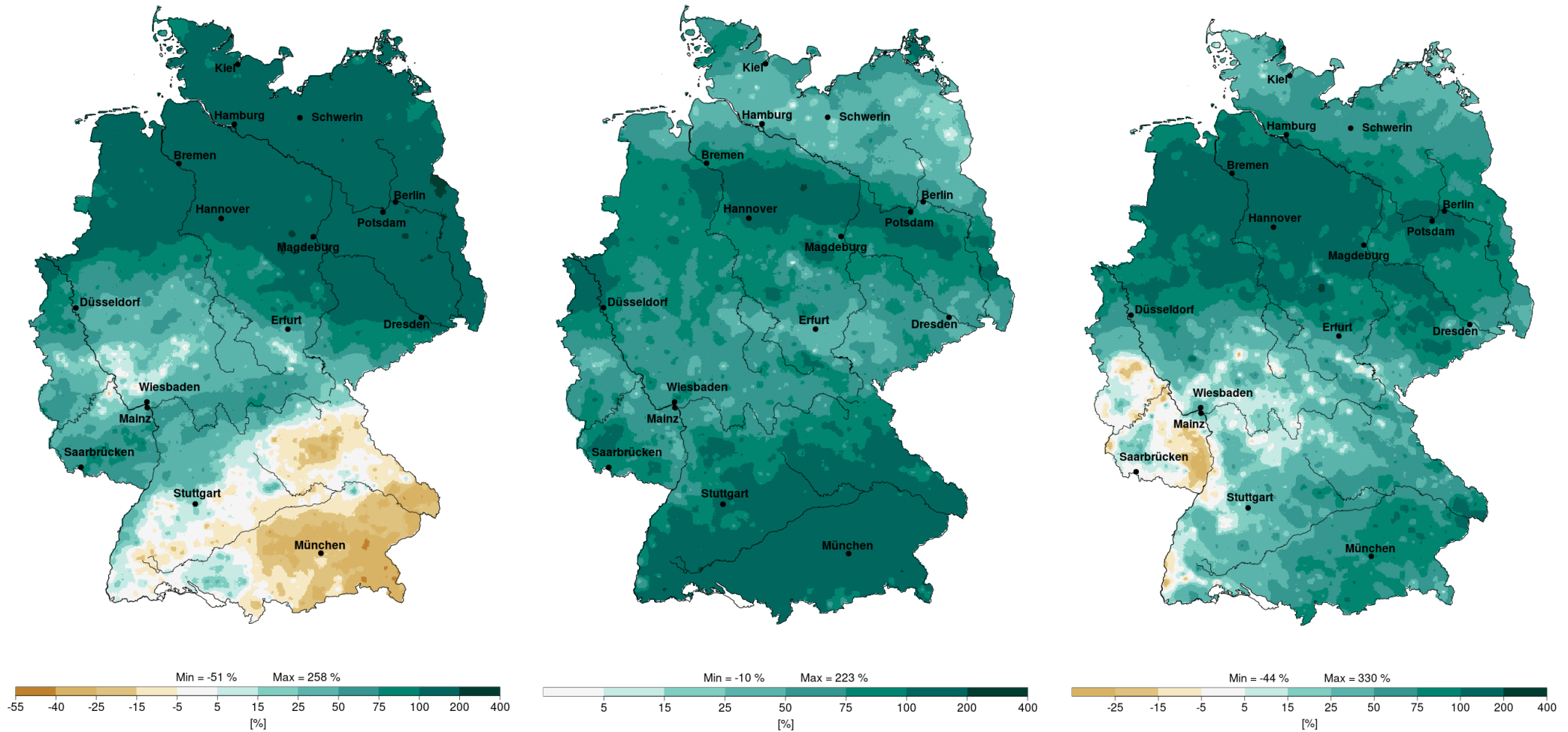
Abwasserableitung Übergabestation 1 in m³



m³



Abweichungen des Niederschlags in Prozent in den Monaten Oktober bis Dezember 2023 (Quelle: Deutscher Klimaatlas DWD)



Kostenaufstellung des Gebäudemanagements zum Ausbau der Küche ASS:

Ca. 30.000€ für die neue Spülmaschine, ca. 10.000€ für den Umbau der Abluftanlage und ca. 20.000€ für den Ab/Umbau der Einbauküche.

Zusätzlich noch die Kostenaufschlüsselung für den Umbau im Highlight zur 2. BV:

1.	Teil Erweiterung SKB	
a.	Abbrucharbeiten	6.000€
b.	Maurerarbeiten	2.000€
c.	Tischlerarbeiten	4.000€
d.	Trockenbau	2.000€
e.	Elektrik	3.000€
f.	Klempner	1.500€
g.	Maler	2.500€
h.	Bodenleger	3.500€
Gesamt		24.500€

2.	Teil Umbau Küche Notunterkunft	
a.	Statiker	1.000€
b.	Maurerarbeiten	4.500€
c.	Gerätetransport	800€
d.	Elektriker	1.000€
e.	Klempner	1.500€
f.	Maler	1.000€
g.	Bodenleger	2.000€
Gesamt		11.800€

Das macht eine Gesamtsumme von 36.300€ für das Projekt, das Gebäudemanagement empfiehlt eine Aufrundung auf 40.000€.

Behinderungen des Geh- und Radverkehrs durch private und öffentliche Baustelleneinrichtungen

Beschluss:

Die Verwaltung wird gebeten, den Geh- und Radverkehr nicht durch Baustelleneinrichtungen zu behindern. Die Sicherheit und Leichtigkeit des öffentlichen Verkehrs, auch für den Geh- und Radverkehr, darf durch bauliche Anlagen oder deren Nutzung nicht gefährdet werden.

Im Falle keiner angemessenen Lösung wird angeregt diese Verkehre sicher über die Fahrbahn zu führen, um auf der gegenüberliegenden Straßenseite eine behinderungsfreie Führung zu gewährleisten.

Begründung:

Einigen Mitgliedern des Seniorenbeirates ist aufgefallen, dass Baustelleneinrichtungen insbesondere häufig den Geh- und Radverkehr beeinträchtigen und die vorgeschriebenen Breiten der Geh- und Radwege auch über einen längeren Zeitraum nicht eingehalten werden.

Häufig geschieht dieses lediglich durch ein Querstellen der „Füße“ der Absperrungen. Diese oft weit in den Geh- und Radweg hineinragenden „Füße“ stellen insbesondere bei nicht ausreichender Beleuchtung eine große Stolpergefahr für die zu Fuß-Gehenden und Radfahrenden dar.

Der SBR regt u.a. an, die Baustelleneinrichtungsgegenstände insbesondere bei privaten Baustellen grundsätzlich außerhalb der öffentlichen Geh- und Radwege unterzubringen. Ansonsten ist die Fahrbahn z.B. für die Führung des Geh- und Radverkehrs einzuengen oder eine gesicherte Querung der Fahrbahn anzubieten, um auf der gegenüberliegenden Seite eine gesicherte Führung des Geh- und Radverkehrs anzubieten.

Für den Vorstand
Gabriele Winter

Wedel, den 15.07.2024

Vermerk

Stellungnahme zum Schreiben des Seniorenbeirats vom 20.06.2024 über Behinderungen des Radverkehrs durch private und öffentliche Baustelleneinrichtungen

Wenn Arbeiten im öffentlichen Verkehrsraum stattfinden, muss die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer und Baustellenarbeiter ausreichend gewährleistet sein. Bevor öffentlicher Verkehrsraum eingeschränkt wird, werden die Möglichkeiten einer milderer Maßnahme stets in Erwägung gezogen. Wenn bei Baumaßnahmen die Möglichkeit besteht, die Baustelleneinrichtungen auf dem Privatgrund aufzustellen, wird seitens der Verkehrsaufsicht auch keine Anordnung für den öffentlichen Verkehrsbereich erteilt. Dennoch kann es dazu kommen, dass öffentliche Straßenbereiche zur Sicherheit der Verkehrsteilnehmer abgesichert werden müssen, wenn der dortige Bereich direkt oder auch indirekt den öffentlichen Straßenverkehr betrifft. Die Entscheidung, keine Maßnahmen zur Verkehrssicherung im Straßenverkehr für private Baumaßnahmen zu treffen, würde das zustehende Baurecht der jeweiligen Person unrechtmäßig einschränken.

Es ist richtig, dass querstehende Fußplatten von Baustelleneinrichtungen den Gehweg weiter einschränken, dies geschieht jedoch auf Grundlage der Richtlinien für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA21). Die lange Seite der Fußplatte muss immer parallel zur Windlast ausgerichtet sein, aber keineswegs parallel zur Einrichtung oder zu einem Verkehrszeichen. Die Formgebung der Fußplatte erzeugt zusammen mit dem Gewicht das Standmoment, welches der Windlast entgegenwirkt. Mit der Länge erhöht sich das Standmoment. Eine parallel zur Windlast ausgelegte Ausrichtung würde das mögliche Standmoment halbieren und dadurch die Verkehrssicherheit gefährden.

Wir als Verkehrsaufsicht prüfen im Voraus stets die Erforderlichkeit von Baustelleneinrichtungen und streben die geringstmögliche Einschränkung für den Verkehrsteilnehmer an, ohne die Verkehrssicherheit zu gefährden. Unsere verkehrsrechtlichen Entscheidungen werden auch stets unter Berücksichtigung der Anforderungen der RSA21 getroffen. Leider kann aufgrund der Menge an Bau- oder Sanierungsmaßnahmen in der Stadt Wedel nicht jede einzelne Baustelle in vollem Umfang kontrolliert werden und somit eine exakte Umsetzung der verkehrsrechtlichen Anordnung nicht immer garantiert werden.