

Bekanntmachung

Es findet eine Sitzung des Rates der Stadt Wedel am Donnerstag, 17.10.2024 um 19:00 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 Einwohnerinnen und Einwohner
- 2 Öffentlicher Teil des Protokolls der Sitzung vom 19.09.2024
- 3 Nachbesetzung von Gremien
- 4 Wahl des/der Ersten Stadtrates/Stadträtin
- 5 Haushaltskonsolidierung
Maßnahme Nr. A 6 (lt. BV 2023/030-1)
Einforderung eines Nachlasses auf die Kosten der Wärmeerzeugung gegenüber den Stadtwerken Wedel
- 6 Bebauungsplan Nr. 27 b "Hogschlag", 1. Änd. "Teilbereich Ost",
Aufstellungsbeschluss - Erweiterung Geltungsbereich,
Entwurfsbeschluss sowie Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und Behörden
- 7 Kindertagesstätten in Wedel; Kindergarten der Ev.-Luth. Christus Kirchengemeinde Schulau, zusätzliche Stelle mit einer Arbeitszeit von 32 Wochenstunden
- 8 Ausbau der SKB am Standort "Highlight"
- 9 Zustimmung zur Wahl der 2. Stellvertretenden Wehrführung der Freiwilligen Feuerwehr Wedel
- 10 Öffentliche Mitteilungen und Anfragen
- 10.1 Bericht der Verwaltung
- 10.2 Öffentliche Anfragen

Voraussichtlich nichtöffentlicher Teil

- 11 Nichtöffentlicher Teil des Protokolls der Sitzung vom 19.09.2024
- 12 Grundstücksangelegenheiten - Soziale Härtefallanträge auslaufende Erbbaurechte

- 13 Grundstücksangelegenheiten - Soziale Härtefallanträge auslaufende Erbbaurechte
- 14 Weiterbetrieb des Kombibades Wedel
- 15 Nichtöffentliche Mitteilungen und Anfragen
 - 15.1 Bericht der Verwaltung
 - 15.2 Nichtöffentliche Anfragen

Öffentlicher Teil

- 16 Unterrichtung der Öffentlichkeit

gez. **Julian Fresch**
Stadtpräsident

F. d. R.:
Kirsten Gragert

Hinweis:

Die öffentlichen Unterlagen zur Sitzung des Rates liegen ab Montag vor dem Sitzungstermin zur Einsichtnahme in der Stadtbücherei aus und können auf der Internetseite der Stadt Wedel www.wedel.de eingesehen werden.

Beantwortung der Fragen der Anwohner zu Punkt 6 der Tagesordnung der Ratssitzung vom 19.9.24; Bebauungsplan 27b „Hogschlag“ 1. Änderung „Teilbereich Ost“

1. Wieso wird davon ausgegangen, dass es sich um den städtischen Innenbereich handelt? Tatsächlich handelt es sich bei 27b um eine Stadtrandlage, die den Übergang von der geschützten Altstadt in das Landschaftsschutzgebiet Elbmarschen darstellt. Der Charakter des Stadtteils ist geprägt durch niedrige Ein- und Mehrfamilienhäuser, bzw. Reihenhausbauung, die einen harmonischen Übergang in das Naturschutzgebiet darstellen. Das Ortseingangsschild ist näher an der Baufläche als der Roland! Es geht daher nicht um Wohnraum im städtischen Innenbereich von Wedel! Deshalb kann kein Bebauungsplan der Innenentwicklung nach §13a der BauGB aufgestellt werden! Wir bitten um eine belastbare Erklärung die von uns geprüft werden kann.

Antwort: Innen- und Außenbereich sind Begriffe im deutschem Bauplanungsrecht, zwischen denen grundsätzlich unterschieden wird. Der Innenbereich umfasst alle Grundstücke, die im Zusammenhang bebauter Ortssteile liegen, zum Außenbereich gehören alle Flächen, die weder im Geltungsbereich eines Bebauungsplans liegen, noch innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils.

Auf die hier angeführte Entfernung zum „Innenstadtbereich“ kommt es dabei nicht an.

2. Der Charakter des Stadtteils wird grundsätzlich verändert: 5-geschossig versus 2-geschossig, GFZ 1,2 vs. 0,4. Wieso hält sich die Verwaltung und die Politik nicht an die eigenen Mitteilungsvorlagen MV/2019/046 und vor allem nicht an das Baugesetzbuch, §34, Abs. 1?

Antwort: § 34 Abs. 1 BauGB ist nur anzuwenden, wenn kein oder nur ein einfacher Bebauungsplan vorliegt (§ 30 Abs. 3 BauGB). Für die hier zu überplanende Fläche gibt es aber einen gültigen qualifizierten Bebauungsplan (also in keinem Fall eine Anwendung von § 34 Abs. 1). Weil die Festsetzungen dieses Bebauungsplans (Trasse der ehemals geplanten Südumfahrung) jedoch nicht mehr den Planungszielen der Stadt entsprechen, findet mit dem Änderungsbebauungsplanverfahren eine Neuplanung statt. Die angeführte MV betraf einen nicht vergleichbaren Bereich ohne wirksamen Bebauungsplan im Außenbereich.

3. Gebäudehöhen und Abstände zu den Nachbargrundstücken? Wir haben den starken Eindruck, dass Landesbauvorschriften eklatant verletzt werden. Im vorliegenden Plan wird sogar konkret vom der „Klarstellung des Ausmaßes der Überschreitungsmöglichkeiten“ gesprochen, dass wie fast alle für die Anwohner kritischen Sachverhalte auf ... „Festlegung im weiteren Planverfahren“ vertagt wird! Wir bitten um eine belastbare Aussage über Abstände und Gebäudehöhen. Jetzt und nicht irgendwann später!

Antwort: Grundsätzlich werden die Landesbauvorschriften Schleswig-Holsteins eingehalten. Es ist nicht vorgesehen verringerte Abstandsflächen im Bebauungsplan zuzulassen. Die genauen Gebäudehöhen sollen im weiteren Verfahren in den Bebauungsplan festgesetzt werden.

4. Heißen 5 Vollgeschosse, dass man noch ein halbes oben drauf packen kann? Also insgesamt 5,5, Geschosse hat? Bitte klären.

Antwort: Mögliche Staffelgeschosse sind in dem Plan bei den jeweiligen Gebäuden bereits vermerkt (z.B. III + SG). Laut Konzept sollen keine weiteren Geschosse hinzukommen, d.h., dass das höchste Gebäude maximal 5 Geschosse erhält. Zusätzliche Dachgeschosse sind nicht vorgesehen und werden auch durch eine noch zu ergänzende Gebäudehöhe nicht möglich sein.

5. Massive Verschattung durch die Geschosse auf beiden Seiten des Baugrundstücks führen zu einer deutlich verschlechterten Lebensqualität aller Anwohner des Stadtteils und beeinträchtigt den Ausbau PI-basierter erneuerbarer Energien. Bis zu 3 Stunden weniger Sonneneinstrahlung am Tag. Die Aussage im Bebauungsplan, dass eine angemessene Besonnung möglich ist, ist irreführend! Bitte Klarstellung mit Fakten.

Antwort: Grundsätzlich gibt es für niemanden einen rechtlichen Anspruch auf volle Sonneneinstrahlung. Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens werden die Details ausgearbeitet, dazu wird unter anderem eine Verschattungsstudie in Auftrag gegeben, um negative Auswirkungen auf umliegende Gebäude zu überprüfen. Der Bauträger hat bereits in der Sitzung des Planungsausschusses am 01.10.2024 dazu eine vorläufige Studie vorgestellt:

<https://www.wedel.sitzung-online.de/public/to010?SILFDNR=1000435>

6. Hohe Verdichtung und Versiegelung steht im direkten Widerspruch zu Wedels kommunizierten Zielen, i.e. Schwammstadt, Erhaltung der biologischen Vielfalt und den Anspruch die „Stadtteilqualität weitestgehend zu erhalten“ (Zitat aus der Ablehnung des Bauplanverfahrens 27d "Geestrand"). Begründung warum man in diesem Einzelfall davon absehen will.

Antwort: Die Stadt will in diesem Einzelfall nicht davon absehen, sondern vielmehr ist gerade die Innenverdichtung unter Beibehaltung von Grünflächen fördernd für die genannten Ziele.

Der zitierte Bereich im aufgehobenen Bebauungsplanverfahren Nr. 27d „Geestrand“ liegt im Übrigen nicht im Innenbereich, sondern im Außenbereich.

7. Die Planung soll angeblich in das abgestimmte städtebauliche Konzept der Stadt Wedel passen. Gibt es dieses Konzept und wenn ja, bitte erklären wie eine Stadtrandlage zum Innenbereich wurde und wie das in das Konzept passt?

Antwort: Siehe Antwort Frage 1. In den letzten Jahren sind in Wedel eine Vielzahl von städtebaulichen ansprechenden Innenstadtverdichtungen erfolgreich realisiert worden. Diese ermöglichen ein sehr attraktives Wohnen im Innenbereich.

8. Erklärung warum div. Baugesetze nicht angewandt / berücksichtigt werden? Baugesetzbuch *) (BauGB) § 34 Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile:

„(1) Innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile ist ein Vorhaben 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 Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse müssen gewahrt bleiben; das Ortsbild darf nicht beeinträchtigt werden.“

Antwort: Siehe Antwort Frage 2.

9. Decken die Kostenübernahme nach den „Grundsätze der Bodennutzung“ wirklich alle Folgekosten für die Stadt Wedel ab? Konkrete Aufstellung?

Antwort: Alle Kosten, die im Zusammenhang mit dem Planungsvorhaben konkret bezifferbar sind, werden vom Investor übernommen.

Neben dem Kostenübernahmevertrag für die Kosten des Planverfahrens (beinhaltet sämtliche Gutachten sowie die Kosten des beauftragten Planungsbüros), hat der Investor eine Verpflichtungserklärung unterzeichnet, in der er die „Grundsätze der Bodennutzung“ anerkannt hat.

Diese beinhalten die Herstellung von öffentlichem Wohnungsbau sowie die Kosten der sozialen Infrastruktur nach den Kostensätzen des gültigen Folgekostenkonzepts.

Zusätzlich verpflichtet sich der Investor die Kosten für die technische Infrastruktur, hier die Umplanung und Herstellung des Knotenpunktes Holmer Straße/Schauenburger Straße/Lülanden sowie die Herstellung eines kombinierten öffentlichen Rad- und Fußweges auf dem privaten Grundstück.

Da die öffentliche Rad- und Fußwegeverbindung, die Grünflächen und der Spielplatz in privater Hand verbleiben, entstehen der Stadt Wedel hier keine Folgekosten.

10. Es wird festgestellt das der Beschluss trotz Kostenübernahme (s.o.) finanzielle Auswirkungen hat - Wie hoch und wann?

Antwort: Siehe Frage 9.

Im Übrigen lassen sich die finanziellen Auswirkungen der einzelnen Bewohner*innen auf den städtischen Haushalt in keinem Bauvorhaben oder Bestandsgebäuden vorhersagen (Einkommen, Alter, Nutzung der sozialen Infrastruktur, etc.). Auch schon jetzige Einwohner*innen verursachen finanzielle Auswirkungen für den städtischen Haushalt.

11. Es wird festgestellt das der Haushalt Mittel bereits veranschlagt hat - Wie viel und erhöht er den Schuldenstand unserer Stadt?

Antwort: Der Schuldenstand der Stadt wird nicht erhöht. Die Mittel sind im Haushalt veranschlagt, da die Stadt Auftraggeberin für die Planungsleistungen und Gutachten ist. Die Kosten werden vom Bauträger an die Stadt erstattet und werden somit refinanziert. Es handelt sich damit um Einnahme- und Ausgabeansätze.

12. Das Verkehrskonzept ist lückenhaft und betrachtet nicht die reale Situation. Den veröffentlichten Unterlagen ist ein Verkehrsgutachten beigefügt, in dem die Leistungsfähigkeit des Knotens B431/Lülanden/Plangebiet betrachtet wird. Dieses Verkehrsgutachten betrachtet jedoch den Knoten, als wäre er auf der grünen Wiese. Die B431 ist bereits jetzt morgens durch Verkehrsstau zwischen Lülanden und Roland, teils bereits ab Hatzburgtwiete, gekennzeichnet. Dies führt bereits heute zu Ausweichverkehren durch das Wohngebiet über Helgolandstraße und Ansgariusweg. Die LSA Lülanden schaltet derzeit im morgendlichen Verkehr so gut wie nie auf rot, entlang der B431 weil von Lülanden ein grüner Rechtsabbiegerpfeil (VZ 720) den Verkehr regelt. Durch den Umbau des Knotens wird auch diese LSA zukünftig häufig auf rot stehen, mit entsprechendem verlängerten Rückstau. Warum wird nicht die Situation am heute bereits überlasteten Straßenzug der B431 betrachtet?

Antwort: Die Auswirkungen werden Bestandteil der Abwägung im Planverfahren sein. Die Anregung zur Überprüfung wird an das zu beauftragende Büro für das Verkehrsgutachten weitergegeben.

13. Der Ansgariusweg ist in der gesamten Betrachtung völlig außen vorgelassen. Die Straße Lüttdahl wird jetzt schon ungeahndet als Zufahrt zum Ansgariusweg und zur Helgolandstraße benutzt, obwohl es eine Zielstraße nur für die Anwohner des Lüttdahls ist. Die gesamte Situation in Lülanden-Süd mit Zufahrt über Hatzburgtwiete und Helgolandstraße ist ebenfalls nicht berücksichtigt. Es ist mit einer Zunahme des Ausweichverkehrs über Helgolandstraße und Ansgariusweg durch gesteigerten Rückstau vom Knoten Lülanden zu rechnen. Wir haben bereits ein Verkehrs- und Stellplatzproblem, wie soll das ohne geeignete Maßnahmen funktionieren? Bitte Erklären.

Antwort: Bezüglich des Verkehrs siehe Antwort 12. Die bereits bestehende Stellplatzproblematik liegt an dem entsprechenden Verhalten der Anwohnenden. Im Plangebiet werden ausreichend Stellplätze für die neu entstehenden Wohneinheiten geschaffen.

14. Auswirkung und Dauer des Baustellenverkehrs? Bitte stellen Sie das Konzept vor.
Antwort: Die Koordinierung der Baustelle ist Angelegenheit des Bauträgers und nicht Gegenstand des Planverfahrens. Hierzu werden von Diesem Regelungen mit der unteren Verkehrsbehörde abgestimmt.

15. Wie wird die Parkraumbewirtschaftung aussehen? Seit Fertigstellung des „Lüttdahlhus“ (Ansgariusweg 6 bis 10) sind abends alle Flächen am Ansgariusweg mit parkenden Fahrzeugen belegt. Durch den geplanten Neubau erwarten wir Parkdruck und damit auch Parkplätze als knappes Gut, für das bezahlt werden muss. Wie wird die Parkraumbewirtschaftung aussehen?

Antwort: Siehe Antwort 13.

16. Kindertagesstätten und Schulen sind jetzt schon überlastet. Bis die Bauabschnitte fertig sind, wird es keine neuen Kitas und Schulen geben. Was veranlasst Sie, so verantwortungslos mit der Infrastrukturplanung umzugehen, denn neue Schulen und Kitas werden unseres Wissen im Moment nicht geplant? Bitte Planung vorstellen.

Antwort: Der Schulentwicklungsplan wird derzeit für die Vorstellung im Ausschuss für Bildung, Kultur und Sport erarbeitet. Alle Neubauvorhaben werden an die entsprechende Fachabteilung gemeldet und dort in der Planung berücksichtigt. Im Bereich der Kindertagesstätten werden in Kürze zwei neue Einrichtungen den Betrieb aufnehmen.

17. Reicht die Infrastruktur für Strom und Wasser, sowie Abwasser für 100 neue Wohneinheiten auf dem Gebiet aus und welchen Einfluss hat diese Mehrbelastung auf die Anwohner?

Antwort: Im Zuge des Planverfahren werden die Stadtentwässerung und die Stadtwerke eingebunden, die Anwohnenden sind nicht betroffen.

18. Heizungskonzept? Wie und was? Wärmepumpe? Lärmemissionsplan? Blockheizkraftwerk? Gas oder Wasserstoff? Bitte Sachverhalt klären.

Antwort: Der Bauträger erstellt im Zuge des Planverfahrens ein Heizungskonzept, die Entscheidung obliegt ihm. Selbstverständlich sind die gesetzlich vorgeschriebenen Lärmemissionswerte einzuhalten.

19. Wieso wird keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt? Es liegen genug Anhaltspunkte vor, die eine Beeinträchtigung der Fauna/Flora sowie dem Vogelschutz nahelegen. Das Argument Innenentwicklung ist falsch (s.o.)! Bitte begründen.

Antwort: Zur Innenentwicklung siehe Antwort 1.

Die Begründung für die Zulässigkeit des beschleunigten Verfahren ohne Umweltverträglichkeitsprüfung findet sich in der vorläufigen Begründung zum Bebauungsplanverfahren in Punkt 1.2 und Punkt 9 (geringe Fläche, kein Natura2000-Gebiet, etc.).

Ein Artenschutzgutachten wird im weiteren Bebauungsplanverfahren erstellt. Zudem werden die Fachbehörden sowie Naturschutzverbände wie z.B. der NABU im Bebauungsplanverfahren beteiligt und deren Stellungnahmen in die Abwägung aufgenommen. Sollte sich hier ein Anhaltspunkt ergeben, der eine Umweltprüfung erforderlich macht, wird entsprechend reagiert werden.

20. Auswirkungen auf das Trinkwasserschutzgebiet. Baugebiet liegt in Zone III A.

Welche Kosten für notwendige Maßnahmen und Überwachung kommen auf die Stadt zu?

Antwort: In der vorläufigen Begründung wird unter Punkt 2.7 auf das Trinkwasserschutzgebiet hingewiesen. Es bestehen für den Bauträger die gleichen Gebote, Duldungs - und Handlungspflichten wie für alle Anwohnenden.

21. Es wird es in den Jahren 2025/26 eine Erhebung zum Wohnungsbedarf in Wedel geben. D.h. wir wissen nicht, ob alle 100 Einheiten überhaupt benötigt werden. Kann man den B-Plan-Aufstellungsbeschluss nicht verschieben, bis die Bedarfe klar sind?

Antwort: Wedel hat einen Bedarf an Wohnraum, der weit über die hier geplanten Wohneinheiten hinausgeht. Das Land Schleswig-Holstein hat in der „Landesverordnung über die Bestimmung der Gebiete mit angespanntem Wohnungsmarkt nach § 201a des Baugesetzbuchs“ daher Wedel als entsprechendes Gebiet festgelegt.

22. Dazu: Wir haben Leerstand in Wedel bei den Neubau-Wohnungen in der Hafestraße, in Lüländen und in der Bahnhofstraße. Wie wird der Leerstand zur Zeit behördenseitig ermittelt?

Antwort: Ein gewisser Leerstand ist übergangsweise am Markt normal. Die Stadt erlangt nicht immer Kenntnis von leerstehendem privaten Wohnraum. Es gibt darüber keine Meldepflicht.

23. Die geplanten 40 WE Sozialer Wohnbau werden benötigt. Hier gibt es keinen Widerspruch! Aber die Frage ist: Können sich Wedeler die 60 anderen leisten? Entweder die Kaufpreise oder die Mieten mit 18-20 E/m²?

Antwort: Der soziale Wohnraum in einem Bauvorhaben mit Bebauungsplanverfahren muss bei mehr als 1.500qm gemäß Ratsbeschluss immer mehr als 30% der Nettowohnfläche ausmachen. Ob die frei finanzierten Wohneinheiten Abnehmer finden, liegt im wirtschaftlichen Risiko des Bauträgers.

Ergänzend sei hinzugefügt, dass ein sehr konstruktives Gespräch mit drei Vertretern der Anwohnenden und dem Fachdienst Stadt- und Landschaftsplanung stattgefunden hat. Zudem haben die Anwohnenden bereits mit dem Bauträger gesprochen.

Stadt- und Landschaftsplanung
Wedel, den 10.10.2024

Beantwortung der Fragen der Anwohnerin zu Punkt 6 der Tagesordnung der Planungsausschusssitzung vom 01.10.2024; Bebauungsplan 27b „Hogschlag“ 1. Änderung „Teilbereich Ost“ (für den Rat am 17.10. und den PLA am 05.11.24)

1. Im Protokoll des PL am 06.12.2022 antwortet die Verwaltung auf die Frage, warum das beschleunigte Verfahren beim Bebauungsgebiet Hoogschlag angewendet wird. Die Verwaltung erläutert, dass sich das beschleunigte Verfahren nicht speziell auf das vorliegende Projekt beziehe, sondern auf einem im Baugesetz vorgesehenen Verfahrensablauf, der beispielsweise bis zu einer bestimmten Flächengröße zum Tragen käme.
Um welche Flächengröße handelt es sich beim Baugebiet Hoogschlag?
Welche Ausschlusskriterien gibt es für beschleunigte Verfahren?
Was beinhaltet und wie unterscheidet sich ein beschleunigtes Verfahren bei diesem Baugebiet?

Antwort: Die Aufstellung dieses Bebauungsplans erfolgt nach dem Verfahren für Bebauungspläne der Innenentwicklung nach § 13a Baugesetzbuch (BauGB). Danach kann der Bebauungsplan im beschleunigten Verfahren ohne Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 Absatz 4 BauGB sowie ohne Ausgleichserfordernis durchgeführt werden. Die Anwendungsvoraussetzungen für dieses Verfahren liegen hier vor, weil zum einen die zulässige Grundfläche weniger als 20.000 qm beträgt und zum anderen durch den Bebauungsplan keine Zulässigkeit von Vorhaben begründet wird, die der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt und keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung von Fauna-Flora-Habitat- und EU-Vogelschutzgebieten oder sonstigen Satzungen bestehen (siehe Punkt 1.2 der vorläufigen Begründung). Der gesamte Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst ca. 1,56 ha inklusive der anteiligen Straßenverkehrsflächen, davon sind 1,08 ha unbebaute Fläche, welches als Allgemeines Wohngebiet festgesetzt werden soll mit einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,35 (siehe Punkt 1.3 der vorläufigen Begründung). Danach liegt die maximal mögliche zu realisierende Grundfläche mit 3.780 m^2 ($10.800 \text{ m}^2 \times 0,35 = 3.780 \text{ m}^2$) weit unter den nach Ausschlussfaktoren genannten 20.000 m^2 . So kann wie oben beschrieben von einer Umweltprüfung und einem Umweltbericht abgesehen werden. Zudem könnte auf die frühzeitige Beteiligung verzichtet werden, die aber in diesem Verfahren jedoch durchgeführt werden soll (siehe vorliegender Beschlussvorschlag).

2. Warum werden die Kriterien aus der der Begründung zum B-Plan27d nicht auch bei der Änderung angewendet?

Antwort: Weil für die beiden Gebiete vollkommen unterschiedliche Voraussetzungen vorliegen (Innenbereich / Außenbereich, vorhandener Bebauungsplan / kein Bebauungsplan) sind diese nicht miteinander vergleichbar.

3. Warum muss bei Ausschöpfung der größtmöglichen Bebaubarkeit die sich hieraus ergebende Zumutbarkeitsgrenze für die Nachbarschaft festgelegt werden?

Antwort: Der Bebauungsplan setzt die bebaubare Fläche als Allgemeines Wohngebiet (WA) fest. Die Orientierungswerte für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung liegen nach § 17 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) im WA-Gebiet bei einer GRZ von 0,4 sowie bei einer GFZ von 1,2.

Damit liegt hier nicht, wie behauptet, eine größtmögliche Ausschöpfung der Bebaubarkeit vor.

4. Inwieweit stehen die schützenswerten Interessen der Betroffenen und die Belange des Allgemeinwohls in einem gerechten Ausgleich und in einem ausgewogenen Verhältnis?

Antwort: Nach § 2 BauGB sind bei der Aufstellung von Bauleitplänen die Belange, die für die Abwägung von Bedeutung sind, zu ermitteln und zu bewerten. Dies wird im Rahmen dieses Bebauungsplanverfahrens geschehen.

Eine Frage zur 12 monatigen Hallenschließung der Steinberghalle:

Mein Name ist Oliver Ollrogge ich bin Papa von drei Kindern, von denen zwei selbst Basketball spielen. Ich trainiere die M11-Mannschaft, zu der jede Woche bis zu 16 Kinder in die Halle kommen.

Vielen Dank, dass ich die Gelegenheit habe, eine Frage zu stellen. Ich möchte mit meiner Frage verdeutlichen, dass unser Verein weit mehr ist als nur ein Basketballverein – er leistet einen wichtigen Beitrag für die gesamte Stadt Wedel.

Dieser Verein ist nicht nur ein Ort für ein Basketballtraining ein- oder zweimal pro Woche. Er ist wie eine Familie und spielt eine wichtige Rolle im Leben vieler Kinder und Erwachsener.

Freundschaften teilweise auch Lebenslange entstehen. Dieser Verein steht für soziale Integration, Migration, Teamgeist und auch Leistungsbereitschaft. Unsere Kinder sind aktiv, verbringen ihre Zeit eben nicht vor Bildschirmen, sondern in der Halle, sie feuern, wenn sie nicht selber spielen am Wochenende ihre Freunde an und sind Teil einer lebendigen Gemeinschaft.

Der SC Rist hat über Jahrzehnte hinweg diese Werte aufgebaut und gibt sie von Generation zu Generation weiter. Der Sport ist fest im Alltag der Kinder verankert.

Wenn alle Vereine nun gezwungen werden, sich die bestehenden Hallen zu teilen, bedeutet das auch für alle Kinder in Wedel weniger Zugang zum Sport. Dieser Dominoeffekt wird Auswirkungen auf jedes Kind haben, das Sport treibt. Wie möchte die Stadt Wedel diesen Punkt den Familien erklären?

Britta Wien-Hansen, SC Rist Wedel, Steinberg 16

Wedel, 17.10.2014

Mein Name ist Britta Wien-Hansen und ich bin ^{hauptamtlich} beim SC Rist unter anderem für die Öffentlichkeitsarbeit und Social Media verantwortlich, wodurch ^{ich} in alle Bereiche des Vereins involviert bin.

Der SC Rist Wedel ist seit 55 Jahren in Wedel ansässig und hat sich zu einer Institution des sozialen Lebens der Stadt entwickelt.

Neben den aktuell 600 aktiven Spielerinnen und Spielern aller Altersklassen, engagiert sich der Verein IN der Stadt Wedel FÜR die Stadt Wedel in folgenden Punkten:

- Kita-AGs,
- Schul-AGs,
- Grundschul-Liga,
- Schul-Turniere,
- Beteiligungen an Schulsportfesten,
- Sommerfeste/Weihnachtsfest und
- Bundesliga-Spieltage mit Event-Charakter.

Wir sorgen für Bewegung, soziale Integration, Teamgeist und Leistungsbereitschaft für unsere Jugend!

Durch eine 12-monatige Schließzeit der Steinberghalle wäre das alles vorbei.

Meine Frage ist nun: wie wollen Sie das rechtfertigen?

Helmut Thöm, Op'n Klint 30, 22880 Wedel

Wedel, 17.10.2024

Betr.: Einwohnerfragestunde zur Ratssitzung am 17.10.2024

Mein Name ist Helmut Thöm, ich bin langjähriges Mitglied des Sportclub Rist, eines überregional bekannten und erfolgreichen Basketballvereins, der die Halle am Steinberg in Wedel für seine Wettkämpfe nutzt.

Um auch für die kommende Saison 2025/26 eine ProB Lizenz beantragen zu können, muss die Beleuchtungsanlage der Steinberghalle ertüchtigt werden, damit die geforderte Beleuchtungsstärke von 750 Lux erreicht wird. Diese Ertüchtigung muss bis zum 15. April 2025 abgeschlossen sein.

Meine Frage ist nun, ob die Stadt Wedel bereit ist, dem SC Rist den Weg zum Erhalt der Spiellizenz zu ebnen, indem sie entweder die Ertüchtigung kurzfristig selbst vornimmt oder dem Verein erlaubt, einen Fachbetrieb damit zu beauftragen und die Kosten von 45 000.- dafür über einen Kredit bei der Stadtparkasse selbst zu finanzieren.

Dieses Angebot des SC Rist ist mit der Erwartung verbunden, dass die Steinberghalle nicht in einem sondern in mehreren Bauabschnitten saniert wird und die neue Beleuchtungsanlage nach der Hallensanierung möglichst weiter genutzt wird.

**Schriftliche Fragen des Jugendbeirates der
Stadt Wedel an die Verwaltung der Stadt Wedel
bzgl. Der Renovierung der Steinberghalle.**



Der Jugendbeirat der Stadt Wedel ist sich bewusst das aufgrund der angespannten Haushaltslage der Stadt Wedel die Verwaltung bemüht ist, jedwede Ausgaben der Stadt Wedel so gering wie möglich zu halten.

Dennoch ist der Jugendbeirat der Stadt Wedel als Repräsentationsorgan der Jugendlichen der Stadt Wedel, empört über die geplante 1-jährige Sperrung der Steinberghalle für 1 Jahr.

Wie der Jugendbeirat aus der Presse und vom SC Rist erfahren hat plant die Verwaltung die Steinberghalle für die anstehenden Renovierungen für mindestens 1 Jahr, komplett zu sperren.

Damit bringt die Stadt Wedel aus Sicht des Jugendbeirates nicht nur den SC Rist, welcher nicht nur für überregionale Bekanntheit unserer Stadt sorgt, sondern auch eine der wichtigsten Akteure für Kinder und Jugendliche unserer Stadt ist, an den Ran der Existenz, sondern ist aus Sicht des Jugendbeirates nicht mehr in der Lage adäquaten Sportunterricht für die Schüler*innen des Johann-Rist-Gymnasiums zu gewährleisten.

Aus diesem Grund hat der Jugendbeirat folgende Fragen an die Verwaltung und bittet diese spätestens zur nächsten Ratssitzung zu beantworten.

- 1) Welche Mehrkosten erwartet die Verwaltung bei einer Etappenweisen Renovierung der Steinberghalle im Vergleich zu einer Renovierung bei kompletter Sperrung? Und besteht die Möglichkeit, dass der SC Rist dies Mehrkosten, wenn es für den Verein finanziell möglich ist, bezahlt?

- 2) Welche Ausweichmöglichkeiten gibt es laut der Verwaltung, in denen der Sc Rist seinen Spiel- und Trainingsbetrieb aufrecht erhalten kann?
- 3) Warum lässt sich aus Sicht der Verwaltung, während der kompletten Renovierung der Steinberghalle die Halle nicht nutzen?
- 4) Wie will die Verwaltung auch im Winter, während der Sperrung der Steinberghalle einen die Voraussetzungen bereithalten, die für den Sportunterricht für die Schüler*innen des Johann-Rist-Gymnasiums benötigt werden?
- 5) Hat die Verwaltung geprüft inwiefern durch die Bereitstellung von Containern mit Sanitären Einrichtungen die Sperrzeit der Halle verringert werden kann?

Für den Jugendbeirat

Finn Bödding stellvertretender Vorsitzender



Schriftliche Fragen des 08. Jugendbeirates der Stadt Wedel an die Verwaltung der Stadt Wedel

Thema: Ehrung von Hüseyin Inak

Am 07.08.2024 starb Hüseyin Inak. Hüseyin Inak war eine über alle Parteigrenzen hinweg geschätzte Persönlichkeit und auch in weiten Teilen der Wedeler Bevölkerung, für seinen unermüdlichen Einsatz für die Integration Geflüchteter, und seinen Einsatz für Gleichberechtigung und Gerechtigkeit geschätzt. Auch der Jugendbeirat der Stadt Wedel schätzt, das Lebenswerk von Hüseyin Inak sehr. So war er immer ein vehementer Kämpfer für die Interessen der Jugendlichen in dieser Stadt. Den Jugendbeirat wird Hüseyin Inak auch durch die Zusammenarbeit beim Friedenscup oder gemeinsam Projekte mit Wedel TV in Erinnerung behalten. Bald nach dem Tod blieb bei vielen Wedelern die Frage, wie man Hüseyin Inak ein würdiges Andenken schaffen könnte. Der Jugendbeirat hat ein großes Interesse Hüseyin Inak, ein würdiges Andenken zu bewahren. Auch die 1. Stellvertretende Bürgermeisterin, kündigte an, Möglichkeiten zur Ehrung Hüseyin Inak zu prüfen. Eine online Unterschriftenaktion, Hüseyin Inak die Ehrenbürgerwürde der Stadt Wedel zu verleihen, wurde stand 15.10.2024 von 454 Unterzeichner*innen.

Der Jugendbeirat der Stadt Wedel hat nun folgende Fragen an die Verwaltung der Stadt Wedel:

1. In welcher Form gebe es Möglichkeiten Hüseyin Inak zu ehren? Und zu welchem Ergebnis ist die von der stellvertretenden Bürgermeisterin Frau Fisauli-Aalto auf Facebook angekündigte Prüfung gekommen?
2. Welche Voraussetzungen müssen erfüllt sein, um die Ehrenbürgerwürde an Hüseyin Inak zu verleihen?
3. Welche Voraussetzungen müssen zur Benennung einer öffentlichen Verkehrsfläche nach Hüseyin Inak erfüllt sein?

Für den Jugendbeirat der Stadt Wedel

Arne Thom 1. Vorsitzender

Finn Bödding 2. Vorsitzender

Hiermit bitte ich um folgende Änderungen des Ratsprotokolls vom 19.9.2024, Seite 9 und 10 (in roter Schrift):

7 Beschluss des kommunalen Wärme- und Kälteplans der Stadt Wedel, BV/2024/056-1

Die Vorlage kommt aus dem UBF. Frau Kärgel freut sich darüber, dass die Stadt Wedel zu einer der ersten Kommunen in Schleswig-Holstein zählt, die einen fertigen kommunalen Wärme- und Kälteplan (KWKP) vorlegt. Das sei in erster Linie auch dem Engagement des Klimamanagers Herrn Germann und der guten Zusammenarbeit mit den Stadtwerken zu verdanken. Frau Kärgel hält den gesetzlich vorgeschriebenen Wärme- und Kälteplan für ein wichtiges Werkzeug, um bei der Wärmewende vorwärts zu kommen und dem Klimawandel mit effektiven Maßnahmen zu begegnen. Die Umsetzung des KWKP sei zwar ein kostenintensives Projekt, aber gemeinsames Handeln sei angesagt, um der Bevölkerung Alternativen zur fossilen Energieversorgung zu ermöglichen und Klimaneutralität zu erreichen.

Der UBF habe mit einer Änderung zugestimmt. Frau Kärgel verliert den Beschlussvorschlag mit dem Änderungsbeschluss.

.... Seite 10:

Frau Kärgel schließt sich Herrn Barop an. Man müsse alle **Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Wedel bei der Umsetzung des KWKP** mitnehmen.

Sie zitiert von Seite 2 **des KWKP**: „Langfristiges Ziel ist die Treibhausgasneutralität des stadtweiten Wärme- und Kältesektors bis spätestens 2040 (vgl. Koalitionsvertrag 2022-2027 (Land SH) vom 22.06.2022) im Handlungsfeld 2 "Umwelt und Klimaschutz". Dieses Langfristziel ist direkt verknüpft mit dem strategischen Ziel "Wedel schützt Klima und Umwelt", da über die Dekarbonisierung des Wärme- und Kältesektors ein substanzieller Teil (über 70%) aller Treibhausgas-Emissionen in Wedel eingespart werden kann.“ ~~„Langfristiges Ziel ist die Treibhausneutralität des stadtweiten Wärme- und Kältesektors bis spätestens 2024 (vgl. Koalitionsvertrag 2022-2027 (Land SH) vom 22.06.2022) im Handlungsfeld 2 „Umwelt und Klimaschutz“.~~

Die Stadt übernehme bei der Umsetzung der sieben geplanten Maßnahmenfelder des KWKP lediglich bei den Beratungsangeboten für Privatpersonen die primäre Zuständigkeit.

Sie fordert, den Satz auf Seite 5 „Hinsichtlich der Finanzierung des Quartiersbüros besteht keine gesetzliche Pflicht, jedoch ist zu befürchten, dass ohne diese Vor-Ort-Beratungsleistung, die zur vollständigen Dekarbonisierung des Wedeler Wärmesektors erforderliche Reduktion des Gebäudewärmebedarfs (-35,3% bis 2024) nicht erreicht werden kann.“ **nicht** zu streichen.

Ein Beratungsbüro in einem Raum der Moorwegschule scheint nach Einschätzung des Klimaschutzmanagers leider zu sehr am Rande der Moorwegsiedlung zu liegen, um angenommen zu werden. Im Gebäude der ehemaligen Zweigstelle der Stadtparkasse am Hasenkamp wäre ein Beratungsbüro wohl besser angesiedelt, aber dort sei nun der WTSV mit seiner Geschäftsstelle verortet. Durch die Streichung der Mittel in der BV, die für eine mögliche Anmietung von Räumen gedacht waren, würde nun die gesamte Moorwegsiedlung ohne Beratung da stehen, obwohl Wärme immer teurer werde.

Petra Kärgel, Bündnis 90/Die Grünen

Ratssitzung am 17. Oktober 2024
Antrag zur Neubesetzung eines Gremienmitglieds

Die FDP-Fraktion bittet die Ratsversammlung, folgende Umbesetzung zu beschließen:

Ausschuss Umwelt, Bau und Feuerwehr (UBF)

2. Stellvertretung (bürgerliches Mitglied) bisher: Lennart Schröder
NEU: Tjark Otto

Wir bitten um Zustimmung.

Wedel, 15.10.2024

Nina Schilling
Fraktionsvorsitzende der FDP Wedel

Antrag der SPD-Fraktion Wedel zur Nachbesetzung/Umbesetzung der Ausschüsse.

Gemeindewahlausschuss	alt	Bernt Berger
	neu	Wolfgang Rüdiger
Stellvertreter	alt	Matti Schlotzhauer
	neu	Rainer Hagendorf
BKS	2. Stellvertreter	Laurin Schwarz
	3. Stellvertreter	Matti Schlotzhauer
UBF	2. Stellvertreter	Wolfgang Rüdiger

Wedel, den 15.10.2024

Die SPD-Fraktion bittet um Zustimmung.

Für die SPD-Fraktion

Lothar Barop

Fraktionsvorsitzender



Interfraktioneller Antrag zur Ratsversammlung am 17.10.2024
zum Tagesordnungspunkt 4 „Wahl der Ersten Stadträtin“

Antrag:

Der Rat wählt **Frau Claudia Friederich** zum nächstmöglichen Zeitpunkt zur Ersten Stadträtin.

Begründung:

Im Dezember 2023 hat der Rat mit 32 Ja- und zwei Nein-Stimmen für die Schaffung der Stelle eines/einer Ersten Stadtrates/Stadträtin gestimmt. Diese soll nach dem von der Verwaltungsleitung im Sommer 2024 vorgeschlagenen und von der Politik mit einstimmigem Beschluss vom 11.07.2024 genehmigten Verwaltungsgliederung zugleich die Fachbereichsleitung Innerer Service übertragen werden.

Um diese Beschlüsse auch tatsächlich personell zu besetzen, ist die Stelle des/der Ersten Stadtrat/Stadträtin im Anschluss ausgeschrieben worden. In einem von der „Deutschen Gesellschaft für Personalwesen e.V.“ (DGP) moderierten und entwickelten Verfahren wurden die qualifiziertesten aller eingegangenen Bewerbungen zur persönlichen Vorstellung im Rahmen eines Assessment-Centers eingeladen. An diesem waren neben der DGP auch die Verwaltungsleitung, der Fachdienst Personal, der Personalrat, die Gleichstellungsbeauftragte und die Fraktionen beteiligt.

Dieses mehrteilige Verfahren (bestehend aus einer zuvor vorbereiteten Selbstpräsentation unter Bezugnahme auf berufliche Stationen und Motivation der Bewerberinnen und Bewerber mit anschließenden Nachfragen, einer in einstündiger Vorbereitungszeit erarbeiteten Präsentation zum Thema „New Leadership“ sowie je einem Rollenspiel zu Gesprächen mit Mitarbeitern und Konflikten) hat Frau Friederich deutlich für sich entscheiden können.

Mit Dank und der Bitte um Zustimmung

Jan Lüchau	Dagmar Süß	Lothar Barop	Angela Drewes	Nina Schilling	Dr. Detlef Murphy
für die CDU	für Bündnis90/Grüne	für die SPD	für die WSI	für die FDP	für Die Linke

<u>öffentlich</u>	MITTEILUNGSVORLAGE
Verantwortlich: Fachdienst Personal	

Geschäftszeichen 3-11	Datum 14.10.2024	MV/2024/089
--------------------------	---------------------	--------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Rat der Stadt Wedel	Kenntnisnahme	17.10.2024

**Auswahlverfahren Erste Stadträtin/Erster Stadtrat (w,m,d)
und Leitung des Fachbereichs Innerer Service**

Inhalt der Mitteilung:

Die oben genannte Stelle wurde vom Fachdienst Personal in enger Absprache mit den jeweiligen Vertretern aus der Politik sowie mit der Stellv. Bürgermeisterin, extern und intern ausgeschrieben/veröffentlicht. Hierbei wurden die Voraussetzungen laut Gemeindeordnung bezüglich Eignung, Befähigung und Sachkunde berücksichtigt. Diese Anforderungen wurden in der Ausschreibung konkretisiert.

Am 09.10.24 sowie den 10.10.24 fand jeweils eine Potentialanalyse für die oben genannte ausgeschriebene Stelle statt.

Der Potentialanalyse ging zudem ein Treffen am 19.09.24 sowie 01.10.24 mit den jeweiligen Vertreter*innen aller Fraktionen, sowie mit der Stellv. Bürgermeisterin, dem Stadtpräsidenten und dem Fachdienst Personal voraus.

In diesen beiden Treffen, wurden den Teilnehmenden alle Bewerber*innen vorgestellt und die jeweiligen Bewerbungsunterlagen sorgfältig gesichtet. Gemeinsam wurden aus den insgesamt 22 Bewerber*innen, 5 Bewerber*innen in die engere Wahl bzw. für eine dementsprechende Potentialanalyse ausgewählt.

Hierbei wurde eine Bestenauslese anhand des Anforderungsprofils in der Stellenausschreibung und anhand der Bewerbungsunterlagen (mit den Schwerpunkten: Führungserfahrung, Erfahrung im öffentliche Dienst, Erfahrung im Umgang mit politischen Gremien) vollzogen.

Dementsprechend wurden die ausgewählten 5 Besten zur Potentialanalyse eingeladen. 4 Bewerber*innen kamen dieser Einladung nach.

Die Durchführung der Potentialanalyse erfolgte durch die Deutsche Gesellschaft für Personalwesen e.V. (DGP). Die DGP begleitet bereits seit 75 Jahren öffentliche Einrichtungen und greift auf wissenschaftlich fundierte Testverfahren zurück. Die DGP hat uns in der Vergangenheit mehrmals sehr erfolgreich in den bisherigen Potentialanalysen betreut und die Zusammenarbeit war stets konstruktiv und lösungsorientiert. Diese Gesellschaft ist spezialisiert auf verschiedenste komplexere Auswahlverfahren und durch Dipl. Psychologen personell optimal bestückt.

Die Durchführung dieser Potentialanalyse erfolgte auch dieses Mal durch eine erfahrene Dipl. Psychologin.

In diesem Verfahren wurden den Bewerber*innen im Vorfeld mit der Einladung zur Potentialanalyse, eine Hausaufgabe zur Vorbereitung einer Selbstpräsentation (Redezeit max. 10 Minuten) gegeben. Diese wurde dann jeweils von den Bewerber*innen als erste Aufgabe absolviert.

Im Gesamten durchliefen alle Bewerber*innen nacheinander folgende Aufgaben:

- Selbstpräsentation und Motivation (10 Minuten)
- Präsentation - Thema: „New Leadership in Wedel“ als Aufgabe (10 Minuten)
- Mitarbeitergespräch: Rollenspiel (10 Minuten)
- Konfliktgespräch: Rollenspiel (10 Minuten)

Für die letzten drei oben aufgeführten Aufgaben, wurden den Bewerber*innen vor Ort eine Vorbereitungszeit von insgesamt 1,5 Stunden in dafür vorgesehenen Vorbereitungsräumen gewährt.

Für jede dieser einzelnen Aufgaben, wurden dementsprechende Verhaltenserwartungen im Vorfeld definiert. Hierunter fielen 5 wesentliche wichtige Kompetenzen:

1. Entscheidungs- und Durchsetzungskompetenz
2. Soziale Kompetenz/Empathie
3. Kommunikative Kompetenz
4. Fachlich-analytische und strategische Kompetenz
5. Persönliche Kompetenz

(Für alle aufgeführten 5 Kompetenzen, wurden im Vorfeld Schwellenwerte definiert)

Diese Kompetenzen wurden jeweils beobachtet und bewertet.

Bei der abschließenden Gesamtauswertung der jeweiligen Bewertungen der Auswahlkommission setzte sich eine Bewerberin im Vergleich zu den drei anderen Bewerber*innen deutlich ab.

Hierbei erreichte diese Bewerberin 4,9 Punkte von möglichen 5,0 Punkten. Das entspricht der Note „sehr gut“. Der vorher gesetzte Schwellenwert von 3,5 wurde von der Bewerberin in allen Aufgaben deutlich übertroffen und somit alle gestellten Aufgaben mit sehr guter Leistung bewältigt und dementsprechend von der Auswahlkommission bewertet.

Leider konnten die anderen Bewerber*innen den gesetzten Schwellenwert von 3,5 nicht erreichen.

Dementsprechend hat sich die Auswahlkommission einstimmig für die Bewerberin mit dem besten Schwellenwert (von 4,9 Punkten) entschieden.

In der Auswahlkommission waren zudem der Personalrat und die Gleichstellungsbeauftragte der Stadt Wedel vertreten.

Übersicht durchgeführtes AC vom 09.10. - 10.10.2024

**Zeitplanung AC bei der Stadt Wedel (09./10.10.2024)
Erste Stadträtin/Erster Stadtrat und FBL 3 (Innerer Service)**

Zeitplan 09.10.2024

Zeit	Auswahlkommission	Vorbereitung
09.00 Uhr	Treffen der Auswahlkommission, Maßstabsbildung	
TN 1 08.30 – 11.35 Uhr	09.45 – 09.50 Begrüßung 09.50 – 10.10 Selbstpräsentation/Kurzinterview 10.25 – 10.40 Präsentation 10.50 – 11.05 Mitarbeiter*innengespräch 11.15 – 11.30 Konfliktgespräch 11.30 Fragen und Verabschiedung	Ab 08.30 Uhr
11.45 – 12.25 Uhr	Mittagspause	
TN 2 11.10 – 14.15 Uhr	12.25 – 12.30 Begrüßung 12.30 – 12.50 Selbstpräsentation/Kurzinterview 13.05 – 13.20 Präsentation 13.30 – 13.45 Mitarbeiter*innengespräch 13.55 – 14.10 Konfliktgespräch 14.10 Fragen und Verabschiedung	Ab 11.10 Uhr
14.25 – 14.40 Uhr	Pause/Puffer	
TN 3 13.25 – 16.30 Uhr	14.40 – 14.45 Begrüßung 14.45 – 15.05 Selbstpräsentation/Kurzinterview 15.20 – 15.35 Präsentation 15.45 – 16.00 Mitarbeiter*innengespräch 16.10 – 16.25 Konfliktgespräch 16.25 Fragen und Verabschiedung	Ab 13.25 Uhr
Ab 16.40 Uhr	Reflektion Tag 1	

- **Selbstpräsentation/Kurzinterview:**
Selbstpräsentation 10 Min/Kurzinterview 10 Min.; Beratung der Auswahlkommission 15 Min.
- **Präsentation:**
Präsentation 10 Min.; Nachfragen 5 Min.; Beratung der Auswahlkommission 10 Min.
- **Mitarbeiter*innengespräch:**
Gespräch 10 Min. und 5 Min. Reflexion; Beratung der Auswahlkommission 10 Min.
- **Konfliktgespräch:**
Strategie 5 Min. und Gespräch 10 Min.; Beratung der Auswahlkommission 10 Min.

Anlage/n

Keine

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

Geschäftszeichen	Datum 14.10.2024	BV/2023/092-1
------------------	---------------------	----------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Rat der Stadt Wedel	Entscheidung	17.10.2024

**Haushaltskonsolidierung
Maßnahme Nr. A 6 (lt. BV 2023/030-1)
Einforderung eines Nachlasses auf die Kosten der Wärmeerzeugung
gegenüber den Stadtwerken Wedel**

Beschlussvorschlag:

Der Rat beschließt, gegenüber den Stadtwerken Wedel einen Nachlass auf die Kosten der Wärmeerzeugung einzufordern.

Ziele

1. Strategischer Beitrag des Beschlusses

(Bezug auf Produkt / Handlungsfeld / Oberziele)

Handlungsfeld 8: Finanzielle Handlungsfähigkeit

Der städtische Haushalt ist dauerhaft genehmigungsfrei.

2. Maßnahmen und Kennzahlen für die Zielerreichung des Beschlusses

Darstellung des Sachverhaltes

Die Maßnahme 6. der Haushaltskonsolidierung der Stadt Wedel lautet: „Es soll gegenüber den Stadtwerken ein Nachlass auf die Kosten der Wärmeerzeugung gefordert werden. Dies führt auf der einen Seite zur Verringerung des noch zu versteuernden Gewinnes bei den Stadtwerken und auf der anderen Seite werden die Aufwendungen für Wärme in städtischen Gebäuden gesenkt werden.“ Diese Maßnahme kann bis zu 125.000 Euro/Jahr Einsparungen generieren.

Die Stadtwerke Wedel versorgen 36 Gas-Zählpunkte und 30 Wärmezählpunkte der Stadt Wedel. Die Wärmelieferung erfolgt über Contracting-Anlagen (Stadtwerke eigene BHKW bzw. Gaskessel) und Fernwärme. Der Preis der Wärmelieferung wird über eine Preisgleitformel festgelegt, welche auf Indizes wie den EEX-Gaspreisentwicklung und den Wärmepreisindex vom Bundesamt für Statistik basiert.

Die Stadtwerke Wedel haben diese Einsparoptionen mit folgendem Ergebnis geprüft: „Die Stadt Wedel sparte in der Wärmeerzeugung durch die Belieferung der Stadtwerke 386.000 Euro in 2022 (Wärme: 264.000 Euro, Gas 122.000 Euro) gegenüber durchschnittlichen Marktpreisen. Für 2023 sind noch keine verlässlichen Durchschnittswerte für einen Vergleich verfügbar.“

Eine Einsparung in Höhe von 1.000 Euro im Jahr wird bei Überführung der Gaslieferstellen in einen eigenen Großkundenvertrag geschätzt.

Begründung der Verwaltungsempfehlung

Der Wärme- und Kälteplan der Stadt Wedel ist von der Stadt Wedel im Rat am 19.09.2024 einstimmig beschlossen worden. Aufbauend auf diesen Wärme- und Kälteplan können die Stadtwerke den Transformationsplan beauftragen. Eine konkrete Einsparschätzung steht noch aus, sollte jedoch alleine aufgrund der Effizienzgewinne signifikant sein. Im Rahmen der Haushaltskonsolidierung sollten erst diese Planungsschritte vollzogen sein, bevor konkrete Einsparungen benannt werden.

Darstellung von Alternativen und deren Konsequenzen mit finanziellen Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen

Der Beschluss hat finanzielle Auswirkungen:

ja nein

Mittel sind im Haushalt bereits veranschlagt

ja teilweise nein

Es liegt eine Ausweitung oder Neuaufnahme von freiwilligen Leistungen vor:

ja nein

Die Maßnahme / Aufgabe ist

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

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

(entfällt, da keine Leistungserweiterung)

Ergebnisplan						
Erträge / Aufwendungen	2023 alt	2023 neu	2024	2025	2026	2027 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*			- 1000	- 1000	?	?
Saldo (E-A)						

Investition	2023 alt	2023 neu	2024	2025	2026	2027 ff.
	in EURO					
Investive Einzahlungen						
Investive Auszahlungen						
Saldo (E-A)						

Anlage/n

Keine

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

Geschäftszeichen 2-61/Ho	Datum 14.06.2024	BV/2024/047
-----------------------------	---------------------	--------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Planungsausschuss	Vorberatung	03.09.2024
Rat der Stadt Wedel	Entscheidung	19.09.2024

**Bebauungsplan Nr. 27 b "Hogschlag", 1. Änd. "Teilbereich Ost",
Aufstellungsbeschluss - Erweiterung Geltungsbereich,
Entwurfsbeschluss sowie Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung der
Öffentlichkeit und Behörden**

Beschlussvorschlag:

Der Rat beschließt,

- die Ergänzung des Aufstellungsbeschlusses des Bebauungsplanes Nr. 27 b „Hogschlag“, 1. Änderung „Teilbereich Ost“ vom 22.12.2022 (BV/2022/095) durch Erweiterung des Geltungsbereiches mit Straßenverkehrsfläche, um die Erschließung des Plangebietes abzusichern,
- den Entwurf des Bebauungsplans Nr. 27 b „Hogschlag“, 1. Änderung „Teilbereich Ost“,
- die Durchführung der frühzeitigen Bürgerbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB sowie
- die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB.

Die zu überplanende Fläche besteht aus den Flurstücken 539, 540, 541, 542 und 543, Flur 6 sowie aus Teilen des Flurstücks 154/3, Flur 6 und Teilen vom Flurstück 38/7, Flur 13 sowie das Flurstück 59/36, Flur 13, alle Gemarkung Wedel.

Ziele

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

Handlungsfeld 3 „Stadtentwicklung“

- Wedel fördert den Wohnungsbau entsprechend des Bedarfs.
- Wedel hat lebenswerte Quartiere.

2. Maßnahmen und Kennzahlen für die Zielerreichung des Beschlusses

Darstellung des Sachverhaltes

Die zu überplanende Baulandfläche ist im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 27 b „Hogschlag“ als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Die Fläche stellte ursprünglich einen Teil der bis Anfang der 2000er Jahre favorisierten Südumfahrungstrasse der Wedeler Altstadt dar. Mit der Beschlussfassung des Flächennutzungsplanes - Ausweisung der hier zu überplanenden Fläche als Wohnbaufläche - im Jahre 2010 sowie dem interfraktionellen Beschluss am 25.03.2021 wurde diese Planung aufgegeben.

In der Planungsausschusssitzung am 06.12.2022 wurde dem Ausschuss und der Öffentlichkeit ein erstes Wohnungsbaukonzept vorgestellt, eine Überarbeitung des Konzeptes am 25.06.2024.

Auf dieser Basis wurde der hier vorliegende Bebauungsplanentwurf erarbeitet, der nun für die Frühzeitige Bürgerbeteiligung sowie für die Behördenbeteiligung dienen soll.

Die Erweiterung des Geltungsbereiches wird notwendig, da die Hapterschließung des Baugebietes von der Holmer Straße eine Umplanung des jetzigen Straßenraumes (Linksabbieger) bedarf.

Die zu überplanende Fläche liegt im Innenbereich und soll als Bebauungsplan der Innenentwicklung nach § 13 a BauGB aufgestellt werden.

Die Kosten des Planverfahrens wurden vom Investor per Kostenübernahmevertrag übernommen. Außerdem hat der Investor eine Verpflichtungserklärung, in der er die „Grundsätze der Bodennutzung“ anerkennt, unterschrieben.

Parallel zum Bebauungsplanverfahren wird ein städtebaulicher Vertrag erarbeitet, in dem u.a. die Herstellung von öffentlich gefördertem Wohnungsbau sowie die Kosten für technische Infrastruktur (Umplanung des Knotenpunktes Holmer Straße/Schauenburgerstraße/Lülandten sowie Herstellung eines kombinierten öffentlichen Rad- und Fußweges) sowie soziale Infrastruktur vereinbart werden.

Begründung der Verwaltungsempfehlung

Die Verwaltung unterstützt das Bebauungsplanverfahren, um die avisierte städtebauliche Planung umsetzen zu können und Wohnraum im städtischen Innenbereich zu schaffen.

Darstellung von Alternativen und deren Konsequenzen mit finanziellen Auswirkungen

Die Realisierung dieses Bauprojektes ist ohne Änderung des Bebauungsplans nicht möglich.

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

Anlage/n

- 1 Bebauungsplan Nr. 27 b 1. Änd. Geltungsbereich
- 2 Bebauungsplan Nr. 27 b 1. Änd. Planzeichnung (Stand PA 03.09.2024)
- 3 Bebauungsplan Nr. 27 b 1. Änd. Lageplan 500 (Stand PA 03.09.2024)
- 4 Bebauungsplan Nr. 27 b 1. Änd. Kurzbegründung (Stand PA 03.09.2024)
- 5 Bebauungsplan Nr. 27 b 1. Änd. Verkehrsgutachten

Bebauungsplan Nr. 27b "Hogschlag", 1. Änderung, "Teilbereich Ost"

Planzeichnung (Teil A)

M 1:1000

Zeichenerklärung Gemäß Planzeichenverordnung 1990

Es gilt die Baunutzungsverordnung 1990

I. Festsetzungen

sonstige Planzeichen

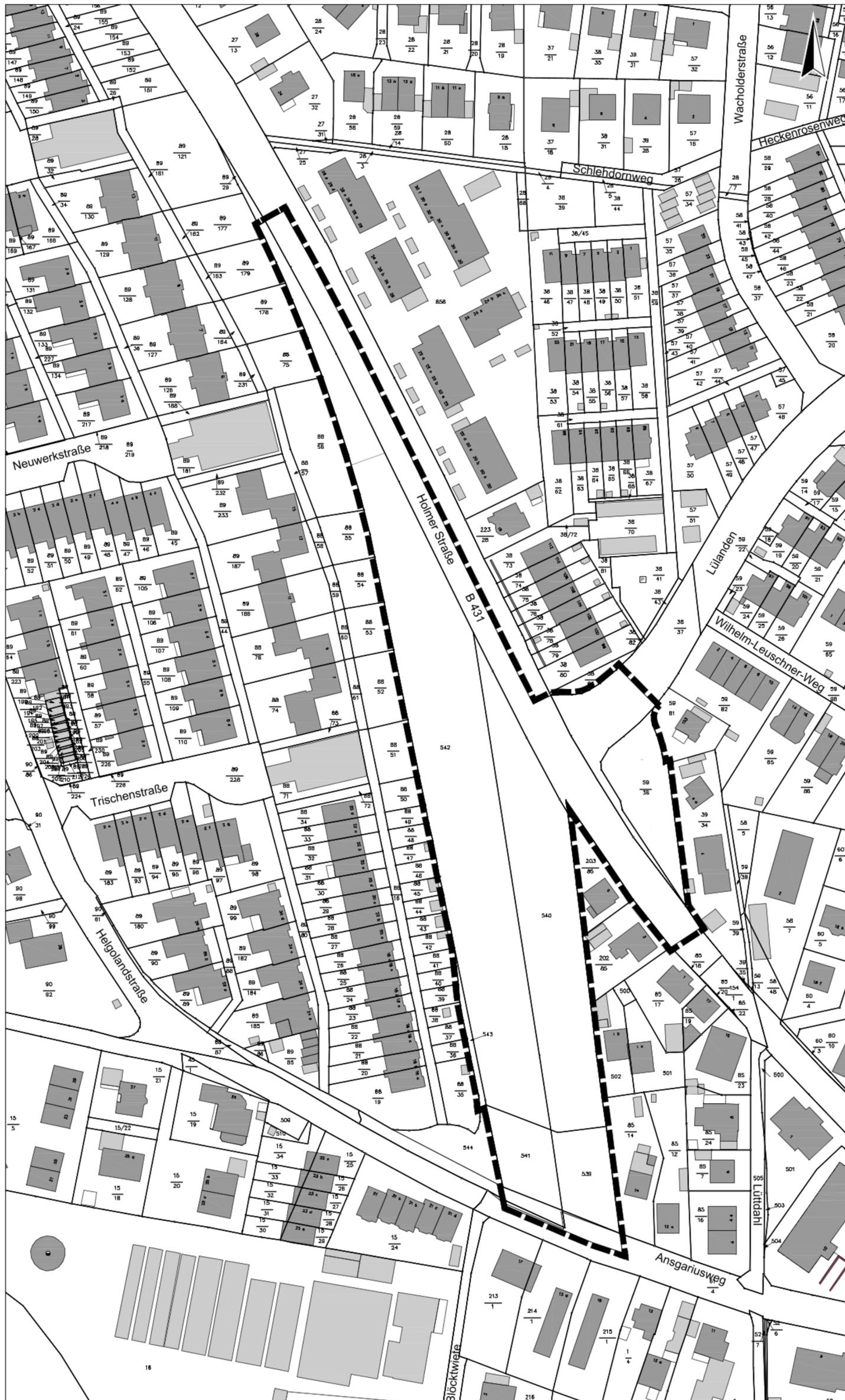
 Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans (§ 9 (7) BauGB)

II. Darstellung ohne Normcharakter

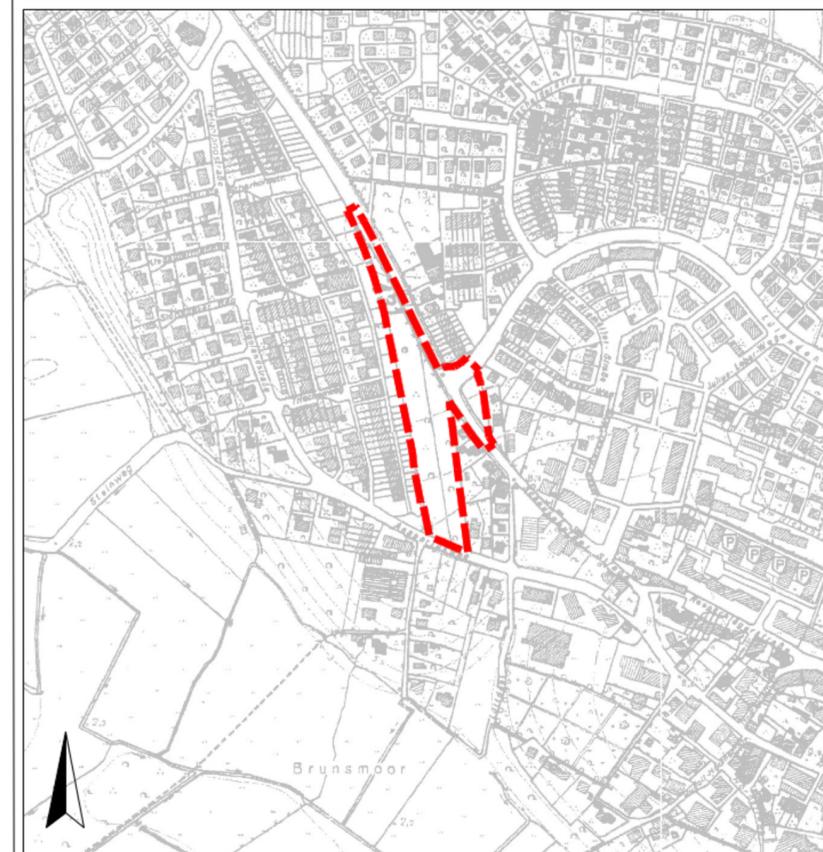
 vorhandene Gebäude

 vorhandene Flurstücksgrenzen

z.B. $\frac{49}{9}$ Flurstücksnummer



**Bebauungsplan Nr. 27b
"Hogschlag",
1. Änderung, "Teilbereich Ost"
Stand November 2022**



Übersichtsplan M. 1:5000

Plan Nr. 1
von 1 Plan
bearbeitet: Ho
gezeichnet: AB

Stadt Wedel
Stadt- und Landschaftsplanung

Maßstab:
1:1000

L:\Daten_FD_2-61\bauleitplanung\bebauungsplaene\bplan27b_1aend\plan27b_1aend_ab_30072024.dwg

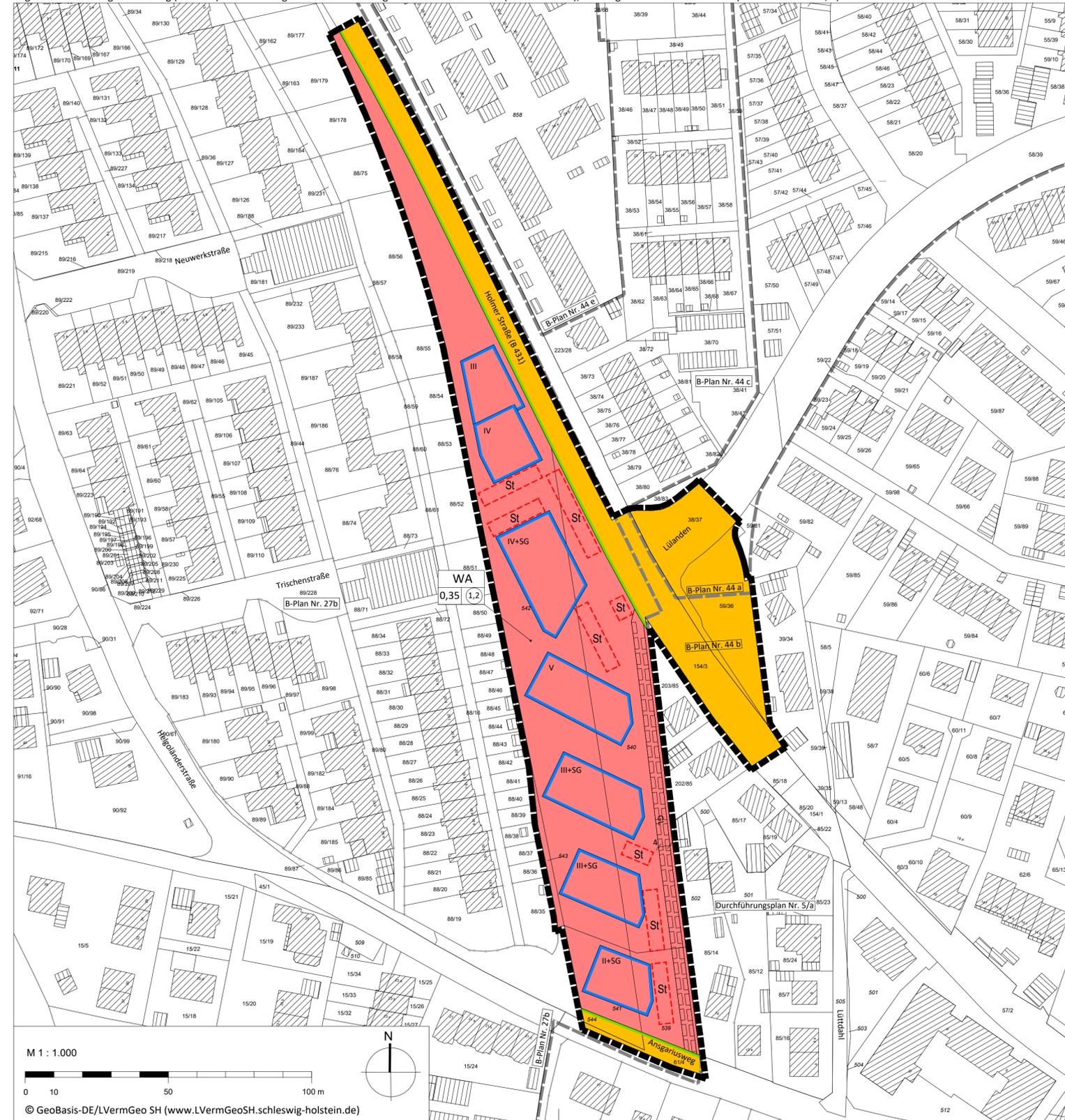
Satzung der Stadt Wedel über den

Bebauungsplan Nr. 27b "Hogschlag", 1. Änderung "Teilbereich Ost"

Aufgrund des § 10 des Baugesetzbuches (BauGB) sowie nach § 86 der Landesbauordnung wird nach Beschlussfassung durch den Rat vom xx.xx.xxxx folgende Satzung über den Bebauungsplan Nr. 27b "Hogschlag", 1. Änderung "Teilbereich Ost" für das Gebiet südwestlich der Holmer Straße (B 431) und nördlich des Ansgariuswegs bestehend aus der Planzeichnung (Teil A) und dem Text (Teil B), erlassen:

Planzeichnung (Teil A)

Es gilt die Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786), zuletzt geändert am 03. Juli 2023 (BGBl. I Nr. 176 S. 1, 6)



Zeichenerklärung

Es gilt die Planzeichenverordnung vom 18. Dezember 1990, zuletzt geändert am 4. Juni 2021 (BGBl. I S. 1802)

- Art der baulichen Nutzung**
- WA Allgemeines Wohngebiet

- Maß der baulichen Nutzung**
- 1,2 Geschossflächenzahl, als Höchstmaß
- 0,35 Grundflächenzahl, als Höchstmaß
- z.B. IV Zahl der Vollgeschosse, als Höchstmaß
- SG Staffelgeschoss

- Bauweise, Baulinien, Baugrenzen**
- Baugrenze

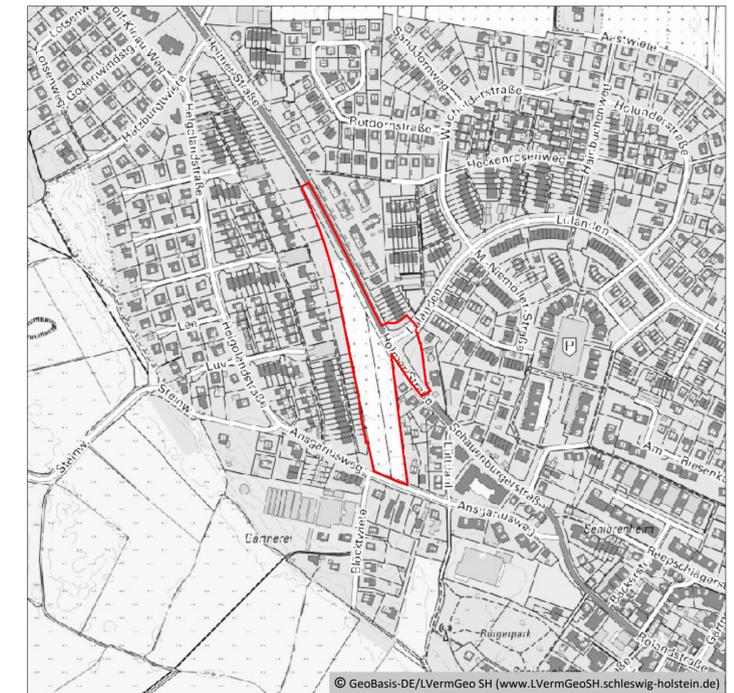
- Verkehrsflächen**
- Straßenverkehrsflächen
- Straßenbegrenzungslinie

- Sonstige Planzeichen**
- Umgrenzung von Flächen für Nebenanlagen, Stellplätze, Garagen und Gemeinschaftsanlagen
- St Zweckbestimmung: Stellplätze
- GL Mit Geh- und Leitungsrechten zu Gunsten der Allgemeinheit zu belastende Flächen
- Grenze des räumlichen Geltungsbereichs

- Darstellungen ohne Normcharakter**
- Vorhandene Grundstücksgrenzen
- 539 Flurstücksnummer
- Vorhandenes Gebäude mit Nebengebäude
- z.B. 5 Bemaßung in Meter
- Grenze der räumlichen Geltungsbereiche bestehender Bebauungspläne (Bezeichnung siehe Planzeichnung)

Text (Teil B)

Textliche Festsetzungen folgen im weiteren Verfahren



Übersichtsplan Maßstab 1: 5.000

Satzung der Stadt Wedel über den Bebauungsplan Nr. 27b "Hogschlag", 1. Änderung "Teilbereich Ost"

Für das Gebiet südwestlich der Holmer Straße (B 431) und nördlich des Ansgariuswegs

Stand: Vorentwurf, 13.08.2024



ELBERG Kruse, Rathje, Springer, Eckebrecht Partnerschaft mbB
Architekt, Stadtplaner und Landschaftsarchitekt
Lehmweg 17 22551 Hamburg 040 460955-800 mail@elberg.de www.elberg.de



PROJEKT
BV ANSGARIUSWEG
 Planung eines Wohnquartiers mit 100 WE

PLANKMALT
LAGEPLAN
 ÜBERSICHTSPLAN

BAUHERR
 REHDER WOHNUNGSBAU
 Industriestraße 27a
 D-22880 Wedel

PLANUNG
WZA
 WZA ARCHITECTEN PARTNERSCHAFT
 Blankeneser Landstraße 2a
 D-22587 Hamburg
 040 / 855 062 330
 mail@wzweia.de
 www.wzweia.de

PROJEKT-ADRESSE
 Ansgariusweg, 22880 Wedel

PROJEKT-NR.
 1807

LPH
 Entwurfsplanung

PLANKMALT
 DIN A1+ hoch

MAßSTAB
 1:500

GEZEICHNET
 -NW

PLANKMALT
 01.02.2023

STATUS
 -

PLANKMALT
1807 -AGW- -EP -LP -01 C
18.06.2024

PLANKMALT
 PROJ. NR. CODE BAUTEIL PHASE PLANKMALT LFD. NR. INDEX PLANKMALT AKTUELL

Index	Änderung	Bearb.	Datum
A	Grundstücksgrenzen an aktuelle Vermesserdaten (ETRS89/GK) angepasst	-NW	20.02.2023
B	Allgemeine Überarbeitung Haus 2, 3, 5	-NW	03.06.2024
C	Verkehrsplanung Kreuzung eingearbeitet	-NW	18.06.2024

PLANLEGENDE

Alle Höhen beziehen sich auf OKFF.
 Alle Brüstungshöhen sind *OK Rohbau Brüstung über OKFF*
 Alle Maße sind am Bau zu prüfen.

Bei der Ausführung sind die Angaben der statischen Berechnung sowie der Sanitär-, Heizungs- und Elektroplanung zu berücksichtigen. Firmenzeichnungen gelten nur mit Genehmigungsvermerk des Architekten. Demontarbeiten und Kernbohrungen an konstruktiven Bauteilen dürfen nur in Abstimmung mit dem Statiker durchgeführt werden.

Sämtliche Wand- und Deckendurchbrüche sind mit der Bauleitung abzustimmen. Installationsschächte und -wände sind erst nach vollständigem Einbau der Installationen in Absprache mit der Bauleitung zu schließen.

Dieser Plan gilt nur in Verbindung mit den Positions-, Schal- und Bewehrungsplänen des Tragwerksplaners, sämtlichen Detailplänen der Architekten sowie den Installationsplänen der Fachplaner für Schlitz- und Durchbruch-, Sanitär-, Elektro-, Heizungsplanung.

BAUNULL = +13,00 NHN = OKFF EG HAUS 1

Kurzbegründung zum Bebauungsplan Wedel Nr. 27b „Hogschlag“, 1. Änderung „Teilbereich Ost“ der Stadt Wedel

Für das Gebiet südwestlich der Holmer Straße (B 431) und nördlich des
Ansgariuswegs

Stand: Vorentwurf zur frühzeitigen Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit, 13.08.2024

Auftragnehmer und Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Volker Rathje

Dipl.-Ing. Anja Gomilar

M.Sc. Sebastian Schützner

M.Sc. Biologie Max Tischendorf

Inhalt:

1	Allgemeines	3
1.1.	Planungsanlass.....	3
1.2.	Planverfahren	3
1.3.	Lage des Plangebiets / Bestand	3
2	Planungsvorgaben	5
2.1.	Landesentwicklungsplan.....	5
2.2.	Regionalplan	6
2.3.	Landschaftsrahmenplan	7
2.4.	Flächennutzungsplan / Landschaftsplan	9
2.5.	Bestehende Bebauungspläne	10
2.6.	Denkmalschutz / Archäologie.....	11
2.7.	Trinkwasserschutzgebiet	11
3	Städtebauliches Konzept	14
3.1.	Vorhabenbeschreibung	14
3.2.	Art der baulichen Nutzung	15
3.3.	Maß der baulichen Nutzung	15
3.4.	Überbaubare Grundstücksfläche.....	17
4	Örtliche Bauvorschriften nach § 86 Landesbauordnung (LBO).....	17
5	Verkehr und Erschließung.....	17
5.1.	Verkehrsuntersuchung	19
6	Ver- und Entsorgung	20
7	Altlasten / Bodenschutz.....	21
8	Immissionsschutz.....	21
9	Naturschutz und Landschaftspflege	21
10	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag	22
11	Flächen und Kosten	22
12	Realisierung der Planung / Städtebaulicher Vertrag	22
Anhang 1:	Übersicht der verwendeten Gutachten	
Anhang 2:	Städtebauliches Konzept- Lageplan des Vorhabens	

1 Allgemeines

1.1. Planungsanlass

Anlass für die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 27b „Hogschlag“, 1. Änderung „Teilbereich Ost“ ist das Vorhaben, die bisher als Baumschulland genutzte Freifläche zwischen der Holmer Straße und dem Ansgariusweg als Standort für den Wohnungsbau zu entwickeln. Vor dem Hintergrund der angespannten Wohnungsmarktsituation der Stadt Wedel kann das geplante Vorhaben zur Schaffung von dringend benötigtem Wohnraum im innerstädtischen Bereich beitragen. Ursprünglich war die freigehaltene Fläche für die aufgegebenen Planung der Süd-/Westumfahrung Wedels vorgesehen.

Das bislang bezüglich seines stadträumlichen Potenzials untergenutzte Plangebiet soll als Maßnahme der Innenentwicklung intensiver genutzt und aufgewertet werden und einer wohnbaulichen Nutzung zugeführt werden.

Für die Erschließung des Plangebietes ist ein Ausbau der Kreuzung Holmer Straße/Lülanden notwendig. Daher sind Teile der Straßenflächen und der Kreuzungsbereich ebenfalls Inhalt dieser Bebauungsplanänderung.

Mit dieser 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 27b sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Realisierung des Wohnungsbauvorhabens geschaffen und die zukünftige Bebauung bauleitplanerisch gesteuert werden.

1.2. Planverfahren

In der Sitzung vom 06.12.2022 hat der Planungsausschuss der Stadt Wedel empfohlen, dass Bebauungsplanverfahren für die 1. Änderung „Teilbereich Ost“ des Bebauungsplans Nr. 27b „Hogschlag“ aufzunehmen. Der Rat der Stadt Wedel hat in seiner Sitzung vom 22.12.2022 den Aufstellungsbeschluss gefasst.

Das Planvorhaben dient der Umnutzung von Flächen und der Nachverdichtung. Die Aufstellung dieses Bebauungsplans erfolgt nach dem Verfahren für Bebauungspläne der Innenentwicklung nach § 13 a Baugesetzbuch (BauGB). Danach kann der Bebauungsplan im beschleunigten Verfahren ohne Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 Absatz 4 BauGB sowie ohne Ausgleichserfordernis durchgeführt werden. Die Anwendungsvoraussetzungen für dieses Verfahren liegen hier vor, weil die zulässige Grundfläche weniger als 20.000 m² beträgt, durch den Bebauungsplan keine Zulässigkeit von Vorhaben begründet wird, die der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt und keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung von Fauna-Flora-Habitat- und EU-Vogelschutzgebieten oder sonstigen Schutzgebieten bestehen.

1.3. Lage des Plangebiets / Bestand

Das Plangebiet liegt westlich des Zentrums der Stadt Wedel. Der südöstlich gelegene S-Bahnhof Wedel, das Rathaus sowie die Bahnhofstraße sind ca. 1,2 km vom südlichen Rand des Plangebietes entfernt.

Der Geltungsbereich der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 27b umfasst eine ca. 1,56 ha große Fläche und beinhaltet neben anteiligen Straßenverkehrsflächen der Bundesstraße 431 Holmer Straße (Flurstück 154/3 tlw.), Lülandten (Flurstück 38/37 tlw.) und Ansgariusweg (Flurstücke 61/4 und 544 tlw.) sowie Straßennebenflächen (Flurstück 59/36) eine ca. 1,08 ha große unbebaute Fläche (Flurstücke 539 bis 543, Flur 6, Gemarkung Wedel).



Abb. 1 Luftbild mit Kennzeichnung des Plangebietes (rote Umgrenzung), ohne Maßstab, Quelle: Google Earth

Im Nordosten wird das Plangebiet von der Holmer Straße (B 431) und im Süden vom Ansgariusweg begrenzt. Aufgrund der für die Erschließung des Plangebietes notwendigen Umgestaltung der Kreuzung Holmer Straße/Lülandten sind Anteile der Straßenflächen und Straßennebenflächen in den Geltungsbereich des Bebauungsplans einbezogen. Die Straßenfläche des Ansgariuswegs ist zur Organisation der Anbindung des Plangebiets im Süden ebenfalls Teil des Plangebiets. Im Westen grenzen Kleingärten und im nördlichen Teil eine Gehölzpflanzung an den Geltungsbereich. Westlich an die Kleingärten schließen sich Wohnbebauungen in nahezu geschlossener Zeilenbauweise an. Im Südosten befinden sich ebenfalls Wohnbebauungen. Die Ortslage ist insgesamt durch eine Einzel- und Reihenhausbebauung, vereinzelter Mehrfamilienhäuser sowie einem Gartenbaubetrieb südlich des Ansgariuswegs geprägt (siehe Abb. 1).

Die Fläche wurde bisher als Teil der ehemals geplanten Süd-/Westumfahrungstrasse der Altstadt freigehalten. Das Plangebiet ist unbebaut und wird als landwirtschaftliche Fläche (Baumschulfläche) genutzt.

2 Planungsvorgaben

Nach § 1 Abs. 4 BauGB sind Bauleitpläne den Zielen der Raumordnung anzupassen. Die Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung, die für das Plangebiet gelten, ergeben sich aus der Fortschreibung des Landesentwicklungsplans Schleswig-Holsteins (LEP-VO 2021) und dem Regionalplan.

2.1. Landesentwicklungsplan

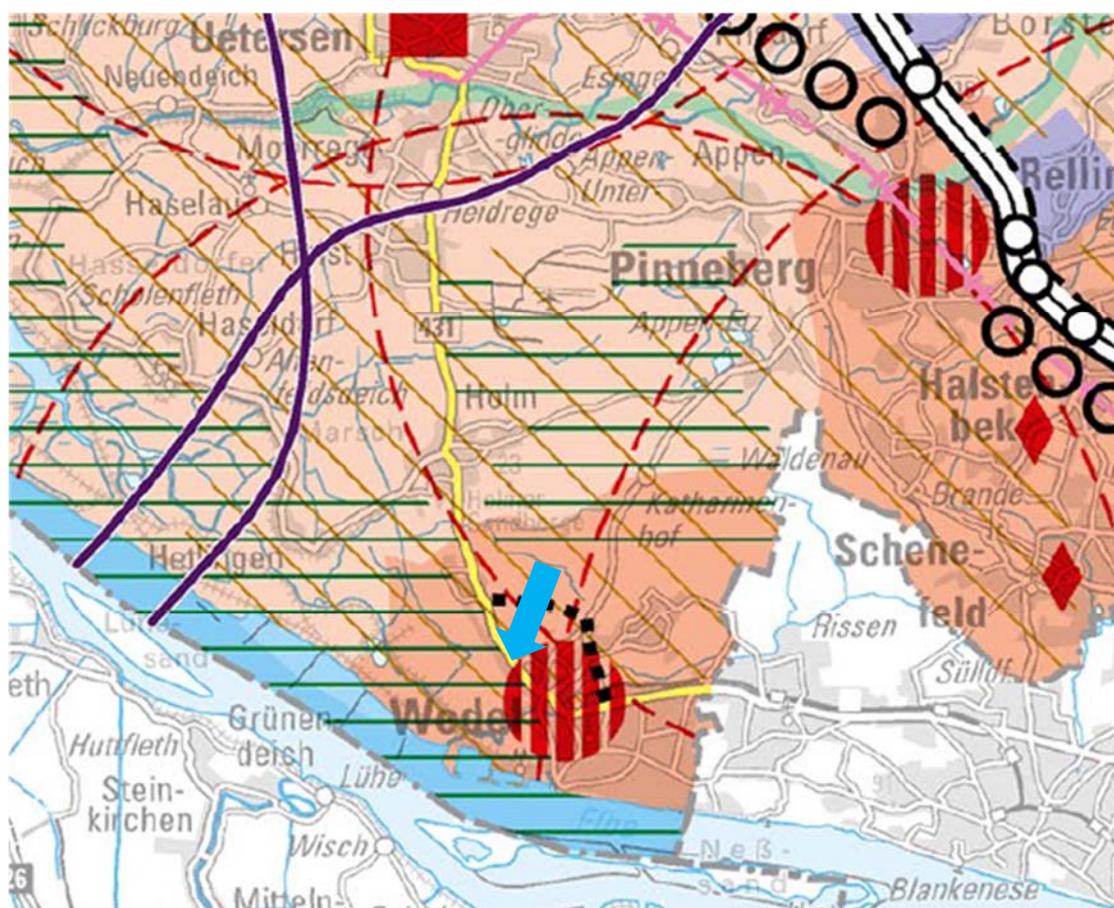


Abb. 2 Ausschnitt aus dem Landesentwicklungsplans Schleswig-Holsteins (LEP-VO 2021), ohne Maßstab, mit Kennzeichnung des Plangebietes (blauer Pfeil)

Im **Landesentwicklungsplan** Schleswig-Holstein (Fortschreibung 2021) ist die Stadt Wedel im zentralörtlichen System als Mittelzentrum im Verdichtungsraum gekennzeichnet (siehe Abb. 2). Das Plangebiet liegt innerhalb des Stadtgebietes, welches als Verdichtungsraum dargestellt ist. Zusätzlich liegt es innerhalb eines großräumig markierten Entwicklungsraum für Tourismus und Erholung, das entlang der Elbe ausgewiesen ist. Es ist überlagernd auch ein Vorbehaltsraum für Natur und Landschaft gekennzeichnet, der im westlichen Stadtgebiet bis an die B 431 heranreicht.

Die Ziele des Landesentwicklungsplan werden in den Regionalplänen konkretisiert.

2.2. Regionalplan

Im **Regionalplan** für den Planungsraum I (Fortschreibung 1998) wird das Plangebietes als Teil des Verdichtungsraums des Mittelzentrums Wedel kategorisiert. Der Regionalplan kennzeichnet den Planbereich als baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet im Bereich eines zentralen Ortes (siehe Abb. 3). Als Ziel der Raumordnung ist dieser Bereich Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung in dem bedarfsgerecht u.a. Wohnbauflächen auszuweisen sind.

Der Verlauf der Bundesstraße ist als regionale Infrastruktur dargestellt. Die Linienführung der ehemals geplanten Süd-/Westumfahrung der Altstadt ist als Planung zusätzlich aufgenommen.

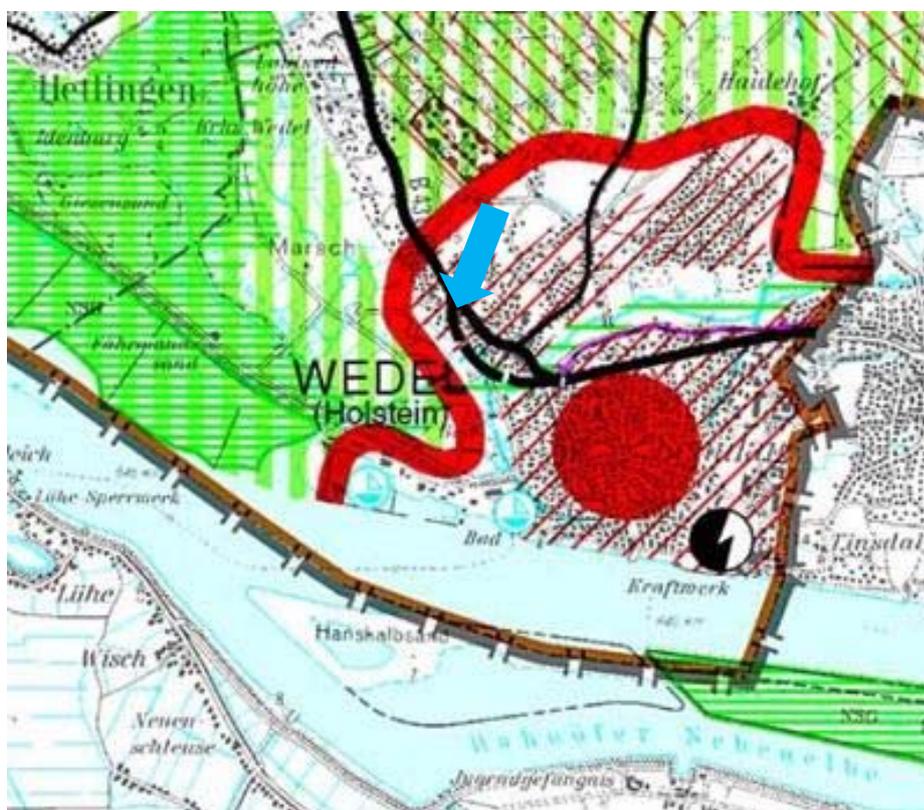


Abb. 3 Ausschnitt aus dem Regionalplan für den Planungsraum I (Fortschreibung 1998), ohne Maßstab, mit Kennzeichnung des Plangebietes (blauer Pfeil), Quelle: Land Schleswig-Holstein

Eine **Neuaufstellung des Regionalplans** ist im Verfahren (Entwurf 2023). Es gelten die Ziele der aktuellen Festlegungen, der neue Entwurf des Regionalplans ist jedoch zusätzlich in der Abwägung zu berücksichtigen. Es ist eine neue Zonierung der Planungsräume erfolgt, nach der die Stadt Wedel zukünftig im Regionalplan für den Planungsraum III liegen wird.

Das Plangebiet liegt auch weiterhin innerhalb des baulich zusammenhängenden Siedlungsgebietes des Mittelzentrums Wedel ohne weitere Kennzeichnungen. Die Bundesstraße ist dargestellt, die Darstellung der ehemals geplanten Süd-/Westumfahrung der Altstadt ist entfallen (siehe Abb. 4).

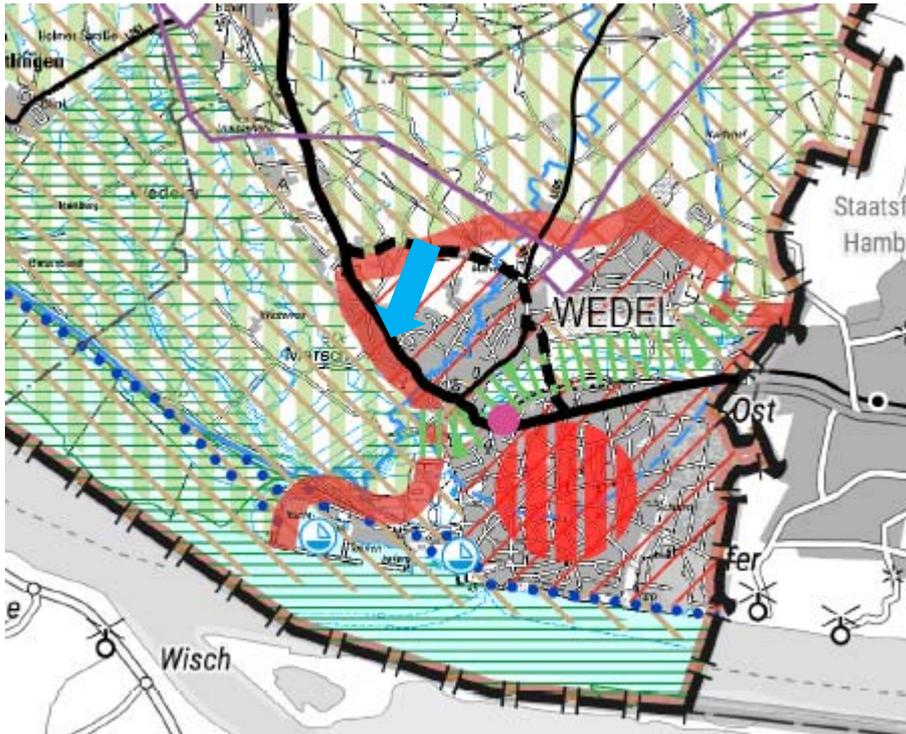


Abb. 4 Ausschnitt aus dem Entwurf des Regionalplans für den Planungsraum III (ohne Rechtskraft), ohne Maßstab, mit Kennzeichnung des Plangebietes (blauer Pfeil), Quelle: Land Schleswig-Holstein

Die mit der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 27b getroffenen Festsetzungen als allgemeines Wohngebiet und Straßenverkehrsflächen stehen den Zielen der Raumordnung nicht entgegen.

2.3. Landschaftsrahmenplan

In der Neuaufstellung des Landschaftsrahmenplans 2020 für den Planungsraum III (bekannt gemacht im Amtsblatt Nr. 29 vom 13.07.2020 für Schleswig-Holstein) ist der Bereich des Plangebietes als Teil eines Trinkwasserschutzgebiets gem. §51 WHG i.V.m. § 4 LWG gekennzeichnet. Es gilt die Wasserschutzgebietsverordnung Haseldorfer Marsch vom 27.01.2010. Dabei sind bestimmte Gebote, Duldungs- und Handlungspflichten zu beachten. (Weitere Ausführungen siehe Kapitel 2.6 Trinkwasserschutzgebiet).

Südlich des Plangebietes liegt in ca. 150 m Entfernung das Landschaftsschutzgebiet Pinneberger Elbmarschen. Dieses bildet einen Schwerpunktbereich für Gebiete mit besonderer Eignung zum Aufbau des Schutzgebiets- und Biotopverbundsystems. Laut Landschaftsrahmenplan ist nach § 20 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) ein Netz verbundener Biotope zu schaffen, das mindestens zehn Prozent der Fläche eines jeden Landes umfassen soll. In Schleswig-Holstein wird darauf hingewirkt, diesen Anteil auf mindestens 15 Prozent der Landesfläche zu erhöhen (§ 12 Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG)). Mit der Darstellung dieser Flächen im Landschaftsrahmenplan sind keine Nutzungseinschränkungen verbunden. Nutzungsvereinbarungen sollen auf freiwilliger Grundlage einvernehmlich mit den jeweiligen Grundeigentümern oder Nutzungsberechtigten getroffen werden. Eine Duldungspflicht gemäß § 65 BNatSchG in Verbindung mit § 48 LNatSchG besteht nicht. Ebenso besteht kein grundsätzliches Bauverbot.

Südlich des Plangebiets wird im Landschaftsrahmenplan in ca. 150 m Entfernung ein bedeutsames Nahrungsgebiet und ein Flugkorridor für Gänse und Singschwan sowie des Zwergschwans außerhalb von EU-Vogelschutzgebieten dargestellt. Das Landschaftsrahmenplan sieht vor, dass der Vogelzug bei Planungen berücksichtigt werden muss, wenn damit die Errichtung von hohen vertikalen oder horizontalen Strukturen im Luftraum verbunden sind, da diese zu Kollisionen führen oder eine Barrierewirkung entfalten können. Die Planung sieht vor, dass die Bebauung des in der Nähe befindlichen Plangebiets nicht mehr als fünf Vollgeschosse aufweisen und daher nicht von einer Gefährdung des Vogelzugkorridors ausgegangen wird.

Avifaunistisch wichtige Bereiche werden als Vogelschutzgebiete ausgewiesen. Darüber hinaus gibt es weitere Flächen, die ebenfalls eine große Bedeutung für den Wiesenvogel haben. In den Wiesenvogelbrutgebieten gilt ein Grünlandumbruchverbot. Da das Plangebiet abseits der Wiesenvogelbrutgebiete liegt, wird die Planung keine Auswirkungen auf die benannten Gebiete haben.

In ca. 600 m Entfernung befindet sich das FFH-Gebiet „Schleswig-holsteinisches Elbeästuar und angrenzenden Flächen“ und in einer Entfernung von ca. 1,5 km liegt das europäische Vogelschutzgebiet Unterelbe bis Wedel.

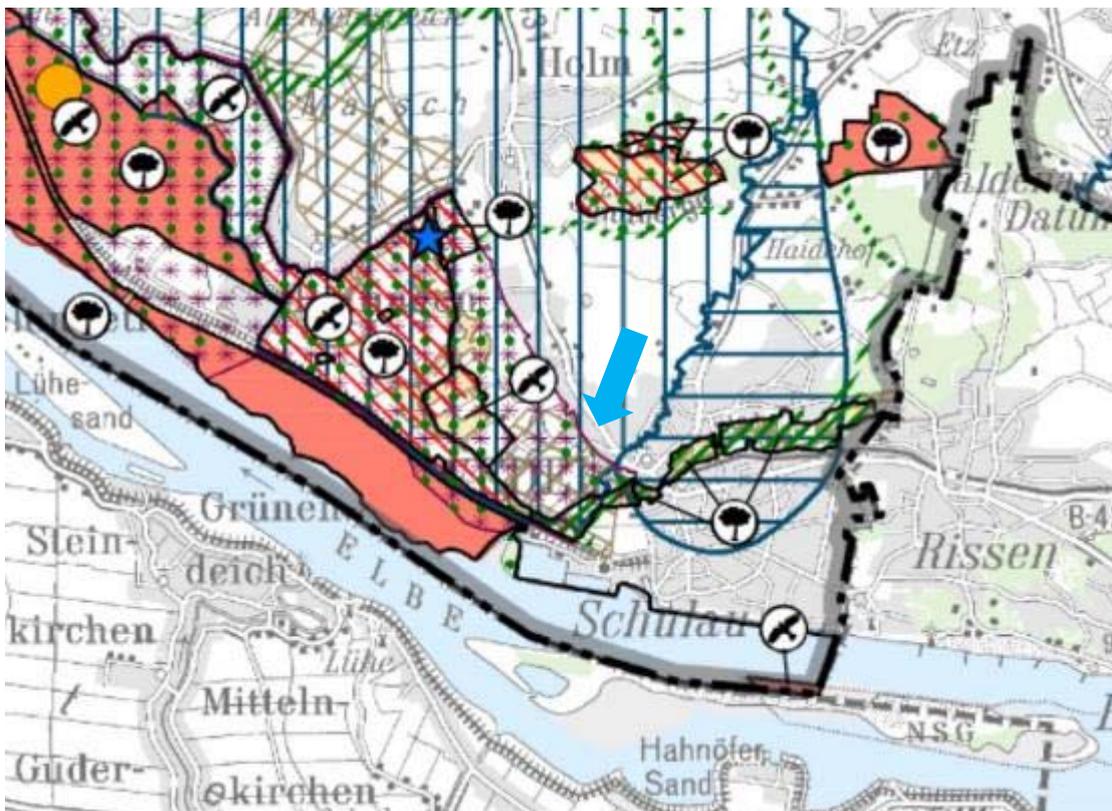


Abb. 5: Landschaftsrahmenplan für den Planungsraum III, 2020, Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung des Landes Schleswig, mit Kennzeichnung des Plangebietes (blauer Pfeil), ohne Maßstab

2.4. Flächennutzungsplan / Landschaftsplan

Das Plangebiet ist im wirksamen **Flächennutzungsplan** der Stadt Wedel als Wohnbaufläche und die B 431 (Holmer Straße) als überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße dargestellt (siehe Abb. 6). Am östlichen Rand verläuft eine schmale Grünfläche in der ein überörtlicher Weg eingezeichnet ist.

Im **Landschaftsplan** der Stadt Wedel (Karte Entwicklung, 2009) ist das Plangebiet als geplantes Wohngebiet sowie die B 431 (Holmer Straße) und die Straße Lülanden als Straßenverkehrsfläche dargestellt (siehe Abb. 7). Südlich des Einmündungsbereich der Straße Lülanden in die Holmer Straße ist eine Grünfläche ohne weiter Zweckbestimmung dargestellt. Im östlichen Bereich ist eine schmale private/öffentliche Grünfläche mit einem Hauptfuß-, Wander-, Radweg dargestellt.

Die mit der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 27b getroffenen Festsetzungen als allgemeines Wohngebiet (WA) mit einer gesicherten öffentliche Durchwegung sowie die Straßenverkehrsflächen lassen sich aus dem aus dem wirksamen Flächennutzungsplan entwickeln und entsprechen den Planungszielen des Landschaftsplans.

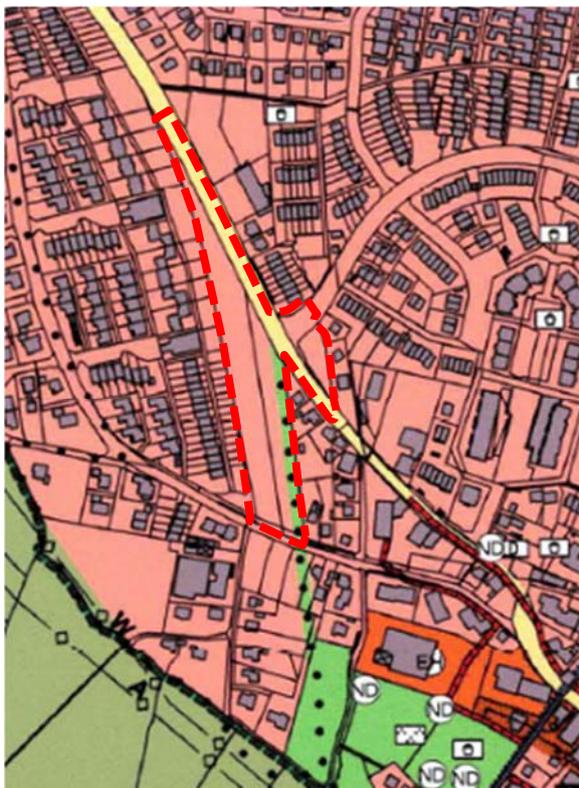


Abb. 6: Ausschnitt aus dem wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Wedel, mit Kennzeichnung des Plangebiets (rote gestrichelte Linie), ohne Maßstab

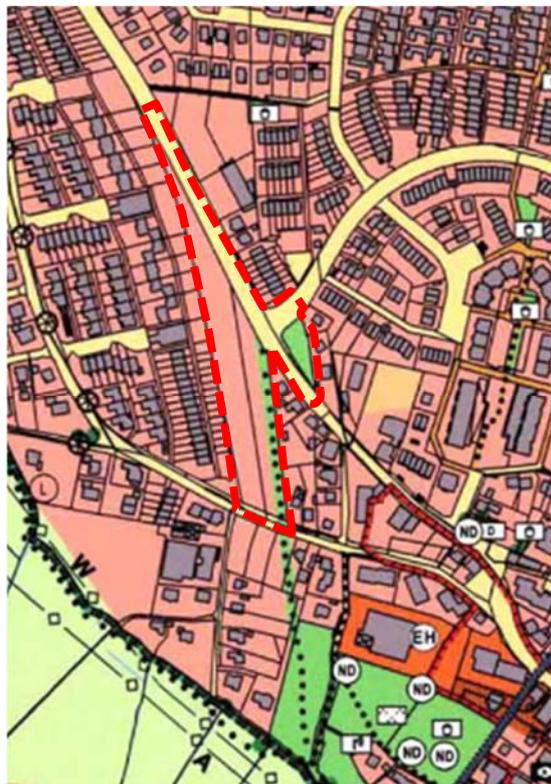


Abb. 7: Ausschnitt aus dem Landschaftsplan der Stadt Wedel, mit Kennzeichnung des Plangebiets (rote gestrichelte Linie), ohne Maßstab

2.5. Bestehende Bebauungspläne

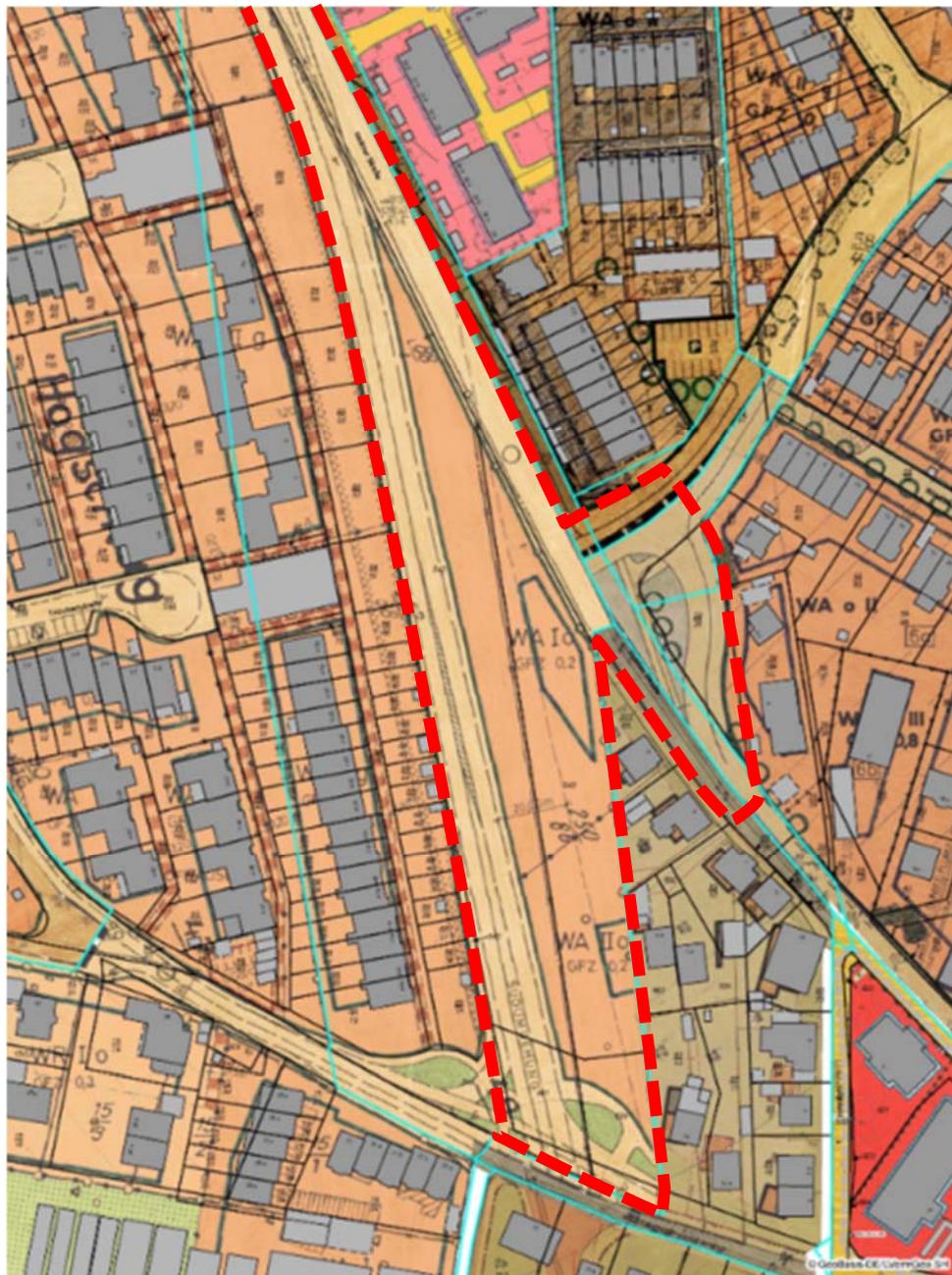


Abb. 8: Zusammenschnitt aus den bestehenden Bebauungsplänen Nr. 27b vom Dezember 1977 sowie der Bebauungspläne Nr. 44a, 44b, 44c, 44e mit Kennzeichnung des Plangebiets (rote gestrichelte Linie), ohne Maßstab, Quelle: Stadt Wedel eigene Abbildung

Für das Plangebiet gilt in großen Teilen der rechtskräftige Bebauungsplans Nr. 27b für das Gebiet „Hogschlag“ zwischen Holmer Straße und Helgolandstraße (aus dem Jahr 1977). Der Bereich des Plangebietes ist als ein allgemeines Wohngebiet und als Straßenverkehrsfläche mit den dazugehörigen Straßenbegleitgrün im südlichen Bereich festgesetzt. Der nördliche Bereich erlaubt eine eingeschossige offene Bebauung mit einer GFZ von 0,2. Der südliche Bereich erlaubt eine zweigeschossige offene Bauweise mit einer GFZ von 0,2. Die Straßenverkehrsfläche ist Teil der - inzwischen aufgegebene - Planung

der Süd-/Westumfahrung der Altstadt Wedels. Westlich entlang der geplanten Straßenverkehrsfläche wird ein nicht überbaubaren Grundstücksstreifen festgesetzt, in dem Einfriedungen und Bepflanzungen eine Höhe von 0,70 m gemessen von der Fahrbahnoberkante nicht überschreiten dürfen.

Der die Holmer Straße und Lülanden betreffende östliche Bereich des Plangebietes ist bisher durch die Bebauungspläne Nr. 44a, 44b, 44c überplant. Überwiegend werden Straßenverkehrsflächen festgesetzt in Randbereichen auch allgemeine Wohngebiete. Südlich des Einmündungsbereich Lülanden in die Holmer Straße sind im Bebauungsplan Nr. 44b drei anzupflanzende Bäume auf einer Grünfläche festgesetzt.

2.6. Denkmalschutz / Archäologie

Das Plangebiet liegt außerhalb der archäologischen Interessengebiete. Im Plangebiet sind keine archäologischen Denkmale bekannt. Auswirkungen auf Kulturgüter sind nicht gegeben. Wenn während der Erdarbeiten Funde oder auffällige Bodenverfärbungen entdeckt werden, ist die Denkmalschutzbehörde zu benachrichtigen und die Fundstelle bis zum Eintreffen der Fachbehörde zu sichern. Verantwortlich hierfür sind gem. § 15 Denkmalschutzgesetz der Grundstückseigentümer und der Leiter der Arbeiten. Zur Anzeige von Bodenfunden ist jeder am Bau Beteiligte verpflichtet, die Mitteilung einer oder eines der Verpflichteten befreit die übrigen.

Eingetragene Denkmale in unmittelbarer Nähe sind nicht bekannt.

2.7. Trinkwasserschutzgebiet

Es gilt die Wasserschutzgebietsverordnung Haseldorfer Marsch vom 27.01.2010 (HaselWasSchGebV SH 2010).

Das Trinkwasserschutzgebiet umfasst das gesamte unterirdische Einzugsgebiet einer Wassergewinnungsanlage. In dem durch die Trinkwasserschutzgebietsverordnung festgesetzten Bereich werden bestimmte Gebote, Duldungs- und Handlungspflichten erlassen, um das zur Trinkwasserversorgung genutzten Grundwasservorkommen zu schützen. Ein Nichtbeachten zieht eine Ordnungswidrigkeit nach sich. Da die Gefahr für das genutzte Grundwasser allgemein mit dem Abstand des Gefahrenherdes von der Trinkwassergewinnungsanlage abnimmt, erfolgt bei Trinkwasserschutzgebieten eine Gliederung in Schutzzonen, in denen unterschiedlich strenge Regelungen greifen. Für das Plangebiet ergibt sich die Zone III A.

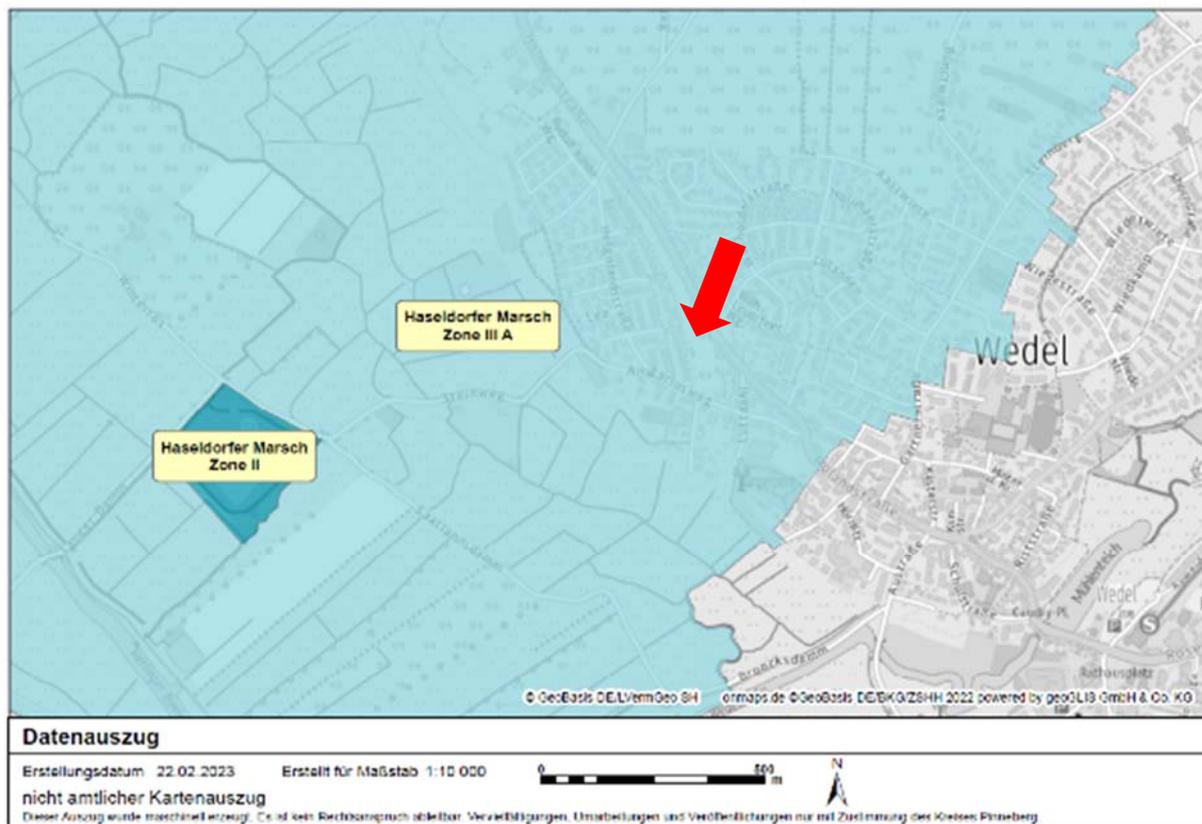


Abb. 9: Datenauszug aus dem Geoportal Kreis Pinneberg mit der Lage des Wasserschutzgebiets, eingeteilt in Zonen, mit Kennzeichnung des Plangebietes (roter Pfeil), ohne Maßstab

Schutz der Haseldorfer Marsch Zone III A

Für das Plangebiet gelten folgende Vorschriften:

Genehmigungspflichtig sind:

- Anlagen zur unterirdischen behälterlosen Lagerung (Tiefspeicherung) wassergefährdender Stoffe anzulegen oder wesentlich zu ändern,
- Anlagen zur Gewinnung von Erdwärme zu errichten oder wesentlich zu ändern,
- Erdaufschlüsse, durch die die Grundwasserüberdeckung wesentlich vermindert wird, vorzunehmen.
- Kleingartenanlagen einzurichten oder wesentlich zu ändern,
- Transformatoren und Stromleitungen mit flüssigen wassergefährdenden Kühl- und Isoliermitteln der WGK 2 und 3 zu errichten oder wesentlich zu ändern, sowie stillgelegte Anlagen über einen Zeitraum von mehr als sechs Monaten bestehen zu lassen,
- Schmutzwasser und unbehandeltes Niederschlagswasser in ein oberirdisches Gewässer einzuleiten, sofern das Gewässer anschließend die Zone II durchfließt,

- Dauergrünland umzubrechen; ein Umbruch ist zu genehmigen, wenn andere Verfahren zur Wiederherstellung einer leistungsfähigen Grünlandnarbe ausscheiden; der Umbruch darf nur in der Zeit vom 1. Dezember bis zum 30. April vorgenommen werden; die umgebrochene Fläche gilt abweichend von § 2 Abs. 5 Satz 1 als Dauergrünland,
- an Dauergrünland eine Nutzungsänderung vorzunehmen; dies gilt nicht bei Aussaat einer Ganzpflanzensilage mit Grasuntermischaat, wenn die Wiederherstellung von Dauergrünland beabsichtigt ist; eine Nutzungsänderung ist zu genehmigen, wenn sie durch zwingende Gründe geboten ist; zwingende Gründe liegen insbesondere vor, wenn den Nutzungsberechtigten der Fläche eine Fortsetzung der bisherigen Nutzung nicht zuzumuten ist.

Über die Genehmigung nach § 4 Abs. 1 und § 5 Abs. 1 HaselWasSchGebV entscheidet auf Antrag die Landrätin oder der Landrat des Kreises Pinneberg als untere Wasserbehörde.

Verboten sind:

- Rohrleitungsanlagen zum Befördern von wassergefährdenden Stoffen (§ 19 a WHG) der WGK 2 und 3 zu errichten oder wesentlich zu ändern,
- Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen der WGK 2 mit mehr als 100 m³ Inhalt und der WGK 3 mit mehr als 10 m³ Inhalt zu errichten oder zu erweitern, auswasch- oder auslaugbare wassergefährdende Materialien beim Bau von Anlagen des Straßen-, Wasser-, Schienen- und Luftverkehrs und von Lärmschutzdämmen zu verwenden,
- Abwasser in den Untergrund einzuleiten, zu versickern, verrieseln oder zu verregnen; dies gilt nicht für Niederschlagswasser, für die Untergrundverrieselung von gereinigtem Abwasser aus Kleinkläranlagen, sofern eine Ableitung in ein Oberflächengewässer nicht möglich ist, sowie für Abwasser, das durch landwirtschaftlichen Gebrauch verunreinigt ist und dazu bestimmt ist, zu Zwecken der Düngung auf landwirtschaftlich, forstwirtschaftlich oder gärtnerisch genutzte Böden aufgebracht zu werden,
- feste oder flüssige Dünge-, Futter- oder Pflanzenschutzmittel sowie Sekundärrohstoffdünger, insbesondere Klärschlamm oder Kompost außerhalb von Gebäuden, flüssigkeitsdichten Anlagen oder Silagewickelballen zu lagern; ausgenommen davon ist Kompost aus der Gehölzproduktion, die Kompostierung in Hausgärten, die Lagerung von Kalk sowie die Lagerung von Futtermitteln, bei denen keine Sickersäfte anfallen.

Duldungspflichten nach § 14 HaselWasSchGebV SH 2010

Die Eigentümerinnen und Eigentümer sowie die Nutzungsberechtigten von Grundstücken im Wasserschutzgebiet haben die Maßnahmen der Wasserbehörde zu dulden (§ 83, § 110 Abs. 1 LWG und § 19 Abs. 2 Nr. 2 WHG) und insbesondere zuzulassen, dass

1. der Zustand und die Nutzung des Wasserschutzgebietes überwacht und in diesem Rahmen Maßnahmen zur Beobachtung des Gewässers und des Bodens getroffen werden,
2. bestehende Anlagen und sonstige Einrichtungen auf ihre Rechtmäßigkeit oder daraufhin überprüft werden, ob Auflagen erfüllt und Verbote beachtet werden,

3. Zäune, Hinweis-, Warn-, Gebots- und Verbotsschilder aufgestellt, unterhalten oder beseitigt werden.

Wenn Aufgaben nach Satz 1 Nr. 1 hinsichtlich der Überwachung des Zustandes und der Nutzung des Wasserschutzgebietes oder nach Satz 1 Nr. 3 im Rahmen der Selbstüberwachung durch das Wasserversorgungsunternehmen wahrgenommen werden, haben die Eigentümerinnen und Eigentümer sowie die Nutzungsberechtigten von Grundstücken die zur Erfüllung dieser Aufgaben erforderlichen Maßnahmen zu dulden.

3 Städtebauliches Konzept

3.1. Vorhabenbeschreibung

Das städtebauliche Ziel ist es, die derzeit landwirtschaftlich genutzten Flächen, die ursprünglich ein Teil der bis Anfang der 2000er Jahre favorisierten Süd-/Westumfahrungstrasse der Wedeler Altstadt waren, zu einem Wohngebiet zu entwickeln. Die Umnutzung und Aktivierung von innerstädtischen Flächen sind aus städtebaulicher Sicht sinnvoll und im Rahmen der Vermeidung der Inanspruchnahme bisher unbebauter Flächen im Außenbereich Vorrang zu geben. Der Zielsetzung des Baugesetzbuches zum sparsamen Umgang mit Grund und Boden wird durch diese Nachverdichtung im Siedlungsbestand entsprochen.

Im Zusammenhang mit diesem Bebauungsplan wurde ein städtebauliches Konzept für die Fläche abgestimmt und entwickelt (siehe Anhang 2). Das Konzept sieht eine Struktur aus sechs Mehrfamilienhäusern vor. Im nördlichen Teil ist eine straßenbegleitende Bebauung, bestehend aus zwei Baukörpern, vorgesehen. Im südlichen Teil setzt sich eine fächerförmige nach Süden ausgerichtete Zeilenbebauung, bestehend aus vier Baukörpern, fort. Entlang der Holmer Straße steigen die Baukörper in ihrer Höhe treppenartig von drei Geschosse auf fünf Geschosse mit dem der Hochpunkt der Bebauung in der Mitte des Plangebietes erreicht wird. In Richtung Süden erfolgt dann wieder eine Abstufung der Gebäudehöhen über vier Geschosse bis auf drei Geschosse plus Staffelgeschoss am Ansgariusweg. Durch das abfallende Gelände von 13,00 m im Norden auf 9,00 m im Süden ist eine angemessene Besonnung möglich. Die obersten Geschosse sollen durch Zurücksprünge eine individuelle Dachlandschaft erhalten.

Zwischen den einzelnen Gebäuden verbleibt ein hoher Grünanteil und es entsteht eine lockere Bebauungsstruktur mit städtischem Charakter und hoher Wohnqualität. Mittels einer Fuß- und Radwegeverbindung für die Allgemeinheit entlang der östlichen Grundstücksgrenzen wird eine Durchlässigkeit des Gebietes gewährleistet und eine straßenunabhängige Verbindung zwischen Holmer Straße und Ansgariusweg hergestellt.

Das städtebauliche Konzept geht von ca. 100 neuen Wohneinheiten aus (*eine Konkretisierung folgt im weiteren Planverfahren*). Es ist vorgesehen, einen Teil der Wohnflächen (mindestens 30%) als geförderten Wohnungsbau zu realisieren. Die Förderwege werden noch geprüft.

Die verkehrliche Erschließung des Plangebietes soll überwiegend von der Holmer Straße (B 431) aus erfolgen. Hierfür soll der signalisierte Knotenpunkt Holmer Straße (B 431) / Lüländen baulich und signaltechnisch erweitert werden. Dazu ist auf der Holmer Straße von Süden kommend eine

Linksabbiegespur geplant. Der Bereich der Kreuzung wurde daher in den Geltungsbereich aufgenommen. Ein südlich gelegener, geringer Teil der Bebauung soll über eine Grundstückszufahrt vom Ansgariusweg aus erschlossen werden.

Zusätzlich wird die innerörtliche Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur durch die Anlage eines Geh- und Radweges zwischen der Holmer Straße (B 431) und dem Ansgariusweg erweitert.

Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden auf Grundlage des abgestimmten städtebaulichen Konzepts getroffen.

3.2. Art der baulichen Nutzung

Um die vorgesehene und städtebaulich gewünschte Nutzung „Wohnen“ zu ermöglichen, setzt der Bebauungsplan das geplante Wohngebiet als allgemeines Wohngebiet (WA) nach § 4 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) fest. Damit soll entsprechend dem Planungsziel ein neues Wohnungsangebot an dem gut erschlossenen Standort zur Verfügung gestellt werden.

Mit der Festsetzung als allgemeines Wohngebiet wird sichergestellt, dass das Wohnen die Hauptnutzung bildet. Die Festsetzung eines allgemeinen Wohngebiets schließt zudem nicht aus, dass einzelne Räume in Wohnungen gewerblich bzw. freiberuflich genutzt werden. Grundsätzlich sind freie Berufe, die im häuslichen Arbeitszimmer (zum Beispiel als Telearbeitsplatz) ausgeübt werden, im Sinne einer Nutzungsmischung denkbar. Somit kann der wachsenden Bedeutung von Dienstleistungen, die in enger Verzahnung mit der Wohnnutzung ausgeübt werden können (z.B. Grafikdesign, Mediation, Coaching etc.) sowie von Telearbeitsplätzen, mit denen Unternehmen es ihren Mitarbeitern ermöglichen, ihre Arbeit vollständig oder zeitweise von zu Hause zu erledigen, Rechnung getragen werden. Die freiberufliche Nutzung ist jedoch untergeordnet auf einzelne Räume innerhalb einer Wohnung beschränkt.

Weitere Festsetzung zum Ausschluss bestimmter Nutzungen aus dem ausnahmsweise zulässigen Nutzungsspektrums eines allgemeinen Wohngebietes folgen im weiteren Planverfahren.

3.3. Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung im allgemeinen Wohngebiet wird bestimmt durch die Grundflächenzahlen (GRZ), die Zahl der zulässigen Vollgeschosse und die Geschossflächenzahl (GFZ). Das vorgesehene Baukonzept mit Mehrfamilienhäusern soll mit Baukörperausweisungen durch Baugrenzen im Zusammenspiel mit der Festsetzung der als Höchstmaß zulässigen Zahl der Geschosse sowie Höhenfestsetzungen gesichert werden.

Es ist Ziel des Bebauungsplans, ein Wohnquartier zu entwickeln. Die Lagegunst des Plangebiets soll dem benötigten Wohnraumbedarf entsprechend ausgenutzt werden. Die getroffenen Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung sind für ein innerörtliches Wohnquartier städtebaulich angemessen und bewegen sich innerhalb der Orientierungswerte gemäß § 17 Baunutzungsverordnung (BauNVO) für ein allgemeines Wohngebiet.

Weitere Festsetzung zur maximalen Höhe baulicher Anlagen folgen im weiteren Planverfahren.

Grundflächenzahl (GRZ)

Die Grundflächenzahl gibt an, welcher rechnerische Anteil eines Baugrundstückes mit Anlagen einer Hauptnutzung und Flächen von Nebenanlagen einschließlich der Anlagen, mit denen das Baugrundstück unterbaut wird, versiegelt werden darf.

Für das allgemeine Wohngebiet wird eine GRZ von 0,35 festgesetzt. Die Festsetzung orientiert sich eng am städtebaulichen Konzept und bleibt damit unterhalb des nach § 17 BauNVO definierten Orientierungswertes für allgemeine Wohngebiete von 0,4.

Weitere Festsetzung zur Überschreitungsmöglichkeit der GRZ folgen im weiteren Planverfahren.

Zahl der zulässigen Vollgeschosse / Höhe baulicher Anlagen

Zur Steuerung der Höhenentwicklung der Gebäude wird eine Beschränkung der zulässigen Anzahl der Vollgeschosse getroffen. Da die Höhe einzelner Geschosse nicht beschränkt ist, wird auch eine maximale Höhe der baulichen Anlagen festgesetzt. *(Dies erfolgt im weiteren Planverfahren).*

Für die einzelnen Bauflächen werden differenzierte Festsetzungen getroffen, um die verschiedenen Gebäudehöhen des städtebaulichen Konzeptes umsetzen zu können. Entlang der Holmer Straße steigen die Baukörper in ihrer Höhe von Norden aus treppenartig von drei Geschosse auf fünf Geschosse, mit dem auch der Hochpunkt der Bebauung in der Mitte des Plangebietes erreicht wird. In Richtung Süden erfolgt dann wieder eine Abstufung der Gebäudehöhen über vier Geschossen bis auf drei Geschosse plus Staffelgeschoss am Ansgariusweg.

Das städtebauliche Konzept sieht in den oberen Geschossen eine Staffelung vor. Um die Gesamthöhe der Gebäude zu begrenzen und die Höhenentwicklung durch weitere Dach- bzw. Nichtvollgeschosse zu steuern, wird zusätzlich die maximale Höhe baulicher Anlagen bestimmt. *(Dies erfolgt im weiteren Planverfahren).*

Die festgesetzten Gebäudehöhen tragen in Verbindung mit den getroffenen Baugrenzen zur Umsetzung des planerisch gewünschten städtebaulichen Konzepts bei. Die damit ermöglichte Dichte für die Bebauung der Grundstücke wird in dieser innerstädtischen Lage städtebaulich für sinnvoll und verträglich gehalten.

Geschossflächenzahl (GFZ)

Die Geschossflächenzahl ergibt sich aus der überbaubaren Grundstücksfläche in Verbindung mit der Anzahl der Vollgeschosse. Für das Plangebiet wird eine GFZ von maximal 1,2 festgesetzt. Die Festsetzung orientiert sich eng am städtebaulichen Konzept und entspricht dem Orientierungswerte gemäß § 17 BauNVO für ein allgemeines Wohngebiet.

3.4. Überbaubare Grundstücksfläche

Durch die baukörperbezogenen Festsetzungen der überbaubaren Flächen innerhalb des Plangebietes wird die geplante Grundkonzeption des städtebaulichen Konzeptes mit sechs Gebäudekörpern gesichert. Die Lagen und Abmessungen der geplanten Gebäude werden durch Baugrenzen bestimmt, die mit geringem Abstand um die Baukörper (Baukörperausweisung) festgesetzt sind. Durch die Baugrenzen wird die Anordnung der Baukörper auf dem Grundstück definiert und die freizuhaltenden Bereiche bereits festgelegt. Die bauordnungsrechtlichen Anforderungen sind einzuhalten. Nach der Landesbauordnung dürfen Abstandflächen auch auf öffentlichen Verkehrsflächen (bis zur Mitte der Straße) liegen.

Grundsätzlich müssen alle baulichen Anlagen innerhalb der festgesetzten Baugrenzen liegen. Ein Vortreten von Gebäudeteilen in geringfügigem Ausmaß kann jedoch nach § 23 BauNVO zugelassen werden.

Die Anlagen von Treppenhäusern, Erkern, Loggien, Balkone und Terrassen tragen zur Gliederung der Fassade bei und sollen trotz der engen Baukörperausweisungen ermöglicht werden. Balkone und Terrassen sind bei der Errichtung von Wohnungen nach heutigem Standard erforderlich. Um die Schaffung solcher für die Bewohner gut nutzbarer, wohnungsbezogener Außenwohnbereiche in angemessener Größe trotz der Baukörperausweisungen zu ermöglichen, kann eine Überschreitung der Baugrenzen auch für Balkone und Terrassen im festgesetzten begrenzten Umfang zugelassen werden.

Zur Klarstellung der Beurteilung über das Ausmaß der Überschreitungsmöglichkeiten für einzelne Bauteile werden im weiteren Planverfahren Festsetzungen getroffen.

4 Örtliche Bauvorschriften nach § 86 Landesbauordnung (LBO)

- *Festsetzungen zur Gestaltung folgen im weiteren Planverfahren -*

5 Verkehr und Erschließung

Motorisierter Verkehr / Straßenverkehrsflächen

Die Anbindung des Plangebietes an die öffentlichen Verkehrsflächen erfolgt für den nördlichen und mittleren Teil des Grundstückes (Gebäude 1 bis 4, siehe Anhang Lageplan des Vorhabens) über die Holmer Straße (B 431) und für den südlichen Teil (Gebäude 5 und 6) über den Ansgariusweg. Dazu muss der Kreuzungsbereich Holmer Straße/Lülanden baulich und signaltechnisch angepasst werden. Die Holmer Straße (B 431) erhält von Süden kommend eine Linksabbiegespur.



Abb. 9: Lageplan des Umbauvorhabens der Kreuzung Holmer Straße (B431) / Lüländen, Planungsstand Juni 2024, ohne Maßstab, Planverfasser: Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH, Neumünster

Die für den Ausbau des Kreuzungsbereichs erforderlichen Flächen sind in den Geltungsbereich des Bebauungsplans einbezogen und werden als Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Weitere anteilige Flächen der Holmer Straße (B 431) und des Ansgariuswegs werden bestandsgemäß als Straßenverkehrsfläche festgesetzt.

Ruhender Verkehr

Zur Unterbringung der Stellplätze sind sowohl oberirdische Stellplatzanlagen sowie die Anlage einer Tiefgarage vorgesehen.

Es ist vorgesehen je Wohneinheit mindestens 1 Stellplatz und für Wohneinheiten im geförderten Wohnungsbau je Wohneinheit mindestens 0,5 Stellplätze herzustellen. *Planungen zur Lage der Tiefgarage und konkreten Anzahl der Stellplätze folgen im weiteren Planverfahren*

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Das Plangebiet ist über die HVV-Buslinie 489, 589 und 594 an das ÖPNV-Netz der Metropolregion Hamburg angeschlossen, die tagsüber eine Anbindung jeweils im 30-Minuten-Takt zum S-Bahnhof Wedel und nach Blankenese verfügt. Die nächstgelegene Haltestelle ist „Schauenburgerstraße“ und befindet sich in einer Entfernung von ca. 120 m (Luftlinie bis Mitte Plangebiet).

Südöstlich des Plangebietes befindet sich in einer Entfernung von ca. 280 m (Luftlinie bis Mitte Plangebiet) an der Holmer Straße die Haltestelle der Buslinie X89 (S Wedel), welche stündlich zum S-Bahnhof Wedel verkehrt.

Die Linien knüpfen in ihrem weiteren Verlauf insbesondere am Bahnhof Wedel an diverse weitere HVV-Schnellbahn- und –Buslinien an. Die Entfernung zum S-Bahnhof Wedel beträgt ca. 1,3 km.

Fußgänger und Radfahrer

Eine fußläufige Durchwegung des Plangebietes zwischen Holmer Straße und Ansgariusweg soll für die Öffentlichkeit möglich sein. Dafür wird in Nord-Süd-Verlauf eine mit einem Geh- und Leitungsrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belastende Flächen festgesetzt. Hier ist ein mindestens 4,0 m breiter befestigter Weg für Fußgänger und Radfahrer herzustellen und zu unterhalten. Sofern die Durchwegung gesichert ist, darf die Lage des Weges geringfügig von der festgesetzten Fläche abweichen. Der Weg soll auch eine Beleuchtung erhalten. Die rechtliche Absicherung der Durchwegung erfolgt unabhängig vom Bebauungsplanverfahren.

Der Weg dient zudem als Zufahrt für Feuerwehr und Rettungswagen.

Die Gebäude im nördlichen und mittleren Teil des Grundstückes (Gebäude 1 bis 4, siehe Anhang Lageplan des Vorhabens) sind über den nördlichen Zugang (Holmer Straße) sowie die beiden südlichen Gebäude (Gebäude 5 und 6) über den südlichen Zugang (Ansgariusweg) barrierefrei erschlossen.

Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sollen oberirdisch und in der Tiefgarage geschaffen werden. An den Hauseingängen werden zusätzlich Abstellflächen für das kurzfristige Abstellen von Fahrrädern vorgehalten. Die Stadt Wedel wird mit dem Vorhabenträger einen städtebaulichen Vertrag abschließen und dort die Regelungen zur Herstellung von Abstellplätzen für Fahrräder aufnehmen.

5.1. Verkehrsuntersuchung

Im Rahmen eines Verkehrsgutachtens (Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH, Neumünster, August 2023) ist eine Betrachtung der verkehrlichen Auswirkungen des Planvorhabens auf das Straßennetz und auf den zur Erschließung des Plangebietes relevanten Knotenpunkt Holmer Straße (B 431) / Lüländen erfolgt.

Es wurde untersucht, ob und in welcher Form das Straßennetz in der Lage ist, das zukünftige Verkehrsaufkommen leistungsfähig zu bewältigen und welche begleitenden Maßnahmen für die Knotenpunkterweiterung erforderlich werden.

Um die Verkehrsuntersuchung auf Basis aktueller Verkehrsdaten durchführen zu können, wurde am Donnerstag, den 3. Juni 2021, in der Zeit zwischen 06:00 bis 10:00 Uhr (morgendliche

Spitzenverkehrszeit) und 15:00 bis 19:00 Uhr nachmittägliche Spitzenverkehrszeit) an dem maßgebenden Knotenpunkt eine Verkehrszählung durchgeführt.

Für die Verkehrsprognose wurde die allgemeine Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2030 mit Zunahme des Kfz-Verkehres um 2,9 % und des Schwerverkehres um 8,1 % angenommen.

Das zusätzliche Verkehrsaufkommen der Wohnbauentwicklung beträgt 506 Kfz/24h im Tagesverkehr und jeweils 35 Kfz/h in den maßgebenden Spitzenstunden. Für die Verkehrsverteilung im umliegenden Streckennetz wurden die potentiellen Quellen und Ziele im Umfeld bestimmt.

Im Ergebnis der Leistungsfähigkeitsbetrachtung ist der betrachtete Knotenpunkt auch im Prognose-Planfall in einem leistungsfähigen Zustand.

Für die Erschließung des Plangebietes wird der vorhandene signalisierte Knotenpunkt Holmer Straße (B 431) / Lülanden um eine Grundstückszufahrt erweitert und zu einem vierarmigen Knotenpunkt umgestaltet. Dabei wird die private Grundstückszufahrt in die Signalisierung einbezogen.

Durch den vorhandenen Linksabbiegestreifen in der nördlichen Holmer Straße (B 431) besteht in der südlichen Holmer Straße (B 431) eine kleine Sperrfläche, die zukünftig entfallen und zu einer überbreiten Fahrbahn zur Aufstellung der linksabbiegenden Verkehre in das Plangebiet umfunktioniert werden kann. In der nachmittäglichen Spitzenstunde werden 15 linksabbiegende Fahrzeuge aus Süden kommend erwartet. Bei einer Umlaufzeit von 90 Sekunden entspricht dies maximal einem Fahrzeug je Umlauf, womit eine Behinderung des Verkehrs auf der Bundesstraße nahezu ausgeschlossen ist. Der rechnerische Rückstau auf dem Grundstück der Wohnbauentwicklung beträgt maximal zwei Fahrzeuge in der morgendlichen Spitzenstunde. Bei einem Verkehrsaufkommen von 33 Kfz/h in den maßgebenden Spitzenstunde sind zwei Fahrzeuge je Umlauf als Ausnahme zu sehen.

Das Müllfahrzeug durchquert das Gebiet von Norden (Holmer Straße (B 431) in Richtung Süden (Ansgariusweg). Der Einmündungsbereich ist so gestaltet, dass große Fahrzeuge von beiden Seiten der Bundesstraße einfahren können. Eine Einfahrt für Schwerverkehr von Norden kommend soll verkehrsrechtlich unterbunden werden.

6 Ver- und Entsorgung

Ein Anschluss an die Energieversorgung, Trinkwasserversorgung und Abwasserentsorgung sowie die Müllentsorgung werden im weiteren Planverfahren geklärt.

Das Müllfahrzeug kann das Plangebiet von Norden (Holmer Straße (B 431) in Richtung Süden (Ansgariusweg) durchqueren.

Im weiteren Planverfahren wird für das Plangebiet ein Siedlungswasserwirtschaftliches Entwässerungskonzept erstellt. Diese wird Berechnungen und Aussagen zum Umgang mit anfallendem Oberflächenwasser und zur Ableitung des Schmutzwassers enthalten.

7 Altlasten / Bodenschutz

Für den Geltungsbereich liegen keine Informationen über schädliche Bodenveränderungen, Altablagerungen oder altlastenverdächtige Standorte vor.

Der Fachdienst Umwelt des Kreises Pinneberg – Untere Bodenschutzbehörde – ist gemäß § 2 Abs. 1 Landesbodenschutzgesetz (LBodSchG) unverzüglich zu benachrichtigen, falls bei den Erschließungsarbeiten bzw. beim Aushub von Baugruben Auffälligkeiten im Untergrund angetroffen werden, die auf eine schädliche Bodenveränderung oder auf eine Altablagerung deuten. Die Erdarbeiten sind in diesem Fall unverzüglich in diesem Bereich zu unterbrechen.

Falls während der Erdarbeiten bislang nicht bekannter auffälliger/ verunreinigter Bodenaushub anfällt, ist dieser bis zum Entscheid über die fachgerechte Entsorgung oder die Möglichkeit zur Verwendung auf dem Grundstück gesondert zu lagern. Dieser Bodenaushub ist vor Einträgen durch Niederschlag und gegen Austräge in den Untergrund, z. B. durch Folien oder Container, zu schützen. Die Entsorgung ist mit der zuständigen Abfallbehörde abzustimmen.

8 Immissionsschutz

Der Bebauungsplan setzt ein allgemeines Wohngebiet (WA) fest. In nördlicher, östlicher, südlicher und westlicher Richtung grenzen bestehende Wohnnutzungen an, welche auch im Flächennutzungsplan als Wohnbauflächen (W) dargestellt werden bzw. durch Bebauungsplanrecht als allgemeine Wohngebiete festgesetzt sind. In nordöstlicher Richtung schließt sich die Holmer Straße an.

Das Plangebiet befindet sich im Einflussbereich der Holmer Straße (B 431). Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens und auf Grundlage des städtebaulichen Konzeptes wird eine schalltechnische Untersuchung erarbeitet. Neben den Auswirkungen des Verkehrslärms auf das Plangebiet sind auch die lärmtechnischen Auswirkungen durch den vorhabenbedingten Mehrverkehr auf die Umgebung zu untersuchen sowie die Auswirkungen der Tiefgaragenzu- und -ausfahrten.

9 Naturschutz und Landschaftspflege

Für die Aufstellung des Bebauungsplans im beschleunigten Verfahren der Innenentwicklung nach § 13a BauGB ist keine Umweltprüfung erforderlich, wenn durch den Bebauungsplan nicht die Zulässigkeit von Vorhaben begründet wird, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegen und keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe b BauGB genannten Schutzgüter (Natura 2000-Gebiete) bestehen.

Der Bebauungsplan bereitet keine Vorhaben vor, für die eine Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Es kann daher auf eine Umweltprüfung und auf ein Ausgleichserfordernis verzichtet werden. Unabhängig davon sind die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie des Umweltschutzes zu beachten und zu berücksichtigen.

Artenschutzrechtlich relevante Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft werden im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag untersucht.

10 Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag

- *folgt im weiteren Planverfahren -*

11 Flächen und Kosten

Flächen

Das Plangebiet dieses Bebauungsplans hat eine Größe von insgesamt ca. 15.595 m² (1,56 ha).

Davon entfallen auf

Allgemeine Wohngebiete (WA) ca. 10.845 m²

Straßenverkehrsflächen ca. 4.750 m²

Kosten

Die Stadt Wedel wird die Kosten für die Erstellung des Bebauungsplans dem Vorhabenträger und Grundstückseigentümer übertragen.

Parallel zum Bebauungsplan wird ein städtebaulicher Vertrag erarbeitet, der die wesentlichen Inhalte zur Realisierung und Absicherung der Planung regelt.

12 Realisierung der Planung / Städtebaulicher Vertrag

Die Realisierung dieses Bauprojektes ist ohne Änderung des Bebauungsplans nicht möglich. Mit Ausnahme der Straßenverkehrsflächen befindet sich die Fläche im Eigentum des Vorhabenträgers.

Parallel zum Bebauungsplanverfahren wird ein städtebaulicher Vertrag erarbeitet, der die wesentlichen Inhalte zur Realisierung und Absicherung der Planung regelt. Es werden u.a. außerdem die Herstellung von öffentlich gefördertem Wohnungsbau sowie die Kosten für soziale Infrastruktur und den Umbau des Kreuzungsbereichs vereinbart.

Hinsichtlich der Bauflächen im geplanten festgesetzten allgemeinen Wohngebiet handelt es sich um einen Angebotsplan.

Anhang 1

Übersicht der verwendeten Gutachten

Folgende Gutachten und Stellungnahmen werden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erarbeitet bzw. liegen bereits vor:

1. Gutachten zur Artenschutzrechtlichen Prüfung, Elbberg, Hamburg – *Bearbeitung im weiteren Planverfahren*
2. Verkehrsgutachten, Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH, Neumünster, August 2023
3. Lärmtechnische Untersuchung, Lärmkontor, Hamburg – *Bearbeitung im weiteren Planverfahren*
4. Siedlungswasserwirtschaftliches Entwässerungskonzept, Lenk und Rauchfuß, Rellingen – *Bearbeitung im weiteren Planverfahren*
5. Baugrundbeurteilung und Gründungsberatung Eickhoff und Partner mbB, Beratende Ingenieure für Geotechnik, Wedel, März 2024



WASSER- UND VERKEHRS- KONTOR
INGENIEURWISSEN FÜR DAS BAUWESEN
INGENIEURE KRÜGER & KOY

STADT WEDEL

1. Änderung "Teilbereich Ost" des B-Plan Nr. 27b "Hogschlag"

Verkehrsgutachten

Bearbeitungsstand: 21.08.2023

Auftraggebende:

Stadt Wedel
Rathausplatz 3-5
22880 Wedel

Verfassende:

Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH
Havelstraße 33
24539 Neumünster
Telefon 04321 . 260 27 0
Telefax 04321 . 260 27 99

Annedore Lafrentz, B.Sc.
Dipl.-Ing. (FH) Arne Rohkohl

Projekt-Nr.: 121.2206

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung.....	4
1.1 Aufgabenstellung	4
1.2 Darstellung der Vorgehensweise	6
2 Verkehrsanalyse 2021	7
2.1 Verkehrserhebung	7
2.2 Bemessungsverkehrsstärke MSV, MSV _{SV}	9
2.3 Bemessungsverkehrsstärke DTV, DTV _{SV}	9
3 Verkehrsprognose 2030/2040.....	12
3.1 Allgemeine Verkehrsentwicklung	12
3.2 Prognose-Nullfall 2030.....	13
3.3 Verkehrsaufkommen aus Vorhaben	14
3.4 Verkehrsverteilung.....	15
3.5 Prognose-Planfall 2030	16
4 Leistungsfähigkeitsberechnung.....	18
4.1 Grundlagen	18
4.2 Leistungsfähigkeitsbetrachtung.....	19
5 Gestaltung des Knotenpunktes	21
6 Zusammenfassung und Empfehlung.....	24
6.1 Zusammenfassung	24
6.2 Empfehlungen.....	25

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1.1: Übersichtslageplan	5
Abbildung 1.2: Nutzungskonzept (W2A Architekten Partnerschaft)	5
Abbildung 2.1: Analyse 2021 - Erhebungszeitraum	8
Abbildung 2.2: Analyse 2021 - Spitzenstunden	8
Abbildung 2.3: Durchschnittliche Tagesverkehrsstärke (DTV, DTV _{SV}) - Analyse 2021	11
Abbildung 3.1: Prognose der allgemeinen Verkehrsentwicklung	13
Abbildung 3.2: Prognose-Nullfall 2030 - Spitzenstunden.....	14
Abbildung 3.3: Verkehrsverteilung - Spitzenstunden.....	15
Abbildung 3.4: Prognose-Planfall 2030 - Spitzenstunden	16
Abbildung 3.5: Prognose-Planfall 2030 - DTV, DTV _{SV}	17
Abbildung 5.1: Gestaltung Grundstückszufahrt	22
Abbildung 5.2: Schleppkurve Müllfahrzeug von Süden	22
Abbildung 5.3: Schleppkurve Müllfahrzeug von Norden	23

Tabellenverzeichnis

Tabelle 2.1: Ermittlung der Umrechnungsfaktoren zum DTV, DTV_{SV} 10
 Tabelle 4.1: Zuordnung der Verkehrsanlagen zur QSV 19
 Tabelle 4.2: Zusammenfassung der Leistungsfähigkeiten..... 20

Anlagenverzeichnis

Abschätzung des Verkehrsaufkommens **Anlage 1**
 Wohnbauentwicklung..... Anlage 1.1
Nachweis der Leistungsfähigkeit **Anlage 2**
 Signalzeitenplan Einmündung Anlage 2.1
Holmer Straße (B 431) / Lülanden - Analyse 2021 morgendl. Spitze Anlage 2.2
Holmer Straße (B 431) / Lülanden - Analyse2021 nachmittägl. Spitze Anlage 2.3
 Signalzeitenplan Kreuzung..... Anlage 2.4
Holmer Straße (B 431) / Lülanden - PPF 2030 morgendl. Spitze Anlage 2.5
Holmer Straße (B 431) / Lülanden - PPF 2030 nachmittägl. Spitze Anlage 2.6

Änderungsindex

Lfd. Nr.	Bemerkung	Datum
1		
2		
3		

1 EINLEITUNG

1.1 Aufgabenstellung

In der Stadt Wedel ist über die 1. Änderung "Teilbereich Ost" des B-Planes Nr. 27b "Hogschlag" die Entwicklung von Wohnbebauung geplant. Die Fläche war ursprünglich als Teil der Südumfahrung der Altstadt vorgesehen und wird nun der Wohnnutzung zugeführt.

Die betrachtete Fläche mit etwa 11.000 m² befindet sich zwischen der *Holmer Straße (B 431)* und dem *Ansgariusweg*. Die verkehrliche Erschließung ist zu einem großen Teil über die Bundesstraße vorgesehen. Hierfür soll der signalisierte Knotenpunkt *Holmer Straße (B 431) / Lülanden* baulich und signaltechnisch erweitert werden. Ein geringer Teil soll über eine Grundstückszufahrt an den *Ansgariusweg* angebunden werden. Zusätzlich wird die innerörtliche Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur durch die Anlage eines Geh- und Radweges zwischen der *Holmer Straße (B 431)* und dem *Ansgariusweg* erweitert.

Über das hier angebotene Verkehrsgutachten ist zu klären, ob und in welcher Form das Straßennetz in der Lage ist, das zukünftige Verkehrsaufkommen leistungsfähig zu bewältigen und welche begleitenden Maßnahmen für die Knotenpunkterweiterung erforderlich werden.

In dem folgenden Übersichtslageplan sind das Entwicklungsgebiet, die Lage der Zählstelle sowie das relevante Streckennetz dargestellt. Die Abbildung 1.2 zeigt das Nutzungskonzept der W2A Architekten Partnerschaft mit Stand 20.02.2023.

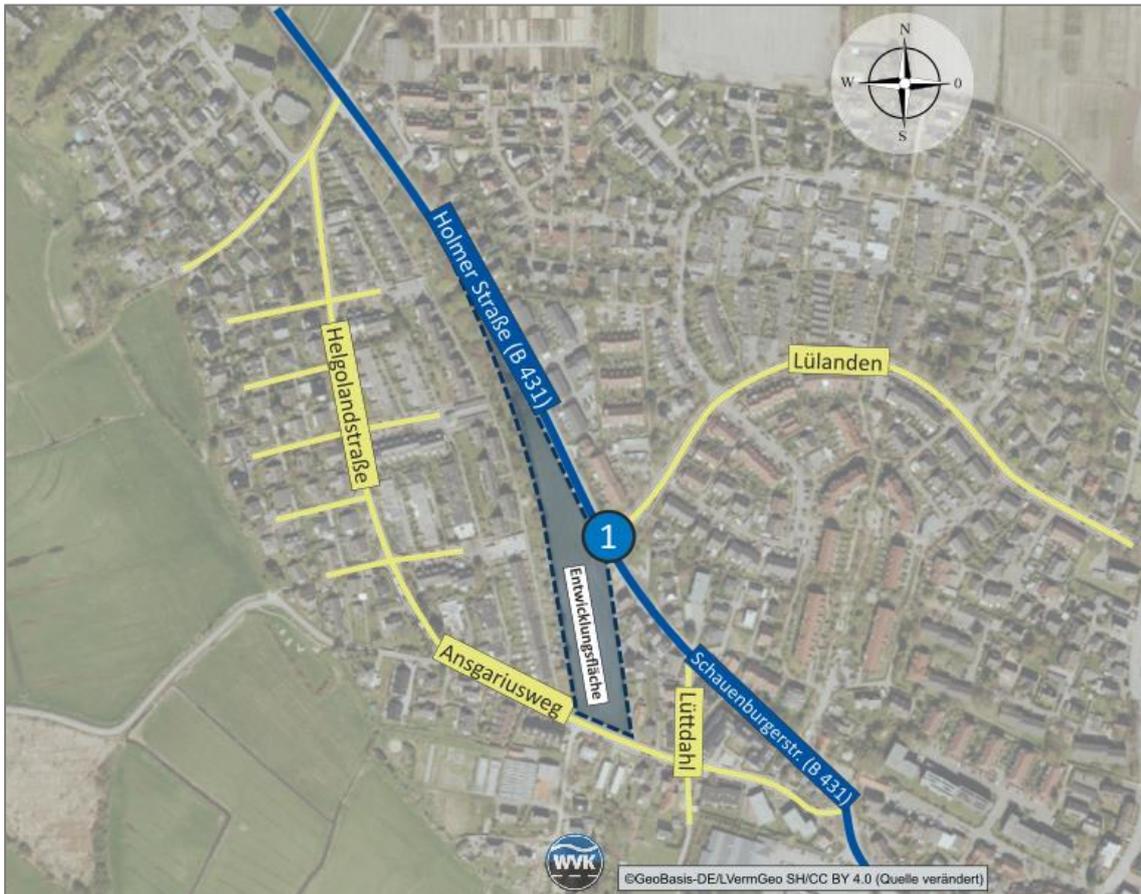


Abbildung 1.1: Übersichtslageplan



Abbildung 1.2: Nutzungskonzept (W2A Architekten Partnerschaft)

1.2 Darstellung der Vorgehensweise

Die vorhandenen Verkehrsstärken wurden durch eine Verkehrserhebung erfasst. Die maßgebende stündliche Verkehrsstärke (MSV) wird als Bemessungsgrundlage entsprechend dem *Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, HBS 2015* [1] bestimmt. Eine Ermittlung der durchschnittlichen Tagesverkehrsstärke (DTV) aus den Erhebungsdaten erfolgt gemäß dem *Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, HBS 2001/2009* [2].

Die allgemeine Verkehrsentwicklung im Straßennetz für den momentan in der Verkehrsplanung üblichen Prognosehorizont 2030/2040 wird auf Grundlage von strukturellen und demografischen Daten sowie statistischen Daten zum Verkehrsverhalten prognostiziert. Hieraus ergibt sich zunächst der Prognose-Nullfall d.h. ohne Entwicklungsmaßnahme.

Für den Prognose-Planfall mit Entwicklungsmaßnahme wird das Verkehrsaufkommen des Vorhabens für den Tagesverkehr und die Spitzenstunden berechnet. Grundlage sind die *Abschätzungen des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung, Ver_Bau 2022* [3] in Verbindung mit den *Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommen von Gebietstypen* [4]. Die Verkehrsverteilung der äußeren Erschließung wird bestimmt und mit dem Prognose-Nullfall überlagert.

Auf Basis dieser Überlegungen werden die Leistungsfähigkeiten der Verkehrsanlagen berechnet (Verkehrsfluss, Wartezeiten, Staulänge, etc.). Als Berechnungsverfahren dient hier das *Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, HBS 2015* [1]. Die Empfehlungen zur äußeren Erschließung werden daraufhin in einer Konzeptskizze dargestellt.

2 VERKEHRSANALYSE 2021

2.1 Verkehrserhebung

Zur Ermittlung des derzeitigen Verkehrsgeschehens wurde im Rahmen der ersten Betrachtung der Wohnbauentwicklung am Donnerstag, dem 03.06.2021 durch die Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH eine videoautomatische Verkehrserhebung am Knotenpunkt *Holmer Straße (B 431) / Lülanden* gemäß den *Empfehlungen für Verkehrserhebungen, EVE 2012* [5] durchgeführt. Der Zähltag kann als repräsentativer Normalwerktag betrachtet werden, da keine relevanten Beeinflussungen durch Witterung, Ferienzeit oder Feiertage vorlagen. In der Straße *Lüttdahl* wurden zwischen der *Schauenburgerstraße* und dem *Ansgariusweg* während der Erhebung Baumaßnahmen mit einer Vollsperrung des Streckenabschnittes durchgeführt. Dieser Umstand hat jedoch für den hier betrachteten Knotenpunkt nur geringfügige Auswirkungen. Darüber hinaus wirkten sich einschränkende Maßnahmen im Rahmen der COVID-19 Pandemie nicht relevant auf die Verkehrsanalyse aus, da aufgrund sinkender Inzidenzwerte die Einschränkungen im öffentlichen Leben, im Tourismus sowie im Schulunterricht und der Kinderbetreuung gelockert waren.

Eine Plausibilitätsprüfung wird über die Straßenverkehrszählung der BAST aus dem Jahr 2015 durchgeführt. Die Zählstelle 2424 0618 befindet sich in der *Bundesstraße B 431* nördlich der *Hatzburgtwiete*. Der Vergleich der Verkehrszahlen aus 2015 und der aktuell durchgeführten Verkehrszählung ist in Abschnitt 2.3 dargestellt.

Als Zeitraum der Verkehrserhebung wurden gemäß dem *Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, HBS 2015* [1] die morgendliche Spitzenverkehrszeit von 6.00 bis 10.00 Uhr und die nachmittägliche Spitzenverkehrszeit von 15.00 bis 19.00 Uhr berücksichtigt.

Die Verkehrsstärken des Erhebungszeitraumes werden nachfolgend in Abbildung 2.1 als Kraftfahrzeuge (Kfz/8h) und dem anteiligen absoluten Schwerverkehr über 3,5 t (SV/8h) dargestellt.

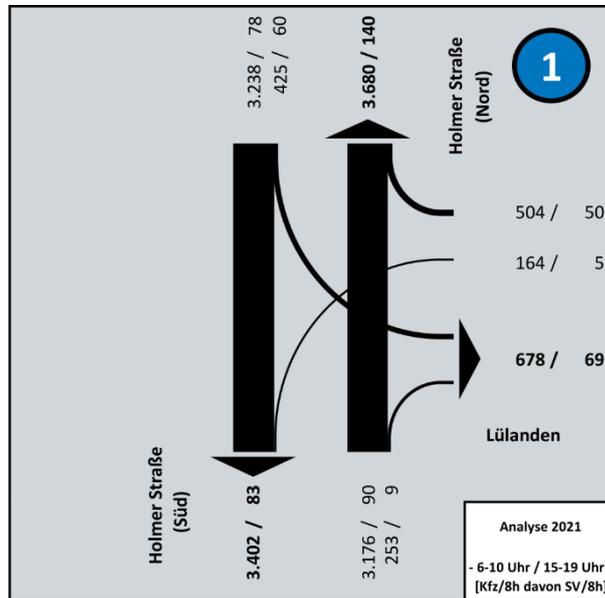


Abbildung 2.1: Analyse 2021 - Erhebungszeitraum

Nachfolgend werden die Spitzenstunden der morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenverkehrszeit dargestellt. Die Verkehrsmengen zur morgendlichen Spitzenstunde von 7.30 bis 8.30 Uhr fallen dabei niedriger aus, als die der nachmittäglichen Spitzenstunde von 15.15 bis 16.15 Uhr. Die Lastrichtungen in der Bundesstraße unterscheiden sich allerdings deutlich.

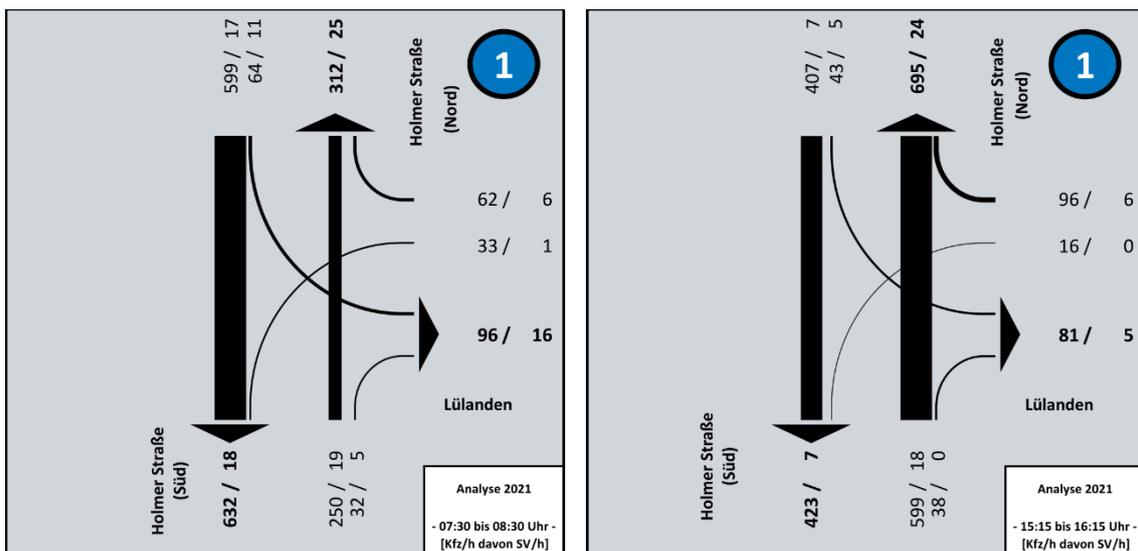


Abbildung 2.2: Analyse 2021 - Spitzenstunden

2.2 Bemessungsverkehrsstärke MSV, MSV_{SV}

Gemäß dem *Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, HBS 2015* [1] kann die aus den Viertelstundenintervallen eines Zähltages hergeleitete Spitzenstunde als Bemessungsverkehrsstärke MSV mit ausreichender Genauigkeit herangezogen werden. Aufgrund der höheren Verkehrsmenge in der nachmittäglichen Spitzenstunde von 15.15 bis 16.15 Uhr wird diese als Bemessungsverkehrsstärke MSV für die folgenden Berechnungen verwendet. Durch die ausgeprägten Lastrichtungen wird die morgendliche Spitzenstunde jedoch ebenfalls herangezogen.

2.3 Bemessungsverkehrsstärke DTV, DTV_{SV}

Die Analyse-Verkehrszahlen des achtstündigen Erhebungszeitraumes werden entsprechend dem *Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, HBS 2001/2009* [2] auf die durchschnittliche Tagesverkehrsstärke (DTV) aller Tage des Jahres umgerechnet (siehe Tabelle 2.1).

Demnach beträgt die Knotenpunktverkehrsstärke des Knotenpunktes *Holmer Straße (B 431) / Lüländen* im DTV 12.628 Kfz/24h mit einem Anteil von 413 Lkw/24h. Der Umrechnungsfaktor vom achtstündigen Erhebungszeitraum auf den DTV ergibt sich somit zu 1,63 für den Kfz-Verkehr und zu 1,41 für den Schwerverkehr.

Es bestehen in der Analyse 2021 folgende durchschnittliche Tagesverkehrsstärken (DTV) mit anteiligem Schwerverkehr $> 3,5\text{ t}$ (DTV_{sv}) in den relevanten Streckenabschnitten:

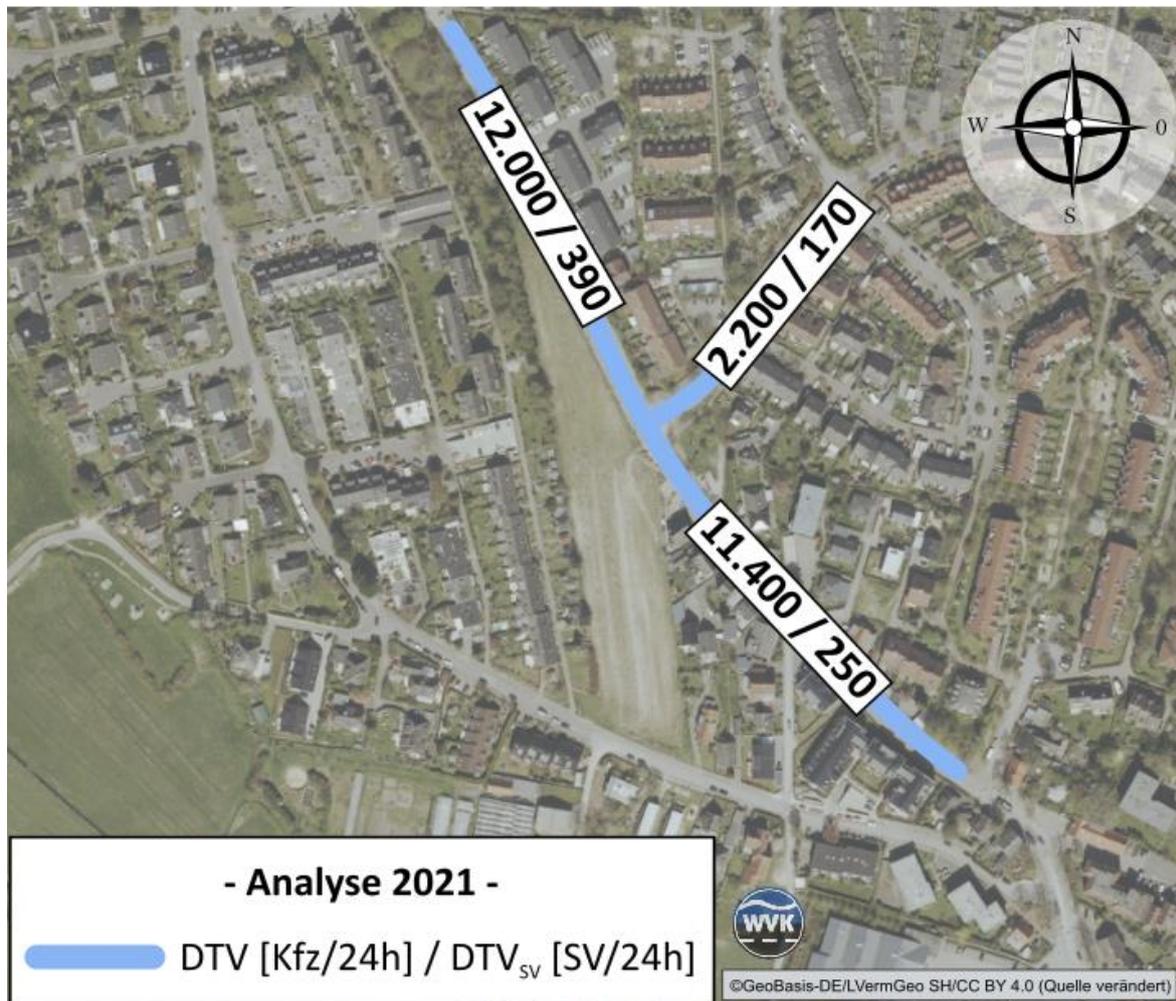


Abbildung 2.3: Durchschnittliche Tagesverkehrsstärke (DTV, DTV_{sv}) - Analyse 2021

Plausibilitätsprüfung: Die Zählstelle 2424 0618 der Straßenverkehrszählung 2015 nördlich der *Hatzburgtwiete* beschreibt im DTV ein Verkehrsaufkommen von 10.844 Kfz/24h im Querschnitt. Die aktuelle Verkehrserhebung zeigt in diesem Bereich einen DTV-Wert von etwa 11.400 Kfz/24h und somit geringfügig höher, als im Jahr 2015. Eine Belastbarkeit der Verkehrszählung vom 03.06.21 ist somit trotz möglicher Einflüsse der Corona-Pandemie gegeben. Für die weiteren Betrachtungen im Zuge dieses Gutachtens wird daher keine Hochrechnung der Verkehrszahlen angenommen.

3 VERKEHRSPROGNOSE 2030/2040

3.1 Allgemeine Verkehrsentwicklung

Als Prognosehorizont für die Verkehrsberechnung wird das in der Verkehrsplanung übliche Jahr 2030 angesetzt. Es wird davon ausgegangen, dass sich die Verkehrsbelastung bis zum Prognosehorizont 2040 aufgrund der fortschreitenden Mobilitätswende mit der Bündelung von Fahrten, Verlagerung von Fahrten auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes, Vermeidung von Fahrten durch Digitalisierung und Rückläufigkeit der Bevölkerungszahlen entsprechend des demografischen Wandels niedriger als im Prognosejahr 2030 darstellen wird. Somit ist die Berücksichtigung des Prognosehorizontes 2030 als Ansatz auf der sicheren Seite zu verstehen.

Die allgemeine Verkehrsentwicklung bis zu diesem Prognosejahr, bedingt durch strukturelle Veränderungen außerhalb des Planungsraumes, wird anhand einer Prognosebetrachtung auf Grundlage der *Shell-Pkw-Szenarien bis 2040* [6] sowie gemäß der *Bevölkerungsentwicklung in den Kreisen und Kreisfreien Städten Schleswig-Holsteins bis 2030* [7] des Statistikamtes Nord angesetzt. Hierbei werden unter anderem der erwarteten Veränderungen der Jahresfahrleistung je Pkw, der Entwicklung des Motorisierungsgrades je Einwohner, der Güterverkehrsleistung sowie der Bevölkerungsentwicklung Sorge getragen.

Demnach findet in dem Kreis Pinneberg ausgehend vom Analysejahr 2021 bis zum Prognosejahr 2030 insgesamt eine Zunahme der Grundbelastung um ca. 2,8 % im Pkw-Verkehr statt.

Im Schwerverkehr wird entsprechend der *Verkehrsverflechtungsprognose* [8] landkreisweit von einer Zunahme des Transportaufkommens von 2010 bis 2030 um bis zu 20 % ausgegangen. Bei linearem Entwicklungsansatz entspricht dies ausgehend vom Basisjahr 2021 einer Verkehrszunahme um 8,1 % im Schwerverkehr (>3,5 t).

Für den gesamten Kfz-Verkehr ergibt sich bei einem erhobenen Schwerverkehrsanteil von ca. 3,0 % als Mittelwert der Spitzenstunden demnach rechnerisch eine Verkehrszunahme um ca. 2,9 % in der Gesamtbelastung bis zum Prognosejahr 2030.

In der folgenden Abbildung 3.1 werden die herangezogenen Eingangsdaten sowie die rechnerische Ermittlung der Entwicklungsfaktoren aufgeführt.

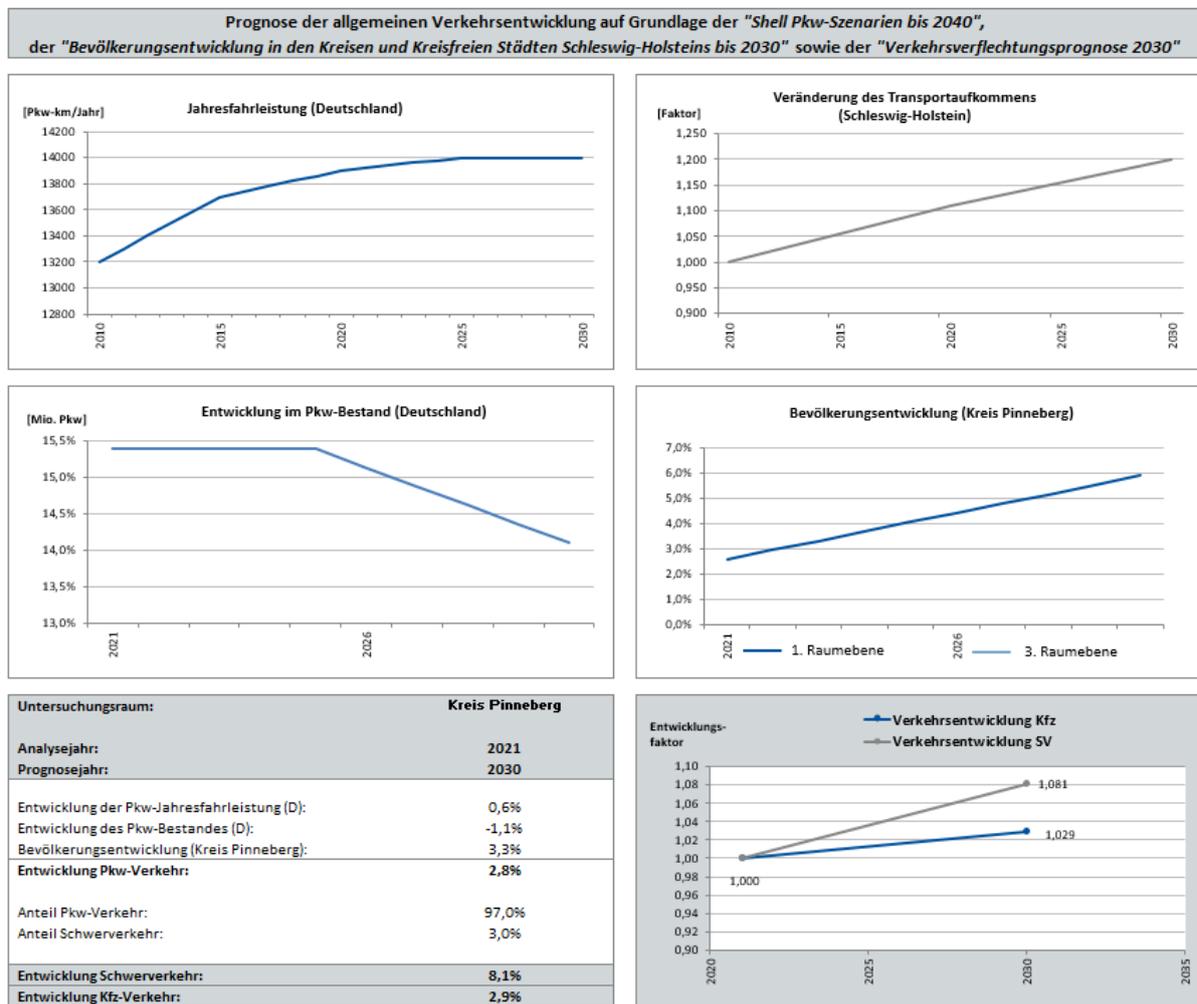


Abbildung 3.1: Prognose der allgemeinen Verkehrsentwicklung

3.2 Prognose-Nullfall 2030

Der Prognose-Nullfall 2030 (PNF 2030) berücksichtigt die allgemeine Verkehrsentwicklung bis zum Prognosejahr 2030 gemäß Abschnitt 3.1. Das Verkehrsaufkommen der Gebietsentwicklung wird hier noch nicht angesetzt.

Es ergeben sich folgende Bemessungsverkehrsstärken für den Prognose-Nullfall 2030:

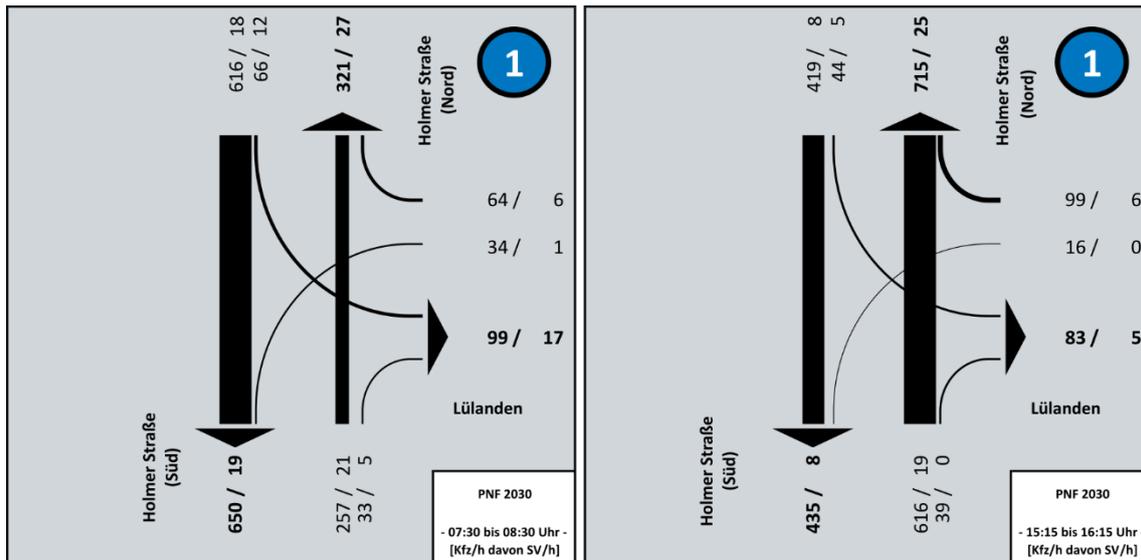


Abbildung 3.2: Prognose-Nullfall 2030 - Spitzenstunden

3.3 Verkehrsaufkommen aus Vorhaben

Das Verkehrsaufkommen der Wohnbauentwicklung zwischen der *Holmer Straße* (B 431) und dem *Ansgariusweg* berechnet sich gemäß den *Abschätzungen des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung, Ver_Bau 2022* [3] in Verbindung mit den *Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen* [4].

Grundlage ist die Anzahl von maximal 105 Wohneinheiten entsprechend der aktuellen Planung. Die detaillierten Berechnungsergebnisse sind der **Anlage 1** zu entnehmen. Die Berechnungen ergeben ein minimales Verkehrsaufkommen von 198 Kfz/24h und ein maximales Verkehrsaufkommen von 812 Kfz/24h in der Summe aus Quell- und Zielverkehr.

Für die nachfolgenden Berechnungen wird der arithmetische Mittelwert unter Beachtung der Spitzenstundenanteile für Einwohnerverkehre von jeweils 7 % für die morgendliche und nachmittägliche Spitzenstunde (7.30 bis 8.30 Uhr und 15.15 bis 16.15 Uhr) gemäß den *Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen* [4] verwendet.

Tag	Morgendl. Spitze	Nachmittägl. Spitze
506 Kfz/24h davon 24 Lkw/24h	35 Kfz/h davon 2 Lkw/h	35 Kfz/h davon 2 Lkw/h

3.4 Verkehrsverteilung

Die aktuellen Planungen sehen vor, dass vier der fünf geplanten Häuser mit Geschosswohnungsbau über die *Holmer Straße (B 431)* erschlossen werden. Das südlichste Gebäude mit etwa sieben Wohneinheiten verfügt über eine Grundstückszufahrt an den *Ansgariusweg*. Das sehr geringe Verkehrsaufkommen von etwa 34 Kfz/24h kann problemlos über die Gemeindestraße und die angrenzenden vorfahrtgeregelten Knotenpunkte abgewickelt werden.

Es wird im Weiteren somit nur die Verkehrsverteilung an der Bundesstraße betrachtet. Es handelt sich um 472 Kfz/24h im Tagesverkehr und jeweils 33 Kfz/h in den beiden Spitzenstunden. Für die Verteilung werden verkehrliche Quellen und Ziele in der Umgebung bestimmt und Anteilswerte abgeleitet. Der Schwerverkehr wird in dieser Darstellung als Quell- und Zielverkehr angenommen. Später wird es voraussichtlich ein Einbahnstraßensystem innerhalb des Gebietes für Müllfahrzeuge geben.

Folgendes zusätzliches Verkehrsaufkommen ergibt sich demnach aus dem Vorhaben:

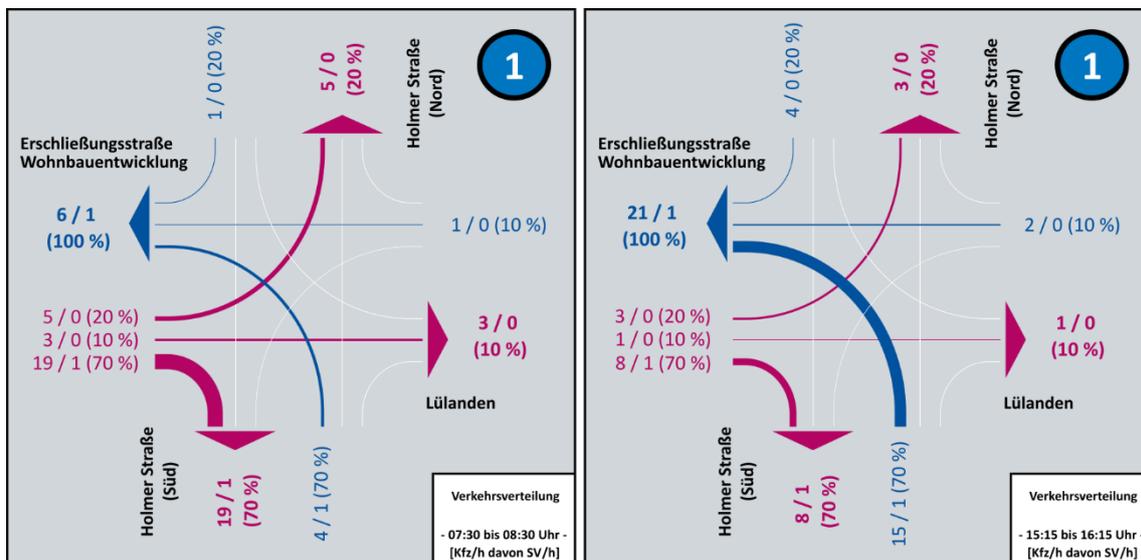


Abbildung 3.3: Verkehrsverteilung - Spitzenstunden

3.5 Prognose-Planfall 2030

Der Prognose-Planfall 2030 (PPF 2030) berücksichtigt die allgemeine Verkehrsentwicklung bis zum Prognosehorizont 2030/2040 gemäß Abschnitt 3.1. Des Weiteren wird der unter Abschnitt 3.3 und 3.4 aufgeführte zusätzliche Verkehr des Vorhabens angesetzt.

Es ergeben sich folgende Bemessungsverkehrsstärken für den Prognose-Planfall 2030 in den Spitzenstunden des Tages:

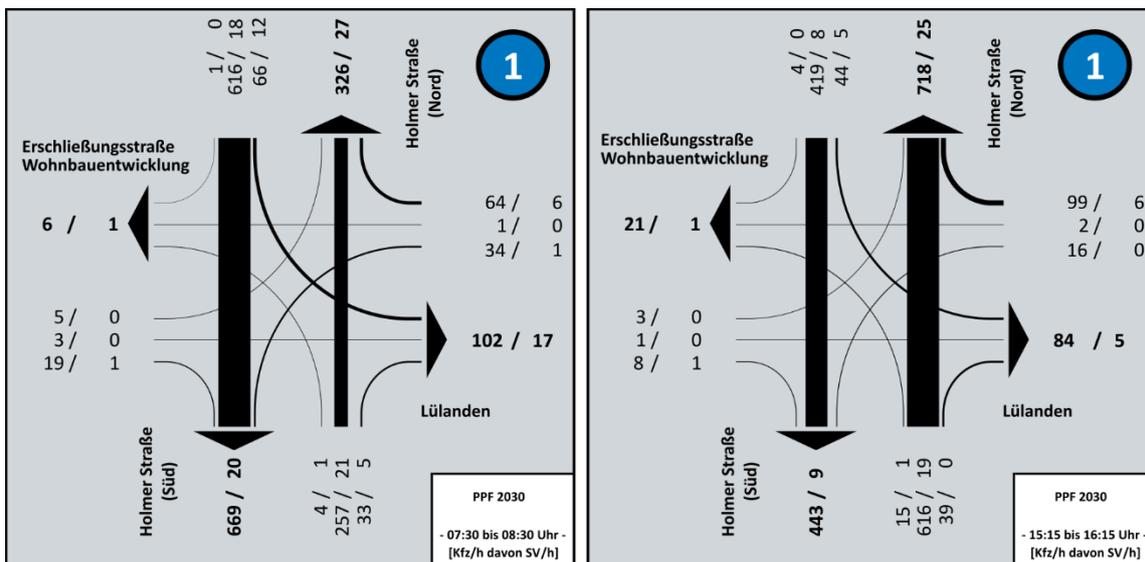


Abbildung 3.4: Prognose-Planfall 2030 - Spitzenstunden

Es bestehen im Prognose-Planfall 2030 folgende durchschnittliche Tagesverkehrsstärken (DTV) mit anteiligen Schwerverkehr > 3,5 t (DTV_{SV}) in den relevanten Streckenabschnitten:

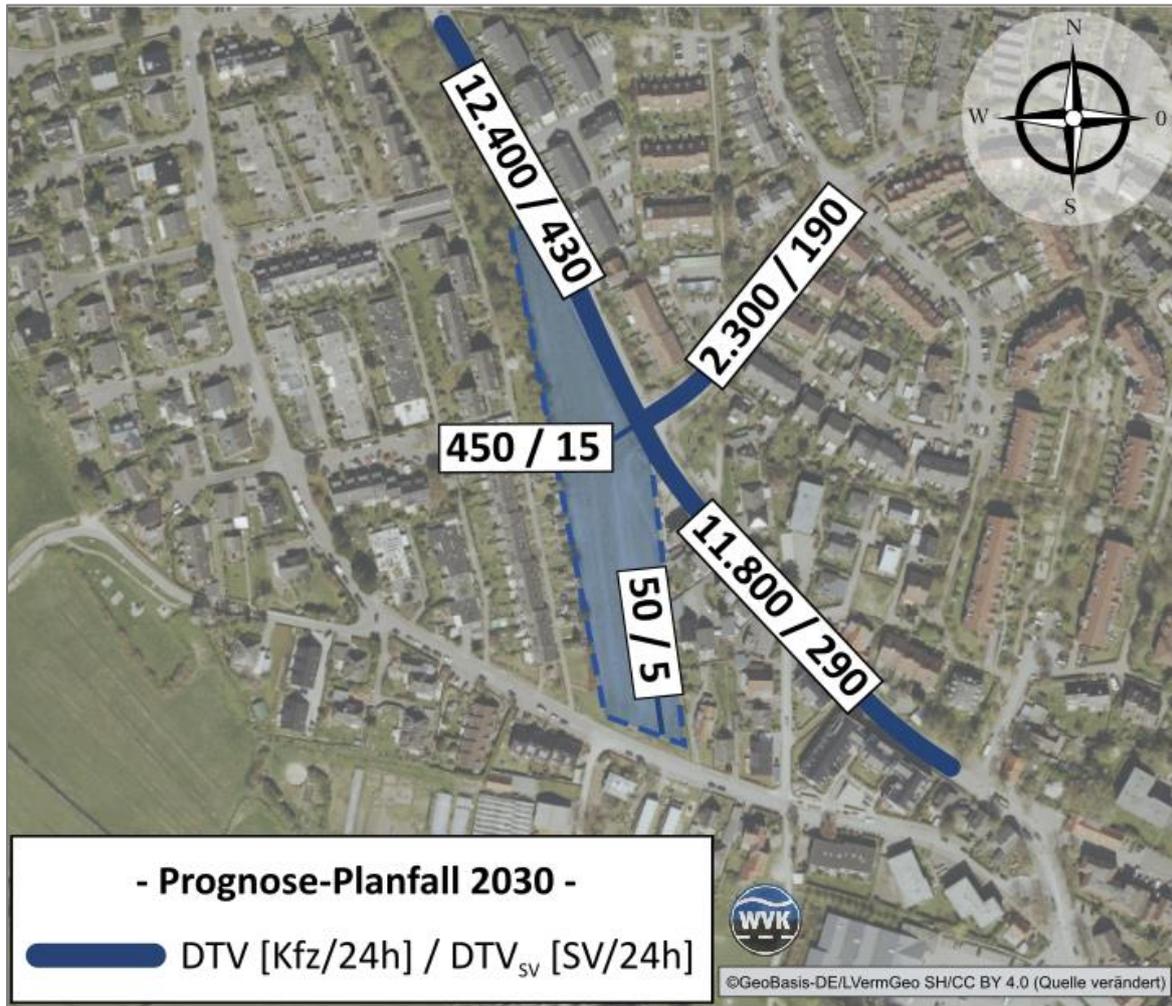


Abbildung 3.5: Prognose-Planfall 2030 - DTG, DTG_{sv}

4 LEISTUNGSFÄHIGKEITSBERECHNUNG

4.1 Grundlagen

Die Beurteilung der Leistungsfähigkeit erfolgt nach dem *Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, HBS 2015* [1]. Entsprechend dem Handbuch erfolgt eine Einstufung der Leistungsfähigkeit in Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes (QSV). Diese werden mit den Buchstaben "A" bis "F" bezeichnet. Die Zuordnung einer Verkehrsanlage in eine Qualitätsstufe erfolgt anhand der berechneten mittleren Wartezeiten der Verkehrsteilnehmenden. Folgende Darstellung beschreibt die, den Stufen zugeordneten, Verkehrsqualitäten.

QSV A: Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmenden kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.

QSV B: Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.

QSV C: Die Verkehrsteilnehmenden in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmenden achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.

QSV D: Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmenden in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Verkehrsteilnehmende können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorrübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

QSV E: Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch (d.h. ständig zunehmende Staulänge) führen. Die Kapazität wird erreicht.

QSV F: Die Anzahl der Verkehrsteilnehmenden, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über eine Stunde größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Staus mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.

Tabelle 4.1: Zuordnung der Verkehrsanlagen zur QSV

QSV	mittlere Wartezeit t_w [s] mit Lichtsignalanlage
A	≤ 20
B	≤ 35
C	≤ 50
D	≤ 70
E	> 70
F	$> 70 + \text{Kapazitätsüberschreitung}$

Die Bewertung des gesamten Knotenpunktes erfolgt immer entsprechend der schwächsten Leistungsfähigkeit eines Fahrzeugstromes. In der hier durchgeführten Berechnung der Leistungsfähigkeit sollte die Qualitätsstufe QSV D mit einer Wartezeit von ≤ 70 s bei Knotenpunkten mit Lichtsignalanlage als höchstens zulässige Verkehrsqualität angestrebt werden. Die Qualitätsstufen QSV E und QSV F sind ein Indikator für eine nicht vorhandene Leistungsfähigkeit.

4.2 Leistungsfähigkeitsbetrachtung

Grundlage der Leistungsfähigkeitsberechnungen sind die ermittelten Bemessungsverkehrsstärken der Analyse 2021 sowie des Prognose-Planfalles 2030. Das Signalzeitenprogramm wird entsprechend der heutigen Schaltung entwickelt und für den Prognosefall angepasst. Gemäß dem *Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, HBS 2015* [1] wird die Staulänge berücksichtigt, die in 95 % der Zeit während eines Bemessungsintervalls von einer Stunde nicht überschritten wird. Die folgende Tabelle 4.2 fasst die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen zusammen und stellt die mittlere Wartezeit, die Auslastung sowie die rechnerische Staulänge für den jeweils maßgebenden Verkehrsstrom dar. Die vollständigen Berechnungen sind der **Anlage 2** zu entnehmen.

Tabelle 4.2: Zusammenfassung der Leistungsfähigkeiten

Zusammenfassung der Leistungsfähigkeiten								
Betrachtungsfall	Bezeichnung	maßgebender Verkehrsstrom	mittl. Wartezeit t_w [s]	Auslastung x_i [%]	max. Staulänge N_{95} [Kfz] [m]		QSV [-]	Anlage
Holmer Straße (B 431) / Lüländen (Einmündung)								
Analyse 2021 morgendl. Spitze	Bestand LSA	Geradeausfahrstreifen Holmer Straße (B 431) Nord	29,8	72	21	127	B	2.2
Analyse 2021 nachmittägl. Spitze	Bestand LSA	Linkseinbieger Lüländen	33,9	15	2	18	B	2.3
Holmer Straße (B 431) / Lüländen (Kreuzung)								
PPF 2030 morgendl. Spitze	Planung LSA	Grundstückszufahrt Wohnbauentwicklung	36,8	12	2	13	C	2.5
PPF 2030 nachmittägl. Spitze	Planung LSA	Grundstückszufahrt Wohnbauentwicklung	36,4	6	1	8	C	2.6

Die Berechnungen zeigen, dass der betrachtete Knotenpunkt sowohl in der Analyse, als auch mit den zusätzlichen Verkehren der Wohnbauentwicklung in einem leistungsfähigen Zustand ist. Mit einer mittleren Wartezeit von unter 37 Sekunden sind auch in der Prognose weiterhin deutliche Kapazitätsreserven vorhanden.

Das heutige Signalzeitenprogramm weist Schwächen auf, die ein Optimierungspotential zulassen, da der von Süden kommende Verkehr einen Vorlauf von etwa 20 Sekunden vor dem von Norden kommenden Verkehr hat. Dadurch kommt es insbesondere morgens zu Rückstaulängen von bis zu etwa 130 m. In dem Signalzeitenplan der Prognose werden diese Schwächen beseitigt und die Steuerung optimiert, sodass der Rückstau trotz des zusätzlichen Verkehrs nur noch bei etwa 80 m liegt. Die Freigabezeiten des Festzeitprogrammes sind so gewählt, dass der Verkehr im öffentlichen Streckennetz möglichst leistungsfähig abgewickelt wird. Die Freigabe der Grundstückszufahrt ist daher nur mit einem Minimum von 10 Sekunden vorgesehen, wodurch sich eine Qualitätsstufe QSV C ergibt. Alle weiteren Ströme werden mit einer Qualitätsstufe QSV B abgewickelt. Auch mit einer veränderten Führung der Müllfahrzeuge kommt es demnach zu keinen Defiziten in der Leistungsfähigkeit.

Es wird eine verkehrsabhängige Schaltung mit einer Freigabe auf Anforderung für die Nebenströme empfohlen. Damit können weitere Kapazitäten generiert und die Wartezeiten verkürzt werden.

5 GESTALTUNG DES KNOTENPUNKTES

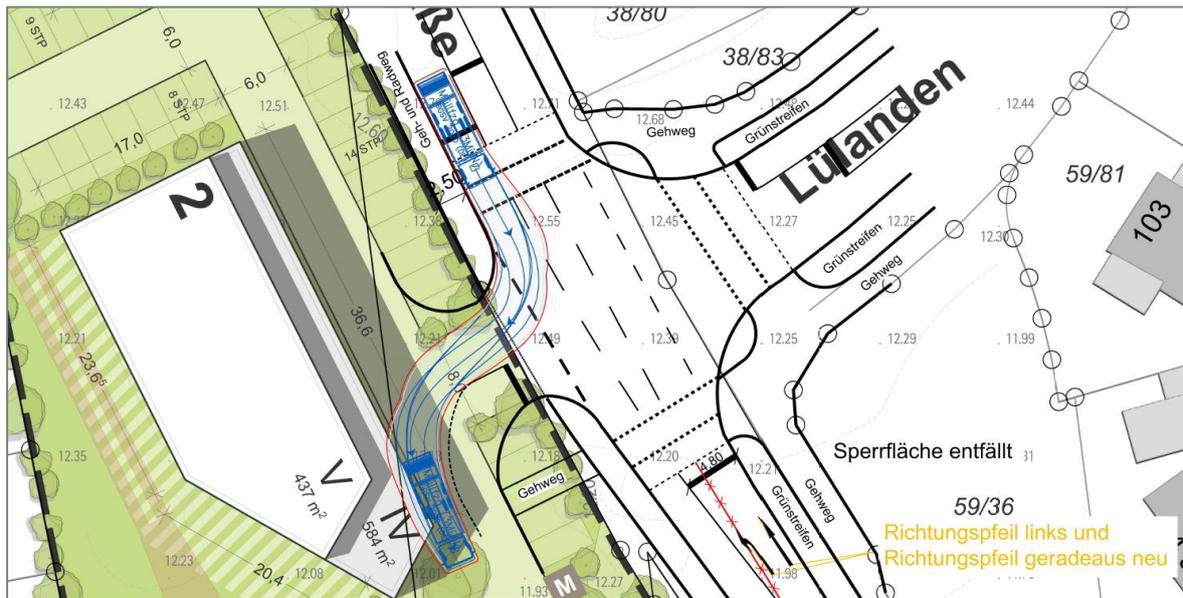
Die heutige Einmündung *Holmer Straße (B 431) / Lülanden* wird im Rahmen der Wohnbauentwicklung mit einer Erschließung über die Bundesstraße zu einem vierarmigen Knotenpunkt umgestaltet. Dabei wird die private Grundstückszufahrt in die Signalisierung einbezogen.

Durch den vorhandenen Linksabbiegestreifen in der nördlichen *Holmer Straße (B 431)* besteht in der südlichen *Holmer Straße (B 431)* eine kleine Sperrfläche, die zukünftig entfallen und zu einer überbreiten Fahrbahn zur Aufstellung der linksabbiegenden Verkehre in das Plangebiet umfunktioniert werden kann. In der nachmittäglichen Spitzenstunde werden 15 linksabbiegende Fahrzeuge aus Süden kommend erwartet. Bei einer Umlaufzeit von 90 Sekunden entspricht dies maximal einem Fahrzeug je Umlauf, womit eine Behinderung des Verkehrs auf der Bundesstraße nahezu ausgeschlossen ist.

Der rechnerische Rückstau auf dem Grundstück der Wohnbauentwicklung beträgt maximal zwei Fahrzeuge in der morgendlichen Spitzenstunde. Bei einem Verkehrsaufkommen von 33 Kfz/h in den maßgebenden Spitzenstunde sind zwei Fahrzeuge je Umlauf als Ausnahme zu sehen.

Das Müllfahrzeug durchquert das Gebiet von Norden (*Holmer Straße (B 431)*) in Richtung Süden (*Ansgariusweg*) Der Einmündungsbereich ist so gestaltet, dass große Fahrzeuge von beiden Seiten der Bundestraße einfahren können.

Die folgenden Abbildungen zeigen die Gestaltung der Grundstückszufahrt mit unterschiedlichen Schleppkurven.



6 ZUSAMMENFASSUNG UND EMPFEHLUNG

6.1 Zusammenfassung

Aufgabenstellung

In der Stadt Wedel ist über die 1. Änderung "Teilbereich Ost" des B-Planes Nr. 27b "Hogschlag" die Entwicklung von Wohnbebauung vorgesehen. Die Fläche war ursprünglich als Teil der Südumfahrung der Altstadt vorgesehen und wird nun der Wohnnutzung zugeführt.

Die betrachtete Fläche mit etwa 11.000 m² befindet sich zwischen der *Holmer Straße (B 431)* und dem *Ansgariusweg*. Die verkehrliche Erschließung ist zu einem großen Teil über die Bundesstraße vorgesehen. Hierfür soll der signalisierte Knotenpunkt *Holmer Straße (B 431) / Lülanden* erweitert werden. Ein geringer Teil soll über eine Grundstückszufahrt an den *Ansgariusweg* angebunden werden. Zusätzlich wird die innerörtliche Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur durch die Anlage eines Geh- und Radweges zwischen der *Holmer Straße (B 431)* und dem *Ansgariusweg* erweitert.

Über das hier angebotene Verkehrsgutachten war zu klären, ob und in welcher Form das Straßennetz in der Lage ist, das zukünftige Verkehrsaufkommen leistungsfähig zu bewältigen und welche baulichen Maßnahmen an dem signalisierten Knotenpunkt erforderlich werden.

Verkehrsanalyse 2021

Zur Ermittlung des Verkehrsgeschehens wurden am Donnerstag, den 03.06.2021 eine videoautomatische Verkehrserhebung am Knotenpunkt *Holmer Straße (B 431) / Lülanden* durchgeführt.

Als Zeitraum der Erhebung wurde die morgendliche Spitzenverkehrszeit von 6.00 bis 10.00 Uhr sowie die nachmittägliche Spitzenverkehrszeit von 15.00 bis 19.00 Uhr berücksichtigt.

Als bemessungsrelevante Verkehrsstärke werden aufgrund der starken Lastrichtungen die morgendliche und nachmittägliche Spitzenstunde herangezogen.

Verkehrsprognose

Die allgemeine Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2030 wird mit Zunahme des Kfz-Verkehres um 2,9 % und des Schwerverkehres um 8,1 % angenommen.

Das zusätzliche Verkehrsaufkommen der Wohnbauentwicklung beträgt 506 Kfz/24h im Tagesverkehr und jeweils 35 Kfz/h in den maßgebenden Spitzenstunden. Für die Verkehrsverteilung im umliegenden Streckennetz werden die potentiellen Quellen und Ziele im Umfeld bestimmt.

Leistungsfähigkeitsbetrachtung

Gemäß dem Berechnungsverfahren des *Handbuches für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, HBS 2015* [1] ist der betrachtete Knotenpunkt auch im Prognose-Planfall in einem leistungsfähigen Zustand.

Gestaltung des Knotenpunktes

Für die Erschließung der Wohnbauentwicklung wird der vorhandene signalisierte Knotenpunkt *Holmer Straße (B 431) / Lülanden* um eine Grundstückszufahrt erweitert. Diese wird in die Signalisierung einbezogen. Die Abbildung 5.1 zeigt eine mögliche Gestaltung auf Basis der bestehenden Planungen.

6.2 Empfehlungen

Aus verkehrsplanerischer Sicht bestehen keine Bedenken hinsichtlich der Entwicklung der Wohnbauentwicklung im Rahmen der 1. Änderung des B-Planes Nr. 27b in der Stadt Wedel. Die Leistungsfähigkeitsbetrachtung der signalisierten Kreuzung zeigt auch mit einem Festzeitprogramm keinerlei Defizite. Es wird empfohlen, die Signalisierung darüber hinaus mit einer Anforderung der Nebenrichtungen zu schalten.

Die Grundstückszufahrt an der Bundesstraße ist so zu gestalten, dass diese auch von Müllfahrzeugen befahren werden kann. Eine Einfahrt für Schwerverkehr von Norden kommend sollte verkehrsrechtlich unterbunden werden.

Aufgestellt:

Neumünster, den 21.08.2023

gez.

i.A. Annedore Lafrentz
Bachelor of Science

gez.

ppa. Arne Rohkohl
Dipl.-Ing. (FH)

Wasser- und Verkehrs- Kontor



WASSER- UND VERKEHRS- KONTOR
INGENIEURWISSEN FÜR DAS BAUWESEN
INGENIEURE KRÜGER & KOY
Havelstraße 33 • 24539 Neumünster
T: 04321-260 27-0 F: 04321-260 27-99

Literaturverzeichnis

- [1] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), *Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen - Teil 5, Stadtstraßen (HBS-S)*, 2015.
- [2] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, *Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen*, 2001/2009.
- [3] Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff, „Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung (Ver_Bau)“, 2022.
- [4] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), *Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen*, 2006.
- [5] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), *Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE)*, 2012.
- [6] Shell Deutschland Oil GmbH, „Shell Pkw-Szenarien bis 2040 - Fakten, Trends und Perspektiven für Auto-Mobilität“, 2014.
- [7] Statistikamt Nord, „Bevölkerungsentwicklung in den Kreisen und Kreisfreien Städten Schleswig-Holsteins bis 2030, Kennziffer: A I 8 - j 16 SH“, 2016.
- [8] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, *Verkehrsverflechtungsprognose 2030, Los 3: Erstellung der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen unter Berücksichtigung des Luftverkehrs*, 11.06.2014.

Abschätzung des Verkehrsaufkommens

entsprechend den 'Abschätzungen des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung' (Ver_Bau 2022) i.V.m. den 'Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen' (FGSV 2006)



WASSER- UND VERKEHRS- KONTOR
INGENIEURWISSEN FÜR DAS BAUWESEN
INGENIEURE KRÜGER & KOY

1. Eingangsdaten

Nutzung	Wohneinheiten [-]	Geschossfläche [m ²]
Wohnen, Geschosswohnungsbau	105	

2. Bewohnerverkehr

(gemäß Ver_Bau 2022)	Einwohner je Wohneinheit:	2,40 Einw. / WE	3,00 Einw. / WE
		Min	Max
	Einwohner:	252 Einw.	315 Einw.
(gemäß Ver_Bau 2022)	Wegehäufigkeit:	3,5 Wege / 24 h	4,0 Wege / 24 h
(gemäß Ver_Bau 2022)	Pkw-Besetzungsgrad:	1,5 Personen / Fz	1,3 Personen / Fz
(gemäß Ver_Bau 2022)	MIV-Anteil:	30%	70%
	Summe Quell-Ziel	176 Kfz/24h	678 Kfz/24h

3. Besucherverkehr

	Wohnen:	Min	Max
(gemäß Ver_Bau 2022)	Anteil an Bewohnerverkehr:	5%	15%
	Summe Quell-Ziel	9 Kfz/24h	102 Kfz/24h

4. Wirtschaftsverkehr

	Wohnen:	Min	Max
(gemäß Ver_Bau 2022)	Aufkommen je Einwohner:	0,05 Lkw-Fahrten / Einw.	0,10 Lkw-Fahrten / Einw.
	Summe Quell-Ziel	13 Lkw/24h	32 Lkw/24h

Gesamtverkehrsaufkommen

		Min	Max
	Gesamtverkehrsaufkommen [Kfz/24h davon Lkw/24h]:	198 / 13	812 / 32
	arithmetischer Tagesmittelwert [Kfz/24h davon Lkw/24h]:	506 / 24	

Spitzenstunde morgens, 07:30 Uhr

7% des Gesamtverkehrsaufkommens

	morgendliche Spitzenstunde [Kfz/h davon Lkw/h]:	35 / 2	
		QV	ZV
	Verteilung Quell- und Zielverkehr	83%	17%
	Quellverkehr / Zielverkehr [Kfz/h]	29	6

Spitzenstunde nachmittags, 15:15 Uhr

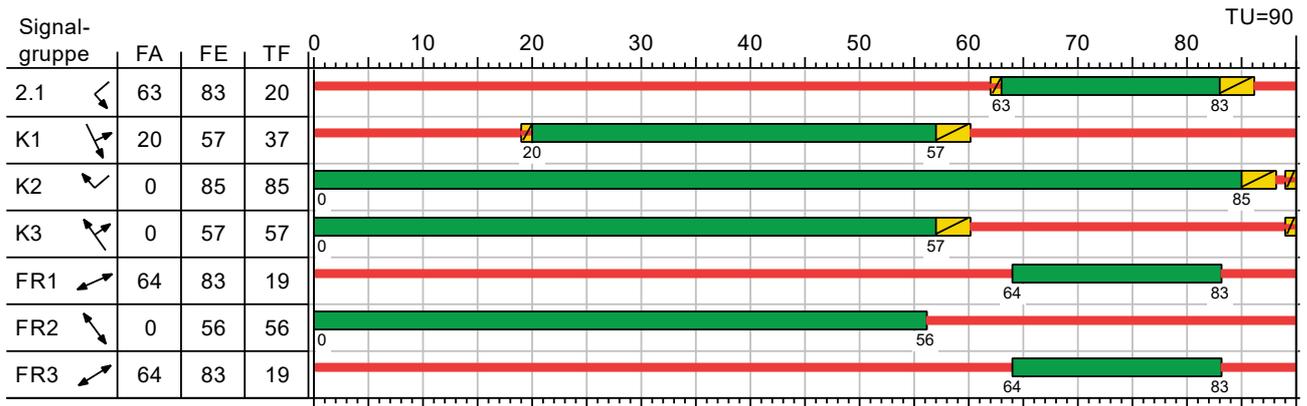
7% des Gesamtverkehrsaufkommens

	nachmittägliche Spitzenstunde [Kfz/h davon Lkw/h]:	35 / 2	
		QV	ZV
	Verteilung Quell- und Zielverkehr	38%	62%
	Quellverkehr / Zielverkehr [Kfz/h]	13	22

Signalzeitenplan

LISA

Signalzeitenplan



Eigenschaften

Signalplan-Art	Normal	Sonderprogramm	nein	Zwischenzeitenmatrix	ZZM
ID-Nr.	2	Anfo-Nr.	-	VB Freigabeanfang	VMFA
Nur Dokumentation	nein	Rahmenplan	-	VB Freigabeende	VMFE
Versatz	0	Parametersatz	-	Min-/Max-Liste	-
Bewertung	-	ÖV-Parametersatz	-	Einschaltplan	-
Betriebsart	Festzeit	Detektorparametersatz		Ausschaltplan	-

Projekt	Stadt Wedel, 1. Änderung B-Plan Nr. 27b				
Knotenpunkt	Holmer Straße (B 431) / Lülanden				
Auftragsnr.	121.2206	Variante	Bestand	Datum	17.07.2023
Bearbeiter	Wasser- und Verkehrs-Kontor	Abzeichnung		Anlage	2.1

MIV - Signalzeitenplan (TU=90) - Analyse 2021, morgendl. Spitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _a [s]	t _s [s]	f _A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _b [s/Kfz]	q _s [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n _C [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	LK [m]	N _{MS,95>n_k} [-]	x	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkung	
1	3		K1	37	38	53	0,422	599	14,975	1,838	1959	827	21	1,883	14,346	20,752	127,127		-	0,724	29,845	B		
	2		K1	37	38	53	0,422	64	1,600	2,032	1772	464	12	0,089	1,314	3,253	22,036	34,000	-	0,138	26,119	B		
2	3		K2	85	86	5	0,956	62	1,550	1,931	1864	1782	45	0,020	0,091	0,601	3,869		-	0,035	0,130	A		
	2		2.1	20	21	70	0,233	33	0,825	1,841	1955	456	11	0,043	0,687	2,089	12,822	14,000	-	0,072	27,264	B		
3	1		K3	57	58	33	0,644	282	7,050	1,915	1880	1210	30	0,172	3,125	6,115	38,781		-	0,233	7,222	A		
Knotenpunktsummen:								1040				4739												
Gewichtete Mittelwerte:																					0,493	21,467		
				TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _a	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _b	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _s	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>n_k}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Stadt Wedel, 1. Änderung B-Plan Nr. 27b				
Knotenpunkt	Holmer Straße (B 431) / Lülanden				
Auftragsnr.	121.2206	Variante	Bestand	Datum	17.07.2023
Bearbeiter	Wasser- und Verkehrs-Kontor	Abzeichnung		Anlage	2.2

MIV - Signalzeitenplan (TU=90) - Analyse 2021, nachmittägl. Spitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n _C [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	LK [m]	N _{MS,95>n_K} [-]	x	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkung	
1	3	↘	K1	37	38	53	0,422	407	10,175	1,823	1975	833	21	0,579	7,989	12,769	77,610		-	0,489	21,445	B		
	2	↙	K1	37	38	53	0,422	43	1,075	1,957	1840	291	7	0,097	1,024	2,735	17,838	34,000	-	0,148	33,867	B		
2	3	↗	K2	85	86	5	0,956	96	2,400	1,885	1910	1826	46	0,031	0,142	0,779	4,894		-	0,053	0,153	A		
	2	↖	2.1	20	21	70	0,233	16	0,400	1,800	2000	466	12	0,019	0,328	1,297	7,782	14,000	-	0,034	26,831	B		
3	1	↗	K3	57	58	33	0,644	637	15,925	1,839	1958	1261	32	0,622	9,024	14,104	86,570		-	0,505	10,228	A		
Knotenpunktssummen:								1199				4677												
Gewichtete Mittelwerte:																					0,441	14,363		
TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																								

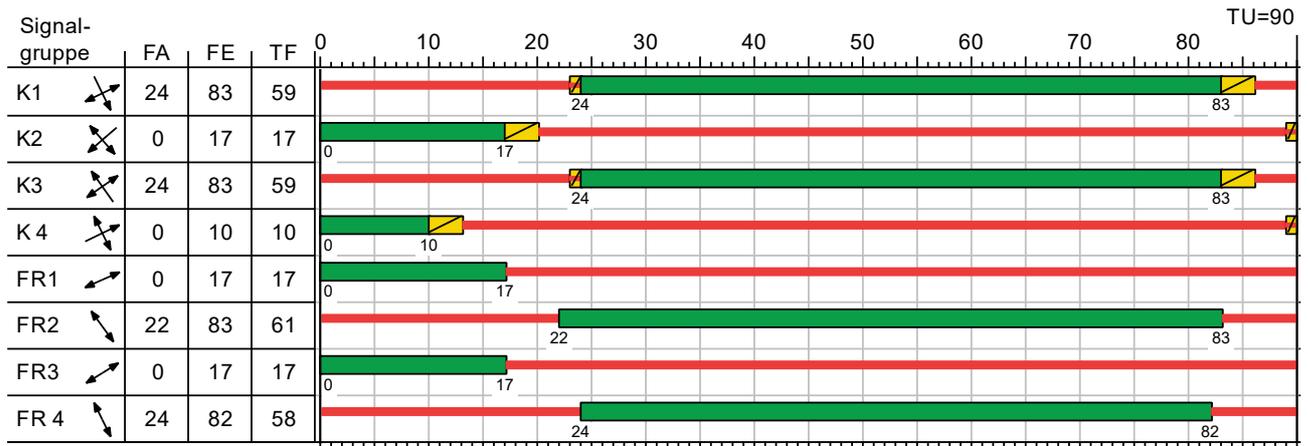
Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>n_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Stadt Wedel, 1. Änderung B-Plan Nr. 27b				
Knotenpunkt	Holmer Straße (B 431) / Lülanden				
Auftragsnr.	121.2206	Variante	Bestand	Datum	17.07.2023
Bearbeiter	Wasser- und Verkehrs-Kontor	Abzeichnung		Anlage	2.3

Signalzeitenplan

LISA

Signalzeitenplan



Eigenschaften					
Signalplan-Art	Normal	Sonderprogramm	nein	Zwischenzeitenmatrix	ZZM
ID-Nr.	1	Anfo-Nr.	-	VB Freigabeanfang	VMFA
Nur Dokumentation	nein	Rahmenplan	-	VB Freigabeende	VMFE
Versatz	0	Parametersatz	-	Min-/Max-Liste	-
Bewertung	HBS 2015: PPF 2030 - morgendl. Spitze	ÖV-Parametersatz	-	Einschaltplan	-
Betriebsart	Festzeit	Detektorparametersatz		Ausschaltplan	-

Projekt	Stadt Wedel, 1. Änderung B-Plan Nr. 27b				
Knotenpunkt	Holmer Straße (B 431) / Lülanden				
Auftragsnr.	121.2206	Variante	Planung 4-armig	Datum	17.07.2023
Bearbeiter	Wasser- und Verkehrs-Kontor	Abzeichnung		Anlage	2.4

LISA

MIV - Signalzeitenplan (TU=90) - PPF 2030 - morgendl. Spitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _F [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n _C [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	LK [m]	N _{MS,95>n_K} [-]	x	t _W [s]	QSV [-]	Bemerkung	
1	3		K1	59	60	31	0,667	617	15,425	1,840	1957	1305	33	0,541	8,045	12,842	78,747		-	0,473	8,782	A		
	2		K1	59	60	31	0,667	66	1,650	2,045	1760	603	15	0,068	1,194	3,042	20,734	34,000	-	0,109	20,585	B		
2	3		K2	17	18	73	0,200	65	1,625	2,094	1719	344	9	0,131	1,482	3,541	22,733		-	0,189	31,302	B		
	2		K2	17	18	73	0,200	34	0,850	1,922	1873	337	8	0,062	0,772	2,258	13,846	14,000	-	0,101	31,480	B		
3	1		K3	59	60	31	0,667	294	7,350	1,927	1868	1207	30	0,183	3,272	6,331	40,303		-	0,244	7,240	A		
4	1		K 4	10	11	80	0,122	27	0,675	1,849	1947	227	6	0,075	0,679	2,073	12,923		-	0,119	36,770	C		
Knotenpunktsummen:								1103				4023												
Gewichtete Mittelwerte:																					0,355	12,176		
TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																								

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _F	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>n_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _W	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Stadt Wedel, 1. Änderung B-Plan Nr. 27b				
Knotenpunkt	Holmer Straße (B 431) / Lülanden				
Auftragsnr.	121.2206	Variante	Planung 4-armig	Datum	18.07.2023
Bearbeiter	Wasser- und Verkehrs-Kontor	Abzeichnung		Anlage	2.5

LISA

MIV - Signalzeitenplan (TU=90) - PPF 2030 - nachmittägl. Spitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _F [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n _C [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	LK [m]	N _{MS,95>n_K} [-]	x	t _W [s]	QSV [-]	Bemerkung	
1	3		K1	59	60	31	0,667	423	10,575	1,825	1973	1316	33	0,273	4,754	8,442	51,361		-	0,321	7,096	A		
	2		K1	59	60	31	0,667	44	1,100	1,953	1843	395	10	0,069	0,955	2,608	16,978	34,000	-	0,111	29,106	B		
2	3		K2	17	18	73	0,200	101	2,525	2,045	1760	352	9	0,230	2,373	4,978	31,212		-	0,287	32,906	B		
	2		K2	17	18	73	0,200	16	0,400	1,881	1914	355	9	0,026	0,355	1,363	8,178	14,000	-	0,045	30,405	B		
3	1		K3	59	60	31	0,667	670	16,750	1,844	1952	1265	32	0,696	9,694	14,960	91,824		-	0,530	10,515	A		
4	1		K 4	10	11	80	0,122	12	0,300	1,913	1882	209	5	0,033	0,301	1,229	8,067		-	0,057	36,359	C		
Knotenpunktsummen:								1266				3892												
Gewichtete Mittelwerte:																					0,411	12,377		
TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																								

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _F	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>n_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _W	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Stadt Wedel, 1. Änderung B-Plan Nr. 27b				
Knotenpunkt	Holmer Straße (B 431) / Lülanden				
Auftragsnr.	121.2206	Variante	Planung 4-armig	Datum	18.07.2023
Bearbeiter	Wasser- und Verkehrs-Kontor	Abzeichnung		Anlage	2.6

<u>öffentlich</u>	BESCHLUSSVORLAGE
Verantwortlich: Fachdienst Bildung, Kultur und Sport	

Geschäftszeichen 1-403 VB	Datum 09.10.2024	BV/2024/086-1
------------------------------	---------------------	----------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Rat der Stadt Wedel	Entscheidung	17.10.2024

Kindertagesstätten in Wedel; Kindergarten der Ev.-Luth. Christus Kirchengemeinde Schulau, zusätzliche Stelle mit einer Arbeitszeit von 32 Wochenstunden

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Wedel beschließt, die Genehmigung zu erteilen, die eingerichtete heilpäd. Stelle (32 Wochenstunden) im Kindergarten der Ev.-Luth. Christus-Kirchengemeinde Schulau bis zum 31.12.2025 zu verlängern. Die Kosten i. H. v. ca. 52.500 € für 2025 trägt die Stadt Wedel.

Ziele

1. Strategischer Beitrag des Beschlusses

(Bezug auf Produkt / Handlungsfeld / Oberziele)

Handlungsfeld 1: „Wedel hat Bildungseinrichtungen entsprechend des Bedarfs“.

2. Maßnahmen und Kennzahlen für die Zielerreichung des Beschlusses

Darstellung des Sachverhaltes

Der Rat der Stadt Wedel genehmigte am 06.04.2023 die Einrichtung einer zusätzlichen heilpäd. Stelle (32 Wochenstunden) für den Kindergarten der Ev.-Luth. Christus-Kirchengemeinde Schulau. Die Stelle wurde bis zum 31.12.2024 befristet. Die ursprünglichen Anträge aus dem Jahr 2022 und 2023 sind dieser Beschlussvorlage beigelegt. Begründet wurde der damalige Antrag mit einem Migrationsanteil von 98 % in der Außenstelle der Kita in der Feldstraße und den daraus erwachsenden Herausforderungen.

Da es nicht möglich war, die neu eingerichtete Stelle mit einer heilpädagogischen Fachkraft zu besetzen wurde stattdessen ein/e Erzieher/in eingestellt.

Im Sommer 2024 wurde von Trägerseite und der Kita-Leitung beantragt, die Befristung der zusätzlich eingerichteten Stelle bis zum 31.12.2025 zu verlängern. Der entsprechende Schriftverkehr ist dieser Beschlussvorlage beigelegt. Begründet wird der Antrag u. a. mit der positiven Auswirkung auf die Arbeit mit Kindern und Eltern. Außerdem wirke sich die Möglichkeit mit einzelnen Kindern sprachbildend arbeiten zu können positiv auf die Einschulung der Kinder aus. Weitere Ausführungen sind den Anträgen zu entnehmen.

Begründung der Verwaltungsempfehlung

Die Verwaltung empfiehlt aufgrund der Haushaltslage der Stadt Wedel den Antrag des Ev.-Luth. Kita-Werks abzulehnen. Es handelt sich hier um einen Antrag auf eine freiwillige Leistung der Stadt Wedel, die zu 100 % von der Stadt Wedel finanziert werden müsste. In den SQKM-Mitteln des Landes sind keine Mittel für zusätzliches Personal vorgesehen. Eine Kompensationsmöglichkeit für diese freiwillige Leistung besteht im Bereich des Sachgebietes Kindertagesstätten nicht.

Im Ausschuss für Bildung, Kultur und Sport am 02.10.2024 wurde empfohlen, den obigen Beschlussvorschlag zu beschließen. Über die Empfehlung der Verwaltung, den Antrag abzulehnen, wurde nicht abgestimmt.

Darstellung von Alternativen und deren Konsequenzen mit finanziellen Auswirkungen

Alternativ kann beschlossen werden, die Verlängerung der heilpäd. Stelle bzw. die Einrichtung einer Stelle für eine/n Erzieher/in zu genehmigen. Eine Kompensationsmöglichkeit besteht im Sachgebiet Kindertagesstätten allerdings nicht, so dass die erforderliche Kompensation für die Leistungserweiterung gem. des Ratbeschlusses vom 21.02.2019 aus dem Gesamthaushalt der Stadt Wedel erfolgen müsste.

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	2024 alt	2024 neu	2025	2026	2027	2028 ff.
	in EURO					
<small>*Anzugeben bei Erträge, ob Zuschüsse / Zuweisungen, Transfererträge, Kostenerstattungen/Leistungsentgelte oder sonstige Erträge Anzugeben bei Aufwendungen, ob Personalkosten, Sozialtransferaufwand, Sachaufwand, Zuschüsse, Zuweisungen oder sonstige Aufwendungen</small>						
Erträge*			0,00			
Aufwendungen*						
Saldo (E-A)						

Investition	2024 alt	2024 neu	2025	2026	2027	2028 ff.
	in EURO					
Investive Einzahlungen						
Investive Auszahlungen						
Saldo (E-A)						

Die Angaben und Eintragungen in der Tabelle unter dem Punkt „Finanzielle Auswirkungen“ beziehen sich auf die Umsetzung der Verwaltungsempfehlung.

Anlage/n

- 1 Antrag August 2024 Kita-Leitung
- 2 Antrag Januar 2023
- 3 Antrag Juli 2022
- 4 Antrag Juni 2024 Kita-Träger



Ev.-Luth. Kirchenkreis
Hamburg-West/Südholstein
Kindertagesstätten



Stadt Wedel
Frau V. Becker
Rathausplatz 3-5
22880 Wedel

Wedel, den 07.08.2024

Bewilligung einer zusätzlichen heilpädagogischen Mitarbeiter/in (m/d/w) bzw. Erzieher/in (m/d/w) mit 32 Wochenstunden bis Ende 2025

Sehr geehrte Frau Becker,

hiermit bitten wir um die Verlängerung der Bewilligung einer zusätzlichen heilpädagogischen Mitarbeiter/in (m/d/w) bzw. Erzieher/in (m/d/w) mit 32 Wochenstunden bis Ende 2025.

Die Stunden werden aktuell bis 2024 von einer Erzieherin geleistet, da wir keine heilpädagogische Fachkraft bekommen konnten. Die Begründung für den Antrag der Verlängerung sind die sehr positiven Auswirkungen auf die Arbeit mit Eltern und Kindern in der Kita Feldstraße. Es bieten sich dadurch mehr Möglichkeiten, sprachbildend mit einzelnen Kindern zu arbeiten. Dieses wirkt sich dann wiederum positiv auf die Einschulung der Kinder aus. Weiterhin ist es jetzt auch eher möglich, mit Kindern, die aus schwierigen häuslichen Verhältnissen kommen, besondere Angebote zu machen. Dieses ist auch ein wichtiger Baustein für die Sozialisation der Kinder. Es bieten sich auch mehr Möglichkeiten für Einzelarbeiten an. Es konnten auch mehr Elterngespräche, die in der Regel sehr zeitintensiv sind, angeboten werden. Im Ganzen hat sich die Stimmung aufgrund der Personalsituation allgemein bei Eltern, Mitarbeitern und Kindern entspannt.

Mit freundlichen Grüßen

Martina Didzoneit

Kommissarische Kita-Leitung
Kindergarten der Ev.-Luth. Christus-Kirchengemeinde Schulau
Hafenstr. 9 und Feldstr. 32-35
22880 Wedel



Evangelische **Kinder** tagesstätten
Mit Gott groß werden.

Antony am Januar 2023

Kindergarten der
Ev.-Luth. Christus-Kirchengemeinde Schulau
Hafenstraße 9 und Feldstraße 32-35
22880 Wedel
Tel. 04103/4252

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit möchte ich noch einmal ganz eindringlich zum Ausdruck bringen, wie wichtig eine zusätzliche pädagogische Kraft für unsere Einrichtung ist.

In der Feldstraße betreuen wir 40 Kinder, davon haben 98 % einen Migrationshintergrund. Davon sind die meisten Kinder in Deutschland geboren, was aber nicht bedeutet, dass die Kinder mit deutscher Sprache in die Kita kommen, sondern sie lernen erst ihre Muttersprache, was ja auch richtig ist und erst in der Kita lernen die Kinder durch Sprachvorbilder die deutsche Sprache.

Da fangen schon die ersten Schwierigkeiten an, es gibt kaum Sprachvorbilder, da zu wenige Kinder Deutsch sprechen. Das bedeutet, die Kinder bleiben hauptsächlich bis auf die Ansprache der Pädagogen unter sich. Kinder lernen aber am besten von Kindern.

Da effektiv zu helfen bedeutet für die pädagogische Arbeit mehr Hilfestellung als in einer Kita, in der es 10% oder weniger Kinder mit Migrationshintergrund gibt.

Sprache ist aber ein wesentlicher Baustein, um gleiche Chancen in der Gesellschaft zu haben. Das bedeutet, die Kita kann gute Basisarbeit leisten, wenn sie dann personell gut ausgestattet ist und das ist bei uns dann leider nicht so leistbar. Dieses zieht sich dann weiter durch die Schulen, die uns mitteilen, dass bei fast allen Kindern der Wortschatz fehlt, also Druck für Erzieher von allen Seiten. Der Anspruch der Erzieher, dem gerecht werden zu wollen, aber nicht die Bedingungen dafür zu haben, laugt die Erzieher, die doch gut arbeiten wollen, aus und führt dann eventuell zur Kündigung. Diese Pädagogen verlangen nicht viel, sie möchten nur ihre Arbeit verantwortungsvoll leisten können.

Ein weiterer Punkt ist die Elternarbeit, die aufgrund von Sprachbarrieren auch anders ist als in Kitas mit geringem Migrationshintergrund.

Elternarbeit ist ein sehr wichtiger Punkt in unserer Arbeit, benötigt aber aufgrund von Sprachbarrieren viel mehr Zeit und häufig auch einen Dolmetscher, der aber nicht immer so schnell verfügbar ist. Oft sind die Erzieher die vertrauten, direkten Ansprechpartner, die auch mal helfen, wenn es um bürokratische Dinge geht, weil sie so nah dran sind und es menschlich ist, helfen zu wollen. Dieses braucht mehr Zeit. Zeit, die aufgrund eines Personalschlüssels, der auch für Kitas gedacht ist die weniger Migrationshintergrund haben, viel zu wenig ist.

Unsere Mitarbeiter nehmen ihre Arbeit sehr ernst, und es ist ihnen nicht egal, welche Kinder oder Eltern dabei durch das Netz fallen, sondern sie unterstützen, wo sie können. Dieses gelingt mal mehr und mal weniger und beansprucht alle sehr.

Alle versuchen den Kindern einen guten Start zu geben und die Pädagogen wissen, dass das die Basis ist, auf der dann vieles aufbaut. Es war also für alle erschreckend zu erfahren, dass die Hilfe, um die sie gebeten haben, abgelehnt wurde.

Kindergarten der
Ev.-Luth. Christus-Kirchengemeinde Schulau
Hafenstraße 9 und Feldstraße 32-35
22880 Wedel
Tel. 04103/4252

Es ist ein Hilfeschrei, wenn Eltern und Mitarbeiter darum bitten eine zusätzliche Stelle, sei es eine Heilpädagogin/in, Erzieherin/in oder SPA für die Einrichtung zu schaffen.

Mitarbeiter fallen durch Überbelastung häufiger aus. Es gibt öfter eine Notbetreuung mit verkürzter Betreuungszeit. Das hat zur Folge, dass berufstätige Eltern unter Druck geraten und eventuell ihren Arbeitsplatz verlieren, da die Häufigkeit der Notbetreuung zunimmt, das alles kann doch nicht in Ihrem Interesse sein.

Wir möchten Sie daher bitten, wirklich nochmal zu überdenken, ob diese Entscheidung gegenüber Kindern, Eltern und Mitarbeitern so richtig ist.

Mit freundlichen Grüßen

Martina Didzoneit

Kita-Leitung

Stadt Wedel
Fachdienst Kindertagesstätten
Frau Milbrecht
Rathausplatz 3-5
22880 Wedel

Wedel, den 08.07.2022

Antrag auf Kostenerstattung

Ev. Kita Hafensstraße
Hafensstraße 9 und Feldstraße 32-36
22880 Wedel

Gegenstand des Antrags: Eine zusätzliche Heilpädagogin mit 32 Wochenstunden

Sehr geehrte Frau Milbrecht,

unsere Kitas nehmen seit 2015 Kinder mit Migrationshintergrund und Fluchterfahrung auf. Zum einen aufgrund unserer Lage, - die Kita Feldstraße liegt gegenüber, eines neu geschaffenen Wohnraums für geflüchtete Familien. Die Kita Hafensstraße liegt in Nachbarschaft zur Volkshochschule, in der die Sprachkurse stattfinden.

Zum anderen sprechen die Familien miteinander und empfehlen uns weiter, so dass wir auch viele Familien in unserer Kita haben, die mit einander verwandt sind oder all ihre Kinder bei uns haben/hatten. Das hat leider auch zur Folge, dass sich das auch bei den deutschen Eltern rumspricht und wir kaum noch deutsche Kinder auf unserer Warteliste haben. Die wenigen deutschen Kinder in unserer Kita kommen dann zum Teil auch aus sozial schwächeren Familien. Wir haben aktuell in der Feldstraße 97,25 % Kinder mit Migrationshintergrund, die Kinder und Eltern sprechen kaum Deutsch, eine gute Durchmischung gibt es bei uns leider nicht mehr!

Der Stadt Wedel ist die Thematik bekannt, beim Kita-Kuratorium wurde darüber gesprochen, die Heimaufsicht ist auch involviert.

Der Personalschlüssel ist für so eine Brennpunkt Kita nicht ausgelegt! Man kann den Kindern und Eltern mit keinen/sehr wenig Deutschkenntnissen und Fluchterfahrung, nicht gerecht werden. Zusätzlich nimmt der Bedarf an heilpädagogischen Maßnahmen stark zu und trotz vorliegender Bewilligungen können diese Maßnahmen nicht umgesetzt werden, weil es kein Personal gibt. Besonders in der Feldstraße ist es deutlich schwieriger als in der Hafensstraße. Die Mitarbeitenden unserer Kita leisten sehr schwere fachliche Arbeit und sind dadurch alle überlastet. Sie brechen der Reihe nach zusammen. Die leider vermehrt auftretenden Kürzungen der Betreuungszeit oder gar Gruppenschließungen sind nicht mehr vermeidbar. Wir erbitten dringend Unterstützung.



Ev.-Luth. Kirchenkreis
Hamburg-West/Südholstein

Evangelische **Kinder** tagesstätten
Mit Gott groß werden.



Durch die nicht mehr zuverlässig konstante Betreuung der Kinder sind Eltern von Kündigung ihres Arbeitsverhältnisses bedroht.

Zusätzlich machen wir uns große Sorgen um unsere Mitarbeitenden. Die Gefahr besteht, dass unsere Mitarbeiter/innen kündigen könnten. Damit wäre keinem geholfen.

Wir brauchen eine zusätzliche Kraft mit 32 Stunden, damit sie im anspruchsvollen Vormittag und der Hauptbetreuungszeit, von 8.00-14.00 Uhr, die KollegInnen unterstützt. Aufgrund der Problematiken der Kinder und Eltern, muss es eine Heilpädagogin sein.

32 Wstd. K08, St.3	51.600 € Jahresbrutto
Für eine Heilpädagogin, zum Vergleich, die Kosten für eine Erzieherin	
32 Wstd. K07, St.3	48.900 € Jahresbrutto

Sollten Sie weitere Fragen haben, wenden Sie sich gerne an mich oder Frau Maurer. Dieser Antrag ist mit Frau Maurer abgestimmt.

Simone Funck
Kitaleitung

Becker, Vivien

Von: Käßmeyer, Ilonka [REDACTED]
Gesendet: Mittwoch, 5. Juni 2024 10:52
An: Becker, Vivien
Cc: [REDACTED]
Betreff: [EXTERN] WG: AW: Antrag auf zusätzliche pädagogische Kraft - Antrag zur Vorlage für das Kuratorium
Anlagen: Antrag auf zusätzliche pädagogische Kraft.pdf
Kategorien: Rote Kategorie

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit möchten wir um die Verlängerung der Bewilligung einer zusätzlichen heilpädagogischen Mitarbeiterin bzw. Erzieherin mit 32 Wo./Std. bis Ende 2025 bitten. Die Stunden werden aktuell bis Ende 2024 von einer Erzieherin geleistet, da wir keine heilpädagogische Fachkraft bekommen konnten. Die Begründung für die Verlängerung ist im Grunde analog zu der Begründung von 2023 (siehe Anhang).

Begründung:

- Die Einrichtung hat zu 98% Kinder mit Migrationshintergründe, dies bedeutet Sprachbarrieren mit Kinder und Eltern, Fluchterfahrung, unterschiedliche Kulturen, etc.. Die Kinder bedürfen zusätzlicher (Sprach)förderung und die Elternzusammenarbeit gestaltet sich z.T. schwierig.
- Das ohnehin knapp bemessene päd. Personal steht vor der Herausforderungen, diese zusätzlichen Aufgaben zu meistern, damit alle Kinder die gleichen Chancen für ihren Start in die Schule haben. Dies ist für die Mitarbeitenden oft kaum zu schaffen und führt zu Überlastung, Krankmeldung oder Kündigung. Dies hat wiederum Betreuungseinschränkungen zur Folge, was wiederum die berufstätigen Eltern trifft.
- Die Einrichtung wird in zwei Häusern betrieben, was einen enormen zusätzlichen Aufwand bedeutet.
- Die Situation in der Einrichtung wurde Ihnen von unseren Elternvertreten in einer Sozialausschusssitzung im vergangenen Jahr eindringlich geschildert.
- Die zusätzliche Personalausstattung trägt maßgeblich zur Verbesserung der Situation in der Einrichtung bei.
- Die zusätzlichen Kosten würden bei ca. 52.000 € liegen.

Über eine Bewilligung würden sich die Kinder, die Eltern und die Mitarbeitenden der Ev.-Luth. Kindertagesstätte Christuskirche sehr freuen.

Mit herzlichen Grüßen

Ilonka Käßmeyer
(Telefonisch erreichbar von Montag bis Donnerstag 8 Uhr bis 13 Uhr und Freitag 8 Uhr bis 12 Uhr)

**Ev.-Luth. Kita-Werk
Hamburg-West/Südholstein**
Regionalleitung
Ilonka Käßmeyer
Max-Zelck-Straße 1, 22459 Hamburg
Telefon 040 558 220 621
Mobil 0162 2479079
ilonka.kaessmeyer@kitawerk-hhsh.de
www.kitawerk-hhsh.de
www.instagram.com/kitawerk_hhsh/

*Der Ev.-Luth. Kirchenkreis Hamburg-West/Südholstein ist eine Körperschaft des öffentlichen Rechts. Er wird vertreten durch den Kirchenkreisrat.
Diese E-Mail enthält ggf. vertrauliche und/oder rechtlich geschützte Informationen. Wenn Sie nicht der richtige Adressat oder die richtige Adressatin sind, informieren Sie mich bitte möglichst schnell darüber und vernichten Sie diese E-Mail.*

<u>öffentlich</u>	BESCHLUSSVORLAGE
Verantwortlich: Fachdienst Ordnung und Einwohnerservice	

Geschäftszeichen 1-302-Ho	Datum 17.09.2024	BV/2024/088
------------------------------	---------------------	--------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschuss	Kenntnisnahme	07.10.2024
Rat der Stadt Wedel	Entscheidung	17.10.2024

Zustimmung zur Wahl der 2. Stellvertretenden Wehrführung der Freiwilligen Feuerwehr Wedel

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Wedel stimmt der Wahl des Brandmeisters Sebastian Meisel zur 2. Stellvertretung der Wehrführung der Freiwilligen Feuerwehr Wedel zu.

Ziele

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

Die Sicherstellung des Brandschutzes in der Stadt Wedel. Nach § 10 Abs. 4 Brandschutzgesetz Schleswig-Holstein gehört zum Wehrvorstand einer Freiwilligen Feuerwehr eine Stellvertretung. Mit der Wahl der Freiwilligen Feuerwehr Wedel auf der Mitgliederversammlung am 17.09.2024 wurde der Brandmeister Sebastian Meisel für sechs Jahre zur 2. Stellvertretung der Wehrführung gewählt.

2. Maßnahmen und Kennzahlen für die Zielerreichung des Beschlusses

Darstellung des Sachverhaltes

Mit der Wahl der Freiwilligen Feuerwehr Wedel auf der Mitgliederversammlung am 17.09.2024 wurde der Brandmeister Sebastian Meisel für sechs Jahre zur 2. Stellvertretung der Wehrführung gewählt.

Begründung der Verwaltungsempfehlung

Gemäß § 11 Abs. 3 Brandschutzgesetz Schleswig-Holstein ist für die Wahl der Gemeinde- und Ortswehrführung sowie der Stellvertretung die Zustimmung des Trägers der Feuerwehr erforderlich.

Darstellung von Alternativen und deren Konsequenzen mit finanziellen Auswirkungen

Die in der Entschädigungssatzung festgesetzten Leistungen entstehen unabhängig davon, welches Mitglied der Freiwilligen Feuerwehr gewählt worden 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	2024 alt	2024 neu	2025	2026	2027	2028 ff.
	in EURO					
<small>*Anzugeben bei Erträge, ob Zuschüsse / Zuweisungen, Transfererträge, Kostenerstattungen/Leistungsentgelte oder sonstige Erträge Anzugeben bei Aufwendungen, ob Personalkosten, Sozialtransferaufwand, Sachaufwand, Zuschüsse, Zuweisungen oder sonstige Aufwendungen</small>						
Erträge*						
Aufwendungen*						
Saldo (E-A)						

Investition	2024 alt	2024 neu	2025	2026	2027	2028 ff.
	in EURO					
Investive Einzahlungen						
Investive Auszahlungen						
Saldo (E-A)						

Anlage/n

- 1 Wahl niederschrift 2. Stellvertretung der Wehrführung

Niederschrift

über die Wahl des zweiten **Stellvertretenden Wehrführer** der Freiwilligen Feuerwehr Wedel

am 17. September 2024

Zu der satzungsgemäß anberaumten Mitgliederversammlung zur Wahl des stellvertretenden Wehrführers waren von

111	aktiven Mitgliedern
81	Mitglieder

erschieden.

Die notwendige Anwesenheit von 50% der Mitglieder beträgt: 56 Mitglieder

Es wurde zum zweiten stellvertr. Wehrführer gewählt:

S Meisel

mit	48	Stimmen
bei	30	Gegenstimmen
bei	2	Stimmenthaltungen
bei	1	ungültigen Stimmen
bei	81	insgesamt abgegebenen Stimmen

Der Gewählte nimmt die Wahl ~~(nicht)~~ an.

Wedel, den 17.09.2024

Th. Lüd — Christiane Am

SK

(Mitglieder des Wahlvorstandes)

[Signature]
(Wahlleiter)

Verteiler: Protokoll
 Personalakte
 Kreisfeuerwehrverband
 Stadt Wedel