

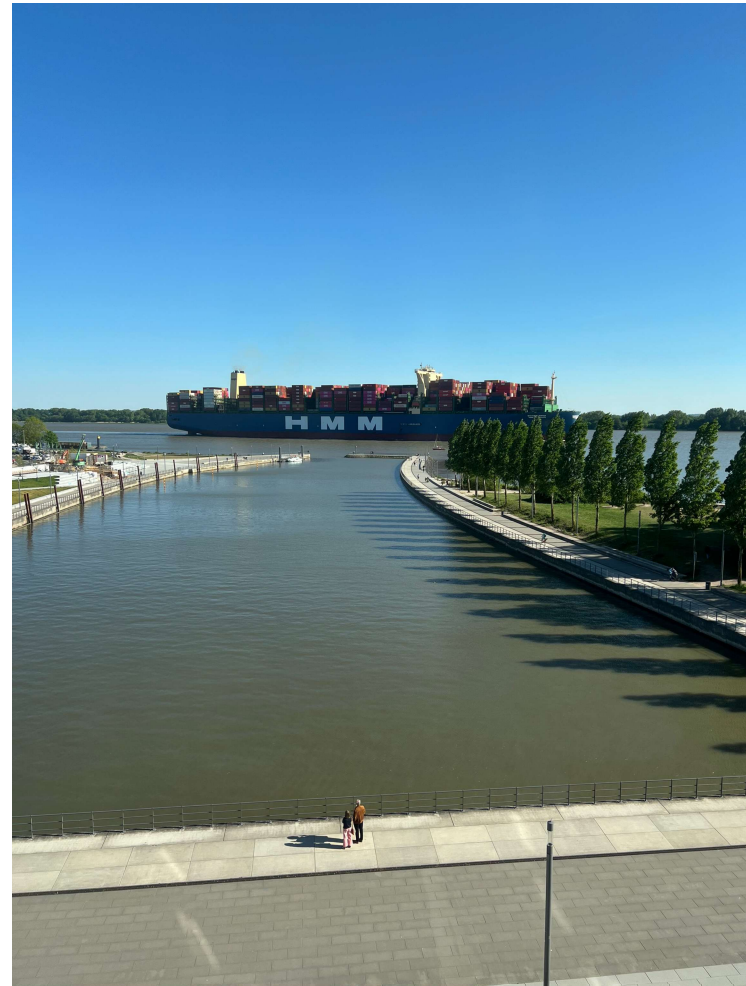
„Boutique Hafen Wedel-Schulau“ (Arbeitstitel)



Erste Vorstellung

Planungsausschuss Stadt Wedel

14. Oktober 2025



Boutique Hafen Wedel-Schulau

Agenda



- Die Kernprinzipien des Konzeptes
- Die Idee
- Das Konzept BOUTIQUE HAFEN am Beispiel Vieregge
- Das Konzept des hochwertigen Hausbootes
- Fragen und Diskussion



Boutique Hafen Wedel-Schulau

Agenda



Die Kernprinzipien des Konzepts



Boutique Hafen Wedel-Schulau

Die Kernprinzipien des Konzepts

- Fokus auf Tourismus und Freizeit – ein Erholungsraum für Familien
- Offenheit für jedermann - kein elitärer Charakter
- hochwertiges Beherbergungsangebot – kein Camping auf dem Wasser
- moderne maritime Architektur – kein alternatives Refugium für Aussteiger
- temporäre touristische Nutzung - kein schwimmender Stadtteil
- Bewegung im Hafen - keine Dauerlieger
- moderne gastronomische Angebote aus einem Guss – keine Budenmeile

-> ein Angebot für alle, an alle Wedeler und ihre Gäste

Boutique Hafen Wedel-Schulau

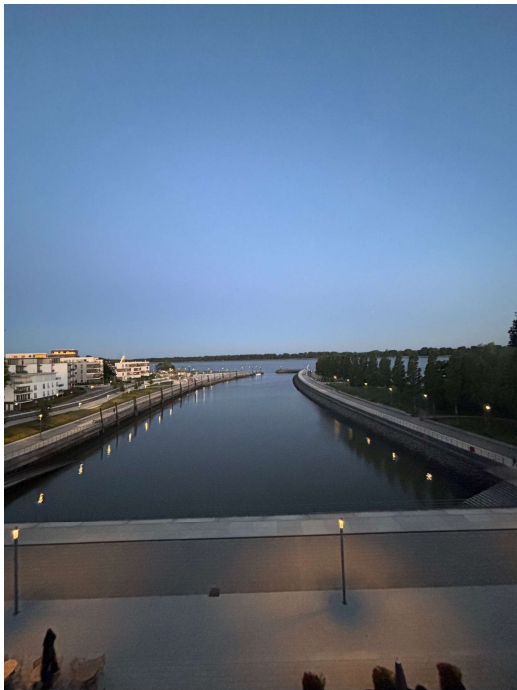
Agenda



Die Idee

Boutique Hafen Wedel-Schulau

Unser Blick nach vorne



vom
Hafenbecken

.....

.....
zum
Boutique
Hafen





Boutique Hafen Wedel-Schulau

Agenda

Das Konzept BOUTIQUE HAFEN am Beispiel Vieregge



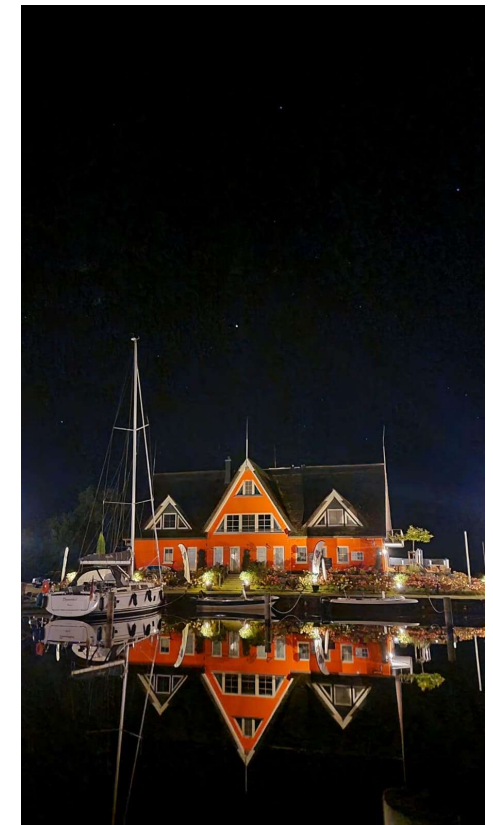
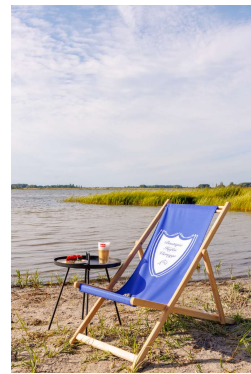
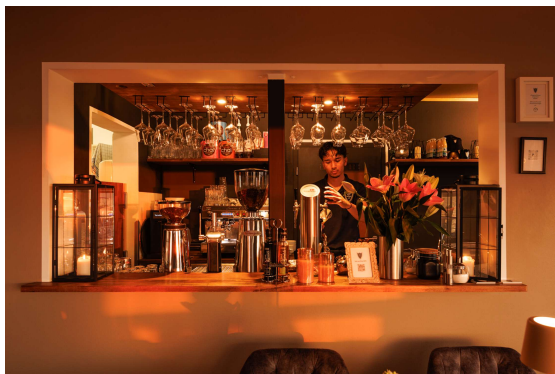






Boutique Hafen Wedel-Schulau

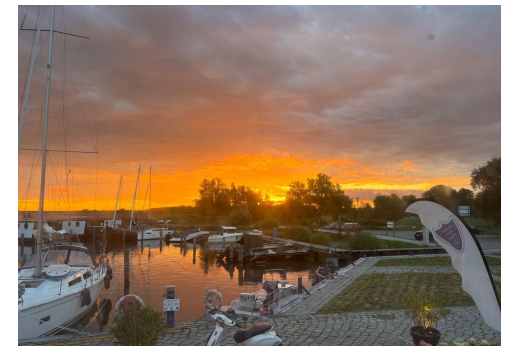
Das Konzept Boutique Hafen am Beispiel Vierregge





Boutique Hafen Wedel-Schulau

Das Konzept Boutique Hafen am Beispiel Vieregge





Das Konzept des hochwertigen Hausbootes





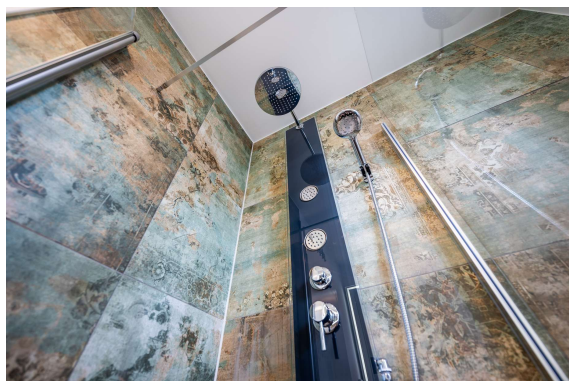
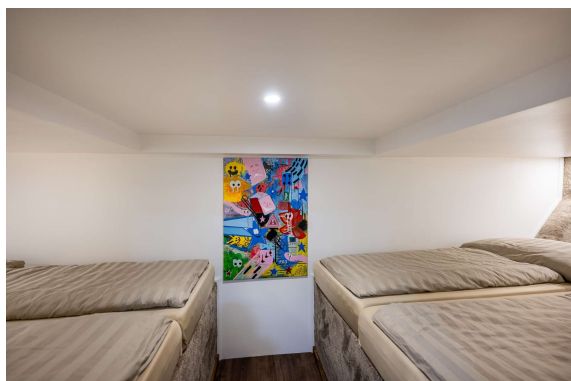
Boutique Hafen Wedel-Schulau

Das Konzept hochwertiges Hausboot



Boutique Hafen Wedel-Schulau

Das Konzept hochwertiges Hausboot



Boutique Hafen Wedel-Schulau

Agenda

Fragen und Diskussion





STADT WEDEL

BEZAHLBAR WOHNEN IM WINKEL

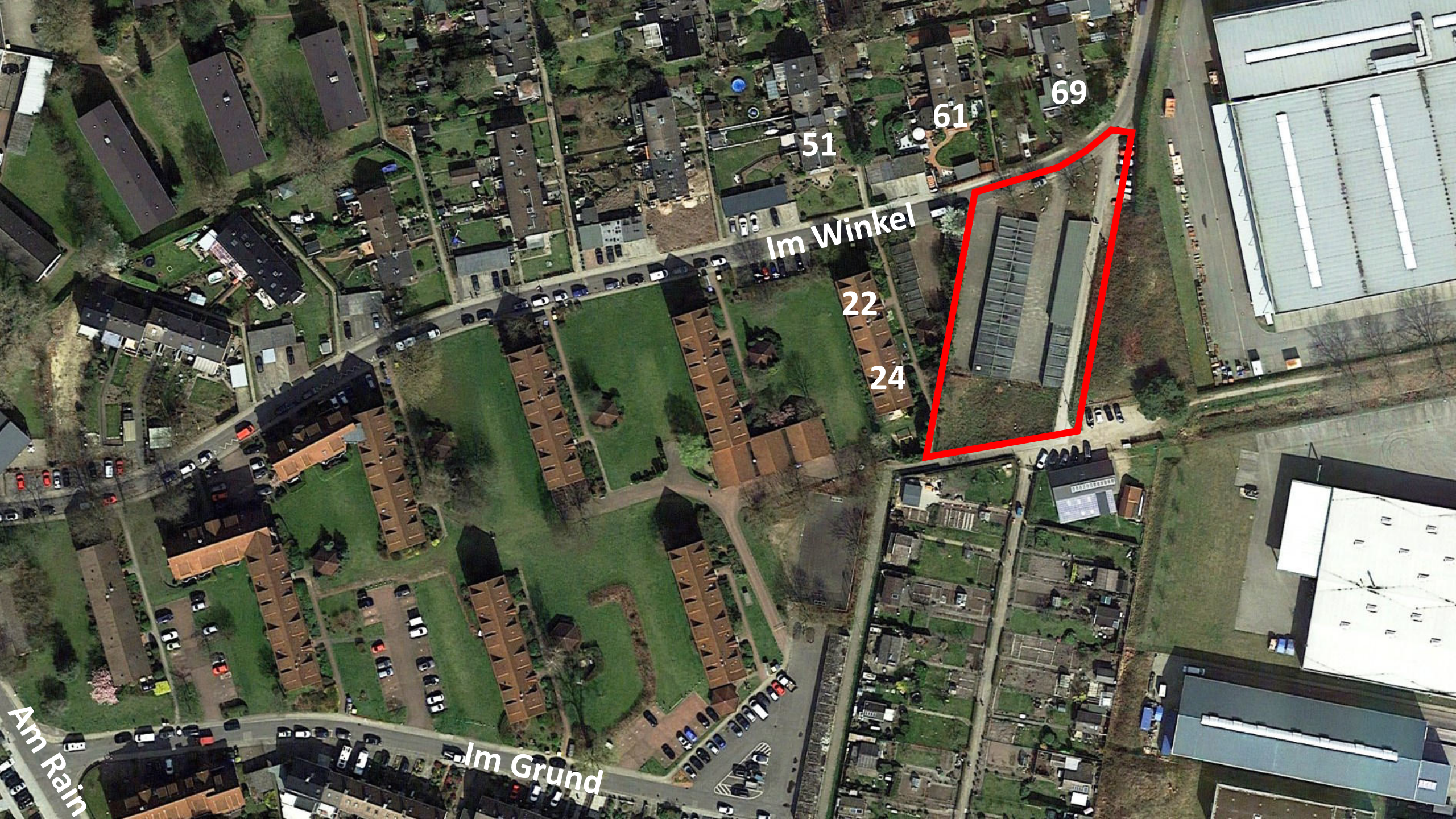
SITZUNG DES PLANUNGSAUSSCHUSSES AM 14. OKTOBER 2025

STRAUBE Architekten



VOSTRA
IMMOBILIEN

ELB
BERG / STADT
LANDSCHAFT



51

61

69

Im Winkel

22

24

Am Rain

Im Grund

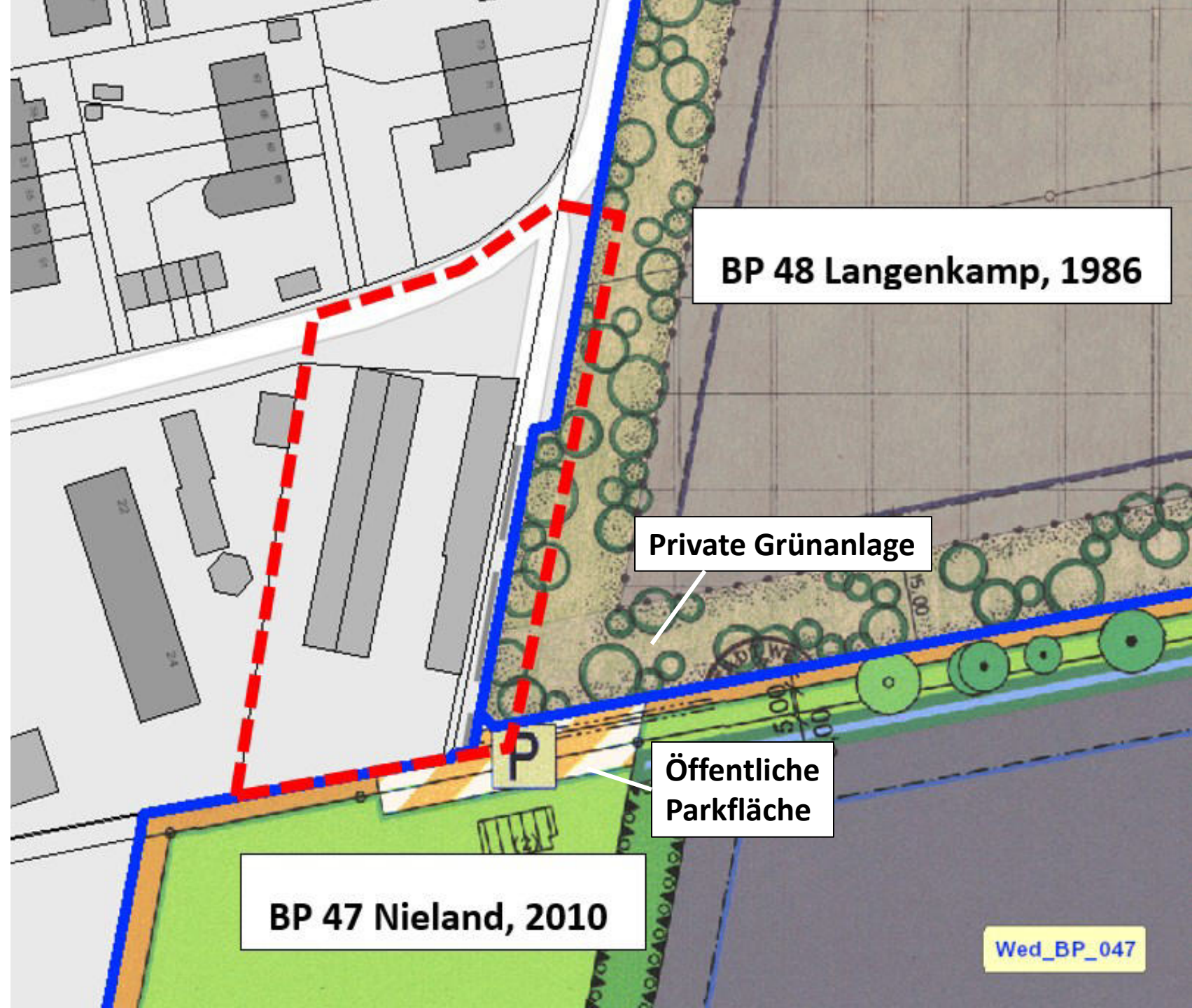
PLANRECHT

Für den überwiegenden Teil des Plangebiets liegt noch kein Planrecht vor (unbeplanter Innenbereich § 34 BauGB).

Überplant wird:

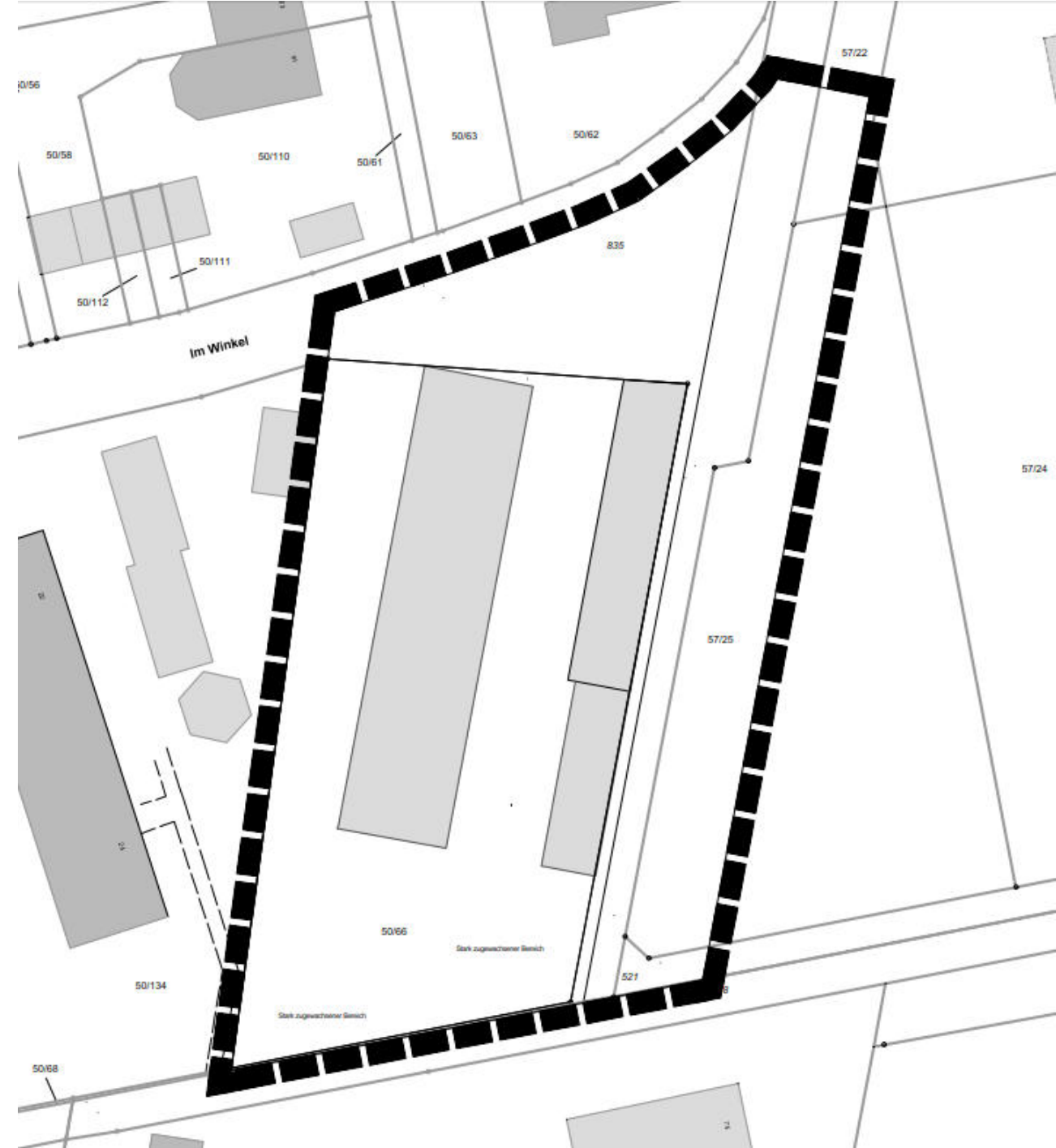
BP 48 Langenkamp, 1986
(private Grünanlage)

BP 47 Nieland, 2010
(öffentliche Parkfläche)



GELTUNGSBEREICH

Städtische Flächen werden in die Planung einbezogen.



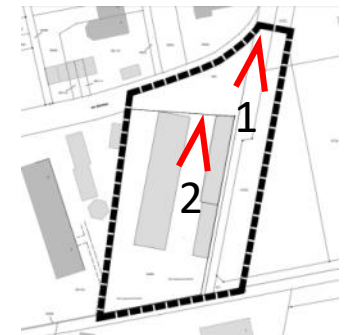
BESTANDSSITUATION



Verbindungsweg zu den
Kleingärten



Garagenhof



LAGEPLAN

48 WE, davon max. 70 % gefördert nach
derzeitigem Stand.

1 WE à 1 Zi. 18 WE à 3 Zi.

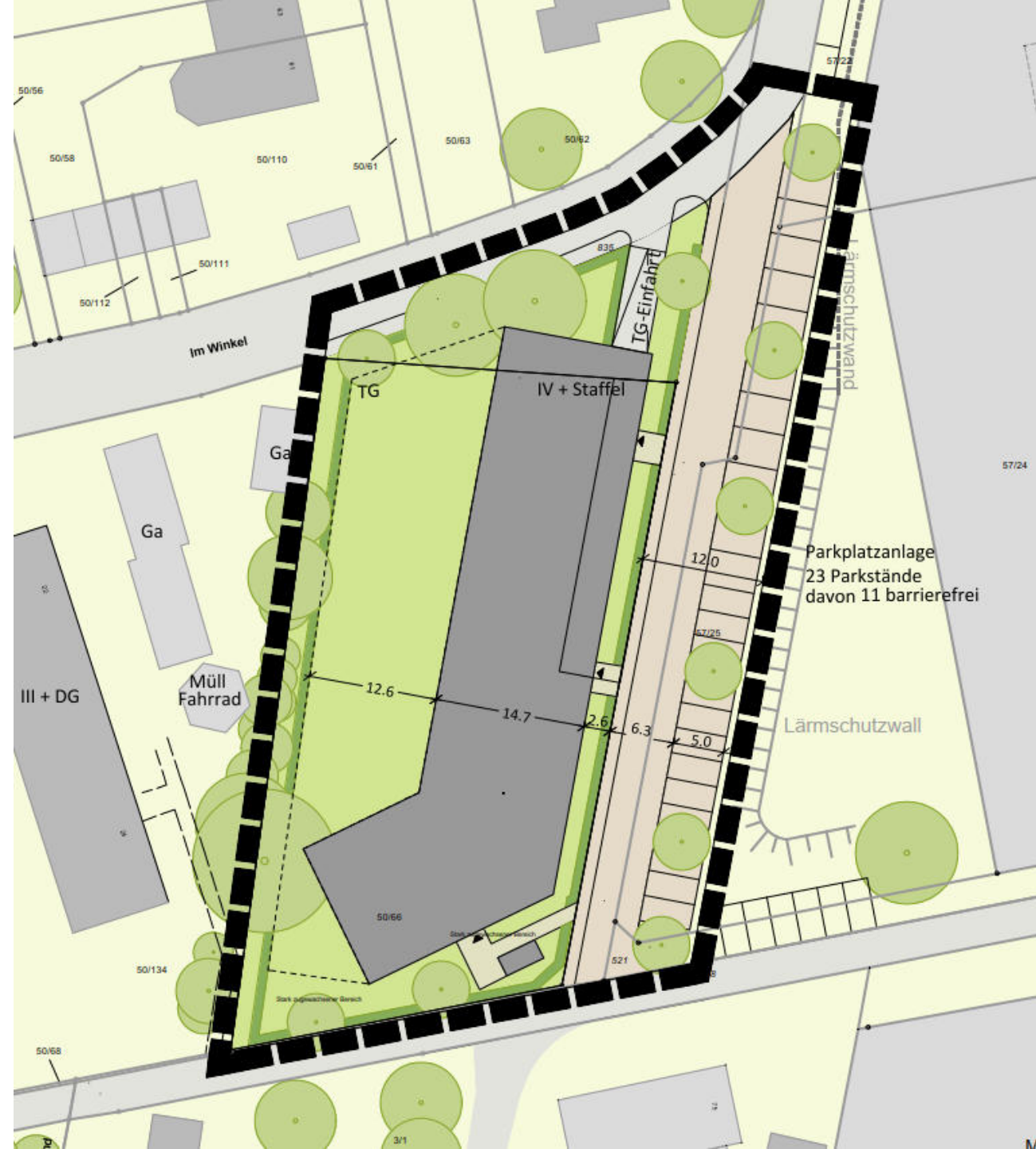
11 WE à 2 Zi. 18 WE à 4 Zi.

Ziele:

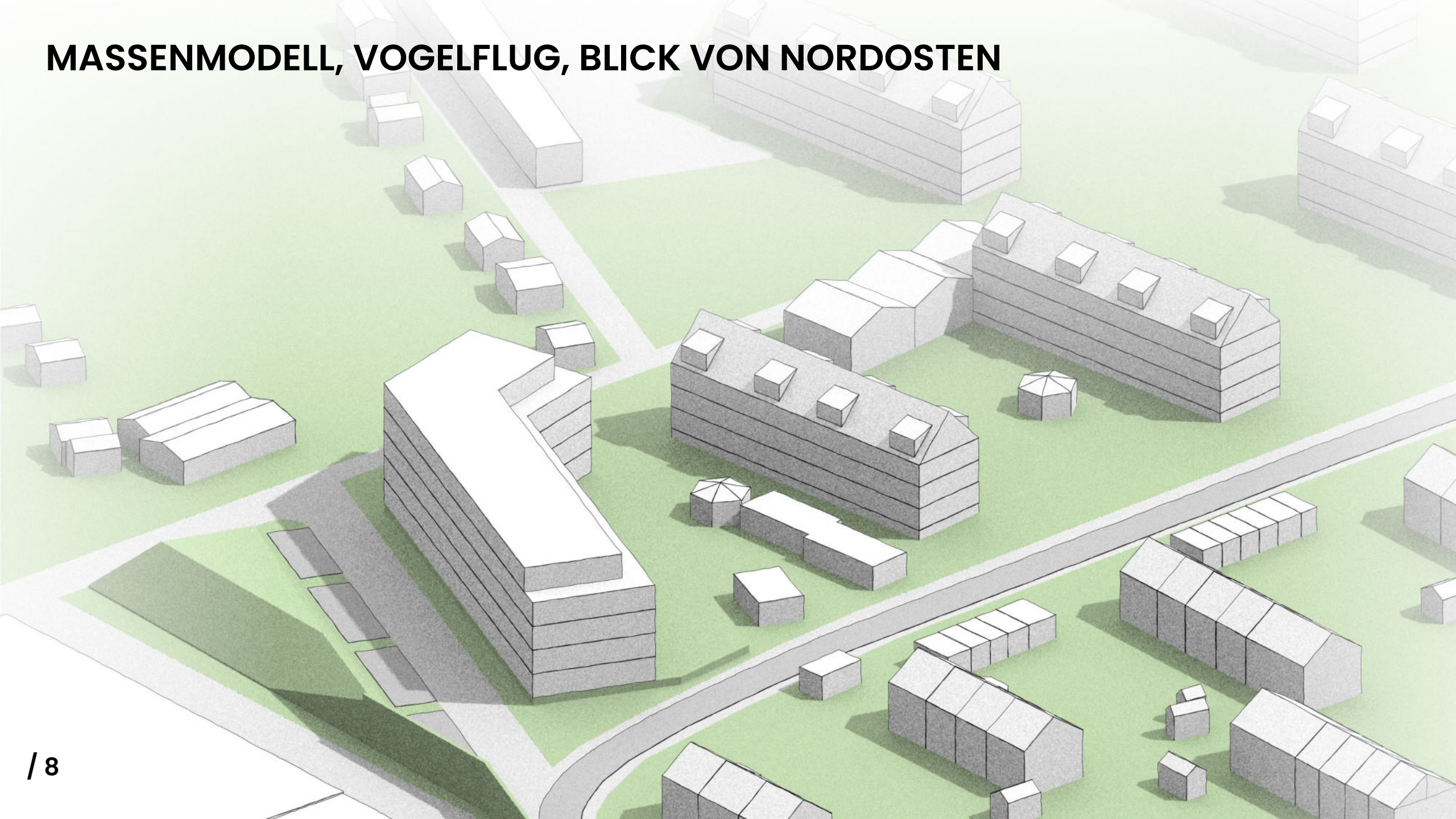
Schaffung geförderter Wohnungen

Verbesserung der städtebaulichen Qualität

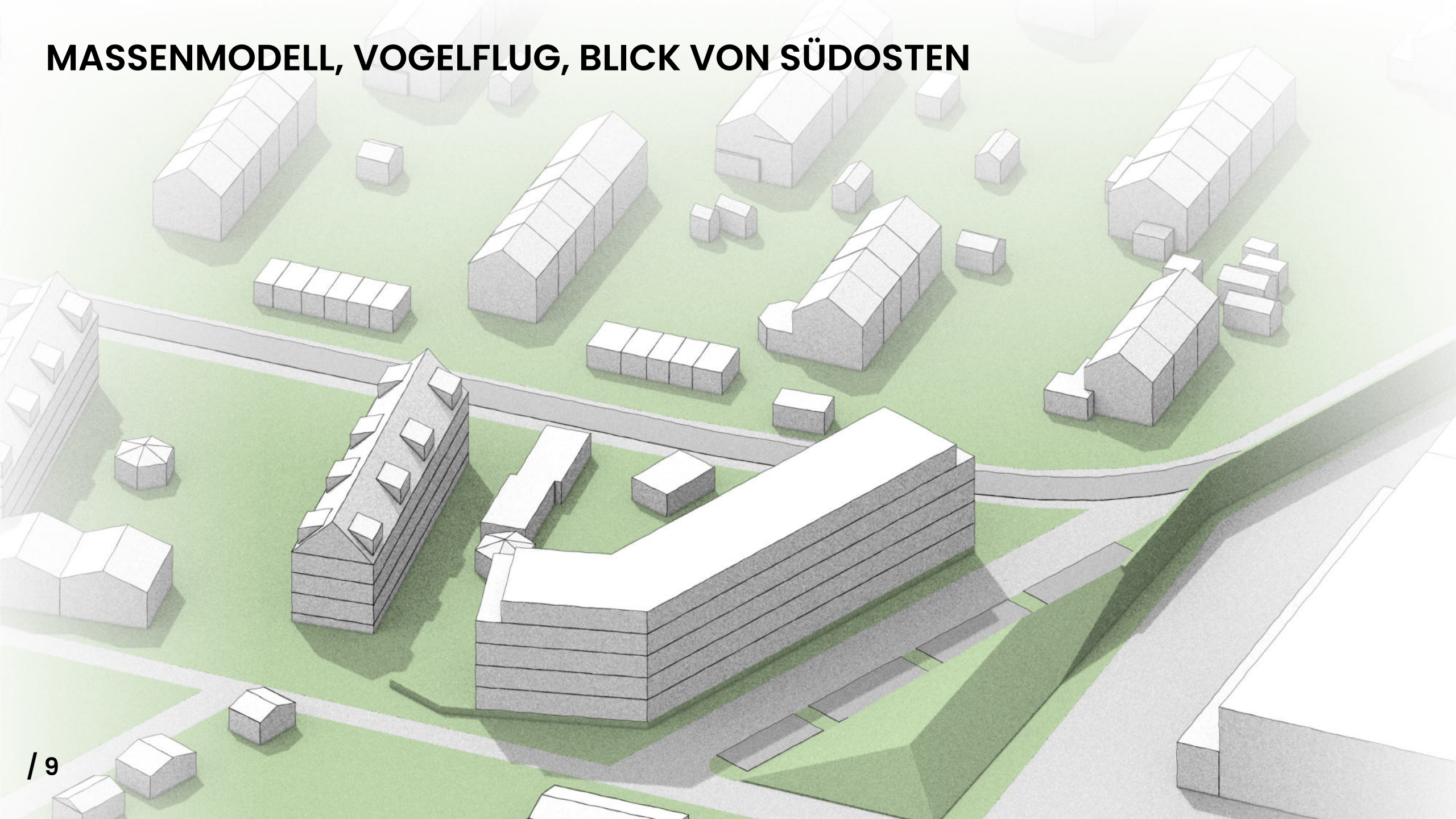
Gestaltete Stellplatzsituation



MASSENMODELL, VOGELFLUG, BLICK VON NORDOSTEN



MASSENMODELL, VOGELFLUG, BLICK VON SÜDOSTEN



VIELEN DANK!

STRAUBE Architekten



VOSTRA
I M M O B I L I E N

**ELB
BERG** / STADT
LANDSCHAFT

Rückmeldung zur Vorstellung B-Plan 20f & DRK Betreutes Wohnen:

Die SPD Fraktion dankt der Elbhöfe GmbH & Co. KG c/o Schneider Vermögensverwaltung GmbH und dem Vorstand des DRK Wedel für die Präsentation des aktuellen Planungsstandes.

In Wedel besteht seit Jahren ein Mangel an Wohnraum – insbesondere aber für preiswerten freifinanzierten als auch geförderten Wohnraum. Auch besteht ein großer Bedarf an Betreutem Wohnen, wie vom Vorstandsvorsitzenden des DRK, Herrn Thomas Kołodziej, dargelegt wurde. Daher unterstützen wir auch seit je her Wohnungsbauprojekte in Wedel, die zusätzlichen Wohnraum schaffen.

Bis Ende des Jahres 2028 werden rund 220 Wohnungen aus der Förderung herausfallen, ohne dass es hierfür absehbar einen ausreichen Ausgleich durch Neubau von gefördertem Wohnraum gibt. Daher hat, nach unserem Verständnis, der Neubau von gefördertem Wohnraum in Wedel die höchste Priorität. Deshalb wurde vor vielen Jahren auf Veranlassung der SPD in Wedel der Grundsatz eingeführt, dass bei Wohnungsbauvorhaben mit einer Fläche von mehr als 1500m² 30% der Nettogeschossfläche als geförderter Wohnraum auszuführen sind. Dementsprechend hat die SPD-Fraktion bereits in der Sitzung des Planungsausschusses am 1.März 2016 gefordert, dass auch im Rahmen des Neubauvorhabens B-Plan 20f Hafenstraße eine 30%-Quote an gefördertem Wohnraum eingehalten wird. Diese Forderung halten wir aufrecht.

Seit der Projektunterbrechung im Jahr 2016 hat sich die Stadt Wedel eine Satzung für die Umlage von Infrastrukturkosten für neue Wohnungsbauvorhaben gegeben, für die es noch kein Baurecht gibt. Nach unserem Verständnis fällt das aktuell vorgestellte Bauvorhaben daher auch unter die Regelungen des Infrastrukturfolgekosten-Konzeptes.

Die Angaben zu den geplanten Wohnungen, die für das Betreute Wohnen vorgesehen sind (15-30), sowie für die, die Rollstuhl gerecht gebaut werden sollen (4-8), haben uns etwas irritiert und wir wünschen uns hier eine genauere Festlegung. Bezüglich der PKW-Stellplätze sind wir der Ansicht, dass eine ausreichende Anzahl zu bauen ist, insbesondere da sich das Gebiet um eins von touristischem Interesse handelt, so dass an Tagen mit gutem Wetter umliegende Parkplätze stark frequentiert sind. Allerdings erscheint uns ein Stellplatzschlüssel von 1,7 pro Wohnung als sehr üppig und wir fragen uns, ob dies wirklich notwendig ist, bzw. welche Begründung es dafür gibt. Gerade auch vor dem Hintergrund, dass das Konzept auch das Angebot von privatem Carsharing mit E-Mobilität vorsieht. Zudem

SPD-Fraktion im Rat der Stadt Wedel
Hier: Rückmeldung zur Vorstellung B_Plan 20f
Hafenstraße am 09.September 2025



soll es einen Fahrservice für die Bewohner des Betreuten Wohnens geben, weshalb wir denken, dass der Stellplatzschlüssel deutlich abgesenkt werden kann.

Allerdings sehen wir der Ansicht, dass E-Mobilität nicht nur für das Carsharing gilt, sondern dass auch alle geplanten Stellplätze über eine Lademöglichkeit für E-Autos verfügen sollen.

Die Flachdächer der Gebäude sind wie in der Präsentation angegeben als Gründächer auszuführen. Zudem sehen wir die Nutzung von Solaranlagen als geboten an.

Da sich seit dem Beschluss der Beteiligung der Bürger und Bürgerinnen (§3 Abs.2 BauGB), sowie der Behörden (§4 Abs.2 BauGB) am 01.03.2016 Änderungen an dem Bauvorhaben ergeben haben (z.B. ca. 75 Wohnungen statt 50, Betreutes Wohnen, ...?) sowie dem langen Zeitverzug, gehen wir davon aus, dass eine erneute Beteiligung von Bürgern und Bürgerinnen sowie Behörden erfolgt.

Fazit: Wir unterstützen das Bauvorhaben grundsätzlich, werden den B-Plan 20f Hafenstraße aber trotzdem ablehnen, falls die 30%-Regel zu gefördertem Wohnraum und die Regelungen des Infrastrukturfolgekosten-Konzept nicht eingehalten und nicht umgesetzt werden.

Für die SPD-Fraktion im Planungsausschusses:

Gerrit Baars

Lars Arne Klintworth

12.10.2025

Rückmeldung der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen zur Präsentation zum B-Plan 20f ("Elbhöfe an der Hafenstraße" und DRK-Betreutes Wohnen) im Planungsausschuss vom 9. September 2025

Unsere Fraktion begrüßt das Projekt. Möglichkeiten für selbstbestimmtes, altersgerechtes Wohnen, die auch geeignete Infrastruktur für gemeinschaftliche Aktivitäten vorsehen, sind aus unserer Sicht dringend erforderlich. Das entstehende Projekt zu den Elbhöfen in der Hafenstraße trägt dem steigenden Bedarf an Betreutem Wohnen Rechnung, weist in vielen Teilen positive Aspekte auf und erscheint attraktiv für (zahlungskräftige?) Mieterinnen und Mieter.

Gleichzeitig sehen wir in der vorliegenden Planung aber noch verschiedene Punkte, die verbessert oder konkretisiert werden sollten, um sozial, ökologisch und stadtentwicklungspolitisch verantwortungsvoll zu handeln.

I. Bedarf an Einrichtungen des Betreuten Wohnens / Bezahlbarkeit / Soziale Durchmischung

Die Schaffung von Wohnraum für Betreutes Wohnen und eine Kooperation mit einem erfahrenen lokalen Träger des Betreuten Wohnens, wie dem Ortsverein des Deutschen Roten Kreuzes in Wedel, unterstützen wir ausdrücklich. Angebote des Betreuten Wohnens sind in Wedel bislang noch recht selten, werden aber dringend benötigt. Städtebaupolitisch sind sie unerlässlich, auch um bestehenden Wohnraum (Einfamilienhäuser pp.) für Familien besser nutzen zu können und älteren Mitbürgerinnen und Mitbürgern altersentsprechende Angebote machen zu können.

Allerdings halten wir es für unerlässlich, dass auch unter Einbeziehung eines Kooperationspartners auf dem Gebiet der sozialen Wohlfahrtspflege die Vorgaben des sozialen Wohnungsbaus (30-Prozent-Quote an gefördertem Wohnraum) eingehalten werden. Es muss klar geregelt werden, in welchem Ausmaß die Wohnungen – insbesondere in betreuten Teilen – bezahlbar sind. Preisbindungen oder Fördermaßnahmen sollten zwingend Teil des Projekts sein, damit das Angebot für Menschen mit geringem oder mittlerem Einkommen erreichbar und dauerhaft gesichert ist. In dem Zusammenhang stellten sich uns folgende Fragen:

1. Gibt es einen „Mindest-Pflegegrad“, der zum Anmieten einer Wohnung im betreuten Wohnen berechtigt? Wenn nicht, wie sind die Zugangsvoraussetzungen?
2. Sind die Betreuungskosten nach Pflegegrad gestaffelt?
3. Mit welchem Kostenrahmen ist zu rechnen (Miete plus Betreuungsvertrag, gerne anhand von Beispielen von-bis)?

Der Wohnungsbau sollte nicht auf Betreutes Wohnen für eine bestimmte Zielgruppe beschränkt sein, sondern unterschiedlichste Wohnformen berücksichtigen – z. B. für Familien, Alleinstehende, Menschen mit niedrigem Einkommen – um Nachbarschaften zu fördern und soziale Segregation zu vermeiden. Auf eine soziale Durchmischung sollte also unbedingt geachtet werden.

II. Verkehr und Mobilität

Einen Stellplatzschlüssel von 1,7 halten wir für das vorliegende Wohngebiet für überhöht. Seniorenhaushalte haben oft nur noch einen PKW, vielfach wird auch ganz darauf verzichtet, sofern es entsprechende Alternativangebote gibt. Dem wird bereits mit dem geplanten Fahrdienst des DRK Rechnung getragen. Lediglich Parkplätze des Kurzzeitparkens sowie Parkplätze für Pflegekräfte halten wir für unverzichtbar. Im Umfeld von Betreutem Wohnen wäre es vielmehr geboten, vorhandene freie Flächen für mehr Erholungs- und Begegnungszonen oder Grünflächen zu nutzen.

Statt einer überhöhten Anzahl an Stellplätzen für Kraftfahrzeuge wäre die Schaffung ausreichender Fahrradstellplätze sowie eine bessere ÖPNV-Anbindung essenziell. Außerdem sollte ein Carsharing-Angebot, wie vom Seniorenbeirat gefordert, fest eingeplant werden und zum Zeitpunkt des Bezuges der Wohnungen auch installiert sein.

4. Gibt es bereits konkrete Planungen für ein Carsharing Modell? Sind dazu bereits konkrete Gespräche, z. B. mit Dorfstromer, geführt worden?

III. Städtebauliche Aspekte / Soziale Infrastruktur

Das Plangebiet liegt gerade für ältere Bürgerinnen und Bürger recht weit von Versorgungseinrichtungen entfernt. Es möge daher neben einer besseren ÖPNV-Anbindung auch die Stärkung der Versorgungseinrichtungen auf dem Plangebiet in die Überlegungen einbezogen werden. Die Schaffung von Arztpraxen für die hausärztliche Versorgung, sowie die Schaffung von Begegnungsräumen sollten ausreichend in der Planung berücksichtigt werden.

Auch könnte die Errichtung einer kleinen Kindertagesstätte auf dem Plangebiet in die Überlegungen einbezogen werden. Projekte des Betreuten Wohnens sowie Kindertagesstätten profitieren durch die Ansiedelung von generationenübergreifenden Projekten gegenseitig voneinander.

Dem Planungsentwurf ist zu entnehmen, dass die Hallen mit den Sheddächern auf dem Gelände einem Neubau weichen werden. Dieses bedauern wir sehr, da die Hallen einen gewissen historisch-ästhetischen Wert besitzen und bei entsprechender Gestaltung aus unserer Sicht gut in das Gesamtkonzept integrierbar gewesen wären. Sie hätten dem Gesamtkomplex einen gewissen Charme verleihen können:

5. Gab es Überlegungen, die Sheddach-Hallen zu erhalten und in das Ensemble zu integrieren? Wenn nicht, warum nicht; wenn doch, was spricht dagegen?

IV. Ökologische Standards und Klimaschutz

Unerlässlich ist der Einsatz von erneuerbaren Energien (Photovoltaik etc.), sowie möglichst Plusenergie- oder Niedrigstenergiegebäude. Die geplanten Flachdächer sollten begrünt werden, wie bereits weitgehend vorgesehen. Bekanntermaßen tragen begrünte Dächer und Fassaden zur Energieeinsparung und zur Biodiversität bei.

Wir wünschen uns ferner die Speicherung und Rückhaltung von Regenwasser, Einsatz von Versickerungsmöglichkeiten und grünen Infrastrukturen.

V. Bürgerbeteiligungsverfahren / Infrastrukturkostenabgabe

Wir gehen davon aus, dass das Bürgerbeteiligungsverfahren angesichts der deutlich überarbeiteten Planungen und angesichts des nun schon neun Jahre zurückliegenden Bürgerbeteiligungsverfahrens erneut stattfindet. Auch gehen wir davon aus, dass die Infrastrukturkostenabgabe für diese Planungen nach der heute geltenden Infrastrukturabgabensatzung greift, und bitten die Verwaltung insoweit um Klarstellung:

6. Werden hier Infrastrukturfolgekosten berechnet? Wenn ja, in welcher Höhe?

Insgesamt freut es uns, dass die Planungen wieder aufgenommen wurden und begrüßen es, wenn das Projekt nun zügig voran schreitet.

Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Tobias Kiwitt, Petra Goll, Willi Ulbrich, Dagmar Süß

Rückmeldung zur Vorstellung Projekt Nachverdichtung Galgenberg:

Die SPD Fraktion dankt dem Architekten Büro Venus und der Wertgrund Immobilien AG für die Präsentation des neuen Projektes zur Nachverdichtung am Galgenberg.

Der Wohnungsmarkt in Wedel ist von einem Mangel an verfügbarem Wohnraum geprägt, wobei insbesondere aber preiswerter freifinanzierter als auch geförderter Wohnraum fehlt. Zudem wurde ein erheblicher Teil der Mietwohnungen in der Zeit nach dem zweiten Weltkrieg gebaut und entspricht daher nicht mehr uneingeschränkt den Ansprüchen und Erfordernissen, die heutzutage an modernen Wohnraum gestellt werden. Dazu gehört u.a. ein barrierefreier Zugang zu mindestens einem Teil der Wohnungen, sowie eine Wärmeenergieerzeugung entsprechend dem Gebäudeenergiegesetz (GEG) und eine Isolierung der Gebäudehülle entsprechend dem heutigen Standard. Auch sehen wir den sparsamen Verbrauch von Bauland und eine Minimierung von zusätzlicher Versiegelung von Boden als notwendig an. Daher unterstützt die SPD die Schaffung von neuen Wohnraum, insbesondere durch Nachverdichtung sowie die energetische Sanierung (Energiewende) bestehender Wohnquartiere.

Bis Ende des Jahres 2028 werden rund 220 Wohnungen aus der Förderung herausfallen, ohne dass es hierfür absehbar einen ausreichen Ausgleich durch Neubau von gefördertem Wohnraum gibt. Daher hat, nach unserem Verständnis, der Neubau von gefördertem Wohnraum in Wedel die höchste Priorität. Deshalb wurde vor vielen Jahren auf Veranlassung der SPD in Wedel der Grundsatz eingeführt, dass bei Wohnungsbauvorhaben mit einer Fläche von mehr als 1500m² 30% der Nettogeschossfläche als geförderter Wohnraum auszuführen ist.

Die Stadt Wedel hat sich eine Satzung für die Umlage von Infrastrukturkosten für neue Wohnungsbauvorhaben gegeben, für die es noch kein Baurecht gibt. Nach unserem Verständnis fällt das aktuell vorgestellte Bauvorhaben grundsätzlich unter die Regelungen des Infrastrukturfolgekosten-Konzeptes.

Um das Projekt besser beurteilen zu können, bittet die SPD-Fraktion noch um die Beantwortung von ein paar Fragen und die Berücksichtigung von paar uns wichtiger Anmerkungen.

1. In der Begründung zu dem B-Plan 46 „Elbhochufer Ost“ wird die Anzahl der Wohnungen mit 1007 angegeben. Entspricht diese Anzahl der tatsächlich gebauten und vorhandenen Anzahl an Wohnungen oder gibt es dazu Abweichungen? Falls die

Anzahl der in dem B-Plangebiet tatsächlich vorhandenen Wohnungen geringer als in der B-Plan-Begründung angegebenen sein sollte: Könnten theoretisch zusätzliche Wohnungen in dem Gebiet des B-Plan 46 ohne eine Schaffung von neuem Baurecht bebaut werden und wenn ja – wie viele wären das insgesamt und wie viele davon würden auf das Gebiet der aktuellen Planungen entfallen? (Antwort ist relevant für die Berechnungen nach Infrastrukturfolgekosten-Konzept).

2. Gibt es in dem von den Planungen betroffenen Gebiet Wohnungen, deren Bau gefördert wurde? Wenn ja, bitten wir um eine Aufstellung, wie viele Wohnungen dies sind, von wann bis wann die jeweilige Förderung lief bzw. immer noch läuft und dazu in welchen der Bestandsgebäuden sich die jeweiligen Wohnungen befinden.

3. Wir bitten um Auskunft, wie das aktuelle Mietniveau (Kaltmiete) und die Heizkosten in den Bestandsgebäuden ist und wie sich die Mieten und Heizkosten voraussichtlich durch das Sanierungsvorhaben bzw. durch das Neubauvorhaben verändern werden (jeweils €/m²).

4. Wir haben verstanden, dass die Sanierung des Wohnquartiers im Rahmen eines Ringtausches erfolgen soll: Zuerst ein Neubau von zwei zusätzlichen Gebäuden, dann der Umzug von Mietern aus Bestandsgebäuden in die Neubauten mit anschließendem Abriss der geräumten Gebäude. In weiteren Schritten wiederholen sich die beschriebenen Schritte. Unser Fragen: Haben der Bauträger und der Vermieter bereits Erfahrungen mit so einem Ringtausch gesammelt und wenn ja, welche Bauvorhaben waren dies? Welche Erfahrungen wurden dabei gemacht? Welche Probleme und Schwierigkeiten traten dabei auf? Gab es es Beschwerden von betroffenen Mietern? Gab es Rechtsstreitigkeiten?

5. Wie sieht das Konzept für den Ringtausch von Wohnungen aus? Welche Hilfen für den Umzug werden den Mietern von Bestandsgebäuden angeboten? Wie soll die Kommunikation mit den Bestandsmietern erfolgen? Wird es feste Ansprechpartner für die Bestandsmieter geben?

6. Nach unseren Mutmaßungen besteht eine gewisse Wahrscheinlichkeit, dass ein Teil der Bestandsmieter Vorbehalte gegen das Projekt und den geplanten Ringtausch haben. Gründe dafür können z.B. sein, dass sie sich nicht in der Lage sehen, die Mieten der Neubauwohnungen zu bezahlen. Andere Gründe können emotionaler Natur sein, so z.B. jahrzehntelange Mietdauer, Erinnerungen an verstorbene Lebens- bzw. Ehepartner oder ans Elternhaus etc.. Auch besteht die Möglichkeit, dass sich Mieter aufgrund ihres Alters oder ihres Gesundheitszustandes von einem Umzug überfordert sehen. Welche Konflikt- und Problemlösungswege

sieht die Projektleitung bzw. der Vermieter vor? Welche Hilfen werden angeboten, wenn das Einkommen nicht ausreicht, um die Mieten der Neubauwohnungen zu bezahlen? Werden Umzugskosten anteilig oder vollständig übernommen? Wird aktive Hilfe für den Umzug angeboten, z.B. durch Vermittlung von Umzugsunternehmen?

7. Die SPD-Fraktion erwartet, dass der Anteil an gefördertem Wohnraum, bezogen auf den gesamten Bestand an Wohnungen nach Beendigung des Sanierungsprojekts, bei mindestens 30% (Nettogeschossfläche) liegen wird. Wir erwarten ebenfalls, dass die Grundsätze des Infrastrukturfolgekosten-Konzeptes eingehalten werden. Wir bitten um Bestätigung.

8. Wir bitten die Verwaltung um Prüfung, in wie weit der Bedarf besteht, eine Kita in dem Sanierungsgebiet zu bauen. Für die Finanzierung eines Kita-Neubaus können ganz oder teilweise erfolgte Zahlungen zum Infrastrukturfolgekosten-Konzept herangezogen werden. Sollte der Bau einer Kita sinnvoll sein, so ist dieser im städtebaulichen Vertrag zu vereinbaren und festzuschreiben.

9. Verkehrssituation: Das Gebiet des B-Plan 46 ist heute schon massiv durch Verkehr belastet, sowohl durch rollenden, als auch stehenden. Südlich des geplanten Sanierungsgebietes schließt sich ein Reihenhausbau an, welches insbesondere abends und nachts, also außerhalb der durchschnittlichen Arbeitszeiten, massiv zugeparkt ist. Daher ist ein Ausweichen der Bewohner des Sanierungsgebietes mit ihren PKWs in umliegende Wohngebiete auszuschließen. Deshalb ist im Sanierungsgebiet eine ausreichende Anzahl von PKW-Stellplätzen vorzusehen. Um insgesamt die Anzahl der PKWs im Besitz bzw. Nutzung von Anwohnern so klein wie möglich zu halten, sind Carsharing-Angebote konzeptionell mit in das Sanierungskonzept aufzunehmen. Dies beinhaltet sowohl eine ausreichende Anzahl an PKWs im Carsharing und dazugehörigen Stellplätzen sowie E-Ladestationen, als auch preislich attraktive Konditionen, die die Anschaffung von PKWs für persönlichen Besitz und Nutzung unattraktiv erscheinen lassen. Hier ist ggf. direktes Engagement des Vermieters erforderlich.

10. Zur Vermeidung von PKW-Verkehr ist unbedingt eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen für Fahrrädern insgesamt, als auch für Lastenrädern und E-Bikes vorzusehen. Ein Stellplatzschlüssel von 2,0 pro Wohnung stellt aus unserer Sicht das Minimum dar. Dabei sind in ausreichender Anzahl, leicht zugängliche, aber trotzdem wettergeschützte Unterstellmöglichkeiten erforderlich. Für E-Bikes halten wir Lademöglichkeiten in den wettergeschützten Unterstellmöglichkeiten für sinnvoll und notwendig.

SPD-Fraktion im Rat der Stadt Wedel
Hier: Rückmeldung zur Vorstellung Projekt
Nachverdichtung Galgenberg am 09.September 2025



11. Die von Wertgrund vorgestellte Planung sieht mehrere zusätzliche Gebäudeböcke sowie eine teilweise deutlich höhere Gebäude, die zudem von ihrer Grundfläche wesentlich wuchtiger sind. Wir halten die vorgestellte Bebauung bzw. Nachverdichtung für zu weitgehend und nicht zum Stadtbild (Gartenstadt) passend. Daher schlagen wir eine geringere Verdichtung (nur einen zusätzlichen Gebäudeblock) und eine auf maximal 5 bzw. 4 Geschosse begrenzte Gebäudehöhe vor (siehe Skizze ff.).

12. Im Sinne der Energiewende schlagen wir die Nutzung von Solaranlagen vor, sowie für die Verbesserung des Stadtklimas, den Bau von Gründächern, statt herkömmlicher Flachdächer.

Fazit: Wir unterstützen das Bauvorhaben grundsätzlich, da die Anzahl der zur Verfügung stehenden Wohnungen nach unserem Vorschlag um ca. 1/3 zunimmt (von 220 auf 300) und der Wärmeenergiebedarf je m² Wohnfläche und Jahr auf ca. 1/3 reduziert, ohne dass ein neues Wohngebiet auf der „grünen Wiese“ eröffnet werden muss. Die Nachverdichtung stellt einen schonenden Umgang mit Natur, sowie Grund und Boden dar.

Allerdings sind nach unserem Verständnis noch viele Fragen offen. Zudem bedeutet dieses Projekt eine erhebliche Belastung für die Mieter und Mieterinnen der Bestandsgebäude. Die Belastungen sind auf ein Minimum zu reduzieren. Finanzielle Überforderung von Mietern und Mieterinnen, sowie ihre Vertreibung aus dem angestammten Wohngebiet, ist auszuschließen. Soziale Probleme sind einvernehmlich mit den Mietern und Mieterinnen zu klären.

Für die SPD-Fraktion im Planungsausschusses:

Gerrit Baars

Lars Arne Klintworth

02.10.2025

Anlage: Skizze Alternativvorschlag der SPD-Fraktion zur Nachverdichtung Galgenberg

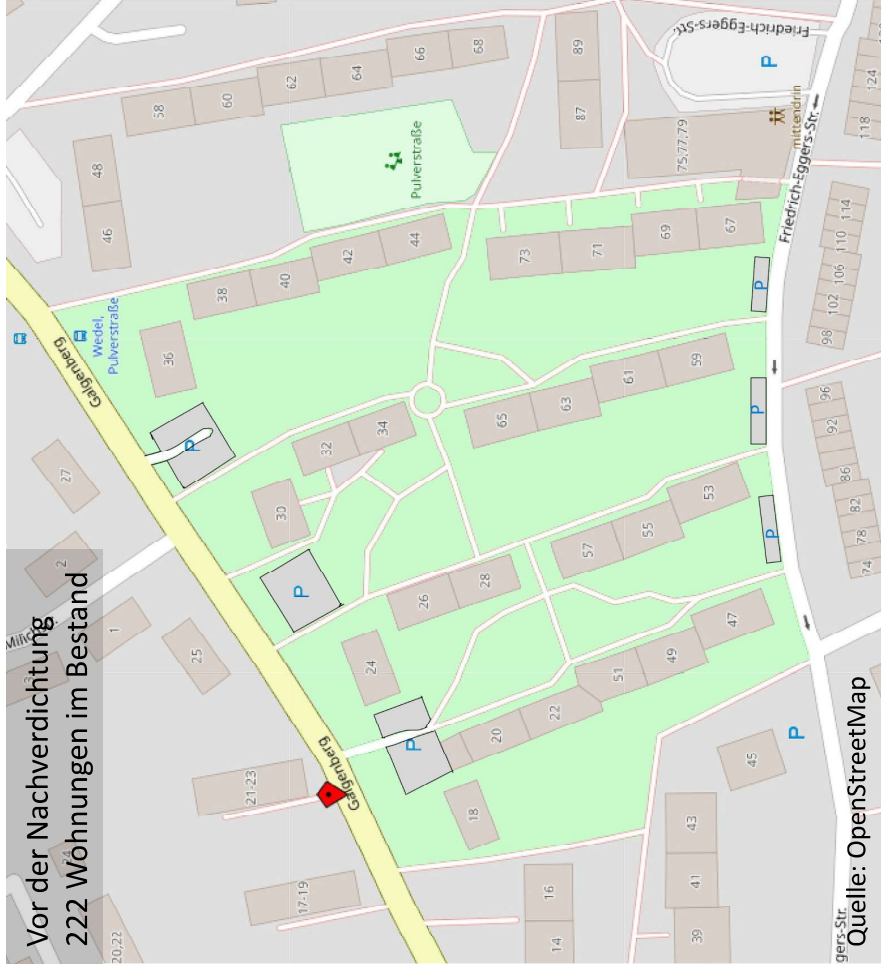
SPD Fraktion im Rat der Stadt Wedel
Fraktionsvorsitzender Kurt L. Barop

1. stv. Fraktionsvorsitzender Laurin Schwarz, 2. stv. Fraktionsvorsitzender Gerrit Baars
Hellgrund 95, 22880 Wedel, Tel: 0170-3305829, Mail: Kurt.l.barop@t-online.de

Rückmeldung der SPD-Fraktion im Rat der Stadt Wedel zur Vorstellung Nachverdichtung Galgenberg

Durch die Wertgrund Immobilien AG am 16.09.2025 im Planungsausschuss

Maximal 5 anstatt 6 Stockwerke wie bei Wertgrund direkt am Galgenberg, im übrigen Gebiet max. 4 Stockwerke, maximal 300 Whg. anstatt 380 Whg. wie bei Wertgrund, nur 1 zusätzlicher Gebäudeblock anstatt 3 zusätzlicher Blöcke wie bei Wertgrund, Erhalt des Gartenstadt-Konzeptes trotz Nachverdichtung und höherer Gebäude, Vermittlung der Gebäudeabstände, Tiefgaragen unter den Gebäuden am Galgenberg, ausreichend Carsharing Plätze, ausreichend Lademöglichkeiten, mindestens 2 Fahrradabstellmöglichkeiten pro Whg. & Stellplätze für Lastenräder, ggf. Bau einer Kita auf dem Gelände.



Rückmeldung der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen zur Planung Nachverdichtung Galgenberg im Planungsausschuss vom 14.10.2025

Unsere Fraktion begrüßt grundsätzlich die Quartierssanierung am Elbhochufer (Galgenberg) durch Ersatzbauten bei gleichzeitiger Nachverdichtung und Steigerung der Energieeffizienz.

Wichtig hierbei ist, dass die Planung den bestehenden Herausforderungen im Quartier Rechnung trägt. Dazu gehören insbesondere die bereits heute angespannte Parkraumsituation, Einbindung der Anwohnerinnen und Anwohner, Sicherung einer hohen Aufenthaltsqualität sowie der Notwendigkeit einer ökologisch verantwortungsvollen Bauweise.

I. Enge Einbindung der Anwohnerinnen und Anwohner

Das geplante Projekt wird in den nächsten Jahren massive Beeinträchtigungen (Belastungen während der Bauphase, Umzüge in neue Wohnungen) für das Leben der Anwohnerinnen und Anwohner auf dem betroffenen Areal bedeuten. Aber auch für alle anderen Anwohnerinnen und Anwohner des Elbhochufers werden die langjährigen Baumaßnahmen zu Beeinträchtigungen führen.

Um die Akzeptanz für das Projekt zu erhöhen, halten wir es für unerlässlich, alle Anwohnenden in die Planungen **nicht nur durch Informationsveranstaltungen, sondern auch durch einen engen dauerhaften Austausch einzubinden**. Das sollte mit einer offenen und frühzeitigen Beteiligung beginnen und von einem strukturierten Prozess begleitet werden. Anregungen der Betroffenen könnten so frühzeitig berücksichtigt werden. In dem Zusammenhang stellen sich uns folgende Fragen:

1. Sind bereits Informationsveranstaltungen geplant? Wenn ja, zu welchem Zeitpunkt des Verfahrens werden diese geplant?
2. Ist ein Prozess definiert, gemäß dem Anregungen aufgenommen bzw. die Anwohnerinnen und Anwohner in die Entwicklung des Projektes einbezogen werden können?

II. Verkehr und Mobilität – angespannte Parkraumsituation am Elbhochufer

Bereits jetzt herrscht im Umfeld des Planungsgebiets erheblicher Parkdruck. Eine weitere Bebauung ohne begleitende Mobilitätskonzepte würde die Situation verschärfen. Das Vorhaben wird ohne die **Schaffung von ausreichend Parkraum, insbesondere den Bau von Tiefgaragen**, nicht realistisch umsetzbar sein. Die Akzeptanz der Nachverdichtung in dem ohnehin eng bebauten Wohngebiet durch die umliegende Nachbarschaft kann mit Sicherheit auch dadurch gesteigert werden, wenn auf der Planungsfläche auch für sie Parkflächen (z.B. Tiefgaragenstellplätze zur Miete) geschaffen würden.

Neben Stellflächen für den KFZ-Verkehr ist aus unserer Sicht ebenfalls der **Ausbau von ausreichend Fahrradabstellanlagen** in ausreichender Zahl und Qualität (überdacht, gesichert, gut erreichbar) elementar und darf nicht vergessen werden.

3. Ist eine sichere Unterbringung für Fahrräder mitgeplant und wie viele wird es geben?

Ebenfalls ist die **Schaffung von Carsharing-Stellplätzen** auf oder in unmittelbarer Nähe zum Planungsgebiet unerlässlich.

4. Werden Carsharing-Stellplätze aktiv bei den Planungen mitgedacht und wo werden diese verortet?
5. Wie wird sichergestellt, dass es ein konkretes Angebot geben wird und es nicht nur bei einem theoretischen Angebot bleibt?

III. Energieeffiziente und ökologische Bauweise

Um die Klimaziele der Stadt zu erreichen und den Energieverbrauch langfristig zu senken, sollen Neubauten im Planungsgebiet besonders hohe ökologische Standards erfüllen. Wir wünschen uns daher:

- die Verpflichtung zur Errichtung in energieeffizienter Bauweise mindestens nach dem Standardefizienzhaus 40 oder gleichwertig (wie bereits angedacht),
- den Einsatz nachhaltiger Baustoffe (z. B. Holzbauweise, Recyclingmaterialien),
- die Installation von Photovoltaikanlagen auf allen geeigneten Dachflächen sowie – soweit möglich – auf Carports oder Fassaden,
- eine Begrünung von Dächern und Fassaden, um zur Verbesserung des Mikroklimas beizutragen,
- die Versickerung von Regenwasser vor Ort (Schwammstadtprinzip) sowie die Nutzung von Regenwasser zur Garten- und Grünflächenbewässerung.

IV. Grün- und Freiflächen

Die Nachverdichtung darf nicht zu Lasten der Lebensqualität gehen. Daher ist auf eine ausreichende Durchgrünung des Quartiers zu achten:

- Erhalt und Nachpflanzung von Bäumen im Gebiet,
- Schaffung gemeinschaftlicher Grün- und Spielflächen,
- Sicherstellung, dass keine weiteren Versiegelungen ohne Ausgleichsmaßnahmen erfolgen.

V. Benennungs- und Belegungsrechte

Unsere Fraktion regt ferner eine klare Vereinbarung zwischen Bauherrn und der Verwaltung über die Benennungs- und Belegungsrechte an. So sollte ein gewisses Kontingent an Wohneinheiten mit Benennungs- und Belegungsrechten ausgestattet werden.

Zielführend ist es in diesem Zusammenhang, wenn die Verwaltung Vorgaben für Benennungs- und Belegungsrechte bei Bauvorhaben einer bestimmten Größe festschreibt und damit klare Richtlinien bestehen.

VI. Infrastrukturkostenabgabe

Wir gehen davon aus, dass die Infrastrukturkostenabgabe für diese Planungen nach der heute geltenden Infrastrukturabgabensatzung greift und bitten die Verwaltung insoweit um Klarstellung:

6. In welcher Höhe werden hier Infrastrukturfolgekosten berechnet?

Abschließend möchten wir noch einmal betonen, wie wichtig uns die frühzeitige und umfassende Einbindung der Anwohnerinnen und Anwohner ist. Nur durch transparente Kommunikation und Beteiligung kann die erforderliche Akzeptanz für das Vorhaben geschaffen werden.

Für die Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen:

Tobias Kiwitt, Petra Goll, Willi Ulbrich, Dagmar Süß