

öffentlich

Verantwortlich:
Stabstelle Wirtschaftsförderung

MITTEILUNGSVORLAGE

Geschäftszeichen
0-15 Baehr

Datum
09.12.2025

MV/2025/122

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Planungsausschuss	Kenntnisnahme	10.02.2026
Haupt- und Finanzausschuss	Kenntnisnahme	16.02.2026

Stadthafen Wedel - Entwicklung eines Nutzungskonzeptes - Anfragen der Fraktionen

Inhalt der Mitteilung:

Anlässlich der Beratungen eines Nutzungskonzeptes für den Stadthafen Wedel in den Sitzungen des Planungsausschusses am 14.10.2025 und am 25.11.2025 wurden Anfragen von einigen Fraktionen gestellt. Die darin aufgeführten Fragen haben die Projektentwickler, soweit es ihnen aktuell schon möglich war, beantwortet. Die Verwaltung möchte mit dieser Vorlage diese Antworten vorlegen. Die Antworten der Projektentwickler finden sich zusammengefasst in der Anlage wieder.

In den vergangenen Diskussionen in den Gremien kamen auch noch zwei Fragen auf, die die Stadtverwaltung selbst zu klären hat. Es wurde u.a. die Frage danach gestellt, wie das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe-Nord („WSA“) das Vorhaben bewerten würde. Dazu konnte nun eine erste Stellungnahme eingeholt werden. Demnach hat das WSA keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben geäußert, aber schon einmal einige erste Hinweise zur Sedimentation, dem Hochwasserschutz, die Sog- und Schwellbelastung und dem Eisgang gegeben. Dies sind Hinweise, mit denen allerdings auch zu rechnen gewesen war. Diese Anmerkungen wurden den Investoren schon weitergeleitet. Im Einzelnen waren das zusammengefasst folgende Hinweise:

Stellungnahme „WSA“

Das WSA weist zunächst vorsorglich darauf hin, dass der Hafen Schulau nicht Bestandteil der Bundeswasserstraße ist und sich damit außerhalb seines Zuständigkeitsbereiches befindet.

Sedimentation:

Es ist eine jährliche Räumung der Sedimente einzuplanen. Dafür ist eine strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung (SSG) El/187n einzuholen. Baggerschiffe im Hafenbereich können nur zum Einsatz kommen, wenn der Hafen frei von Fahrzeugen und schwimmenden Anlagen wäre. Mögliche Pfähle sollten so platziert werden, dass sie die Arbeiten eines Baggerschiffes so wenig wie möglich behindern.

Hochwasserschutz:

Die Haltepfähle einer möglichen schwimmenden Anlage sollten auf das höchste beobachtete Hochwasser plus Sicherheiten bemessen sein. Sollte dies nicht der Fall sein, müssen die Anlagen in der Sturmflutsaison vom 31.10. bis 31.03. abgebaut werden.

Sog- und Schwellbelastung:

Durch das angrenzende Hauptfahrwasser der Elbe ist mit Sog- und Schwellbelastungen zu rechnen. Die Halteeinrichtungen der schwimmenden Anlagen und die Richtung der Liegeplätze sollten auf ein Ein- und Ausströmen des Wassers und den einlaufenden Schwell ausgerichtet sein.

Eisgang:

Eisgang ist zu berücksichtigen. Es ist dabei auch damit zu rechnen, dass Eisschollen übereinander geschoben werden und Kunststoffrumpfe oder Auftriebskörper gefährden können. Eine Nutzung des Hafens für Sportboote und Hausboote (mit Kunststoffrumpfen) über die Wintermonate ist nicht empfehlenswert.

Weiterhin war die Frage gestellt worden, wie der Fördermittelgeber für den Stadthafen Wedel ein derartiges Projekt beurteilen würde. Es sollte aus Sicht der Gremien bei Umsetzung eines Projektes auf jeden Fall sichergestellt sein, dass gewährte Fördermittel von der Stadt nicht erstattet werden müssen. Mittlerweile hat sich auch das Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein -Referat für Städtebauförderung- zu dem Thema geäußert. Inhaltlich lässt sich deren Kommentar wie folgt zusammenfassen:

Stellungnahme „Referat Städtebauförderung“

Das Referat Städtebauförderung begrüßt es ausdrücklich, dass sich die Stadt Wedel Gedanken über eine Belebung der Wasserfläche und über ergänzende maritime Nutzungen macht, nachdem die städtebauliche Entwicklung des Umfelds erfolgreich umgesetzt werden konnte. Unabhängig davon unterliegen einzelne geförderte Maßnahmen (wie z.B. die Ostpromenade, die Umgestaltung des

Hafenbeckens oder das Strandbad) weiterhin Zweckbindungsfristen. Änderungen an diesen Einzelmaßnahmen oder eine Nutzung, die dem ursprünglichen Förderzweck widerspricht, können innerhalb dieser Fristen grundsätzlich zu Rückforderungsansprüchen führen. Etwaige bauliche Änderungen oder Nutzungsanpassungen sind daher im Vorfeld mit dem Innenministerium abzustimmen. Die umgesetzten Maßnahmen - insbesondere das Hafenbecken selbst sowie die Ostpromenade - dienten dem Ziel, die wasser nahen Flächen städtebaulich aufzuwerten und den Schulauer Hafen besser erreichbar und erlebbar sowie insgesamt attraktiver zu gestalten. Dieses Förderziel ist jedoch weit gefasst und ausdrücklich nicht auf eine einzelne Nutzungsform beschränkt.

Vor diesem Hintergrund sieht das Referat Städtebauförderung aus heutiger Sicht keinen Grund für eine grundsätzliche Ablehnung der skizzierten Idee. Ebenso wenig kann, zum jetzigen frühen Zeitpunkt eine verbindliche oder abschließende Bewertung erfolgen, da wesentliche technische, wirtschaftliche und rechtliche Fragen noch offen sind. Eine weitergehende Konkretisierung des Vorhabens wäre erforderlich, um die förderrechtlichen Auswirkungen im Einzelnen prüfen zu können.

Das Referat für Städtebauförderung hält es daher für vertretbar, den Projektentwicklern zunächst Zeit für eine vertiefte Ausarbeitung einzuräumen. Eine enge Abstimmung mit dem Ministerium wird jedoch erforderlich, sobald konkrete Planungen vorliegen oder Eingriffe in geförderte Bereiche absehbar werden.

Anlage/n

- 1 Stadthafen Wedel Nutzungskonzept Anfrage CDU
- 2 Stadthafen Wedel Nutzungskonzept Anfrage SPD
- 3 Stadthafen Wedel Nutzungskonzept Anfrage Die Grünen
- 4 Antworten der Projektentwickler auf die Fragen der SPD
- 5 Antworten der Projektentwickler auf die Fragen der CDU
- 6 Antworten der Projektentwickler auf die Fragen der Grünen

Planungsausschuss vom 14.10.2025 – TOP 4: Stadthafen Wedel / Vorstellung eines Nutzungskonzepts

Fragen der CDU-Fraktion zum vorgestellten Nutzungskonzept

Die CDU-Fraktion bittet die Verwaltung bzw. die Initiatoren des Projekts um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche Rechtsgrundlagen kommen bei der Beurteilung des Vorhabens zur Anwendung?
2. Auf welcher rechtlichen Grundlage erfolgt die Überlassung der Fläche des Schulauer Hafens?
3. Steht das Vorhaben in Einklang mit den Vereinbarungen zur Stadthafensanierung oder kollidiert die Planung mit dem Sanierungskonzept?
4. Wird eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit stattfinden?
5. Wird die Stadt Wedel aus der Flächenüberlassung Einnahmen erzielen? Wenn ja, in voraussichtlich welcher Höhe?
6. Welche Laufzeit wird die Flächenüberlassung voraussichtlich haben?
7. Ist für die Hausboote eine wasserrechtliche Genehmigung oder eine Baugenehmigung oder beides einzuholen? Welche Behörde ist für die wasserrechtliche Genehmigung zuständig?
8. Wie viele Hausboote sollen im Schulauer Hafen stationiert werden?
9. Wo auf der Elbe sind vergleichbare Boote im Einsatz? Welche Nutzungskonzepte gibt es dort?
10. Wie wird das jährlich notwendige Ausbaggern von Schlick im Schulauer Hafen gewährleistet?
Verlassen die Boote dafür zeitweise den Hafen?
11. Handelt es sich beim Schulauer Hafen um einen Bereich öffentlicher Hochwasserschutzanlagen, in dem eine Genehmigung für Hausboote eventuell ausgeschlossen sein könnte?
12. Wie werden die Hausboote gegen Sturmfluten gesichert?
13. Wie kann eine Haftung der Stadt Wedel für eventuelle Schäden an den Hausbooten durch Sturmfluteinwirkungen oder andere externe Ereignisse ausgeschlossen werden?
14. Werden alle Investoren für die Hausboote eine gemeinsame Eigentümergemeinschaft bilden, vergleichbar einer Wohneigentümergemeinschaft bei Eigentumswohnungen?
15. Werden die Hausboote in das Schiffsregister eingetragen?
16. Erfolgt eine grundbuchliche Eintragung der einzelnen Hausboote?
17. Wer gründet in welcher Rechtsform die angesprochene Betreibergesellschaft und welche Aufgaben hat diese?
18. Welche Nutzung ist für die Herbst- und Wintermonate vorgesehen, wenn eine touristische Nutzung nicht nachgefragt ist?
19. Werden die Hausboote nur in Gänze vermietet oder findet eine Unterteilung in mehrere Appartements statt? Wie viele Einheiten sollen dann angeboten werden?
20. Wo sollen KFZ-Stellplätze für die Eigentümer/Mieter der Hausboote ausgewiesen werden? Um wie viele Stellplätze handelt es sich?
21. Wie erfolgt die Ver- und Entsorgung mit Strom, Wasser, Abwasser, Heizung, Internet und Müll konkret? Wie werden Leitungstrassen gesichert?
22. Wie soll eine gastronomische Versorgung der Hausboote erfolgen? Geschieht dies eigenständig durch ein zusätzliches Angebot der Betreibergesellschaft oder ist vorgesehen, Kooperationen mit vorhandenen Gastronomiebetrieben einzugehen?

Für die Fraktion:

Wolfgang Dutsch

Rückmeldung zur Vorstellung Boutique Hafen:

Die SPD Fraktion dankt den Initiatoren Herrn Thiele und Herrn Vogt für die Vorstellung ihres Konzeptes eines Boutique Hafens im Schulauer Hafen.

Da sich die Bauarbeiten im Schulauer Hafen dem Ende zu neigen, ist es nun von erheblicher Bedeutung, ein Nutzungskonzept für den Hafen zu entwickeln und umzusetzen. Die SPD-Fraktion begrüßt hierbei jede neue Idee, die die Diskussion über mögliche Nutzungskonzepte anregt und mit neuen Impulsen voranbringt. Da sich die Stadt Wedel in einer angespannten Finanzlage befindet, stehen nur sehr wenige bis keine Finanzmittel für die Umsetzung eines Betreiberkonzepts für den Schulauer Hafen zur Verfügung, so dass ggf. ein privatwirtschaftliches Konzept für die Finanzierung und den Betrieb des Hafens in Betracht gezogen werden muss.

Dabei ist von entscheidender Bedeutung, dass ein mögliches privatwirtschaftliches Konzept auf Dauer wirtschaftlich tragfähig finanziert und der Hafen durch ein kompetentes Management dauerhaft mit wirtschaftlichem Erfolg betrieben wird. Das Konzept soll nach nach unserer Auffassung möglichst facettenreich unterschiedliche Interessen von Bürgerinnen und Bürgern, von Ausflüglern, Tagesgästen und Urlaubern, aber auch von Gästen bedeutender Wedeler Unternehmen ansprechen und bedienen. Finanzielle Risiken für die Stadt Wedel sind auf ein absolutes Minimum zu begrenzen.

Die SPD-Fraktion kann sich grundsätzlich eine Schlengelanlage im Zentrum des Hafenbeckens vorstellen, an der eine größere Anzahl von Hausbooten als Dauerlieger festmachen. Die notwendigen technischen Grundlagen dafür halten wir für beherrschbar, da langfristige Erfahrungen mit Pontonanlagen in Häfen mit Tidenhub bestehen. So wurde z.B. der erste noch hölzerne Schiffsanleger bei den St.Pauli Landungsbrücken 1839 errichtet, von 1869-1871 wurde die Anlage erweitert. Eine Erweiterung bzw. ein Ersatz fand in den Jahren 1907 bis 1909 statt und die heutige Anlage wurde 1953 bis 1956 errichtet. Auch die regelmäßige Beseitigung der Schlickablagerungen sehen wir weniger als technisches, sondern mehr als Kostenproblem, da die Beseitigung des Schlicks durch die Schlengelanlage und die Hausboote behindert sein wird.

Bei Vermietung der Hausboote an Feriengäste ist zu berücksichtigen, dass der Hafen ein öffentlicher Platz ist und dass daher ruhestörender Lärm an Sonn- und Feiertagen sowie spätabends oder in der Nacht, durch z.B. feiernde Menschen, nicht ausgeschlossen werden kann. Das vorgestellte Projekt darf zu keiner Verdrängung

SPD-Fraktion im Rat der Stadt Wedel
Hier: Rückmeldung zur Vorstellung Boutique Hafen
am 14.Oktober 2025

Ortsverein Wedel



von anderen Nutzern der öffentlichen Flächen des Stadthafens inklusive der Spiel- und Sportflächen am Strandbad, sowie von Spaziergänger führen.

Aus unserer Sicht sind noch eine ganze Reihe von Fragen zu dem Projekt offen:

1. Während der Präsentation wurde von den Initiatoren davon gesprochen, dass das Projekt zusammen mit Investoren, vorzugsweise aus der Region, umgesetzt werden soll. Welche Zielgruppe von Investoren soll dabei angesprochen werden? Wird es für die Investoren dabei in erster Linie ein steuerliches Abschreibungsprojekt, oder sollen sich die Hausboote hauptsächlich durch die Vermietung refinanzieren? Wer wird die Vermarktung des Projektes an mögliche Investoren übernehmen? Verfügt der angedachte „Vermarkter“ über einschlägige Erfahrungen? Welcher Art sind die Erfahrungen (Referenzprojekte) des Vermarkters?
2. Laut der Präsentation soll der Fokus auf Tourismus und Freizeit, sowie als Erholungsraum für Familien liegen. Von den Projektinitiatoren wurde, nach unserer Erinnerung, mündlich eine angepeilte Miete von 300-400€ pro Nacht pro Hausboot angegeben. Auf welche Erfahrungen oder auf Erkenntnisse der Marktforschung stützt sich die Erwartung der Initiatoren, dass sich auf Dauer eine Tagesmiete in dieser Höhe für die Hausboote in den Sommermonaten erzielen lässt? Welche Nutzung der Hausboote ist für die Monate November bis März vorgesehen?
3. Welche Zielgruppe/Zielgruppen möchten die Initiatoren als Mieter für die Hausboote ansprechen? Also z.B. Familien mit Kindern, oder eher Geschäftsreisende, oder gutsituierte Senioren etc.? Wurde untersucht, welche begleitende Angebote in der Regel für die jeweiligen Mietinteressenten wichtig für eine Anmietung sind? Wir bitten um Nennung und Zuordnung der erforderlichen Angebote zu den jeweiligen Gruppierungen.
4. Da sich der Wedeler Hafen in keiner idyllischen Naturlage bzw. Alleinlage befindet, sind für eine Vermietung der Hausboote an Touristen weitere touristische Attraktionen von besonderer Bedeutung. Welche bereits in Wedel oder Umgebung bestehenden Attraktionen bzw. Ausflugsziele sind aus Sicht der Initiatoren von besonderem Interesse für die zukünftige Vermietung der Hausboote im Wedeler Hafen? Wir bitten um Aufzählung und Nennung von Gründen, warum die genannten Attraktionen für die umworbenen Gäste/Mieter von besonderem Interesse sind.
5. Welche zusätzlichen Attraktionen müssen nach Ansicht der Initiatoren noch in Wedel geschaffen oder erhalten werden, damit das Projekt dauerhaft wirtschaftlich erfolgreich sein kann? Wessen Mitwirkung ist hierbei erforderlich?

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

SPD-Fraktion im Rat der Stadt Wedel
Hier: Rückmeldung zur Vorstellung Boutique Hafen
am 14.Oktober 2025

Ortsverein Wedel



6. Gibt es bereits eine exemplarische Kalkulation, wie sich die Initiatoren die Refinanzierung der Hausboote durch eine Vermietung an Gäste/Mieter vorstellen? Wenn ja, so bitten wir um Vorlage. Sofern es sich um Geschäftsgeheimnisse handelt, ist eine Vorlage auch im nichtöffentlichen Teil einer Ausschusssitzung möglich. Diese Frage ist für uns von Bedeutung, um abschätzen zu können, in wie weit es sich um ein wirtschaftlich tragfähiges Konzept handelt.
7. Was sind für die Initiatoren die ausschlaggebenden Gründe, das Projekt im Wedeler Hafen zu realisieren?
8. Ziehen die Initiatoren des Projektes auch andere Nutzungsmöglichkeiten einiger Hausboote, wie z.B eine kommerzielle Nutzung als Geschäftsräumen für z.B. hochwertige Outdoorkleidung, Sportbekleidung, Mode oder Souvenirs, aber auch Tagungsräume für Workshops oder aber Gastronomie in Form von Cafes oder Weinstuben in Erwägung? Was würde für eine derartige Nutzung sprechen und was dagegen?
9. Welches Unternehmen soll die Hausboote bauen? Welches Unternehmen wird den Schlegel bauen und die Verankerung im Hafenbecken übernehmen? Werden nur Unternehmen beauftragt, die über einschlägige Erfahrungen verfügen? Wer wird für die Gesamtplanung des Projektes verantwortlich zeichnen?
10. Ist es vorgesehen, eine Betreibergesellschaft für den Hafen zu gründen? Wenn ja, wer soll sich als Gesellschafter an der Betreibergesellschaft mit welcher Größenordnung beteiligen? Ist vorgesehen, dass sich die Stadt Wedel oder ein stadteigenes Unternehmen an einer solchen Betreibergesellschaft beteiligen wird? Welche wirtschaftliche Risiken können für die Stadt Wedel oder eines ihrer Unternehmen daraus entstehen? Welche Aufgaben wird die Betreibergesellschaft im Falle einer Gründung übernehmen?
11. Falls die Vermietung der Hausboote nicht durch eine Betreibergesellschaft übernommen werden soll, wer wird stattdessen übernehmen?
12. Falls es nicht vorgesehen sein sollte, eine Betreibergesellschaft zu gründen, welches Betreiberkonzept wird stattdessen vorgesehen? Welche Verantwortlichkeiten werden in diesem Fall auf welche Beteiligten wie aufgeteilt? In welcher Form werden die notwendigen Regelungen rechtssicher festgelegt werden?
13. Wer wird für die Beseitigung des Schlicks verantwortlich sein und wer wird die Kosten dafür zu welchen Anteilen tragen? In welcher Form werden die Verantwortlichkeiten und die Kostenaufteilung geregelt werden?

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

SPD-Fraktion im Rat der Stadt Wedel
Hier: Rückmeldung zur Vorstellung Boutique Hafen
am 14.Oktober 2025

Ortsverein Wedel



-
14. Hat die Nutzungsform des Wedeler Hafens planungsrechtliche Auswirkungen (B-Plan, Regionalplan)? Wer wird die Kosten tragen, die der Stadt ggf. durch das Projekt für eine eventuell notwendige Schaffung von Planungsrecht entstehen?
15. In welchem Umfang und in welcher Form wird der Rat der Stadt Wedel an den Planungen und der Entscheidungsfindung beteiligt werden?
16. Welche finanziellen Risiken können der Stadt Wedel durch einen Planungsabbruch entstehen, sollte sich zu einem in den Planungen fortgeschrittenen Zeitpunkt herausstellen, dass die Ziele der Initiatoren der Planungen und die der Stadt Wedel unvereinbar sind?
17. In der Präsentation wird von der Erstellung eines Schlegels und 20 daran liegenden Hausboote gesprochen. Da die Hausboote eine erhebliche Größe haben, ist davon auszugehen, dass eine Vermietung an Einzelpersonen eher die Ausnahme sein dürfte. Daher gehen wir bei Vollauslastung von durchschnittlich 4 Personen und ca. 80 Personen insgesamt aus. Wurde bereits Rücksprache mit der freiwilligen Feuerwehr Wedel gehalten, ob sich diese in der Lage sieht, z.B. bei einem Vollbrand eines Hausbootes im ersten Drittel des Schlengels (vom Kai ausgesehen), die notwendigen Lösch- und Rettungsaktivitäten vorzunehmen? Verfügt die freiwillige Feuerwehr Wedel über die dafür notwendigen Lösch- und Rettungseinrichtungen – z.B. für die Rettung von Menschen in weiter hinten, hinter dem Brand liegenden Hausbooten? Welche Organisationen (DLRG?) könnten hier ggf. kurzfristig unterstützen? Falls keine ausreichende Lösch- und Rettungseinrichtungen bei der freiwilligen Feuerwehr Wedel vorhanden sein sollten – was müsste angeschafft werden und mit welchen Kosten wären zu rechnen? Wer müsste die Investitionskosten hierfür übernehmen?

Für die SPD-Fraktion im Planungsausschusses:

Gerrit Baars

Lars Arne Klintworth

11.11.2025

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 Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen zur Präsentation „Boutique Hafen Wedel“ im Planungsausschuss vom 14.10.2025

Unsere Fraktion kann sich eine Kombination von touristischen Hausbooten mit Sportbooten im Stadthafen grundsätzlich vorstellen und dankt der Bürgermeisterin für ihren Einsatz, das Projekt bis zu diesem Punkt vorangetrieben zu haben. Neben dem offensichtlichen Vorteil eines nicht mehr leeren Hafenbeckens sehen wir jedoch – teil erhebliche - Risiken für die Stadt und plädieren für eine vorsichtige Herangehensweise an das Projekt.

Im Einzelnen:

Bereits im Anschluss an die Präsentation wurden Bedenken – von allen Fraktionen – geäußert, betreffs

- Sicherheit bei Sturmflut und damit einhergehende Versicherungsfähigkeit des Projekts; es muss klar sein, dass nicht die Stadt für evtl. entstehende Schäden – an der Spundwand oder darüber hinaus – aufkommt. Ein losgerissenes Wohnschiff könnte im Hafen zu gravierenden Schäden und somit zu Überschwemmungen führen.
- Verdrängungseffekt für das Hotel (und evtl. auch für nicht-zahlende Einwohner*innen/Gäste, s.u. zu letzterem Punkt)
- Wo parken die Mieter*innen der Schiffe? Die An- und Abreise muss so geregelt sein, dass kein motorisierter Verkehr vor den gastronomischen Betrieben am Hafen entsteht. Zwei weitere Fragen stellen sich hinsichtlich potenzieller Einbußen der Attraktivität des bereits Vorhandenen: Wie hoch sind die Schiffe; gibt es noch Aussicht von der Gastronomie-Promenade aus? Wird „Baulärm“ erwartet (Aufbau, Wartung der Schiffe vor Ort)?
- Umgang mit Verschlickung
 - Im Hafenbecken: Das Spülsschiff könnte nicht mehr eingesetzt werden, wie soll dann entschlickt werden und wer bezahlt die zu findende Alternative?
 - In den Booten: Die Attraktivität des Angebots leidet vermutlich durch Liegen im Schlick, Blick auf die Spundwand und verrutschende Kaffeetassen beim Einsacken/Aufschwimmen der Schiffe.

Der letzte Punkt leitet über zu in der Ausschusssitzung noch nicht angesprochenen zu erwartenden Konsequenzen bei einem wirtschaftlichen Scheitern des Projekts. Wedel ist in vielen Punkten nicht mit Vieregg vergleichbar. Ob sich das Projekt trägt, wird sich vermutlich erst nach einigen Jahren zeigen.

- Da geplant ist, die einzelnen Boote an Investor*innen zu verkaufen, stellt sich die Frage, welche Möglichkeiten Wedel hätte, schwimmende „lost places“ zu verhindern. Bei einer Abgabe der Zuständigkeit für 20 Jahre via Pachtvertrag und unter-

schiedlich langem Atem von Einzelinvestor*innen kann es leicht zu schwer auflösbarer Situationen kommen. Es gibt kein verbürgtes verbindliches Interesse der Betreiber an dem Projekt, nachdem die Boote von Investor*innen übernommen wurden. Wie sichert sich die Stadt dagegen ab, ein gescheitertes Projekt abwickeln zu müssen (und mangels Zugriffsrechten evtl. nicht zu können)? Wer tritt letztlich als verantwortlicher Hafenbetreiber in Erscheinung?

- Die Sanierung des Stadthafens erfolgte mit öffentlichen (Förder-) Geldern. Ist es zulässig, dass nun private Betreiber*innen den Nutzen der Sanierung einfahren, ohne dass Fördergelder zurückgezahlt werden müssen?
- Die für die Umsetzung des Projekts wesentliche Voraussetzung, die Hausboote als Sportboote zu betrachten, erscheint uns schwer genehmigungsfähig (Zulassung, Sportbootführerschein¹?).

An Sicherheitsaspekten ist weiterhin zu beachten:

- Die Elbe ist eine Bundeswasserstraße in Zuständigkeit des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamts. Regelmäßig werden im Zuge der Katastrophenabwehr Übungen mit THW, Feuerwehr etc. durchgeführt. Wären diese Aktivitäten durch die angedachte Nutzung behindert bzw. erfolgte hier schon eine Abstimmung?
- Ein Szenario betrifft die Sicherheit von Deichen und anderen Flutschutzeinrichtungen. Ein in Sturmflage und bei Hochwasser auf der Elbe treibendes massives Hausboot könnte diese Einrichtungen beschädigen (s. o. Versicherungsfrage).
- Die Wohnschiffe sind bei hohem Wasserstand nicht erreichbar. Wie würde eine Evakuierung bei Sturmflut ablaufen, bei der das gesamte Gebiet abgeriegelt wird? Wo sollen die Leute dann hin und wie soll die Haftungsfrage geregelt werden?

Aus all dem folgt, dass das Projekt mit vielen Fragezeichen versehen ist, wie die Initiatoren auch durchaus eingestanden haben. Wir schlagen vor, mit weniger (und weniger massiven) Booten und einem kürzeren Pachtvertrag zu beginnen, wenn alle anderen Punkte so geklärt werden können, dass die Stadt kein unkalkulierbares Risiko eingeht.

Abschließend noch eine „atmosphärische“ Anmerkung: Es sind in den letzten Jahren hochpreisige Wohnungen im Hafengebiet einstanden, weitere sind geplant. Die Mietpreise für die Boote bewegen sich auch im höheren Segment. Da mit hohen Kauf-/Mietpreisen oft der Eindruck einhergeht, einen Anspruch auf Unstörtheit zu haben, ist zu befürchten, dass Konflikte bei der vorgeschlagenen Nutzung zunehmen. Es gibt in Wedel feiernde Jugendliche und grillende Familien und das soll auch so bleiben. Es muss - auch den Investor*innen – klar kommuniziert werden, dass im Hafengebiet kein „Wohlstandsghetto“ gewünscht ist.

*Für die Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen:
Petra Goll, Tobias Kiwitt, Willi Ulbrich*

¹ <https://www.gesetze-im-internet.de/sportbootvermv-bin2000/BJNR057210000.html>

„Boutique-Hafen Wedel“

Antworten der Projektentwickler auf die Fragen der SPD

„Sehr geehrte Damen und Herren der SPD Fraktion,

vielen Dank für Ihre kurze Stellungnahme zum Projekt Schulauer Hafen und die hier geäußerte grds. positive Einschätzung zum Projekt. Jede Frage ist natürlich berechtigt und auch wichtig. Initiatoren, Investoren, die Stadt – alle sitzen in einem Boot, um das Projekt erfolgreich umzusetzen - alle Fragen müssen zufriedenstellend beantwortet werden. Gleichzeitig danken wir Ihnen, dass Sie sich bei Ihren Fragen auf übergeordnete Themen fokussieren. Und wir teilen Ihre Einschätzung, dass die technischen Fragen geklärt werden können (und müssen).

Zu Ihren Fragen möchten wir folgende Antworten geben:

1. Während der Präsentation wurde von den Initiatoren davon gesprochen, dass das Projekt zusammen mit Investoren, vorzugsweise aus der Region, umgesetzt werden soll. Welche Zielgruppe von Investoren soll dabei angesprochen werden? Wird es für die Investoren dabei in erster Linie ein steuerliches Abschreibungsprojekt, oder sollen sich die Hausboote hauptsächlich durch die Vermietung refinanzieren? Wer wird die Vermarktung des Projektes an mögliche Investoren übernehmen? Verfügt der angedachte „Vermarkter“ über einschlägige Erfahrungen? Welcher Art sind die Erfahrungen (Referenzprojekte) des Vermarkters?

Grundsätzlich sind wir offen für Investoren unabhängig von ihrer Herkunft. Wir halten es aber für wichtig und sehr förderlich und zielführend, dass in einer geplanten Besitzgesellschaft (ggf. eine KG) als auch und vielleicht noch mehr in einer Betriebsgesellschaft (eher eine GmbH – hier laufen steuerliche Prüfungen noch) auch lokale Partner involviert sind. Das würde das Vertrauen in das Produkt (Hausboot) und Konzept (Stadthafen) untermauern, auch für ortsfremde Investoren und zusätzliche Kompetenz einbringen.

Eine Beteiligung der Stadt, direkt oder über etwa die Stadtwerke an der Besitzgesellschaft wäre denkbar, ist aber keine Voraussetzung.

Die Investition in das Projekt ist eine unternehmerische Beteiligung, etwaige Abschreibungen und steuerliche Motive stehen nicht im Mittelpunkt.

Die Klassifizierung der Hausboote als de jure Sportboot ist jedoch unabdingbar, um eine vernünftige Rendite auch für die Käufer der Hausboote zu erreichen, aufgrund deutlich kürzerer Abschreibungsmöglichkeiten bei Booten (10 Jahre) ggü. Immobilien.

Die erfolgreiche Vermarktung der Hausboote als Grundvoraussetzung für die Umsetzung der Investition wird unter Einschaltung erfahrener Makler erfolgen, sowohl im Bereich Immobilien wie auch bei Hausbooten, diese sowohl lokal als auch überregional. Es laufen dazu Vorgespräche.

2. Laut der Präsentation soll der Fokus auf Tourismus und Freizeit, sowie als Erholungsraum für Familien liegen. Von den Projektinitiatoren wurde, nach unserer Erinnerung, mündlich eine angepeilte Miete von 300-400€ pro Nacht pro Hausboot angegeben. Auf welche Erfahrungen oder auf Erkenntnisse der Marktforschung stützt sich die Erwartung der Initiatoren, dass sich auf Dauer eine Tagesmiete in dieser Höhe für die Hausboote in den Sommermonaten erzielen lässt? Welche Nutzung der Hausboote ist für die Monate November bis März vorgesehen?

Das Konzept setzt auf Tourismus, die attraktive Lage an der Elbe in der Nähe zu Hamburg, aber nicht in Hamburg – wo ein solches Angebot auch gar nicht möglich wäre. Wir halten einen Tagespreis von 300-400 EUR für ein Hausboot mit bis zu 6-8 Übernachtungsplätzen je Boot (z.B. zwei Familien) für erzielbar – Erfahrungen in Vieregge zeigen das. Auch ein ähnliches Boot in Hamburg wird für diese Preise regelmäßig vermietet.

Die Nutzung der Hausboote im Winter soll über temporäre befristete Vermietung, etwa an Firmen etc. erreicht werden.

Wir sind gerne bereit die Prämissen unserer Business-Planung dazu in einem vertraulichen Termin offen zu legen bzw. zu erläutern, siehe 6.

Ferner haben wir uns – was den Verkauf von schwimmenden Anlagen zur touristischen Nutzung / Hausbooten und die Vermietung betrifft - mit den wenigen ähnlichen / vergleichbaren Projekten an der deutschen Nord- und Ostseeküste wie etwa in Port Olpenitz intensiv beschäftigt und festgestellt, dass hier teils deutlich höhere Preise insbesondere beim Erwerb erzielt werden konnten, für ein u.E. weniger attraktives bzw. weniger hochwertiges Projekt.

3. Welche Zielgruppe/Zielgruppen möchten die Initiatoren als Mieter für die Hausboote ansprechen? Also z.B. Familien mit Kindern, oder eher Geschäfts-reisende, oder gutsituierte Senioren etc.? Wurde untersucht, welche begleitende Angebote in der Regel für die jeweiligen Mietinteressenten wichtig für eine Anmietung sind? Wir bitten um Nennung und Zuordnung der erforderlichen Angebote zu den jeweiligen Gruppierungen

Zielgruppe sind Familien, aber auch Paare, Senioren/innen – grundsätzlich soll das Konzept für alle offen stehen und attraktiv sein, die einen Urlaub auf dem Wasser, an der Elbe, stadtnah und dennoch nicht in einer mega-Stadt attraktiv finden. Die Nähe zu Hamburg ist ein wichtiger Aspekt. Die unmittelbare Nähe zu Deutschlands wichtigster Wasserstraße, der Stadtstrand/Elbstrand, die gute (S-Bahn) Anbindung an HH, alles Argumente, warum wir an eine erfolgreiche Umsetzung in Wedel glauben.

4. Da sich der Wedeler Hafen in keiner idyllischen Naturlage bzw. Alleinlage befindet, sind für eine Vermietung der Hausboote an Touristen weitere touristische Attraktionen von besonderer Bedeutung. Welche bereits in Wedel oder Umgebung bestehenden Attraktionen bzw. Ausflugsziele sind aus Sicht der Initiatoren von besonderem Interesse für die zukünftige Vermietung der Hausboote im Wedeler Hafen? Wir bitten um Aufzählung und Nennung von Gründen, warum die genannten Attraktionen für die umworbenen Gäste/Mieter von besonderem Interesse sind.

Stadt mit frischem Wind

Eine Anbindung an andere Attraktionen wäre wichtig und hilfreich – Barkassen zu Landungsbrücken, Fähre ins Alte Land, Stopp der HH-Helgoland Fähre, etc. Das alles ist bisher nicht gegeben, weil Wedel aktuell offensichtlich keine Nachfrage generiert, das etwa diese Verbindungen attraktiv machen. Angebot schafft Nachfrage, Nachfrage schafft weitere, neue oder wieder einmal eingestellte Angebote.

5. Welche zusätzlichen Attraktionen müssen nach Ansicht der Initiatoren noch in Wedel geschaffen oder erhalten werden, damit das Projekt dauerhaft wirtschaftlich erfolgreich sein kann? Wessen Mitwirkung ist hierbei erforderlich?

Siehe 4.

Wir glauben daran, dass unausgeschöpfte Potentiale incentiviert werden müssen und können, eine aktiv und engagierte Betreibergesellschaft ist dafür wichtig, diese sollte idealerweise auch durch lokale und strategische Investoren getragen werden, siehe dazu auch 1.

6. Gibt es bereits eine exemplarische Kalkulation, wie sich die Initiatoren die Refinanzierung der Hausboote durch eine Vermietung an Gäste/Mieter vorstellen? Wenn ja, so bitten wir um Vorlage. Sofern es sich um Geschäftsgeheimnisse handelt, ist eine Vorlage auch im nichtöffentlichen Teil einer Ausschusssitzung möglich. Diese Frage ist für uns von Bedeutung, um abschätzen zu können, in wie weit es sich um ein wirtschaftlich tragfähiges Konzept handelt

Für Betreiber- und Besitzgesellschaft gibt es detaillierte – auf Monatsbasis geplante business-Pläne mit detaillierten Prämissen, Umsätze und Kosten, jeweils komplett transparentes Preis-Mengen Gerüst, voll integriert als Gewinn- und Verlustrechnung (GuV)-, Bilanz- und Cash Flow Planung erstellt von einem Wirtschaftsprüfer.

Wir wären bereit, dieses i.w.V. der Gespräche Ihnen vorzustellen, bitte aber um Verständnis, dass die nur nicht-öffentlicht erfolgen kann, da hier wesentliche Details des Geschäftsmodells enthalten sind, die wir natürlich nicht etwaigen Konkurrenten in Wedel oder anderswo an der Küste ggü. offenlegen können.

Diese Planung wurde auch bereits in einem Gespräch mit einer Bank „gechallenged“, die daraus resultierenden Hinweise eingearbeitet

7. Was sind für die Initiatoren die ausschlaggebenden Gründe, das Projekt im Wedeler Hafen zu realisieren?

Wedel – wie bereits erläutert – hat mit dem Schulauer Hafen nach unserer Ansicht entlang der gesamten deutschen Küste beste Voraussetzungen für ein solches Projekt; die Nähe zu Hamburg rundet das ab und hebt es von ebenfalls geprüften Alternativen.

8. Ziehen die Initiatoren des Projektes auch andere Nutzungsmöglichkeiten einiger Hausboote, wie z.B. eine kommerzielle Nutzung als Geschäftsräumen für z.B. hochwertige Outdoorkleidung, Sportbekleidung, Mode oder Souvenirs, aber auch Tagungsräume für Workshops oder aber Gastronomie in Form von Cafes oder Weinstuben in Erwägung? Was würde für eine derartige Nutzung sprechen und was dagegen?

Stadt mit frischem Wind

Die Hausboote sollten u.E. ausschließlich zu Vermietungs-/Wohnzwecken genutzt werden; hier sind wir aber für etwaige alternative und ergänzende Gedanken zur Nutzung einzelner weniger Boote offen.

9. Welches Unternehmen soll die Hausboote bauen? Welches Unternehmen wird den Schlegel bauen und die Verankerung im Hafenbecken übernehmen? Werden nur Unternehmen beauftragt, die über einschlägige Erfahrungen verfügen? Wer wird für die Gesamtplanung des Projektes verantwortlich zeichnen?

Wir befinden uns derzeit in Gesprächen mit verschiedenen Werften, ohne grds. das Projekt bereits en detail offengelegt zu haben. 15-20 Boote nach unseren Vorgaben und ggf. ergänzt durch das know how dieser Partner sind für die Industrie in spannendes Projekt; keinesfalls macht es Sinn, eigene Kapazitäten zur Produktion von Booten aufzubauen, das werden wir keinesfalls machen.

Das Gleiche gilt für die Steganlage, hier laufen bereits konkrete Gespräche zu den Prämissen in Wedel – diese sind auch notwendig, um die Annahmen des Business-Planes der Besitzgesellschaft zu plausibilisieren. Die Gesamtverantwortung und Koordination wird bei der Besitzgesellschaft liegen, die ihrerseits alle ingenieurtechnischen Dienstleistungen projektbezogen hinzuziehen wird.

10. Ist es vorgesehen, eine Betreibergesellschaft für den Hafen zu gründen? Wenn ja, wer soll sich als Gesellschafter an der Betreibergesellschaft mit welcher Größenordnung beteiligen? Ist vorgesehen, dass sich die Stadt Wedel oder ein stadteigenes Unternehmen an einer solchen Betreibergesellschaft beteiligen wird? Welche wirtschaftlichen Risiken können für die Stadt Wedel oder eines ihrer Unternehmen daraus entstehen? Welche Aufgaben wird die Betreibergesellschaft im Falle einer Gründung übernehmen?

Siehe oben, es wird eine Betreibergesellschaft geben, die Vermietung und das F&B (Gastronomie) Angebot gewährleistet. Hier sind Gespräch vorgesehen mit strategischen Partnern, sowohl bei der Vermarktung („Buchungs-Maschine“) als auch beim Betrieb. Idealerweise eine Kombination aus strategischer Erfahrung als auch lokaler Erfahrung.

Eine Beteiligung der Stadt an der Betreibergesellschaft erscheint u.E. wenig sinnvoll, eine Beteiligung an der Besitzgesellschaft dagegen könnte Sinn ergeben, wenn die Stadt sich hier direkt oder über eine kommunale Gesellschaft engagieren möchte. Eine Einbindung der Sparkasse in die geplante anteilige Fremdfinanzierung/Zwischenfinanzierung der Investition wäre wünschenswert.

11. Falls die Vermietung der Hausboote nicht durch eine Betreibergesellschaft übernommen werden soll, wer wird stattdessen übernehmen?

Siehe oben zum Konzept der Besitzgesellschaft und der Betreibergesellschaft.

12. Falls es nicht vorgesehen sein sollte, eine Betreibergesellschaft zu gründen, welches Betreiberkonzept wird stattdessen vorgesehen? Welche Verantwortlichkeiten werden in diesem Fall auf welche Beteiligten wie aufgeteilt? In welcher Form werden die notwendigen Regelungen rechtssicher festgelegt werden?

Stadt mit frischem Wind

Siehe oben, klare Verantwortlichkeiten bei und zwischen Besitz- und Betreibergesellschaft.

13. Wer wird für die Beseitigung des Schlicks verantwortlich sein und wer wird die Kosten dafür zu welchen Anteilen tragen? In welcher Form werden die Verantwortlichkeiten und die Kostenaufteilung geregelt werden?

Die Thematik des Schlicks wird technisch gelöst, ohne, dass es der Nutzung der bisherigen Lösung über ein Spezialschiff in einem dafür leeren Hafen bedarf. Aktuell führen wir Gespräche zu zwei technischen Lösungen, die eine kontinuierliche Beseitigung statt der bisherigen 1-2x jährlichen ermöglicht und sicherstellt.

14. Hat die Nutzungsform des Wedeler Hafens planungsrechtliche Auswirkungen (B-Plan, Regionalplan)? Wer wird die Kosten tragen, die der Stadt ggf. durch das Projekt für eine eventuell notwendige Schaffung von Planungsrecht entstehen?

Müsste von der Verwaltung beantwortet werden

15. In welchem Umfang und in welcher Form wird der Rat der Stadt Wedel an den Planungen und der Entscheidungsfindung beteiligt werden?

Dito – Art und Umfang der Einbindung des Rates bei der Ausgestaltung aller etwaigen Vereinbarungen zwischen Besitz- und Betreibergesellschaft auf der einen und der Stadt Wedel auf der anderen Seite wären auf Seiten der Stadt zu regeln.

16. Welche finanziellen Risiken können der Stadt Wedel durch einen Planungsabbruch entstehen, sollte sich zu einem in den Planungen fortgeschrittenen Zeitpunkt herausstellen, dass die Ziele der Initiatoren der Planungen und die der Stadt Wedel unvereinbar sind?

U.E. sollten Risiken der Stadt Wedel ausgeschlossen sein, wenn die etwaigen Kipp-Punkte für das Projekt geklärt werden und sukzessive vorangeschritten wird:

a. Positive Stimmungslage

⇒ **Grundsatz-Beschluss des Rates; Ermunterung der Initiatoren, weiter und detaillierter zu planen**

b. Klärung der Grundsatzfragen mit WSA und Land S.-H. zu gewährter Städtebauförderung/geplanter Nutzung – u.E. Voraussetzung für a.

⇒ **Bei a. und b. – Fortsetzung der Planung, unternehmerisches Risiko der Initiatoren**

c. Klärung aller technischen Fragestellungen auf Grundlage von a. und b.

⇒ **Voraussetzung für fundierte Investorenansprache UND für Erarbeitung aller etwaig erforderlichen Vereinbarungen mit der Stadt Wedel**

d. Hoffentlich erfolgreiche Vermarktung von Projekt und Produkt (Hausboote) als Voraussetzung für Investition in Infrastruktur –

⇒ hier entscheidet sich, ob das Projekt umsetzbar ist, d.h. sich Interessenten für die Hausboote in diesem Konzept und in dieser Lage finden

17. In der Präsentation wird von der Erstellung eines Schlegels und 20 daran liegenden Hausboote gesprochen. Da die Hausboote eine erhebliche Größe haben, ist davon auszugehen, dass eine Vermietung an Einzelpersonen eher die Ausnahme sein dürfte. Daher gehen wir bei Vollauslastung von durchschnittlich 4 Personen und ca. 80 Personen insgesamt aus. Wurde bereits Rücksprache mit der freiwilligen Feuerwehr Wedel gehalten, ob sich diese in der Lage sieht, z.B. bei einem Vollbrand eines Hausbootes im ersten Drittel des Schlengels (vom Kai ausgesehen), die notwendigen Lösch- und Rettungsaktivitäten vorzunehmen? Verfügt die freiwillige Feuerwehr Wedel über die dafür notwendigen Lösch- und Rettungseinrichtungen – z.B. für die Rettung von Menschen in weiter hinten, hinter dem Brand liegenden Hausbooten? Welche Organisationen (DLRG?) könnten hier ggf. kurzfristig unterstützen? Falls keine ausreichende Lösch- und Rettungseinrichtungen bei der freiwilligen Feuerwehr Wedel vorhanden sein sollten – was müsste angeschafft werden und mit welchen Kosten wären zu rechnen? Wer müsste die Investitionskosten hierfür übernehmen?

Klärung der feuerwehr- und sicherheitstechnischen Fragen ist bereits Bestandteil der grundsätzlichen Umsetzbarkeit und wird bereits mit den angesprochenen Stegbauern diskutiert bzw. in Überlegungen einbezogen.

„Boutique-Hafen Wedel“

Antworten der Projektentwickler auf die Fragen der CDU

„Sehr geehrte Damen und Herren der CDU Fraktion,

sehr gerne beantworten wir mit dem heutigen Kenntnisstand Ihre Fragen, denn jede Frage ist berechtigt, jede Antwort wichtig für alle politischen, verwaltungstechnischen und natürlich auch für alle wirtschaftlichen Fragen.

1. Welche Rechtsgrundlagen kommen bei der Beurteilung des Vorhabens zur Anwendung?

Dies müsste die Verwaltung beantworten.

2. Auf welcher rechtlichen Grundlage erfolgt die Überlassung der Fläche des Schulauer Hafens?

Dito. Zur vertraglichen Gestaltung sollten Gespräche geführt werden, wenn es ein grundsätzlich positives Votum der Stadt Wedel gibt, DASS das Projekt weiterverfolgt werden soll.

3. Steht das Vorhaben in Einklang mit den Vereinbarungen zur Stadthafensanierung oder kollidiert die Planung mit dem Sanierungskonzept?

Diese Frage sollte die Verwaltung beantworten; grds. sind aber die Umsetzbarkeit v.d.H. der gewährten Förderung, der Vorgaben der Wasser- und Schifffahrtsordnung sowie etwaiger Vorgaben aus B-Plan etc. vorrangig zu prüfen.

4. Wird eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit stattfinden?

Von der Verwaltung zu beantworten; in Bezug auf einige Aspekte, Rettungswege, Feuerwehr, etc., aber sicher zu erwarten.

5. Wird die Stadt Wedel aus der Flächenüberlassung Einnahmen erzielen? Wenn ja, in voraussichtlich welcher Höhe?

Das wird im Rahmen der vertraglichen Vereinbarungen zwischen der Stadt und der Besitzgesellschaft zu regeln sein. V.d.H. der komplett privaten Finanzierung des Projektes (d.h. ohne öffentliche Mittel) und der erforderlichen Renditen für etwaige Investoren in die Anlage sowie die Hausboote wird der B-Plan wenig Spielraum ermöglichen, nennenswerte Erträge für die Stadt Wedel zu generieren.

6. Welche Laufzeit wird die Flächenüberlassung voraussichtlich haben?

V.d.H. der Tatsache, dass das Konzept vorsieht, die Hausboot-Liegeplätze für 20 Jahre vermietet/verpachtet werden sollen, müssten die Vereinbarungen mit der Stadt mindestens ebenso lange laufen.

7. Ist für die Hausboote eine wasserrechtliche Genehmigung oder eine Baugenehmigung oder beides einzuholen? Welche Behörde ist für die wasserrechtliche Genehmigung zuständig?

Die Hausboote sind Sportboote im Sinne des Gesetzes; die genehmigungsrechtliche Lage wäre von der Stadt Wedel zu prüfen.

Stadt mit frischem Wind

8. Wie viele Hausboote sollen im Schulauer Hafen stationiert werden?

Das aktuelle Konzept geht von 15-20 Hausbooten aus.

9. Wo auf der Elbe sind vergleichbare Boote im Einsatz? Welche Nutzungskonzepte gibt es dort?

Es liegen vergleichbare Boote in Hamburg – z.B. Kalte Hofe Hinterdeich und in der Bille

10. Wie wird das jährlich notwendige Ausbaggern von Schlick im Schulauer Hafen gewährleistet?

Verlassen die Boote dafür zeitweise den Hafen?

Es werden aktuelle alternative Lösungen zum jährlichen Ausbaggern geprüft, die es ermöglichen, dass die Boote ganzjährig im Hafen verbleiben.

11. Handelt es sich beim Schulauer Hafen um einen Bereich öffentlicher Hochwasserschutzanlagen, in dem eine Genehmigung für Hausboote eventuell ausgeschlossen sein könnte?

Von der Verwaltung zu beantworten

12. Wie werden die Hausboote gegen Sturmfluten gesichert?

Aktuelle laufen Diskussionen und Berechnungen zur Installation der Steganlage sowie zur Befestigung der Hausboote, sodass – schon auch aus Investoren und Hausboote-Eigentümer Sicht – die Steganlage und die Hausboote einer Sturmflut sicher standhalten.

13. Wie kann eine Haftung der Stadt Wedel für eventuelle Schäden an den Hausbooten durch Sturmflut einwirkungen oder andere externe Ereignisse ausgeschlossen werden?

Eine Haftung der Stadt Wedel sollte im Vertragswerk zwischen Stadt und Besitzgesellschaft ausgeschlossen werden. Eine Umsetzung des Vorhabens wird nur erfolgen - und ist auch nur dann finanziert – wenn die Hersteller des Steges absichern können, dass Maximallasten, etwa bei Sturmflut gehalten werden können. Dazu laufen mit mehreren Stegbauern bereits Gespräche, um entsprechend abgesicherte Angebote zu erhalten.

14. Werden alle Investoren für die Hausboote eine gemeinsame Eigentümergemeinschaft bilden, vergleichbar einer Wohneigentümergemeinschaft bei Eigentumswohnungen?

Nein, jeder Hausbooteigentümer wird einen langfristigen Vertrag mit der Besitzgesellschaft schließen.

15. Werden die Hausboote in das Schiffsregister eingetragen?

Wird geprüft, die Hausboote sind de jure Sportboote.

16. Erfolgt eine grundbuchliche Eintragung der einzelnen Hausboote?

Wir geprüft, s.o.

17. Wer gründet in welcher Rechtsform die angesprochene Betreibergesellschaft und welche Aufgaben hat diese?

Gesellschafter der Betreibergesellschaft werden Initiatoren und Investoren sein, voraussichtliche Rechtsform wird eine GmbH (steuerliche Fragestellungen müssen noch vertieft werden und hängen bedingt auch vom Investorenkreis ab).

18. Welche Nutzung ist für die Herbst- und Wintermonate vorgesehen, wenn eine touristische Nutzung nicht nachgefragt ist?

Der Business-Plan sieht eine Nutzung für „längerfristige“ Nutzungen vor (3-6 Monate), ggf. für Mitarbeiter von Firmen als attraktive Alternative zu einer Hotelunterbringung, v.a. mit Firmen in und um Hamburg, da eine kurzfristige Nutzung für Urlaube nur in den späten Frühlings-, den Sommer- und frühen Herbstmonaten geplant ist.

Stadt mit frischem Wind

19. Werden die Hausboote nur in Gänze vermietet oder findet eine Unterteilung in mehrere Appartements statt? Wie viele Einheiten sollen dann angeboten werden?

Die Hausboote können als einzelnes „schwimmendes Apartment“ oder als „Doppelappartment“ konfiguriert werden, abhängig vom Interesse des individuellen Hausbootkäufers. Es sollte versucht werden, eine gute Mischung zu erreichen. Letztlich aber entscheiden die potentiellen Käufer der Hausboote.

20. Wo sollen KFZ-Stellplätze für die Eigentümer/Mieter der Hausboote ausgewiesen werden? Um wie viele Stellplätze handelt es sich?

Muss mit der Verwaltung diskutiert werden. Angabe gemäß befinden sich um Umfeld ausreichende Möglichkeiten.

21. Wie erfolgt die Ver- und Entsorgung mit Strom, Wasser, Abwasser, Heizung, Internet und Müll konkret? Wie werden Leitungstrassen gesichert?

Strom und Wasser werden über die Steganlage ans kommunale angeschlossen, Heizung ggf. über Strom oder über Aqua-Thermie. Abwasser erfolgt über in jedem Hausboot integrierte biologische Kläranlagen, Müllentsorgung über die kommunale Müllentsorgung bzw. entsprechende Container. Details müssen mit den zuständigen Trägern in Wedel geklärt werden.

22. Wie soll eine gastronomische Versorgung der Hausboote erfolgen? Geschieht dies eigenständig durch ein zusätzliches Angebot der Betreibergesellschaft oder ist vorgesehen, Kooperationen mit vorhandenen Gastronomiebetrieben einzugehen?

Gastronomisches Angebot erfolgt über die Betreibergesellschaft aus einem attraktiven Gesamtkonzept, dieses soll sich in den aktuellen Bestand einfügen. Idealerweise werden heimische Gastronomen Mit-Gesellschafter der Betreibergesellschaft.“

„Boutique-Hafen Wedel“

Antworten der Projektentwickler auf die Fragen der Grünen

„Sehr geehrte Mitglieder der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen,

gerne gehen wir auf Ihre Fragen ein, da natürlich aus Sicht der Stadt Wedel aber auch aus Sicht der/von Investoren diese und viele Fragen beantwortet sein müssen, bevor politische und wirtschaftliche Entscheidungen getroffen werden können. Zu Ihrem Katalog:

- Sicherheit bei Sturmflut und damit einhergehende Versicherungsfähigkeit des Projekts; es muss klar sein, dass nicht die Stadt für evtl. entstehende Schäden – an der Spundwand oder darüber hinaus – aufkommt. Ein losgerissenes Wohnschiff könnte im Hafen zu gravierenden Schäden und somit zu Überschwemmungen führen.

Aktuelle laufen Diskussionen und Berechnungen zur Installation der Steganlage sowie zur Befestigung der Hausboote mit diversen Stegbau-Firmen, sodass – schon auch aus Investoren und Hausboote-Eigentümer Sicht – die Steganlage und die Hausboote einer Sturmflut sicher standhalten.

Eine Haftung der Stadt Wedel sollte im Vertragswerk zwischen Stadt und Besitzgesellschaft ausgeschlossen werden. Eine Umsetzung des Vorhabens wird nur erfolgen - und ist auch nur dann finanziert – wenn die Hersteller des Steges absichern können, dass Maximallasten, etwa bei Sturmflut gehalten werden können. Dazu laufen mit mehreren Stegbauern bereits Gespräche, um entsprechend abgesicherte Angebote zu erhalten.

- Verdrängungseffekt für das Hotel (und evtl. auch für nicht-zahlende Einwohner*innen/Gäste, s.u. zu letzterem Punkt)

Grundsätzlich glauben wir, dass sich die Angebote ergänzen können, ein Mehr an Nachfrage schafft im Hafen ein MEHR an Angeboten. Es ist das Ziel der Initiatoren und damit der Betreibergesellschaft, dass sich die vorhandenen Angebote mit dem Hafenkonzept verzahnen. Die Initiatoren haben ein großes Interesse, eine Lösung gemeinsam mit den bestehenden Angeboten zu koordinieren bzw. zu sogar gemeinsam zu entwickeln.

- Wo parken die Mieter*innen der Schiffe? Die An- und Abreise muss so geregelt sein, dass kein motorisierter Verkehr vor den gastronomischen Betrieben am Hafen entsteht. Zwei weitere Fragen stellen sich hinsichtlich potenzieller Einbußen der Attraktivität des bereits Vorhandenen: Wie hoch sind die Schiffe; gibt es noch Aussicht von der Gastronomie-Promenade aus? Wird „Baulärm“ erwartet (Aufbau, Wartung der Schiffe vor Ort)?

Muss mit der Verwaltung diskutiert werden. Angabe gemäß befinden sich um Umfeld ausreichende Möglichkeiten.

Eine Nutzung des Hafens, egal wie, wird immer zu gewissen Verkehrsströmen führen, diese sollten sich aber in Grenzen halten.

Höhe der Hausboote über Wasser ist ca. 3,50 eingeschossig bzw. ca. 5,50 doppelgeschossig.

Der Bau der Boote findet auf einer Werft statt, die fertigen Boote werden in den Hafen verbracht, kein Lärm. Wartung etc. verursacht keine Lärmbelastung.

Baulärm wird bei dem Bau der Steganlage für eine befristete Zeit unvermeidbar sein, insbesondere für das Einsetzen der Dalben – unabhängig von der Nutzung.

- Umgang mit Verschlückung
 - o Im Hafenbecken: Das Spülsschiff könnte nicht mehr eingesetzt werden, wie soll dann entschlickt werden und wer bezahlt die zu findende Alternative?
 - o In den Booten: Die Attraktivität des Angebots leidet vermutlich durch Liegen im Schlick, Blick auf die Spundwand und verrutschende Kaffeetassen beim Einsacken/Aufschwimmen der Schiffe.

Es werden aktuelle alternative Lösungen zum jährlichen Ausbaggern geprüft, die es ermöglichen, dass die Boote ganzjährig im Hafen verbleiben. Die Kosten der alternativen Lösung werden Bestandteil der Gesamtinvestition, es fallen keine Kosten mehr für die Stadt Wedel an.

Ein Absinken des Bootes – tideabhängig – hat keine Auswirkungen auf die Stabilität des Bootes. Durch die Anordnung des Steges für die Hausboote in der Mitte des Hafens liegen die Boote nicht direkt vor den Spundwänden.

Der letzte Punkt leitet über zu in der Ausschusssitzung noch nicht angesprochenen zu erwartenden Konsequenzen bei einem wirtschaftlichen Scheitern des Projekts. Wedel ist in vielen Punkten nicht mit Vieregg vergleichbar. Ob sich das Projekt trägt, wird sich vermutlich erst nach einigen Jahren zeigen.

- Da geplant ist, die einzelnen Boote an Investor*innen zu verkaufen, stellt sich die Frage, welche Möglichkeiten Wedel hätte, schwimmende „lost places“ zu verhindern. Bei einer Abgabe der Zuständigkeit für 20 Jahre via Pachtvertrag und unterschiedlich langem Atem von Einzelinvestor*innen kann es leicht zu schwer auflösbaren Situationen kommen. Es gibt kein verbürgtes verbindliches Interesse der Betreiber an dem Projekt, nachdem die Boote von Investor*innen übernommen wurden. Wie sichert sich die Stadt dagegen ab, ein gescheitertes Projekt abwickeln zu müssen (und mangels Zugriffsrechten evtl. nicht zu können)? Wer tritt letztlich als verantwortlicher Hafenbetreiber in Erscheinung?

Selbstverständlich besteht ein langfristiges Interesse der Besitz- und der Betreibergesellschaft langfristig. Nur eine attraktive Anlage ermöglicht der Betreibergesellschaft den erfolgreichen Betrieb, nur dieser garantiert die angestrebte Rendite der Investoren.

„Lost places“ können vermieden werden, indem Käufer der Hausboote verpflichtet werden - sofern sie das Boot nicht mehr in Wedel zur Nutzung liegen lassen wollen – dieses auf eigene Kosten aus dem Hafen zu verbringen.

- Die Sanierung des Stadthafens erfolgte mit öffentlichen (Förder-) Geldern. Ist es zulässig, dass nun private Betreiber*innen den Nutzen der Sanierung einfahren, ohne dass Fördergelder zurückgezahlt werden müssen?

Stadt mit frischem Wind

Von der Stadt zu klären, Vorabbedingung für jedwede weitere detaillierter Planung, das Projekt zur gewährten Förderung kompatibel ist.

- Die für die Umsetzung des Projekts wesentliche Voraussetzung, die Hausboote als Sportboote zu betrachten, erscheint uns schwer genehmigungsfähig (Zulassung, Sportbootführerschein ?).

Bisher gebaute Hausboote dieser Art sind Sportboote, da sie vollumfänglich den gesetzlichen Vorgaben und den Normen für ein Sportboot entsprechen. Ein Sportboot wird durch diese Erfüllung der Normen zum Sportboot, nicht jedoch durch die Tatsache, ob es bewegt wird oder nicht. Zudem kann und muss der jeweilige Mietvertrag ein Bewegen untersagen, mit oder ohne Sportbootführerschein.

An Sicherheitsaspekten ist weiterhin zu beachten:

- Die Elbe ist eine Bundeswasserstraße in Zuständigkeit des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamts. Regelmäßig werden im Zuge der Katastrophenabwehr Übungen mit THW, Feuerwehr etc. durchgeführt. Wären diese Aktivitäten durch die angedachte Nutzung behindert bzw. erfolgte hier schon eine Abstimmung?

Abstimmung mit dem WAS muss durch die Verwaltung erfolgen, erste Nachfragen sehen hier keine Aspekte, die das Projekt aus grundsätzlichen Normen oder Vorgaben nicht ermöglichen.

- Ein Szenario betrifft die Sicherheit von Deichen und anderen Flutschutzeinrichtungen. Ein in Sturmlage und bei Hochwasser auf der Elbe treibendes massives Hausboot könnte diese Einrichtungen beschädigen (s. o. Versicherungsfrage).

Siehe bereits oben:

Aktuell laufen Diskussionen und Berechnungen zur Installation der Steganlage sowie zur Befestigung der Hausboote, sodass – schon auch aus Investoren und Hausboote-Eigentümer Sicht – die Steganlage und die Hausboote einer Sturmflut sicher standhalten.

Eine Umsetzung des Vorhabens wird nur erfolgen - und ist auch nur dann finanziert – wenn die Hersteller des Steges absichern können, dass Maximallasten, etwa bei Sturmflut gehalten werden können. Dazu laufen mit mehreren Stegbauern bereits Gespräche, um entsprechend abgesicherte Angebote zu erhalten.

Selbiges gilt für die Möglichkeit, Hausboote und Steganlage zu versichern. Hier sind Interessen der Investoren, der Hausbootkäufer und der Stadt Wedel identisch.

- Die Wohnschiffe sind bei hohem Wasserstand nicht erreichbar. Wie würde eine Evakuierung bei Sturmflut ablaufen, bei der das gesamte Gebiet abgeriegelt wird? Wo sollen die Leute dann hin und wie soll die Haftungsfrage geregelt werden?

Die Steganlage ist an Dalben befestigt, die sich mit der Tide heben und senken; die Hausboote sind damit zu jederzeit erreichbar. Im Falle einer großen Sturmflut und umfassender Überschwemmungen gilt für die Hausboote dieselbe Problematik wie für die aktuelle Bebauung an Land um den Hafen; es wird temporäre Einschränkungen geben. Diese liegen in der Natur der Lage an einem großen Fluss und sind nicht Hausboot-spezifisch.

Aus all dem folgt, dass das Projekt mit vielen Fragezeichen versehen ist, wie die Initiatoren auch durchaus eingestanden haben. Wir schlagen vor, mit weniger (und weniger massiven) Booten und einem kürzeren Pachtvertrag zu beginnen, wenn alle anderen Punkte so geklärt werden können, dass die Stadt kein unkalkulierbares Risiko eingeht.

Stadt mit frischem Wind

Eine Umsetzung mit signifikant weniger Booten und mit deutlich kleineren Einheiten ist aus Sicht der Betreibergesellschaft und der ausschließlichen Umsetzbarkeit bei einer für die Investoren erforderlichen Rendite nicht möglich, wenn das Projekt ausschließlich und vollumfänglich privat ohne Finanzierungsbeitrag der Stadt Wedel umgesetzt werden soll.

Abschließend noch eine „atmosphärische“ Anmerkung: Es sind in den letzten Jahren hochpreisige Wohnungen im Hafengebiet einstanden, weitere sind geplant. Die Mietpreise für die Boote bewegen sich auch im höheren Segment. Da mit hohen Kauf-/Mietpreisen oft der Eindruck einhergeht, einen Anspruch auf Ungestörtheit zu haben, ist zu befürchten, dass Konflikte bei der vorgeschlagenen Nutzung zunehmen. Es gibt in Wedel feiernde Jugendliche und grillende Familien und das soll auch so bleiben. Es muss - auch den Investor*innen – klar kommuniziert werden, dass im Hafengebiet kein „Wohlstandsghetto“ gewünscht ist.

Es ist das Ziel der Initiatoren ein Angebot für alle zu machen, alle Wedeler (Gastronomie) und alle zukünftigen Gäste. Es ist nicht das Ziel einen elitären Tourismus in Wedel zu etablieren, was u.E., ohnehin nicht funktioniert. Ein Hausboot, das in der Hochsaison bei einer Nutzung etwa durch zwei Familien (bis zu acht Personen) möglich wäre und geplanten Mietpreisen pro Tag von 300-400 EUR, also unter 60 EUR pro Nacht und Person bedeutet, liegt im Bereich normaler Ferienwohnungen und damit kann keinesfalls als hochpreisig oder gar elitär betrachtet werden. Das Gesamtkonzept lebt von der Offenheit für alle, es gilt einen Anspruch auf Ungestörtheit (so sich diese überhaupt irgendwo her ableiten ließe) von Tag 1 an zu vermeiden und aktiv zu unterbinden. „Elitärer“ oder „Luxus- Tourismus“ ist zudem an einem Standort wie Wedel ohnehin u.E. nicht erfolgreich umsetzbar. Das Angebot ist ein Angebot für Durchschnitts-Urlauber und liegt deutlich niedriger im Preis als bei klassischen Ferienwohnungen.“