

Bekanntmachung

Es findet eine Sitzung des Planungsausschusses am Dienstag, 10.02.2026 um 18:30 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 Einwohner*innen
- 2 Anhörung der Beiräte
- 3 Öffentlicher Teil des Protokolls der Sitzung vom 13.01.2026
- 4 Städtebauliche Sanierungsmaßnahme "Stadthafen Wedel"
 - 4.1 Stadthafen Wedel - Entwicklung eines Nutzungskonzeptes - Anfragen der Fraktionen
 - 4.2 Stadthafen Wedel - Auftrag an die Verwaltung, weitere Verhandlungen zur Entwicklung eines Nutzungskonzeptes zu führen
 - 4.3 Mündlicher Sachstandsbericht der Verwaltung
- 5 Antrag Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen; hier: Prüfauftrag und frühzeitige Stellungnahme für die weiteren Planungen zur Nutzung des ehemaligen Possehl-Geländes an der Rissener Straße
- 6 Öffentliche Mitteilungen und Anfragen
 - 6.1 Bericht der Verwaltung
 - 6.1.1 Haushaltssicherung 2028 / aktueller Stand zum 09.01.2026
 - 6.1.2 aktueller Stand der Haushaltssicherung 2028
 - 6.1.3 Weitere Berichte
 - 6.2 Anfragen der Politik

Voraussichtlich nichtöffentlicher Teil

- 7 Nichtöffentlicher Teil des Protokolls der Sitzung vom 13.01.2026
- 8 Nichtöffentliche Mitteilungen und Anfragen
 - 8.1 Bericht der Verwaltung
 - 8.2 Anfragen der Politik

Öffentlicher Teil

- 9 Unterrichtung der Öffentlichkeit

gez. **Wolfgang Dutsch**
Vorsitz

F. d. R.:
Katrin Matthies

<p style="text-align: center;"><u>öffentlich</u></p> <p>Verantwortlich: Stabstelle Wirtschaftsförderung</p>	<p style="text-align: center;">MITTEILUNGSVORLAGE</p>
--	--

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 Kunststoffrümpfen) 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 - dienen dem Ziel, die wassernahen 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 Apartments 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



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



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 dies 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



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 Vollausslastung 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 Spülschiff 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 Vieregge 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 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?

- 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 Sturmlage 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 entstanden, 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.

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

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

22.12.2025

„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-öffentlich 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 Outdoorbekleidung, 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 stadt eigenes 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 dies stattdessen übernehmen?

Siehe oben zum Konzept der Besitzgesellschaft und der Betriebsgesellschaft.

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 Betriebsgesellschaft.

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 Betreiber-gesellschaft 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 Vollausslastung 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.

22.12.2025

„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 Sturmfluteinwirkungen 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 finanzierbar – 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 Betriebsgesellschaft 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 „Doppelapartment“ konfiguriert werden, abhängig vom Interesse des individuellen Hausbootkäufer. 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.“

22.12.2025

„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 finanzierbar – 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 Verschlickung
 - o Im Hafenbecken: Das Spülschiff 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 Vieregge 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 Sturmflut 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 finanzierbar – 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 entstanden, 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.“

<u>öffentlich</u>	
Verantwortlich: Stabstelle Wirtschaftsförderung	BESCHLUSSVORLAGE

Geschäftszeichen 0-15 Ba	Datum 01.12.2025	BV/2025/108
-----------------------------	---------------------	--------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Planungsausschuss	Vorberatung	13.01.2026
Haupt- und Finanzausschuss	Vorberatung	19.01.2026
Rat der Stadt Wedel	Entscheidung	29.01.2026

Stadthafen Wedel - Auftrag an die Verwaltung, weitere Verhandlungen zur Entwicklung eines Nutzungskonzeptes zu führen

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt begrüßt das vorgestellte Projekt „Boutique Hafen Wedel-Schulau“ und beauftragt die Verwaltung dessen weitere Entwicklung positiv zu begleiten. Ziel der Planungen und Bemühungen soll die Erstellung eines realisierbaren und wirtschaftlichen Konzeptes zur Nutzung des Stadthafen Wedels mit Hausbooten, Sportbooten und Traditionsschiffen sein. Die Investoren erhalten dafür Planungssicherheit bis zum 30.09.2026, um alle technischen und finanziellen Fragestellungen zu beantworten. Das fertige Konzept soll dem Rat zum Beschluss vorgelegt werden. Für die Erstellung dieses Konzeptes entstehen der Stadt keine Kosten oder Risiken.

Ziele

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

2. Maßnahmen und Kennzahlen für die Zielerreichung des Beschlusses

Darstellung des Sachverhaltes

Mit der Fertigstellung der Ostpromenade, des Kiosks und des Hafenmeisterhäuschens werden voraussichtlich im Frühjahr 2026 die Bauarbeiten im Sanierungsgebiet Stadthafen Wedel abgeschlossen sein. Bekanntlich wird seit Jahren eine adäquate Nutzungsmöglichkeit vor allem für die Wasserfläche des neuen Hafens gesucht. In der Vergangenheit waren dazu schon einzelne Nutzungsideen von Interessenten - teilweise auch in der Öffentlichkeit - diskutiert worden. Diese Bemühungen waren aber bisher nicht von Erfolg gekrönt. Nach vielen Gesprächen mit potentiellen Nutzern ist aber zumindest deutlich geworden, dass die ursprünglich einmal angedachte Nutzung als reiner Sportboothafen aufgrund der geringen Größe der Wasserfläche unwirtschaftlich und deshalb leider nicht umsetzbar ist.

Im März des Jahres traten Projektentwickler mit Erfahrung im Betrieb von Sportboothäfen an die Verwaltung heran und bekundeten ihr Interesse an einer Nutzung des Stadthafens Wedel. Die angedachte Nutzung sieht eine gemischte Nutzung mit hochwertigen Hausbooten, Sportbooten und Traditionsschiffen vor. Die Hausboote sollen dabei nur einer temporären und touristischen Nutzung und keiner Dauervermietung zugeführt werden. Sie sollen ausdrücklich kein „Stadtquartier auf dem Wasser“ mit Dauerliegeplätze bilden. Ein kleinerer Teil des Hafens soll als Sportboothafen einer ganzjährigen Nutzung für Tagesgäste/-anleger zur Verfügung stehen und darüber hinaus ein attraktives Freizeitangebot zur Belebung des Stadthafens Wedel bieten. Für die Umsetzung des Vorhabens ist eine Beteiligung lokaler Investoren/Partner nicht nur möglich, sondern ausdrücklich erwünscht. Mittlerweile sind die Überlegungen so weit fortgeschritten, dass erste Ideen und Skizzen den politischen Gremien der Stadt am 14.10. im Planungsausschuss vorgestellt werden konnten. Einige daraufhin aufgekommene Fragen kamen in der darauffolgenden Sitzung des Planungsausschusses am 25.11. schon zur Sprache.

Für die weiteren Planungen würden für die Investoren nun erste beträchtliche Kosten anfallen. Viele technische Fragestellungen, wie die Sturmflutsicherheit, der Tidenhub und die Verschlickungsproblematik bedürfen nun der Beauftragung von Ingenieurbüros für die Erstellung von Machbarkeitsstudien, Gutachten und Kostenschätzungen. Dabei ist letztlich auch noch zu klären, ob es überhaupt ein signifikantes Interesse an derart hochwertigen Hausbooten in Wedel gibt. Ohne dieses Interesse wird sich das Konzept mangels Wirtschaftlichkeit nicht realisieren lassen. Die weiteren Planungen und die Erstellung der Gutachten erfordern auch Zeit. Die Investoren wünschen sich deshalb ein positives und belastbares Signal der Stadt, dass eine weitere Projektentwicklung tatsächlich erwünscht ist. Als Planungssicherung wünscht man sich einen Zeitraum bis zum 30.09.2026. Den Initiatoren des Projektes ist bewusst, dass sie gegenüber der Stadt keine Ansprüche, welcher Art auch immer, geltend machen können, sofern sich das Projekt, aus welchen Gründen auch immer, als nicht realisierbar herausstellen sollte.

Begründung der Verwaltungsempfehlung

In Folge der Beratung am 14.10. im Planungsausschuss hatten die Fraktionen der CDU, der SPD und der Grünen umfangreiche Fragenkataloge vorgelegt. Wie bereits auch in der letzten Beratung des Projektes am 25.11. im PLA geäußert, werden sich etliche Fragen erschöpfend erst zu einem späteren Zeitpunkt beantworten lassen. Die Investoren sind aber bereits dabei, auf alle Fragen, soweit es jetzt schon möglich ist, Antworten zusammenzustellen. Die Stadtverwaltung selbst wird versuchen, von „übergeordneten“ Dienststellen eine erste schriftliche Einschätzung der Machbarkeit zu erhalten. Dazu muss Kontakt zum Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport („Städtebauförderung“) wegen der gewährten Fördermittel und zum Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe-Nordsee („WSA“) wegen dessen Zuständigkeit für die Wasserstraße Elbe vor dem Stadthafen Wedel aufgenommen werden.

Sofern es sich keine eindeutige Mehrheit für die Umsetzung dieses Vorhabens finden sollte und das Projekt in der vorgestellten Form von den politischen Gremien nicht gewünscht ist, würden die Investoren selbstverständlich von dem Projekt zurücktreten. Für den Fall eines eindeutigen positiven Votums der Gremien, könnten die Projektentwickler das Vorhaben weiterentwickeln und würden „Exklusivität“ bzw. eine „Anhandgabe“ des Hafens bis zum 30.09.2026 benötigen, um die weiteren Planungen abschließen zu können. „Exklusivität“ bedeutet, dass die Stadt den Investoren diese Fläche bis zu diesem Datum zur weiteren Überplanung überlässt und bis dahin Abstand von weiteren Gesprächen mit anderen Nutzungsinteressenten nimmt. Dies ist ein bei derartigen Vorhaben übliches Verfahren. Der dafür gewünschte Zeitraum bis zum 30.09. nächsten Jahres ist aus Sicht der Verwaltung angemessen. Mit einer „Anhandgabe“ bzw. einer „Exklusivitätserklärung“ sind für die Stadt keine Kosten oder Risiken verbunden. Nach Ablauf des Datums sollte im günstigsten Falle ein vollständiges Konzept vorliegen, über dessen Umsetzung die Ratsversammlung entscheiden kann.

Darstellung von Alternativen und deren Konsequenzen mit finanziellen Auswirkungen

Sollte sich für die weitere Entwicklung des skizzierten Projektes keine eindeutige Mehrheit finden, werden die Initiatoren dies akzeptieren und von einer weiteren Planung Abstand nehmen.

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	2025 alt	2025 neu	2026	2027	2028	2029 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*						
Saldo (E-A)						

Investition	2025 alt	2025 neu	2026	2027	2028	2029 ff.
	in EURO					
Investive Einzahlungen						
Investive Auszahlungen						
Saldo (E-A)						

Anlage/n

1 Anlage 1

Anlage 1 (BV/2025/108)



<u>öffentlich</u>	Antrag
--------------------------	---------------

Geschäftszeichen 2-61 / KMa	Datum 20.01.2026	ANT/2026/025
--------------------------------	---------------------	---------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Planungsausschuss	Entscheidung	10.02.2026

Antrag Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen; hier: Prüfauftrag und frühzeitige Stellungnahme für die weiteren Planungen zur Nutzung des ehemaligen Possehl-Geländes an der Rissener Straße

Anlage/n

- 1 PLA 10.02.2026-Prüfauftrag-Possehl-Gelände
- 2 Gedenkort-Antrag Bündnis 90

Prüfauftrag und frühzeitige Stellungnahme für die weiteren Planungen zur Nutzung des ehemaligen Possehl-Geländes an der Rissener Straße der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen für den Planungsausschuss am 10.02.2026

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen beantragt:

Der Planungsausschuss bittet die Verwaltung zu prüfen und hierzu frühzeitig das Gespräch mit dem Investor (DHL) zu führen,

- 1. ob und in welcher Form der bestehende KZ-Gedenkstein auf dem ehemaligen Possehl-Gelände aus seiner derzeitigen Lage auf einer wenige Quadratmeter großen Fläche unmittelbar an der Bundesstraße in einen größeren, zusammenhängenden Gedenkbereich innerhalb des Grundstücks verlagert werden kann;**
- 2. ob hierfür insbesondere die Flächen mit vorhandenem Baumbestand in Betracht kommen, der nach derzeitigem Kenntnisstand planerisch nicht überbaut werden kann, und wie dieser Baumbestand in ein Gedenkkonzept eingebunden werden könnte;**
- 3. wie ein erweiterter Gedenkort bereits in einer sehr frühen Planungsphase in die Überlegungen des Investors zur Flächenaufteilung, Erschließung und Wegeführung integriert werden kann;**
- 4. ob eine öffentlich zugängliche Wegeführung zu einem ruhiger gelegenen Bereich des Grundstücks realisierbar ist, an dessen Ende ein würdiger Gedenkort entstehen könnte;**
- 5. in welcher Form der Investor bereit ist, sich an der konzeptionellen Entwicklung und ggf. an der Umsetzung eines solchen Gedenkortes zu beteiligen.**

Die Verwaltung wird gebeten, dem Planungsausschuss über die Ergebnisse der Gespräche zu berichten.

Begründung:

Auf dem ehemaligen Possehl-Gelände an der Ortseinfahrt der Stadt Wedel an der Rissener Straße ist die Ansiedlung eines DHL-Standortes angedacht.

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Rat der Stadt Wedel nimmt die laufenden, noch frühen planerischen Überlegungen zum Anlass, gegenüber Verwaltung und Investor frühzeitig den Wunsch zur künftigen Ausgestaltung des bestehenden KZ-Gedenkortes abzugeben, damit dieser in die weiteren Planungen engmaschig mitgedacht werden kann. Ziel ist es, deutlich zu machen, dass aus Sicht der Fraktion der frühzeitigen und substanziellen Berücksichtigung eines erweiterten Gedenkortes auf dem Gelände eine hohe Bedeutung zukommt.

Auf dem ehemaligen Possehl-Gelände befindet sich derzeit ein KZ-Gedenkstein, der an die nationalsozialistischen Verbrechen und die Opfer von Zwangsarbeit des ehemaligen Außenlagers des KZ-Neuengamme in Wedel erinnert. Der Gedenkstein steht aktuell auf einer sehr kleinen, wenige

Quadratmeter umfassenden Fläche unmittelbar an der Bundesstraße. An Gedenktagen finden an diesem KZ-Gedenkstein Veranstaltungen statt, die vom Arbeitskreis gegen Rechtsradikalismus und Ausländerfeindlichkeit initiiert werden. Die Gedenkenden stehen dabei vor der Herausforderung, auf einem engen Bürgersteig direkt neben dem gefährlichen und lauten motorisierten Verkehr der Bundesstraße gedenken zu müssen. Die Sichtbarkeit des Gedenksteins ersetzt dabei nicht die notwendige räumliche Qualität eines angemessenen Gedenkortes. Jährlich werden in Wedel Gäste aus Putten begrüßt, die mit einem Reisebus anreisen und am Ort des Geschehens gemeinsam mit Menschen aus Wedel und aus dem Umland gedenken. Die Gruppe findet am Gedenkstein direkt an der Bundesstraße kaum Platz. Lärm, Abgase und Gefährlichkeit des Gedenkens direkt neben einer Bundesstraße werden den Anforderungen nicht gerecht. Mit einer Aufwertung des Gedenkortes wird auch die mittlerweile entstandene enge Freundschaft zwischen Wedel und Putten vertieft. Zudem sehen wir in diesem Zuge eine sehr gute Gelegenheit, auch für Schulklassen einen begehbaren Raum der Erinnerung zu schaffen, der die grausame rassistische Ideologie und den Terror des NS-Regimes am ehemaligen Konzentrationslager vor Augen führt. Mit einem deutlich größeren und würdigen Gedenkort wird die Erinnerungsarbeit gefördert und der Austausch zwischen Wedel und Putten gestärkt. Gleichzeitig reisen Wedeler regelmäßig nach Putten, um an den dortigen Erinnerungsveranstaltungen teilzunehmen, die dort – anders als in Wedel – an einem sehr zentralen großen Gedenkplatz inmitten von Putten stattfinden können.

Wir sind der Auffassung, dass die Erinnerung an die nationalsozialistischen Verbrechen ein integraler Bestandteil kommunaler Verantwortung ist und Gedenkort nicht an den Rand gedrängt, sondern bewusst und qualitativ in neue Planungen integriert werden müssen. Deshalb wünschen wir uns eine Verlagerung des Gedenkortes von der Randlage an der Bundesstraße auf einen großzügig geplanten Gedenkort auf der Planungsfläche, an den genauen Ort, wo auch das nationalsozialistische Unrecht tatsächlich geschehen ist. Auf dem Gelände steht auf der zur Straße Krons Kamp gerichteten Seite ein alter geschichtsträchtiger Wald mit kräftigen und gesunden Bäumen. Während der Nazi-Diktatur befand sich auf der bauvorhabenbezogenen Fläche ein KZ-Außenlager, in dem viele Männer ums Leben gekommen sind und zu Zwangsarbeit verpflichtet wurden. Der dortige Wald stand dort schon vor über 80 Jahren und ist heute neben einem kleinen Gedenkstein auf der Straßenseite des Grundstücks ein letztes Erinnerungsstück an diese dunkle Zeit. Unsere Fraktion wünscht sich eine Vergrößerung dieser KZ-Erinnerungsstätte unter Einbeziehung der Waldfläche zu einem naturbezogenen Ort des Gedenkens, Erinnerns und Informierens.

Es soll also nach unserer Vorstellung eine öffentliche Grünanlage geschaffen werden, die jederzeit frei zugänglich sein soll und einen Ort des Erinnerns und Gedenkens ermöglicht. So könnte von der Bundesstraße aus am Rande (an der Grenze zum angrenzenden Lidl-Markt) ein Fußgängerweg zu dem hinteren Waldgebiet geführt werden, in den der Gedenkstein verlagert werden könnte. Auf dem Weg könnten auch Informationstafeln angebracht werden, auf denen über Einzelheiten des NS-Unrechts auf diese Gelände aufgeklärt wird.

Dieser vorgeschlagene Bereich eignet sich in besonderer Weise für einen würdigen Gedenkort, da:

- der Baumbestand eine ruhige, abgeschirmte Atmosphäre ermöglicht,
- ökologische Belange und Erinnerungskultur miteinander verbunden werden können,
- keine zusätzlichen Eingriffe in baulich verwertbare Flächen erforderlich wären,
- unter optimaler Nutzung des Grundstücks eine angemessene Erinnerungsfläche geschaffen werden kann

Ein Vorbild einer solchen Erinnerungsstätte inmitten eines engbebauten Gebietes gibt es etwa in dem Stadtteil Kazimierz in Krakau (dort zur Erinnerung an das Krakauer Ghetto).

Wir bitten Verwaltung und Investor ausdrücklich, diese Überlegungen bereits in der laufenden frühen Planungsphase zu berücksichtigen und nicht erst in einem späteren Verfahrensschritt. Eine frühzeitige konzeptionelle Einbindung eröffnet die Möglichkeit, Gestaltung, Erschließung und Wegeführung sinnvoll aufeinander abzustimmen, den vorhandenen Baumbestand als konzeptionelles Element des Gedenkens zu nutzen sowie perspektivisch auch Fördermöglichkeiten für einen erweiterten Gedenkort mitzudenken.

Mit dieser Stellungnahme möchte die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen frühzeitig ein klares politisches Signal setzen: Die Weiterentwicklung des ehemaligen Possehl-Geländes soll mit einer sichtbaren, würdigen und räumlich angemessenen Erinnerung an die dortige Geschichte einhergehen. Die Fraktion versteht diese Stellungnahme als Einladung an Verwaltung und Investor, diesen Aspekt konstruktiv und kooperativ schon in die frühen Planungen einzubeziehen.

Auch der Arbeitskreis der Stadt Wedel gegen Rechtsradikalismus und Ausländerfeindlichkeit begrüßt ausdrücklich den Prüfantrag. Eine Stellungnahme des Arbeitskreises wird diesem Antrag beigelegt.

Für die Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen:

Tobias Kiwitt, Petra Goll, Willi Ulbrich, Petra Kärgel, Patricia Römer

Arbeitskreis der Stadt Wedel gegen Rechtsradikalismus und Ausländerfeindlichkeit

c/ Rainer Bleuel, Stadtteilzentrum mittendrin, Friedrich-Eggers-Straße 77-79, mittendrin-bleuel@wedel.de
c/o Irmgard Jasker, Hasenkamp 8, 22880 Wedel, irmgard@jaskers.de, 04103 – 3386



Ergänzung zum Prüfauftrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen für die Planung zur weiteren Nutzung des ehemaligen Possehl-Geländes an der Rissener Straße für den Planungsausschuss am 10.02.2026

Der Arbeitskreis der Stadt Wedel gegen Rechtsradikalismus und Ausländerfeindlichkeit unterstützt den Antrag, weil er sich unseres Anliegens annimmt, einen würdigen Gedenkort zu gestalten, indem die kleine vorhandene Anlage erweitert wird. Wie in dem Antrag bereits ausgeführt, ist das Gedenken direkt an der viel befahrenen Rissener Straße problematisch. Wir waren natürlich froh, überhaupt einen KZ-Gedenkstein für die in Wedel umgekommenen Opfer des NS-Staates zu bekommen und der Firma Possehl dankbar, als sie uns einen größeren Bereich um den Gedenkstein zur Verfügung stellte. Aber bei jedem Gedenken wird es deutlich, dass die Fläche zu klein ist und der Verkehrslärm ein würdiges Gedenken schwer macht. Besonders schwierig wird es, wenn wir Gäste von der „Stichting Oktober 44“ aus dem niederländischen Putten dort empfangen, weil es sich in der Regel um ältere Menschen handelt, teilweise um Angehörige der in Wedel umgekommenen Männer. Dann ist es kaum möglich, alle Gäste gefahrlos teilnehmen zu lassen. Um dort Abhilfe zu schaffen, wäre eine Ausweitung des Gedenkortes gemäß dem Vorschlag der Fraktion eine angemessene Möglichkeit.

*Für den Arbeitskreis der Stadt Wedel
gegen Rechtsradikalismus und Ausländerfeindlichkeit
Irmgard Jasker*

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

Geschäftszeichen 3-205/Lu	Datum 05.01.2026	MV/2026/002
------------------------------	---------------------	--------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Haupt- und Finanzausschuss	Kenntnisnahme	19.01.2026
Rat der Stadt Wedel	Kenntnisnahme	29.01.2026

Haushaltssicherung 2028 / aktueller Stand zum 09.01.2026

Inhalt der Mitteilung:

Die beigefügte Anlage zeigt den Stand der Projektgruppenarbeit zum 09.01.2026.

Anlage/n

- 1 Projektgruppen Haushaltskonsolidierung Stand 09.01.2026

Übersicht Projektgruppen Haushaltssicherung 2028

lfd. Nr.	Bezeichnung	Beschlusstext zum HH 2025	Projekt-leitung	Projektgruppen-kernteam * + ** (siehe auch unter der Tabelle)	spätere ProjektgruppenTN	2025	2026	2027	2028	geplant in 2026	geplant in 2027	welcher Fachausschuss erhält regelmäßig einen Zwischenstand?	aktueller Stand	Status
1	Globale Ausgabenkürzung	Über alle Ansätze der Berichtszeilen Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen (13) und sonstige Aufwendungen (16) des Ergebnisplans (bereits 2025 in der Planung umzusetzen). Diese Maßnahme soll zukünftig in verbindliche Budgetvorgaben des Leitungsteams für die Produktbudgets weiterentwickelt werden, d.h. diese Vorgaben sind für die weitere Haushaltsplanung verbindlich. Die Erstellung es Haushaltsplanentwurfs erfolgt dann im Rahmen dieser vorgegebenen Budgets. Die Budgetierung ist auf Dritte, die städtische Zuschüsse oder Kostenerstattungen erhalten, auszuweiten.	FBL 3	3-20 (PK), alle FBL + FDLer		2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	1.381.000	1.398.000	alle Fachausschüsse	Die um 2 Mio. € gekürzten Ansätze wurden fortgeschrieben. Wegen gesetzlicher oder vertraglicher Verpflichtung konnten nicht alle Ansätze gleichermaßen übernommen werden. Verblieben sind 2026 in Summe 1.845.200 €, wovon 309.500 € dem Produktbereich 11 und 154.700 € dem Produktbereich 5 zuzuordnen sind. Für 2027 lauten die Zahlen: Gesamtersparnis: 1.849.500 €, Produktbereich 11: 301.000 € und Produktbereich 5: 150.500	bereits in der Planung 2025ff erledigt
2	Personalaufwendungen (Aufgabenkritik)	Über eine Aufgabenkritik soll die Zahl der Stellen der Stadt reduziert werden. Ziel ist, die Personalkosten zu senken. Dies soll über Aufgabenveränderungen, Verringerung des Aufgabenumfangs, Verzicht auf die Erledigung von Aufgaben oder Optimierung von Arbeitsabläufen geschehen. Betriebsbedingte Kündigungen sind dabei ausgeschlossen (mögliche Minderaufwendungen können nicht seriös geschätzt werden).	FBL 3	3-10 (PK)	Gesamtverwaltung, aufgeteilt in fach-bezogene Teil-projekte	0	0	0	0	388.000	430.300	alle Fachausschüsse	Es handelt sich um einen fortlaufenden Prozess. Erste Ergebnisse sind bereits im vom Rat am 25.09.2025 beschlossenen Stellenplan 2026/2027 i.H.v. 388.000 € enthalten. Ferner sind Organisationsuntersuchungen in mehreren Fachbereichen begonnen bzw. in Planung.	BV/2025/062 vom Rat am 25.09.2025 beschlossen
3	Verwaltungssteuerung und Service (111er)	In den Produkten, der Produktgruppe 11 (Innere Verwaltung) sind Ergebnisverbesserungen, im genannten Volumen umzusetzen. Dieses können sowohl die Verringerung von Aufwendungen, als auch die Erhöhung von Erträgen zum Inhalt haben. Interne Leistungsverrechnungen bleiben dabei außen vor. Die Produkte und Leistungen der Inneren Verwaltung sind kritisch daraufhin zu prüfen, ob sie angesichts der Konsolidierungsnotwendigkeit weiter im bisherigen Umfang erbracht werden können. Auch eine Veränderung der Haushaltsanmeldungen im Zuge der Erstellung des Entwurfs werden zu Kosteneinsparungen führen, z.B. durch Budgetgespräche mit den Produktverantwortlichen im Zuge der Haushaltsplanung.	FBL 3	3-20 (PK), 0-14, 3-10	0-11, 0-12, 0-13, 0-15, 3-11, 3-22, 2-10, 2-60	0	250.000	650.000	850.000	309.500	301.000	HFA	Es handelt sich um einen fortlaufenden Prozess. Es wurden mehrere kleinere Maßnahmen bereits umgesetzt, beispielsweise Reduzierung Speicherplatz Outlookpostfächer. Im Vorbericht zum Haushalt 2026/2027 ist eine Übersicht enthalten.	
4	Gebäudemanagement (Mehrfachnutzung + Aufgabe von Gebäuden)	Die Kosten für die Bewirtschaftung und Unterhaltung der städtischen Gebäude sollen dauerhaft reduziert werden. Das kann nur dauerhaft geschehen, wenn die Zahl der genutzten Gebäude (Gebäudeflächen) verringert werden kann. Ohne städtische Leistungen zu reduzieren kann das nur gelingen, wenn Räume mehrfach genutzt werden. (z.B. Schule / SKB / VHS) Die zu verwirklichenden Einsparpotenziale werden beim jeweiligen Produkt (Nutzer) benannt. Containeranmietungen sind zügig aufzugeben. In diesem Zuge ist auch eine Zusammenlegung der Betriebshöfe der Stadtwerke, der Stadtentwässerung und des Bauhofs zu prüfen. Geplante Baumaßnahmen sollten bis zum Abschluss der Prüfung zurückgestellt werden. Die freiwerdenden Gebäude sollten veräußert werden um, zum einen die nötigen Investitionskosten für die Mehrfachnutzung von Räumen zu finanzieren und den Kreditbedarf für Investitionen im Allgemeinen senken.	FBL 2	2-10 (PK), 3-22, 1-40, 1-401, 1-60, FBL1	alle Fachdienste, ggf. Gebäudenutzende	0					0	alle Fachausschüsse	Protokolle der ersten zwei Sitzungen liegen vor. Die Gebäudebelegungen sind übermittelt und ausgewertet. Derzeit finden Gespräche mit allen Beteiligten zu potenziellen Umzugsmöglichkeiten statt. Aufgrund der Vielzahl der Betroffenen gestaltet sich der Prozess komplex und sind sorgfältige Abstimmungen notwendig. Erste Maßnahmen wurden mit der BV/2025/038 vom Rat beschlossen.	BV/2025/038

Übersicht Projektgruppen Haushaltssicherung 2028

lfd. Nr.	Bezeichnung	Beschlusstext zum HH 2025	Projekt-leitung	Projektgruppen-kernteam * + ** (siehe auch unter der Tabelle)	spätere ProjektgruppenTN	2025	2026	2027	2028	geplant in 2026	geplant in 2027	welcher Fachausschuss erhält regelmäßig einen Zwischenstand?	aktueller Stand	Status
5	Ordnungsangelegenheiten (Parkplätze)	Überarbeitung des Parkraumkonzepts mit u.a. Ausweitung der gebührenpflichtigen Parkräume, Abschaffung der Brötchentaste und Anwohnerparkzonen. Die Umsetzung erfordert zusätzliche Investitionen für z.B. Parkscheinautomaten, daher können 2025 nur Maßnahmen ohne Investitionen umgesetzt werden. In 2026 können Investitionen vorgenommen werden, die für dieses Jahr zu anteiligen Mehrerträgen führen werden. Nach der Straßenverkehrsordnung müsse Parkgebühren in jeder Form der Lenkung des Ruhenden Verkehrs dienen. Die Erzielung von Einnahmen ist nur Nebeneffekt. Die Erhebung von Parkgebühren ausschließlich zur Einnahmeerzielung ist somit unzulässig, vielmehr muss eine erforderliche Lenkungsfunktion im Vordergrund stehen. Dementsprechend lautet auch die Empfehlung des Innenministeriums in der Anlage zum Haushaltskonsolidierungserlass, Parkgebühren zu erheben, wenn nach Prüfung der örtlichen Situation die rechtlichen Voraussetzungen erfüllt sind.	FBL 1	1-30 (PK), 2-60, 2-61	Seniorenbeirat, Kaufleute, Wedel Marketing,	20.000	80.000	180.000	280.000			UBF	1. Termin hat stattgefunden, Protokoll liegt vor. Sachstand festgehalten, Prüfaufträge wurden verteilt (z.b. Solar oder Strom, Wirtschaftlichkeitsberachtung etc.). Umsetzung der Maßnahmen erfordert Vorinvestitionen im Haushalt 2026, ohne die eine Ausweitung der Bewirtschaftung nicht möglich ist	
6	Förderzentrum (Kostenreduzierung)	Die Gebäudekosten betragen 366.000 €. Diese sollen durch Doppel- oder anderweitige Nutzung um 50 % reduziert werden.	FBL 1	1-40 (PK), 1-60, 1-43, 2-10	Jugendbeirat; Schulleitung Förderzentrum, Kooperatives Schultraining, AWO Tagesgruppe	0	0	83.000	183.000	0	83.000	BKSA	Die Gebäudebelegungen sind übermittelt und ausgewertet. Derzeit finden Gespräche mit allen Beteiligten zu potenziellen Umzugsmöglichkeiten statt. Aufgrund der Vielzahl der Betroffenen gestaltet sich der Prozess komplex und sind sorgfältige Abstimmungen notwendig.	
7	Schulsozialarbeit	Einsparungen in diesem Bereich lassen sich nur durch die Redzierung von Gemeinkosten sowie die Übernahme der Verantwortung von Kreis und Land für die Kommunen realisieren. Hierfür werden die Landes- und Kreismittel ausdrücklich duech die zuständigen Vertreter von VErwaltung und Politik eingefordert, um die Finanzierung dauerhaft sicherzustellen.	FBL 1	1-60 (PK), 1-40	Jugendbeirat, Schulleitungen, Elternvertretungen, Schulsozialarbeitende	0		200.000	546.000	0	0	BKSA	Am 19.11.2025 fand ein erstes Gruppentreffen mit den Mitarbeitenden aus der Schulsozialarbeit statt. Die Schulsozialarbeiterinnen und Schulsozialarbeiter werden eine Bestandsaufnahme ihrer Tätigkeiten vornehmen. Die Durchführung einer umfassenden Aufgabenkritik zur Überprüfung der Aufgabenbreite erfolgt im 1. Quartal 2026.	
8	Musikschule	Tragfähiges Konzept ist zu erarbeiten und den politischen Gremien vorzulegen.	FBL 1	1-40 (PK), VHS	Schulen, Jugendbeirat und Seniorenbeirat, JRG; Lehrkraft (Sandro Jahn), Ganzttag (Martin Uhleweit)	0	60.000	90.000	122.000	17.600	17.600	BKSA	1. Sitzung hat am 16.07.2025 stattgefunden, Protokoll liegt vor. In einem zweiten Treffen wurde über einen möglichen Umzug der Musikschule gesprochen. Das Reepschlägerhaus könnte ggf. für die Musikschulverwaltung genutzt werden. Als Voraussetzung für den Musikschulunterricht wird das Angebot an Schulungsräumen überprüft. Hier finden aktuell z.B. Gespräche mit der JRG Leitung statt.	MV/2025/086
9	Volkshochschule	Tragfähiges Konzept ist zu erarbeiten und den politischen Gremien vorzulegen.	FBL 1	1-43 (PK), 1-40, 1-50, Musikschule	Jugendbeirat, Seniorenbeirat und Umweltbeirat, 2-61	0	0	0	134.700			BKSA	Die ersten zwei Termine haben stattgefunden. Aktuell stehen die Themen "Auszugsplanung" und "Programmüberarbeitung" im Fokus. Verschiedene Standortoptionen für die zukünftige räumliche Unterbringung der VHS werden geprüft und bewertet. Eine Analyse der strategischen und progammatischen Weiterentwicklung der VHS wird vorgenommen. Die Verwaltung bereitet bis zum 2. Quartal 2026 eine Vorlage mit Standortvergleich, Kostenübersicht und Handlungsempfehlung vor.	BV/2025/100
10	Stadtbücherei	Tragfähiges Konzept ist zu erarbeiten und den politischen Gremien vorzulegen.	FBL 1	1-40 (PK), Stadtbücherei	Schulen, VHS, Jugendbeirat, Seniorenbeirat, Umweltbeirat, Förderverein	0	25.000	50.000	75.000	28.000	40.000	BKSA	Im ersten Termin wurden Möglichkeiten der Einnahmegenerierung diskutiert. Zudem wurden Ausgabenreduzierungen (z.B. Lichtkonzept, Umstellung Bibliotheksmanagementsystem, Reduzierung laufende Kosten, etc) ermittelt. Die neuen Förderrichtlinien des Landes liegen vor. Die Umsetzbarkeit der Vorgaben des Landes werden überprüft und mit einer evtl. Veränderung des Leistungsangebotes abgeglichen.	MV/2025/086

Übersicht Projektgruppen Haushaltssicherung 2028

lfd. Nr.	Bezeichnung	Beschlusstext zum HH 2025	Projekt- leitung	Projektgruppen- kernteam * + ** (siehe auch unter der Tabelle)	spätere ProjektgruppenTN	2025	2026	2027	2028	geplant in 2026	geplant in 2027	welcher Fachausschuss erhält regelmäßig einen Zwischenstand?	aktueller Stand	Status
11	Hilfe für Wohnungslose	Einzelfallbetrachtung des Nachlasses für Selbstzahler in städtischen Unterkünften.				40.000	80.000	80.000	80.000	60.000	6.000		Eine Änderungssatzung wurde vom Sozialausschuss am 01.07.2025 und vom HFA am 07.07.2025 empfohlen. Vom Rat am 17.07.2025 beschlossen. Ab 01.09.2025 in Kraft getreten.	MV/2025/075 BV/2025/037
12	Stadtteilzentrum	Gebäudekosten: 93.500 €. Das Gebäude ist aus den 50er Jahren. In den kommenden Jahren ist ein sehr hoher Sanierungsaufwand zu erwarten um das Gebäude aktuellen Standarsa anzupassen und nutzbar zu halten. Das Stadtteilzentrum soll erhalten werden, zu prüfen ist jedoch, ob das Angebot auch an anderer Stelle in anderen Räumen erbracht werden kann.	FBL 1	1-50 (PK), mittendrin	1-30 (Parkplätze/Märkte), 2-10, 2-61 (soweit Neubau geplant wird), Nutzende d. Stadtteilzentrums, Seniorenbeirat	0	20.000	40.000	40.000	5.000	5.000	SOZA, UBF , HFA, PLA	Die ersten 3 Termine haben stattgefunden. Ideen für Einsparungen wurden besprochen, Prüfung ob ÖPP sinnvoll und realistisch ist. Geplante Erweiterung der Projektgruppe für die Prüfung der Möglichkeit zur Raumnutzung. Kosten für Gebäudeunterhaltung sind ggf. deutlich geringer als angenommen durch veränderte Planung. Im nächsten Sozialausschuss (+ HFA + Rat) wird eine entsprechende BV vorgelegt.	MV/2025/075 BV/2025/088
13	Zuschussangelegenheiten	Neuverhandlung der Verträge für die Seniorentagesstätten DRK und AWO	FBL 1	1-50 (PK)	Seniorenbeirat, AWO + DRK Ortsverein,	0	30.000	30.000	30.000	10.000	10.000	SOZA	BV zur Vertragskündigung war am 05.06. im Rat, Gespräche mit DRK und AWO bereits im Vorfeld gelaufen, beide sollen zukünftig durch neuen Vertrag je 80.000 € bekommen. Geplante Einsparung somit 33.000 € ab 2026, Vertrag DRK wurde vom Rat beschlossen. Bei der AWO ist das Insolvenzverfahren abzuwarten, bevor hier weiter entschieden werden kann.	DRK Vertrag ist fertig AWO kann erst nach Abschluss des Insolvenzverfahrens bearbeitet werden.
14	Wohngeld	Landesaufgabe, Erstattung vom Land!				0	0	0	0				entfällt	entfällt
15	Jugendarbeit (Ferienfreizeiten)	Neuregelung der Ferienfreizeiten, u.a. höhere Elternbeiträge.	FBL 1	1-60 (PK)	Vertretung der Jugendgruppenleitungen , Jugendbeirat	0	70.000	70.000	70.000	30.000	30.000	BKSA	1. Termin fand statt, 2. Termin in Planung. Dauer der Hörnumfahrt wurde von 14 auf 10 Tage reduziert, um Kosten zu senken. Es gibt Überlegungen, die Stadtranderholung einzustellen, da durch den Anspruch auf Ferienbetreuung ab 2026 eine Betreuung gewährleistet wäre. Dies erfordert jedoch ein neues umfangreiches Konzept für die Arbeit, weil dies auch Auswirkungen auf die Arbeit im KiJuZ hat. Es gibt Überlegungen, wie der Jugendbeirat eingebunden werden kann.	MV/2025/075
16	Tageseinrichtungen f. Kinder (inklusive Kita)	Nach Einstellung der Förderung durch den Kreis werden die inklusiven KITA's in solche mit Integrationsangebot zurückgeführt. D.h., für Kinder mit Integrationsbedarf sind individuelle Förderung zu beantragen. Alle vier inklusiven Kindertagesstätten im Kreis Pinneberg befinden sich in Wedel.	FBL 1	1-40 (PK)		0	400.000	400.000	400.000	200.000	200.000	BKSA	Keine Bezahlung von Zuschüssen ab 01.01.2025	MV/2025/086

Übersicht Projektgruppen Haushaltssicherung 2028

lfd. Nr.	Bezeichnung	Beschlusstext zum HH 2025	Projekt-leitung	Projektgruppen-kernteam * + ** (siehe auch unter der Tabelle)	spätere ProjektgruppenTN	2025	2026	2027	2028	geplant in 2026	geplant in 2027	welcher Fachausschuss erhält regelmäßig einen Zwischenstand?	aktueller Stand	Status
17	Tageseinrichtungen f. Kinder (Add ons)	<p>Beendigung aller Add-On in den Wedeler Kitas, Landesstandard wird gewährleistet. Neuverhandlung der Verträge bis zum 31.07.2027, die Berechnungsgrundlagen dazu hat das Land zum 31.08.2025 angekündigt.</p> <p>Aufgrund der derzeitigen unsicheren Lage hinsichtlich der Höhe der SQKM-Mittel kann die Frage aus Sicht vom Sachgebiet Kita nicht seriös beantwortet werden. Nach dem ersten Abrechnungslauf im Januar teilte das Land mit, dass Fehler im Abrechnungslauf vorliegen und der Abrechnungslauf korrigiert wird. Dieser Fall ist seit der Einführung des derzeitigen Finanzierungssystems im Januar 2021 bisher noch nie eingetreten. Eine realistische Zahlenbasis, die zur Beantwortung der Frage nötig wäre, liegt damit nicht vor.</p> <p>Die Zahlen stehe unter Vorbehalt der Auswirkung des KiTaG. Die Haushaltszahlen 2025 wurden nach bestem Wissen und Gewissen mit den zum damaligen Zeitpunkt vorliegenden Inforamtionen des Städteverbandes geplant.</p>	FBL 1	1-40 (PK)	Träger der Wedeler Kitas	0	0	800.000	1.600.000			BKSA	<p>Es fand ein Auftaktgespräch mit den Kita-Trägern am 25.06.2025 sowie ein weiterer Termin am 08.10.2025 statt. Eine „Muster“-Finanzierungsvereinbarung wurde verwaltungsseitig erstellt und dem BKS am 16.10.2025 vorgestellt. Danach erfolgte am 19.11.2025 eine Info-veranstaltung mit den Kita-Trägern, in der diese „Muster“-Finanzierungsvereinbarung vorgestellt wurde. Es soll nun mit den Kita-Trägern zeitnah die Finanzierungsvereinbarungen verhandelt werden.</p> <p>Der Rat hat am 13.11.2025 die Verwaltung beauftragt, die laufenden Finanzierungsvereinbarungen fristwährend mit allen Kitas bis zum 31.12.2025 mit Wirkung zum 31.07.2027 zu kündigen, es sein denn, dass eine neue Finanzierungsvereinbarung dem Rat für die Sitzung am 11.12.25 vorgelegt wird (BV/2025/081). Am 11.12.2025 hat der Rat eine Finanzierungsvereinbarung mit einem neuen Träger für vier Kitas beschlossen.</p>	BV/2025/075 BV/2025/081 BV/2025/094
18	Schulkinderbetreuung (Mehrfachnutzung von Räumen)	<p>Gebäudekosten - 400.000 €. Ergebnisverbesserung 150.000 €. Ab dem Schuljahr 2025/2026 werden zusätzliche SKB-Gruppen ausschließlich an den Schulen betreut. Dabei sind Klassenräume doppelt zu nutzen. Bis 2028 sind die Außenstellen aufzulösen und an die Schulen zurück zu führen.</p>	FBL 1	1-60 (PK), 2-10, 1-40	Schulen, Elternvertretungen, Jugendbeirat	0	100.000	150.000	550.000			BKSA	<p>Es ist ein Pilotprojekt an der ASS geplant. Die Schulleitung wird das Projekt positiv begleiten. Räumliche Anpassungen sind aktuell in Planung.</p>	
19	Schulkinderbetreuung (Rechtsanspruch auf Ganzttag / SKB führt evtl. zu Einsparungen durch Landesförderung)	<p>Ab dem Schuljahr 2026/2027 haben aufwachsend die Schüler/innen der 1. Klasse einen Rechtsanspruch auf Ganzttag/Schulkinderbetreuung. Das Land will im Jan. 2025 das pädagogische Konzept vorlegen, sodass die konzeptionelle Arbeit mit den Beteiligten im 1. Quartal 2025 beginnen kann. Im Mai 2025 sollen die Finanzierungsrichtlinien des Landes vorliegen. Eckpunkte bisher sind: Das Land trägt 75% der Kosten und die Kommunen 25%. Des Weiteren beabsichtigt das Land, die Elternbeiträge und die Sozialstaffel angelehnt an die KITA-Regelung zu übernehmen. Voraussichtlich führt das zu einer Entlastung der Stadt, die Höhe kann zurzeit aber nicht seriös geschätzt werden. Die Zahlen stehen unter Vorbehalt der Auswirkungen der Vorgaben der Ganztagsförderung und -betreuung.</p>	FBL 1	1-60 (PK), 2-10, 1-40	Schulen		415.400 (davon 200.000 Erträge)	561.200 (davon 294.000 Erträge)				BKSA	<p>Die neue Förderrichtlinie gilt seit dem 1.1.2026. Sie sieht vor, dass für jeden rechtsanspruchserfüllenden Ganztagsplatz (8 Std. Betreuung/Tag) 75% der Personalkosten (bei 2 Betreuern auf 25 Kinder) erstattet werden. Hinzu kommt eine jährliche Betriebskostenpauschale von 700 € pro besetztem rechtsanspruchserfüllendem Platz. Des Weiteren werden jährlich bis zu 300 € für Kooperationsprojekte im Ganzttag pro besetztem rechtsanspruchserfüllendem Platz zur Verfügung gestellt. Die Elternbeiträge werden auf 135 € pro Monat gedeckelt, eine Sozialstaffel und Geschwister-ermäßigung analog zum Kita-Gesetz muss gewährt werden. Die Geschwisterermäßigung und die Sozialstaffel sind von den Schulträgern zu tragen. Allein durch die Betriebskostenpauschale und den Kooperationszuschuss sind pro Gruppe zukünftig 25.000 € Fördereinnahmen zu erwarten, hinzu kommt der Personalkostenzuschuss von 75%. Nicht berücksichtigt werden bei diesem die Personalkosten von Springerkräften, Sachgebietsleitungen und GanztagskoordinatorInnen.</p>	
20	Kinder- und Jugendzentrum (Streetworker)	<p>Konzeptänderung "Streetworker"</p>	FBL 1	1-60 (PK), 1-50	mittendrin, Jugendbeirat	0	80.000	80.000	80.000	5.000	5.000	BKSA + SOZA	<p>1. Termin hat stattgefunden am 26.6.25. Es wurden verschiedene Einspar- und Einnahmemöglichkeiten besprochen, die vertieft geprüft werden sollen. Auch wird konzeptionell die Einbindung der Stelle Streetworker in das KiJuz erarbeitet.</p>	MV/2025/086 zzgl. 52.700 € Personalkosteneinsparung Vergl. PG 2
21	Die Villa	<p>Es wird ein Konzept erstellt, wie Kosten reduziert werden können. Alternativ kann die Ergebnisverbesserung über zusätzliche Erträge oder Sponsoring erfolgen. Es ist zu prüfen, wie ein Raumdoppelnutzungskonzept greifen könnte.</p>	FBL 1	1-50 (PK)	2-10, Nutzende der Villa, Musikinitiative, VHS, Jugendbeirat	0	25.000	50.000	70.000	70.000	70.000	SOZA	<p>1. Termin fand statt am 21.05.2025. Es werden ab sofort die Kostendeckungsgrade für Veranstaltungen erhöht. Weitere Einnahmemöglichkeiten werden noch geprüft. Der stetige Austausch mit Vereinen und Verbänden ist gewährleistet. Ein Förderverein wude gegründet. Einsparung i.H.v. 70.000 € durch Verlagerung von Aufgaben der AWO Sozialberatung auf die Villa (BV/2025/089) am 11.12.25 im Rat beschlossen.</p>	MV/2025/075 durch Einsparung bei AWO Sozialberatung BV/2025/089

Übersicht Projektgruppen Haushaltssicherung 2028

lfd. Nr.	Bezeichnung	Beschlusstext zum HH 2025	Projekt-leitung	Projektgruppen-kernteam * + ** (siehe auch unter der Tabelle)	spätere ProjektgruppenTN	2025	2026	2027	2028	geplant in 2026	geplant in 2027	welcher Fachausschuss erhält regelmäßig einen Zwischenstand?	aktueller Stand	Status
22	Spielplätze	Vorgegebenes Budget, FD macht Vorschläge um es zu erreichen. Prüfung Umwandlung von Spielplätzen in Spielflächen. Für die Umsetzung ist ein Controlling zu etablieren.	FBL 2	2-60 (PK), 1-60	Kinderparlament, Jugendbeirat	18.000	36.000	36.000	36.000	9.000	9.000	UBF	1.Termin hat stattgefunden am 3.6.2025, Protokoll liegt vor, Einsparpotentiale wurden identifiziert; Berechnungen zum Einsparpotential sind angelaufen. 2. Termin am 09.10.25, Protokoll liegt vor. FBL2 bereitet einen Präsentation für den UBFA vor, die angestrebte Einsparhöhe wird noch nicht erreicht. Fördermöglichkeiten werden geprüft.	MV/2025/082
23	Sportstätten	Entgelte für Hallennutzung. Ziel ist nicht vorrangig die Einnahmeerzielung, vielmehr sollen die vorhandenen Hallen besser genutzt werden. Mindestens sollten jedoch die, durch die Nutzung zusätzlich anfallenden Kosten refinanziert werden.	FBL 1	1-40 (PK), 2-10	Sportvereine, Jugendbeirat, Seniorenbeirat	0	0	103.000	103.000			BKSA	der Start dieser Projektgruppe ist aus Kapazitätsgründen erst in 2026 vorgesehen. Die Sportvereine wurden entsprechend informiert.	
24	Kombibad Wedel	Ziel für Neuausrichtung KombiBad	FBL 3	3-20 (PK), KombiBad GmbH, Stadtwerke Wedel	1-40 (Schulen), Jugendbeirat, Seniorenbeirat, Sportvereine,	0	0	0	700.000			HFA	Über die Ergebnisse der Prüfungen zu: 1. Notfallplan erstellen - falls die Badebucht ausfällt 2. Kostenprüfung für Ertüchtigung des Lehrschwimmbeckens für max. 3-5 Jahre 3. Planung einer langfristigen Lösung für die nächsten 20-25 Jahre (Prüfung weiterer Standorte (Rudi Halle, weitere Grundstücke, mobile Angebote...)); wurde der Rat am 11.12.2025 (MV/2025/118) unterrichtet. In gleicher Sitzung hat der Rat beschlossen, dass die Stadt Wedel am Förderprogramm "Sanierung kommunaler Sportstätten 2025/2026" des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) teilnehmen wird. In der MV/2025/117 wurde die haushalterische Abwicklung der Modernisierung der Badebucht dargestellt.	MV/2025/118 MV/2025/117
25	Gestaltung der Umwelt	In den Produkten, des Produktbereichs 5 (Gestaltung der Umwelt) sind Ergebnis-verbesserungen, im genannten Volumen umzusetzen. Dieses können sowohl die Verringerung von Aufwendungen, als auch die Erhöhung von Erträgen zum Inhalt haben. Innterne Leistungsverrechnungen bleiben dabei außen vor.	FBL 2	2-60(PK), 2-13, 2-61, 3-20, 3-22,	1-30, Stadtentwässerung, Regionalpark, Umweltbeirat	0	100.000	250.000	400.000	2.600	2.600	UBF	1. Termin hat stattgefunden, Protokoll liegt vor, weitere Sitzung ist geplant. Mehrere Ideen zur Kostenreduzierung in der Diskussion. 2. Termin hat am 02.10.25 stattgefunden , Protokoll liegt vor, Diskussion über Weihnachtsbeleuchtung, Umgang mit Regenwasser, Wiedereinführung der Straßenbaubeiträge, weitere Sitzung ist geplant. Rückmeldung der Fraktionen (zur Wiedereinführung der Straßenausbaubeiträge) abwarten.	MV/2025/082 zzgl. Personalkosten in Höhe von 71.700 € siehe PG 2
26	Stadtsparkasse Wedel	Gewinnausschüttung gem § 27 Sparkassengesetz SH (SpkG). Durchschnittlich mögliche Gewinnausschüttung der vergangen 5 Jahre (2019 - 2023). Der Verwaltungsrat wird um wohlwollende Prüfung gebeten.	FBL 3	3-20 (PK), BGMin, Stadtsparkasse Wedel		0	0	0	0			HFA	Ein Austausch dazu ist für das 1. Quartal 2026 in Planung.	
27	Stadtwerke Wedel	Gewinnausschüttung: Für die Jahre 2025 - 2028 sollen 50% des Gewinns ausgeschüttet werden. Im Zuge der Energiepreiskrise 2022 hat die Stadt Wedel das Eigenkapital der Stadtwerke um 3.000.000€ verstärkt. Für die Jahre 2021, 2022 und 2023 hat die Stadt zusätzlich auf eine Gewinnausschüttung verzichten müssen. Die angesetzte Ausschüttung erfüllt ungefähr die Empfehlung der Kommunalaufsicht. Die Eigenkapitalquote der Stadtwerke Wedel soll trotz Gewinnausschüttung nicht unter 30% sinken. Die Beträge sind dem Wirtschaftsplan der Stadtwerke 2025 vom 19.11.2024 entnommen. (Beträge sind bereits in der mittelfristigen Finanzplanung aufgenommen.)	FBL 3	3-20 (PK), BGMin, Stadtwerke Wedel		1.161.600	106.900	0	555.500			HFA	Der Rat hat mit BV/2025/104 die Verwaltung beauftragt: 1. verschiedene Varianten für eine Ausschüttung bzw. Thesaurierung der Bilanzgewinne der Stadtwerke Wedel GmbH in den kommenden Jahren hinsichtlich ihrer Auswirkungen sowohl auf die finanzielle Situation der Stadt als auch auf die durch die Energiewende erforderliche Transformation der Energienetze zu prüfen und dabei alle beteiligten Institutionen (Verwaltungsleitung, Geschäftsführung, Haupt- und Finanzausschuss sowie Aufsichtsrat) einzubeziehen. 2. finanzielle Auswirkungen möglicher Änderungen der Gesellschaftsform der Stadtwerke Wedel GmbH, der Kombibad Wedel GmbH, der Stadtwerke Wedel Service GmbH und der Stadtwerke Wedel Beteiligungs-GmbH gemeinsam mit den Stadtwerken Wedel GmbH zu prüfen.	BV/2025/104

Übersicht Projektgruppen Haushaltssicherung 2028

lfd. Nr.	Bezeichnung	Beschlusstext zum HH 2025	Projekt-leitung	Projektgruppen-kernteam * + ** (siehe auch unter der Tabelle)	spätere ProjektgruppenTN	2025	2026	2027	2028	geplant in 2026	geplant in 2027	welcher Fachausschuss erhält regelmäßig einen Zwischenstand?	aktueller Stand	Status
28	Sponsoring	Sponsoren für Leuchtturmprojekte gewinnen, z.B. Sporthalle für den SC Rist oder Kombibad. Auch für städtische Veranstaltungen könnten Finanzierungsbeiträge von Dritten eingeworben werden. Denkbarn ist auch ein Sponsoring für die Bildungs- und Kultureinrichtungen der Stadt. (Mögliche Erträge können nicht seriös geschätzt werden.)	BGMin	0-13 (PK)								HFA	Sponsoring wird bei Projekten mitgedacht.	
29	ÖPP	Für neue Investitionsprojekte ist die Umsetzung als ÖPP alternativ zur Eigeninvestition zu prüfen.	BGMin	0-13 (PK)								HFA	Mittendrin, VHS, Musikschule, Park-Ride-Anlage	
30	Erhöhung der Grundsteuer	Erhöhung Hebesatz B von 519 auf 605 (Abstand zum Nivellierungssatz). Durch die Grundsteuerreform, die am 01.01.2025 in Kraft tritt, werden sich die Grundsteuerhebsätze in Schleswig-Holstein deutlich verändern. Die Spanne reicht dann von 62 bis über 1.000 v.H. Als Folge davon wird sich auch der Nivellierungssatz verändern. Zurzeit beträgt der Nivellierungssatz 373 v.H., d.h. in dieser Höhe fließt die Grundsteuer B in die Berechnungen zum kommunalen Finanzausgleich ein. Erste Berechnungen lassen nach Inkrafttreten der Grundsteuerreform einen neuen Nivellierungssatz von rd. 418 - 423 erwarten. Das bedeutet, die Zuweisungen aus den kommunalen Finanzausgleich werden sich verringern. Zurzeit liegt der Hebesatz der Stadt Wedel 167 Prozentpunkte über dem Nivellierungssatz. Um den Abstand zum Nivellierungssatz wieder herzustellen und den Verzicht auf die Gewinnausschüttung der Sparkasse zu kompensieren, ist der Hebesatz 2026 auf 605 anzuheben.	FBL 3	3-20 (PK), 3-22		0	1.130.000	1.130.000	1.130.000	1.300.000	1.300.000	HFA	Erhöhung der Grundsteuer B von 519 % auf 630 %, um sowohl die durch die Grundsteuerreform eingetretenen Mindererträge auszugleichen als auch Ertragsverbesserungen zur Haushaltskonsolidierung zu erhalten. Vom Rat am 11.12.2025 beschlossen.	BV/2025/090