

RAHMENPLAN WEDEL NORD

Erläuterungsbericht - Entwurf -



Stadtplanung / Architektur

architektencontor AGATHER BIELENBERG OSCHKINAT

Hochallee 114
20149 Hamburg
T 040.48 000 20
F 040.48 000 224
info@ac-hh.de

Architekten RAVE OSCHKINAT

Henstedter Weg 13
22844 Norderstedt
T 040.523 83 28
F 040.528 32 15
kontakt@rave-oschkinat.de

Freiraum

SCHOPPE + PARTNER

Planckstr. 7a
22765 Hamburg
T 040.39 80 35 90
F 040.390 82 50
mail@schoppe-freiraumplanung.de

Verkehr

WASSER-VERKEHRS-KONTOR

Havelstraße 33
24539 Neumünster
T 04321.260 270
F 04321.260 279 9
info@wvk.sh

Inhaltsverzeichnis

1.	Grundlagen	4
1.1	<i>Planungsanlass und Ziel</i>	4
1.2	<i>Chronologie</i>	5
1.3	<i>Planungsgrundlagen</i>	8
1.4	<i>Planungsinstrument Rahmenplan</i>	9
2.	Städtebauliche Situation	10
2.1	<i>Lage und Einbindung</i>	10
2.2	<i>Verkehrliche Anbindung</i>	11
2.3	<i>Vorhandene Nutzungs- und Bebauungsstruktur</i>	11
2.4	<i>Vorhandene Infrastruktur</i>	11
3.	Städtebauliches Konzept	13
3.1	<i>„Grüne Vernetzung“</i>	14
3.2	<i>Bebauungsstruktur und Wohnnutzung</i>	17
3.3	<i>Soziale Infrastruktur</i>	21
3.4	Charakteristik Quartiere	24
3.4.1	<i>Quartier 1</i>	25
3.4.2	<i>Quartier 2</i>	27
3.4.2a	<i>Quartier 2a</i>	29
3.4.3	<i>Quartier 3</i>	29
3.4.4	<i>Quartier 4</i>	30
3.4.5	<i>Quartier 5</i>	30
3.4.6	<i>Quartier 6</i>	31
3.4.7	<i>Quartier 7</i>	32
3.5	Verkehr / Erschließung / Mobilität	33
3.5.1	<i>Äußere Erschließung</i>	33
3.5.2	<i>Innere Erschließung</i>	34
3.5.3	<i>Ruhender Verkehr</i>	37
3.5.4	<i>Radverkehre</i>	38
3.5.5	<i>Mobilitätskonzept</i>	39
3.6	Grünzüge / Freiraumplanung	40
3.7	Umwelt	43
3.7.1	<i>Entwässerung</i>	43
3.7.2	<i>Klima / Energie</i>	44
3.7.3	<i>Technische Infrastruktur</i>	44
3.7.4	<i>Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen</i>	45
4	Realisierungsabschnitte	46
5	Abbildungsnachweis	47

1. Grundlagen

1.1 Planungsanlass und Ziel

angespannter Wohnungsmarkt

Die Nachfrage auf dem Wohnungsmarkt Wedel übersteigt das Angebot mit zunehmender Tendenz. Der Wohnungsmarkt in Wedel kann als angespannt bezeichnet werden. Die landschaftlich attraktive Lage innerhalb der Metropolregion Hamburg, die hohe Lebens-/Wohnqualität, positive Entwicklungen im Bereich der Gewerbeflächenentwicklung bestimmen die hohe Nachfrage auf dem Wohnungsmarkt maßgeblich.

Gutachten prognostizieren einen Anstieg der Haushalte und Einwohner

Im Rahmen der Erstellung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes und der Wohnungsmarktkonzepte (2010 und 2016) wurden Untersuchungen zum Wohnungsmarkt und seiner zukünftigen Entwicklung in Wedel vorgenommen. Die Ergebnisse der Gutachten aus dem Jahre 2010, die steigenden Einwohnerzahlen und eine Zunahme der Haushalte prognostizieren, werden durch das Wohnungsmarktkonzept von 2016 bestätigt. Darin wird ein Zusatzbedarf zwischen 1.300 und 2.000 Wohneinheiten bis zum Jahr 2030 beschrieben.

geförderter Wohnungsbau

junge Familien/ ältere Haushalte

Die Nachfrage bezieht sich sowohl auf Ein- und Zweifamilienhäuser als auch auf Wohnungen in Mehrfamilienhäusern, die mehrheitlich nachgefragt werden. Frei finanziert und geförderter Wohnungsbau sollen einander ergänzen und in einem vernünftigen Verhältnis zueinander Berücksichtigung finden. In gleicher Weise sind Angebote für junge Familien als auch für kleinere ältere Haushalte zu schaffen. Die Erstellung von ausreichend und bedarfsgerechten neuen Wohnungsbauten für alle Bevölkerungsschichten ist dazu geeignet, das Preisniveau zu stabilisieren und Angebot und Nachfrage einander anzunähern.

Bereitstellung von Bauland

Das Ziel der wohnbaulichen Entwicklung Wedel Nord ist daher die Entwicklung und Bereitstellung von Bauland auf Basis eines qualitätsvollen städtebaulichen Konzeptes. Zu berücksichtigen und zu integrieren sind die erforderliche soziale Infrastruktur und

Anforderungen insbesondere aus den Bereichen, Natur und Landschaft, Wasserbewirtschaftung, Grünstrukturen, Bodenverhältnissen, Nachhaltigkeit, Wärmeversorgung und Verkehr.

1.2 Chronologie

Städtebaulicher/ landschafts- planerischer Ideenwettbewerb Wedel Nord 2014

Vor dem Hintergrund des angespannten Wohnungsmarktes in Wedel ist im September 2014 der städtebaulich- landschaftplanerische Ideenwettbewerb Wedel Nord ausgelobt worden. Der Wettbewerb fand als zweistufiges Verfahren statt. In der ersten Phase wurden 28 Arbeiten eingereicht, von denen 10 für die zweite Phase durch das Preisgericht ausgewählt wurden.

Entscheidung 1. Preis 31.03.2015

Das Preisgericht für die zweite Phase tagte am 31.03.2015. Mit dem ersten Preis wurde die Arbeit der Planergemeinschaft Architektencontor Agather Bielenberg, Landschaftsarchitekten Schoppe + Partner und Architekten Rave + Oschkinat ausgezeichnet. Anschließend wurden die Arbeiten der ersten drei Preisträger der Öffentlichkeit vorgestellt und im Foyer des Rathauses ausgestellt. Der Planungsausschuss beschloss in seiner Sitzung am 01.09.2015, die Planung des ersten Preisträgers zur Grundlage der weiteren Bearbeitung zu machen. Ziel des ersten Planungsschrittes ist die Erarbeitung eines städtebaulichen Rahmenplans.



Abbildung 1

Siegerentwurf Städtebaulich-landschaftsplanerischer Wettbewerb Wedel Nord

**Bürgerveranstaltung/
Bürgerdialog
28.06.2016**

Erste Arbeitsergebnisse zur Bebauung (900 und 1.300 Wohneinheiten) und zur verkehrlichen Erschließung (3 Varianten) sind in einer Bürgerveranstaltung/Bürgerdialog am 28.06.2016 mit interessierten Bürgern diskutiert, dokumentiert und ausgewertet worden. Zur weiteren Veranschaulichung wurde ein Modell des Gesamtareals „Wedel Nord“ erstellt, das auf der Bürgerveranstaltung erstmals der Öffentlichkeit präsentiert wurde und seither im Rathaus der Stadt Wedel ausgestellt ist.



Abbildung 2

Modell Bürgerdialog 28.06.2016

Die Anregungen wurden in die weitere Planung und Abstimmung aufgenommen. Im weiteren Verlauf ist die Planung immer mehr vertieft und verfeinert worden. Schwerpunkte der Bearbeitung waren die Übergänge zum Bestand, die soziale Infrastruktur (Kita/Schule/Kernhaus/Seniorencampus), der Zugang Nord, die Erhöhung des Anteils des Geschosswohnungsbaus und die Bestimmung von Bauabschnitten.

**Beschluss des
Rates der Stadt
Wedel am
23.03.2017**

Der Planungs- und Abstimmungsprozess mündet schließlich in folgendem Ratsbeschluss:

1. Die Erarbeitung eines Rahmenplans, der das gesamte Entwicklungsgebiet Wedel Nord umfasst. Eine quartiersweise

Entwicklung und den bedarfsgerechten Bau einer äußeren Erschließungsstraße in Abhängigkeit von der baulichen Entwicklung. Die verkehrliche „Variante 8b“, die als Ziel den Bau einer Verbindung zwischen Pinneberger Straße und Holmer Straße vorsieht. Die Zahl der neu zu errichtenden Wohneinheiten soll in einer Größenordnung von ca. 900 bis 1.000 liegen.

2. Einen Anteil im öffentlich geförderten Wohnungsbau von 30 % aller zu errichtenden Wohneinheiten.
3. Ein Controlling des Projektes.

*Bundesstraße
versus
Erschließungs-
straße*

Im weiteren Planungsverlauf steht insbesondere die äußere Erschließung des Gebietes im Mittelpunkt der Planungen und Abstimmungen. Es stellt sich nach weiteren Abstimmungen heraus, dass die vorgesehene Erschließung des Quartiers von Norden von einer Bundesstraße einen nicht auflösbaren Konflikt mit der Funktion der Bundesstraße als Umgehungsstraße darstellt. Es werden alternative Erschließungsvarianten geplant und diskutiert. Schließlich verfestigt sich mehrheitlich die Auffassung, den 1. BA über eine am nördlichen Rand geführte Erschließungsstraße zu erschließen unter Verzicht der Option der Bundesstraße.

*Beschluss des
Rates der Stadt
Wedel am
25.03.2021*

Daraus resultiert der ergänzende Ratsbeschluss, der u. a. die Aufhebung der bisherigen Beschlüsse für die Verlegung der Bundesstraße 431 und die Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan vorsieht. Der Rahmenplan für Wedel Nord wird baldmöglichst verabschiedet. Der Aufstellungsbeschluss für den 1. B-Plan erfolgt möglichst zügig.

Die Erschließung der Quartiere 1 und 2 und 2a des 1. Bauabschnittes soll durch eine nördlich des Gebietes verlaufende Erschließungsstraße erfolgen, die an die Pinneberger Straße angebunden ist. Die Finanzierung dieser nördlicheren Variante erfolgt durch die Investoren. Geprüft werden soll die Anbindung an die Pinneberger Straße mittels eines Kreisverkehrs. Spätestens innerhalb von drei Monaten nach dem Aufstellungsbeschluss soll ein Bürgerbeteiligungsverfahren stattfinden. Bestandteil des 1. B-Plans

ist auch der Nord/Süd-Grünzug. Die Umsetzung erfolgt zunächst in den Quartieren 1 und 2 und 2a, die Anzahl der Wohneinheiten beträgt ca. 500, an geförderten WE sind 192 vorgesehen.

*Fiskalische
Wirkungsanalyse*

Mit der Beauftragung eines Wohnungsmarktkonzeptes und einer fiskalischen Wirkungsanalyse liegen der Politik Entscheidungshilfen bezüglich der weiteren Vorgehensweise vor.

1.3 Planungsgrundlagen

*überörtliche
Einbindung*

Als überörtliche Einbindung sind folgende Pläne Grundlage:

- Landesentwicklungsplan (LEP) Schleswig-Holstein 2010
- Der Regionalplan für den Planungsraum I (Fortschreibung 1998)
- Regionales Entwicklungskonzept für die Metropolregion Hamburg (REK 2000)

*innerörtliche
Einbindung*

Für die innerörtliche Planungsgrundlagen sind folgende Pläne von Bedeutung:

- Flächennutzungsplan (26.01.2010)
- Landschaftsplan (26.01.2010)
- Bebauungsplan 44d (nördliche Seite Aastwiete)
- Leitbild der Stadt Wedel (2010)

„Bei der Entwicklung der Stadt ist dafür Sorge zu tragen, dass auch weiterhin die verschiedenen Bedürfnisse und Funktionen (Wohnen, Arbeiten, Nahversorgung in den Stadtteilen, Erholung) innerhalb der Stadt, bei gleichzeitiger Wahrung ihres Profils als „Stadt im Grünen“, erfüllt werden.“

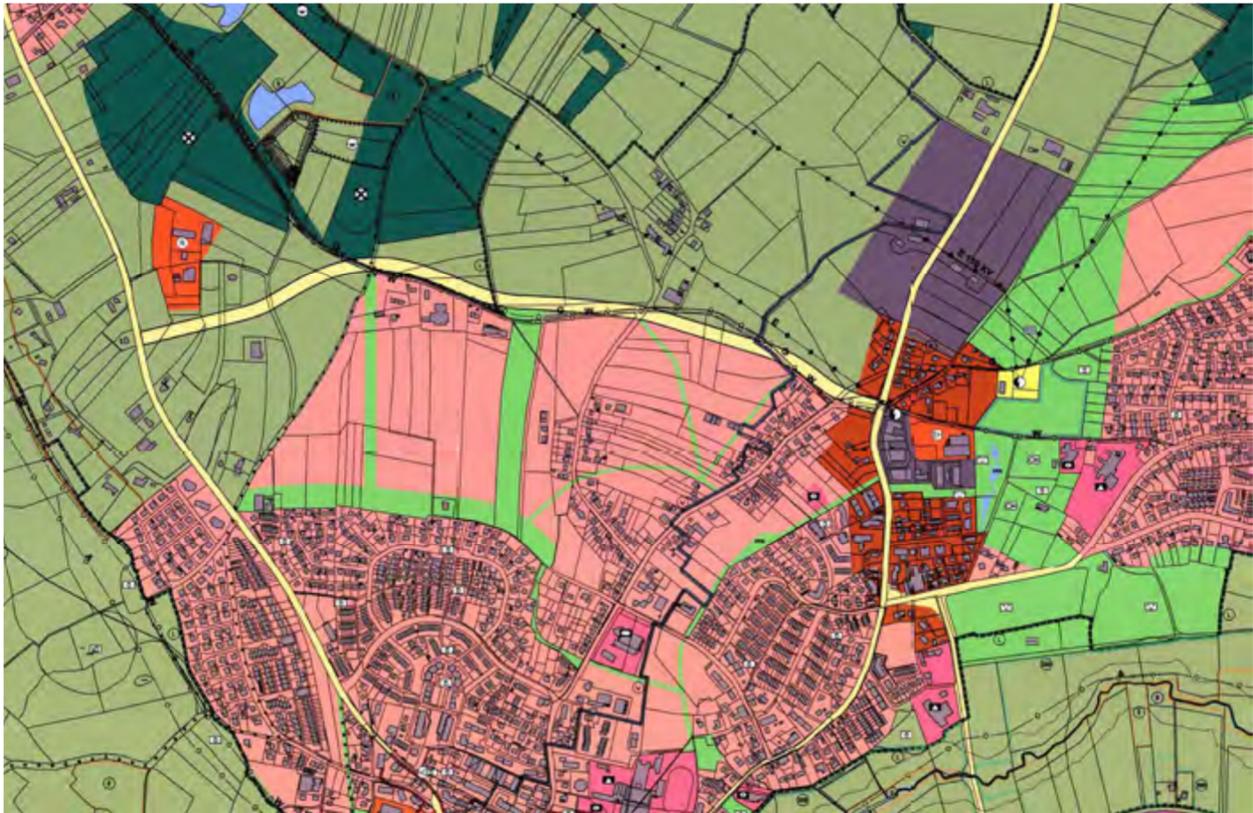


Abbildung 3 Flächennutzungsplan 26.01.2010

1.4 Planungsinstrument Rahmenplan

*Rahmenplan
als Übergang
vom
Wettbewerb
zum
Bebauungsplan*

Der Rahmenplan ist ein informelles Planungsinstrument, in dem die städtebaulichen, verkehrlichen und freiraumplanerischen Planungs- und Entwicklungsmöglichkeiten eines Teilgebietes im Stadtgebiet dargestellt werden. Dies geschieht mithilfe von Zeichnungen in vereinfachter Darstellung und textlichen Erläuterungen.

In diesem Fall stellt er das Planungsinstrument im Übergang zwischen Wettbewerb und Realisierung dar. Der Rahmenplan dient als Vorstufe zur Konkretisierung weiterer Planungen.

Die grundsätzlichen planerischen Zielsetzungen aus dem Wettbewerb sind weiter vertieft worden. Die öffentlichen und privaten Belange sind in Arbeitsgruppen mit der Politik und der Öffentlichkeit diskutiert und sind entsprechend in die Planung aufgenommen worden. Auf Basis des beschlossenen Rahmenplans erfolgt eine (schrittweise) Umsetzung in verbindliche Bebauungspläne. Der Rahmenplan selbst ist nicht rechtsverbindlich, entfaltet aber eine Selbstbindung für Politik und Verwaltung

2. Städtebauliche Situation

2.1 Lage und Einbindung

am Übergang von Stadt und Landschaft

Das Plangebiet Wedel Nord liegt am nördlichen Rand des Stadtgebietes Wedel im Übergang von geschlossener Bebauung zur offenen Landschaft. Es hat eine Größe von ca. 53 ha. Begrenzt wird es im Westen durch die Aschhoopstwiete, im Norden durch die Voßhörntwiete bzw. die geplante Trasse der Nordumfahrung, im Osten durch die Straße Steinberg und im Süden durch den Siedlungsrand des Wohnquartiers Lüländen.

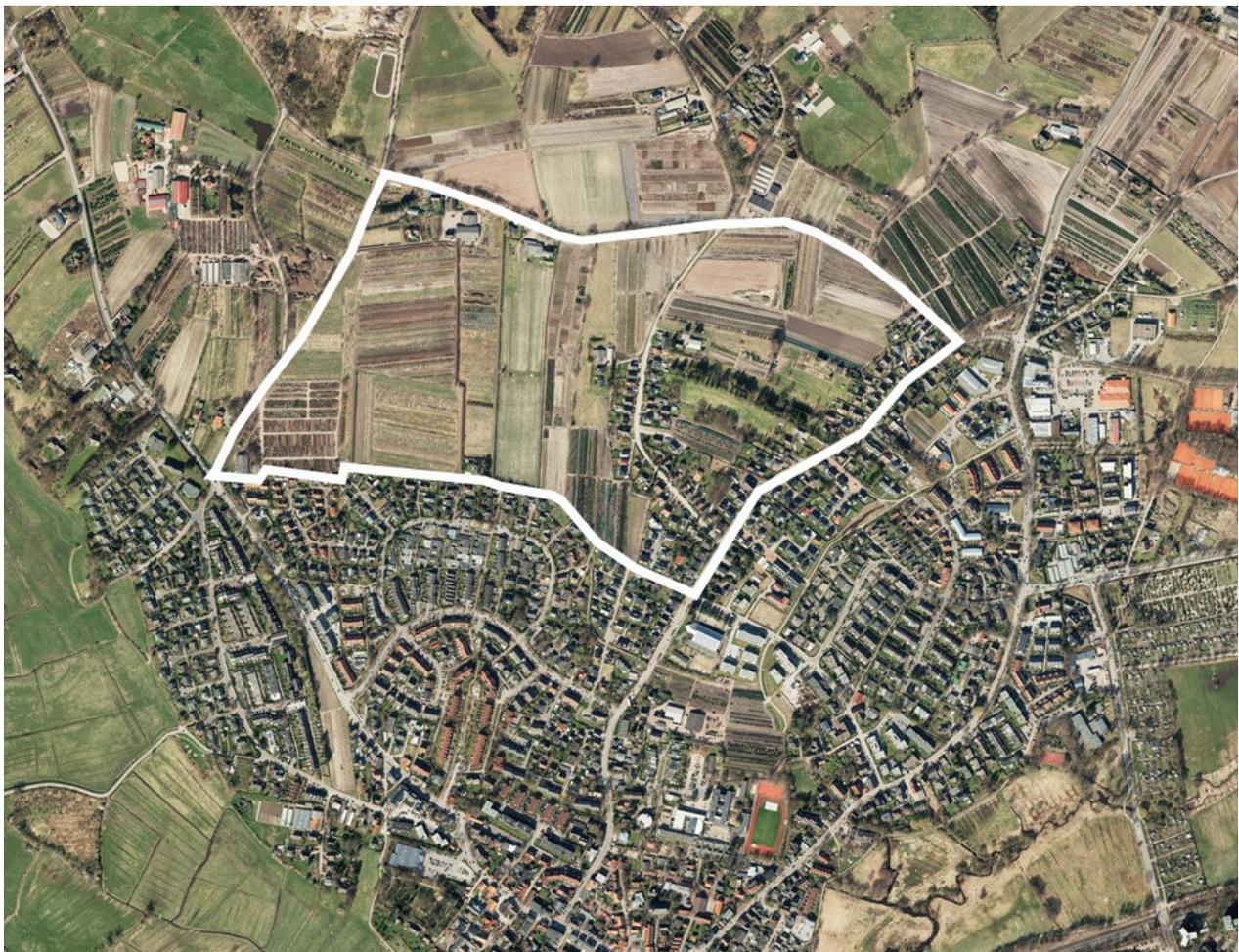


Abbildung 4

Plangebiet Wedel Nord Gebietsgrenze (weiß)

2.2 Verkehrliche Anbindung

*Anbindung über
Bundesstraße 431,
Erschließungsstraße*

Südwestlich des Rahmenplangebietes verläuft die Bundesstraße 431, die nach Norden über Uetersen nach Elmshorn und in östlicher Richtung zur Wedeler Innenstadt und weiter Richtung Hamburg führt. Den nördlichen Rand bildet die Voßhörntwiete. Kleinere Straßen führen eine kurze Wegstrecke in das Gebiet hinein (Aastwiete) bzw. durch das Gebiet hindurch (Bündtwiete).

2.3 Vorhandene Nutzungs- und Bebauungsstruktur

*Baumschulen und
Einzelhäuser*

Der überwiegende Teil der Flächen des Planungsgebietes Wedel Nord wird zurzeit landwirtschaftlich bzw. durch Baumschulen genutzt. Die Straße Bündtwiete, die das Gebiet durchquert, ist in der südlichen Hälfte beidseitig durch Einzel- und Doppelhäuser bebaut. Die Straße Steinberg, die das Wettbewerbsgebiet östlich begrenzt, ist überwiegend beidseitig bebaut. Die Bebauung der Westseite (innerhalb des Rahmengenbietes) ist durch Einzelhäuser, vielfach auch in zweiter Reihe, geprägt.

1-2-geschossige Einzel- und Reihenhäuser formen das Siedlungsbild des angrenzenden Wohngebietes Lüländen.

2.4 Vorhandene Infrastruktur

*Vielfältiges Bildungs-
und Betreuungsangebot
gewährleistet*

Im Umfeld des Rahmenplangebietes wird das Angebot an Bildungseinrichtungen für Kinder und Jugendliche durch mehrere Kindergärten und Kindertagesstätten gewährleistet. Mit den Grundschulen Altstadtschule Wedell und der Moorwegschule und dem Johann-Rist-Gymnasium in der Nachbarschaft ist ein umfangreiches und vielfältiges Bildungsangebot vorhanden.

Breites Angebot

Freizeit und Erholung

Das Freizeit- und Erholungsangebot wird neben der Nähe zur Elbe, den Holmer Sandbergen, der Wedeler Au und Mühlenteich sowie deren Landschaftsräumen durch einen umliegenden Reiterhof und Sportanlagen ergänzt.

Einkaufen

Einzelhandels- und Gewerbebetriebe befinden sich an der B 431 sowie an der Pinneberger Straße. Die nächstgelegenen Einkaufsmöglichkeiten des täglichen Bedarfs befinden sich an der Straße „Am Marienhof“ (östlich der Einmündung Pinneberger Straße / Steinberg / Flerrrentwiete) mit einem Edeka- und einem Aldi-Markt sowie ca. 1,2 km entfernt an der B431 mit einem Netto-Markendiscount, Getränkemarkt und Bäcker. Die Bahnhofstraße mit diversen Einzelhändlern für den täglichen Bedarf befindet sich in ca. 2,5 km Entfernung.

3.1 „Grüne Vernetzung“

Grüne Vernetzung

Das Motto des Entwurfes lautete im Wettbewerb „Grüne Vernetzung“. Das bedeutet polygonal gestaltete Grünzüge in unterschiedlicher Breite gliedern das neue Wohngebiet in 7 überschaubare Quartiere und binden es über das durchgehende Fuß- und Radwegenetz engmaschig in die bestehende Umgebung ein.

Die öffentlichen Freiräume bilden das Gerüst und gestalten die Übergänge zur vorhandenen Bebauung. Das Netz der Grünzüge übernimmt sowohl die Funktion der Freiraumversorgung für die Bewohner als auch die Verbindungsfunktion für Radfahrer und Fußgänger.

Erschließung

Das Entwurfsziel sind ruhige, vom Durchgangsverkehr unbelastete Wohnquartiere.

Die 7 Quartiere werden jeweils separat aus dem vorhandenen Straßennetz bzw. von einer entlang des nördlichen Rand verlaufenden neuen Erschließungsstraße erschlossen. Sie bilden ein in sich abgeschlossenes System aus einer Haupteerschließungsstraße und davon abzweigenden Wohnwegen, die als Sackgasse angelegt sind. Die Aschhoopswiete und Bündtwiete sind für den Kfz- Verkehr unterbrochen. In der Stadtteil-Mitte im südlichen Bereich werden die östliche und westliche Seite des neuen Wohnquartiers am Schwerpunkt der öffentlichen Nutzung durch eine kommunale Trasse miteinander verbunden, die den durchgängigen öffentlichen Personennahverkehr ermöglicht.

lebendige, abwechslungsreiche Quartiere

Es entstehen Quartiere mit unterschiedlichen Dichten und ablesbaren Hierarchien. Die Ausformulierung von Mitten, Plätzen, Park-/Grünanlagen, die Platzierung von öffentlichen Nutzungen (z.B. Kita, Schule) und unterschiedliche Gebäudetypologien mit ihren verschiedenen Maßstäben sind geeignet, ein lebendiges und abwechslungsreiches Wohnquartier zu schaffen. Zweigeschossige Einzel-/Reihen-

/Doppelhäuser prägen das Bild in den Wohnhöfen und bilden den Übergang zur vorhandenen Bebauung. Der Geschosswohnungsbau nimmt im Übergang zu diesen Strukturen mit einer zweigeschossigen Bebauung mit Staffelgeschoss den kleinteiligen Maßstab auf. Drei- bis viergeschossige Wohnhäuser bestimmen das abwechslungsreiche Bild des Geschosswohnungsbaus, mit Akzentuierungen an städtebaulich markanten Situationen. Eine vielfältige Sprache der Architektur und der Freiräume unterstützt die gewünschte Lebendigkeit.

Wohnhöfe

Die Wohnhöfe bilden die gestalterischen und sozialen Grundbausteine der Quartiere. Die Eingänge der Häuser sind einander in der Regel zugewandt, so dass im Alltag zwanglose Begegnung möglich wird. Sie verbinden sich mit den Freiräumen und mit der Nachbarschaft.

Sie bestimmen in unterschiedlicher Ausprägung das Bild beidseits der Haupteerschließungsstraßen in den Quartieren. Auf der einen Seite gibt es verdichtete Bebauungsstrukturen (Geschosswohnungsbau/Stadt-/Reihenhäuser), denen auf der anderen Seite durch Wohnwege erschlossene Einzel-/Doppelhäuser und Reihenhäuser gegenüber liegen. Straßenraum und Wohnhof bilden erlebbare Stadträume und sind Grundlage guter Nachbarschaften.

An den Übergängen zum kleinteiligen Bestand sind überwiegend Einzel- und Doppelhäuser in zweigeschossiger Bauweise, teils mit Staffelgeschoß, angeordnet.

Geschosswohnungsbau Lagegunst öffentlicher Grünraum

Der drei- bis viergeschossige Geschosswohnungsbau ist in der Regel an den öffentlichen Grünräumen platziert. Die Geschossigkeit inklusive Hinweise auf Staffelgeschosse sind im Gesamtplan Wedel Nord (Anlage 1) dargestellt. Die Geschosswohnungen haben als Ausgleich für die fehlenden Privatgärten den direkten Bezug zu den Grünzügen. Die Lagegunst kommt vielen Bewohnern zugute. Hier können am

öffentlichen Grünraum in unmittelbarer Nachbarschaft die Freizeiteinrichtungen in den Grünanlagen genutzt werden.

Die Stadtteil-Mitte

Wedel Nord erhält eine städtebauliche und soziale Mitte. Sie entsteht im südlichen Bereich des Quartiers 2a im Rahmenplangebietes am Übergang vom 1. und 2. Bauabschnitt von Wedel Nord an der kommunalen Trasse. Sie lädt zum Aufenthalt ein, das öffentliche Leben konzentriert sich hier. An dieser Stelle sind im Quartier 2a die öffentlichen Nutzungen Kindergarten, Kiosk/Eisdiele, Cafe und das Kernhaus mit Serviceangeboten geplant (siehe Erläuterung auf Seiten 20/2 und 25/2), die um einen Platz herum angeordnet sind. Unter Einbeziehung des südlich und östlich angrenzenden Bestandes Lüländen, Aastwiete und Bündtwiete, der mit dem neuen Quartier Wedel Nord verwachsen wird, liegt dieser Standort zentral im weiter gefassten Umfeld. Kurze Wege zum Stadtzentrum Wedel machen diesen Ort zusätzlich attraktiv.



Abbildung 7

Stadtteil-Mitte / soziales Zentrum

*robustes,
anpassungsfähiges
Konzept*

Der Entwurf weist eine robuste Grundstruktur aus Grünzügen, Erschließung und Wohnhöfen auf, die sich im Laufe ihrer Realisation an die sich wandelnden Bedürfnisse anpassen kann. Die kleinräumige Mischung von Einzelhäusern, Reihenhäusern und Geschosswohnungsbau in jeder Nachbarschaft ermöglicht graduelle Änderungen. Im Randbereich könnten Reihenhäuser-Cluster und Geschosswohnungsbau getauscht werden und die Wohnhöfe können sich durch zusätzliche Reihenhäuser verdichten.

3.2 Bebauungsstruktur und Wohnnutzung

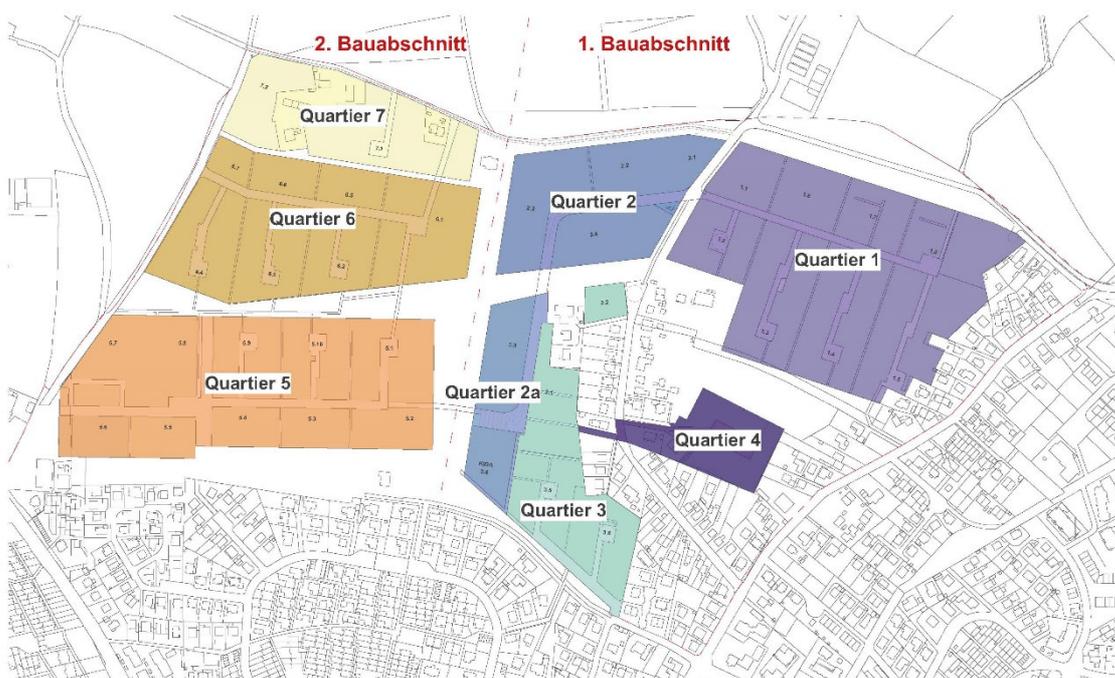


Abbildung 8

Quartiere und Bauabschnitte

**WEDEL NORD =
Quartiersaufteilung**

Das Gebiet des Rahmenplans Wedel Nord ist in die Quartiere 1 bis 7 gegliedert, die als Abschnitte realisiert werden können. Die Umsetzung des Rahmenplanes kann in zwei größeren und einzelnen kleineren Abschnitten erfolgen.

*breites Spektrum an
Wohnangeboten*

Die Bandbreite der angebotenen Wohnformen reicht vom Einzelhaus, über Doppel- und Reihenhäuser bis zum Mehrfamilienhaus mit Mietwohnungen unterschiedlicher Größe. Vom kleineren barrierefreien Seniorenhaushalt bis zu familien-freundlichen Wohnungen. Von der öffentlich geförderten Sozialwohnung bis zur Eigentumswohnung wird ein breites Spektrum angeboten. Die Gebäude sind in Wohnhöfen und Hausgruppen angeordnet.

980 Wohneinheiten

Dem gesamten Planungsverfahren liegt seit dem Wettbewerb ein Berechnungsschlüssel zu Grunde, um die voraussichtliche Anzahl der Wohneinheiten abzuschätzen. Die durchschnittliche Wohnungsgröße im Geschosswohnungsbau ist dabei mit 70 m² Wohnfläche angenommen worden. Spätere Abweichungen können zu geringer Änderung der Wohnungsanzahl führen. Mit diesen Parametern ergeben sich für Wedel Nord insgesamt ca. 980 Wohneinheiten, die sich aus 560 Wohneinheiten für den 1. Bauabschnitt und 420 Wohneinheiten für den 2. Bauabschnitt zusammensetzen.



Abbildung 9 1. Bauabschnitt

560 Wohneinheiten
Bauabschnitt 1

Die 560 Wohneinheiten im Bauabschnitt 1 setzen sich wie folgt zusammen: 441 WE im Geschosswohnungsbau (79 %), 30 WE Einzelhäuser, 40 WE Doppelhäuser, 49 WE Reihenhäuser/ Kettenhäuser. In den Quartieren 1 und 2 entstehen zusammen ca. 445 Wohneinheiten, in den Quartieren 1,2 und 2a 504 Wohneinheiten.

420 Wohneinheiten
Bauabschnitt 2

Für den Bauabschnitt 2 ergibt sich folgende Bilanz: 160 WE im Geschosswohnungsbau (38%), 30 WE Einzelhäuser, 80 WE Doppelhäuser, 150 WE Reihenhäuser/Kettenhäuser.

Sollte die für die Grundschule vorgehaltene Fläche im 2. Bauabschnitt nicht für eine Schulnutzung benötigt werden, so können hier zusätzlich 38 Wohneinheiten realisiert werden.

bezahlbarer Wohnraum

Im Planungsbereich soll die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum ein wichtiger Eckpunkt sein, der im Wesentlichen mittels der sozialen Wohnraumförderung im Geschosswohnungsbau umgesetzt werden soll.

*35 % geförderter
Wohnungsbau*

Der öffentlich geförderte Wohnungsbau (Geschosswohnungsbau) erhält mit 192 Wohnungen im 1. Bauabschnitt einen Anteil von gerundet 35 % aller Wohneinheiten der Quartiere 1-3. Realisiert wird der geförderte Wohnraum im Geschosswohnungsbau in den vorgegebenen Wohnungsgrößen von 50 bis 75 qm des Wohnraumförderungsprogramm SH, in Einzelfällen sind nach vorheriger Abstimmung zwischen der Stadt Wedel und Vorhabenträger/IB SH auch größere WE möglich. Diese geförderten WE werden im 1. und 2. Förderweg, nach vorheriger Abstimmung mit der Stadt Wedel erstellt. Die derzeitigen Kaltmieten in den geförderten Einheiten liegen bei € 6,25/qm im 1. Förderweg und € 8,00 /qm im 2. Förderweg. Die Mietpreisbindung beträgt 20-35 Jahre in Absprache mit der Stadt Wedel.

*Angebot für alle
Bevölkerungsschichten*

Mit einem ausgewogenen Mix aus Geschosswohnungsbau und den Einzel- Doppel- und Reihen- / sowie Kettenhäusern ist gewährleistet, dass alle relevanten Nutzergruppen aus der Wohnungswirtschaft wie Singles, kleine und größere Familien (Eigentum und Miete), Alleinerziehende mit Kind, Studenten, Menschen der älteren Generation, Menschen mit Handicap/erhöhtem Hilfebedarf etc. in Wedel-Nord künftig ihr Zuhause finden. Der Anteil an öffentlich geförderten Wohneinheiten im Geschosswohnungsbau liegt bei knapp 44 % der Wohneinheiten.

*abwechslungsreiche
Architektur*

Das gestalterische Ziel ist eine lebendige, abwechslungsreiche Architektursprache, die Vielfalt zulässt, ohne einen einheitlichen Charakter vermessen zu lassen. Räumlich zusammenhängende Teilgebiete, wie zum Beispiel die Wohnhöfe, können durch die Verwendung einer einheitlichen Architektursprache als erlebbares Teilgebiet zusätzlich aufgewertet werden. Dabei sind für jeden Wohnhof unterschiedliche Architektursprachen denkbar, so z.B.

modern, kubisch oder ländlich-traditionell, jedoch nicht innerhalb eines Wohnhofes.

*Einheit in der Vielfalt /
Vielfalt in der Einheit*

Eine differenzierte Dachlandschaft mit Schrägdächern bei der Gestaltung der Einzelhäuser, Doppelhäuser und Reihenhäuser lässt eine Vielzahl von Gestaltungsmöglichkeiten zu. Dies passt gut zu der eher kleinteiligen Struktur dieses Teilgebietes. Der im Maßstab größere Geschosswohnungsbau kann mit flach geneigten bzw. Flachdächern sein eigenes Thema entwickeln, das dann auch diese Teilgebiete als Einheit lesbar macht.

3.3 Soziale Infrastruktur

lebendiges Quartier

Wedel Nord wird zum lebendigen Quartier durch seine Mischung aus zukunftsfähigem Wohnungsangebot und einer umfangreichen sozialen Infrastruktur. Vielfältige Sondernutzungen und soziale Einrichtungen bieten Angebote im Quartier für Jung und Alt.

Zwei Kitas

Im ersten Bauabschnitt (Bereich östlich des zentralen Nord-Süd Grünzuges) sind zwei Kindertagesstätten geplant, die den Bedarf im zukünftigen Quartier abdecken.

Die Kita im Nordosten soll als vorgezogene Baumaßnahme unterstützen, den allgemeinen Bedarf Wedels an Krippen- und Kitaplätzen zu decken. Durch Ihre Lage am nordöstlichen Rand nahe des Steinbergs ist die Kita aus dem Gebiet „Wedel Nord“ auch aus der weiteren Umgebung sehr gut erreichbar.

Die zweite Kita liegt im Süden des Quartiers 2a des ersten Bauabschnittes nahe der Grenze zum 2. Bauabschnitt. Sie grenzt an den zentralen Platz und ist vor allem zur Abdeckung des Bedarfs der Familien vorgesehen, die in Wedel Nord leben. In der Regel können Kinder auf kurzem Weg hierher gefahrlos kommen bzw. gebracht werden, durch die geringe Entfernung zu den angrenzenden Wohngebieten zumeist per Fahrrad oder zu Fuß.

**Potentielle Grundschule
im 2. BA**

Der Bau einer Grundschule ist im zweiten Bauabschnitt, zum Beispiel im Quartier 5 möglich. Im Zuge der B-Plan-Entwicklung für den 2.BA wird seitens der Stadt Wedel ermittelt werden, ob und in welchem Umfang ein Schulstandort notwendig ist.



Abbildung 10

Stadtteil - Mitte / soziales Zentrum

Stadtteil-Mitte

Innerhalb der sozialen Infrastruktur stellt die sog. Stadtteil-Mitte im Süden von Wedel Nord einen wichtigen Baustein dar. Eine lebendige Mitte entsteht, wenn die Mitte ansprechend gestaltet ist und Nutzungsangebote vorhanden sind, die von der Öffentlichkeit nachgefragt und angenommen werden. Auf dem Platz ist ein Kiosk/Eisdiele ein zentraler Anlaufpunkt. Er liegt zwischen der Kindertagesstätte und dem Nachbarschaftscafé, das als Begegnungsstätte für unterschiedliche Gruppenangebote

(z.B. Filmabend, Lesung, Feste, Sonntagsbrunch) Raum bietet. Ein Mittagstisch als Teil einer Werkstatt für Menschen mit Behinderung stellt ein weiteres Angebot für die Bewohner im Quartier dar.

Kernhaus

Das Kernhaus mit integrierter ambulanter Hausgemeinschaft für Menschen mit Behinderung und das Quartiersmanagement als Anlaufstelle, die u.a. ehrenamtliche Leistungen koordiniert, Nachbarschaftshilfe organisiert („Leihomas“, Familienpaten) ergänzen das professionelle Pflege- und Betreuungsangebot. Das Kernhaus mit dem Stadteil-/ Nachbarschaftscafé, die Kita, der Kiosk und das Quartiersmanagement bilden die kommunikative Mitte und sind das Dienstleistungszentrum des Quartiers. Die räumliche Nähe sorgt dafür, dass alle Dienstleistungen schnell und zentral angeboten werden können.

Seniorencampus

Der Bedarf für Seniorenwohnen und eine ansprechende Infrastruktur, die alle Generationen verbindet, ist groß.

Der Seniorencampus mit einer Pflegeeinrichtung formuliert den Auftakt zum Quartier 2, zu dem auch betreute Wohneinheiten gehören.

Generationenquartier

Er ist ein wichtiger Baustein als Ergänzung zu den öffentlichen Einrichtungen (KITA, Schule), um allen Altersgruppen im Quartier entsprechende Angebote machen zu können und ein funktionierendes Generationenquartier zu werden.

Der Seniorencampus ist auch eine Investition in die Zukunft. Es ist zu erwarten, dass sich der Anteil der über 60-jährigen in Wedel bis 2030 deutlich erhöhen wird. Der Anteil der über 80-jährigen wird voraussichtlich um über 40% steigen¹. Damit geht ein deutlich höherer Pflegebedarf, aber auch ein steigender Bedarf für Wohnungen mit Betreuung/Servicewohnungen einher.

¹ Quelle: Stadtwerke Wedel: Bevölkerungspyramide in Wedel heute und 2030; Präsentation AG Wedel Nord 22.01.2019

Der geplante Baukörper ist hauptsächlich viergeschossig ausgebildet, staffelt sich zum Straßenraum dreigeschossig ab, bietet ca. 120 Pflegeplätze und ergänzende Servicewohnungen für Senioren.

120 Pflegeplätze

Auch im Bereich des Seniorencampus gibt es geförderte und freifinanzierte Wohnungen. Neben den üblichen ambulanten Angeboten für viele altersbedingte Krankheitsbilder wird es Pflegewohngemeinschaften (Gruppen 8 bis 12 Personen) für demenziell erkrankte Menschen geben.

Kurzzeit-/Tagespflege

Eine Kurzzeit-/Tagespflegestation wird das Angebot abrunden.

3.4 Charakteristik Quartiere

Im Folgenden werden die Quartiere beschrieben in der Reihenfolge: Lage im Plangebiet, Erschließung, Besonderheiten der Struktur und der Nutzung.

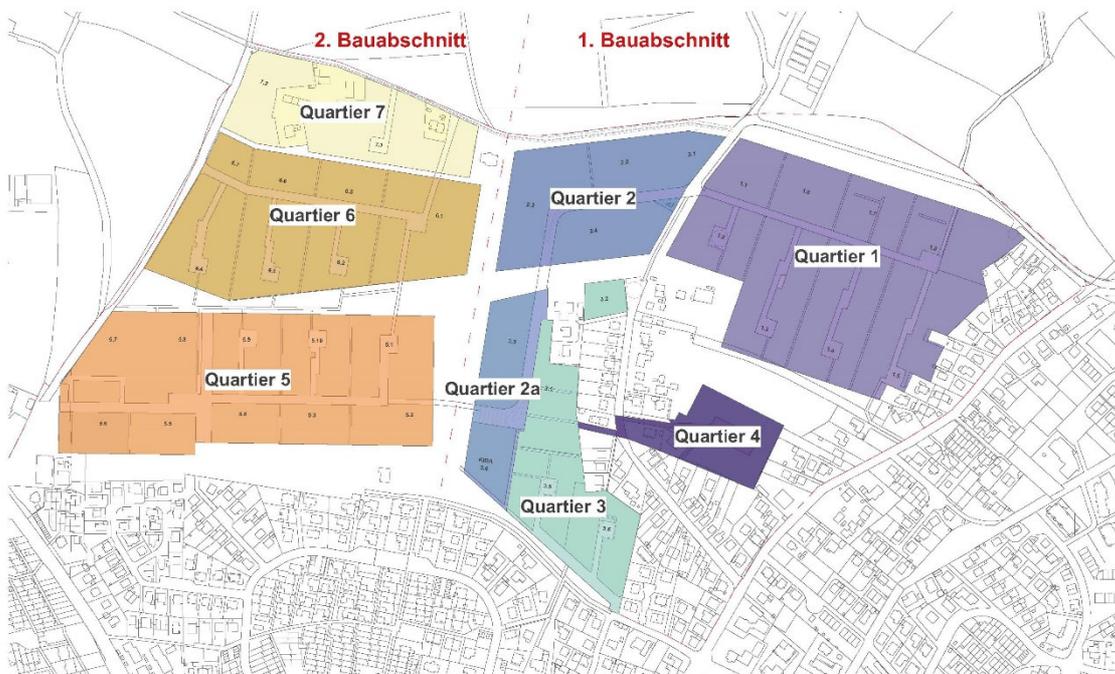


Abbildung 11

Quartiere und Bauabschnitte

3.4.1 Quartier 1

Das Quartier 1 liegt im Nordosten des Gebietes des Rahmenplans Wedel Nord. Es wird begrenzt im Norden durch die geplante Trasse der Erschließungsstraße, im Westen durch den Wegraum der Bündtwiete, im Osten durch die Bestandsbebauung am Steinberg und im Süden durch den in west-/östlicher Richtung verlaufenden Grünzug.

Erschließungsstraße Das Quartier wird von Norden von der geplanten Erschließungsstraße über den zentralen Anschlusspunkt der nördlichen Bündtwiete erschlossen. Im Verlauf der Erschließung im Quartier reduzieren sich die Straßenquerschnitte mit abnehmender Intensität der zu erwartenden Benutzung. Die Wohnhöfe haben den geringsten Straßenquerschnitt mit, 7,00 m als Mischverkehrsfläche.

abgestufte Bebauung nördlicher Rand Nördlich der Quartiersstraße und im südlichen Eingangsbereich des Quartiers bilden III-IV geschossige Wohnhöfe aus Mehrfamilienhäusern, beginnend an der Bündtwiete, den Auftakt. Weiter folgen in östlicher Richtung zur Kita verdichtete Reihenhausstrukturen in II-III-geschossiger Bauweise. Am östlichen Ende der Quartiersstraße befindet sich die Kita.



Abbildung 12

Blick Wohnhof Richtung Mehrfamilienhäuser

***Ruhige Wohnhöfe
Mehrfamilienhäuser
am Grünzug***

Südlich der Quartiersstraße gibt es vier Wohnhöfe, drei davon bestehen in ihrer Mehrzahl aus zweigeschossigen Reihen- und Doppelhäusern und wenigen Einzelhäusern.

Am südlichen Rand zum Grünzug wird die Lagegunst für die Anordnung weiterer Mehrfamilienhäuser genutzt, die durch eine Höhenstaffelung (III + Staffel zu II + Staffel) zu den Doppelhäusern am Südende des ersten Wohnhofes überleiten.

***historischer
Wegraum Bündtwiete***

Die Wohnhöfe und Gebäudekörper entlang der Bündtwiete folgen dem Verlauf des Weges und bilden mit den gegenüberliegenden Gebäuden einen Straßen- und Wegraum, der den historischen Weg respektiert und weiterhin im neuen Wohnquartier erlebbar macht.

Die höhere Geschossigkeit (III-IV) am Eingang zu dem Quartier und entlang der Bündtwiete ermöglicht Baukörper, die räumlich wirksam sind und zu angemessen proportionierten Straßenräumen im Hauptzugang des Quartiers führen.

*Kita und
Einzelhäuser*

Am östlichen Rand zum Steinberg ist an der Nord Ost Ecke eine KITA vorgesehen, die vom Steinberg erschlossen wird. Die neue südlich der KITA folgende Bebauung nimmt den Maßstab der Bestandsbebauung am Steinberg auf und besteht überwiegend aus Grundstücken mit Einzelhäusern.

3.4.2 Quartier 2

Das Quartier 2 liegt in zentraler Lage westlich des zentralen Zugangs am nördlichen Rand von Wedel Nord. Nördlich grenzt das Quartier an den Übergangsbereich zur Trasse der Nordumgehung. Im Übergangsbereich verläuft parallel zum Rand die bestehende Straße Voßhörntwiete. Östlich und südlich bilden die zentralen Grünzonen die Begrenzung. Auf der östlichen Seite schließt die Bündtwiete das Quartier ab.

*Erschließung von
Norden*

Wie Quartier 1 wird auch dieses Quartier von der geplanten Erschließungsstraße aus erschlossen. Radfahrer und Fußgänger können dem Verlauf der Bündtwiete weiter in Richtung Süden zum Stadtzentrum folgen. Der Motorisierte Individualverkehr verbleibt auf der Quartiersstraße, die über den Grünzug in das Quartier 3 führt.

*Seniorencampus
Geschosswohnungsbau
III-IV geschossig*

Wesentlicher Baustein des Quartiers ist der Seniorencampus mit Pflegeeinrichtung. In überwiegend viergeschossiger Bauweise stellt er einen markanten Auftakt zum Rahmenplangebiet dar. Die angrenzende Bebauung nimmt Bezug auf die Maßstäblichkeit des Seniorencampus, und nutzt den Lagevorteil an den öffentlichen Grünflächen für den Geschosswohnungsbau. Vier- und drei-geschossige Gebäude mit und ohne Staffelgeschosse sind hofartig angeordnet, die durch ihre Zuordnung auch immer wieder Blicke aus „zweiter Reihe“ in den öffentlichen Grünraum ermöglichen.



Abbildung 13

Entree Wedel Nord, Blickrichtung Süden in Achse Bündtwiete, links Geschosswohnungsbau, rechts Seniorencampus

baulicher Akzent *Mobilty Hub*

Bei der Einfahrt in das Quartier befindet sich an zentraler Stelle und in zentraler Blickachse der Mobilty Hub. Die Fläche für E-bikes und Elektrofahrzeuge wird durch ein Dach in der Form eines Dreiecks, das durch schlanke Stützen getragen wird, überdacht. Es entsteht eine Art Stadtloggia als wichtiger Baustein im öffentlichen Raum. Sie kann als Mittelpunkt der angrenzenden Bebauung wahrgenommen werden, die in ihrer Ausrichtung und Raumbildung auf die Stadtloggia Bezug nimmt.



Abbildung 14 Mobility Hub

Architektencontor Agather Bielenberg Oschkinat

3.4.2a Quartier 2a

Das Quartier 2a liegt zwischen dem Nord-Süd-Grünzug und der parallel verlaufenden Quartiersstraße.. Nördlich wird es begrenzt durch den Grünraum zu Quartier 2, den südlichen Abschluss bildet der grüne Freiraum zum Quartier Lüländen.

Anbindung über Quartier 2 und von Süden

Das Quartier ist von Norden und Süden an das Straßennetz angebunden, jedoch jeweils separat ohne Durchfahrt für den motorisierten Individualverkehr.

Die Quartiersstraße des Quartiers 2 führt von Norden bis an die Stadtteil-Mitte und endet dort. Von dort stellt die kommunale Trasse, die in 3.5.2 erläutert wird, die Verbindung zum neuen Quartier 5 her.

Mehrfamilienhäuser am Grünraum

Viergeschossige Wohngebäude und dreigeschossige Wohngebäude mit Staffelgeschossen entlang des zentralen Nord-Süd Grünzuges betonen das Zentrum und bieten gleichermaßen eine hohe Wohnqualität am zentralen Grünraum.

Stadtteil-Mitte Wedel Nord

Im Quartier 2a befindet sich der zentrale Platz für das Gesamtgebiet Wedel Nord. Eine Kita, ein Kiosk ein Nachbarschaftscafe und das Kernhaus sind der Kommunikations- und Dienstleistungsmittelpunkt des Generationenquartiers. Das Kernhaus bietet Raum unter anderem für Wohnungen für Menschen mit Pflege- und Betreuungsbedarf, einen Gemeinschaftsraum, in den gesellschaftlichen Veranstaltungen stattfinden können und zum Beispiel das Quartiersmanagementbüro (siehe auch soziale Infrastruktur, Seite 20).

3.4.3 Quartier 3

behutsame Ergänzung

Die Bebauung des Quartiers 3 orientiert sich in Struktur und Maßstab am östlich angrenzenden Bestand. Im südlichen Bereich

entstehen zwei kleine Wohnhöfe, die über Stichstraßen in Verlängerung der Aastwiete erschlossen werden. Einzel-Reihen und Doppelhäuser gruppieren sich um eine Wohnstraße, an deren Ende ein Wendehammer und eine zentrale Stellplatzanlage angeordnet sind.

Die Ostseite des zentralen Platzes wird durch ein mehrgeschossiges Wohngebäude raumbildend gefasst, Einzelhäuser antworten auf den Gebäudebestand an der Bündtwiete.

Das Teilgebiet 3.2 im Nordosten ergänzt den Gebäudebestand an der Bündtwiete mit Einzelhäusern.

3.4.4 Quartier 4

Ergänzung Quartier 4

Das Quartier 4 fügt sich mit kleinteiliger Bebauung mit Einzelhäusern und Reihenhäusern in den Gebäudebestand ein und rundet den Siedlungsrand ab. Die Umsetzung ist nicht Teil des 1. Bauabschnittes mit den Gebieten 1-3.

3.4.5 Quartier 5

In der südlichen Westhälfte des Rahmenplangebietes befindet sich das Quartier 5. Nördlich findet es seinen Abschluss durch den in Ost-Westrichtung verlaufenden Grünzug. Der freie Landschafts-raum und die Aschhoopstwiete begrenzen es westlich, südlich ein Grünraum mit Retentionsflächen im Übergang zum Bestand Lüländen. Östlich schließt sich der zentrale Grünraum an.

Anbindung Holmer Straße/Aschhoops- twiete

Die Haupteerschließung erfolgt von der Holmer Straße über ein kurzes Stück der Aschhoopstwiete. Die Aschhoopstwiete wird für den Kfz-Verkehr im weiteren Verlauf Richtung Norden unterbrochen und steht nur für Fußgänger und Radfahrer zur Verfügung. Über eine kommunale Trasse ist das Quartier mit dem Quartier 3 östlich des zentralen Nord-Süd Grünzuges verbunden.

III-IV geschossige Mehrfamilienhäuser Die Bebauung im östlichen Bereich entlang des Grünzuges entspricht mit seiner Wohnnutzung und Geschossigkeit (III + Staffel und IV) der gegenüberliegenden Bebauung des Quartiers 3. Der zentrale Grünraum wird dadurch räumlich klar gefasst, die „grüne Mitte“ von Wedel Nord erhält ein Gesicht.

Wohnhöfe beidseits der Quartiersstraße Die Wohnhöfe südlich der Quartiersstraße sind als verdichtete Reihenhaus-/Stadthausquartiere konzipiert in zweigeschossiger Bauweise mit Staffelgeschoss. Auf der anderen Seite der Quartiersstraße wird das Thema Wohnhof wieder aufgenommen, jedoch kleinmaßstäblicher. Einzel-/Doppel-/und Reihenhäuser formen ruhige Wohnhöfe um die als Sackgasse ausgebildeten Erschließungsstraßen.

Schulstandort Ein Baustein der sozialen Infrastruktur ist am westlichen Rand des Quartiers zu finden. Hier liegt ein potenzieller Schulstandort. Die Notwendigkeit und Größe einer möglichen Schule soll im Rahmen der Bebauungsplanung des zweiten Bauabschnittes durch die Stadt Wedel erfolgen.

3.4.6 Quartier 6

In mittlerer Position der westlichen Teilfläche des Rahmenplans befindet sich das Quartier 6. Es schließt nördlich direkt an die Bebauungsstrukturen südlich der Voßhörntwiete an. Südlich und östlich begrenzt der öffentliche Grünraum das Quartier. Der westliche Abschluss wird durch den Wegraum der Aschhoopstwiete und den offenen Landschaftsraum gebildet.

Erschließung von Norden Es ist geplant, dieses Quartier vom Kreuzungspunkt der Aschhoopstwiete mit der im 2. Bauabschnitt weitergeführten Erschließungsstraße des 1. Bauabschnittes zu erschließen. Die Aschhoopstwiete endet für den Motorisierten Individualverkehr beim Anschluss an die Quartiersstraße.

Wohnhöfe verdichtet und offen Dieses Quartier hat eine ähnliche Struktur wie Quartier 4. Südlich der Quartiersstraße liegen drei Wohnhöfe mit Einzel- Doppel- und Reihenhäusern, die verkehrsberuhigt durch eine Sackgasse erschlossen werden. Auf der anderen Seite der Quartierstraße sind wie in Quartier 4 ebenfalls verdichtete Reihenhäuser/Stadthausstrukturen als Wohnhöfe ausgebildet.

Mehrfamilienhäuser am Grünraum Der Abschluss im Osten des Quartiers bildet mit seiner drei- bis viergeschossigen Wohnbebauung mit der gegenüberliegenden gleichhohen Wohnbebauung des Quartiers 2 die wirksamen Raumkanten für den zentralen Nord-Süd Grünraum.

3.4.7 Quartier 7

Einzel-/Doppelhäuser Einzel- und Doppelhäuser ergänzen die bestehende Bebauung im Quartier 7. Die Erschließung erfolgt sowohl von der Voßhörntwiete als auch aus dem Quartier 6.

3.5 Verkehr Erschließung Mobilität

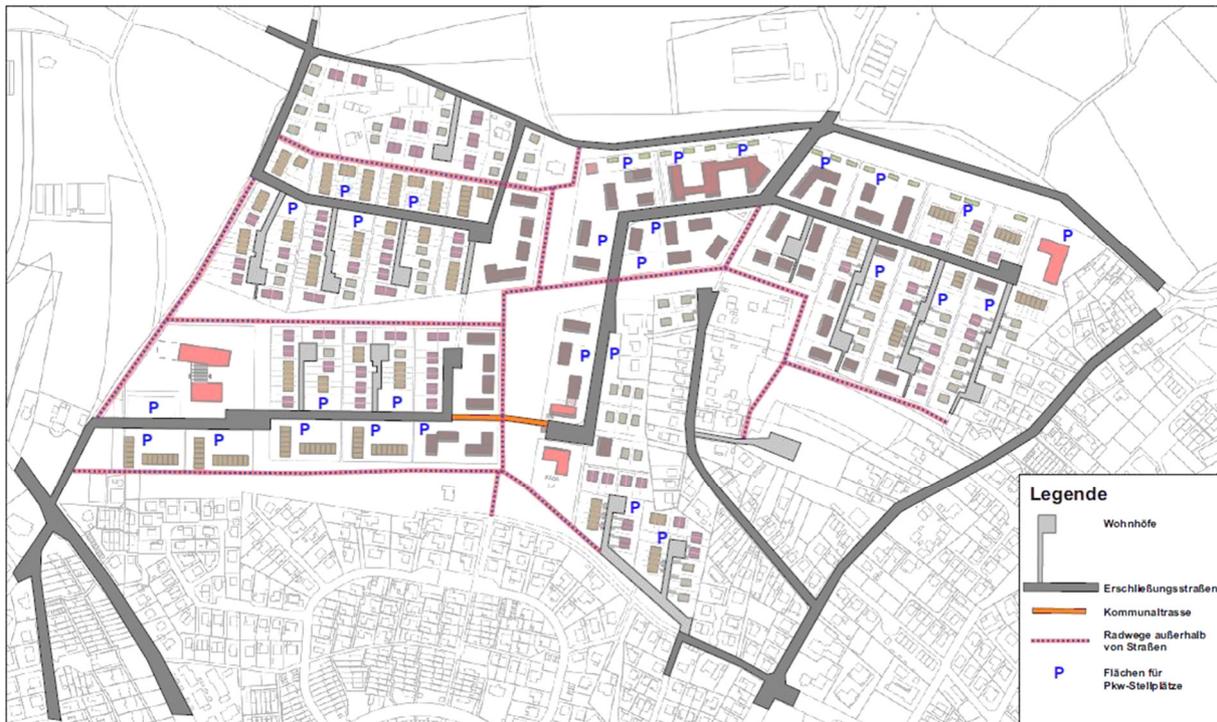


Abbildung 15

3.5.1 Äußere Erschließung

Nördliche Anbindung über Erschließungsstraße

Die verkehrliche Erschließung des 1. BA für den Kfz-Verkehr erfolgt maßgeblich über eine neue Erschließungsstraße, die östlich an den bestehenden Knotenpunkt Pinneberger Straße (L 105) / Steinberg / Flerrentwiete und westlich an den bestehenden Knotenpunkt Bündtwiete / Vosshörntwiete / Bullenseedamm anbindet. Im Zuge dessen ist es vorgesehen die Straße Steinberg untergeordnet an die Erschließungsstraße anzuknüpfen. Die genaue Ausbildung der westlichen Fortführung der Erschließungsstraße ist im Zuge des 2. BA zu klären.

Anbindung über Bündtwietel / Aastwietel / Aschhoopswietel

Über den nördlichen Abschnitt der Bündtwiete werden vom 1. BA die Quartiere 1 und 2 sowie darüber hinaus gehend Quartier 2a und ein Teilgebiet des Quartiers 3 an die geplante Erschließungsstraße angebunden. Über die Aastwiete und

Steinberg weiterführend über den Steinberg werden zwei südöstlich gelegene Teilquartiere des Quartiers 3 erschlossen. Die Fläche des 2. BA wird zu einem späteren Zeitpunkt voraussichtlich über die Aschhoopstwiete und die Vosshörntwiete verkehrlich erschlossen.

*zusätzliche Fahrten
Kfz-Verkehr
Mobilitätskonzept* Anhand des Nutzungskonzeptes wird für den 1. BA mit 560 Wohneinheiten von ca. 2.400 zusätzlichen Fahrten im Kfz-Verkehr täglich ausgegangen. Hierbei wird ein verkehrsreduzierender Effekt durch Etablieren von modernen Mobilitätsangeboten angenommen. Im Tageszeitraum (6.00 - 22.00 Uhr) entsteht ein vorhabeninduziertes Verkehrsaufkommen von 2 bis 3 Fahrten je Minute. Entsprechend der Annahme, dass innerhalb des 2. BA perspektivisch eine vergleichbare Entwicklung stattfindet, ist dann von ca. 5 induzierten Fahrten je Minute im Tageszeitraum auszugehen.

*Infrastruktur
ausreichend für 1. BA* Der Verkehr des 1. BA kann leistungsfähig und verkehrsverträglich über die bestehende Infrastruktur abgewickelt werden. Die Stadtverwaltung prüft die Ertüchtigung des Knotenpunkt Pinneberger Straße (L 105) / Flerrentwiete / Erschließungsstraße. In diesem Zuge soll als Variante auch der Umbau der Kreuzung zum Kreisverkehr geprüft werden. Die Option der Gestaltung als Kreisverkehr stimmt die Stadtverwaltung mit dem zuständigen Straßenbaulastträger LBV.SH ab. Im Falle der späteren Realisierung des 2. BA sind ggf. weitere Maßnahmen notwendig.

3.5.2 Innere Erschließung

*Gliederung der
Straßenfunktionen* Es soll eine hierarchische Gliederung der Straßen im Quartier verdeutlicht werden. Dabei stellt die Vosshörntwiete als „Erschließungsstraße“ zunächst die höchstrangige Straße dar. Von dieser führt der nördliche Abschnitt der als Sammelstraße einzustufende Bündtwiete in das Gebiet des 1. BA. Die Fortführung der Sammelstraße stellt die Quartierstraße 2 dar.

Über diese ist der zentrale Platzbereich am Kernhaus erreichbar. Die Quartierstraße 2 wird ebenfalls durch den ÖPNV befahren. Hierarchisch untergeordnet ist die Quartierstraße 1 als Wohnstraße zu kategorisieren, da hierüber ausschließlich Wohnnutzung angebunden wird und keine Befahrung durch den ÖPNV erfolgt. Auch fällt die Verkehrsbelastung in der Quartierstraße 1 gering aus, da die zugehörigen Stellplätze überwiegend direkt von der Bündtwiete angefahren werden. Es ist zu erwarten, dass die Hol- und Bringeverkehre der Kita in überwiegendem Maße von der Vosshörntwiete abgeleitet werden, die Anfahrt zur Südseite des Grundstücks ist aber auch über die Sammelstraße aus dem Quartier 1 möglich. Die weiteren Stichstraßen in die Quartiersbereiche (1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 3.5, 3.6) wären als Wohnwege zu kategorisieren, bei denen die Aufenthaltsfunktion deutlich im Vordergrund steht.

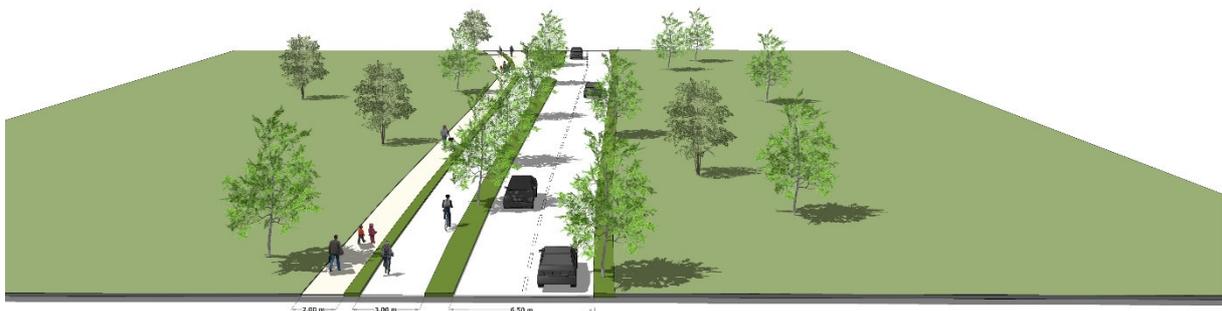


Abbildung 16

Kommunale Erschließungsstraße



Abbildung 17

Sammelstraße



Abbildung 18

Quartierstraße Quartiere 2 und 3



Abbildung 19

Quartierstraße Quartier 1

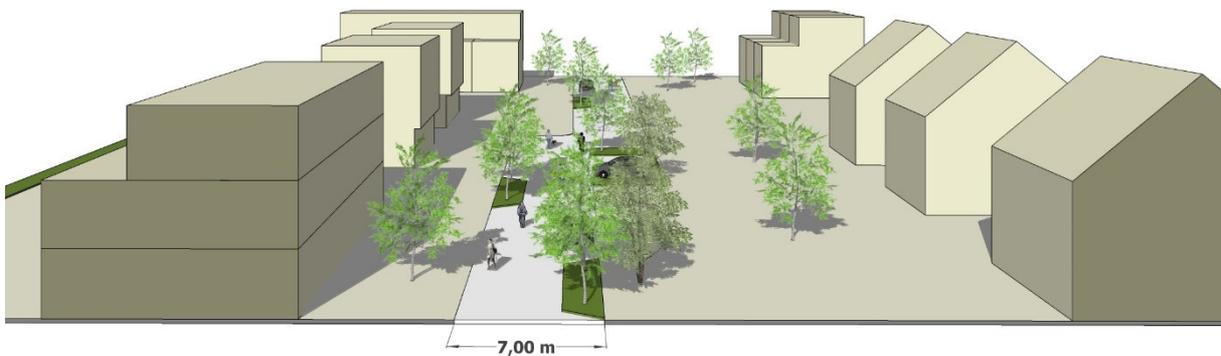


Abbildung 20

Stichstraßen

3.5.3 Ruhender Verkehr

*angemessener
Stellplatzbedarf*

Das Konzept für den ruhenden Verkehr sieht Stellplätze auf den privaten Grundstücksflächen und im öffentlichen Raum auf Basis eines Stellplatzschlüssels vor.

*Stellplätze
verdichteter
Wohnungsbau*

Für den Geschosswohnungsbau sind zentrale Parkplatzanlagen nach Möglichkeit abseits des Sichtfeldes aus dem öffentlichen Raum vorgesehen. In den nördlichen Quartieren wird der Übergangsbereich zur geplanten Erschließungsstraße als zentrale Parkplatzfläche und zusätzliche Pufferzone genutzt. Der verdichtete Geschosswohnungsbau wird zum Teil mit Tiefgaragen den Bedarf an Stellplätzen decken. Die privaten Stellplätze der Einzelhäuser sind auf den jeweiligen Grundstücken untergebracht, die der Doppel- und Reihenhäuser sind einerseits auf den jeweiligen Grundstücken und andererseits auf zentralen Überlaufflächen in den Wohnhöfen angeordnet. Auf diese Weise kann die Sichtbarkeit des ruhenden Verkehrs erheblich reduziert werden. Die Überlaufflächen können des Weiteren perspektivisch als Grundstücke zur Bebauung genutzt werden, wenn die vorgesehenen Angebote von Carsharing, E-Mobilität etc. (siehe Verkehrs- und Mobilitätskonzept) entsprechend wahrgenommen werden. Zusätzlich sollen Stellplätze im öffentlichen Raum für Besucher zur Verfügung gestellt werden.

Überlaufflächen

3.5.4 Radverkehr



Abbildung 21

Radwegverbindungen

Förderung Radverkehr

Die Förderung des Radverkehrs hat im vorliegenden Rahmenplan eine große Bedeutung. Auf Grund der Nähe des Planungsgebietes zum Stadtzentrum (S-Bahnhof ca. 1,8 km) und zu zentralen Einrichtungen des täglichen Bedarfs (Marienhof ca. 0,6 km) kann die Benutzung des Fahrrades einen wesentlichen Beitrag zur Mobilität der Bewohner leisten. Hiermit ist neben der Freizeitnutzung vor allem auch die alltägliche Nutzung für kurze und mittlere Wege gemeint. Voraussetzung dafür ist eine gut ausgebaute und ganzjährig sicher befahrbare Radverkehrsinfrastruktur.

Netz selbständiger Geh-/Radwege

Zu diesem Zweck sind in dem vorliegenden Rahmenplan neben den Wohn- und Erschließungsstraßen auch davon unabhängig geführte beleuchtete Wegeverbindungen in den Grünzügen vorgesehen, die für den Radverkehr genutzt werden können. Das gesamte Planungsgebiet soll sowohl in Nord-Süd als auch in Ost-West Richtung entsprechende Verbindungen anbieten.

*Stellplätze
Fahrräder*

Eine wichtige Voraussetzung für die selbstverständliche und flexible Nutzung des Fahrrads im Alltags- und Freizeitverkehr sind sichere, komfortable und zielnahe Möglichkeiten zum Fahrradparken. Entsprechende Anlagen hierfür sind sowohl bei den Wohnanlagen als auch bei den Kindertagestätten vorzusehen. Zudem sind den Wohngebäuden großzügig dimensionierte Fahrradabstellflächen zuzuordnen.

3.5.5 Mobilitätskonzept

Buslinie /ÖPNV

Das Rahmenplangebiet wird mit einer Buslinie in das ÖPNV-Netz Wedels eingebunden. Im ersten Realisierungsabschnitt ist vorgesehen, dass die Buslinie über den zentralen Zugang im Norden zwischen den Quartieren 1 und 2 auf der Quartiersstraße bis zur Stadtteil-Mitte führt und von dort wieder zurück. Es werden zwei neue Bushaltestellen vorgesehen, wobei eine im Bereich der Seniorencampus / der Mobilitätsstation und die andere im Bereich des Kernhauses verortet ist. Mit der Realisierung des 2. Bauabschnittes kann die Buslinie über die erweiterte Erschließungsstraße dann weitergeführt werden. Es ist eine Taktung von max. 20 Minuten anzustreben.

*Individuelle
Transportangebote
enge Vernetzung*

Die enge Vernetzung des Rahmenplangebietes mit dem Bestand bietet den Bewohnern die Möglichkeit, auf kurzem Weg z.B. per Fahrrad zeitnah zentrale Zielpunkte im Stadtgebiet Wedel zu erreichen. Dies gewährleistet auch den Übergang zu anderen Transportmitteln des öffentlichen Nahverkehrs (Busse, S-Bahn).

*Lademöglichkeiten
E-Autos/E-Bikes*

Das Mobilitätskonzept sieht im Quartier Lademöglichkeiten für E-Autos und E-Bikes sowohl im privaten als auch im öffentlichen Bereich vor. Dabei werden die Vorgaben des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) vollumfänglich eingehalten.

Carsharing

Des Weiteren ist angedacht, ein Carsharing-Modell mit zwei E-Autos durch einen privaten Betreiber im Quartier anzubieten, um die Anzahl an privaten PKW zu reduzieren. Die daraus resultierenden Anforderungen an das Stromnetz werden bereits in der Planung berücksichtigt, um im späteren Betrieb des Netzes den Leistungsanforderungen gerecht zu werden und das gleichzeitige Aufladen der E-Autos zu ermöglichen.

Mobilitätsstation

Es soll an zentraler verkehrlicher Position südlich der Stationären Einrichtung eine Mobilitätsstation errichtet werden, die eine Verknüpfungsanlage zwischen den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes darstellt. Hier findet sich u.a. auch das Carsharing-Angebot wieder. Des Weiteren kann die Mobilitätsstation zentraler Anlaufpunkt für die Bildung von Fahrgemeinschaften sein.

3.6 Grünzüge/Freiraumplanung



Abbildung 22

öffentlicher Freiraum

*öffentlicher
Freiraum:
Netz von
Grünverbindungen*

Die entstehende Bebauung wird durch ein großzügiges Netz von Grünverbindungen mit der Landschaft und den angrenzenden Freiräumen der Stadt verbunden. Gleichzeitig wird die Siedlung in überschaubare Einheiten gegliedert. Aus dem Zusammenspiel von Freiraum und Bebauung entsteht eine für den Stadtteil eigene Identität und Adressbildung. Die öffentlichen Grünzüge sind mit Fuß - und Radwegen ausgestattet und mit den privaten und halböffentlichen Flächen vernetzt. So leisten die Flächen einen wichtigen Beitrag zur Mobilität der Anwohner.

*Spiel- und
Freizeitangebote

extensive Gestaltung
Grünraum*

Die funktionale Ausstattung der Grünzüge soll die vielfältigen Spiel- und Freizeitbedürfnisse aller Anwohner berücksichtigen. Dazu werden die Freiflächen im Rahmen eines Gesamtkonzeptes differenziert entwickelt. Bei einer grundsätzlich landschaftlich extensiven Prägung sind an einigen zentralen Stellen intensiver ausgestattete Flächen vorgesehen. In den Grünzügen sind auch Flächen für die Rückhaltung und Ableitung des anfallenden Niederschlagswasser freizuhalten und in das Gesamtkonzept einzubeziehen.

Pflegekonzept

Neben einem gestalterischen Konzept für die öffentlichen Grünzüge ist in der weiteren Projektbearbeitung auch ein Pflegekonzept für die langfristige Unterhaltung erforderlich.

*privater Grünraum
Begrünungsmaß-
nahmen
Anpflanzgebot*

In den Quartieren mit Einzel- / Reihen- und Doppelhäusern stehen die Freiräume auf dem privaten Grundstück den Bewohnern zur freien Gestaltung im Rahmen eines Gesamtkonzeptes zur Verfügung.

In diesem Gesamtkonzept sind jeweils situationsabhängig verschiedene Begrünungsmaßnahmen und der Ausschluss von Nebenanlagen geregelt. Hierzu gehört die Anpflanzung von Hecken als Grundstückseinfriedung und ein Anpflanzgebot für Bäume. Dadurch wird eine intensive und ökologisch hochwertige Begrünung des Quartiers sichergestellt.

Pflegewege

Die Grundstücksflächen, die für die Ableitung und Rückhaltung von Niederschlagswasser erforderlich sind, müssen einschließlich der erforderlichen Pflegewege dauerhaft gesichert und unterhalten werden. Konkrete Maßnahmen werden im Rahmen des Entwässerungskonzeptes festgelegt.



Abbildung 23

privater Freiraum

Geschosswohnungs- bau Private und gemeinschaftliche Gartenflächen

Bei den Freiflächen im Geschosswohnungs-
bau sind für die Erdgeschosswohnungen jeweils private Gartenflächen vorgesehen. Diese sind im Rahmen eines Gesamtkonzeptes einheitlich mit Hecken einzufassen. Gleichzeitig sollen für alle Bewohner gemeinschaftlich nutzbare Aufenthaltsmöglichkeiten und Kleinkinder-spielflächen angeboten werden. Diese halböffentlichen Flächen werden über kurze Wege mit den umgebenden Freiräumen vernetzt.

Für die Freiflächen im Geschosswohnungs-
bau gilt neben dem Anpflanzgebot für Hecken auch das Pflanzgebot für Bäume um auch hier eine intensive Begrünung sicherzustellen.

Die Grundstücksteile, die für die Ableitung und Rückhaltung von Niederschlagswasser erforderlich sind, müssen durch entsprechende Festsetzungen gesichert werden.

3.7 Klima/Umwelt

3.7.1 Entwässerung / Bodenverhältnisse

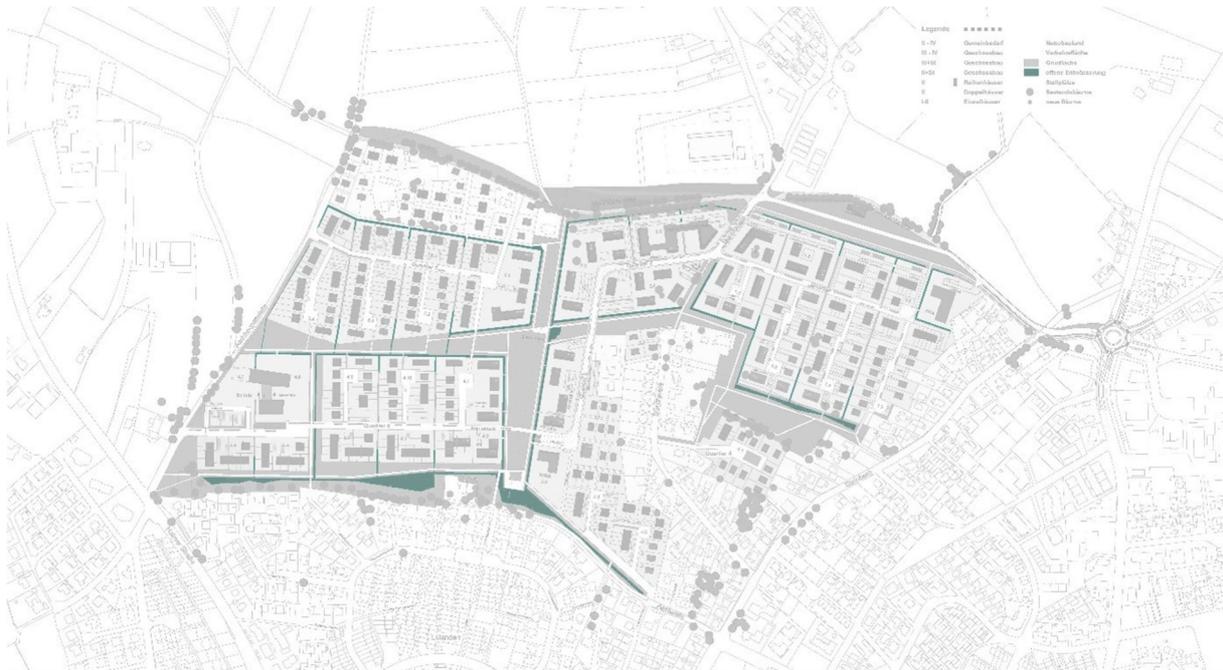


Abbildung 24

Entwässerung

Regenwasser in Mulden, Gräben und Rückhaltebecken

Auf Grund der Auslastung der vorhandenen Ableitungssysteme für Regenwasser sowie der umliegenden Gewässer können nur geringe Mengen in die vorhandenen Systeme eingeleitet werden. Aus diesem Grunde wird das Planungsgebiet von einem Netz von Mulden, Gräben und Rückhalteflächen durchzogen, welches in der Lage ist die anfallenden Niederschläge schadlos zurückzuhalten und zeitlich verzögert an den markierten Einleitpunkten an das Sielnetz der Stadt Wedel abzugeben.

angepasste Höhenlage erforderlich

Die Höhenlagen aller Baufelder sind so auszurichten, dass eine schadlose Ableitung des Regenwassers gewährleistet ist. Bei den Straßenflächen wird von einer Sielentwässerung ausgegangen.

3.7.2 Klima / Energie

KfW-Effizienzhäuser 55 (EnEV 2016 - GEG 2021)

Da rd. 30 Prozent der Treibhausgasemissionen in Deutschland durch Gebäude direkt und indirekt verursacht werden, zeigt sich hier die große Verantwortung für die Wohnungswirtschaft bei der Entwicklung von Wohnquartieren. Der Klimaschutzplan der Bundesregierung Deutschland fordert einen nahezu klimaneutralen Gebäudebestand bis zum Jahr 2050.

Diesen Herausforderungen wird Wedel Nord durch die Einhaltung der Kriterien von der Kreditanstalt für Wiederaufbau für KfW-Effizienzhäuser 55 (EnEV 2016/GEG 2021) und durch eine klimafreundliche und nachhaltige Wärmeversorgung gerecht.

3.7.3 Technische Infrastruktur

Netzmaßnahmen dem Bedarf angepasst

Die sich ändernden Anforderungen im Zeichen der Energiewende sollen bei der Planung und im Betrieb des elektrischen Versorgungsnetzes berücksichtigt werden. Auf Basis der potenziell höchsten Energiebedarfe des Baugebietes und unter Annahme der vorhandenen Versorgungseinrichtungen und Rahmenbedingungen (z. B. Ladezeiträume der E-Autos) wird definiert, welche Netzmaßnahmen in Bezug auf Leitungsquerschnitte und Anzahl an Trafostationen erforderlich sind, um die Versorgungssicherheit des Baugebietes zu gewährleisten.

Qualität Trinkwasser- versorgung

Bei Planung und Betrieb des Trinkwasserversorgungsnetzes im Baugebiet werden die hohen Qualitätsstandards der nationalen und internationalen Regelwerke eingehalten. Auf Basis des potenziell höchsten Trinkwasserverbrauchs des Baugebietes wird die Netzdimensionierung vorgenommen, um die Versorgung des Baugebietes zu jedem Zeitpunkt zu gewährleisten.

Fernwärme

Es wird eine zentrale Energieversorgung in angemessener Dimensionierung angestrebt, die durch ein leistungsfähiges Fernwärmenetzes, ausgehend von der Wärmeerzeugungsanlage, das Gebiet mit Wärme für Heizung und Warmwasser versorgt. Für die Wärmeerzeugungsanlage wird ein Standort zwischen der Erschließungsstraße und der Voßhörntwiete vorgeschlagen, der in geeigneter Entfernung zu dem zu versorgenden Gebiet - insbesondere dem Versorgungsschwerpunkt - liegt.

Glasfasernetz

Neben der Netzinfrastruktur von Strom, Wasser und Wärme ist geplant, dass Quartier mit einem flächendeckenden Glasfasernetz zu erschließen, um das Gebiet mit schnellem Internet, Telefonie und TV zu versorgen

3.7.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

ökologische Aspekte

Die im Plangebiet Wedel Nord vorgesehenen Grünzüge stellen einen Anschluss an das umgebende Biotopverbundsystem der Stadt Wedel her. Innerhalb der Freiflächen werden wesentliche Teile extensiv gestaltet, sodass hier sowohl Migrationswege als auch Lebensräume für verschiedene Tier- und Pflanzenarten entstehen. Besondere Bedeutung haben dabei die Gräben und Mulden für die Ableitung des Regenwassers. Bei der Gestaltung dieser Flächen sollen neben wasserwirtschaftlichen auch ökologischen Aspekten berücksichtigt werden. Auch die privaten Freiflächen sollen im Sinne des Artenschutzes und der Artenvielfalt ökologisch hochwertig gestaltet werden.

Bilanzierung

Im Rahmen der Bilanzierung wird davon ausgegangen, dass zur Realisierung von Wedel Nord Ausgleichsflächen benötigt werden. Ein Teil der Ausgleichsfläche kann im Gebiet Wedel-Nord selbst nachgewiesen werden. Zum Beispiel in den Grünzügen oder durch den Bau von Gründächern.

4. Realisierungsabschnitte

2 Bauabschnitte

Wedel-Nord gliedert sich in 2 größere Bauabschnitte. Es ist geplant zunächst mit dem Bebauungsplanverfahren für den 1. Bauabschnitt, der die Quartiere 1-3 umfasst, zu beginnen und im Anschluss die bauliche Umsetzung der Quartiere 1 bis 2a voranzutreiben.

Bebauungsplanung

Im Weiteren folgt eine gegebenenfalls erforderliche Fortschreibung des Rahmenplans für den 2. Bauabschnitt und die entsprechende Bebauungsplanung für das Teilgebiet. Das sequenzielle Vorgehen erlaubt vor dem Hintergrund der Größe von Wedel-Nord, abhängig von der zukünftigen Bedarfssituation, Anpassungen an der heute vorliegenden Planung vorzunehmen. Dies gilt insbesondere für die Untersuchung der Notwendigkeit bzw. der Größe einer möglichen Schule im 2. Bauabschnitt.

Erschließung

Bereits für die Umsetzung des 1. Bauabschnittes von Wedel-Nord bedarf es einer äußeren Erschließung bzw. Anbindung zum Steinberg/Pinneberger Straße. Zur Umsetzung des 1. Bauabschnittes sind darüber hinaus keine weiteren Infrastrukturmaßnahmen notwendig. Im Rahmen der Umsetzung des 2. Bauabschnittes sind wegen des zu erwartenden höheren Verkehrsaufkommens zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen zu berücksichtigen (siehe 3.5.1).

5. Abbildungsnachweis

- Abbildung 1 Siegerentwurf Städtebaulich-landschaftsplanerischer Wettbewerb Wedel Nord
- Abbildung 2 Modell Bürgerdialog 28.06.2016
- Abbildung 3 Flächennutzungsplan 26.01.2010
- Abbildung 4 Plangebiet Wedel Nord Gebietsgrenze (weiß)
- Abbildung 5 Städtebauliches Konzept / Rahmenplan Wedel - Nord
- Abbildung 6 Quartiere und Bauabschnitte
- Abbildung 7 Stadtteil-Mitte / soziales Zentrum
- Abbildung 8 Quartiere und Bauabschnitte
- Abbildung 9 1. Bauabschnitt
- Abbildung 10 Stadtteil - Mitte / soziales Zentrum
- Abbildung 11 Quartiere und Bauabschnitte
- Abbildung 12 Blick Wohnhof Richtung Mehrfamilienhäuser
- Abbildung 13 Entree Wedel Nord, Blickrichtung Süden in Achse Bündtwiete, links Geschosswohnungsbau, VI-geschossiger Akzent in der Mitte, rechts Seniorencampus
- Abbildung 14 Mobility Hub
- Abbildung 15 Verkehr
- Abbildung 16 Kommunaltrasse
- Abbildung 17 Sammelstraße
- Abbildung 18 Quartierstraße Quartiere 2 und 3
- Abbildung 19 Quartierstraße Quartier 1
- Abbildung 20 Stichstraßen
- Abbildung 21 Radwegverbindungen
- Abbildung 22 öffentlicher Freiraum
- Abbildung 23 privater Freiraum
- Abbildung 24 Entwässerung