



Dokumentation zur Informationsveranstaltung zum Rahmenplan Wedel Nord am 27.09.2021

Stand: 04.11.2021

Bildquelle: Stadt Wedel

Uhrzeit	Programmpunkt
19.00h	Begrüßung und Einführung <i>Katrin Fahrenkrug, Institut Raum & Energie (Moderation)</i>
19.05h	Begrüßung durch den Bürgermeister <i>Niels Schmidt, Stadt Wedel</i>
19.10h	Vorstellung des Rahmenplans inkl. der Themen Städtebau, Soziale Einrichtungen, Freiraumplanung, Erschließung und Verkehr, Klimaschutz und Umwelt <i>Herr Oschkinat, AC Architektencontor</i> <i>Herr Meyer, Schoppe + Partner</i> <i>Herr Hinz, Wasser- und Verkehrs- Kontor</i>
20.00h	Diskussion und Rückfragen
20.50h	Zusammenfassung und Ausblick
20.55h	Schlusswort des Bürgermeisters
21.00h	Ende der Informationsveranstaltung

Begrüßung und Einführung

Niels Schmidt, *Bürgermeister der Stadt Wedel*, begrüßt die ca. 140 Teilnehmenden vor Ort sowie die ca. 60 Zuschauer*innen im Livestream und freut sich über das zahlreiche Erscheinen und das rege Interesse.

Katrin Fahrenkrug, *Institut Raum & Energie*, begrüßt ebenfalls alle Teilnehmenden und erläutert die Zielsetzung und das Format der Informationsveranstaltung. Als hybride Events werden Live-Veranstaltungen bezeichnet, welche mit digitalen Komponenten ergänzt werden. Damit haben die Teilnehmenden, die online zugeschaltet sind, die Möglichkeit, mit der Chatfunktion Fragen zu stellen. Diese werden anschließend der Moderation zugespielt.

Vorstellung des Gesamtprojektes

Herr Oschkinat (*AC Architektencontor*) erläutert zu Beginn den Rahmenplan Wedel Nord mit Stand von 2021 sowie das Konzept, welches dem städtebaulichen Entwurf für das Neubaugebiet zugrunde liegt. **Herr Hinz** (*Wasser- und Verkehrs- Kontor*) stellt daran anknüpfend die zentralen Planungen zur Erschließung und hierarchischen Gliederung des (Plan-)Straßennetzes vor. Zudem geht er auf Analysen und Prognosen der jetzigen Situation ein und stellt das Mobilitätskonzept für das Neubaugebiet vor. Abschließend präsentiert **Herr Meyer** (*Schoppe + Partner*) das Freiraumkonzept und nennt die zentralen Rahmenbedingungen zur geplanten Entwässerung des Gebiets. Die vollständige Präsentation kann online abgerufen werden.



Abbildung: Vorstellung des Rahmenplans durch Herrn Oschkinat, Quelle: Stadt Wedel

Die vollständige Präsentation kann unter folgendem Link abgerufen werden:

<http://www.wedel-nord.de>

Diskussion und Rückfragen aus dem Plenum und im Chat

Verkehr / Erschließung

Das Thema rund um *Verkehr und Erschließung* war in der Diskussion am stärksten vertreten. Folgende Fragestellungen kamen auf:

Frage: Ein Teil des Verkehrs wird ja auch über die (schon heute) überlastete Wedeler Innenstadt in Richtung Hamburg fließen. Die Innenstadt ist schon heute zu bestimmten Zeiten überlastet. Gibt es hierzu Konzepte?

Antwort: Im Rahmen der durchgeführten Verkehrserhebung hat man gesehen, dass viel Verkehr bereits Richtung Pinneberg hochfließt. Zudem wurden die Knotenpunkte entlang der B431 angeschaut. Daraus wird deutlich, dass diese noch bei Fertigstellung des 1. Bauabschnitts weiterhin leistungsfähig sind. Im Zuge der Realisierung des 2. Bauabschnitts muss sicherlich noch weitergedacht werden, wie dort eine weitergehende Entlastung forciert werden kann.

Frage: Auch die H-Dörfer (Haseldorf, Haselau, Heist, Hetlingen, Holm) weisen fleißig neue Wohngebiete aus und dieser Verkehr schiebt sich zusätzlich über die schon überlastete B431.

Antwort: Neue Wohngebiete entstehen überall und Wohnraum wird überall nachgefragt. Insbesondere spielt in dieser Gebietslage die B431 eine übergeordnete Rolle. Dementsprechend steigt das Verkehrsaufkommen weiter an, wo wir alle entsprechend gefragt sind, auf andere Mobilitätsformen umzusteigen. Vor allem Wedel mit dem S-Bahn-Anschluss bietet für die intensiviertere Nutzung des ÖPNV ein sehr positives Ausstattungsmerkmal. Das E-Bike spielt für das Zurücklegen weiterer Strecken beispielsweise zum nächsten Nahverkehrsanschluss eine immer größere Rolle.

Frage: Wie kommen die verkehrsplanerisch errechneten 2.700 Fahrten pro Tag für das Neubaugebiet zustande? Bei einer Zugrundelegung von 6 Fahrten pro Fahrzeug (Annahme 600 Fahrzeuge) als Durchschnittswert würden demgegenüber 3.600 ergeben.

Antwort: Die 6 Fahrten beziehen wir in der Planung als Grundlage maßgeblich ein, obwohl dies einen konservativen Ansatz darstellt. Durch die geplanten Mobilitätsangebote erwarten wir einen Rückgang auf 2.700 Fahrten. Für die Rechnungen wurden die hohen Verkehrsstärken herangezogen, um die Belastung der Knotenpunkte bspw. Pinneberger Straße abzubilden. In den Berechnungsansätzen hat man eine gewisse Bandbreite der erzeugten MIV (Motorisierter Individualverkehr)-Wege. Diese Bandbreite beträgt 30-70 Prozent. Das Thema der Mobilitätsansätze ist noch relativ neu, sodass da noch nicht viel Forschungsmaterial zur Verfügung steht.

Man geht davon aus, dass insbesondere in innerstädtischen Lagen höhere Reduktionsraten erzielt werden können als in Randbereichen. In Wedel wird es demgegenüber erfolgsversprechender sein als vergleichsweise in Niebüll oder dem östlichen Kielumland. Im Ergebnis kam das Planungsteam für Wedel Nord auf den Schätzwert einer Reduzierung der Fahrten von 25 Prozent ausgehend von dem konservativen Wert der 3.600 Fahrten.

Hinweis aus dem Plenum: Der Planungsauftrag beschränkt sich ausschließlich auf die Planung des neuen Baugebiets. Auf Fragen nach dem übergeordneten Verkehrsfluss wurde nicht dezidiert eingegangen.

Frage: Wie viele Stellplätze sind für Wedel-Nord geplant (Stellplatzschlüssel pro Wohneinheit)? Wo werden diese verortet?

Antwort: Im Rahmen der Erstellung der Präsentation wurde eine Plangrundlage erstellt, wo Stellplätze für den ruhenden Verkehr lokalisiert wurden – etwa in Form von Quartiersparkplätzen. Bei Einfamilienhäusern wird es der Fall sein, dass die Stellplätze auf dem Grundstück angeordnet werden. Bei Mehrfamilienhäusern wird der ruhende Verkehr üblicherweise in Tiefgaragen untergebracht. Im nördlichen Bereich ist zudem eine zentrale Stellplatzanlage vorgesehen, mit dem Ziel, die PKWs aus dem Wohnquartier und den Innenhöfen rauszuhalten. In den Wohnhöfen gibt es sogenannte Überlauflächen, die als Stellplätze für den momentanen Bedarf dienen, jedoch im späteren Verlauf anderen Nutzungen zugeführt werden können, falls Mobility-Konzepte greifen, die zu einer Abnahme des MIV und PKW vor Ort führen. Damit liegt ein Konzept vor, das aktuell Antworten liefert, aber auch langfristige Entwicklungen miteinschließt.

Für den Geschosswohnungsbau (in der Regel 1 Stellplatz je Wohneinheit) sind zentrale Parkplatzanlagen nach Möglichkeit abseits des Sichtfeldes aus dem öffentlichen Raum vorgesehen. In den nördlichen Quartieren sind an deren nördlichem Rand im Übergangsbereich zum Landschaftsraum und zur Erschließungsstraße konzentriert Stellplatzflächen vorgesehen, die auch als zusätzliche Pufferzone genutzt werden. Der verdichtete Geschosswohnungsbau wird zum Teil mit Tiefgaragen den Bedarf an Stellplätzen decken.

Im Bereich des geförderten Wohnungsbaus sind abweichende, reduzierte Stellplatzschlüssel denkbar, jedoch mindestens 0,5 Stellplätze je Wohneinheit.

Die privaten Stellplätze der Einzelhäuser (2 Stellplätze je Wohneinheit) sind auf den jeweiligen Grundstücken untergebracht, die der Doppel- und Reihenhäuser (1,5 Stellplätze je Wohneinheit) sind einerseits auf den jeweiligen Grundstücken und andererseits auf zentralen „Überlauflächen“ in den Wohnhöfen angeordnet. Auf diese Weise kann die Sichtbarkeit des ruhenden Verkehrs erheblich reduziert werden. Die Überlauflächen können des Weiteren als Grundstücke zur Bebauung genutzt werden, wenn die vorgesehenen Angebote von Carsharing, E-Mobilität

etc. (siehe Verkehrs- und Mobilitätskonzept Wedel Nord) entsprechend in Anspruch genommen werden. Zusätzlich sollen Stellplätze im öffentlichen Raum für Besucher zur Verfügung gestellt werden. Endgültige Festlegungen erfolgen im Rahmen der Konkretisierung im B-Planverfahren.

Frage: Auf welchen Daten fußt die Feststellung, dass das Wedeler Verkehrsnetz noch belastbar ist und das zusätzlich prognostizierte Verkehrsaufkommen im Zuge der Realisierung des Neubaugebiets in das Bestandsnetz aufgenommen werden kann?

Antwort:

Datengrundlage ist eine Verkehrsanalyse durch Verkehrszählungen gemäß dem anzuwendenden Regelwerk EVE 2012 (Empfehlungen für Verkehrserhebungen) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Das zusätzliche Verkehrsaufkommen wurde gemäß der „Hinweise zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ der FGSV ergänzt und durch die aktuellen anerkannten empirischen Parameter von Dr. Bosserhoff abgeschätzt. Die Beurteilung der Leistungsfähigkeit des Streckennetzes sowie der relevanten Knotenpunkte erfolgt gemäß HBS 2015 (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) der FGSV. Es wurden somit alle Bewertungen entsprechend dem anzuwendenden Regelwerk durchgeführt. Die Leistungsfähigkeit und Verkehrsverträglichkeit konnte belegt werden.

Es wurde im Rahmen des Verkehrsgutachtens nicht nur der direkte Anbindungspunkt des 1. BA „Wedel Nord“ an das bestehende Streckennetz untersucht, sondern es wurden darüber hinaus ebenfalls die weiteren netzrelevanten Knotenpunkte Breiter Weg / Pinneberger Straße (L 105) / Wiedetwiete, Rissener Straße (B 431) / Rudolf-Breitscheid-Straße / Autal und Rolandstraße (B 431) / Austraße / Am Marktplatz (B 431) mit in die Betrachtung einbezogen. Für alle diese Knotenpunkte konnte auch perspektivisch mit Entwicklung des 1. BA Wedel Nord eine verträgliche Leistungsfähigkeit nachgewiesen werden. Als weiterer netzrelevanter Knotenpunkt im Stadtgebiet wurde in der Vergangenheit die Einmündung Rissener Straße (B 431) / Industriestraße an der Hamburger Stadtgrenze baulich ertüchtigt, sodass hier deutlich höhere Kapazitäten geschaffen wurden, die den zu erwartenden Mehrverkehr durch den 1. BA Wedel Nord aufnehmen können. Außerdem erfolgte ein durchgängiger dreistreifiger Ausbau der Rissener Straße (B 431) zwischen Lüchau und der Straße Voßhagen, der ebenfalls die Netzkapazität in den vergangenen Jahren erhöht hat. Über diese Nachweise kann das betroffene Gesamtnetz dem Regelwerk entsprechend somit als verkehrsverträglich eingestuft werden.

Alle erfolgten Berechnungen im Verkehrsgutachten haben tendenziell konservative Ansätze als Grundlage, bei denen von einem weiterhin hohen MIV-Anteil in bestehenden Verkehrsmix ausgegangen wird. U.a. stammen die zugrundeliegenden Verkehrserhebungsdaten aus einer Zeit

vor Covid 19 und somit aus einer Zeit, als Homeoffice quasi noch eine Besonderheit war. Tatsächlich ist heute eher von einer stadtweit niedrigeren Verkehrslast durch Auswirkungen der Flexibilisierung der Arbeitswelt und durch fortschreitende Digitalisierung (Homeoffice / Coworking) auszugehen, sodass insbesondere Berufsverkehre spürbar abnehmen oder sich auf den Zeitraum außerhalb der Spitzenstunden des Tages nivellieren, was dann zu einer Entlastung des städtischen Streckennetzes beiträgt. Dieses sind die ersten Schritte im Zuge der angestrebten Verkehrs- und Mobilitätswende. Nicht zuletzt wird die Stadt Wedel mit dem in Bearbeitung befindlichen gesamtstädtischen Mobilitätskonzept ein Steuerungsinstrument schaffen, um Einfluss auf die zukünftige Entwicklung des MIV im Stadtgebiet sicherzustellen.

Der Beitrag des 1. BA Wedel Nord zum städtischen Verkehrsgeschehen fällt mit zwei Kfz pro Minute und Richtung in der Spitzenstunde auch verhältnismäßig gering aus, sodass hierdurch keine spürbare Veränderung bei der Grundlast oder bei der verkehrlichen Gefahrenlage im Streckennetz zu erwarten ist. Das Quartier wird aus verkehrlicher Sicht sehr nachhaltig entwickelt und weist für den Rad- und Fußverkehr sowie den ÖPNV eine hochwertige innere Infrastruktur auf, die u.a. an bestehende Velorouten in Richtung S-Bahnhof anbindet. Die Aussage, dass der 1. BA nur entwickelt werden kann, wenn vorher andere Verkehrssituationen im Stadtgebiet signifikant verbessert werden, kann aus verkehrsplanerischer Sicht und über die erfolgten rechnerischen Nachweise nicht geteilt werden. Gleichwohl wird eine stadtweite Weiterentwicklung der Infrastruktur für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes unabhängig davon sehr begrüßt. Planungsgrundlage stellt u.a. das beschlossene „Radverkehrskonzept der Stadt Wedel“ aus dem Jahr 2008 dar, das inhaltlich in das aktuell entstehende Mobilitätskonzept der Stadt Wedel einfließt. Mobilitätsmaßnahmen und eine Begünstigung des Radverkehrs tragen sicher dann auch Früchte, wenn der Bevölkerung, wie im Schreiben formuliert, das Thema der nachhaltigen Mobilität „unter den Nägeln brennt“ und zukünftig mit immer mehr Radverkehr zu rechnen ist.

Kurzes Fazit: Wenn sich die Mobilität im restlichen Stadtgebiet insgesamt so entwickeln würde, wie es die Planung des 1. BA Wedel Nord erwarten lässt, würde Wedel auffallend an Lebensqualität gewinnen. Aus dieser Sicht wäre der 1. BA Wedel Nord als „Vorbild“ für die weitere Stadtentwicklung zu verstehen, das durch die eigene Realisierung die Bereitschaft und die Begehrlichkeit bei der nachhaltigen Entwicklung der weiteren stadtweiten Infrastruktur weckt.

Frage: Welche Geschwindigkeit ist auf der Haupterschließungsstraße vorgesehen?

Antwort: Die Regelgeschwindigkeit auf innerörtlichen Straßen ist gemäß StVO zunächst 50 km/h. Für die nördliche Erschließungsstraße wäre prinzipiell auch eine Geschwindigkeit von 30 km/h denkbar. Hier erfolgt im weiteren Verfahren die Prüfung und Anordnung durch die Verkehrsaufsicht.

Frage: Gibt es absolute Zahlen, welcher Mehrverkehr an welchem Knotenpunkt ankommt?

Antwort: Im Rahmen der Verkehrserhebung wurde die Verteilung der Verkehre an den Knotenpunkten erhoben, sodass die heutigen Werte bekannt sind. Zudem wurde im Gutachten der Mehrverkehr im Zuge der Realisierung des Neubaugebiets errechnet. Die absoluten Werte sind dem Verkehrs- und Mobilitätsgutachten zu entnehmen. In der Straße Autal sind es demnach z.B. 114 Kfz/h in der Spitzenstunde, was etwa 2 Kfz/min entspricht.

Frage: Wie sieht die zusätzliche Lärm- und Schadstoffentwicklung für die Bestands-Wedeler aus?

Antwort: Die Belastung durch Lärm wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung ermittelt und entsprechende Maßnahmen vorgeschlagen. Die letzte Schadstoffmessung wurde 2013 in der Mühlenstraße durchgeführt. Die ermittelten Werte lagen unterhalb der Grenzwerte. Mit dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen durch Wedel Nord (siehe vorstehend) treten keine signifikanten Änderungen ein.

Frage: Warum wird die Bündtwiete nicht zur Erschließung des MIV genutzt.

Antwort: Vorgabe für das Konzept war es, den Verkehr aus dem Bestandsgebiet herauszuhalten.

Frage: Wie viele Wohneinheiten sollen über die Aastwiete erschlossen werden? Die Aastwiete ist aktuell bereits sehr eng. Wird der nicht asphaltierte Teil der Aastwiete mit KFZ befahrbar bleiben?

Antwort: Das Konzept sieht die Erschließung von 35 Wohneinheiten (WE) (Einzel-, Doppel- und Reihenhäuser) vor. Gegenwärtig werden ca. 40 WE über die Aastwiete (einschließlich Appelboomtwiete erschlossen.

Frage: Warum ist die Appelboomtwiete als Erschließungsstraße im Konzept dargestellt?

Die Darstellung im Plan ist nicht richtig, die Appelboomtwiete ist nicht Teil des Erschließungskonzeptes und bleibt unverändert.

Frage: Inwiefern besteht noch Potenzial, im Plangebiet eine dominantere Rolle des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) zu ermöglichen?

Antwort: Dies ist äußerst wünschenswert. Es sollten baldige Gespräche mit dem Betreiber erfolgen, um einen gewissen planerischen Vorlauf zu haben. Auch der Ausbau der Radwege muss stadtweit weiter forciert werden. Der Radverkehr ist fester Bestandteil der Planung, wie man auch an den vorgestellten Plänen sehen kann.

Frage: Carsharing soll auch ein Teil des Mobilitätskonzepts sein. Wurden bereits Gespräche mit Anbietern geführt? Bisher gibt es ja diese Angebote noch nicht in Wedel.

Antwort: Die Vorhabenträger haben bereits mit mehreren Carsharing-Anbietern vielversprechende Gespräche geführt.

Frage: Findet erst die Bebauung und anschließend die verkehrliche Erschließung statt?

Antwort: Üblicherweise werden zunächst Baustraßen errichtet, die eine gewisse Tragfähigkeit aufweisen müssen. Zur Enderschließung können diese Baustraßen für die Erschließungsstraßen genutzt werden, oftmals bleibt der Unterbau bestehen.

Frage: Wie wird die Radweganbindung zum S-Bahnhof geplant?

Antwort: Jegliche infrastrukturelle Unterstützung zur Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (u.a. Radverkehr) kann ineinandergreifend zur Reduzierung der Kfz-Verkehre und zur Steigerung der Lebensqualität führen und wird somit aus verkehrsplanerischer Sicht uneingeschränkt befürwortet. Die Optimierung der Radwegeinfrastruktur kann durch Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept der Stadt Wedel (2008) erfolgen. Es ist davon auszugehen, dass dieses Konzept inhaltlich in das aktuell entstehende Mobilitätskonzept der Stadt Wedel einfließen wird. Die konkrete Optimierung der Qualität der Velorouten 6 und 7 ist sicher wünschenswert, sollte jedoch im Netzzusammenhang betrachtet und nicht in Abhängigkeit zur Entwicklung des 1. BA Wedel Nord gebracht werden.

Frage: Wie genau findet die Erschließung des ÖPNV statt?

Antwort: Aktuell verkehrt die relativ spärlich getaktete Linie 389, welche man zum einen stärken und in das Gebiet einführen müsste. Es fehlt die Durchbindung in den 2. Bauabschnitt bzw. im Rahmen einer 2. Ausfahrt, sodass eine Wendefahrt notwendig ist. Sobald Menschen da sind, ist auch eine gewisse Kundschaft vorhanden und es könnte dann interessant werden, den ÖPNV in das Neubaugebiet zu kriegen.

Ergänzende Hinweise aus dem Plenum:

- *Eine Teilnehmer*in fragte nach der Umsetzung eines autofreien Quartiers*

Antwort: Im Rahmen der Bearbeitung hat es eine intensive Diskussion (einschließlich Fachvorträge) zu diesem Thema gegeben. Die Lage des Quartiers, die nicht mit einer innerstädtischen Wohnlage z.B. in Hamburg zu vergleichen ist, und insbesondere die Einschätzung der aktuellen Nachfragesituation mit ihrem spezifischen Anforderungsprofil an diesem Standort (Randlage) sind die wesentlichen Parameter für eine Beurteilung. Der Autoverkehr wird so weit wie möglich reduziert (Verkehrs- und Mobilitätskonzept Wedel Nord). Die Straßenquerschnitte werden auf das kleinstmögliche Maß reduziert. Der ruhende Verkehr mit

seinen Stellplatzflächen wird nach Möglichkeit außerhalb der öffentlichen Wegräume angeordnet. Im Vordergrund steht die qualitätvolle Ausgestaltung des öffentlichen Raumes für Fußgänger und Radfahrer.

- *Für eine Teilnehmer*in ist es nicht schlüssig, dass durch die Neubebauung eine höhere Belastung auf den zentralen Wedeler Straßen folgt, die ohnehin schon zu den Stoßzeiten überlastet sind.*
- *Es geht ja nicht nur um den Verkehr in der Altstadt, es betrifft die gesamte B431 und wir können nicht alle auf alternative Verkehrsmittel umsteigen. Das ist nun wirklich kein Lösungsvorschlag, dass wir diesen zusätzlichen Verkehr hinnehmen müssen.*
- *Durch so ein großes neues Wohngebiet kommen nun einmal reichlich mehr Fahrzeuge dazu und wir Altwedeler müssen das einfach hinnehmen. Natürlich wird jeder auch jetzt schon darauf achten, so wenig wie möglich sein Fahrzeug zu nutzen, aber so ganz ohne wird es niemals gehen.*
- *Für eine Teilnehmer*in ist es nicht verständlich, dass die Menschen im neuen Wohngebiet Wedel Nord schön wohnen werden und auch alle mit dem Fahrrad zur S-Bahn fahren. Das ist doch Wunschdenken. Letztendlich leiden die alten Wohngebiete unter dem ständig neu dazukommenden Verkehr.*

Soziale Infrastruktur

Darüber hinaus bildete das Thema der *sozialen Infrastruktur im Neubaugebiet* einen inhaltlichen Schwerpunkt während der Diskussion. Dazu kamen folgende Fragen auf:

Frage: Warum ist keine Schule (v.a. Grundschule) im 1. Bauabschnitt vorgesehen vor dem Hintergrund, dass bereits heute Baucontainer für Schulzwecke genutzt werden?

Antwort: Im Laufe der Bearbeitung des Wettbewerbsentwurfs kam das Thema auf, wie zukunftsfähig kann dieser Standort sein und braucht eine Schule. In der Weiterentwicklung der Planung ist nun im 2. Bauabschnitt eine Schulfläche als Option enthalten, in Abhängigkeit davon, wie sich die Schulzahlen in Wedel entwickeln werden. Es ist derzeit schwer einzuschätzen, wie genau sich die Zahlen von Familien mit Kindern in dem 1. Bauabschnitt entwickeln werden. Daher ist es immer schwer, Schulprognosen treffen zu können. Insofern haben wir darauf reagiert und im 2. Bauabschnitt auf mittel- bis langfristiger Perspektive eine Schulfläche konzeptionell vorgehalten.

Frage: Warum befindet sich die Kindertagesstätte im Planungsgebiet unmittelbar neben der bestehenden Kita Spatzennetz, obwohl darauf bereits hingewiesen wurde in Bezug auf eine mögliche Verlagerung? Warum werden zwei Kindertagesstätten geplant, aber keine Schulen? Warum wird bei den Schulen gewartet und bei den Kitas nicht?

Antwort: Planungen können keine politischen Entscheidungen vorwegnehmen und aktuelle Entwicklungen nicht immer sofort in den Plan einfließen lassen. Die Planung hat bereits bei den Kitas aufgestockt, sodass fortan zwei Kitas vorgesehen sind. Zudem sind diese Kita-Flächen nicht parzellenscharf nur für die Neubebauung vorgesehen, sondern decken durch ihre Lage am Rand des Gebiets auch Bedarfe außerhalb des Quartiers ab. Im Zuge der Baurechtschaffung und Bebauung des 1. Bauabschnitts kann die Zeit dafür genutzt werden, den 2. Bauabschnitt präzise entlang der Bedarfe an Schulplätzen zu planen.

Frage: Warum wurde die Erweiterung der Steinberg-Sporthalle (3-fach Sporthalle) um drei weitere Felder nicht auf dem Planungsgebiet realisiert? Welche Sporthallenplanung gibt es konkret angesichts heutiger Engpässe?

Antwort: Sowohl die Notwendigkeit als auch die Suche nach geeigneten Standorten für eine Sporthalle sind Gegenstand weiterer vertiefender Untersuchungen im Rahmen der Sportentwicklungsplanung.

Frage: Was ist denn genau für Jugendliche vorgesehen?

Antwort: Im Rahmen der Freiraumplanung sind Jugendliche eine wichtige Nutzer*innengruppe und diese werden in der Planung ernst genommen. Dementsprechend wird es Angebote geben.

Hinweis aus dem Plenum: Wenn die Schule als letztes gebaut wird, aber vorher über 500 Wohneinheiten fertig gestellt werden, wird es einen Mangel an Schulplätzen geben. In der Moorweg-Schule sind momentan Container zur Schulnutzung aufgestellt worden.

Naturschutz/ Umwelt

Zudem bezogen sich Fragen aus dem Auditorium auf die Freiraumausstattung und Umweltaspekte sowie energetischen Standards im Neubau:

Frage: Warum ist das in der Anfangsplanung vorgesehene Biotop als Schutzstreifen für Wildtiere nicht mehr im Rahmenplan verortet?

Antwort: Das Planungsteam hat dieses Biotop auf dem Zettel und weiß um die Schutzbedürftigkeit dieses Bereichs. Die Fläche wird in der Planung berücksichtigt.

Frage: Gibt es seitens der Stadt Wedel bereits Überlegungen, wo und in welchem Umfang Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durch die Realisierung durchgeführt werden?

Antwort: Im Gebiet werden hochwertige Grünzüge errichtet, die zu einem gewissen Teil ausgleichswirksam sind. Jedoch werden diese erwartungsgemäß nicht ausreichen, sodass weitere Ausgleichsflächen notwendig sein werden. Es ist noch nicht diskutiert worden, welche Flächen dafür genutzt werden sollen. Eine Bilanzierung wird im Rahmen des B-Plan-Verfahrens erstellt.

Frage: Werden Dächer mit Photovoltaik-Anlagen ausgestattet und Fassaden- und Dachbegrünungsmaßnahmen durchgeführt?

Antwort: Fassaden- und Dachbegrünung wird es in jedem Falle geben. Photovoltaikanlagen werden Teil des Energiemanagements sein.

Frage: Gibt es Untersuchungen auf Altlasten im Zuge der starken Pestizidverwendung in der Baumschulnutzung?

Antwort: Die Böden sind zweifelsfrei belastet, es wird eine Klassifizierung von Z-2 angenommen. Dort ist mit hohen PAK-Werten (Polyzyklische Aromatische Kohlenwasserstoffe) zu rechnen. Die Böden werden nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen behandelt. Im Rahmen einer Untersuchung werden Proben entnommen. Wenn dieser stark belastet sein sollte, wird dieser abgetragen und steht für eine Wiederverwendung nicht mehr zur Verfügung. Daraus würde fachgerechte Entsorgung folgen.

Frage: Gibt es Planungen zu versickerungsfähigen und offenporigen Straßen- und Wegebelägen?

Antwort: Im Bereich von Stellplatzflächen werden mit großer Sicherheit versickerungsfähige Oberflächen gewählt werden. Zudem besteht die Möglichkeit, bei Wohnwegen ein offenporiges Pflaster zu verwenden. Grundsätzlich werden die Straßenabwässer in benachbarte Gräben eingeleitet und dezentral gesammelt, sodass es dort versickern und verdunsten kann.

Wassergebundene Oberflächen auf Fahrbahnen und Gehwegen ermöglichen sicher eine direktere Versickerung, gewährleisten jedoch aufgrund von Schlaglochbildung und Einwuchs keine dauerhafte Barrierefreiheit. Somit wird aus verkehrsplanerischer Sicht davon abgeraten.

Frage: Werden die Ausgleichsflächen öffentlich ausgewiesen, sodass man dazu Stellung nehmen kann?

Antwort: Im Rahmen des Bauleitverfahrens kann dazu Stellung bezogen werden.

Frage: Gibt es in den Grünzügen Ersatzbiotope?

Antwort: Kann es unter Umständen geben. Es gibt eine Fläche, die bereits jetzt einen höheren ökologischen Wert hat. Dort wird kein Spielplatz oder Ähnliches platziert, sondern diese Fläche sollte ihrem ökologischen Zustand entsprechend anders behandelt werden. Zudem werden im Bebauungsplanverfahren weitere naturschutzfachliche Untersuchungen gemacht, wo genau solche Flächen näher unter die Lupe genommen werden.

*Hinweis aus dem Plenum: Für eine Teilnehmer*in ist von Interesse, ob jetzt in Wedel ein Ende bezüglich des Wohnungsneubaus und der Flächenneuanspruchnahme abzusehen ist?*

Hierauf geht Bürgermeister Niels Schmidt in seinem Abschlusswort ein (siehe S. 15).

Energetische Konzepte

Frage: Wie sieht es mit Niedrigenergiehäusern im Planungsgebiet aus bzw. welche energetischen Standards liegen der Planung der Gebäude zugrunde?

Antwort: Energieeffizienz ist ein ganz wichtiges Thema und Energiestandards werden als grundsätzliches Niveau eingehalten.

Zudem geht Hartmut Thede, Handlungsbevollmächtigter des Wohnungsunternehmens Semmelhaack, in seinem Abschlusskommentar auf den Umgang mit dem Klimaschutz während der Bauphase ein (siehe S. 15).

Hinweis: Es sollten nachhaltige Baumaterialien festgelegt werden: Kein Gasbeton (für Innenräume vielleicht sogar Holzständer mit Stroh + Lehm); maximal Recyclingbeton; keine Mineralwolle (stattdessen Holzfasern, regionales Material: Seegrass etc.).

Antwort: Der Leitgedanke der Nachhaltigkeit prägt das Konzept der Planung für das Gebiet Wedel Nord. Ökologische, ökonomische und soziale Aspekte stehen im Zentrum.

Der Einsatz nachhaltiger Baumaterialien gehört selbstverständlich dazu. Die Auswahl der Materialien wird in Abstimmung mit der konkreten Baumaßnahme erfolgen. Auch hier bedarf es des Gestaltungsspielraums, um auf die unterschiedlichen Bauaufgaben und Projektbesonderheiten angemessen reagieren zu können.

Hinweis: In dem Erläuterungsbericht zum Rahmenplan steht, dass der Effizienzhausstandard 55 ausgeschrieben wird. Bzgl. der Energieeffizienz hatten gestern mehrere gefragt und es wurde auch unspezifisch geantwortet. Ich bin der Meinung es sollte der Plusenergiehausstandard festgelegt werden. Wie ein Teilnehmer bereits auf der Veranstaltung sagte: Der Stadtteil sollte sich autark mit Energie versorgen können.

Antwort: Der Energiestandard 55 ist als Mindeststandard für das Quartier vorgesehen. Ein höherer Standard wird projektabhängig festgelegt werden unter Berücksichtigung der aktuellen Förderprogramme. Eine Flexibilität ist in der weiteren Umsetzung wichtig, um z.B. im Bereich des geförderten Wohnungsbaus die Förderkriterien (u.a. auch die Baukosten) einhalten zu können.

Hinweis: Bitte legen Sie im B-Plan die Regenwassernutzung für Toiletten, Waschmaschinen und Garten fest. Wir machen das seit letztem Jahr und es funktioniert problemlos (siehe Hamburg Jenfelder Au/ Hamburg Water Cycle).

Abschluss

Es wurden Fragen an das Projektentwicklerteam Semmelhaack gestellt, die sich auf die Nutzungsmischung im Quartier, die Projektphasen und den Klimaschutz während der Bauphase bezogen.

Frage: Könnte Herr Thede Auskunft darüber geben, ob es den Wedelern möglich sein wird, Wohnungen zu kaufen?

Frage: Wie gestaltet sich der Zeitplan? Wann ist mit dem ersten Spatenstich zu rechnen?

Hartmut Thede, Handlungsbevollmächtigter des Wohnungsunternehmens Semmelhaack, führt aus, dass es verschiedenste Gebäudetypologien von Einfamilienhausbau über Doppel- und Reihenhäuser bis hin zu Geschosswohnungsbau geben wird. Im Konzept für Wedel Nord ist vorgesehen, auch einige Baufelder zum Selbstbau auszuweisen, der Umfang ist bisher noch nicht geklärt. Es wird Baugrundstücke für Einfamilienhäuser zum Kauf geben. Für den Bereich Eigentumswohnungen wird eng mit dem erfahrenen Partner Rehder Wohnungsbau zusammengearbeitet, die Mietwohnungen und Miethäuser wird Semmelhaack im Bestand halten. Somit ist ein bunter Mix an verschiedenen Nutzungen geplant. Semmelhaack ist Mitbegründer des schleswig-holsteinischen Klimapaktes. Damit ist der Klimaschutz dem Wohnungsunternehmen von großer Bedeutung, sodass hohe ökologische und energetische Anforderungen an das Neubaugebiet gestellt werden. Sofern 2022 der Aufstellungsbeschluss gefasst wird, werden 18-24 Monate für das Bauleitverfahren des 1. Bauabschnittes veranschlagt. Wenn 2024 Baurecht da ist, wird ein Zeitfenster von 2-3 Jahren für den Bau des Abschnittes veranschlagt. Demnach kann 2026/2027 mit der Fertigstellung gerechnet werden.

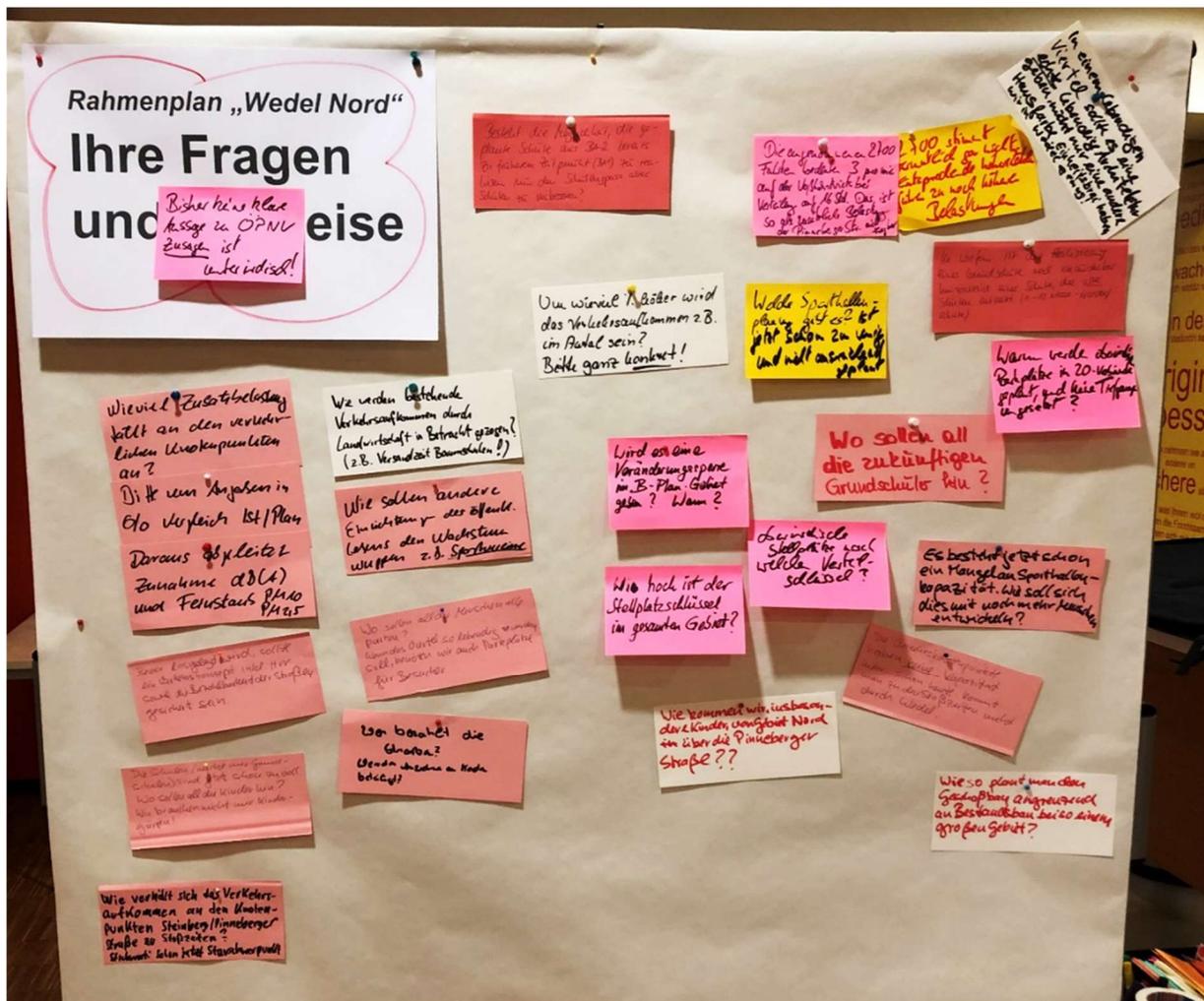
Niels Schmidt, Bürgermeister der Stadt Wedel, bedankt sich für die sehr sachliche Diskussion und sieht den Abend als gutes Beispiel für eine gelungene Bürger*innenpartizipation. Wedel ist durch seine Struktur – Landesgrenze im Osten, Wassergrenze im Süden und FFH- und Naturschutzgebiete im Westen – nur im Norden wachstumsfähig. Mit diesem Wohnbauprojekt sind dann vermutlich die Grenzen erreicht. Persönlich gesagt sind mit diesem Projekt die Grenzen des Bevölkerungswachstums erreicht. Die Stadt Wedel hat sich sehr sorgfältig durch verschiedene Gutachten mit den finanziellen Folgen dieses Vorhabens auseinandergesetzt. Die Infrastrukturmaßnahmen sind im Wesentlichen von den Trägern des Projektes zu finanzieren.

Impressionen



Abbildung: Impressionen der Informationsveranstaltung, Quelle: Stadt Wedel sowie Institut Raum & Energie

Abschließend hatten die Teilnehmenden nach dem Veranstaltungsende die Möglichkeit, Fragen sowie Anmerkungen an eine Moderationswand zu heften. Die Ergebnisse sind in der folgenden Abbildung dargestellt:



Neben allgemeinen Fragen bzw. Anmerkungen wurden insbesondere die Themen „Mobilität/Verkehr“ sowie „Soziale Infrastruktur“ angesprochen. Folgende Fragen/Anmerkungen wurden von den Bürger*innen im Anschluss an die Veranstaltung an die Wand geheftet:

Allgemeines

- Wird es eine Veränderungssperre im B-Plangebiet geben und wann?
Antwort: Eine Veränderungssperre wird als nicht erforderlich angesehen, da sich die Flächen überwiegend im Besitz der beiden Projektentwickler befinden.
- Wie kann eine echte lebendige Architektur erreicht werden, nicht nur eine andere Hausfarbe?

Antwort: Mit dem Rahmenplan wird die Basis eines qualitativ hochwertigen städtebaulichen Konzeptes geschaffen. Architektonische Vorgaben können – gegebenenfalls – im Bebauungsplan aufgenommen werden.

- Wieso plant man den Geschosswohnungsbau angrenzend an das Bestandsgebiet (Einfamilienhausgebiet) bei so einem großen Gebiet?

Antwort: Geschosswohnungsbau befindet sich nicht an den Übergängen zu den Bestandsgebieten.

Verkehr

- Warum werden oberirdisch Parkplätze in 20-Verbände geplant und keine Tiefgaragenstellplätze umgesetzt? (*Beantwortung siehe Seite 5*)
- Um wieviel höher wird das Verkehrsaufkommen z.B. im Autal und an dem Knotenpunkt Steinberg/Pinneberger Straße sein? (*Beantwortung siehe Seite 6 mit Verweis auf das Verkehrs- und Mobilitätsgutachten*)
- Die angenommenen 2.700 Fahrten bedeuten drei Fahrten pro Minute auf der Voßhörentwiete bei Verteilung auf 16 Stunden, was als zusätzliche Belastung der Pinneberger Straße nicht tragbar ist. (*Beantwortung siehe Seite 5f.*)

- Wie werden bestehende Verkehrsaufkommen durch die Landwirtschaft in Betracht gezogen (z.B. Versandzeit Baumschulen)?

Antwort: Bestehende Verkehrsaufkommen wurden durch die als Datengrundlage dienende Verkehrserfassung berücksichtigt. Hierbei wurden ebenfalls die auftretenden landwirtschaftlichen Fahrten analysiert und berücksichtigt. Zukünftig ist durch die Wahl der Fahrbahnbreite der Haupteinschließung der Begegnungsfall mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen konfliktarm möglich.

- Wo sollen all die Menschen parken? Wenn das Viertel lebendig werden soll, werden Parkplätze für Besucher benötigt.

Antwort: Die Stadt Wedel gibt einen zu berücksichtigenden Stellplatzschlüssel vor, der ebenfalls öffentliche Parkstände für Besucher des Quartieres berücksichtigt.

- Wer bezahlt die Straßen - werden Anwohner an den Kosten beteiligt?

Antwort: Vorgesehen ist die Kostenübernahme für die äußere und innere Erschließung durch den/die Projektentwickler.

- Bevor die Realisierungsphase beginnt, sollte ein Verkehrskonzept inkl. HVV sowie die Bezahlbarkeit der Straßen gesichert sein.

Antwort: Die Konkretisierung und Abstimmung mit dem ÖPNV Betreiber erfolgt parallel zum B-Plan Verfahren.

- Warum gibt es bisher keine klaren Aussagen zum ÖPNV? (*Beantwortung siehe Seite 8*)
- Wie kommen insbesondere Kinder von Wedel Nord über die Pinneberger Straße?

Antwort: Der Knotenpunkt Pinneberger Straße (L 105)/ Flerrentwiete wird im Rahmen der Entwicklung des 1. BA Wedel Nord baulich ertüchtigt. In diesem Zuge wird am Knotenpunkt u.a. eine gesicherte Querungsstelle für Fußgänger eingerichtet.

Soziale Infrastruktur

- Welche Sporthallenplanung gibt es konkret angesichts heutiger Engpässe?
- Besteht die Möglichkeit, die geplante Schule aus Bauabschnitt 2 bereits zu einem früheren Zeitpunkt (1. Bauabschnitt) zu realisieren, um den Schulengpass aller Schulen zu verbessern?
- Wo sollen all die zukünftigen Grundschüler hin?
- Wie sollen andere Einrichtungen des öffentlichen Lebens das Wachstum aufnehmen (z.B. Sportvereine)?
- Inwiefern ist die Realisierbarkeit einer Grundschule noch veränderbar zugunsten einer Schule, die alle Schulen entlastet (1-13. Klasse als Waldorf-Schule)?
- Wie soll sich die jetzt schon mangelnde Sporthallenkapazität mit noch mehr Einwohner*innen entwickeln?

Antworten: Die Fragen bezüglich der sozialen Infrastruktur sind Gegenstand weitergehender Untersuchungen bzw. Entwicklungsplänen und politischer Entscheidungen. Eine Vertiefung zu dieser Thematik wird im Rahmen der Bebauungsplanung stattfinden.

Im Rahmen des Sportentwicklungsplans werden Sporthallenkapazitäten und mögliche Erweiterungen vertiefend untersucht.

Wedel, 05.11.2021

GG, TS