

<u>öffentlich</u> Verantwortlich: Fachdienst Stadt- u. Landschaftsplanung	BESCHLUSSVORLAGE
--	--

Geschäftszeichen	Datum 30.11.2021	BV/2021/135
------------------	---------------------	--------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Planungsausschuss	Entscheidung	11.01.2022

Mobilitätskonzept Wedel

hier: Inhaltliche Ausrichtung des Mobilitätskonzeptes

Beschlussvorschlag:

Der Planungsausschuss beschließt die inhaltliche Ausrichtung des Mobilitätskonzeptes auf der Grundlage von 15 Handlungsbausteinen (s. Anlage 2 Seite 4).

Ziele

1. Strategischer Beitrag des Beschlusses

(Bezug auf Produkt / Handlungsfeld / Oberziele)

Unter Handlungsfeld 3 „Stadtentwicklung“ wird als strategisches Ziel genannt: „Die Stadt sorgt für einen ausgewogenen, zukunftsorientierten Verkehrsmix, der sowohl Belange der Umwelt als auch des Wirtschaftsstandortes berücksichtigt“.

2. Maßnahmen und Kennzahlen für die Zielerreichung des Beschlusses

./.

Darstellung des Sachverhaltes

Die von der AktivRegion Pinneberger Marsch & Geest e.V. geförderte Erstellung eines Mobilitätskonzeptes wurde am 10.09.2019 vom Rat der Stadt Wedel beschlossen.

Wesentlicher Bestandteil war bzw. ist eine dialog-orientierte Ausrichtung (s.a. Projektablauf Anlage 1)

Im Rahmen der Projektbearbeitung wurden bisher umfangreiche Beteiligungen der Öffentlichkeit durchgeführt und ausgewertet:

- Online Mobilitätsumfrage vom 21.09 bis 12.10.2020
- Bürgerforum am 20.04.2021
- Planungswerkstatt 1 am 21.09.2021
- Planungswerkstatt 2 am 27.10.2021.

Mit der Einrichtung einer AG Mobilität, die bisher viermal tagte, wurden die Voraussetzungen für eine enge Einbeziehung der Politik in den Prozess geschaffen. Gespräche mit Fachleuten, Analysen, Beobachtungen, fachplanerische Überlegungen u.a. haben den Prozess ergänzt.

Nach Abschluss der Phase der Beteiligung der Öffentlichkeit wurden 15 Handlungsbausteine herausgearbeitet (siehe Anlage 2). Bei den Handlungsbausteinen handelt es sich um inhaltliche Schwerpunktsetzungen des Mobilitätskonzeptes. Sie leiten sich aus den Ergebnissen des Beteiligungsprozesses ab, ergänzt um eine fachliche Expertise und Einschätzung. In der zuletzt stattgefundenen Sitzung der AG Mobilität am 24.11.2021 wurden die 15 Handlungsbausteine von den politischen Vertretern der Fraktionen bestätigt.

Um sicherzustellen, dass diese Ausrichtung so politisch mitgetragen wird, wird vorliegend ein Zwischenbeschluss herbeigeführt.

Weiteres Vorgehen:

1. Für jeden Handlungsbaustein werden im weiteren Verfahren vertiefende Maßnahmen bzw. -pakete erarbeitet.
2. Politische Beschlüsse begleiten die Festlegung von Maßnahmen. Eine Prioritätensetzung der enthaltenen Maßnahmen soll erst zum Abschluss des Projektes erfolgen.
3. Prüfung von Fördermöglichkeiten für umzusetzende Maßnahmen.
4. Umsetzung

Begründung der Verwaltungsempfehlung

Die Vorgehensweise entspricht dem festgelegten Beteiligungsverfahren.

Mit der 2. Planungswerkstatt ist die aktive Beteiligungsphase für die Bürger zunächst abgeschlossen. Es folgt die konzeptionelle Bearbeitung der Beteiligungsergebnisse in Form von Handlungsbausteinen

Eine Bestätigung des Planungsausschusses durch Beschluss trägt zur Verfahrenssicherheit bei.

Darstellung von Alternativen und deren Konsequenzen mit finanziellen Auswirkungen

./.

Finanzielle Auswirkungen

Der Beschluss hat finanzielle Auswirkungen:

☐ ja ☒ nein

Mittel sind im Haushalt bereits veranschlagt

☐ ja ☐ teilweise ☐ nein

Es liegt eine Ausweitung oder Neuaufnahme von freiwilligen Leistungen vor:

☐ ja ☐ nein

Die Maßnahme / Aufgabe ist

- ☐ vollständig gegenfinanziert (durch Dritte)
☐ teilweise gegenfinanziert (durch Dritte)
☐ nicht gegenfinanziert, städt. Mittel erforderlich

Aufgrund des Ratsbeschlusses vom 21.02.2019 zum Handlungsfeld 8 (Finanzielle Handlungsfähigkeit) sind folgende Kompensationen für die Leistungserweiterung vorgesehen:

(entfällt, da keine Leistungserweiterung)

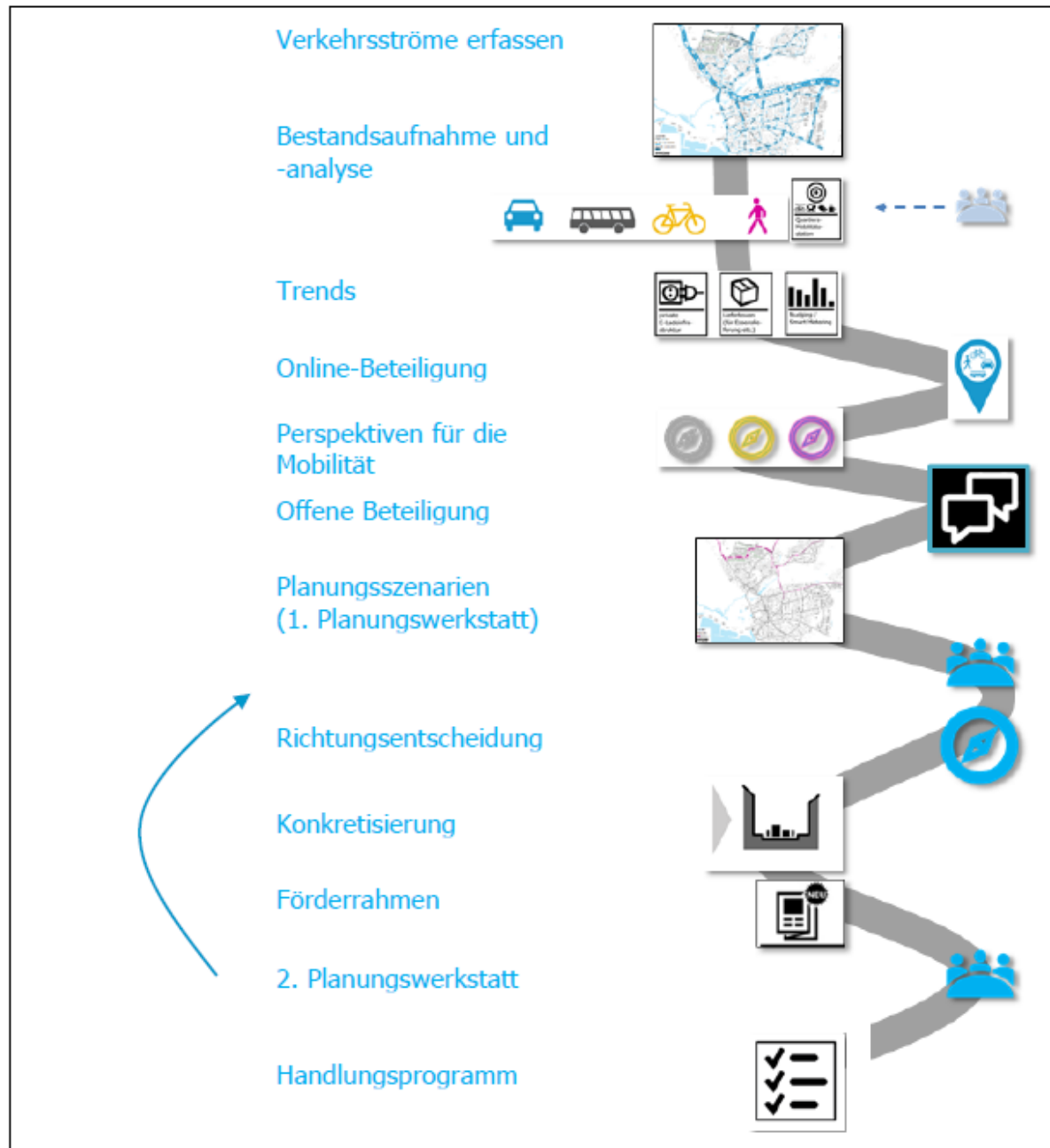
Ergebnisplan						
Erträge / Aufwendungen	2021 alt	2021 neu	2022	2023	2024	2025 ff.
	in EURO					
*Anzugeben bei Erträge, ob Zuschüsse / Zuweisungen, Transfererträge, Kostenerstattungen/Leistungsentgelte oder sonstige Erträge Anzugeben bei Aufwendungen, ob Personalkosten, Sozialtransferaufwand, Sachaufwand, Zuschüsse, Zuweisungen oder sonstige Aufwendungen						
Erträge*						
Aufwendungen*						
Saldo (E-A)						

Investition	2021 alt	2021 neu	2022	2023	2024	2025 ff.
	in EURO					
Investive Einzahlungen						
Investive Auszahlungen						
Saldo (E-A)						

Anlage/n

- 1 Mobilitätskonzept - Projektablauf
- 2 Herleitung eines 15-Punkte-Handlungsprogramms

Projektablauf





Mobilitätskonzept für die Stadt Wedel – Herleitung eines 15-Punkte-Handlungsprogramms

25.11.2021, Hamburg

Dipl.-Ing. Markus Franke

Katrin Fahrenkrug M.A.

Johann Helmann B.Sc.

Teike Scheepmaker M.Sc.

- Das Mobilitätskonzept umfasst die Strategische Ebene der kommunalen Verkehrsplanung.
- Es ist modular aufgebaut und besteht aus fünfzehn aufeinander abgestimmten Handlungsbausteinen, die einer gemeinsamen Leitschnur folgen (69 Handlungsansätze, Stand 25.11.2021).
- Es wird in Teilkonzepten ausformuliert, die jedoch nachfolgend weiterhin zu konkretisieren sein werden.
- Das Mobilitätskonzept wurde sehr dialog-orientiert angelegt: insofern sind die strategischen Grundlinien in hoher Übereinstimmung mit der Bürger:innenmeinung (der Teilnehmenden am Prozess); in Fragen der Umsetzung und Technik dienen die Äußerungen vor allem als Anregungen.
- Darüber hinaus enthält es fachplanerisch und städtebaulich begründete Empfehlungen.
- Die Realisierung möglichst barrierefreier Lösungen ist übergreifend in allen Handlungsfeldern anzustreben.
- Dem Handlungsprogramm soll in seinen groben Zügen – wie nachfolgend dargestellt - vor der weiteren Ausarbeitung politisch zugestimmt werden. Eine Prioritätensetzung soll erst zum Abschluss des Projektes erfolgen.

Vorbemerkungen zum Handlungsprogramm

Tenor zur übergeordneten Handlungsstrategie der Wedeler:innen im Beteiligungsverfahren

- Angebote für ein freiwilliges **Leben ohne Auto** müssen mit höchster Priorität gestärkt werden
- Radverkehrsförderung genießt die größte Unterstützung
- Darüber hinaus stehen die Fußverkehrsbedingungen, das ÖPNV-Netz sowie Verknüpfungsanlagen und Services im Vordergrund
- Autoverkehr soll nicht verhindert, aber erschwert werden
- Kurze Wege / Bewegungsfreiheit, Entschleunigung, Verkehrssicherheit und Straßenraumgestaltung sind ebenfalls Schwerpunktthemen
- Strategien zur Beibehaltung oder Steigerung der Fortbewegungsqualität mit Autos haben überhaupt keinen Zuspruch

15-Punkte-Programm („Handlungsbausteine“)

**Perspektive
Kfz-
Verkehrsnetz**

**Ausdehnung
Tempo 30**

**Umbau
Bahnhofstraße**

**Aufbau
Mobilitäts-und
Fahrradstation
am Bahnhof**

**Verknüpfung
von Bahnhof
und
Bahnhofstraße***

**Ausbau
Radverkehrs-
netz**

**Erleichterung
Fahrradparken**

**Stärkung
Fußverkehr**

**Schulweg-
sicherung**

**ÖPNV-
Entwicklung**

**Expansion
CarSharing**

**Einrichtung
StadtRad-
System**

**Integration der
B 431**

**Ausweitung
Ladesäulennetz**

**Initiierung
smart city**

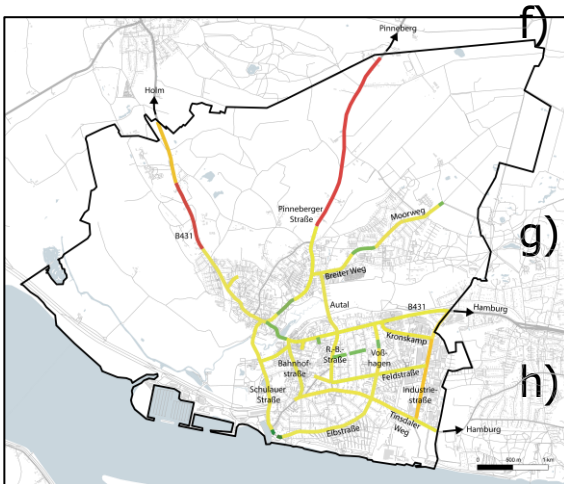
* Die Mobilitätswende vom Bahnhof ausgehend

15-Punkte-Programm („Handlungsbausteine“)

1. Perspektive Kfz-Verkehrsnetz

Perspektive Kfz- Verkehrsnetz

- a) Das Kfz-Verkehrsnetz bleibt im Wesentlichen wie es ist.
- b) Neue Erschließungsstraßen, gezielte Straßennetzunterbrechungen oder Einbahnstraßensysteme im untergeordneten Netz (z.B. Tinsdaler Weg – Feldstraße) sind möglich.
- c) Für die B 431 wird keine Einbahnstraßenlösung verfolgt, dies wird begründet.
- d) Das Vorbehaltsnetz bleibt ebenfalls im Wesentlichen wie es ist, Tempo-30-Regelungen können jedoch auch dort ausgedehnt werden (→ eigenes Teilkonzept „Ausdehnung von Tempo 30“).
- e) Neuverkehre von Wedel Nord können zu Ausbaurfordernissen bestehender Straßen bzw. Knotenpunkte führen. Die Entwicklung des 2. Bauabschnitts bedingt weitergehende Untersuchungen.



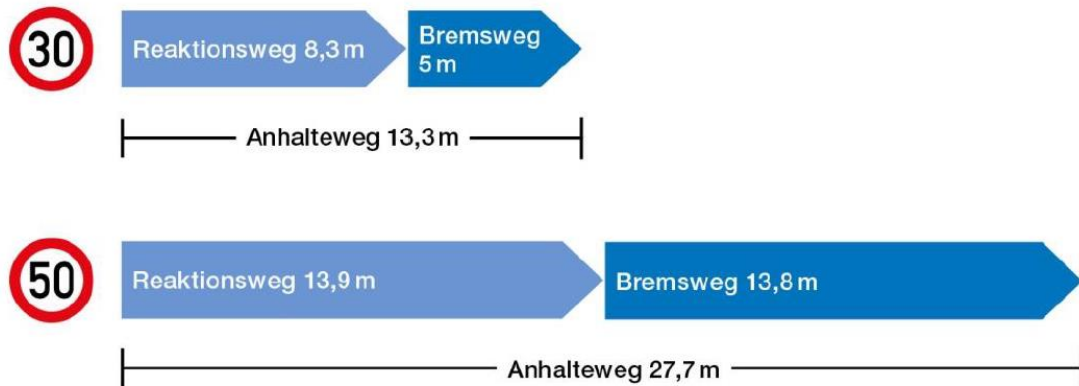
- f) Die Datengrundlage der Verkehrsmengen wird baldmöglichst erneuert. Prognosegrundlagen von Bedarfen werden erneuert - wegen Verhaltensänderungen, „Homeoffice-/ Coworking-Faktor“, demografischem Wandel.
- g) Die Bahnhofstraße stellt ein eigenständiges Thema dar, bei dem jedoch mögliche Verkehrsverlagerungen gesehen werden müssen.
- h) Die B 431 behält ihre Funktion bei, es werden jedoch Maßnahmen entwickelt, die die städtebauliche Integration verbessern (→ eigenes Teilkonzept „Integration B 431“)

15-Punkte-Programm („Handlungsbausteine“)

2. Ausdehnung Tempo 30

Ausdehnung Tempo 30

- a) Im Stadtgebiet Wedel soll möglichst umfassend Tempo 30 angestrebt werden.
- b) Der Rechtsrahmen ist heute noch restriktiv, entwickelt sich jedoch absehbar weiter, ist insofern zu beobachten und hinsichtlich künftiger Handlungsspielräume im Sinne des Oberziels zu nutzen.
- c) Auf Tempo 30-Regelungen ist zu verzichten, wenn unerwünschte Verdrängungen ausgelöst werden könnten.
- d) Außerhalb des Vorbehaltsnetzes sollte kurzfristig flächendeckend Tempo 30 eingerichtet werden, in der Regel als Zonen-Regelung.
- e) Busverkehr ist zu berücksichtigen, stellt jedoch kein Ausschluss-Kriterium dar.



15-Punkte-Programm („Handlungsbausteine“)

3. Umbau der Bahnhofstraße

Umbau Bahnhofstraße

- a) Der Umbau der Bahnhofstraße wird mit dem übergeordneten Ziel angestrebt, die Aufenthaltsmöglichkeiten maximal zu verbessern, ohne unverträgliche Verdrängungseffekte auszulösen.
- b) Der hohen Bedeutung im Radverkehrsnetz ist zu entsprechen.
- c) Das Shared-Space-Prinzip hat als Lösungsmöglichkeit Vorrang.
- d) Ein Verkehrsversuch soll die Wirkungen zunächst austesten.
- e) Die genaue Ausgestaltungsweise und räumliche Ausdehnung für einen temporären Versuchszeitraum werden in einem gesonderten Gremium unter Einbeziehung der lokalen Aktiven ausdiskutiert.



15-Punkte-Programm („Handlungsbausteine“)

4. Aufbau Mobilitäts- und Fahrradstation am Bahnhof

Aufbau Mobilitäts-und Fahrradstation am Bahnhof

- a) Auf dem Gelände des Zentralen Omnibusbahnhofs wird eine „Mobilitätsdrehscheibe“ konzipiert.
- b) Das geplante Angebot sollte neben hochwertigem und erweitertem Fahrradparken diverse Service-Angebote für Radfahrende, CarSharing, Paketstation und andere Sharing-Dienstleistungen umfassen.
- c) Die bereits erfolgten Maßnahmen zur Verbesserung der Umsteigesituation werden dabei möglichst inwertgesetzt (z.B. durch Einrichtung einer Stegverbindung zum Bahnsteig) und bedarfsorientiert weiterentwickelt.
- d) Einzelne Funktionen auf dem ZOB-Areal (z.B. Halten oder Taxenposten) können verschoben bzw. neu geordnet werden.
- e) Im gleichen Zuge wird das Park-and-Ride-Angebot modernisiert und kostenpflichtig.



15-Punkte-Programm („Handlungsbausteine“)

5. Verknüpfung von Bahnhof und Bahnhofstraße

Verknüpfung von Bahnhof und Bahnhofstraße

- a) Ein maximal möglicher, weiterhin leistungsgerechter Rückbau des Knotenpunktes Bahnhofstraße / Mühlenstraße / ZOB / Rosengarten wird vorbereitet und beim LBV auf eine Umsetzung hingewirkt.
- b) Dabei werden ebenfalls die Verkehrssicherheit sowie die Radverkehrsführung verbessert.
- c) Dies umfasst auch Möglichkeiten der Signalsteuerung.
- d) Der Rathausplatz wird stärker als Platz herausgebildet, der die Häuserzeile gegenüber vom Rathaus gestalterisch anbindet; die verkehrlichen Funktionen werden zurückgenommen und optisch untergeordnet.
- e) Eine optische Verbindung zwischen Bahnhof und Rathausplatz / Bahnhofstraße wird angestrebt.



15-Punkte-Programm („Handlungsbausteine“)

6. Ausbaustrategie Radverkehrsnetz

Ausbau Radverkehrs- netz

- a) Grundzüge einer Fortschreibung des bestehenden Radverkehrskonzeptes werden dargelegt. Dies betrifft insbesondere weitere übergeordnete Routen, die das Netz weiterentwickeln.
- b) Übergeordnete Routen können sich aus verschiedenen Arten der Radverkehrsführung zusammensetzen (z.B. Radfahrstreifen, Fahrradstraßen oder selbständige Geh- und Radwege) und haben einen durchgängig (auch über querende Straßen hinweg) hohen Qualitätsstandard.
- c) Das Netz selbständiger Geh- und Radwege wird gleichzeitig in das übergeordnete Netz eingebunden und vervollständigt.
- d) Ausgewählte Routen werden beispielhaft ausformuliert.
- e) Die Schulauer Straße und der Auweidenweg werden Bestandteile neuer übergeordneter Radrouten und es werden Umgestaltungsempfehlungen gegeben.



15-Punkte-Programm („Handlungsbausteine“)

7. Erleichterung des Fahrradparkens

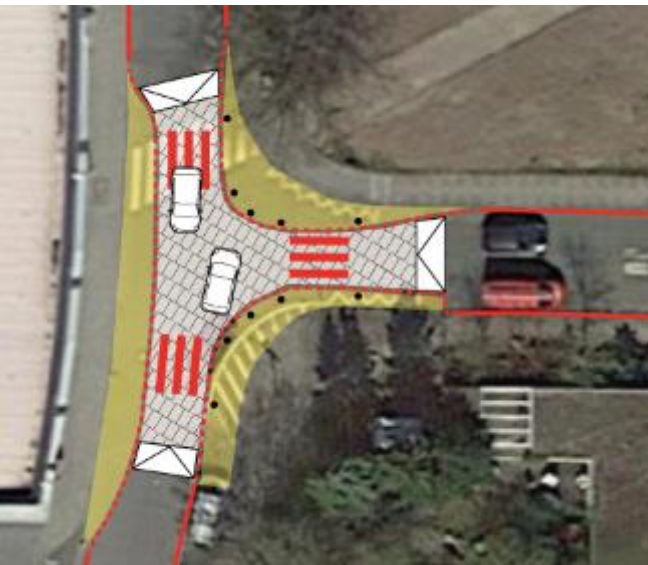
Erleichterung Fahrradparken

- a) Es wird der Aufbau eines Abstellangebotes in einschließbaren Gehäusen und anderen qualitätvollen Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum des gesamten Stadtgebietes aufgezeigt.
- b) Dabei haben Freizeit- und Tourismusorte (z.B. Elbufer) einen besonders hohen Stellenwert.
- c) Darüber hinaus werden Empfehlungen zur Verbesserung der Fahrradparkmöglichkeiten im privaten Raum dargestellt.
- d) Die Erweiterung des Fahrradparkens am Bahnhof ist ein eigenes Teilkonzept (→ „Mobilitäts- und Fahrradstation“).



Stärkung Fußverkehr

- a) Die Fußverkehrsbedingungen sollen insbesondere im Zentrum, in problematischen Quartieren und auf Haupt-Schulwegen (→ eigenes Teilkonzept „Schulwegsicherung“), komfortabler und verkehrssicherer gestaltet werden.
- b) Für das Quartier Elbhochufer wird modellhaft ausgearbeitet, wie die Fußverkehrsbedingungen flächenhaft aufgewertet und gleichzeitig die sonstigen Straßenraumansprüche – insbesondere das Parken von Kfz – angemessen berücksichtigt werden können.
- c) Darüber hinaus werden im Quartier nördlich der Altstadt Möglichkeiten zur Vermeidung gebietsfremder Kfz-Verkehre aufgezeigt- (→ s. Teilkonzept „Kfz-Verkehrsnetz“).

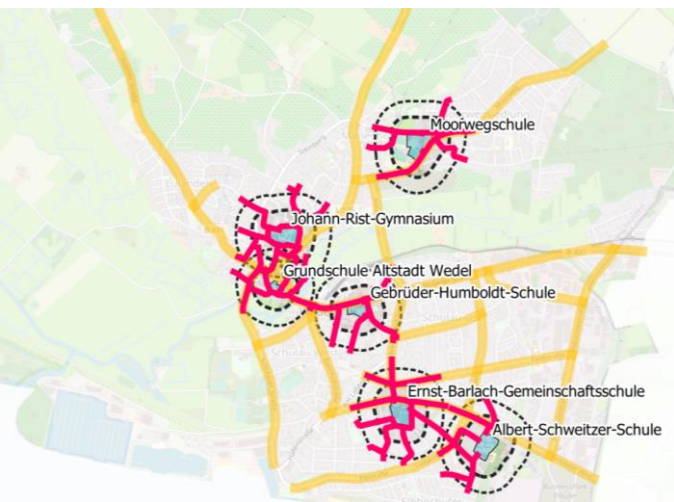


15-Punkte-Programm („Handlungsbausteine“)

9. Schulwegsicherung

Schulweg- sicherung

- a) Für sämtliche allgemeine Schulen in Wedel werden die Hauptschulwege im näheren Einzugsbereich (100 – 200 m) sowie deren Schnittstellen mit dem Vorbehaltsnetz des Kfz-Verkehrs ermittelt.
- b) Die bestehenden verkehrstechnischen Elemente in den Schnittstellenbereichen werden aufgenommen und grob bewertet.
- c) Für ausgewählte Schnittstellen werden beispielhaft Maßnahmen zur Erhöhung der Schulwegsicherheit aufgezeigt.
- d) Für das Johann-Rist-Gymnasium wird ein großflächiger Handlungsansatz hergeleitet, der dem besonderen Radverkehrsanspruch gerecht wird.

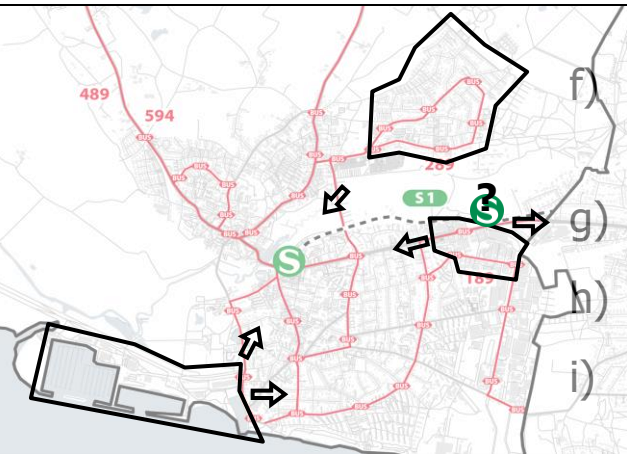


15-Punkte-Programm („Handlungsbausteine“)

10. ÖPNV-Entwicklung

ÖPNV- Entwicklung

- a) Die Stadt wirkt weiterhin auf eine Ausweitung des 10-Minuten-Betriebes der S 1 sowie auf einen zweiten Haltepunkt in Wedel Ost bei der Nah.SH hin.
- b) Aufgabenträger des kommunalen ÖPNV ist der Kreis. Die Stadt kann wahlweise mit dem Kreis über weitere Angebote verhandeln oder zusätzliche Angebote eigenständig finanzieren. Theoretisch wäre ein Eigenbetrieb (Konkurrenzierungsaspekt beachten !) darüber hinaus denkbar.
- c) Eine neue Buslinie nach Wedel Nord soll vorgesehen werden und möglichst gleichzeitig eine durchgehende Verbindung mit dem Hafenumfeld und ggf. dem Fachmarktzentrum Ost geschaffen werden.
- d) Alternativ ist eine ringförmige Linie mit Anbindung des Hafens zu prüfen, ggf. erst im Testbetrieb anlässlich von Festivitäten auszuprobieren.
- e) Die mit dem kommenden Fahrplanwechsel neue Linie 395 soll auch für die Erschließung des von der 395 tangierten Stadtbereichs Wedels optimal nutzbar werden, u.a. durch Anlage einer neuen Richtungshaltestelle am Fahrenkamp.
- f) Die Linie 289 sollte ein verdichtetes Angebot erhalten: 20-Min-Takt bis Betriebsschluss und 10-Min.-Takt während des 10-Min.-Taktes der S-Bahn.
- g) Eine direktere Anbindung des Businessparks an die Linie 189 wird geprüft.
- h) Gezielte Verbesserung der Verknüpfung von Bus- und Radverkehr und ggf. CarSharing
- i) Die Einsatzmöglichkeiten flexiblerer Bedienungsformen werden geprüft.



15-Punkte-Programm („Handlungsbausteine“)

11. Expansion CarSharing

Expansion CarSharing

- a) Das stationsgebundene CarSharing-Angebot in Wedel wird gezielt mit aktiver Unterstützung der Stadt ausgebaut.
- b) Ausweisung von CarSharing-Stellplätzen
- c) Finanzielle und organisatorische Fördermaßnahmen (Wirtschaftlicher Betrieb setzt hohe Auslastung der Fahrzeuge voraus; aktive Ansprache potenzieller Kooperationspartner und möglicher Betreiber)
- d) Kommunikationsmaßnahmen, insbesondere durch "Mobility as a Service"-Apps (→ Teilkonzept „smart city“)



15-Punkte-Programm („Handlungsbausteine“)

12. Einrichtung eines StadtRad-Systems

Einrichtung StadtRad- System

- a) Die Stadt Wedel strebt die Einrichtung eines StadtRad-Systems an.
- b) Sie bemüht sich um eine Mitnutzung des StadtRad Hamburg und klärt den finanziellen und organisatorischen Rahmen sowie die planerischen Eckpunkte (Standorte, Dimensionierung u.a.).
- c) Es wird eine mehrstufige Entwicklung vorgesehen, die mit einem ausreichend attraktiven ersten Stationsnetz beginnt.



15-Punkte-Programm („Handlungsbausteine“)

13. Integration der B 431

Integration der B 431

- a) Die B 431 bleibt in ihrem heutigen Verlauf, auch eine Einbahnstraßenlösung wird nicht weiter verfolgt (→ Teilkonzept „Perspektive Kfz-Verkehrsnetz“)
- b) Im zentralen Abschnitt werden weitergehende Maßnahmen angestrebt, die den Kfz-Verkehr entschleunigen, ggf. verstetigen und die Querungsbedingungen sowie die Verkehrssicherheit verbessern. Dies betrifft insbesondere die Mühlenstraße und den Knotenpunkt Bahnhofstraße / Mühlenstraße / ZOB / Rosengarten. Entsprechende Abstimmungen mit dem LBV sind vorzusehen.
- c) Im umliegenden Straßen- und Wegenetz werden die Radverkehrsbedingungen parallel zur B 431 verbessert. Dies umfasst auch die Vernetzung mit dem Umfeld.



15-Punkte-Programm („Handlungsbausteine“)

14. Ausweitung des Ladesäulennetzes

Ausweitung Ladesäulennetz

- a) Zielsetzung ist es, zwei bis drei Ladesäulen pro Jahr bis zum Jahr 2030 im Stadtgebiet aufzustellen (Potentialanalyse geht von 3.000 in Wedel gemeldeten elektrisch angetriebenen Fahrzeugen bis zum Jahr 2030 aus).
- b) Standorte für neue Ladesäulen werden vorwiegend in Verdichtungsräumen gesucht.
- c) Ein Beratungsangebot für private und öffentliche Interessenten soll gegeben werden.



15-Punkte-Programm („Handlungsbausteine“)

15. Initiierung von „smart-city-Lösungen“

Initiierung smart city

- a) Die Einführung einer Handy-Applikation mit umfassenden und einfach handhabbaren Mobilitätsinformationen und ggf. Buchungsanwendungen wird angestrebt.
- b) Digitalisierungsangebote im Verkehr, insbesondere zur verbesserten Kommunikation mit den Nutzer:innen, sowie Informationsentwicklungen für die städtische Verkehrsplanung werden kontinuierlich beobachtet und im Hinblick auf ihre Nutzungsmöglichkeiten für die Stadt Wedel geprüft.
- c) Ein evt. künftig entstehendes Engagement zur Erprobung / Einführung des autonomen Fahrens von Bussen wird unterstützt.





Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!