

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

Geschäftszeichen 2-61/VK	Datum 23.03.2023	BV/2023/014-1
-----------------------------	---------------------	----------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Rat der Stadt Wedel	Entscheidung	06.04.2023

**Gesamtstädtisches Mobilitätskonzept für die Stadt Wedel
hier: Abschlussbericht**

Beschlussvorschlag:

Der Rat beschließt das „Mobilitätskonzept der Stadt Wedel“.

Ziele

1. Strategischer Beitrag des Beschlusses

(Bezug auf Produkt / Handlungsfeld / Oberziele)

Unter Handlungsfeld 3 „Stadtentwicklung“ der Ziele und Grundsätze der Verwaltung wird genannt: „Die Stadt sorgt für einen ausgewogenen Verkehrsmix, der sowohl Belange der Umwelt als auch des Wirtschaftsstandortes berücksichtigt“.

2. Maßnahmen und Kennzahlen für die Zielerreichung des Beschlusses

Darstellung des Sachverhaltes

Die durch die Europäische Union - Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER), den Bund und das Land Schleswig-Holstein sowie den AktivRegion Pinneberger Marsch & Geest e.V. geförderte Erstellung eines Mobilitätskonzeptes wurde am 10.09.2019 (BV/2019/094) vom Planungsausschuss der Stadt Wedel beschlossen.

Wesentlicher Bestandteil ist eine umfangreiche und dialogorientierte Beteiligung der Wedeler Bürger:innen. Die unterschiedlichen Stufen der Bürger:innenbeteiligung bilden den Grundstein für die inhaltliche Ausrichtung des Konzeptes. Im Rahmen der Projektbearbeitung wurden bisher die folgenden Formate durchgeführt und ausgewertet:

1. Online Mobilitätsumfrage vom 21.09.2020 bis 12.10.2020
2. Bürgerforum am 20.04.2021
3. Planungswerkstatt 1 am 21.09.2021
4. Planungswerkstatt 2 am 27.10.2021
5. Informationsveranstaltung („Verkehrnissage“) am 28.09.2022

Mit der Einrichtung der AG Mobilität Anfang 2021 wurden außerdem die Voraussetzungen für eine enge und kontinuierliche Einbeziehung der Politik in den Prozess geschaffen. Seit ihrer Gründung wurde die AG Mobilität in insgesamt acht Sitzungen am Prozess beteiligt. Gespräche mit Fachleuten, Analysen, Beobachtungen sowie fachplanerische Überlegungen haben dies ergänzt.

In der Sitzung des Planungsausschusses vom 03.05.2022 (BV/2021/135) wurde die inhaltliche Ausrichtung des Mobilitätskonzeptes auf der Grundlage von 15 Handlungsbausteinen beschlossen. Aufbauend auf diesem Richtungsbeschluss wurden diese Handlungsbausteine detailliert ausgearbeitet. Alle Handlungsbausteine beinhalten jeweils eine Analyse der lokalen Voraussetzungen, Ideen und Anregungen aus der Bürgerschaft sowie aktuelle Trends, die aus fachplanerischer Sicht bewertet wurden. Außerdem wurden die Herausforderungen für Wedel ausgearbeitet sowie Lösungsansätze aufgezeigt, die eine positive Mobilitätsentwicklung der Stadt begünstigen.

Im Verlauf der Bearbeitung wurden die Handlungsbausteine und die Festsetzung von Prioritäten in der AG Mobilität vorgestellt und Anpassungen vorgenommen, welche mit den politischen Vertretern abgestimmt wurden. Im August 2022 wurden außerdem die ausgearbeiteten Handlungsbausteine der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und am 28.09.2022 im Rahmen einer öffentlichen Informationsveranstaltung - der „Verkehrnissage“ - vorgestellt. Diese fand in Form einer Ausstellung statt, bei der die Bürger:innen die Möglichkeit hatten, sich über den aktuellen Stand der Bearbeitung zu informieren und Fragen an die fachkundige Begleitung zu stellen.

Die bei diesem Termin vorgestellten Ergebnisse wurden am 08.11.2022 (BV/2022/091) vom Planungsausschuss beschlossen. Auf Grundlage dieses Beschlusses und in Abstimmung mit der Verwaltung hat das bearbeitende Planungsbüro ARGUS nun den Abschlussbericht erarbeitet. Somit ist das finale Dokument fertiggestellt, welches den Abschluss des gesamtstädtischen Mobilitätskonzeptes der Stadt Wedel darstellt. Dieses Vorgehen ist mit den Fraktionen Rates der Stadt Wedel abgestimmt, wurde von Seiten der Bürger:innen als Positivbeispiel partizipativer Planungsprozesse hervorgehoben und bildet die fachliche Grundlage für eine zukunftsfähige und nachhaltige Mobilitätsentwicklung der Stadt Wedel.

Ergänzung vom 23.03.2023: Auf Grundlage der Beratung im Planungsausschusses am 21.03.2023 wurde auf den Seiten 127 und 128 deutlicher hervorgehoben, dass die Handlungsbausteine „Stärkung Fußverkehr“ und „ÖPNV-Entwicklung“ nach Beschluss des Planungsausschusses am 08.11.2022 in die Priorität 1 eingeordnet werden sollen.

Begründung der Verwaltungsempfehlung

Die Verwaltung empfiehlt, das Mobilitätskonzept zu beschließen, um die Leitlinien der Verkehrsentwicklung für die nächsten 10-15 Jahre festzusetzen.

Darstellung von Alternativen und deren Konsequenzen mit finanziellen Auswirkungen

Sollte das Mobilitätskonzept in Form des Abschlussberichtes nicht beschlossen werden, kann das gesamtstädtische Mobilitätskonzept der Stadt Wedel nicht in Kraft treten. Die Planungsprozesse der vergangenen Jahre wären somit gegenstandslos.

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

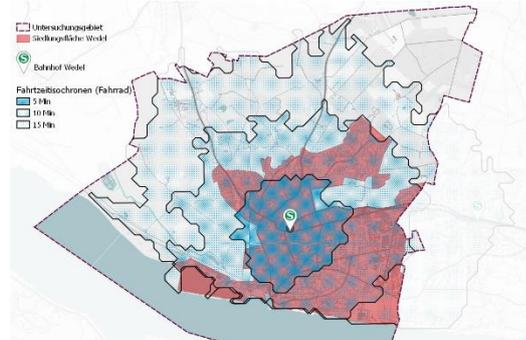
- vollständig gegenfinanziert (durch Dritte)
- teilweise gegenfinanziert (durch Dritte)
- nicht gegenfinanziert, städt. Mittel erforderlich

Anlage/n

- 1 Mobilitätskonzept Wedel Abschlussbericht 2023-03-23

Mobilitätskonzept der Stadt Wedel

Bericht



Mobilitätskonzept der Stadt Wedel

Bericht

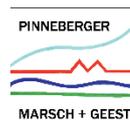
Auftraggeber: Stadt Wedel
Fachbereich Bauen und Umwelt
Mobilitätsmanagement
Rathausplatz 3-5
22880 Wedel

Auftragnehmer: **ARGUS**
STADT UND VERKEHR · PARTNERSCHAFT mbB
Pinnasberg 45
20359 Hamburg
Tel.: +49 (40) 309 709 - 0
Fax: +49 (40) 309 709 - 199
kontakt@argus-hh.de

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Markus Franke

Gefördert durch: Wir fördern den ländlichen Raum

Ländesprogramm ländlicher Raum: Gefördert durch
die Europäische Union - Europäischer Landwirtschaftsfonds
für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER)
und das Land Schleswig-Holstein
Hier investieren Euroas in die ländlichen Gebiete



Projektnummer: 2020160

Stand: 23.03.2023

INHALTSVERZEICHNIS

1	EINFÜHRUNG	9
2	PROZESSBESCHREIBUNG	9
2.1	Überblick	9
2.2	Erarbeitung von Planungsgrundlagen	10
2.3	Beteiligung.....	11
2.4	Entwicklung eines Handlungsprogramms	12
3	BESTANDSANALYSE.....	13
3.1	Mobilität in Wedel.....	13
3.2	Straßenverkehrsunfälle	14
3.3	Verkehrsarten	16
3.3.1	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	16
3.3.2	Fußverkehr	22
3.3.3	Radverkehr	25
3.3.4	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	31
3.3.5	Mobilitätsservices	35
3.4	Onlinebeteiligung.....	38
3.4.1	Allgemeine Beschreibung und Einstufung.....	38
3.4.2	Motorisierter Individualverkehr.....	42
3.4.3	Fußverkehr	44
3.4.4	Radverkehr	46
3.4.5	Öffentlicher Personennahverkehr	49
4	ZIELSETZUNG	51
5	KONZEPT	54
5.1	Motorisierter Individualverkehr	54
5.1.1	Perspektiven Kfz-Verkehrsnetz	54

5.1.2	Verbindungsstraßen und Vorbehaltsnetz	55
5.1.3	Wedel Nord, 1.BA	58
5.1.4	Straßennetzunterbrechung	58
5.1.5	Zusammenfassende Übersicht der Umbaumaßnahmen im Kfz-Verkehrsnetz.....	59
5.1.6	Ausdehnung Tempo 30	60
5.1.7	Integration der B 431	63
5.2	Fußverkehr	66
5.2.1	Strategische Vorüberlegungen zur Fußverkehrsförderung in Wedel	66
5.2.2	Verknüpfung von Bahnhof und Bahnhofstraße	66
5.2.3	Verkehrsversuch und Umbau Bahnhofstraße	73
5.2.4	Schulwegsicherung	76
5.2.5	Modellquartier Elbhochufer	87
5.3	Radverkehr	94
5.3.1	Ausbaustrategie Radverkehrsnetz.....	94
5.3.2	Beispielhafte fahrradfreundliche Umsetzungskonzepte.....	97
5.3.3	Mobilitäts- und Fahrradstation am Bahnhof.....	101
5.3.4	Fahrradparken	106
5.4	Öffentlicher Personennahverkehr	111
5.4.1	Schienenverkehr	111
5.4.2	Busverkehr	114
5.5	Mobilitätsservices	116
5.5.1	Expansion CarSharing.....	116
5.5.2	Einrichtung StadtRad System	117
5.5.3	Ausweitung des Ladesäulennetzes,	120
5.5.4	Trends und Smart City Lösungen	121
6	PRIORISIERUNG.....	125
7	ZUSAMMENFASSUNG	129

LITERATURVERZEICHNIS131

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Ablauf der Konzepterstellung	10
Abbildung 2:	Beteiligungskonzept (Institut Raum und Energie).....	12
Abbildung 3:	Modal Split Wedel	13
Abbildung 4:	Pkw-Besitz in Haushalten	14
Abbildung 5:	Führerschein-Besitz in Haushalten	14
Abbildung 6:	Verteilung der Straßenverkehrsunfälle (Alle Unfälle 2017-2019).....	15
Abbildung 7:	Verteilung der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden	16
Abbildung 8:	Vorbehaltsnetz der Stadt Wedel (Stand 11/2020)	17
Abbildung 9:	Überlagerung Vorbehaltsnetz und Unfalldichte.....	18
Abbildung 10:	Reaktions- und Bremsweg bei 30km/h und 50km/h	18
Abbildung 11:	Abstand bei Tempo 30 und 50.....	19
Abbildung 12:	Verkehrsverteilung MIV (Neues Modell).....	20
Abbildung 13:	Verkehrsverteilung MIV (Altes Modell).....	21
Abbildung 14:	Erreichbarkeit MIV	22
Abbildung 15:	Schmaler Gehweg.....	23
Abbildung 16:	Flächeneinschränkung auf schmalen Gehweg	24
Abbildung 17:	Fußverkehr auf Radweg	24
Abbildung 18:	Konflikte Fuß- und Radverkehr	25
Abbildung 19:	Altes Radverkehrsnetz 2008	26
Abbildung 20:	Entwicklungspotenzial Radverkehrsnetz anhand der Einwohnerverteilung.....	27
Abbildung 21:	Straßenverkehrsunfälle mit Radverkehrsbeteiligung (2017 – 2019)	28
Abbildung 22:	Problemfelder beim Fahrradparken in der Bahnhofstraße	29
Abbildung 23:	Fahrrad-Parkmöglichkeiten am Hafen.....	30
Abbildung 24:	Fahrzeitbedarfe im Radverkehr	31
Abbildung 25:	ÖPNV-Netz	32
Abbildung 26:	ÖPNV-Erschließung	33
Abbildung 27:	Erschließung und Wohndichte.....	34
Abbildung 28:	ÖPNV-Takt	35
Abbildung 29:	Carsharing Mitgliedschaft im Haushalt.....	36
Abbildung 30:	Servicebereich Sharenow	36
Abbildung 31:	E-Ladesäulen in Wedel	37

Abbildung 32:	Online Beteiligung - Beispiele von Eingabefelder	39
Abbildung 33:	Eintragung nach Bezug auf Verkehrsmittel	40
Abbildung 34:	Verortung negativer Kommentare - Alle Verkehrsträger.....	41
Abbildung 35:	Freitextkommentare Verkehrsträgerübergreifend	41
Abbildung 36:	Mängeltypen MIV.....	42
Abbildung 37:	Verortung von Pkw-Mängel - Alle Mängelkategorien	43
Abbildung 38:	Verortung von Pkw-Mängel - "Lange Wartezeiten, Staubildung".....	43
Abbildung 39:	Auswertung Online-Beteiligung für den Fußverkehr - Mängel nach Kategorien	44
Abbildung 40:	Verortung von Mängeln im Fußverkehr – Alle Mängelkategorien	45
Abbildung 41:	Verortung von Mängeln im Fußverkehr - "Schlechte Querungsmöglichkeiten"	46
Abbildung 42:	Auswertung Online Beteiligung für den Radverkehr - Mängeltypen.....	47
Abbildung 43:	Auswertung Online Beteiligung für den Radverkehr.....	47
Abbildung 44:	Verortung von Mängeln "Zu wenig Platz für Radfahrer"	48
Abbildung 45:	Verortung von Mängeln "fehlende Abstellanlagen"	49
Abbildung 46:	Auswertung Online Beteiligung für ÖPNV - Mängeltypen	49
Abbildung 47:	Verortung von ÖPNV-Mängel - Alle Mängelkategorien	50
Abbildung 48:	Verortung von ÖPNV Mängel - Schlechte Erreichbarkeit des Ortes	51
Abbildung 49:	Einladung an die Bürger:innen zur Beteiligung	52
Abbildung 50:	Bürgerforum - Generelle Abfrage von Perspektiven	52
Abbildung 51:	Abfrage von Präferenzen	53
Abbildung 52:	Ausbau im Verbindungsstraßennetz	56
Abbildung 53:	Weiterentwicklung des Vorbehaltsnetzes	57
Abbildung 54:	Mögliches Einbahnstraßensystem Tinsdaler Weg und Feldstraße.....	58
Abbildung 55:	Straßennetzunterbrechung	59
Abbildung 56:	Zusammenfassung der Umbauplanungen im Straßennetz.....	59
Abbildung 57:	Eckpunkte zum Rechtsrahmen von Tempo-30-Anordnungen	60
Abbildung 58:	Umkreis von schutzbedürftigen Einrichtungen.....	61
Abbildung 59:	Angemessenheitsüberlegung von Tempo-30 in Wedel.....	62
Abbildung 60:	Empfehlung zur Ausdehnung von Tempo-30 in Wedel.....	62
Abbildung 61:	Unverträglichkeiten der B 431 im innenstadtnahen Abschnitt.....	63
Abbildung 62:	Entlastung der B 431	64
Abbildung 63:	Standort Fußgänger-Lichtsignalanlage.....	65
Abbildung 64:	Verbindung Bahnhof - Bahnhofstraße.....	67
Abbildung 65:	Knotenpunkt Bahnhofstraße / Mühlenstraße / Rosengarten	68
Abbildung 66:	Knotenpunkt-Umgestaltung Bahnhofstraße / Mühlenstraße / Rosengarten.....	69
Abbildung 67:	Knotenpunkt-Umgestaltung - Fahrstreifenreduzierung.....	69

Abbildung 68:	Ansätze zur Umgestaltung des Rathausplatzes.....	71
Abbildung 69:	Visualisierung Rathausplatz	73
Abbildung 70:	Die Bahnhofstraße heute.....	74
Abbildung 71:	Ideen zur Gestaltung der Bahnhofstraße	75
Abbildung 72:	Sitzecke beim Verkehrsversuch "Ottensen macht Platz"	75
Abbildung 73:	Schulen in Wedel	77
Abbildung 74:	Hauptschulwege und Vorbehaltsstraßennetz.....	78
Abbildung 75:	Johann-Rist-Gymnasium - Schulumgebung und Verkehr	79
Abbildung 76:	Albert-Schweitzer-Schule – Schulumgebung und Verkehr	80
Abbildung 77:	Gebrüder-Humboldt-Schule – Schulumgebung und Verkehr.....	81
Abbildung 78:	Gefahrenstelle Gebrüder-Humboldt-Schule, Höhe Mühlenstieg.....	82
Abbildung 79:	Querungshilfen (Bsp.)	82
Abbildung 80:	Ernst-Barlach-Gemeinschaftsschule – Schulumgebung und Verkehr	83
Abbildung 81:	Querungssituation Tinsdaler Weg	84
Abbildung 82:	Moorwegschule – Schulumgebung und Verkehr	84
Abbildung 83:	Querungssituation Breiter Weg	85
Abbildung 84:	Vorgezogener Seitenraum (Bsp.)	85
Abbildung 85:	Grundschule Altstadt Wedel – Schulumgebung und Verkehr	86
Abbildung 86:	Gefahrenstelle Mühlenstraße	87
Abbildung 87:	Modellquartier Elbhochufer	88
Abbildung 88:	Wichtige Fußverkehrsverbindungen im Elbhochufer-Quartier	89
Abbildung 89:	Anlage verkehrssicherer und barrierefreier Kreuzungsbereiche („Kleeblätter“)	90
Abbildung 90:	Verortung von Knotenpunkt-Rückbau ("Kleeblätter").....	91
Abbildung 91:	Verortung zusätzlicher Fußgängerüberwege	92
Abbildung 92:	Gehwegüberfahrt.....	92
Abbildung 93:	Fußverkehrskonzept Elbhochufer - Maßnahmen im Überblick.....	93
Abbildung 94:	Beispielbilder zu Sitzgelegenheiten im Straßenraum	93
Abbildung 95:	Schulwege und übergeordnetes Radverkehrsnetz	94
Abbildung 96:	Radschnellweg und übergeordnetes Radverkehrsnetz	95
Abbildung 97:	Lückenschlüsse grüner Verkehrsachsen.....	96
Abbildung 98:	Radverkehrsnetz 2023	97
Abbildung 99:	Umgestaltung des Regelquerschnitts der Schulauer Straße.....	98
Abbildung 100:	Beispiel für geschützten Radfahrstreifen (Hannoversche Straße, Hamburg)	98
Abbildung 101:	Querungshilfe im Zuge des Jungfernstiegs	99
Abbildung 102:	Umgestaltungsoptionen des Regelquerschnitts des Tinsdaler Wegs.....	99
Abbildung 103:	Fahrradstraße in der Riststraße.....	100

Abbildung 104:	Beispiel für geschnittenes Natursteinpflaster (Große Elbstraße, Hamburg)	100
Abbildung 105:	Beispiel für eine Radschnellweg-Gestaltung	101
Abbildung 106:	Potenzieller Standort Fahrradstation	103
Abbildung 107:	Stegverbindung zum Bahnsteig und Anknüpfung weiterer Abstellanlagen	103
Abbildung 108:	Referenzbeispiele Fahrradstation Oranienburg und Dachau	104
Abbildung 109:	Animation Fahrradstation	105
Abbildung 110:	Längsschnitt Fahrradstation.....	105
Abbildung 111:	Querschnitt Fahrradstation	106
Abbildung 112:	Platzbedarf von Anlehnbügel	108
Abbildung 113:	Maße Anlehnbügel	108
Abbildung 114:	Zielschwerpunkte für überwiegend Kurzzeitparken	109
Abbildung 115:	„Bike-Hangar“	110
Abbildung 116:	Nachrüstungsmöglichkeiten für Fahrradparkmöglichkeiten (Mehrfamilienhäuser) ..	110
Abbildung 117:	Nachrüstungsmöglichkeiten für Fahrradparkmöglichkeiten (Zeilenhausbebauung) ..	111
Abbildung 118:	Zweigleisiger Ausbau S-Bahn und zweiter S-Bahn-Haltepunkt.....	112
Abbildung 119:	Reisezeitvergleich ohne und mit S-Bahnhof Wedel Ost	113
Abbildung 120:	Bereiche mit angestrebten Verbesserungen der Erschließung	114
Abbildung 121:	Potenzielle Stadtbuserschließung Wedel Nord, 1. Bauabschnitt	115
Abbildung 122:	Optionalen Linienweg einer neuen Stadtbuslinie	115
Abbildung 123:	Bushaltestellen mit hoher Priorität zum barrierefreien Ausbau	116
Abbildung 124:	free floating und OnDemand-Angebote	116
Abbildung 125:	Beispielbilder StadtRad Hamburg	118
Abbildung 126:	Erfolgsfaktoren für ein StadtRad-System in Wedel	119
Abbildung 127:	Potenzielle Stationsstandorte in der ersten Ausbauphase.....	120
Abbildung 128:	Übergeordnete Trends	122
Abbildung 129:	Mobilitätsapps	123
Abbildung 130:	Appdarstellung Buchungssystem.....	124
Abbildung 131:	Fahrradbox bikeep.....	124

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1:	Pkw Bestand - Vergleich Wedel zu Deutschland	121
Tabelle 2:	Herleitung von Prioritäten der 15 Handlungsfelder	127
Tabelle 3:	Vorzuziehende Maßnahmen innerhalb der Priorisierten Handlungsfelder	127
Tabelle 4:	Vorzuziehende Maßnahmen der Handlungsfelder mit zweithöchster Priorität	128
Tabelle 5:	Vorzuziehende Maßnahmen der Handlungsfelder mit dritthöchster Priorität	128

1 EINFÜHRUNG

Die Stadt Wedel verabschiedet ein gesamtstädtisches Mobilitätskonzept, das die neue Leitschnur für die kommunale Verkehrsentwicklung darstellt.

Ziel ist es, ein mittel- bis langfristig tragfähiges Entwicklungskonzept für alle wesentlichen die Mobilität betreffenden Fragen zu verfolgen. Es werden verkehrsplanerische Schwerpunkte gesetzt und ausformuliert.

Im Zuge der Ausarbeitung lag der Fokus auf der Beteiligung der Bürger:innen von Wedel. Diese wurden in den Erstellungsprozess intensiv einbezogen, entwickelten einen weitgehend konsensualen Tenor für die Ausrichtung des Konzeptes und waren Hinweis- und Ideengeber. Die Meinung der Wedeler:innen war der Grundstein für die Schwerpunktsetzung.

Das Mobilitätskonzept wird gefördert durch die Europäische Union – Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER), den Bund und das Land Schleswig-Holstein. Konkret fließen die Fördergelder durch die AktivRegion Pinneberger Marsch & Geest, die die Gelder von Land und EU verwaltet, an die Stadt Wedel.

2 PROZESSBESCHREIBUNG

2.1 Überblick

Der in Abbildung 1 im Überblick dargestellte Prozess benennt zwölf Arbeitsschritte, in die sich die Bearbeitung gliedern lässt. Dabei fanden die fachplanerischen Beiträge sowie die Beteiligungsformate in einem Dialog statt.



Abbildung 1: Ablauf der Konzepterstellung

2.2 Erarbeitung von Planungsgrundlagen

Das Verfahren begann „klassisch“ mit den unverzichtbaren Schritten der Grundlagenerarbeitung und Bestandsaufnahme.

Für die Beschreibung der Verkehrsverteilung im Kfz-Verkehr wurde ein digitales Verkehrsmodell genutzt, das die notwendigen Kenntnisse in ausreichender Genauigkeit liefert. Um dieses Modell hinsichtlich seiner Funktionalität und Plausibilität weiter zu schärfen, wurden umfangreiche Verkehrserhebungen durchgeführt. Durch den Einfluss der Pandemie sowie der darauf bezogenen Eingriffsmaßnahmen musste dieser Arbeitsschritt jedoch entgegen der ursprünglichen Ablaufplanung zeitlich verschoben werden.

Darüber hinaus wurden die Datenlage zu den einzelnen Verkehrsmitteln, zum Mobilitätsverhalten der Wedeler:innen sowie zum Unfallgeschehen betrachtet. Mögliche Chancen und Anforderungen an die Verkehrsplanung der Stadt Wedel ergaben sich über die Analyse des Zustandes hinaus auch durch die

Betrachtung laufender Trends im Bereich der Mobilität. Diese wurden daher erörtert und hinsichtlich möglicher Schlüsse für die Kommunalpolitik ausgewertet. Darin einbezogen sind auch laufende Planungen Dritter, wie z.B. der Hansestadt Hamburg (Verkehrsentwicklungsplanung in regionalem Kontext), des Kreises Pinneberg (z.B. Radverkehrskonzept) oder der Metropolregion Hamburg.

Die gegenwärtige Förderlandschaft von Maßnahmen im Bereich der städtischen Mobilität spielt eine besonders große Rolle. Daher wurden entsprechende Fördermöglichkeiten im Laufe des Prozesses recherchiert. Diese wurden ebenfalls im Hinblick auf ihre Relevanz für die Mobilitätsentwicklung in Wedel und deren Steuerung ausgewertet. Sie dienen auch dazu, verschiedene Ansätze im Hinblick auf ihre Finanzierbarkeit zu prüfen und entsprechend zu priorisieren.

2.3 Beteiligung

Das Bild der fachplanerisch hergeleiteten Handlungsbedarfe und -möglichkeiten wird ergänzt durch die Aufnahme der Wahrnehmungen durch die Bürger:innen (vgl. Abbildung 2). Im ersten wesentlichen Beteiligungsschritt wurde eine online-Beteiligung durchgeführt. In dieser war es den Teilnehmenden möglich, bestehende Probleme und Anmerkungen zu Verkehrssituationen anzugeben.

In der zweiten Stufe der Bürgerbeteiligung fand in einem offenen Format ein diskursiver Prozess statt, in dem insbesondere die übergeordnete Ausrichtung des Mobilitätskonzeptes erarbeitet und erörtert wurde.

Im Stadium der Konzeption von Handlungsbausteinen wurde die dritte Phase der direkten Bürgerbeteiligung durchgeführt. Im Workshop-Prinzip wurden acht ausgewählte Handlungsfelder diskutiert und konkretisiert.

Die Dialogveranstaltungen wurden organisiert und durchgeführt vom Institut Raum und Energie aus Wedel.

Die Ergebnisse bilden zusammen mit den fachplanerischen Analysen das Fundament der Konzepterstellung.

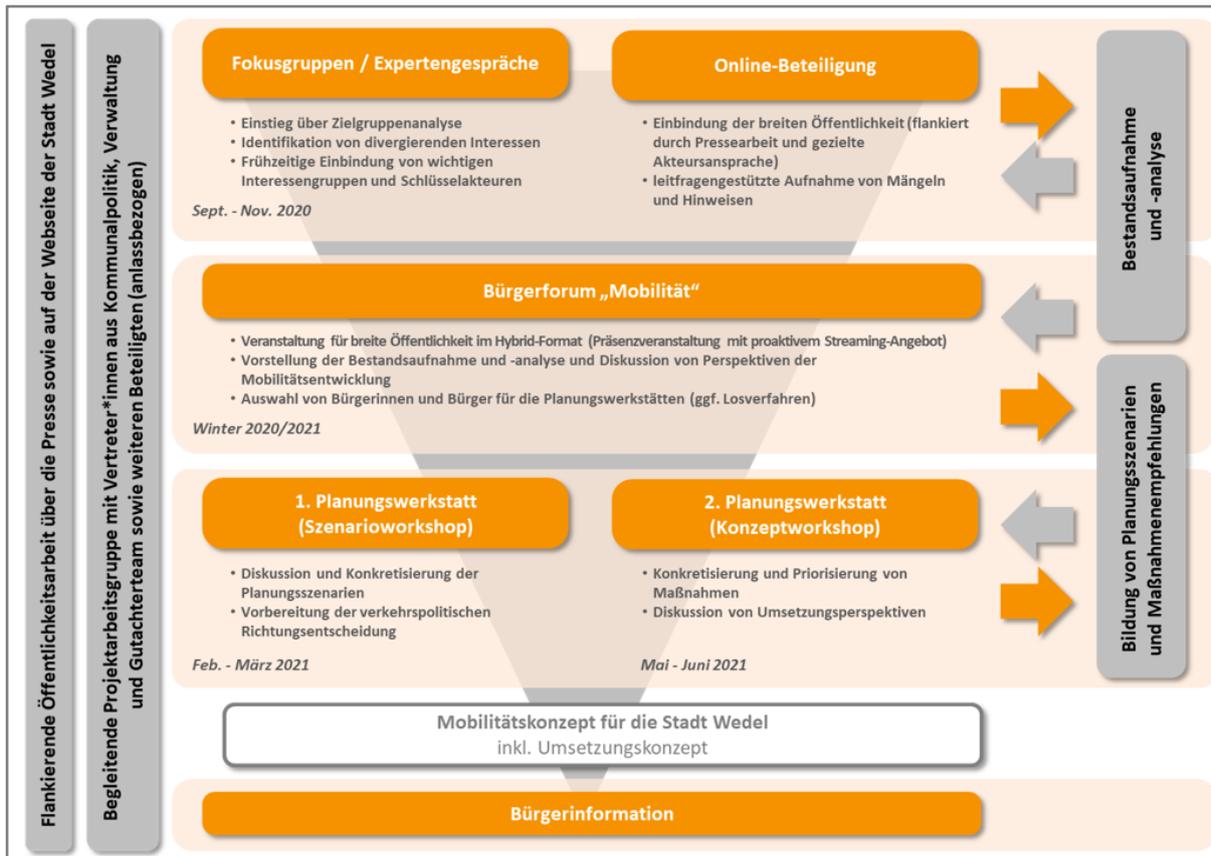


Abbildung 2: Beteiligungskonzept (Institut Raum und Energie)

2.4 Entwicklung eines Handlungsprogramms

Ergebnis des gesamten Prozesses ist ein aggregiertes Handlungsprogramm („15-Punkte-Programm“), das unmittelbar zu ergreifende Maßnahmen im Sinne der zuvor ermittelten und konkretisierten Leitlinien aufführt. Es wird nachfolgend in Kap. 5 Konzept nach Verkehrsarten gegliedert zusammengestellt.

3 BESTANDSANALYSE

3.1 Mobilität in Wedel

Die Wedel-spezifischen Daten der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD)¹ weisen den Modal Split der Stadt Wedel aus, der die Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel an den täglich zurück gelegten Wegen (Ortsveränderungen) angibt. Mit ca. 41 % dominieren die mit dem Kfz zurückgelegten Wege („Motorisierter Individualverkehr“ - „MIV“). Die anderen Verkehrsarten, die in ihrer Gesamtheit auch als sogenannter „Umweltverbund“ bezeichnet werden, übertreffen den Kfz-Verkehr mit ca. 59 % jedoch deutlich.

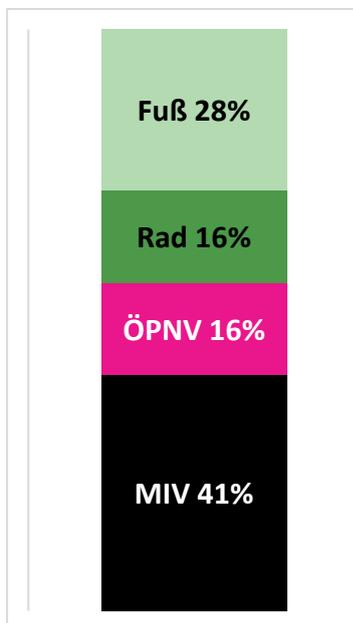


Abbildung 3: Modal Split Wedel

Im Vergleich zum gesamten Kreis Pinneberg mit einem MIV-Anteil von ca. 52 %² ist der Wert von Wedel bereits als günstig einzustufen, wenngleich noch eindeutige Weiterentwicklungsmöglichkeiten gegeben sind. Im Vergleich zu ähnlich strukturierten Städten in der Randlage von Großstadtregionen ist dieser Anteil der umweltverträglichen Verkehrsmittel ebenso als eher positiv einzuordnen, lässt jedoch noch große Entwicklungsspielräume offen.

¹ Infas: Mobilität in Deutschland, Bonn, 2018

² ebenda

Ferner zeigen die MiD-Daten, dass knapp 60 % aller Haushalte in Wedel ein Fahrzeug besitzen und fast 10 % sogar zwei. Die genaue Verteilung ist in Abbildung 4 zu sehen. Ein ähnliches Bild zeigt sich beim Führerschein-Besitz pro Haushalt. Wie Abbildung 5 veranschaulicht, ist in fast allen Wedeler Haushalten mindestens ein Führerschein vorhanden.

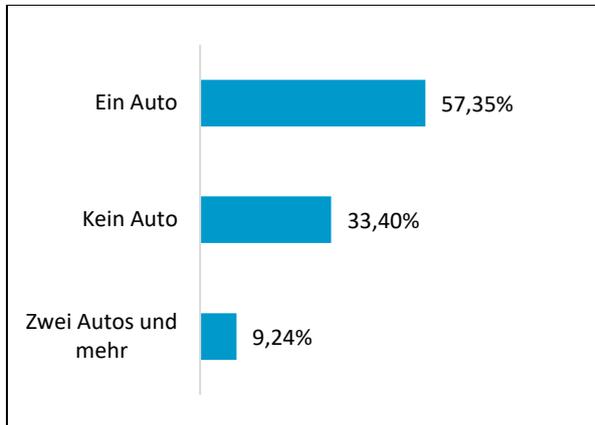


Abbildung 4: Pkw-Besitz in Haushalten

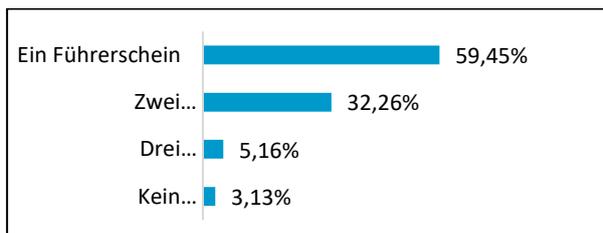


Abbildung 5: Führerschein-Besitz in Haushalten

3.2 Straßenverkehrsunfälle

Abbildung 6 zeigt die Verteilung aller polizeilich aufgenommenen Straßenverkehrsunfälle in der Stadt Wedel im Zeitbereich 2017 bis 2019³. Viele Unfälle sind ohne Bezeichnung des Unfallhergangs („Sonstige“), dennoch lassen sich allein aus der Verteilung Rückschlüsse und Handlungsbedarfe ableiten.

³ Polizeidirektion Bad Segeberg, Radverkehrsunfälle in Wedel 2017 – 2019, Bad Segeberg, 2020

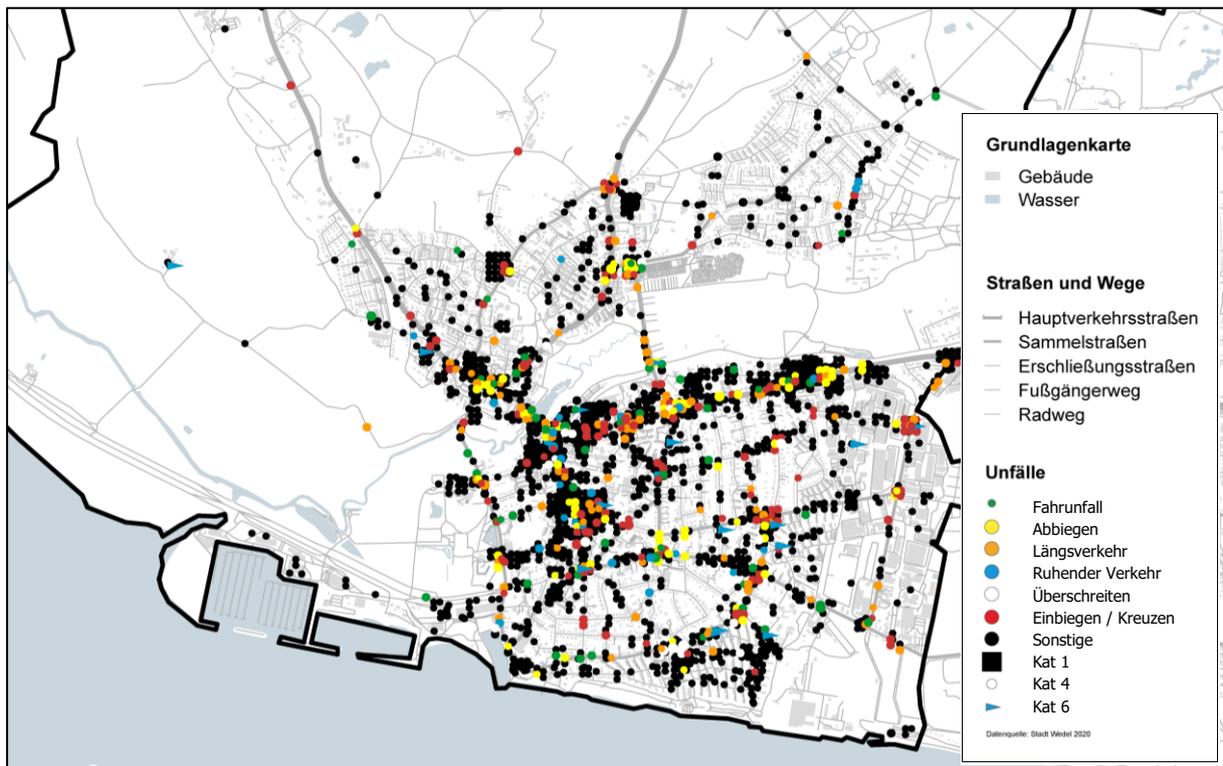


Abbildung 6: Verteilung der Straßenverkehrsunfälle (Alle Unfälle 2017-2019)

Von besonderer Bedeutung sind Unfälle mit Personenschäden. Deren Verteilung im Stadtgebiet sind nachfolgend in Abbildung 7 wiedergegeben. Auffällige Häufungslinien und -punkte sind insbesondere auf folgenden Straßen ablesbar:

- B 431 (insbesondere städtischer / innenstadtnaher Bereich)
- Bahnhofstraße
- Feldstraße (innenstadtnaher Abschnitt)
- Elbstraße

Insgesamt ist das Vorbehaltsstraßennetz übermäßig häufig betroffen.

Die Angaben der Unfallkategorien durch Farben lässt wiederum keine eindeutigen Rückschlüsse zu.

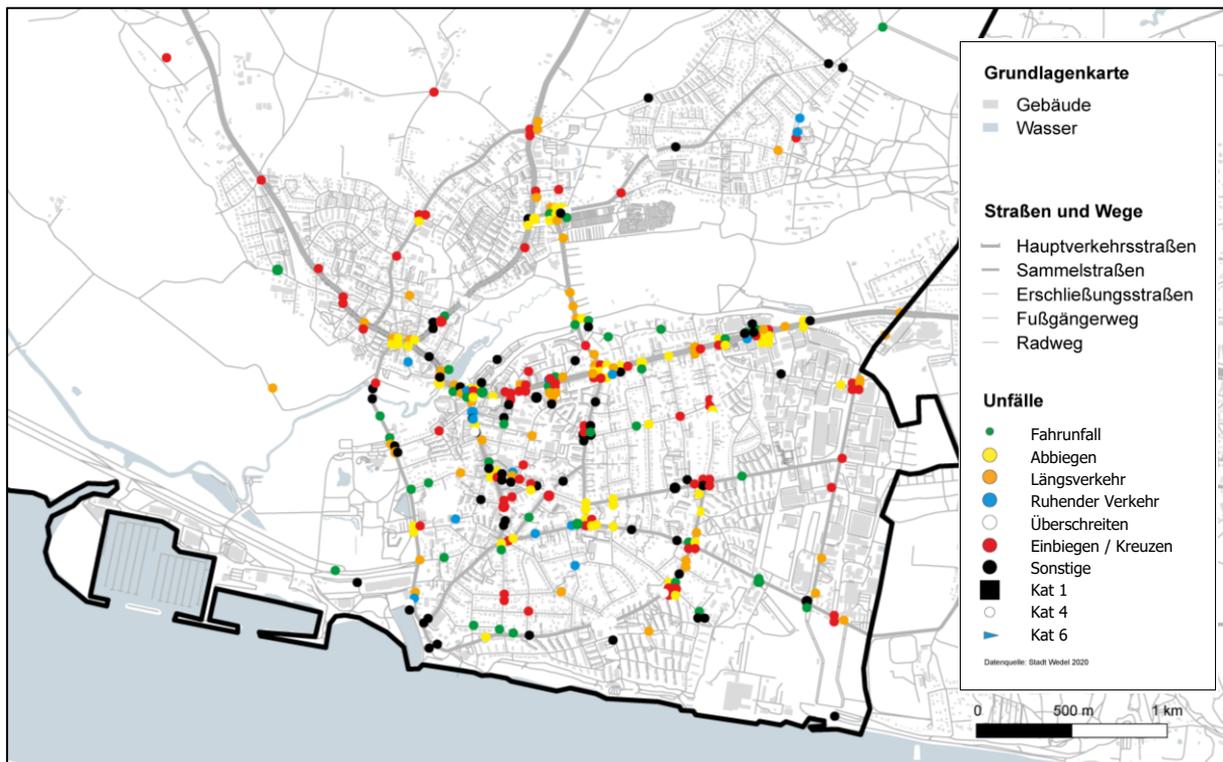


Abbildung 7: Verteilung der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden

3.3 Verkehrsarten

3.3.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Bundes- und Landesstraßen B 431 und L 105 verbinden Wedel mit den Nachbarkommunen sowie darüber hinaus gehend. Sie bündeln auch einen großen Teil des innerörtlichen MIV. Innerhalb der Stadt Wedel ist das Vorbehaltsnetz das Hauptgerüst des Straßennetzes und dient zur leistungsfähigen Abwicklung des MIV-Verkehres. Abbildung 8 zeigt das aktuelle Vorbehaltsnetz.

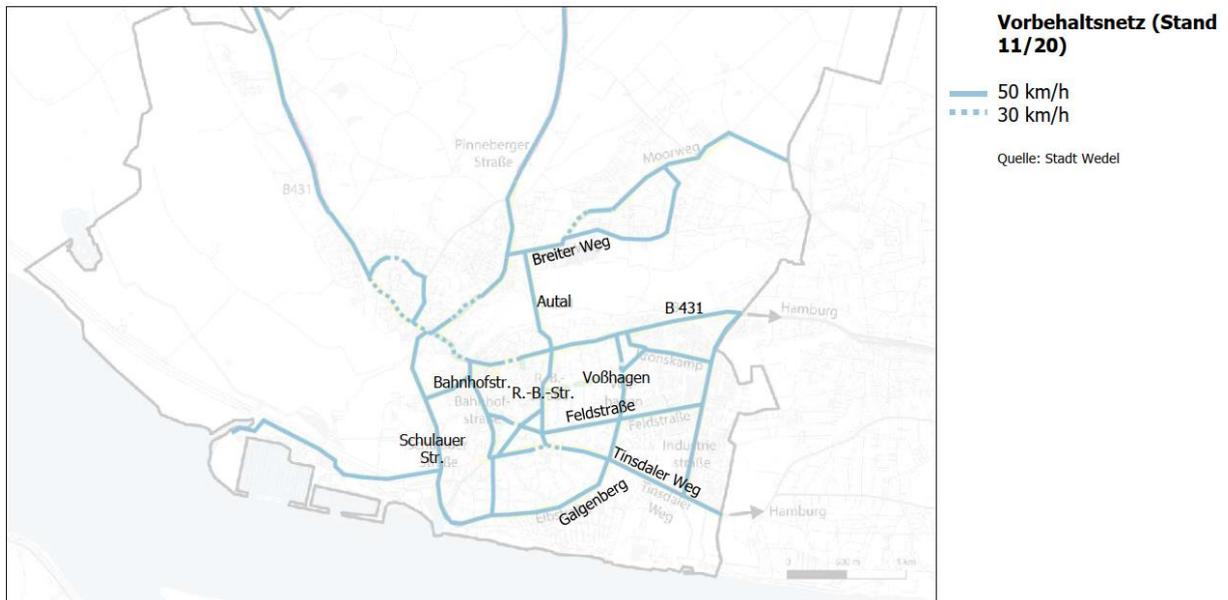


Abbildung 8: Vorbehaltsnetz der Stadt Wedel (Stand 11/2020)

Es ist zu erkennen, dass das Vorbehaltsnetz der Stadt eine hohe Dichte hat und auch im Innenstadtbereich eine geringe Maschenweite. Bis auf Ausnahmen ist Tempo 50 gestattet. Im Vorbehaltsstraßennetz sind verkehrsberuhigende bzw. -verlangsamende Elemente selten vorzufinden.

Wird das Vorbehaltsnetz mit der Unfalldichte überlagert, ist ein Zusammenhang zwischen den zwei Ebenen ersichtlich (vgl. Abbildung 9), auch wenn weitere Faktoren zur Erklärung plausibel sind, wie z.B. Straßengestaltung oder Trassierung.

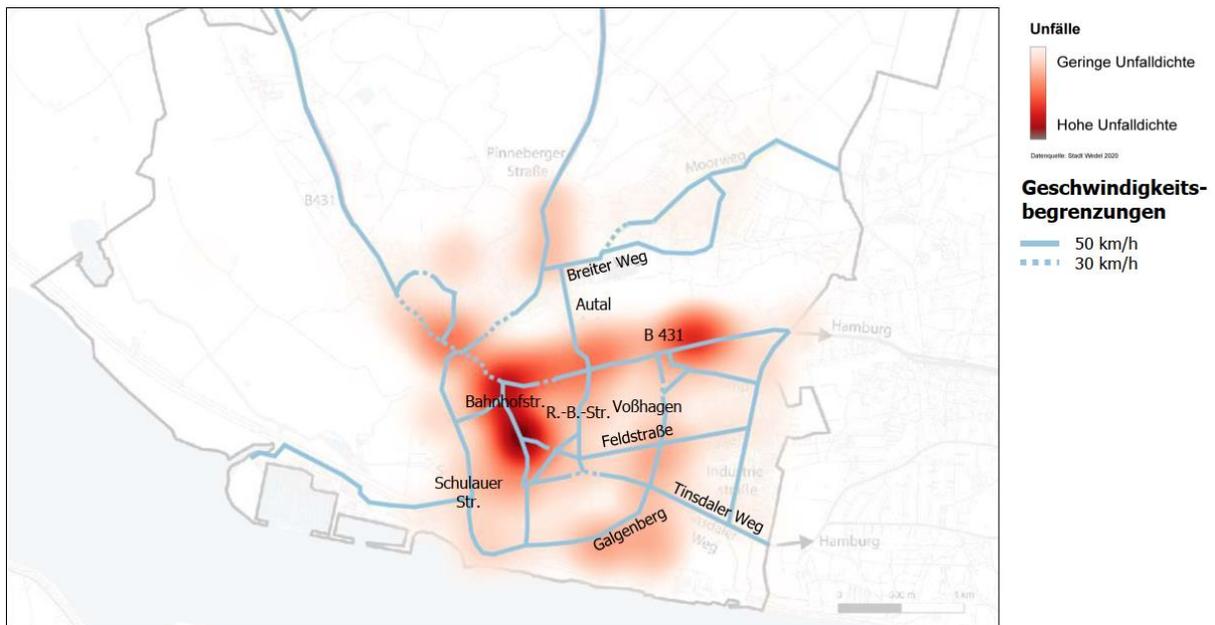


Abbildung 9: Überlagerung Vorbehaltsnetz und Unfalldichte

Abbildung 10 verdeutlicht die allgemeine Erhöhung von Unfallgefahren in Abhängigkeit von Reaktions- und Bremsweg bei verschiedenen Geschwindigkeiten⁴.

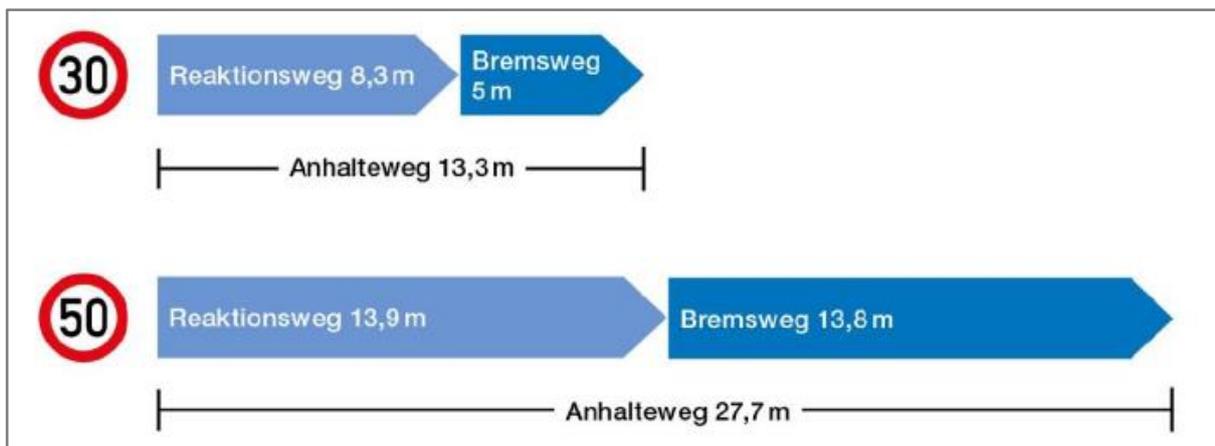


Abbildung 10: Reaktions- und Bremsweg bei 30km/h und 50km/h

Bei einer möglichen Tempo-30-Regelung mit dem Ziel einer größeren Verkehrssicherheit ist eine Reduzierung der Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten kaum zu befürchten, weil die geringere Fahrge-
schwindigkeit erfahrungsgemäß von kleineren Fahrzeugabständen kompensiert wird und so im gleichen

⁴ Lk Argus, Flächendeckendes Tempo 30, Berlin, 2021

Zeitbereich etwa die gleichen Fahrzeugmengen eine Grünphase nutzen können (vgl. Abbildung 11)⁵. Überdies werden Geschwindigkeitsvorgaben auf der Strecke im Hinblick auf die Gesamtreisezeit im Stadtverkehr häufig überschätzt, da gerade in verkehrsstarken Zeiten Kreuzungen die „Taktgeber“ sind, die für die Reisezeit ausschlaggebend sind.

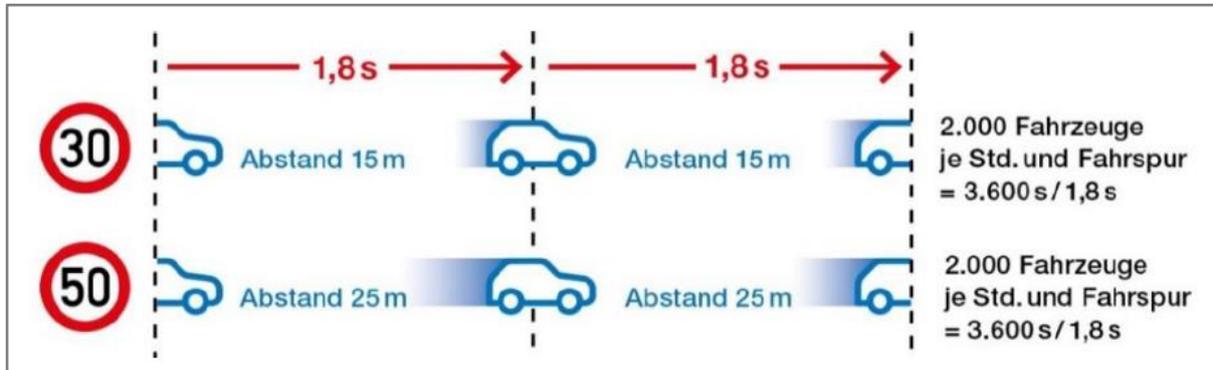


Abbildung 11: Abstand bei Tempo 30 und 50

Die Verteilung der werktäglichen Verkehrsmengen im Stadtgebiet wurde im Rahmen des Mobilitätskonzeptes anhand umfangreicher Verkehrserhebungen an größeren Knotenpunkten aktualisiert sowie in einem neu aufgebauten Verkehrsmodell integriert. Es weist an einigen Stellen im Vergleich zum zuvor eingesetzten Verkehrsmodell Veränderungen auf, ebenso finden sich konstante Werte (vgl. Abbildung 12 und Abbildung 13). Hervorzuheben ist der innenstadtnahe Abschnitt der B 431, der mit ca. 13.100 Kfz / Werktag belastet ist (alt: 17.200 Kfz/Werktag).

⁵ Lk Argus, Flächendeckendes Tempo 30, Berlin, 2021

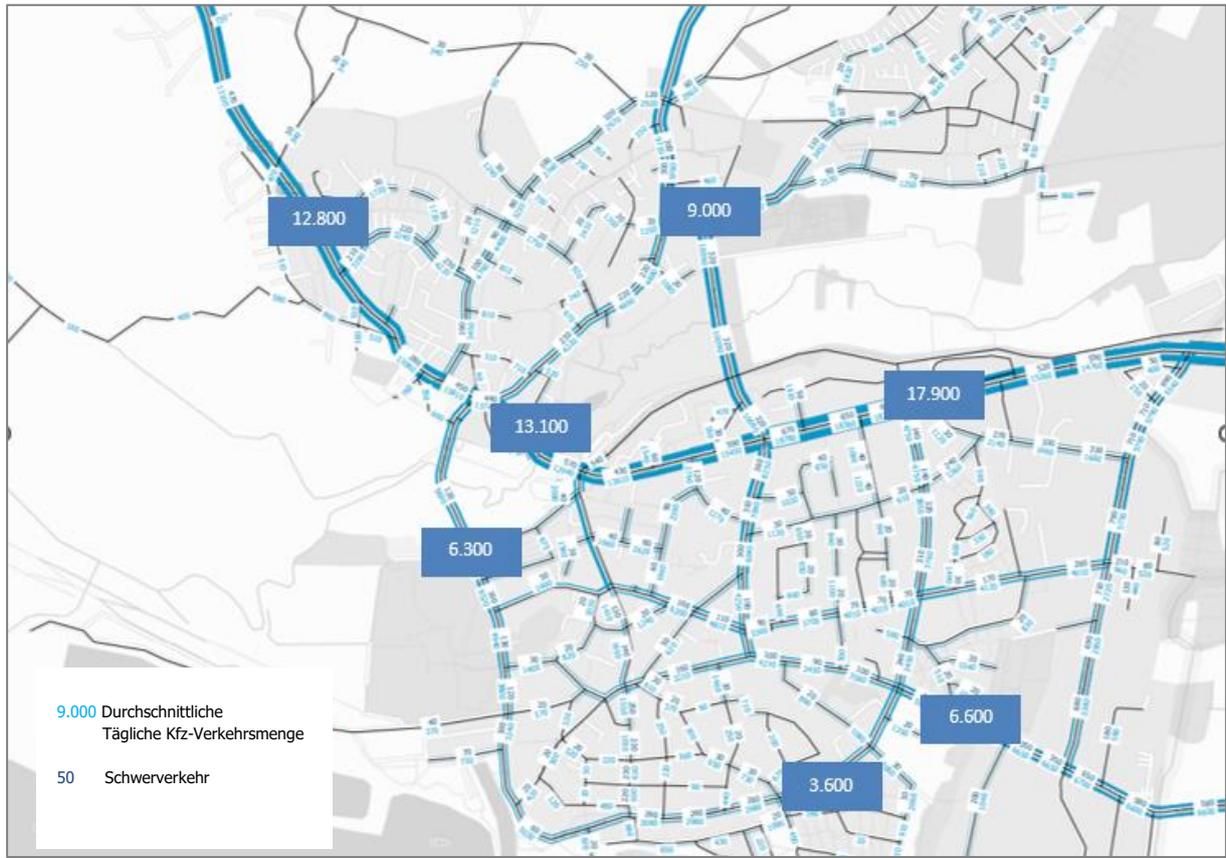


Abbildung 12: Verkehrsverteilung MIV (Neues Modell)

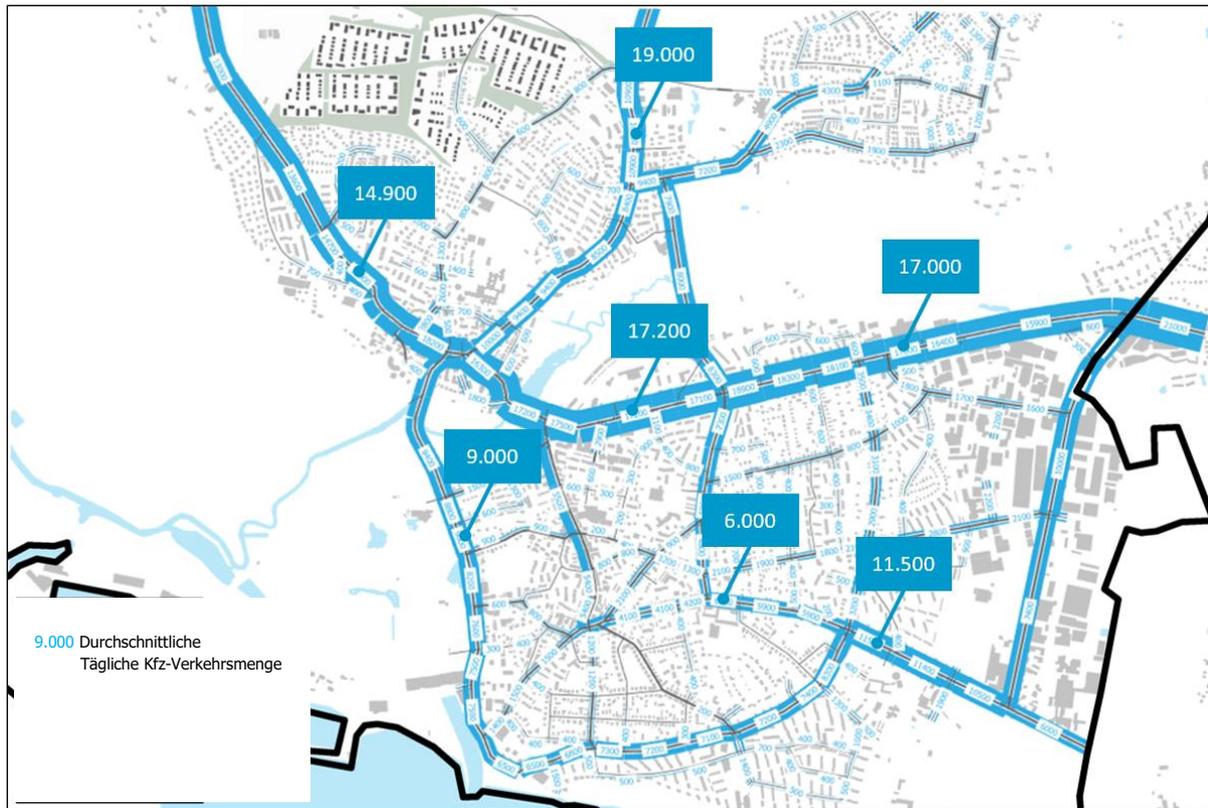


Abbildung 13: Verkehrsverteilung MIV (Altes Modell)

Die Erreichbarkeit von Zielen mit dem Kfz innerhalb von 15 beziehungsweise 30 Minuten wird in Abbildung 14 dargestellt. Beispielsweise kann das Stadtgebiet Pinneberg in etwa 15 Minuten vom Wedeler Zentrum aus erreicht werden.

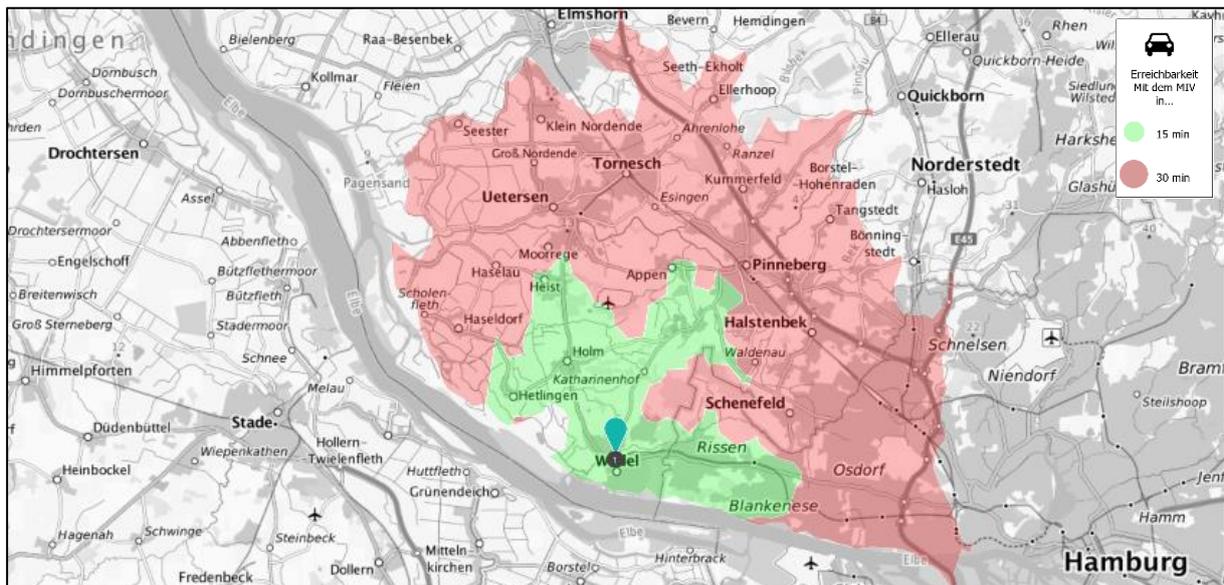


Abbildung 14: Erreichbarkeit MIV (Regionalplaner)

Aus den Erhebungen zum Verkehrsentwicklungsplan Wedel im Jahr 1998 sind grob die Strukturen des Kfz-Verkehrs im Hinblick auf ihren Raumbezug bekannt⁶. Danach sind etwa 15 - 20 % des Kfz-Verkehrs auf der B 431 Durchgangsverkehr, der weder Quelle noch Ziel in Wedel hat. Bezogen auf die Gesamtzahl aller Fahrten im MIV liegt der Anteil deutlich geringer. Aufgrund des potenziell sehr großen Aufwands wurde dieser Wert nicht aktualisiert. In Anbetracht der nicht grundlegend geänderten regionalen Raumstrukturen kann begründet angenommen werden, dass sich an diesem Wert keine sehr erheblichen Änderungen ergeben haben.

3.3.2 Fußverkehr

Der Fußverkehr in Wedel verteilt sich analog zu den Quell- und Zielorten. Die Ströme sind einerseits vom höher verdichteten Wohnen und andererseits von nachfragestarken Orten, wie insbesondere der Bahnhofstraße, dem Bahnhof, der Altstadt oder dem Hafen, geprägt. Grundsätzlich sind großflächig folgende strukturelle Mängel aus Sicht des Fußverkehrs festzustellen (vgl. Abbildung 15 bis Abbildung 18):

⁶ VTU, Verkehrsentwicklungsplan Wedel, Hamburg, 1999 und SBI, Verkehrszählung in Wedel, Hamburg, 2010

- Zu schmale Wege und Konflikte mit Radfahrenden
- Hindernisse auf den Gehwegen durch z. B. Mülltonnen
- Fehlende Querungshilfen, insbesondere in stark befahrenen Bereichen
- Fehlende Barrierefreiheit
- Zu wenig Aufenthalts- / Pausenmöglichkeiten
- Konflikte mit dem Kfz-Verkehr

Insgesamt häufen sich die Mängel besonders in den o.g. Stadtbereichen sowie höher verdichteten, gemischt genutzten Quartieren wie z.B. dem Elbhochuferquartier. Insbesondere in städtisch geprägten Quartieren haben sich die Bedingungen für Zufußgehende in Wedel historisch negativ entwickelt.

Gleichzeitig deuten die städtischen und demografischen Strukturen (kurze Wege, hoher Anteil älterer Menschen u.a.) einen großen Bedarf an, insbesondere aus Sicht von Senior:innen und Schüler:innen. Das Thema des Pausierens („Ruhender Fußverkehr“) und damit des Aufenthalts mit seinen entsprechenden Ansprüchen an Sitzgelegenheiten, Beleuchtung, ggf. Witterungsschutz u.a. ist Bestandteil der Fußverkehrsinfrastruktur.

Dort, wo aufgrund der städtischen Nutzungen oder der Dichte viel Fußverkehr auftritt bzw. die potenziellen Wünsche nach guten Fußverkehrsbedingungen besonders umfassend sind, besteht der höchste Handlungsbedarf.



Abbildung 15: Schmäler Gehweg



Abbildung 16: Flächeneinschränkung auf schmalem Gehweg



Abbildung 17: Fußverkehr auf Radweg



Abbildung 18: Konflikte Fuß- und Radverkehr

3.3.3 Radverkehr

Die Bedingungen für den Radverkehr in Wedel sind vielschichtig. Während ein Freizeitwegenetz in hochattraktiven Landschaftsräumen über die Stadtgrenzen hinweg einladend gestaltet ist, sind die Verhältnisse im Alltagsverkehr auf vielen Stadtstraßen in unterschiedlicher Weise defizitär. Bereits im Jahr 2008 wurde das Problem erkannt und eine Idee für ein zukünftiges Netz übergeordneter, gut nutzbarer Radrouten für den Stadtverkehr entworfen (vgl. Abbildung 19)⁷. Die Realisierung blieb jedoch bislang weitgehend aus.

⁷ ARGUS Stadt und Verkehr: Radverkehrskonzept Wedel, Hamburg, 2008

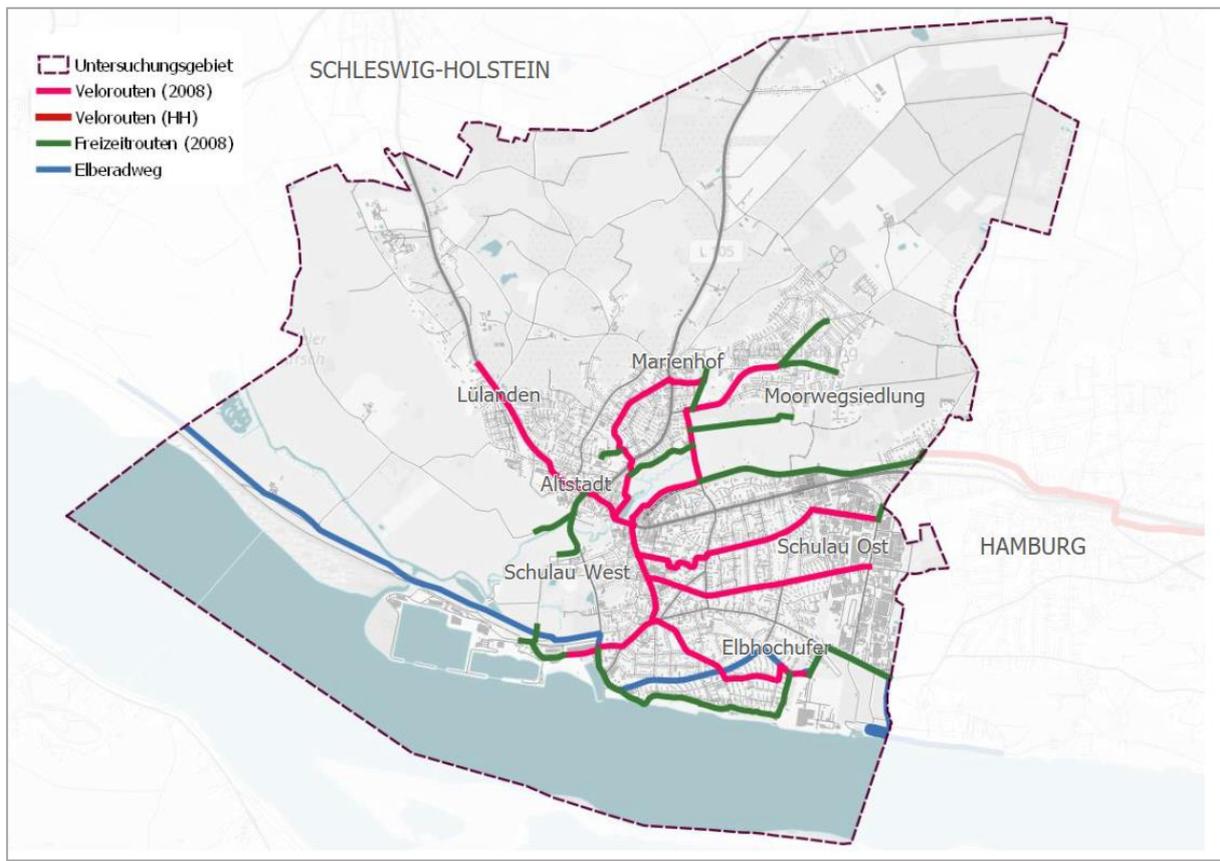


Abbildung 19: Altes Radverkehrsnetz 2008

Angesichts des weiterhin flächenhaft gegebenen Handlungsbedarfes ist es nach wie vor sinnvoll und von höchster Bedeutung für die städtische Radverkehrsförderung, ein derartiges Hauptradroutennetz zu entwickeln. Aufgrund der fortlaufenden Stadtentwicklung ist auch dieses Netz zunächst zu aktualisieren. Beispielsweise anhand der Einwohnerverteilung (vgl. Abbildung 20 und Kap. 5.3).

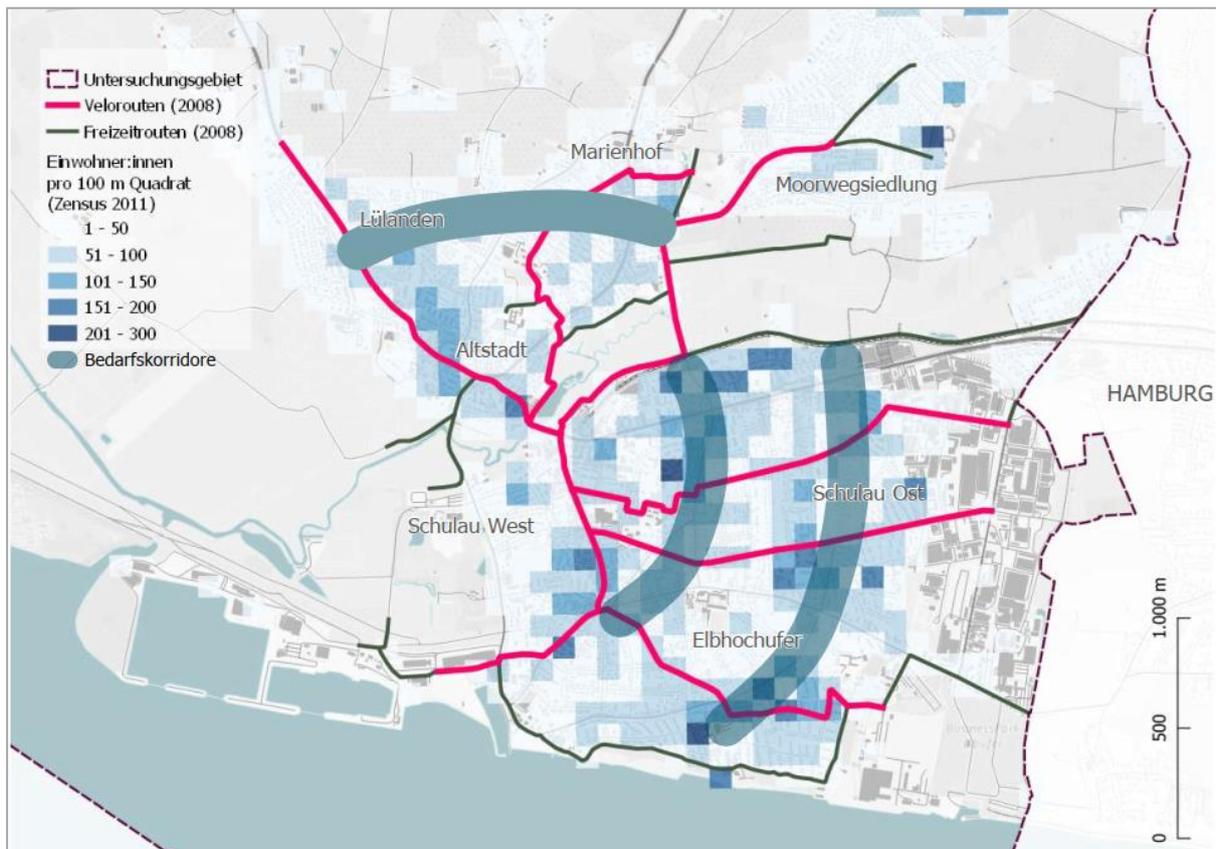


Abbildung 20: Entwicklungspotenzial Radverkehrsnetz anhand der Einwohnerverteilung

Generell gilt, dass die zu entwickelnden und zu realisierenden Hauptradrouten folgende Merkmale in hoher Qualität erfüllen sollten:

- Breite nutzbarer Verkehrsräume
- Verkehrssicherheit
- Sicherheitsgefühl
- Befahrbarkeit
- Unterbrechungsfreiheit
- Vermeidung von Konflikten

Das Unfallgeschehen mit Radverkehrsbeteiligung ist dabei mit hohem Stellenwert zu berücksichtigen und bei der Routenplanung zu adressieren (vgl. Abbildung 21).

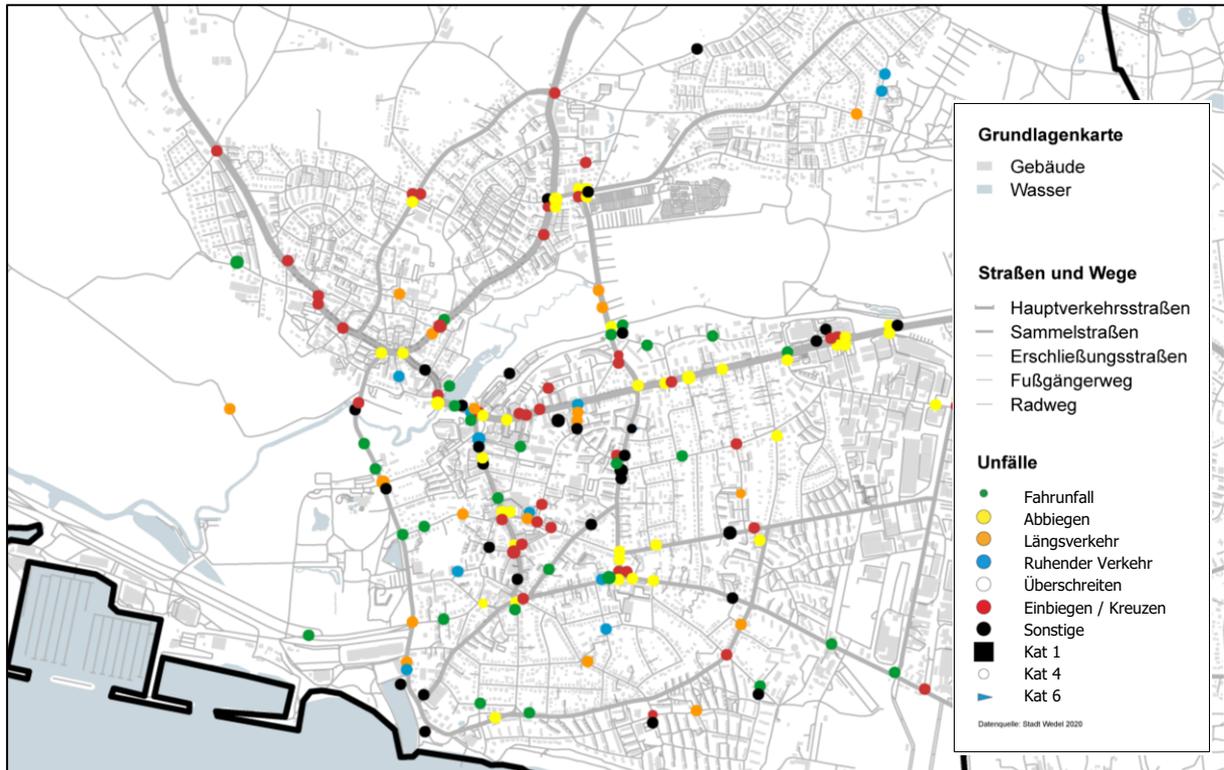


Abbildung 21: Straßenverkehrsunfälle mit Radverkehrsbeteiligung (2017 – 2019)

Hier sind Hinweise auf Handlungsbedarfe beispielsweise in der Bahnhofstraße oder auf dem innerstädtischen Abschnitt der B 431 auch aus Verkehrssicherheitsgründen abzuleiten.

Die Fahrradparkmöglichkeiten im öffentlichen Raum sind in Wedel in größerem Umfang verbesserungsbedürftig. Die Bahnhofstraße, als einer der nachfragestärksten Orte im Stadtgebiet, weist sowohl qualitative als auch quantitative Mängel auf, was sich u.a. anhand von fehlender Akzeptanz oder Überlastungserscheinungen ablesen lässt (vgl. Abbildung 22). Hinsichtlich des sehr relevanten Diebstahlschutzes ist festzustellen, dass durch fehlende Anschliebmöglichkeiten des Rahmens werden die Räder oftmals nur am Vorderrad oder gar nicht angeschlossen.

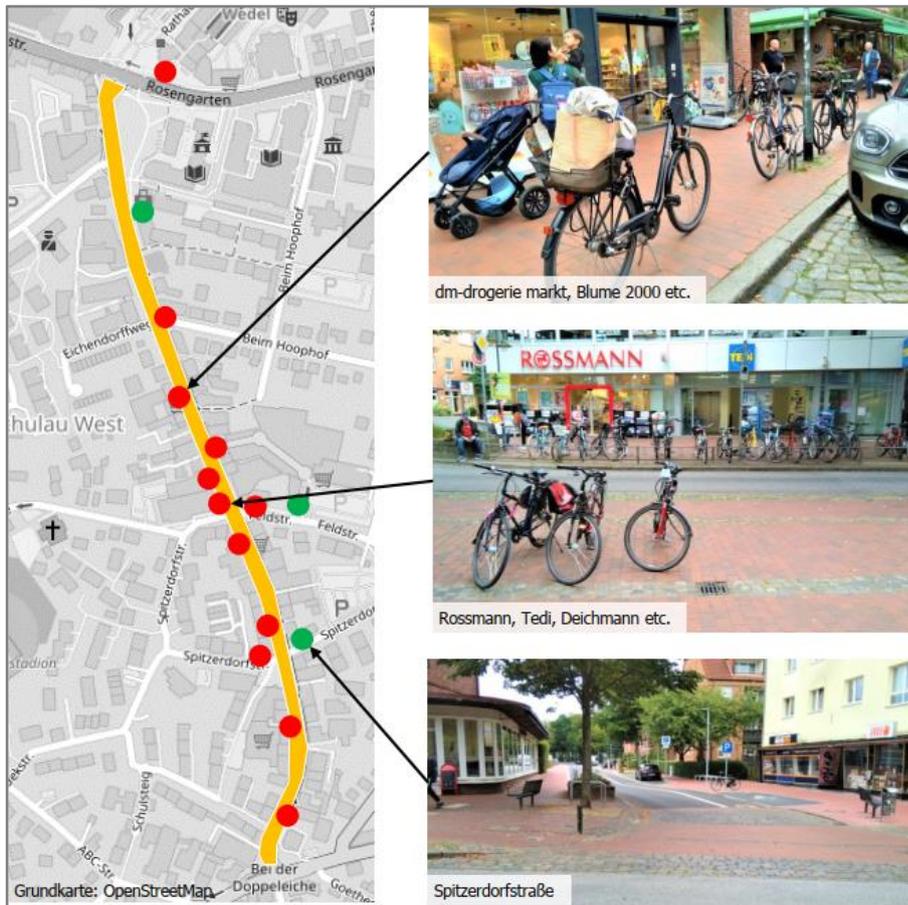


Abbildung 22: Problemfelder beim Fahrradparken in der Bahnhofstraße ●

Beispiele von Parkmöglichkeiten und ihre Auslastung im Hafenumfeld sind in Abbildung 23 dargestellt. Dabei sind Bereiche mit geringer Auslastung der Stellplätze grün und hoher Auslastung rot symbolisiert (Momentaufnahme).

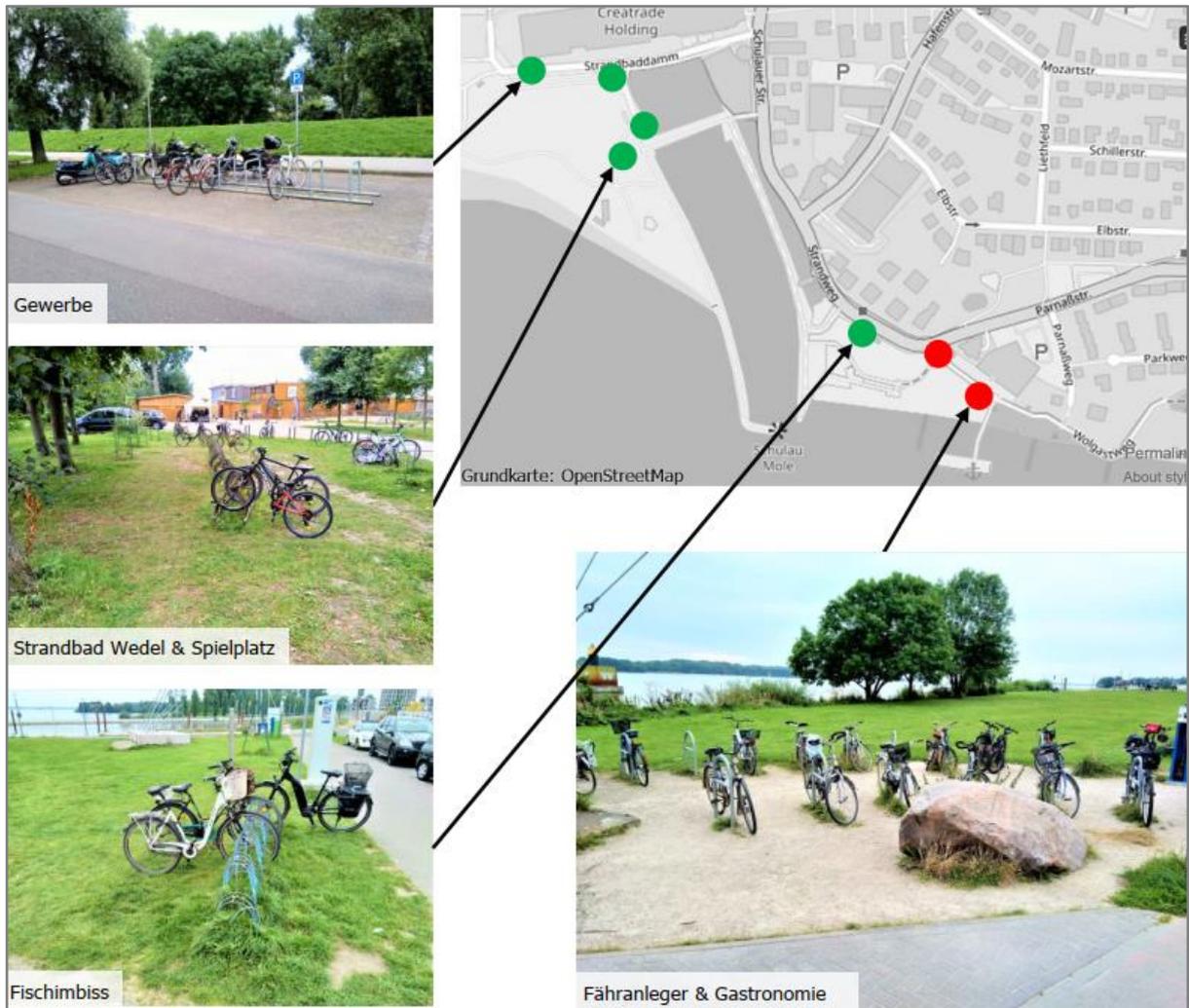


Abbildung 23: Fahrrad-Parkmöglichkeiten am Hafen

Es kann festgestellt werden, dass es im Hinblick auf das Fahrradparken sowohl einen qualitativen als auch quantitativen Verbesserungsbedarf gibt. Qualitativ fehlen Anlagen, die ein sicheres, schnelles, bequemes und festes Abstellen direkt am Ziel ermöglichen. Und quantitativ fehlen Fahrradabstellanlagen in Bereichen hoher Zentralität und / oder besonderer Freizeitbedeutung (Bahnhofstraße, Hafen u.a.) in großen Teilen.

Letztendlich ist bei den zuvor zusammengestellten Handlungsanforderungen auch auf die sehr erheblichen Potenziale des Radverkehrs in Wedel einzugehen, die sich durch die günstige Topographie, die Umgebungsattraktivität und vor allem durch die zahlreichen möglichen kurzen Wege ergeben. Fast der gesamte städtische Siedlungsraum ist vom Bahnhof aus mit dem Fahrrad gut in maximal zehn Minuten zu erreichen (vgl. Abbildung 24).

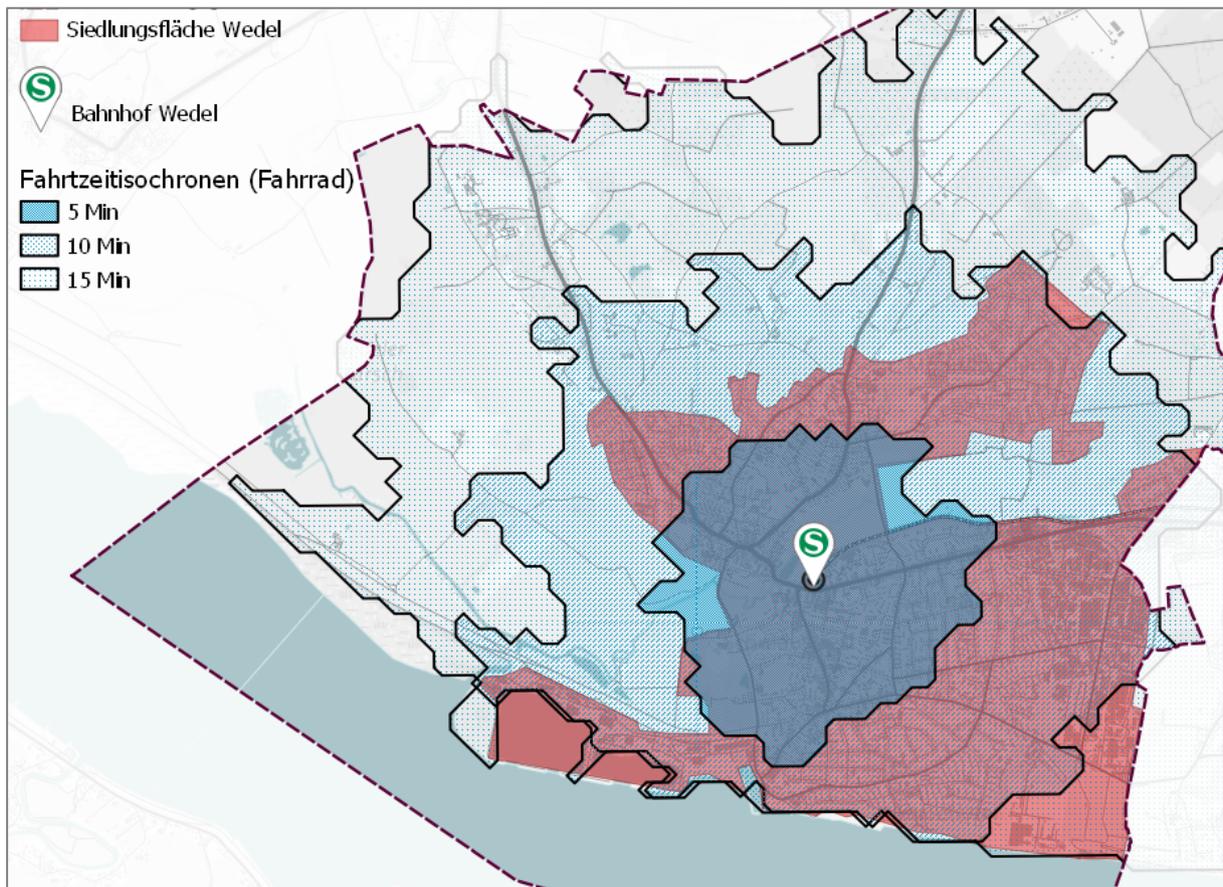


Abbildung 24: Fahrzeitbedarfe im Radverkehr

3.3.4 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in Wedel setzt sich zusammen aus der S-Bahn-Linie S 1, deren Endabschnitt im Wedeler Stadtgebiet liegt und deren Endhaltestelle der S-Bahnhof Wedel ist, sowie einem Busliniennetz, das teilweise stadtübergreifende (189, 395, 489, 589, 594) und teilweise innerstädtische Linien (289) umfasst (vgl. Abbildung 25).

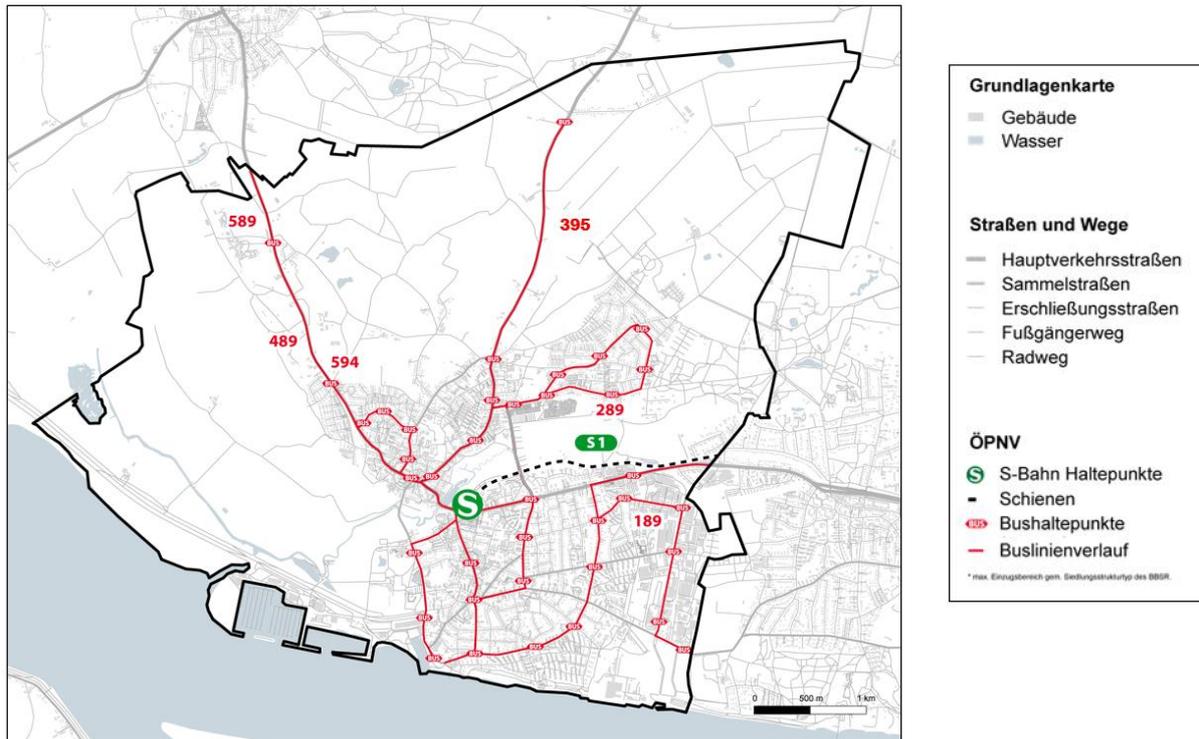


Abbildung 25: ÖPNV-Netz

Von zentraler Bedeutung ist die Erschließung des Stadtgebietes. Von den einschlägigen 400-m-Einzugsbereichen der Haltestellen ist der besiedelte Bereich der Stadt sehr weitgehend abgedeckt (vgl. Abbildung 26).

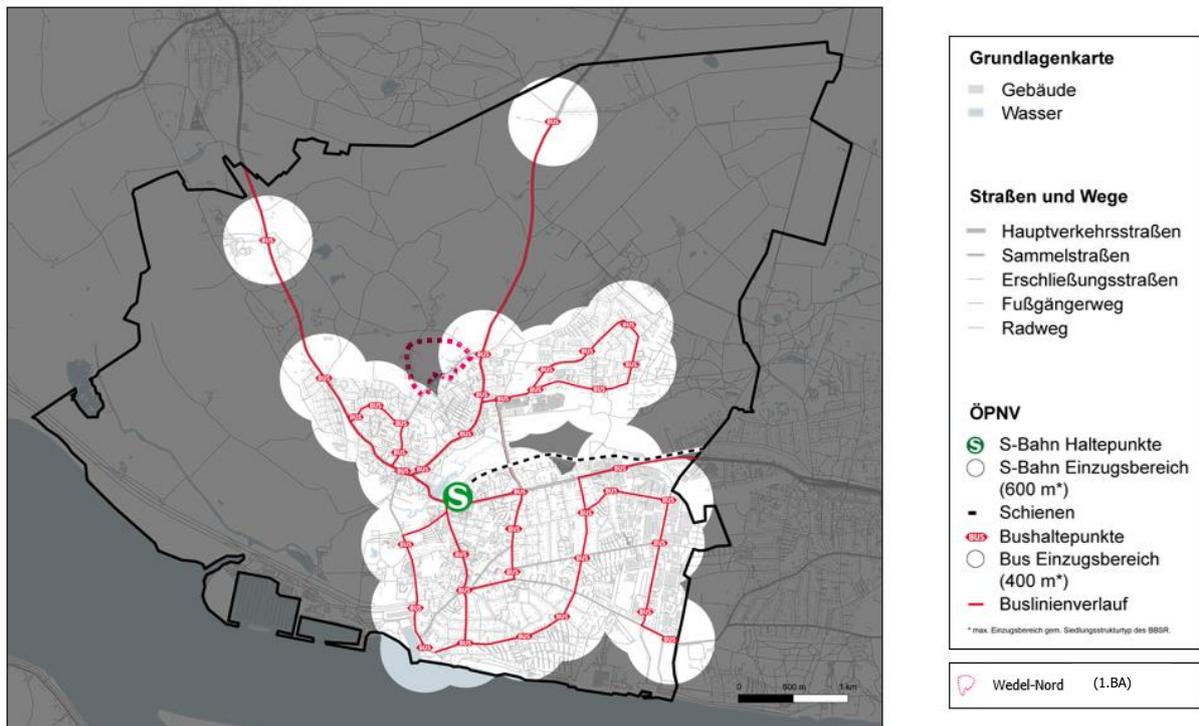


Abbildung 26: ÖPNV-Erschließung

In der Überlagerung mit einer Darstellung der Wohndichte in der Stadt fallen jedoch Areale außerhalb der genannten Einzugsbereiche auf, wie z.B. in der nördlichen Moorwegsiedlung oder im Quartier Elbhochufer (vgl. Abbildung 27).

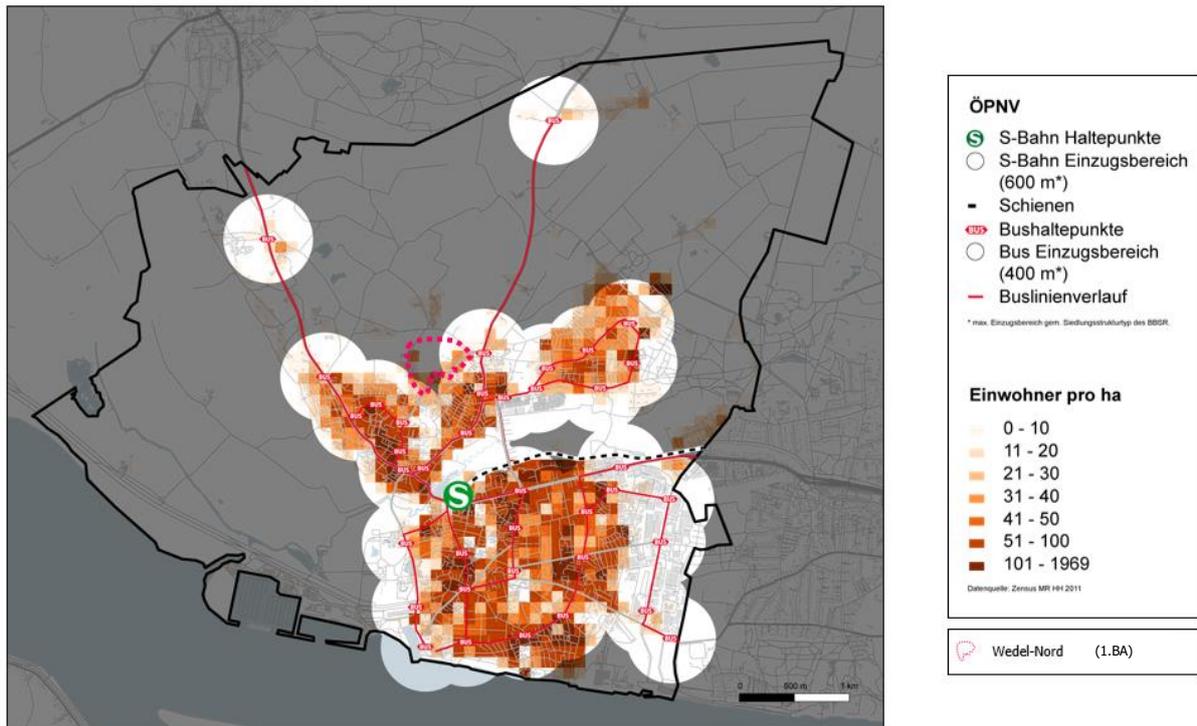


Abbildung 27: Erschließung und Wohndichte

Die jeweilige Bedienungsqualität in den Stadtteilen weist darüber hinaus auf potenzielle Handlungsbedarfe hinsichtlich einer besseren Vernetzung hin, wie z.B. in der gesamten Moorwegsiedlung (vgl. Abbildung 28).

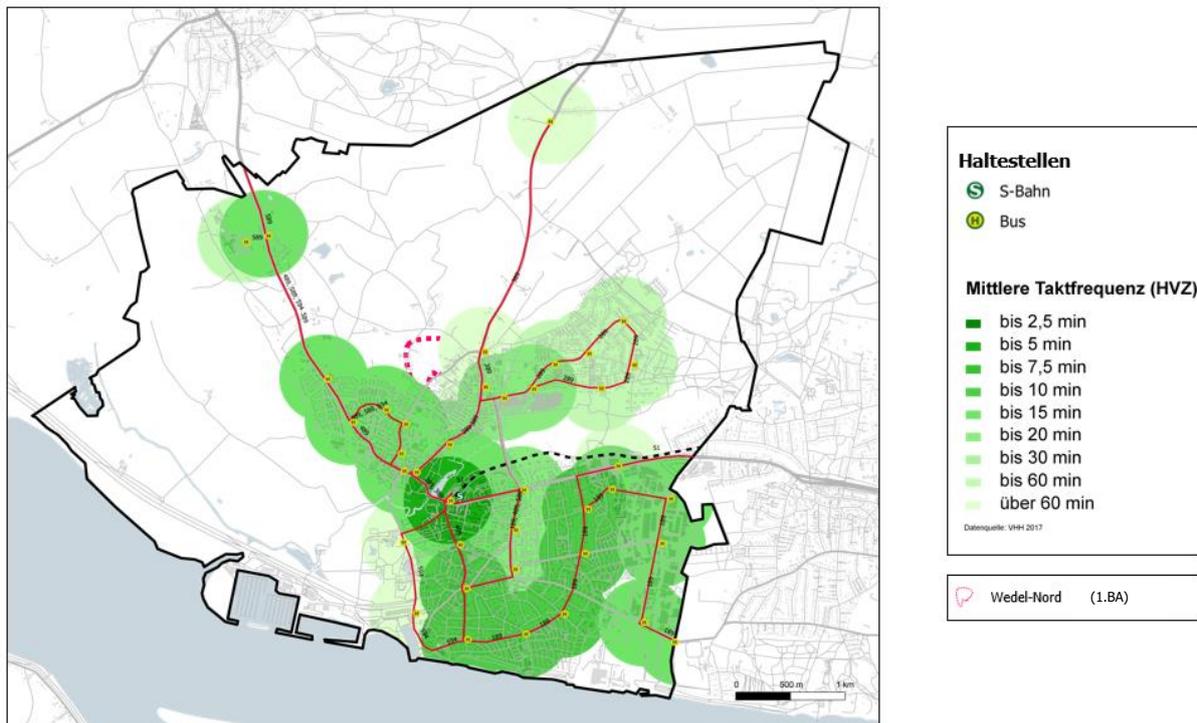


Abbildung 28: ÖPNV-Takt

Ferner sind gerade die innerstädtischen Verbindungen und Erreichbarkeiten an verschiedenen Orten von städtischer Bedeutung nicht optimal, wie z.B. beim Hafen, beim Fachmarktzentrum Ost und künftig beim Businesspark. Umsteige-Sicherheit und Barrierefreiheit gehören ebenso zu den übergeordneten Handlungsanforderungen.

3.3.5 Mobilitätsservices

In der Stadt Wedel gibt es bislang nur wenige Mobilitätsservices. Es gibt ein sehr kleines stationsbasiertes CarSharing-Angebot sowie Nutzer:innenaufkommen (vgl. Abbildung 29).

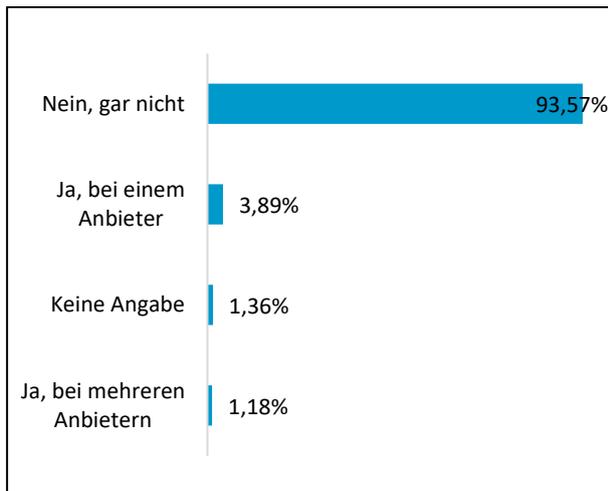


Abbildung 29: Carsharing Mitgliedschaft im Haushalt

Die freefloating CarSharing-Anbieter in Hamburg haben ihr Bedienungsgebiet bislang nicht bis an die Stadtränder oder darüber hinaus gehend ausgedehnt.

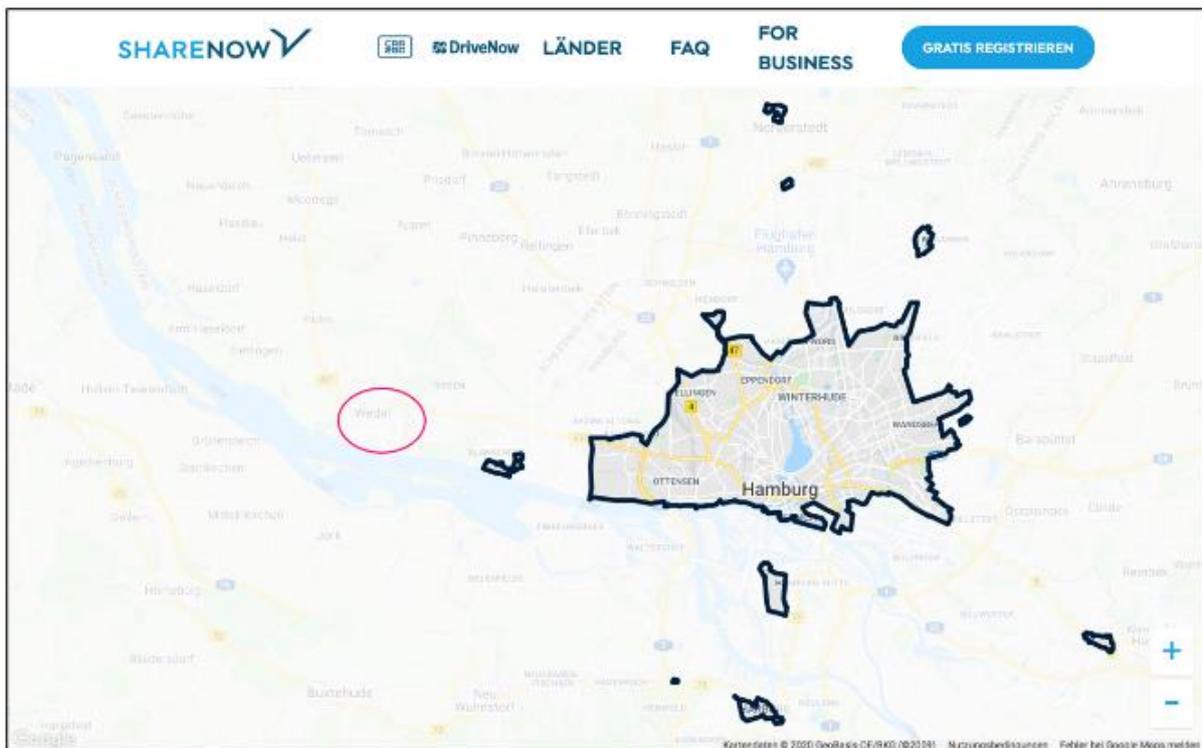


Abbildung 30: Servicebereich Sharenow

Das Angebot an Ladesäulen für Elektrofahrzeuge kann in einem erweiterten Begriffsverständnis zu den entsprechenden Angeboten gezählt werden und besteht heute aus neun Ladesäulen im Stadtgebiet (Abbildung 31).



Abbildung 31: E-Ladesäulen in Wedel⁸

Darüber hinaus befinden sich potenzielle Projekte im Zusammenhang mit dem Stadtentwicklungsvorhaben Wedel Nord in der Vorplanung, wie z.B. Ridepooling-Plattformen.

⁸ Stadwerke Wedel, E-Ladesäulen in Wedel, Wedel, 2020

3.4 Onlinebeteiligung

3.4.1 Allgemeine Beschreibung und Einstufung

Im Zeitraum vom 21.09. bis zum 12.10.2020 und damit in einer frühen Projektphase wurde eine Online-Umfrage durchgeführt, die an alle Einwohner:innen von Wedel gerichtet war und auch medial beworben wurde. Damit wurde das Alltagserleben der Wedeler:innen in den Bearbeitungsprozess systematisch eingebunden. Es konnte abgeleitet werden, wo Verkehrssituationen verkehrsmittelspezifisch als problematisch wahrgenommen werden. Der dabei zwangsläufig gegebene subjektive Faktor wird relativiert durch die Anzahl und Dichte von Problemdarstellungen. Ebenso weist die Verteilung von Kommentierungen auf die Intensität der jeweiligen Raumnutzung hin. Letztendlich war zudem wichtig, anhand der Teilnahme festzustellen, wie stark Interesse und Mitwirkungsbereitschaft der Bürger:innen ausgeprägt sind.

Es gab 1.116 Teilnahmen (mit jeweils meist mehreren Angaben) und 568 Freitextkommentare, was in Relation zur Einwohnerzahl als rege und intensiv eingestuft werden kann.

In der Umfrage konnten die Teilnehmenden in einer Stadtgrundkarte ihre Kommentare positionieren. Die Zuordnung zu einem Verkehrsmittel war obligatorisch und sorgte für interessante Auswertungsmöglichkeiten (vgl. Abbildung 32). Zusätzlich wurden den Teilnehmenden Fragen zu ihrer Person und ihrem Mobilitätsverhalten gestellt.

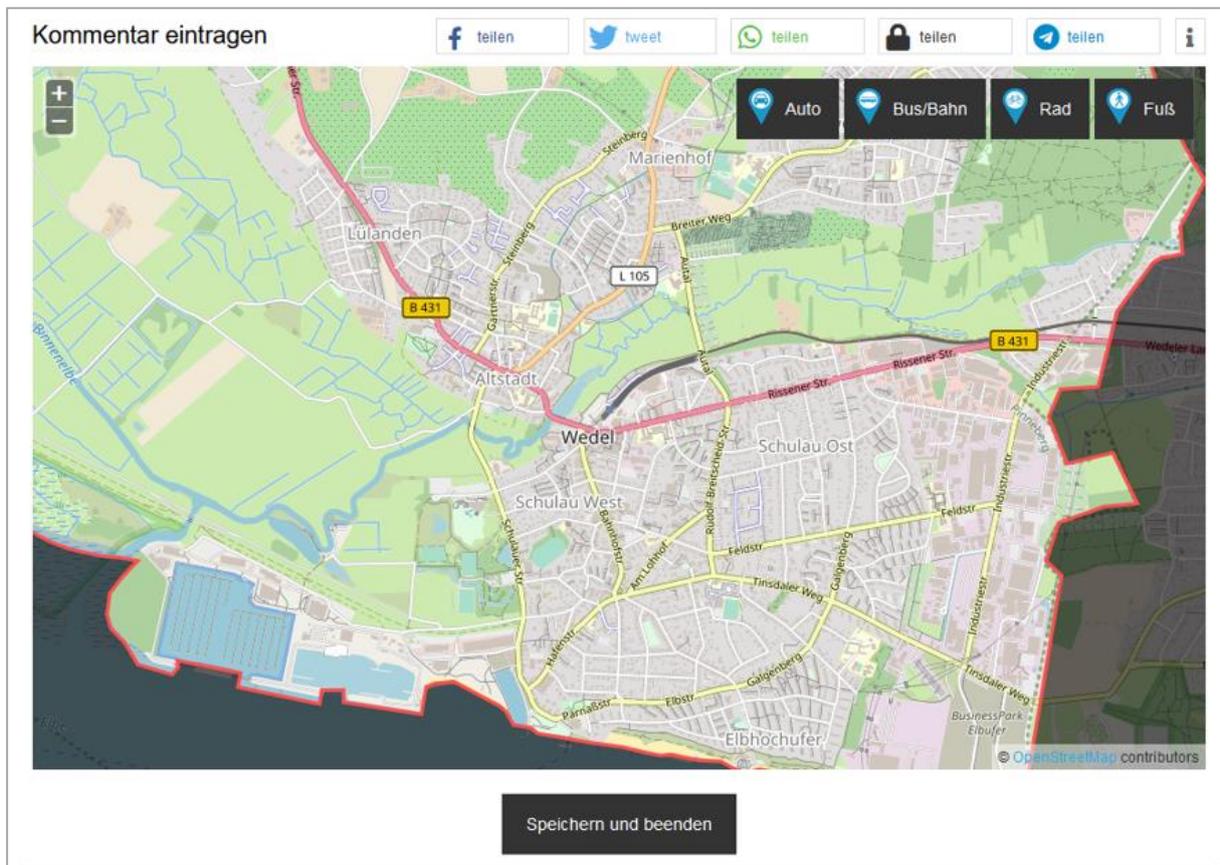


Abbildung 32: Online Beteiligung - Beispiele von Eingabefelder

Die Art der Kommentare war deutlich überwiegend negativ, was auch dem entsprechenden Aufforderungscharakter, Handlungsbedarfe aufzuzeigen, geschuldet sein dürfte.

Die Radverkehrsinfrastruktur überwiegt bei den verkehrsmittelspezifischen Kommentaren. Wie Abbildung 33 zeigt, waren mehr als die Hälfte der Eintragungen auf den Radverkehr bezogen, knapp ein Viertel auf den MIV, Fußverkehr 18 % und ÖPNV 7 %.

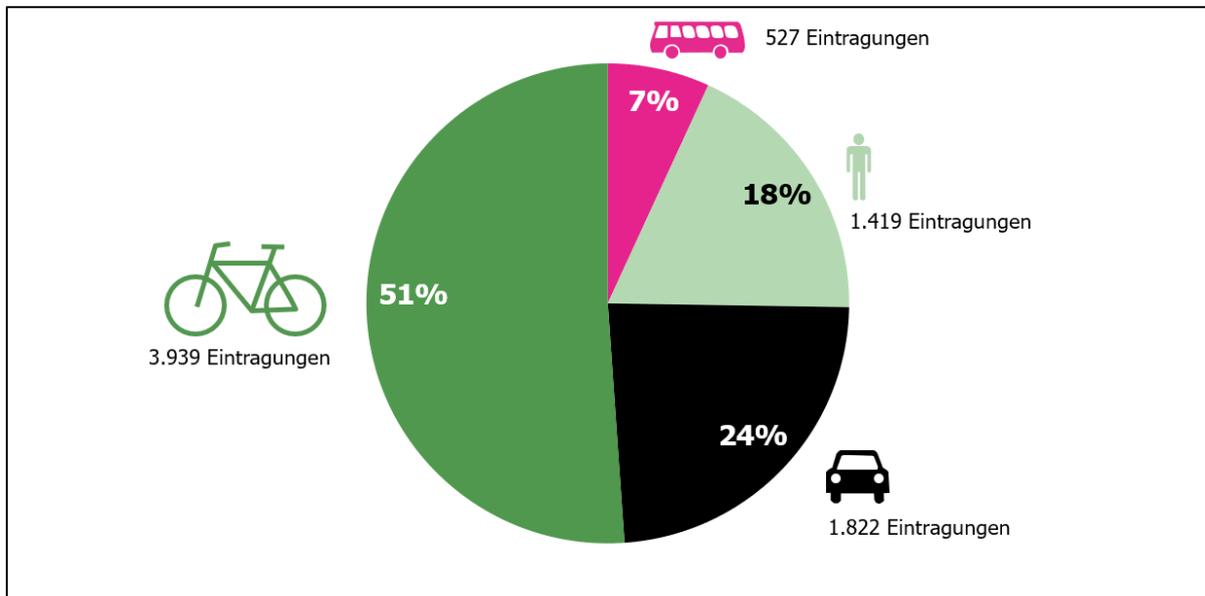


Abbildung 33: Eintragung nach Bezug auf Verkehrsmittel

In der Zusammenschau aller Ortseintragungen, die im Hinblick auf eines der Verkehrsmittel kritisch gewürdigt wurde, fallen einige Straßen durch starke Häufungen besonders auf (vgl. Abbildung 34), wie z.B.:

- Bahnhofstraße
- Schulauer Straße oder
- Mühlenstraße

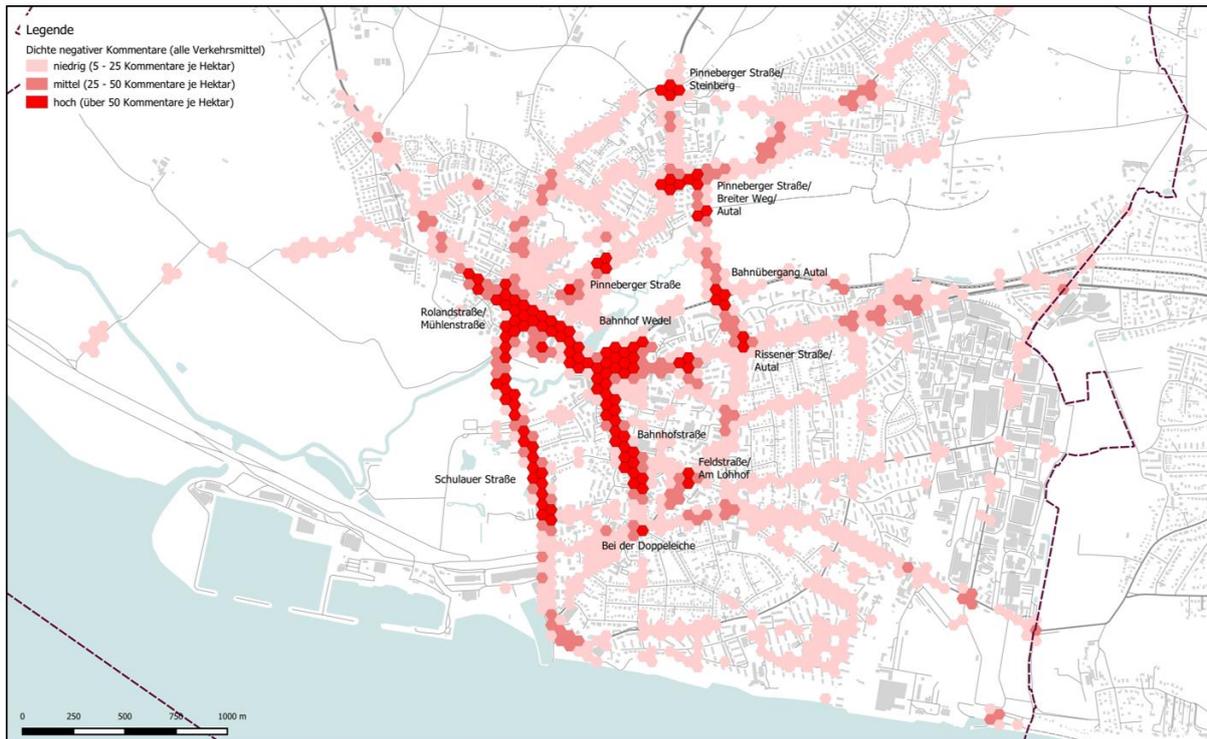


Abbildung 34: Verortung negativer Kommentare - Alle Verkehrsträger

In der Umfrage war es auch möglich, freie Kommentare abzugeben. Die Kommentare wurden anschließend aufgeteilt in Wünsche und Kritik an der momentanen Situation. Eine Übersicht über die Einteilung der Kommentare ist in Abbildung 35 zu sehen.

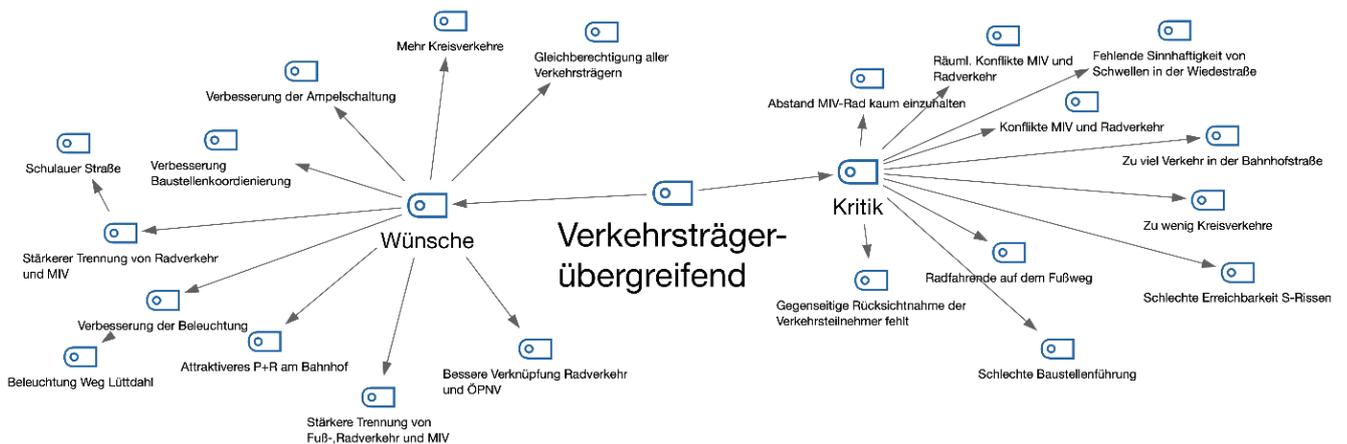


Abbildung 35: Freitextkommentare Verkehrsträgerübergreifend

3.4.2 Motorisierter Individualverkehr

In Abbildung 36 werden die genannten Mängel mit der Anzahl an Nennungen dargestellt. Der am häufigsten genannte Mangel beim MIV ist die lange Wartezeit, beziehungsweise die Staubildung.

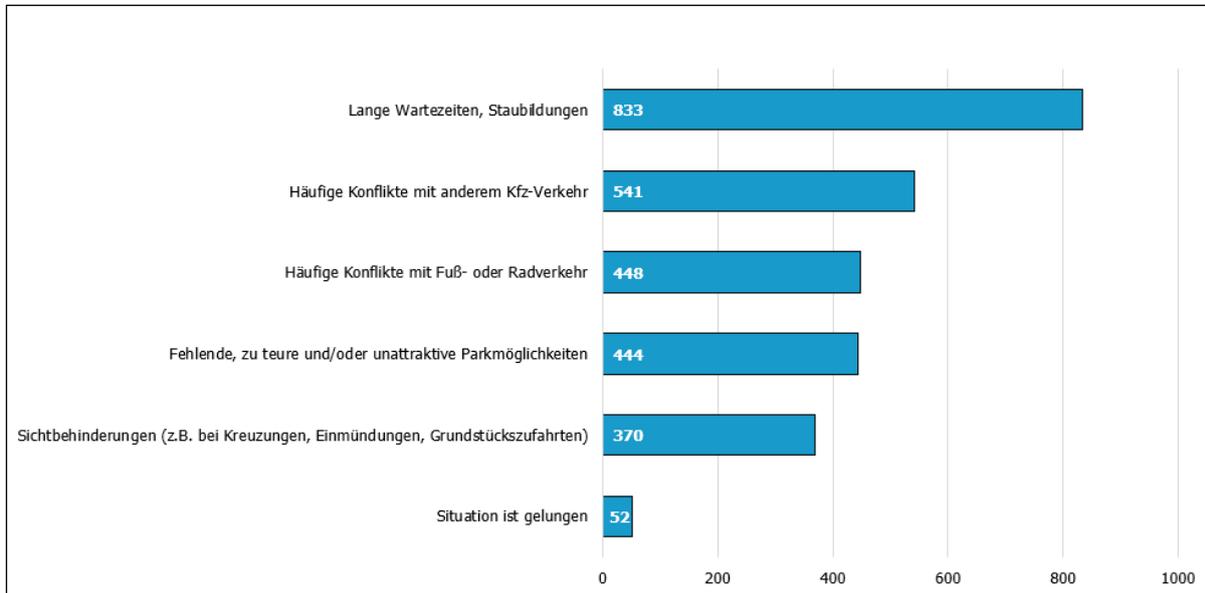


Abbildung 36: Mängeltypen MIV

Bei der Verortung aller MIV-Mängel in Abbildung 37 und im Speziellen die Angaben zur Staubildung in Abbildung 38, sticht der Knotenpunkt Austraße / Rolandstraße hervor.



Abbildung 37: Verortung von Pkw-Mängel - Alle Mängelkategorien



Abbildung 38: Verortung von Pkw-Mängel - "Lange Wartezeiten, Staubbildung"

3.4.3 Fußverkehr

Der Mängeltyp, der aus Sicht der Fußgänger:innen am häufigsten genannt wurde, sind die schlechten Querungsmöglichkeiten. Wie in Abbildung 39 zu sehen gab es für diesen Mangel insgesamt 640 Nennungen, dicht gefolgt von Konflikten mit dem Kfz-Verkehr mit 537 Nennungen und Konflikten mit dem Radverkehr mit 459 Nennungen.

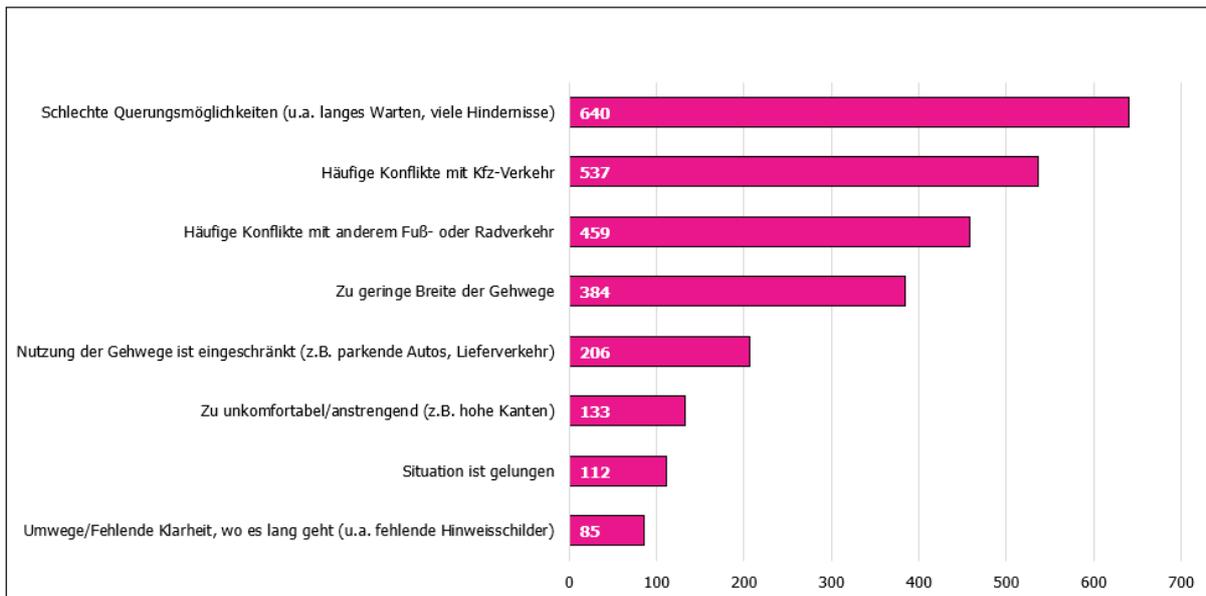


Abbildung 39: Auswertung Online-Beteiligung für den Fußverkehr - Mängel nach Kategorien

Die Orte der Mängel für Fußgänger:innen mehren sich auf der Bahnhofstraße und der Mühlenstraße, siehe Abbildung 40.



Abbildung 40: Verortung von Mängeln im Fußverkehr – Alle Mängelkategorien

Schlechte Querungsmöglichkeiten lassen sich insbesondere für den innenstadtnahen Abschnitt der B 431 ausmachen (vgl. Abbildung 41).



Abbildung 41: Verortung von Mängeln im Fußverkehr - "Schlechte Querungsmöglichkeiten"

3.4.4 Radverkehr

An der Radverkehrsinfrastruktur wurde am häufigsten kritisiert, dass es zu wenig Platz für Radfahrende gibt und am zweithäufigsten wurden als Mangel die Konflikte mit dem Kfz-Verkehr genannt (vgl. Abbildung 42).

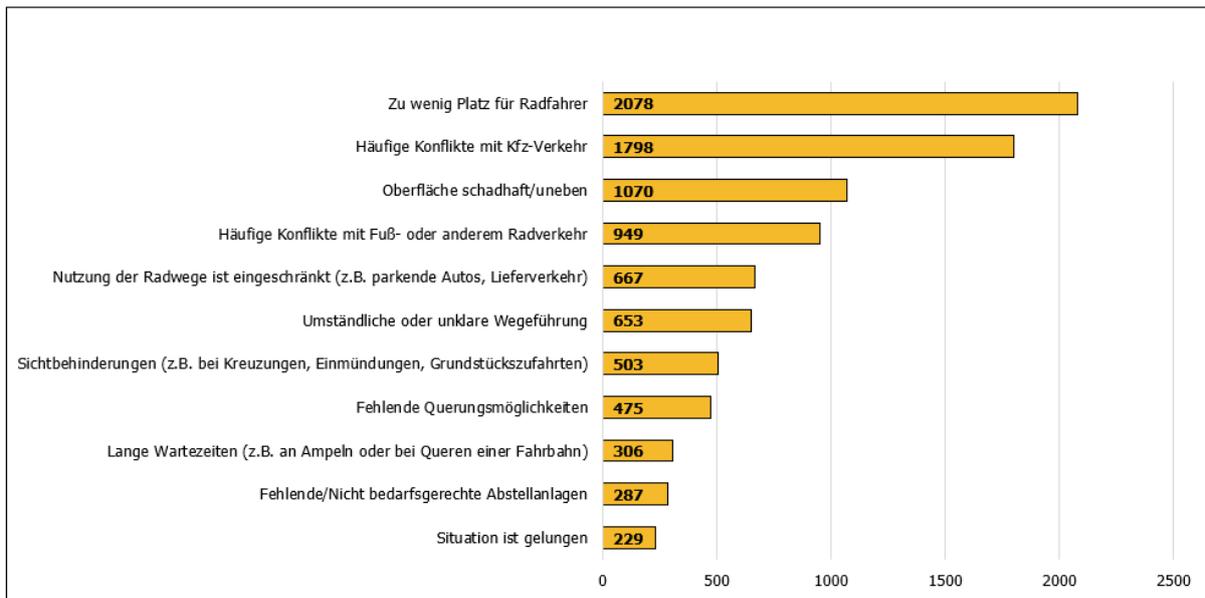


Abbildung 42: Auswertung Online Beteiligung für den Radverkehr - Mängeltypen

Wie in Abbildung 43 zu sehen ist, häufen sich die Angaben von Mängeln im Radverkehr insbesondere auf der Bahnhofstraße, der Mühlenstraße und der Schulauer Straße. Die Problematik des mangelnden Platzes für Radfahrende liegt vor allem in der Bahnhofstraße und der Mühlenstraße vor (vgl. Abbildung 44).

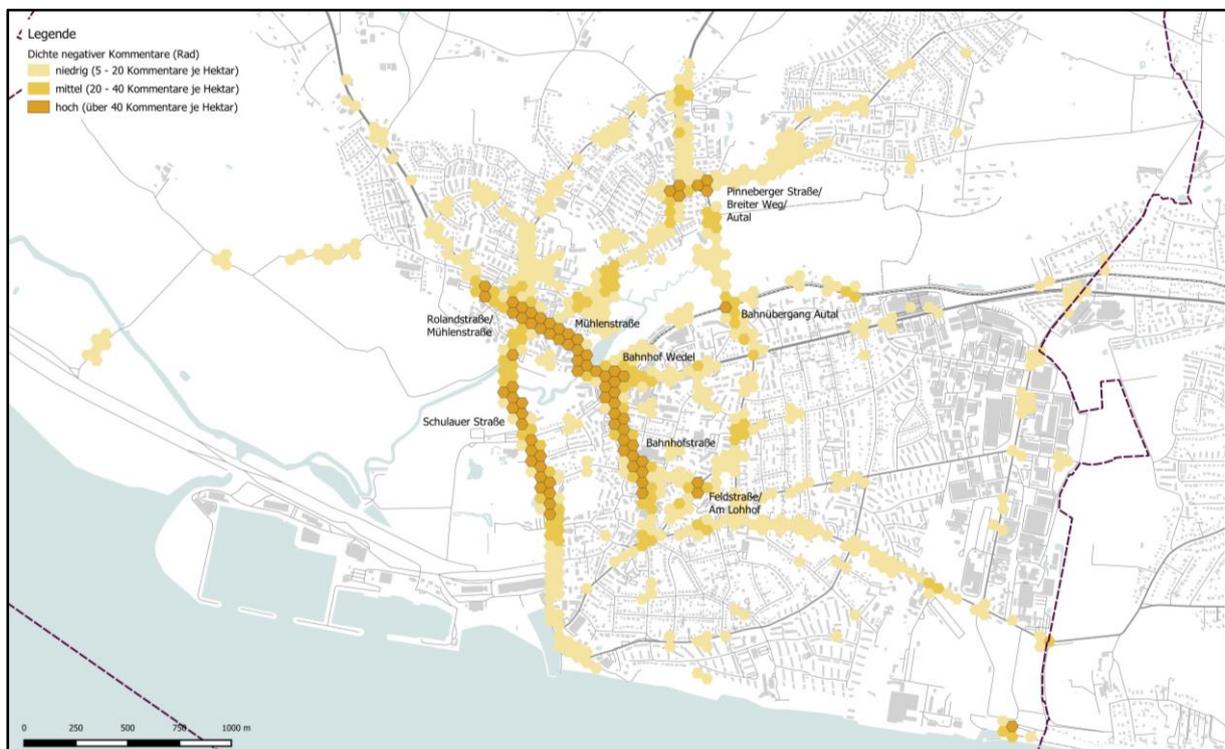


Abbildung 43: Auswertung Online Beteiligung für den Radverkehr

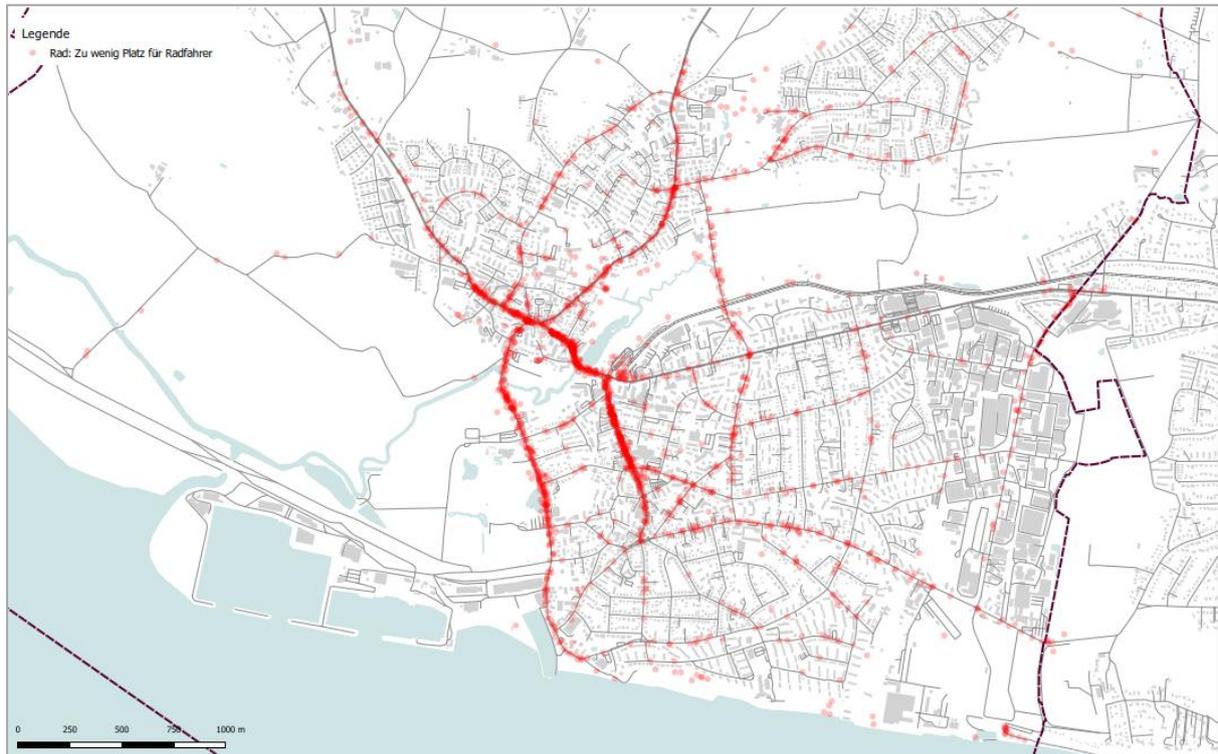


Abbildung 44: Verortung von Mängeln "Zu wenig Platz für Radfahrer"

Fehlende oder nicht bedarfsgerechte Abstellanlagen wurden knapp 300 mal benannt und sehr konzentriert auf das Bahnhofsumfeld sowie die Bahnhofstraße bezogen (vgl. Abbildung 45).



Abbildung 45: Verortung von Mängeln "fehlende Abstellanlagen"

3.4.5 Öffentlicher Personennahverkehr

Am ÖPNV wurde am häufigsten bemängelt, dass verschiedene Orte in der Stadt nur schlecht erreichbar sind. Auch die Verknüpfung zwischen Bus und Bahn wird kritisch bewertet (vgl. Abbildung 46).

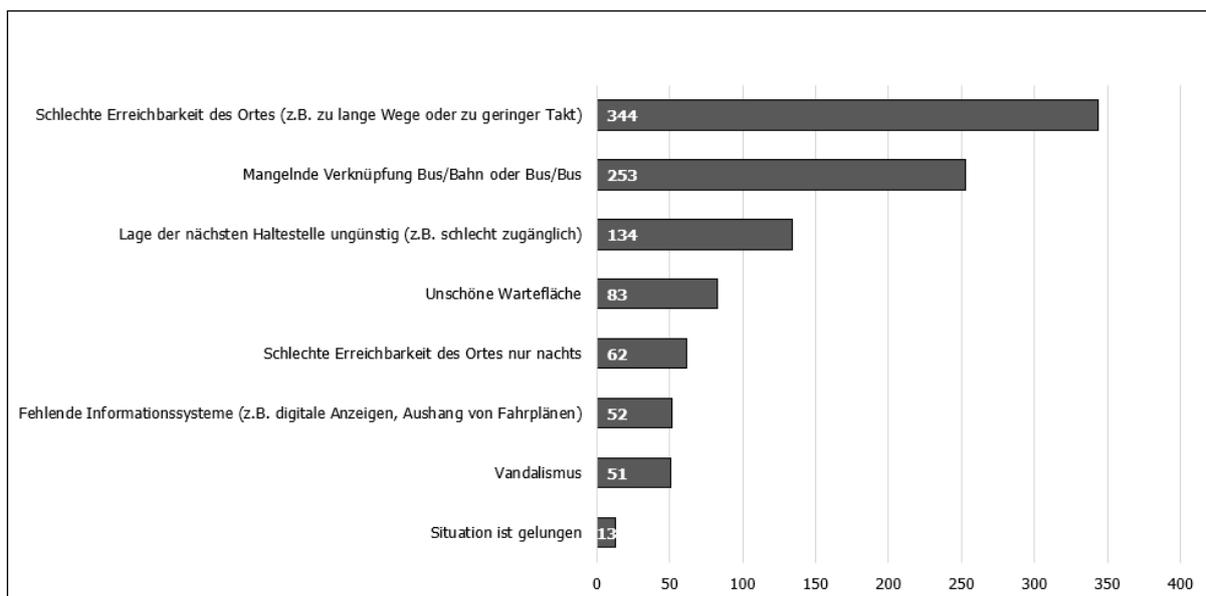


Abbildung 46: Auswertung Online Beteiligung für ÖPNV - Mängeltypen

Im Gegensatz zu den anderen Verkehrsmitteln, sind die Schwerpunkte der Mängelstandorte nicht auf Strecken bezogen sondern mehr punktuell angeordnet. Wie in Abbildung 47 und Abbildung 48 zu erkennen ist, stechen insbesondere der Bahnhof sowie das Einkaufszentrum Ost hervor.



Abbildung 47: Verortung von ÖPNV-Mängel - Alle Mängelkategorien



Abbildung 48: Verortung von ÖPNV Mängel - Schlechte Erreichbarkeit des Ortes

4 ZIELSETZUNG

Im Anschluss an die Erfassung der Ist-Situation, sowohl in quantitativer als auch qualitativer Form, wurde im nächsten Schritt herausgearbeitet, wie sich die Bürger:innen die Soll-Situation vorstellen. Um dies in Erfahrung zu bringen, wurde ein Bürgerforum veranstaltet, in dem die Teilnehmer:innen im Hinblick auf die übergeordnete Ausrichtung der Mobilitätsplanung in Wedel direkt ihre Meinung äußern und - ggf. kontrovers - diskutieren konnten. Im späteren Verlauf wurden die Diskussionen in weiteren Beteiligungsformaten fortgesetzt (vgl. Abbildung 49).

Abbildung 51 stellt die Prioritäten bei der Wedeler Mobilität von morgen aus Sicht der Bürger:innen dar. Die meistgewählten Zielsetzungen waren Angebote für ein Leben ohne Auto und die bessere Gestaltung der Straßenräume.

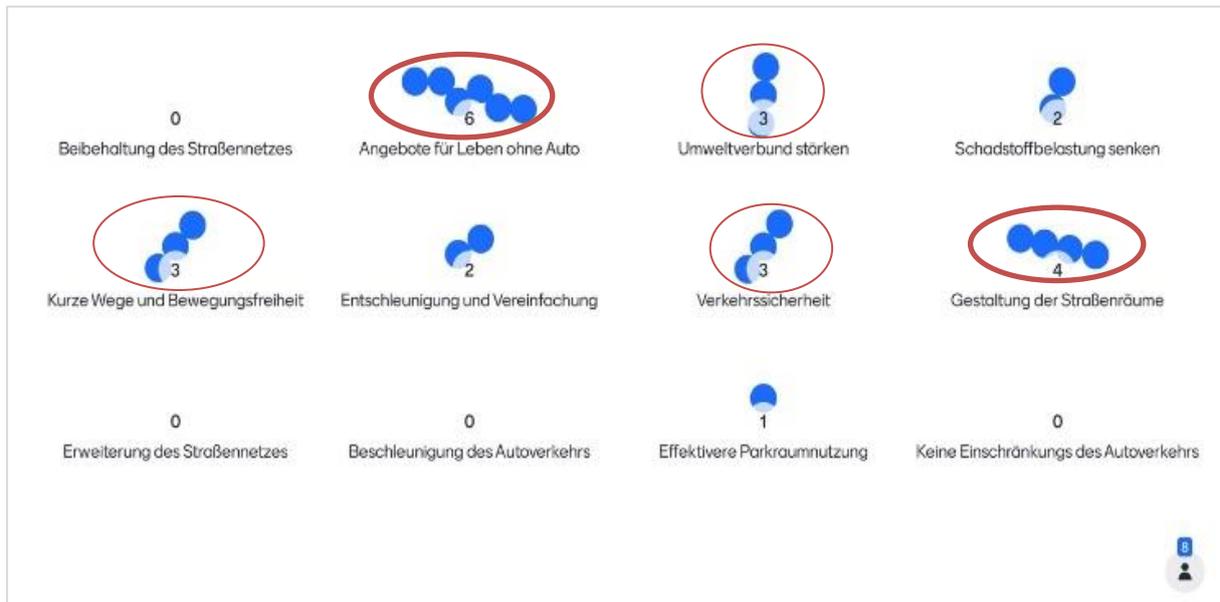


Abbildung 51: Abfrage von Präferenzen

Zusammenfassend kann der Konsens der Beteiligten in Anbetracht der Nennungen von Schwerpunktsetzungen hinsichtlich des zukünftige Wedeler Verkehrssystem zu drei Thesen zugespitzt werden:

- Angebote für ein freiwilliges Leben ohne Auto müssen mit höchster Priorität gestärkt werden
- Kurze Wege / Bewegungsfreiheit, Entschleunigung, Verkehrssicherheit und Straßenraumgestaltung haben die zweithöchste Priorität
- Strategien zur Beibehaltung oder Steigerung der Fortbewegungsqualität mit Autos haben überhaupt keinen Zuspruch

Im weiteren Verlauf des Entwicklungsprozesses wurden verschiedene Vertiefungsschwerpunkte in zwei Planungswerkstätten im Workshop-Prinzip erörtert und flossen in die nachfolgend zusammengestellten Konzeptbestandteile ein.

Die mit den Bürger:innen gemeinsam erarbeiteten Ziele bildeten eine fundierte und fachlich nicht zu beanstandende Grundlage für die Formulierung des Handlungskonzeptes.

Zugespißt formuliert lautet das Motto „Wedel, die 10-Minuten-Stadt“ - angelehnt an die übergeordneten Ziele, den sehr stark artikulierten Wunsch nach besseren Bedingungen für das Fahrradfahren sowie die vielen möglichen kurzen Wege (vgl. Abbildung 24).

Eine quantitative Zielsetzung, wie z.B. bzgl. des anzustrebenden MIV-Anteils an der Gesamtzahl aller Ortsveränderungen („Modal-Split“), erfolgte bisher nicht, kann jedoch im weiteren Prozess noch erörtert werden.

5 KONZEPT

Auf Grundlage der Analyse der momentanen Verkehrssituation und den Wünschen der Bürger:innen für das zukünftige Mobilitätsangebot wurden insgesamt 15 Handlungskonzepte erarbeitet, mit deren Realisierung die aufgezeigten Ziele erreicht werden sollen. Im Folgenden werden die 15 Konzepte nach Verkehrsarten sortiert und erörtert. Im einzelnen sind die Handlungsbausteine auf der Seite www.wedel-mobil.de detailliert dargestellt.

5.1 Motorisierter Individualverkehr

5.1.1 Perspektiven Kfz-Verkehrsnetz

Auf der Grundlage von Analyse und Beteiligung wurden Anforderungen an das Straßennetz definiert, die sowohl auf den heutigen Zustand zurückzuführen sind als auch auf externe Gründe:

- Straßenweise / abschnittsweise Unfallauffälligkeiten beseitigen
- Zu hohes Geschwindigkeitsniveau reduzieren
- Barrierebildung für schwächere Verkehrsteilnehmende abbauen
- Staubildung auf der B 431 im Altstadtbereich in den Spitzenstunden berücksichtigen
- Zu erwartende Neuverkehre, insbesondere durch Wedel Nord (Zeithorizont noch offen), einkalkulieren
- Radverkehr fördern
- Fußverkehr fördern
- Schulwege sicherer gestalten
- Bahnhofstraße zugunsten von mehr Aufenthaltsqualitäten umgestalten

- Allgemeine Kfz-Verkehrsabnahme (pro Kopf) aufgrund von Verhaltensänderung, klima-orientierter Verkehrspolitik, Homeoffice-Faktor (→ relevant für Spitzenstunde und Dimensionierung) u.a. könnte neue Handlungsspielräume eröffnen

Das Kfz-Verkehrsnetz bleibt in den Grundzügen wie es ist. Eine nennenswerte Ausnahme bildet die Anlage einer Verbindungsstraße nördlich des Stadtentwicklungsvorhabens Wedel-Nord. Darüber hinaus sind neue Erschließungsstraßen, gezielte Straßennetzunterbrechungen oder Einbahnstraßensysteme – insbesondere zur Förderung anderer Verkehrsarten – fortlaufend möglich, teilweise bereits konzeptionell integriert, jedoch noch unter dem Vorbehalt konkreter Prüfungen und Diskussionen. Für die B 431 wird keine Einbahnstraßenlösung im Altstadtbereich verfolgt. Das Vorbehaltsnetz bleibt ebenfalls im Wesentlichen wie es ist, Tempo-30-Regelungen können jedoch auch dort ausgedehnt werden (vgl. 5.1.6).

Neuverkehre von Wedel Nord können zu Ausbauerfordernissen bestehender Straßen bzw. Knotenpunkte führen. Die Bahnhofstraße stellt ein eigenständiges Thema dar, bei dem jedoch mögliche Verkehrsverlagerungen gesehen werden müssen (vgl. 5.1.7). Die B 431 behält ihre Funktion bei, es werden jedoch Maßnahmen entwickelt, die die städtebauliche Integration verbessern (vgl. 5.1.7). Die Prognosegrundlagen von Bedarfen werden erneuert (vgl. 5.5.4).

5.1.2 Verbindungsstraßen und Vorbehaltsnetz

Es wird angestrebt, eine Straße mit hauptsächlich Verbindungsfunktion am künftigen Nordrand des Siedlungsgebietes einzuführen (vgl. Abbildung 52). Sie kann sowohl Verkehre von Wedel Nord als auch Bestandsverkehre in verschiedenen Ausrichtungen aufnehmen. Dadurch kann Sie zu einer Entlastung der B 431 im Altstadt- / Innenstadtbereich beitragen. Je nach Straßengestaltung stellen Entlastungseffekte von 20 – 30 % eine plausible Einschätzung dar.

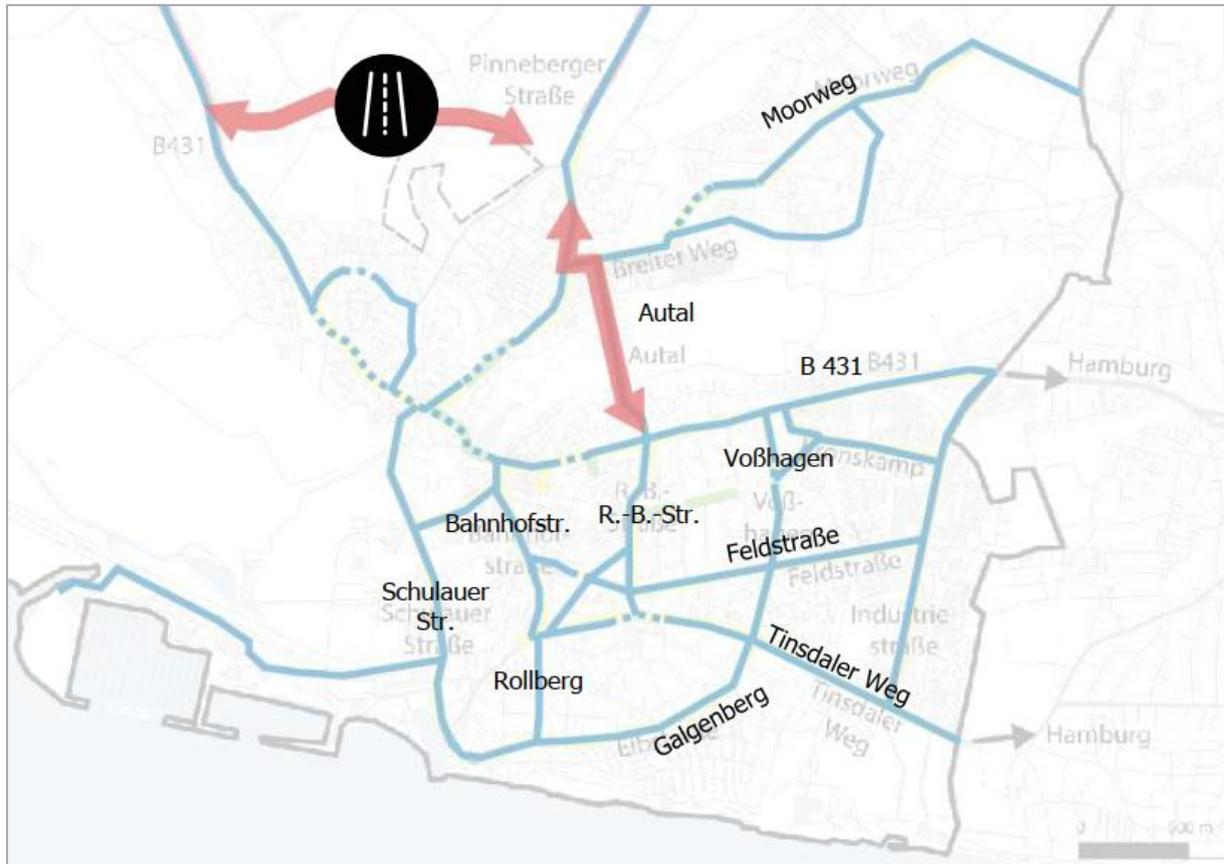


Abbildung 52: Ausbau im Verbindungsstraßennetz

Durch einen Knotenpunktumbau Autil / Breiter Weg wird die Hauptrichtung Nord – Süd gestärkt, die Nutzung des gesamten Straßenzuges interessanter. Eine mögliche planfreie Querung der Bahntrasse hätte einen zusätzlichen Abbau von Zeitwiderständen zur Folge.

Vorbehaltsstraßen sollen den stadtteil- und stadt-übergreifenden Verkehr aufnehmen. Sie können Tempo-30-Begrenzungen beinhalten (vgl. 5.1.6), müssen jedoch insbesondere Schwerverkehre sowie größere Verkehrsmengen aufnehmen können. Sie sollten nicht so stark verkehrsberuhigt werden, dass Verdrängungen erwartet werden müssen. Ebenso können auch Straßen des Vorbehaltsnetzes in Einbahnstraßen umgewandelt werden, wenn dies aus verkehrlichen Gründen nützlich erscheint (vgl. 5.3.1). Der Rückbau der Bahnhofstraße wird angestrebt. Eine funktionale und mengenmäßige Abstufung und damit eine Herausnahme aus dem Vorbehaltsnetz ist zu empfehlen. Weitere Entnahmen aus dem Vorbehaltsstraßennetz sind für die innenstadtnahen Abschnitte des Tinsdaler Wegs, der Feldstraße sowie Am Lohhof und Rollberg aus den gleichen Gründen naheliegend (vgl. Abbildung 53).

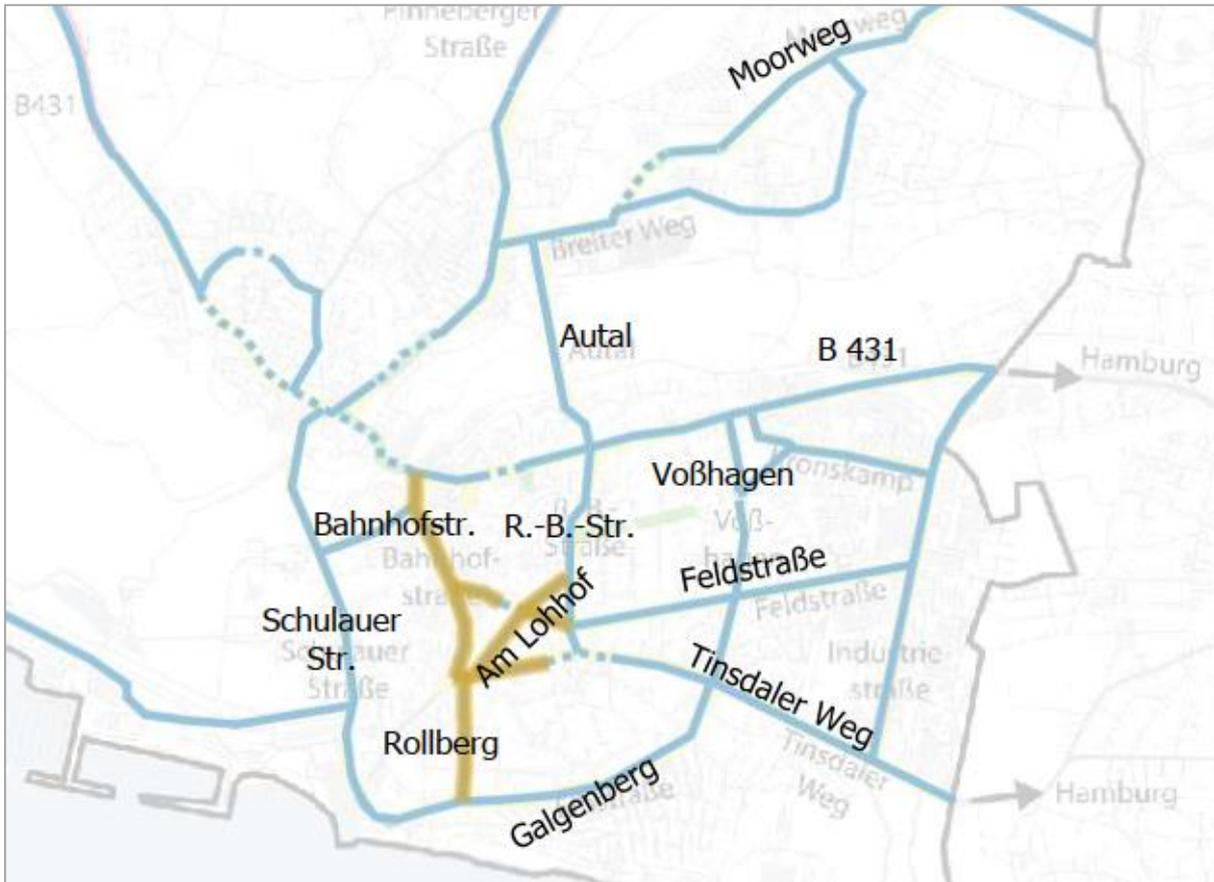


Abbildung 53: Weiterentwicklung des Vorbehaltssnetzes

Den Tinsdaler Weg und die Feldstraße in ein Einbahnstraßensystem umzugestalten (vgl. Abbildung 54), hätte sowohl Vor- als auch Nachteile:

Vorteile: 

- Vorteile für den Radverkehr
- Flächengewinn
- Deutliche Qualitätssteigerung
- Steigerung der Sicherheit
- Schwerverkehr der Industriestraße nicht betroffen
- Viele Querverbindungen verkürzen Umwege
- Busverkehr (Linie 189) wäre nicht betroffen
- Verkehrt auf Tinsdaler Weg nur in östliche Richtung

Nachteile: 

- (Geringe) Umwege für den MIV
- Reduzierung der Kfz-Stellplätze bei entsprechend radverkehrsfördernder Gestaltung
- Es könnte eine höhere Verkehrsbelastung in den Querverbindungen entstehen (→Überprüfung nach neuer Verkehrserhebung)

Aufgrund des hohen Stellenwertes der Radverkehrsförderung sind die Vorteile höher zu bewerten.

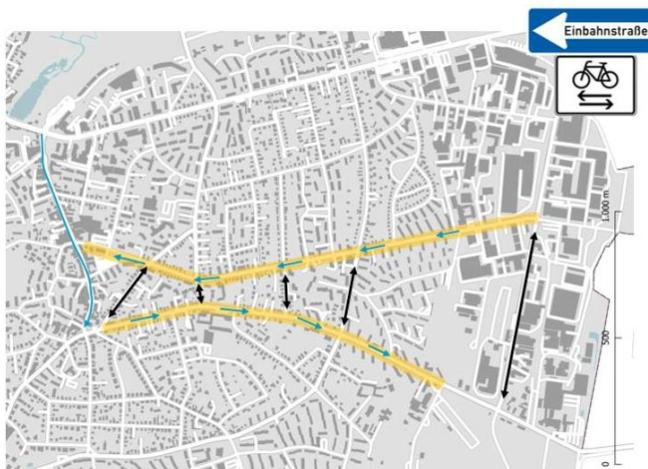


Abbildung 54: Mögliches Einbahnstraßensystem Tinsdaler Weg und Feldstraße

5.1.3 Wedel Nord, 1.BA

Der 1.Bauabschnitt (BA) des Stadtentwicklungsvorhabens wird mit der Pinneberger Straße leistungsfähig verknüpft. Die Machbarkeit eines Kreisverkehrsplatzes im Knotenpunkt Steinberg / Pinneberger Straße wird geprüft.

Das Straßennetz ist grundsätzlich in der Lage, das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch die Entwicklung „Wedel Nord“, 1. BA leistungsfähig abzuwickeln, sofern am Knotenpunkt Flerrentwiete/ Pinnebergerstraße (L 105) / Erschließung „Wedel Nord“ eine Lichtsignalanlage eingerichtet wird.

Diese Aussage trifft sowohl auf den Ansatz einer konservativen Verkehrserzeugung als auch auf den Ansatz einer durch Mobilitätsmaßnahmen unterstützten geringen Verkehrserzeugung durch den 1. BA zu.

5.1.4 Straßennetzunterbrechung

Ziel ist es, dass gebietsfremde Verkehre insbesondere aus Wohnquartieren herausgehalten werden sollen. Als Beispielquartier kann dabei die nördliche Altstadt herangezogen werden. Hier werden Durchgangsverkehre (zwischen Steinberg und Pinneberger Straße, über Wiedestraße und Wiedetwiete) und Sicherheitsrisiken für Fuß- und Radverkehr durch überhöhte Geschwindigkeiten beschrieben.

Abhilfe wird durch eine sogenannte unechte Einbahnstraße in der Wiedetwiete für aus Osten kommende Fahrzeuge geschaffen. Die Befahrung vom Grundstück aus ist dabei für Anlieger:innen weiterhin in beiden Richtungen möglich. Die Anfahrt über Westen bleibt ohnehin möglich (vgl. Abbildung 55).

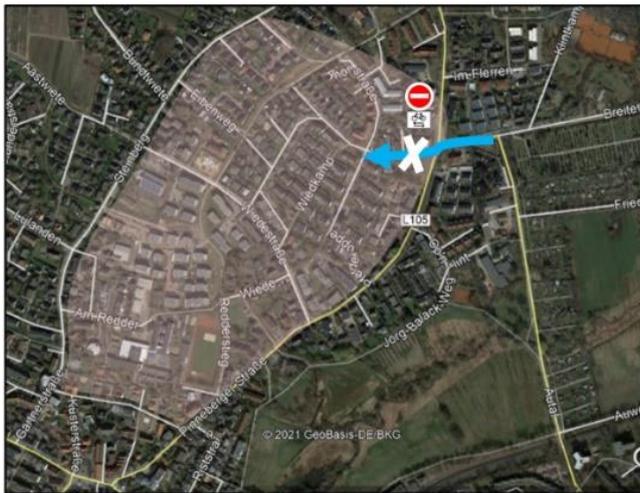


Abbildung 55: Straßennetzunterbrechung

Diese Maßnahme kann auch als Beispiel für nachfolgende vergleichbare Eingriffe in die Verkehrsnetzgestaltung auf Quartiersebene angesehen werden.

5.1.5 Zusammenfassende Übersicht der Umbaumaßnahmen im Kfz-Verkehrnetz

Die wesentlichen vorgesehenen Maßnahmen im Netz des Kfz-Verkehrs mit gesamtstädtischer Bedeutung werden nachfolgend in Abbildung 56 zusammengeführt.

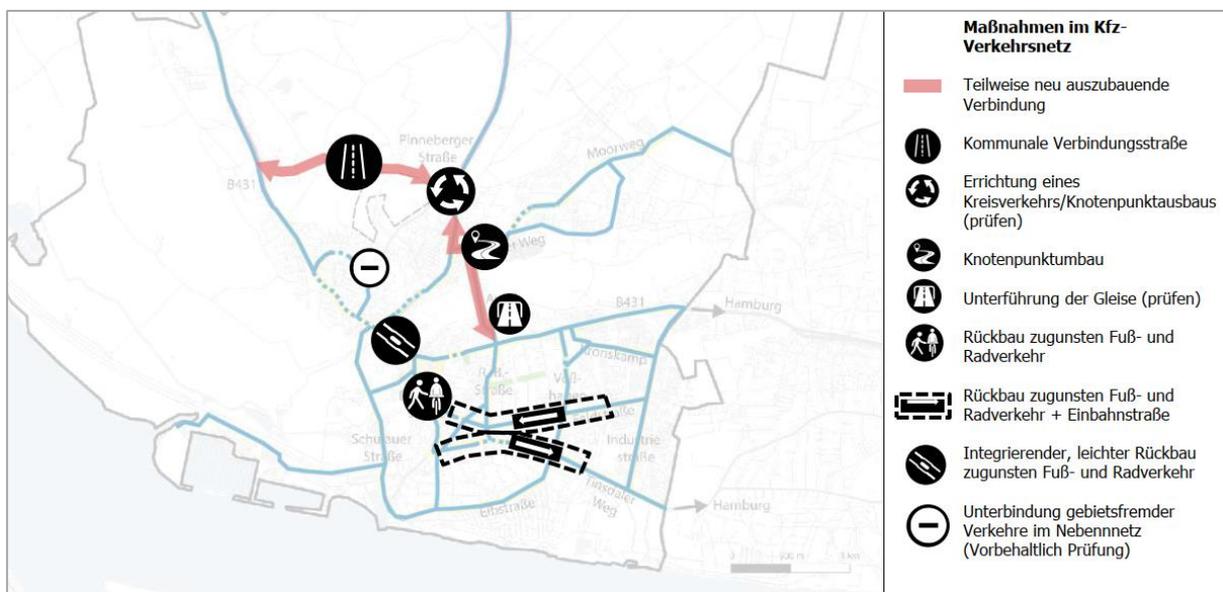


Abbildung 56: Zusammenfassung der Umbauplanungen im Straßennetz

5.1.6 Ausdehnung Tempo 30

Bei der Frage nach den Ausdehnungsmöglichkeiten von Tempo-30-Regelungen sind rechtliche Vorgaben zu beachten (vgl. auch Abbildung 57), wie z.B.:

- Eine flächendeckende, stadtweite Tempo 30 Anordnung ist nicht möglich
- Novellierung zur Verknüpfung von Tempo-30-Streckenordnungen ist in Vorbereitung ⁹
- Die rechtliche Machbarkeit von Tempo 30 kann sowohl über die Bedingungen für Tempo 30-Zonen als auch für Tempo-30-Streckenordnungen geprüft werden ¹⁰
- Dafür sind insbesondere ein einschlägiger Erlass des Landes Schleswig-Holstein sowie die Straßenverkehrsordnung und zugehörige Verwaltungsvorschriften heranzuziehen



ZONE

- keine klassifizierten Straßen des überörtlichen Verkehrs (Kreis-, Landes- und Bundesstraßen)
- Straßen ohne LSA geregelte Kreuzungen oder Einmündungen → eigene Auslegung: Abschnitte, die länger als 500 m sind und zwischen zwei LSA liegen, sind machbar
- nur Straßen ohne Fahrstreifenbegrenzungen, Leitlinien oder benutzungspflichtige Radwege (ggf. änderbar)
- Es gilt rechts-vor-links (ebenfalls ggf. änderbar)
- es gibt keine max. Größe von Tempo 30-Zonen



STRECKENANORDNUNG

- im 300-Meter-Radius von sensiblen Einrichtungen
- Bei potenziellen Gefährdungslagen für den Radverkehr
- Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm (Lärmaktionsplan)

Abbildung 57: Eckpunkte zum Rechtsrahmen von Tempo-30-Anordnungen

Das rechtlich Machbare ist nachfolgend hinsichtlich der Angemessenheit weiter zu hinterfragen. Dabei sind die Schutzbedürftigkeit des betreffenden Straßenumfeldes, die Einordnung einer Straße in das Vorbehaltsnetz, in das Radverkehrsnetz oder auch in das Busnetz relevante Abwägungsfaktoren, ggf. auch Aussagen zum Lärm. Ferner kann das heutige reale Geschwindigkeitsniveau einbezogen werden.

⁹ Bericht der Ad-hoc-Arbeitsgruppe Fußverkehrspolitik zu TOP 6.3 der Verkehrsministerkonferenz am 15./16. April 2021

¹⁰ Darüber hinaus beinhalten auch Fahrradstraße und Fahrradzonen eine Tempo 30-Vorgabe und sind bei Erfüllung eigener Anordnungsvoraussetzungen denkbar.

In Abbildung 58 werden die relevanten schutzbedürftigen Einrichtungen wie Kindergärten, Schulen oder Seniorenheime mit 300-m-Umkreisen dargestellt, die für die gesamte Betrachtung eine hervorgehobene, wenn auch nicht die einzige Rolle spielen.

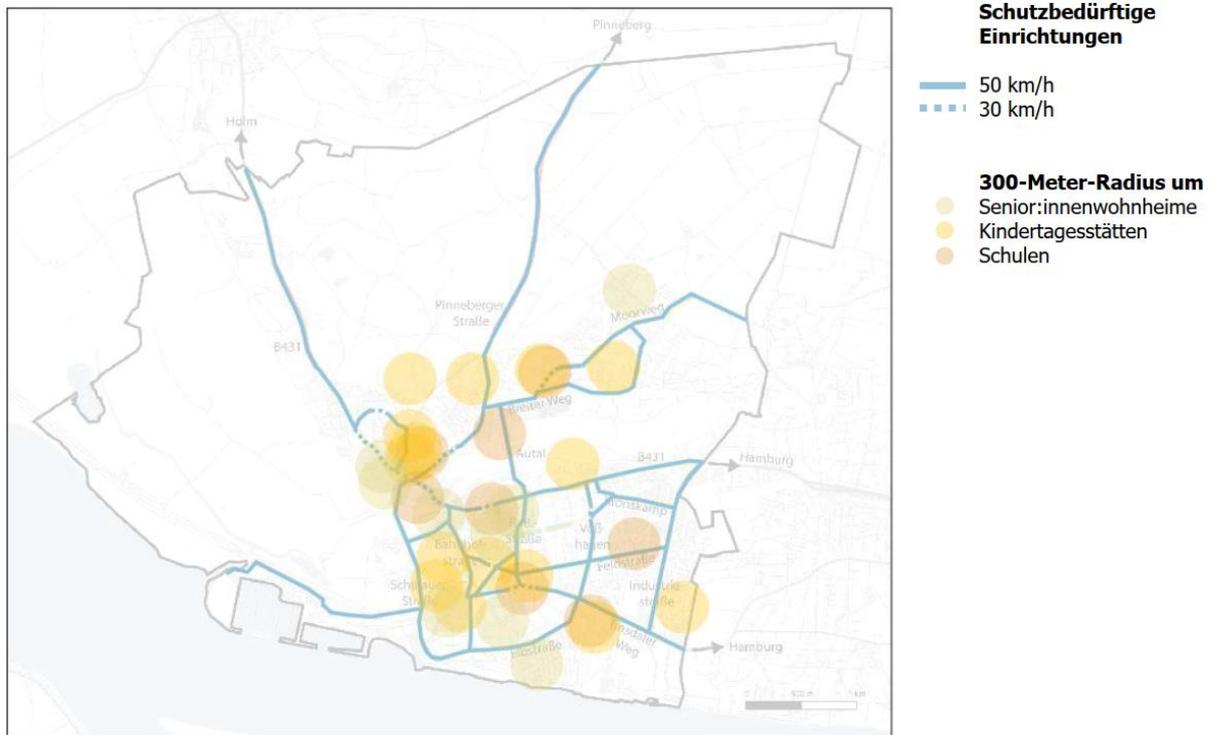


Abbildung 58: Umkreis von schutzbedürftigen Einrichtungen

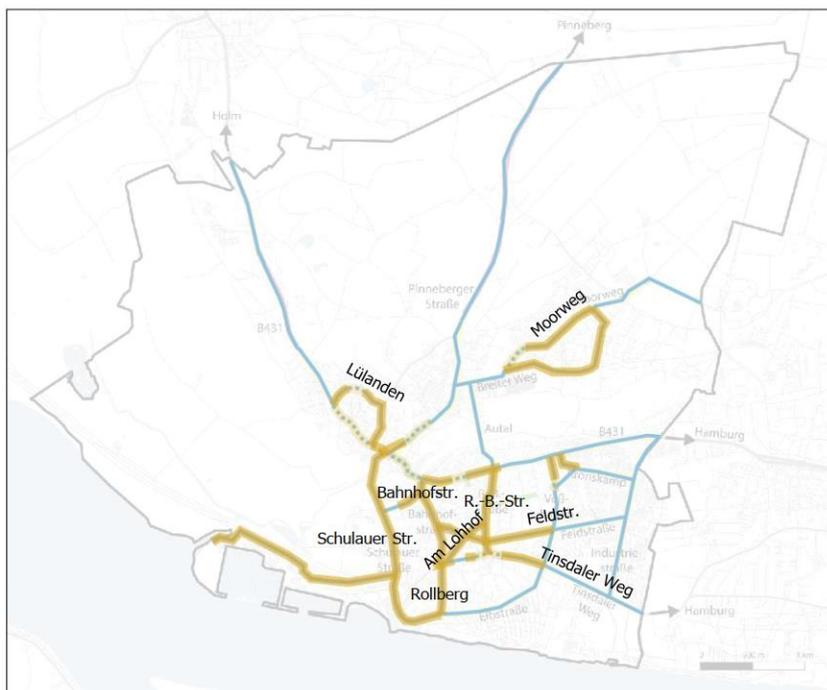
Das Resultat aus der Analyse machbarer Tempo-30-Zonen wurde mit dem Ergebnis der Streckenanordnungsmöglichkeiten kombiniert sowie einer weiterführenden Betrachtung der Angemessenheit unterzogen (vgl. Abbildung 59). Abbildung 60 stellt die Gesamtempfehlung zur Ausdehnung von Tempo-30-Regelungen dar.



Resultat der Überlagerung

- Bestandsnetz
- 50 km/h
- 30 km/h
- potenzielle Tempo 30 Streckenanordnungen - und Zonen unter Berücksichtigung des rechtlichen Rahmens und der Angemessenheit
- Straßen mit wenig Schutzbedürfnis und anderen wichtigen Straßenraumsprüchen

Abbildung 59: Angemessenheitsüberlegung von Tempo-30 in Wedel



Resultat der Überlagerung

- Bestandsnetz
- 50 km/h
- 30 km/h-Abschnitte
- potenzielle Tempo 30 Streckenanordnungen - und Zonen unter Berücksichtigung des rechtlichen Rahmens und der Angemessenheit

Abbildung 60: Empfehlung zur Ausdehnung von Tempo-30 in Wedel

Potenziale zur Ausdehnung von Tempo 30 sind generell und insbesondere zentrumsnah vorhanden und im verdichteten städtischen Raum auch empfehlenswert. Auch im Vorbehaltsstraßennetz kann Tempo 30 angemessen und geeignet sein, wenn dadurch keine Verdrängungseffekte zu erwarten sind.

5.1.7 Integration der B 431

Die B 431 erfüllt eine wichtige regionale Verbindungsfunktion, zieht jedoch aufgrund ihrer Durchgangsstraßencharakteristik umfassende Unverträglichkeiten nach sich, die in diesem Umfang nicht sein müssen. Zahlreiche Zugangsmöglichkeiten zu publikumsintensiven Nutzungen und wichtige Verbindungen werden erheblich gestört (vgl. Abbildung 61). Außer funktionalen und städtebaulichen Problemen gibt es auch ein Verkehrssicherheitsdefizit. Unfallgeschehen und Beschwerdelage (vgl. Kap. 2 und 3) dokumentieren die objektiv gegebenen und subjektiv wahrgenommenen Problemgrade nachdrücklich. Dies betrifft auch den Radverkehr und Schulwege. Stadtgestalterisch ist die Straße zudem problematisch, da sie sich im „Herzen der Stadt“ befindet.

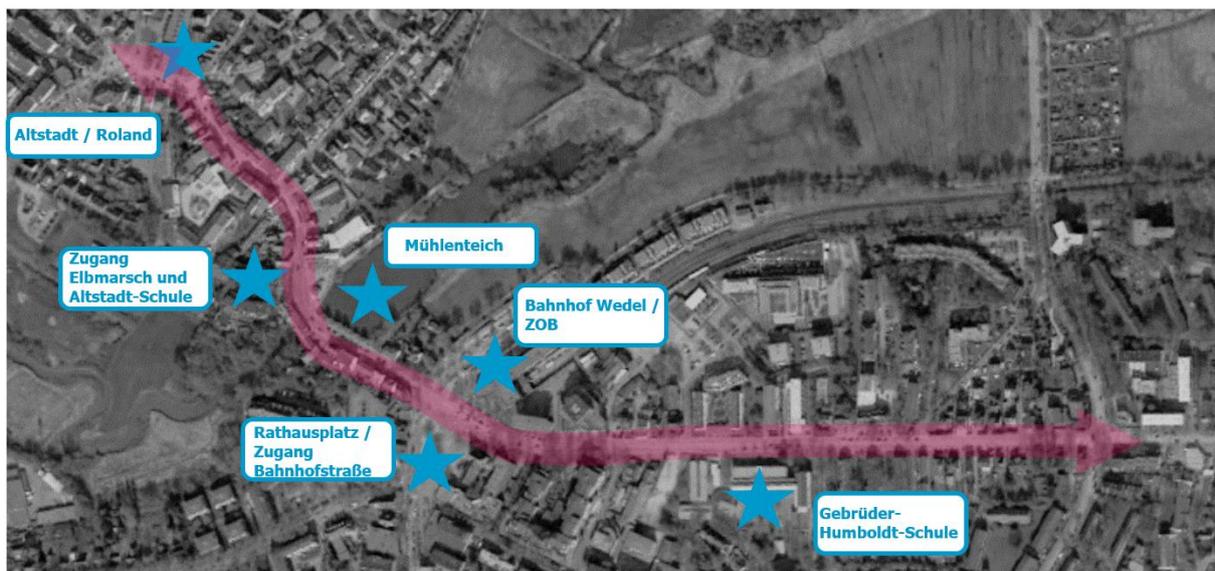


Abbildung 61: Unverträglichkeiten der B 431 im innenstadtnahen Abschnitt

Entlastungseffekte können sowohl infolge der Realisierung einer nördlichen Verbindungsstraße als auch durch eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs (s.o.) eintreten (vgl. Abbildung 62).



Abbildung 62: Entlastung der B 431

Im zentralen Abschnitt werden weitergehende Maßnahmen angestrebt, die den Kfz-Verkehr entschleunigen, ggf. verstetigen und die Querungsbedingungen sowie die Verkehrssicherheit verbessern. Dies umfasst auch optisch wirksame Elemente. Im umliegenden Straßen- und Wegenetz werden die Radverkehrsbedingungen auch parallel zur B 431 verbessert. Perspektivisch soll es eine Ausdehnung / Verknüpfung von Tempo-30-Regelungen geben.

Die Einrichtung einer bedarfsgesteuerten Fußgänger-Lichtsignalanlage auf der Höhe der Schulstraße und des Ernst-Barlach-Wegs ist versuchsweise möglich (vgl. Abbildung 63). Sie ist bereits in einer potenziellen Versuchsphase mit den benachbarten Knotenpunkten koordinierbar, was Bedenken bezüglich möglicher Einbußen in der Leistungsfähigkeit der Straße entgegenwirkt. Ein sogenannter „Doppelanwurf“ – zweimalige Anforderungsmöglichkeit pro Umlauf – sorgt für sehr kurze Wartezeiten von Fußgänger:innen und Radfahrer:innen (ggf. detektieren). Eine Synchronisierung mit den Anforderungen des Busverkehrs ist notwendig.

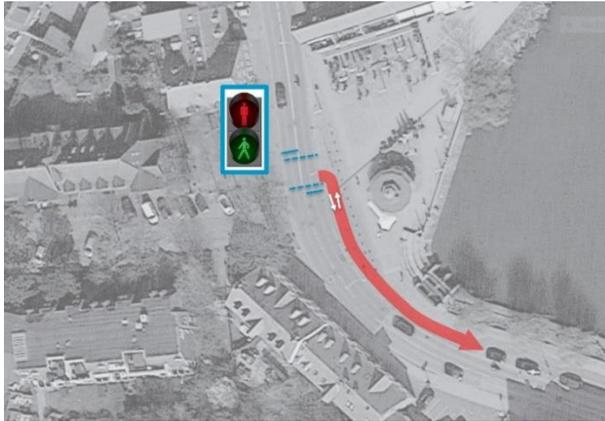


Abbildung 63: Standort Fußgänger-Lichtsignalanlage

Ein weiteres äußerst wichtiges Element stellt ein möglicher und empfehlenswerter Rückbau des Knotenpunktes mit der Bahnhofstraße dar und wird in Kap. 5.2 aus dem Blickwinkel der Fußverkehrsförderung beschrieben.

Insgesamt gesehen können die bestehenden gravierenden Störungen des Stadtlebens durch den zentralen Abschnitt der B 431 in Folge einer (moderaten) Verkehrsreduzierung sowie vor allem durch die aufgezeigten Interventionen spürbar entschärft werden. Die Zeitverluste für den Kfz-Verkehr bewegen sich voraussichtlich in einer marginalen Größenordnung. Die planerischen Ideen sind jedoch mit dem Landesbetrieb Verkehr Schleswig-Holstein (LBV) abzustimmen. Von straßengestalterischen Eingriffen kann eine hohe verkehrspsychologische Bedeutung und Signalwirkung erwartet werden. Diese können in unterschiedlicher Form ausgeführt werden, dabei ist ein schmaler gepflasterter, überfahrbarer Mittelstreifen eine (gute) und kompromissfähige Lösung von mehreren Möglichkeiten. Ein komfortabler Ausbau des bestehenden Zweirichtungsradweges zwischen Bahnhof und Schulstraße / Ernst-Barlach-Weg setzt den Abbau des nördlichen Parkstreifens voraus. Perspektivisch ist eine Ausdehnung / Verknüpfung von Tempo-30-Regelungen unter neuen (zu erwartenden) Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen anzustreben.

5.2 Fußverkehr

5.2.1 Strategische Vorüberlegungen zur Fußverkehrsförderung in Wedel

Die Mängel in Bezug auf den Fußverkehr in Wedel sind umfassend, vielfältig und räumlich differenziert einzuordnen (vgl. Kap. 2).

Umfangreiche Probleme sollen gezielt abgebaut werden und der Veränderungsprozess soll dort beginnen, wo die potenziellen Wünsche nach guten Fußverkehrsbedingungen besonders umfassend sind. Um erreichbare Verbesserungen für eine möglichst große Breite alltäglicher Wege aufzuzeigen und um besonders problematische Zustände anzugehen, wird ein Modellquartier ausgewählt, für das eigens ein Fußverkehrskonzept entwickelt wird – das Quartier Elbhochufer. Im Zuge anderer Teilkonzepte, wie „Verknüpfung Bahnhof und Bahnhofstraße“, „Bahnhofstraße“, „Schulwegsicherheit“, „Integration der B 431“, oder „Tempo 30“ (vgl. auch Kap. 5.1) werden darüber hinaus Fußverkehrsbelange in den Vordergrund gestellt und Verbesserungen geplant. Das Modellquartier soll motivieren und Erkenntnisse sollen auf andere Quartiere übertragen werden. Im Rahmen laufender Bemühungen der Länder auf Bundesebene werden neue Möglichkeiten der Fußverkehrsförderung im Zuge einer angestrebten Novelle der Straßenverkehrsordnung (bzw. der zugehörigen Verwaltungsvorschriften) in Aussicht gestellt, die zu beobachten und deren Ergebnisse künftig einzubinden sind.

5.2.2 Verknüpfung von Bahnhof und Bahnhofstraße

Die Verknüpfung von Bahnhof und Bahnhofstraße ist der nachfragestärkste Bereich des Fußverkehrs in Wedel und hat aufgrund der hohen Bedeutung des S-Bahn-Zugangs ebenfalls eine sehr große Relevanz für die Qualität des ÖPNV. Darüber ist dieses Bindeglied auch für die Radverkehrsbedingungen und die Wahrnehmung des Stadtbilds wichtig. Da die B 431 zu queren ist, besteht darüber hinaus eine beachtenswerte Schnittstelle zum MIV. Die Verknüpfung gliedert sich in die beiden Komponenten „Rückbau des Knotenpunktes „Bahnhofstraße / Mühlenstraße / Rosengarten“ sowie den Umbau des Rathausplatzes (vgl. Abbildung 64). Die Umgestaltung der Bahnhofstraße, die eng mit diesem Teilraum verzahnt ist, wird in einem eigenen Kapitel thematisiert (vgl. Kap. 5.2.3).

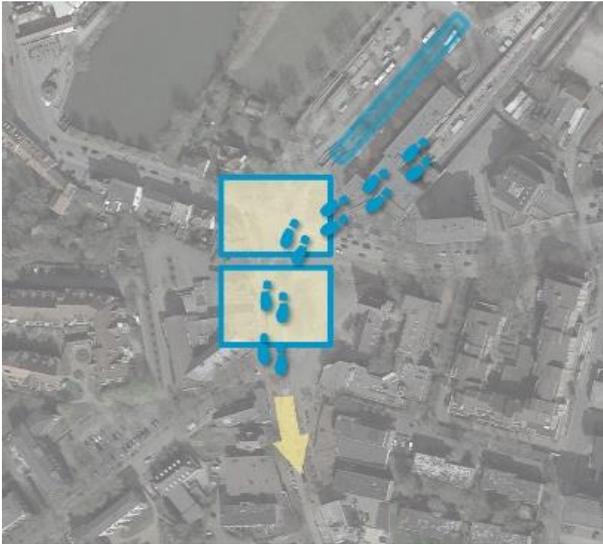


Abbildung 64: Verbindung Bahnhof - Bahnhofstraße

Rückbau des Knotenpunktes „Bahnhofstraße / Mühlenstraße / Rosengarten

Der Knotenpunkt Bahnhofstraße / Mühlenstraße / Rosengarten ist aus Fußverkehrssicht ausgesprochen defizitär. U.a. sind die Wartezeiten für Fußgänger:innen beim Erreichen und Verlassen des Bahnhofes über die Straße Rosengarten extrem lang, die Querungsdistanz groß und das Konfliktgeschehen problematisch. Dies hat auch kapazitätsmindernde Räumzeiten zur Folge. Auch für den Radverkehr sind erhebliche Kritikpunkte zu nennen. Der geradeaus gerichtete Radverkehr aus der Straße Rosengarten wird von rechts-abbiegenden Kfz schlecht / spät gesehen, bei eher hohen Geschwindigkeiten von Kfz und Rad. Der Radverkehr und der Fußverkehr befinden sich vor dem Bahnhof in einer gefährlichen Konfliktsituation. Am Rathausplatz fehlt eine eindeutige und direkte Radverkehrsführung in Richtung Bahnhof. Die Aufstellbereiche des Kfz-Verkehrs sind überdimensioniert – eigene Fahrstreifen für sehr untergeordnete, schwache Ströme. Dies hat auch Auswirkungen auf den städtebaulichen Gesamteindruck des Eingangs zur Innenstadt. Die Beschwerdelage im Zuge der Online-Beteiligung ist an diesem Ort eine der intensivsten in ganz Wedel. Das Unfallgeschehen ist auffällig hoch und facettenreich. Auch steigt der Anspruch an eine gute Fahrrad-Erreichbarkeit mit der Anlage einer Fahrrad- und Mobilitätsstation (vgl. Kap. 5.3).



Abbildung 65: Knotenpunkt Bahnhofstraße / Mühlenstraße / Rosengarten¹¹

Beim Umgestalten des Knotenpunktes liegt der Fokus darauf, den Radverkehr vom Bahnhofsvorplatz weg auf die Fahrbahn zu verlagern (Geschützter Radfahrstreifen), Querungsdistanzen zu verkürzen, qualitativ gute Radverkehrsführungen anzulegen und die Dimensionierung der Kfz-Fahrstreifen leistungsgerecht, jedoch möglichst stadtverträglich zu gestalten. Dabei sind die Belange des Busverkehrs zu berücksichtigen. Eine grobe Idee für eine analog angepasste Signalsteuerung wird im Hintergrund mit betrachtet.

Abbildung 66 zeigt das Umgestaltungskonzept. Abbildung 67 hebt die reduzierten Fahrstreifen in den betreffenden drei der vier Knotenpunktzufahrten hervor. Lediglich die bestehende Zweistreifigkeit in der Knotenpunktzufahrt Mühlenstraße wird zugunsten der zügigen Abwicklung links-abbiegender Busse beibehalten.

¹¹ Google earth, 2020



Abbildung 66: Knotenpunkt-Umgestaltung Bahnhofstraße / Mühlenstraße / Rosengarten



Abbildung 67: Knotenpunkt-Umgestaltung - Fahrstreifenreduzierung

Perspektivisch wird darüber hinaus gehend ein Datenaustausch zwischen S-Bahn-Halt und Signalsteuerung des Knotenpunktes angestrebt, in dessen Folge die Grünzeit der Lichtsignalanlage für den Fußverkehr nach einer S-Bahn-Ankunft anforderungsgerecht verlängert wird, so dass insgesamt stark verkürzte Wartezeiten, insbesondere für den betreffenden Fußverkehrsstrom, erzielt werden.

Die Leistungsfähigkeitsprüfung für den MIV weist eine ausreichende Kapazität in den beiden werktäglichen Spitzenstunden nach. Dabei ist zu beachten, dass einiges für eine 20- bis 30-%-ige Abnahme der Kfz-Verkehrsmengen im nächsten Jahrzehnt spricht - gerade in den Spitzenstunden. Gründe dafür sind:

- Nördliche Verbindungsstraße und Ausbau Autal nehmen auch städtische Durchgangsverkehre auf und entlasten die Innenstadt
- Gesamtstädtische verkehrspolitische Zielsetzung und entsprechenden Aktivitäten (Radverkehrsförderung u.a.)
- Verhaltensänderungstrends: bereits heute ablesbare Trends zur Abkehr von der Autonutzung¹²
- Verkehrs- und Klimapolitik von Bund und Land
- „Home-Office-Faktor“ auch über die pandemischen Bedingungen hinausgehend (besonders spitzentunden-relevant !)
- Dem stehen Zunahmen im Zuge der Stadtentwicklung gegenüber, die voraussichtlich jedoch geringer sind

Folglich liegen die Ergebnisse der Kapazitätsprüfung, die ohne diese Abnahmen berechnet worden sind, auf der sicheren Seite bzw. lassen sogar noch weitere Spielräume offen.

Zusammenfassend können folgende Qualitätsgewinne in Aussicht gestellt werden:

- ✓ Wartezeiten für Fußgänger:innen beim Erreichen und Verlassen des Bahnhofes über die Straße Rosengarten werden – möglicherweise erheblich - abgekürzt
- ✓ Die Erreichbarkeit der potenziellen Fahrradstation sowie des gesamten Bahnhofsumfeldes mit dem Rad wird optimiert
- ✓ Der geradeaus gerichtete Radverkehr aus der Straße Rosengarten wird frühzeitig in das Sichtfeld der Kfz-Fahrer:innen geführt
- ✓ Der Radverkehr und der Fußverkehr werden vor dem Bahnhof getrennt, die Konfliktsituation wird deutlich entschärft
- ✓ Am Rathausplatz wird eine eindeutige, direkte und bevorrechtigte Radverkehrsführung in Richtung Bahnhof geschaffen
- ✓ Die Radverkehrsführung auf der Mühlenstraße kann auf einem ausreichend breiten Zweirichtungsweg auch subjektiv sicher angelegt werden und mit dem Ernst-Barlach-Weg verknüpft werden

¹² Vgl. z.B. Behörde für Mobilitätswende und Verkehr Hamburg, Mobilität und Radwegeausbau 2021, Hamburg, 2022

- ✓ Die Leistungsfähigkeit und Wartezeiten des Kfz-Verkehr bleiben in einer ausreichenden Qualität erhalten
- ✓ Die Verkleinerung und Gliederung der Verkehrsfläche wirkt sich städtebaulich positiv auf die Innenstadtangangscharakteristik aus
- ✓ Eine (erhebliche) Abnahme der Unfallhäufigkeit kann berechtigterweise erhofft werden

Umgestaltung des Rathausplatzes

Der Rathausplatz stellt eine großzügige, offene Geste dar, der Platz wird als solcher aber nicht wahrgenommen. Der Zugang in die Innenstadt vom Bahnhof aus sowie vom Wedeler Norden aus ist diffus. Die Gebäude und Erdgeschossnutzungen auf der Westseite der Bahnhofstraße sind abgehängt vom Rathausplatz und haben wenig Fläche für eine platzbelebende Außengastronomie. Insgesamt wird der Rathausplatz wegen eines eher geringen / bedeutungsschwachen Verkehrsstroms unnötigerweise eingengt. Es fehlt eine eindeutige und direkte Radverkehrsführung in Richtung Bahnhof

Ziel sollte es sein, dass der Platz als solcher herausgearbeitet wird. Der Aufenthalt auf dem Platz und auch der Fußverkehr werden dadurch gefördert. Auch soll die Gebäudezeile im Westen angeschlossen werden. Die Fahrbahn ist zu integrieren und gestalterisch unterzuordnen, wobei die Verkehrsfunktionen grundsätzlich weiter ermöglicht werden. In Abbildung 68 werden die planerischen Ansätze mit Bezug zur Umgestaltung heutiger Verkehrsflächen dargestellt.

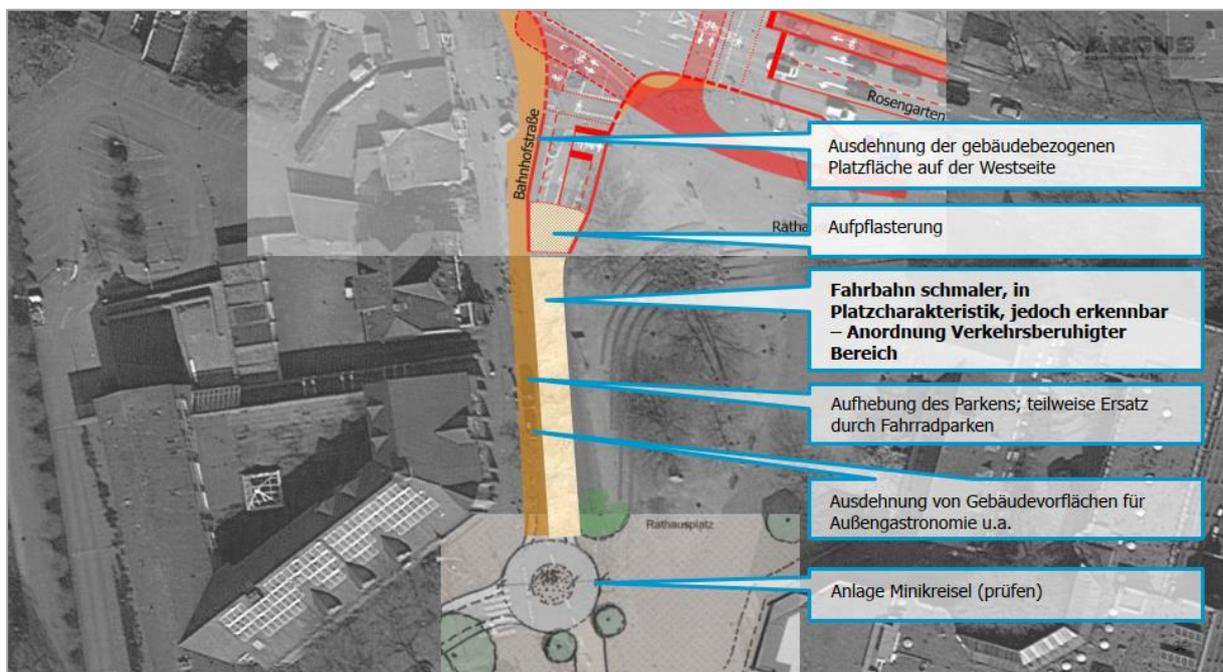


Abbildung 68: Ansätze zur Umgestaltung des Rathausplatzes

Folgende städtebauliche Ziele sind erreichbar:

- Die Innenstadt fängt am Bahnhof an! 
- Der Rathausplatz wird als Platz herausgearbeitet und wirksam 
- Die Aufenthaltsfunktion wird deutlich gestärkt, die Attraktivität erhöht 
- Der Rathausplatz wächst mit der Gebäudezeile auf der Westseite zusammen 
- Die Gebäude und Erdgeschossnutzungen – auf der Westseite - erhalten zusätzliche Flächen für platzbelebende Außengastronomie 
- Der Fußverkehr aus allen und in alle Richtungen wird leicht und sicher 
- Der Radverkehr kann entspannt fließen und bekommt im Knotenpunktbereich selbsterklärende Orientierungshilfen (direkte und bevorrechtigte Radverkehrsführung in Richtung Bahnhof) 


- Der Kfz-Verkehr kann langsam und rücksichtsvoll weiter fließen wie zuvor 
- ...wird dadurch aber verlangsamt 
- Der Busverkehr ebenfalls (Zeitverlust voraussichtlich gering, aber zu prüfen, da im Gegenzug Zeitverzögerungen durch Parkvorgänge entfallen) 
- Verkehrssicherheit dürfte insgesamt ein hohes Maß erreichen 

Die Verknüpfung Bahnhof – Bahnhofstraße kann mit den vorgeschlagenen Umbaumaßnahmen erheblich gestärkt werden. Die Visitenkarte beim Eintritt in die Stadt würde dadurch einen urbaneren, fußgängerfreundlichen Charakter bekommen, wie in Abbildung 69 angedeutet.



Abbildung 69: Visualisierung Rathausplatz

5.2.3 Verkehrsversuch und Umbau Bahnhofstraße

Die Bahnhofstraße heute (vgl. Abbildung 70), ist charakterisiert von einem geradem Asphaltband. In dem als Einbahnstraße organisierten Stadtraum dominiert die Kfz-Nutzung mit ca. 4.000 Kfz / Tag. Radverkehr findet in Einbahnstraßenrichtung auf der Fahrbahn statt und in Gegenrichtung auf einem straßenbegleitenden Radweg. Busverkehr verläuft ebenfalls in Einbahnstraßenrichtung. Die Linie 189 verkehrt tagsüber im 10-Minuten-Takt.

Qualitativ betrachtet strahlt dieser Straßenraum nur wenig Urbanität und Aufenthaltscharakter aus. Der Fußverkehr ist charakterisiert von Mängeln hinsichtlich Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit und Bewegungsfreiheit. Der Radverkehr ist ebenso wenig anspruchsgerecht gestaltet.



Abbildung 70: Die Bahnhofstraße heute

Der Umbau der Bahnhofstraße wird mit dem übergeordneten Ziel angestrebt, die Aufenthaltsmöglichkeiten maximal zu verbessern, ohne unverträgliche Verdrängungseffekte auszulösen. Der hohen Bedeutung im Radverkehrsnetz ist dabei gerecht zu werden. Gestaltungsoptionen sind das Shared-Space-Prinzip oder eine reine Fußgängerzone (vgl. Abbildung 71). Ein Verkehrsversuch soll die Wirkungen zunächst austesten:

- Straßenraum mit – optisch untergeordneter – nahezu höhengleicher Fahrgasse für fließenden Verkehr (Rad, ggf. Kfz, ggf. Bus)
- Einrichtung mehrerer, aufeinander abgestimmter Verweilzonen
- Ermöglichen des Querens auf ganzer Länge ohne erhebliche Wartezeiten
- Radverkehr und ggf. Kfz-Verkehr – verträglich – auf eigener Fahrgasse (s.o.) unter Beibehaltung der Einbahnstraßenregelung mit Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung
- Herausnahme des Kfz-Parkens, mit Ausnahmen für besondere Personengruppen, z.B. Mobilitätseingeschränkte
- Ggf. Schaffung eines langsamen, eher stetigen Verkehrsflusses bei (max.) Tempo 30
- Optimierung des Fahrradparkens (s. Teilkonzept „Fahrradparken“)
- Integration von Liefer- und Lademöglichkeiten, perspektivisch mit digitaler zeitweiser Buchung (s. Teilkonzept „Smart City“)



Abbildung 71: Ideen zur Gestaltung der Bahnhofstraße

Dazu sind im Vorwege Zuständigkeiten / Zusammenarbeiten, Prozess, Finanzierung und diverse verkehrsplanerische und gestalterische Fragen zu klären.



Abbildung 72: Sitzecke beim Verkehrsversuch "Ottensen macht Platz"

Folgende Aspekte müssen bei einem solchen Verkehrsversuch beachtet werden:

- Versuchsraum / -abschnitt
- Zeitplan
- Versuchsdauer
- Mehrphasigkeit
- Kommunikation
- Evaluation
- Fußverkehr
- Radverkehr
- Zufahrtsregelung
- Lieferverkehr
- Gestaltungselemente
- Veranstaltungen

Der Verkehrsversuch soll den Weg zu einem dauerhaften Umbau bereiten. Er ist ehrgeizig, aber ergebnisoffen anzulegen. Eine gründliche Vorbereitung, auch des Prozesses, die Begleitung und die Nachbereitung (Evaluation) sind dafür unverzichtbar. Treten die erwünschten Effekte ein, sind konkrete Umbauplanungen anzugehen. Dabei sind insbesondere auch Maßnahmen einzubeziehen, die ungewollten Nebeneffekten entgegenwirken.

5.2.4 Schulwegsicherung

Kinder sind nur begrenzt an Verkehrsverhältnisse anpassbar. Ihre Sichtfelder, Aufmerksamkeit, Einschätzungsvermögen von Geschwindigkeiten und Gefahren sind eingeschränkt. Auch Geduld und Risikobereitschaft weichen naturgemäß vom Erwachsenenverhalten ab. Zumindest im Umfeld von Schulen sind die Verkehrsbedingungen an Schüler:innen anzupassen. Langsame, aufmerksame Fahrweise, gute Einsichtsmöglichkeiten in Straßenräumen und klare Verhaltensregeln sind anzustreben.

In Wedel gibt es sieben öffentliche Schulen (vgl. Abbildung 73) mit insgesamt rund 3.400 Schüler:innen.



Abbildung 73: Schulen in Wedel

Das Johann-Rist-Gymnasium hat mit knapp 900 Schüler:innen die höchste Schüler:innenanzahl, gefolgt von der Ernst-Barlach-Gemeinschaftsschule mit gut 700 Schüler:innen.

In der näheren Umgebung (ca. 200 m) werden viele der Schulrouten gebündelt. Nachfolgend werden die Schnittstellen der Hauptschulwege und des Vorbehaltsnetzes herausgestellt und die Handlungsbedarfe zugunsten ausreichend verkehrssicherer Verhältnisse für jede Schule dargelegt (vgl. Abbildung 74 ff).

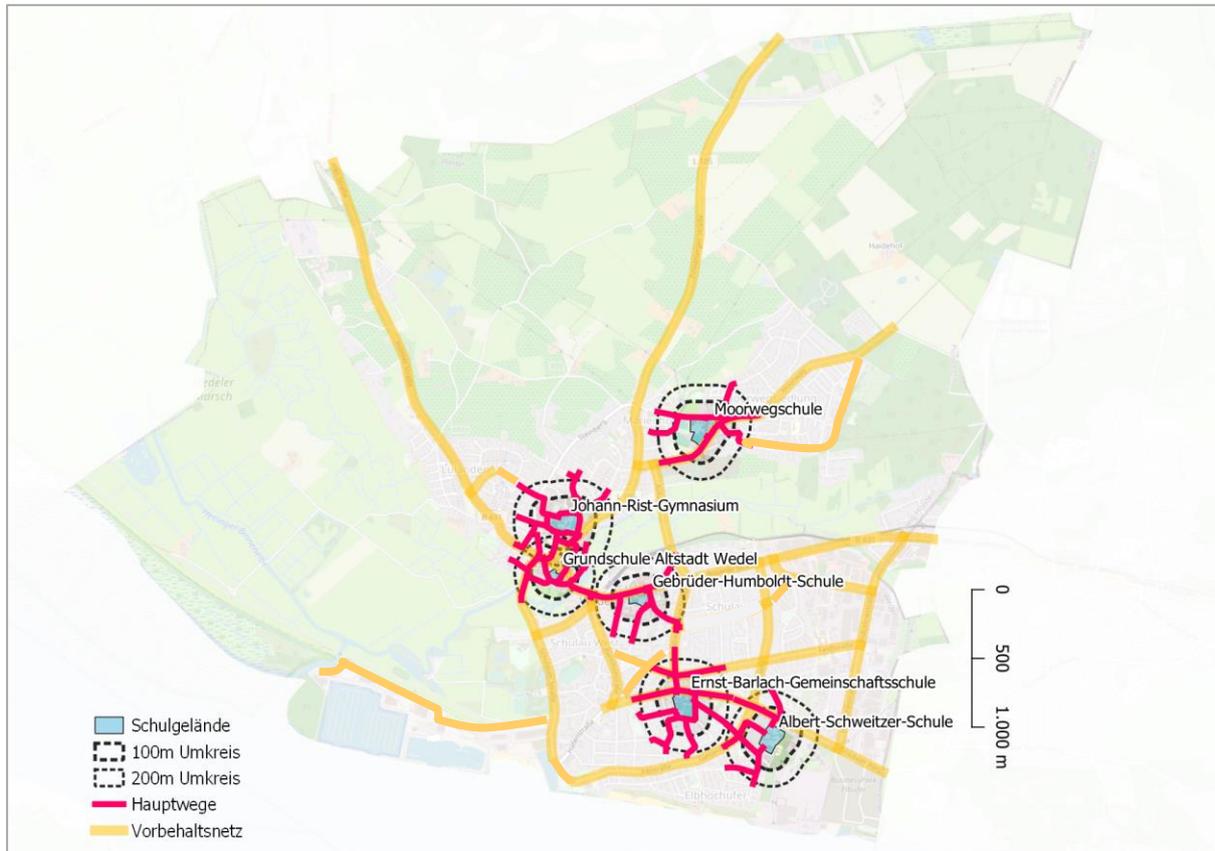


Abbildung 74: Hauptschulwege und Vorbehaltsstraßennetz

Grundsätzlich ist in den Überschneidungen der Hauptschulwege mit dem Vorbehaltsnetz der bedeutendste Handlungsbedarf zu erwarten, abgestuft jeweils nach Mengen und lokalen Besonderheiten. In der Regel ist auf zu Fußgehende und radfahrende Schüler:innen zu fokussieren. Über die unmittelbaren Querungssituationen hinaus können Bedarfe auch außerhalb dessen bestehen.

Johann-Rist-Gymnasium

Es wurden vier Vertiefungsbereiche identifiziert (vgl. Abbildung 75):

- Pinneberger Straße
- Mühlenstraße – Pinneberger Straße/Austraße
- Rolandstraße
- Steinberg

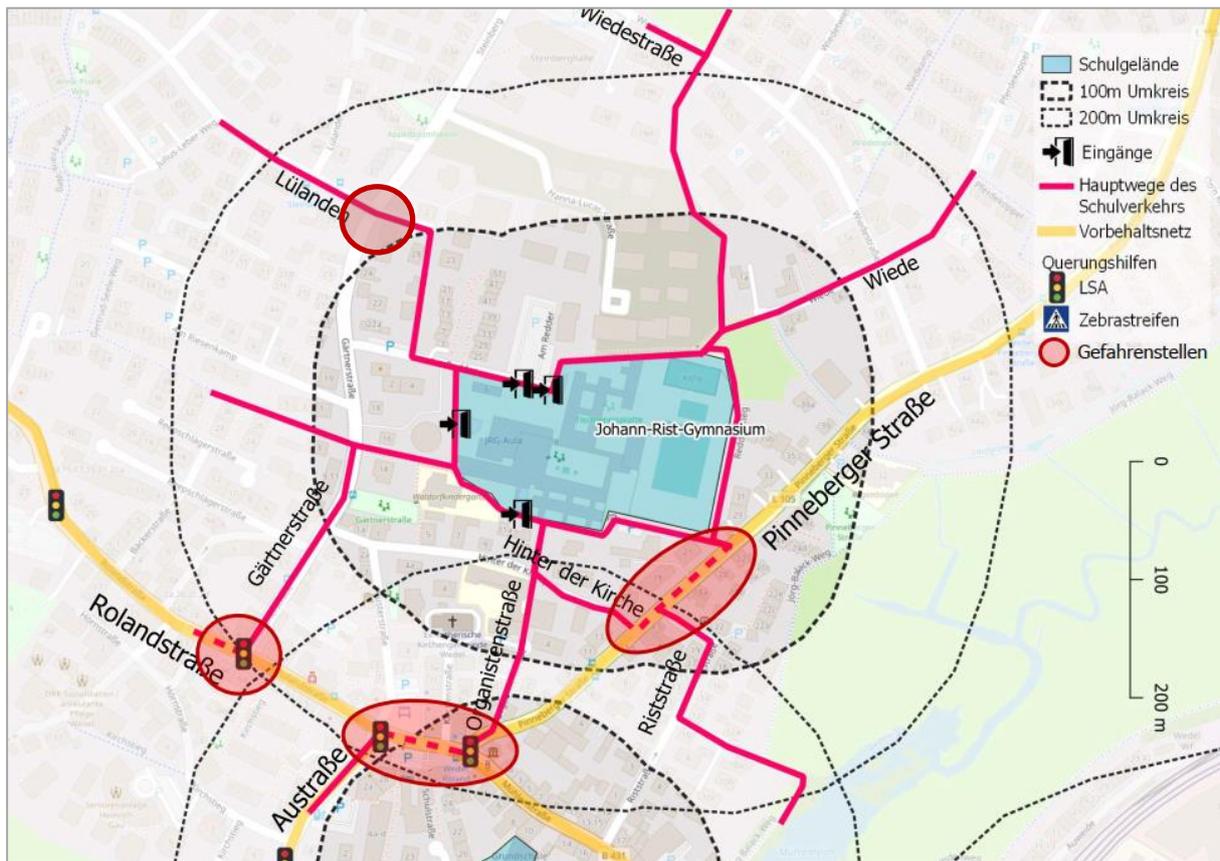


Abbildung 75: Johann-Rist-Gymnasium - Schulumgebung und Verkehr

Bei der Querung der Pinneberger Straße gibt es einen erhöhten Querungsbedarf über die Fahrbahn zur Bushaltestelle, ins Wohngebiet, sowie zur gegenüberliegenden Bäckerei. Es fehlt an Orientierung, wo sicheres Queren möglich ist. Die breite Fahrbahn verleitet zu überhöhter Geschwindigkeit und parkende Kfz behindern die Sicht. An dieser Stelle gab es bereits mehrere Unfälle mit Personenschaden, einer mit Todesfolge.

Als Maßnahmen zur Verbesserung dieser Gefahrensituation wird eine Kombination aus Querungshilfe, Fahrbahnverengung und Ausweitung der Tempo 30 Regelung empfohlen. Dadurch kann sowohl die Pkw-Geschwindigkeit reduziert werden als auch das Queren der Straße für Schüler:innen erleichtert werden, da querende Schüler:innen besser sichtbar sind und diese auch eine bessere Orientierung hinsichtlich des Verkehrsgeschehens haben.

Albert-Schweizer-Schule

Die beiden für die Schulwege relevanten Knotenpunkte

- Galgenberg – Tinsdaler Weg
- Galgenberg – Pulverstraße

sind LSA-geregelt. Damit ist das Zusammentreffen von Schulverkehr und Kfz-Verkehr koordiniert.

Innerhalb des Schulumfeldes wird ein Fußgängerüberweg im Einmündungsbereich der Pulverstraße und der Straße Hellgrund empfohlen (vgl. Abbildung 76).

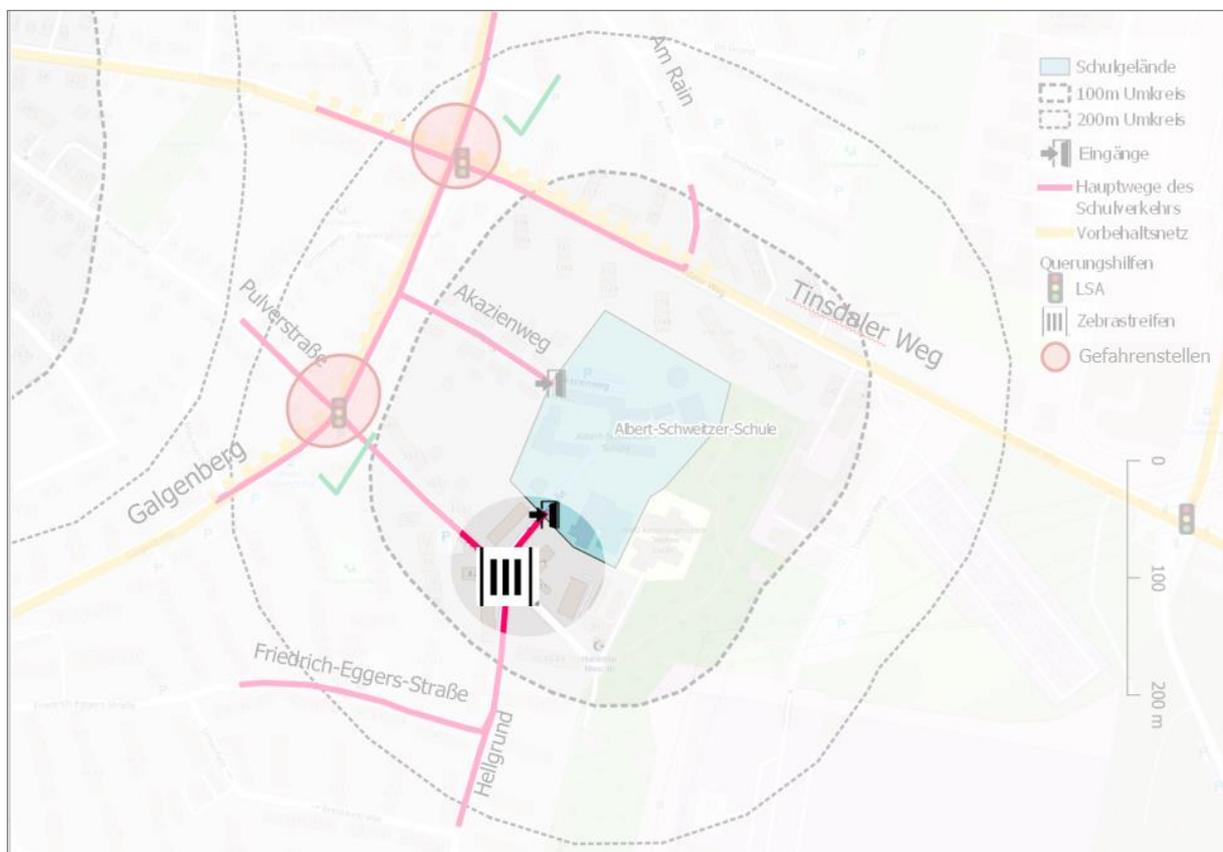


Abbildung 76: Albert-Schweizer-Schule – Schulumgebung und Verkehr

Gebrüder-Humboldt Schule

Die Gebrüder-Humboldt Schule ist die nördliche der zwei Gemeinschaftsschulen. Sie hat ca. 700 Schüler:innen und die Schulwege kommen von Norden, gebündelt über Mühlenstieg und Autil. Es wurden sechs Querungssituationen als besonders relevant ermittelt:

- Querungen Rosengarten an beiden Eingängen
- Rissener Straße – Rudolf-Breitscheid-Straße
- Querung der Rudolf-Breitscheid-Straße
- Querung Autorial
- Kreuzung Mühlenstraße – Rathausplatz

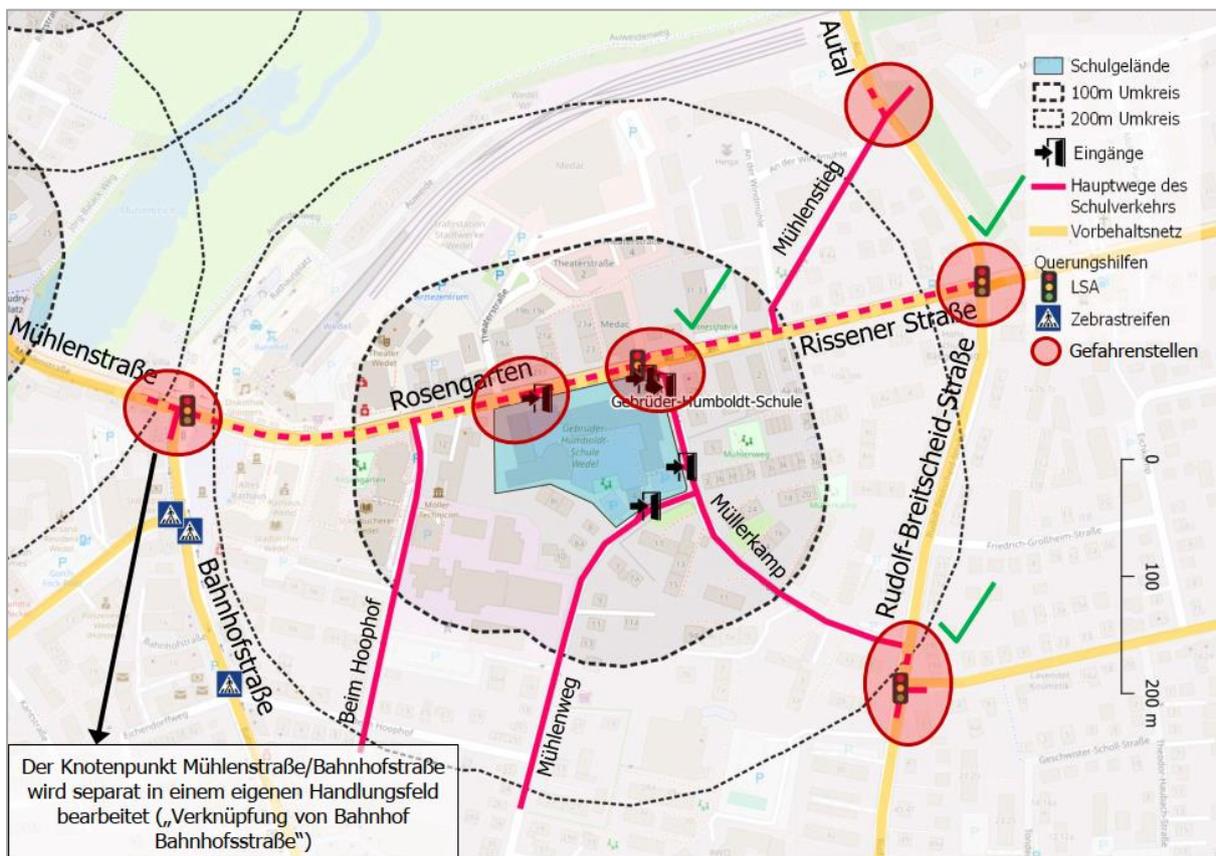


Abbildung 77: Gebrüder-Humboldt-Schule – Schulumgebung und Verkehr

Bei der Querung der Straße Autorial in Verbindung mit dem Mühlenstieg gibt es unzureichende Sichtbeziehungen (Hecke, Bäume) und keine Querungshilfe.

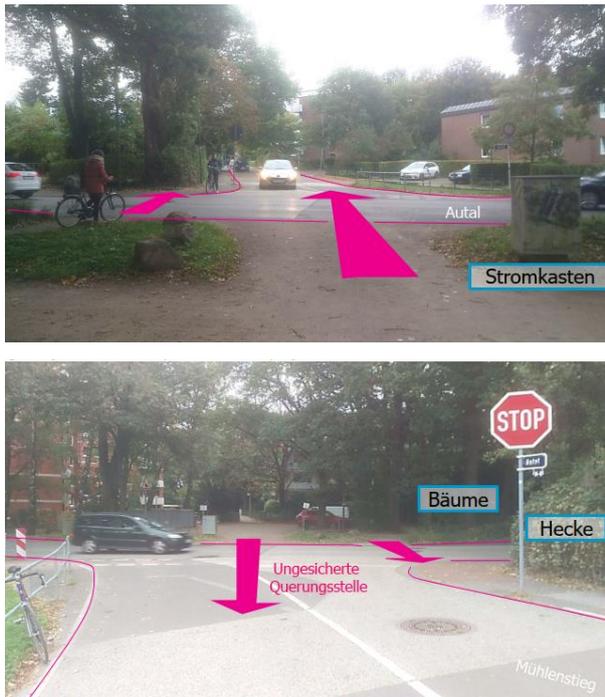


Abbildung 78: Gefahrenstelle Gebrüder-Humboldt-Schule, Querung Autorial Höhe Mühlenstiege

Es ist eine Querungshilfe, z.B. als Fahrbahnteiler mit Aufstellbereich, anzulegen (vgl. Abbildung 79).



Abbildung 79: Querungshilfen (Bsp.)

Ernst-Barlach-Gemeinschaftsschule

Die Ernst-Barlach-Gemeinschaftsschule ist die südliche der zwei Gemeinschaftsschulen. Sie hat ca. 560 Schüler:innen und die Schulwege kommen aus allen Himmelsrichtungen. Es wurden drei potenzielle neuralgische Bereiche identifiziert:

- Kreuzung Feldstraße – Rudolf-Breitscheid-Straße
- Querungen des Tinsdaler Wegs an beiden Eingängen

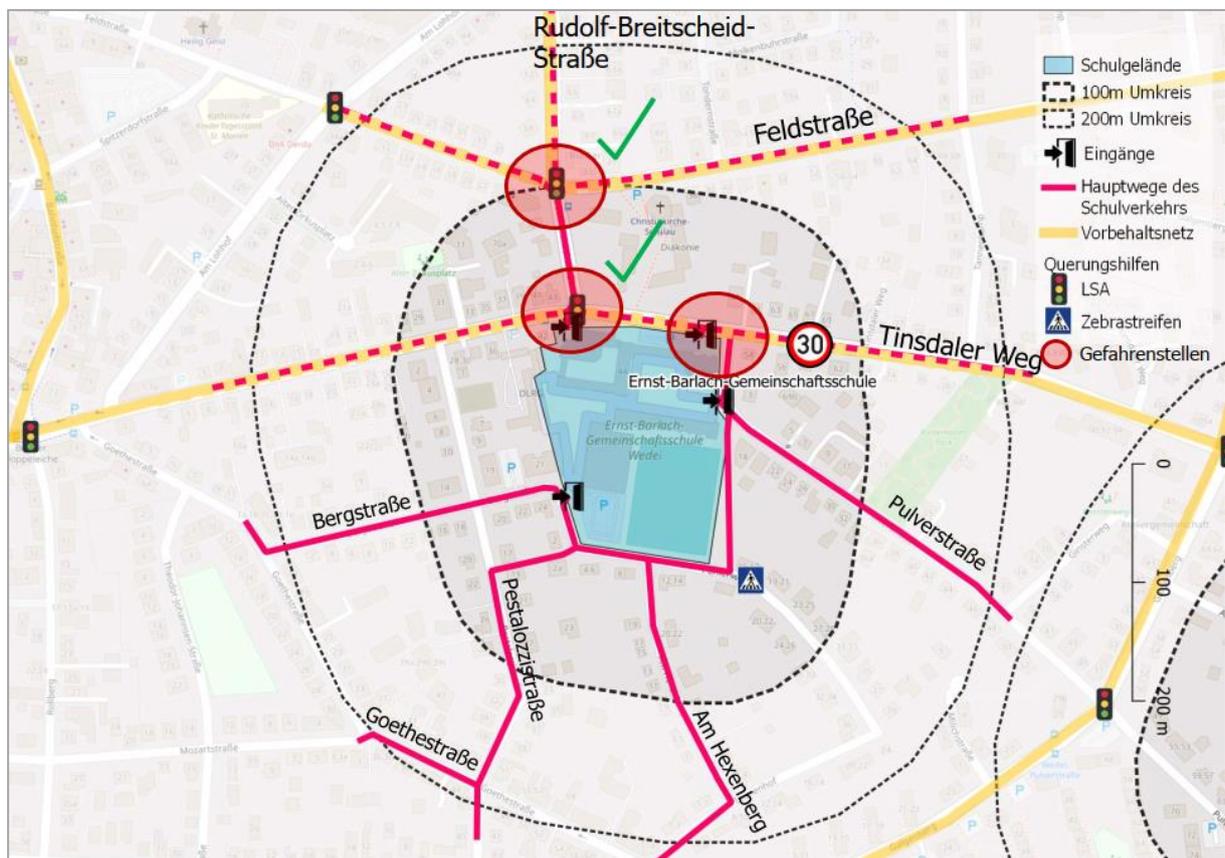


Abbildung 80: Ernst-Barlach-Gemeinschaftsschule – Schulumgebung und Verkehr

Am Osteingang der Schule ist die Querungssituation des Tinsdaler Weg zu verbessern. Das Geschwindigkeitsverhalten des Kfz-Verkehrs ist kritisch (vgl. Abbildung 81).

Es wird empfohlen, einen Fußgängerüberweg mit vorgezogenen Seitenräumen einzurichten. Durch diese Maßnahme wird die Sichtbarkeit der Schüler:innen verbessert, der Bereich verkehrsberuhigt und die Querungsdistanz über die Fahrbahn verkürzt.

Dieser Fußgängerüberweg sollte dann auch in der Umgestaltung des Tinsdaler Wegs eingebracht werden, der in Handlungsbaustein 5.3.1 Radverkehr beschrieben wird.



Abbildung 81: Querungssituation Tinsdaler Weg

Moorwegschule

Die Moorwegschule hat ca. 400 Schüler:innen und es wurden drei wichtige Zugangsbereiche definiert:

- Querungen des Breiten Wegs (2)
- Autal – Breiter Weg



Abbildung 82: Moorwegschule – Schulumgebung und Verkehr

Zum südlichen Eingang der Schule gibt es keine Querungshilfe. Der Gehweg ist nur auf einer Seite der Straße (vgl. Abbildung 83).

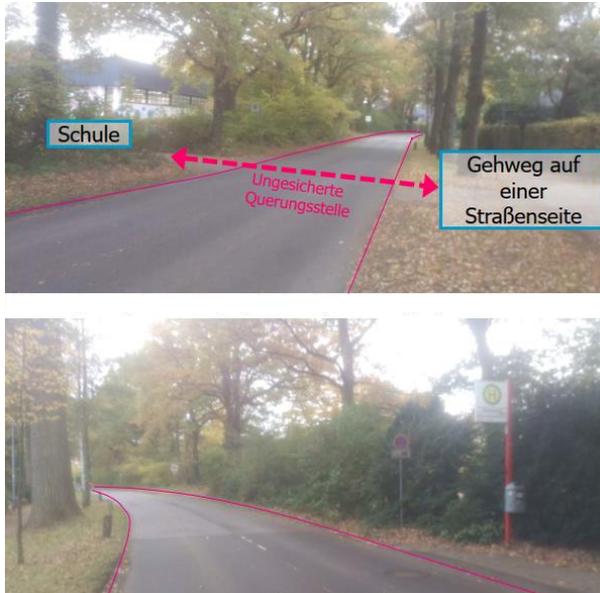


Abbildung 83: Querungssituation Breiter Weg

Zur Verbesserung der momentanen Situation wird vorgeschlagen, eine Querungshilfe zu schaffen, die die Sicht für und auf querenden Schüler:innen verbessert, die Querungsdistanz über die Fahrbahn verkürzt und allgemein die Stelle verkehrsberuhigt, z.B. durch einen vorgezogenen Seitenraum (vgl. Abbildung 84).



Abbildung 84: Vorgezogener Seitenraum (Bsp.)

Grundschule Altstadt Wedel

Die Grundschule Altstadt Wedel hat ca. 360 Schüler:innen. Die Schulwege kommen insbesondere von Norden und führen über die Mühlenstraße. Sechs Orte im Schulumfeld sind zu benennen:

- Querungen der Mühlenstraße / Rolandstraße (3 x)

- Schulauer Straße – Kirchstieg/Jungfernstieg (F-LSA)
- Schulauer Straße – Mühlenstraße (LSA)
- Querung der Pinneberger Straße (s. Rist-Gymnasium)

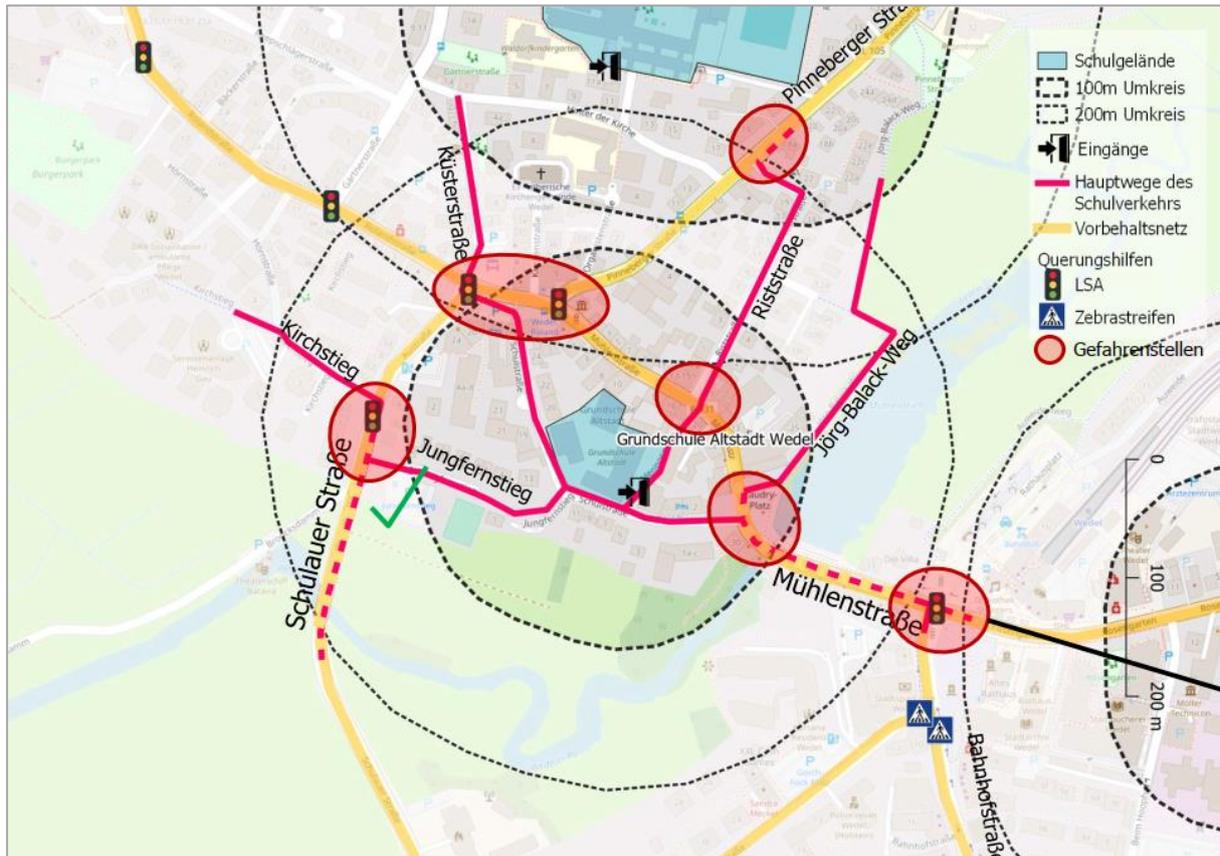


Abbildung 85: Grundschule Altstadt Wedel – Schulumgebung und Verkehr

An der Mühlenstraße, auf Höhe der Schulstraße, liegt ein hoher Querungsbedarf an einer schwer überschaubaren Stelle vor (vgl. Abbildung 86). Dies führt zu gefährlichen Situationen. Es gibt ein hohes Verkehrsaufkommen zu Anfangs- und Endzeiten des Unterrichts (Spitzenstunde 1.050 Pkw/Std.). Die Anlage einer F-LSA wird in Kapitel 5.1.7 behandelt.

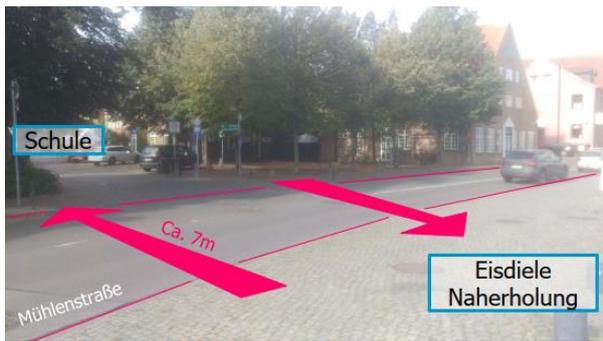


Abbildung 86: Gefahrenstelle Mühlenstraße

Alle Schulumfelder weisen potenziell gefährliche Schnittstellen der Hauptschulwege im Schulumfeld mit dem Vorbehaltsnetz des Kfz-Verkehrs auf. Es gibt dort eine Reihe von Vorkehrungen, die der Verkehrssicherheit dienen, jedoch meist nicht flächendeckend. Es fehlen sichere Querungsmöglichkeiten. Diese sind an den aufgezeigten Stellen prioritär anzulegen. Die skizzierten Maßnahmenansätze sind auszuformulieren, auch unter Beachtung der Akzeptanz durch die Kinder (z.B. angemessene maximale Wartezeiten an LSA). Die Sicherheitsbedürfnisse von Kindern sind umfassend, gehen über die aufgezeigte Systematik hinaus, betreffen unter Umständen auch untergeordnete Straßen (z.B. Wiedestraße) und sind vertiefend systematisch zu erfassen und zu erfüllen. Dabei sind auch die Bring- und Holverkehre („Eltern-Taxis“) zu thematisieren, ggf. zu regulieren. Die Einbeziehung der Schüler:innen ist bei einer umfassenderen Förderung der Schulwegsicherheit empfehlenswert.

5.2.5 Modellquartier Elbhochufer

Das Elbhochufer wurde als Modellquartier ausgewählt, da es eine relativ hohe Wohndichte und vielfältige Flächennutzungen aufweist. Die Innenstadt ist zu Fuß zu erreichen und das Quartier hat eigene Anziehungspunkte, wie insbesondere das Elbufer. Der ausgewählte Bereich für das Modellquartier wird in Abbildung 87 abgebildet.

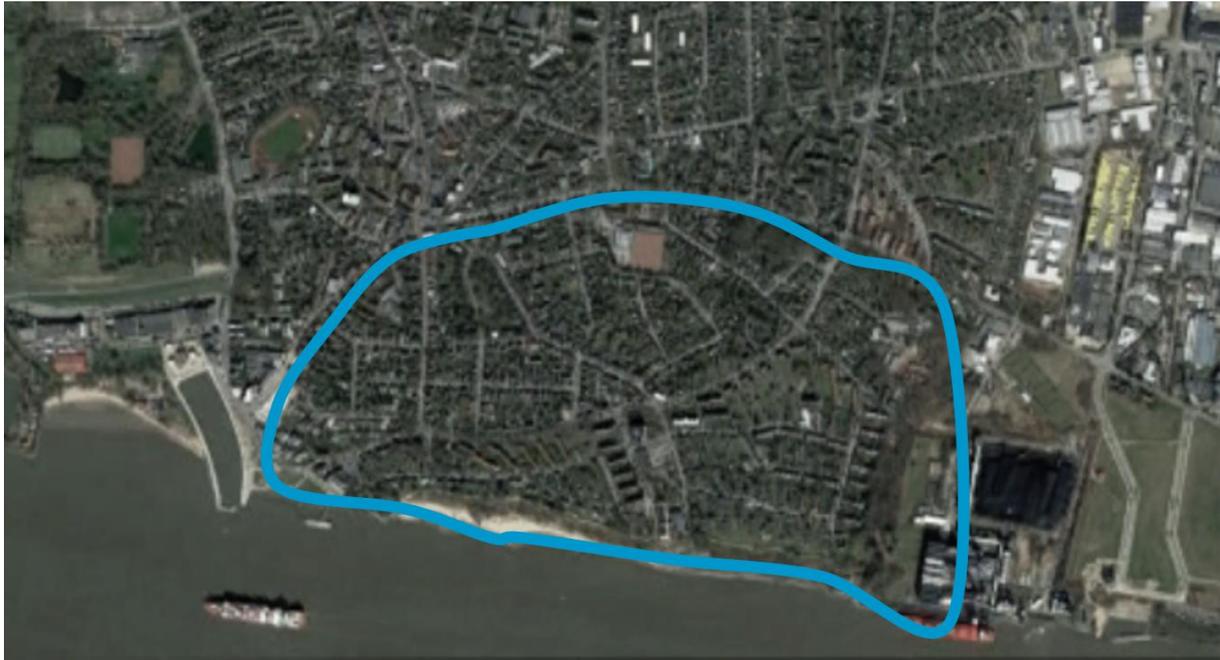


Abbildung 87: Modellquartier Elbuferquartier

Die Defizite im Elbuferquartier sind zahlreich und durchaus charakteristisch für die Stadt Wedel. Fehlende/beengte/verstellte Gehwege, Einschränkungen für Zufußgehende durch parkende Pkw, fehlende Barrierefreiheit (z.B. Zugänge am Wolgastweg) und Querungshilfen (z.B. Galgenberg/Akazienweg, Ginsterweg, Tinsdaler Weg/Goethestraße und Bei der Doppeleiche/Rollbergstraße) und Folgeprobleme für Schulkinder u.a.

Der Maßnahmen-Ansatz konzentriert sich aufgrund der Flächen-Konkurrenz des ruhenden Kfz-Verkehrs auf Kreuzungen, Einmündungen, Querungshilfen sowie Verweilmöglichkeiten, da sie die Sicherheit der Fußgänger:innen erhöhen sowie Komfort bieten und zugleich nur mit geringen Kosten verbunden sind und kompromissfähig erscheinen. Räumlich verortet werden die Maßnahmen entlang der Hauptachsen des Fußverkehrsnetzes sowie besonders problematischer Bereiche, zu sehen in Abbildung 88. Parkraum wird nur partiell entnommen. Perspektivisch können darüberhinausgehend notwendige Flächen mit Hilfe von Einbahnstraßensystemen gewonnen werden – dies ist jedoch abzuwägen.



Abbildung 88: Wichtige Fußverkehrsverbindungen im Elbhochufer-Quartier

Für die Verbesserung der Fußgänger­mobilität gibt es unterschiedliche Maßnahmen. Im Folgenden sollen drei Typen näher beschrieben und mögliche Standorte dargelegt werden:

- Rückbau von Knotenpunkten („Kleeblätter“)
- Fußgängerüberwege
- Gehwegüberfahrten

Abschließend wird die Schaffung eines Netzwerkes an Sitzgelegenheiten und die Umverteilung von Flächen betrachtet.

„Kleeblätter“ werden in (überdimensionierten) Einmündungs- / Kreuzungsbereichen angelegt, indem die Gehwege in den betreffenden Knotenpunkten in allen Quadranten vorgezogen werden. Sie sind auch mit Fußgängerüberwegen und Aufpflasterungen kombinierbar. Schutzelemente wie z.B. Poller verhindern Falschparken und gewährleisten die Einsehbarkeit (vgl. Abbildung 89).



Abbildung 89: Anlage verkehrssicherer und barrierefreier Kreuzungsbereiche („Kleeblätter“)

„Kleeblätter“ sind vorteilhaft, da sie sowohl gute Sichtbeziehungen zwischen Kfz- und Fußverkehr ermöglichen als auch die Querungsdistanzen für Fußgänger verkürzen. Des Weiteren führt die Einengung der Fahrbahn zu einer generellen Geschwindigkeitsreduzierung und damit auch zu verträglicheren Abbiege-Geschwindigkeiten. Falschparken wird verhindert und Barrierefreiheit gewährleistet. Diese Effekte erhöhen die Verkehrssicherheit und werten das Erscheinungsbild des öffentlichen Raumes zusätzlich auf.

Für das Elbhochuferquartier wurden insgesamt sieben Kreuzungen oder Einmündungen ausgewählt, die von einer entsprechenden Umgestaltung besonders profitieren würden (vgl. Abbildung 90).

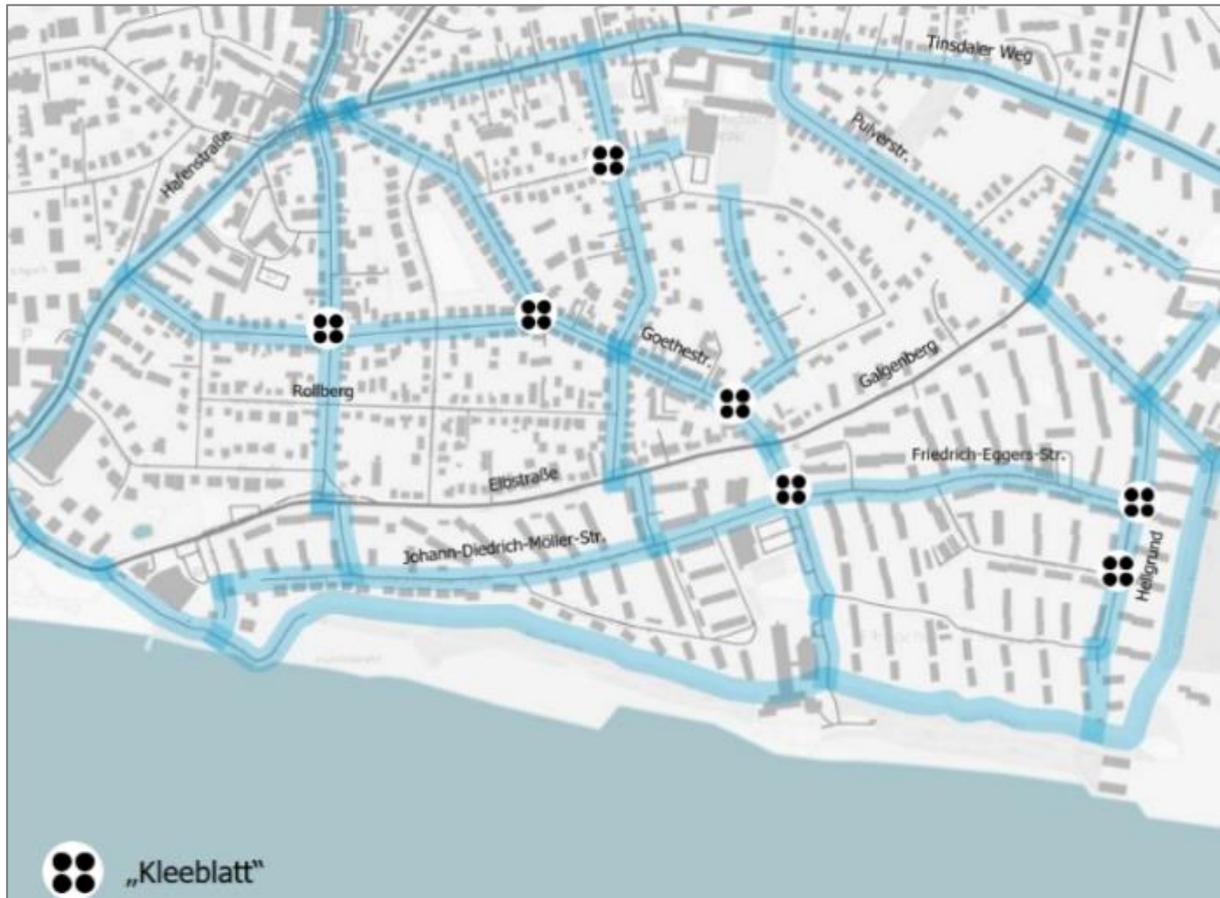


Abbildung 90: Verortung von Knotenpunkt-Rückbau ("Kleeblätter")

Fußgängerüberwege unterstützen Fußgänger:innen beim Überqueren der Straße in bekannter Weise. Sie können z.B. mit Fahrbahneinengungen oder Aufpflasterungen kombiniert werden und gewähren den Vorrang für querende Passanten. Im Elbhochuferquartier wurden insgesamt fünf Orte ausgewählt, an denen die Anlage eines Fußgängerüberweges als sinnvoll erachtet wird. Ein Fokus bei der Auswahl wurde dabei auf Schulwege gelegt (vgl. Abbildung 91).

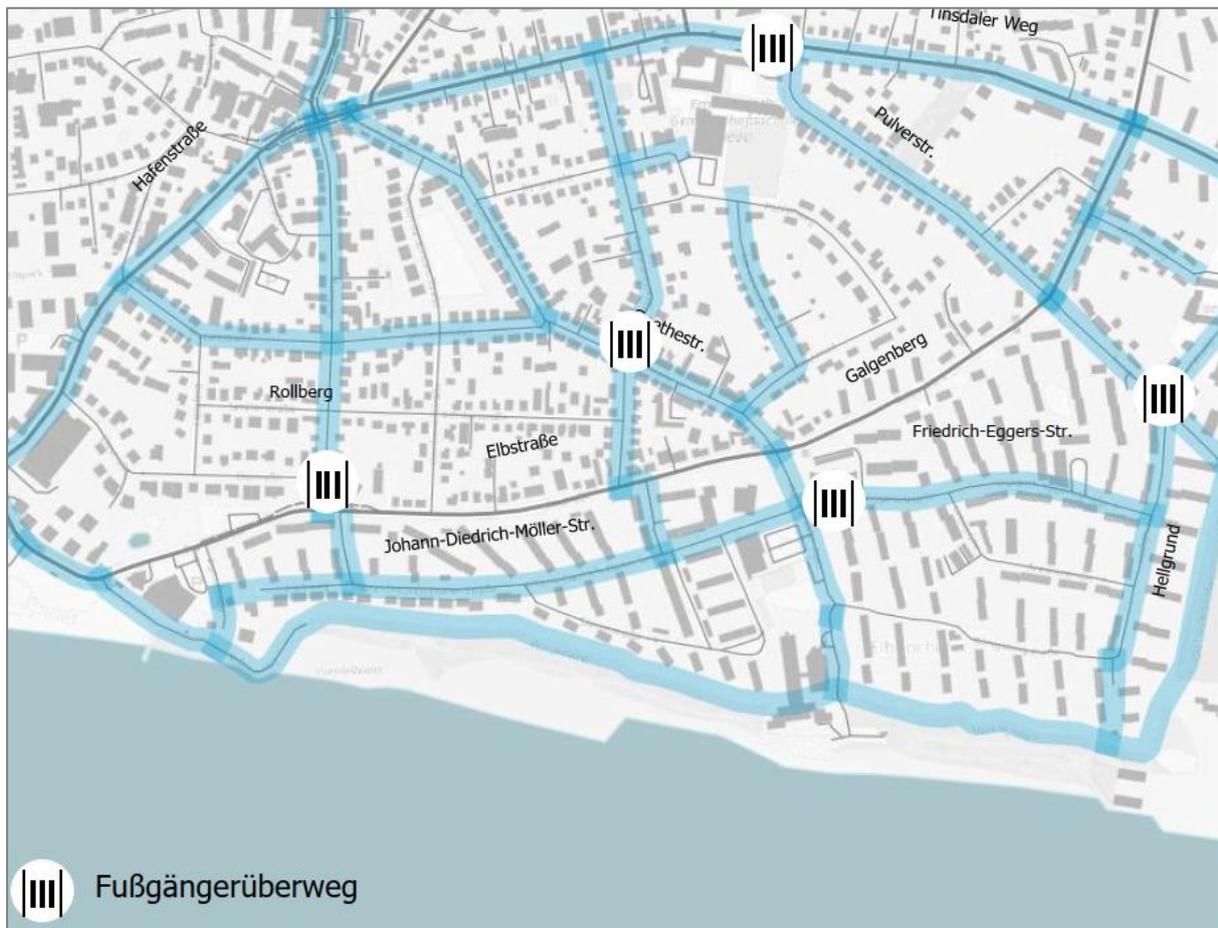


Abbildung 91: Verortung zusätzlicher Fußgängerüberwege

Anders als Fußgängerüberwege sind Gehwegüberfahrten durch eine durchgängige, höhengleiche Anlage von Gehwegen, ggf. auch Radwegen, in Einmündungsbereichen gekennzeichnet.



Abbildung 92: Gehwegüberfahrt

Gehwegüberfahrten sind insbesondere zur Verdeutlichung von Quartierseingängen oder beginnenden Tempo-30-Zonen geeignet. Sie führen zu einer spürbaren Reduzierung der Abbiegegeschwindigkeit und verdeutlichen den Vorrang für Zufußgehende (und ggf. Radfahrende) im Zuge der Hauptrichtung vor abbiegenden Kfz. Beispielhaft kann der Einmündungsbereich Elbstraße / Pestalozzistraße als geeignet für die Anlage einer Gehwegüberfahrt herausgestellt werden.

Die Verortung der drei Gestaltungstypologien sind in Abbildung 93 zusammengefasst dargestellt.

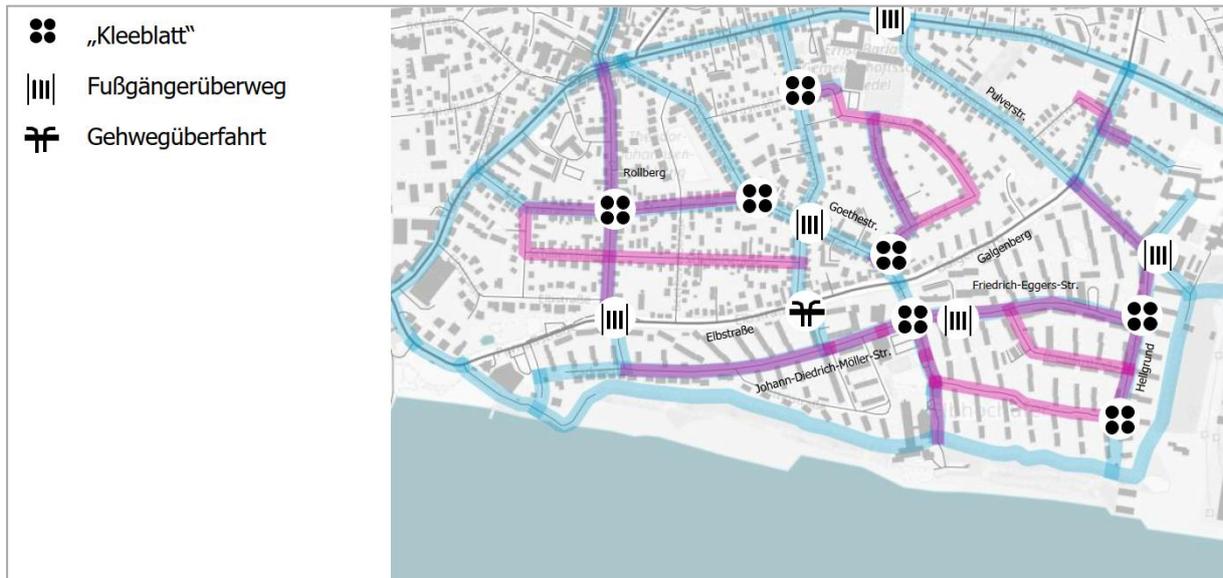


Abbildung 93: Fußverkehrskonzept Elbhochufer - Maßnahmen im Überblick

Ein aufeinander abgestimmtes Netztes von Sitzgelegenheiten im Straßenraum ist insbesondere für ältere sowie mobilitätseingeschränkte Menschen und ggf. Familien mit Kindern von großer Bedeutung. Beispiele von möglichen Typologien von Sitzgelegenheiten sind in Abbildung 94 zu sehen.

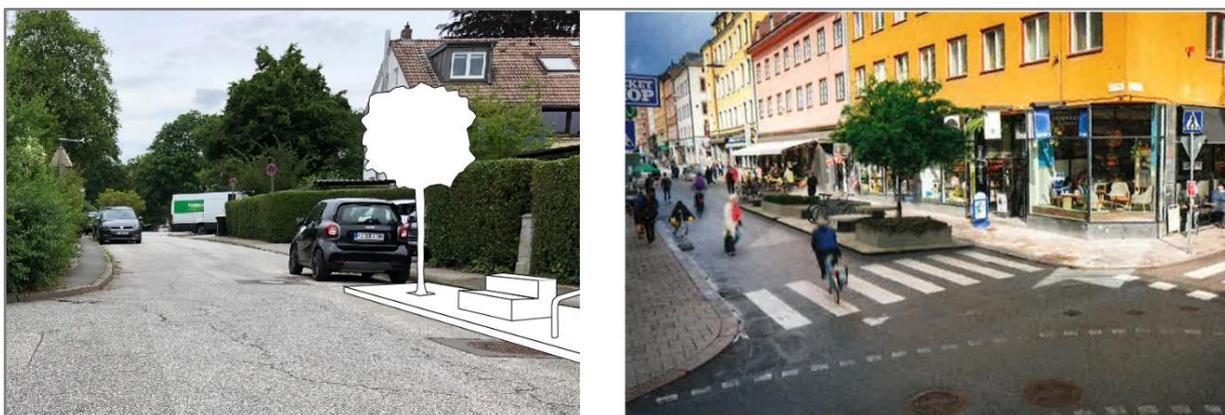


Abbildung 94: Beispielbilder zu Sitzgelegenheiten im Straßenraum

Die Sitzgelegenheiten werden in regelmäßigen Abständen positioniert, z.B. von 300 m.

5.3 Radverkehr

5.3.1 Ausbaustrategie Radverkehrsnetz

Das aus dem Jahr 2008 stammende übergeordnete Radverkehrsnetz der Stadt Wedel, das mit höchster Priorität zu verwirklichen ist, ist zunächst fortzuschreiben.

Dabei kommen folgende Aspekte zum Tragen:

- Anbindung der Schulen weiter verbessern, insbesondere Johann-Rist-Gymnasium (vgl. Abbildung 95)
- Mängeldichte im Zuge der Online-Beteiligung berücksichtigen, u.a. Schulauer Straße
- Anbindung des Elberadwegs, Hafen, BusinessPark; u.a. Tinsdaler Weg
- Einbindung eines Radschnellwegs nach Hamburg; u.a. Auweidenweg (vgl. Abbildung 96)
- Lückenschluss grüner Verkehrsachsen, z.B. Querung Pinneberger Straße (vgl. Abbildung 97)
- Adressierung Unfallhäufungen

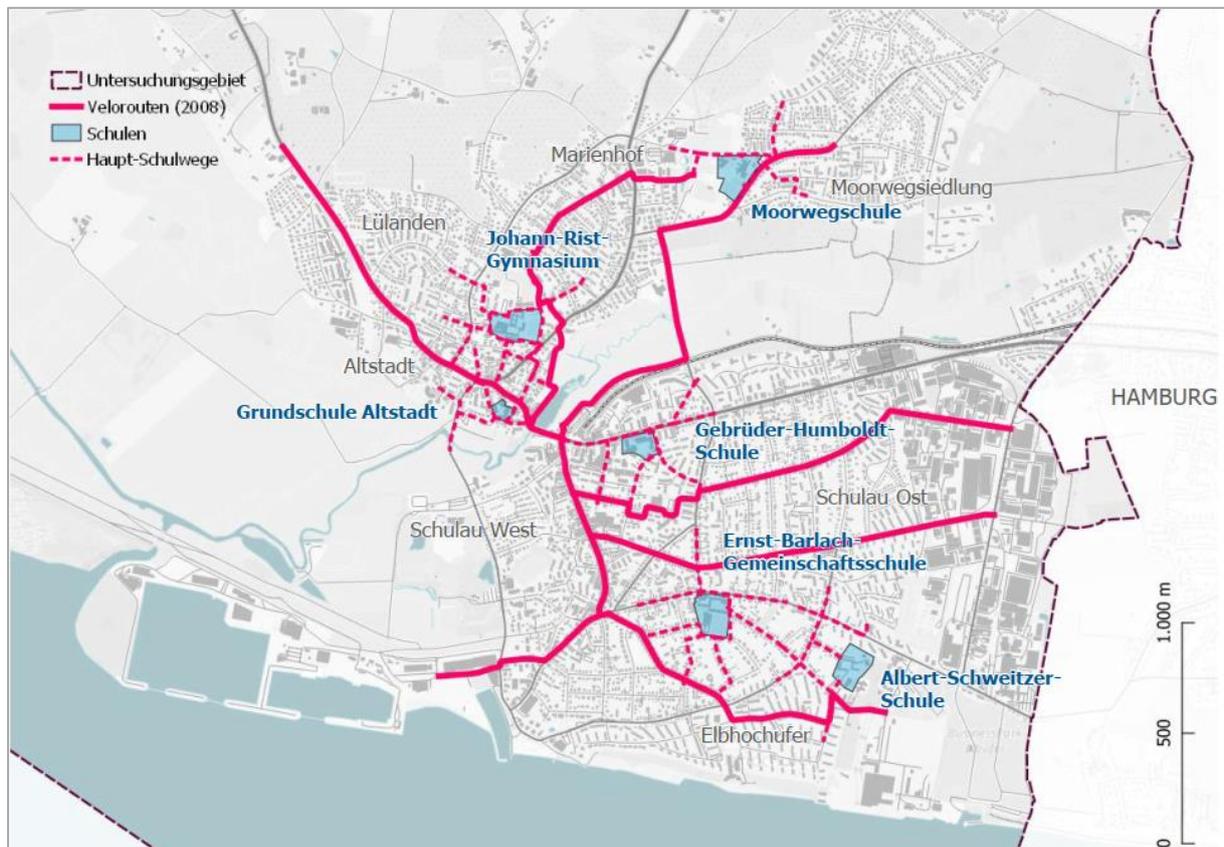


Abbildung 95: Schulwege und übergeordnetes Radverkehrsnetz

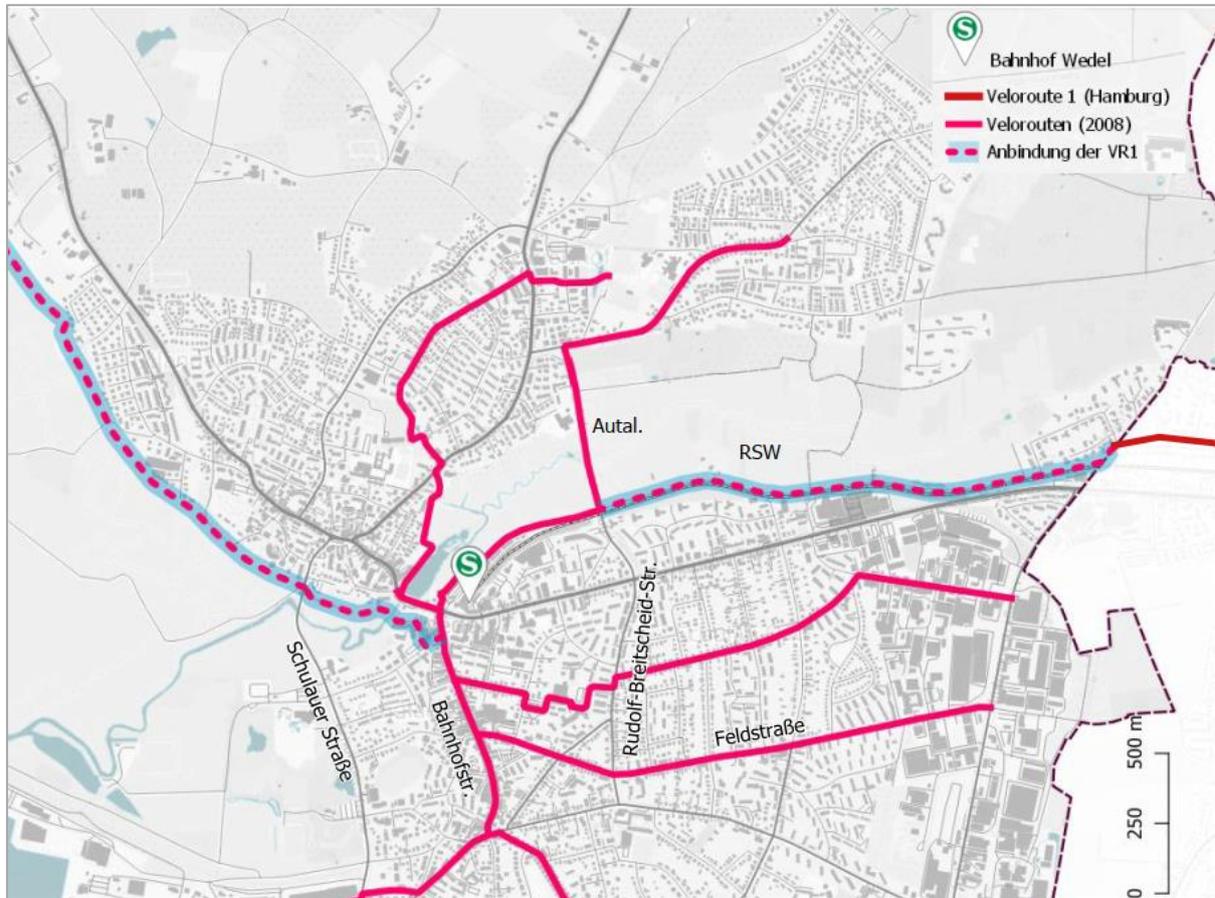


Abbildung 96: Radschnellweg und übergeordnetes Radverkehrsnetz

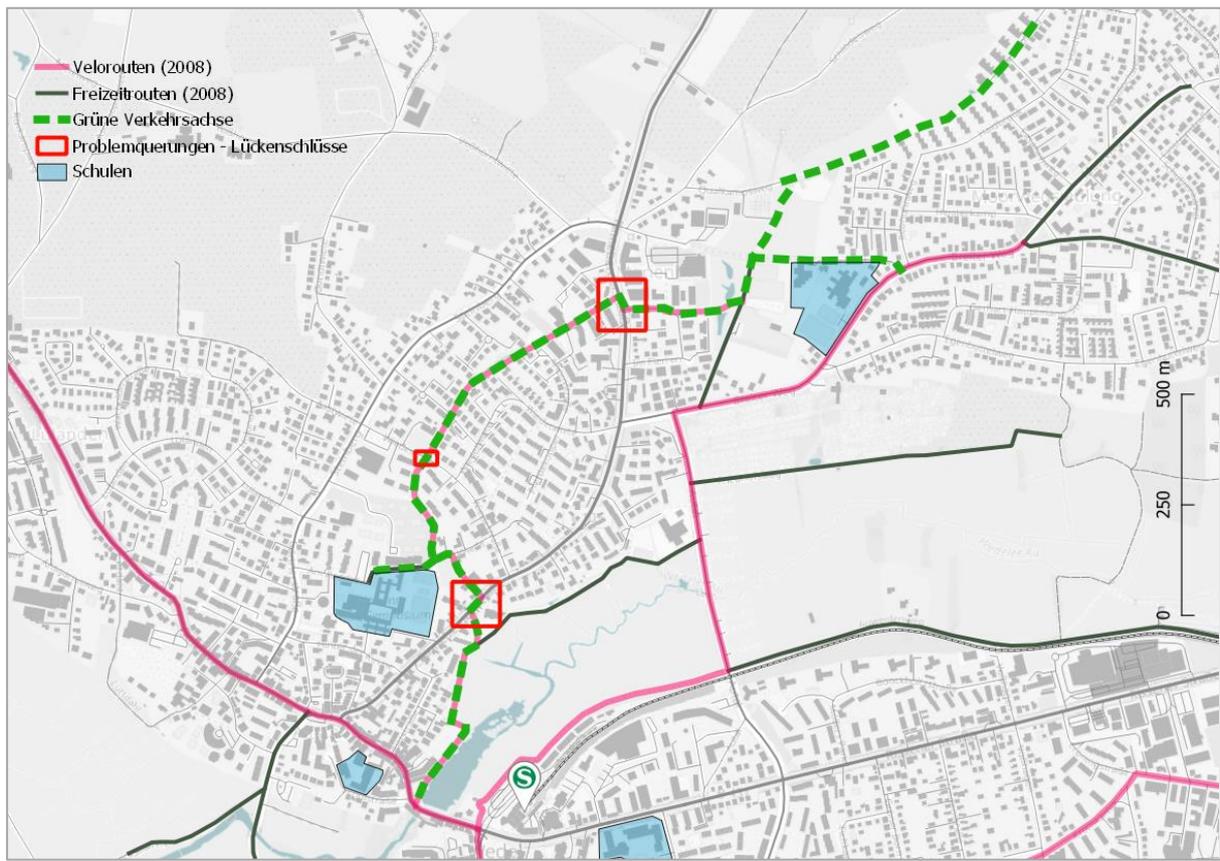


Abbildung 97: Lückenschlüsse grüner Verkehrsachsen

Bei der Entwicklung des Radverkehrsnetzes in Wedel ist eine Kombination aus Ausgestalten und Ausweiten empfehlenswert. Bei der Netzerweiterung gibt es insbesondere Bedarf auf der Schulauer Straße, dem Tinsdaler Weg und oder der Rudolf-Breitscheid-Straße (vgl. Abbildung 98).

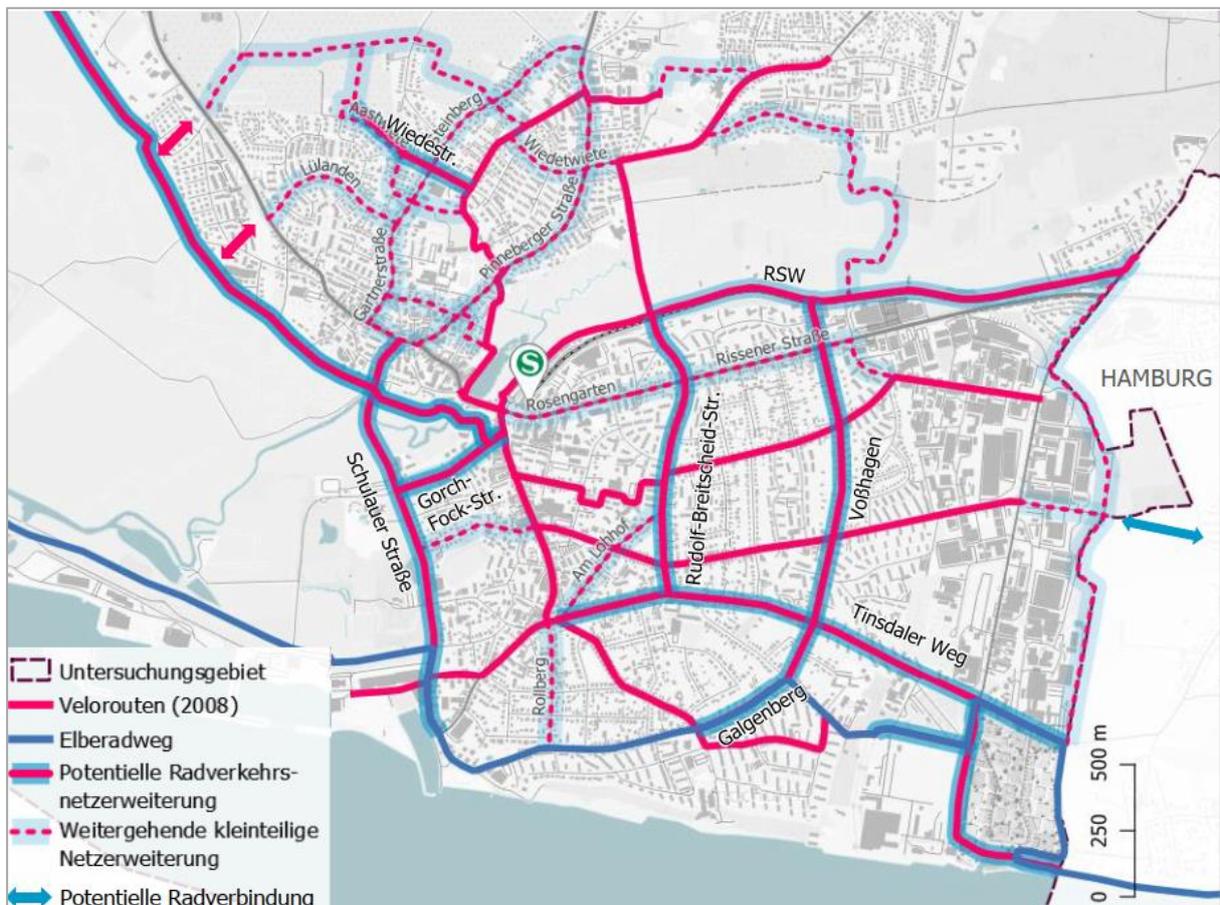


Abbildung 98: Radverkehrsnetz 2023

Darüber hinaus gehend sind folgende Maßnahmen zu ergreifen:

- Sichere Schulumfelder schaffen (vgl. Kap. 5.2)
- Kleinteilige Netzerweiterungen
- Prüfung und ggf. Einrichtung von Fahrradzonen, z.B. im Umfeld des Johann-Rist-Gymnasiums

5.3.2 Beispielhafte fahrradfreundliche Umsetzungskonzepte

Die Art der Radinfrastruktur ist entsprechend der örtlichen Gegebenheit auszuwählen. Nachfolgend wird anhand dreier Beispielstraßen ein empfehlenswertes Angebotsniveau aufgezeigt.

Schulauer Straße

Die Schulauer Straße ist eine stark befahrene Straße, die gleichzeitig viel Raum bietet. Daher steht bei der radverkehrsfreundlichen Umgestaltung eine Trennung der verschiedenen Verkehrsmittel (Kfz, Rad,

Fuß) im Vordergrund. Die Führung auf einem sogenannten „geschützten Radfahrstreifen“ bietet sich an (vgl. Abbildung 99 und Abbildung 100). Weiterhin sind bedarfsgerechte Querungshilfen an geeigneten Stellen zu empfehlen, z.B. im Zuge des Jungfernstiegs (vgl. Abbildung 101).

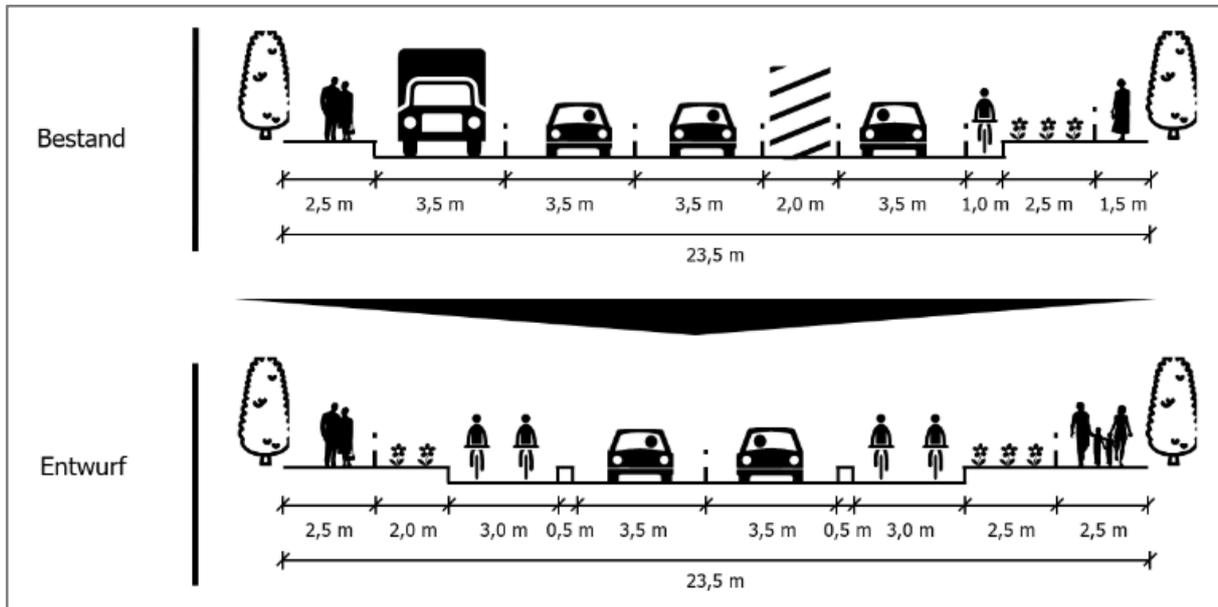


Abbildung 99: Umgestaltung des Regelquerschnitts der Schulauer Straße



Abbildung 100: Beispiel für geschützten Radfahrstreifen (Hannoversche Straße, Hamburg)

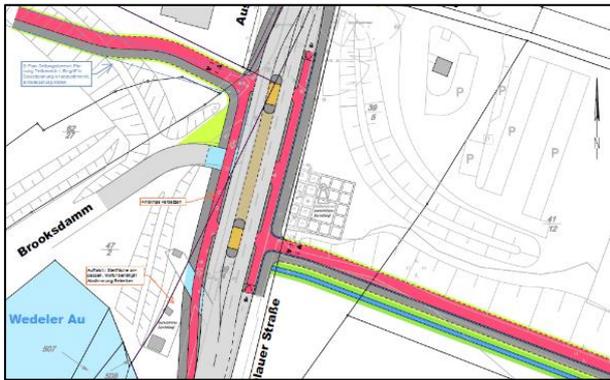


Abbildung 101: Querungshilfe im Zuge des Jungfernstiegs¹³

Tinsdaler Weg

Die zur Zeit defizitären Radverkehrsbedingungen auf dem Tinsdaler Weg treffen auf eine räumlich begrenzte Situation. Es sind Umgestaltungsoptionen zu vertiefen, die u.a. von der Machbarkeit einer wünschenswerten Organisation des Tinsdaler Weges als Einbahnstraße mit gegenläufig freigegebenem Radverkehr abhängen. Es kommen sowohl die Einrichtung einer Fahrradstraße als auch von Radfahrstreifen in Betracht (vgl. Abbildung 102).

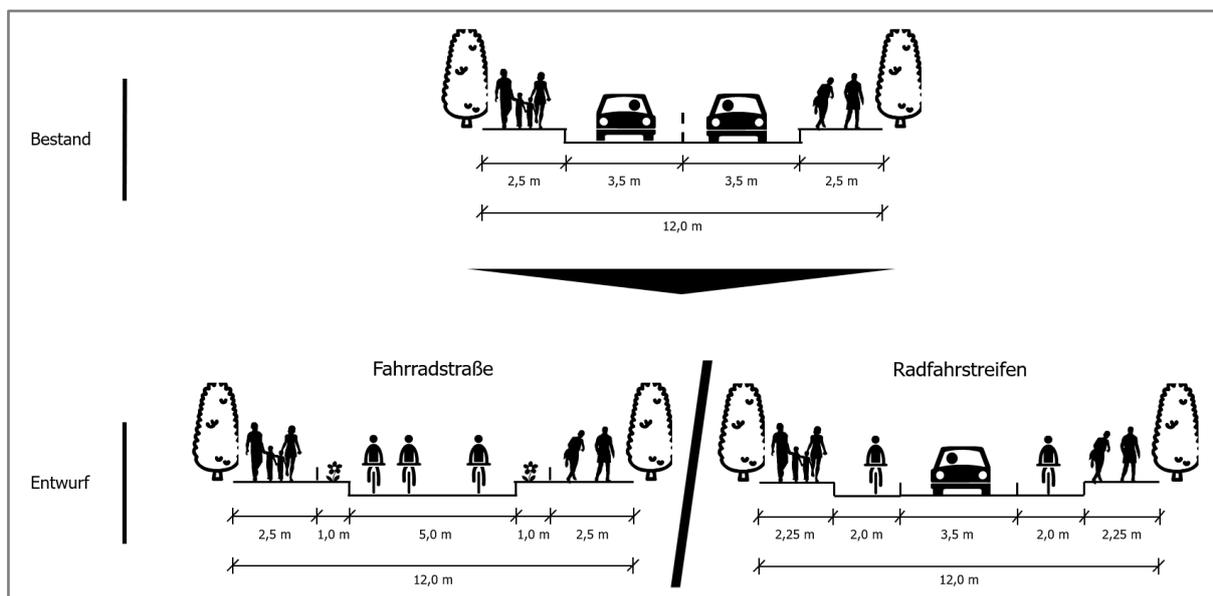


Abbildung 102: Umgestaltungsoptionen des Regelquerschnitts des Tinsdaler Wegs

¹³ SBI, Machbarkeitsstudie Geh- und Radweg Geestrand, Hamburg, 2022

Riststraße

Bei der Riststraße ist der Straßenabschnitt zwischen Jörg-Balack-Weg und Pinneberger Straße als Bestandteil einer wichtigen Radroute besonders relevant. Hier bietet die Anordnung einer Fahrradstraße gute Möglichkeiten, den Anforderungen der Veloroute gerecht zu werden (vgl. Abbildung 103).

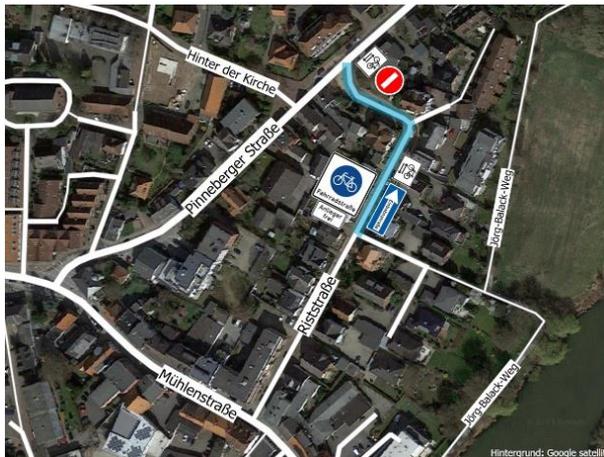


Abbildung 103: Fahrradstraße in der Riststraße

Bei der Auswahl des Fahrbahnmaterials gibt es verschiedene Möglichkeiten im Umgang mit Natursteinpflasterbelägen, die zu einer besseren Befahrbarkeit für den Radverkehr beitragen, z.B. geschnittenes Natursteinpflaster (vgl. Abbildung 104).



Abbildung 104: Beispiel für geschnittenes Natursteinpflaster (Große Elbstraße, Hamburg)

Auweidenweg

Die Ausgestaltung eines Radschnellweges zielt auf dessen ganzjährige Befahrbarkeit ab. Dies setzt eine entsprechende Befestigung der Oberfläche voraus. Darüber hinausgehend müssen Überhol- und Begegnungsvorgänge im gesamten Verlauf reibungslos und sicher ermöglicht werden (vgl. Abbildung 105).



Abbildung 105: Beispiel für eine Radschnellweg-Gestaltung¹⁴

5.3.3 Mobilitäts- und Fahrradstation am Bahnhof

Fast jede:r dritte Wedeler:in pendelt zu Arbeitszwecken über die Stadtgrenzen hinweg aus. Hinzukommen Wege zum Einkaufen, aus Freizeitgründen, Besuche in /aus Hamburg usw. Ein großer Teil der autofahrenden Pendler:innen und Besucher:innen trägt zu einer Vielzahl von Problemen im Stadtleben bei (Barrieren, Lärm, Gefährdung...). Dies wird absehbar durch die Stadtentwicklung Wedel Nord zunehmen. In Anbetracht der zentralen Lage des Bahnhofes und des S-Bahn-Anschlusses bietet Bike-and-Ride das größte Potenzial zur Verlagerung dieser Autofahrten auf verträgliche Verkehrsmittel.

Die Realisierung von guten städtischen Radrouten kann die Fahrrad-Erreichbarkeit entscheidend verbessern. Die mögliche Verbesserung des S-Bahn-Angebotes steigert die Attraktivität von Bike-and-Ride zusätzlich. Gerade die Arbeitswege entscheiden über den Pkw-Besitz und Mobilitätsstile auch im sonstigen Alltagsverhalten. Eine aus verschiedenen Gründen nötige und gewünschte Mobilitätswende kann auf dieses Potenzial nicht verzichten. Zudem bietet eine entsprechende Anstrengung sehr interessante Verknüpfungsmöglichkeiten mit Mobilitätsservices aller Art. In der jüngeren Vergangenheit geschaffene Abstellangebote können so indirekt inwertgesetzt werden.

Auf dem Gelände des Zentralen Omnibusbahnhofs wird eine „Mobilitätsdrehscheibe“ konzipiert. Das geplante Angebot sollte neben hochwertigem und erweitertem Fahrradparken diverse Service-Angebote für Radfahrende, CarSharing, Paketstation und andere Sharing-Dienstleistungen umfassen.

Im gleichen Zuge wird das Park-and-Ride-Angebot modernisiert und kostenpflichtig. Einzelne Funktionen auf dem ZOB-Areal (z.B. Halten oder Taxenposten) können verschoben bzw. neu geordnet werden. Eine komplette Neugestaltung könnte weiterführende Fragestellungen (Umsteigebeziehungen, Anzahl und Lage von Haltestellen u.a. mit angehen.

¹⁴ www.nationaler-radverkehrsplan.de

Folgende Anforderungen sollen erfüllt werden:

- Ausreichende Anzahl von Abstellplätzen insgesamt und speziell für hochwertige Fahrräder und 24/7 zugänglich, d.h. mit Überwachung (personell und videotechnisch) und Zugangssicherung in der Zeit ohne personelle Besetzung
- Bequemes und schnelles Erreichen der Fahrradstation, Einstellen und Erreichen des Bahnsteigs, d.h. auch in adäquater Lage
- Positives, gut sichtbares Erscheinungsbild
- Angebotspalette für Radfahrende
- Professioneller Betrieb
- Einstellgebühren denkbar, dann möglichst erschwinglich
- Möglicherweise Verknüpfung mit Maßnahme zur Beschäftigungsförderung
- Auch kommunikative Etablierung von Bike-and-Ride als moderne – und bequeme – Mobilitätsform
- Arrondierung durch weiterreichende Mobilitätsservices

Die Mobilitätsservices können dabei sowohl fahrrad-bezogen sein als auch allgemeine, weitreichende Services, z.B.:

- Raum für Gepäckablage und Lademöglichkeiten von Akkus bzw. Pedelegs
- Pannenservice/Fahrradreparaturservice
- Verkauf von kleineren Ersatzteilen
- Gepäckschließfächer
- Leihfahrräder
- Toilette
- Paketstation
- Garage für Lastenräder eines Paketdienstleisters
- Beratung und Information über Fahrradläden/-werkstätten, Touristinfo
- „Concierge“: Regenschirmverleih, Entgegennahme von Erledigungswünschen (Schneider, ...), Vermittlung weiterer Services für ein Leben ohne eigenes Auto (Lieferdienste, Getränke-Lieferanten...)

Es sollte Platz für ca. zusätzliche 1.000 Fahrräder geschaffen werden, so dass insgesamt ca. 1.400 Parkmöglichkeiten für Fahrräder entstehen.

Abbildung 106 zeigt den potenziellen Standort der Fahrradstation. Die relativ neu geschaffene Bike-and-Ride-Anlage westlich der Gleise ist gut über einen Steg anknüpfbar (vgl. Abbildung 107).

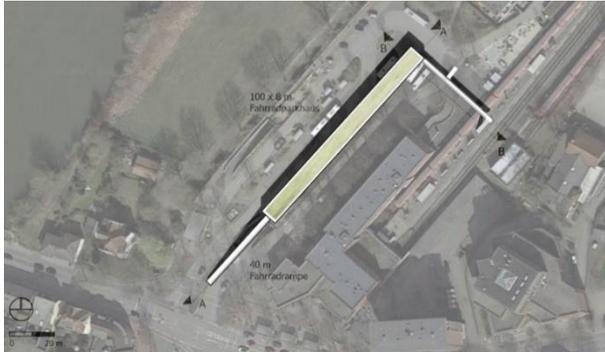


Abbildung 106: Potenzieller Standort Fahrradstation

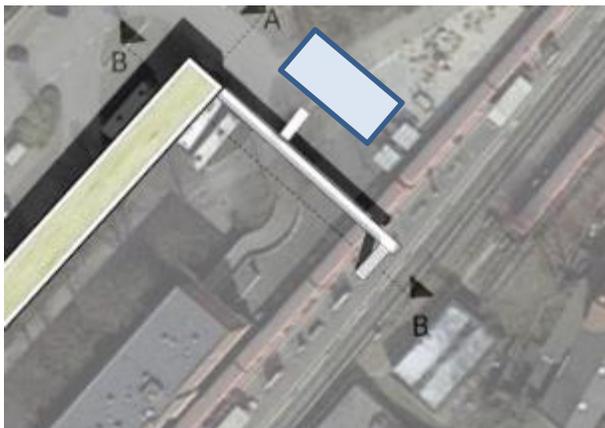


Abbildung 107: Stegverbindung zum Bahnsteig und Anknüpfung weiterer Abstellanlagen

Folgende Merkmale beschreiben das Raumprogramm und architektonische Grundzüge:

- Reihenaufstellung mit ausreichender Rangierfläche
- Flächen für Sonderfahrzeugtypen
- Räume für Services
- Zwei Ebenen
- Transparente Fassaden (z.B. Lamellen)
- Natürliche Baustoffe (z.B. Holz)
- Dachbegrünung
- Gut befahrbare Rampe (ca. 5 %)

- Erdgeschoss leicht absenken (ca. 0,50 m), um Rampe in das OG nicht zu steil werden zu lassen, aber Durchgangshöhe für Fußgänger zu wahren
- Direkter Steg zu den Bahnsteigen
- Leichtbauweise möglich
- Fußgängerdurchgang zwischen Bushaltestellen und Bahnsteig bleibt bestehen



Abbildung 108: Referenzbeispiele Fahrradstation Oranienburg und Dachau¹⁵

Zur besseren Visualisierung des Fahrradstation werden im Folgenden Grafiken vom Gebäude aus verschiedenen Perspektiven und in Querschnitten dargestellt (vgl. Abbildung 109 bis Abbildung 111).

¹⁵ <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/neues-fahrradparkhaus-am-bahnhof-oranienburg;>
<https://www.byak.de/planen-und-bauen/projekt/bike-ride-dachau.html>

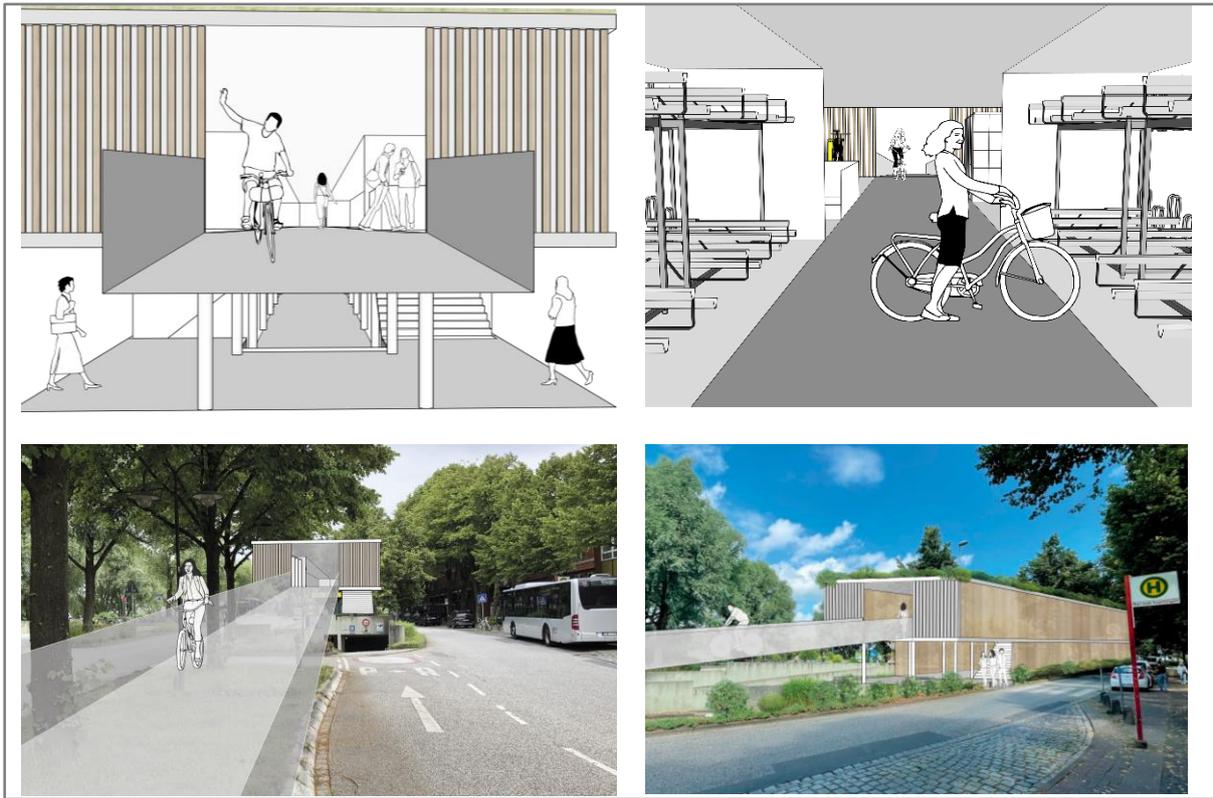


Abbildung 109: Animation Fahrradstation

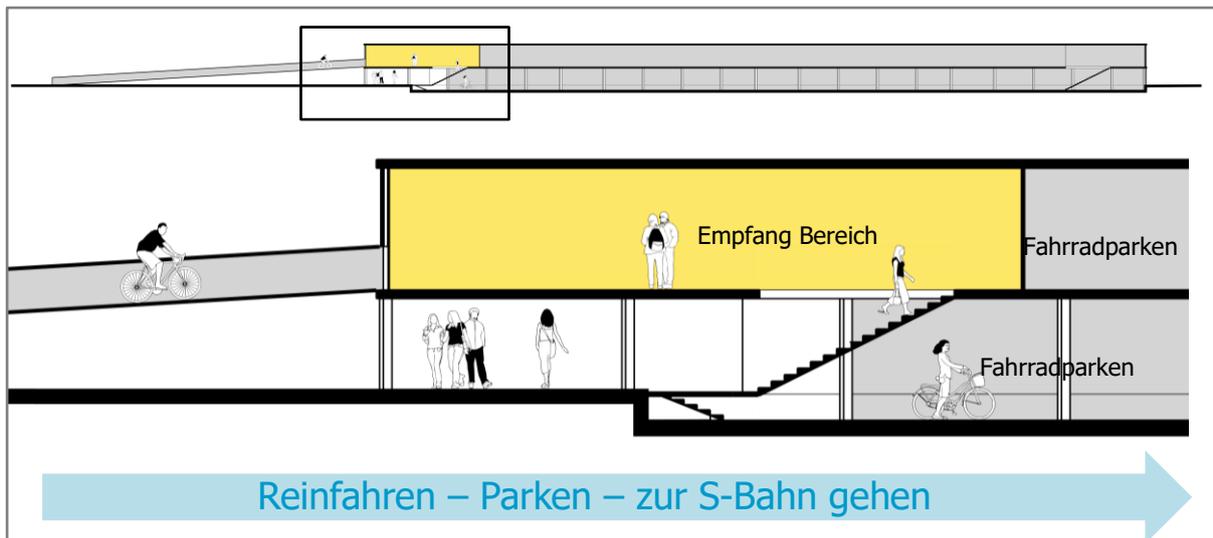


Abbildung 110: Längsschnitt Fahrradstation

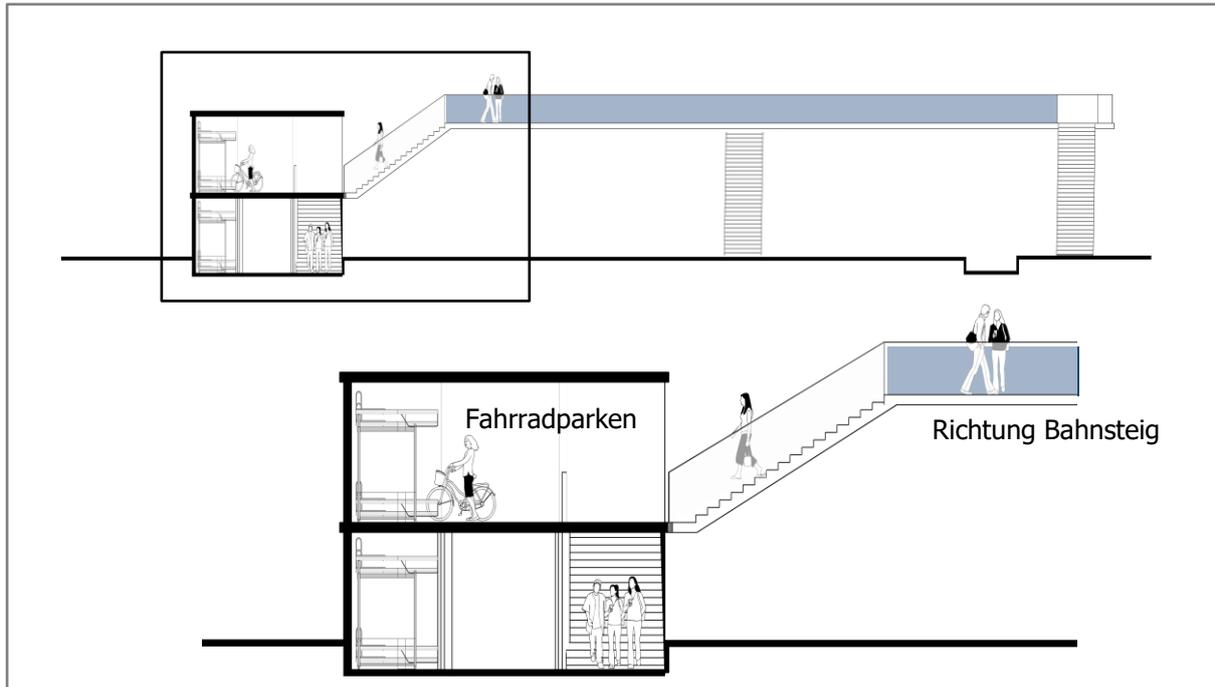


Abbildung 111: Querschnitt Fahrradstation

5.3.4 Fahrradparken

Abgesehen von der besonderen Verknüpfungssituation zwischen Radverkehr und ÖPNV (vgl. Kap. 5.3.3) ist im gesamten Stadtgebiet ein Handlungskonzept zur Verbesserung des Fahrradparkens zu verfolgen.

Die Stadt kann am ehesten das Angebot im öffentlichen Raum gestalten und wohnungsbezogene (und ggf. betriebsbezogene) Angebote auf Privatflächen können durch Information, Beratung und ggf. im Zuge des Planungs- bzw. Genehmigungsverfahrens eines Neubauvorhabens beeinflusst werden. Gerade in hoch verdichteten Wohngebieten ist zu prüfen, ob Fahrradparkmöglichkeiten für die Bewohner:innen im öffentlichen Raum geschaffen werden sollten.

Bei dem Design und der Planung von Fahrradparkplätzen sollten folgende Aspekte berücksichtigt werden:¹⁶

- Erreichbarkeit: ausreichende Menge an Abstellmöglichkeiten an wichtigen Quellen und Zielen des Radverkehrs
- Eindeutigkeit und gute Erkennbarkeit: Steuerung des ruhenden Radverkehrs auf geeignete Flächen und in geeignete Positionen
- Benutzerfreundlichkeit: Bequeme und einfache Benutzbarkeit

¹⁶ Freie und Hansestadt Hamburg (2020): Leitfaden Fahrradparken im Quartier.

- Diebstahlschutz: Anschließen des Rahmens oder ggf. Einschließbarkeit des Fahrrads
- Schutz vor Beschädigungen und Vandalismus
- Schutz von Passanten vor Verletzungsgefahr
- ausreichender Abstand zwischen den abgestellten Fahrrädern: für ein leichtes Ein- und Ausparken, Anschließen und Beladen ohne Beschädigung von Nachbarrädern und Beschmutzen der eigenen Kleidung
- Witterungsschutz
- Berücksichtigung von Fahrrad-Sonderformen
- fester Stand: Verhinderung des Wegrollens des Fahrrads und des Umschlagens des Lenkers
- ausreichende Beleuchtung
- gestalterische Einpassung in die Umgebung

Dabei ist eine grundsätzliche Unterscheidung nach Kurzzeitparkern (z.B. Kunden des Einzelhandels), Langzeitparkern (Bezug Freizeitstätten, Bildungseinrichtungen u.a.) und Übernacht-Parkern (i.d.R. wohnungsbezogen) mit ihren verschiedenartigen Anforderungen sinnvoll. Zu berücksichtigen sind Fahrradtypen wie Dreiräder, Lastenräder, Rennräder, Kinderräder, Pedelecs, Fahrräder mit Gepäcktaschen.

Es wird der Aufbau eines Abstellangebotes in einschließbaren Gehäusen und anderen qualitätvollen Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum des gesamten Stadtgebietes geplant. Dabei haben Freizeit- und Tourismusorte (z.B. Elbufer) einen besonders hohen Stellenwert. Darüber hinaus können Empfehlungen zur Verbesserung der Fahrradparkmöglichkeiten im privaten Raum gegeben werden. Die Quantifizierung von Bedarfen ist komplex und aufwändig und ist daher in nachfolgenden Arbeitsschritten (nach Erstellung des Mobilitätskonzeptes) nachzuschärfen, z.B. online-Beteiligung, Erfassung „Wild-Parker“.

Für Kurzzeitparker wird das Angebot an Anlehnbügel in den entsprechenden Schwerpunkt-Bereichen erweitert. Dabei kann auch die Umnutzung von heutigen Kfz-Stellplätzen in Frage kommen. Die einheitliche Verwendung eines geeigneten Anlehnbügels wird angestrebt (vgl. Abbildung 112 und Abbildung 113).

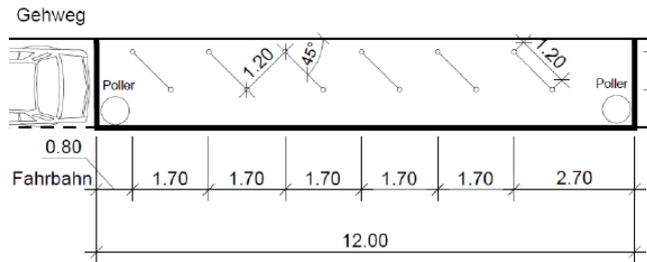


Abbildung 112: Platzbedarf von Anlehnbügeln

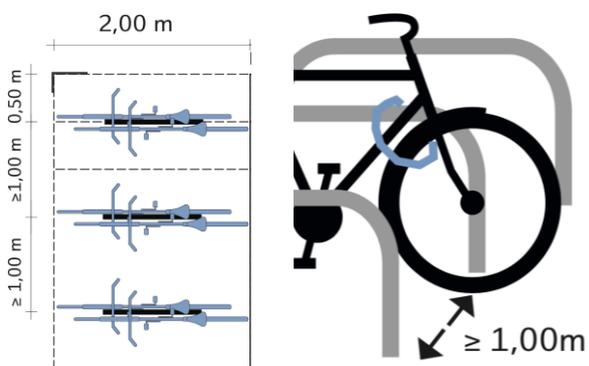


Abbildung 113: Maße Anlehnbügel

Folgende Zielschwerpunkt für Kurzzeitparken sind prioritär zu verbessern:

- Bahnhofstraße / Rathaus
- Badebucht
- Hafen
- Steinberghalle

Eine Übersicht über alle definierten Bereiche ist in Abbildung 114 dargestellt.

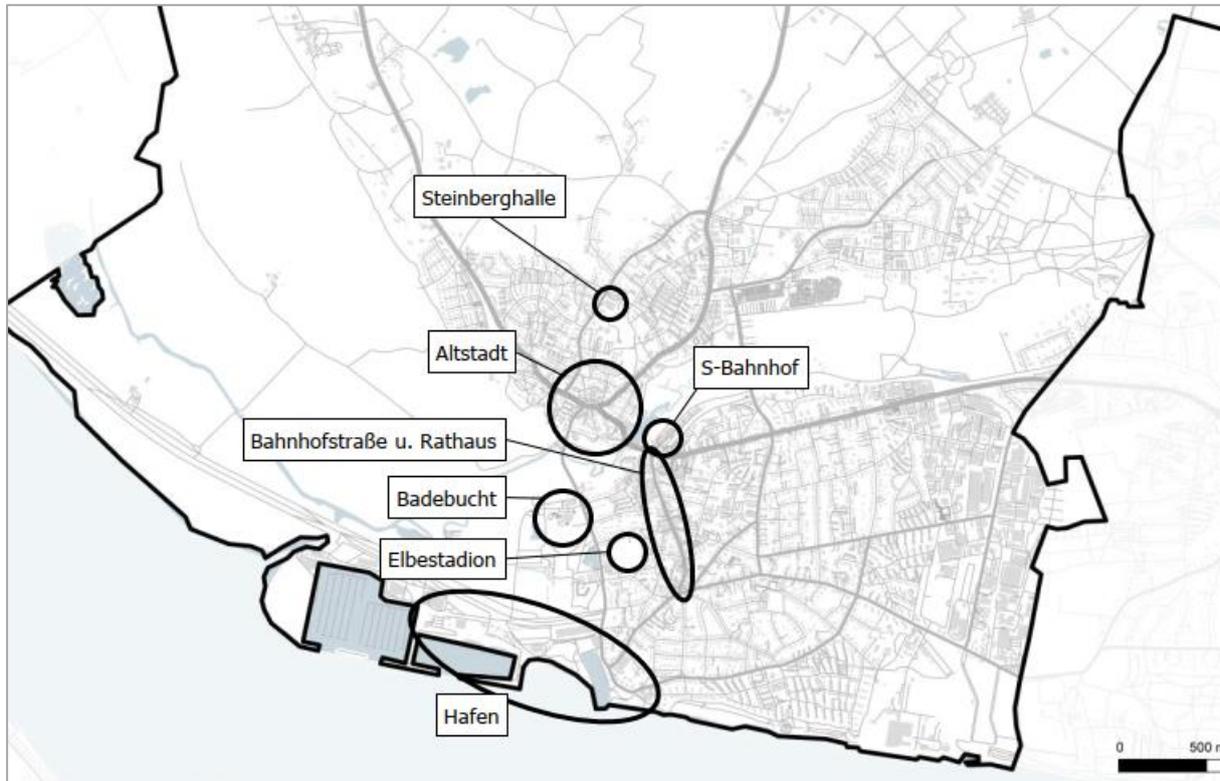


Abbildung 114: Zielschwerpunkte für überwiegend Kurzzeitparken

Für Langzeitparker wird das Angebot an Anlehnbügel mit Überdachung in den entsprechenden Schwerpunkt-Bereichen erweitert. Darüber hinaus kommen sogenannte „Bike-Hangars“ sowie Einzelboxen in Betracht (vgl. Abbildung 115). Für die letztgenannten Typen ist ein Zugangssystem (z.B. Schlüssel) sowie die Organisation der Vergabe / Vermietung zu klären. Auf eine bequeme Nutzung ist besonders zu achten. Perspektivisch ist die Machbarkeit eines app-basierten Systems zeitlich befristet genutzter Boxen zu prüfen.



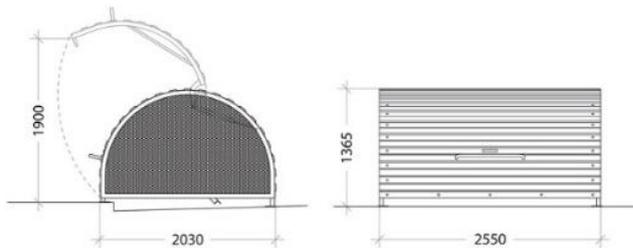


Abbildung 115: „Bike-Hangar“

In einer nicht repräsentativen Onlineumfrage zur allgemeinen Fahrradnutzung in Deutschland (fahrad.de 2017) geben 3,5 % der Teilnehmenden an, ein Lastenrad zu besitzen – Tendenz stark zunehmend. Folglich sind – insbesondere im Umfeld von Einzelhandelseinrichtungen oder Kindertagesstätten – ausreichend große Anteile der Parkieranlagen für Lastenräder vorzusehen.

Mittelfristig sollte auch das Fahrradparken an Wohnstandorten mit erhöhter Dichte (Geschosswohnungsbau) systematisch angegangen werden (vgl. Abbildung 116 und Abbildung 117). Dies setzt auch eine Koordinierung privater und städtischer Aktivitäten voraus.

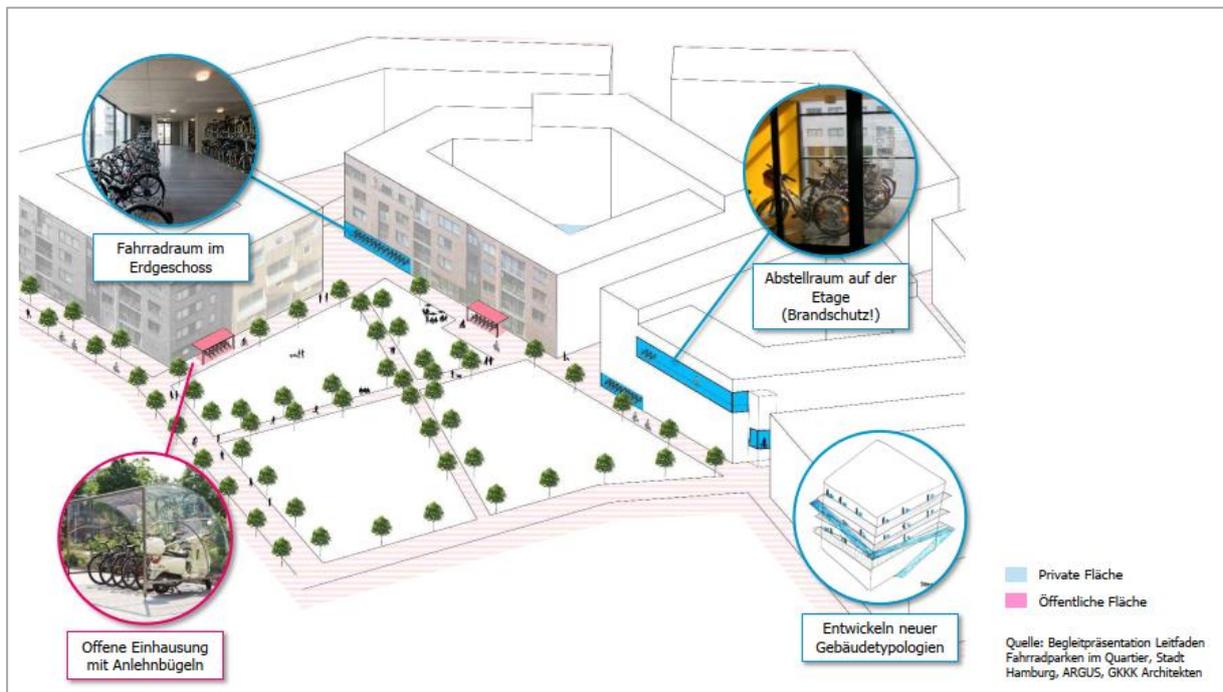


Abbildung 116: Nachrüstungsmöglichkeiten für Fahrradparkmöglichkeiten (Mehrfamilienhäuser)

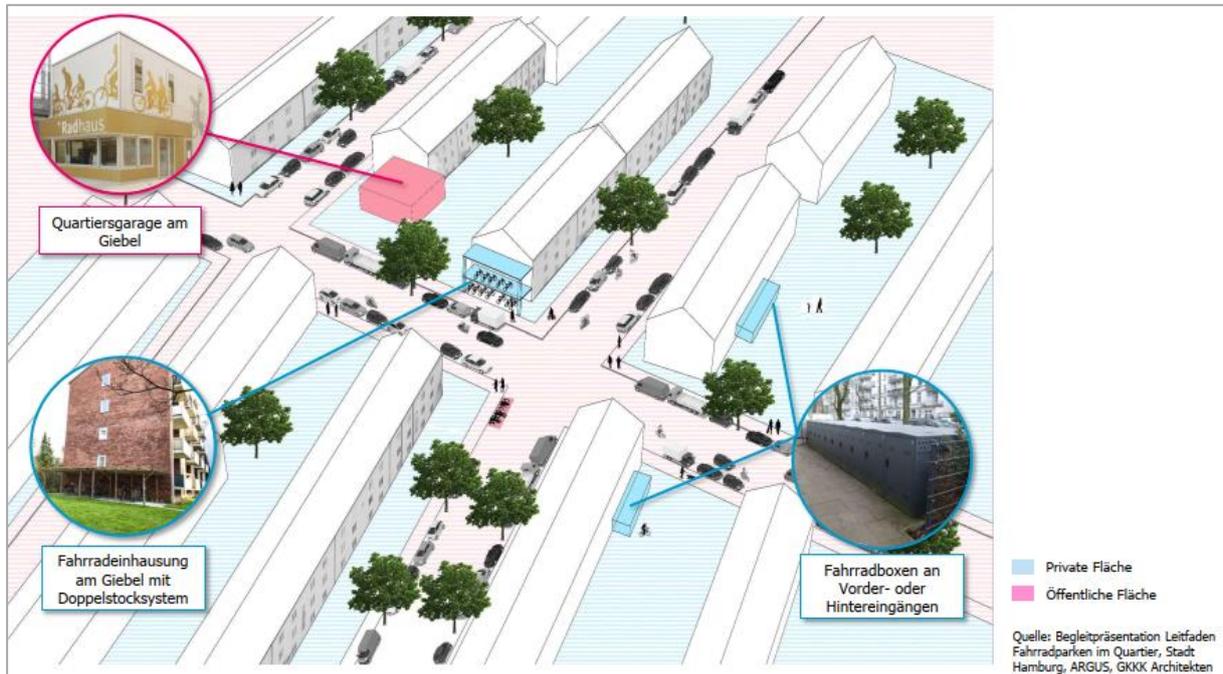


Abbildung 117: Nachrüstungsmöglichkeiten für Fahrradparkmöglichkeiten (Zeilenhausbebauung)

Die Herstellung im Zuge von Neubaumaßnahmen sowie die Nachrüstung im Bestand können durch Genehmigungsauflagen (z.B. Erfüllung Stellplatzsatzung), Beratung, Flächenbereitstellung, Bezuschussung u.a. gefördert werden.

5.4 Öffentlicher Personennahverkehr

5.4.1 Schienenverkehr

Die Wünsche der Stadt nach einem zweigleisigen Ausbau der S 1 in ganzer Länge sowie nach einem zweiten S-Bahn-Halt in Wedel Ost werden vom Kreis Pinneberg mitgetragen, eine ganztägige Taktverdichtung auf 10-Min. ist darüber hinaus Bestandteil des Regionalen Nahverkehrsplans (Entwurf RNVP, 2022).

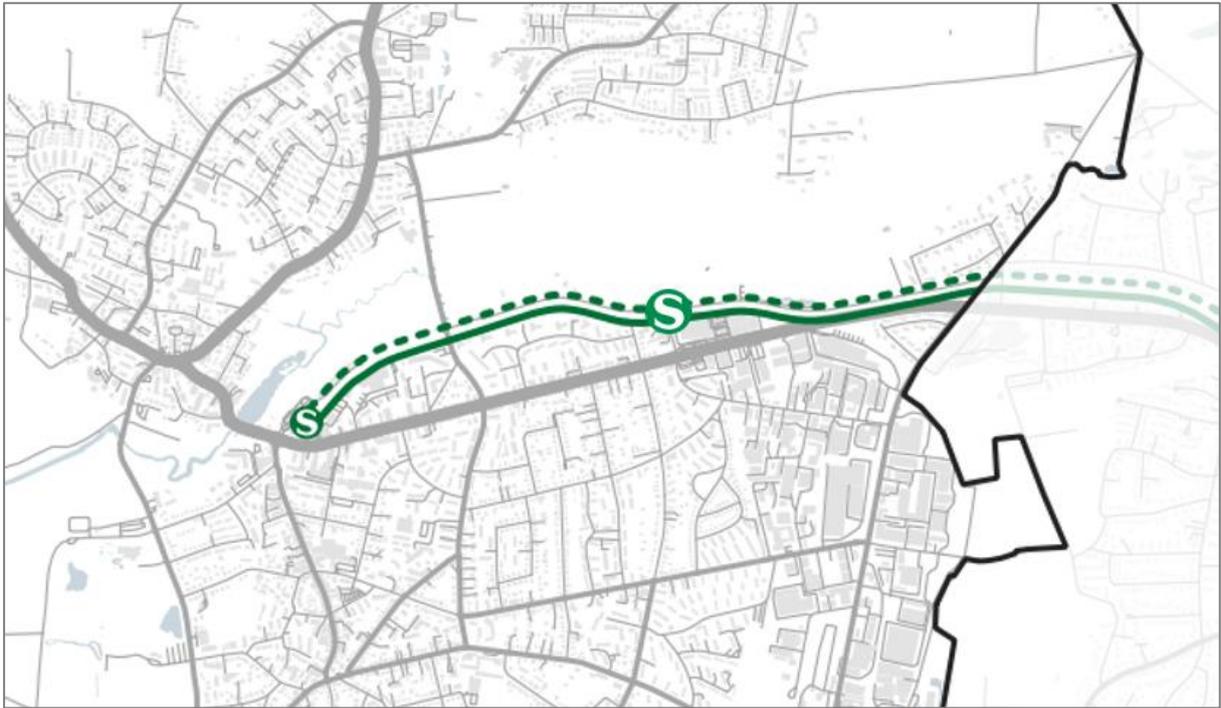


Abbildung 118: Zweigleisiger Ausbau S-Bahn und zweiter S-Bahn-Haltepunkt

Ein Reisezeitvergleich aus einer Potenzialanalyse in der Vergangenheit macht deutlich, dass deutliche Zeitgewinne – hier am Beispiel des Referenzortes Bahnhof Altona – durch einen zweiten S-Bahnhof in Wedel Ost im gesamten Stadtteil Schulau möglich sind.

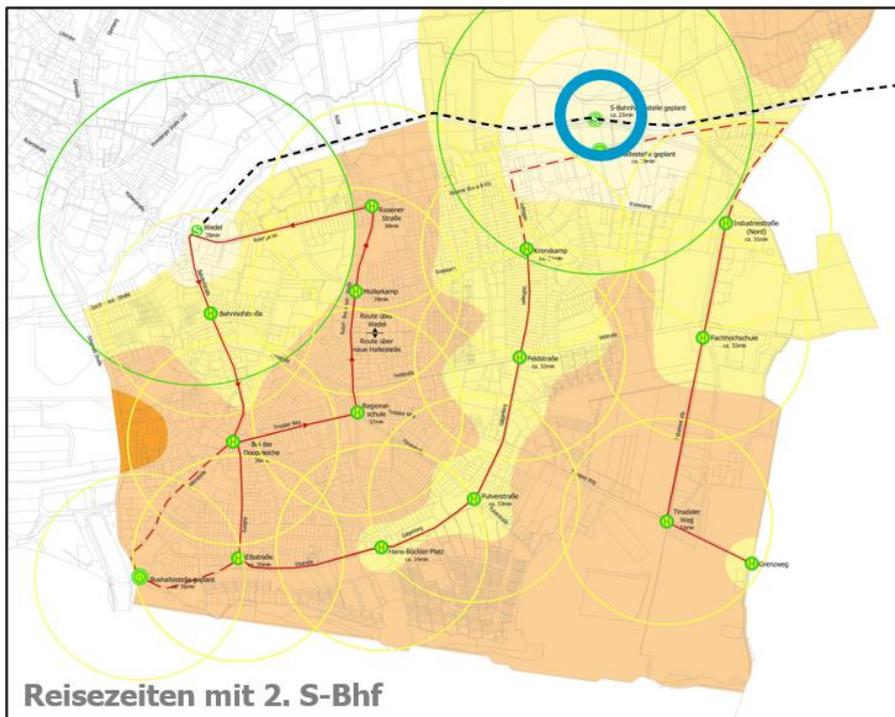
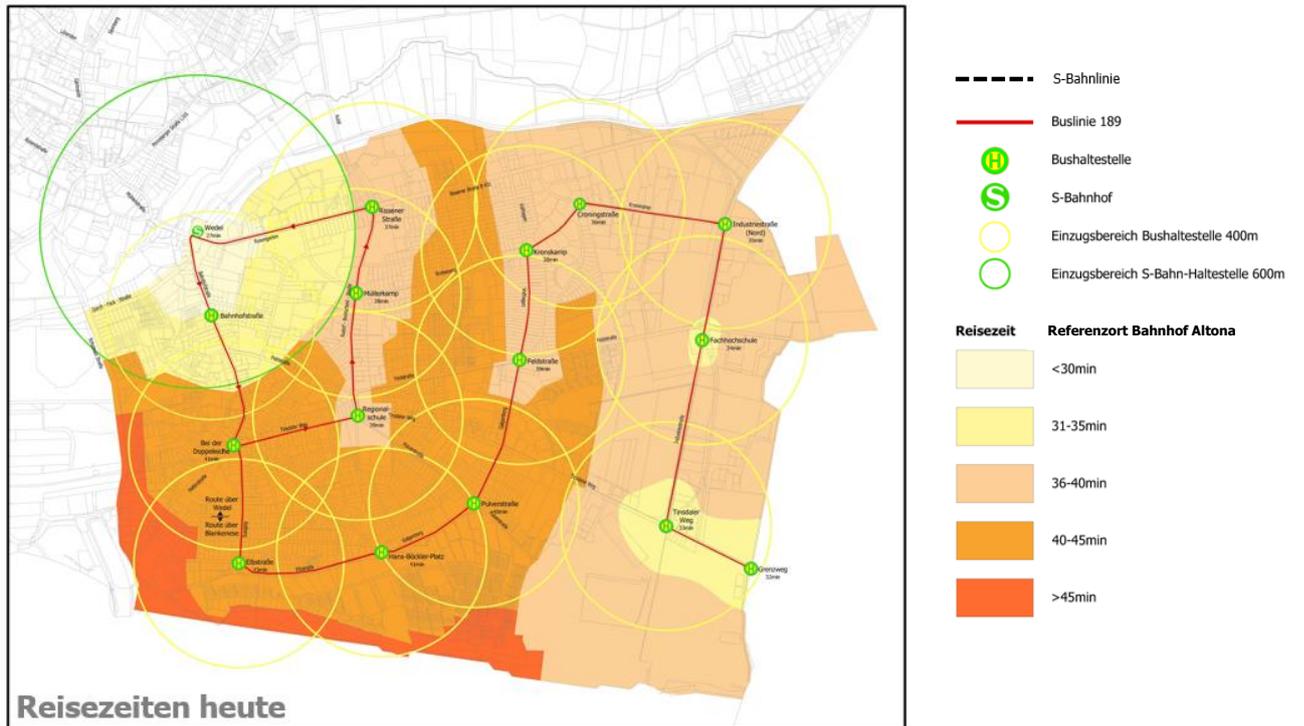


Abbildung 119: Reisezeitvergleich ohne und mit S-Bahnhof Wedel Ost¹⁷

¹⁷ ARGUS Stadt und Verkehr, Fahrgastpotenzialuntersuchung 2.S-Bahnhof Wedel, Hamburg, 2011 – Referenzort Bahnhof Altona

5.4.2 Busverkehr

Folgende Anforderungen an die Entwicklung des Busnetzes in Wedel sind von zentraler Bedeutung (vgl. Abbildung 120):

- Stadtentwicklung Wedel Nord durch neue Buslinie erschließen, die über den Bahnhof hinaus mit anderen Stadtteilen verknüpft werden sollte (vgl. Abbildung 121 und Abbildung 122)
- Auf der Grundlage einer neuen Buslinie ggf. Begradigung des Linienvlaufes der Linie 189
- Erschließung Hafens
- Erschließung Fachmarktzentrum Wedel Ost
- Moorwegsiedlung enger vertaktet anbinden (Verknüpfung mit S-Bahn!)
- Schulau Ost: kürzere Fahrzeiten zum Bahnhof
- Herausnahme der Linie 189 aus der Bahnhofstraße prüfen
- Generelle größere Anschlusssicherheit (auch künftig mit ggf. weiterem S 1- Halt)

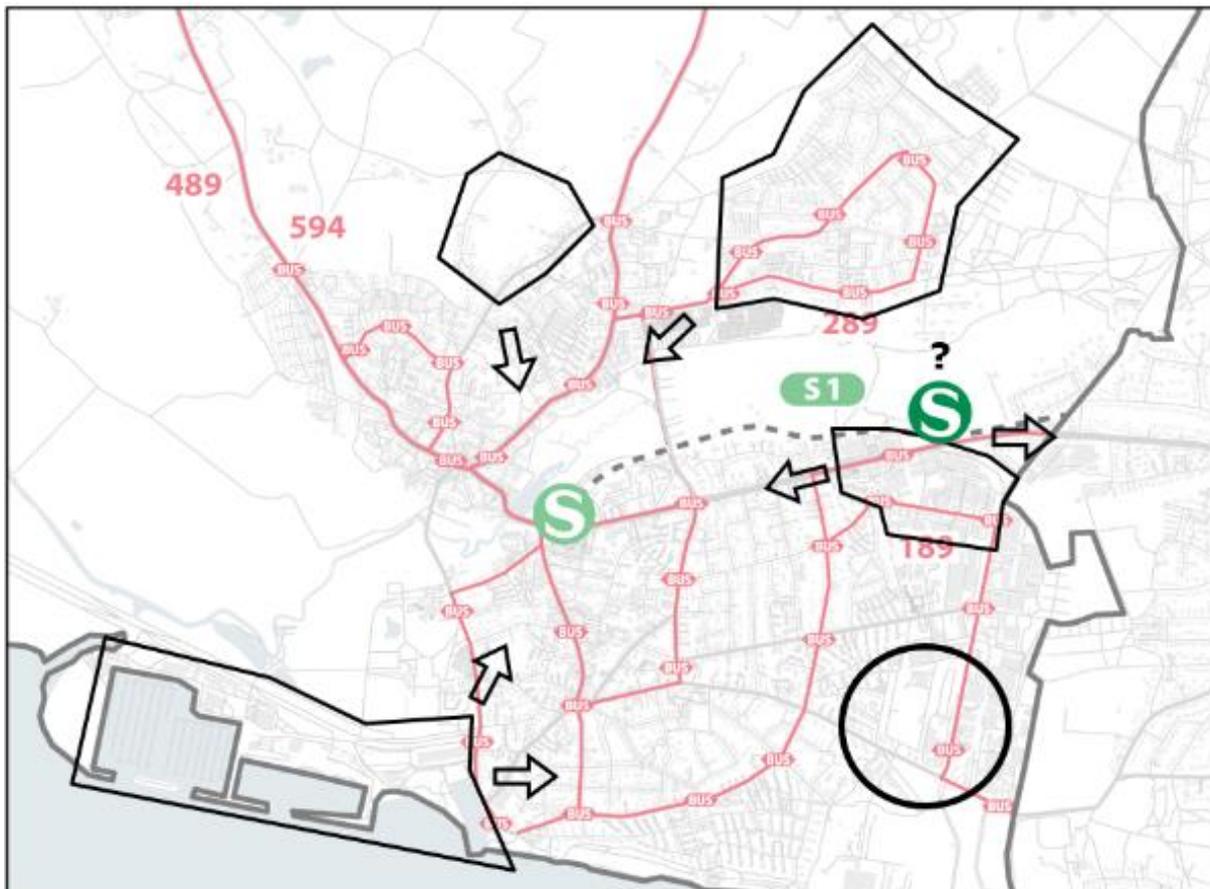


Abbildung 120: Bereiche mit angestrebten Verbesserungen der Erschließung

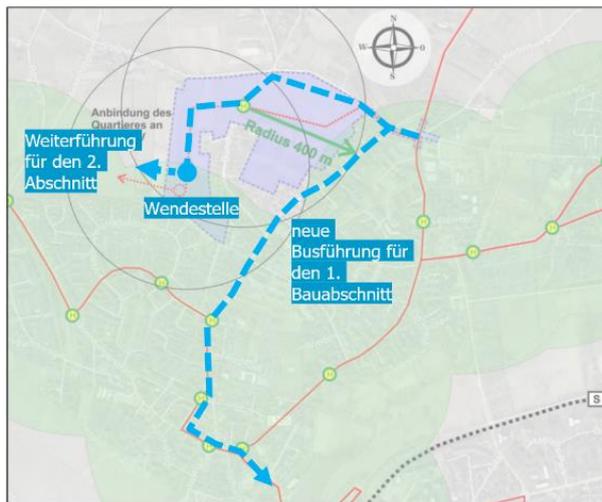


Abbildung 121: Potenzielle Stadtbuserschließung Wedel Nord, 1. Bauabschnitt

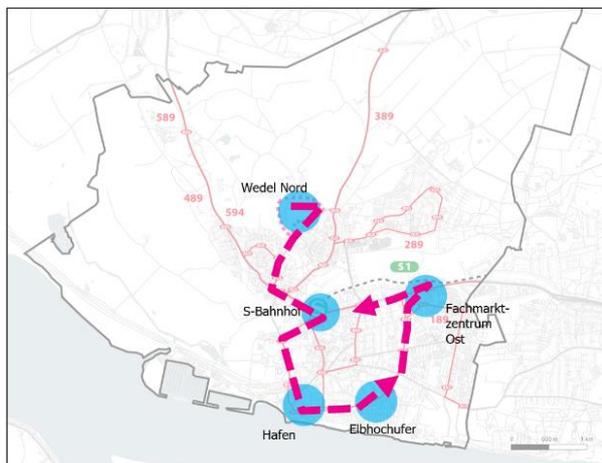


Abbildung 122: Optionaler Linienweg einer neuen Stadtbuslinie

Eine genauere Festlegung des Linienweges einer potenziellen neuen Stadtbuslinie macht vertiefende Untersuchungen erforderlich, die u.a. Nachfragepotenziale, Fahr- und Umlaufzeiten, Fahrplan-Integration berücksichtigt.

Die Bushaltestellen in Wedel werden systematisch barrierefrei umgebaut. Die mit höchster Priorität für entsprechende Erneuerungsmaßnahmen vorgesehenen 13 Haltestellen sind in Abbildung 123 abgebildet.

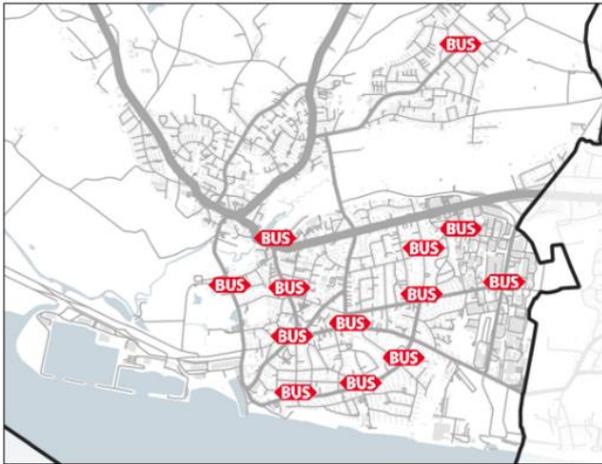


Abbildung 123: Bushaltestellen mit hoher Priorität zum barrierefreien Ausbau

Zur Zeit beziehen die Bedienggebiete der bestehenden free floating- und OnDemand-Angebote in Hamburg Stadtrandkommunen noch nicht mit ein (vgl. Abbildung 124). Im Zuge der Nachfrageentwicklung sowie der strategischen Unternehmensausrichtung kann sich dies künftig ändern. Die regelmäßige Kommunikation mit den Anbietern ist empfehlenswert, um zukünftig die Ausdehnung von flexiblen Angebotsformen auch in Wedel überhaupt zu ermöglichen und zu forcieren.

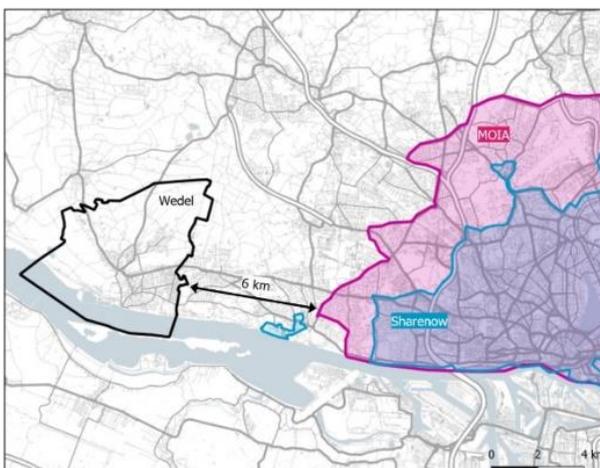


Abbildung 124: free floating und OnDemand-Angebote

5.5 Mobilitätsservices

5.5.1 Expansion CarSharing

Beim CarSharing wird zwischen den Systemen free floating (vgl. Kap. 5.4) und stationsbasiert unterschieden. Fahrzeuge in free floating Systemen haben keine festen Parkplätze und können wie private

Fahrzeuge auf öffentlichen Parkplätzen geparkt werden. In stationsbasierten Systemen sind für die Car-Sharing Fahrzeuge Parkbereiche reserviert. Untersuchungen haben gezeigt, dass stationsbasierte Systeme eher dazu führen, dass Anwohner kein eigenes Fahrzeug mehr benötigen.

In Deutschland ist die Anzahl an CarSharing-Fahrzeugen und -Nutzern in den letzten Jahren konstant angestiegen. Gab es in 2010 noch weniger als 250.000 Nutzer von CarSharing Angeboten, wird die Anzahl bis Ende 2022 auf knapp 3,4 Millionen geschätzt. Die inzwischen straßenverkehrsrechtlich geklärte Anordnungsmöglichkeit von Parkplätzen im öffentlichen Raum als ausschließlich für CarSharing-Fahrzeuge nutzbar, unterstützt diesen Trend und kann auch kommunalpolitisch als wichtiges Förderinstrument angewendet werden. Die Wedeler Strukturen und Ausgangsbedingungen weisen auf ein erhebliches Entwicklungspotenzial hin.

Das stationsgebundene CarSharing-Angebot in Wedel wird gezielt mit aktiver Unterstützung der Stadt ausgebaut. Dazu zählt das Ausweisen von CarSharing-Stellplätzen und gegebenenfalls in Kombination mit der Ausschreibung des Betriebs einer Flotte die Einbeziehung von E-CarSharing. Finanzielle und organisatorische Fördermaßnahmen sind möglich.

Eine Strategie zur Implementierung beginnt mit der Organisation eines Prozesses, an dem alle wesentlichen Akteure eingebunden werden:

- Stadtwerke als Systemdienstleister im Austausch mit Interessenten, potenziellen Nutzern, potenziellen Betreibern etc. (Große Betriebe, Projektentwickler, Wohnungsunternehmen, Stadt)
- Wünsche definieren / Bedürfnisse der Wedeler:innen klären (Markt- und Meinungsforschung)
- Ermittlung der Finanzierungsbedingungen und ggf. Bedarf Anschubfinanzierung / Mindestabnahme
- Identifikation und Freigabe geeigneter Flächen, dabei ist auch öffentlicher Raum zu betrachten

Die Verteilung der Stellplätze innerhalb der Stadt sollte u.a. analog zur Wohndichte verteilt werden und zusätzlich beliebte Ziele wie Bahnhof, Hafen oder Arbeitsplatzschwerpunkte einbeziehen.

5.5.2 Einrichtung StadtRad System

Die Einrichtung eines StadtRad System unterstützt multimodales bzw. intermodales Mobilitätsverhalten. Es erhöht Flexibilität und Komfort für die Mobilität ohne eigenes Auto. Ferner unterstreicht ein solcher Service die touristische Attraktivität der Stadt.



Quelle: hamburg.de



Quelle: hamburg.de

Abbildung 125: Beispielbilder StadtRad Hamburg¹⁸

Für Wedel ist ein stationsgebundenes Leihsystem sinnvoll. Es macht das Angebot für die Kunden planbar (gezielte und nicht nur spontane Nutzung), vereinfacht die Umverteilung der Leihräder (Redistribution) und reduziert Konflikte mit falsch abgestellten Leihrädern. Ein automatisiertes System ermöglicht eine einfache sowie schnelle Ausleihe (z. B. mit einer App) und senkt langfristig die Betriebskosten.

Die relevanten Ausgangsbedingungen für den Erfolg eines Leihradsystems sind als positiv zu bewerten (vgl. Abbildung 126). Vieles hängt jedoch auch von dem investierten Ehrgeiz und der Finanzierung ab.

¹⁸ www.stadtrad-hamburg.de

Variable	Erläuterung	Bewertung – Grundpotenzial
Größe des Bedienegebiets	Urbanes Bedienegebiet von etwa 9 km ²	
Raum- und Siedlungsstruktur	kompakte Siedlungsschwerpunkte; schnelle Erreichbarkeit mit dem Fahrrad; Teil der Metropolregion: starke Arbeits- und Freizeitverflechtung vorhanden	
Bevölkerungsdichte	Urbaner Charakter mit einer Bevölkerungsdichte von zum Teil über 200 EW/ha	
Ausbau des ÖPNV	Möglichkeit von Verknüpfungen (z. B. Bahnhof) und Ergänzungen (z. B. Moorwegsiedlung) zwischen Leihradsystem und ÖPNV vorhanden	
Bestehende Radinfrastruktur	Weitestgehend vorhanden und nutzbar, aber mit Verbesserungsbedarf in Qualität sowie Quantität	
Topographie	Grundsätzlich sehr gut geeignet, da meist ohne starke oder lange Steigungen befahrbar	
potenziellen Zielgruppen	<p>1) Erwerbstätige und Studierende: Arbeitsein- und Auspendelnde (intermodale Verknüpfung insbesondere am Bahnhof) sowie Binnenpendelnde innerhalb Wedels, welche nicht auf ein privates Fahrrad zurückgreifen.</p> <p>2) Gelegenheitsnutzende und Tourist:innen, welche nicht auf ein privates Fahrrad zurückgreifen: für Erledigungen, für Freizeitaktivitäten, zum Einkaufen</p>	

Abbildung 126: Erfolgsfaktoren für ein StadtRad-System in Wedel¹⁹

Es ist kein kostendeckender Betrieb zu erwarten. Eine rückholbare, aber ehrgeizige Erprobungsphase erscheint angemessen, beispielsweise über einen Zeitraum von zwei Jahren. Die Fahrradmodelle sollen robust, hochwertig und wiedererkennbar sein, inkl. Lastenpedelecs. Die Stationen sollten gleichmäßig verteilt sein, etwa im Abstand von 300 bis 600 m zueinander. Wichtig ist eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit, die Akzeptanz und Aufmerksamkeit schafft. Eine übergreifende Nutzung zwischen den Systemen von Hamburg und Wedel ist anzustreben.

Das neue Fahrradleihsystem sollte in der Erprobungsphase ein Netz von 10-15 Stationen und etwa 100-150 Leihräder umfassen. Nach der Etablierung des Systems ist mit einer Nachfragerhöhung zu rechnen. Das Zielnetz liegt bei etwa 30 Stationen und etwa 250-300 Leihrädern. Um die Investitionskosten während der Erprobung gering zu halten, bieten sich markierte Aufstellflächen ohne Terminal und ohne Halterungen an.

Als Stationsstandorte eignen sich insbesondere verdichtete Wohngebiete, Arbeitsplatzschwerpunkte und Hochschulen, stark frequentierte Verknüpfungspunkte mit dem ÖPNV oder Einzelhandelsnutzungen sowie wichtige Freizeitziele und gastronomische Schwerpunkte. Die Nähe zu übergeordneten Radrouten ist ebenfalls anzustreben.

¹⁹ Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie/ Universität Stuttgart (2015): Evaluation der Modellprojekte Öffentliche Fahrradverleihsysteme. Wuppertal/Stuttgart

Unter diesen Prämissen weisen 15 Stationen eine hohe Eignung auf (vgl. Abbildung 127).

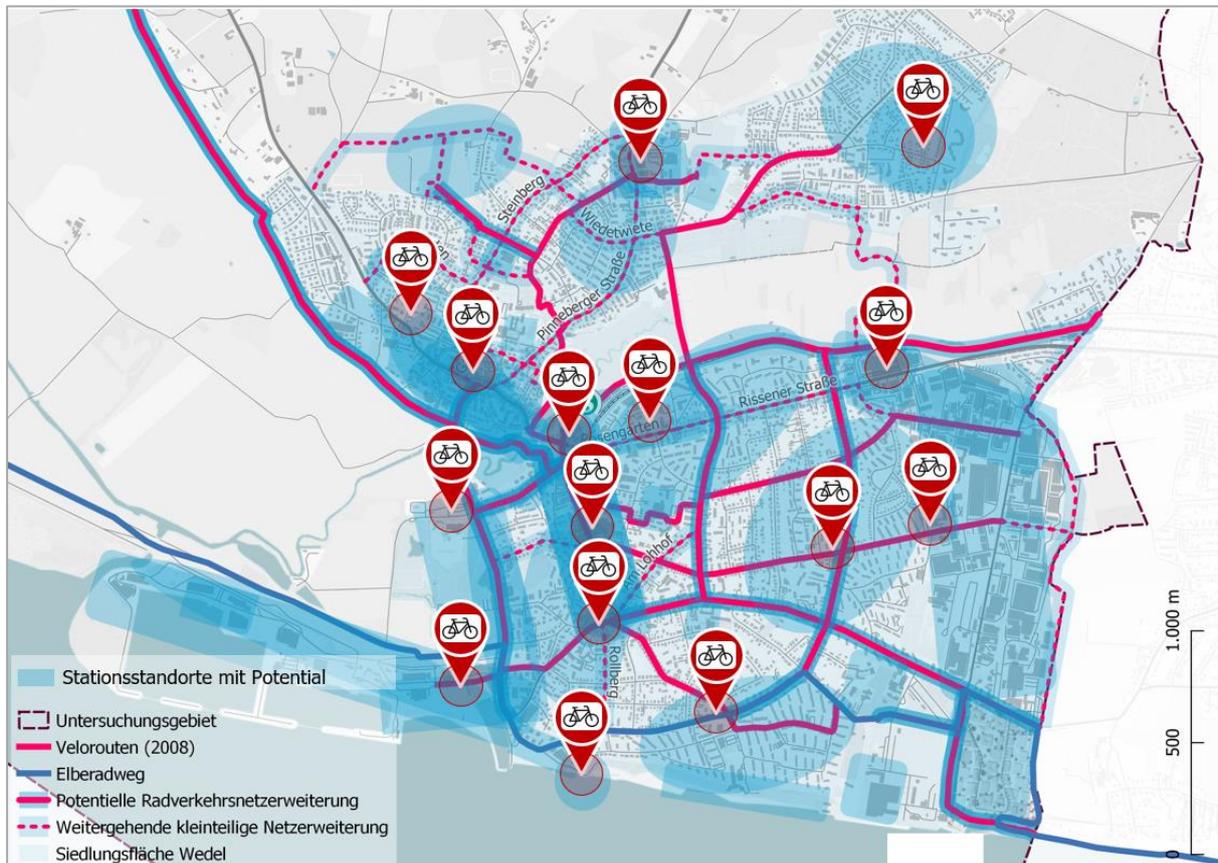


Abbildung 127: Potenzielle Stationsstandorte in der ersten Ausbauphase

5.5.3 Ausweitung des Ladesäulennetzes,

Für die Planung der Anzahl an Ladepunkten ist der zukünftige Bedarf entscheidend. Deutschlandweit wird damit gerechnet, dass in 2030 20 % (9 Mio.) aller PKW vollelektrisch sein werden und ca. 50 % der Neuzulassungen. Für die Vorhersage der Anzahl an Ladevorgängen in 2030 wird eine Szenario Berechnung für den ePkw Bestand in Gesamtdeutschland auf Wedel übertragen.

	Pkw-Bestand	Einwohner	Kfz-Dichte	Privat	Gewerblich	Anteil Gewerblich
Wedel (2020)	16.552	32.152	514	14.747	1.805	11%
Deutschland	47.095.784	83.200.000	566	42.014.205	5.067.448	11%

Tabelle 1: Pkw Bestand - Vergleich Wedel zu Deutschland²⁰

Bei einer Ladevorgangverteilung von 80 % zu Hause – 20 % der Ladungen im öffentlichen Raum und 3.000 elektrisch betriebenen Fahrzeugen in Wedel im Jahr 2030, müsste für 750 Ladevorgänge pro Woche und 39.000 Ladevorgänge im Jahr eine Infrastruktur zur Verfügung stehen.

Die Kriterien für die Ausweitungstrategie sind

- Wirtschaftlichkeit
- Umfang
- Technische Bewertung
- Standortbewertung
- Skaleneffekte

Pro Jahr sollte es einen Ausbau von ca. 3 weiteren Ladesäulen im Stadtgebiet Wedel bis 2030 geben. Im Jahr 2030 ist dann von ca. 33 Ladesäulen mit 66 Ladepunkten in Wedel im öffentlichen Raum zu rechnen. Die maximale Auslastung pro Woche sind ca. 1.400 Ladevorgänge. Der strategische Fokus liegt dabei auf Wohngebieten.

5.5.4 Trends und Smart City Lösungen

Neben rein quantitativen Veränderungen ist zukünftig von qualitativen, insbesondere technischen Entwicklungen und von Veränderungen der Lebensstile auszugehen. Die Digitalisierung dominiert alle Trends und manifestiert sich bereits in den Mobilitätsangeboten („smart city“). Eine spezielle Form der technischen Weiterentwicklung ist das automatisierte und daran anknüpfend das autonome Fahren – es könnte in einer fernerer Zukunft den gesamten Verkehr revolutionieren. Bereits jetzt sind autonome Bus-Shuttles in der Erprobung.

²⁰ Stadtwerke Wedel, E-Ladesäulen-Ausbau Wedel, Wedel, 2020

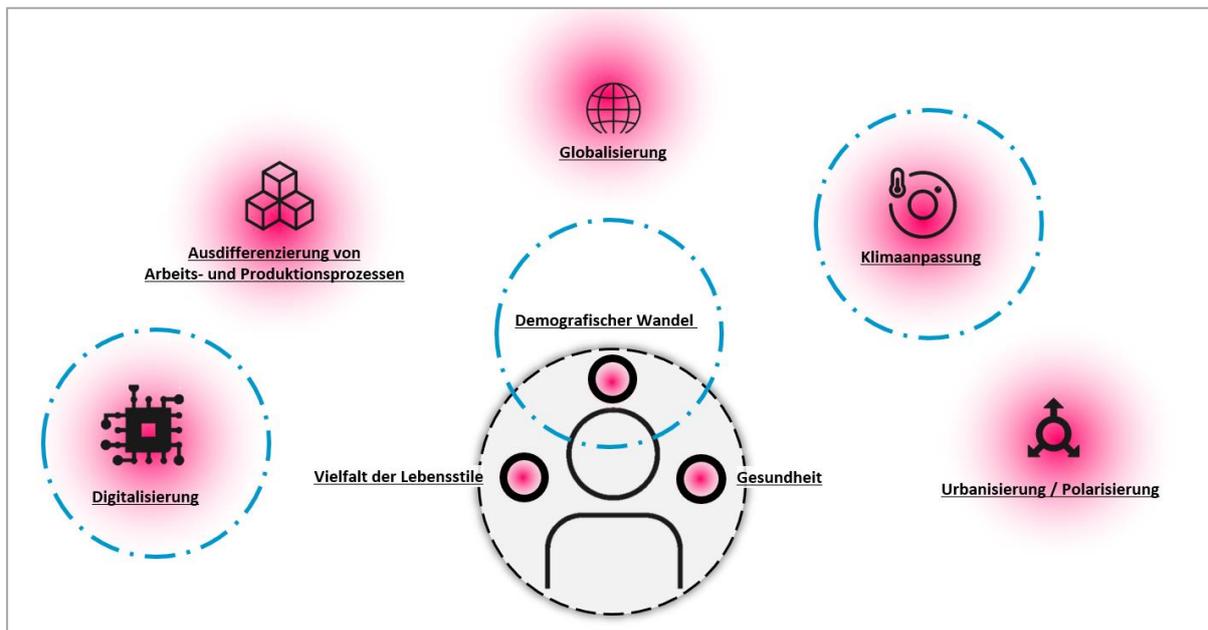


Abbildung 128: Übergeordnete Trends

Automatisiertes Fahren

Im Hinblick auf die Entwicklung des automatisierten Fahrens gibt es nach wie vor viele offene Fragen technischer, rechtlicher oder ethischer Art.

Unter verkehrsplanerischen Gesichtspunkten ist zu betonen, dass die Entwicklung insbesondere für den ÖPNV zu deutlichen Angebotsverbesserungen führen kann. Gerade im Verhältnis zum MIV ist ein technischer Vorsprung beeinflussbar. Erste Testprojekte laufen bereits und es gibt eine permanente Fortentwicklung der Fahrzeugtechnik.

Apps

Mobilitätsapps erleichtern den Zugriff auf Mobilitätsoptionen. Ziel für Wedel ist der Ausbau und Verknüpfung der Angebote und ggf. die Ankopplung an bestehende Systeme.

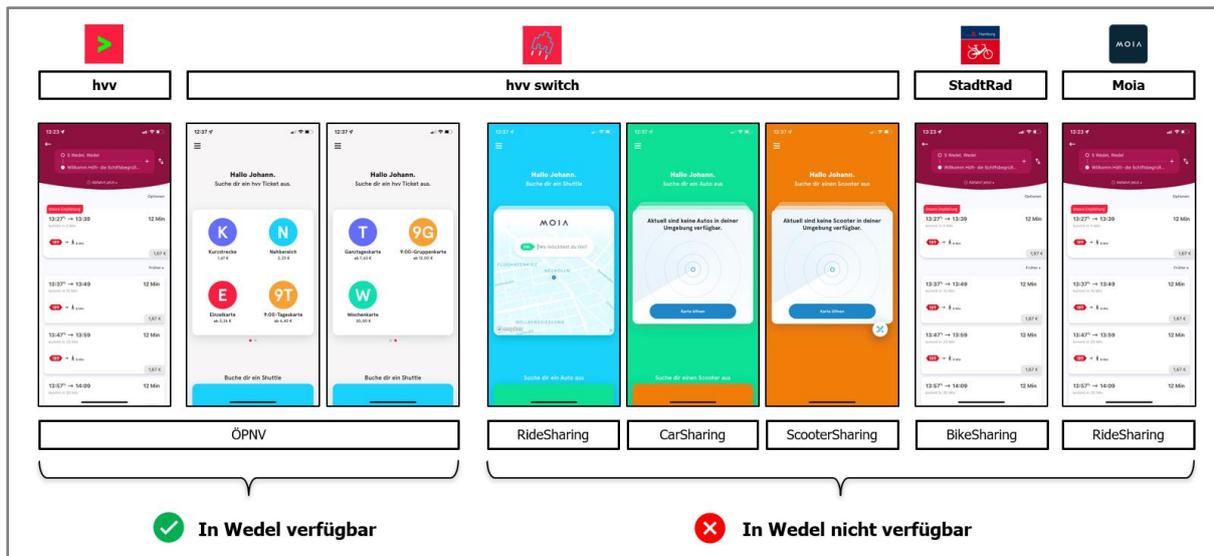


Abbildung 129: Mobilitätsapps

Die Einführung einer Handy-Applikation mit umfassenden und einfach handhabbaren Mobilitätsinformationen und ggf. Buchungsanwendungen wird angestrebt. Digitalisierungsangebote im Verkehr, insbesondere auch 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.

Smarte Liefer- und Ladezone

Ein App-basiertes Buchungssystem von Liefer- und Ladezonen ermöglicht es, Zeitbereiche der Nutzung von Liefer- und Ladezonen digital zu reservieren und somit die entsprechenden Flächen effektiver zu nutzen (vgl. Abbildung 130). Bodensensoren überwachen die Nutzung. Eine digitale Anzeige macht Buchungen deutlich.

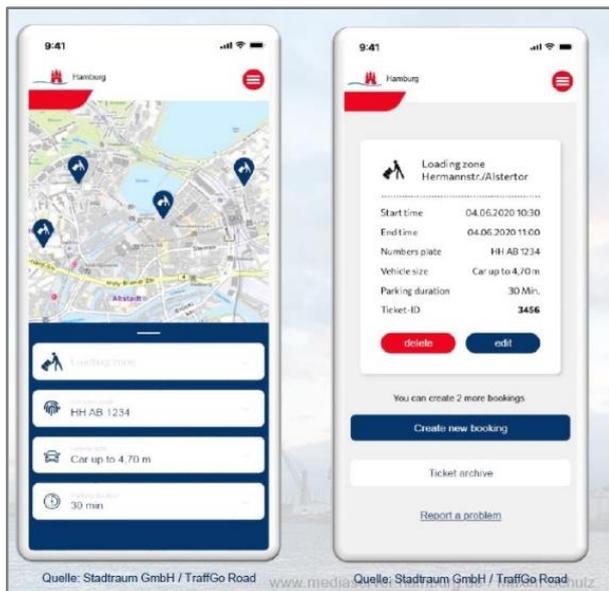


Abbildung 130: Appdarstellung Buchungssystem²¹

App-gesteuerte Fahrradboxen oder Verschlussysteme

Perspektivisch soll dem erhöhten Anspruch an Diebstahlsicherheit durch Anlagen begegnet werden, die das Einschließen von Fahrrädern ermöglichen (vgl. Kap. 5.3). Ein App-gesteuertes Sharingsystem könnte eine geeignete Lösung darstellen (vgl. Abbildung 131). Bei dieser Art von Fahrradparkanlage ist das Öffnen und Schließen der Boxen / Verschlussysteme via Smartphone-App geregelt. Die Buchung ist über ein Monatspass oder durch stundenweise Reservierung möglich. Es gibt Lademöglichkeit für E-Bikes und die Stromzufuhr davor kommt via Solar- oder Batteriebetrieb. Die Parkanlage gibt Schutz vor Witterung und Diebstahl.



Abbildung 131: Fahrradbox bikeep²²

²¹ Freie und Hansestadt Hamburg, Smarte Liefer- und Ladezonen, Hamburg, 2022

²² www.ziegler-metall.de

E-Scooter Leihsystem

E-Scooter-Leihsysteme haben eine starke Ausbreitungsdynamik. In Hamburg gibt es bereits sechs aktive Anbieter. An den Haltepunkt am entgegengesetzten Linienende der S 1 (Wellingsbüttel / Poppenbüttel) laufen gezielte Erprobungen solcher Angebote.

Erste Erfahrungen deuten an, dass E-Scooter einen Beitrag zur Mobilitätswende leisten können. Gerade in der Kombination mit dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und als Teil multimodaler Mobilitätsstile scheinen sie ihre Stärken zu haben. Aber unreguliert erzeugen sie Störungen. Der rechtliche Rahmen für die Regulierung von E-Scooter-Angeboten ist unsicher. Vereinbarungen zwischen Kommune und Anbieter sind zu empfehlen.

Coworking

Coworking Spaces vermindern die Anzahl an Kfz-Fahrten, da sie in der Regel in der Nähe zum Wohnort gesucht werden. Diese Gemeinschaftsbüros sind meist zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar. Die Weiterentwicklung entsprechender Angebote ist auch unter diesem Blickwinkel empfehlenswert.

Die Thematik digitalisierter nachfrage-orientierter Angebote im Öffentlichen Personennahverkehr wird in Kap 5.4.2 behandelt.

6 PRIORISIERUNG

Die Vielzahl der Handlungsansätze und Maßnahmenempfehlungen macht eine vertiefende Betrachtung hinsichtlich der Prioritätensetzung erforderlich. Folgende Kriterien sprechen für eine hohe Priorität der Handlungsbausteine:

- Großer Umsteigeeffekt – weg vom Auto – zu erwarten
- Steigert die Verkehrssicherheit
- Erhöht die Stadtqualität
- Sozial verträglich
- Günstige Finanzierungsbedingungen
- Einfache Realisierbarkeit

Die Bewertung der Merkmale und Folgen von Handlungsbausteinen anhand der Kriterien ist wiederum anhand jeweils mehrerer Indikatoren möglich:

Umsteigeeffekt	<ul style="list-style-type: none"> – Attraktivitätssteigerung der Alternativen – Für Segmente (Entfernungsbereiche, Fahrtziele und -zwecke usw.) mit besonders günstigen Wettbewerbsbedingungen i.Vgl. zum Kfz – Verringerung der Erreichbarkeit / Schnelligkeit im Kfz-Verkehr
Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> – Entschleunigung – Verbesserung von Sichtbeziehungen – Klarheit und Vereinfachung von Abläufen
Stadtqualität	<ul style="list-style-type: none"> – Weniger Emissionen – Weniger Stress – Aufwertung des Stadtbildes und des städtischen Zusammenhangs
Sozialverträglichkeit	<ul style="list-style-type: none"> – Unterstützung sensibler / hilfsbedürftiger Personengruppen – Bezahlbarkeit von Angeboten / Verkehrsmittelnutzung / Teilhabe – Geringe soziale Folgekosten
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> – Niedrige Kostendimension – Förderfähigkeit – Geringer erwarteter Einsatz von städtischen Eigenmitteln
Realisierbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> – Wenig Zielkonflikte, insbesondere mit übergeordneten Verwaltungsebenen – Wenig Voraussetzungen zu erfüllen (z.B. Flächenerwerb, Änderungen anderer Funktionen) – Eigenständige Umsetzungsmöglichkeit

Jeder Handlungsbaustein wurde hinsichtlich jedes Kriteriums mit einer vierstufigen Einordnung bewertet - basierend auf begründeten Abschätzungen auf der Grundlage von Erfahrungswerten (ohne explizite wissenschaftliche Nachweise). Die Punkteanzahl für die Kriterienerfüllung wurde aufsummiert und entsprechend wurde jedes Handlungsfeld einer Prioritätsstufe zugeordnet (vgl. Tabelle 2).

	Umsteige- effekt	Verkehrs- sicherheit	Stadt- qualität	Sozial verträglich	Finanzier- barkeit	Realisier- barkeit	Prioritäts- stufe
Perspektive Kfz-Verkehrsnetz	o	+	+	o	o	+	2
Ausdehnung Tempo 30	o	++	+	+	+	+	1
Umbau Bahnhofstraße	+	+	++	+	o	+	1
Mobilitäts- und Fahrradstation	++	o	+	+	o	-	2
Verknüpfung Bahnhof-Bahnhofstr.	o	+	++	+	o	-	1 - 2
Ausbau Radverkehrsnetz	++	+	+	+	+	+	1
Erleichterung Fahrradparken	+	o	o	+	+	+	2
Stärkung Fußverkehr	o	+	+	+	+	+	1*
Schulwegsicherung	o	++	o	+	+	o	1
ÖPNV-Entwicklung	+	o	o	+	+	o	1*
Expansion CarSharing	+	o	o	+	o	-	3
Einrichtung StadtRad-System	+	o	o	+	o	-	3
Integration der B 431	o	++	++	o	o	-	1
Ausweitung Ladesäulennetz	-	-	o	o	+	+	3
Initiierung smart city	+	o	o	o	+	o	3

* entsprechend des Beschlusses des Planungsausschusses

Tabelle 2: Herleitung von Prioritäten der 15 Handlungsfelder

Diese Einstufung ist grob und hat empfehlenden Charakter. Einzelne Einstufungen müssen diskutierbar bleiben, so dass letztendlich auch weitere Handlungsbausteine in die höchste Prioritätsstufe gelangen können.

Innerhalb der priorisierten Handlungsbausteine sind nachfolgend benannte Maßnahmen besonders erfolgversprechend bzw. zuerst durchzuführen (vgl. Tabelle 3):

Ausdehnung Tempo 30	Innenstadtnahe Abschnitte neu regeln, z.B. Feldstraße, Lohhof
Umbau Bahnhofstraße	Verkehrsversuch organisieren und durchführen
Ausbau Radverkehrsnetz	Planung und Umbau auszuwählender Straßen und Wege
Schulwegsicherung	F-LSA Mühlenstraße versuchsweise einrichten, Querungshilfen in der Pinneberger Straße und im Breiten Weg schaffen; Hol- und Bringverkehre systematisch umorganisieren
Integration der B 431	Planung, Abstimmung und Umbau Knotenpunkt Bahnhofstraße / Mühlenstraße; Fokus Innenstadt (Mindestanforderungen im gesamten Stadtgebiet erfüllen)
Stärkung Fußverkehr	Vorauswahl treffen und Umbau von wichtigen Knotenpunkten, z.B. Breslauer Str. und Königsberger Str.; Netz von Sitzgelegenheiten gezielt vervollständigen
ÖPNV-Entwicklung	Varianten einer neuen Buslinie vertiefend untersuchen in Abstimmung mit der SVG

Tabelle 3: Vorzuziehende Maßnahmen innerhalb der Priorisierten Handlungsfelder

Folgende Maßnahmen innerhalb der Handlungsbausteine mit der zweit- und dritthöchsten Priorität sind als vorrangig zu betrachten (Tabelle 4 und Tabelle 5):

Perspektive Kfz-Verkehrsnetz	Effekte der nördlichen Verbindungsstraße untersuchen und ggf. realisieren; Möglichkeiten von Netzunterbrechungen prüfen, ggf. realisieren
Mobilitäts- und Fahrradstation	Planung von Gebäude und ZOB beginnen
Verknüpfung Bahnhof-Bahnhofstr	Umbau Knotenpunkt Bahnhofstraße / Mühlenstraße planen, mit LBV abstimmen, umsetzen (→ Integration B 431)
Erleichterung Fahrradparken	Nachrüstung in Schwerpunktbereichen; Einführung besonders diebstahlsicherer Anlagentypen; Prüfung Abstellangebote im Bestand

Tabelle 4: Vorzuziehende Maßnahmen innerhalb der Handlungsfelder mit zweithöchster Priorität

Expansion CarSharing	Gespräch mit potenziellen Betreibern und Nachfragern organisieren
Einrichtung StadtRad-System	Finanzierung klären; ausschreiben
Ausweitung Ladesäulennetz	Kooperation mit Stadtwerken weiter entwickeln; Flächensuche
Initiierung smart city	Vertiefende Prüfung Scooter-Optionen; Beobachtung der Digitalisierungslösungen verankern und experimentieren, z.B. app-gesteuertes Fahrradparken

Tabelle 5: Vorzuziehende Maßnahmen innerhalb der Handlungsfelder mit dritthöchster Priorität

Die Handlungsbausteine mit der höchsten Priorität werden aktiv und im Zusammenhang der Einzelmaßnahmen miteinander angegangen. Es werden jeweils die priorisierten Einzelmaßnahmen vorgezogen. Auch die Handlungsbausteine mit zweit- oder dritthöchster Priorität werden begonnen. Impulse von außen können zu schnellem Handeln drängen, auch wenn es sich um Themen der nachgeordneten Prioritätsstufen handelt. In besonderen Fällen kann das Abwarten auf absehbare Veränderungen des Handlungsrahmens sinnvoll sein (z.B. neuer Rechtsrahmen, Finanzierungsbedingungen oder Grundsätze des LBV). Hinsichtlich der Finanzierungsmöglichkeiten können Abstimmungen mit den übergeordneten Verwaltungsebenen ggf. die Prioritätensetzung noch ändern. Die Prioritäten werden aufgelistet und regelmäßig fortgeschrieben. Prioritäten spiegeln Wichtigkeit wider, nicht zwingend schnelle Umsetzung (hängt vom erforderlichen Vorlauf ab).

7 ZUSAMMENFASSUNG

Die Stadt Wedel verabschiedet ein gesamtstädtisches Mobilitätskonzept, das die neue Leitschnur für die kommunale Verkehrsentwicklung darstellt. Auf Grundlage der Analyse der momentanen Verkehrssituation und den in umfangreichen Beteiligungsformaten herausgearbeiteten Wünschen der Bürger:innen für das zukünftige Mobilitätsangebot wurden insgesamt 15 Handlungskonzepte erarbeitet, die den Teilsystemen der Verkehrsarten zugeordnet werden können.

Das Netz des **motorisierten Individualverkehrs (MIV)** wird im Zuge der Stadtentwicklung Wedel Nord weiterentwickelt. Am künftigen nördlichen Siedlungsrand soll eine städtische Straße mit Verbindungsfunktion angelegt werden. Für die **Ortsdurchfahrt der B 431** wird eine Umgestaltung angestrebt, die eine verbesserte funktionale und städtebauliche Integration der Straße im zentralen Abschnitt zum Ziel hat. Das Vorbehaltsstraßennetz wird im innerstädtischen Bereich reduziert. Im eher untergeordneten Straßennetz sind Einbahnstraßensysteme und Netzunterbrechungen kleinteilig denkbar, jedoch in eigenen vertiefenden Planungen zu ermitteln. Die Anordnung von **Tempo 30** soll nach den Maßgaben des aktuell gültigen Straßenverkehrsrechts ausgedehnt werden. Dies bezieht Straßen des Vorbehaltsnetzes mit ein. Empfohlen wird eine nahezu flächendeckende Tempo-30-Regelung im erweiterten Stadtzentrum sowie teilweise darüber hinaus.

Die weitreichenden defizitären **Fußverkehrsbedingungen** sollen insbesondere in der **Bahnhofstraße** sowie im Übergang zwischen Bahnhof und Bahnhofstraße angegangen und deutlich aufgewertet werden. Hier sind Umverteilungen der Verkehrsflächen und aufenthaltsorientierte Ansätze geplant. Im Sinne der besonders schutzbedürftigen Schüler:innen sollen die wesentlichen Verkehrssicherheitsprobleme in den Schnittstellen der **Hauptschulwege** mit dem Vorbehaltsstraßennetz fokussiert und vorwiegend mit Querungshilfen ausgestattet werden. Das **Modellquartier Elbhochufer** wird mit einer großen Bandbreite kleinteiliger Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs beplant. Beispielsweise der Rückbau der Fahrbahnfläche in Knotenpunkten auf ein notwendiges Maß kann die Sicht- und Querungsbedingungen deutlich verbessern. Eine ausgewogene Berücksichtigung des ruhenden Kfz-Verkehrs zielt auf das Machbare ab und verspricht trotzdem spürbare Fortschritte hinsichtlich der Verkehrssicherheit und Bewegungsfreiheit Zufußgehender. Über die Angebote für den gehenden Verkehr hinaus sollen die Möglichkeiten für das Pausieren und Verweilen – gerade zugunsten weniger belastbarer Verkehrsteilnehmer:innen – systematisch mitgedacht und konkret aufgewertet werden. Das Modellquartier dient als Vorbild für weitere Stadtbereiche mit entsprechendem Sanierungsbedarf.

In Anbetracht der erkennbar sehr guten Voraussetzungen für den **Radverkehr** in Wedel, die die Stadtstrukturen bieten, ist ein umfangreicher Bedarf nach besseren Radverkehrsverhältnissen zu decken. Die Weiterentwicklung eines Radverkehrsnetzes übergeordneter Routen schließt alle wesentlichen Verkehrserzeuger auf kurzem Wege an dieses Netz an. Es ist mit der Zielsetzung verknüpft, auf den entsprechenden Wegen und Straßen für sehr gute Befahrungsmöglichkeiten zu sorgen. Dies bezieht alle

relevanten Qualitäten für Radfahrende mit ein, wie z.B. Komfort, Direktheit und Sicherheit. Dies kann unter Berücksichtigung der jeweils übrigen Ansprüche an den Verkehrsraum und den räumlichen Gegebenheiten sehr unterschiedliche Radverkehrsführungen mit sich bringen, wie z.B. Fahrradstraßen, geschützte Radfahrstreifen oder Radverkehr auf ebeneren Fahrbahnoberflächen. Eine Besonderheit stellen die Knotenpunkte dar. Über den fließenden Radverkehr innerhalb des Stadtgebietes und ggf. stadtgrenzen-überschreitend hinaus ist die **Verknüpfung zwischen Radverkehr und S-Bahn** ein essenzieller Ansatzpunkt, um auch die Pendlerwege vom Kfz-Verkehr auf Bike-and-Ride zu verlagern. Dabei ist eine größtmögliche Qualität und Quantität – auch vor dem Hintergrund der Stadtentwicklung in Wedel Nord – anzustreben und bestehende Angebote nach Möglichkeit inwertzusetzen (z.B. durch Verknüpfung mit einer Stegverbindung zum Bahnsteig). Zusätzlich sollen die **Fahrradparkmöglichkeiten** an verschiedenen nachfragestarken Orten erweitert und anspruchsgerecht angeboten werden.

Das Angebot des **Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)** soll sowohl im Schienenverkehr als auch im Busverkehr so erweitert werden, dass die Gesamtattraktivität spürbar zunimmt. Die planerische Verantwortlichkeit liegt jedoch bei übergeordneten Ebenen, so dass zum Teil im Wege von Überzeugungsarbeit und konzeptioneller Vorarbeit Einfluss zu nehmen ist. Die seit geraumer Zeit bestehende Forderung nach einem zweigleisigen Ausbau der S 1 bis nach Wedel sowie einem zweiten S-Bahn-Halt in Wedel Ost wird kontinuierlich gestellt und aufrecht erhalten. Das Busverkehrsnetz in Wedel profitiert bereits aktuell von den Angebotserweiterungen im Kreisgebiet, z.B. nach Pinneberg und Norderstedt. Innerstädtisch ist die Einrichtung einer neuen Buslinie zur Erschließung von Wedel Nord zu betonen, die auch Möglichkeiten der Weiterführung über den Bahnhof Wedel hinaus eröffnet und damit tendenziell unterversorgte Stadtquartiere, wie z.B. den Hafen oder das Fachmarktzentrum Wedel Ost, direkter an ein neues Buslinienangebot anbinden kann. Eine gleichzeitige Anpassung der Linie 189 ist in diesem Zuge mit zu betrachten. Konkretes müssen vertiefende Planungen zeigen.

Mobilitätsservices sollen auch in Wedel künftig verstärkt genutzt und ausgebaut werden. Perspektivisch ist eine deutliche Ausdehnung des **CarSharing-Angebotes** sowie die Einrichtung eines städtischen stationsbasierten Leihradsystems geplant. Das bereits bestehende Netz von **E-Ladesäulen** wird systematisch und kontinuierlich gemäß übergeordneter Prognosen zur Elektromobilität weiterentwickelt. Darüber hinaus werden innovative Ansätze vertiefend geprüft wie z.B. die Organisation eines komfortablen und störungsarmen E-Scooter-Angebotes, smarte Lieferzonen oder teilbare, app-gesteuerte Fahrradboxen. Ein smartphone-basiertes Informations- und Buchungsangebot bündelt die neu entstehenden Möglichkeiten der digitalisierten Mobilität.

Ein hoher Zielerreichungsgrad wird den Handlungsbausteinen „Ausweitung Tempo 30“, „Umbau Bahnhofstraße“, „Ausbau Radverkehrsnetz“, „Schulwegsicherung“ und „Integration der B 431“ zugeordnet. Darüber hinaus wird eine hervorgehobene Priorität beim Fußverkehr sowie beim ÖPNV gesehen.

LITERATURVERZEICHNIS

1. Ad-hoc-Arbeitsgruppe Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz am 15./16. April 2021
2. Architektencontor u.a.: Erläuterungsbericht zum Rahmenplan Wedel Nord, Hamburg, 2021
3. ARGUS Stadt und Verkehr: Radverkehrskonzept Wedel, Hamburg, 2008
4. ARGUS Stadt und Verkehr: Fahrgastpotenzialuntersuchung 2.S-Bahnhof Wedel, Hamburg, 2011
5. Behörde für Mobilitätswende und Verkehr Hamburg: Mobilität und Radwegeausbau 2021, Hamburg, 2022
6. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Köln, 2010
7. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen, Köln, 2002
8. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise zum Fahrradparken, Köln, 2012
9. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen, Köln, 2006
10. Freie und Hansestadt Hamburg: Leitfaden Fahrradparken im Quartier, 2020
11. Freie und Hansestadt Hamburg: Smarte Liefer- und Ladezonen, Hamburg, 2022
12. Infas: Mobilität in Deutschland, Bonn, 2018
13. Kreis Pinneberg: Regionaler Nahverkehrsplan für den Kreis Pinneberg, Pinneberg, 2022
14. Lk Argus: Flächendeckendes Tempo 30, Berlin, 2021
15. Polizeidirektion Bad Segeberg: Radverkehrsunfälle in Wedel 2017 – 2019, Bad Segeberg, 2020
16. SBI: Verkehrszählung in Wedel, Hamburg, 2010
17. SBI: Machbarkeitsstudie Geh- und Radweg Geestrand, Hamburg, 2022
18. Stadtwerke Wedel: Ausbau E-Ladesäulen in Wedel, Wedel, 2020
19. VTU: Verkehrsentwicklungsplan Wedel, Hamburg, 1999
20. Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie/ Universität Stuttgart: Evaluation der Modellprojekte Öffentliche Fahrradverleihsysteme, Wuppertal/Stuttgart, 2015
21. www.wedel-mobil.de
22. www.nationaler-radverkehrsplan.de
23. www.byak.de/planen-und-bauen/projekt/bike-ride-dachau.html
24. www.stadtrad-hamburg.de
25. www.ziegler-metall.de