V•T•U

Planungsbüro

Verkehr ◆ Technik ◆ Umwelt GmbH

Verkehrsentwicklungsplan

für die Stadt Wedel

Teil: Planung

Im Auftrag der Stadt Wedel – Fachbereich Bauen und Umwelt

Aktueller Bearbeitungsstand: Januar 2001

INHALTSVERZEICHNIS

A EMPFEHLUNGEN 175

1 Grundlagen 175

1.1 Beschlußlage 175

1.2 Integration von Stadtentwicklung und Verkehr 176

2 Entwicklung der Verkehrsarten 178

2.1 Motorisierter Individualverkehr 178

2.1.1 Gestaltung des Straßennetzes 178

2.1.1.1 Hauptverkehrsstraßen 178

2.1.1.2 Hauptsammelstraßen 179

2.1.1.3 Sammelstraßen 180

2.1.1.4 Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche 180

2.1.1.5 Netzstruktur Altstadt 182

2.1.1.6 Verkehrsverteilung 182

2.1.2 Rahmenvorgaben für die Umgestaltung von Straßen 184

2.1.2.1 Bauvorbereitung der Südumgehung 184

2.1.2.2 Umgestaltung der Bahnhofstraße 184

2.1.2.3 Ausbau der Hauptverkehrsachse Pinneberger Straße / Breiter Weg / Autal 186

2.1.3 Verkehrsqualität des MIV 189

2.1.3.1 Vorgaben für die LSA-Programmierung 189

2.1.4 Parkraumkonzeption 198

2.1.4.1 Parkraumangebot 198

2.1.4.2 Parkraumbewirtschaftung 199

2.1.4.3 Parkleitwegweisung 201

2.1.5 Wirtschaftsverkehr 203

2.2 Fußgängerverkehr 205

2.2.1 Ziele und Planungsgrundsätze des Fußgängerverkehrs 205

2.2.2 Das Hauptfußwegenetz 206

2.2.3 Exemplarische Entwicklung einer Hauptfußwegeverbindung zwischen Marktplatz, Bahnhof und Elbufer 206

2.2.3.1 Fußgängerverkehr in der Altstadt 206

2.2.3.2 Fußgängerverkehr in der Bahnhofstraße 208

2.2.3.3 Hauptfußweg zwischen Doppeleiche und Elbufer 208

2.2.3.4 Beschreibung der Raumfolge von Marktplatz bis Elbufer 209

2.2.4 Sonstige Vorgaben für die Entwicklung des Fußwegenetzes 210

2.3 Radverkehr 212

2.3.1 Aktuelle Aufgaben der Radverkehrsplanung in Wedel 212

2.3.2 Aufstellung eines Zielnetzes 212

2.3.2.1 Anforderungen an ein übergeordnetes Netz 212

2.3.2.2 Das Hauptradverkehrsnetz in Wedel 213
2.3.3 Entwicklung zusammenhängender Hauptradverkehrsverbindungen ... 216
2.3.3.1 Planungsgrundsatz zum Misch- und Trennungsprinzip 216
2.3.3.2 Maßnahmenplan Stadtzentrum – Schulauer Osten 218
2.3.4 Vorgaben für die Entwicklung des Nebennetzes 218
2.3.5 Konzeption von Fahrradabstellanlagen 219
2.3.5.1 Makrostandorte mit Fahrradabstell-Bedarf 219
2.3.5.2 Erweiterung des Angebotes an Fahrradparkplätzen im Stadtzentrum 221
2.3.6 Hinweise zur wegweisenden Beschilderung 221
2.4 Öffentlicher Personennahverkehr 225
2.4.1 Ausgangsbedingungen für die ÖPNV-Planung in Wedel 225
2.4.2 Darstellung eines Bedienungsmodelles 226
2.4.3 Netzgestaltung 227
2.4.4 Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung des Angebotes 228
2.4.5 Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen 232
2.5 Verknüpfung der Verkehrsarten / Fahrradstation 233
2.5.1 Anforderungen an bauliche Maßnahmen 233
2.5.2 Aspekte des Stationsbetriebes und der Finanzierung 234
2.5.3 Marketing 234
2.6 Öffentlichkeitsarbeit 236
2.6.1 Zielsetzung 236
2.6.2 Multifunktionale Agentur 237
2.6.3 Bürgerinformationen 238
3 Prioritätensetzung und Finanzierung 239

KARTENVERZEICHNIS

Karte 35 Funktionale Gliederung des Straßennetzes 181
Karte 36 Netzkonzept Altstadt 183
Karte 37 Maßnahmenplan Umgestaltung Bahnhofstraße 188
Karte 38 Rahmenkonzept Parken im Zentrum 202
Karte 39 Hauptfußwegenetz im Zentrumsbereich 207
Karte 40 Raumfolge Marktplatz – Bahnhofstraße - Elbufer 211
Karte 41 Übergeordnetes Hauptradverkehrsnetz 217
Karte 42 Maßnahmenplan Hauptradverkehrsroute Zentrum – Schulau West 220
Karte 43 ÖPNV-Netzkonzept 230
Karte 44 Erschließung durch den ÖPNV (Konzept) 231

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 27 Umgestaltung der Bahnhofstraße (Regelquerschnitt) 187
Abbildung 28 Zeit-Weg-Diagramm Lastrichtung West-Ost 195
Abbildung 29 Zeit-Weg-Diagramm Tagesprogramm 196
Abbildung 30 Zeit-Weg-Diagramm Lastrichtung Ost-West 197
Abbildung 31 System „Citylogistik“ 204
Abbildung 32 Wegweisungselemente Radverkehr 223

A EMPFEHLUNGEN

1 Grundlagen

1.1 Beschlußlage

Die Erarbeitung eines Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) für die Stadt Wedel erfolgte in mehreren Stufen, die aus der Einbeziehung von Politik und Öffentlichkeit sowie der sachlichen Gliederung der Aufgabe resultierten. Auf der Basis einer eingehenden Bestandsaufnahme wurden verschiedene Entwicklungslinien für die Verkehrsgestaltung in der Stadt Wedel grob skizziert und beraten – die sogenannten „Szenarien". Diese beiden Arbeitsschritte sind in dem ersten und zweiten Zwischenbericht zum Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Wedel dokumentiert worden. Der Beschluß des Planungsausschusses für eines dieser Szenarien in leicht abgewandelter Form bildete nachfolgend die Grundlage für die Erarbeitung planerischer Empfehlungen. Nachdem diese Empfehlungen in Form eines VEP-Entwurfes im Juni 1999 vorgelegt wurden, begann ein intensiver öffentlicher Meinungsaustausch darüber. Die abschließende Entscheidung über die einzelnen Planungsbausteine wurde wiederum vom Planungsausschuss gefällt. Die Beschlüsse der Sitzungen vom 18.10.2000 und vom 09.01.2001 beinhalten den Wunsch, den vorgelegten Entwurf in mehreren Punkten zu überarbeiten. Diesem Wunsch entsprechend wird mit diesem Bericht der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Wedel formuliert. Es handelt sich damit nicht mehr um einen Entwurf, sondern um die abschließende Fassung. Gleichwohl ist sie in der weiteren Konkretisierung fortschreibungsfähig, so dass neuere Erkenntnisse auch gegen die Aussagen des VEP umgesetzt werden können. Daneben ist zu beachten, daß die Ausführungen zum ÖPNV unter dem Vorbehalt einer vertiefenden Untersuchung stehen. Dieser überarbeitete, hier vorliegende Abschnitt umfasst ausschließlich den Teil „Planung", da die vorangegangenen Arbeiten (Bestandsaufnahme, Zielfindung) nicht beanstandet worden sind.

Grundlegend bleibt ebenfalls der Beschluss des Planungsausschusses der Stadt Wedel vom 08.12.98, das Szenario 2 B der im Zielfindungsstadium vorgestellten Szenarien zu konkretisieren. Darin werden die sogenannte **„Pull-Strategie"**, bei der die Stärkung der Alternativen zum MIV im Mittelpunkt steht, und der **Bau der Südumgehung** miteinander verknüpft:

1. Bündelung des MIV auf möglichst unsensiblen Straßenzügen; minimaler Ausbau
2. Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Bahnhofstraße mit geringfügigen Eingriffen in den MIV
3. Prioritätensetzung zugunsten des MIV bei der Koordinierung der Grünen Welle auf der B 431 bei Ausnutzung von verkehrsschwachen Zeiten zugunsten des nichtmotorisierten Verkehrs
4. Erhalt des bestehenden Parkraumangebotes
5. Einrichtung eines Parkleitsystems

6. Gezielte Entwicklung von einzelnen Hauptfußwegeachsen zwischen Wohngebieten und Stadtzentrum
7. Flächendeckende Radverkehrsförderung
8. Ausbau von vier leistungsfähigen Radverkehrsrouten zu einem übergeordneten Netz
9. Bau von Fahrrad-Abstellanlagen im Zentrum sowie Einrichtung einer Fahrradstation am Bahnhof mit umfassendem Service-Angebot für B+R-Nutzer
10. Angebotserweiterung im ÖPNV in Form von zusätzlichen Angeboten auf potentiell nachfragestärkeren Linien, von Vertaktungen einzelner Verkehrsbeziehungen und evtl. von gezielten Reisezeitverkürzungen
11. Gezielte und kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit

Zusätzlich wurden folgende Schwerpunkte vorgegeben:

- Präzisierung der Aussagen zum Straßenzug Pinneberger Straße – Marktplatz – Austraße mit Vorschlägen zur Minimierung des Verkehrs
- vertiefende Darstellung der Verkehrsbelastung auf der B 431 zwischen Rudolf-Breitscheid-Straße und Bahnhofstraße
- Einbindung eines Nebengutachtens zu den Auswirkungen eines möglichens Baus der A 20 bei Hetlingen.

Die auszuarbeitenden Empfehlungen stellen ein **Rahmenprogramm** dar, das im Hinblick auf die gegenseitigen Vernetzungen der Verkehrsträger sowie der Einzelmaßnahmen geprüft worden ist. Mit diesem Programm wird aufgezeigt, wie die artikulierten Ziele der Verkehrsentwicklung erreicht werden. In der Regel sind jeweils Ausführungsplanungen der nächste Schritt, der auf der Basis dieses VEP zu unternehmen ist.

Mit der Umsetzung dieses Zielkonzeptes wird eine **Entlastung der Altstadt** vom Verkehr erzielt. Insbesondere dort, aber auch großflächig, entstehen **bessere Mobilitätschancen für Fußgänger und Radfahrer**, die auch mit der Erhöhung der Verkehrssicherheit einhergehen. Es wird ebenfalls ein Stadtbereich aufgewertet, der sowohl im Hinblick auf seine Lage als auch hinsichtlich seiner Historie und damit seiner ursprünglichen städtischen Funktion für eine Verkehrsberuhigung prädestiniert ist. Die **Belebung des öffentlichen Raumes** in der Altstadt sowie die Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Bahnhofstraße werden darüber hinaus die Anziehungskraft der gesamten Stadt erhöhen.

Das absehbare Verkehrswachstum wird auf ein geringes Maß begrenzt. Die zusätzlichen Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrsqualität anderer Verkehrsarten werden eine Abwicklung aller Verkehre ermöglichen, die im Vergleich zu heute verträglicher, sicherer und im Regelfall auch komfortabler ist.

1.2 Integration von Stadtentwicklung und Verkehr

Wesentliche Züge der Stadtentwicklung in Wedel werden voraussichtlich eine Erweiterung der Siedlungsflächen im Bereich nördlich der Altstadt sowie eine flächendeckende Wohnverdichtung sein. Die höhere Dichte wird sowohl im Bestand als auch

durch Ergänzungsbauten erzielt. Von der Erhöhung der Dichte wird eine stärkere Verkehrsnachfrage ausgehen, die u.a. auch zu einer besseren Auslastung von ÖPNV-Angeboten führen kann.

Die perspektivische Stadtentwicklung in nördlicher Richtung bedeutet auch eine **Verschiebung der geographischen Mitte** der Stadt Wedel. Die Altstadt wird aufgrund ihrer Lage und ihrer zurückgewonnen Anziehungskraft ein zweiter Pol des Stadtzentrums.

Die Verkehrserschließung der Stadterweiterungsgebiete sollte zum einen die notwendige Anbindung an das Straßennetz herstellen, zum anderen aber auch einen Akzent auf die Förderung des Fußgänger-, Rad- und Öffentlichen Personennahverkehrs setzen. Die direkte Wegbeziehung im Fußgänger- und Radverkehr mit der Altstadt, z.B. über den Martin-Niemöller-Weg, ist dabei von elementarer Bedeutung. Ein Durchlaß für den ÖPNV, der die inneren Verkehrserschließungen der westlich gelegenen mit den östlich gelegenen Gebieten miteinander verbindet, könnte für eine direkte Anbindung an das ÖPNV-Netz sorgen. Diese Flächenerschließung bedeutete gleichzeitig eine sparsame Erweiterung des ÖPNV-Netzes.

Die gesamte Ausrichtung des Verkehrsentwicklungsplanes auf einen Lebensstil, für den das nahe Umfeld interessanter wird, sollte sich auch in der weiteren Stadtentwicklung widerspiegeln. Entwicklungen, wie die der Einkaufsangebote an der Rissener Straße, sollten daher nicht weiterverfolgt, sondern beendet werden. Eine Veränderungssperre für das betroffene Areal ist anhand der Belange der städtischen Gesamtverkehrsentwicklung nachdrücklich zu begrüßen.

Die positiven Potentiale der Stadt Wedel, wie z.B. vielfältige städtebauliche und landschaftliche Anziehungspunkte oder ein kompakter Stadtgrundriß, könnten so im Sinne einer fortgesetzten Entwicklung zu einer Stadt der kurzen Wege genutzt werden.

2 Entwicklung der Verkehrsarten

2.1 Motorisierter Individualverkehr

2.1.1 Gestaltung des Straßennetzes

Konkretes Planungsziel der Straßennetzgestaltung ist die Bündelung des MIV auf möglichst unsensiblen Straßenzügen. Dies sollte mit einem minimalen Ausbau des Netzes erreicht werden. Die Südumgehung wird in ihrer aktuellen Planungsvariante als neues Element eingeführt. Sie soll die Altstadt vom MIV entlasten. Dies ist insbesondere für den Straßenzug Pinneberger Straße – Marktplatz – Austraße darzustellen.

Die funktionale Gliederung des Straßennetzes soll Konflikte mit dem Straßenumfeld minimieren, als Grundlage für angemessene Ausbaustandards dienen sowie Umverteilungsspielräume zugunsten anderer Verkehrsarten oder Straßennutzungen aufzeigen. Dies ermöglicht eine effektive Ausarbeitung und Prioritätenreihung von baulichen Maßnahmen aller Art und dadurch einen wirtschaftlichen Mitteleinsatz.

Karte 35

Grundsätzlich gilt, daß das Straßennetz der Stadtstruktur angepaßt wird. Die Erreichbarkeit aller Stadträume muß gewährleistet sein. Voraussetzung für die Zuweisung von Funktionen sind Abwägungen mit anderen Ansprüchen an die Straßenraumnutzung.

Ausgangspunkte für die Umgestaltung sind neben den genannten Zielen, die heutige Verkehrsverteilung, die gesamten Aussagen zu Unfallgefährdungen sowie bekannte Defizite in der Leistungsfähigkeit einzelner Straßenverbindungen. Da nicht alle aufgezählten Anforderungen erfüllt werden können, ist der maximale Nutzen abzuwägen.

Die allgemeine Wegweisung ist der geänderten Netzstruktur anzupassen.

2.1.1.1 Hauptverkehrsstraßen

Hauptverkehrsstraßen nehmen die Hauptströme des Quell- und Zielverkehrs von bzw. nach Wedel auf. Darüber hinaus soll der Durchgangsverkehr hauptsächlich auf Hauptverkehrsstraßen abgewickelt werden.

Hauptverkehrsstraßen sollen künftig die **B 431** sowie der Straßenzug **Autal / Breiter Weg / Pinneberger Straße** sein. Durch den Bau der Südumgehung werden die Mühlenstraße, die Rolandstraße und die Schauenburger Straße abgestuft. Ebenso wird der Abschnitt der Pinneberger Straße, der südlich des Breiten Weges liegt, in eine nachgeordnete Kategorie eingestuft.

Die **Südumgehungsstraße** soll zwischen dem Rathausplatz und der Straße Lülanden südlich des vorhandenen Bebauungsrandes und westlich des Bürgerparks verlaufen. Es ist eine Vollverknüpfung mit der Bahnhofstraße mit eigenem Abbiegestreifen sowie Verknüpfungen mit der Austraße / Schulauer Straße und mit der Straße Lülanden vorgesehen. Dazwischen wird die Südumgehung anbaufrei.

Damit werden leistungsfähige Verkehrsachsen nach Westen, Norden und Osten eingerichtet, die in vergleichsweise geringem Umfang angebaut sind und daher ein Minimum an Beeinträchtigungen anderer städtischer Nutzungen erzeugen.

2.1.1.2 Hauptsammelstraßen

Hauptsammelstraßen stellen die Verbindungen der Stadtteile mit den Hauptverkehrsstraßen dar. Sie können ergänzend dazu Verbindungen zwischen den Stadtteilen herstellen, wenn diese Funktionen nicht bereits von den Hauptverkehrsstraßen mit erfüllt werden. Darüber hinaus können besondere Zielschwerpunkte die Anbindung über eine Hauptsammelstraße erforderlich machen.

Die Hauptsammelstraßen in Wedel werden planerisch lediglich in einem Punkt verändert. Der Altstadtbereich wird durch die Südumgehung entlastet. Der Straßenzug **Austraße – Marktplatz – Pinneberger Straße** wird gleichwohl den Charakter einer Hauptsammelstraße erhalten. Obwohl er im Verlaufe des Marktplatzes verkehrsberuhigt gestaltet werden soll, spricht die absehbare Verkehrsstärke für eine Klassifizierung als Hauptsammelstraße.

Alle weiteren Hauptsammelstraßen ergeben sich aus den erwarteten Verkehrsstärken, die mit Ausnahme der oben genannten Änderung weitestgehend der bestehenden Verkehrsverteilung, Klassifizierung und Funktion entsprechen. Grobe Richtschnur für die Einstufung als Hauptsammelstraße ist eine prognostizierte Verkehrsmenge von überwiegend mehr als 5.000 Kfz/Tag auf zusammenhängenden Straßenzügen.

Danach ergibt sich folgende Struktur des Hauptsammelstraßennetzes:

Die **Industriestraße** fungiert als Direktverbindung des Gewerbegebietes mit der B 431.

Die **Schulauer Straße** und die südliche **Austraße** dienen als westliche Hauptzufahrt von Schulau zur B 431. Die **Elbstraße,** die **Parnaßstraße** und der **Strandweg** übernehmen in deren Verlängerung diese Funktion für das Elbhochufer.

Rudolf-Breitscheid-Straße, Galgenberg und **Voßhagen** sammeln den Verkehr aus den anderen Teilen Schulaus und führen ihn zum Hauptverkehrsstraßennetz.

Die **Bahnhofstraße** und der **Tinsdaler Weg** binden u.a. das größte Gewerbegebiet der Stadt (Industriestraße) von Westen her an.

Die Hauptzufahrt zum Moorweggebiet, der **Breite Weg**, bleibt ebenfalls zwischen Autal und Egenbüttelweg Hauptsammelstraße.

2.1.1.3 Sammelstraßen

Sammelstraßen nehmen den Autoverkehr aus den reinen Wohnstraßen auf und führen ihn direkt zu den Straßen höherer Kategoriestufen. Sie sollten in der Regel nicht mit mehr als 5.000 Kfz / Tag belastet sein und können baulich bzw. gestalterisch auf niedrige Fahrgeschwindigkeiten ausgelegt werden, sind jedoch im Normalfall mit Tempo 50 beschildert. In der Regel herrschen relativ große Ansprüche an die wohnbezogenen Nutzungen des Straßenraumes vor.

Als Sammelstraßen werden folgende Straßen eingestuft:

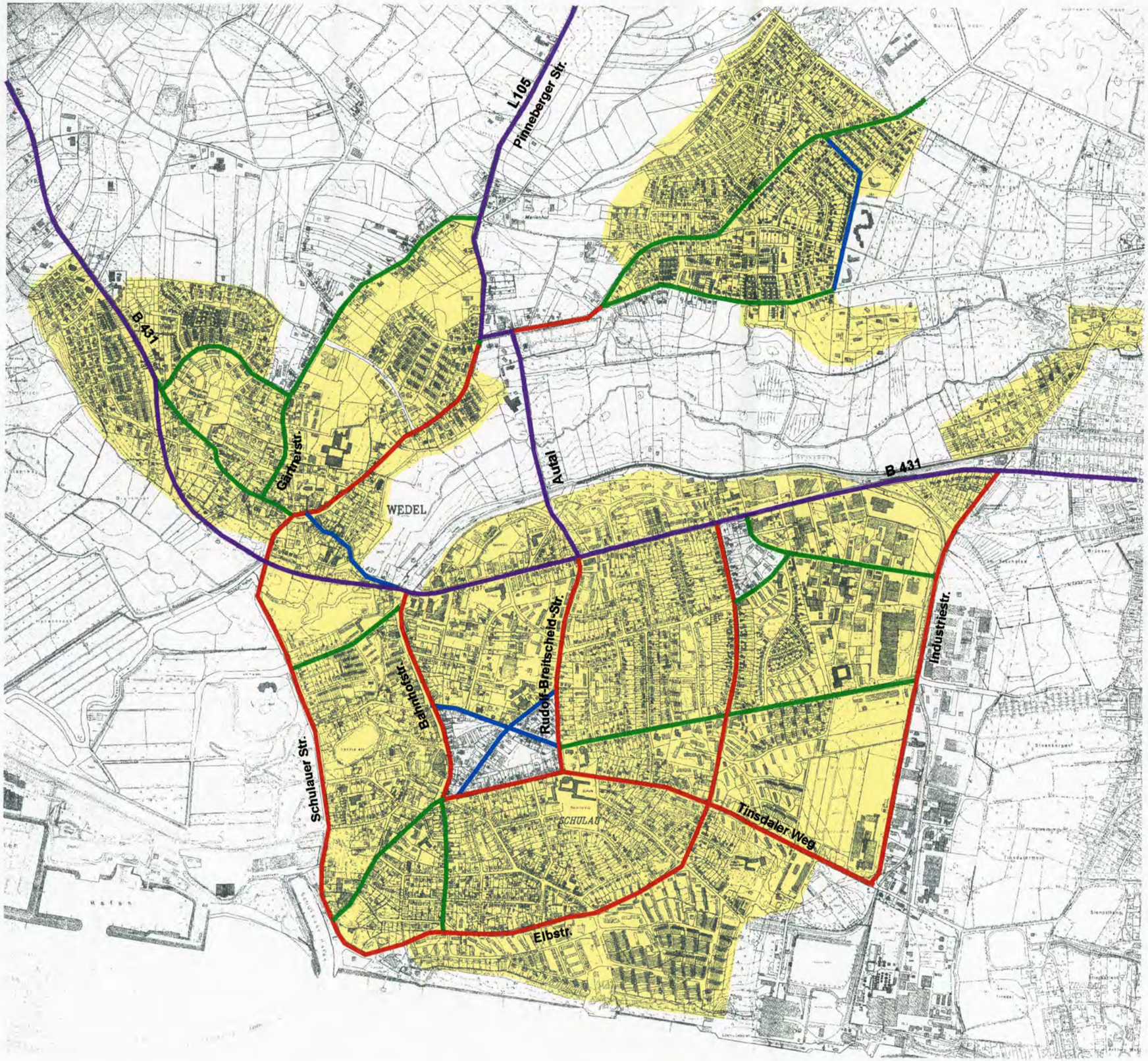
- Rolandstraße
- Schauenburger Straße
- Gärtnerstraße
- Steinberg
- Lülanden
- Gorch-Fock-Straße
- Hafenstraße
- Rollberg
- Kronskamp, zwischen Voßhagen und Industriestraße
- Croningstraße
- Feldstraße, zwischen Rudolf-Breitscheid-Straße und Industriestraße
- Breiter Weg, zwischen Egenbüttelweg und Moorweg
- Moorweg, zwischen Breiter Weg und Gnäterkuhlenweg
- Egenbüttelweg.

2.1.1.4 Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche

Auf verschiedenen Straßen bieten sich Notwendigkeiten und / oder Möglichkeiten, den Straßenverkehr zu beruhigen. Die möglichen Grade der Verkehrsberuhigung sollten detaillierteren Untersuchungen vorbehalten bleiben. Eine Mindestanforderung ist jedoch die Einbeziehung der aufgeführten Straßen in eine Tempo-30-Zone.

Folgende Straßen sollen in die Tempo-30-Zonen aufgenommen bzw. verkehrsberuhigt werden (der Bestand ist nicht enthalten):

- Mühlenstraße
- Feldstraße, zwischen Rudolf-Breitscheid-Straße und Bahnhofstraße
- Am Lohhof
- Heinestraße.



Funktionale Gliederung des Straßennetzes

- Hauptverkehrsstraße
- Hauptsammelstraße
- Sammelstraße
- Tempo-30-Zone / Verkehrsberuhigter Bereich (neu)
- Tempo-30-Zone / Verkehrsberuhigter Bereich (Bestand)

Verkehrsentwicklungsplan Wedel

Stadt Wedel

Maßstab: unmaßstäblich

Karte 35

	Datum	Name
bearbeitet	16.01.01	Franke
gezeichnet	16.01.01	Schi.
geprüft		

V•T•U Planungsbüro
Verkehr Technik Umwelt GmbH

2.1.1.5 Netzstruktur Altstadt

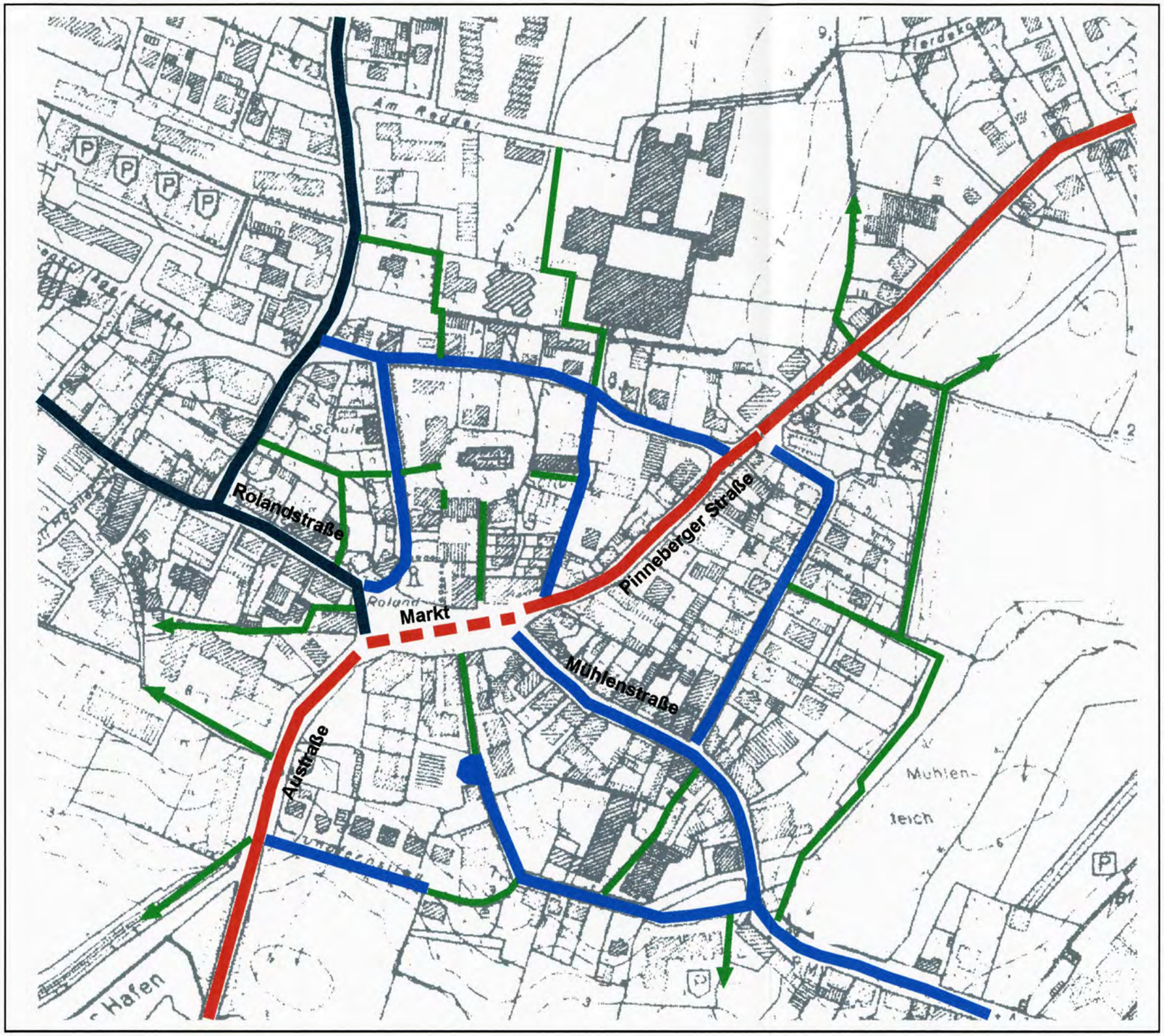
Die Wedeler Altstadt erfährt durch die Verlegung der B 431 eine Aufwertung ihrer städtebaulichen Qualität.

Der Altstadtbereich wird weiterhin von einem Hauptsammelstraßenzug gequert. Die Pinneberger Straße, der Marktplatz sowie die Austraße bilden gemeinsam diese Verkehrsachse. Der Marktplatz wird dabei so gestaltet, daß der Zusammenhang der Platzsituation betont wird. Im Szenario 2 B werden unter diesen Prämissen Verkehrsstärken von ca. 5.200 Kfz/Tag auf dem Endabschnitt der Pinneberger Straße, von ca. 2.900 Kfz/Tag auf dem Marktplatz sowie von ca. 8.500 Kfz/Tag auf dem Altstadt-Abschnitt der Austraße prognostiziert. Für die Mühlenstraße ist ein verkehrsberuhigter Bereich mit Anliegerverkehr vorgesehen. Die Rolandstraße dient als Anbindung des Marktplatzes von Westen. Darüber hinaus sollen die gegenwärtig als Parkflächen genutzten Bereiche des Marktplatzes wieder in fußgängerfreundliche, das Marktleben fördernde Nutzungen umgewidmet werden. Um den qualifizierten Parkraumbedarf des Altstadtkerns zu befriedigen, sind Ausweichflächen im Bereich Jungfernstieg geplant.

Karte 36

2.1.1.6 Verkehrsverteilung

Die Prognose der Verkehrsverteilung, die u.a. auf der gezeigten Gliederung des Straßennetzes basiert, entspricht dem Szenario 2 B und ist im zweiten Zwischenbericht dokumentiert (Karte 26).



Netzkonzept Altstadt

- Hauptsammelstraße
- Sammelstraße
- Erschließungsstraße (Verkehrsberuhigter Bereich)
- Verkehrsberuhigte Hauptsammelstraße
- Seperate Fuß- und Radwege

Verkehrsentwicklungsplan Wedel

Stadt Wedel

Maßstab: unmaßstäblich

Karte 36

	Datum	Name
bearbeitet	16.01.01	Franke
gezeichnet	16.01.01	Schi.
geprüft		

V•T•U Planungsbüro
Verkehr Technik Umwelt GmbH

2.1.2 Rahmenvorgaben für die Umgestaltung von Straßen

Die Vorgaben für die Umgestaltung von Straßen ergeben sich zum einen aus der funktionalen Gliederung des Straßennetzes. Zum anderen werden bereits in der Zielstellung konkrete Anforderungen formuliert, wie insbesondere die Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Bahnhofstraße. Schließlich sind die Ansprüche anderer Verkehrsarten zu beachten, vor allem der Hauptfußwegeachsen und der übergeordneten Radverkehrsrouten.

Aus diesen Rahmenbedingungen für die Straßengestaltung gehen folgende Maßnahmen hervor:

- Bau-Vorbereitung der Südumgehung
- Umgestaltung[1] der Bahnhofstraße
- Ausbau der Hauptverkehrsachse Pinneberger Straße / Breiter Weg / Autal.
- Umbau der Verkehrsflächen in der Altstadt

Schließlich kann eine Umsetzung des Netzkonzeptes in weiteren Straßen und Knoten Gestaltungsaufwand erzeugen. Dem wird in der jetzigen Planungsstufe jedoch eine geringere Priorität eingeräumt.

2.1.2.1 Bauvorbereitung der Südumgehung

Die Südumgehung der Wedeler Altstadt ist mit höchster Priorität im Bundesverkehrswegeplan enthalten. Das Planfeststellungsverfahren ist bereits in einem fortgeschrittenen Stadium, einige Nachweise stehen jedoch noch aus. Bedenkt man ebenfalls die Möglichkeit juristischer Verfahren ist von einer längeren Vorlaufphase bis zur Inbetriebnahme der Südumgehung auszugehen. Im günstigsten Fall wird eine Zeitspanne von sechs bis sieben Jahren angenommen.

Die Finanzierung übernimmt der Bund vollständig.

Eine zügige Umsetzung erfordert auch die aktive Verfolgung der Wedeler Interessen.

2.1.2.2 Umgestaltung der Bahnhofstraße

Die Gestaltung der Bahnhofstraße selbst folgt primär dem Ziel, **die Bedingungen des Fußgänger- und Radverkehrs** aufzuwerten, mit geringfügigen Eingriffen in die Verkehrsqualität des ruhenden und fließenden MIV.

[1] Die Begriffswahl „Umgestaltung" soll neben baulichen auch für verkehrsorganisatorische Lösungen offen bleiben.

Kernpunkte des Gestaltungskonzeptes sind:

- Verbreiterung des Fußgängerbereiches auf der Ostseite der Fahrbahn
- Führung des Radverkehr in beide Richtungen auf der Fahrbahn
- Ausweisung von Tempo 30.

Durch die Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn sowie den Bordversatz zu Lasten des bestehenden Seitenraumes um ca. 50 cm stehen dem Fußgängerverkehr auf der Ostseite damit im Regelquerschnitt künftig ca. 1,30 m zusätzlich zur Verfügung. Abbildung 27

Der MIV und der Radverkehr werden in Südrichtung weiterhin in Einbahnrichtung im Mischverkehr geführt. Dazu steht im Regelquerschnitt eine allgemeine Fahrbahn mit einer Breite von 4,25 m zur Verfügung. 1,50 m werden als Schutzstreifen für den Radverkehr abmarkiert (unterbrochener Schmalstrich). Dieser Streifen darf im Bedarfsfall auch vom MIV befahren werden.

Gegen die Einbahnrichtung wird ein Radfahrstreifen angelegt. Die Breite samt Leitlinie beträgt 1,75 m.

Überholvorgänge PKW – Rad sind dabei problemlos möglich. Überholvorgänge durch LKW und Busse werden insofern erleichtert, als daß die Streifenmarkierung den Radverkehr zu einem geringeren Abstand zum Fahrbahnrand anhält und als daß vorgezogene Seitenräume aufgehoben werden.

Darüber hinaus werden die Querungsbedingungen der Bahnhofstraße verbessert.

Eine Reihe von flankierenden Maßnahmen komplettiert das Kernkonzept: Karte 37

- Einrichtung einer von der Gegenrichtung baulich getrennten Einfahrtsituation für den Radverkehr in Nordrichtung
- Rotfärbung des Radfahrstreifens und Auftragen von Fahrrad-Piktogrammen auf Schutzstreifen und Radfahrstreifen im Abstand von 25 m
- Anpassung von Engstellen an den Regelquerschnitt
- Umgestaltung von Einmündungsbereichen mit dem Ziel größerer Aufmerksamkeit für den gegenläufigen Radverkehr, z.B. Feldstraße, Spitzerdorfstraße
- Materialwechsel an Querungsstellen
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Einfassen eines Stadtplatzes an der Einmündung Spitzerdorfstraße
- Verlegung von Fahrradparkständen auf einzelne PKW-Stellplätze[2]
- Abbau der Vorderradhalter an besonders hindernisreichen Situationen
- Einrichtung einer Radverkehrsführung am Rathausplatz in beide Richtungen
- Beschleunigung der Überquerung der B 431 zum Bahnhof und zur Mühlenstraße[3]
- LKW-Sperre von 10 – 18 Uhr

[2] vgl. Kap. 2.3.5
[3] vgl. Kap. 2.1.3.1

- Neuordnung der Geschäftsauslagen im Sinne einer Ausdehnung des Bewegungsraumes für Fußgänger.

Neben der Vermeidung von Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern entstehen für beide Verkehrsarten vielfältige Vorteile gegenüber dem heutigen Zustand[4]. Die Verkehrsqualität des MIV wird durch punktuelle Maßnahmen marginal geschmälert und durch die Verlagerung des LKW-Verkehrs sowie Entlastung vom Busverkehr angehoben.

Nachteilig sind der bauliche Aufwand sowie das aufwendige Versetzen der vorhandenen Straßenbäume.

Zur derzeitigen Führung des Busverkehrs in der Bahnhofstraße gibt es verschiedene Alternativen. Favorisiert wird eine Stadtbusbedienung mit kleineren Fahrzeugen.

2.1.2.3 Ausbau der Hauptverkehrsachse Pinneberger Straße / Breiter Weg / Autal

Der Ausbau der Knotenpunkte der Hauptverkehrsstraße in Nord-Süd-Ausrichtung (Pinneberger Straße / Breiter Weg / Autal) sowie die bereits lang diskutierte planfreie Querung der S-Bahn im Autal behalten weiterhin hohe Bedeutung für die Umsetzung des Netzkonzeptes.

Am Knoten Breiter Weg / Autal würde die Einrichtung eines kleinen Kreisverkehrs die Leistungsfähigkeit des MIV erhöhen, wäre jedoch entgegen bestehendem Baurecht umzusetzen.

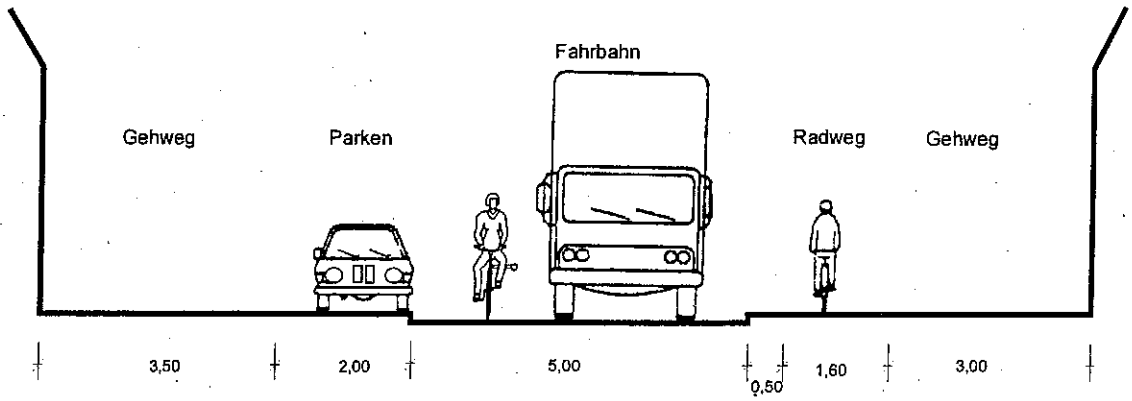
Am Knoten Pinneberger Straße / Breiter Weg kann der südliche Arm der Pinneberger Straße untergeordnet werden, so daß die Hauptrichtung gestärkt werden kann.

Der Knoten Pinneberger Straße / Steinberg ist ebenfalls im Hinblick auf einen möglichen Umbau zu einem kleinen Kreisverkehr zu prüfen. Im Zuge der Siedlungsentwicklung scheint eine solche Maßnahme insbesondere städtebaulich sinnvoll zu sein.

Am bereits heute stark belasteten Knoten Rudolf-Breitscheid-Straße / Rosengarten / Autal / Rissener Straße sollte geprüft werden, ob durch signaltechnische bzw. bauliche Maßnahmen der geänderten Verkehrssituation Rechnung getragen werden kann[5].

[4] vgl. Kap. 2.2 und Kap. 2.3
[5] vgl. Kap. 2.1.3

Heute:



Künftig:

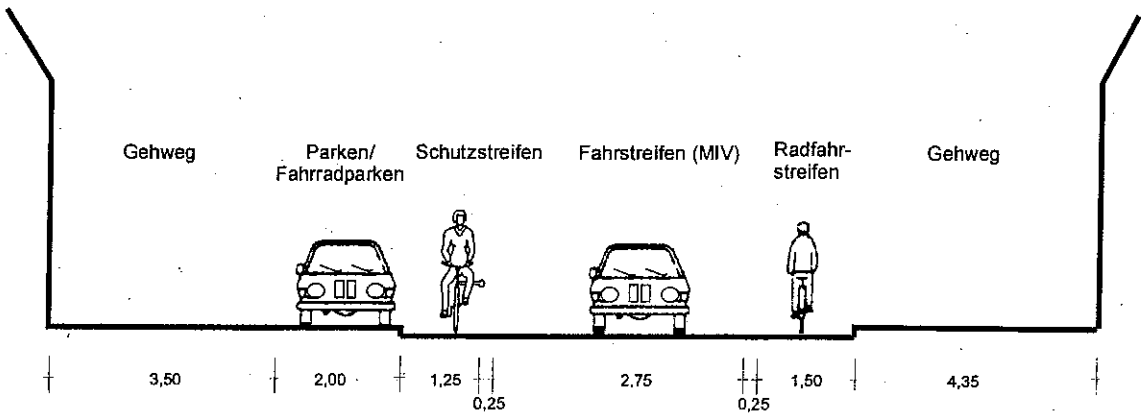
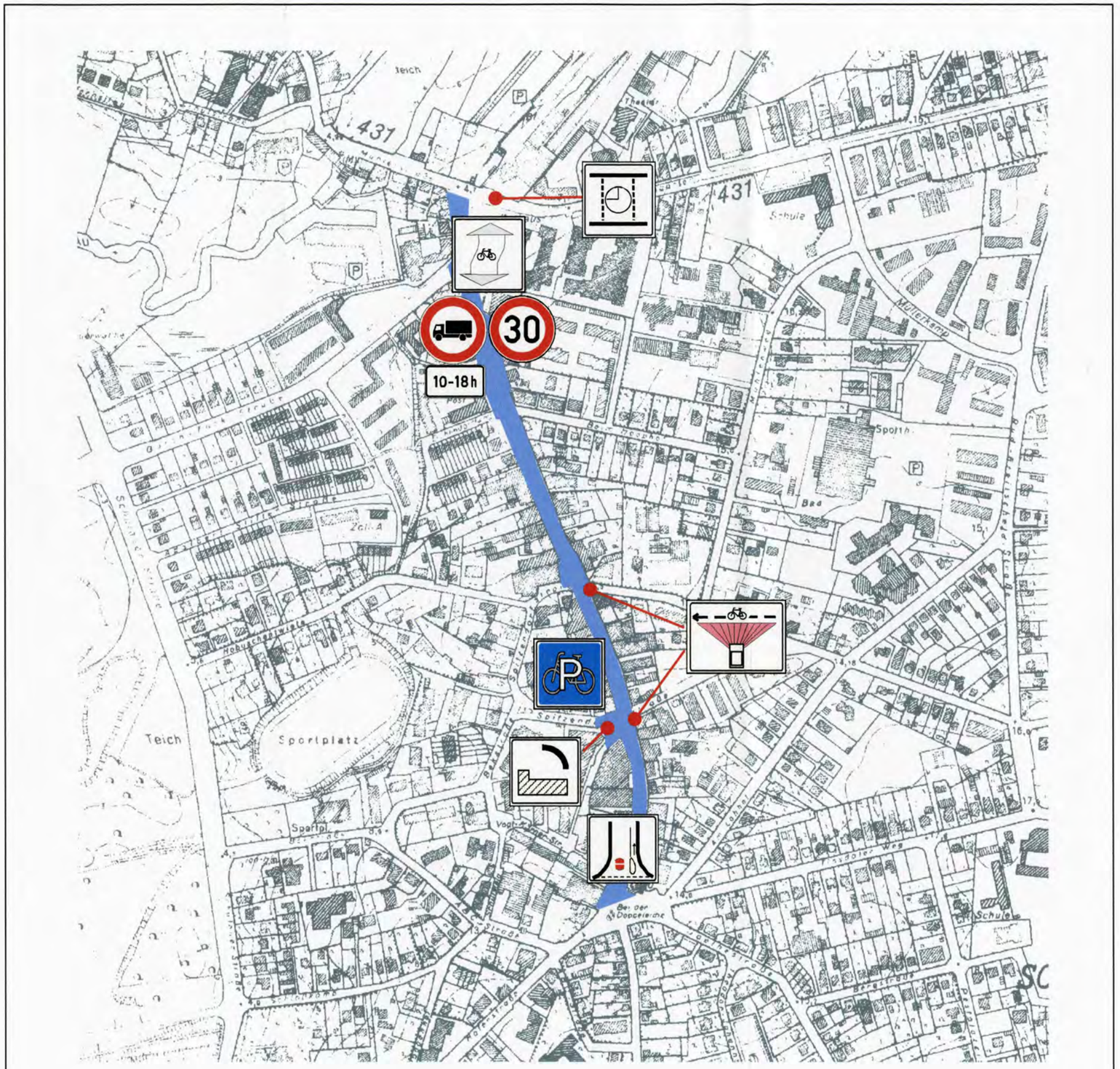


Abbildung 27
Umgestaltung der Bahnhofstraße (Regelquerschnitt)

V•T•U Planungsbüro
Verkehr Technik Umwelt GmbH



Maßnahmenplan Umgestaltung Bahnhofstraße

- Umgestaltung des Straßenquerschnitts
- Beschleunigung der Straßenquerung
- Radverkehrsführung in beide Richtungen
- Zeitlich befristetes LKW-Verbot (10-18h)
- Tempo-30-Regelung
- Erhöhung der Aufmerksamkeit auf gegenläufigen Radverkehr
- Neuordnung des Fahrradparkens mit hoher Priorität
- Schließen einer Platzsituation
- Einrichtung einer Zufahrt gegen die Einbahnrichtung

Verkehrsentwicklungsplan Wedel

Stadt Wedel

Maßstab: unmaßstäblich

Karte 37

	Datum	Name
bearbeitet	16.01.01	Franke
gezeichnet	16.01.01	Schi.
geprüft		

V•T•U Planungsbüro
Verkehr Technik Umwelt GmbH

2.1.3 Verkehrsqualität des MIV

2.1.3.1 Vorgaben für die LSA-Programmierung

Kernthema der LSA-Programmierung ist die Prioritätensetzung zugunsten des MIV bei der Koordinierung der Grünen Welle auf der B 431 unter Ausnutzung von verkehrsschwachen Zeiten zugunsten des nicht-motorisierten Verkehrs.

2.1.3.1.1 Makroskopische Signalprogrammauswahl

Die über den Tag verteilten Verkehrsbelastungen im Stadtgebiet Wedel unterliegen teilweise großen Schwankungen. Der Einsatz einer verkehrsabhängigen Signalprogrammauswahl auf der B 431 ist bei der hier vorliegenden starken Belastung sinnvoll. Das Modul zur Realisierung dieser Steuerungsart ist im Verkehrsrechner Wedel vorhanden. Es ist z. Zt. für die Steuerung der Lichtsignalanlagen nicht aktiviert. Die Grüne Welle der B 431 wird zeitplanabhängig gesteuert. Zur Verdeutlichung der Vorteile einer **verkehrsabhängigen Signalprogrammauswahl** (VAPW) werden nachfolgend die verkehrlichen Systemeigenschaften einer makroskopischen Steuerung dargestellt.

Bei Einsatz einer **zeitplanabhängigen Steuerung** werden die Umschaltzeiten der Signalprogramme verbindlich nach wahrscheinlichen Verkehrsstärken und Lastrichtungen festgelegt, auf unterschiedliche, zufällige Verkehrszustände kann nicht reagiert werden. Der Einsatz einer verkehrsabhängigen Signalprogrammauswahl (makroskopische Steuerung) wird gewählt, um auf tageszeitliche Schwankungen der Lastrichtungen und der Gesamtbelastung reagieren zu können.

Bei der verkehrsabhängigen Signalprogrammauswahl werden die aktuellen Verkehrsstärken in den jeweils wichtigen Richtungen erfaßt und zur Auswahl des für die augenblickliche Situation günstigsten Signalprogrammes ausgewertet. Die Signalprogrammumschaltungen werden vom Verkehrsrechner, abhängig von der Verkehrsbelastung, automatisch vorgenommen.

In dem betrachteten Steuerungsgebiet B 431 gibt es maßgebliche Knotenpunkte, deren Signalprogramme besonders auf unterschiedliche Verkehrsbelastungen zugeschnitten sind. An anderen Knotenpunkten sind die Signalprogramme lediglich in Bezug auf die Koordinierung mit diesen maßgeblichen Knotenpunkten abgestimmt. An diesen Knotenpunkten können entweder die Verlängerungsschleifen als Zählschleifen für die Programmwahl mitbenutzt werden, oder es werden gesonderte Zählschleifen vorgesehen.

Die Ausarbeitung makroskopischer Rahmenvorgaben für die Detailplanung der Lichtsignalanlagensteuerung setzt zunächst die Zusammenstellung verschiedener Ansprüche, der Bedingungen für deren Durchsetzung und der generellen Abhängigkeiten voraus.

2.1.3.1.2 Ausgangsbedingungen für die Verkehrsbeeinflussung

Die kritischste Verkehrsbeziehung im MIV besteht von Alt-Wedel nach Hamburg. Jedoch auch die Bewohner der anderen Wedeler Stadtteile sind (in den entsprechenden Zeiträumen) Staus auf der B 431 ausgesetzt. Aufgrund der kürzeren Strecken, die auf der B 431 zurückgelegt werden müssen, sind die entstehenden Zeitverluste für diese Fahrbeziehungen geringer.

Die Grenzen der Leistungsfähigkeit auf dieser Verkehrsbeziehung werden an verschiedenen Knoten zu bestimmten Tageszeiten erreicht. Aus Beobachtungen und Berechnungen ist bekannt[6], daß folgende Knoten in Spitzenzeiten so stark belastet sind, daß die Grünphasen für den jeweils wartenden Pulk nicht ausreichen:

- Gärtnerstraße (bis zum Bau der Südumgehung)
- Austraße (bis zum Bau der Südumgehung)
- Rudolf-Breitscheid-Straße
- Voßhagen.

Sättigungserscheinungen treten nach Tageszeiten unterschiedlich an verschiedenen Knoten auf. Die daraus resultierenden Rückstaus werden nachfolgend auf die benachbarten Knoten übertragen bzw. verlängert. Der insgesamt höchstbelastete Knoten in Wedel ist die Kreuzung Rissener Straße / Autal / Rudolf-Breitscheid-Straße. Insgesamt passieren im maßgeblichen Szenario 2 B ca. 30.000 Kfz / Tag diesen Knoten. Die anderen kritischen Knoten bewältigen weniger Kfz/Tag als der höchstbelastete Knoten. Sie sind demgegenüber teilweise aber auch mit sehr kurzen Abbiegestreifen ausgestattet.

Es ist zu bedenken, daß die Umsetzung des beschlossenen Szenarios einen relativ langen Zeitraum beanspruchen wird. Eine Optimierung der Koordinierung in ihrem jetzigen Bestand sollte für die Übergangszeit vorgenommen werden. Sie sollte auf eine kurzfristige Umsetzung ausgerichtet sein, die jedoch die mittelfristige Entwicklung berücksichtigt.

Mit dem Bau der Südumgehung fallen die Knoten Ansgariusweg, Gärtnerstraße und Pinneberger Straße für die Betrachtung der durchgängigen Grünen Welle weg.

Heute gelten folgende Ausgangsbedingungen für die strategische Planung der Verkehrsbeeinflussung:

- Der Durchgangsverkehrsanteil auf der B 431 bewegt sich lediglich zwischen 13 und 18 %.

- Folglich gibt es einige starke Ein- und Ausbiegerströme.

[6] vgl. Anlagen 1-10

- Wegewahl, Belastungszustände und Netzstruktur bedingen darüber hinaus, daß nicht allein eine fahrtziel- und damit tageszeitabhängige Richtungswahl erfolgt, sondern darüber hinaus die Knoten über den gesamten Tag gesehen richtungsabhängig unterschiedlich stark belastet sind.

- Die tageszeitliche Verkehrsverteilung weist je nach Fahrtrichtung sichtbar ausgeprägte Verkehrsspitzen auf.

- Dennoch liegen die Verkehrsbelastungen zwischen den Spitzenzeiten (ca. 10 bis 15 Uhr) überwiegend lediglich um ca. 40 – 50 % niedriger als in den Spitzenstunden.

- Es kommt bereits relativ früh am Tag zu einer Umkehr der Hauptrichtung (ca. 10 bis 11 Uhr).

Am Bahnhof sowie im Umfeld des Marktplatzes kommt es zu starken Querverkehren durch Fußgänger und Radfahrer. Bei einer aktuellen Zählung wurden während eines 6-stündigen Erhebungsintervalls (zwischen 8.00 - 18.00 Uhr) 4.500 Fußgängerquerungen beobachtet, in der Spitzen-¼-Stunde wurden über 120 Personen gezählt[7]. Gerade die Querung der B 431 am Bahnhof ist für diese beiden Verkehrsarten Teil von Hauptverbindungen. Die Problematik in der Altstadt wird erst nach Fertigstellung der Südumgehung deutlich entschärft. Eine weitere wichtige Radverkehrsbeziehung könnte in Verlängerung des Müllerkamps entstehen.

Aus der / in die Rudolf-Breitscheid-Straße verkehrt eine Buslinie bis zum Bahnhof. Eine weitere Linie wird über Voßhagen geführt werden.

2.1.3.1.3 Schlußfolgerungen für die Strategie der Verkehrsbeeinflussung

Aufgrund der Struktur der Verkehrsbelastungen, insbesondere wegen der starken Nebenrichtungen sowie der wünschenswerten Berücksichtigung des Fußgänger- und Radverkehrs wird eine verkehrsabhängige Steuerung empfohlen.

Oberstes Ziel ist eine Optimierung der Leistungsfähigkeit der B 431 in den Spitzenstunden.

Darüber hinaus wird ein stetiger Fahrverlauf bei mäßigen Geschwindigkeiten im angebauten Abschnitt über den gesamten Tag angestrebt.

Den geänderten Netzfunktionen der Nebenstraßen ist Rechnung zu tragen, insofern die funktionale Gliederung des Straßennetzes bereits vor dem Bau der Südumgehung – evt. auch nur stufenweise – realisiert werden kann.

---

[7] Die Zählung wurde im Rahmen einer Diplomarbeit durchgeführt, vgl. Schirmacher, G. (1999): Verbesserung der Fußgängerquerung an Hauptstraßen (FH Hamburg)

Die Hauptfuß- und Radwegebeziehungen werden in verkehrsschwächeren Zeiten durch eine flexible Signalsteuerung verbessert.

2.1.3.1.4 Optimierung der Zeit-Weg-Beziehungen

Im Verlauf der B 431 sind die Lichtsignalanlagen (LSA) in Grüner Welle koordiniert und am zentralen Verkehrsrechner angeschlossen. In diese Koordinierung sind folgende LSA im Verlauf der B 431 einbezogen:

- Lülanden
- Ansgariusweg
- Gärtnerstraße
- Austraße
- Pinneberger Straße
- Bahnhofstraße
- Mühlenweg
- Rudolf-Breitscheid-Straße
- Voßhagen.

Es werden vom zentralen Verkehrsrechner zeitabhängig mehrere Signalprogramme geschaltet, um die unterschiedlichen Anforderungen des Verkehrs zu den unterschiedlichen Tageszeiten zu berücksichtigen. Da die Teilpunktabstände der Knoten sehr unterschiedlich sind, ist eine optimale Koordination in beiden Richtungen zur gleichen Zeit nicht möglich.

Die anliegenden Abbildungen zeigen Zeit-Weg-Diagramme für die unterschiedlichen Ansprüche unter der Annahme, daß die Südumgehung besteht. Die Schaltung der Programme erfolgt über das VAPW-Modul des Verkehrsrechners richtungs- und lastabhängig. Für die Spitzenzeiten sollte die Parametrierung so gestaltet werden, daß Programmwechsel nur bei Überschreiten hoher Schwellenwerte erfolgen. Für verkehrsschwache Zeiten sollten leistungsgerechte Programme mit kürzeren Umlaufzeiten von z. B. 75“ und 60“ eingerichtet werden.

2.1.3.1.5 Lastrichtung West – Ost nach Hamburg (morgens)

Abbildung 28

Dieses Programm kann für die Lastrichtung nach Hamburg geschaltet werden. Der Knotenpunkt KP 2 ist die angenommene Anbindung der Austraße an die neue Südumgehung.

Für den Richtungsverkehr nach Hamburg steht ein relativ breites, durchgängiges Grünband zur Verfügung. Am Mühlenweg (KP4) ist darstellungstechnisch eine Fußgängeranforderung pro Signalplanumlauf gezeigt. Diese Anlage steht ohne Fußgängeranforderung in Dauergrün für den MIV. Fußgänger haben aber zur Einhaltung kurzer Wartezeiten, die Möglichkeit mit einer Anforderung über Taster zweimal im Umlauf von 90 Sekunden eine Fußgängerfreigabezeit zu erhalten. Fußgängeranforde-

rungen haben an dieser Anlage erste Priorität und schwächen die Leistungsfähigkeit der Grünen Welle für den MIV. Es besteht die Möglichkeit, diesen Eingriff in die Steuerung zeitabhängig (nach z.B. Schulbeginnzeiten) freizugeben.

Am Knoten Voßhagen (KP6) ist mit einem Vorlauf der Grünzeit vor dem Grüne-Welle-Pulk sichergestellt, daß die wartenden Fahrzeuge aus den Einbiegebeziehungen am Knoten Rudolf-Breitscheid-Straße angefahren sind und den ankommenden Pulk der Grünen-Welle nicht behindern.

Der KP 5, Rudolf-Breitscheid-Straße, ist in der Spitzenbelastung mit ca. 10 %, der KP 6, Voßhagen, geringfügig überlastet. Es ist mit Rückstaubildung zu rechnen. Mit Hilfe von mikroskopischen (örtlichen) Steuerungseingriffen müssen hier die Freigabezeiten der Verkehrsströme im Rahmen der Programm-Umlaufzeit verteilt werden. Zusätzlich sollte das Signalprogramm über eine entsprechende Phaseneinteilung die Eckbeziehung aus dem Autal in Richtung Hamburg berücksichtigen.

2.1.3.1.6 Tagesprogramm ohne ausgeprägte Lastrichtung

Abbildung 29

In diesem Programm ist die Grüne Welle so konzipiert, daß vom ZOB (KP3) ausgehend jeweils stadtauswärts eine gute Koordinierung gegeben ist. Die Koordinierung zwischen Nachbarknoten ist auch in der jeweiligen Gegenrichtung noch verträglich. Eine eindeutige Unterbrechung besteht am ZOB in beide Richtungen. Da dieser Knoten unter Einbeziehung der Südumgehung mikroskopisch überplant werden muß, kann sich hier die Situation noch verändern.

Ähnlich wie am Mühlenweg sollte in dieser Zeit dem Querverkehr, vor allem Rad- und Fußgängerverkehr, eine höhere Priorität eingeräumt werden. In der Steuerung sollte eine Wartezeitbegrenzung für Fußgängeranforderungen von 45" vorgesehen werden. Je nach Möglichkeiten (abhängig vom späteren Ausbau und der Detailplanung) kann dann entschieden werden, ob diese Bevorzugung in der Priorität zu Lasten der Koordinierung umgesetzt wird oder ein Doppelanwurf (zweimalige Freigabezeit innerhalb eines Umlaufes) eingerichtet wird.

Die makroskopische Signalprogrammauswahl kann für diese Tageszeiten je nach Verkehrsaufkommen auch Schwachlastprogramme mit geringeren Umlaufzeiten steuern. Dadurch ergeben sich u. a. für alle Verkehrsteilnehmer kürzere Wartezeiten.

2.1.3.1.7 Lastrichtung Ost - West von Hamburg (nachmittags)

Abbildung 30

Dieses Programm kann für die nachmittägliche Lastrichtung aus Hamburg geschaltet werden.

Es berücksichtigt den nachmittäglichen Rückverkehr aus Hamburg mit einem leistungsfähigen, durchgehenden Grünband. Auch in diesem Lastrichtungsprogramm ist der KP 5, Rudolf-Breitscheid-Straße, mit ca. 10 % überlastet.

2.1.3.1.8 Knotenpunktausbau

Da Straßenausbaupläne für die Knoten nicht vorliegen, sind wir bei den umzubauenden Knoten Lülanden, Austraße / Südumgehung und ZOB von einem Regelausbau für die jeweilige Fahrstreifenbelastung ausgegangen. Die Rückstaulängen der Fahrstreifen ergeben sich daraus.

Bei den angenommenen Werten für die Verkehrsbelastung ergeben sich für die Morgen- und Nachmittagspitze nur am Knoten Rudolf-Breitscheid-Straße nennenswerte Überlastungen mit den Folgen von Rückstaus. Hier ist im Detail zu prüfen, ob ein entsprechender Knotenausbau möglich ist. Dabei ist dann die Leistungsfähigkeit des Knotens Voßhagen ebenfalls anzupassen.

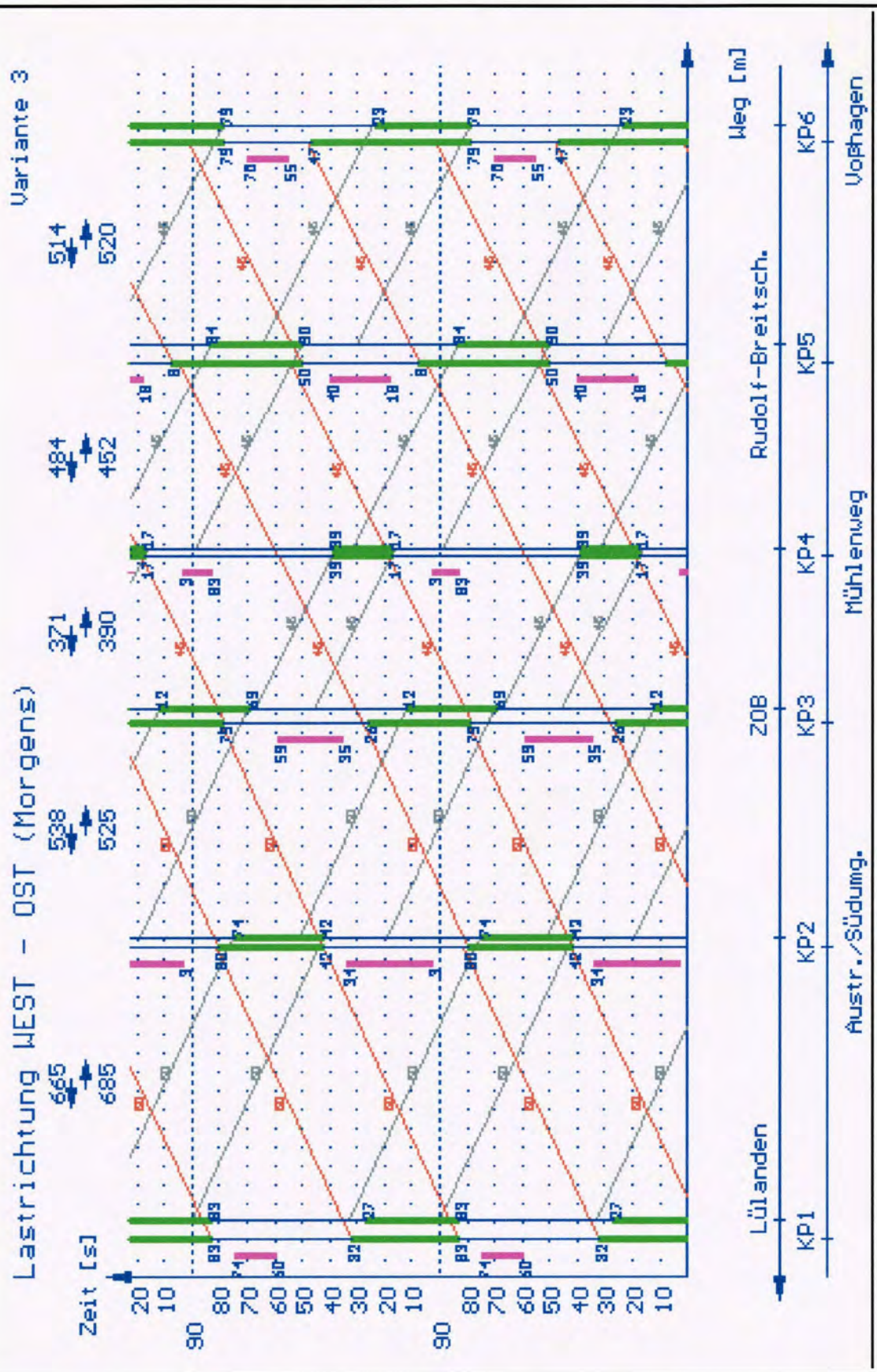


Abbildung 28
Zeit-Weg-Diagramm Lastrichtung West - Ost

V•T•U Planungsbüro
Verkehr Technik Umwelt GmbH

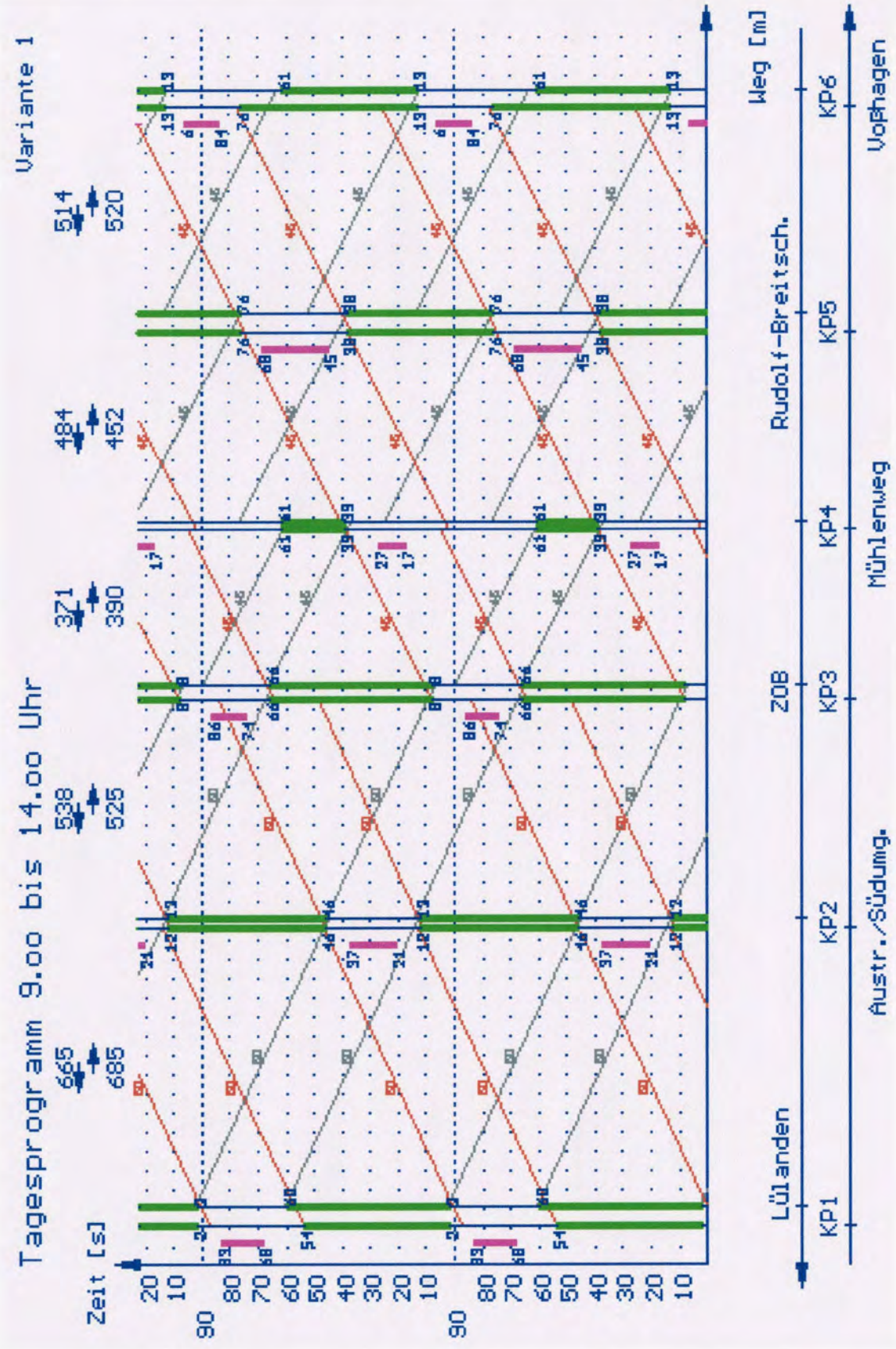


Abbildung 29
Zeit-Weg-Diagramm Tagesprogramm

V•T•U Planungsbüro
Verkehr Technik Umwelt GmbH

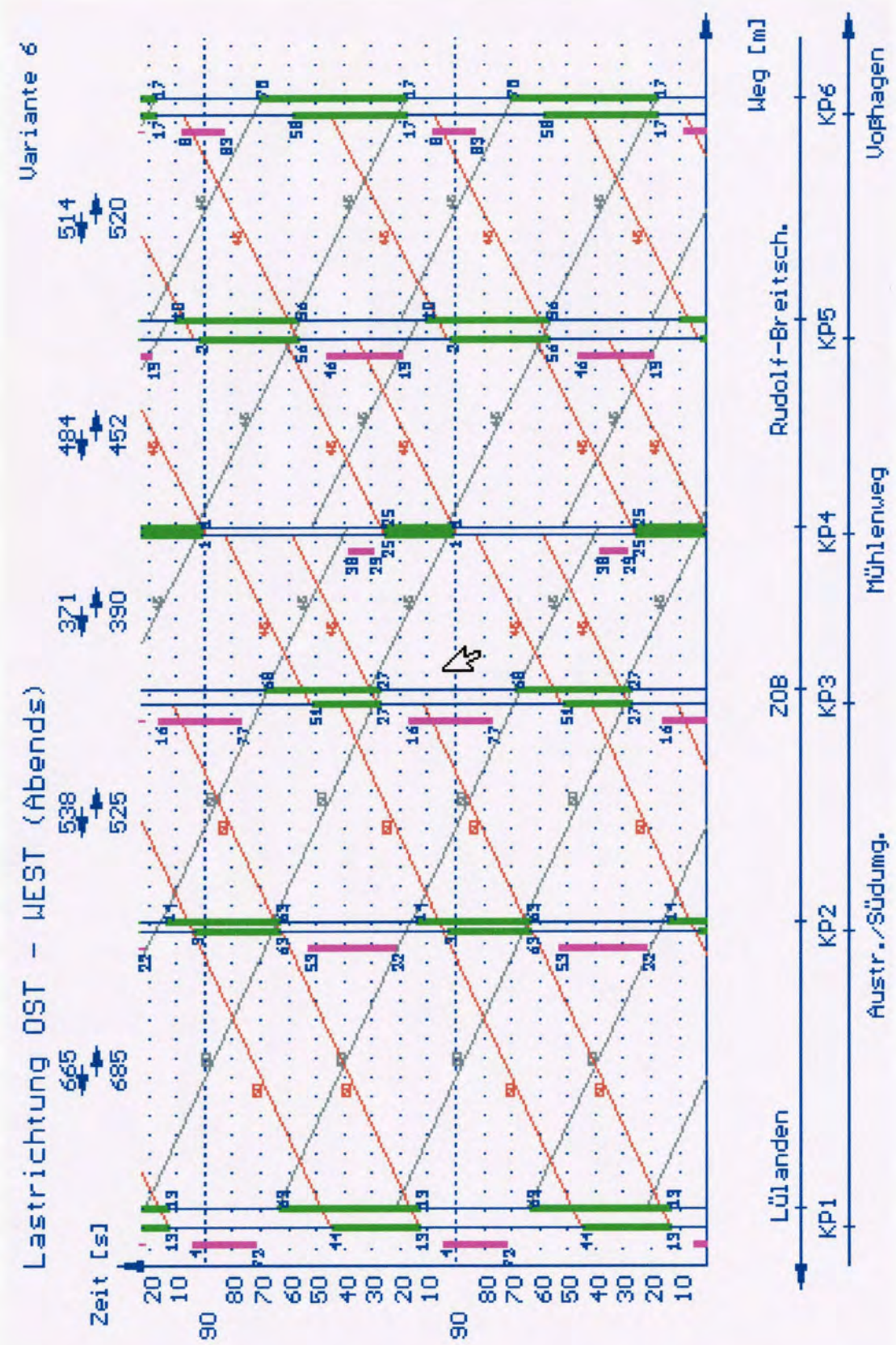


Abbildung 30
Zeit-Weg-Diagramm Lastrichtung Ost - West

V•T•U Planungsbüro
Verkehr Technik Umwelt GmbH

2.1.4 Parkraumkonzeption

Die in diesem Kapitel formulierten Rahmenempfehlungen zur Parkraumkonzeption stützen sich auf die Ergebnisse der Bestandsaufnahme. Aus den daraus gezogenen Schlußfolgerungen lassen sich Aussagen für eine zukünftige Leitlinie zur Gestaltung des ruhenden Verkehrs treffen. Ein detailliertes Parkraumkonzept ist nicht Bestandteil des VEP, dies erfordert eine eingehende Analyse der Parkraumnachfrage – insbesondere differenziert nach den einzelnen Nutzergruppen „Anwohner", „Kunden" und „Beschäftigte".

Die nachfolgenden Empfehlungen begrenzen sich auf den unmittelbaren Einzugsbereich der Bahnhofstraße.

Dem Rahmenkonzept werden mehrere Oberziele zugrunde gelegt. Es wird angestrebt,

- den Parksuchverkehr generell zu reduzieren und insbesondere in sensiblen Straßenräumen auf ein Minimum zu beschränken,
- die Parkstände in Abhängigkeit von ihrer Lagegunst differenziert zu bewirtschaften
- und somit das Angebot für Kurz- und Langzeitparker („Kunden"/ „Beschäftigte") zu verbessern.

Es wird davon ausgegangen, daß der Nutzergruppe „Anwohner" in ausreichender Menge Parkflächen zur Verfügung stehen, was sich auch mit dem überdurchschnittlich hohen Anteil an privaten Stellplätzen bestätigt[8].

2.1.4.1 Parkraumangebot

Das gegenwärtig existierende Parkraumangebot mit insgesamt 1.450 öffentlich zugängigen Parkständen wird insgesamt als ausreichend angesehen, diese Größenordnung sollte auch zukünftig beibehalten werden.

Durch die geplante Aufgabe des Parkplatzes am Theater Wedel reduziert sich die Gesamtstellplatzzahl im Zentrum um 150 Stellplätze. Zusammen mit der bereits gegenwärtig hohen Auslastung der P+R-Anlage entsteht so ein Bedarf von ca. 200 neuen Parkständen. Zur Bedarfsdeckung wird empfohlen, einen zusätzlichen Parkplatz einzurichten. Hier bietet sich insbesondere der **nördliche Einzugsbereich der Bahnhofstraße** an, um den Einkaufsverkehr frühzeitig vom Hauptstraßennetz aufzufangen und den sensiblen Straßenbereich der Bahnhofstraße zu entlasten. Als konkreter Standort sollte das Gelände des ehemaligen DB-Güterbahnhofs forciert werden.

[8] vgl. Kap. A.2.1.7

Demnach stellen zukünftig folgende Parkierungsanlagen das wesentliche Parkraumangebot des Wedeler Zentrums: Karte 38

- Tiefgarage „Rathaus"
- Parkplatz „Gorch-Fock-Straße"
- Parkplatz „Sparkasse" (Nord)
- P + R-Anlage am ZOB
- Parkplatz „ehem. Güterbahnhof" (geplant).

Zusätzlich erhalten die Parkierungsanlagen

- Parkplatz „Stadtbibliothek",
- Parkplatz „Schulauer Markt" und
- Tiefgarage „Wedeler Passage"

für südlicher gelegene Einkaufsziele in der Bahnhofstraße eine größere Bedeutung.

Kommt es bei der Realisierung von möglichen Planungsvorhaben im Zentrum zu einer Parkraumerweiterung, können im Gegenzug Parkflächen auf ungünstigen Standorten entfallen – beispielsweise Parkplatz „Stadtbibliothek" oder Parkbuchten in der Bahnhofstraße oder Feldstraße.

Eine interessante Standortalternative zum geplanten Parkplatz „ehem. Güterbahnhof" - mit direkter Anbindung an die B 431 und in unmittelbarer Nähe zur Bahnhofstr. - bietet das Parkhaus "EKZ Rosengarten", das gegenwärtig für den Einkaufsverkehr praktisch keine Bedeutung hat. Grund hierfür dürfte neben dem geringen Parkraumangebot von insgesamt 30 öffentlichen Stellplätzen vor allem die äußerst unattraktive bauliche Gestaltung sein. Voraussetzung hierfür ist demnach, daß

- eine Möglichkeit der Angebotserweiterung gegeben ist und
- ein gleichzeitiger Umbau mit nutzergerechter Gestaltung (freundliche Farbgebung, ausreichende Beleuchtung etc.)

stattfindet.

2.1.4.2 Parkraumbewirtschaftung

Es wird empfohlen, den Parkraum im Zentrum in Abhängigkeit von seiner Lagegunst zu bewirtschaften. Für alle Parkflächen im direkten Umfeld der Bahnhofstraße (P1 bis P6) gilt eine **einheitliche Begrenzung der Parkdauer** auf zwei Stunden, um den Nutzern die zeitliche Orientierung zu erleichtern[15].

Die attraktivsten Parkstände - hier insbesondere die Parkbuchten in der Bahnhofstraße und in den unmittelbar angrenzenden Straßenräumen - sollten zudem durch eine **Gebührenpflicht** mit Parkscheinautomaten bzw. Parkuhren unterhalten werden.

[15] Gegenwärtig existieren Parkdauerbegrenzungen von 1- bzw. 2-Stunden.

Durch diese Maßnahme ist einerseits eine Nachfragedämpfung auf diese Parkstände zu erwarten, die sich zugunsten von gebührenfreien Parkplätzen an weniger sensiblen Standorten (Parkplatz „Gorch-Fock-Str.", „Rathaus", „ehem. Güterbahnhof") auswirken kann. Andererseits erhöht sich die Parkleistung pro gebührenpflichtigem Stellplatz durch eine höhere Umschlagshäufigkeit. **Für Kunden ergibt sich somit der Vorteil, eine freie, wenn auch nicht kostenlose Parkmöglichkeit in unmittelbarer Zielnähe zu finden.** Die gegenwärtig vorhandene ausschließlich zeitliche Bewirtschaftung hat erfahrungsgemäß den Nachteil, daß der Mißbrauch durch „Nachstellen" der Parkscheibe beträchtlich ist. D.h. ein Teil des Parkraumes mit Parkdauerbegrenzung wird durch Dauerparker belegt. Eine ausreichende Kontrolle ist jedoch ohne nennenswerte Einnahmen kaum möglich. Mit der Einführung von angemessenen Parkgebühren kann eine Überwachung finanziell getragen werden, so daß das Angebot tatsächlich den Besuchern der Bahnhofstraße (i.d.R. Kurzzeitparker) zur Verfügung steht.

Aktuelle Untersuchungen belegen, daß bei Innenstadtbesuchern das Warenangebot und das Verkaufsumfeld vor dem Parkplatzangebot rangieren. Demnach kommt den Maßnahmen zur generellen Attraktivitätssteigerung des Einkaufsstandortes „Bahnhofstraße" eine erhöhte Bedeutung zu. Es ist daher nicht zu erwarten, daß allein durch die Erhebung von Parkgebühren auf den attraktivsten Parkflächen eine spürbare Abnahme der Kundennachfrage stattfindet.

Für die weniger entfernungssensible Gruppe der Dauerparker (i.d.R. Beschäftigte, aber auch Besucher, die länger im Zentrum verweilen) sollte neben der P+R-Anlage die geplante Parkierungsanlage am ehemaligen Güterbahnhof als kostenfreie und zeitlich unbegrenzte Parkmöglichkeit zur Verfügung stehen.

Als problematisch erweist sich die fehlende Möglichkeit, die im Zentrum zahlreich vorhandenen privaten Stellplätze in die Bewirtschaftungsmaßnahmen einbeziehen zu können, es sei denn, es existieren vertragliche Regelungen aus dem Baugenehmigungsverfahren. Eine längerfristige Steuerung ihres Umfangs kann lediglich über das Bauordnungsrecht für neu hinzukommende Stellplätze erfolgen, indem die Stellplatzverpflichtung aufgehoben wird. Aufgrund der meist geringen Kapazitäten und der fehlenden Ausschilderungen dieser Stellplätze wird jedoch nicht erwartet, daß es zu einer starken Verlagerung auf diese Parkflächen kommt.

---

[10] vgl. u.a. Baier, R. / Müller-Hagedorn, L. et al.: „Innenstadtverkehr und Einzelhandel – Hinweise zur Berücksichtigung des Einzelhandels bei der Entwicklung von integrierten Innenstadtverkehrskonzepten" in: Schriftenreihe „Berichte Verkehrstechnik" der Bundesanstalt für Straßenwesen BASt , Bergisch-Gladbach, 1997 und
Baier, R. / Schäfer, K.H. in: ExWoSt-Informationen zum Forschungsfeld Städtebau und Verkehr 06.11, Forschungsvorhaben im Auftrag des BMV, Bonn, 1996

2.1.4.3 Parkleitwegweisung

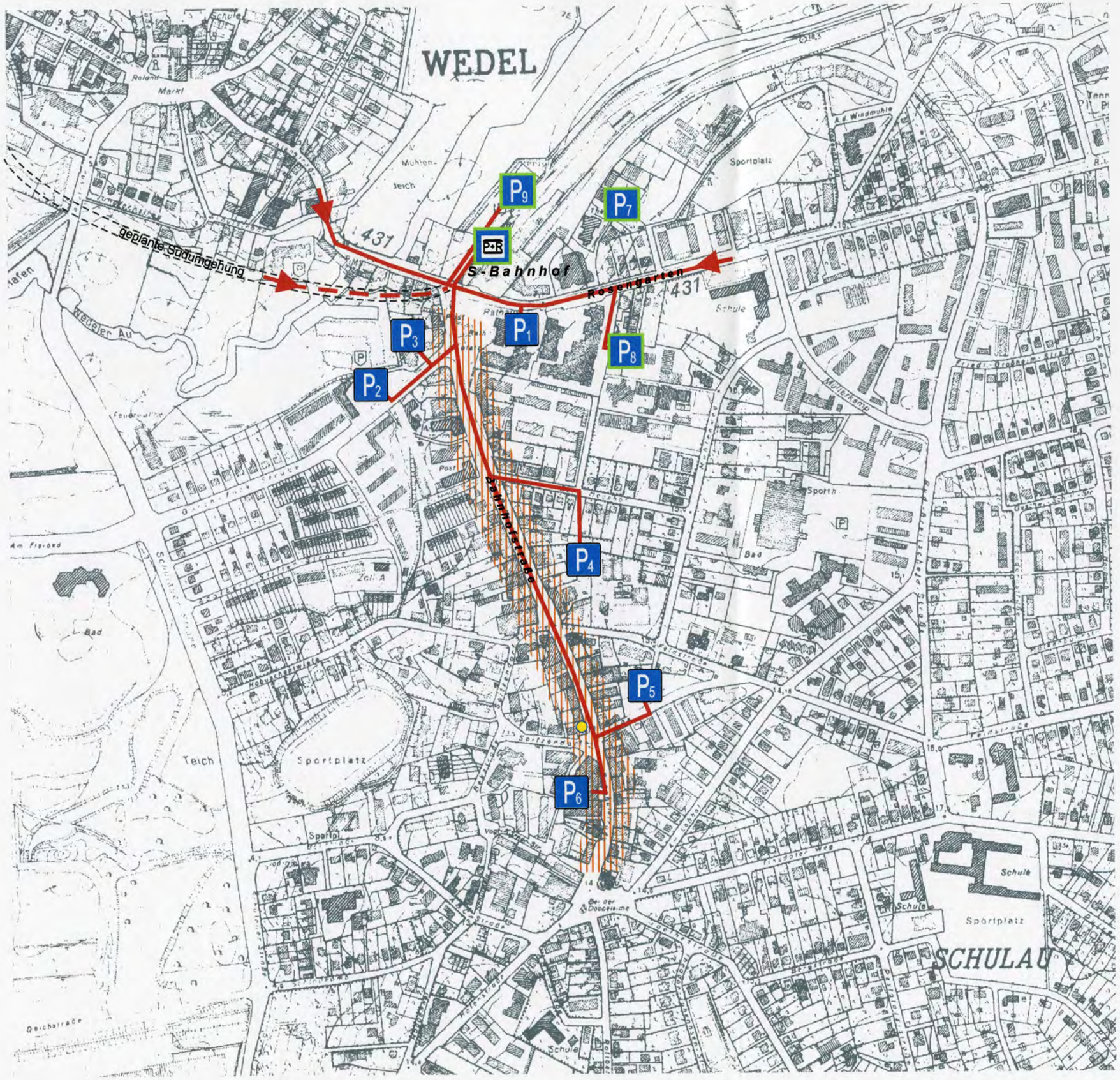
Alle wichtigen Parkierungsanlagen sollten durch entsprechende Wegweisung im Hauptstraßennetz ausgeschildert werden. Dadurch werden Parkplatzsuchende - insbesondere auch Ortsfremde - über das Parkraumangebot informiert. Unnötiger Parksuchverkehr durch fehlende Standortkenntnisse läßt sich hierdurch vermeiden.

Für den Innenstadtbereich bietet sich als kostengünstigste Lösung an, die vorhandenen statischen Parkwegweiser zu vervollständigen. Mittelfristig sollten sie jedoch durch ein statisches Parkleitsystem mit ansprechendem und einheitlichem Design ersetzt werden. Alle wichtigen Parkplätze im Umfeld der Bahnhofstraße sollten durch die textlichen Zusätze „Parken im Zentrum" auf ihre Lagegunst hinweisen. Der geplante Parkplatz für Dauerparker ist zudem durch den Zusatz „Langzeitparken" oder „gebührenfrei" auszuschildern.

Die Zielführung zu den einzelnen Parkplätzen sollte die Kfz-Fahrer entlang der Hauptverkehrsstraße (B 431) auf die jeweils nächstgelegenen Parkmöglichkeiten hinweisen. Erst im Verlauf der Bahnhofstraße werden die dort befindlichen Parkplätze („Schulauer Markt", „Stadtbibliothek", „Passage") ausgewiesen, um diesen Straßenraum zu entlasten.

Mit der Einführung eines statischen Parkleitsystems sollten auch bedeutende touristische Ziele in Wedel in die einheitliche Parkleitwegweisung integriert werden (z.B. Willkommhöft).

Rahmenkonzept Parken im Zentrum



- P1 Parkierungsanlage mit Bewirtschaftung [Kurzzeitparken]
  - 1 Rathaus
  - 2 Gorch-Fock-Straße
  - 3 Sparkasse
  - 4 Stadtbibliothek
  - 5 Schulauer Markt
  - 6 Wedeler Passage
- P7 Parkierungsanlage mit kostenlosen Dauerparkplätzen
  - 7 Theater Wedel (entfällt zukünftig)
  - 8 EKZ Rosengarten
  - 9 Güterbahnhof (geplant)
- P+R Park & Ride-Anlage am Bahnhof
- Parkzone mit Parkscheinautomaten [Kurzzeitparken]
- Parkleitwegweisung (Zielspinne)
- Musterwegweiser:

Verkehrsentwicklungsplan Wedel

Stadt Wedel

Maßstab: unmaßstäblich

Karte 38

	Datum	Name
bearbeitet	27.5.99	Keller
gezeichnet	27.5.99	Hermes
geprüft		

V•T•U Planungsbüro
Verkehr Technik Umwelt GmbH

2.1.5 Wirtschaftsverkehr

Die Lage und der Konzentrationsgrad von schwerverkehrsrelevanten Flächennutzungen in Wedel verhindern erhebliche Störungen in Wohngebieten. Lediglich in der Bahnhofstraße und auf der B 431 tragen LKW-Verkehre zu Konflikten bei. Darüber hinaus sind Beeinträchtigungen durch das Transportwesen einzelner Unternehmen bekannt. In der Bahnhofstraße wird die angestrebte zeitliche Befristung von Anliefervorgängen nicht immer eingehalten. Dadurch werden Störungen der Verkehrsabläufe und vor allem Belastungen der Aufenthaltsqualität hervorgerufen. Fraglich ist auch, ob die Funktionsfähigkeit des Wirtschaftsverkehrs erhöht werden muß.

Zudem trägt der LKW-Verkehr zu Stauerscheinungen auf der B 431 mit deren negativen Begleitumständen bei.

Generelles Ziel muß die Gewährleistung der städtischen Versorgungsprozesse bei Minimierung der durch Wirtschaftsverkehr bedingten Störungen sein.

Ansatzpunkte für eine Verbesserung bieten folgende Strategien:

- Durchsetzung einer zeitlichen Befristung von Anliefervorgängen in der Bahnhofstraße
- Aufbau einer Citylogistik.

Während die Zeitschranken bereits kurzfristig angegangen werden können, stellt Citylogistik eine langfristige Perspektive dar.

Citylogistik betrifft in Wedel die Bahnhofstraße. Dort finden Liefervorgänge konzentriert statt. Erweitertes Ziel ist dabei, den Güter-Nahverkehr zu bündeln. So wird eine höhere Fahrzeugauslastung möglich, wodurch wiederum Fahrten vermieden werden können. Auch der gezielte Einsatz stadtverträglicher Fahrzeuge wird erleichtert. Citylogistik bedingt auch, daß Fernverkehre gebrochen und Übergänge in beide Richtungen gewährleistet werden. Mindestens ein Sammel- und Umschlagplatz muß eingerichtet werden. In diesem Zusammenhang kann auch die Thematik der Verlagerung auf die Schiene einbezogen werden.

Abbildung 3

Konkretere Planungsschritte sind nachfolgend:

- Erhebung der güter- und unternehmensspezifischen Strukturen des Wirtschaftsverkehrs
- Auswahl eines Versorgungsmodelles
- Charakterisierung der notwendigen Logistikanlagen /-flächen
- Standortwahl für einen Umschlagplatz
- Aufnahme von Gesprächen mit Speditionen, Kurierdiensten usw.
- Entwicklung eines Kooperationsmodelles
- Tourenplanung
- Überprüfung des Be- und Entladungskonzeptes.

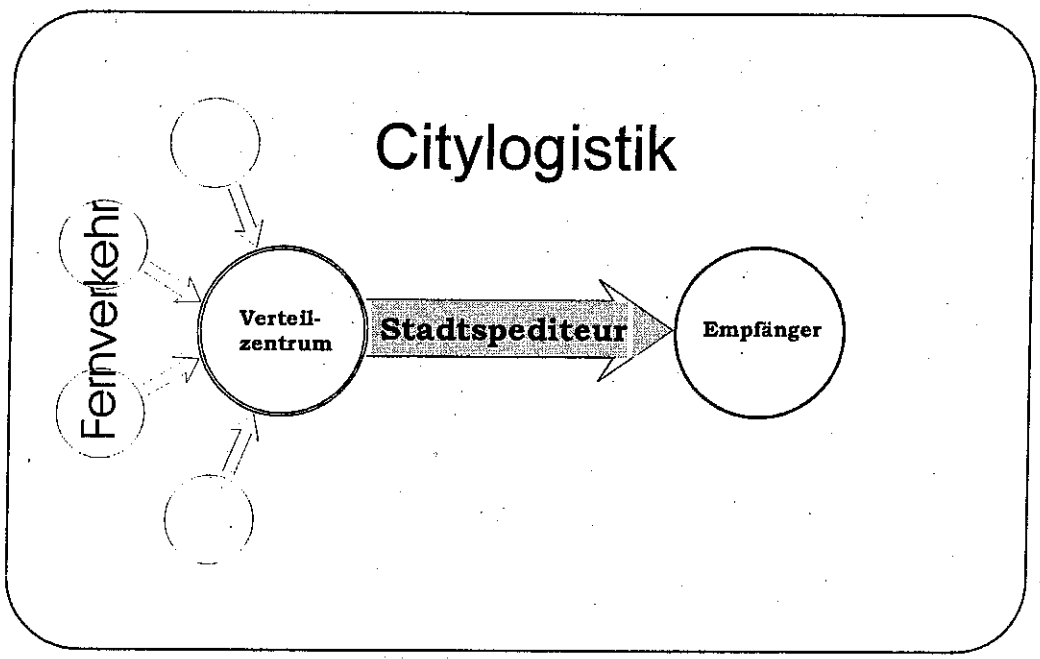


Abbildung 31
System Citylogistik

2.2 Fußgängerverkehr

Eine systematische Förderung des Fußgängerverkehrs ist ein Novum in Wedel. Daher sind den formulierten Zielen zunächst die wichtigsten Planungsgrundsätze hinzuzufügen.

2.2.1 Ziele und Planungsgrundsätze des Fußgängerverkehrs

Im Rahmen einer sinnvollen Netzanlage sollen einzelne Hauptfußwegeachsen zwischen Wohngebieten und Stadtzentrum entwickelt werden. Ein besonderes Gewicht im Fußgängerverkehrsnetz haben die Bahnhofstraße und die Altstadt. Für die Bahnhofstraße besteht die Vorgabe, insbesondere durch die Erhöhung der Aufenthaltsqualität die Bedingungen für Fußgänger aufzuwerten.

Unter Verkehrssicherheitsaspekten spielen die Schulwege eine hervorgehobene Rolle. Durch eine flexible Verkehrsbeeinflussung sollen zumindest tageszeitlich beschränkte Verbesserungen der Verkehrsteilnahme für Fußgänger ermöglicht werden.

Angesichts der Verkehrsanteile von 23 % an allen Wegen bzw. 33 % an der Binnenverkehrsmobilität soll den Anforderungen dieser Verkehrsart ohne Benachteiligung nachgekommen werden.

Generell ist zu beachten, daß die Stadtstruktur weiterhin am Maßstab der Erreichbarkeit zu Fuß ausgerichtet wird[11]. Das Netz des Fußgängerverkehrs sollte engmaschig sein und damit ohne große Umwege funktionieren. Auf Hauptfußwegeverbindungen sind besondere Ansprüche zu erfüllen, die in abgeschwächter Form auch für die untergeordnete Hirarchiestufe im Fußwegenetz gelten:

- Direktheit zwischen den Quellen und Zielen
- Minimierung der Verkehrswiderstände
- vielseitige Raumfolge (Erlebnisqualität)
- Überschaubarkeit
- Orientierung
- großzügige Dimensionierung
- Minimierung von Konflikten
- subjektive und objektive Sicherheit.

[11] vgl. Kap. 1.2

2.2.2 Das Hauptfußwegenetz

Das Hauptfußwegenetz im städtischen Kernbereich hat eine fischgrätenartige Struktur. Das „Rückgrat" bilden dabei künftig **die Bahnhofstraße, die Mühlenstraße und der Marktplatz**. Von dieser zentralen Hauptachse gehen Verbindungen in alle Richtungen:

Karte 39

- zum Alters- und Pflegeheim an der Hörnstraße und zum Broocksdamm
- zur Siedlung Lülanden (mit optionaler Verlängerung zu einem möglichen nördlichen Stadterweiterungsgebiet)
- zum Johann-Rist-Gymnasium über Ernst-Barlach-Haus (mit optionaler Verlängerung zu einem möglichen nördlichen Stadterweiterungsgebiet)
- zum Auweidenweg
- zum Freizeitpark Elbmarschen
- Richtung Deichstraße / Elbwanderweg über Elbestadion und Haus der Jugend
- zur Schiffsbegrüßungsanlage (Anknüpfung Elbwanderweg)
- Richtung südöstliches Schulau über Ernst-Barlach-Schule / Albert-Schweitzer-Schule
- Richtung nordöstliches Schulau (Kronskamp) über Hallenbad / Integrierte Gesamtschule.

Die ausgewählten Achsen decken sich in vielen Abschnitten mit den **Hauptschulwegen**, beispielsweise zum Johann-Rist-Gymnasium, zur Altstadtschule, zur Ernst-Barlach-Schule und zur Albert-Schweitzer-Schule.

2.2.3 Exemplarische Entwicklung einer Hauptfußwegeverbindung zwischen Marktplatz, Bahnhof und Elbufer

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans wird exemplarisch dargestellt, mit welchen Maßnahmen der Fußgängerverkehr sicherer, komfortabler und kurzweiliger auf der zentralen Hauptverbindung geführt werden kann. Zusätzlich wird deren Verlängerung zur Elbe auf Höhe der Schiffsbegrüßungsanlage dargestellt.

2.2.3.1 Fußgängerverkehr in der Altstadt

Nach dem Konzept für die künftige Verkehrsgestaltung der Altstadt profitiert auch der Fußgängerverkehr in diesem Stadtteil. Die Verbindung zum Bahnhof wird stark aufgewertet. So wird die Mühlenstraße zum verkehrsberuhigten Bereich, in dem die Seitenräume dem Gehen und Verweilen vorbehalten werden.

Hauptfußwegenetz im Zentrumsbereich

Zielgebiete

Fußläufiger Einzugsbereich Bahnhofstraße und Marktplatz

Zentraler Hauptfußweg

Hauptfußweg

Verlängerungsoption

Verkehrsentwicklungsplan Wedel

Stadt Wedel

Maßstab: unmaßstäblich

Karte 39

	Datum	Name
bearbeitet	27.5.99	Franke
gezeichnet	27.5.99	Schi.
geprüft		

V•T•U Planungsbüro
Verkehr Technik Umwelt GmbH

Es entsteht eine höchst attraktive Fußwegbeziehung, die zudem die Verkehrssicherheit des Längs- und Querverkehrs in hohem Maße fördert. Da es sich um einen Hauptschulweg zum Johann-Rist-Gymnasium handelt, ist ein besonderer Sicherheitsgewinn zu verzeichnen.

Die Querung der B 431 auf Höhe des Bahnhofes wird erheblich verbessert. Kürzere Wartezeiten verringern die Risikobereitschaft beim Queren und damit auch die allgemeine Verkehrssicherheit[12].

2.2.3.2 Fußgängerverkehr in der Bahnhofstraße

Die Bahnhofstraße wird mit dem Ergebnis umgestaltet, daß dem Fußgängerverkehr auf der Ostseite der Fahrbahn durchschnittlich ca. 1,30 m mehr Bewegungsraum zur Verfügung steht. Darüber hinaus werden Konflikte mit dem Radverkehr minimiert, indem der Radverkehr gegen die Einbahnregelung ebenfalls auf die Fahrbahn verlegt wird[13]. Auch die Ordnung der Einbauten und Auslagen, insbesondere das Verlegen von Fahrradparkständen aus dem Gehraum, sollte den Komfort des Fußgängerverkehrs in der Bahnhofstraße anheben. So entstehen insgesamt im östlich gelegenen Seitenraum entspanntere Bedingungen zum Schaufensterbummel, Verweilen, Kommunizieren, Begegnen und Fortbewegen. Auch unterschiedliche Gehgeschwindigkeiten können mit weniger gegenseitigen Behinderungen verwirklicht werden. Der Querverkehr wird erleichtert.

Der Platz Bei der Doppeleiche sollte u.a. im Hinblick auf attraktivere Fußgängerbedingungen umgestaltet werden. Wichtig ist ein Raumabschluß, der die Bahnhofstraße als einheitlichen, geschlossenen Erlebnisraum definiert. Die Fußgänger werden über verschiedene Querungshilfen am Kreisel entlang geführt.

2.2.3.3 Hauptfußweg zwischen Doppeleiche und Elbufer

Der Hauptfußweg zwischen Doppeleiche und Elbufer am Anziehungspunkt Willkommhöft verläuft über den Rollberg und die Parnaßstraße. Die Querungshilfe im Einmündungsbereich dieser beiden Straßen stärkt die Fußwegbeziehung.

Auf dem Rollberg sollten Baumreihen gepflanzt werden, um die zugemessene Attraktivität der Fußverbindung herzustellen.

Alternativ dazu könnte auch die Hafenstraße im Sinne der angedachten Funktion als Teil einer Hauptfußwegebeziehung umgestaltet werden.

[12] vgl. Kap. 2.1.3.1
[13] vgl. Kap. 2.1.2.2

2.2.3.4 Beschreibung der Raumfolge von Marktplatz bis Elbufer

Die Raumfolge hat nicht nur für die Attraktivität der Stadt sondern auch für die **Bereitschaft zum Gehen** enorme Bedeutung. Auch das subjektive Entfernungsempfinden wird von der Reizdichte und dem Abwechslungsreichtum der durchschrittenen Stadträume positiv beeinflußt. Nicht die (meßbare) Länge eines Fußweges wird in den Vordergrund gerückt, sondern dessen (wahrnehmbare) Kurzweiligkeit. Auf technische Maße kommt es in diesem Kontext nicht an. Die Raumfolge vom Marktplatz bis zum Elbufer kann in ihrem geplanten Zustand ein recht gutes Beispiel für eine interessant empfundene **Verknüpfung erlebbarer („geschlossener") Teilräume**, Aussichten und Eindrücke werden. Die Charakteristik Wedels als eigenständige Stadt am Ballungsrand mit seiner gleichzeitig urbanen wie landschaftlichen Prägung, mit seinen individuellen geschichtlich geprägten Bezugsorten und mit seiner Lage an der Elbe wird auf dieser Fußwegeverbindung wahrnehmbar.

Karte 40

Am Marktplatz wird der historische Stadtkern angelehnt an seine ursprüngliche Grundform präsentiert. Die Aufenthaltsmöglichkeiten sind, u.a. durch Straßencafés und Brunnen auf der Nordseite des Platzes, vielfältig.

Die Mühlenstraße wird Geschäftsstraße in einem verkehrsberuhigten Bereich. Die Lärmbelästigungen und Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern sind gering. Der Blick auf die Wedeler Au stellt einen interessanten Kontrast zur dicht bebauten Altstadt durch ein landschaftlich geprägtes Bild dar.

Der Übergang zum Rathausplatz verliert durch die verkürzte Wartezeit an Querungswiderstand. Der Rathausplatz beherbergt diverse Bereiche zu Aufenthalt und Kommunikation.

Das bereits bestehende und möglicherweise künftig weiter aufgewertete kleinteilige Gefüge von Fachgeschäften in der Bahnhofstraße wird durch einen Raumabschluß bei der Doppeleiche als Straßenraum akzentuiert. Die Verkehrsfunktion tritt im gesamten Erscheinungsbild in den Hintergrund.

Zwischen Doppeleiche und Elbufer führt der Weg über Alleen.

Die Fußwegebeziehung endet am Willkommhöft. Der Blick auf die Elbe entfaltet seinen eigenen Reiz.

Gerade im Zuge der städtischen Anstrengungen zur **Stärkung des Tourismus** in Wedel erfüllen derartige Spazierwege eine zentrale Aufgabe. Dem Besucher der Stadt wird ein wichtiges Freizeitangebot unterbreitet. Dies sollte auch als Anregung für eine touristische Wegweisung des Fußgängerverkehrs in Wedel gesehen werden. Sie ergänzt solche Verbindungen, indem Orientierung und Wegewahl erleichtert werden.

2.2.4 Sonstige Vorgaben für die Entwicklung des Fußwegenetzes

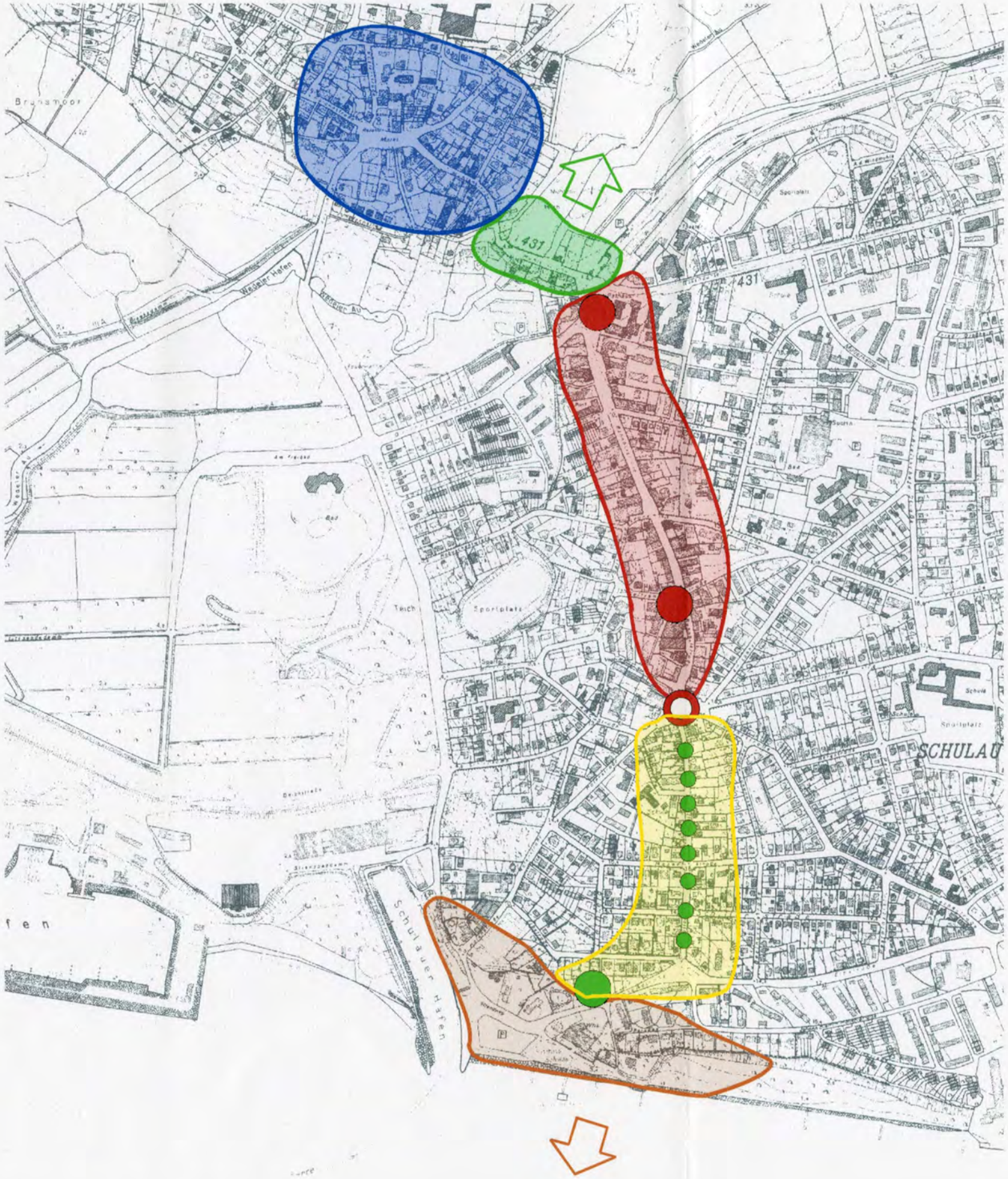
Der Fußgängerverkehr konzentriert sich einerseits stark auf Wegen in das Stadtzentrum - zumal auch viele Schulwege und Wege zum Bahnhof davon überlagert werden - und soll andererseits insbesondere für Besucher der Stadt eine angenehme Art der Fortbewegung werden. Daher stellt die Mängelbeseitigung auf den Hauptfußwegen in der nächsten Zukunft die dringlichste Aufgabe in der Förderung des Fußgängerverkehrs dar. Werden Wander- und Freizeitwege angeknüpft, gewinnt die Aufwertung der betroffenen Achse an Bedeutung.

Darüber hinaus werden Stadtteilkonzepte angeregt, die flächenhaft für die Verwirklichung der genannten Anforderungen aus Sicht der Fußgänger sorgen sollen. Neben der Altstadt und den benachbarten Teilräumen kommt hierfür insbesondere der Elbuferbereich in Frage, indem der Zugang zur Elbe verbessert werden sollte.

Die Schulwegsicherung bleibt ein kontinuierlicher Arbeitsschwerpunkt, sofern die Schulwege nicht bereits in der Überplanung der Hauptfußwege einbezogen worden sind.

Das Wanderwegenetz stellt einen zusätzlichen Aufgabenbereich dar. Insbesondere der Elbwanderweg bedarf einer baulichen Aufwertung.

Schließlich ist auf die Möglichkeit hinzuweisen, ein Wegweisungssystem für den Fußgängerverkehr einzurichten, das sich speziell an Ortsfremde richtet, aber auch den Bewohnern Wedels die Vielfalt der städtischen Angebote „nahebringt".



Raumfolge Marktplatz-Bahnhofstraße-Elbufer

- Altstadt
- Landschaftsgeprägter Bereich (Wedeler Au)
- Geschäftszone
- Wohngebiet mit Alleen
- Anziehungspunkt Tourismus
- Stadtplatz
- Raumabschluß
- Begrünung
- Park
- Besondere Aussicht

Verkehrsentwicklungsplan Wedel

Stadt Wedel

Maßstab: unmaßstäblich

Karte 40

	Datum	Name
bearbeitet	16.01.01	Franke
gezeichnet	16.01.01	Schi.
geprüft		

V•T•U Planungsbüro
Verkehr Technik Umwelt GmbH

2.3 Radverkehr

2.3.1 Aktuelle Aufgaben der Radverkehrsplanung in Wedel

Derzeitig wird die Novelle der Straßenverkehrsordnung, in der weitreichende Neuerungen zum Radverkehr geregelt werden, von den Straßenverkehrsbehörden umgesetzt. Die Stadt Wedel wird in diese Aufgabe einbezogen, so daß bereits umfassende Regelungen getroffen worden sind. Auch bei der weiteren Planung wird die Einhaltung der vorgegebenen Standards der Zumutbarkeit ein wesentlicher Maßstab sein, von dem nur in begründeten Ausnahmefällen abgewichen werden sollte.

Vor diesem Hintergrund ist die Ausgestaltung eines übergeordneten Radverkehrsnetzes von größter Bedeutung. Auf den Hauptradverkehrsverbindungen sollten nicht nur Mindeststandards erfüllt werden, sondern auch die Palette der weitergehenden Fördermöglichkeiten des Radverkehrs, die ebenfalls in der StVO-Novelle festgelegt worden ist, genutzt werden.

Das übergeordnete Radverkehrsnetz in Wedel soll in dieser - erstmalig systematischen – Netzplanung zunächst von vier leistungsfähigen Radverkehrsrouten gebildet werden.

Daneben ist zu beachten, daß auch die Planung der Radverkehrs-bedingungen in Wedel an das Ziel der Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Bahnhofstraße anzupassen ist. Gleichzeitig wird der Bau von Fahrrad-Abstellanlagen im Zentrum eingeplant.

Schließlich ist das Ziel beschlossen worden, eine flächendeckende Radverkehrsförderung zu betreiben.

Die Ausführungen des Verkehrsentwicklungsplanes beziehen sich sehr stark auf die Entwicklung übergeordneter Routen und beispielhafter Planungselemente. Eine flächendeckende Überplanung, mit möglicherweise anderen Schwerpunkten – z.B. Radtourismus -, sollte in einem gesonderten Radverkehrskonzept abgedeckt werden.

2.3.2 Aufstellung eines Zielnetzes

2.3.2.1 Anforderungen an ein übergeordnetes Netz

An die Funktionsfähigkeit eines übergeordneten Netzes sind folgende überdurchschnittliche Anforderungen zu stellen:

- Verbindung übergeordneter Quellen und Ziele
- Bündelung verschiedener Fahrtzwecke
- umwege-armer Verlauf
- Schnelligkeit

- Leistungsfähigkeit
- reibungslose Bewältigung aller Verkehrsvorgänge (Überholen, Links-Abbiegen usw.)
- Einbeziehung aller fahrrad-freundlichen Führungsformen
- hervorragende Signalfunktion
- hohe Erlebnisqualität
- soziale Sicherheit
- subjektives Gefühl der Verkehrssicherheit
- klare Orientierung im Netz sowie im Straßenraum.

Die objektiv sichere Führung des Radverkehrs sollte für alle Netzelemente obligatorisch sein.

Kontinuität der Führungsarten im Stadtgebiet und Eindeutigkeit der Verhaltensnorm sollen darüber hinaus netzweit für Sicherheit im Benutzerverhalten sorgen.

Aufgrund der Verkehrsanteile bezieht sich der Planungsansatz auf den Alltagsverkehr. Die Verknüpfung mit bedeutsamen Freizeitrouten, wie dem Ochsenweg oder dem Elbwanderweg, sowie mit Hamburg wird dargestellt. Die Entwicklung eines touristischen Radwandernetzes ist eine eigenständige Aufgabe, die möglicherweise künftig an Bedeutung gewinnen wird. Sie wird hier nur insoweit berücksichtigt, als daß ortsnahe und mit den Alltagsrouten verknüpfte Freizeitrouten aufgezeigt werden.

2.3.2.2 Das Hauptradverkehrsnetz in Wedel

Das übergeordnete Netz soll eine etwa sternförmige Struktur erhalten, deren Mittelpunkt die Bahnhofstraße ist. Die Strahlen bilden **Verbindungen der Stadtteile mit dem Zentrum**. In Schulau sollen drei Hauptrouten zum Stadtzentrum verlaufen, die die Wohngebiete umfassend erschließen, weitere übergeordnete Zielgebiete anbinden und möglichst in Freizeitrouten übergehen. Die entsprechenden Entwicklungsmaßnahmen führen so zu einem maximalen Nutzen.

Die Festlegung von konkreten Strecken orientiert sich u.a. am Bestand. Sie beinhaltet neben der möglichst weitreichenden Erfüllung der o.g. Anforderungen an die Benutzungsqualität, die Minimierung des baulichen Aufwandes, das Einfügen in einen Netzzusammenhang sowie den Nutzen für eine möglichst große Einwohnerzahl.

Neben der Auswahl und Entwicklung von Hauptradverbindungen werden einige Netzschlüsse bzw. Netzverdichtungen beschrieben. Karte 4

Die zentrale Achse bildet auch für den Radverkehr die Bahnhofstraße. Ihre Umgestaltung[14] verringert Konflikte mit Fußgängern, Gefährdungen durch den ein- und abbiegenden sowie den überholenden MIV. Die Querschnittsgestaltung räumt auch höhere Geschwindigkeiten ein, wodurch das Fahrrad ein weiteres Stück Konkurrenzfähigkeit zum MIV gewinnt. Die Verbindung mit dem Bahnhof wird erleichtert.

[14] vgl. Kap. 2.1.2.2

- **Zentrale Nord-Süd-Achse**

- (Stadterweiterungsgebiet)
- Wohngebiet „Lülanden“
- Riesenkamp
- Am Redder
- Johann-Rist-Gymnasium
- Organistenstraße
- Marktplatz
- Mühlenstraße
- Bahnhof
- Bahnhofstraße
- Rollberg
- Parnaßstraße
- Willkommhöft / Elbwanderweg

- **Schulauer Ost -West-Achse**

Die Schulauer Ost-West-Achse sollte zweigeteilt werden, da es wichtiger ist, die Bahnhofstraße als Stadtzentrum zu erreichen und den Bahnhof mit dem Ochsenweg zu verbinden, als eine durchgängige Achse zu bilden. Beide Ziele sind nicht zu vereinbaren. Gleichwohl werden direkte Verbindungen zwischen den beiden Achsenseiten durch Netzschlüsse geplant.

Die Westseite verläuft über folgende Straßen bzw. Einrichtungen:

- Bahnhof
- Bahnhofstraße
- Gorch-Fock-Straße
- Am Freibad
- Ochsenweg

Die Ostseite erhält folgenden Routenverlauf:

- Bahnhof
- Bahnhofstraße
- Feldstraße (Ausschilderung und Anbindung des Hallenbades)
- Hinweis auf die Veloroute Hamburg Innenstadt – Rissen mit Beginn im Ortskern Rissen

- **Stadtzentrum - Östlicher Elbwanderweg**

- Westroute Feldstraße – Zentrum (s.o.)
- Feldstraße
- Rudolf-Breitscheid-Straße
- Tinsdaler Weg
- Pulverstraße
- Querung Kraftwerksgelände
- Grenzweg
- Östlicher Elbwanderweg

- **Stadtzentrum - Moorwegsiedlung**

Eine übergeordnete Route im Radverkehrsnetz, die als solche auch ausgeschildert werden soll, muß ein größt mögliches Maß an sozialer Sicherheit aufweisen. Daher wird empfohlen, die höchst attraktive Verbindung zwischen Zentrum und Moorwegsiedlung über den Auweidenweg als Freizeitroute auszuweisen. Hauptradverbindung im Alltagsverkehrsnetz wird eine Strecke, die an Straßen und / oder angebauten Wegen liegt:

- Bahnhof
- Rosengarten
- An der Windmühle
- Autal
- Breiter Weg
- Moorweg
- Stadtteilzentrum am Hasenknick
- Hinweis auf Wanderroute zum Wildgehege am Klövensteen

Netzschlüsse / - verdichtungen sind auf folgenden Straßen und Wegen vorzusehen:

- zwischen Feldstraße und Ochsenweg über Spitzerdorfstraße, Bekstraße und Lüttsandsdamm
- zwischen Hans-Böckler-Platz und Doppeleiche über Goethestraße (z.B. durch Unechte Einbahnstraße)
- zwischen Rosengarten und Kreisberufsschule über Müllerkamp (Integrierte Gesamtschule) und Rudolf-Breitscheid-Straße
- zwischen Rudolf-Breitscheid-Straße und Einkaufszentrum Rissener Straße.

2.3.3 Entwicklung zusammenhängender Hauptradverkehrsverbindungen

An dieser Stelle werden zum einen Entwurfsgrundsätze der Radverkehrsplanung auf Hauptverbindungen aufgestellt und zum anderen exemplarisch die Vorplanung der Hauptroute vom Stadtzentrum in den Schulauer Westen (Schulauer Ost-West-Achse – Westseite) dargestellt.

Die Hauptrouten sind ebenfalls die wesentlichen Elemente des Wegweisungsnetzes[15].

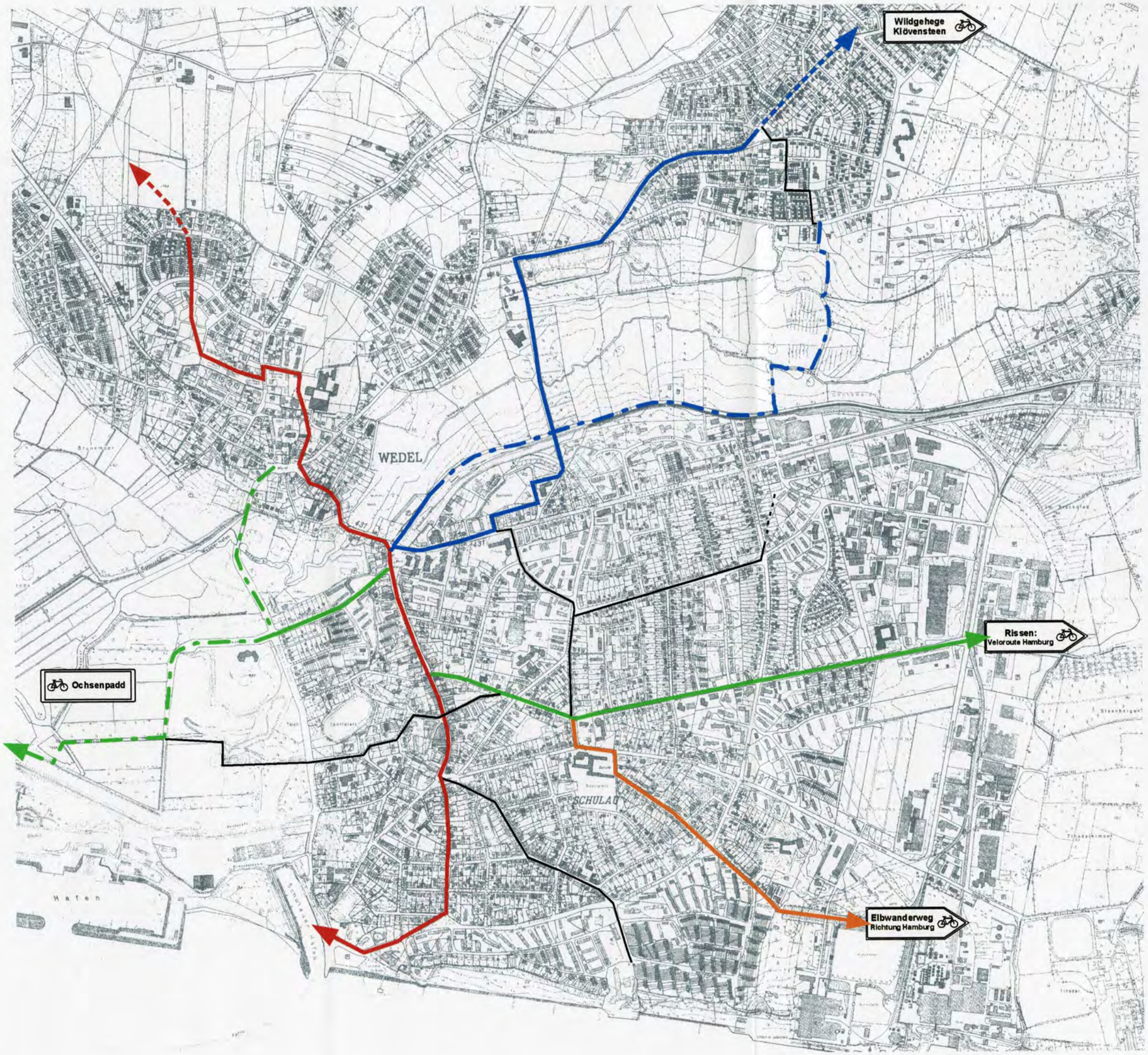
2.3.3.1 Planungsgrundsatz zum Misch- und Trennungsprinzip

Der wesentliche Grundsatz der Entwurfsplanung bezüglich des Radverkehrs betrifft die Frage des Trennungs- bzw. Mischprinzips. Auch die Novelle der Straßenverkehrsordnung behandelt diese Frage sehr ausführlich. Folgende Umgangsweise wird für Hauptrouten empfohlen:

- abgestufte Herangehensweise abhängig von der Belastung durch den MIV
- auf Hauptverkehrs- und Hauptsammelstraßen möglichst separate Anlagen (Radwege, Radfahrstreifen)
- auf Sammelstraßen Schutzstreifen oder reiner Mischverkehr
- auf Sammelstraßen gegen die Einbahnrichtung separate Anlagen
- auf anderen Straßen Mischverkehr
- bei Nutzung selbständiger Geh- und Radwege möglichst ausreichende Breite und Separation der beiden Verkehrsarten
- Benutzungspflicht nur auf Hauptverkehrsstraßen und Anlagen gegen die Einbahnrichtung bei zumutbarer Qualität der Radverkehrsanlagen.

Die Abwägung zwischen dem im Regelfall objektiv sichereren Mischprinzip und dem subjektiv als sicherer empfundenen Trennungsprinzip tendiert recht deutlich zum Mischprinzip, da diese Führung zum einen in Wedel eine gewisse „Tradition" hat und zum anderen Gewöhnungseffekte und damit verbunden ein besseres Sicherheitsempfinden zu erwarten sind.

[15] vgl. Kap. 2.3.6



Übergeordnetes Radverkehrsnetz

- Zentrale Nord-Süd-Achse
- Schulauer,Ost-West-Achse (2 Teile)
- Verbindung Moorwegsiedlung-Zentrum
- Östlicher Elbwanderweg-Zentrum
- Rissen — Auszuschildernde Anschluß-Einrichtung
- Netzschluß/Netzverdichtung
- Ortsnahe Freizeitrouten

Verkehrsentwicklungsplan Wedel

Stadt Wedel

Maßstab: unmaßstäblich

Karte 41

	Datum	Name
bearbeitet	27.5.99	Franke
gezeichnet	27.5.99	Schi.
geprüft		

V•T•U Planungsbüro
Verkehr Technik Umwelt GmbH

2.3.3.2 Maßnahmenplan Stadtzentrum – Schulauer Osten

Die Hauptradverkehrssroute zwischen Stadtzentrum und Schulauer Westen soll durch folgende Maßnahmen in einen angemessenen Zustand versetzt werden:

- Umgestaltung des Einmündungsbereiches der Feldstraße in die Bahnhofstraße mit dem Hauptziel einer erhöhten Aufmerksamkeit für den Radverkehr in der Bahnhofstraße in Nordrichtung
- Aufhebung sämtlicher Radverkehrsanlagen auf der Feldstraße
- Ausweisung einer Fahrradstraße zwischen Bahnhofstraße und Am Lohhof (Kfz frei) mit Tempo-30-Regelung und Einfahrtsituation (von Osten)
- Mischverkehrsführung vom Lohhof bis zum Knotenbereich Rudolf-Breitscheid-Straße
- Einrichtung von aufgeweiteten Radfahrstreifen im Knoten Rudolf-Breitscheid-Straße mit Absenkungen für direkte Linksabbieger auf die Radwege in der Rudolf-Breitscheid-Straße
- Begradigung der Radverkehrsführung über die Feldstraße im Zuge der Rudolf-Breitscheid-Straße
- Anlage von beidseitigen Schutzstreifen mit Piktogrammen und Roteinfärbung zwischen Rudolf-Breitscheid-Straße und Industriestraße
- Parkverbot im Straßenraum, ggf. Ausgleich durch den Bau von Parktaschen
- Einrichtung von aufgeweiteten Radfahrstreifen im Knoten Galgenberg / Voßhagen.

Karte 42

Die kontinuierliche Führung des **Radverkehrs auf der Fahrbahn** erzeugt einen wesentlich größeren Fahrkomfort und eine deutlich erhöhte Verkehrssicherheit. Die ebenere Fahrbahnoberfläche, die gerade Linienführung, der bessere Sichtkontakt zwischen einmündenden bzw. abbiegenden PKW und dem Radverkehr, die Trennung vom Fußgängerverkehr u.a. tragen zu dieser Verkehrsqualität bei. Die Darstellung eines **Schonraumes** durch Schutzstreifen erhöht auch das subjektive Sicherheitsgefühl. Die Einstufung der Feldstraße als Sammelstraße bzw. Tempo-30-Straße steht nicht im Gegensatz zu dieser Fördermaßnahme für den Radverkehr.

2.3.4 Vorgaben für die Entwicklung des Nebennetzes

Auch im Radverkehrsnetz außerhalb der benannten Hauptrouten sind diverse Anforderungen zu bewältigen.

Radverkehrsanlagen sind generell den Standards der Zumutbarkeit nach der Straßenverkehrsordnung anzupassen.

Benutzungsverpflichtungen sollten grundsätzlich nur auf Hauptverkehrsstraßen oder Hauptsammelstraßen erlassen werden.

Unfallhäufungspunkte und –strecken sind zu entschärfen. Gravierende bauliche Mängel sind ebenfalls mit hoher Priorität zu beheben.

Für besondere Konfliktbereiche, wie z.B. in der Marsch, ist zu prüfen, ob durch organisatorische oder ggf. bauliche Maßnahmen ein höheres Maß an Ausgewogenheit zwischen den Verkehrsarten herbeigeführt werden kann.

In Teilräumen, die vom MIV erheblich entlastet werden, sollten die entstehenden Spielräume u.a. zugunsten des Radverkehrs genutzt werden. Insbesondere in der Altstadt können Rahmenbedingungen geschaffen werden, die den Radverkehr zum stadtbild-prägenden Verkehrsmittel machen.

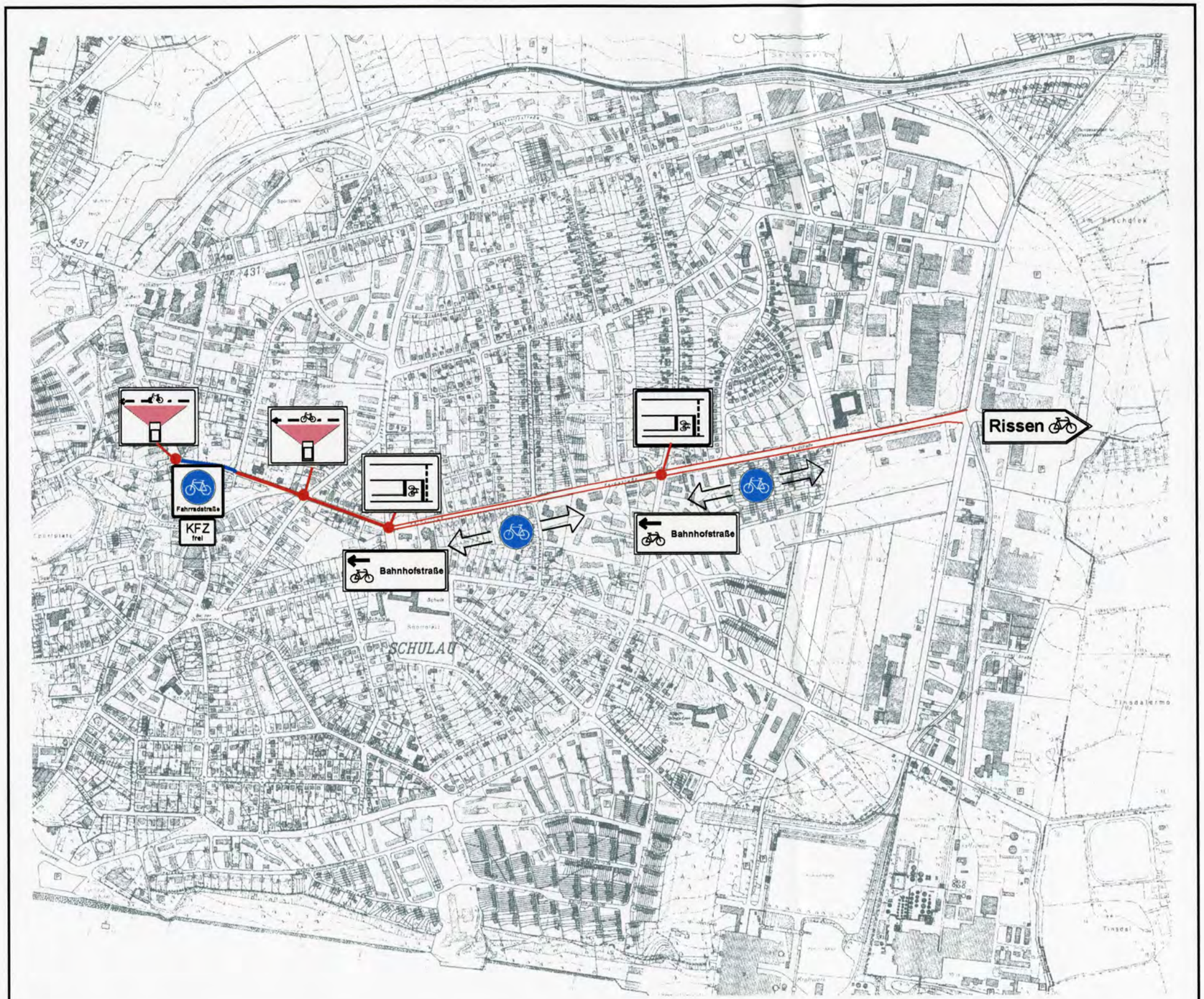
2.3.5 Konzeption von Fahrradabstellanlagen

Fahrradabstellvorrichtungen müssen verschiedenen Anforderungen genügen, wie z.B. günstige Lage zum Quell- bzw. Zielort, soziale Kontrolle, ausreichende Anzahl, Standsicherheit für Fahrräder, lagegerechter Diebstahlschutz usw.

2.3.5.1 Makrostandorte mit Fahrradabstell-Bedarf

In Wedel tritt ein Mangel an Fahrradabstellanlagen sowie in Bezug auf deren Qualität besonders deutlich im Innenstadtbereich zu Tage. Gleichzeitig ist der Bedarf dort offensichtlich – sowie gestützt durch Befragungsdaten – sehr groß. Für jeden fünften Besuch der Einrichtungen im Stadtzentrum wird das Fahrrad benutzt. Außer der gesteigerten Erreichbarkeit der Geschäfte in der Bahnhofstraße für Rad-Benutzer sollen bessere Bedingungen für Fußgänger sowie eine Aufwertung des gesamten Erscheinungsbildes erzielt werden.

Daneben gibt es weitere Standorte mit einem erhöhten Bedarf an Möglichkeiten zum Fahrradparken, wie insbesondere an Schulen und Freizeiteinrichtungen. Aufgrund der Sonderstellung des Bahnhofes im gesamten städtischen Verkehrssystem wird auf die Anlage von Fahrradparkmöglichkeiten dort in Kapitel 2.5 eingegangen.



Maßnahmenplan Hauptradverkehrsroute Zentrum-Schulau West

Fahrradstraße/KFZ frei

Anlage von Schutzstreifen

Mischverkehr

Auftragen von Piktogrammen

Verbesserung der Sichtbeziehung

Aufgeweiteter Radfahrstreifen

Bahnhofstraße — Wegweisung

Rissen — Perspektivische Verknüpfung mit Rissen (Veloroute Hamburg)

Verkehrsentwicklungsplan Wedel

Stadt Wedel

Maßstab: unmaßstäblich

Karte 42

	Datum	Name
bearbeitet	27.5.99	Franke
gezeichnet	27.5.99	Schi.
geprüft		

V•T•U Planungsbüro
Verkehr Technik Umwelt GmbH

2.3.5.2 Erweiterung des Angebotes an Fahrradparkplätzen im Stadtzentrum

Fahrradabstellanlagen in der Bahnhofstraße sollen sich nach der folgenden Struktur richten:

- Sammelpunkte an Anfang und Ende
- dezentrale Struktur
- Nähe zu Zielpunkten, unter Berücksichtigung des erhöhten Bedarfes auf der Ostseite der Fahrbahn
- keine Behinderung der Fußgängerströme – ggf. Abbau oder Zuspitzung des Aufstellwinkels, z.B. im Übergangsbereich zwischen Rathausplatz und Bahnhofstraße
- direkter Zugang
- soziale Kontrolle
- Anlehnbügel als Standardmodell – einheitliche und nachvollziehbare Gestaltung
- große Seitenabstände aufgrund des hohen Umschlagsgrades
- Platz für Anhänger
- flexible Montage, z.B. zwecks Abbau oder Abtransport bei Veranstaltungen
- abschließbare Boxen und andere Anlagen mit erhöhtem Diebstahlschutz als Ergänzung.

An folgenden Standorten werden Angebote eingerichtet:

- größere Anlagen Bei der Doppeleiche bzw. am Rathausplatz und Umgebung mit einem qualitativ vielfältigen Angebot
- Umnutzung einiger Pkw-Stellplätze in Fahrrad-Stellplätze, abhängig von Angebot und Nachfrage sowie Störungsgrad des Fußgängerverkehrs durch die bestehenden Parkstände, z.B. zwischen Feldstraße und Spitzerdorfstraße
- qualitative Aufwertung, z.B. durch Überdachung, im westlichen Seitenraum an der Einmündung Spitzerdorfstraße (evtl. gleichzeitige Einfassung der Platzsituation).

2.3.6 Hinweise zur wegweisenden Beschilderung

Mit der Wegweisung für den Radverkehr soll zum einen auf qualitativ hochwertige Routen hingewiesen werden und zum anderen eine schnelle Orientierung im Radverkehrsnetz sowie generell in der Stadt unterstützt werden. Darüber hinaus ist die Wegweisung Teil der Öffentlichkeitsarbeit.

Für die Stadt Wedel wird eine **Kombination aus ziel- und routen-orientierter Wegweisung** empfohlen. Hauptsächlich entlang der Hauptrouten des Radverkehrs werden Ziele ausgewiesen. Daneben sollte im Nebennetz auf die Hauptrouten selbst hingewiesen werden. Die bestehende Freizeitwegweisung (Ochsenweg u.a.) wird integriert.

Die Systematik richtet sich nach den Vorgaben der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), da sie sich in einen einheitlichen und daher leich-

ter begreifbaren Stil einfügt. Danach wird zwar zwischen alltagstauglichen und nicht alltagstauglichen Routen unterschieden. Die Farbgebung wird jedoch im Gegensatz zu früherer Praxis einheitlich (rot). Das Unterscheidungsmerkmal stellt ein Symbol für „Landschaft" dar, mit dem auf die fehlende soziale Kontrolle einer Strecke hingewiesen wird. Beispielsweise wird die Hauptroute zwischen Stadtzentrum und Moorwegsiedlung sowohl über den Auweidenweg als auch über Rosengarten und Autal, jedoch mit unterschiedlicher Symbolik, ausgewiesen.

Es gilt das Kontinuitätsprinzip, nach dem Ziele ohne Unterbrechung ausgeschildert werden. Auch benachbarte Routen und Ziele sollten angeknüpft werden.

Der Zielkatalog orientiert sich an den Zielgebieten, die von den Hauptrouten erschlossen werden:

- Bahnhof
- Rathaus
- Marktplatz (Altstadt)
- Moorwegschule
- Integrierte Gesamtschule
- Johann-Rist-Gymnasium
- Fachhochschule
- Volkshochschule
- Gewerbegebiet „Industriestraße"
- Einkaufszeile „Bahnhofstraße"
- Freizeitpark Elbmarschen
- Hallenbad
- Schiffsbegrüßungsanlage
- Kleingartenpark im Nieland.

Für Wedel wird eine zweistufige Wegweisungshierarchie empfohlen. Hauptziele sind

- die Bahnhofstraße,
- der Bahnhof,
- die Altstadt

sowie benachbarte Orte.

Auch die einzelnen Wegweisungselemente richten sich nach dem FGSV-Standard. Sie enthalten Ziele und Entfernungen, wobei möglichst nicht mehr als zwei Ziele pro Richtung dargestellt werden sollten. Im benachbarten Nebennetz der Hauptrouten können mit Zwischenwegweisern Hinweise auf die Existenz von Hauptrouten gegeben werden.

Abbildung 32

Abbildung 32
Wegweisungselemente Radverkehr

Das Wegweisungssystem sollte im Zuge der Entwicklung von einzelnen Hauptrouten „wachsen". Mit der Herstellung der entsprechenden Nutzungsqualität erfolgt die Wegweisung. Bereits im vorhinein ist ein vollständiges Wegweisungsnetz zu konzipieren. Eine Vernetzung mit einer möglicher Fußwegweisung ist einzuplanen[16].

[16] vgl. Kap. 2.2.4

2.4 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Planung des ÖPNV zielt im Grundsatz auf eine Optimierung der Angebotsqualität mit vertretbarem Kostenaufwand. Dies soll insbesondere in Form von zusätzlichen Angeboten und von gezielten Reisezeitverkürzungen auf potentiell nachfrage-stärkeren Linien, von Vertaktungen einzelner Verkehrsbeziehungen sowie der Reduzierung des Bedienungsaufwandes geschehen. Ein - möglichst geringer - Qualitätsverlust auf nachfrage-schwachen Verbindungen ist gezielt in Kauf zu nehmen.

Darüber hinaus soll die Netzgestaltung mit den Anforderungen durch andere Verkehrsarten im Hinblick auf eine effiziente Arbeitsteilung abgestimmt werden, auf städtebauliche Entwicklungen reagieren und den Nutzeransprüchen Rechnung tragen.

Insbesondere die Begreifbarkeit und Merkbarkeit des Gesamtangebotes vermindert Zugangshemmnisse zum System „ÖPNV".

2.4.1 Ausgangsbedingungen für die ÖPNV-Planung in Wedel

Die kompakte Stadtstruktur Wedels sowie die Lage am Ballungsrand der Hansestadt Hamburg sind wesentliche Eckgrößen für die Gestaltung des ÖPNV-Angebotes in der Stadt Wedel. Diese Fixpunkte spiegeln sich in den Anteilen des ÖPNV an verschiedenen Verkehrsbeziehungen wider. Während der ÖPNV-Anteil an allen Wegen nach Hamburg ca. 28 % ausmacht, hat der ÖPNV im Binnenverkehr bislang quasi keine Bedeutung. Auch der Einkaufsverkehr in die Bahnhofstraße wird nur marginal vom ÖPNV getragen. Die ÖPNV-Nutzung in den Wedeler Stadtteilen weicht besonders in Alt-Wedel und in der Moorwegsiedlung vom städtischen Durchschnitt ab.

Die S-Bahn wird künftig wie heute die **tragende Säule** des ÖPNV in Wedel sein. Sie deckt die Hauptfahrbeziehung – nach Hamburg – in guter, jedoch verbesserungsfähiger Qualität ab. Der Busverkehr ergänzt zum Teil den stadtgrenzen-überschreitenden Verkehr, z.B. nach Blankenese, Uetersen, Pinneberg u.a. Innerstädtisch dient er jedoch in erster Linie als **Zubringerverkehrsmittel** zur S-Bahn.

Der regionale Nahverkehrsplan des Kreises Pinneberg strebt u.a. Verbesserungen der Verbindung Wedel – Pinneberg sowie auf der S-Bahn-Linie 1 an. Diese Ziele sind in die städtischen Entwicklungsabsichten zu integrieren.

Darüber hinaus sind konkretere Einzelheiten, z.B Erschließungslücken oder ungünstiger Linienverlauf, zu berücksichtigen. Auch aus den anvisierten Planungen anderer Verkehrsarten sind Anpassungsnotwendigkeiten für den ÖPNV abzuleiten.

Der voraussichtliche Bevölkerungszuwachs wird gerade in verdichteten Teilgebieten die ÖPNV-Nachfrage erhöhen.

Einen Anpassungszwang an eine mögliche Stadterweiterung gibt es zur Zeit nicht. Im Zuge der Konkretisierung einer solchen Entwicklung sollte jedoch das ÖPNV-Netz angepaßt werden. Die eventuell machbare Einrichtung einer oder mehrerer zusätzlicher Buslinien kann zu einer erneuerten Gesamtstruktur des Netzes führen, die auch das Angebot im übrigen Stadtgebiet verbessert.

Schließlich ist auf die verschiedenen Versuche der Angebotserstellung in den vergangenen Jahren hinzuweisen. Die gewonnenen Erfahrungen werden auch an dieser Stelle für die Planung genutzt.

Nachfolgend werden aufbauend auf diesen Vorüberlegungen und Erkenntnissen Empfehlungen zu Bedienungsmodell, Netzgestaltung und Angebotsqualität gegeben. Diese Empfehlungen stehen unter dem Vorbehalt einer Vertiefungsuntersuchung, in der sie auf ihre Nachfrage- und Kostenwirkung geprüft, gegebenenfalls modifiziert und mit den zuständigen Verkehrsunternehmen abgestimmt werden sollen.

2.4.2 Darstellung eines Bedienungsmodelles

Als Kerngerüst der ÖPNV-Bedienung wird die **Fortsetzung des konventionellen Linienbetriebes** empfohlen.

In Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage wird die Einrichtung eines **Anruf-Sammel-Taxi-Betriebes** empfohlen. Diese Betriebsform bietet sich zunächst für die Fährenkampsiedlung sowie für die Moorwegsiedlung als (zeitweiser) Ersatz für den konventionellen Linienbetrieb an[17]. Die entstehenden Einsparungen sind auf die an der Finanzierung beteiligten Institutionen umzulegen und in nachfrage-stärkere Linien zu investieren. Die Angebotsdifferenzierung ist so einfach wie möglich darzustellen und entsprechend zu publizieren.

Die Betriebsform des Anruf-Sammel-Taxis ist durch folgende Systemeigenschaften charakterisiert, die sich auch von zurückliegenden Modellversuchen unterscheiden:

- Fahrtenangebot nach Fahrplan
- definierte Abfahrstellen
- Bedarfsorientierung durch Auslösung von Fahrten per – meist telefonischer – Anmeldung
- Flächenbedienung in stadtauswärtiger Richtung mit berechenbaren Höchstabweichungen von einem Fahrweg
- individuelle Disposition des genauen Fahrweges (stadtauswärts)
- Ausstieg vor der Haustür (stadtauswärts)
- Linienbedienung in stadteinwärtiger Richtung
- Erhebung eines Zuschlages
- gesonderte Kennzeichnung der Fahrzeuge und Haltestellen.

[17] Ausweitungsmöglichkeiten sind zu untersuchen.

Da Dispositionsleistungen, einschließlich der Entgegennahme von Fahrtwünschen, zu erbringen sind, ist neben der Durchführung der Fahrten auch die Disposition zu regeln. Sie kann in Eigenleistung des Verkehrsbetriebes, möglicherweise im Rahmen einer Mobilitätszentrale oder auch im Unterauftrag von einem Taxi-Unternehmen erbracht werden.

Im Linienbetrieb wird nach folgenden Grundsätzen der Busbedienung gehandelt:

- Beibehaltung der Netzausrichtung auf den Bahnhof
- Vereinfachung des Gesamtangebotes
- Ersetzen der Regionalbusbedienung im Stadtverkehr durch eine Stadtbusbedienung
- weitestgehende Vertaktung (in den Fahrplantakt der S-Bahn integriert).

2.4.3 Netzgestaltung

Die **radiale Grundstruktur** des ÖPNV-Netzes in Wedel mit zentralem Verknüpfungspunkt am Bahnhof wird beibehalten.

Im Stadtteil **Alt-Wedel** wird das Netz dahingehend geändert, daß die Regionalbuslinien 74 und 78 ohne Halt in Alt-Wedel über die Südumgehung geführt werden. Die Linien 75 und 77 sollten über den Marktplatz verlaufen.

Die möglicherweise noch im Umsetzungszeitraum des VEP stattfindende Stadterweiterung in Richtung Norden wird je nach Erschließungsprinzip die Einrichtung mindestens einer neuen Buslinie erforderlich machen. Sollten die Flächen nördlich der Wedeler Altstadt über die Holmer Straße sowie über die Pinneberger Straße stich- oder schleifenförmig erschlossen werden, wäre zu erwägen, ob die beiden Erschließungen für die Benutzung durch den ÖPNV – sowie für den Fußgänger- und Radverkehr - miteinander verbunden werden. Hierdurch könnte unter Umständen die Einrichtung einer zweiten neuen Linie eingespart werden.

Karte 43

In der **Moorwegsiedlung** erfolgt eine vertaktete Grundbedienung in der Hauptverkehrszeit im gleichen Linienbetrieb wie heute. Eine zeitweise Taktausdünnung ist zu prüfen. In der Schwachverkehrszeit wird die Moorwegsiedlung im Anruf-Sammel-Taxi-Betrieb bedient. Die Fährenkampsiedlung wird ganztägig im Anruf-Sammel-Taxi-Betrieb bedient. Werktags sollten ca. vier bis sechs Fahrtenangebote vom Bahnhof aus gemacht werden. Bei Fahrtenangeboten im Abendverkehr können Moorwegsiedlung und Fährenkampsiedlung zusammengefaßt werden. Der Verlauf der Linie 289 wird um eine kleine Schleife über den Moorweg und die Thomas-Mann-Straße ergänzt.

Im Stadtteil **Schulau** werden die Linienverläufe in mehrfacher Hinsicht neu konzipiert. Die **Linie 189** wird zwischen Bahnhof und Stadtgrenze Hamburg direkter geführt. Sie verläuft danach über die Rissener Straße, die Rudolf-Breitscheid-Straße, die Feldstraße, Galgenberg und den Tinsdaler Weg. Der Linienverlauf ist für beide Fahrtrichtungen identisch.

Die Bedienung des Stadtteiles Schulau durch die Regionalbuslinien 75, 77 (bzw. 489), und 78 wird durch eine **Stadtbuslinie** ersetzt und aufgewertet. Dabei soll eine einfach nachvollziehbare, ökonomische und zeitgünstige Gesamtstruktur entstehen sowie das Einkaufszentrum an der Rissener Straße in das Netz eingebunden werden. Die Linie verläuft **ringförmig** in beide Richtungen. Vom ZOB aus nach Süden über Bahnhofstraße – Hafenstraße - Strandweg – Parnaßstraße - Elbstraße – Galgenberg - Tinsdaler Weg - Industriestraße – Kronskamp - Voßhagen – Rissener Straße - Rosengarten – Bahnhof Wedel. In der Gegenrichtung (zunächst nach Osten) weicht der Kurs aufgrund der Einbahnstraßenregelung in der Bahnhofstraße ab – vom Strandweg über Schulauer Straße und Gorch-Fock-Straße zum Bahnhof. Die Linienbezeichnung sollte wegen der bekannten Nummer 489 sein.

Die Regionalbuslinien enden am ZOB.

Durch die Umgestaltung entsteht ein weiterer **Umsteigepunkt** im ÖPNV-Netz am Knoten Tinsdaler Weg / Industriestraße (Linie 189). Dort werden vier Fahrtrichtungen verbunden und der etwas dezentral gelegene städtische Arbeitsplatzschwerpunkt an der Industriestraße wird optimal im ÖPNV erreichbar. Außerdem sind neue **Haltestellen** am Tinsdaler Weg, zwischen Galgenberg und Industriestraße, an der Rissener Straße (Anbindung Einkaufszentrum) und am Moorweg (Anbindung Neubebauung) vorgesehen.

Die Netzumgestaltung hätte die besonderen Vorteile einer umfassenderen Erschließung wichtiger Verkehrserzeuger, kürzerer Reisezeiten sowie einer verständlichen Angebotsgestaltung.

Karte 44

2.4.4 Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung des Angebotes

Auf sämtlichen Linien soll durch Vertaktung, Angebots- und Betriebszeitanpassung die Gesamtqualität im Rahmen des finanziell Machbaren angehoben bzw. auf ein sinnvolles Maß zugeschnitten werden. Anhand grober Vorgaben für einzelne Linien sollen die Vorstellungen konkretisiert werden. Da viele weitere – zum Teil betriebliche – Faktoren bei der Fahrplangestaltung eine Rolle spielen, stehen diese Vorgaben als Orientierungsgrößen unter dem Vorbehalt der betrieblichen Planung sowie der weiteren Abstimmung mit den planenden Institutionen.

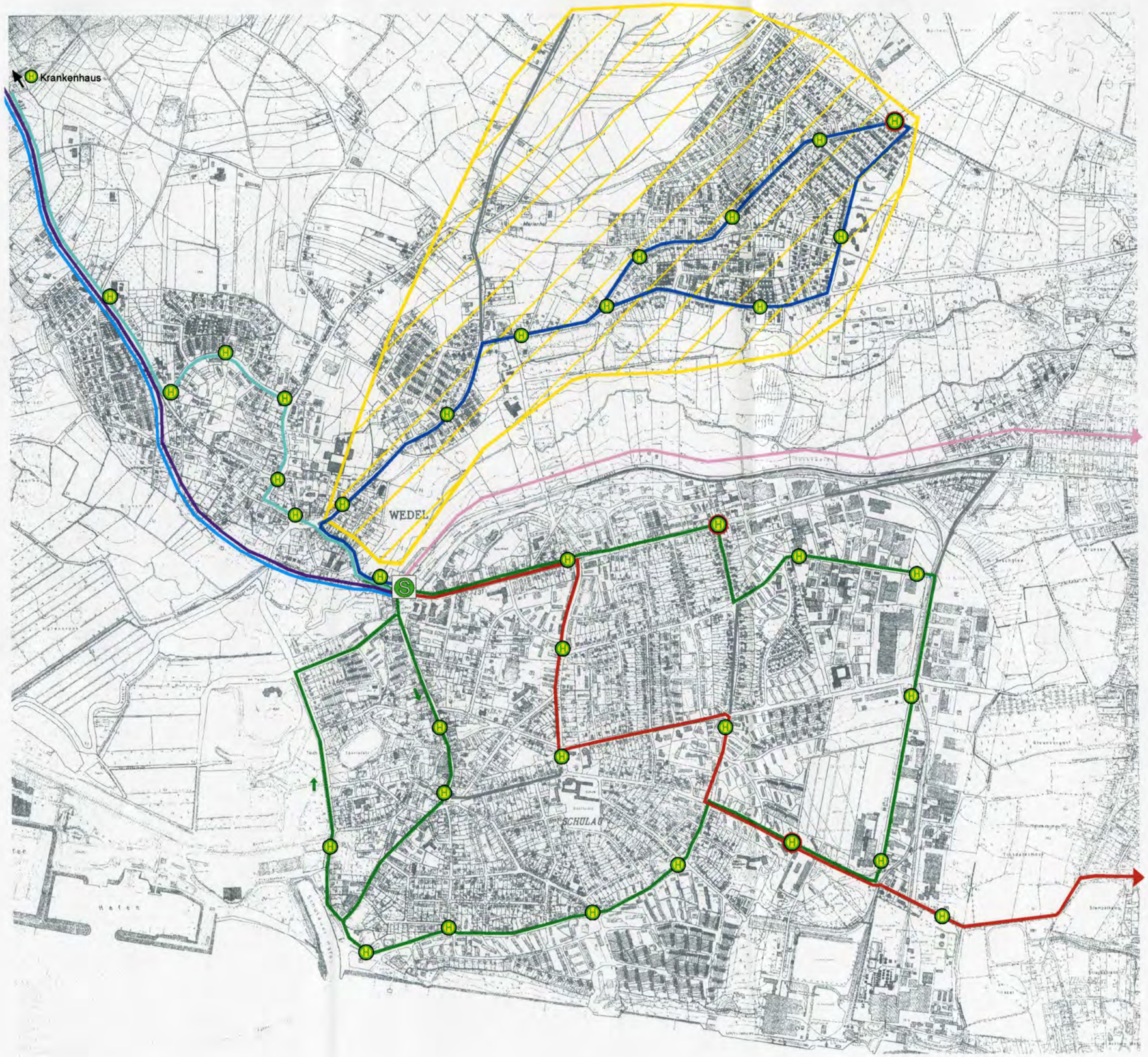
Die Linie 74 sollte werktags im 2-Stunden-Takt, mit einer Taktverdichtung auf eine Stunde in der Hauptverkehrszeit ausgerichtet werden. Die Betriebszeit kann auf dieser Relation relativ kurz gehalten werden (ca. 6.30 h bis 20.30 h).

Die Linie 189 verkehrt zur Zeit ganztägig im 10-Minuten-Takt. Die vorgeschlagene Verkürzung des Linienverlaufes auf Wedeler Stadtgebiet führt demnach zu einer deutlichen Reduzierung der Fahrleistung. Weitere Einsparpotentiale sind für die Schwachlastzeiten zu prüfen. Hier könnte eine – einheitliche – Taktaufweichung auf 20 Minuten Spielräume für Netzergänzungen an anderer Stelle auftun.

Der Takt der Linie 489 ist bislang sehr unterschiedlich und sollte der künftigen Funktion sowie der durch Einsparungen gewonnenen Spielräume Rechnung tragen.

Für die Regionalbuslinien 75 und 77 ist zu prüfen, inwieweit der Fahrplan stärker an das Ziel regelmäßiger und abgestimmter Bedienung angepaßt werden kann, da der Schülerverkehr und regionale Belange hier einen erheblicheren Einfluß nehmen.

Der große Vorteil der Maßnahmen zur **Vertaktung** der Buslinien ist die Merkbarkeit der Abfahrtzeiten für den Fahrgast. Das Angebot wird durchschaubarer und der Informationsaufwand geringer. Es entsteht ein gewisses Maß an Verläßlichkeit auch ohne Fahrplanheft. Dadurch werden Zugangshemmnisse zum ÖPNV abgebaut.



ÖPNV-Netzkonzept

- Haltestelle (Bestand)
- Neue Haltestelle
- S-Bahnhof
- S-Bahnlinie 1
- Buslinie 74
- Buslinie 75 / 77
- Buslinie 78
- Buslinie 189
- Buslinie 289
- Buslinie 489
- Bereich des Anruf-Sammel-Taxi-Betriebes
- Alte Linienführung

Verkehrsentwicklungsplan Wedel

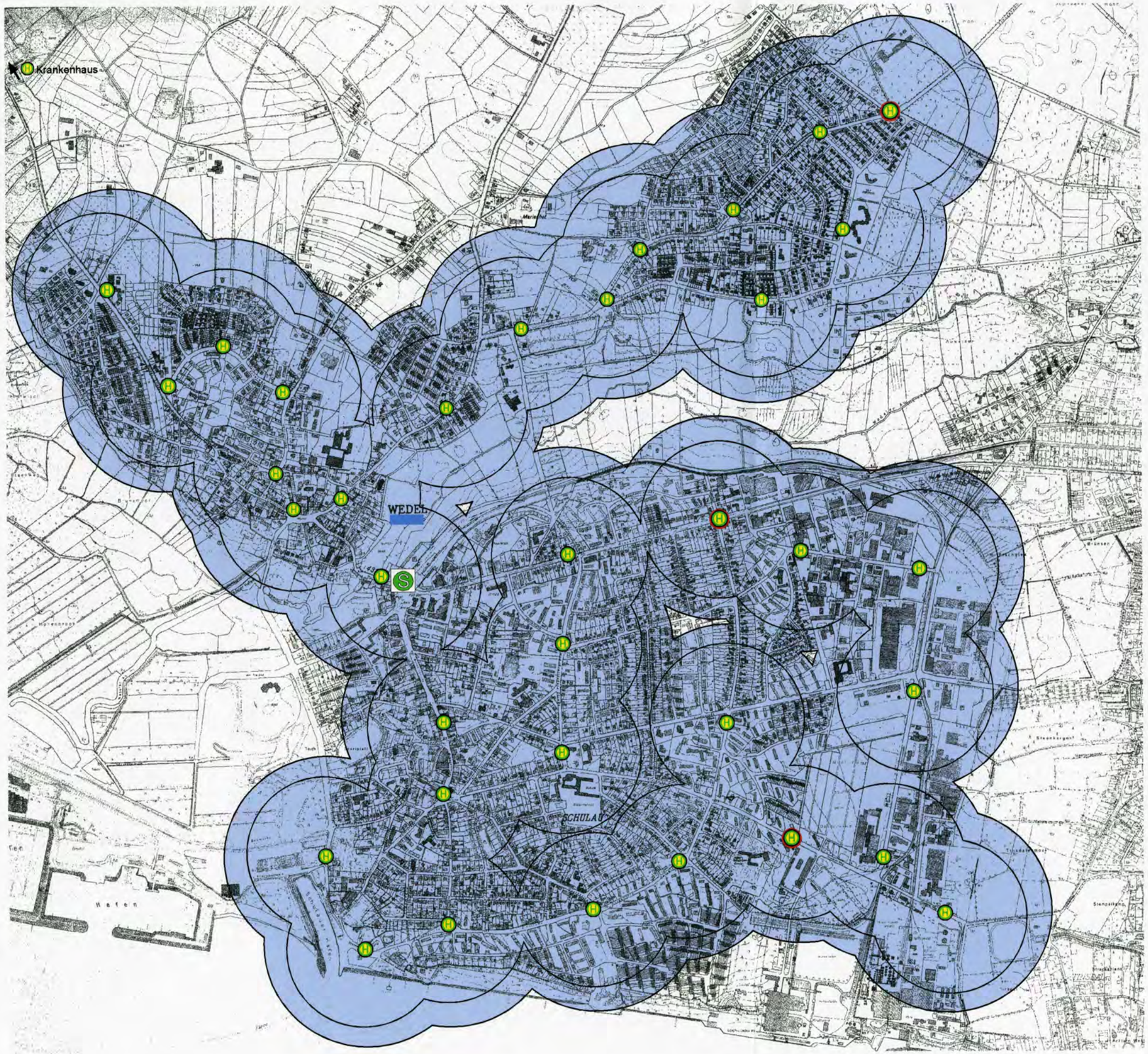
Stadt Wedel

Maßstab: unmaßstäblich

Karte 43

	Datum	Name
bearbeitet	27.5.99	Franke.
gezeichnet	27.5.99	Schi.
geprüft		

V•T•U Planungsbüro
Verkehr Technik Umwelt GmbH



Erschließung durch den ÖPNV (Linien-Konzept)

- Haltestelle (Bestand)
- Neue Haltestelle
- S-Bahn
- 300 m Haltestellen-Einzugsbereich
- 400 m Haltestellen-Einzugsbereich

Verkehrsentwicklungsplan Wedel

Stadt Wedel

Maßstab: unmaßstäblich

Karte 44

	Datum	Name
bearbeitet	27.5.99	Franke.
gezeichnet	27.5.99	Schi.
geprüft		

V•T•U Planungsbüro
Verkehr Technik Umwelt GmbH

Die integrale Vertaktung sämtlicher Linien am ZOB sollte in erster Linie auf die S-Bahn abgestimmt sein. Durch möglichst einheitliche Taktlängen und Taktzeiten aller Linien kann auch das Umsteigen zwischen den Buslinien zeitsparend und kundenfreundlich gestaltet werden.

Darüber hinaus ist mit Angebotsverbesserungen im S-Bahn-Betrieb zu rechnen. Durch ein neues Betriebsleitsystem wird die S 1 pünktlicher. Zudem wird zur Zeit ein zweigleisiger Ausbau eines Streckenabschnittes auf Hamburger Stadtgebiet diskutiert, der die Zuverlässigkeit dieser S-Bahn-Linie auch für die Nutzer aus Wedel erheblich erhöhen würde.

Links-Abbiege-Vorgänge aus der Rudolf-Breitscheid-Straße und Voßhagen in die Rissener Straße können durch eine mit Bus-Anforderungsschleife versehene Lichtsignalanlage beschleunigt werden. Weitere Beschleunigungsmaßnahmen sind zu prüfen. Sie sollten insbesondere mit den Anforderungen aus der Netzgestaltung abgestimmt werden.

2.4.5 Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen

Bei der Konzeption des ÖPNV-Angebotes wird nach grober Kostenkalkulation ein **vertretbarer Kostenaufwand** angenommen. Die Mehrleistungen durch den Stadtbus-Betrieb auf der Linie 489 werden durch Einsparungen auf den Linien 189 sowie auf den heutigen Regionalbuslinien 75, 77 und 78 weitestgehend kompensiert. An der Aufwertung der Linie 74 wird zudem voraussichtlich der Kreis maßgeblich beteiligt sein.

Weitere Einsparungspotentiale ergeben sich aus der Umstellung von Teilverkehren auf Anruf-Sammel-Taxi-Betrieb sowie durch Taktausdünnung in Nebenverkehrszeiten oder Räumen schwacher Verkehrsnachfrage. Angesichts von etwa sieben Fahrgästen / Fahrt sind auf der Linie 289 Spielräume für Einsparungen festzustellen.

Diese Schätzung der Wirtschaftlichkeit steht jedoch unter den Vorbehalten, daß die Umschichtung von Fahrleistungen die betrieblichen Abläufe nicht zusätzlich belastet (Umlaufplanung, Personaldisposition) und daß Einsparungen genauso zum Tragen kommen wie Zusatzkosten. Präzise Vereinbarungen sind Verhandlungssache. Die Tarifabgabe an den HVV bleibt unberührt.

Schließlich sind überdies Fahrgastzuwächse in Aussicht zu stellen, die durch eine Attraktivitätssteigerung des Gesamtangebotes und durch einen Bevölkerungsanstieg zustande kommen. Sie erhöhen den Kostendeckungsgrad der Verkehrsbetriebe und senken damit den Zuschußbedarf. Darüber hinaus besteht die Chance, Sponsoren bzw. Nutznießer (z.B. Einkaufszentrum Rissener Straße) an den Kosten für Angebotsverbesserungen zu beteiligen.

2.5 Verknüpfung der Verkehrsarten / Fahrradstation

Die Verknüpfung verschiedener Verkehrsarten erscheint besonders am Bahnhof hinsichtlich der Kombination von Fahrrad und ÖPNV („Bike-and-Ride") problematisch. Die derzeitige Praxis des Abstellens von Fahrrädern bringt einen Handlungsbedarf zum Ausdruck. Aber auch die Förderung einer vollständigen Alternative zum Kfz-Verkehr, die viele alltägliche Aktionsmuster abdeckt, spricht für ein weitergehendes Engagement für Bike-and-Ride.

Die Einrichtung einer Fahrradstation am Bahnhof mit umfassendem Service-Angebot für B+R-Nutzer wird als konkretes Ziel formuliert und ist daher Kernpunkt dieses Planungsbausteines.

Darüber hinaus sind die Verknüpfung des MIV und des ÖPNV („Park-and-Ride") und der Zugang zu Fuß in die Überlegungen einzubeziehen.

2.5.1 Anforderungen an bauliche Maßnahmen

Kapazitätsberechnungen ergeben eine **Nachfrage** von 500 bis 550 Fahrrad-Einstellplätzen am Wedeler Bahnhof[18].

Die **Größe** der Gebäude-Grundfläche muß daher mindestens 550 m² betragen. Dies bedingt bereits die Aufstellung in zwei Ebenen, einen günstigen Gebäudezuschnitt sowie die Beschränkung auf die Zusatzdienstleistung „Reparatur". Ein Fahrrad-Verleih könnte bei dieser Größe nicht mehr untergebracht werden.

Der genaue **Standort** für eine Fahrradstation kann im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes nicht festgelegt werden. Eine maßgebliche Bedingung für die Akzeptanz einer Fahrradstation ist ein positives Erscheinungsbild. Daher ist eine ebenerdige Anlage geboten. Die Nähe der Station - insbesondere des Eingangs - zum Gleis ist von großem Vorteil. Die Eingangssituation ist fahrradgerecht und auffällig zu gestalten. Eine Infosäule sollte auch als Blickfang aufgestellt werden. Darüber hinaus sollte die Gebäudefront möglichst transparent und einladend sein.

Es werden Planungsvorstellungen entwickelt, die nach Abschluß des VEP durch Verhandlungen mit Dritten umgesetzt und ggf. modifiziert werden müssen. Möglichkeiten bestehen auf dem Gelände des alten Güterbahnhofes sowie auf dem Parkplatz am Theater Wedel. Eine solche Lage zieht jedoch den Bau einer Fußgängerbrücke zum Bahnsteig nach sich. Außer auf diesen Standorten könnte die Fahrradstation auf dem Rathausplatz angelegt werden. Die exponierte Lage bedingt einen hohen Anspruch an die Architektur. Der unterirdische Teil der Tiefgarage am Bahnhof scheidet aus.

[18] Die Kapazität wurde sowohl nach der Methode der ADFC-Entwicklungsagentur Nordrhein-Westfalen als auch nach der Potentialermittlungsmethode des Bundesministeriums für Verkehr berechnet. Die Resultate weichen nur geringfügig voneinander ab.

2.5.2 Aspekte des Stationsbetriebes und der Finanzierung

Die angebotenen Dienstleistungen der Fahrradstation sollten über die bewachte Aufbewahrung von Fahrrädern hinausgehen. Eine große Rolle spielen u.a. die Vermietung von Rädern und die Fahrradreparatur.

Perspektivisch ist ein Zusammenschluß verwandter Dienstleistungsangebote wegen der Synergieeffekte und Kundenfreundlichkeit anzustreben. Thematisch gehören zu dem geschilderten Angebot die Mobilitätsberatung und Bahn-bezogene Dienstleistungen, wie z.B. der Fahrscheinverkauf oder Gepäckservices. Überdies sind die gegenwärtigen Anstrengungen zur Tourismusförderung in Wedel in diese Betrachtung einzugliedern[19].

Je nach Betreiber kann eine zusätzliche Erweiterung der Dienstleistungspalette sinnvoll sein, wie beispielsweise Fahrradhandel, Kurierdienst, Hol- und Bringdienste u.a.

Ebenso vielfältig wie das mögliche Angebot sind die **Betreibermodelle**. Um die Personalkosten gering zu halten, können der privatwirtschaftliche Betrieb, der zumindest mit einem Fahrradhandel verbunden ist, oder der Einsatz von ABM-Kräften angebracht sein. Eine Finanzierung allein über die Gebühren für die Fahrradbewachung erscheint aus heutiger Sicht unrealistisch.

Während Programme zur Deckung von Betriebsdefiziten solcher Anlagen nicht existieren, ist die Förderungswürdigkeit investiver Maßnahmen in den Bau bzw. Umbau sehr hoch eingestuft. Nach der Richtlinie über Zuwendungen aus Finanzhilfen für den kommunalen Straßenbau in Schleswig-Holstein sind Fahrradstationen nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zuschußfähig. Darüber hinaus können sie der zweiten Förderungspriorität zugeordnet werden, wodurch sich nicht allein die generelle Wahrscheinlichkeit der Bezuschussung durch das Land erhöht, sondern auch die Förderquote. Sie kann bis zu 85 % ausmachen (einschließlich FAG-Mittel). Daneben ist die Bereitschaft der S-Bahn AG Hamburg, des Hamburger Verkehrsverbundes und des Kreises Pinneberg auszuloten, ein solches Projekt zu unterstützen.

2.5.3 Marketing

Die Preisgestaltung für die Dienstleistungsangebote ist übersichtlich und an dem Ziel einer starken Nachfrage orientiert darzustellen. Erfahrungen anderer Kommunen zeigen, daß die Akzeptanz von Fahrrad-Aufbewahrungsangeboten bei über 10,- DM / Monat stark nachläßt. Je nach beteiligten Institutionen können mittelfristig auch Rabatte für Monatskarteninhaber des HVV eingeräumt werden.

Die Öffnungszeiten sollten an den Betriebszeiten der S-Bahn ausgerichtet werden.

Schließlich ist auf ein einheitliches Erscheinungsbild sowie auf die Vermarktung durch Öffentlichkeitsarbeit hinzuweisen. Die Werbung für die Fahrradstation sollte

[19] vgl. Kap. 2.6.2

Teil eines übergreifenden Konzeptes für Verkehrsmarketing der Stadt Wedel sein[20]. Die Eröffnung oder die Gewährung von „Schnupperpreisen" könnten beispielsweise öffentlichkeitswirksam publiziert werden.

Neben den Vorteilen, die diese Fahrradstation für ihre Nutzer mit sich bringt, entsteht ein Zusatznutzen, indem der Bahnhofsvorplatz funktional und ästhetisch aufgewertet wird, wenn der Platz von den heute dort abgestellten Fahrrädern freigehalten wird.

[20] vgl. Kap. 2.6

2.6 Öffentlichkeitsarbeit

2.6.1 Zielsetzung

Die Umsetzung von baulichen Maßnahmen allein reicht nicht aus, damit die Maßnahmen selbst und insbesondere die ihnen zugrunde liegenden Zielsetzungen von den Verkehrsteilnehmern angenommen werden. Um langfristig Erfolg zu haben, bedarf es einer „Vermarktung" der neuen (und alten) Angebote. Erwünschte **Veränderungen im Verkehrsverhalten** der Wedeler Bürger können so unterstützt werden. Diese betreffen

- das Mobilitätsverhalten im Bezug auf die Routen- und Verkehrsmittelwahl und
- das Verhalten im Straßenraum, d.h. im Geh-, Fahr- und Parkverhalten.

Die Verhaltensweisen des Einzelnen beruhen häufig auf subjektiver Wahrnehmung, zum Teil auf Unwissenheit oder Vorurteilen gegenüber Veränderungen sowie auf Gewohnheiten. Um feste Verhaltensmuster aufzubrechen sind umfangreiche Informationen, Aufklärung, Beteiligung und Motivation erforderlich. Auf Kontinuität in der Öffentlichkeitsarbeit kann daher nicht verzichtet werden. Diese ist durch ein programmatisches Vorgehen sicherzustellen.

Die Bausteine der Öffentlichkeitsarbeit sollten demzufolge wie folgt aufeinander aufgebaut werden:

- Planungsbegleitende Öffentlichkeitsarbeit

- kontinuierliche Presseveröffentlichungen in Form von Berichterstattungen, Interviews, Stellungnahmen von Betroffenen u.ä.
- Informationen über das Gesamtprojekt „Verkehrsentwicklungsplan": Erstellen einer Informationsbroschüre, die die Ergebnisse in verständlicher und anschaulicher Form zusammenfaßt (Umfang ca. 10-20 Seiten)
- begleitende Ausstellung im Rathaus mit Schautafeln, auf denen die wichtigsten Ergebnisse grafisch aufbereitet werden

- Kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit zum Verkehrs- und Mobilitätsverhalten (Aufklärungs- und „Public-Awareness"-Kampagnen)

- Einrichtung einer Informations- und Koordinationsstelle zu Fragen der Mobilität
- Erstellen von Bürgerinformationen / Faltblättern zu wichtigen Verkehrsthemen
- Durchführen von Aktionen, z.B. „offizielle Einweihung" einer Fahrradstraße, Stadtspaziergänge unter verschiedenen Themenstellungen, Einführung neuer Fahrzeuge im ÖPNV, Geschwindigkeitsmessungen im Straßenraum, Verkehrssicherheitstage, Preisausschreiben zur Verkehrsthematik u.ä.

Gerade auf dem Handlungsfeld der Durchführung von Aktionen sind die Aspekte des Mitmachens, Ausprobierens und Einübens neuer Verhaltensweisen besonders hervorzuheben.

2.6.2 Multifunktionale Agentur

Seit der Schließung des DB-Fahrkartenschalters im S-Bahnhofsgebäude gibt es in Wedel keine Anlaufstelle mehr, in der sich die Bürger persönlich und umfassend über die Angebote des ÖPNV informieren können. Erfahrungen zeigen, daß die Nachfrage nach Informationen, die auch über den Verkauf von Fahrkarten hinausgeht, auch in kleineren Städten vorhanden ist. Ziel einer solchen Informations- und Beratungsstelle ist es, durch gezielte und verkehrsträgerübergreifende Auskünfte, Anreize für eine Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbundes zu schaffen.

Die Einrichtung einer solchen **Anlaufstelle** in Form einer eigenständigen Mobilitätszentrale, wie es in vielen Städten inzwischen realisiert wurde, ist für Wedel aufgrund seiner Größe nicht geeignet. Insbesondere die Finanzierung erscheint hierfür langfristig nicht gewährleistet werden zu können. Es wird daher empfohlen, eine „multifunktionale" Agentur einzurichten, deren Dienstleistungspalette über Informationen des ÖPNV hinausgeht. Vorteile hierfür sind neben dem kompakten und umfassenden Angebot („Alles unter einem Dach") insbesondere der ökonomische Synergieeffekt.

Die Angebotspalette einer solchen „multifunktionalen Agentur" kann folgende **Dienstleistungen** umfassen:

- Fahrplan- und Tarifauskunft (Bus, Bahn, Schiff) einschließlich Fahrkartenverkauf, entsprechende Softwarepakete stehen zur Auswahl (HAFAS/ EFA/GEOFOX u.w.)
- Anlaufstelle für Beschwerden und Anregungen im ÖPNV
- Bestellungen und Auskünfte bezüglich des Anruf-Sammel-Taxis
- Informationen zu touristischen und kulturellen Veranstaltungen einschließlich dem Verkauf von Tickets
- Angebote zur Freizeitgestaltung
- Verkauf von Kartenmaterial (Wander- und Radfahrkarten)
- Bereitstellen von Informationsmaterial zur Verkehrsinfrastruktur (Wanderwege, Radwege, Parkplätze)
- Vermittlung von Fahrgemeinschaften
- Kontaktstelle für Car-Sharing („Statt-Auto")
- Vermittlung von Taxi-Diensten.

Für die Bereitstellung dieser umfassenden Angebote bietet es sich an, auf bereits bestehende kommunale (Service-)Einrichtungen zurückzugreifen, wie z.B. auf den gegenwärtig im Aufbau befindlichen Tourismus- und Gewerbeverein Wedel, der die Vermarktung von Veranstaltungen in Wedel übernommen hat. Eine Ausweitung seiner Aufgabenbereiche in Richtung Mobilitätsberatung erscheint naheliegend, da jede angebotene Freizeitaktivität eine entsprechende Mobilität voraussetzt. Mit dieser Stelle könnte sich auch ein Initiator für die Öffentlichkeitsarbeit im Verkehr entwickeln. Darüber hinaus sollte eine Kopplung der Angebote mit der Einrichtung einer Fahrradstation geprüft werden, da auch dort ein vielschichtige Service-Palette für Verkehrsteilnehmer entstehen soll[21].

[21] vgl. Kap. 2.5

Die Beteiligung der verschiedenen berührten Verkehrsunternehmen ist nicht nur im Hinblick auf die Finanzierung obligatorisch, sondern es sollten auch deren besondere Vorstellungen zur Darstellung von Dienstleistungen aufgenommen werden. Daneben existiert eine Vielzahl potentieller Einrichtungen, die je nach konkreter Ausrichtung einzubeziehen sind. Träger und „Motor" der multifunktionalen Agentur sollte in jedem Fall die Stadt Wedel sein.

Als geeigneter Standort der „multifunktionalen Agentur" bietet sich insbesondere das Bahnhofsgebäude - in Kombination mit der einzurichtenden B+R-Servicestation – an. Als Alternative kämen Standorte in der Bahnhofstraße oder auf dem umgestalteten Marktplatz in Alt-Wedel in Betracht. An diesen Orten lassen sich möglichst viele Bürger der Stadt bzw. eine große Laufkundschaft erreichen.

2.6.3 Bürgerinformationen

Es gibt einige den Verkehr betreffende Themen, die mit dem Ziel einer Verhaltensanpassung oder einer erhöhten Akzeptanz durch schriftliche Informationen den Bürgern „rübergebracht" werden sollten – beispielsweise:

- Verhaltensweise in Tempo-30-Zonen
- Parkraumkonzept / Parkleitwegweisung
- Radfahren in Wedel
- Einrichtung einer Fahrradstation
- Mobilitätsberatung
- Bedarfs-orientierte Bedienung im ÖPNV
- Neuer Stadtbus in Schulau.

Der Sinn und Nutzen bestehender Regelungen ist – auch emotional – zu verdeutlichen, z.B. mit dem Hinweis auf die möglichen Folgen von Tempo-Überschreitungen in Wohngebieten.

Neue Regelungen, wie z.B. die Einrichtung von Fahrradstraßen, sind ihrem Sinn und Zweck nach zu erklären.

Neue Angebote sind bekannt zu machen, ihre Nutzung zu erleichtern.

Neue Planungen sind auseinanderzusetzen. Wichtig ist dabei, positive Auswirkungen zu betonen - beispielsweise für die Parkraumbewirtschaftung: Ziel ist es nicht, das Parken zu reglementieren, sondern die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt zu erhöhen, ebenso wie die Chancen darauf, einen freien Stellplatz zu finden.

3 Prioritätensetzung und Finanzierung

Gemäß der Beschlußlage der Planungsausschüsse der Stadt Wedel vom 18.10.00 und vom 09.01.01 werden folgende Planungsbestandteile des Verkehrsentwicklungsplan-Entwurfes aus dem Juni 1999 mit erhöhter Priorität behandelt:

- Radverkehrskonzept
- Umgestaltung der Bahnhofstraße
- Südumgehung
- Verkehrsberuhigung der Wedeler Altstadt
- ÖPNV-Angebot
- Fahrradstation
- Grüne Welle auf der B 431.

Andere Bestandteile sollen entfallen (Schulauer Spange und damit verknüpfte Straßenraum-Umgestaltungen, Kleiner Kreisverkehrsplatz bei der Doppeleiche) oder werden nicht diskutiert (Parkraumkonzept, Parkleitsystem, weitere Straßennetzgestaltung, Entwicklung von Fußwegeachsen, Öffentlichkeitsarbeit). Daher werden sie nicht der obersten Prioritätsstufe zugeordnet. Für die genannten sieben Themenkomplexe wird nachfolgend eine grobe Kostenschätzung abgegeben.

Dabei ist zu unterstreichen, dass diesen Kostenschätzungen keine Detailplanungen zugrunde liegen und die ausführenden Detailplanungen auch nicht an dieser Stelle auf maximale Baukosten beschränkt werden sollen.

Es gibt vielfältige Möglichkeiten, die zu Abweichungen von den hier ermittelten Kosten führen können. Diese Abweichungsmöglichkeiten sind im Rahmen einer Verkehrsentwicklungsplanung nicht zu vermeiden, da die Kernaufgabe eines solches Planwerkes die Festlegung *übergeordneter* Ziele und Maßnahmen ist. Beispielsweise die Auswahl von Führungselementen des Radverkehrs auf den geplanten Velorouten, die Materialwahl bei Baumaßnahmen oder der bauliche Aufwand bei unterschiedlichen Untergründen können veränderte Kosten für die Umsetzung der priorisierten Maßnahmen nach sich ziehen.

- Radverkehrsnetz

Die Umsetzung von vier geplanten Velorouten mit einer ungefähren Durchschnittslänge von 3 km erzeugt unter der Prämisse, kostengünstige Ausführungslösungen zu suchen, Kosten zwischen 600.000,- und 800.000,- DM, einschließlich Planungskosten.

- Umgestaltung der Bahnhofstraße

Die Kosten für eine Umgestaltung der Bahnhofstraße gemäß VEP-Entwurf belaufen sich auf ca. 350.000,- DM.

- Südumgehung

Die Kosten für die Südumgehung trägt der Bund. Sie belasten nicht den Haushalt der Stadt Wedel.

- Verkehrsberuhigung der Wedeler Altstadt

Die verkehrsberuhigenden Maßnahmen in der Altstadt sollen in Form einer Pflasterung erfolgen. Die Auswahl des Materials ist noch nicht geklärt. Bei Großgranit beläuft sich der Quadratmeterpreis für Material und Verlegen auf ca. 300,- DM. Da bis zur Verwirklichung dieses Planungsbausteins einige Jahre vergehen werden, ist auch auf die Preisentwicklung hinzuweisen.

- ÖPNV-Angebot

Die Umgestaltung des ÖPNV-Angebotes in Wedel hängt von den Ergebnissen einer vertiefenden Sonderuntersuchung zum ÖPNV ab. Beabsichtigt ist eine weitestgehend kostenneutrale Umgestaltung bzw. eine Umgestaltung mit (in Relation zum Qualitätsgewinn) vertretbaren Zusatzkosten.

- Fahrradstation

Aus Vergleichen mit anderen Fahrradstationen können die Investitionskosten für dieses Angebot sehr grob auf 400.000,- - 600.000,- DM geschätzt werden. Eine Bezuschussung mit Mitteln nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz ist nach den Förderbedingungen des Landes Schleswig-Holstein als aussichtsreich zu bezeichnen. Betriebskostendefizite fallen zumindest für die Anfangsphase von zwei bis drei Jahren ebenfalls möglicherweise an. Sie sind jedoch abhängig vom Betreibermodell und verhandelbar – geschätzte Höhe 50.000,- - 80.000,- DM / Jahr. Auch bei dieser Schätzung handelt es sich lediglich um einen Anhaltswert auf der Basis von Vergleichen.

- Grüne Welle auf der B 431

Die Optimierung der bestehenden Grünen Welle auf der B 431 erzeugt Kosten in Höhe von ca. 45.000,- DM. Sie ist als Interimslösung zu sehen, die solange gilt, bis die Lichtsignalanlagen auf der B 431 mit der Südumgehung koordiniert werden. Sie kann jedoch nicht geplant werden, bevor die Buslinienführung und gegebenfalls Ansprüche des querenden Radverkehrs im Zuge des Radverkehrskonzeptes geklärt worden sind. Dann ist eine verkehrstechnische Neuplanung aller drei betroffenen Knoten und eine erneute Koordnierung unter Berücksichtigung aller Ansprüche erforderlich. Hierfür fallen Planungskosten von ca. 15.000,- DM pro Knoten an.