




## **Mobilitätskonzept für die Stadt Wedel – Handlungsbaustein „Integration der B 431 (Zentralabschnitt)“**

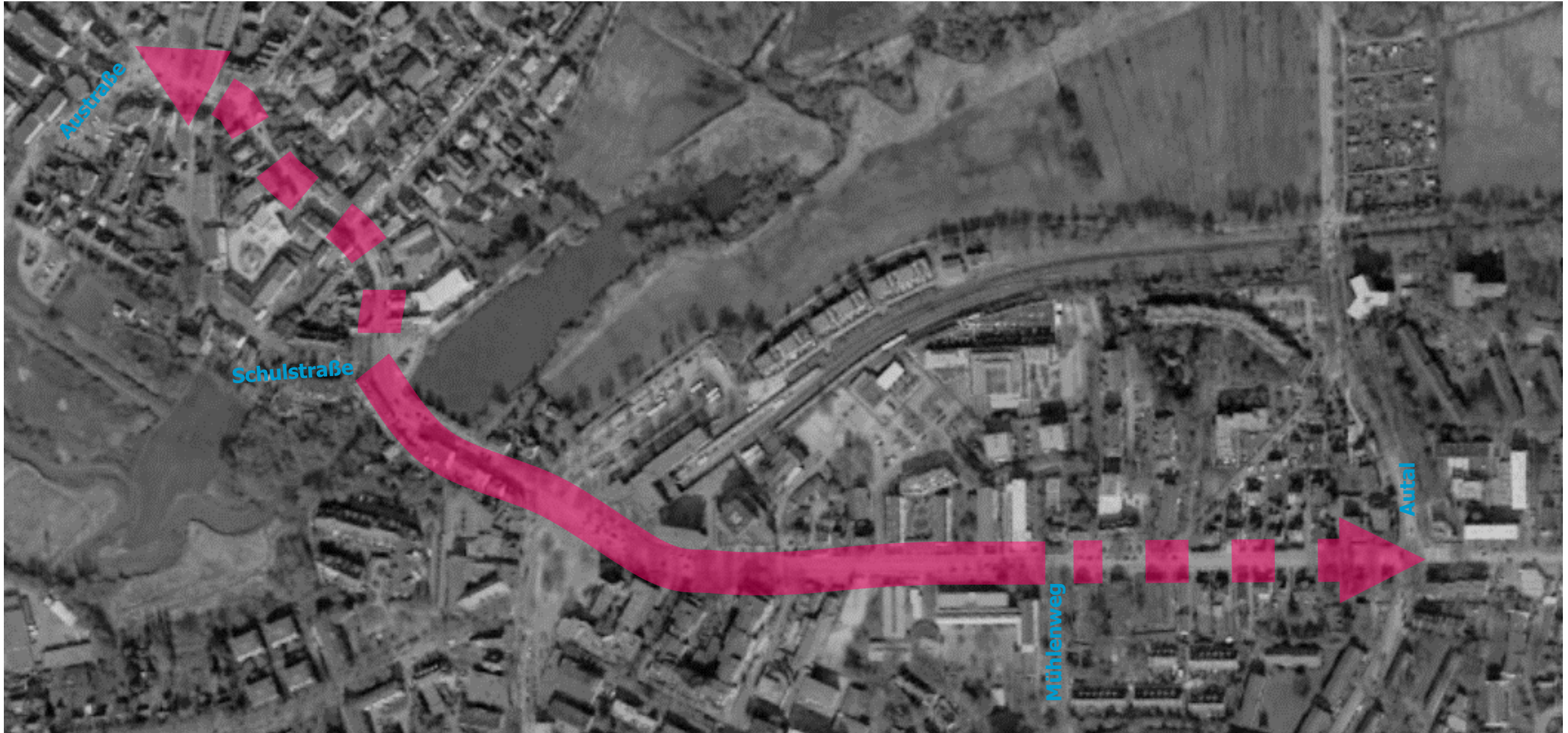
02.06.2022, ergänzt 12.07.2022

Markus Franke

- 
- Handlungsbedarf**
  - Handlungskonzept
  - Machbarkeitsbetrachtung

# Handlungsbedarf

Lage und Umgebung – B 431 in der Wedeler Innenstadt



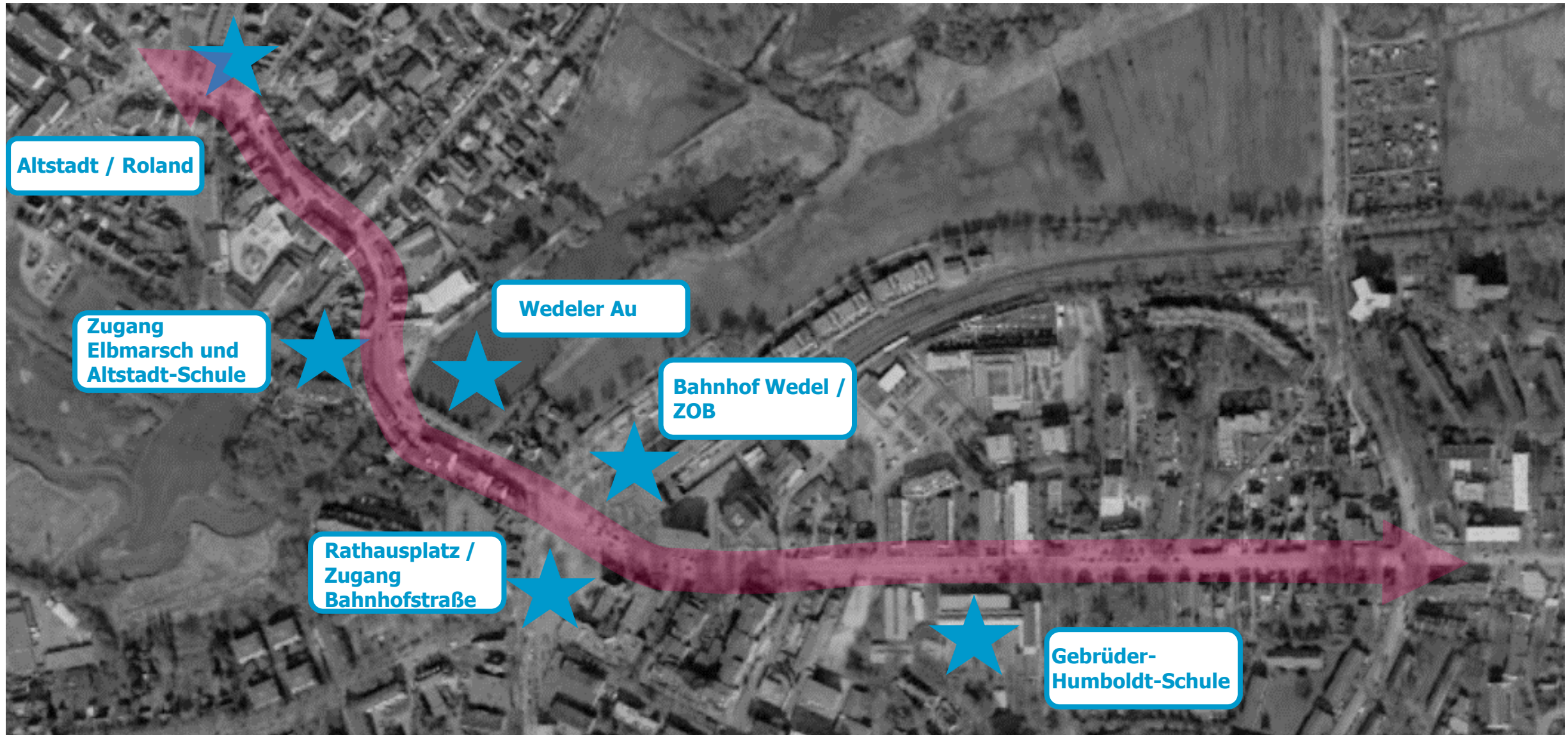
# Handlungsbedarf

## Verkehrsmengen



# Handlungsbedarf

Problematik aus gesamtstädtischer Perspektive



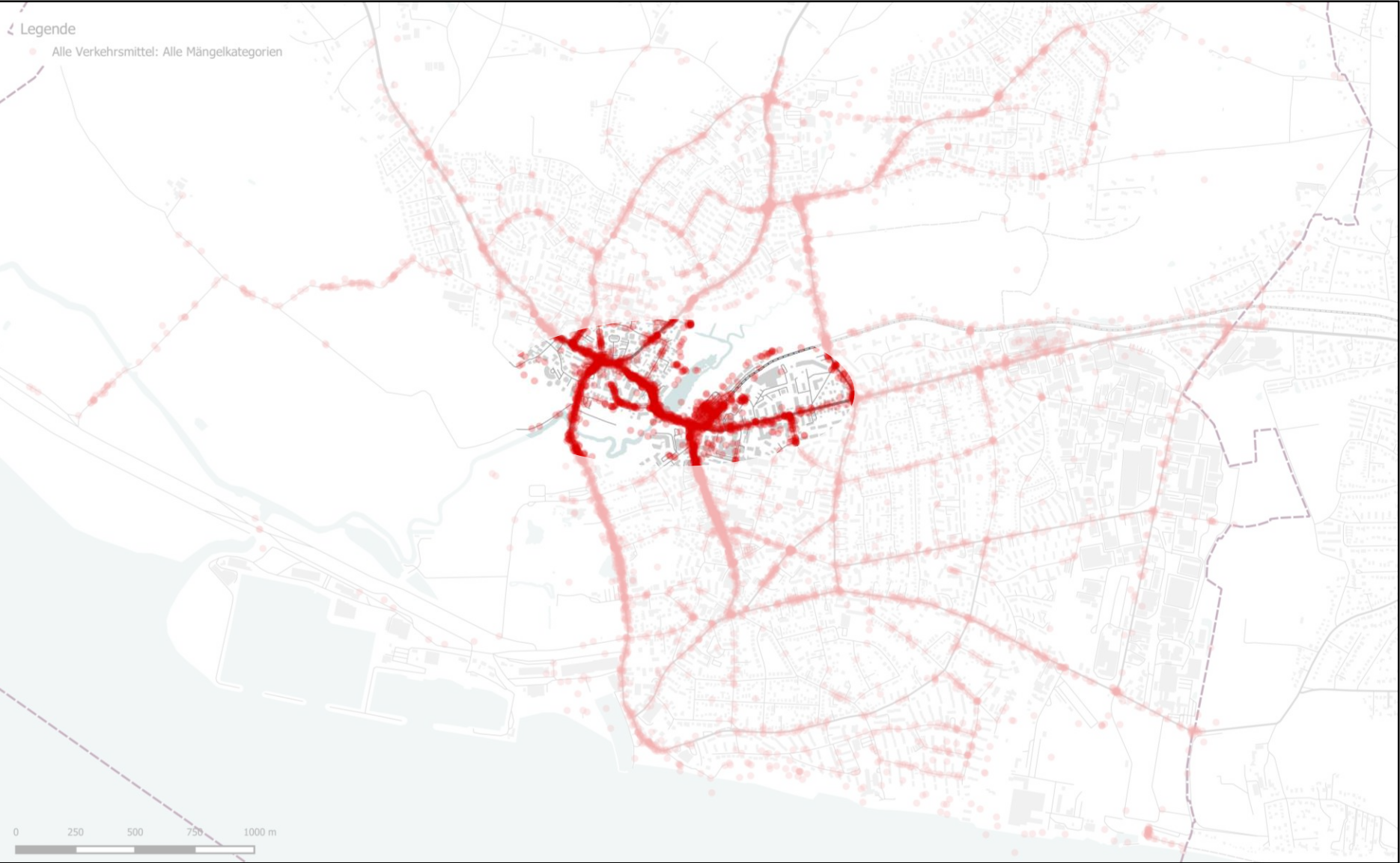
## Handlungsbedarf

Übergeordnetes Ziel: sehr gute Radverkehrsverbindungen



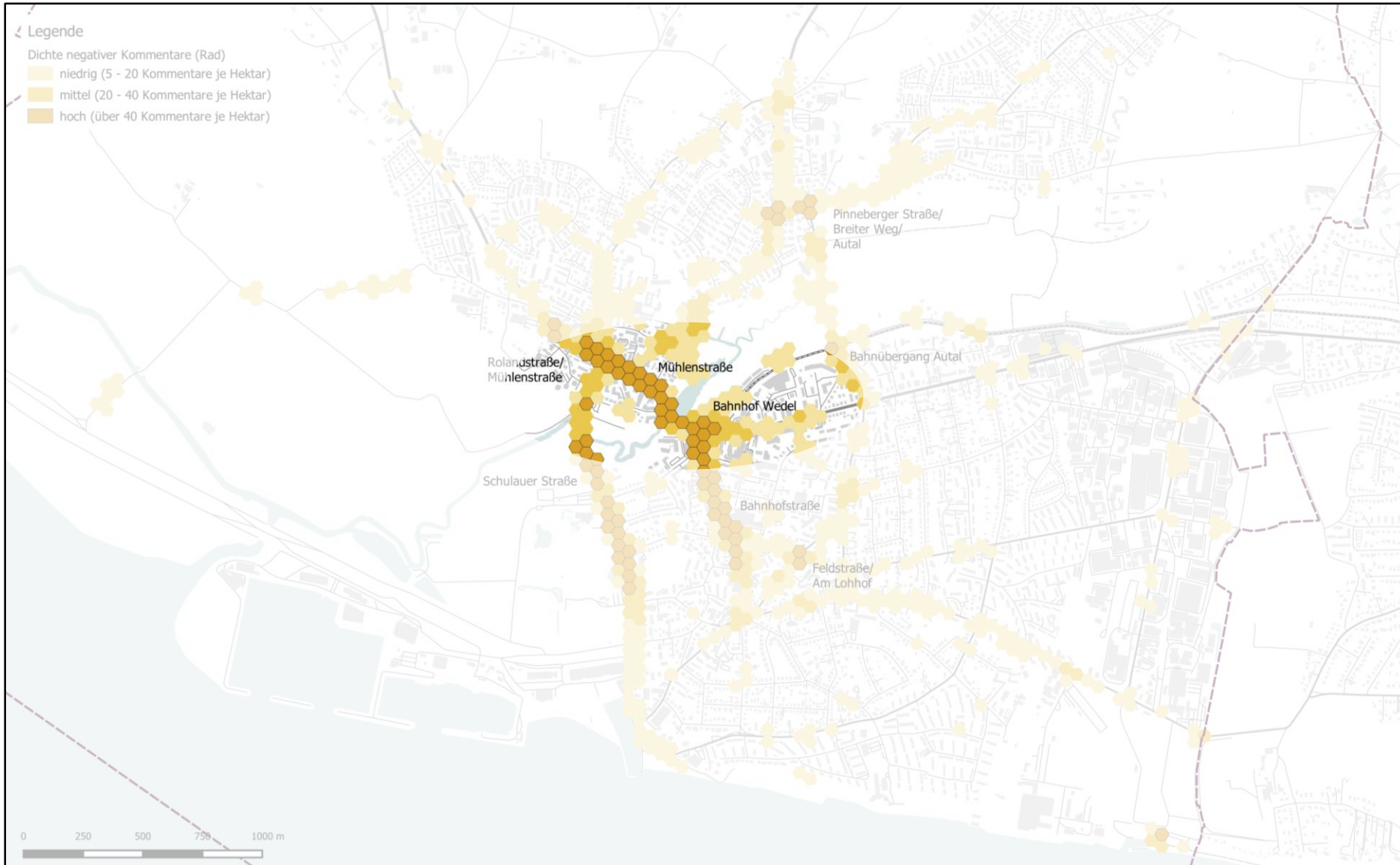
# Handlungsbedarf

## Ergebnisse der Online-Beteiligung



# Handlungsbedarf

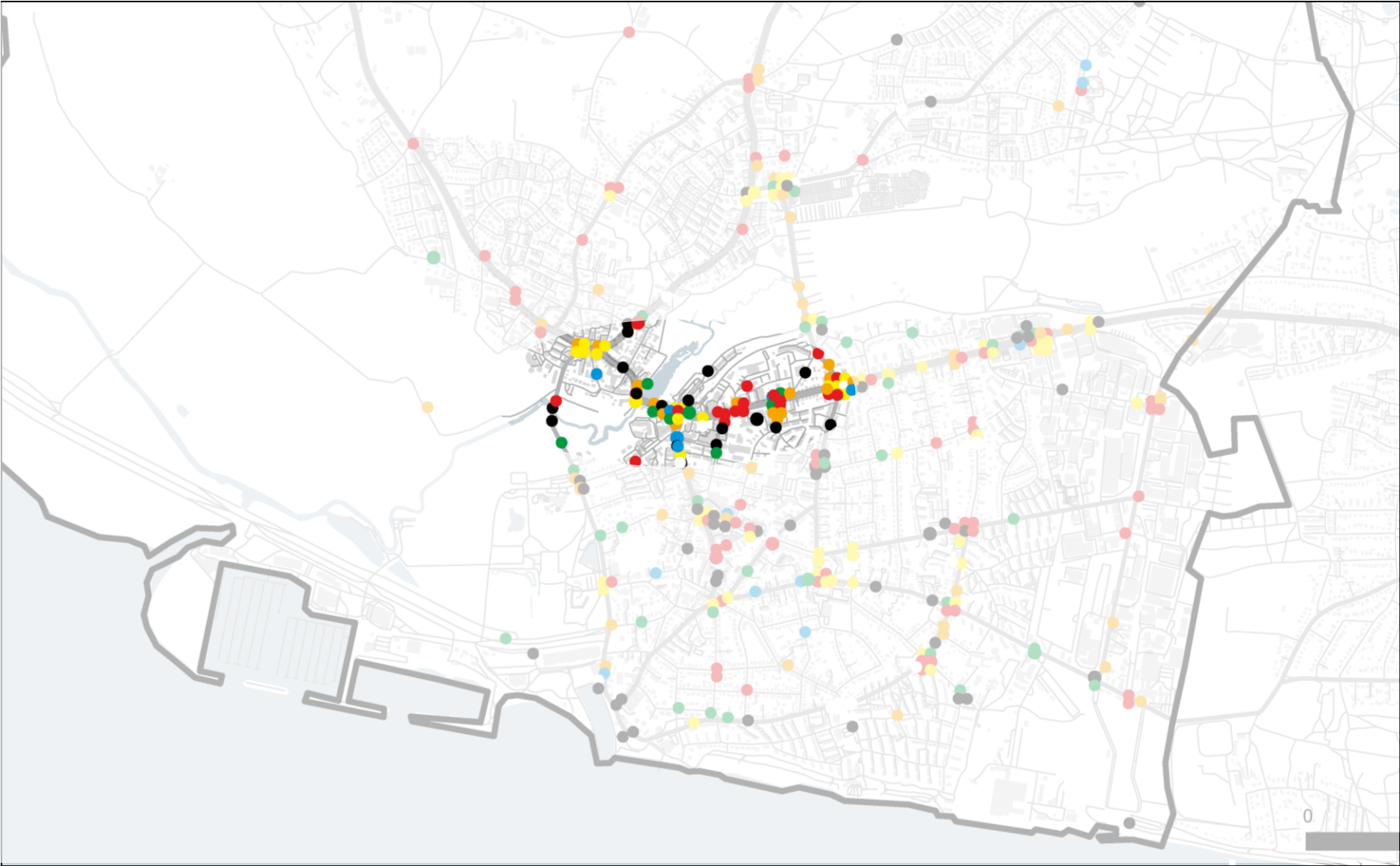
## Ergebnisse der Online-Beteiligung – Schwerpunkt Radverkehr





# Handlungsbedarf

Unfälle mit Personenschaden 2017-2019



- **Zahlreiche Zugangsmöglichkeiten zu publikumsintensiven Nutzungen und wichtige Verbindungen erheblich gestört**
- **Dies betrifft auch den Radverkehr und Schulwege**
- **Stadtgestalterisch problematisch im „Herzen der Stadt“**
- **Außer funktionalen und städtebaulichen Problemen auch ein Verkehrssicherheitsdefizit**

Rathausplatz /  
Zugang  
Bahnhofstraße

Gebrüder-  
Humboldt-Schule

# Handlungsbedarf

Problematik aus kleinräumiger Perspektive: Barriere statt Verbindung



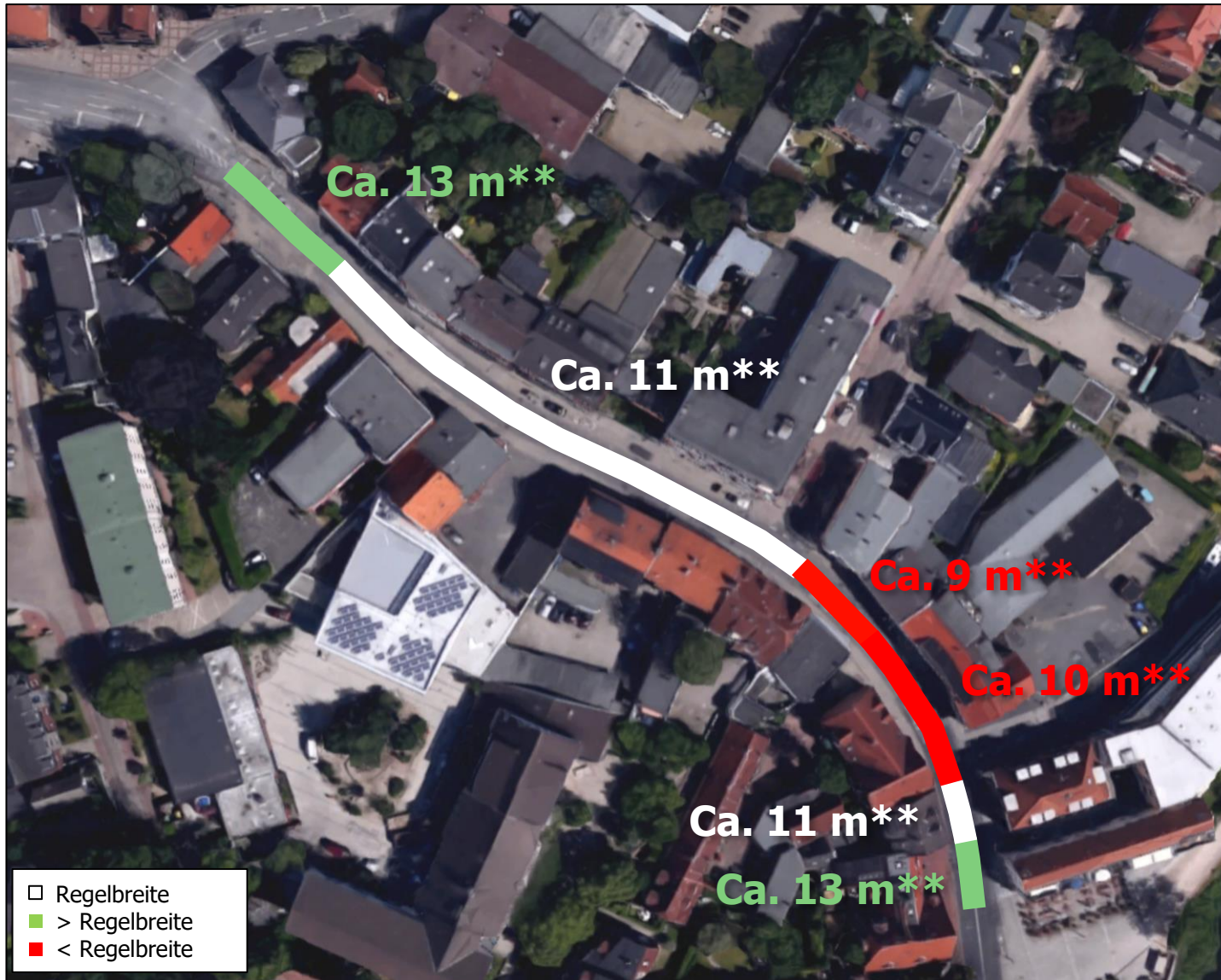
# Handlungsbedarf

Problematik aus kleinräumiger Perspektive: Konfliktreicher, unsicherer Längsverkehr



# Handlungsbedarf

Problematik aus kleinräumiger Perspektive: sehr eingeschränkte Lösungsmöglichkeiten

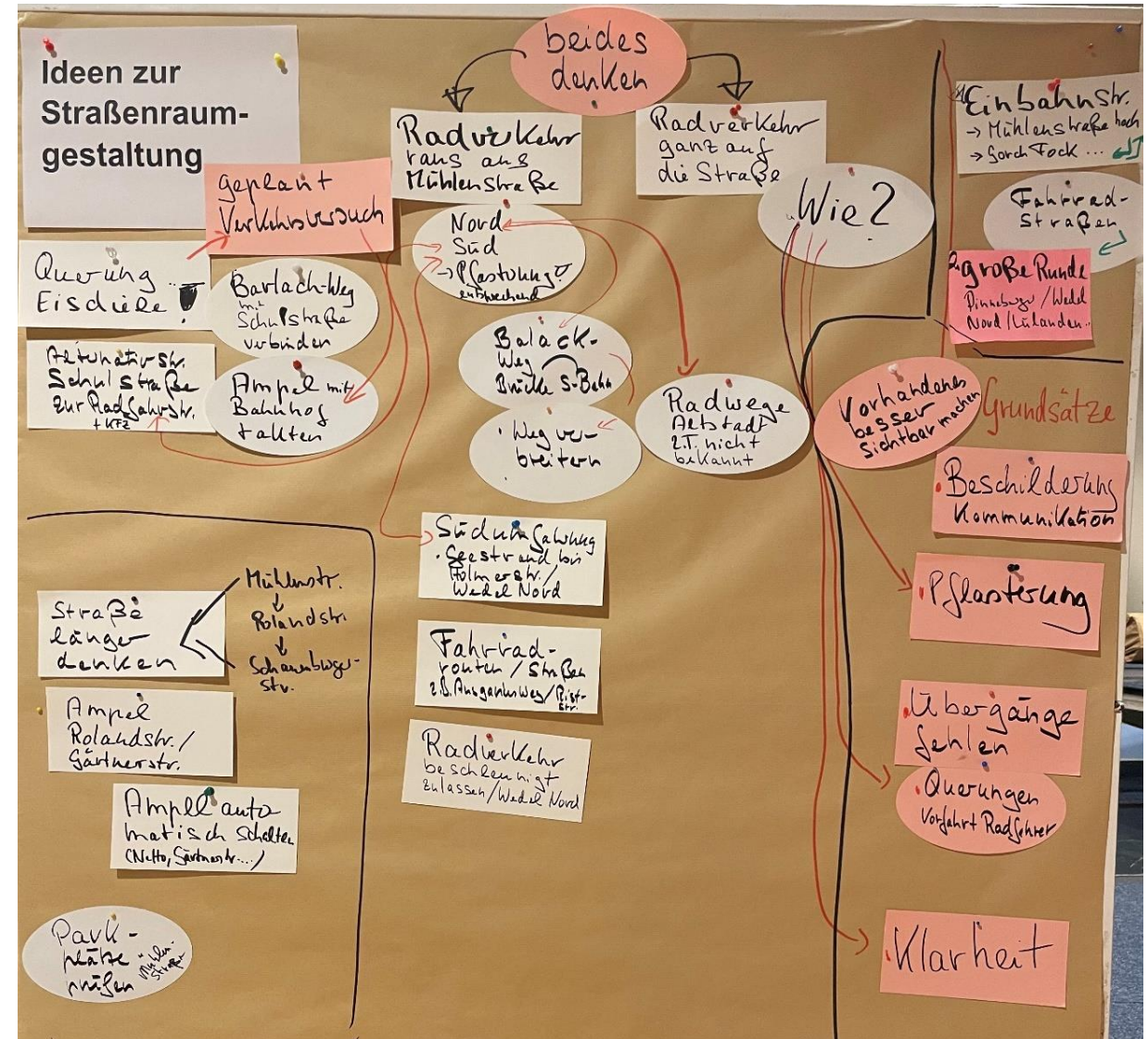


\*\* Quelle: Messung ARGUS 08/21 anhand von Satellitenbildern, Google (Stand: 04/21)

# Handlungsbedarf

## Bürger:innen-Meinung

- Großer Handlungsbedarf beim Thema sichere Querungsmöglichkeiten und Sicherheit allgemein.
- ...insbesondere im Umfeld wichtiger Zugänge / Übergänge und sensibler Einrichtungen



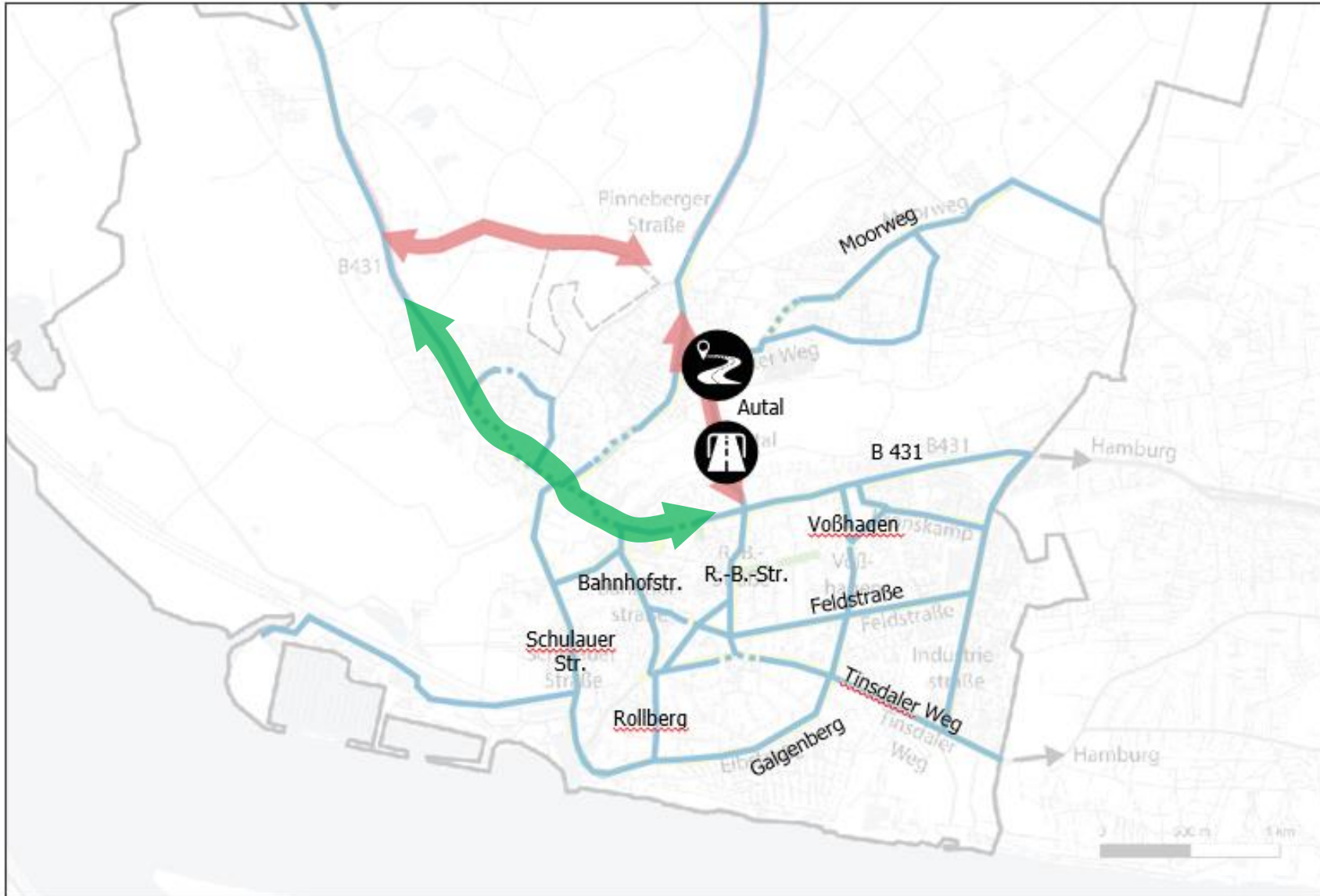
- 
- Handlungsbedarf
  - **Handlungskonzept****
  - Machbarkeitsbetrachtung

- Die B 431 bleibt in ihrem **heutigen Verlauf**, auch eine Einbahnstraßenlösung wird nicht weiter verfolgt (→ Teilkonzept „Perspektive Kfz-Verkehrsnetz“)
- Im zentralen Abschnitt werden weitergehende Maßnahmen angestrebt, die den **Kfz-Verkehr entschleunigen**, ggf. verstetigen und die **Querungsbedingungen** sowie die **Verkehrssicherheit** verbessern. Dies umfasst auch optisch wirksame Elemente.
- Im umliegenden Straßen- und Wegenetz werden die Radverkehrsbedingungen auch parallel zur B 431 verbessert.
- Perspektivisch: Ausdehnung / Verknüpfung von Tempo-30-Regelungen



# Handlungskonzept

## Entlastung durch Netzplanung



# Handlungskonzept

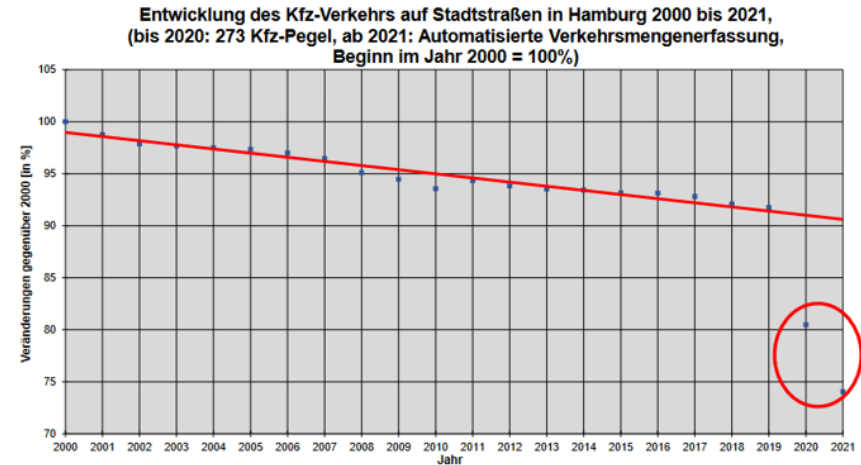
Entlastung durch lokale und überörtliche Verkehrsplanung

Einiges spricht für eine **20- bis 30-%-ige Abnahme der Kfz-Verkehrsmengen** im nächsten Jahrzehnt:

- Nördliche Verbindungsstraße und Ausbau Aural entlasten die Innenstadt
- Gesamtstädtische verkehrspolitische Zielsetzung und entsprechenden Aktivitäten (Radverkehrsförderung u.a.)
- Verhaltensänderungstrends: bereits heute ablesbare Trends zur Abkehr von der Autonutzung\*
- Verkehrs- und Klimapolitik von Bund und Land
- „Home-Office-Faktor“ auch über die pandemischen Bedingungen hinausgehend (besonders spitzenstundenrelevant !)
- Dem stehen Zunahmen im Zuge der Stadtentwicklung gegenüber

\* vgl. MiD-Untersuchungen im Jahresvergleich

## ENTWICKLUNG DES KFZ-VERKEHRS IN HAMBURG



- 1) Pandemie führt zu einem deutlichen Rückgang des Kfz-Verkehrs auf Hamburgs Stadtstraßen: **19 Prozent** unter Vor-Corona-Niveau
- 2) Beschleunigung eines langfristigen Trends zu weniger Kfz-Verkehr

Verkehrsentwicklung in Hamburg

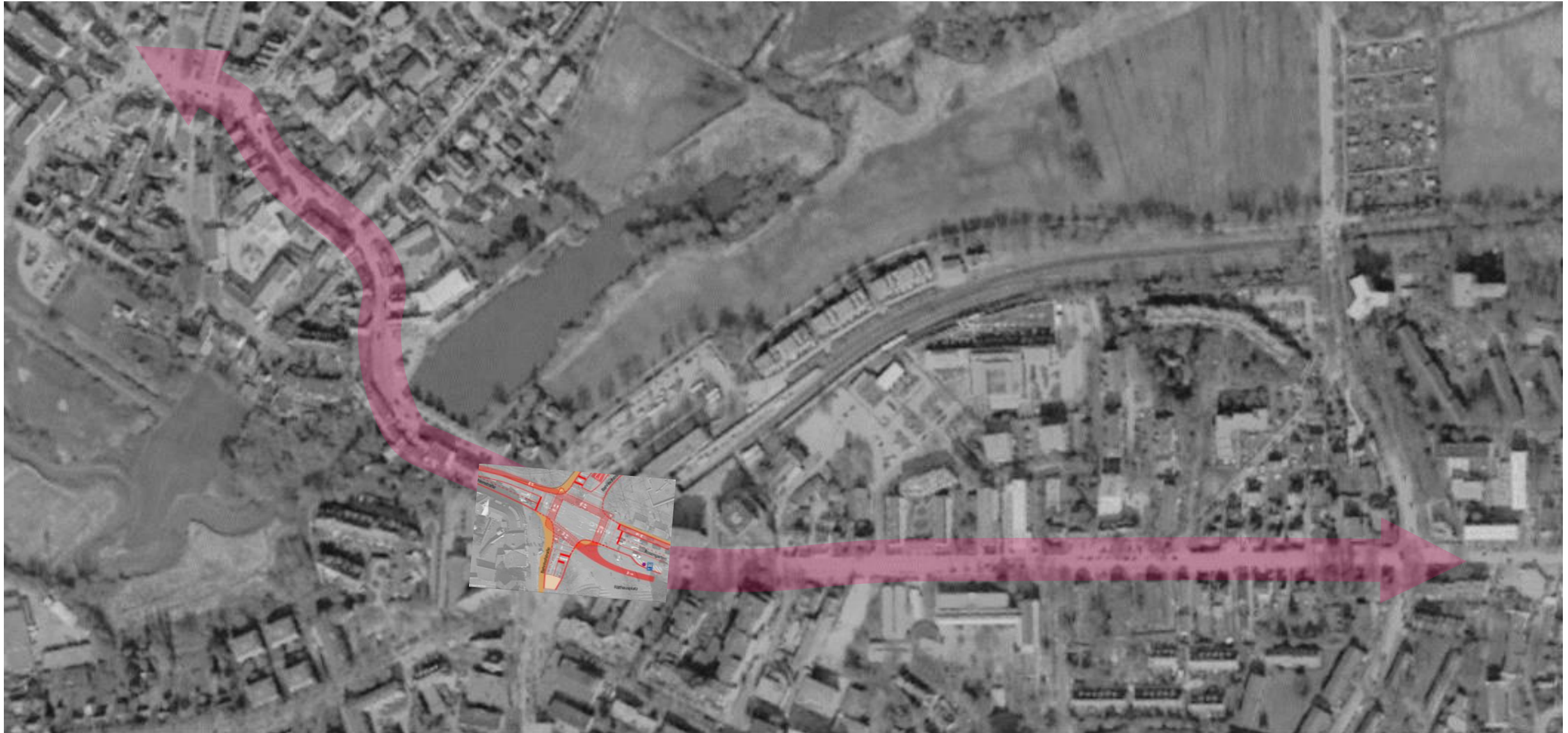
Seite 3

Hamburg

Quelle: BVM, Mobilität und Radwegeausbau, 2022

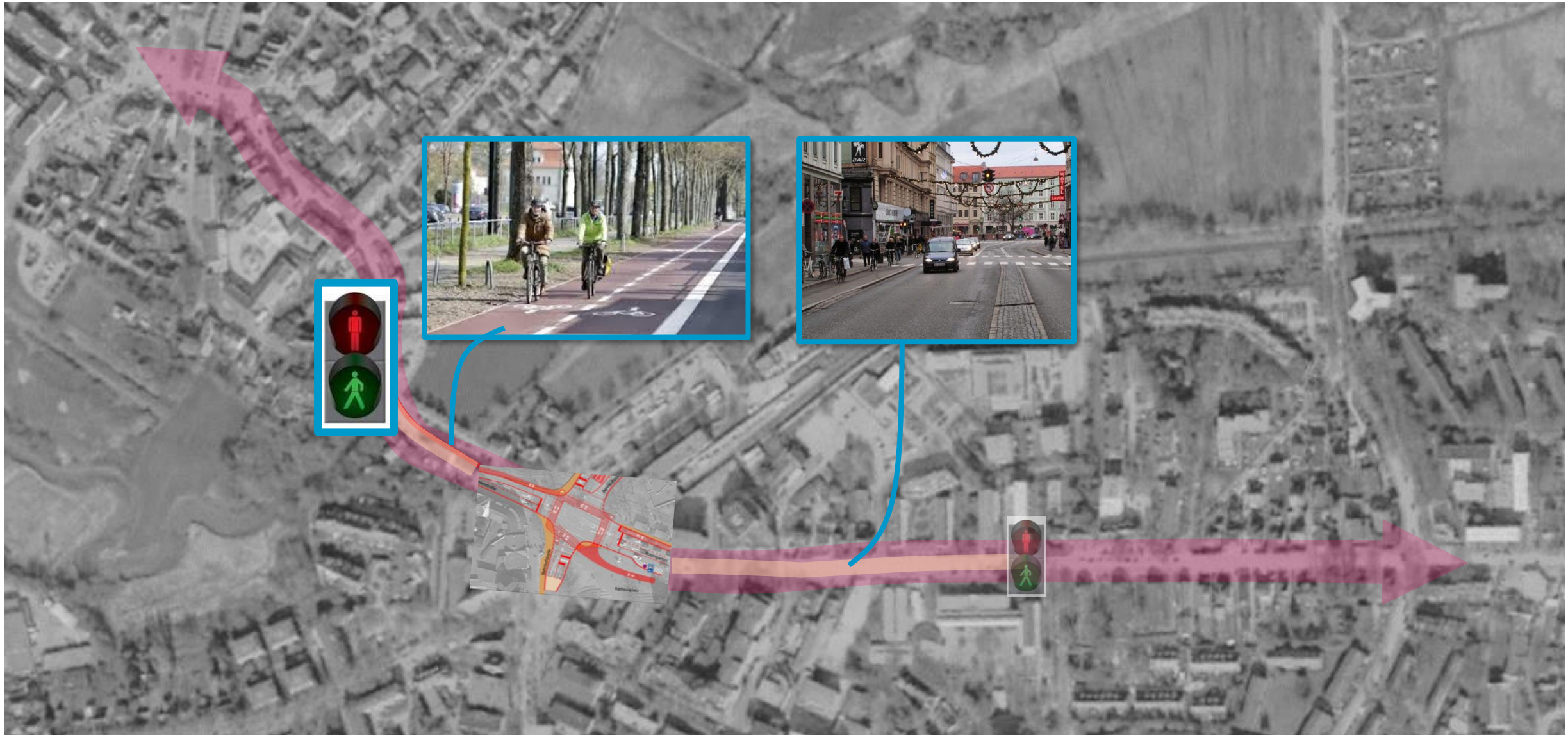
# Handlungskonzept

Rückbau des Knotenpunktes Bahnhofstraße / Mühlenstraße / Rosengarten



# Handlungskonzept

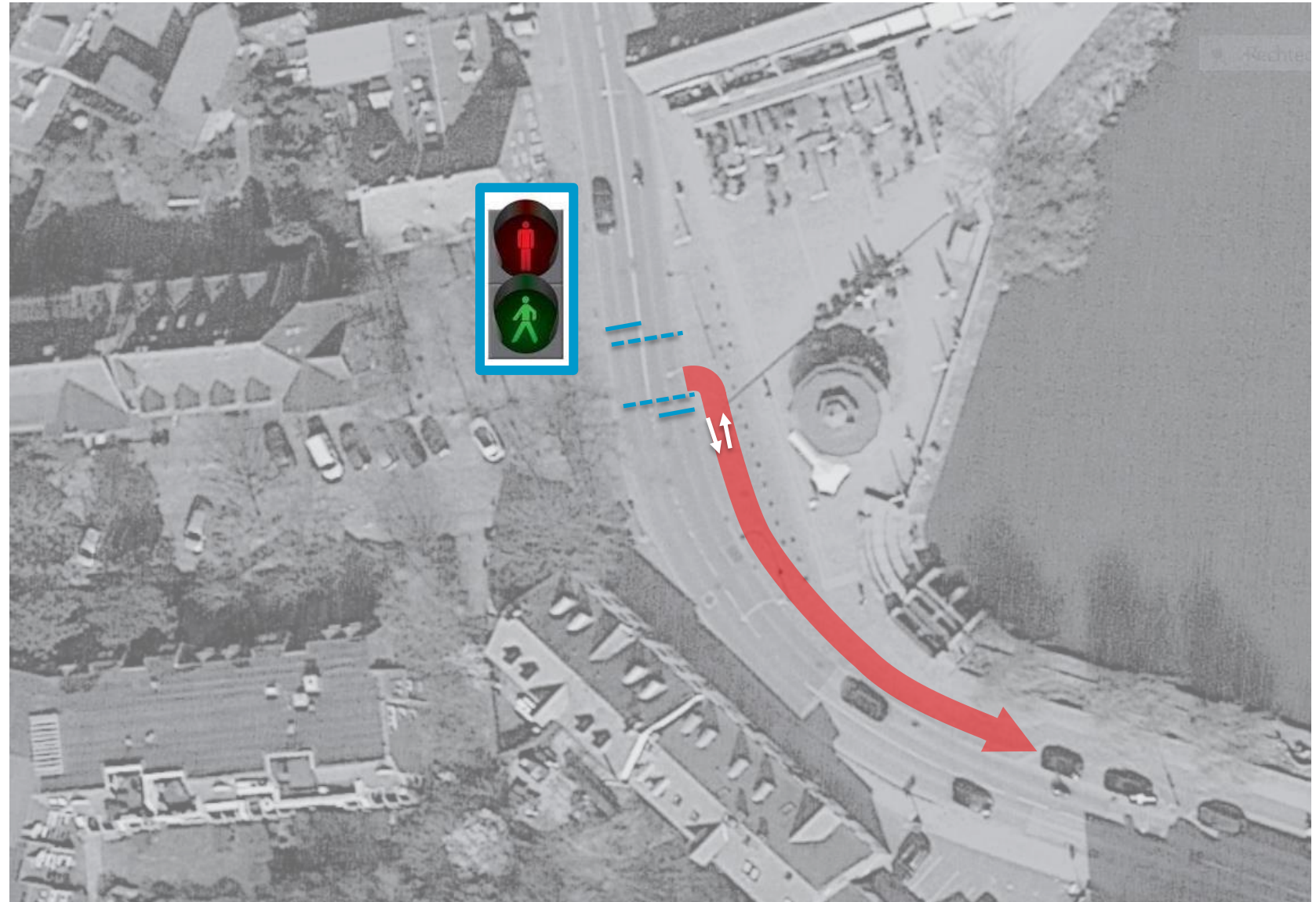
Querungshilfe, Zweirichtungsradweg, gestalterischer Eingriff




# Handlungsbedarf

## Fußgänger-Lichtsignalanlage versuchsweise

- Versuchsweise Anlage möglich
- Bereits in Versuchsphase koordinierbar mit benachbarten Knotenpunkten
- Auch bei Tempo 30
- Sog. „Doppelanwurf“ – zweimalige Anforderungsmöglichkeit pro Umlauf – sorgt für sehr kurze Wartezeiten von Fußgänger:innen und Radfahrer:innen (ggf. detektieren)
- Synchronisierung mit Anforderungen des Busverkehrs
- Evaluation begleitend durchführen



- 
- Handlungsbedarf
  - Handlungskonzept
  - Machbarkeitsbetrachtung**

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



**Vielen Dank**  
für Ihre Aufmerksamkeit!