




Mobilitätskonzept für die Stadt Wedel – Handlungsbaustein Perspektive Kfz-Verkehrsnetz

11.05.2022

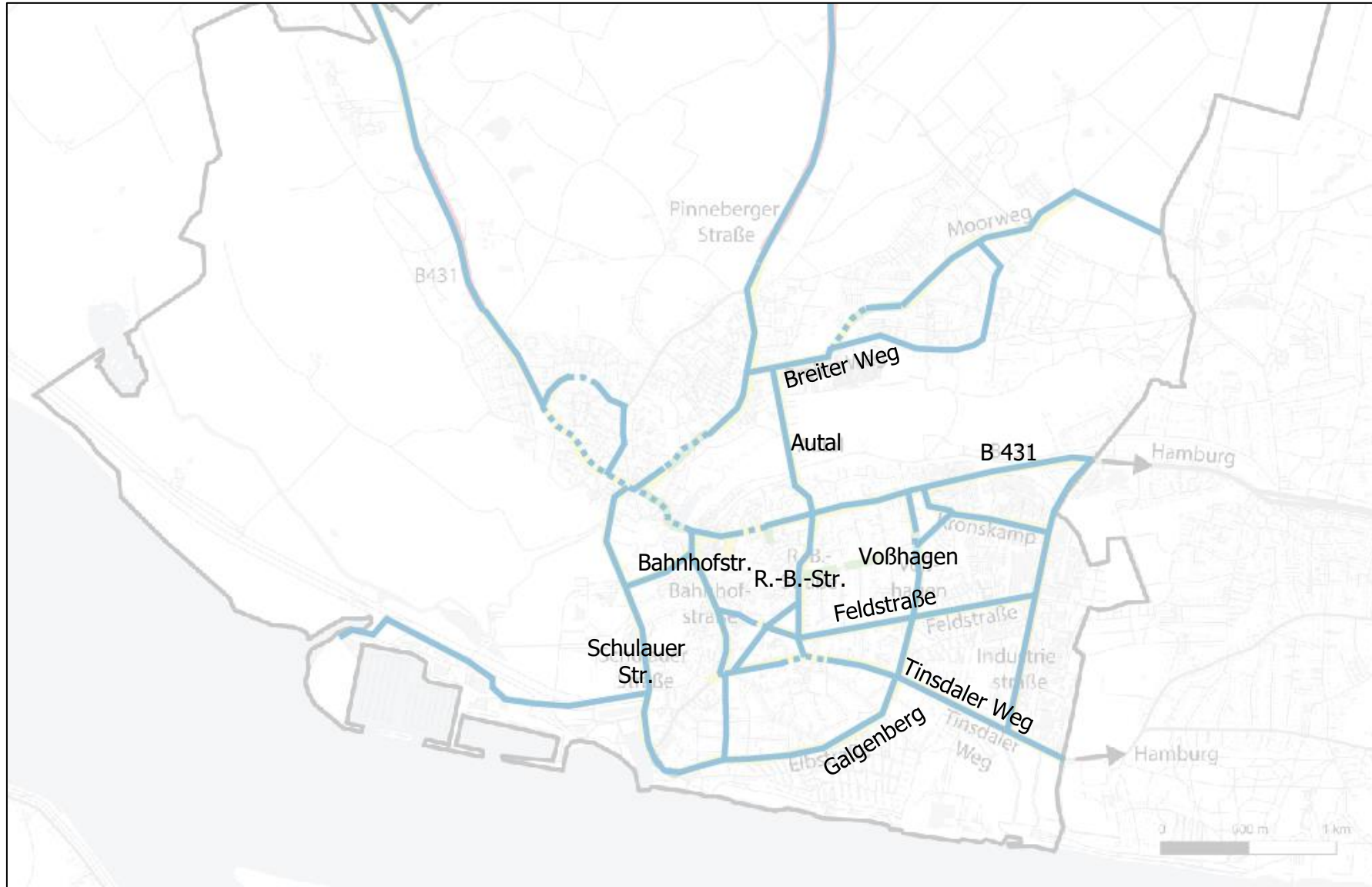
Markus Franke

Pia Lindloge

- 
- A vertical grey line with three circles. The top circle is blue and contains the text 'Zustand des Kfz-Verkehrs heute'. The middle and bottom circles are grey and contain the text 'Anforderungen an die zukunftsfähige Entwicklung' and 'Handlungskonzept' respectively.
- Zustand des Kfz-Verkehrs heute**
 - Anforderungen an die zukunftsfähige Entwicklung
 - Handlungskonzept

Zustand

Aktuelles Vorbehaltsnetz (Stand 11/2020)



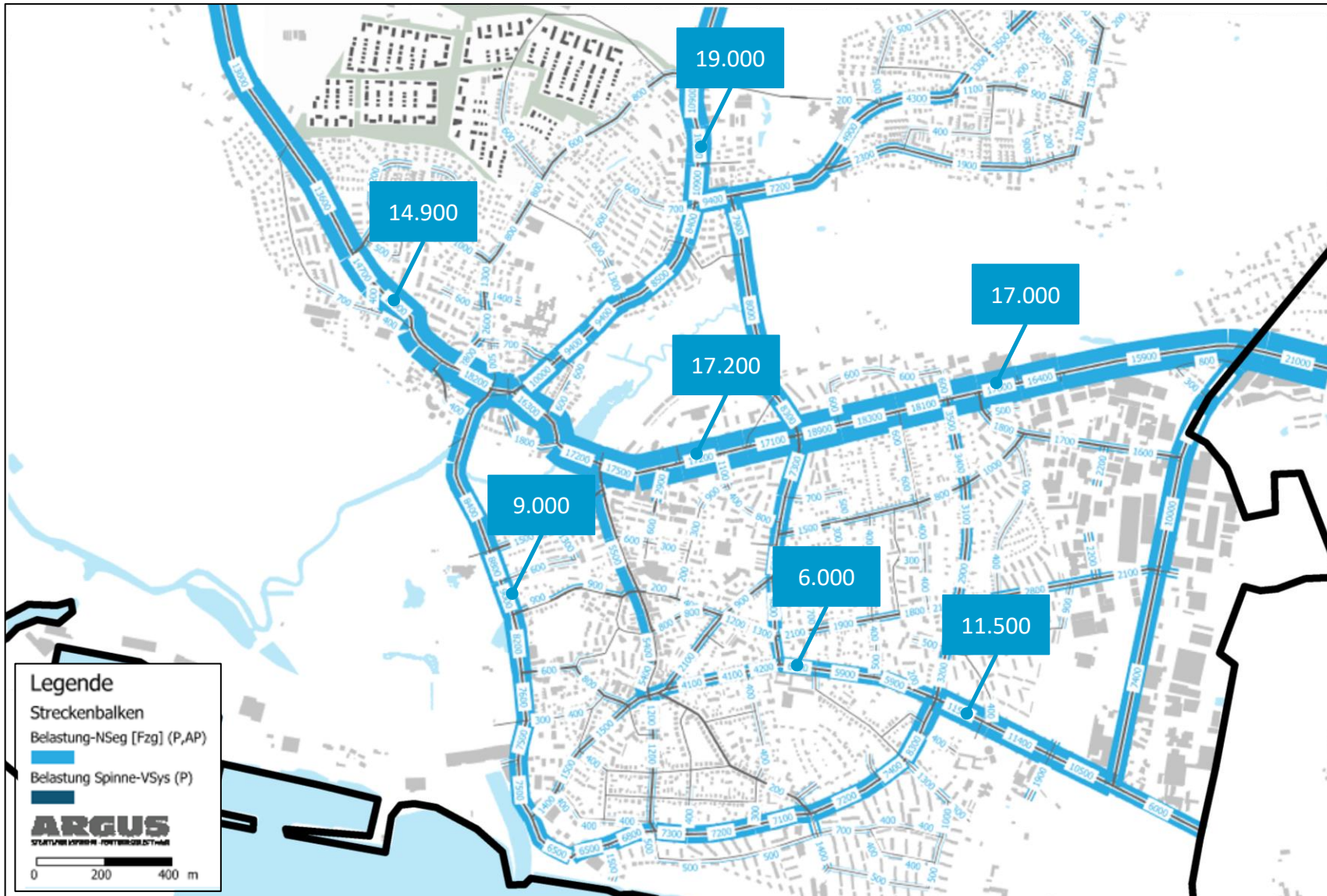
Vorbehaltsnetz (Stand 11/20)

- 50 km/h
- - - 30 km/h

Quelle: Stadt Wedel

Zustand

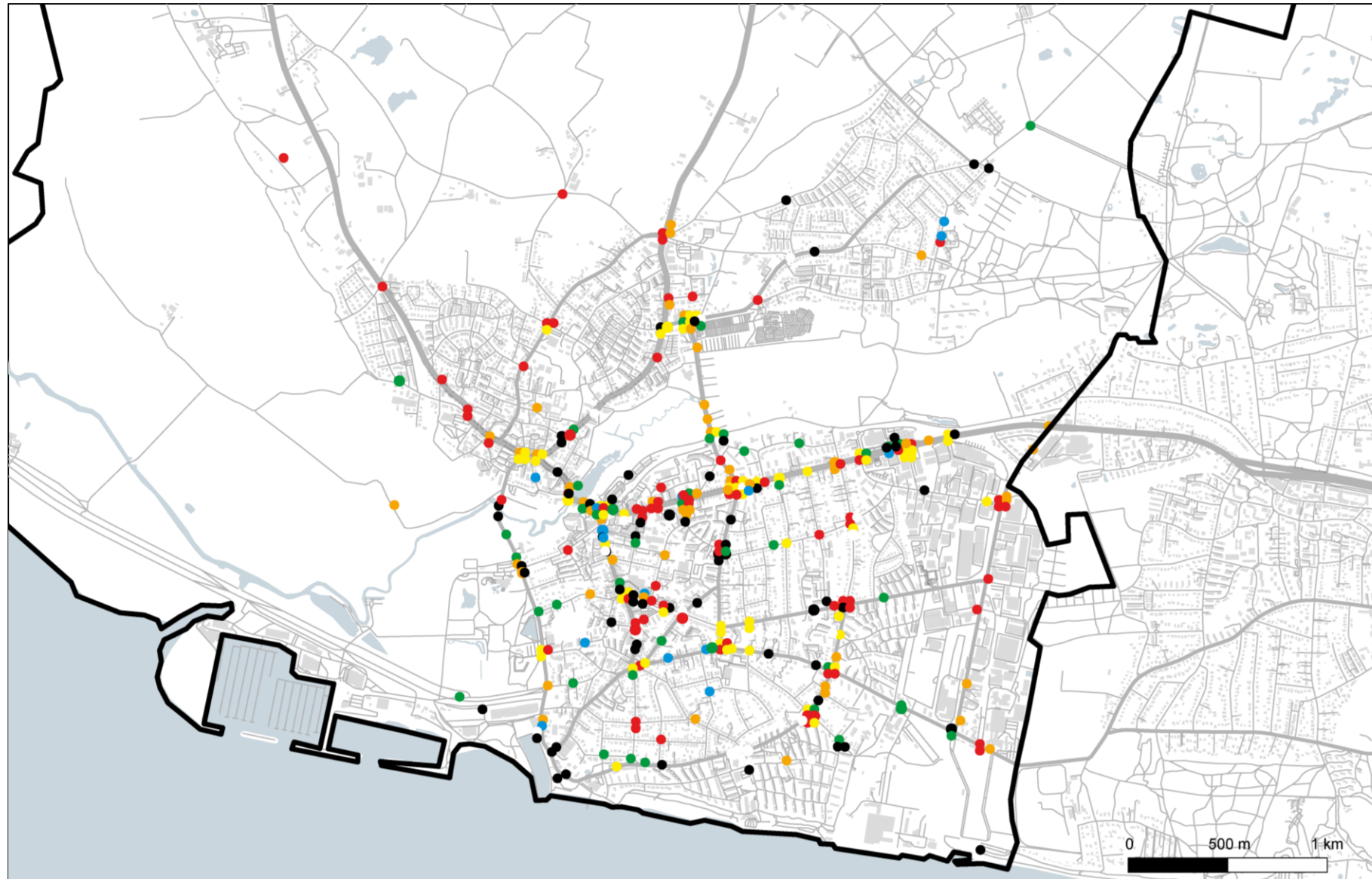
Kfz-Verkehrsmengen



Eine kurzfristige Erneuerung der Datenbasis zum Kfz-Verkehr wird angestrebt

Zustand

Unfälle mit Personenschaden 2017-2019



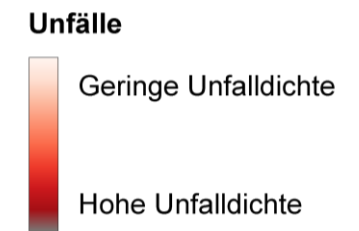
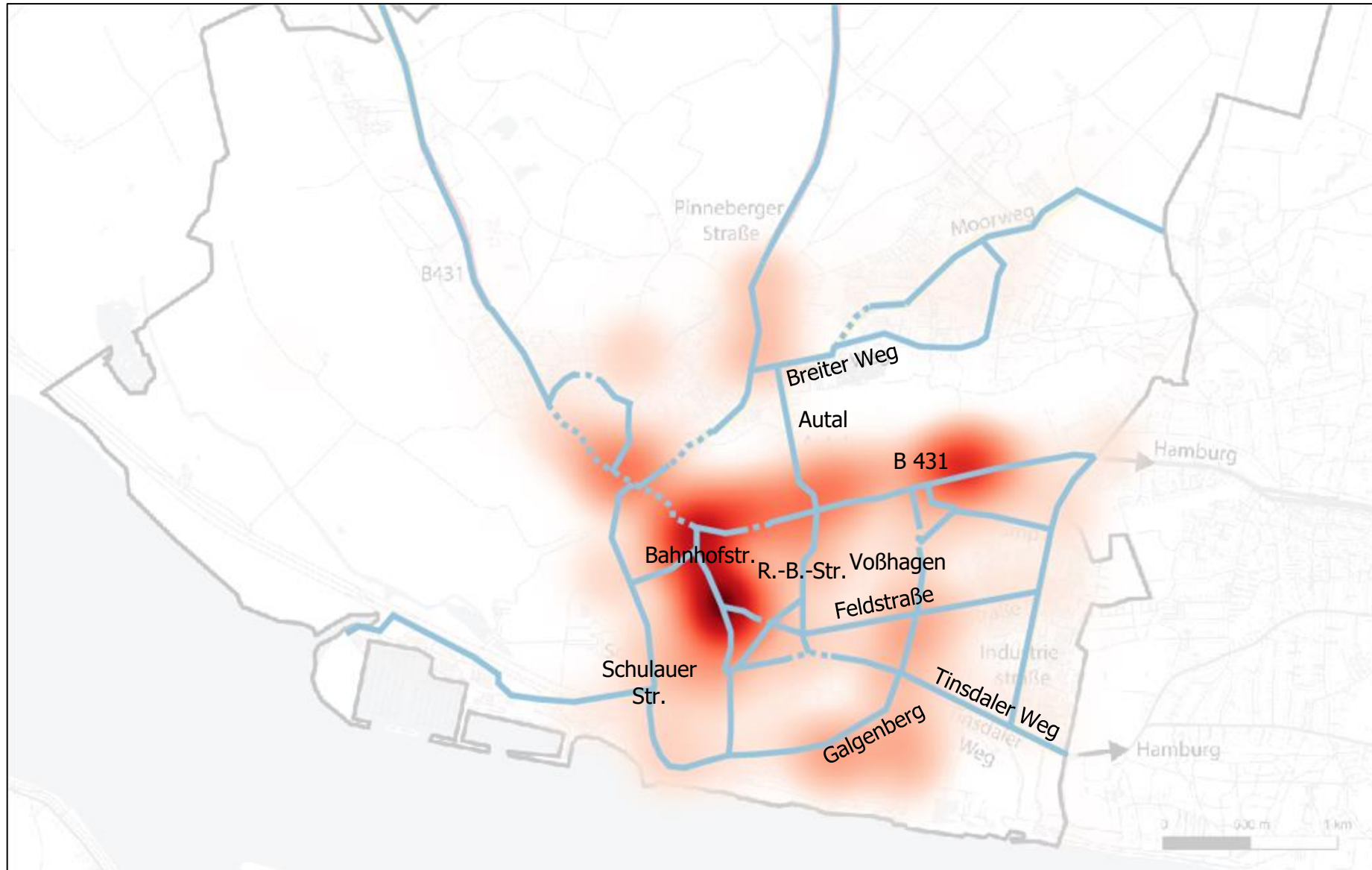
Unfälle

- 1 F
- 2 AB
- 4 LV
- 5 RV
- 4 ÜS
- 3 EK
- 7 SO
- Kat 1
- Kat 4
- ▶ Kat 6

Datenquelle: Stadt Wedel 2020

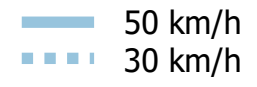
Zustand

Überlagerung Unfalldichte (2017-2019) mit Vorbehaltsnetz



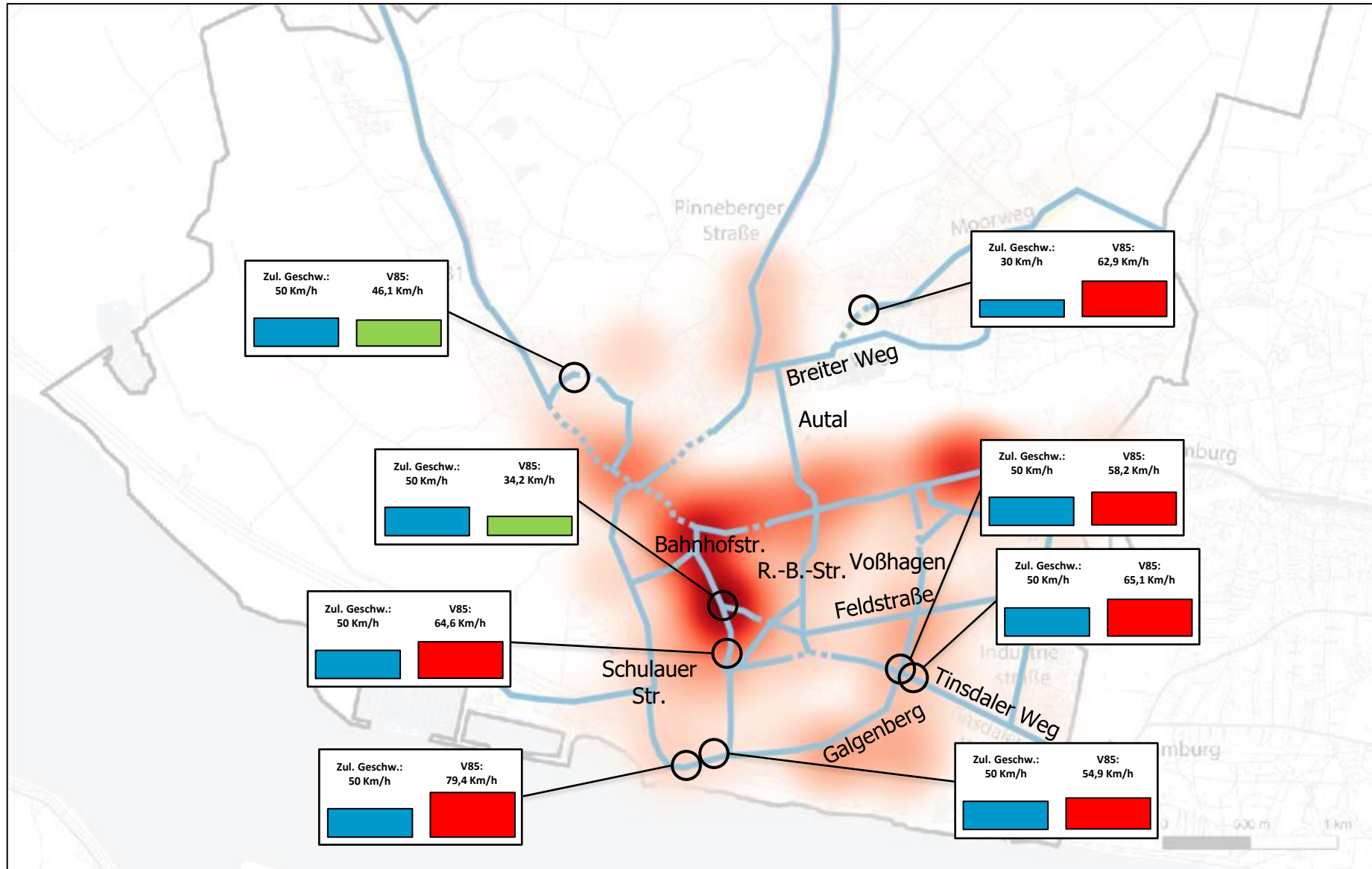
Datenquelle: Stadt Wedel 2020

Geschwindigkeitsbegrenzungen

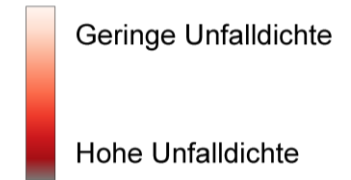


Zustand

Überlagerung Unfalldichte (2017-2019) mit Geschwindigkeitsniveau



Unfälle



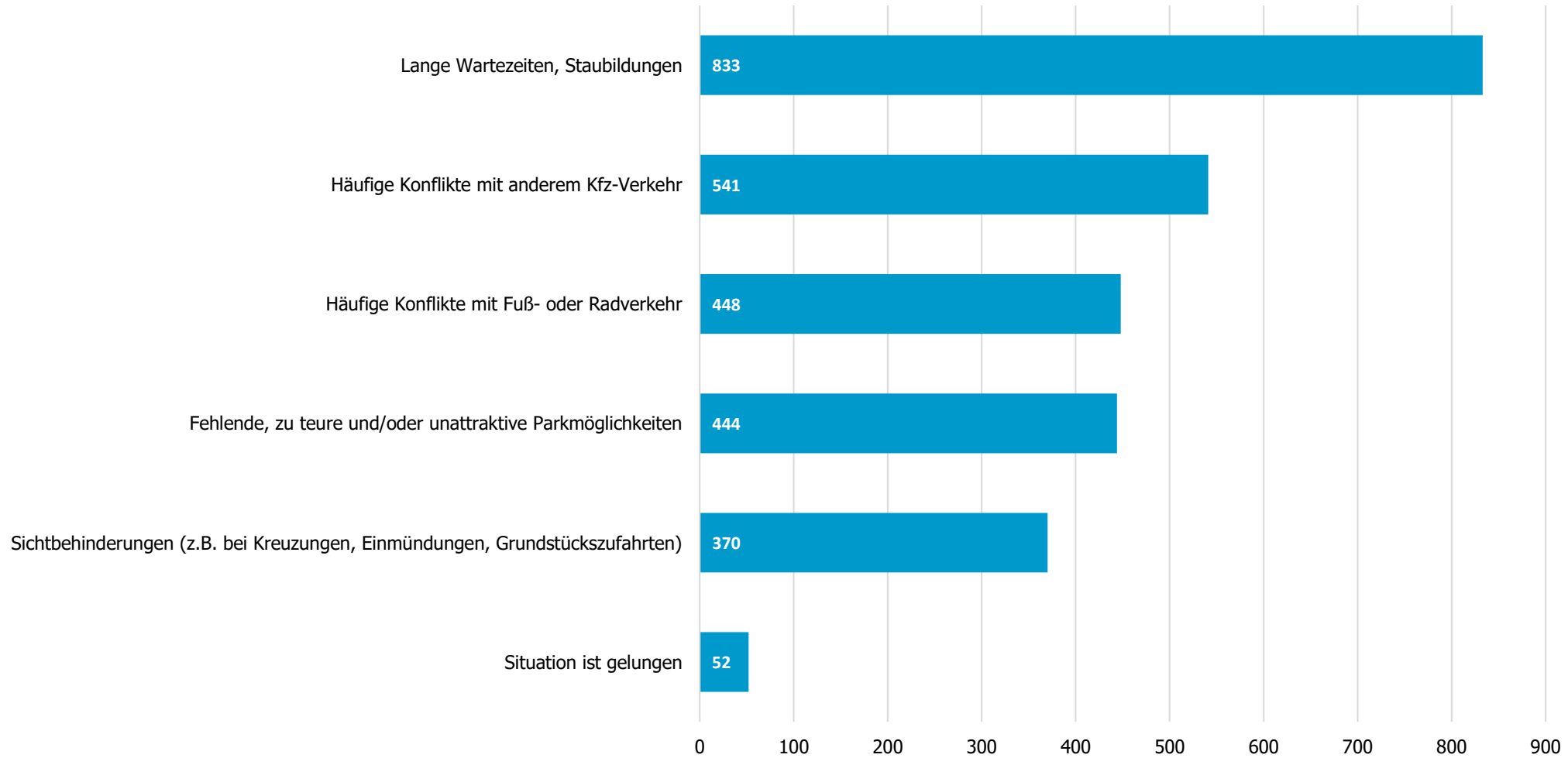
Datenquelle: Stadt Wedel 2020

Geschwindigkeitsbegrenzungen



Zustand

Online-Beteiligung | Pkw-Verkehr



Zustand

Verortung von Mängeln im Kfz-Verkehr




● Auto: alle
Mängelkategorien

Zustand

Verortung von „Lange Wartezeiten, Staubildungen“



● Auto: lange Wartezeiten,
Staubildungen

- 
- A vertical grey line with three circles. The top and bottom circles are grey, and the middle circle is blue. The text is positioned to the right of the circles.
- Zustand des Kfz-Verkehrs heute
 - Anforderungen an die zukunftsfähige Entwicklung**
 - Handlungskonzept

Anforderungen

aus dem Zustand heraus

- Straßenweise / abschnittsweise Unfallauffälligkeiten
- zu hohes Geschwindigkeitsniveau
- Barrierebildung für schwächere Verkehrsteilnehmende
- Staubbildung auf der B 431 im Altstadtbereich in den Spitzenstunden

Anforderungen

aus externen Gründen heraus

- Zu erwartende Neuverkehre, insbesondere durch Wedel Nord (Zeithorizont noch offen)
- Radverkehrsförderung
- Fußverkehrsförderung
- Schulwegsicherung
- Umgestaltung der Bahnhofstraße zugunsten von mehr Aufenthaltsqualitäten
- Allgemeine Kfz-Verkehrsabnahme (pro Kopf) anzunehmen: Verhaltensänderung, klima-orientierte Verkehrspolitik, Homeoffice-Faktor (→ relevant für Spitzenstunde und Dimensionierung)... könnte Probleme abschwächen

- Zustand des Kfz-Verkehrs heute
- Anforderungen an die zukunftsfähige Entwicklung
- Handlungskonzept**

Welche Perspektive gibt es?

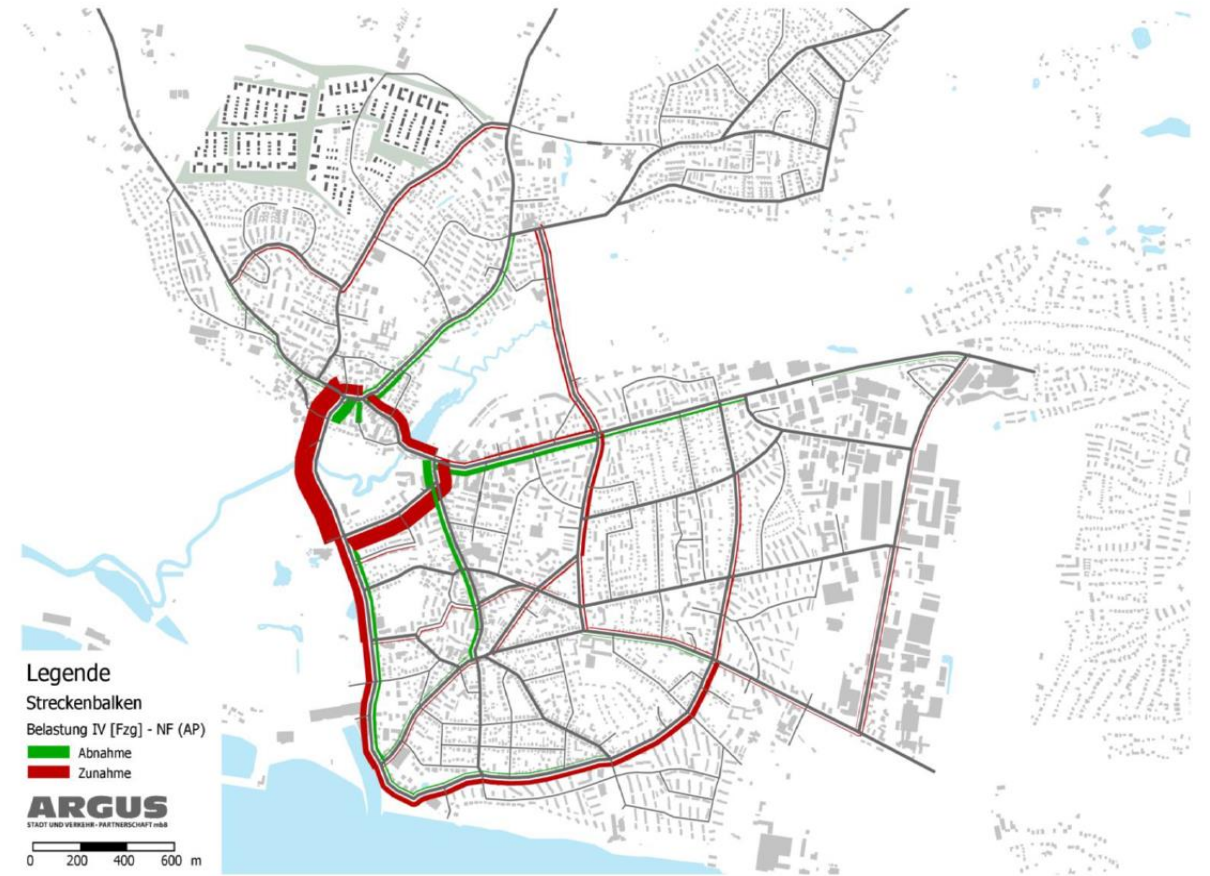
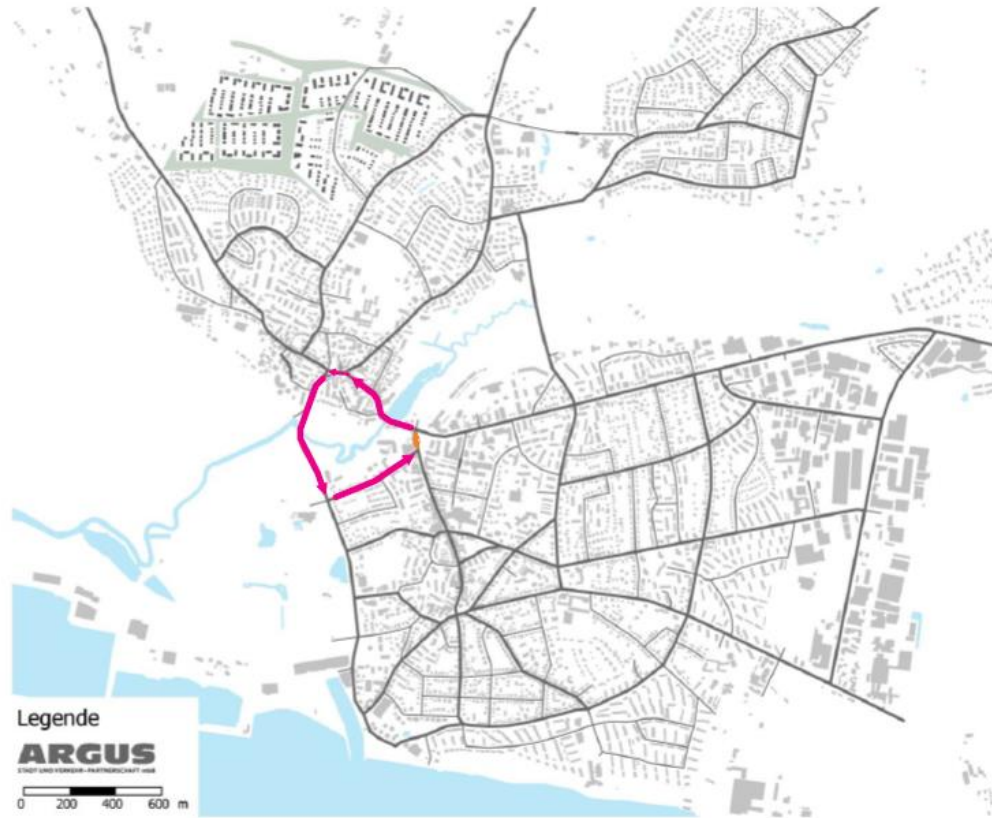
- Das Kfz-Verkehrsnetz bleibt im Wesentlichen wie es ist (Ausnahme Verbindungsstraße im Norden).
- Neue Erschließungsstraßen, gezielte Straßennetzunterbrechungen oder Einbahnstraßensysteme – insbesondere zur Förderung anderer Verkehrsarten - sind möglich.
- Für die B 431 wird keine Einbahnstraßenlösung verfolgt.
- Das Vorbehaltsnetz bleibt ebenfalls im Wesentlichen wie es ist, Tempo-30-Regelungen können jedoch auch dort ausgedehnt werden (→ eigenes Teilkonzept „Ausdehnung von Tempo 30“).
- Neuverkehre von Wedel Nord können zu Ausbauerfordernissen bestehender Straßen bzw. Knotenpunkte führen.
- Die Bahnhofstraße stellt ein eigenständiges Thema dar, bei dem jedoch mögliche Verkehrsverlagerungen gesehen werden müssen (→ eigenes Teilkonzept „Bahnhofstraße“).
- Die B 431 behält ihre Funktion bei, es werden jedoch Maßnahmen entwickelt, die die städtebauliche Integration verbessern (→ eigenes Teilkonzept „Integration B 431“)
- Die Datengrundlage der Verkehrsmengen wird baldmöglichst erneuert. Prognosegrundlagen von Bedarfen werden erneuert wegen Verhaltensänderungen, „Homeoffice-/ Coworking-Faktor“, demografischem Wandel.

Handlungskonzept

Verzicht auf Einbahnstraßenring in der Altstadt

Einbahnstraße Wedel

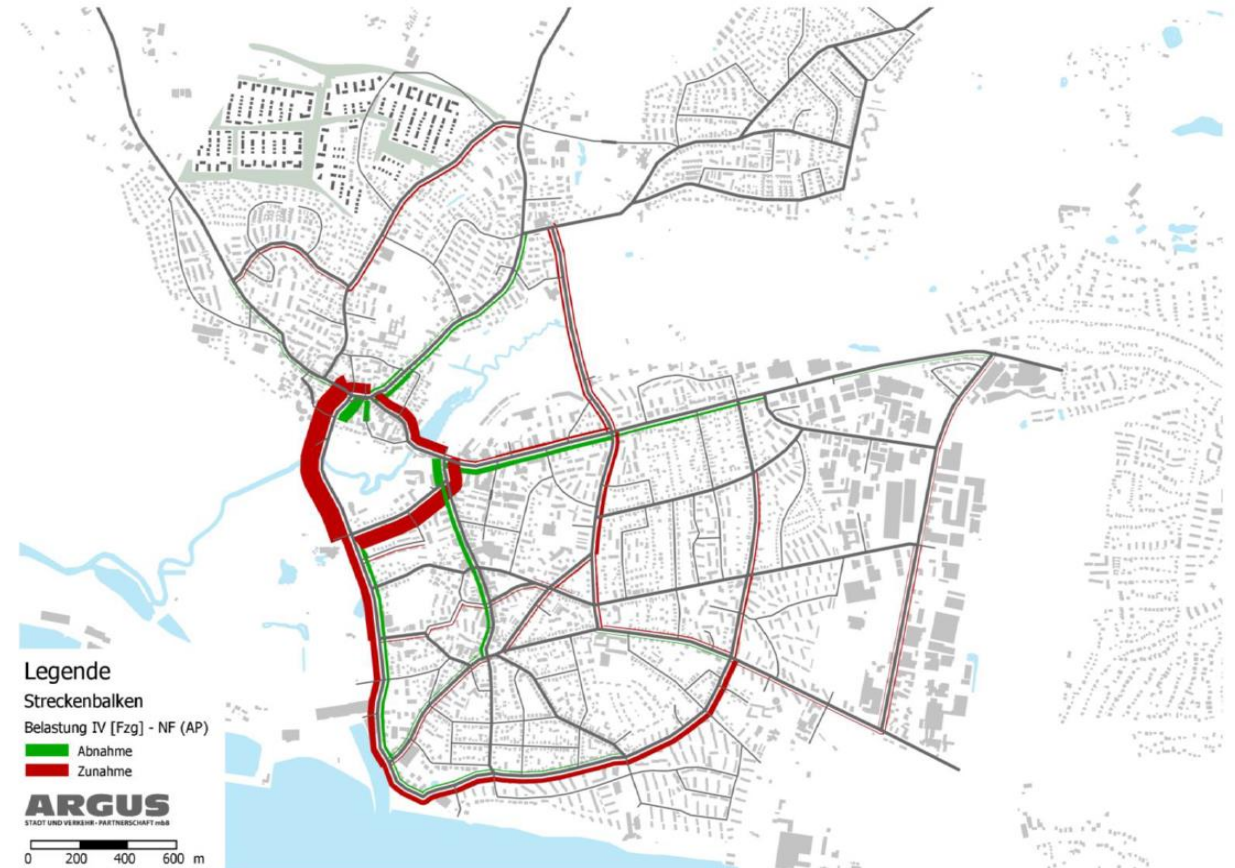
Szenario 1



Handlungskonzept

Verzicht auf Einbahnstraßenring in der Altstadt

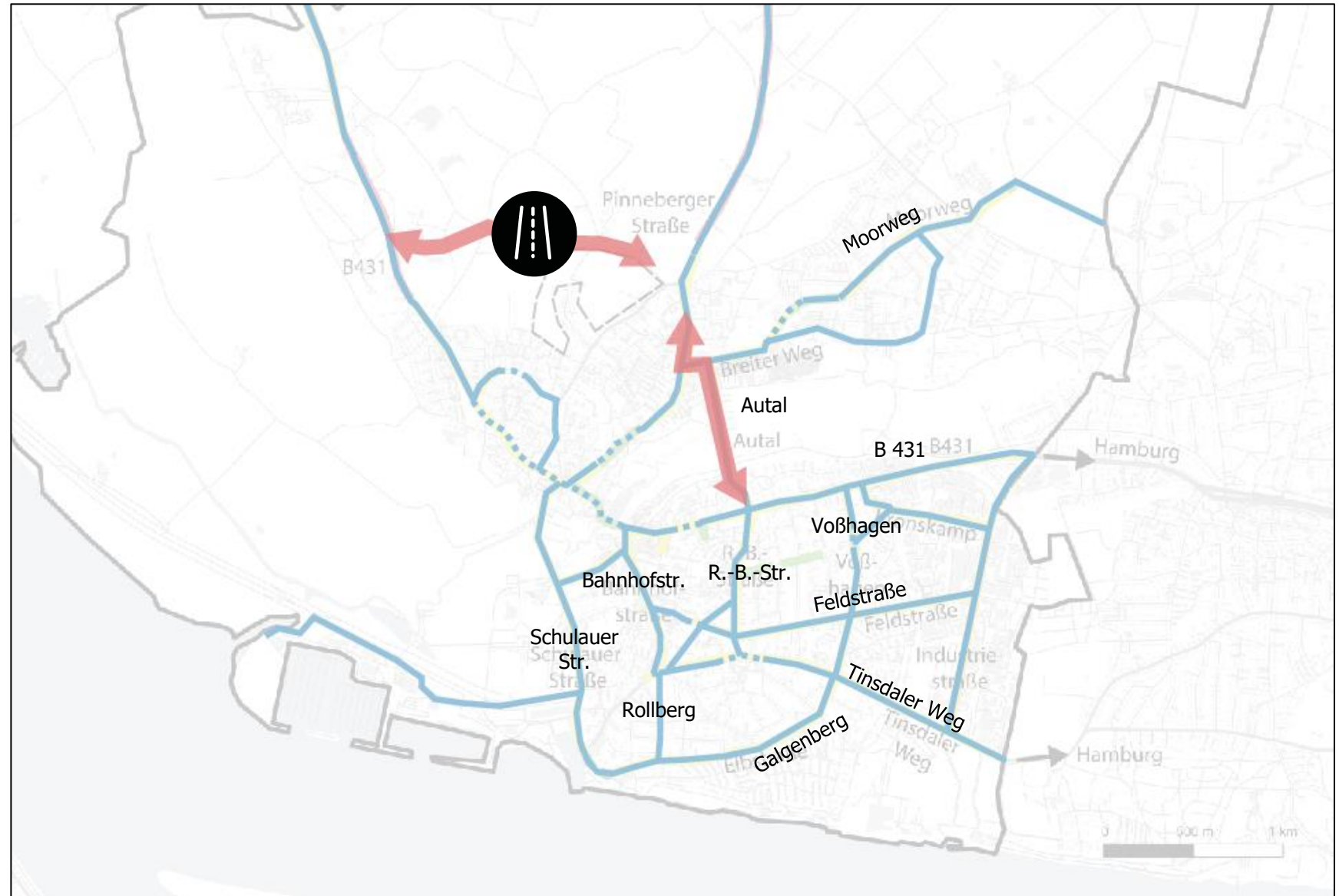
- ➖ Sehr großer **Umweg im Hauptstrom West - Ost**
- ➖ Sehr große Umwege beim Erreichen / Verlassen besonderer Einrichtungen, z.B. **Polizeiwache** Gorch-Fock-Straße, **Feuerwehr** Schulauer Straße
- ➖ ...ebenso zahlreiche Verkehrsbeziehungen z.B. Rolandstraße → Pinneberger Straße
- ➖ Radverkehr gegen Einbahnrichtung nötig (auf einer Bundesstraße)
- ➖ Erhebliche **Widerstände beim Land** zu erwarten
- ➖ **Busverkehr** mit erheblichen zusätzlichen Strecken (Fahrzeitverluste, Kosten!)
- ➖ Entstehen **neuer Knotenpunkte**, die ausgebaut und signalisiert werden müssten: Schulauer Straße / Gorch-Fock-Straße und Gorch-Fock-Straße / Bahnhofstraße
- ➖ Erheblicher **Mehrverkehr in der Gorch-Fock-Straße** (Wohnnutzung)
- ➖ Mehrverkehr auf dem **Rathausplatz**
- ➖ Mehrverkehr auf der **Schulauer Straße** / Austrasse (→ gute Radverkehrslösung wird schwieriger)



Handlungskonzept

Verbindungsstraße im Norden

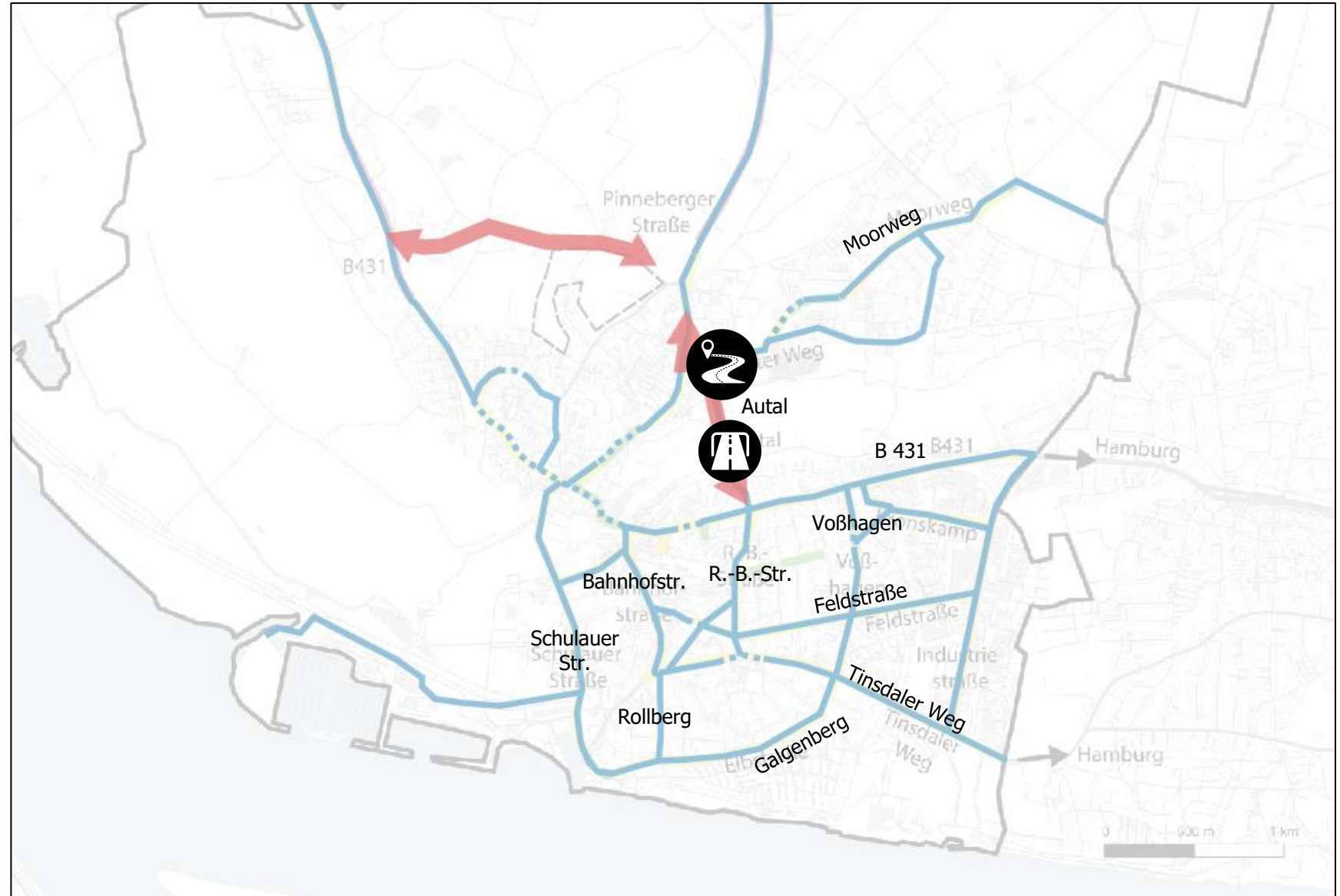
- Straße mit hauptsächlich Verbindungsfunktion am künftigen Nordrand des Siedlungsgebietes wird angestrebt
- Sie kann sowohl Verkehre von **Wedel Nord** als auch **Bestandsverkehre** in verschiedenen Ausrichtungen aufnehmen
- Sie kann zu einer **Entlastung der B 431 im Altstadt- / Innenstadtbereich** beitragen
- Je nach Straßengestaltung sind Entlastungseffekte von 20 – 30 % eine plausible Einschätzung



Handlungskonzept

Ertüchtigung Autorial

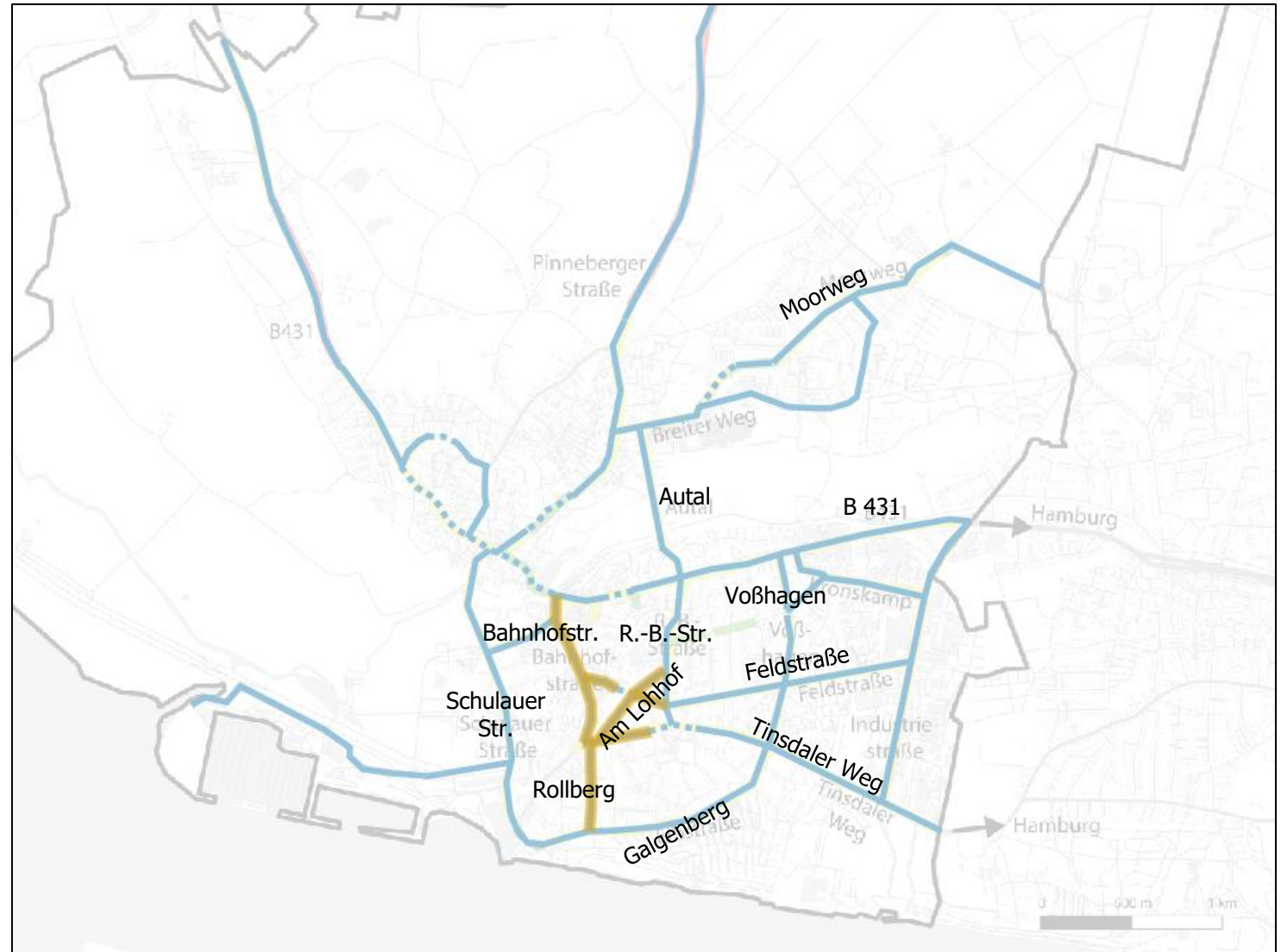
- Durch einen Knotenpunktumbau am Breiten Weg wird die Hauptrichtung Nord – Süd gestärkt, die Nutzung des gesamten Straßenzuges interessanter
- Eine mögliche planfreie Querung der Bahntrasse hätte einen weiteren Ertüchtigungseffekt



Handlungskonzept

Weiterentwicklung des Vorbehaltsnetzes

- Vorbehaltsstraßen sollen den **stadtteil- und stadt-übergreifenden Verkehr** aufnehmen
- Sie können Tempo-30-Begrenzungen beinhalten (s. Teilkonzept „Tempo 30“), müssen jedoch insbesondere Schwerverkehre sowie größere Verkehrsmengen aufnehmen können
- Sie sollten jedoch nicht so stark verkehrsberuhigt werden, dass Verdrängungen der übergreifenden Verkehre erwartet werden müssen
- Ebenso können sie in Einbahnstraße umgewandelt werden, wenn dies aus verkehrlichen Gründen nützlich erscheint (s. Teilkonzept „Radverkehr“)
- Der Rückbau der **Bahnhofstraße** wird angestrebt: eine funktionale und mengenmäßige Abstufung ist zu erwarten → **Entnahme** aus Vorbehaltsstraßennetz
- Die **innenstadtnahmen Abschnitte** des Tinsdaler Wegs, der Feldstraße sowie Am Lohhof und Rollberg können ebenfalls aus dem Vorbehaltsstraßennetz entnommen werden



Entnommene Abschnitte aus dem Vorbehaltsnetz (ocker)

Handlungskonzept

Einbahnstraßensystem Tinsdaler Weg und Feldstraße

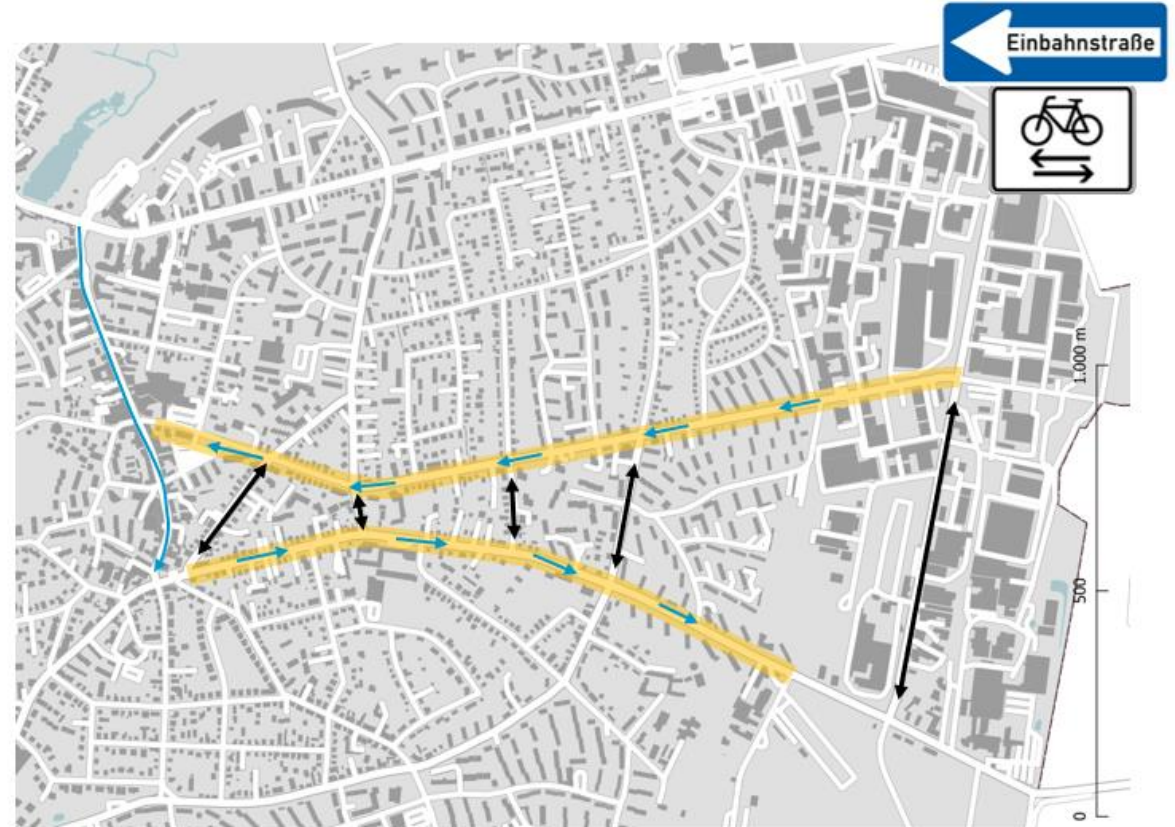
Vorteile:

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



Nachteile:

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



Handlungskonzept

Knotenpunktausbau im Zuge der Entwicklung von Wedel Nord, 1.BA

Fazitbox - Leistungsfähigkeit

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

Diese Aussage trifft sowohl auf den Ansatz einer konservativen Verkehrserzeugung, wie auch auf den Ansatz einer durch Mobilitätsmaßnahmen unterstützen geringeren Verkehrserzeugung durch den 1. BA zu.

- Der 1.BA wird mit der Pinneberger Straße leistungsfähig verknüpft
- Die Machbarkeit des Ausbaus eines Kreisverkehrsplatzes wird geprüft



Wasser- und Verkehrskontor: Wedel Nord, 1.Bauabschnitt. Verkehrs- und Mobilitätskonzept, 2020

Handlungskonzept

Straßennetzunterbrechungen

Gebietsfremde Verkehre sollen insbesondere aus Wohnquartieren herausgehalten werden.

Beispielquartier nördliche Altstadt:

- Wahrnehmung von Durchgangsverkehren (zwischen Steinberg und Pinneberger Straße, über Wiedestraße und Wiedetwiete) und Sicherheitsrisiken für Fuß- und Radverkehr durch überhöhte Geschwindigkeiten sowie ruhender Verkehr an Querungsstellen und Knotenpunkten
- Handlungsansätze
 - Einrichtung einer sog. unechten Einbahnstraße in der Wiedetwiete für aus Osten kommende Fahrzeuge
 - Durchfahrt für Anlieger:innen möglich insb. über die Wiedestraße
 - Anfahrt über Westen möglich
 - Ziel: Vermeidung des gebietsfremden Verkehrs
 - Erwartete Effekte: mehr Verkehrssicherheit für Radfahrer:innen und sicherere Querung für Schüler:innen

