



Mobilitätskonzept für die Stadt Wedel – Ausbau Radverkehrsnetz

11.05.2022, ergänzt 12.07.2022

Markus Franke

Marius Kemper

A vertical grey line with three white circles. The top circle is filled with blue. The line starts from the top circle and extends downwards, passing through the other two circles.

Radverkehrspotenzial

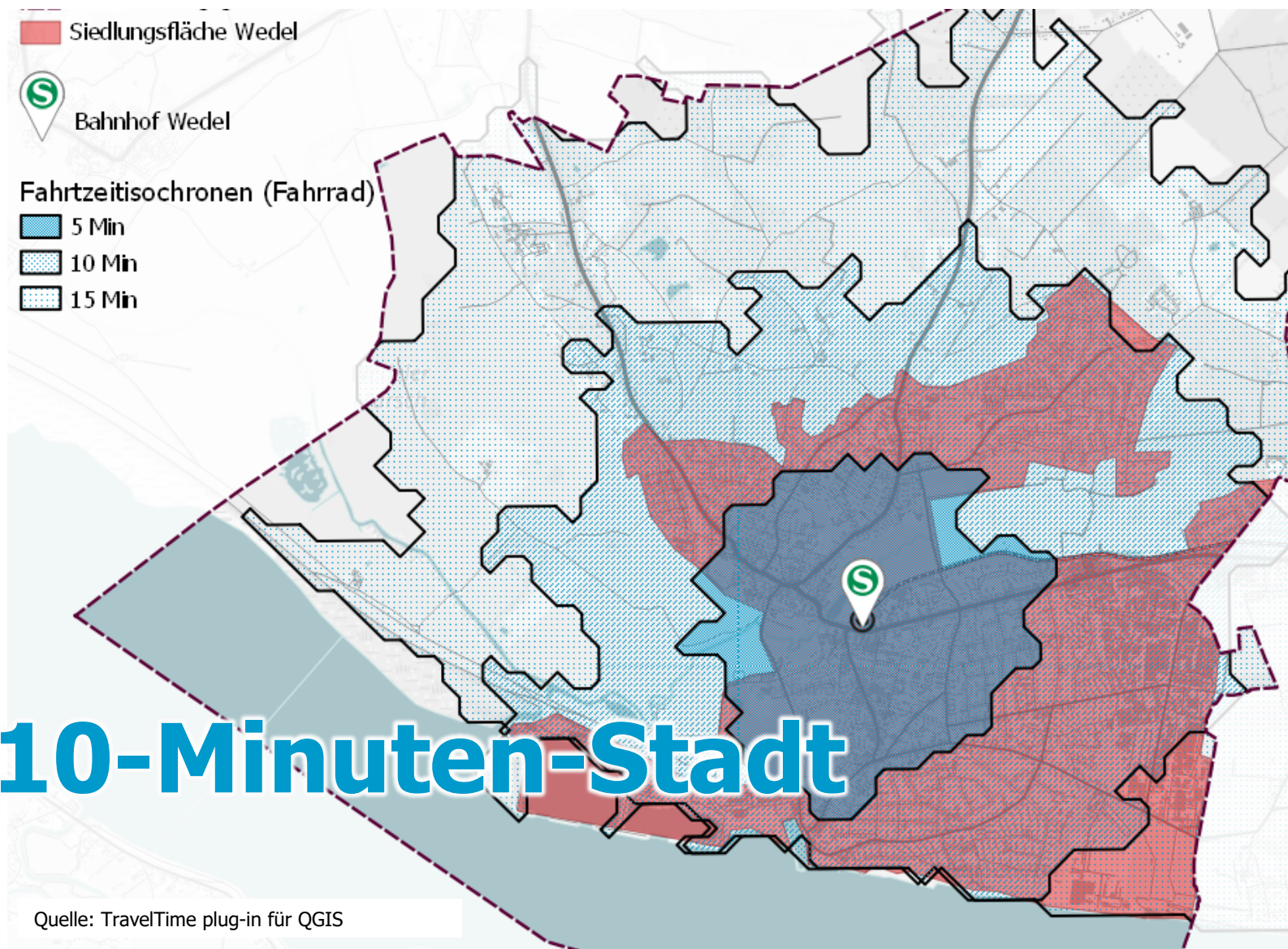
Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes übergeordneter Routen

Beispielhafte fahrradfreundliche Umsetzungskonzepte

Radverkehrspotenzial Ausgangslage

Gute Ausgangslage für Radverkehrsförderung

- Zentrum und Bahnhof sind fast vom gesamten Stadtgebiet aus in 10 Minuten zu erreichen
- Die kompakte Stadt ermöglicht überall kurze, fahrrad-affine Wege



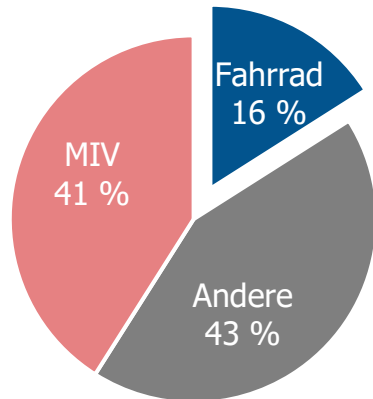
Wedel – die 10-Minuten-Stadt

Radverkehrspotenzial

Ausgangslage

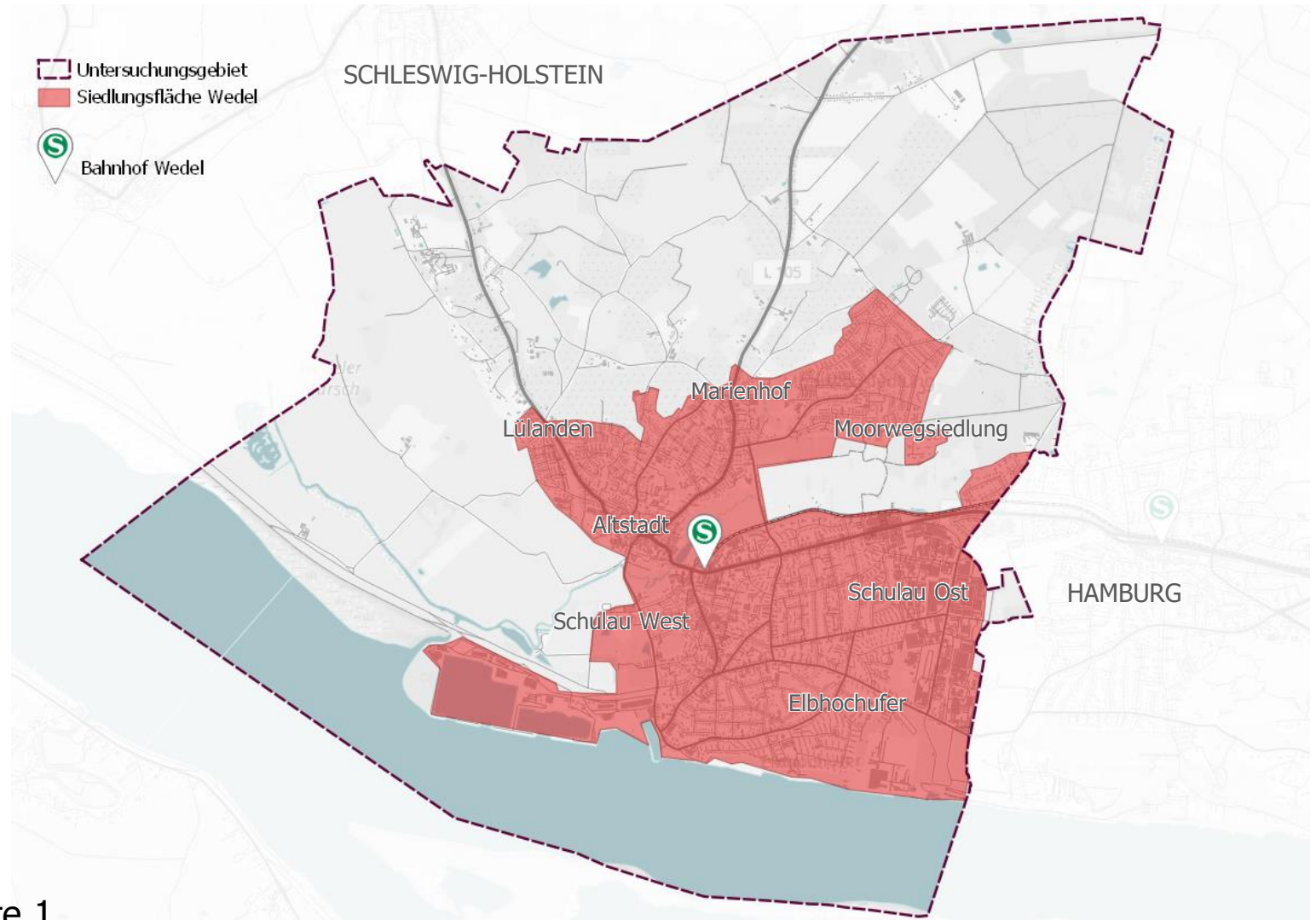
Gute Ausgangslage für Radverkehrsförderung

- Bereits vergleichsweise hohe Akzeptanz und Nutzung in der Bevölkerung
 - 16% Fahrradanteil (2017)



Quelle: MiD 2017

- Flache Topographie
- Elberadweg im Süden Wedels
- Direkter Anschluss Hamburgs durch Veloroute 1

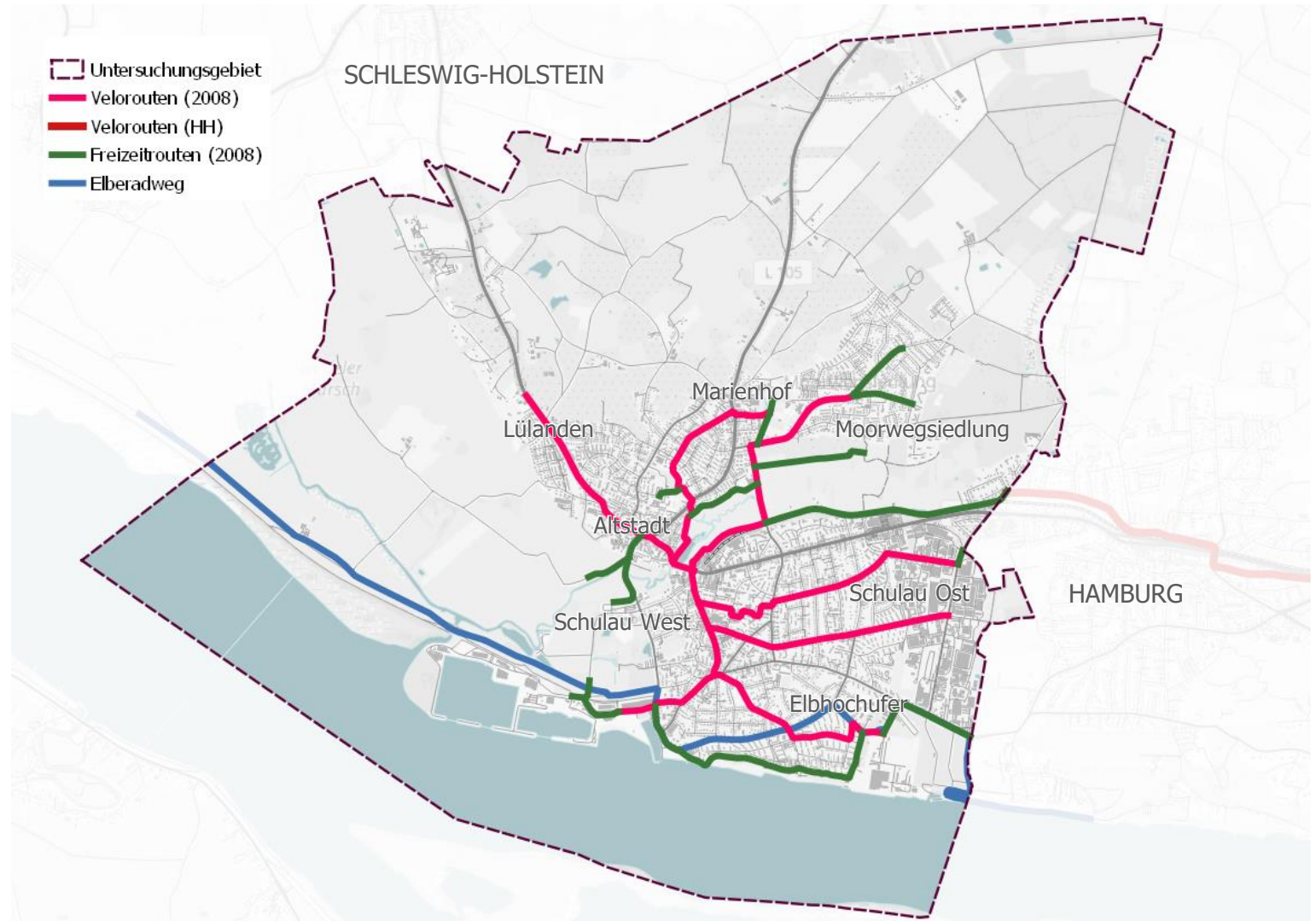


- Radverkehrspotenzial
- Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes übergeordneter Routen**
- Beispielhafte fahrradfreundliche Umsetzungskonzepte

Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

Radverkehrskonzept 2008

- Veloroutennetz von 2008
 - 8 Velorouten
 - Fokussierung auf Nebenstraßen
 - Bahnhofstraße als zentrale Achse
 - Netz bietet gute Grundlage
 - Bisher wenig baulich umgesetzt

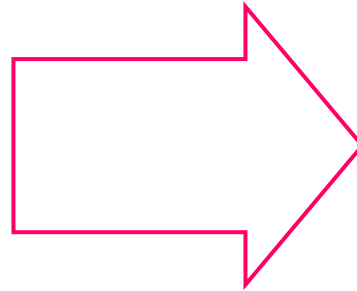


Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

Radverkehrskonzept 2008

Seit 2008 ist viel passiert:

- Stadtentwicklung und Neubaugebiete in Wedel
 - Wedel-Nord
 - Businesspark
 - etc.
- Radschnellwege
 - Entwicklungen in MRHH
- Förderungsfähigkeit
- Neue Standards und Anforderungen
- Verändertes Unfallgeschehen
- Veränderte Ansprüche durch andere Nutzung
 - Lastenräder
 - E-Bikes/Pedelecs
 - E-Scooter
- Erkenntnisse aus Bürger:innenbeteiligungen

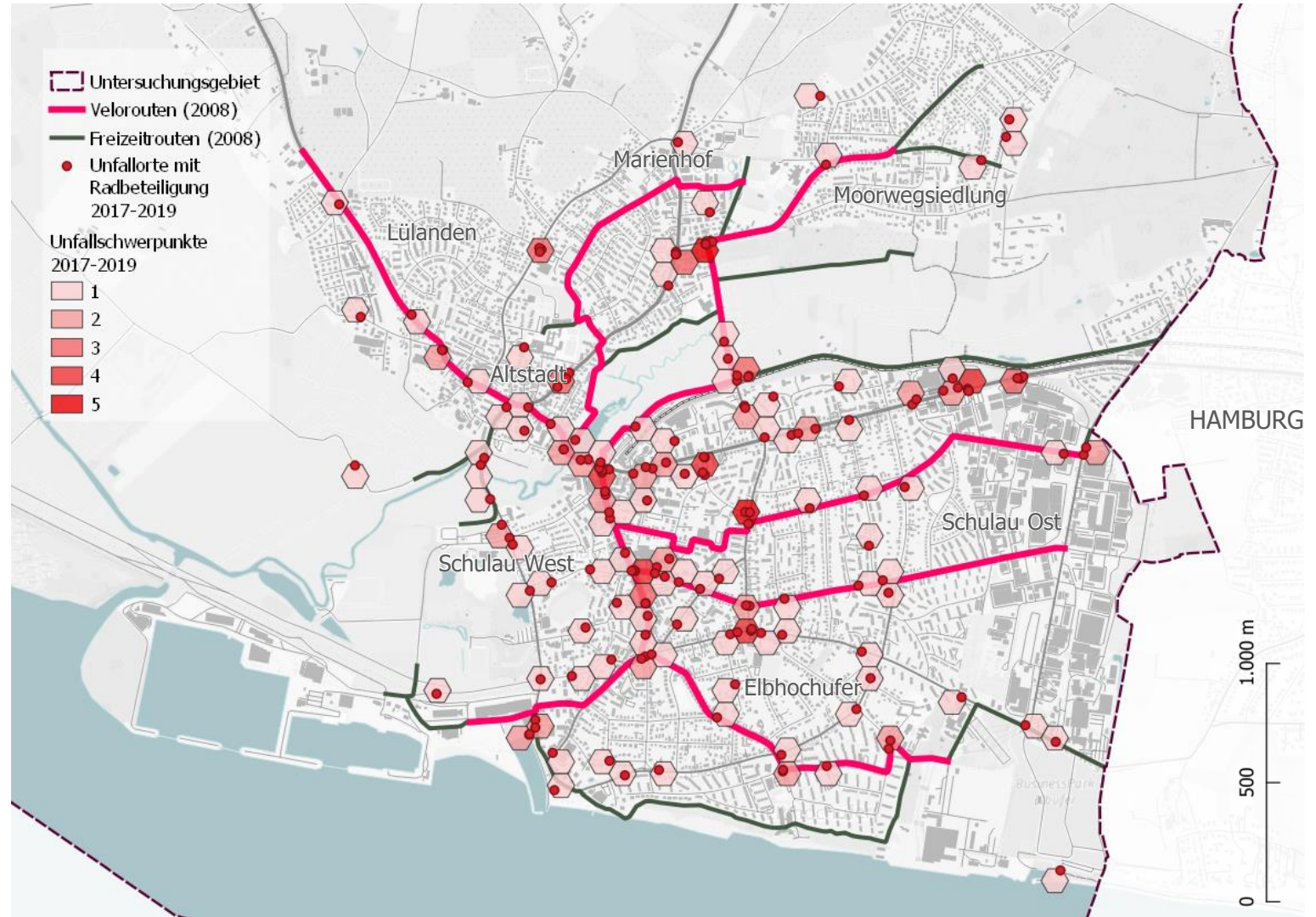


**Netz aktualisieren, ergänzen
und **umsetzen****

Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

Unfallgeschehen

- Hohe Unfallzahlen mit Fahrradeteiligung im gesamten Stadtgebiet
 - Schwerpunkte häufig an Knotenpunkten und Querungssituationen
- Insb. einige Abschnitte der Velorouten sind aktuell objektiv unsicher
- Hohe Unfallzahlen weisen auf Gefahren UND auf hohe Radverkehrszahlen hin
 - Sicherer Ausbau der Infrastruktur notwendig und sinnvoll

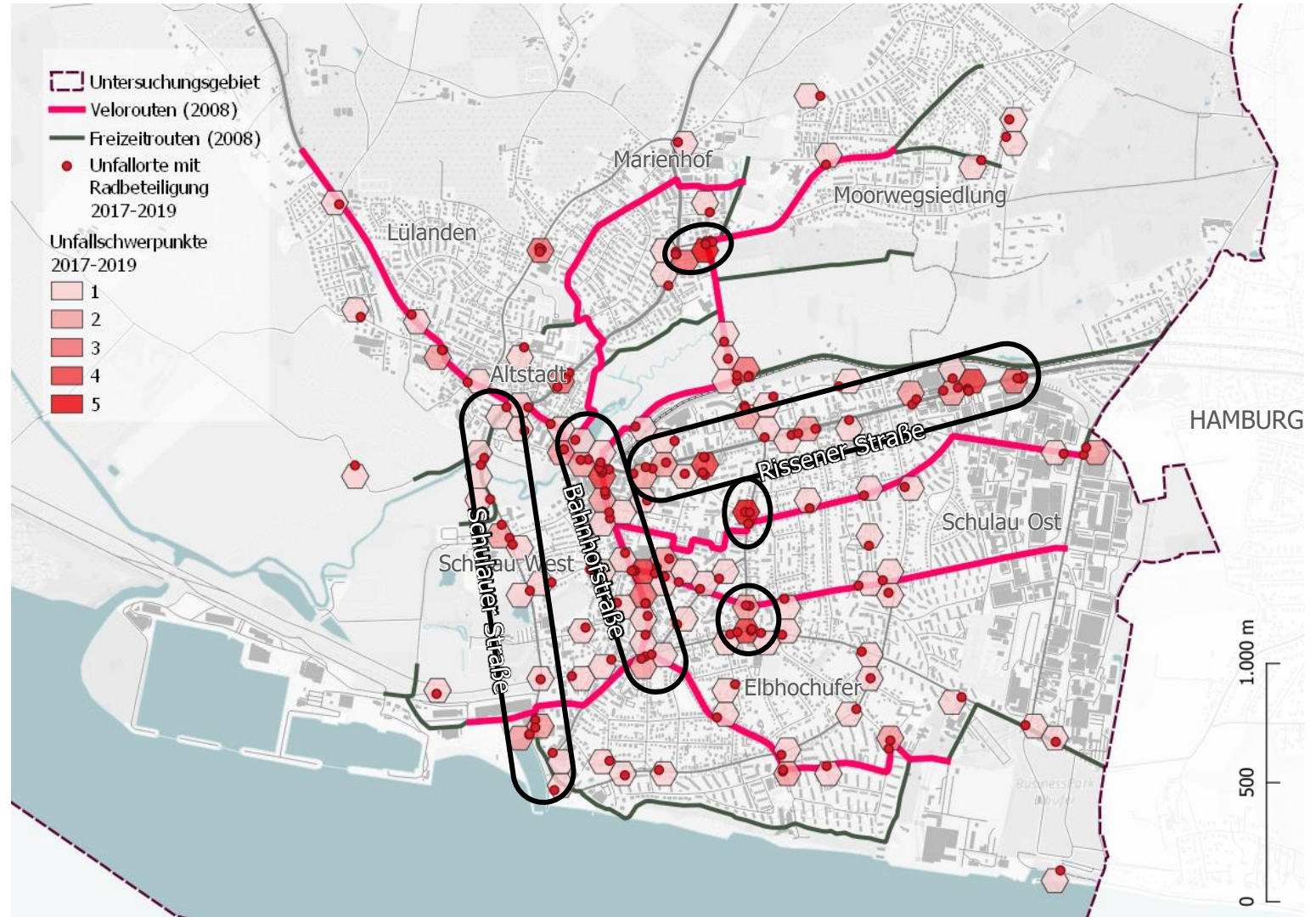


Quelle: Polizei

Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

Unfallgeschehen

- Auffällige Unfallschwerpunkte (2017-2019):
 - Strecke / Linie:
 - Bahnhofsstraße
 - Rissener Straße
 - Schulauer Straße
 - Querungen:
 - Autal/Breiter Weg/Pinneberger Straße
 - Müllerkamp/Kronskamp/Rudolf-Breitscheid-Straße
 - Tinsdaler Weg/Rudolf-Breitscheid-Straße/Feldstraße



Quelle: Polizei

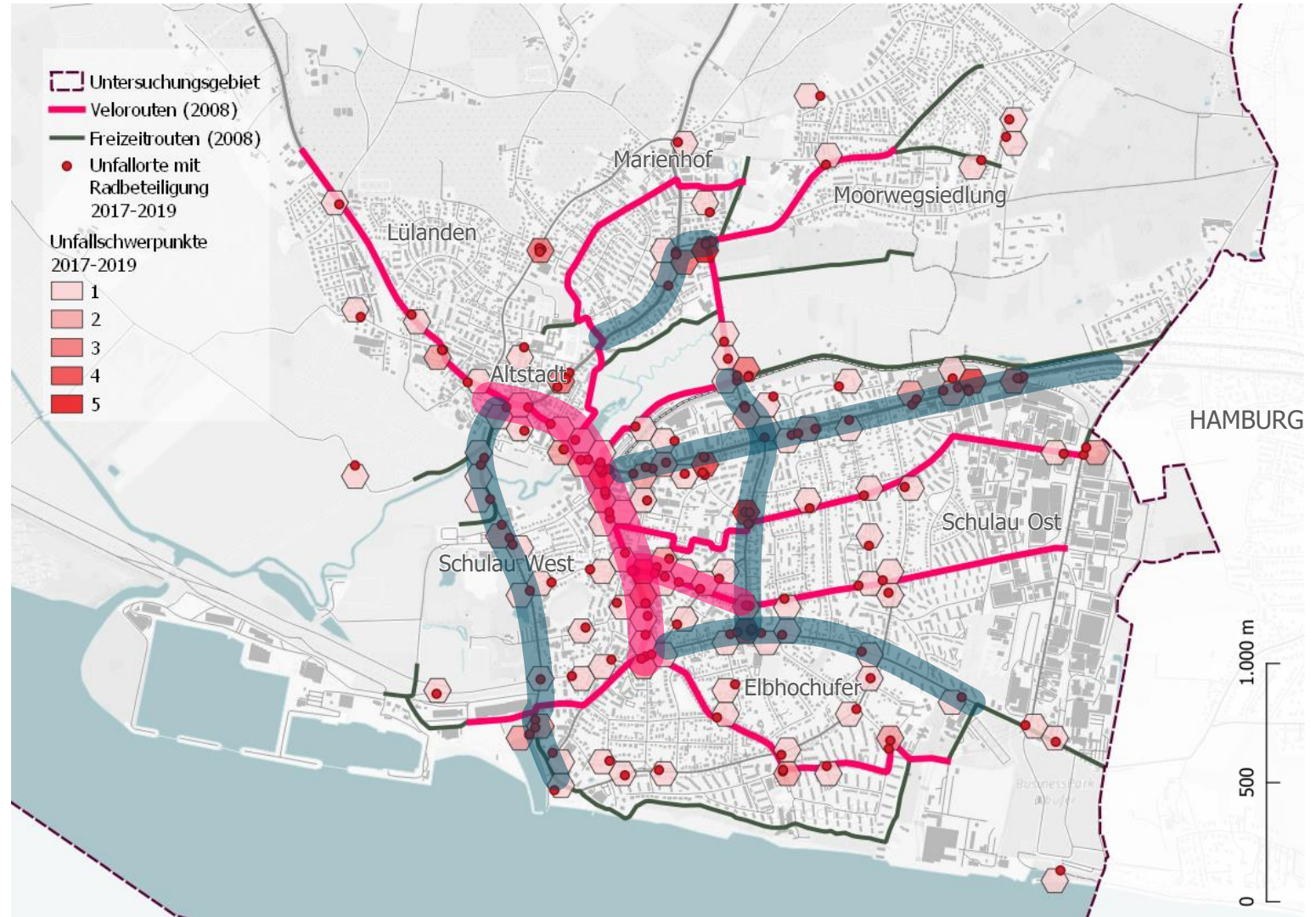
Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

Unfallgeschehen

- Auffällige Unfallschwerpunkte (2017-2019):
 - Entlang:
 - Bahnhofsstraße
 - Rissener Straße
 - Schulauer Straße
 - Querungen:
 - Autal/Breiter Weg/Pinneberger Straße
 - Müllerkamp/Kronskamp/Rudolf-Breitscheid-Straße
 - Tinsdaler Weg/Rudolf-Breitscheid-Straße/Felds



- Unfallschwerpunkte beheben und / oder attraktive Alternativen schaffen
 - Sicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmenden insb. an Querungen in den Fokus nehmen
- Bahnhofsstraße als zentrale Achse fahrradgerecht umgestalten
- Sichere RVA entlang Rissener Straße

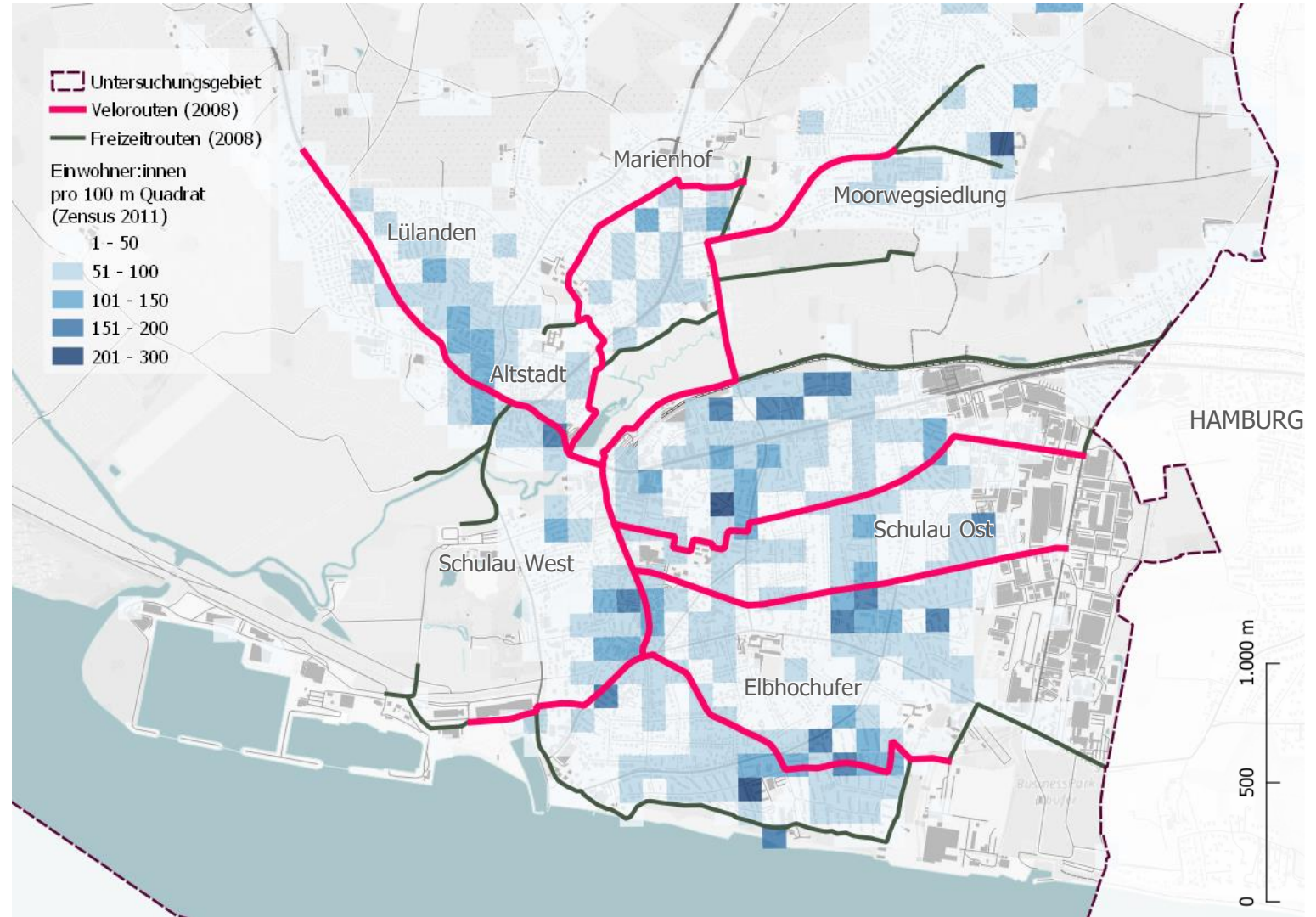


Quelle: Polizei

Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

Einwohner:innenverteilung

- Velorouten schließen alle dicht besiedelten Gebiete in Wedel an
- Nord-Süd-Tangentialen in Schulau sinnvoll
- Nördliche Tangentiale wünschenswert



Quelle: Statistikamt Nord

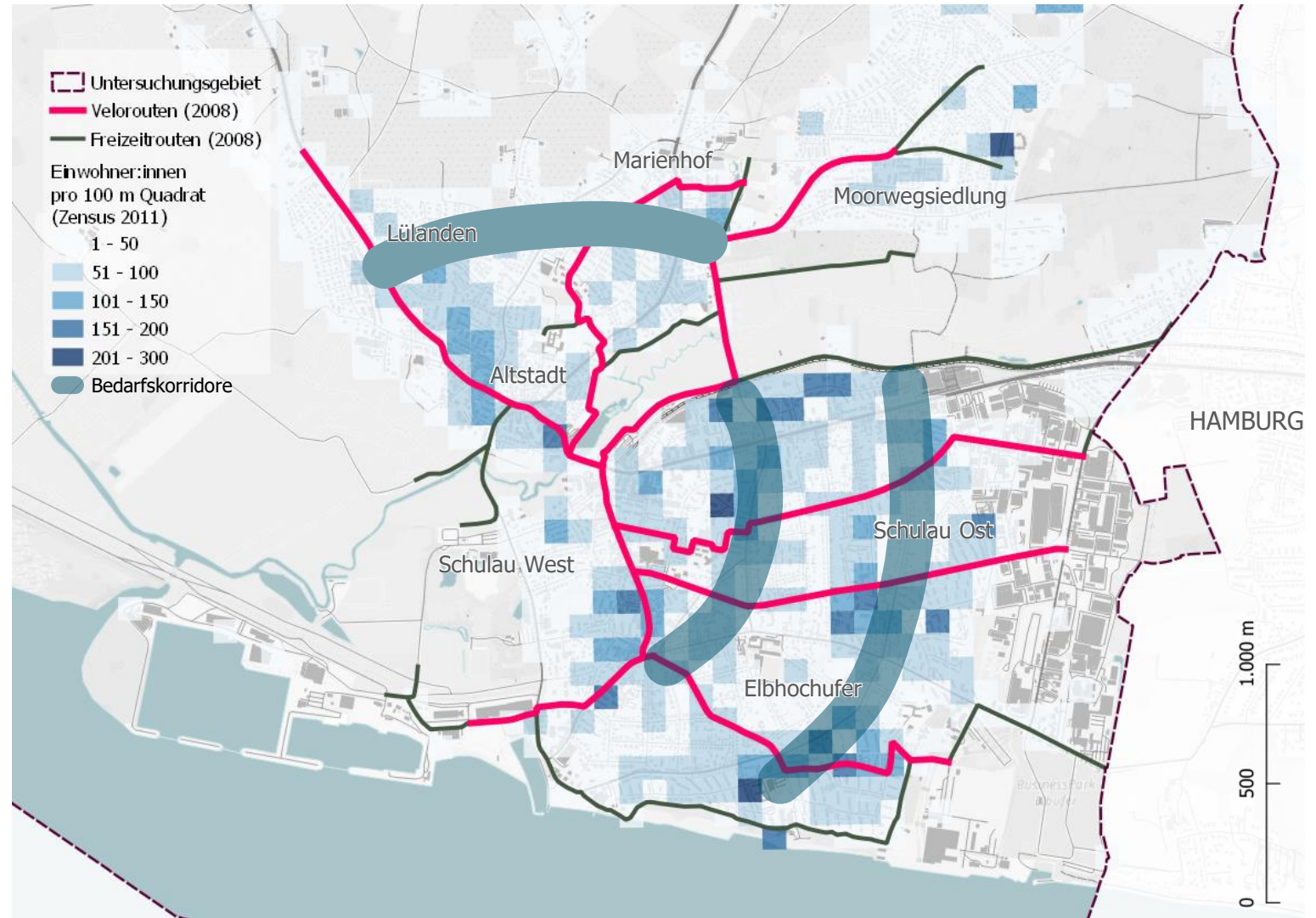
Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

Einwohner:innenverteilung

- Velorouten schließen alle dicht besiedelten Gebiete in Wedel an
- Nord-Süd-Querverbindungen fehlen im Stadtkern und Osten
- Nördliche Querverbindung fehlt



- Veloroutennetz um neue Querverbindungen erweitern

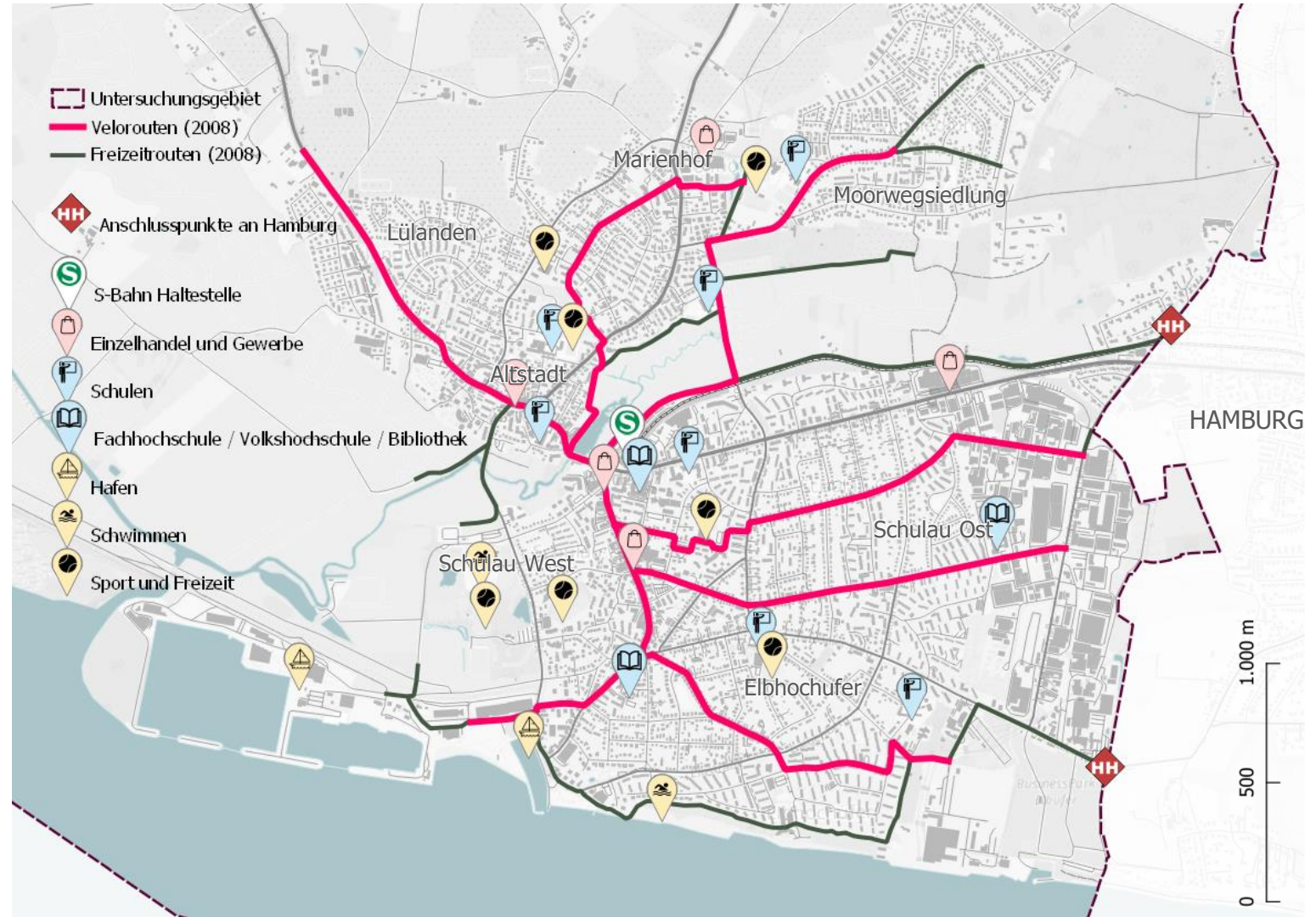


Quelle: Statistikamt Nord

Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

Zielanalyse

- Schulen werden nur bedingt angebunden
- bessere Anbindung an Sport und Freizeit am Hafen und der Schulauer Straße wünschenswert
- Freizeit ist noch vor Arbeit und Einkauf wichtigster Verkehrsanlass (MiD 2017)
- Eher geringe Vernetzung mit Hamburg



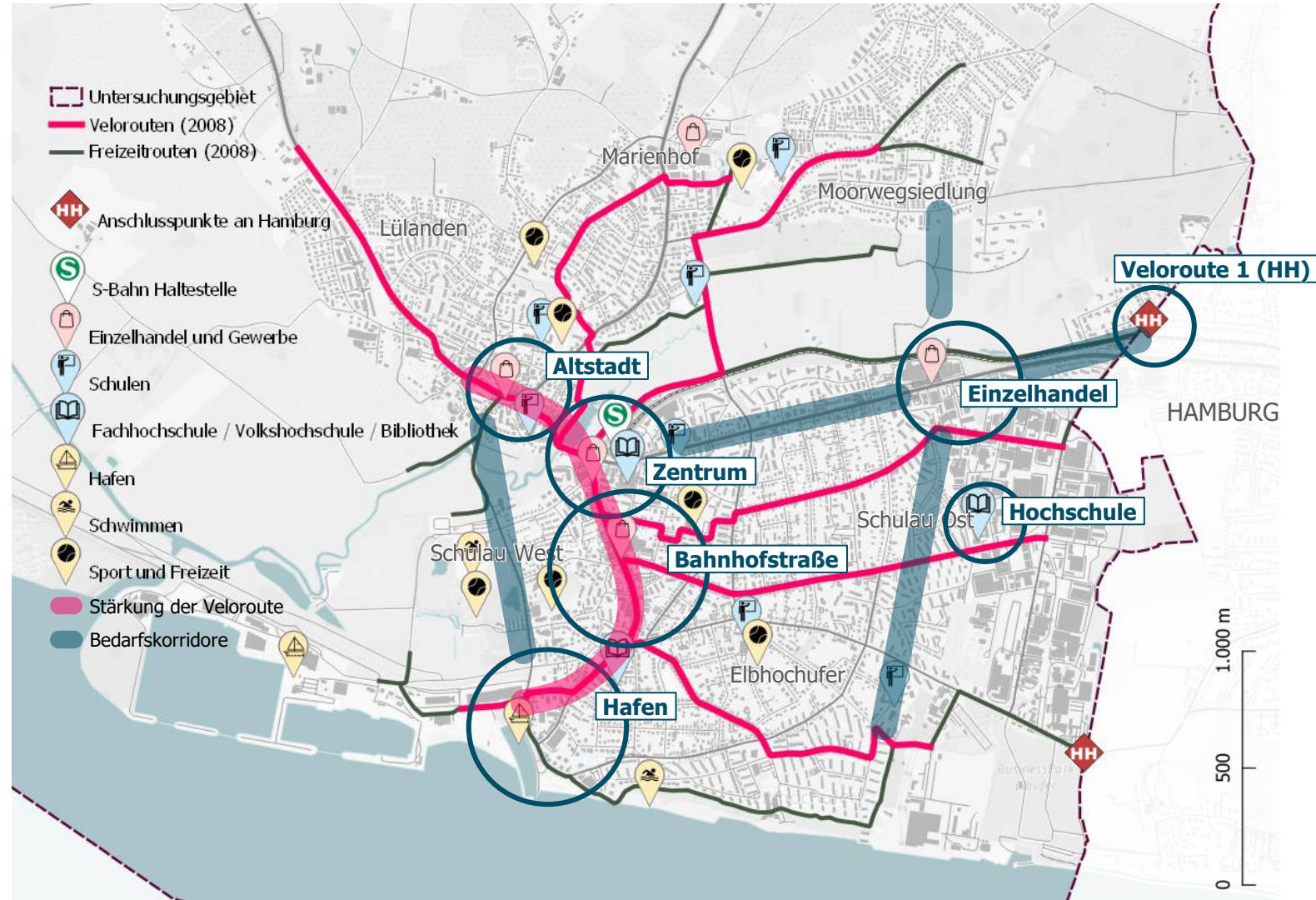
Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

Zielanalyse

- Schulen werden nur bedingt angebunden
- Querverbindungen fehlen
- Fehlende Anbindung an Sport und Freizeit am Hafen und der Schulauer Straße
- Freizeit ist noch vor Arbeit und Einkauf wichtigster Verkehrsanlass (MiD 2017)
- Gering vernetzte Anbindung Hamburgs



- Fuß- und Radverkehrsfreundlicher Ausbau der Bahnhofstraße
- Schulauer Straße einbinden für zusätzliche Nord-Süd Verbindung
- Zusätzliche Anbindung EKZ Rissener Straße
- Anbindung Hamburgs stärker im Veloroutennetz berücksichtigen

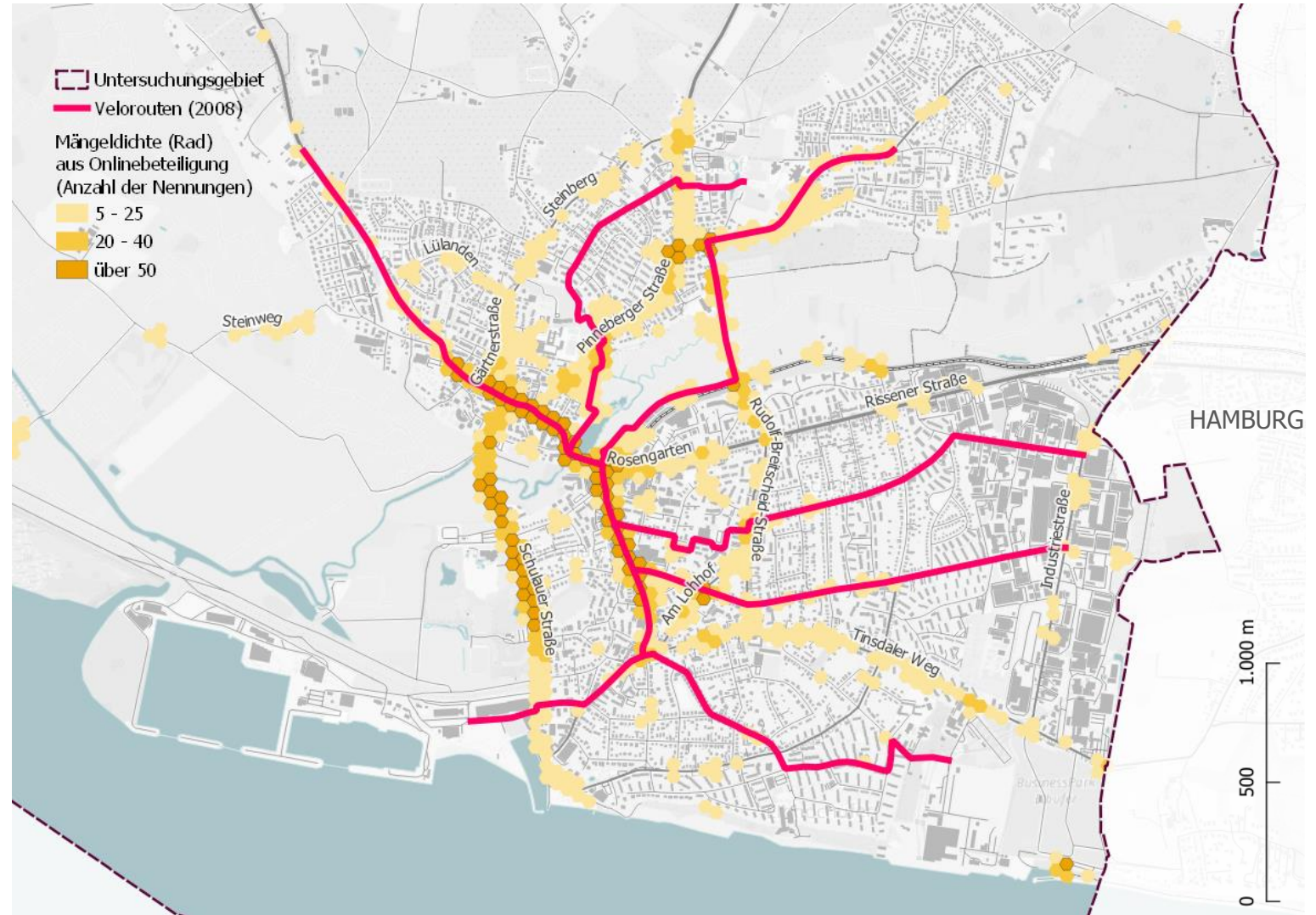


Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

Mängeldichte im Zuge der online-Beteiligung

Ergebnisse der Beteiligungsformate:

- Velorouten entlang Bahnhofstraße und Richtung Nordwesten zeigen hohen Nachbesserungsbedarf
- Schulauer Straße wird dringend nachgefragt
- Weitere Straßen zeigen deutliche Mängel und Bedarfe, z.B. Tinsdaler Weg
- Häufig artikulierter Wunsch nach baulicher Trennung an höher belasteten Straßen



Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

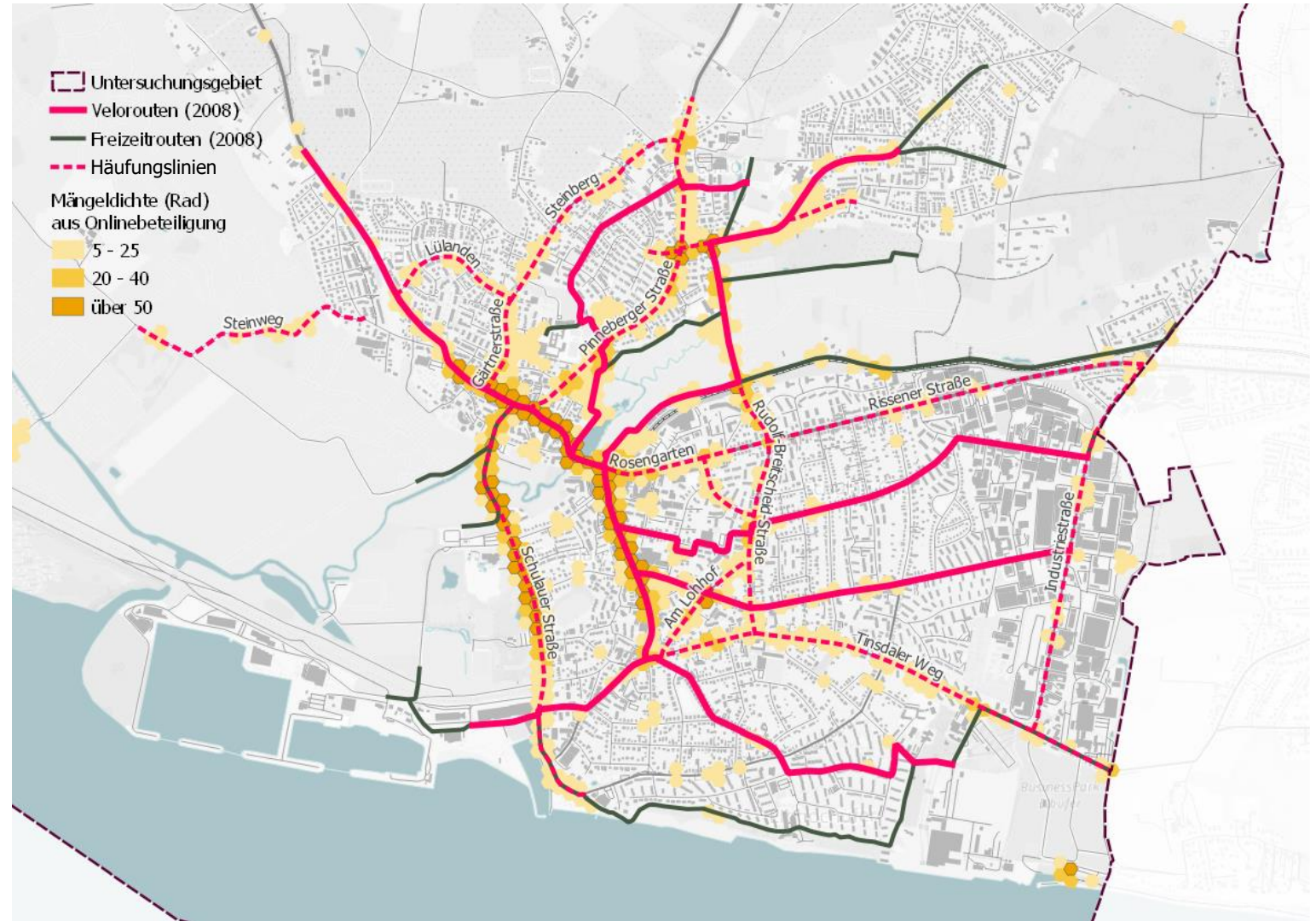
Mängeldichte im Zuge der online-Beteiligung

Ergebnisse der Online-Planungswerkstätten:

- Velorouten entlang Bahnhofstraße und Rolandstraße zeigen hohen Nachbesserungsbedarf
- Schulauer Straße wird dringend nachgefragt
- Einzelne Straßen zeigen deutliche Mängel und Bedarfe
- Wunsch nach baulicher Trennung



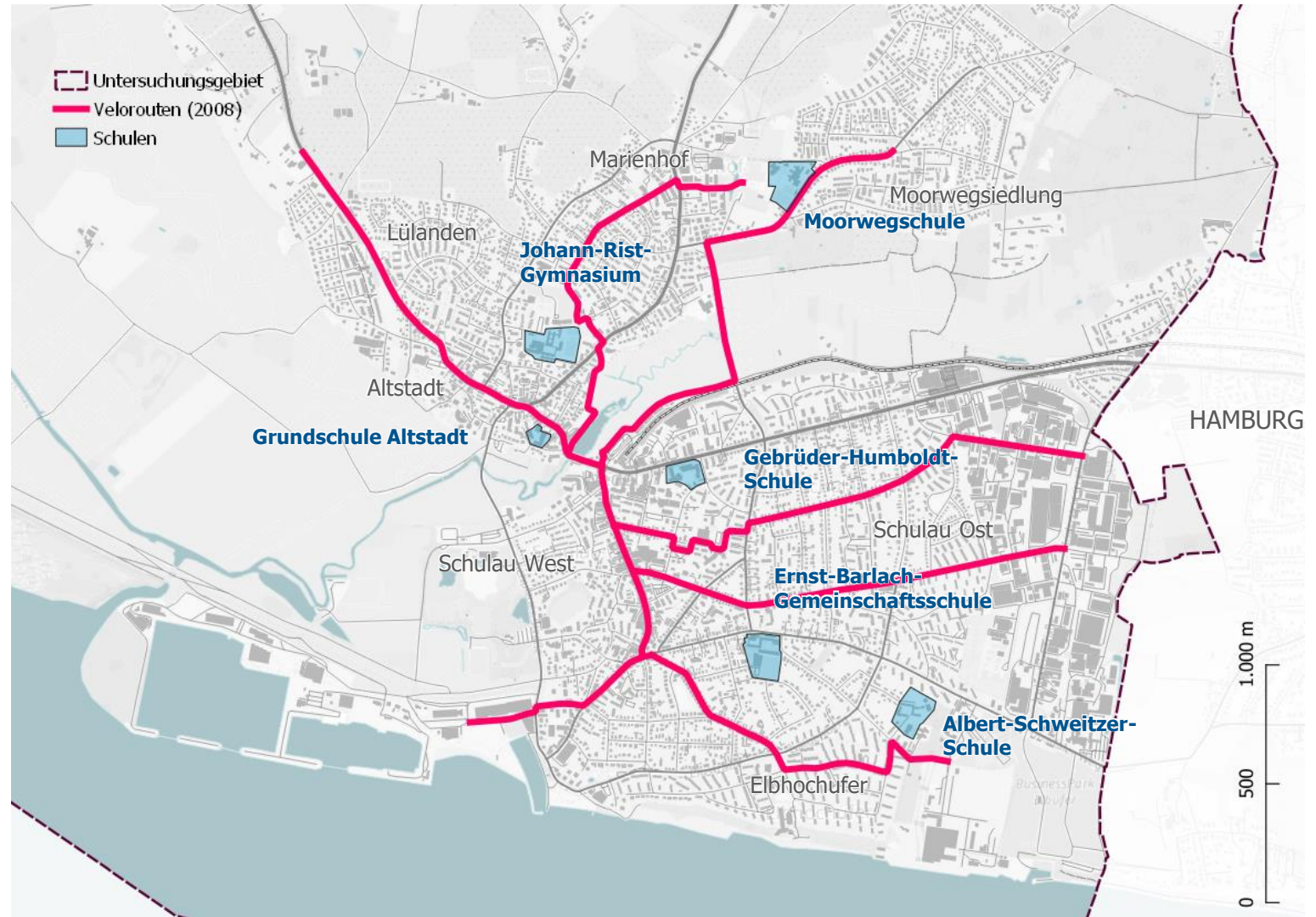
- Veloroutennetz erweitern
 - insb. Schulauer Straße
- Mängel beseitigen und radverkehrsfreundlich ausbauen
 - insb. Bahnhofstraße



Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

Schulwege

- Direktes Schulumfeld benötigt sichere Anfahrtswege
- Anschluss an Veloroutennetz essentiell
- Erhöhter subjektiver UND objektiver Sicherheitsbedarf



Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

Schulwege

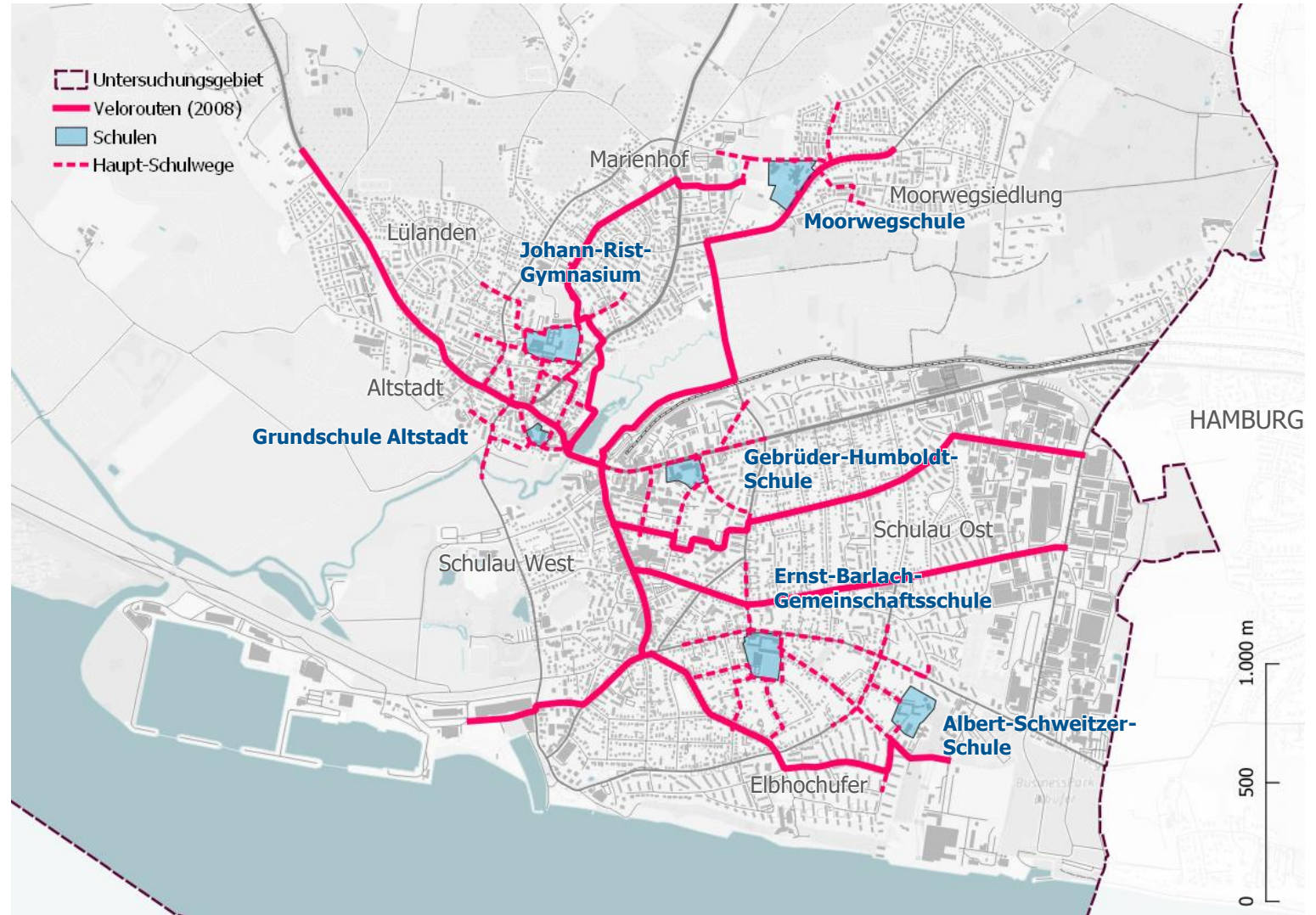
- Direktes Schulumfeld benötigt sichere Anfahrtswege
- Anschluss an Veloroutennetz essentiell
- Erhöhter subjektiver UND objektiver Sicherheitsbedarf



- Schulumgebungen an das Veloroutennetz anbinden
- Für objektive und (inter-) subjektive Sicherheit sorgen



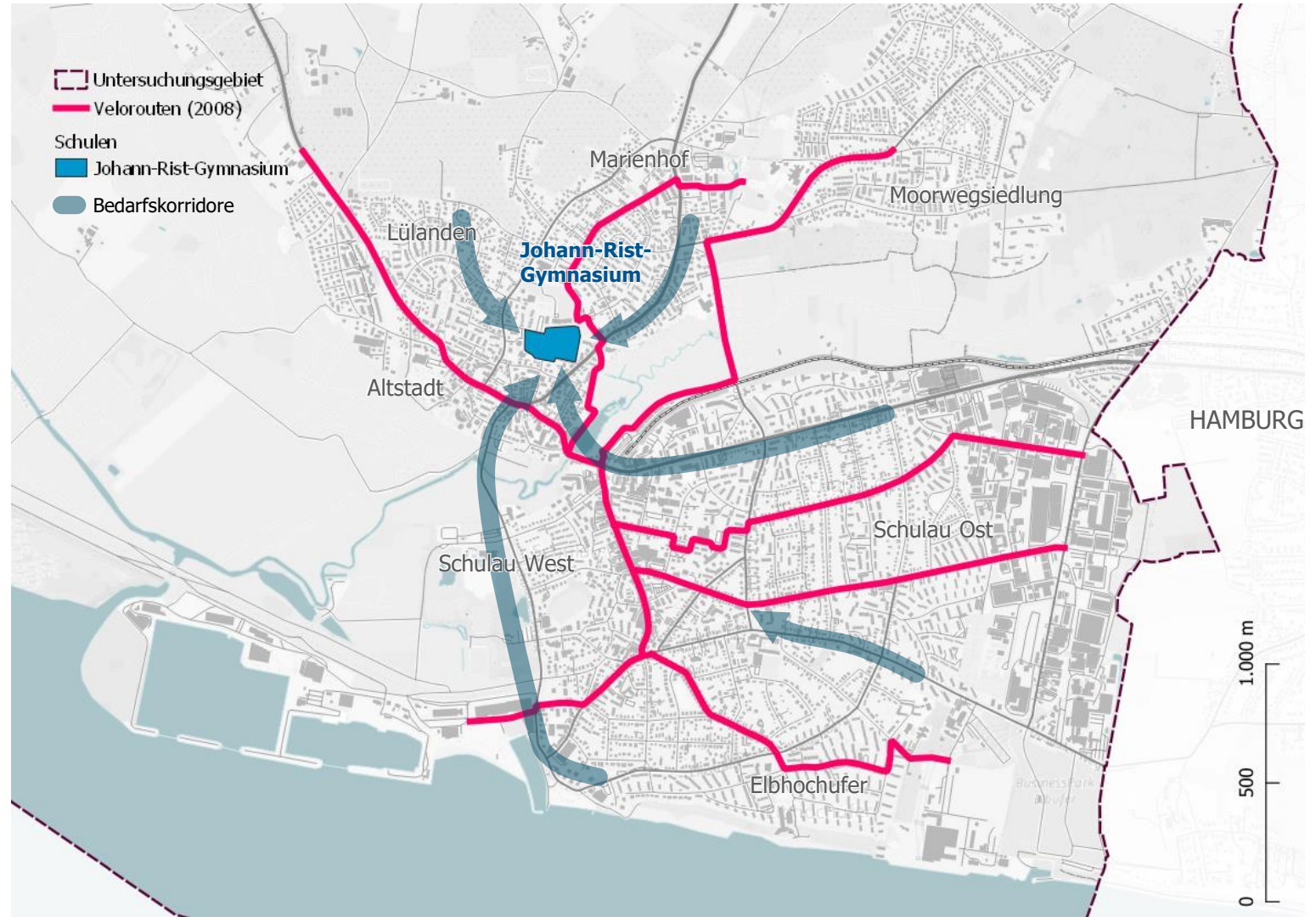
Handlungskonzept sichere Schulwege



Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

Johann-Rist-Gymnasium

- Johann-Rist-Gymnasium ist als einziges Gymnasium in Wedel ein übergeordneter Frequenzbringer
- Stadtweite Schulwege
- Andere Schulen ebenfalls wichtig, aber meist mit kleineren Einzugsbereichen

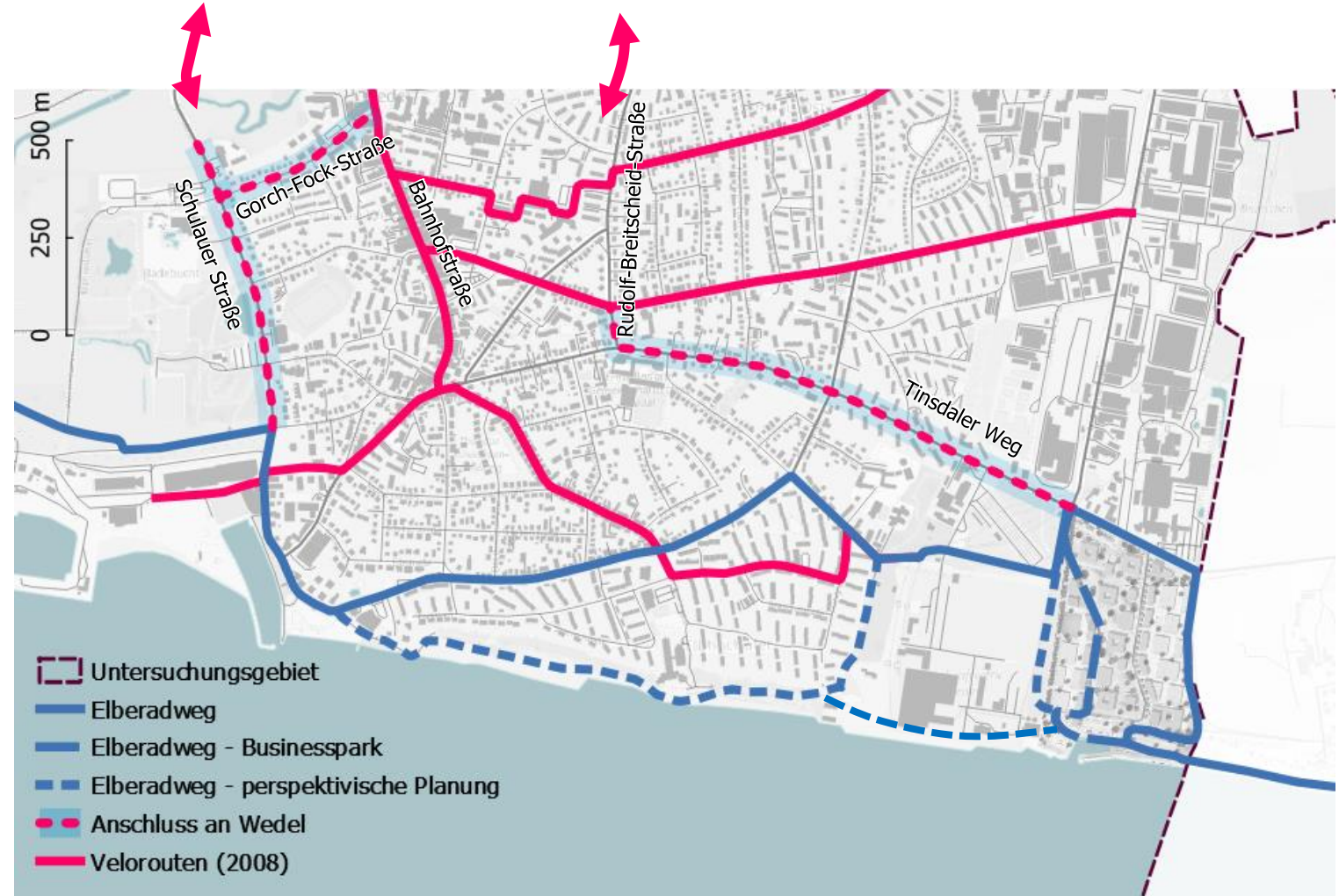


Fokus Elberadweg

Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

Anschluss des Elberadweges an Wedels Veloroutennetz

- Anbindung an Wedels Velorouten
 - Verknüpfungen zum Bahnhof und nördlichen Stadtteilen
 - Tinsdaler Weg und Schulauer Straße prädestiniert



Fokus

BusinessPark Elbufer Wedel

Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

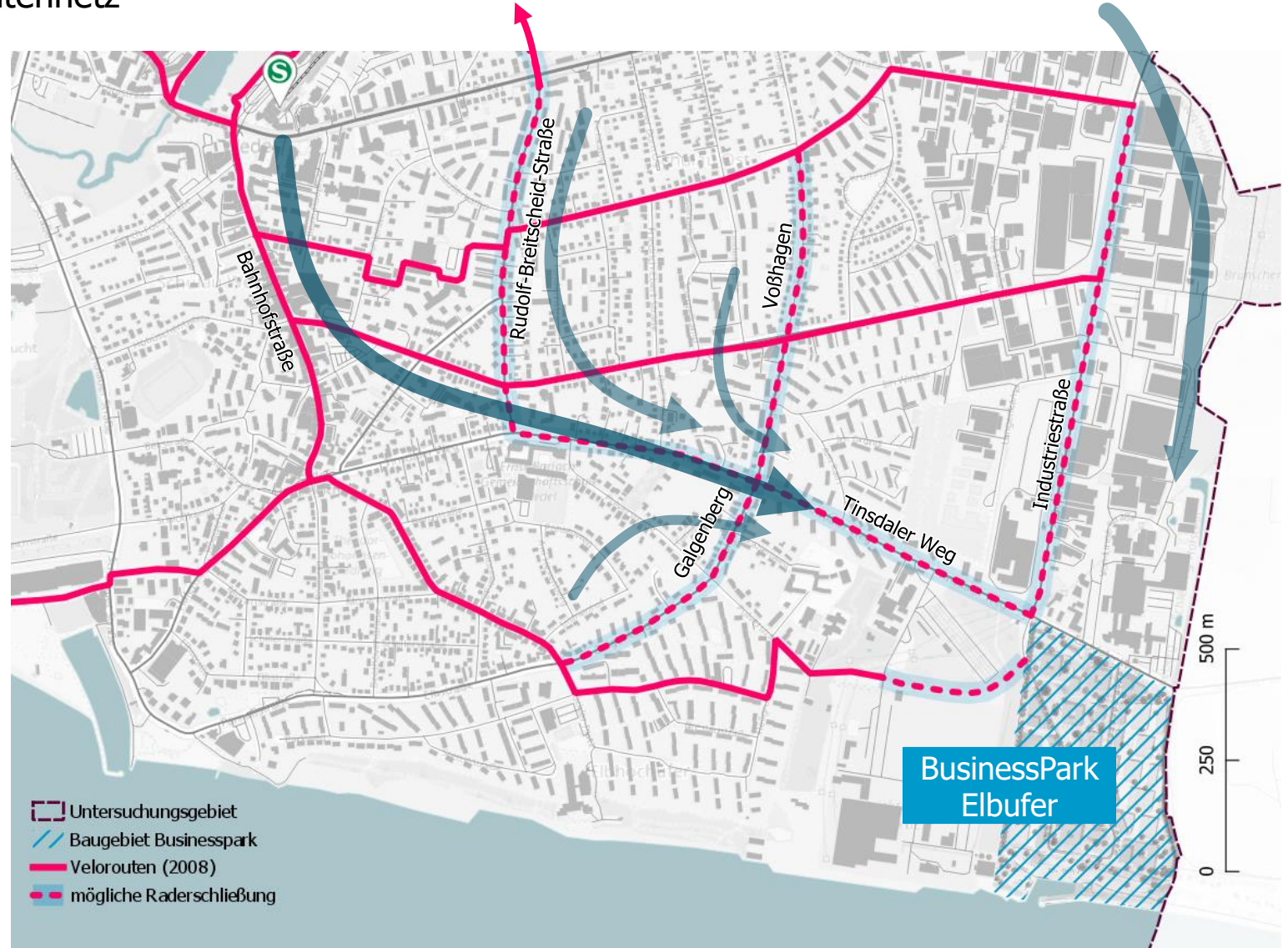
Anschluss des Businessparks an Wedels Veloroutennetz

→ Bedeutungsgewinn:

- **Tinsdaler Weg**



- Bahnhofstraße
- Rudolf-Breitscheid-Straße (Nordanbindung)
- Voßhagen, Galgenberg
- Industriestraße

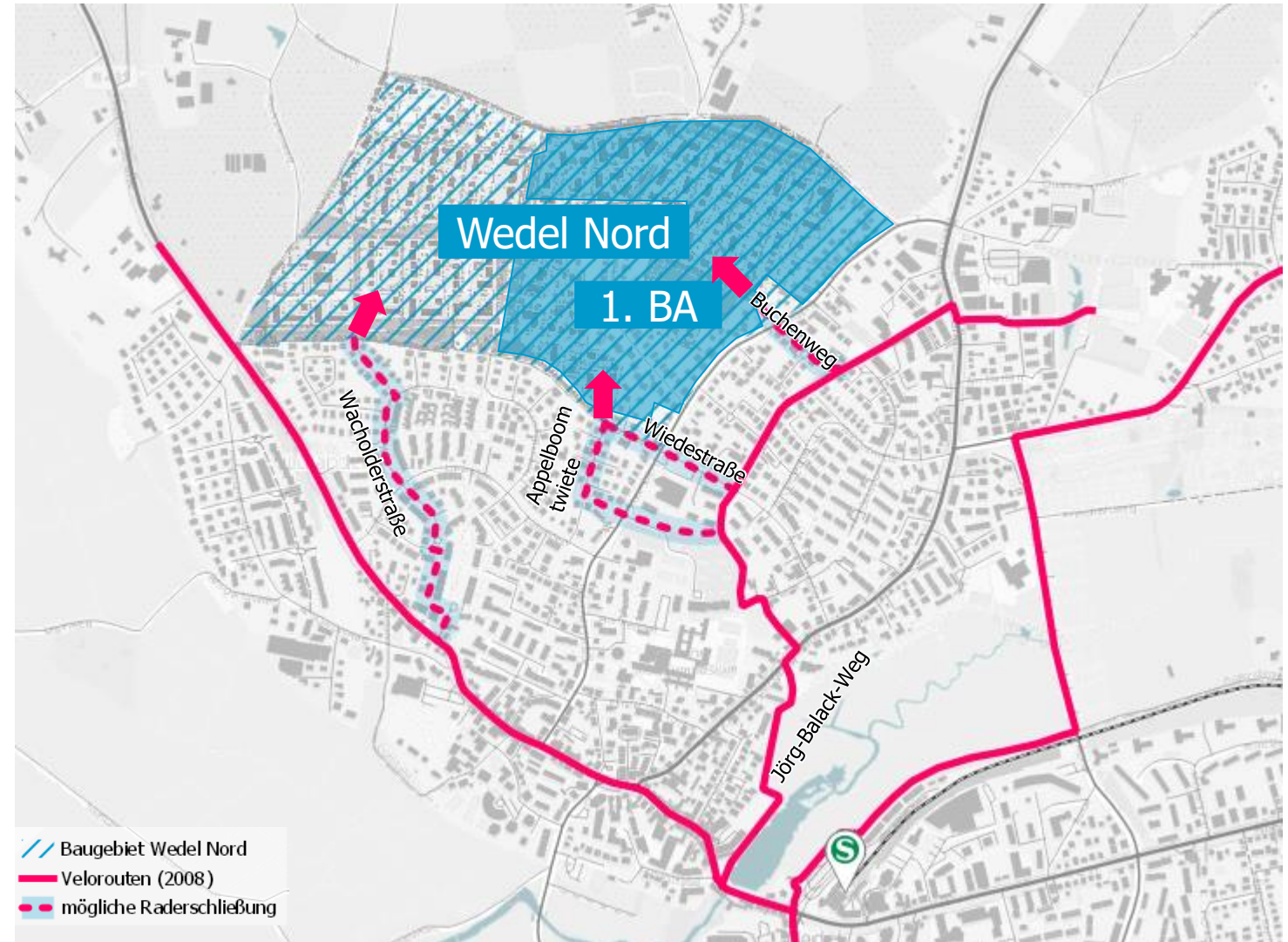


Fokus Wedel-Nord

Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

Anschluss von Wedel Nord an Wedels Veloroutennetz

- hochwertiges Netz selbständiger Geh- und Radwege im Quartier geplant
- Anbindung an gesamtstädtisches Radverkehrsnetz notwendig
- Bedeutungsgewinn:
 - Wiedestraße
 - Appelboomtwiete
 - Buchenweg
 - Jörg-Balack-Weg
 - (Wacholderstraße)
- durchgängige qualitativ ansprechende Radroute zum Wedeler Stadtzentrum und Bahnhof erforderlich
- Schaffung einer Ost-West-Verbindung im Süden des Baugebiets in Weiterführung mit der Wiedestraße



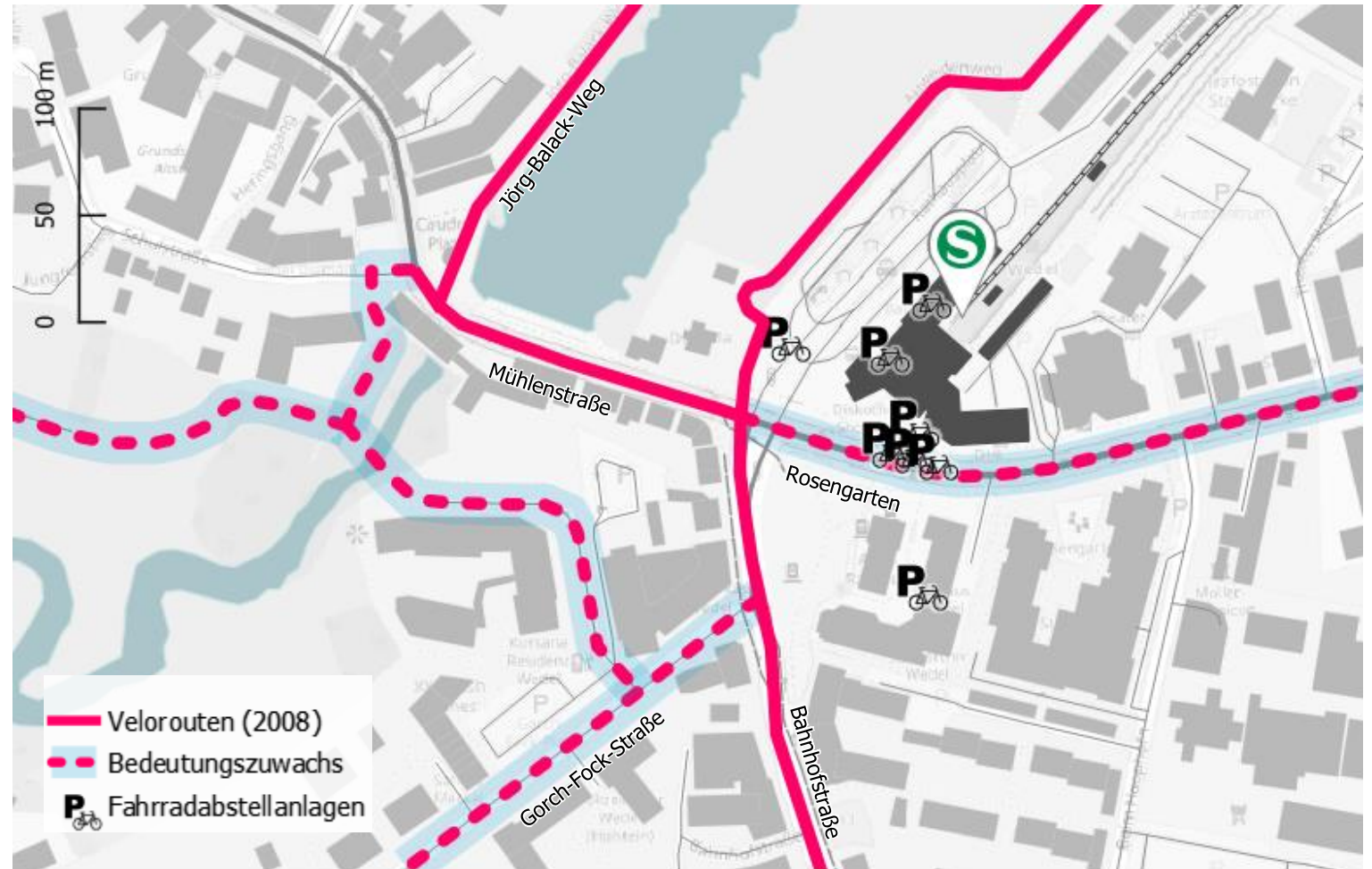
Fokus

Bahnhofsumfeld

Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

Anschluss des Bahnhofsumfelds an Wedels Veloroutennetz

- Bahnhof ist zentraler Knoten- und Umsteigepunkt der Stadt
 - Verbesserung der Erreichbarkeit mit dem Rad daher unausweichlich
- Norden bereits gut durch Velorouten angebunden
- Bahnhofstraße ist zentrale Radverkehrsachse und bündelt verschiedene Velorouten zum Bahnhof
 - Radverkehrsfreundlicher Ausbau notwendig
- Gorch-Fock-Straße wichtige Achse von und zu Freizeitzielen entlang Schulauer Straße und Hafen/Elbe
- Rosengarten/Rissener Straße ist wichtige und direkte Verbindung aus östlichen Teilen Wedels



Fokus

Hafenentwicklung

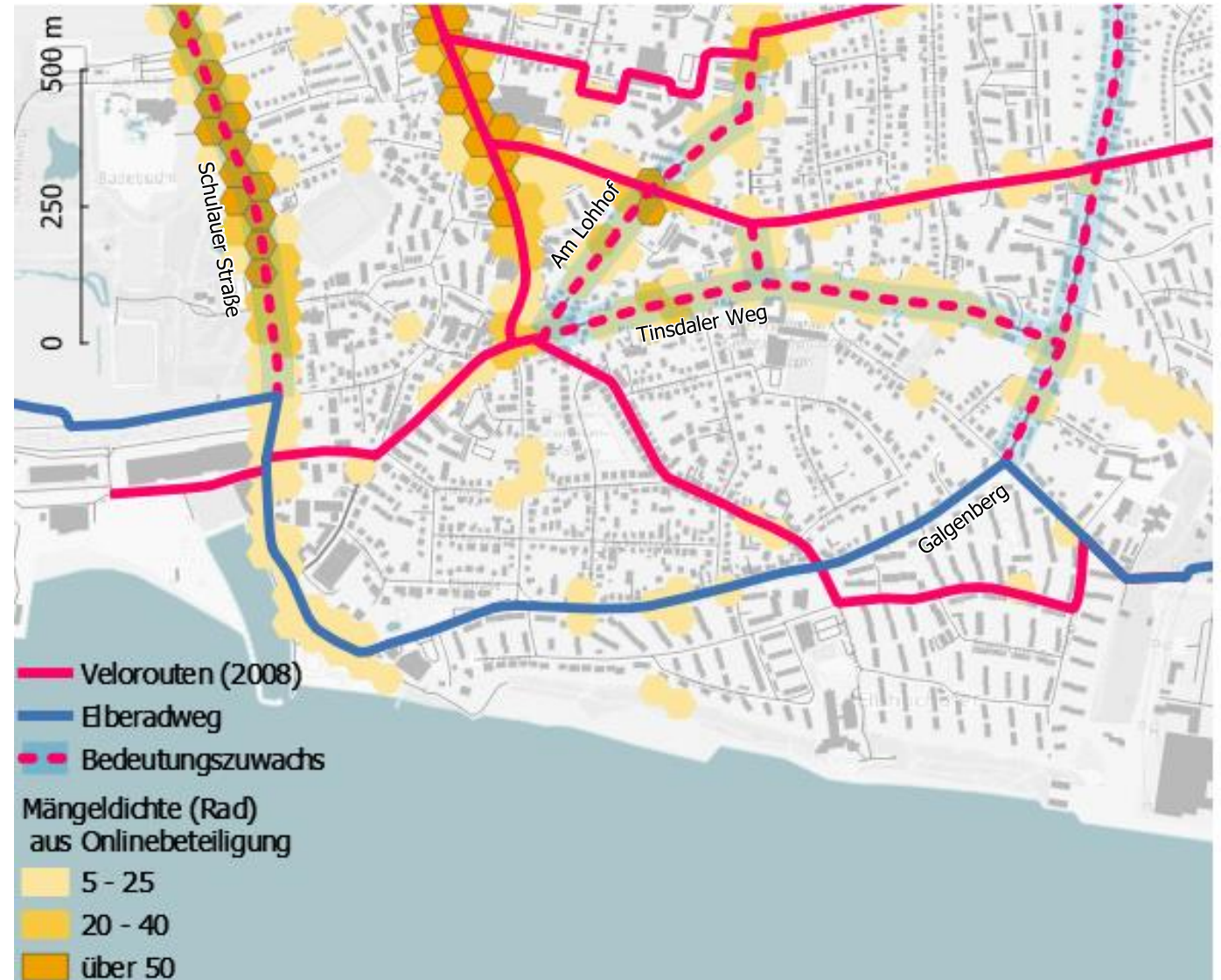
Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

Anschluss des Hafens an Wedels Veloroutennetz

- Hafengebiet weißt derzeit eine starke Entwicklung und Attraktivitätssteigerung auf

→ Deutlicher Bedeutungszuwachs:

- Schulauer Straße
- Tinsdaler Weg
- (Am Lohhof)
- (Galgenberg)



Fokus

Radschnellweg

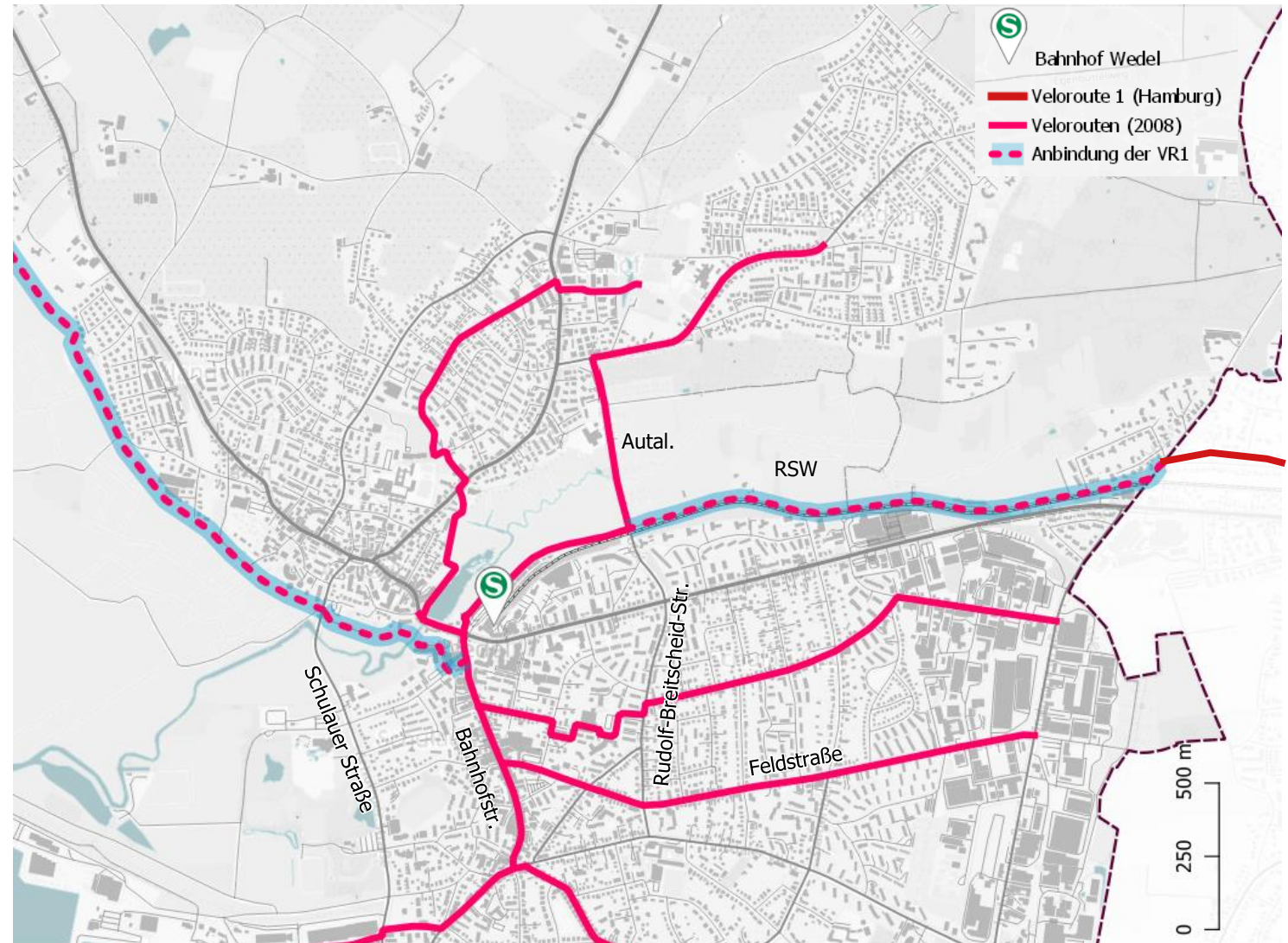
Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

Anschluss Hamburgs an Wedels Veloroutennetz

- Verlängerung der Veloroute 1 aus Hamburg bis an den Wedeler Bahnhof
- ~ 2,5 km von Hamburg bis zum Bahnhof



Quelle: nationaler-radverkehrsplan.de



Fokus

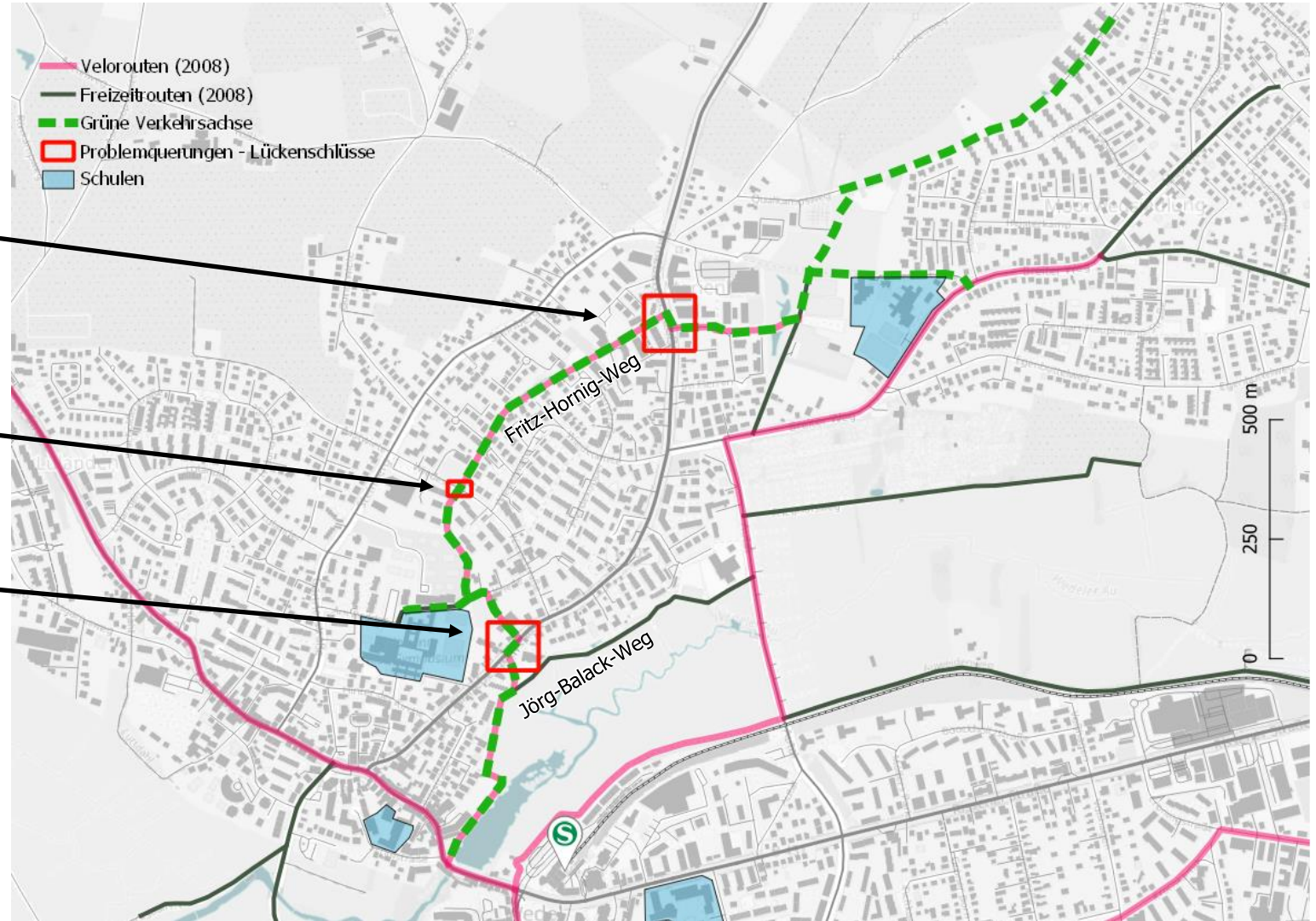
Lückenschluss grüner Verkehrsachsen

Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

Initiative Schluss-Stein | Lückenschlüsse Grüner Verkehrsachsen

Forderung: Lückenschlüsse durch rad- und fußgerechte Übergänge

- Pinneberger Straße Nord
 - Hohes Verkehrsaufkommen
 - Geschwindigkeitsüberschreitungen
 - Fehlende Sichtbarkeit der Einmündungen
 - Fehlende Querungsmöglichkeit (nur über Umweg - LSA)
- Wiedestraße
 - Pkw haben Vorfahrt
 - Unbefestigter Weg mit Neigung
- Pinneberger Straße Süd
 - Schlechte Einsicht und Erkennbarkeit der Querung
 - Hohes Verkehrsaufkommen



Schlussfolgerungen für das Radverkehrsnetz

Netzerweiterung

- Veloroutennetz um neue attraktive und direkte Routen erweitern
- Stadtentwicklung frühzeitig ins Radverkehrsnetz integrieren
- Nebenroutennetz für kleinräumige Erschließungen entwickeln
 - Schulen
 - Gewerbe
 - Wohnen
- Hamburg stärker ans Radverkehrsnetz anbinden

Netzaufwertung

- Lücken im Radverkehrsnetz schließen; konsistente Durchgängigkeit schaffen
- Sichere Querungen und Knotenpunkte entwickeln
- Mobilitätswendegerechte und fehlerverzeihende Anpassung der baulichen Standards
- Einheitliches intuitives Design und Kennzeichnung entwickeln
- Zeitgemäßer Umbau des aktuellen Netzes
- Attraktivitäts-, Durchgangs- und Geschwindigkeitseinschränkungen für den MIV (Push-Faktoren)

Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

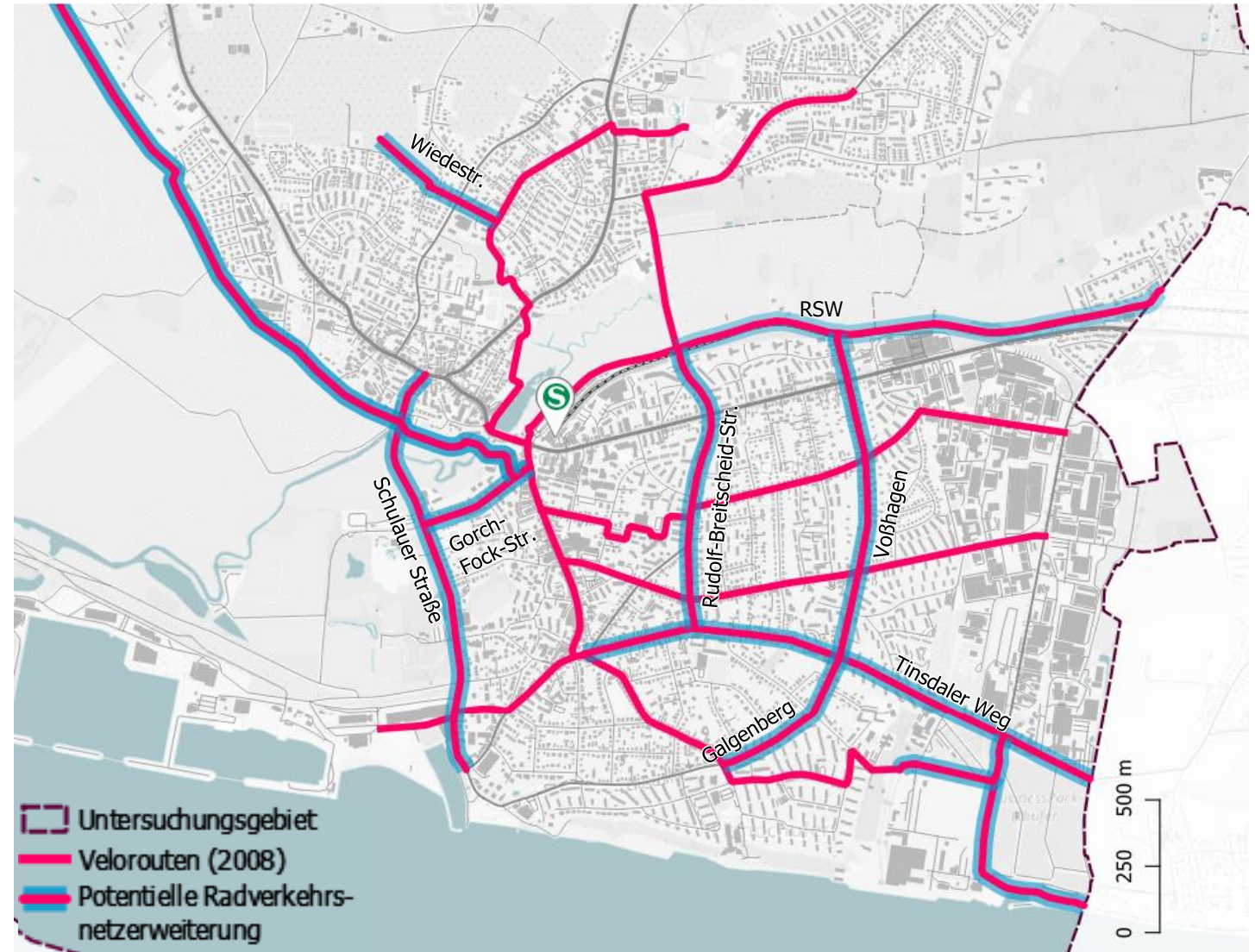
Netzerweiterung

Netzerweiterung:

- Besonderer Bedarf z.B.:
 - Schulauer Straße
 - Tinsdaler Weg
 - Rudolf-Breitscheid-Straße

Netzaufwertung:

- Unfallschwerpunkte beheben
- Lücken schließen
- Sichere Querungen und Knotenpunkte schaffen
- Umfassende Neugestaltung der Bahnhofstraße

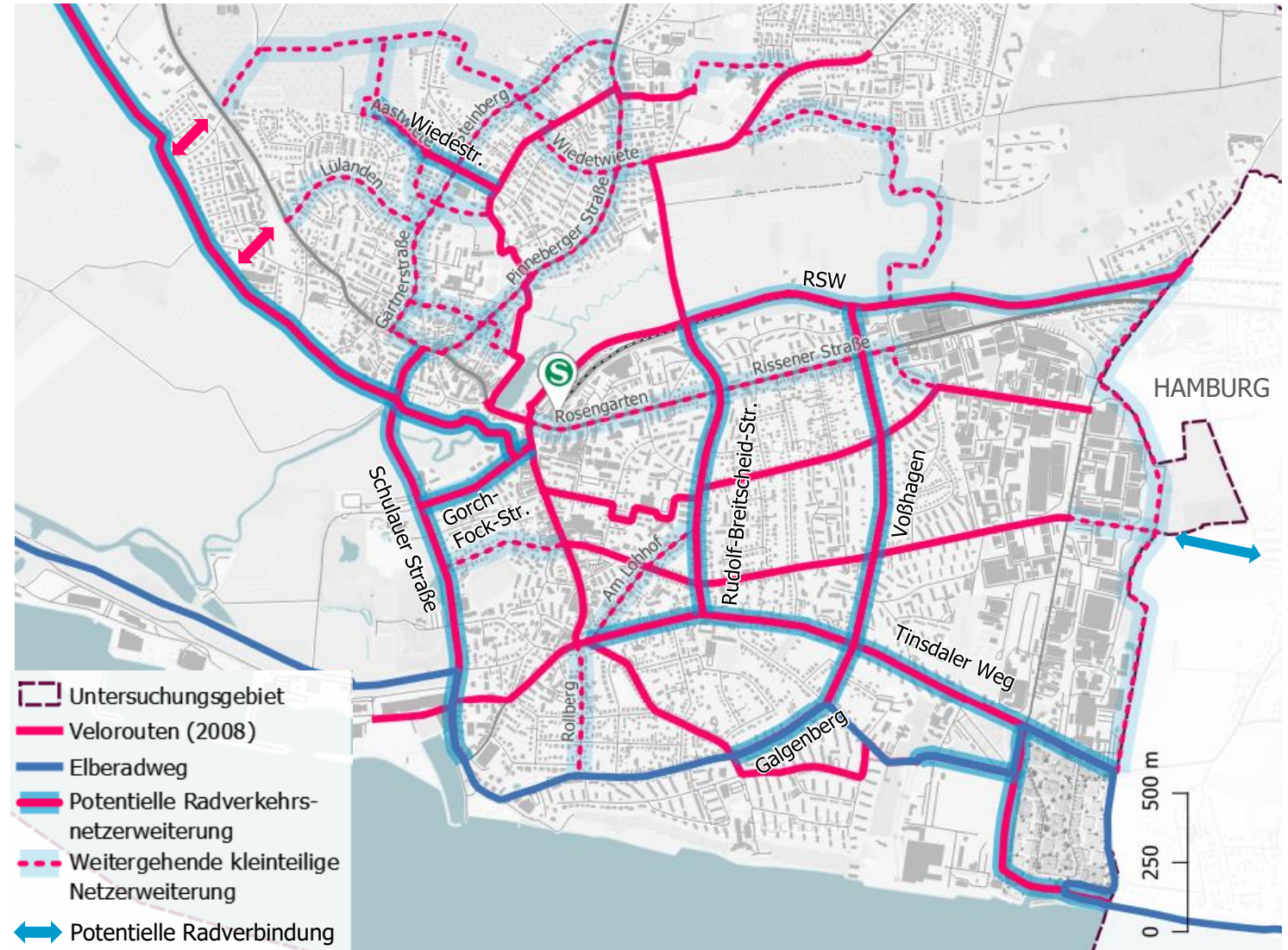


Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

Netzerweiterung

Weitere Maßnahmen:

- Sichere Schulumfelder schaffen (→ TK „Schulwegsicherung“)
- Kleinteilige Netzergänzungen
- Einrichtung von Fahrradzonen außerhalb der Vorbehaltsnetze



- Radverkehrspotenzial
- Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes übergeordneter Routen
- Beispielhafte fahrradfreundliche Umsetzungskonzepte**

Beispielvorhaben Schulauer Straße



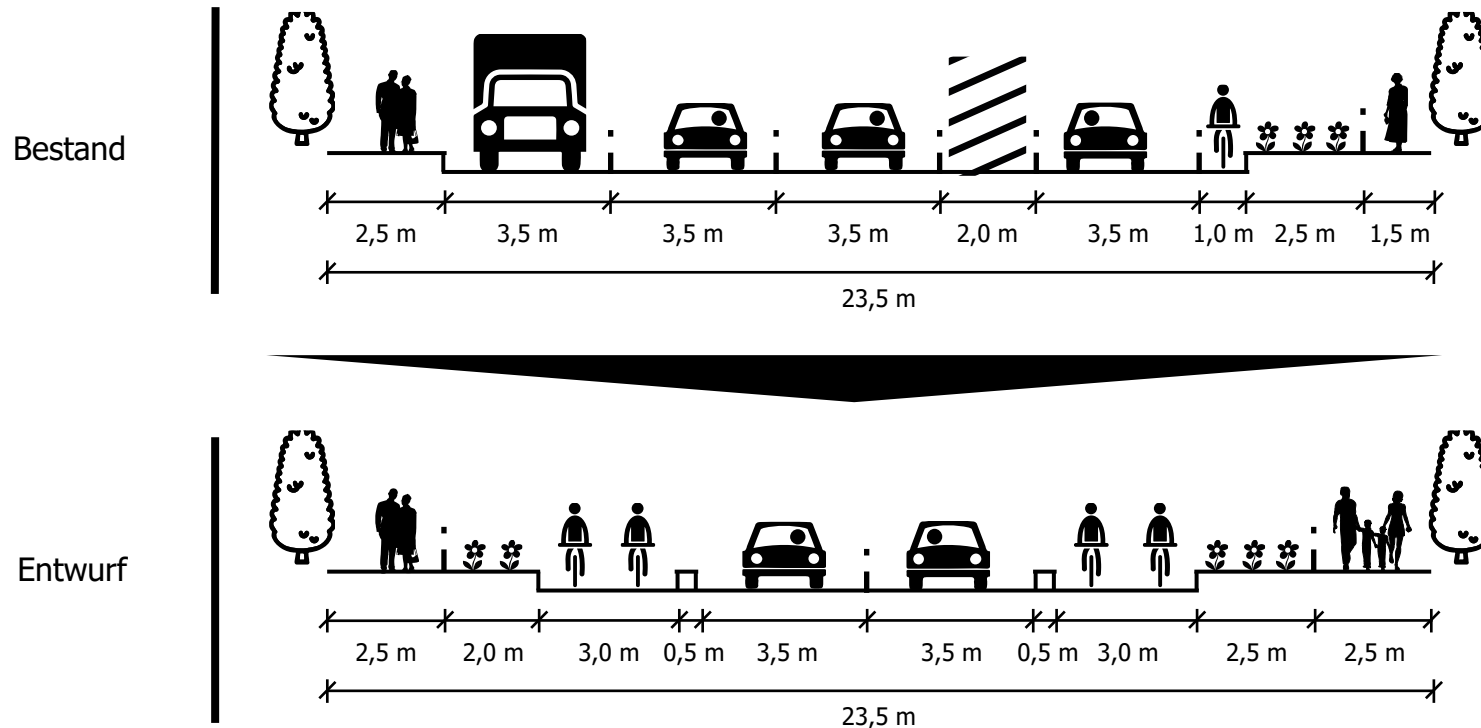
Beispielhafte fahrradfreundliche Umsetzungskonzepte

Schulauer Straße

Radverkehrsfreundliche Umgestaltung

- Protected Bike-Lanes am Beispiel der Hannoverschen Straße, oder des Dammtordamms in Hamburg
- Straßenraum bietet viel Spielraum

Beispielquerschnitt (Höhe Elbestadion)



Hannoversche Straße, Hamburg



Quelle: hamburgize.blogspot.com

Dammtordamm, Hamburg

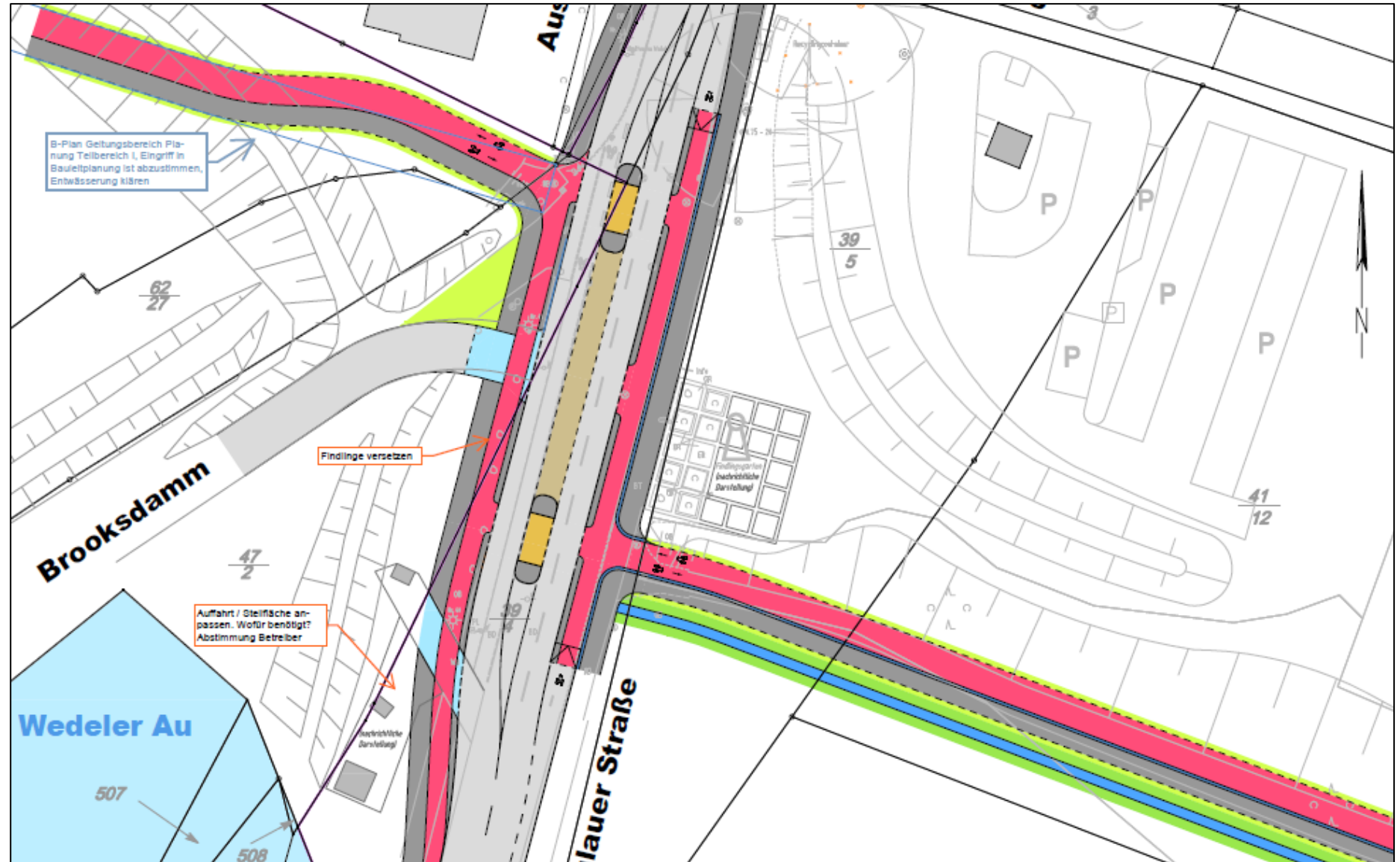


Quelle: hamburgize.blogspot.com

Beispielhafte fahrradfreundliche Umsetzungskonzepte

Schulauer Straße

- Bedarfsgerechte Querungshilfen an geeigneten Stellen, z.B. im Zuge des neuen Jungfernstiegs



Beispielvorhaben Tinsdaler Weg

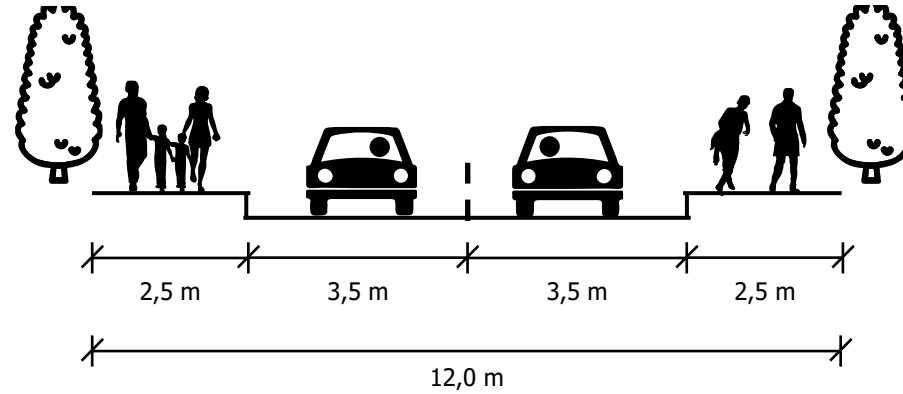


Beispielhafte fahrradfreundliche Umsetzungskonzepte

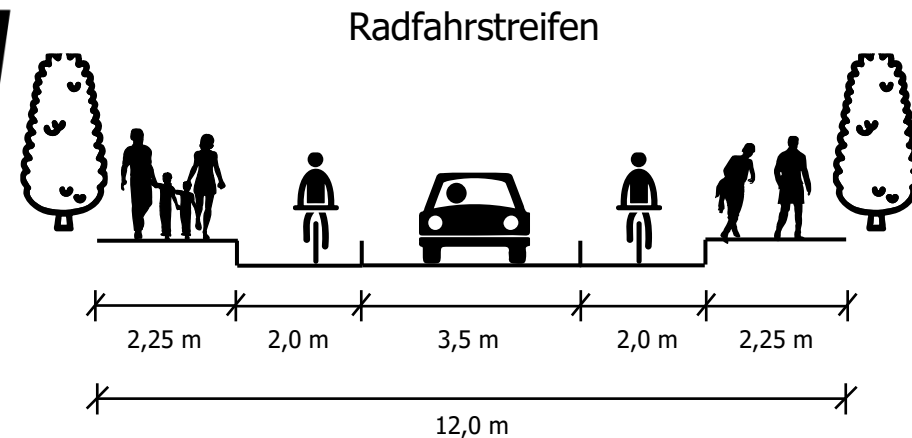
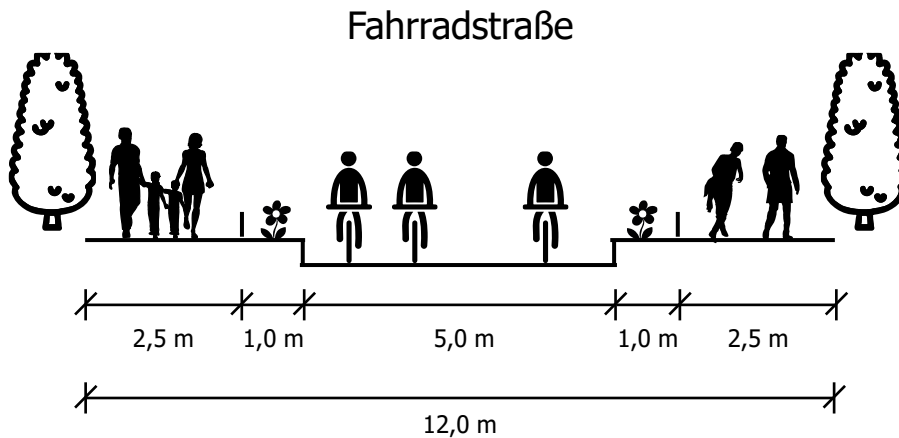
Tinsdaler Weg

Beispielquerschnitte (zw. Galgenberg und Pulverstr.)

Bestand




Entwurf




Beispielhafte fahrradfreundliche Umsetzungskonzepte

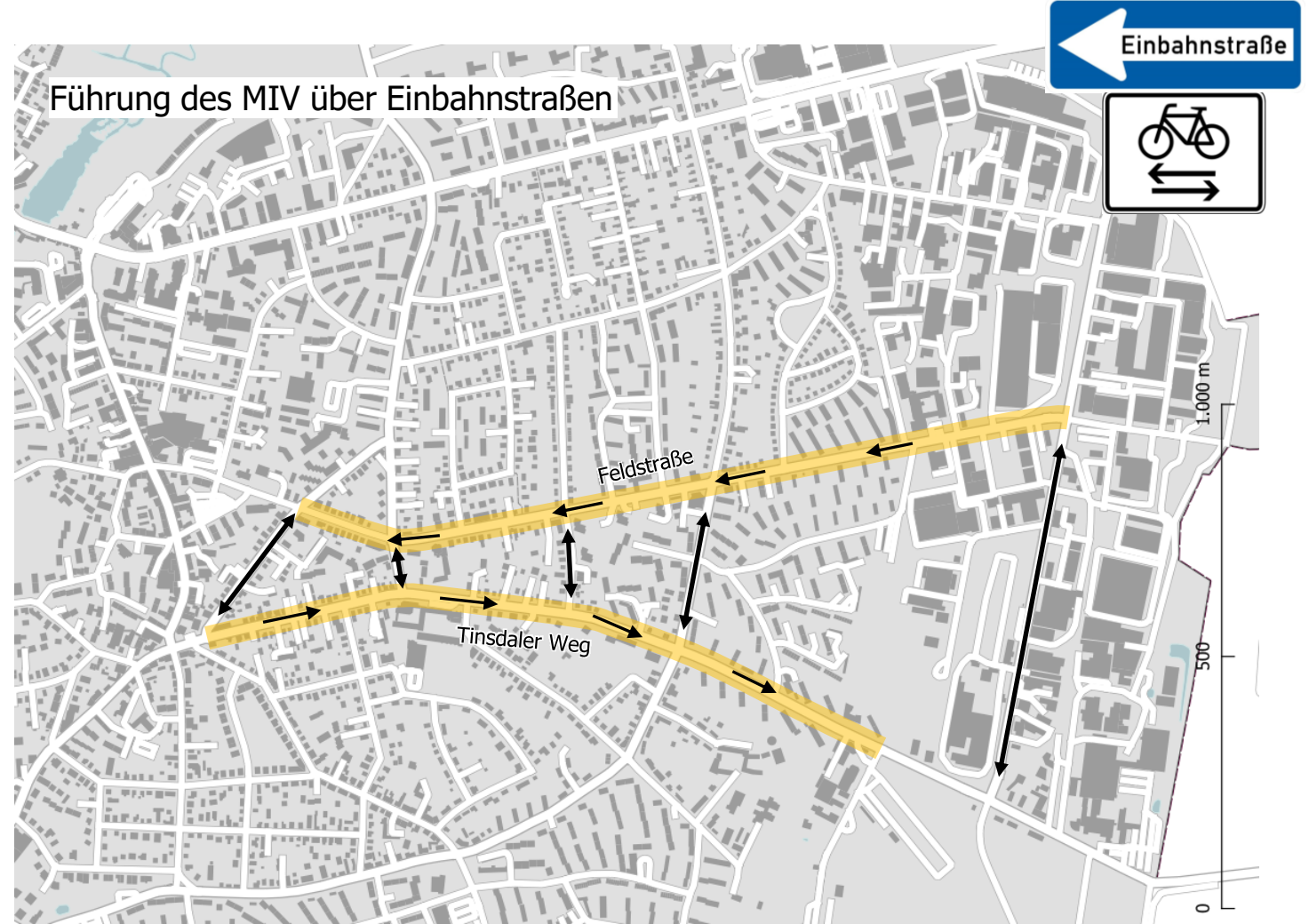
Tinsdaler Weg

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)

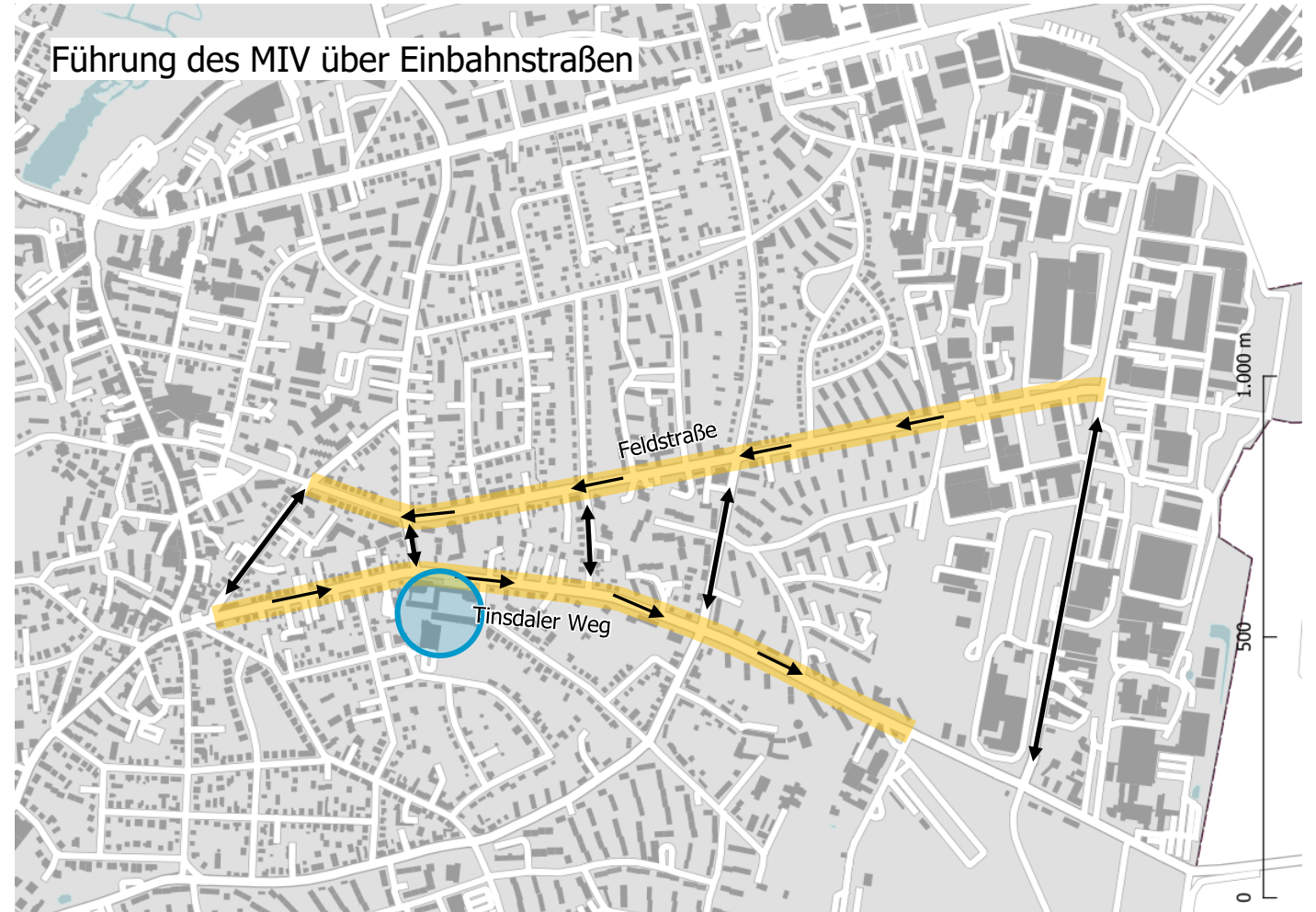


Beispielhafte fahrradfreundliche Umsetzungskonzepte

Tinsdaler Weg

Welchen Einfluss gibt es auf die Ernst-Barlach-Gemeinschaftsschule?

- Gesteigerte Querungssicherheit für den Fußverkehr
- Der größte Anteil der Schüler:innen wird selbst mit dem Rad zur Schule kommen können
 - Einbahnstraßenentwurf sorgt für gesteigerte Sicherheit und Attraktivität des Fahrrads
- Bring- und Abholverkehr mit dem Fahrrad wird erleichtert und sicherer gestaltet
 - mit dem Auto weiterhin möglich mit geringfügigen Einschränkungen
- Leichte Umwegigkeit mit Kfz animiert zur Fahrradnutzung im näheren Einzugsbereich
 - Verkehrssituation wird zu Stoßzeiten durch höhere Fahrradnutzung für den Kfz-Verkehr entspannt.



Beispielhafte fahrradfreundliche Umsetzungskonzepte Tinsdaler Weg

Hohes Tempo durch gerade Einbahnstraßen?

- Mögliche hohe Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs lassen sich durch bauliche Maßnahmen reduzieren
 - Fahrbahnschwellen nach niederländischem Modell („Drempel“)
 - Verschwenkungen
 - Verengung der Fahrbahn
 - Optische Verengung



Fahrradstraße in Nijmegen (NL) mit Drempel



Optische Verengung einer Fahrradstraße in Nijmegen (NL)

Beispielhafte fahrradfreundliche Umsetzungskonzepte

Tinsdaler Weg

Weitere Ausbaumöglichkeiten



Radfahrstreifen in Gegenrichtung
in Amsterdam (NL)

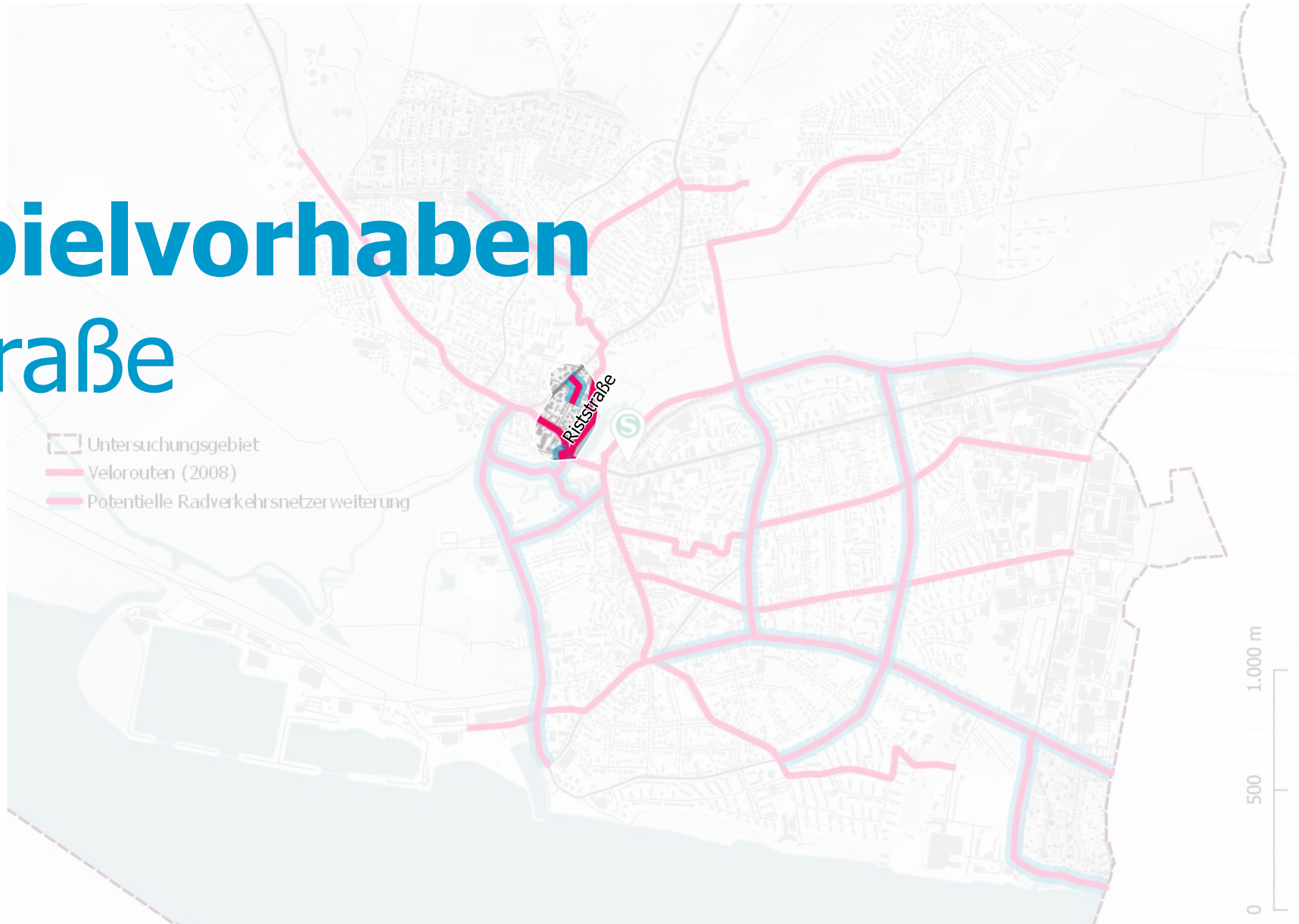


Radfahrstreifen entlang einer
Einbahnstraße in Nijmegen (NL)



Zweirichtungsradweg neben
Einbahnstraße in Amsterdam (NL)

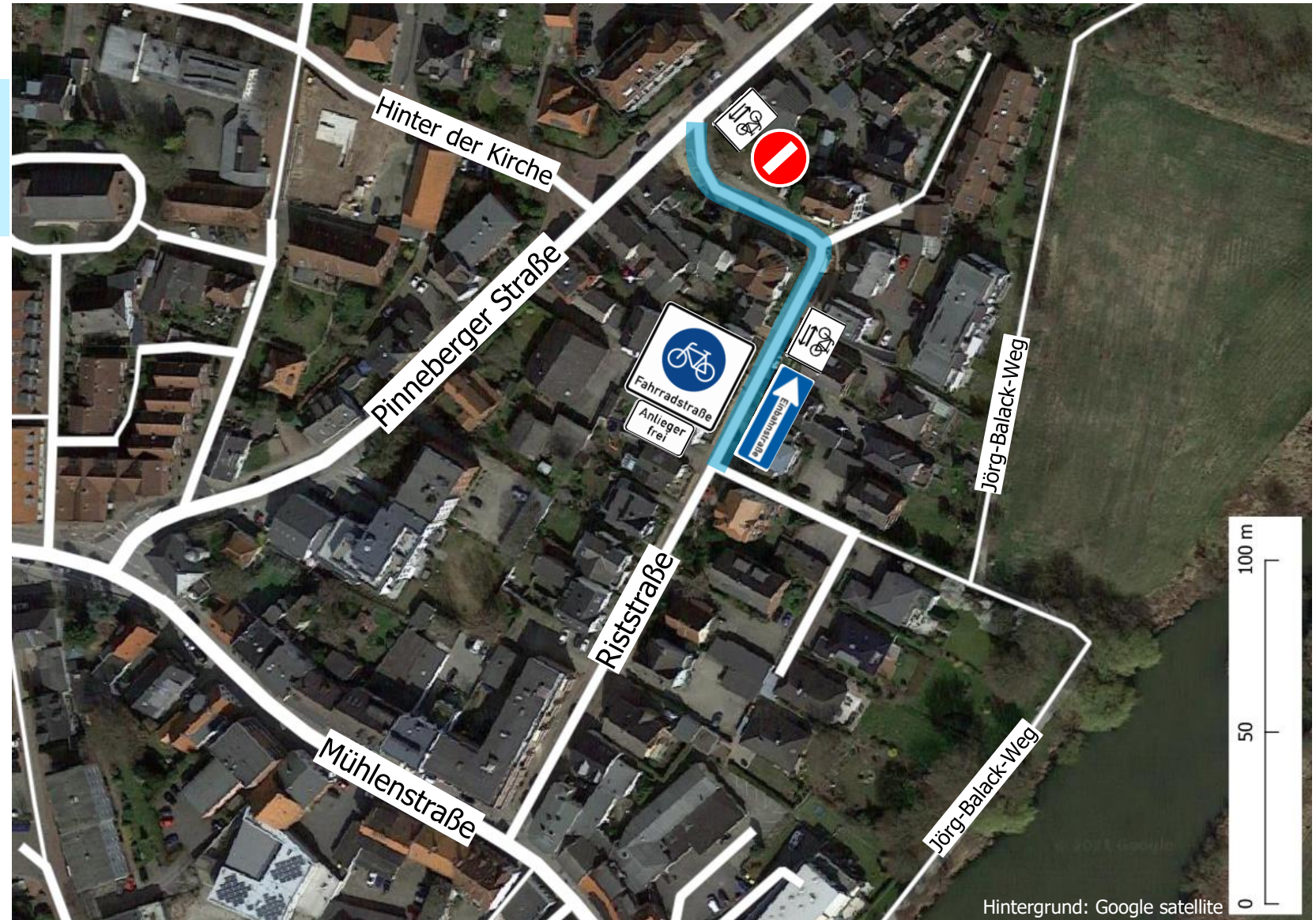
Beispielvorhaben Riststraße



Beispielhafte fahrradfreundliche Umsetzungskonzepte

Riststraße

- Relevant ist der Straßenabschnitt zwischen Jörg-Balack-Weg und Pinneberger Straße
- Eine Fahrradstraße bietet **gute Möglichkeiten** den Anforderungen der **Veloroute** gerecht zu werden.
- Vorhandene Parkstände müssen teilweise entfallen und schaffen Platz für attraktive Radverkehrsbedingungen



Beispielhafte fahrradfreundliche Umsetzungskonzepte

Riststraße | Fahrbahnmaterial

Möglichkeiten im Umgang mit Kopfsteinpflasterbelägen zur Erreichung einer besseren Befahrbarkeit für den Radverkehr:

1. Schaffung einer glatten Pflasteroberfläche
(geschnittenes Kopfsteinpflaster)



Eignung für die
Einrichtung einer
Fahrradstraße in der
Riststraße

2. Ersatz durch Asphalt



3. Asphaltierungen von Teilen der Fahrbahn, Kopfsteinpflaster bleibt als Trennstreifen erhalten



