



Mobilitätskonzept für die Stadt Wedel
Handlungsbaustein „Fahrrad- und Mobilitätsstation“

02.06.2022, ergänzt 12.07.2022

Markus Franke



Potenzial von Bike-and-Ride

Anforderungen

Handlungskonzept

Tägliche Pendlerbewegungen



6.578

Einpendler



9.262

Auspendler



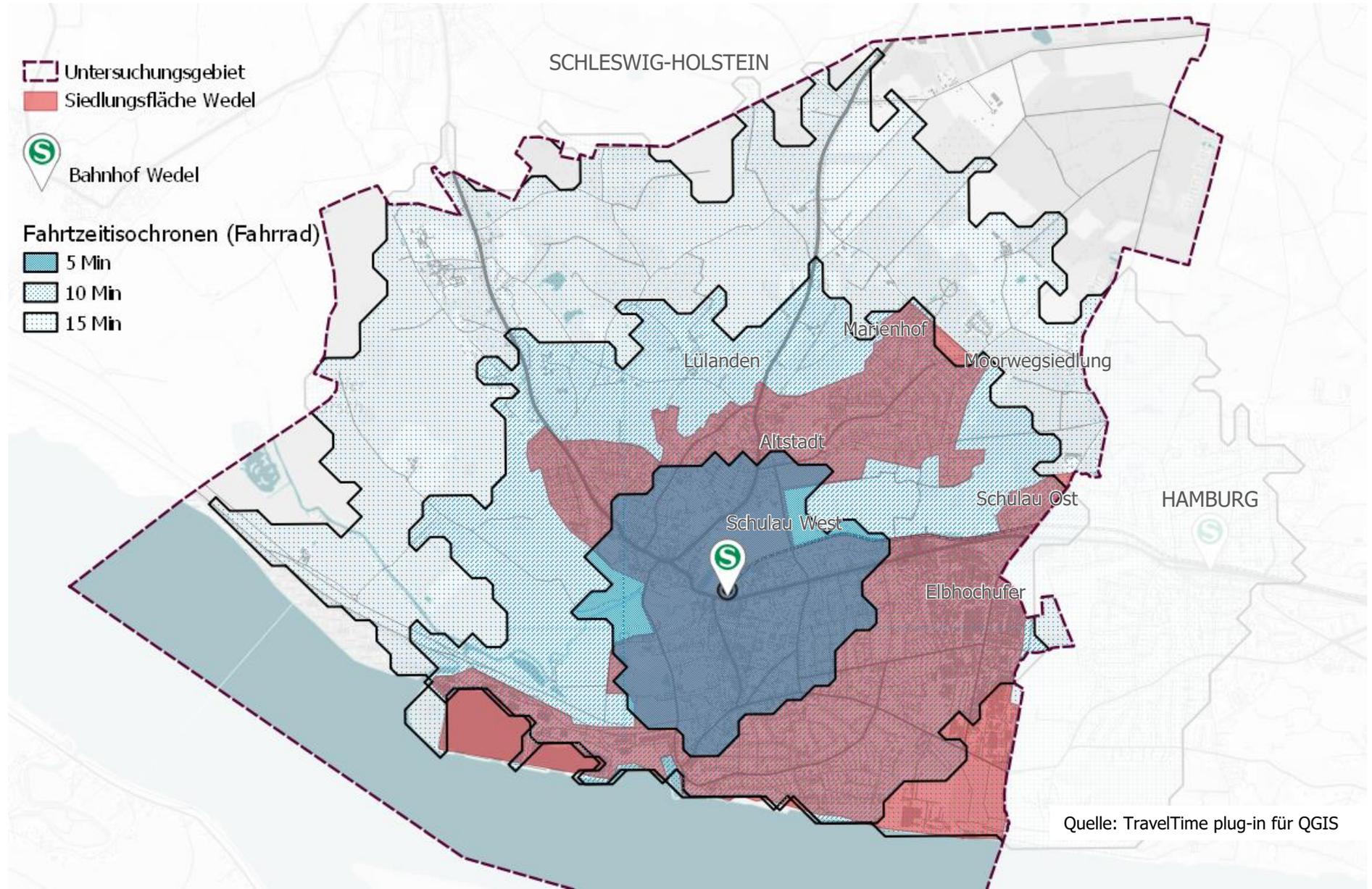
3.738

Binnenpendler

Potenzial

Wedel ist eine 10-Minuten-Stadt

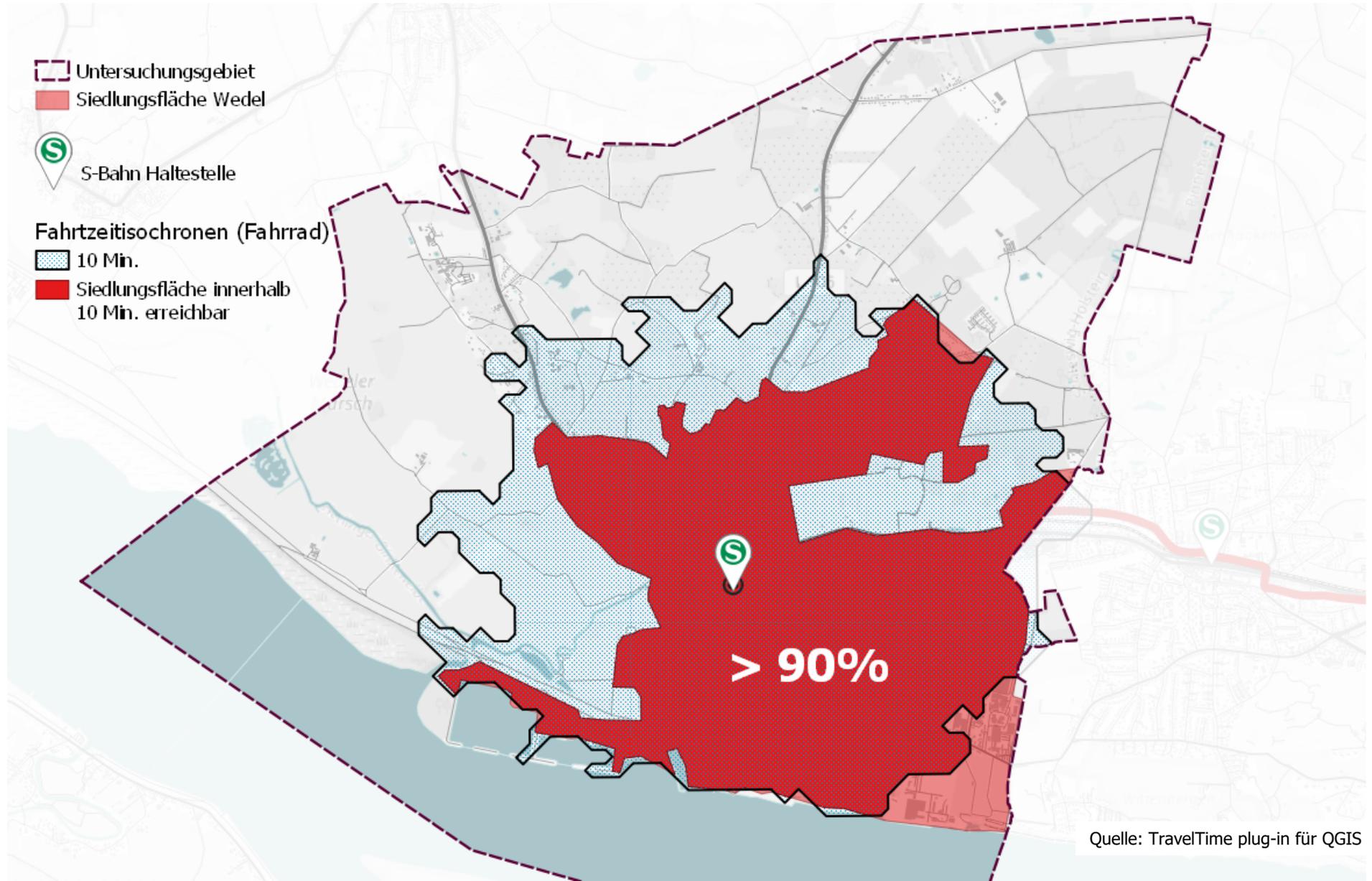
Der Bahnhof ist fast vom gesamten bebauten Stadtgebiet in 10 Minuten zu erreichen



Potenzial

Wedel ist eine 10-Minuten-Stadt

Der Bahnhof ist fast
vom gesamten
bebauten Stadtgebiet
in 10 Minuten zu
erreichen



- Fast **jede:r dritte Wedeler:in** pendelt zu Arbeitszwecken über die Stadtgrenzen hinweg aus
- Hinzukommen Wege zum Einkaufen, aus Freizeitgründen, Besuche in /aus Hamburg usw.
- Ein großer Teil der autofahrenden Pendler:innen und Besucher:innen befährt dabei nicht nur Wohngebiete sondern die B 431 und trägt somit zu einer Vielzahl von Problemen im Stadtleben bei (Barrieren, Lärm, Gefährdung...).
- Dies wird absehbar durch die Stadtentwicklung Wedel Nord zunehmen.
- In Anbetracht der zentralen Lage des Bahnhofes und des S-Bahn-Anschlusses bietet Bike-and-Ride das größte Potenzial zur Verlagerung dieser Autofahrten auf verträgliche Verkehrsmittel.
- Die Realisierung von guten städtischen Radrouten kann die Fahrrad-Erreichbarkeit noch entscheidend verbessern.
- Die mögliche Verbesserung des S-Bahn-Angebotes steigert die Attraktivität von Bike-and-Ride zusätzlich.
- Gerade die Arbeitswege entscheiden über den **Pkw-Besitz und Mobilitätsstile** auch im sonstigen Alltagsverhalten.
- Eine aus verschiedenen Gründen nötige und gewünschte Mobilitätswende kann auf dieses Potenzial nicht verzichten.
- Zudem bietet eine entsprechende Anstrengung sehr interessante Verknüpfungsmöglichkeiten mit **Mobilitätsservices aller Art.**

Handlungsbaustein Fahrrad- und Mobilitätsstation

Herleitung: laufende Anstrengungen – groß - weiterdenken

- In der jüngeren Vergangenheit sind mehrere Abstellanlagen im Bahnhofsumfeld geschaffen worden.
- Deren Nutzung ist teilweise noch nicht sehr ausgeprägt.
- Möglicherweise liegen **Nutzungshemmnisse** durch mangelnde Bekanntheit, organisatorischen / informatorischen Aufwand oder als zu weit empfundene Distanzen zum Bahnsteig vor.
- Nach wie vor werden Fahrräder „wild“ abgestellt.
- **Inwertsetzung, Bewerbung** und Erläuterungen der Zugangsvoraussetzungen sind voraussichtlich hilfreich.



Bike+Park-Fahrrad-Box (Eröffnung: Juli 2021)



ca. 240 Stellplätze im nördlichen Bahnhofsbereich



- 
- Potenzial von Bike-and-Ride
 - Anforderungen**
 - Handlungskonzept

- Auf dem Gelände des Zentralen Omnibusbahnhofs wird eine „**Mobilitätsdrehscheibe**“ konzipiert.
- Das geplante Angebot sollte neben hochwertigem und erweitertem Fahrradparken diverse Service-Angebote für Radfahrende, CarSharing, Paketstation und andere Sharing-Dienstleistungen umfassen.
- Die bereits erfolgten Maßnahmen zur Verbesserung der Umsteigesituation werden dabei möglichst inwertgesetzt (z.B. durch Einrichtung einer Stegverbindung zum Bahnsteig) und bedarfsorientiert weiterentwickelt.
- Im gleichen Zuge wird das Park-and-Ride-Angebot modernisiert und kostenpflichtig.
- Einzelne Funktionen auf dem ZOB-Areal (z.B. Halten oder Taxenposten) können verschoben bzw. neu geordnet werden. Eine komplette Neugestaltung könnte weiterführende Fragestellungen (Umsteigebeziehungen, Anzahl und Lage von Haltestellen u.a. mit angehen.

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

Anforderungen

Fahrrad-bezogene Services

- Raum für **Gepäckablage** und Lademöglichkeiten von Akkus bzw. Pedelecs (bei fest eingebauten Akkus)
- **Pannenservice/Fahrradreparaturservice** (Angebot kleinerer Reparaturen)
- Verkauf von kleineren Ersatzteilen (Schläuche, Ventile, Regenponcho, Trinkflasche...)
- Gepäckschließfächer
- Sitzecke zum Verweilen während einer Reparatur oder Regenpause
- Wasserspender zum Befüllen von Trinkflaschen
- Automat für Schläuche
- Fahrrad waschen
- Angebot Ersatzrad
- Leihfahrräder (ggf. auch Lastenrad)

Anforderungen

Weiterreichende Services

- Toilette
- **Paketstation**
- Garage für Lastenräder eines Paketdienstleisters
- „Concierge“: Regenschirmverleih, Entgegennahme von Erledigungswünschen (Schneider, ...), Vermittlung weiterer Services für ein Leben ohne eigenes Auto (Lieferdienste, Getränke-Lieferanten...)
- **CarSharing-Plätze**
- StadtRad-Station
- Beratung und Information über Fahrradläden/-werkstätten, Touristinfo,
- Einkaufsmöglichkeiten, Ausflugsrouten

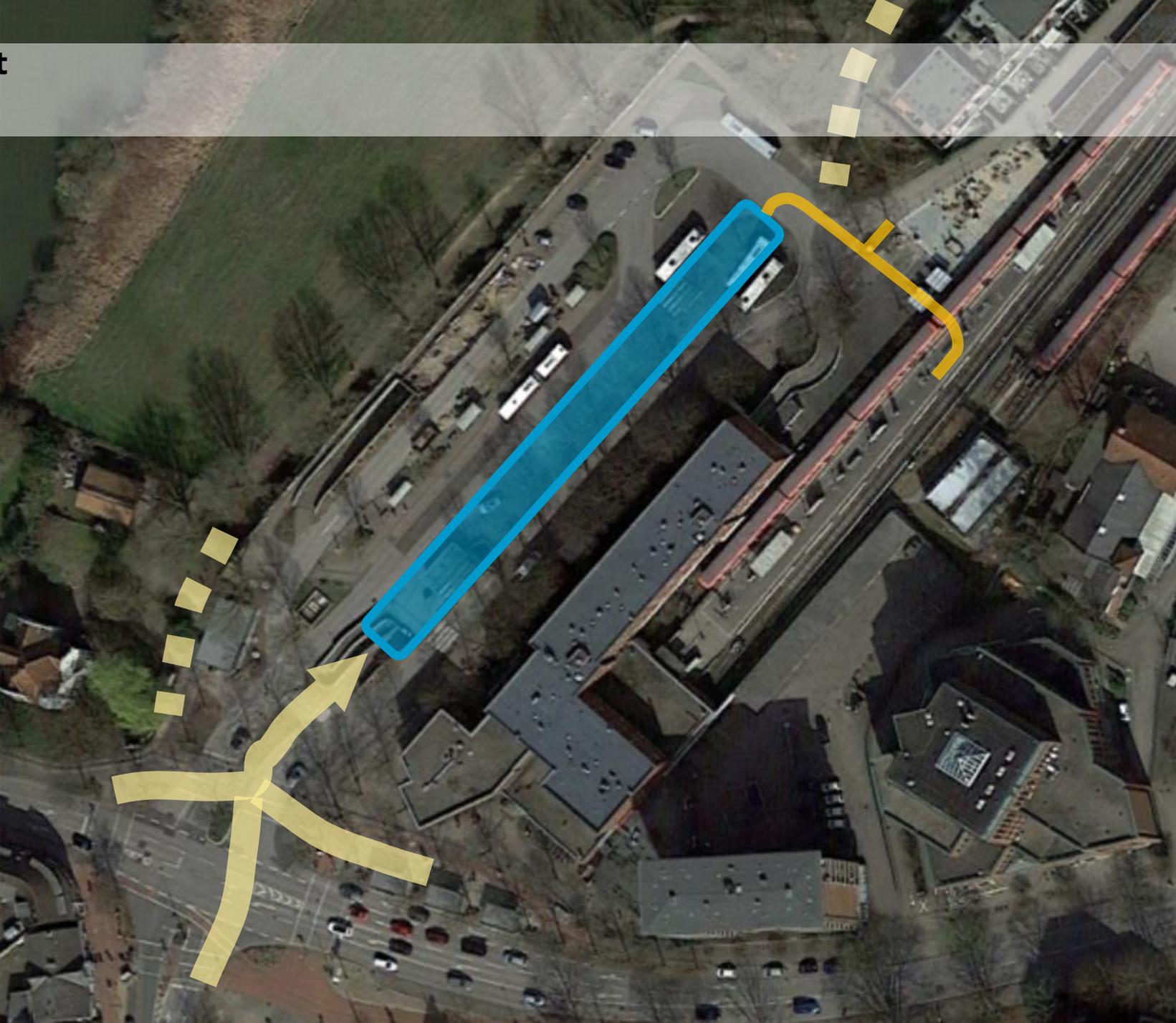
Welche Größe sollte die Fahrrad- und
Mobilitätsstation Wedel haben ?

- Platz für ca. zusätzliche **1.000 Fahrräder**, so dass insgesamt ca. 1.400 Parkmöglichkeiten für Fahrräder entstehen (Vergleiche bieten z.B. Lüneburg, Oranienburg, Dachau; Utrecht als extremes Beispiel)
- Doppelstockaufstellung spart Flächenbedarf
- Zusätzlich min. zwei Verkaufs-, Beratungs- und Werkstatträume
- Raum für Service-Angebote

- 
- Potenzial von Bike-and-Ride
 - Anforderungen
 - Handlungskonzept**

Wo ist der richtige Standort einer
Fahrrad- und Mobilitätsstation Wedel ?

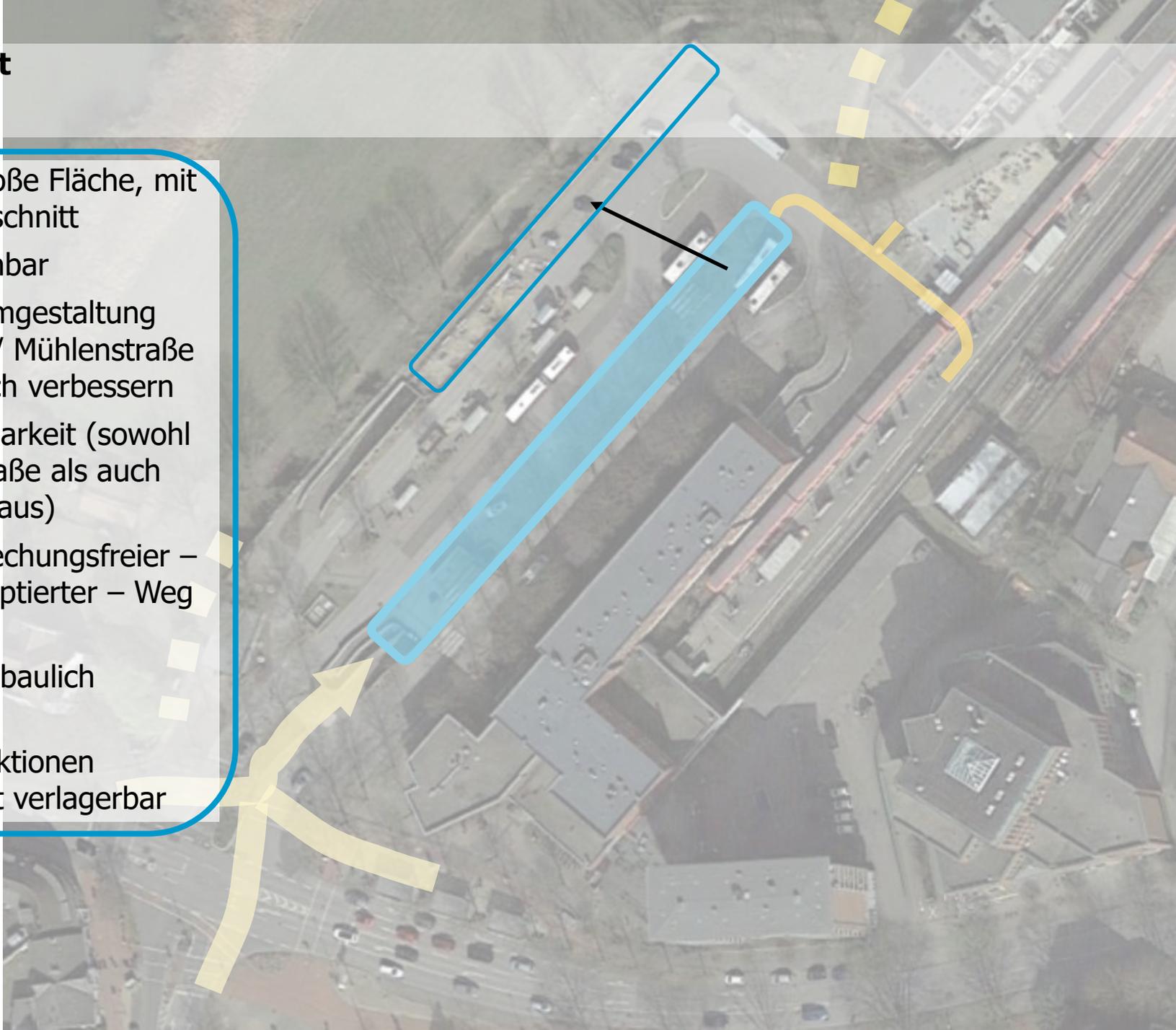
Handlungskonzept
Standort



Handlungskonzept

Standort

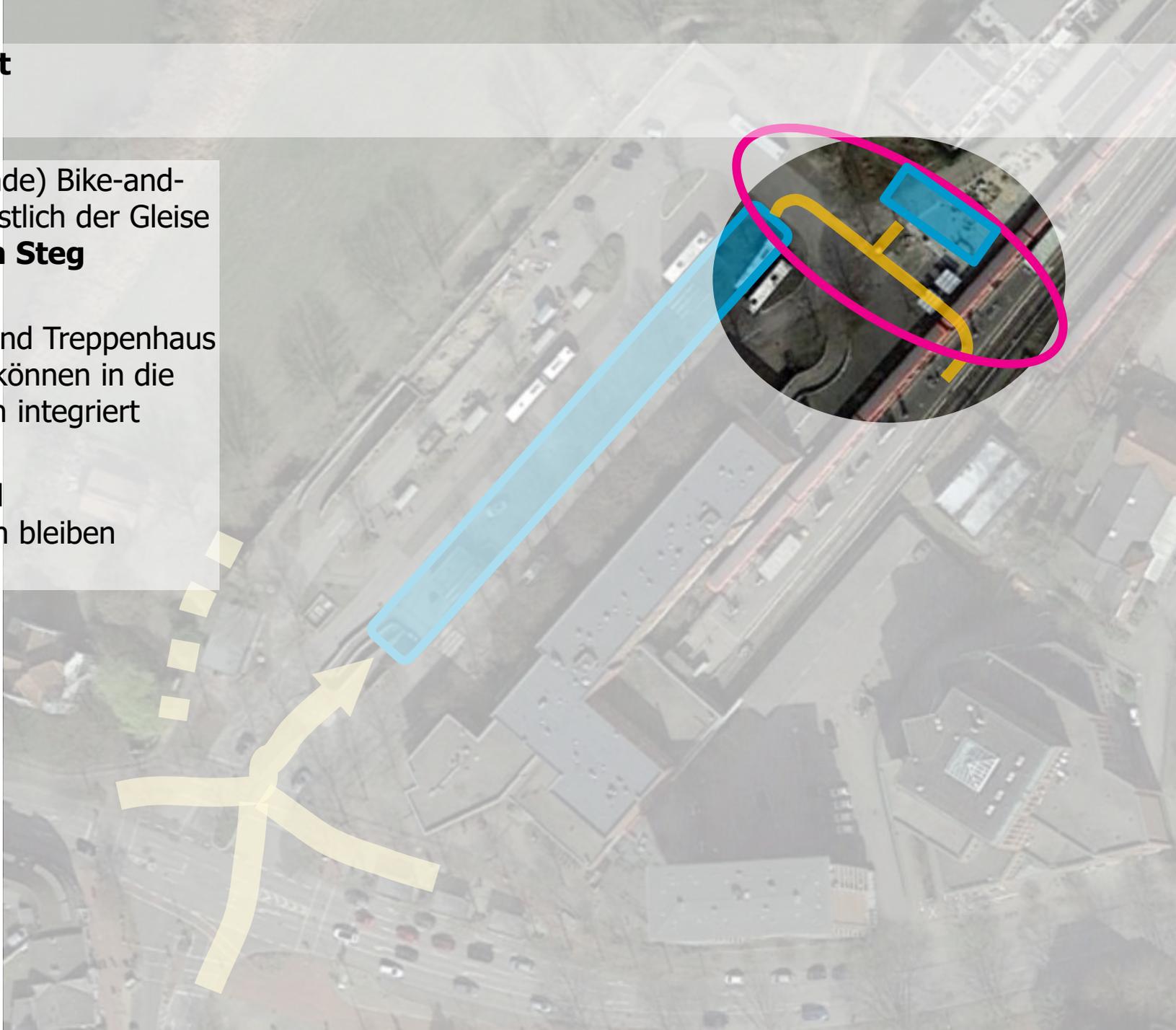
- Ausreichend große Fläche, mit geeignetem Zuschnitt
- Sehr gut erreichbar
- Knotenpunkt-Umgestaltung Bahnhofstraße / Mühlenstraße könnte dies noch verbessern
- Optimale Sichtbarkeit (sowohl von Bahnhofstraße als auch vom Bahnsteig aus)
- Kurzer, unterbrechungsfreier – dann auch akzeptierter – Weg zum Bahnsteig
- Gebäude städtebaulich integrierbar
- Verdrängte Funktionen (Überlieger) gut verlagerbar



Handlungskonzept

Standort

- Neue (bestehende) Bike-and-Ride-Anlage westlich der Gleise gut **über einen Steg anknüpfbar**
- Taxenzentrale und Treppenhaus zur Tiefgarage können in die Mobilitätsstation integriert werden
- ZOB-, P+R- und Taxenfunktionen bleiben unberührt



- Reihenaufstellung mit ausreichender Rangierfläche
- Flächen für Sonderfahrzeugtypen
- Räume für Services
- **Zwei Ebenen**
- **Fußgängerdurchgang** zwischen Bushaltestellen und Bahnsteig bleibt bestehen
- So niedrig wie möglich, so hoch wie nötig (Durchgangs- und Durchfahrtshöhen von Rampen und Treppen !)
- Gut befahrbare Rampe (ca. 5 %)
- Erdgeschoss leicht absenken (ca. 0,50 m), um Rampe in das OG nicht zu steil werden zu lassen, aber Durchgangshöhe für Fußgänger zu wahren
- **Direkter Steg zu den Bahnsteigen**
- Leichtbauweise möglich
- Transparente Fassaden (z.B. Lamellen)
- Natürliche Baustoffe (z.B. Holz)
- Dachbegrünung
- Option für Erweiterung nach oben offen halten (?)

Handlungskonzept

Architektonische Eckpunkte – Referenzbeispiel Fahrradstation Oranienburg



<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/neues-fahrradparkhaus-am-bahnhof-oranienburg>

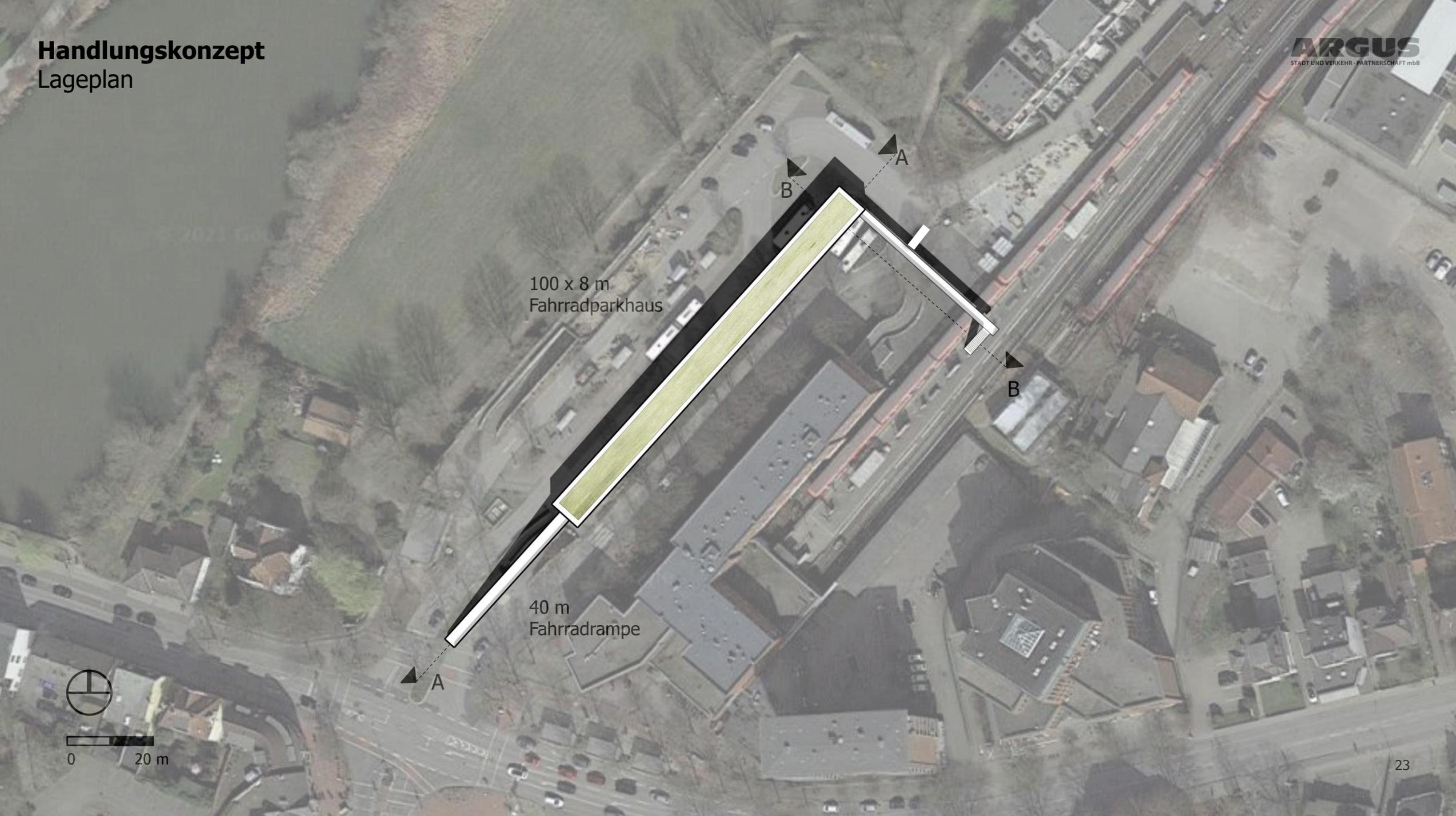
Handlungskonzept

Architektonische Eckpunkte – Referenzbeispiel Fahrradstation Dachau

Zweigeschossiges Fahrradparkhaus
am Bahnhof Dachau
für 1.200 Räder mit Premiummiet-
bereich



Handlungskonzept Lageplan



100 x 8 m
Fahrradparkhaus

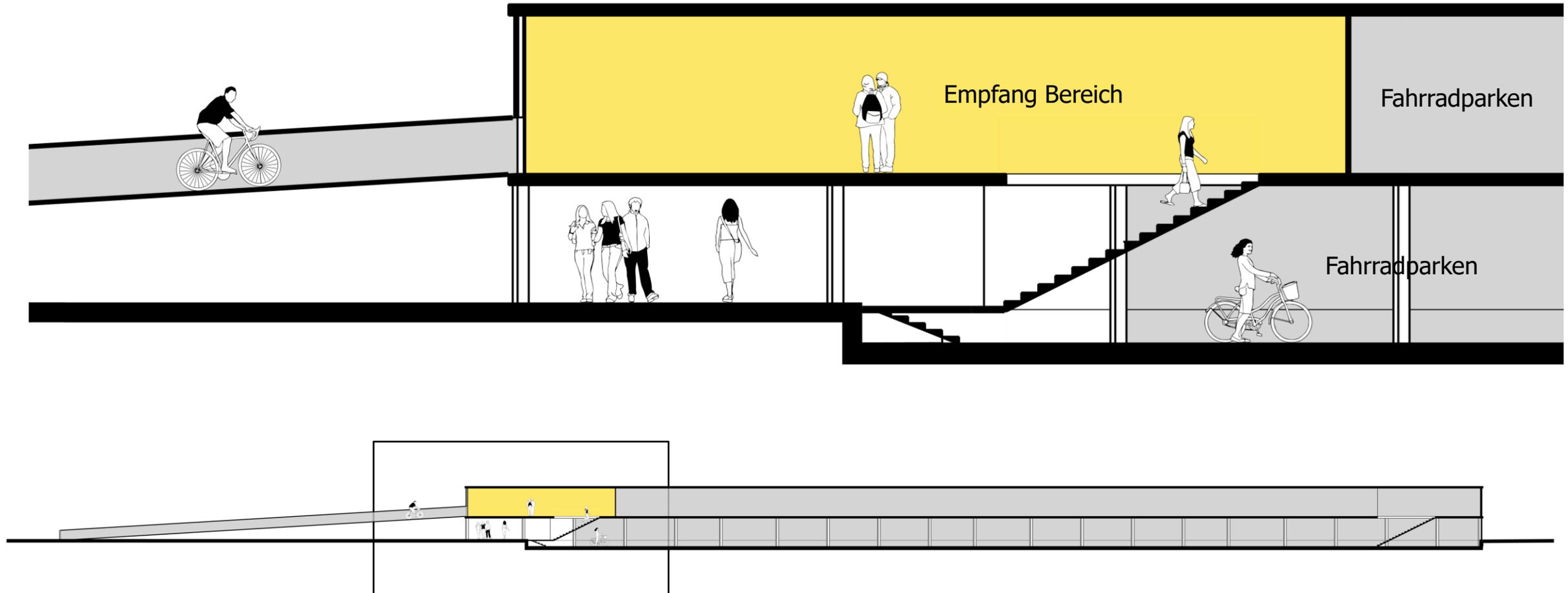
40 m
Fahrradrampe



0 20 m

Handlungskonzept

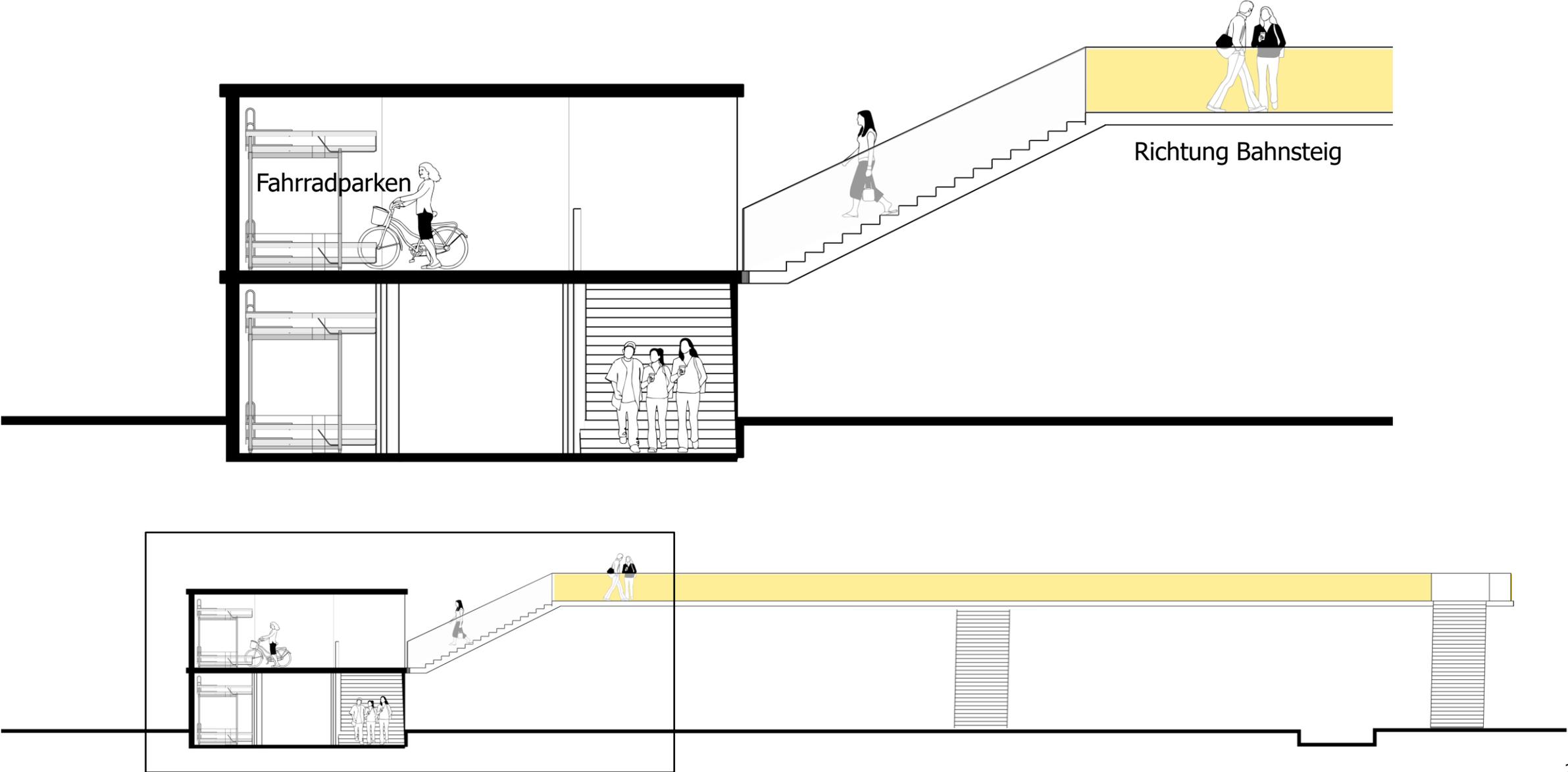
Längsschnitt A-A



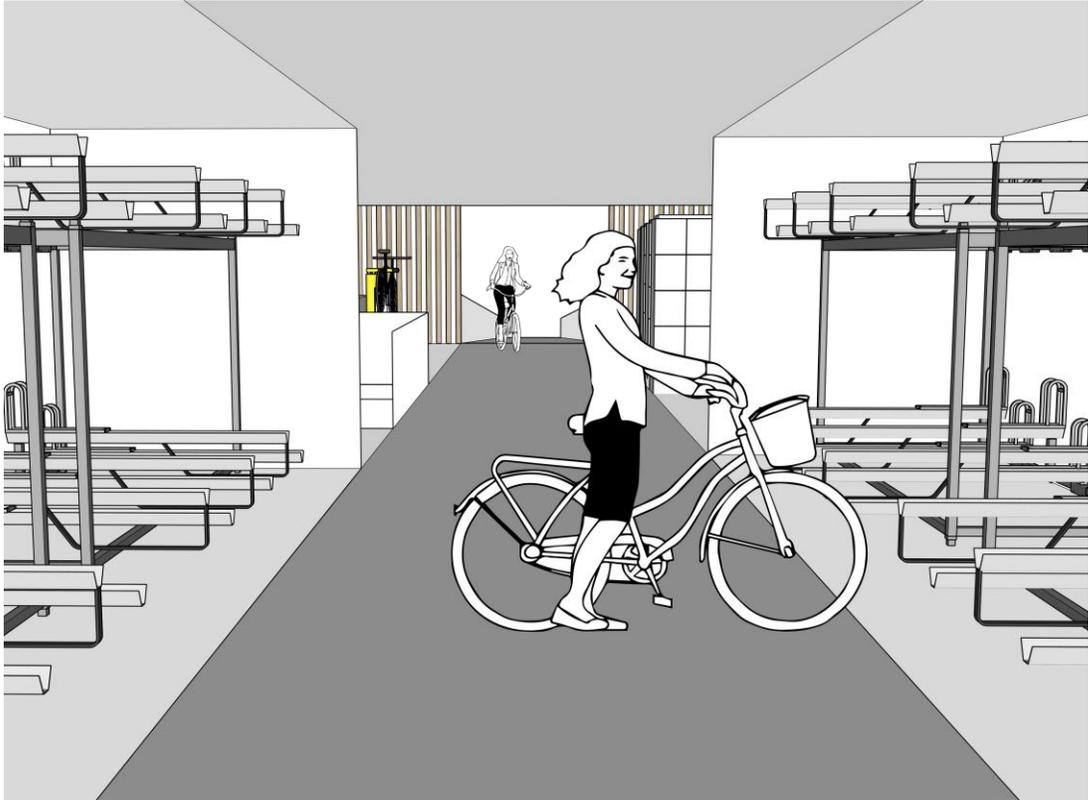
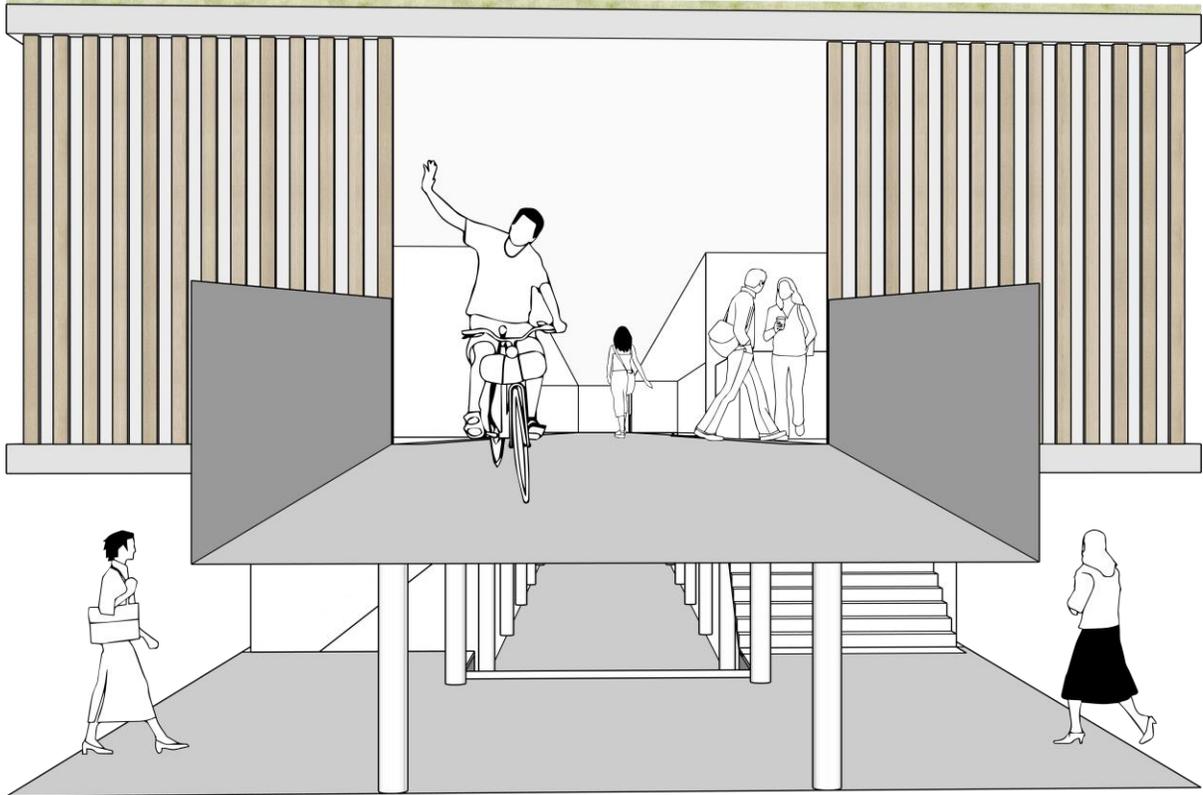
Reinfahren – Parken – zur S-Bahn gehen

Handlungskonzept

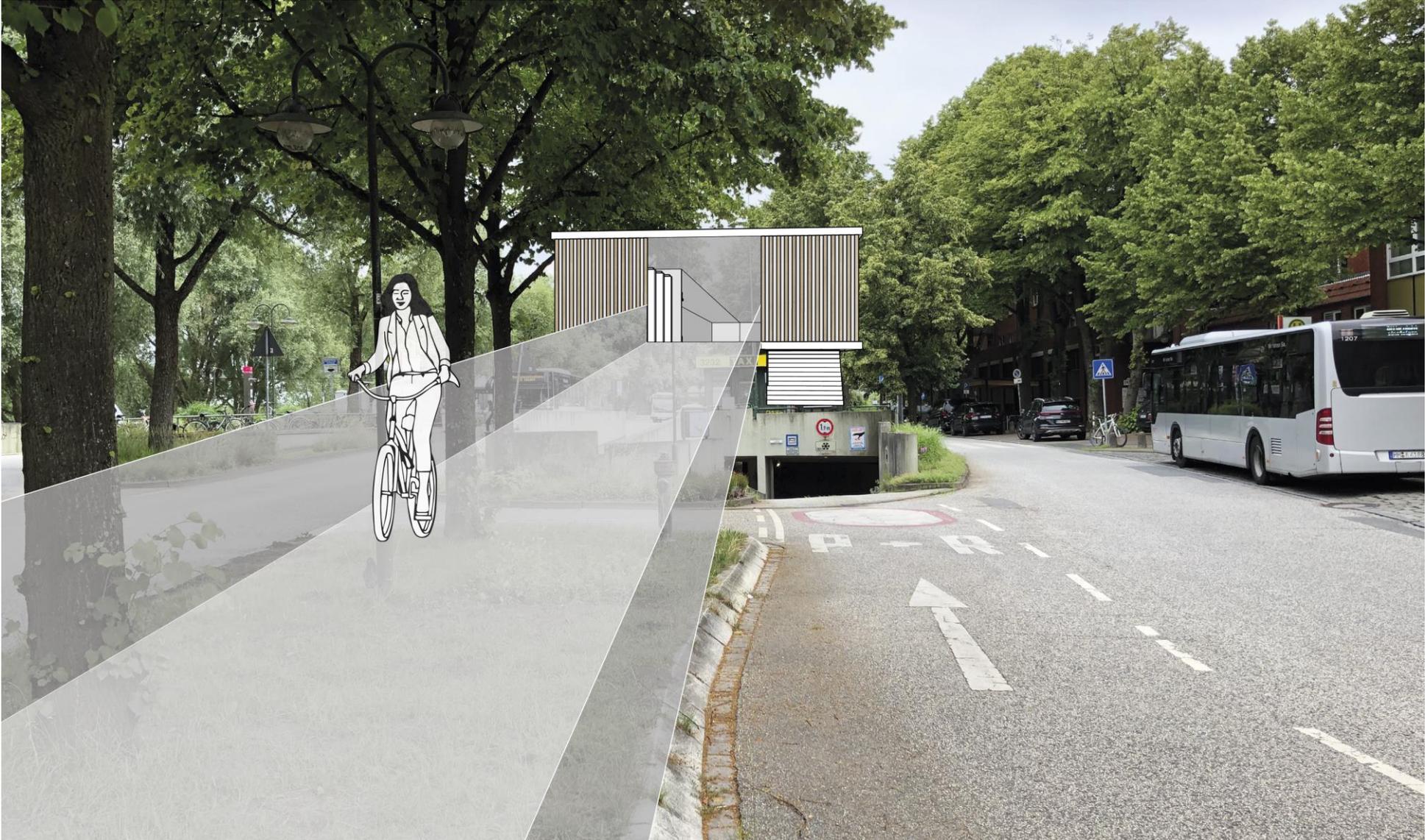
Querschnitt B-B



Handlungskonzept Animation



Handlungskonzept Animation



Handlungskonzept Animation



- Eine „**Mobilitätsdrehscheibe**“ mit dem Schwerpunkt Bike-and-Ride ist machbar.
- Die Realisierung verspricht ein großes – unverzichtbares – Umstiegspotenzial weg vom Auto.
- Qualität, einfache Handhabung, Preiswürdigkeit und aktive Bewerbung über einen längeren Zeitraum sind maßgebliche Erfolgsfaktoren.
- Es braucht einen versierten und motivierten Betreiber.
- Bike-and-Ride kann zu einer weit verbreitete, für alle Gruppen der Stadtgesellschaft nützliche Mobilitätsform werden.