



Mobilitätskonzept für die Stadt Wedel  
**Handlungsbaustein „Verknüpfung von Bahnhof und Bahnhofstraße“**

02.06.2022  
Markus Franke



## **Handlungsbedarf**

Knotenpunkt-Umgestaltung Bahnhofstraße / Mühlenstraße / Rosengarten

Folgenabschätzung der Knotenpunkt-Umgestaltung

Umgestaltung des Rathausplatzes

A street scene with a traffic light and a thought bubble overlay. The scene shows a multi-lane road with a crosswalk, a traffic light showing a green light, and several cars. In the foreground, a person is sitting on a bicycle. The background features buildings and trees. A large white thought bubble with a blue border is centered in the upper part of the image, containing text. Three smaller blue circles of varying sizes trail from the bottom right of the main bubble towards the traffic light.

Wartezeiten?  
Aufstellflächengröße?  
Querungsdistanzen?  
Regelakzeptanz?

Radverkehrsführung?  
Radverkehrs-  
geschwindigkeit?  
Sicherheit?





Klarheit der Radverkehrsführung?  
Sichtbarkeit / Vorhersehbarkeit?  
Überdimensionierung Kfz-  
Fahrstreifen?

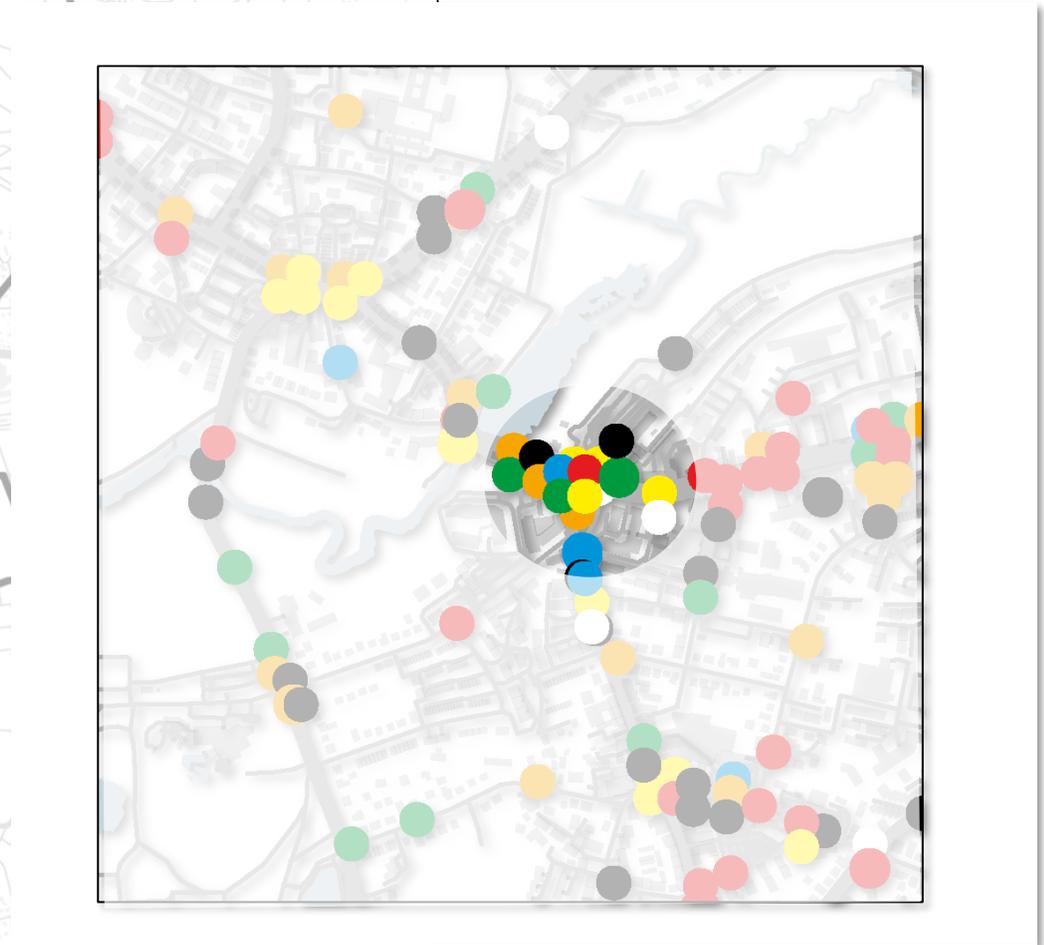
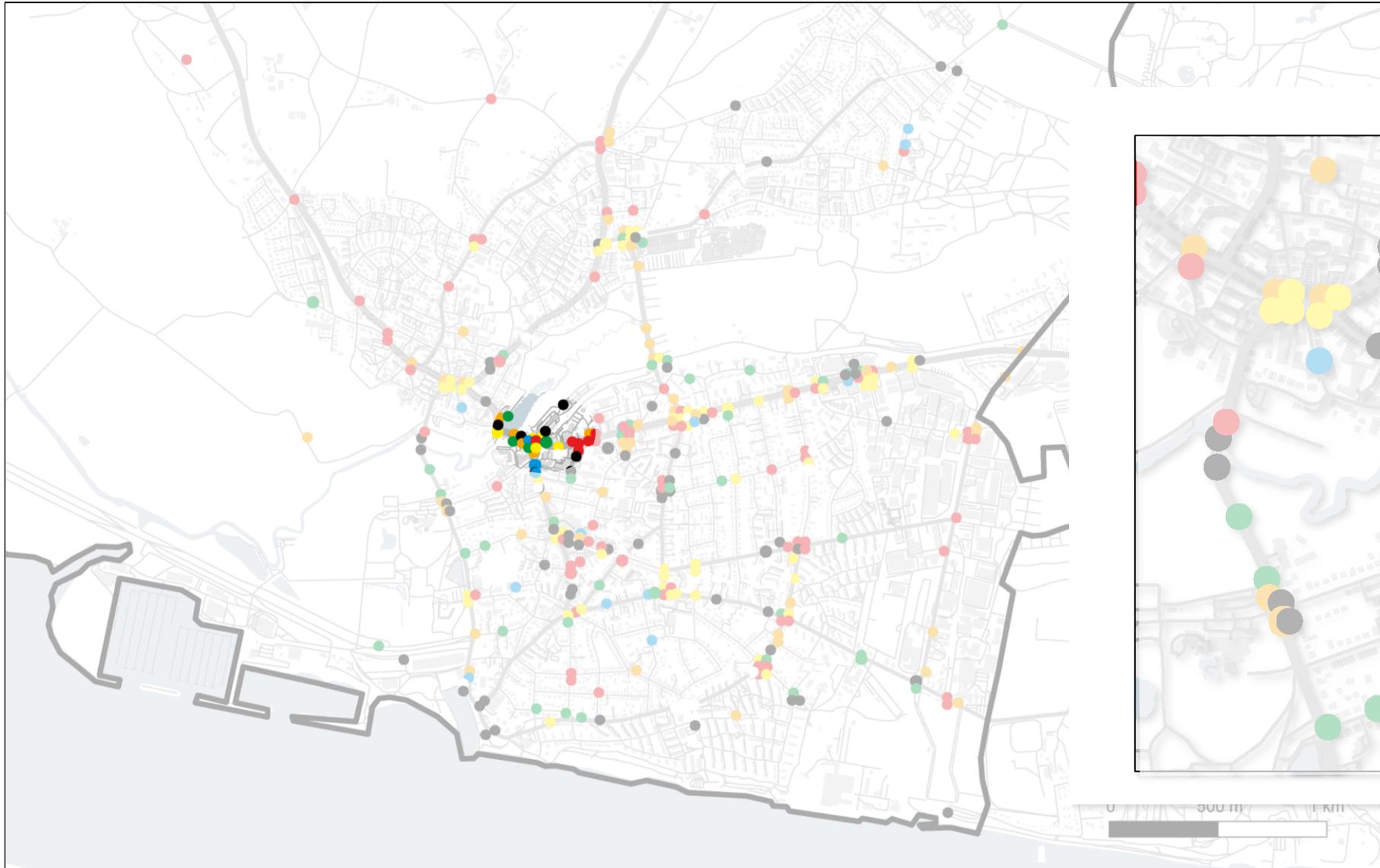
# Handlungsbedarf

## Ergebnisse der Online-Beteiligung - Alle Kategorien



# Handlungsbedarf

## Unfallgeschehen mit Personenschäden (2017 – 2019)



# Handlungsbedarf

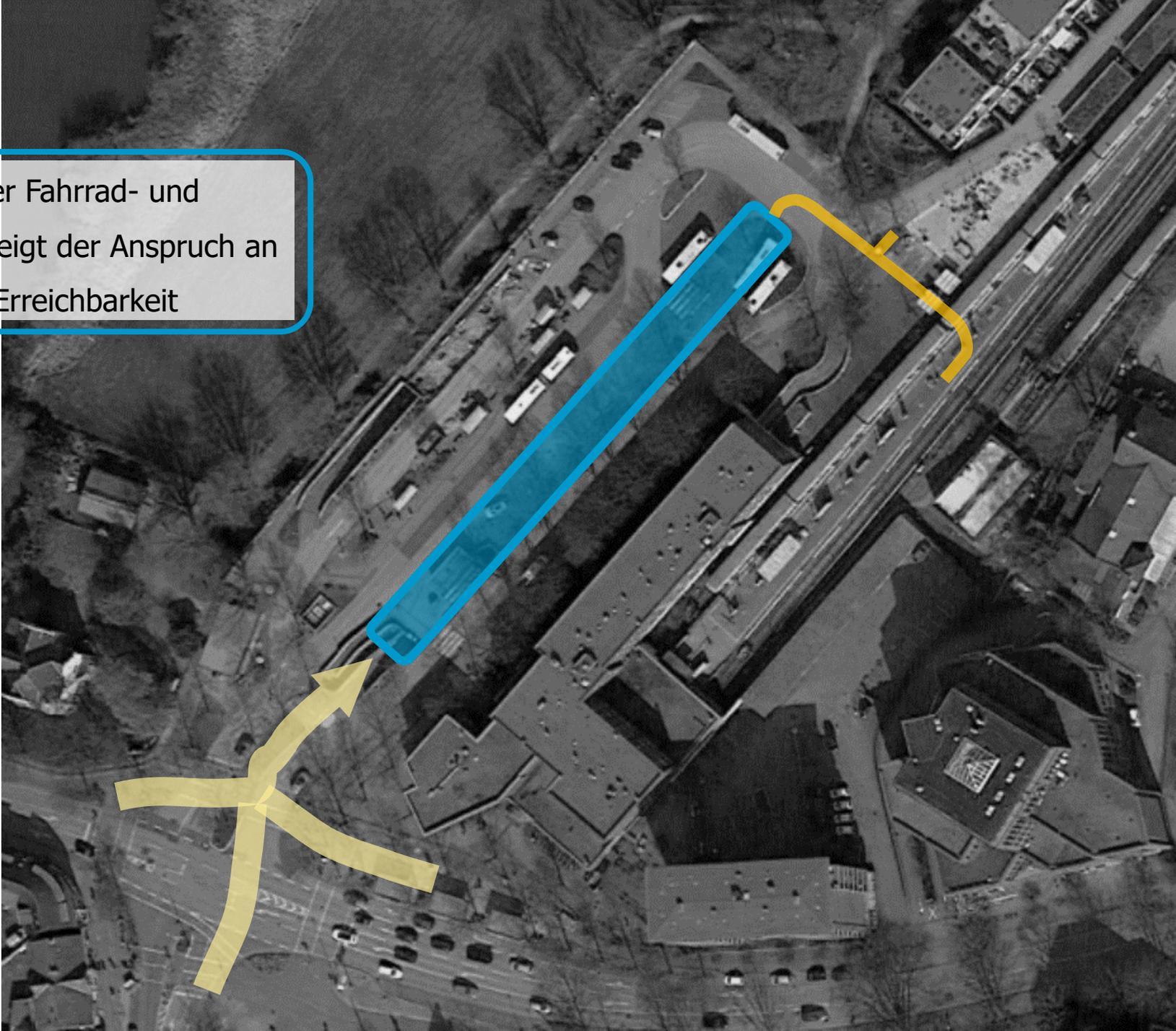
## Zusammenfassung

- **Wartezeiten** für Fußgänger:innen beim Erreichen und Verlassen des Bahnhofes über die Straße Rosengarten sind extrem lang
- Der geradeaus gerichtete Radverkehr aus der Straße Rosengarten wird von rechts-abbiegenden Kfz schlecht / spät gesehen, bei eher hohen Geschwindigkeiten von Kfz und Rad
- Der Radverkehr und der Fußverkehr befinden sich vor dem Bahnhof in einer gefährlichen **Konfliktsituation**
- Am Rathausplatz fehlt eine eindeutige und direkte Radverkehrsführung in Richtung Bahnhof
- Die Aufstellbereiche des Kfz-Verkehrs sind überdimensioniert – eigene Fahrstreifen für sehr untergeordnete, schwache Ströme
- Dies hat auch Auswirkungen auf den **städtebaulichen Gesamteindruck** des Eingangs zur Innenstadt
- Dies hat auch lange Querungsdistanzen und folglich kapazitätsmindernde Räumzeiten zur Folge
- Die Beschwerdelage im Zuge der Online-Beteiligung ist eine der intensivsten in ganz Wedel
- Das **Unfallgeschehen** ist auffällig hoch und facettenreich



## Handlungsbedarf

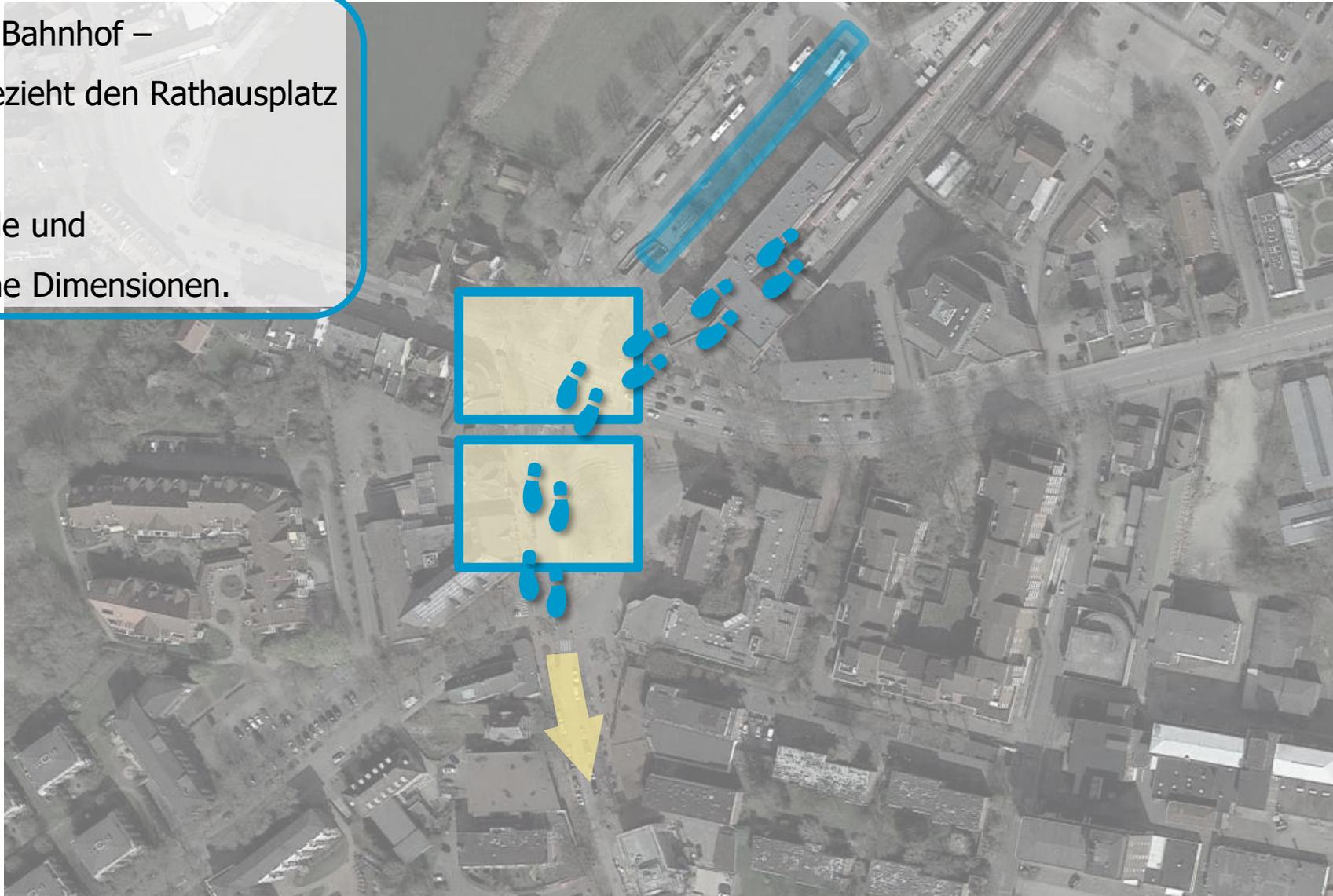
Mit der Anlage einer Fahrrad- und Mobilitätsstation steigt der Anspruch an eine gute Fahrrad-Erreichbarkeit



## Handlungsbedarf

Die Verknüpfung Bahnhof –  
Bahnhofstraße bezieht den Rathausplatz  
mit ein.

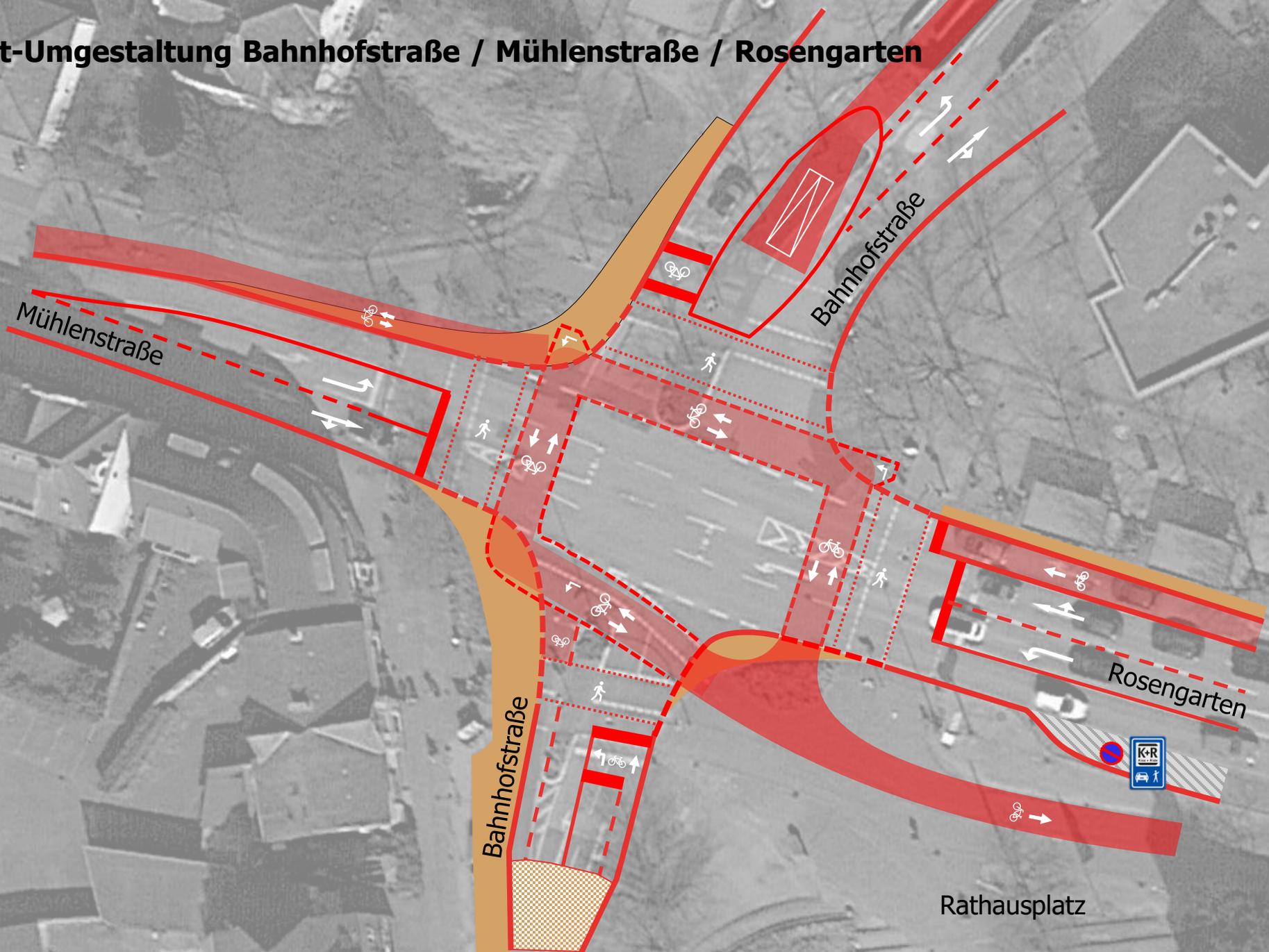
Sie hat funktionale und  
stadtgestalterische Dimensionen.



- 
- Handlungsbedarf
  - Knotenpunkt-Umgestaltung Bahnhofstraße / Mühlenstraße / Rosengarten**
  - Folgenabschätzung der Knotenpunkt-Umgestaltung
  - Umgestaltung des Rathausplatzes

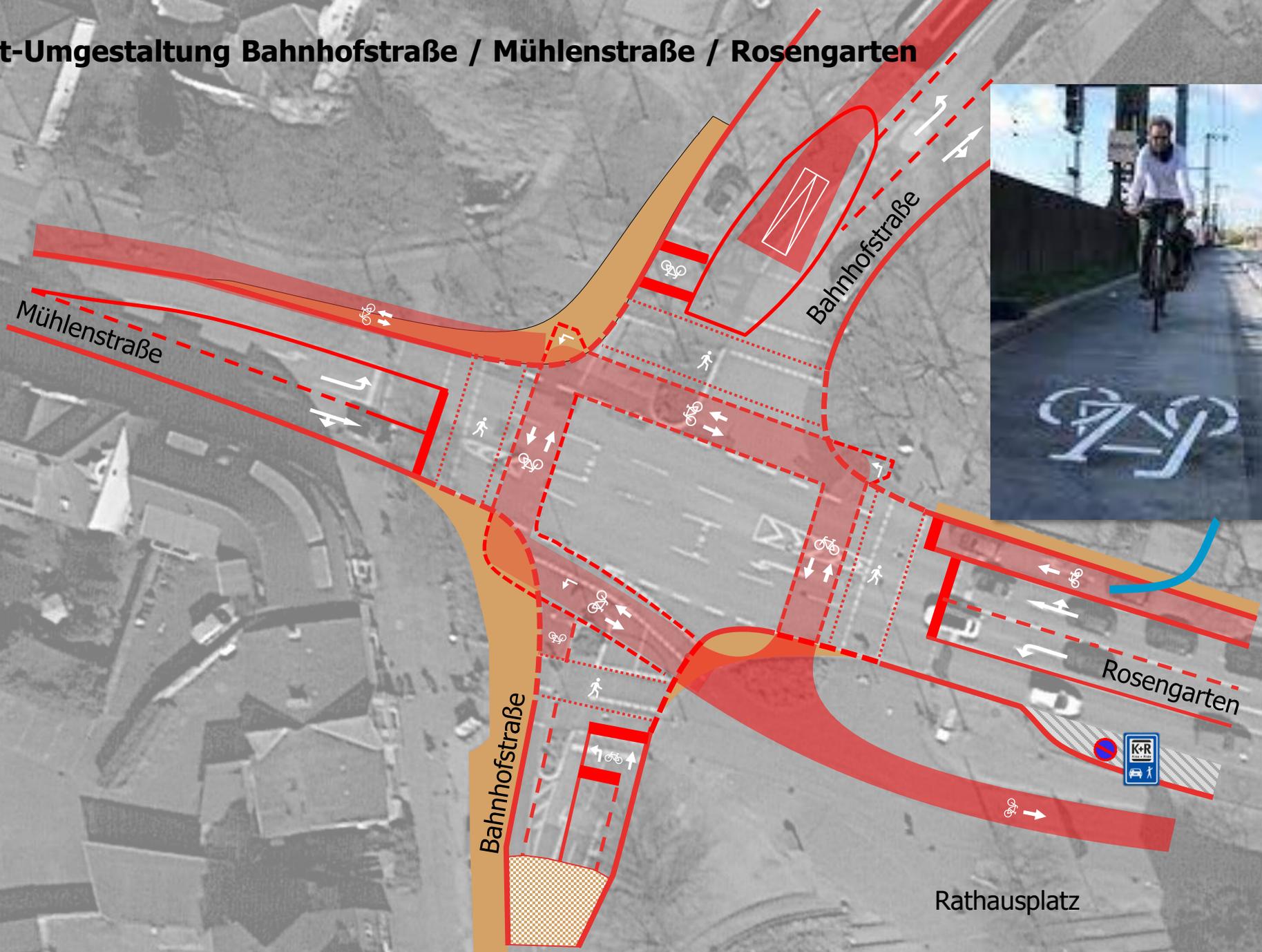
# Knotenpunkt-Umgestaltung Bahnhofstraße / Mühlenstraße / Rosengarten

Entwurf



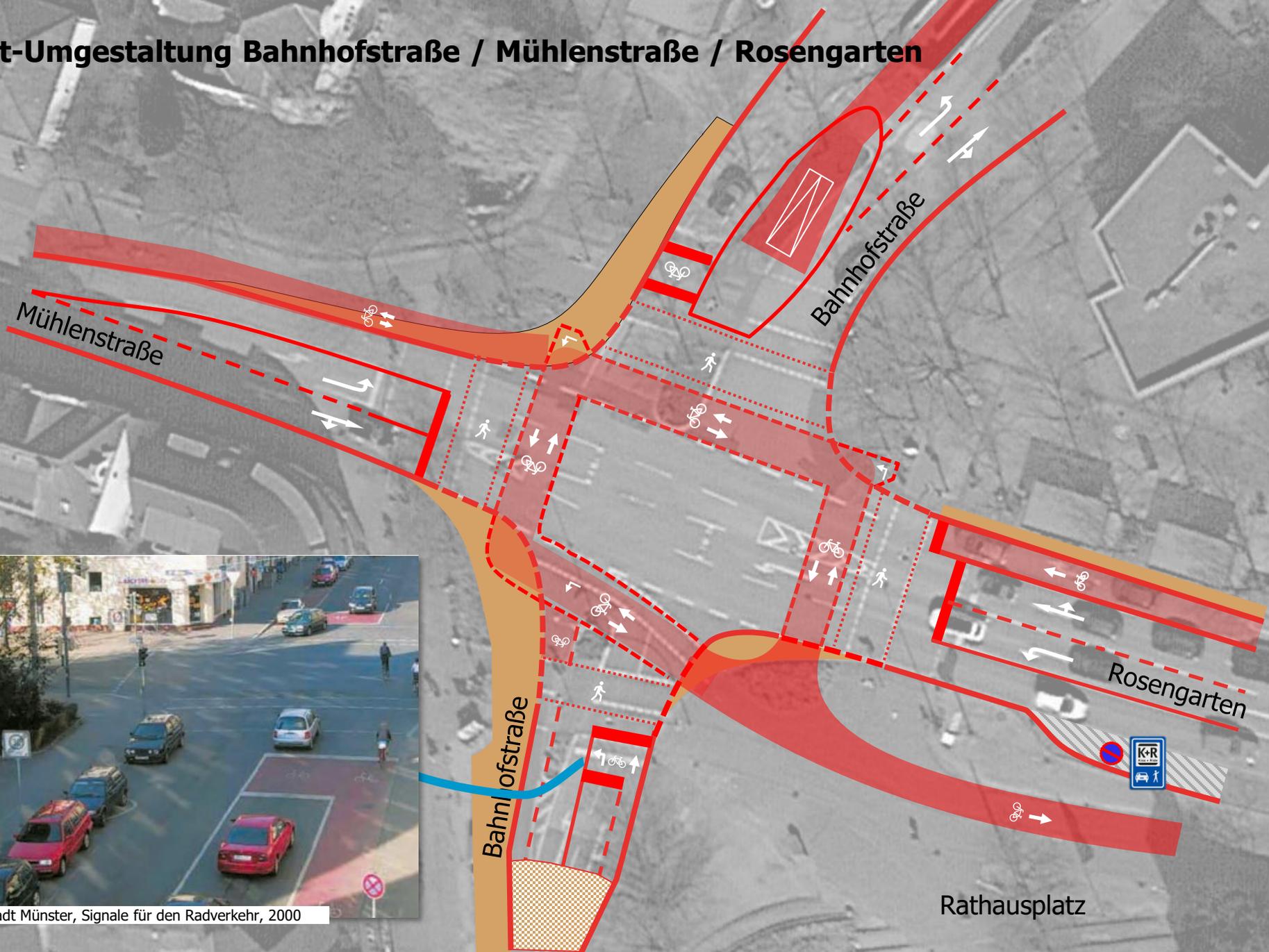
# Knotenpunkt-Umgestaltung Bahnhofstraße / Mühlenstraße / Rosengarten

Entwurf



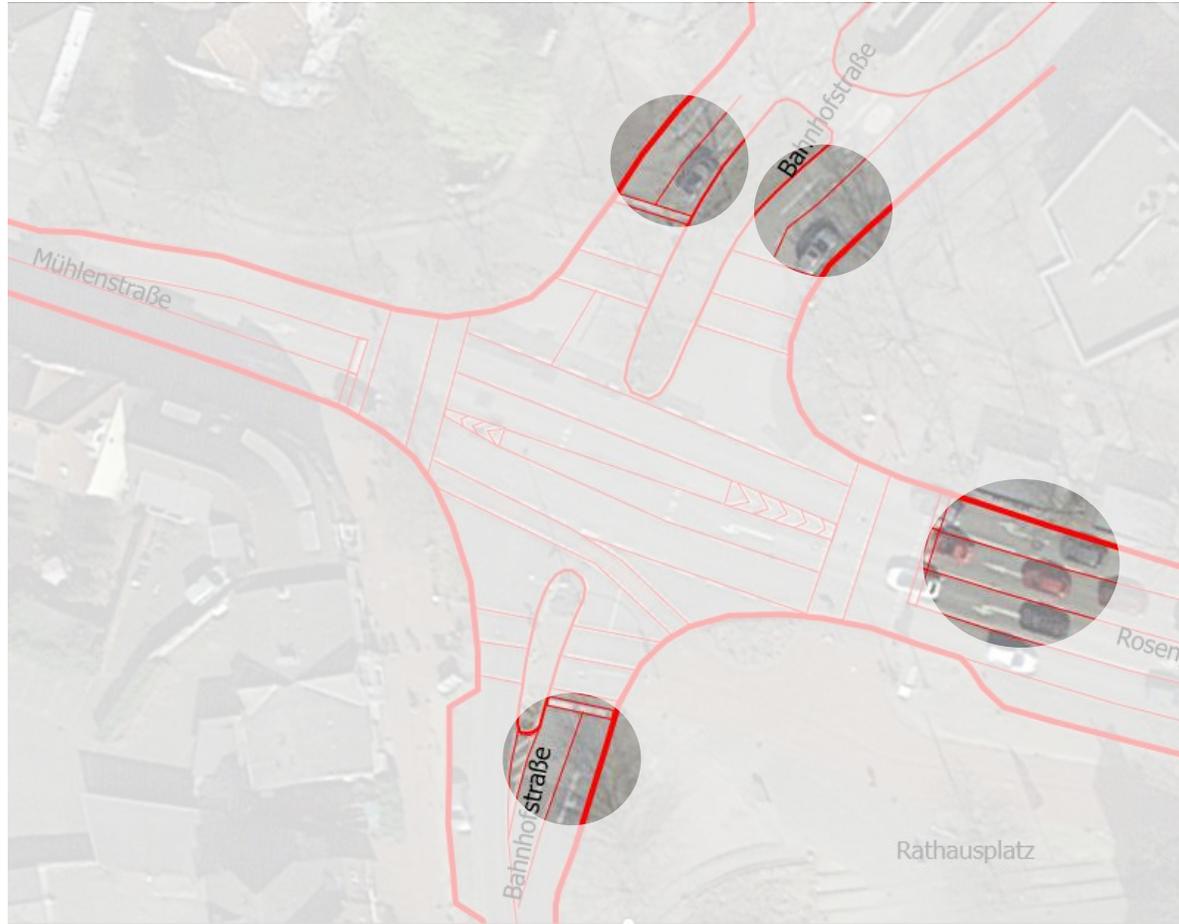
# Knotenpunkt-Umgestaltung Bahnhofstraße / Mühlenstraße / Rosengarten

Entwurf

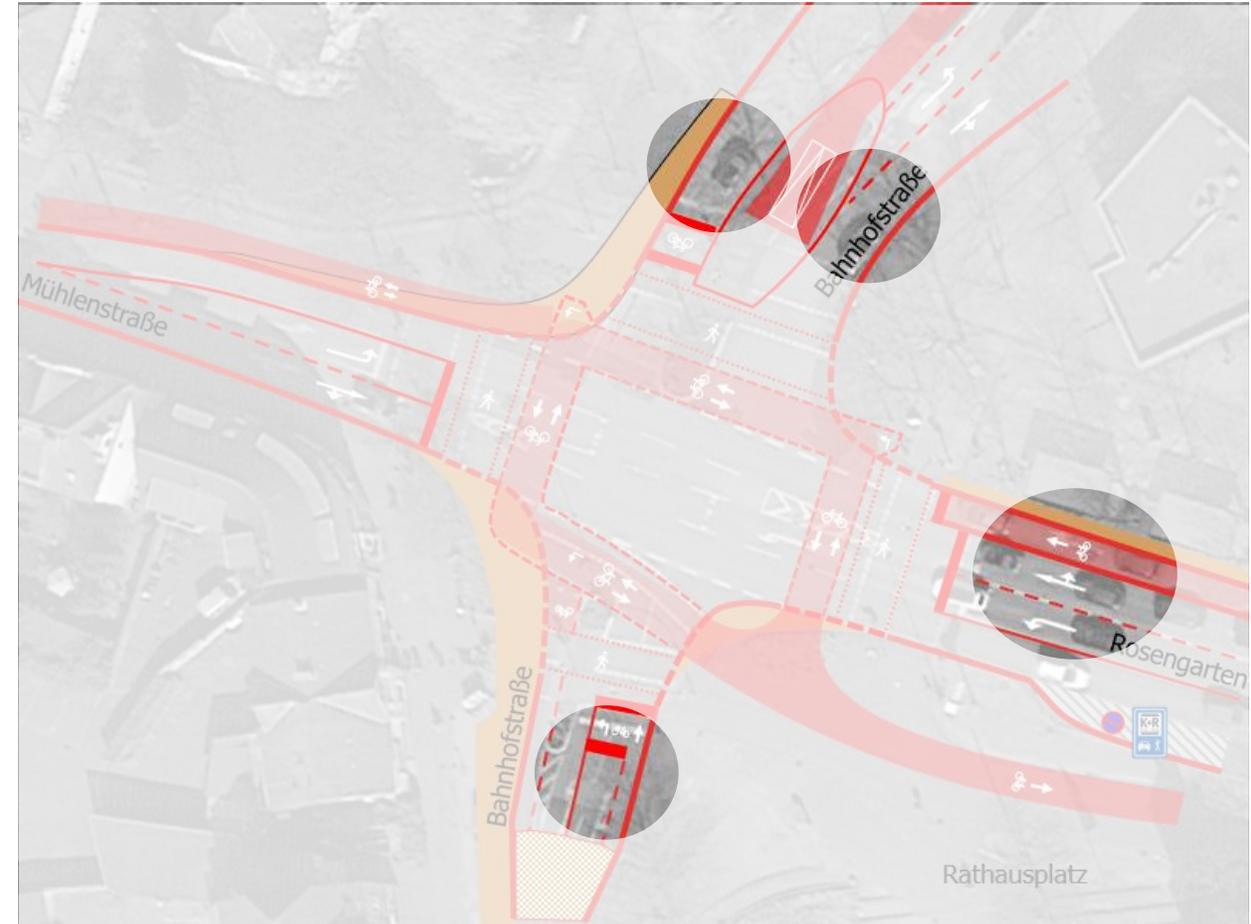


# Knotenpunkt-Umgestaltung Bahnhofstraße / Mühlenstraße / Rosengarten

## Fahrstreifenreduzierung



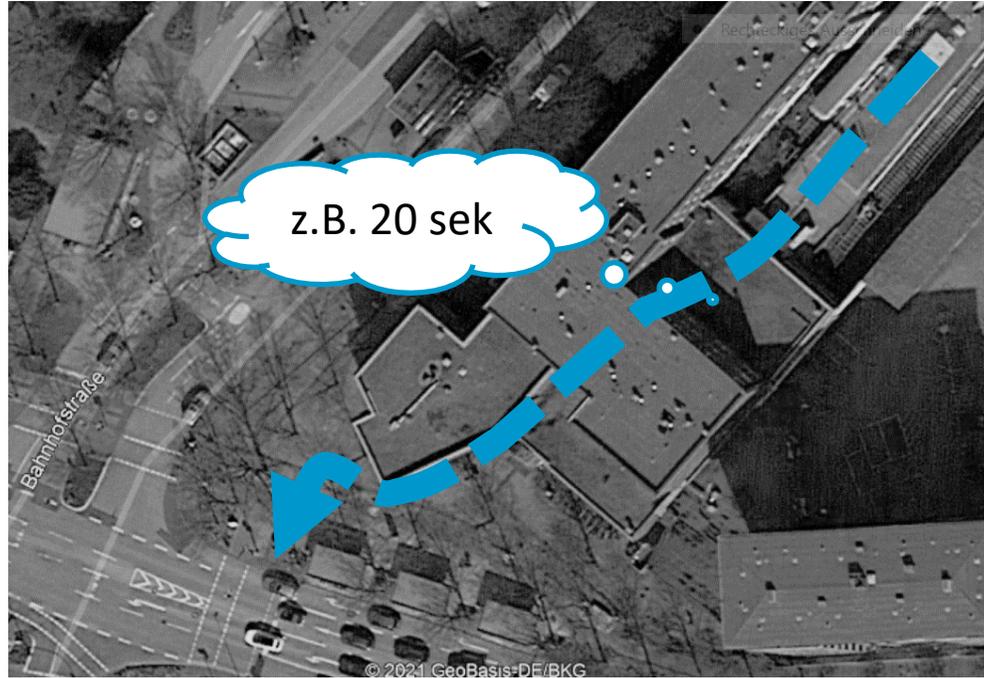
Bestand



Entwurf

# Knotenpunkt-Umgestaltung Bahnhofstraße / Mühlenstraße / Rosengarten

Pilotversuch: Datenaustausch S-Bahn-Halt und Signalsteuerung

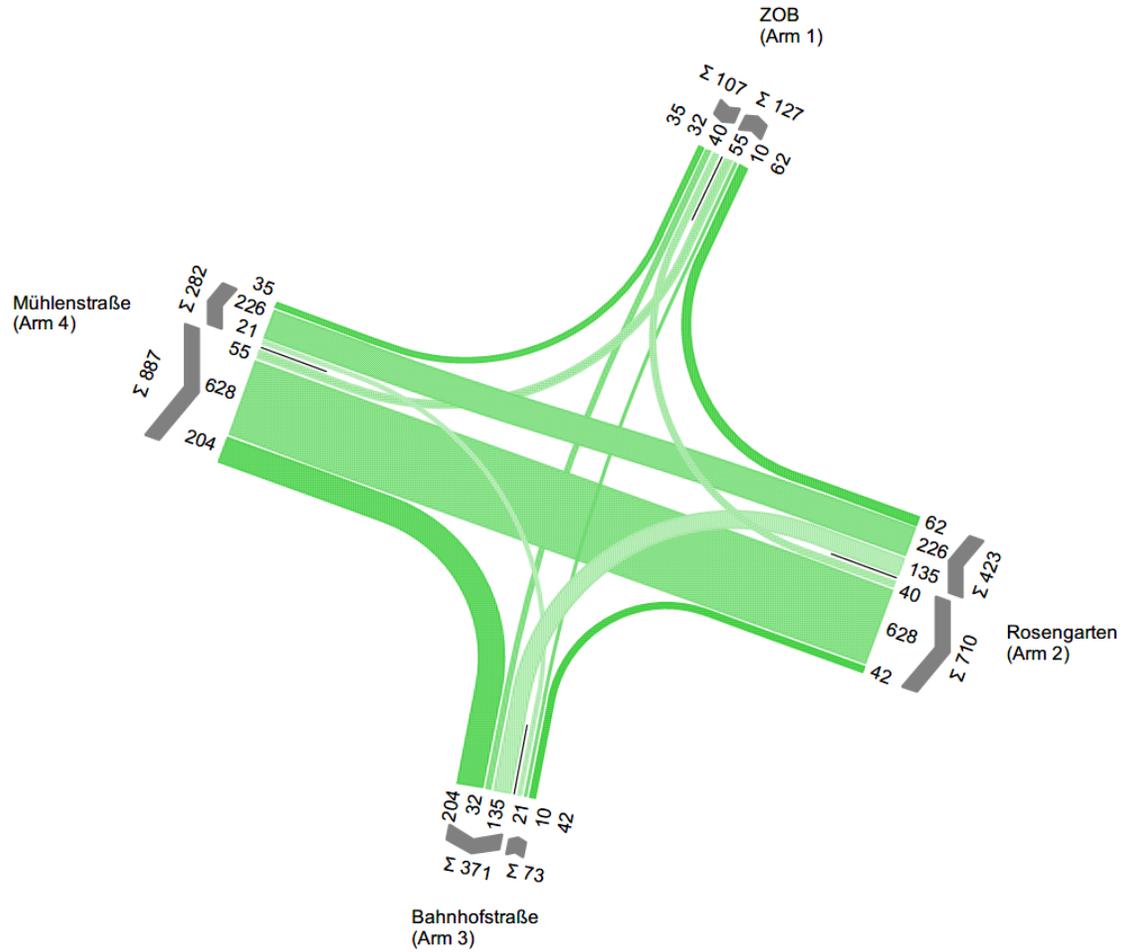


**Grünzeit-  
verlängerung nach  
S-Bahn-Ankunft**

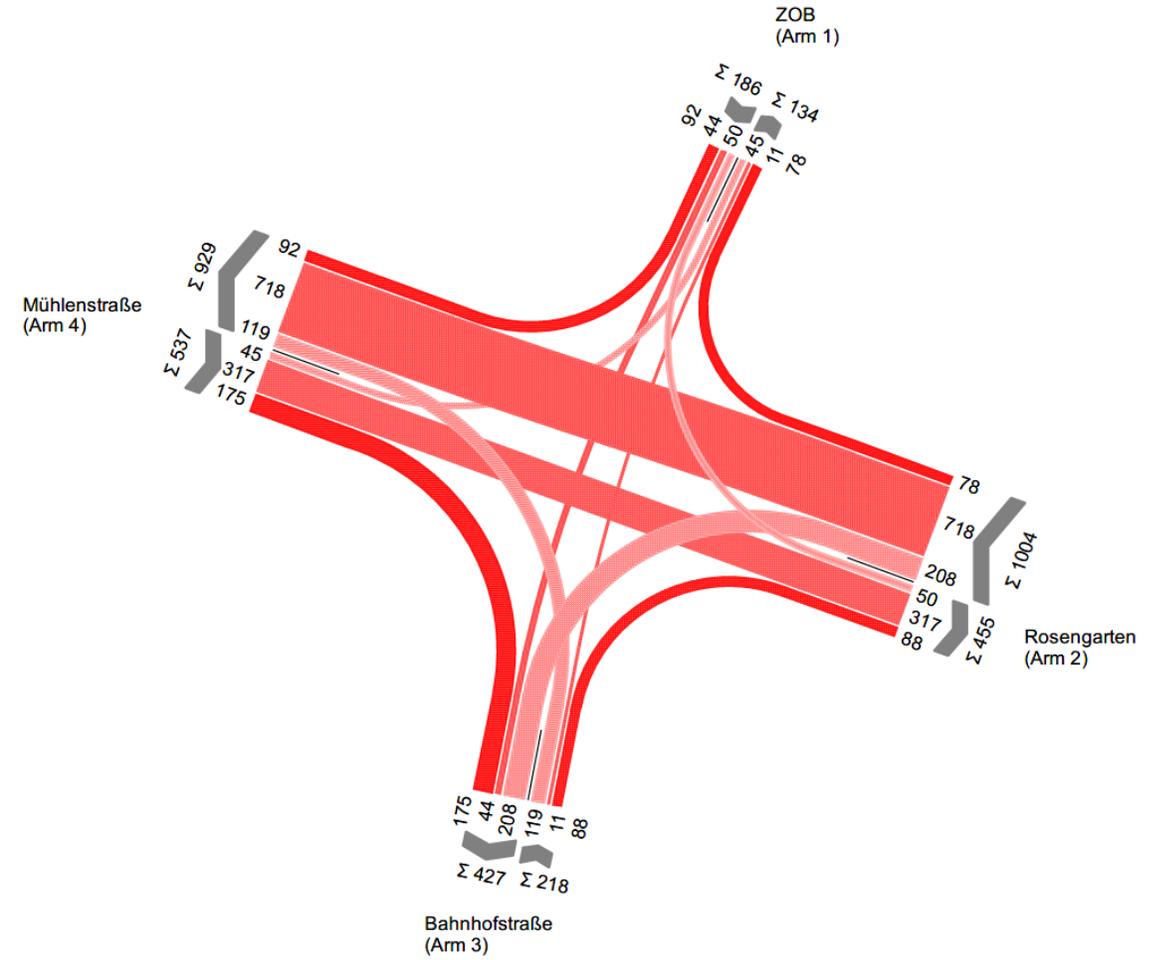
- Handlungsbedarf
- Knotenpunkt-Umgestaltung Bahnhofstraße / Mühlenstraße / Rosengarten
- Folgenabschätzung der Knotenpunkt-Umgestaltung**
- Umgestaltung des Rathausplatzes

# Folgenabschätzung der Knotenpunkt-Umgestaltung

## Kapazitätsprüfung - Verkehrszählung 2016



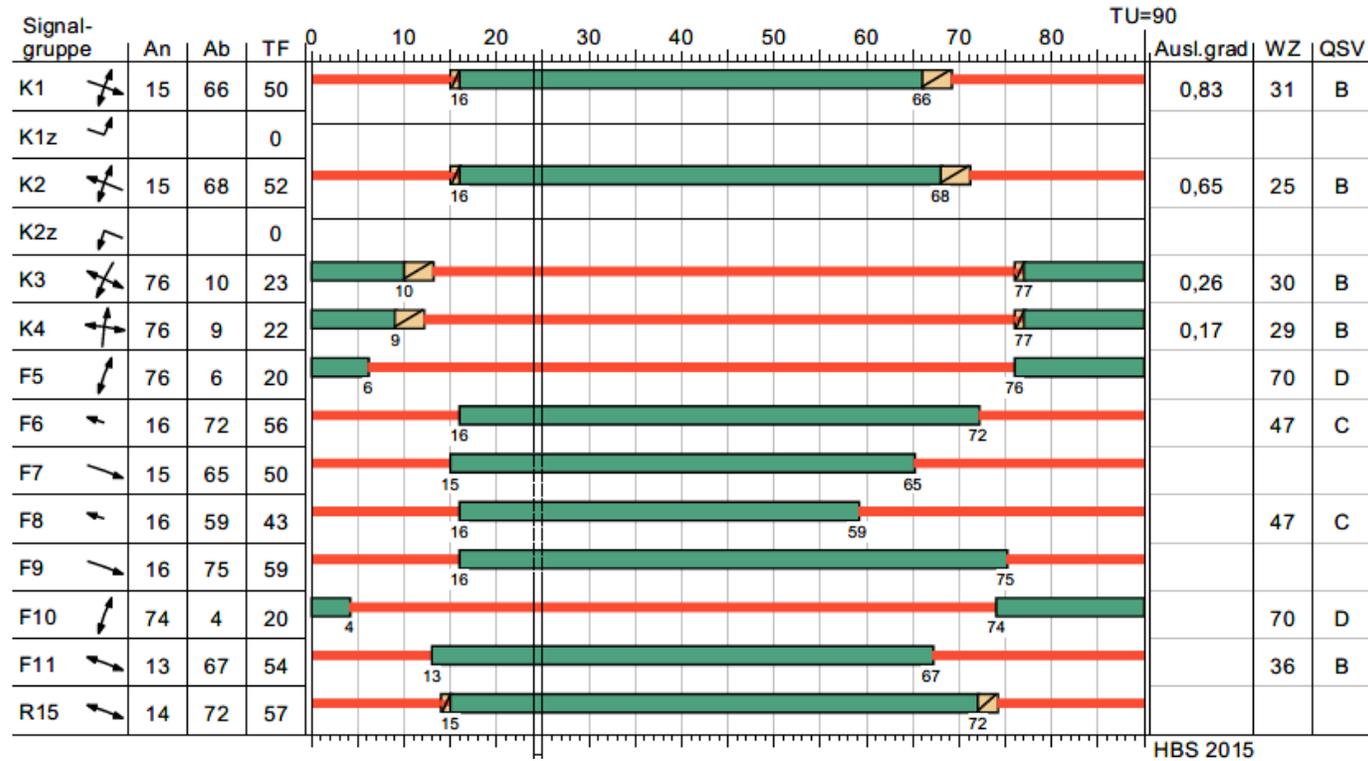
Morgenspitzenstunde



Abendspitzenstunde

# Folgenabschätzung der Knotenpunkt-Umgestaltung

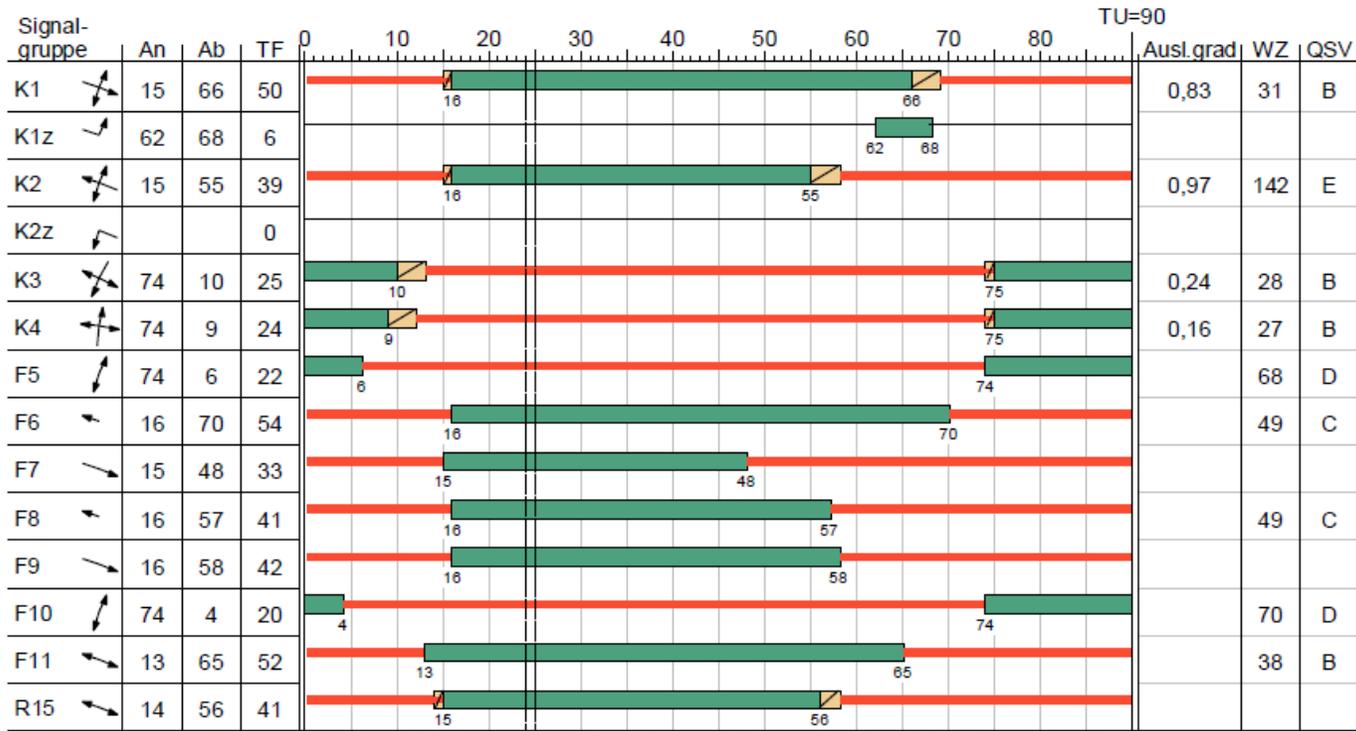
## Kapazitätsprüfung Morgenspitze



QSV	t <sub>w</sub>
A	≤ 20s
B	≤ 35s
C	≤ 50s
D	≤ 70s
E	> 70s
F	q > C

# Folgenabschätzung der Knotenpunkt-Umgestaltung

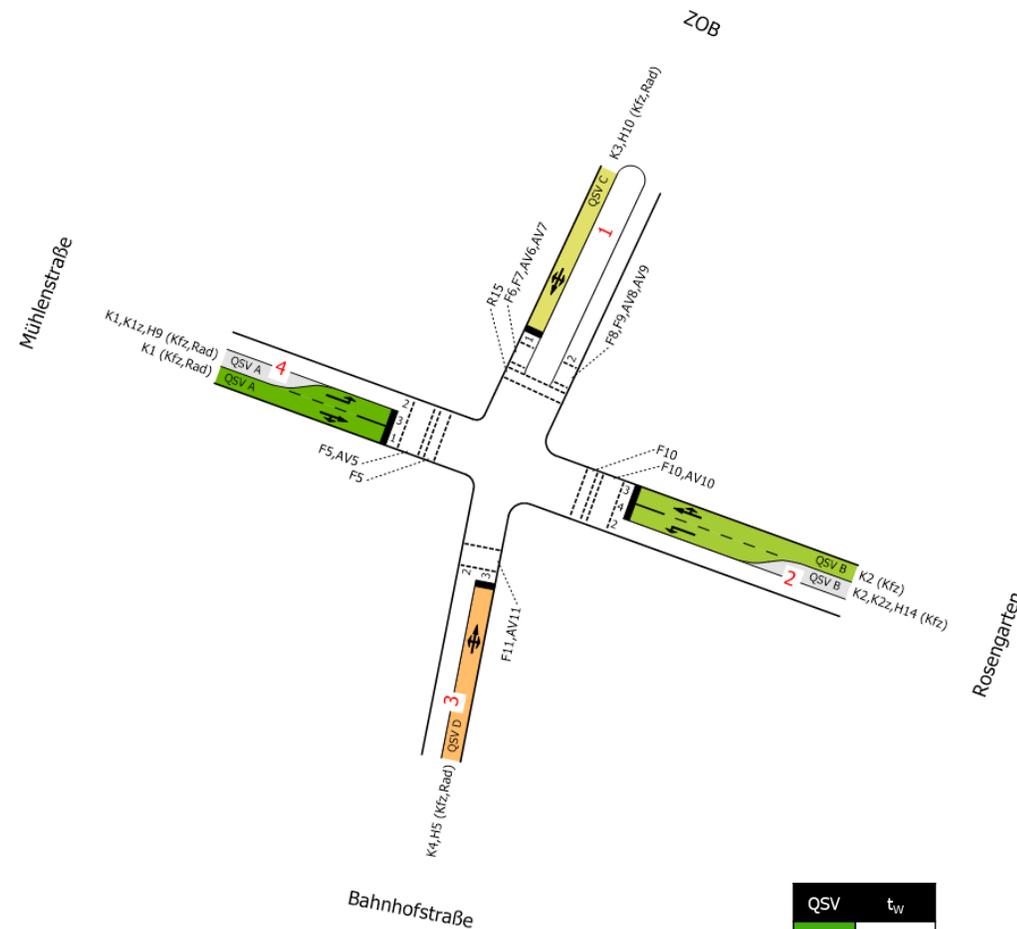
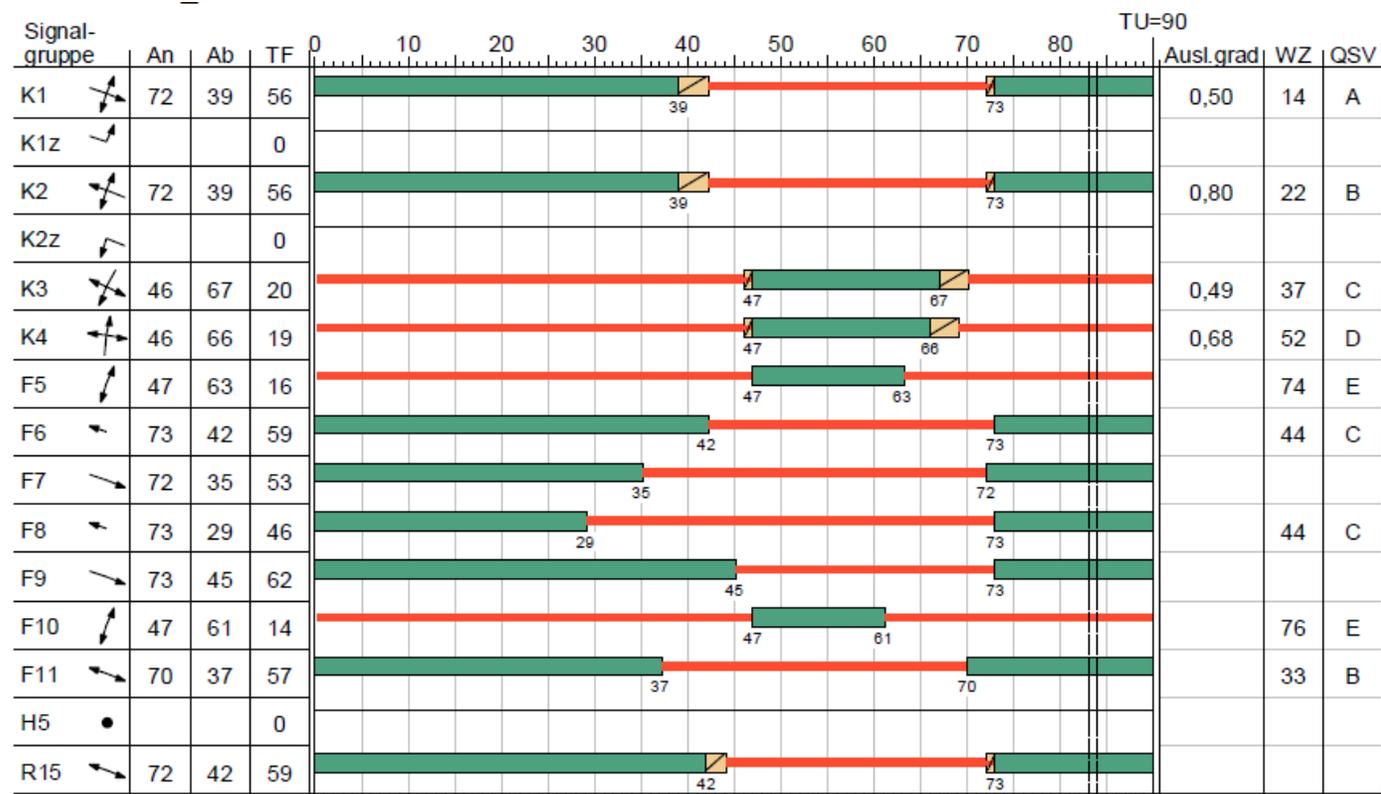
Kapazitätsprüfung Morgenspitze – mit Nachlauf Linksabbieger Richtung Bahnhof (Busanforderung)



QSV	t <sub>w</sub>
A	≤ 20s
B	≤ 35s
C	≤ 50s
D	≤ 70s
E	> 70s
F	q > C

# Folgenabschätzung der Knotenpunkt-Umgestaltung

## Kapazitätsprüfung Abendspitze



QSV	t <sub>w</sub>
A	≤ 20s
B	≤ 35s
C	≤ 50s
D	≤ 70s
E	> 70s
F	q > C

## Folgenabschätzung der Knotenpunkt-Umgestaltung

Weiterführende Überlegungen zu den Prognosegrundlagen der Kapazitätsprüfung

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

- Nördliche Verbindungsstraße und Ausbau Aural nehmen auch städtische Durchgangsverkehre auf und 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 spitzenstunden-relevant !)
- Dem stehen Zunahmen im Zuge der Stadtentwicklung gegenüber, die vorauss. jedoch geringer sind

→ Folglich liegen die Ergebnisse der Kapazitätsprüfung (die ohne diese Abnahmen berechnet worden sind) auf der sicheren Seite bzw. lassen sogar **noch weitere Spielräume** offen

\* vgl. MiD-Untersuchungen im Jahresvergleich

# Folgenabschätzung der Knotenpunkt-Umgestaltung

## Zusammenfassung

- ✓ **Wartezeiten für Fußgänger:innen** beim Erreichen und Verlassen des Bahnhofes über die Straße Rosengarten werden – möglicherweise erheblich - abgekürzt
- ✓ Die **Erreichbarkeit** der potenziellen Fahrradstation sowie des gesamten Bahnhofsumfeldes **mit dem Rad** wird optimiert
- ✓ Der geradeaus gerichtete Radverkehr aus der Straße Rosengarten wird frühzeitig in das Sichtfeld der Kfz-Fahrer:innen geführt
- ✓ Der **Radverkehr und der Fußverkehr vor dem Bahnhof** werden getrennt, die Konfliktsituation wird deutlich entschärft
- ✓ Am Rathausplatz wird eine eindeutige, direkte und bevorrechtigte Radverkehrsführung in Richtung Bahnhof geschaffen
- ✓ Die Radverkehrsführung auf der Mühlenstraße kann auf einem ausreichend breiten Zweirichtungsradweg auch subjektiv sicher angelegt werden und mit dem Ernst-Barlach-Weg verknüpft werden
- ✓ Die Leistungsfähigkeit und Wartezeiten des Kfz-Verkehr bleiben in einer ausreichenden Qualität erhalten
- ✓ Die Verkleinerung und Gliederung der Verkehrsfläche wirkt sich städtebaulich positiv auf die **Innenstadteingangscharakteristik** aus
- ✓ Eine (erhebliche) Abnahme der Unfallhäufigkeit kann berechtigterweise erhofft werden



- Handlungsbedarf
- Knotenpunkt-Umgestaltung Bahnhofstraße / Mühlenstraße / Rosengarten
- Folgenabschätzung der Knotenpunkt-Umgestaltung
- Umgestaltung des Rathausplatzes**

Warum braucht Wedel eine Umgestaltung  
des Rathausplatzes ?

Innenstadteingang?  
Visitenkarte?  
Platzcharakter?



S 200  
2,3  
1,3

Bitte beachten:  
1,5m  
Kein Platz für Abstand?  
Dann auch draußen Maske tragen!  
Maskenpflicht wurde aufgehoben, aber wir empfehlen uns weiterhin gemeinsam gegen Corona.



Innenstadteingang?  
Visitenkarte?  
Platzcharakter?

P<sub>1</sub> Gorch-Fock-Str.

CDU  
Michael  
von Abercron  
Kommunikations- und  
Marketingexperte



Radverkehrsführung ?  
Radverkehrsqualität ?



Radverkehrsführung ?  
Radverkehrsqualität ?



Stadtplatz-Charakter ?  
Flächen für Gastronomie  
und Aufenthalt ?



Radverkehrsführung ?  
Spaß am Flanieren ?



Spaß am Flanieren ?  
Stadtraumqualität ?



# Umgestaltung des Rathausplatzes

## Zusammenfassung der Anlässe

- Die Platzsituation stellt eine großzügige, offene Geste dar, der Platz wird als solcher aber nicht wahrgenommen
- Der Zugang in die Innenstadt vom Bahnhof aus sowie vom Wedeler Norden aus ist diffus
- Die Gebäude und Erdgeschossnutzungen auf der Westseite der Bahnhofstraße sind abgehängt vom Rathausplatz und haben wenig Fläche für eine platzbelebende Außengastronomie
- Insgesamt wird der Rathausplatz wegen eines eher geringen / bedeutungsschwachen Verkehrsstroms unnötigerweise eingeengt
- Die Verkehrsflächen sind insgesamt überdimensioniert
- Es fehlt eine eindeutige und direkte Radverkehrsführung in Richtung Bahnhof

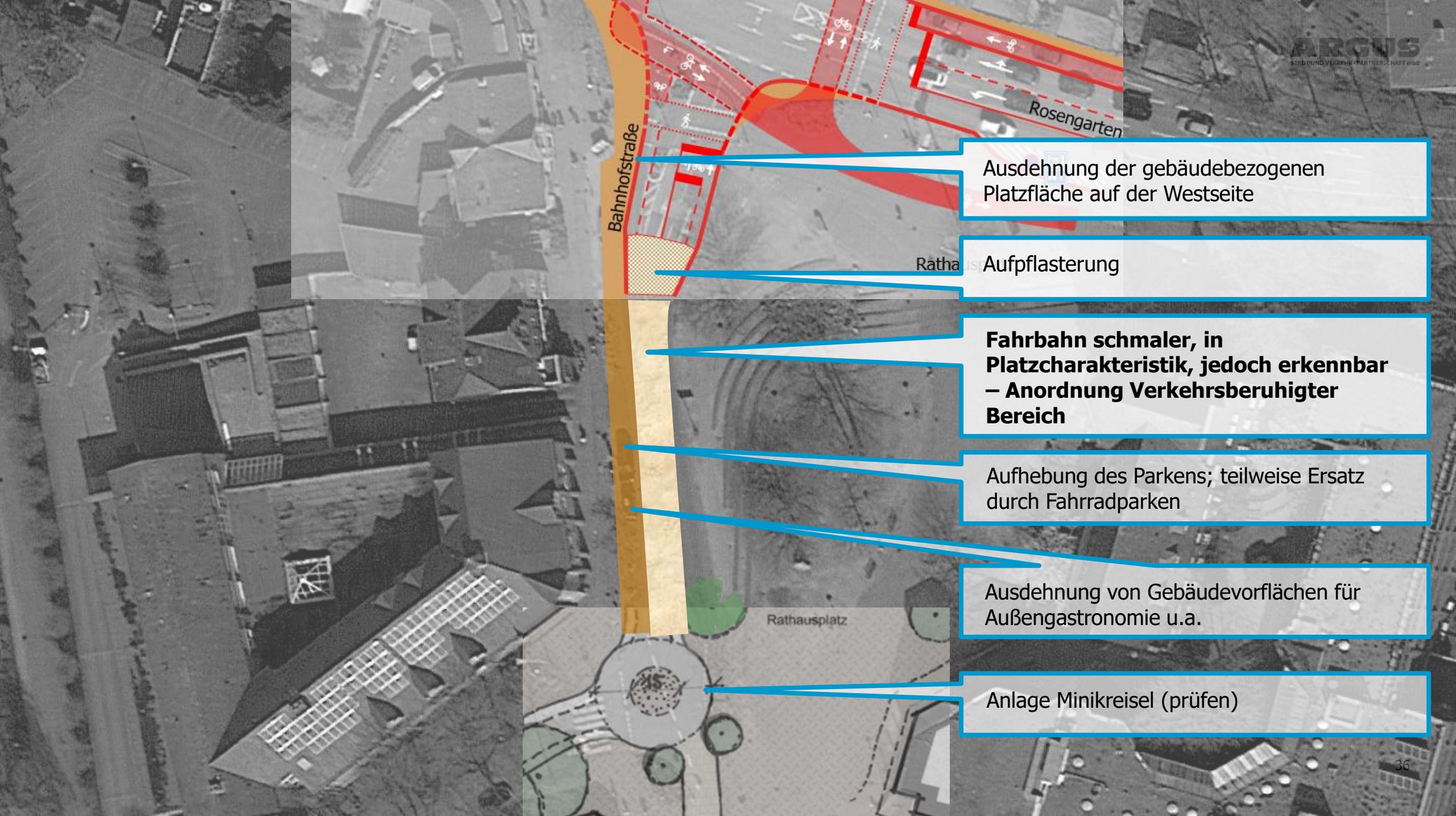


Wie könnte eine Umgestaltung des  
Rathausplatzes aussehen ?

# Umgestaltung des Rathausplatzes

## Ziele

- Rathausplatz als Platz herausarbeiten
- Gebäudezeile im Westen anschließen
- Fahrbahn integrieren und gestalterisch unterordnen
- Aufenthalt und Fußverkehr fördern
- Verkehrsfunktionen grundsätzlich weiter ermöglichen



Bahnhofstraße

Ausdehnung der gebäudebezogenen Platzfläche auf der Westseite

Rathaus

Aufpflasterung

**Fahrbahn schmäler, in Platzcharakteristik, jedoch erkennbar – Anordnung Verkehrsberuhigter Bereich**

Aufhebung des Parkens; teilweise Ersatz durch Fahrradparken

Ausdehnung von Gebäudevorflächen für Außengastronomie u.a.

Rathausplatz

Anlage Minikreisel (prüfen)



STADTHAUS

STOP

→

Steff-Lange-Platz

Muse



**fohl** GERÜSTBAU  
TEL. 0203-  
49 24 98

**Rüdiger  
Wittbrodt**  
TEL: 0203 / 34 70 54

STOP

P



GER HOTEL  
GER HOF

OTEL

Seppelanger  
HOTEL

König-Heinrich-Platz  
P Freie Plätze →







Bahnhofstraße

Rathausplatz

Rosengarten

Rathausplatz

# Umgestaltung des Rathausplatzes

## Vor- und Nachteile

- Die Innenstadt fängt am Bahnhof an! 
- Der Rathausplatz wird als Platz herausgearbeitet und wirksam 
- Die Aufenthaltsfunktion wird deutlich gestärkt, die Attraktivität erhöht 
- der Rathausplatz wächst mit der Gebäudezeile auf der Westseite zusammen 
- Die Gebäude und Erdgeschossnutzungen – auf der Westseite - erhalten zusätzliche Flächen für platzbelebende Außengastronomie 
- Der Fußverkehr aus allen und in alle Richtungen wird leicht und sicher 
- Der Radverkehr kann entspannt fließen und bekommt im Knotenpunktsbereich selbsterklärende Orientierungshilfen (direkte und bevorrechtigte Radverkehrsführung in Richtung Bahnhof) 
- Der Kfz-Verkehr kann langsam und rücksichtsvoll weiter fließen wie zuvor 
- ...wird dadurch aber eben verlangsamt 
- Der Busverkehr ebenfalls (Zeitverlust dürfte sich in engen Grenzen halten, da im Gegenzug Zeitverzögerungen durch Parkvorgänge entfallen) 
- Verkehrssicherheit dürfte insgesamt hohes Maß erreichen 

## Fazit

- Die Verknüpfung Bahnhof – Bahnhofstraße kann erheblich gestärkt werden.
- Die Visitenkarten beim Eintritt in die Stadt bekommt einen urbaneren, fußgängerfreundlichen Charakter.

