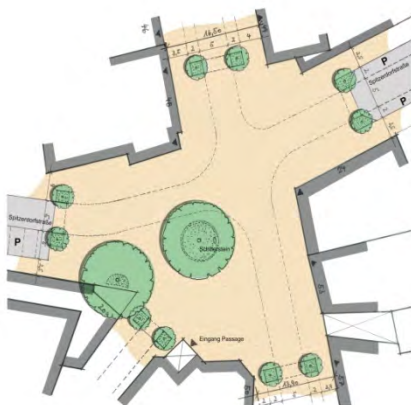


Umgestaltung der Bahnhofstraße in eine Gemeinschaftsstraße

Dokumentation des Werkstattverfahrens und der Ergebnisse



Umgestaltung der Bahnhofstraße in eine Gemeinschaftsstraße

Dokumentation des Werkstattverfahrens und der Ergebnisse

Auftraggeber: Stadt Wedel
Fachdienst Stadt- und Landschaftsplanung
Der Bürgermeister
Rathausplatz 3-5
22880 Wedel

Auftragnehmer: **ARGUS**
Stadt- und Verkehrsplanung
Admiralitätsstraße 59
20459 Hamburg
Fon: 040 / 309 709-0
Fax: 040 / 309 709-14
info@argus-hh.de

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Markus Franke

Architektur + Stadtplanung
Baum • Schwormstede GbR
Graumannsweg 69
22087 Hamburg
tel 040 - 44 14 19
fax 040 - 44 31 05
www.archi-stadt.de

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Matthias Baum
Dipl.-Ing. Chistiane Bergner
B.Sc. Beate Pasdzior

Raum & Energie
Institut für Planung,
Kommunikation und
Prozeßmanagement GmbH
Hafenstraße 39
22880 Wedel
Fon: 04103 - 16041
Fax: 04103 - 2981
www.raum-energie.de

Bearbeiterin: Katrin Fahrenkrug, M.A.

Stand: 11.09.2012

INHALTSVERZEICHNIS

0	VISION 2025: EINE BAHNHOFSTRABE FÜR ALLE.....	4
1	ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG	6
2	DAS WERKSTATTVERFAHREN	7
3	ANALYSEN.....	9
3.1	Städtebau	9
3.2	Fußverkehr	10
3.3	Radverkehr	11
3.4	Kfz-Verkehr.....	12
3.5	Öffentlicher Personennahverkehr	12
3.6	Verkehrsmittel-übergreifende Erkenntnisse.....	13
4	ZIELE.....	14
5	GESTALTUNGSKONZEPT	15
5.1	Funktionen und Gestaltungsrahmen.....	15
5.2	„Weiche Separation“ und Barrierefreiheit.....	15
5.3	Straßenraumaufteilung	16
5.4	Verkehrsregelung	17
5.5	Verweilzonen	18
5.6	Einfahrtsituationen	19
5.7	Rahmenkonzept Gemeinschaftsstraße	19
6	WÜRDIGUNG UND AUSBLICK	20

0 VISION 2025: EINE BAHNHOFSTRAßE FÜR ALLE

Eine (Bahnhof-)Straße für alle

Wir befinden uns im Jahr 2025 n. Chr. Die ganze Metropolregion Hamburg kämpft gegen die Überforderung der Menschen durch immer mehr Technik, immer mehr und schnelleren Verkehr... Die ganze Region? Nein! Eine von engagierten Bürgern, weit-sichtigen Politikern und effizienten Verwaltungsmitarbeitern bevölkerte Mittelstadt hat Wege gefunden, Verkehr und Lebensqualität zu versöhnen. Wedel hat die Bahn-hofstraße in eine Gemeinschaftsstraße verwandelt.

Am auffälligsten zeigt sich das Konzept einer Straße für alle in der einheitlichen Ebe-ne, die von allen gleichberechtigt genutzt wird. Mütter mit Kinderwagen und Senioren mit Rollatoren freuen sich über rasches und sicheres Vorankommen und erinnern sich nur mit Grausen an die Zeit zurück, als es noch hohe Kantsteine und Zwangsrouten über Zebrastreifen gab. Zum Glück sind auch die Hochbeete verschwunden, die im-mer irgendwie im Weg waren.

Alles fließt. Statt per kostspieliger Ampeln, die dauernd Streit über die Längen der Phasen provoziert und zu kleinen Staus geführt hatten, werden alle Fahrzeuge nun verlangsamt über Kreisel in die Straße geleitet – ein kleiner Studienausflug nach Dä-nemark hatte auch die letzten Kreisverkehr-Kritiker überzeugt.

Längst haben sich die Autofahrer daran gewöhnt, nicht mehr die absolute Hoheit über den Asphalt zu besitzen, sondern sie erkennen an, dass der Mensch als Fußgänger im Mittelpunkt steht. Denn schließlich verwandeln sich Fahrer ebenfalls spätestens dann in Fußgänger, sobald sie ihren Wagen geparkt haben. Insgesamt hat sich das Verhal-ten der Verkehrsteilnehmer gewandelt. Weil Radfahrer durch die neue Gestaltung den Eindruck gewinnen, beinahe durch eine Fußgängerzone zu fahren, üben auch sie mehr Rücksicht – und müssen im Gegenzug keine Angst mehr haben, dass jemand zwischen parkenden Autos hervor vors Rad springt.

Langsamer und umsichtiger als in der Vergangenheit werden die Pkw über die nun schmaler als früher angelegte Fahrbahn gesteuert. Für die anderen Verkehrsteilnehmer haben sich dabei die ins Astronomische gestiegenen Kraftstoffpreise positiv ausgewirkt: Immer mehr Bürger nutzen den Bus, die Autos sind immer kleiner geworden. Und immer mehr leichte, leise Elektro-Mobile lösen in Wedel die Benzin-Stinker ab. Insbesondere seitdem die Stadtwerke spezielle Förderprogramme aufgelegt und gemeinsam mit Geschäftsleuten eine Lade-Infrastruktur auf deren Parkplätzen und in ihren Tiefgaragen aufgebaut haben, kommt hierbei Wedel in der Metropolregion eine Vorreiterrolle zu. Da lässt sich leicht verschmerzen, dass die Stellflächen direkt vor den Geschäften allein behinderten Menschen vorbehalten sind.

Aber Fahren und Flanieren sind natürlich nicht die einzigen Beschäftigungen der Menschen in der Gemeinschaftsstraße. Hier ist Raum für Genuss und den kleinen Schnack mit alten Bekannten, die man beim Einkaufen trifft. Nicht allein, dass es dabei wegen der Entschleunigung des Verkehrs für Cafés attraktiver geworden ist, Stühle und Tische nach draußen zu stellen, auch ist angefangen beim Rathausplatz eine Perlenkette von Plätzen mit Piazza-Flair geschaffen worden, die die Planer einst etwas steif „Verweilzonen“ nannten.

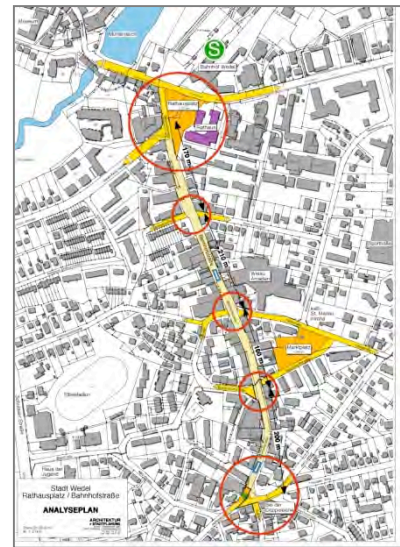
„Wir treffen uns dann am Schillerstein“, „Bis gleich an der Bank vor der Post“ - Sätze wie diese sind oft der Anfang eines Schaufenster-Bummels durch die Straße, die durch die Umgestaltung auch für die Geschäftsleute an Reiz gewonnen hat. Das „aufgeräumte“ Straßen-Design bildet ein wertigeres Umfeld für die Ladenlokale, weil es sie optisch präsenter macht und so mögliche Kunden besser anspricht.

Auch manche Vermieter entziehen sich dieser Entwicklung nicht länger und investieren in die Renovierungen ihrer Immobilien, um im Wettbewerb moderner Geschäftsräume mithalten zu können. Die „Verweilzonen“ werden zudem beim wieder erstandenen City-Fest zu Erlebnisräumen für die Gäste, sie bieten Platz für Künstler-Bühnen und Stände mobiler Händler. So setzt die Gemeinschaftsstraße ganz besondere Akzente und hilft den örtlichen Unternehmen im Wettbewerb mit den Shopping-Angeboten der Umgebung zu bestehen. (Verfasser: Jörg Frenzel, Wedel)

1 ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG

Die Bahnhofstraße in Wedel stellt in mehrfacher Hinsicht eine Besonderheit im Gefüge der Stadt Wedel dar. Sie ist u.a. als Haupteinkaufsstraße in Wedel, eine innerstädtische Verbindungsfunktion im Netz des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) sowie als zentrale, meist befahrene Achse im Radverkehrsnetz gekennzeichnet. Diese lebendige und einzigartige, funktionale Mischung verlangt nach einem differenzierten Konzept mit hohem Gestaltungsanspruch und einem breit angelegten Diskussionsprozess.

Gerade mit Blick auf die Bedeutung der Bahnhofstraße als Einzelhandels- und Stadtzentrum wird auch die stadtstrukturelle Dimension deutlich. Die Anziehungskraft und Akzeptanz der Straße ist ausschlaggebend für die Nutzungsfrequenzen und die damit einhergehende Angebotsentwicklung. Sie ist damit auch maßgeblich für den Fortbestand von Naherreichbarkeiten und kurzen Wegen, die wiederum für die Verkehrsmittelwahl bedeutend ist. Die Stadt Wedel ist seit geraumer Zeit mit einer Lenkungsgruppe aus Politik und Verwaltung dabei, die Anforderungen an eine zeitgemäße Umgestaltung zu diskutieren. Hierbei wurde immer wieder auch die Idee einer Fußgängerzone in die Überlegungen einbezogen, aber auch die überalterte Gestaltung, die Funktionsgliederung bzw. strikte Funktionstrennung, die Unfallträchtigkeit des gekennzeichneten Radweges auf dem Gehweg der östlichen Seite bis hin zur Feststellung einer allgemein mangelhaften Aufenthaltsqualität. Übergeordnetes Ziel ist die Stärkung der Anziehungskraft der Bahnhofstraße durch eine weitreichende Anhebung der Aufenthaltsqualität. Um in einer solchen zentralen Frage der Stadtgestaltung das Meinungsbild der Wedeler Bürger ungefiltert einzubeziehen, wurde bei der Entwicklung eines Funktions- und Gestaltungskonzeptes ein mehrstufiges, fachlich begleitetes Werkstattverfahren durchgeführt. Dieser Prozess wird nachfolgend kurz wiedergegeben. Im Anschluss daran werden die wesentlichen Ergebnisse der Analyse sowie das resultierende Rahmenkonzept in Gänze sowie in



Folie 6: Bahnhofstraße in der Übersicht



Anhang: Bestandsaufnahme 2011

diversen Einzelpunkten zusammenfassend dargestellt. Im Anhang befinden sich die Präsentationsfolien auf die teilweise im Text und in der rechten Bildspalte Bezug genommen wird.

2 DAS WERKSTATTVERFAHREN

Die Bahnhofstraße, lebendige Mitte Wedels, soll qualitativvoll und zeitgemäß umgestaltet werden. Doch was heißt das?

Besonderheit des Werkstattverfahrens

Diese Eckpunkte für die künftige Gestaltung wurden mit breiter Bürgerbeteiligung in einem zehnmonatigen Werkstattverfahren entwickelt. Als eine Besonderheit des Werkstattverfahrens ist dabei die sehr frühzeitige Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger hervorzuheben. Ziel war es, das Alltagswissen der Wedelerinnen und Wedeler als Experten ihrer Stadt und das Fachwissen der Stadt- und Verkehrsplaner bei den Überlegungen zur Umgestaltung von Anfang an zusammenzuführen.

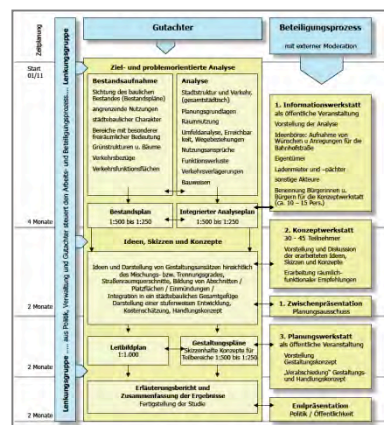
Interessierte Bürgerinnen und Bürger, Eigentümer und Mieter aus der Bahnhofstraße, Einzelhändler und Vertreterinnen und Vertreter aus sozialen Organisationen, Vereinen, Verbänden sowie aus den Parteien und der Verwaltung arbeiteten in drei Werkstätten gemeinsam mit den beauftragten Fachplanern das Planungskonzept aus.

Am Ende des sehr engagierten und kreativen Werkstattprozesses steht nach intensiver Diskussion die übereinstimmende Empfehlung an die Wedeler Politik: Umgestaltung der Bahnhofstraße in eine Gemeinschaftsstraße.

Die drei Werkstätten bauten wie folgt aufeinander auf (siehe auch (Foto-)Dokumentation des Werkstattprozesses sowie beiliegende CD):

Informationswerkstatt (20.05.2011)

Die Auftaktveranstaltung wird eingeleitet mit einer kritischen Analyse der Ausgangssituation in der Bahnhofstraße aus städtebaulicher und verkehrstechnischer Sicht.



Folie 1: Ablauf



Im Anschluss diskutieren die Teilnehmerinnen und Teilnehmer in sieben Arbeitsgruppen die Stärken und Missstände in der Bahnhofstraße und sammeln ihre Ideen und Wünsche zur Umgestaltung.

Dabei kommen sehr unterschiedliche Blickwinkel zusammen: die Sicht von Senioren und von Müttern mit kleinen Kindern genauso wie die Einschätzungen von Polizei oder ADFC und die Erwartungen von Menschen mit Behinderung, Einzelhändlern und Autofahrern.

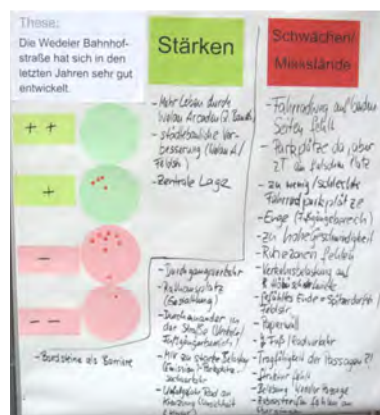
Am Ende stehen einige klare Kernbotschaften zum neuen Gesicht der Bahnhofstraße: Sie soll sich auszeichnen durch eine höhere Aufenthaltsqualität, mehr Verweilzonen und eine verbesserte Bewegungsfreiheit für Fußgänger, aber auch eine durchgängige, übersichtliche Gestaltung, die die Geschwindigkeit drosselt und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht. Die Fachplaner werden aufgefordert, Gestaltungsansätze für die Bahnhofstraße zu konkretisieren und vergleichend zu betrachten.

Konzeptwerkstatt (16.09.2011)

Anschaulich mit Skizzen und Bildern verdeutlichen die Hamburger Fachplaner, Markus Franke, ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, und Matthias Baum, Architektur und Stadtplanung, zu Beginn der Konzeptwerkstatt unterschiedliche Umsetzungsvarianten für eine mögliche Straßenraumaufteilung:

- Fußgängerzone (in unterschiedlichen Teilabschnitten),
- „Shared Space“ / Gemeinschaftsstraße,
- Trennung der Funktionen (derzeitige Regelung mit Fahrradstraße).

Die anschließende Abwägung im Werkstattgespräch erfolgt anhand eines Bewertungsrasters. Die hierfür definierten Kriterien nehmen die Erwartungen und Wünsche an die künftige Gestaltung auf, wie sie auf der Auftaktveranstaltung genannt wurden. Im Ergebnis zeichnet sich ein klares Votum für eine Gemeinschaftsstraße („Shared Space“) ab.



Die Frage, ob sich für den Teilabschnitt zwischen Feldstraße und Spitzerdorfstraße eine Fußgängerzone empfiehlt, wird zur Folgenabschätzung an die Fachplaner gegeben.

Planungswerkstatt (16.03.2012)

Nach der Erörterung der pro und contra Argumente erteilt die Planungswerkstatt einer dauerhaften Fußgängerzone, auch in Teilabschnitten, eine klare Absage. Es steht das einstimmige Votum für die Gemeinschaftstraße.

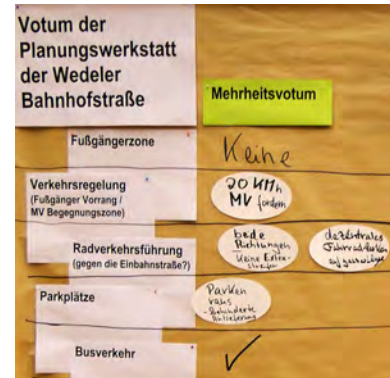
Hierfür werden auf dieser dritten und letzten Werkstatt konkrete Gestaltungsvorgaben erarbeitet: So sprechen sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer beispielsweise für eine beidseitige Radverkehrsführung und einen weitest gehenden Verzicht auf Parkplatzflächen aus sowie für eine ebene Gestaltung und „aufgeräumte“ Möblierung des Straßenraumes und der zu schaffenden Verweilzonen. Die in der Abschlussdiskussion von der Moderatorin Katrin Fahrenkrug, *Institut Raum & Energie*, Wedel, zusammengeführten Empfehlungen an Planung und Politik zur Umgestaltung der Wedeler Bahnhofstraße werden konsensual „verabschiedet“.

3 ANALYSEN

3.1 Städtebau

Die städtebauliche Situation der knapp 800 m langen Bahnhofstraße kann im Hinblick auf die Geschlossenheit des Straßenraumes insgesamt als relativ homogen bezeichnet werden, auch wenn es teilweise strukturelle Unterschiede zwischen den Straßenabschnitten gibt und sich sowohl eine eher urbane Gesamtcharakteristik als auch eine eher dörfliche Situation ablesen lässt.

Die Geschlossenheit der Randbebauung und die konsistente Höhenentwicklung der anliegenden Hochbauten definieren den dazwischen liegenden Straßenraum sowie die platzartigen Aufweitungen recht eindeutig.



Ausschnitt aus den zusammengeführten Empfehlungen



Folie 7 u 8: Gestaltqualität ?



Folie 9 u 10: Dörfliche Struktur

Neben den nachfolgend umrissenen verkehrsfunktionalen Schwächen (vgl. Kap. 3.2. ff) liegen einige stadtgestalterische Mängel vor. Die betreffen die Auftaktbereiche, die defizitäre Nutzbarkeit von Platzräumen, unklare Flächenzuordnungen im Anschluss an den Rathausplatz, teilweise fehlende Übergänge zwischen unterschiedlichen Höhenniveaus sowie die Möblierung und diverse Details. Insbesondere die Hochbeete haben sich nicht bewährt. Sie wirken raumgreifend und einengend. Insgesamt sind die Bedingungen für den Aufenthalt sehr begrenzt und unkomfortabel, auch wenn es einzelne positive Angebote gibt. Die Voraussetzungen für zufällige Begegnungen und Kommunikation sowie andere nicht-verkehrliche Straßenraumnutzungen könnten deutlich verbessert werden.

3.2 Fußverkehr

Der Fußverkehr ist die dominierende Verkehrsart in der Bahnhofstraße. Neben den bereits zu Fuß ankommenden Personen werden in der Regel auch die Nutzer anderer Verkehrsmittel bei der Anfahrt anschließend zu Fußgängern, da die Bahnhofstraße Zielort für sehr viele Wege ist.

Eine im September durchgeführte Querschnittszählung nahe der Feldstraße weist hochgerechnet ca. 13.000 Passanten / Tag aus. Aufgrund der in punktuellen Erhebungen enthaltenen Vereinfachungen sowie der jahreszeitlichen Schwankungen ist diese Zahl als Anhaltswert zu betrachten.

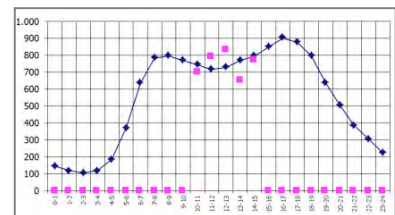
Eine sehr bedeutende Planungsvorgabe resultiert aus dem Querungsbedarf in der Bahnhofstraße. Im Bestand wurden werktags bis zu 700 Querungen / Stunde auf einer Strecke von ca. 250 m erfasst. Dabei handelt es sich wiederum um einen Tag im September und den zentralsten Abschnitt zwischen Beim Hoophof und Feldstraße. Diese hohe Zahl ist auch vor dem Hintergrund zu bewerten, dass die Bahnhofstraße durch Gestaltung und Nutzung einen spürbaren Querungswiderstand aufweist (s.w.u.). Die stattfindenden Querungen sind weitestgehend linear über den o.g. Abschnitt verteilt und nur schwach an



Folie 11 u 12: Städtische Geschlossenheit



Folie 13: Spitzerdorfplatz



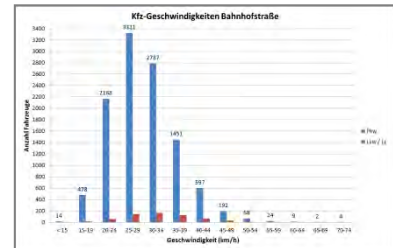
Folie 18: Tagesganglinie Fußverkehr



Folie 20: Fußgängerquerungen zwischen Beim Hoophof und Feldstraße

Querungshilfen orientiert. Teilweise wird die Fahrbahn diagonal passiert.

Neben den trennenden Elementen der Straßenraumgestaltung wie die Parkstreifen und die Hochborde trägt die Kfz-Geschwindigkeit zum Querungswiderstand bei. Die gemessenen Geschwindigkeiten variieren recht stark, was zum Teil offensichtlich an den Ein- und Ausparkvorgängen hängt, die die nachfolgenden Kfz bremsen. Knapp 20 % aller Kfz sind schneller als 30 km/h [1].



Folie 21: Kfz-Geschwindigkeiten in der Bahnhofstraße

Hinsichtlich der Barrierefreiheit der Bahnhofstraße sind Nachteile für gehbehinderte Menschen beim Queren festzustellen:

- Auftritt aufgrund der Hochborde erschwerend
- teilweise auf abgesenkte Bereiche angewiesen (Umwege)
- Barrieren und Sichthindernisse schränken ein

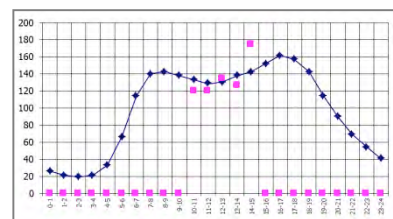
3.3 Radverkehr

Die Bahnhofstraße nimmt im Radverkehrsnetz der Stadt Wedel eine herausragende Rolle ein. Sie ist gleichzeitig Zielort für eine Vielzahl unterschiedlicher Zwecke (Einkaufen, Freizeit, Dienstleistungen u.a.) und Durchgangssachse zwischen Altstadt / Bahnhof und Elbufer. Auch zahlreiche Schulwege zum Johann-Rist-Gymnasium verlaufen über die Bahnhofstraße. Sie ist die weitaus am häufigsten befahrene Straße im Wedeler Radverkehr [2].



Folie 26: Nutzungshäufigkeit der Wedeler Straßen im Radverkehr

Im September liegt der Tagesverkehr (hochgerechnet) bei ca. 2.500 Radfahrenden / Tag.



Folie 30: Tagesganglinie Radverkehr

Die Bahnhofstraße wird ebenfalls von den meisten Radfahrenden in Wedel als problematisch angesehen. Subjektive Unsicherheit, Konflikte mit abbiegenden Kfz und Fußgängern gehören zu den deutlich sichtbaren Hemmnissen und Sicherheitsgefährdungen für die Verkehrsteilnehmer in der Bahnhofstraße.



Folie 27: Problemnennungen im Wedeler Radverkehrsnetz

3.4 Kfz-Verkehr

Die Anforderungen aus Sicht des Kfz-Verkehrs sind sowohl hinsichtlich des ruhenden als auch des fließenden Verkehrs zu betrachten.

Zurzeit befinden sich ca. 1.250 Parkplätze im Umfeld von 200 m. Davon sind 82 unmittelbar in der Bahnhofstraße (ca. 6 %).

Dieses Angebot ist nach ganztägigen intervallmäßigen Erhebungen werktags nie über 85 % ausgelastet. Auch wenn einzelne ca. 250 m lange Bereiche gebildet werden, liegt die Auslastung in keinem Bereich oberhalb dieses Auslastungsgrades. An Samstagen fällt dieser Wert noch geringfügig. In den Folien 36 u. 37 dokumentieren die grünen Balken die Anteile jeweils freier Parkraumkapazitäten pro Abschnitt an dem erfassten Werktag.

Im fließenden Kfz-Verkehr übernimmt die Bahnhofstraße eine stadtteil-übergreifende Verbindungsfunktion (rote Linien in der Folie 34).

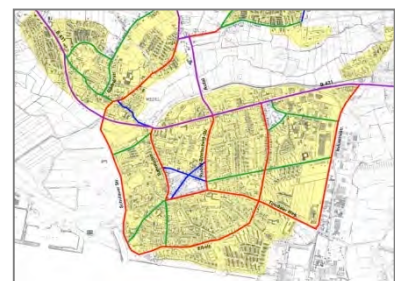
Die Verkehrsmenge liegt bei ca. 4.000 – 5.000 Kfz / Werktag [3].



Folie 35: Parkmöglichkeiten im Umfeld der Bahnhofstraße



Folie 36: Parkmöglichkeiten im Umfeld der Bahnhofstraße



Folie 34: Funktionale Gliederung des Kfz-Netzes gemäß Verkehrsentwick-

3.5 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Bahnhofstraße beginnt am S-Bahnhof Wedel. Im Busverkehr ist die Linie 189 maßgeblich. Sie verkehrt aufgrund der Einbahnstraßenregelung auf richtungsbezogenen Linienwegen und erschließt die Bahnhofstraße durch zwei Haltestellen (HS Bahnhofstraße und HS Bei der Doppeleiche).



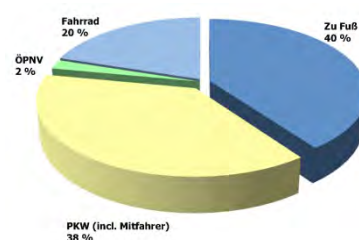
Folie 39: Busnetz in Wedel

Im Tagesverkehr herrscht ein 10-min-Takt. Die Zahl der Ein- und Aussteiger liegt bei ca. 2.000 (werktags). Davon ca. 700 an der HS Bahnhofstraße – vorwiegend Einsteiger [4].

Der Verkehrsfluss unterliegt teilweise zeitintensiven Störungen, insbesondere durch Ein- und Ausparkvorgänge.

3.6 Verkehrsmittel-übergreifende Erkenntnisse

Die Verkehrsmittelwahl der Wedeler Bürger mit dem Ziel „Bahnhofstraße“ wurde im Zuge der Erhebungen zum Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Wedel Ende der 90er Jahre ermittelt und ist insofern nicht vorbehaltlos auf die heutige Zeit zu übertragen. Es dominiert der nicht-motorisierte Verkehr – also Fußgänger und Radfahrer. Der Fußverkehr liegt dabei deutlich über dem Anteil des Fußverkehrs an allen Wegen [3].



Folie 41: Verkehrsmittelwahl der Wedeler Bürger

4 ZIELE

Zielvorstellungen wurden im Verlauf des Werkstattverfahrens an mehreren Stellen formuliert und diskutiert. Bei der Info-werkstatt wurden zunächst folgende Zielsetzungen betont:

- Einrichtung von Verweilzonen
- Gestaltung von Eingangssituationen
- Gefahren Radfahrender minimieren
- Fahrradstellplatzangebot verbessern
- nutzbare Gehwegbreite erhöhen
- Barrierefreiheit herstellen
- Bedingungen für die Querung der Fahrbahn verbessern
- Parkplatzangebot im gesamten Umfeld bewahren, ggf. umverteilen
- Geschwindigkeit drosseln

In der Konzeptwerkstatt ergab die Arbeit in Kleingruppen eine etwas konkretisierte Schwerpunktsetzung, in der allerdings auch bereits benannte Zieldefinitionen wiederholt wurden (vgl. Folie 81).

In der Planungswerkstatt wird nach vertiefender Auseinandersetzung im Plenum ein eindeutiges Votum gegen eine Fußgängerzonen- und für eine Gemeinschaftsstraßenlösung ausgesprochen. Als Kompromiss soll der Bereich zwischen der Feldstraße und der Spitzendorfstraße so gestaltet werden, dass dieser für Veranstaltungen gesperrt werden könnte. Hierfür muss bei der Planung an Stromanschlüsse, flexible Poller und ähnliches gedacht werden.

Gruppe 1	Gruppe 2	Gruppe 3
Gemeinschaftsstraße	Gemeinschaftsstraße mit farblicher Trennung (getrennte Radwege)	Gemeinschaftsstraße
Wenn Fußgängerzonen, dann zwischen Spitzendorfstraße und Feldstraße, aber grundsätzlich eher ungeeignet.		Fußgängerzone zw. Spitzendorfstraße u. Feldstraße Idee: auch für Wochen- und/oder Weihnachtsmarkt nutzen Fußfalltrag; Auswirkungen
Drosselung der Geschwindigkeit	Drosselung der Geschwindigkeit Tempo 20 (Bsp. Paul Schwanitz) Fahrbahn verschwenken	Drosselung der Geschwindigkeit Fahradgeschwindigkeit möglich
Parkangebot reduzieren (auf wenige Plätze vor der Post sowie Behindertenparkplätze)	Parkangebot reduzieren	
Busverkehr: weiterhin durch die Bahnhofstraße		Busverkehr: Umfahrung um Fußgängerzone prüfen (um Wochen- und/oder Weihnachtsmarkt zu ermöglichen)
Verweilzonen schaffen markierte Bereiche	Verweilzonen schaffen	Verweilzonen schaffen
Fahrradparkplätze schaffen		
	Gestaltung: Bäume ergänzen Steinhochbeete anbringen Fahrbahn verschwenken	Gestaltung: gestalterisch einheitliches Leitbild für die gesamte Bahnhofstraße

Folie 81: Ziele

5 GESTALTUNGSKONZEPT

5.1 Funktionen und Gestaltungsrahmen

Das Plenum ist sich einig, dass der Busverkehr in der Bahnhofstraße erhalten werden muss, genauso wie die Möglichkeit für Radfahrer, die Straße in beide Richtungen zu passieren. Weiterhin ist Konsens, dass das Tempo in der Bahnhofstraße gedrosselt werden muss. Insgesamt wird eine deutliche Erhöhung der Qualitäten für Fußgänger bzw. für den Aufenthalt angestrebt (s.o.). Kernelemente der Straßenraumgliederung sind:

- „weiche Separation“
- durchgängige, beidseitige Möblierungs- und Grünstreifen
- „Aufräumen“, Hochbeete entfernen
- Integration von Platzsituationen / Verweilzonen
- Ausdehnung der Umgestaltung über die gesamte Bahnhofstraße, incl. Endabschnitte der einmündenden Straßen (Marktplatz bis Doppeleiche)



5.2 „Weiche Separation“ und Barrierefreiheit

„Weiche Separation“ ist ein Gestaltungsprinzip, das eine Fahrbahn abbildet, die Querung durch niedrige Auftrittshöhen zwischen Fahrbahn und Seitenraum jedoch so weit wie möglich vereinfacht. Darüber hinaus soll auf trennende und sichtbehindernde Elemente, wie z.B. Parkstreifen, verzichtet werden. Ferner ist die Einflussnahme auf die Kfz-Geschwindigkeit durch die optische Hervorhebung des Aufenthaltscharakters ein entscheidender Beitrag zur Minimierung trennender Faktoren. Eine möglichst starke Integration der Fahrbahn in das Gesamtbild des Straßenraumes fördert die Rücksichtnahme und Aufmerksamkeit der Autofahrenden. Dabei sind in der konkreten Ausgestaltung verschiedene Grade der optischen „Auflösung“ der Fahrbahn möglich – von der Verwendung einheitlicher Material-



lien bis hin zu Asphaltbändern, die nahezu höhengleich an die Seitenräume angeschlossen werden.

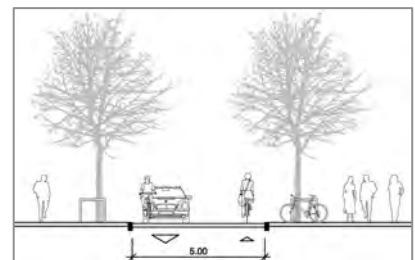
Für gehbehinderte Menschen werden so sehr gute Bedingungen für eine weitreichende Bewegungsfreiheit geschaffen.

Für sehbehinderte Menschen sind jedoch zusätzliche Faktoren wichtig. Es muss eine tastbare und kontrastierende Unterscheidung zwischen Fahrbahn und Seitenraum geben. Hierzu wurde ein Vorschlag vorgelegt, der die Installation eines ca. 10 cm breiten höhengleichen Pflasterbandes mit aufgesetzten Kreissegmenten vorsieht. Die Erfahrungen mit diesem Stein zeigen eine gute Tastbarkeit mit den Füßen und eine gleichzeitig geringe Stolpergefahr auf. Es ist nicht zwingend erforderlich, dieses Profil durchgehend anzulegen, solange die Abstände in einer mit dem Taststock erfassbaren Größenordnung liegen (bis zu ca. 1,50 m). Die Farbgebung ist mit den Anforderungen an die Gestaltung abzuwägen und hängt von der Materialwahl für den übrigen Straßenraum und der Entwässerungslösung ab. Dies gilt besonders für Platzbereiche.



5.3 Straßenraumaufteilung

Die Breite der Fahrbahn soll ein minimales Maß bekommen, zu einer langsamen Fahrweise beitragen und die wesentlichen Verkehrsvorgänge in ausreichendem Sicherheitsabstand zulassen. Es wird auch gegen die Einbahnstraßenrichtung keine getrennte Radverkehrsführung vorgesehen, so dass bei einer Fahrbahnbreite von 5,00 m Überholungen Kfz - Rad und Begegnungen Kfz - Rad mit Sicherheitsabständen möglich sind. Günstig ist dabei auch, dass der bestehende Regelquerschnitt ebenfalls eine Fahrbahnbreite von 5,00 m beinhaltet und so der Umbauaufwand reduziert werden kann.



Diese Aufteilung ermöglicht einen spürbaren Flächengewinn für Fußgänger und andere nicht-verkehrliche Nutzungen.

Um die Fahrqualität des Busverkehrs nicht übermäßig zu beeinträchtigen sollte auf eine weitgehend geradlinige Fahrbahnführung Wert gelegt werden.

Auf das Parken im Straßenraum wird bis auf wenige Ausnahmen verzichtet. In den ausnahmsweise als Parkflächen vorgesehenen Bereichen wird die Nutzung auf Parken für Behinderte, Halten und (ggf. zeitlich befristetes) Liefern beschränkt. Sie werden nur in wenig störungsanfälligen Abschnitten eingeplant.

Die Fahrbahn wird von zwei multifunktionalen Möblierungsstreifen gesäumt, die in einem angemessenen Abstand angebracht werden und die unterbrochen sind. Qualität soll Quantität dominieren. Insbesondere im zentralsten Abschnitt zwischen Gorch-Fock-Straße und Feldstraße soll sparsam möbliert werden. Wesentliche Funktionen, die in diese Streifen integriert werden, sind das dezentral, zielnah angeordnete Fahrradparken, Gastronomie, Straßenbäume, Beleuchtung sowie Sitzelemente oder Vorkehrungen zum Anlehnen. Es wird dabei vorgeschlagen, die baulichen Elemente und die Bäume nicht allzu linear anzuordnen sondern eine eher verspringende Fahrbahnbegrenzung in der dritten Dimension zu schaffen, um die Nutzung der Straße durch den Kfz-Verkehr optisch zurückzunehmen. Dies schließt eine alleeartige Baumstellung jedoch nicht aus und ist auch im Kontext mit dem heutigen Baumbestand zu sehen.

Die Dimensionierung des Fahrradparkens ist noch zu ermitteln.

5.4 Verkehrsregelung

Favorisiert wird eine innovative, modellhafte Verkehrsregelung, die zur Bahnhofstraße ideal passt und auch für gleichgelagerte Straßen in Deutschland Vorbild sein kann. Es geht um die Anordnung einer Schilderkombination aus verkehrsberuhigtem Bereich und Tempo 20, die einmalig im Zufahrtbereich angebracht werden könnte.



Folie 69: Straßenraumaufteilung



Parken gilt dann nur auf gesondert gekennzeichneten Flächen und bedarf keiner weiteren Beschilderung. Diese Kombination gibt es im deutschen Regelwerk und Regelgebrauch bis heute nicht. Sie ist in der Schweiz unter dem Titel „Begegnungszone“ sowie in anderen europäischen Ländern bereits eingeführt worden und mit großem Erfolg verbreitet.

Das Besondere daran ist, dass ein Fußgängervorrang verankert werden kann, ohne andere Verkehrsarten übermäßig einzuschränken. Insbesondere der Bus- und Radverkehr fließt in einer brauchbaren Geschwindigkeit.

Diese Lösung ist nur als Modellvorhaben machbar und setzt die Zustimmung des Landes voraus. Gleichwohl entspricht sie dem Bürgerwillen.

5.5 Verweilzonen

Verweilzonen sollen

- auf dem Rathausplatz,
- an der Post,
- bei den Welau-Arkaden,
- beim Schillerstein und
- bei der Doppeleiche

geschaffen werden. Sinn ist es, Verweilzonen für alle zu schaffen, d.h. solche, an denen es kein Kauf- bzw. Konsumzwang gibt, und Flächen für Außengastronomie.

Um diese Plätze optisch abzugrenzen wird vorgeschlagen, die Fahrbahn anders als im übrigen Verlauf zu pflastern, oder farblich abzuheben. Besonders der Platz am Schillerstein muss aufgewertet werden, gleichzeitig könnte auch der Weg zum Marktplatz attraktiver gestaltet werden.

Die Fahrbahn muss auch in den Verweilzonen lesbar gestaltet werden, um so eine klare Orientierung für Sehbehinderte und Kinder zu ermöglichen.



Folie 106: Verweilzonen (Erscheinungsbild)



Folie 104: Einfahrtsituation in die Gemeinschaftsstraße

5.6 Einfahrtsituationen

Die Einfahrtsituationen sollen den Charakteristikwechsel vom „herkömmlichen“ Straßennetz in die Gemeinschaftsstraße betonen. Die Anlage von Minikreisverkehrsplätzen erscheint hierfür als geeignetes Element. Es schafft eine Regelung für die Anschlussknoten, verbraucht wenig Fläche und wirkt entschleunigend. Ein Materialwechsel und ggf. Torsituation verstärkt die Signalwirkung.

Um der Führung des Radverkehrs gegen die Einbahnstraßenrichtung auf der Fahrbahn bereits in der Zufahrt zu verdeutlichen, könnte ein kleiner Fahrbahnteiler integriert werden, der den ausfahrenden Radverkehr im unmittelbaren Knotenbereich absichert.



Einfahrtsituation gegen Einbahnstraßenrichtung

5.7 Rahmenkonzept Gemeinschaftsstraße

Das Rahmenkonzept stellt die Visualisierung der in den vorhergehenden Ziffern 5.1 bis 5.6 dieses Berichtes beschriebenen Ergebnisse dar. Die am Planungsprozess Beteiligten erzielten großes Einverständnis bezüglich zahlreicher Vorgaben zur Gesamtgestalt sowie zur Konkretisierung von einzelnen Gestaltungselementen, die verbal fixiert wurden. Der plakative Gesamtplan ist somit das gezeichnete Ergebnis. Dabei wird die Gemeinschaftsstraße in einem Prinzip-Entwurf „sichtbar“ gemacht. Man könnte auch sagen ein „gezeichnetes“ Bildprotokoll mit funktionaler Straßenraumaufteilung und Möblierungsvorschlägen. Da es keine verkehrstechnischer Entwurf im klassischen Sinne ist, wurde die bisher im Zuge der Diskussionen und Präsentationen verwendete Plangrafik gewählt.

Die Zeichnung transportiert zunächst den funktionalen Rahmen der Gemeinschaftsstraße und weist die grundsätzliche Machbarkeit nach (das Profil funktioniert in allen Abschnitten der Bahnhofstraße).



Anlage: Rahmenkonzept 1:500 (im Original)

Dargestellt sind:

- Straßenraumaufteilung, Fahrlinie, Bushaltestelle
- Kreuzungen mit Ausdehnung in die Seitenstraßen
- Einfahrtssituationen (u.a. Verdeutlichung Radverkehr in Gegenrichtung)
- Plätze / Verweilzonen; bewusst ohne Möblierungsvorschläge)
- Grobaufteilung der Multifunktionsstreifen, incl. Möblierung, Baum- und Leuchtenstellung, Haltebereiche und Lieferzonen, Behindertenparkplätze, Fahrradparken

Die einzelnen Möblierungselemente sind symbolisch zu betrachten, obgleich schon wesentliche Planungsprinzipien, die in den Ziffern 5.1 bis 5.6 beschrieben sind, im Entwurf berücksichtigt wurden. Diese sind u. a.:

- Parken/Halten nur auf der Westseite (wg. Radverkehr in Gegenrichtung)
- alle Bäume die z.Zt. in Hochbeeten stehen entfallen
- neue Bäume sind beidseitig versetzt angeordnet (kein Alleecharakter)
- dies trifft auch auf die Leuchtenstandorte zu

Der Plan ist digital erstellt, graphisch für den Maßstab 1 : 500 ausgelegt, aber auch in größeren Maßstäben eine gute Grundlage um mit der konkretisierenden Planung zu beginnen.

6 WÜRDIGUNG UND AUSBLICK

Die Zusammenarbeit der Beteiligten, die sich aus organisierten und nicht-organisierten Teilnehmern zusammensetzten, kann ohne Einschränkung als konstruktiv und kompromissfähig bezeichnet werden. Das Ergebnis ist nach intensiven Diskussionen

in kleinen und großen Gruppen abschließend in großem Einvernehmen erarbeitet worden.

Es ist Ausdruck des Bürgerwillens sowie der einbezogenen Verbände. Es ist aus fachlicher Sicht ebenfalls als sehr geeignete Lösung zu würdigen, die insbesondere dadurch besticht, dass erhebliche Zugewinne in der Aufenthaltsqualität absehbar sind, ohne den Autoverkehr zu verbannen.

Die Umgestaltung der Bahnhofstraße in der umschriebenen Weise wird neue Möglichkeiten eröffnen, die Nutzungen der anliegenden Gebäude im Sinne einer Belebung des Stadtzentrums zu beeinflussen. Dies ist ein teilweise aktiv von öffentlicher Seite zu betreibender Prozess. Von dem Zusammenwirken der Erdgeschossnutzungen und des Straßenraums kann auch die Charakteristik der Verkehrsabläufe profitieren, indem Fahrzeugführer sich durch eine aufmerksame, vorsichtige Fortbewegung an das Umfeld anpassen.

Die Bearbeitungstiefe hat einen Reifegrad erreicht, der eine konkretisierende Entwurfsplanung auf dieser Grundlage ermöglicht. Verschiedene gestalterische Fragen sind bislang (bewusst) nachfolgenden Planungsstufen zugeordnet worden, wie z.B.

- Materialwahl und Farbgebung
- Entwässerungslösung
- detaillierte Ausgestaltung der barrierefreien Trennung zwischen Fahrbahn und Seitenraum
- Platzgestaltung
- Dimensionierung des Fahrradparkens
- Hinweisbeschilderung für (Ausweich)parkplätze

Es wurde auch das Thema der Verkehrsverlagerungen angesprochen, die sich in Folge der langsameren Fahrweise in der Bahnhofstraße einstellen und im umliegenden Straßennetz störend auswirken könnten. Die angestrebte Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h liegt jedoch nicht so erheblich unter der heu-

tigen Durchschnittsgeschwindigkeit, als dass der Zeitaufwand für die Durchfahrt der ca. 800 m langen Bahnhofstraße sich deutlich ändern würde (ca. 1 min). Die Wahl einer zeitgünstigeren Route dürfte daher nur in Ausnahmefällen möglich sein.

Die geschätzten Kosten für den Umbau können zur Zeit lediglich in einer weiten Spanne angegeben werden, da Materialqualitäten, Straßenunterbau, Leitungsfragen u.a. noch nicht geklärt sind. Unter diesen Vorbedingungen erscheint ein Kostenvolumen von 2,5 – 3,5 Mio Euro (netto) realistisch. Kostendämpfend könnte sich insbesondere der Erhalt der bestehenden Straßentwässerung auswirken, die von einem weitgehenden Fortbestand der Bordlinien (in anderer Höhe und Ausführung) abhängt. Darüber hinaus ist der vorgezogene Umbau eines Abschnitts denkbar, wie z.B. zwischen Gorch-Fock-Straße und Spitzerdorfstraße, um anfallende Kosten auf einen längeren Zeitraum zu verteilen.

Ferner kann um Fördergelder geworben werden oder über die Ausweisung eines eventuellen PACT-Systems nachgedacht werden.

Wedel / Hamburg im September 2012

QUELLENVERZEICHNIS

- [1] Stadt Wedel, Geschwindigkeitsmessung (werktags), Januar 2009
- [2] ARGUS, Radverkehrskonzept für die Stadt Wedel, Hamburg, 2009
- [3] VTU Planungsbüro, Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Wedel, Hamburg, 2000
- [4] Hamburger Verkehrsverbund, unveröffentlichte Auskunft 04 / 11

ANHANG [auf CD]

- [1] Ergebnisbericht_Bahnhofstraße Wedel 2012.pdf
- [2] Präsentations_Folien_Werkstätten_Bahnhofstraße Wedel 2012.pdf
- [3] (Foto-)Dokumentation_Beteiligungsprozess_Bahnhofstraße Wedel 2012.pdf
- [4] Plan_Bestand_Bahnhofstraße Wedel 2011.pdf
- [5] Plan_Rahmenkonzept Bahnhofstraße Wedel 2012.pdf
- [6] Plandarstellung_Analyse/Konzept_Bahnhofstraße Wedel 2012.pdf



(Foto-)Dokumentation des Beteiligungsprozesses zum Werkstattverfahren Umgestaltung der Wedeler Bahnhofstraße

Veranstalter: Stadt Wedel,
 Fachbereich Bauen und Umwelt

**Konzeption u. Durchführung
 des Beteiligungsprozesses:** Institut Raum und Energie, Wedel
 Katrin Fahrenkrug, M.A.

Verkehrsplanung: ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Hamburg
 Dipl.-Ing. Markus Franke

Stadtplanung: Architektur + Stadtplanung, Hamburg
 Dipl.-Ing. Matthias Baum



Wedel / Hamburg, 31.08.2012

Inhalt

0. Einführung	3
0.1. Bürger entwickeln das Konzept für die Wedeler Bahnhofstraße – eine Zusammenfassung	3
0.2. Eine (Bahnhof-)straße für alle - Blick aus der Zukunft 2025 auf die Ergebnisse	5
0.3. Anlass und Koordination des Werkstattprozesses	6
1. Informationswerkstatt 20.05.2011	7
1.1. Programm.....	7
1.2. Begrüßung und Einführung in die Informationswerkstatt	7
1.3. Ausgangsanalyse, Umgestaltung der Wedeler Bahnhofsstraße.....	9
1.4. Diskussion der Ausgangsanalyse	10
1.5. Diskussionsinseln	10
1.6. Ausblick auf das weitere Vorgehen	13
1.7. Anhang Fotodokumentation der sieben Arbeitsgruppen.....	14
2. Konzeptwerkstatt 16.09.2011	28
2.1. Programm.....	28
2.2. Von der Infowerkstatt zum Konzept	30
2.3. Bewertung Gestaltungsvarianten	30
2.4. Gruppenarbeit: „Ihr Konzept für die Wedeler Bahnhofstraße“	33
2.5. Abschlussdiskussion.....	37
2.6. Ausblick auf das weitere Vorgehen	38
3. Planungswerkstatt 16.03.2012	39
3.1. Programm.....	39
3.2. Begrüßung und Einführung	41
3.3. Entscheidungsfindung Fußgängerzone.....	41
3.4. Konkretisierung der „Gemeinschaftsstraße“	42
3.5. Arbeit in den Planungsgruppen.....	43
3.6. Vorstellung der Ergebnisse	44
3.7. Diskussion und Votum der Planungswerkstatt	46
3.8. Ausblick auf das weiteres Vorgehen	47

0. Einführung

0.1. Bürger entwickeln das Konzept für die Wedeler Bahnhofstraße – eine Zusammenfassung

Die Bahnhofstraße, lebendige Mitte Wedels, soll qualitativ und zeitgemäß umgestaltet werden. Doch was heißt das?

Besonderheit des Werkstattverfahrens

Diese Eckpunkte für die künftige Gestaltung wurden mit breiter Bürgerbeteiligung in einem zehnmonatigen Werkstattverfahren entwickelt. Als eine Besonderheit des Werkstattverfahrens ist dabei die sehr frühzeitige Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger hervorzuheben. Ziel war es, das Alltagswissen der Wedelerinnen und Wedeler als Experten ihrer Stadt und das Fachwissen der Stadt- und Verkehrsplaner bei den Überlegungen zur Umgestaltung von Anfang an zusammenzuführen.

Interessierte Bürgerinnen und Bürger, Eigentümer und Mieter aus der Bahnhofstraße, Einzelhändler und Vertreterinnen und Vertreter aus sozialen Organisationen, Vereinen, Verbänden sowie aus den Parteien und der Verwaltung arbeiteten in drei Werkstätten gemeinsam mit den beauftragten Fachplanern das Planungskonzept aus.

Am Ende des sehr engagierten und kreativen Werkstattprozesses steht nach intensiver Diskussion die übereinstimmende Empfehlung an die Wedeler Politik: Umgestaltung der Bahnhofstraße in eine Gemeinschaftsstraße.

Die drei Werkstätten bauten wie folgt aufeinander auf:

Informationswerkstatt

Die Auftaktveranstaltung wird eingeleitet mit einer kritischen Analyse der Ausgangssituation in der Bahnhofstraße aus städtebaulicher und verkehrstechnischer Sicht. Im Anschluss diskutieren die Teilnehmerinnen und Teilnehmer in sieben Arbeitsgruppen die Stärken und Missstände in der Bahnhofstraße und sammeln ihre Ideen und Wünsche zur Umgestaltung.

Dabei kommen sehr unterschiedliche Blickwinkel zusammen: die Sicht von Senioren sowie von Müttern mit kleinen Kindern genauso wie die Einschätzungen von Polizei oder ADFC und die Erwartungen von Menschen mit Behinderung, Einzelhändlern und Autofahrern.

Am Ende stehen einige klare Kernbotschaften zum neuen Gesicht der Bahnhofstraße: Sie soll sich auszeichnen durch eine höhere Aufenthaltsqualität, mehr Verweilzonen und eine verbesserte Bewegungsfreiheit für Fußgänger, aber auch eine durchgängige, übersichtliche Gestaltung, die die Geschwindigkeit drosselt und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht. Die Fachplaner werden aufgefordert, Gestaltungsansätze für die Bahnhofstraße zu konkretisieren und vergleichend zu betrachten.

Konzeptwerkstatt

Anschaulich mit Skizzen und Bildern verdeutlichen die Hamburger Fachplaner, Markus Franke, ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, und Matthias Baum, Architektur und Stadtplanung, zu Beginn der Konzeptwerkstatt unterschiedliche Umsetzungsvarianten für eine mögliche Straßenraumaufteilung:

- Fußgängerzone (in unterschiedlichen Teilabschnitten),
- „Shared Space“ / Gemeinschaftsstraße,
- Trennung der Funktionen (derzeitige Regelung und mit Fahrradstraße).

Die anschließende Abwägung im Werkstattgespräch erfolgt anhand eines Bewertungsrasters. Die hierfür definierten Kriterien nehmen die Erwartungen und Wünsche an die künftige Gestaltung auf, wie sie auf der Auftaktveranstaltung genannt wurden. Im Ergebnis zeichnet sich ein klares Votum für eine Gemeinschaftsstraße („Shared Space“) ab. Die Frage, ob sich für den Teilabschnitt zwischen Feldstraße und Spitzerdorfstraße eine Fußgängerzone empfiehlt, wird zur Folgenabschätzung an die Fachplaner gegeben.

Planungswerkstatt

Nach der Erörterung der pro und contra Argumente erteilt die Planungswerkstatt einer dauerhaften Fußgängerzone, auch in Teilabschnitten, eine klare Absage. Es steht das einstimmige Votum für die Gemeinschaftsstraße.

Hierfür werden auf dieser dritten und letzten Werkstatt konkrete Gestaltungsvorgaben erarbeitet: So sprechen sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer beispielsweise für eine beidseitige Radverkehrsführung und einen weitestgehenden Verzicht auf Parkplatzflächen aus sowie für eine ebene Gestaltung und „aufgeräumte“ Möblierung des Straßenraumes und der zu schaffenden Verweilzonen. Die in der Abschlussdiskussion von der Moderatorin Katrin Fahrenkrug, *Institut Raum & Energie*, Wedel, zusammengeführten Empfehlungen an Planung und Politik zur Umgestaltung der Wedeler Bahnhofstraße werden konsensual „verabschiedet“.

0.2. Eine (Bahnhof-)straße für alle Blick aus der Zukunft 2025 auf die Ergebnisse

Wir befinden uns im Jahr 2025 n. Chr. Die ganze Metropolregion Hamburg kämpft gegen die Überforderung der Menschen durch immer mehr Technik, immer mehr und schnelleren Verkehr... Die ganze Region? Nein! Eine von engagierten Bürgern, weitsichtigen Politikern und effizienten Verwaltungsmitarbeitern bevölkerte Mittelstadt hat Wege gefunden, Verkehr und Lebensqualität zu versöhnen. Wedel hat die Bahnhofstraße in eine Gemeinschaftsstraße verwandelt.

Am auffälligsten zeigt sich das Konzept einer Straße für alle in der einheitlichen Ebene, die von allen gleichberechtigt genutzt wird. Mütter mit Kinderwagen und Senioren mit Rollatoren freuen sich über rasches und sicheres Vorankommen und erinnern sich nur mit Grausen an die Zeit zurück, als es noch hohe Kantsteine und Zwangsrouten über Zebrastreifen gab. Zum Glück sind auch die Hochbeete verschwunden, die immer irgendwie im Weg waren.

Alles fließt. Statt per kostspieliger Ampeln, die dauernd Streit über die Längen der Phasen provoziert und zu kleinen Staus geführt hatten, werden alle Fahrzeuge nun verlangsamt über Kreisel in die Straße geleitet – ein kleiner Studienausflug nach Dänemark hatte auch die letzten Kreisverkehr-Kritiker überzeugt.

Längst haben sich die Autofahrer daran gewöhnt, nicht mehr die absolute Hoheit über den Asphalt zu besitzen, sondern sie erkennen an, dass der Mensch als Fußgänger im Mittelpunkt steht. Denn schließlich verwandeln sich Fahrer ebenfalls spätestens dann in Fußgänger, sobald sie ihren Wagen geparkt haben. Insgesamt hat sich das Verhalten der Verkehrsteilnehmer gewandelt. Weil Radfahrer durch die neue Gestaltung den Eindruck gewinnen, beinahe durch eine Fußgängerzone zu fahren, üben auch sie mehr Rücksicht – und müssen im Gegenzug keine Angst mehr haben, dass jemand zwischen parkenden Autos hervor vors Rad springt.

Langsamer und umsichtiger als in der Vergangenheit werden die Pkw über die nun schmalere als früher angelegte Fahrbahn gesteuert. Für die anderen Verkehrsteilnehmer haben sich dabei die ins Astronomische gestiegenen Kraftstoffpreise positiv ausgewirkt: Immer mehr Bürger nutzen den Bus, die Autos sind immer kleiner geworden. Und immer mehr leichte, leise Elektro-Mobile lösen in Wedel die Benzin-Stinker ab. Insbesondere seitdem die Stadtwerke spezielle Förderprogramme aufgelegt und gemeinsam mit Geschäftsleuten eine Lade-Infrastruktur auf deren Parkplätzen und in ihren Tiefgaragen aufgebaut haben, kommt hierbei Wedel in der Metropolregion eine Vorreiterrolle zu. Da lässt sich leicht verschmerzen, dass die Stellflächen direkt vor den Geschäften allein behinderten Menschen vorbehalten sind.

Aber Fahren und Flanieren sind natürlich nicht die einzigen Beschäftigungen der Menschen in der Gemeinschaftsstraße. Hier ist Raum für Genuss und den kleinen Schnack mit alten Bekannten, die man beim Einkaufen trifft. Nicht allein, dass es dabei wegen der Entschleunigung des Verkehrs für Cafés attraktiver geworden ist, Stühle und Tische nach draußen zu stellen, auch ist angefangen beim Rathausplatz eine Perlenkette von Plätzen mit Piazza-Flair geschaffen worden, die die Planer einst etwas steif „Verweilzonen“ nannten. „Wir treffen uns dann am Schillerstein“, „Bis gleich an der Bank vor der Post“ - Sätze wie diese sind oft der Anfang eines Schaufenster-Bummels durch die Straße, die durch die Umgestaltung auch für die Geschäftsleute an Reiz gewonnen hat. Das „aufgeräumte“ Straßen-Design bildet ein wertigeres Umfeld für die Ladenlokale, weil es sie optisch präsenter macht

und so mögliche Kunden besser anspricht. Auch manche Vermieter entziehen sich dieser Entwicklung nicht länger und investieren in die Renovierungen ihrer Immobilien, um im Wettbewerb moderner Geschäftsräume mithalten zu können. Die „Verweilzonen“ werden zudem beim wieder erstandenen City-Fest zu Erlebnisräumen für die Gäste, sie bieten Platz für Künstler-Bühnen und Stände mobiler Händler. So setzt die Gemeinschaftsstraße ganz besondere Akzente und hilft den örtlichen Unternehmen im Wettbewerb mit den Shopping-Angeboten der Umgebung zu bestehen. (Verfasser: Jörg Frenzel, Wedel)

0.3. Anlass und Koordination des Werkstattprozesses

Die Eckpunkte für die künftige Gestaltung sollen in einem mehrstufigen, fachlich begleiteten Werkstattverfahren entwickelt werden. Der Beteiligungsprozess wird konzipiert und moderiert durch Katrin Fahrenkrug, Geschäftsführerin von *Institut Raum & Energie* GmbH aus Wedel. Neben einem dynamischen Beteiligungskonzept und einer neutralen Moderation ist es für den gemeinsamen Planungsprozess wichtig, dass anschauliche und allgemeinverständlich formulierte Informationen und Planungsunterlagen durch die Fachplaner

- Markus Franke, ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, für die Verkehrsplanung und
- Matthias Baum, Architektur + Stadtplanung, für den Bereich Städtebau,

aufbereitet und bereitgestellt werden.

Der Werkstattprozess wird koordiniert durch eine „Lenkungsgruppe Bahnhofstraße“. Diese Lenkungsgruppe setzt sich zusammen aus je einer Vertreterin / einem Vertreter der im Parlament vertretenen Parteien sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aus der Verwaltung, Fachbereich Bauen und Umwelt.

Eingeladen zum Werkstattprozess waren alle interessierten Bürgerinnen und Bürger der Stadt Wedel. Die Einladung zur Auftaktveranstaltung, „Informationswerkstatt“, erfolgte breit über die lokale Presse und Plakate. Ergänzend gingen persönliche Einladungen an die Eigentümer und Einzelhändler in der Wedeler Bahnhofstraße, an die Polizei, den ADFC und andere Vereine und Verbände sowie an die Wedeler Kommunalpolitik.

Der Teilnehmerkreis für die Konzept- und Planungswerkstatt sollte um die 30 Personen, maximal 40 Personen, umfassen. Eingeladen wurden aus dem Kreis der interessierten Bürgerinnen und Bürger diejenigen, die auf der Auftaktveranstaltung am 20.05.2011 (Informationswerkstatt) ihr Interesse an der weiteren Mitwirkung an Konzept- und Planungswerkstatt erklärt hatten. Des Weiteren wurden wie zur Auftaktveranstaltung Eigentümer, Mieter und Einzelhändler sowie Vereine, Verbände und die Wedeler Fraktionen gezielt eingeladen.

1. Informationswerkstatt 20.05.2011

1.1. Programm

1. Umgestaltung der Wedeler Bahnhofstraße

Erste Ergebnisse der Ausgangsanalyse

Markus Franke, ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Hamburg

Matthias Baum, Architektur + Stadtplanung, Hamburg

2. Diskussionsinseln:

- „Bahnhofstraße 2020“- Ihre Ideen und Wünsche
- Empfehlungen an die Planer

3. Mögliche Gestaltungsansätze

Markus Franke, ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Hamburg

Matthias Baum, Architektur + Stadtplanung, Hamburg

4. Weiteres Vorgehen

1.2. Begrüßung und Einführung in die Informationswerkstatt

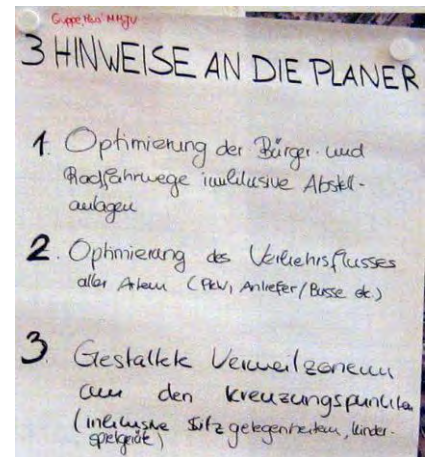
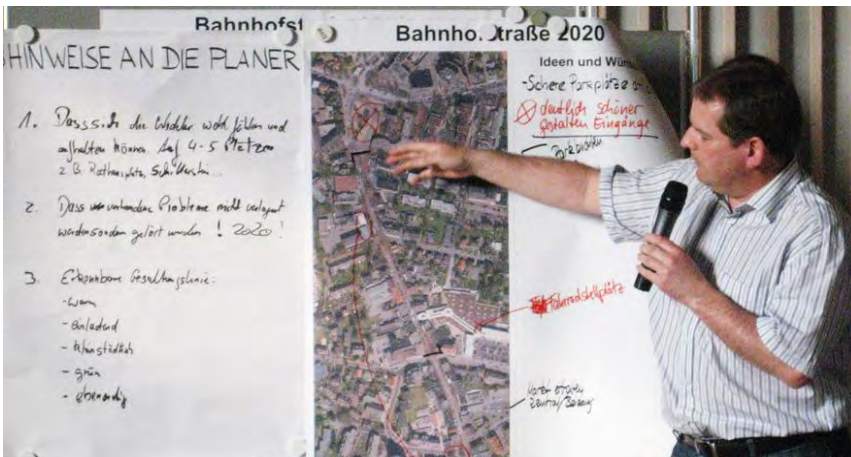
Klaus Lieberknecht, Stadt Wedel, Fachbereichsleiter Bauen und Umwelt

Katrin Fahrenkrug, Institut Raum & Energie, Wedel

Herr Lieberknecht begrüßt und führt in Anlass und Ziele des Werkstattprozesses zur Gestaltung der Wedeler Bahnhofstraße ein.

Die Moderatorin Katrin Fahrenkrug beginnt die Informationswerkstatt mit einer lockeren Abfrage zum Spektrum der anwesenden Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Dabei zeigt sich, dass sowohl Neu- wie auch Altbürger, Anwohnerinnen und Anwohner, aber auch Interessierte aus anderen Stadtteilen, Jung und Alt, Mieter, und Eigentümer, Vertreterinnen und Vertreter aus Vereinen, Verbänden und in der Stadtverordnetenversammlung vertretener Parteien anwesend sind. Damit kommen in der weiteren Diskussion sehr unterschiedliche Blickwinkel zusammen. Die Sicht von Senioren und Müttern mit Kindern genauso wie die Einschätzungen von Polizei oder ADFC und die Erwartungen von Menschen mit Behinderung, Einzelhändlern und Autofahrern.

IMPRESSIONEN aus der Informationswerkstatt



1.3. Ausgangsanalyse, Umgestaltung der Wedeler Bahnhofstraße

Matthias Baum, Architektur + Stadtplanung, Hamburg

Markus Franke, AGRUS, Stadt- und Verkehrsplanung, Hamburg

Als Einstieg in die Informationswerkstatt stellen für die beauftragten Fachplanungsbüros Herr Markus Franke und Herr Matthias Baum ihre Ausgangsanalyse der Bahnhofstraße vor. Aus fachplanerischer Sicht wird auf folgende Aspekte eingegangen:

- Städtebau,
- Fußverkehr / Radverkehr / Kfz-Verkehr / ÖPNV,
- verkehrsmittelübergreifende Erkenntnisse und
- erste Schlussfolgerungen für die Gestaltung.

(siehe Präsentationscharts Folie 6 – 51)

Ziele einer Umgestaltung der Wedeler Bahnhofstraße

Einleitend stellen die Planer die Frage, warum überhaupt und mit welchen Zielen über die Umgestaltung der Wedeler Bahnhofstraße nachgedacht werden soll:

Gestalterische / planerische Ziele

- Raum für Begegnung
- Aufenthaltsqualität steigern, ggf. zu Lasten des Parkraumangebotes
- keine Problemverdrängung, ggf. verträgliche Netzeingriffe
- soziale Brauchbarkeit
- identitätsstiftendes, anregendes Erscheinungsbild
- klare Orientierung (Übersichtlichkeit, Einfachheit, geogr. Bezüge)
- Sicherheit und Bewegungsfreiheit

Gesamtstädtischer Hintergrund

- Imageförderung
- Identifikation mit der Stadt Wedel
- Kaufkraftbindung / Investoreninteresse
- Lebensqualität
- Strukturbildung

(Zu den Inhalten der Ausgangsanalyse siehe auch Präsentationscharts Folie 1 – 50)

Zusammenfassende Ergebnisse der Analyse / Schlussfolgerungen für die Gestaltung:

- Ausstrahlung verbessern: Urbanität, Zentralität, Aufenthalt und Begegnung herausstellen
- Sicherheit erhöhen (Radverkehr!)
- mehr Bewegungsfreiheit für Fußgänger
- für klare Verhältnisse sorgen: Übersicht, Selbsterklärung
- Geschwindigkeitsniveaus angleichen (u. a. „Ruhe-Effekt“)

1.4. Diskussion der Ausgangsanalyse

In der anschließenden Diskussion geben die Teilnehmerinnen und Teilnehmer folgende kritische Hinweise:

- Sauberkeit (Bahnhofstr. und Kreuzungsbereiche),
- Enge und Unklarheit z.B. für Sehbehinderte und bei der Nutzung von Kinderwagen etc.,
- Gefährdung der Fahrradfahrer (insbesondere an Engstellen),
- Konflikte parkender Verkehr und Fahrradfahrer (Fahrtrichtung Einbahnstr.),
- Konflikte Fußgänger und Radfahrer,
- Konflikte Radfahrer und ein-/ abbiegende Kfz,
- Fehlen von Verweilzonen,
- Zeit nehmen, um die Wirkung einer „Bahnhofstraße ohne Baustellen“ zu sehen sowie
- Verkehrssicherheit im Winter (Glätte).

Mögliche Gestaltungsansätze für die Straßenraumplanung

Als Vorbereitung für die weitere inhaltliche Diskussion erläutert Herr Franke mögliche Gestaltungsansätze für die Straßenraumplanung und veranschaulicht diese durch viele Fotos aus anderen Städten. Gestaltungsansätze sind:

1. Trennung (Dabei ist auch eine andere Trennung des Straßenraums für Fußgänger, Radfahrer und Kfz-Verkehr denkbar als bisher in der Bahnhofstraße),
2. „Weiche Separation“ / „Shared Space“ / „Gemeinschaftsstraße“
oder auch Mischformen,
3. Fußgängerzone.

(siehe Präsentationscharts Folie 52 - 66)

1.5. Diskussionsinseln

In sieben zufällig zusammengestellten Kleingruppen werden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer eingeladen

- die Entwicklung der Wedeler Bahnhofstraße in den letzten Jahren zu bewerten,
- Stärken und Schwächen / Missstände zu benennen und
- ihre Vision von der Bahnhofstraße 2020 zu entwickeln (Ideen und Wünsche).

Jede Gruppe fasst ihre wichtigsten Ergebnisse in drei Hinweisen für die Fachplaner zusammen.

Ergebnisse

Als allgemeine Anforderungen an die künftige Gestaltung der Bahnhofstraße werden mehrfach genannt:

Infowerkstatt – Auswertung (allgemeine Anforderungen)

1. Passsiedel der Ländchen wird fallen und
aufhalten können auf 4-5 Plätzen

- Klarheit / Übersichtlichkeit !
- Lesbarkeit für Sehbehinderte
- Bewahrung des dörflichen Charakters
- Bewahrung / Erhöhung der Urbanität ?
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Verwirklichung einer erkennbaren durchgängigen Gestaltlinie
- Schaffung von Identifikationsmöglichkeiten
- Belebung südlich der Spitzerdorfstraße
- Kinderfreundlichkeit
- Möblierung
- Keine Problemverdrängung

Stärken

- Fahrradweg auf beiden Seiten führt
- Barrierefrei über 21 im Fußweg
- zu wenig flächendeckende Fahrradparkplätze
- Enge (Parkplatzbereiche)
- zu hohe Geschwindigkeit
- Rhythmus der Gebäude
- Verkehrsplanung auf 8. Ebene
- Fußwege sind spärlich / nicht
- Parkraum
- zu viel Verkehr
- Transparenz der Passagen?
- Funktion
- Nutzung kleiner Räume
- Abwechslung Flächen im

Als konkrete Anforderungen werden genannt:

Infowerkstatt – Auswertung (konkrete Anforderungen)

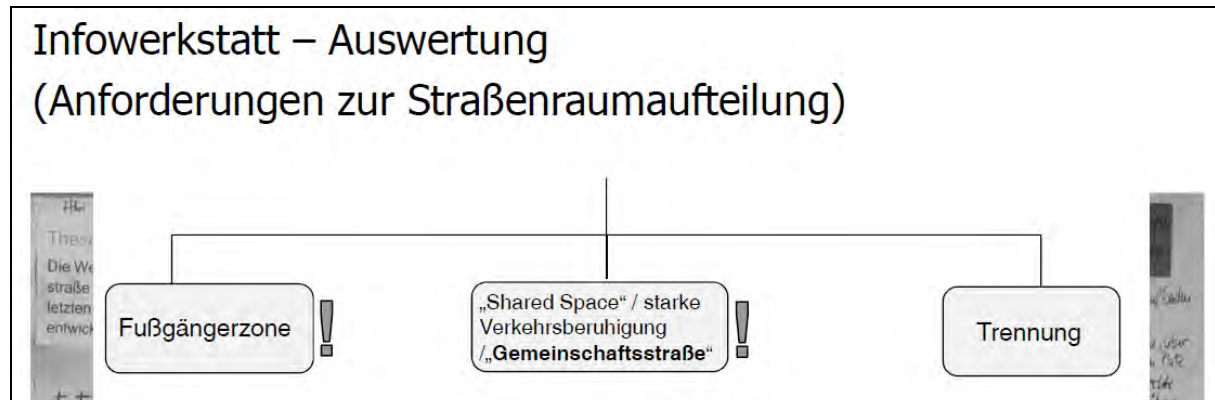
1. Passsiedel der Ländchen wird fallen und
aufhalten können auf 4-5 Plätzen

- Einrichtung von Verweilzonen !
- Gestaltung von Eingangssituationen !
- Gefahren Radfahrender minimieren !
- Fahrradstellplatzangebot verbessern !
- nutzbare Gehwegbreite erhöhen
- Barrierefreiheit
- Bedingungen für die Querung der Fahrbahn verbessern
- Parkplatzangebot insgesamt bewahren, ggf. umverteilen
- Geschwindigkeit drosseln

Stärken

- Fahrradweg auf beiden Seiten führt
- Barrierefrei über 21 im Fußweg
- zu wenig flächendeckende Fahrradparkplätze
- Enge (Parkplatzbereiche)
- zu hohe Geschwindigkeit
- Rhythmus der Gebäude
- Verkehrsplanung auf 8. Ebene
- Fußwege sind spärlich / nicht
- Parkraum
- zu viel Verkehr
- Transparenz der Passagen?
- Funktion
- Nutzung kleiner Räume
- Abwechslung Flächen im

Die Anforderungen an den Straßenraum müssen weiterhin konkretisiert werden.



➔ Auftrag an die Fachplaner

Die Hinweise für die Planer lauten:

Diskussionsinsel 1:

1. „Dass sich die Wedeler wohl fühlen und aufhalten können. Auf 4 – 5 Plätzen, z. B. Rathausplatz, Schillerstein...“
2. „Dass vorhandene Probleme nicht verlagert, sondern gelöst werden.“
3. Erkennbare Gestaltungslinie: warm, einladend, kleinstädtisch, grün, ebenerdig.

Diskussionsinsel 2:

1. Die Wohnstraßen müssen in ein Gesamtkonzept „Verkehr – Wedeler Bahnhofstraße“ mit einbezogen werden
2. Die Möglichkeiten einer Fußgängerzone respektive Verkehrsberuhigung sind zu prüfen (Diskussion und Abwägung von alternativen Konzepten).
3. Es bedarf der Errichtung von „Wohlfühlzonen“ und der Gestaltung der Eingangsbereiche (Rathausplatz und Doppeleiche).

Diskussionsinsel 3:

1. Optimierung der Bürger- und Radfahrwege inklusive Abstellanlagen
2. Optimierung des Verkehrsflusses aller Arten (PKW, Anlieferer / Busse etc.)
3. Gestaltete Verweilzonen an den Kreuzungspunkten (inkl. Sitzgelegenheiten, Kinderspielgeräten)

Diskussionsinsel 4:

1. Fußgängerzone von Rewe bis Kaland
2. Ausbau Schulauer Marktplatz mit Zugang zur Bahnhofsstraße
3. Zweiseitiger Radweg

Diskussionsinsel 5:

1. Niveaugleiche Gemeinschaftsstraße („Shared Space“)
2. ?
3. Begegnungszone (Rathausplatz, Schillerstein, Doppeleiche) mit WC

Diskussionsinsel 6:

1. Prüfung als Fußgängerzone
2. Verweilbereiche suchen
3. Fahrradstraße, in beide Richtungen; Barrierefreiheit; „Zone 30“

Diskussionsinsel 7:

1. Funktionstrennung; Gliederung
2. Übersichtlichkeit
3. Begegnungsplätze

Die Ergebnisse der Arbeitsgruppen sind auf den Seiten der folgenden Fotodokumentation zu entnehmen.

1.6. Ausblick auf das weitere Vorgehen

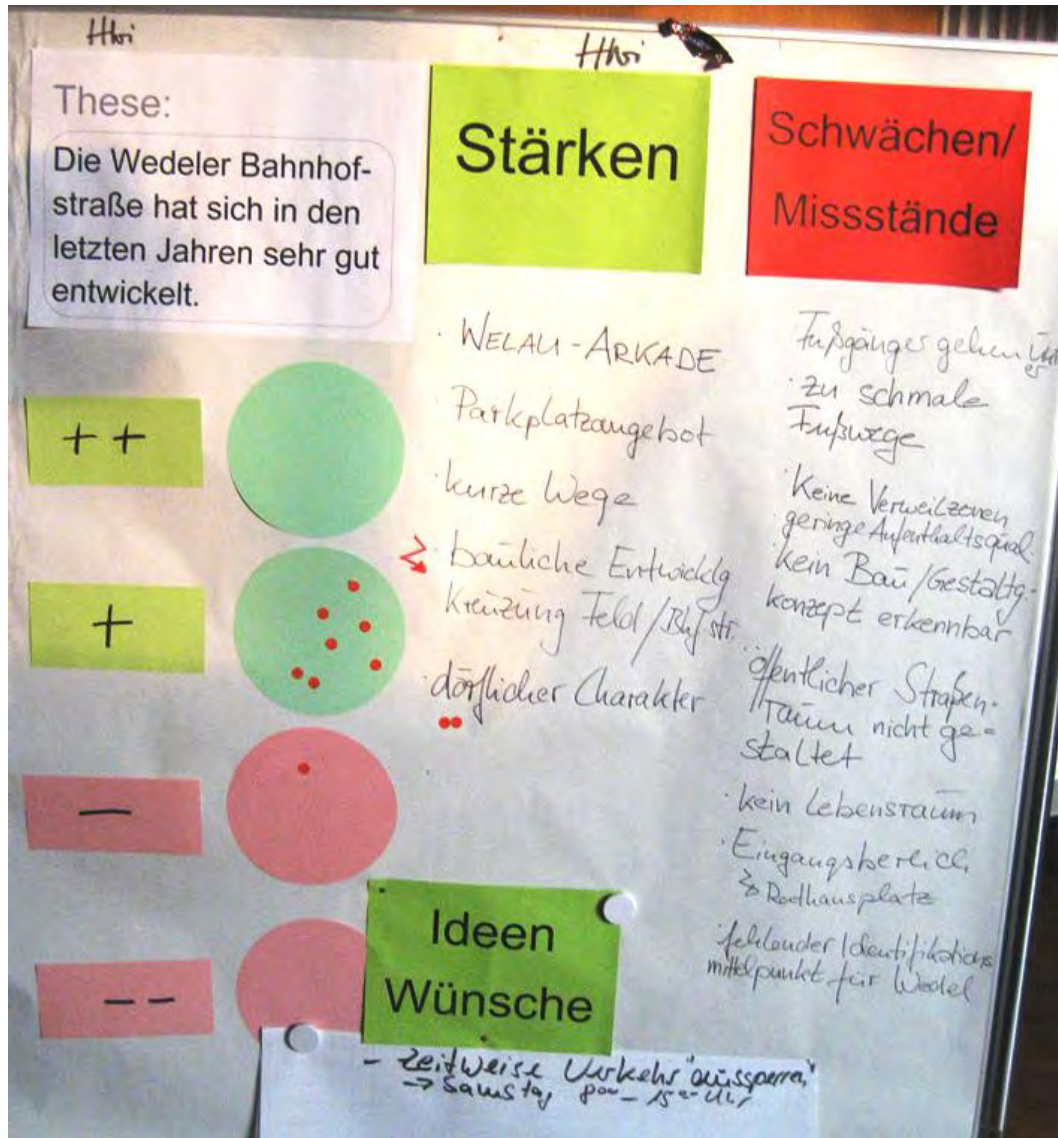
- Am 26. August 2011 soll die Konzeptwerkstatt mit einigen ausgewählten Teilnehmerinnen und Teilnehmern (bis 30 – 40 Teilnehmende) stattfinden.
(Interessenten hierzu haben ihre Kontaktdaten hinterlassen.)
- Im Spätsommer wird eine Zwischenpräsentation der Konzeptwerkstattergebnisse im Planungsausschuss erfolgen.

Wedel, *Institut Raum & Energie*, Dagmar Kilian / Filip Ahrens, 30. Mai. 2011

1.7. Anhang Fotodokumentation der sieben Arbeitsgruppen

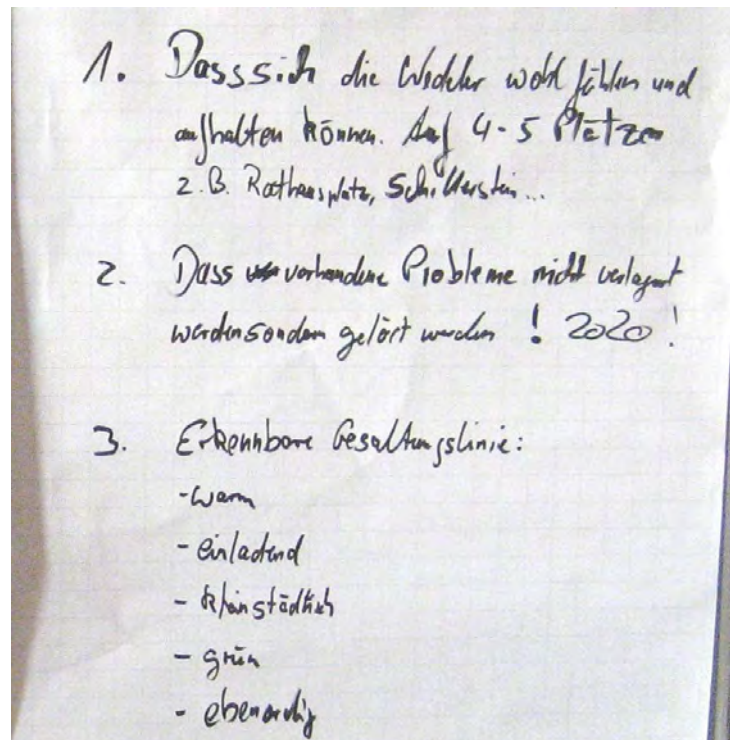
Ergebnisse Diskussionsinsel 1:

Moderation: Harriet Witte, Institut Raum & Energie





Drei Hinweise an die Planer:



Ergebnisse Diskussionsinsel 2:

Moderation: Dagmar Kilian und Filip Ahrens, Institut Raum & Energie

These:
Die Wedeler Bahnhofstraße hat sich in den letzten Jahren sehr gut entwickelt.

Stärken

- Mehr Leben durch Wolau Arcaden (2. Bausch.)
- städtebauliche Verbesserung (Wolau A / Feldstr.)
- Zentrale Lage

Schwächen/ Missstände

- Fahrradweg auf beiden Seiten fehlt
- Parkplätze da, aber z.T. am falschen Platz
- zu wenig / schlechte Fahrradparkplätze
- Enge (Fußgängerbereich)
- zu hohe Geschwindigkeit
- Ruhe zonen fehlen
- Verkehrsbelastung auf B. Höbischstraße
- gefülltes Ende = Spitzendorfer / Feldstr.
- Papierwüll
- 1/2 Fuß / Radverkehr
- Tragfähigkeit der Passagen?!
- Struktur fehlt
- Belastung Wedeler Passage
- Zebrastreifen fehlen an Übergängen

Wegweiser / Probleme

- Durchgangsverkehr
- Radhausplatz (Gestaltung)
- Durcheinander in der Straße (Verkehr / Fußgängerbereich)
- Mit zu starke Belastung (Emission) - Parkplätze - Sachverkehr
- Unfallgefahr Rad an Kreuzung (Unsicherheit & Kinder)

Maßnahmen

- Bordsteine als Barriere



Ergebnisse Diskussionsinsel 3:

Moderation: Marcel Mathein und Julia Ungereit, *Institut Raum & Energie*

Gruppe Hais' HAU

These:
Die Wedeler Bahnhofstraße hat sich in den letzten Jahren sehr gut entwickelt.

++

+

-

--

Stärken

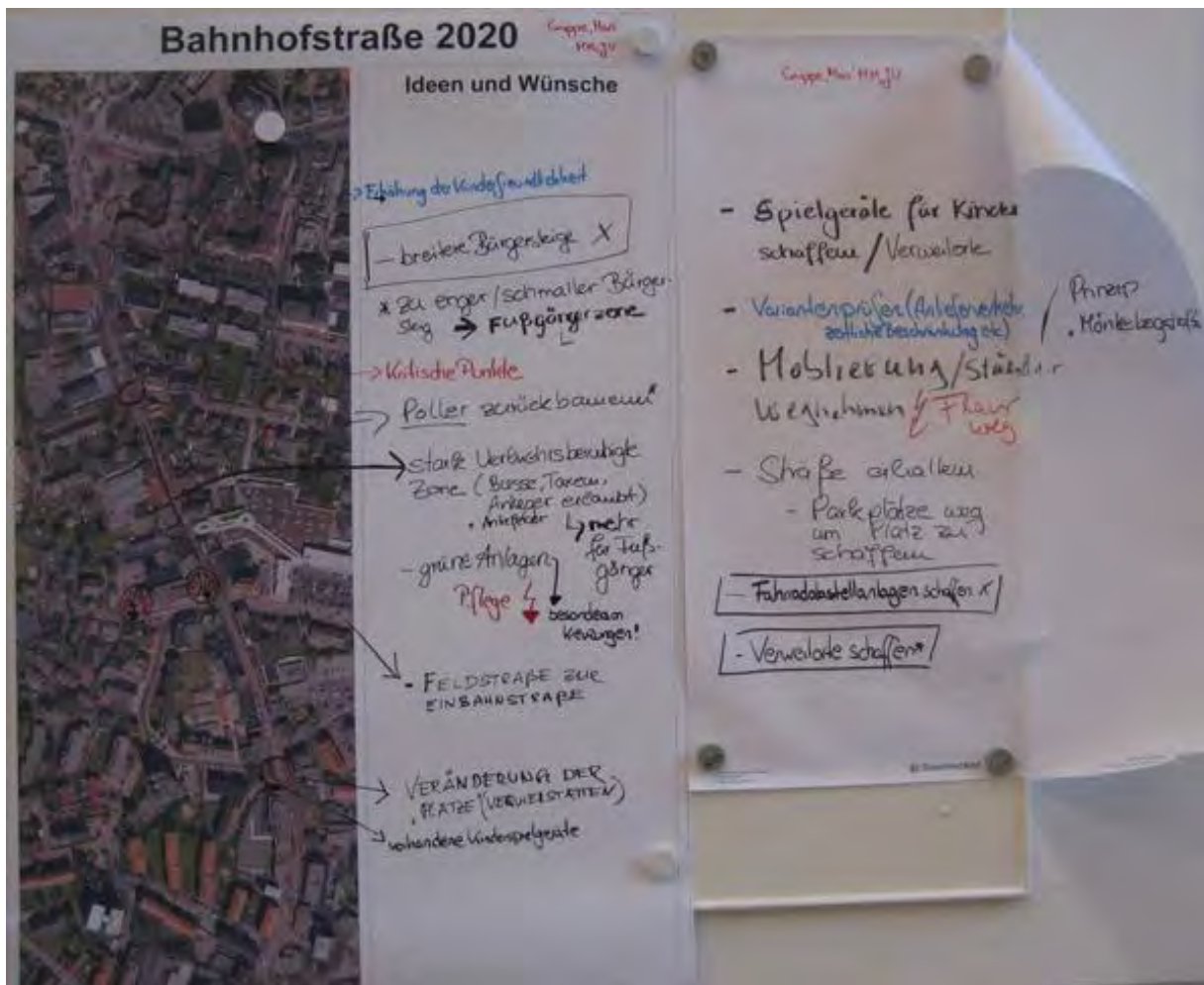
- Parkplatzangebot
- Wegführung
- Bahnhofstraße so lassen wie sie ist
- Urbanität, Leben
- IN DEN LETZTEN 40 JAHREN POSITIV ENTWICKELT

Schwächen / Missstände

- Mangel an Zebrastreifen
- gefährlicher Fahrradweg
- mangelnde Radabstellanlagen
- Verkehrsführung Radfahren u. Fußgänger
- Geschäftsstruktur
- fehlende Grünanlagen
- Gestaltung 'REWE' Platz
- Sauberkeit / Erscheinungsbild

- KOSTEN? Träger?

↙ Auswirkungen bei Umgestaltung / Fußgängerzone → Verkehrsführung (Parallelstraßen)



Drei Hinweise an die Planer:

1. Optimierung der Bürger- und Radfahrwege inklusive Abstellanlagen
 2. Optimierung des Verkehrsflusses aller Arten (PKW, Anlieferer/Busse etc.)
 3. Gestaltete Verweilzonen um den Kreuzungspunkten (inklusive Sitzgelegenheiten, Kinderspielgeräte)
- Verhältnismäßigkeit der Kostenprüfen

Ergebnisse Diskussionsinsel 4:

Moderation: Joachim Busch, Stadt Wedel

These:
Die Wedeler Bahnhofstraße hat sich in den letzten Jahren sehr gut entwickelt.

Hr. Busch

Stärken

Schwächen/ Missstände

++

+

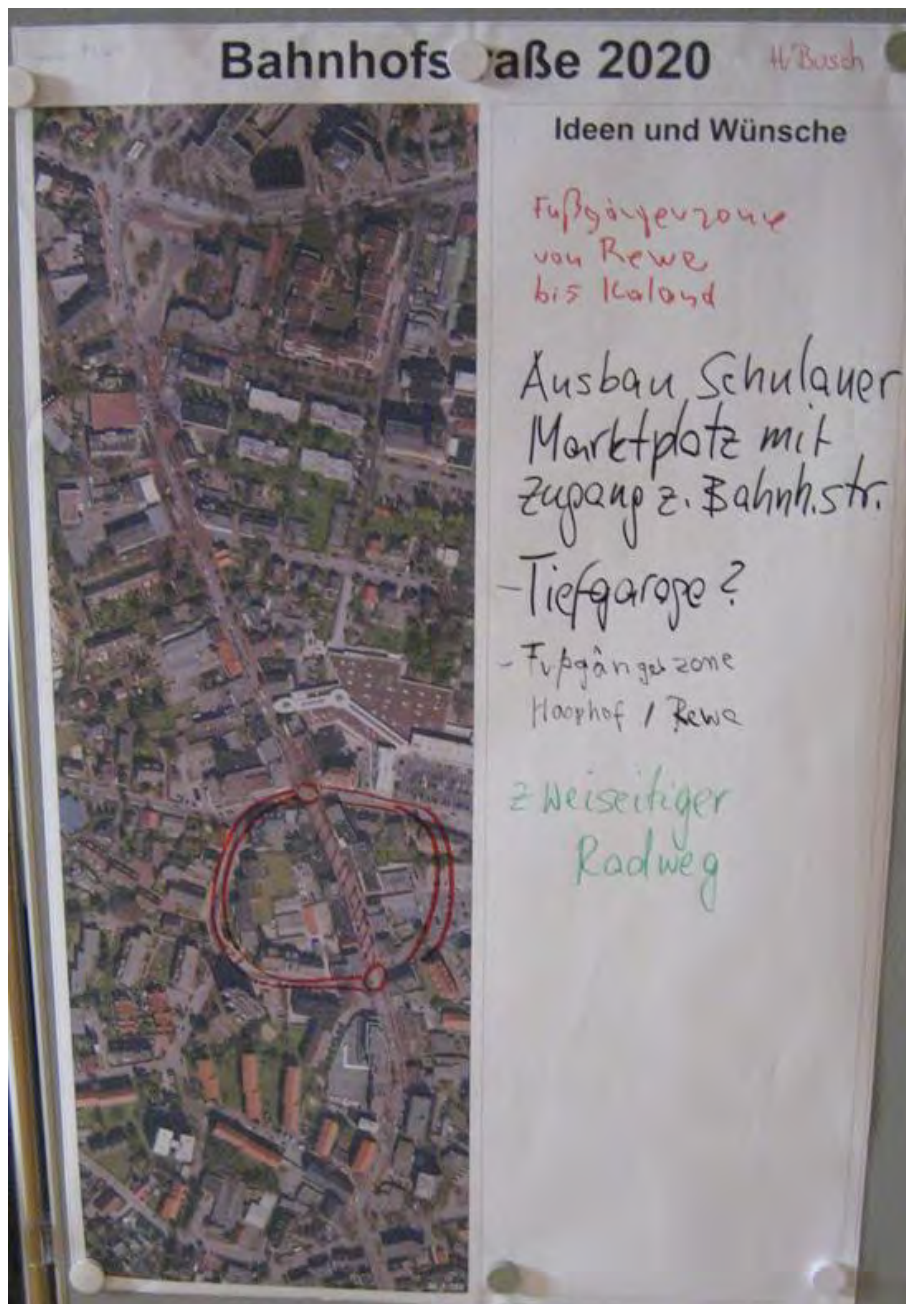
-

--

Aktive Straße
Parkplätze

wenig Fahrrad-
ständer

Öffentliche
Toiletten
Ausschilderung
Verkehrsführung
Verantwortl:
Kermitzonen
Straßengestaltung



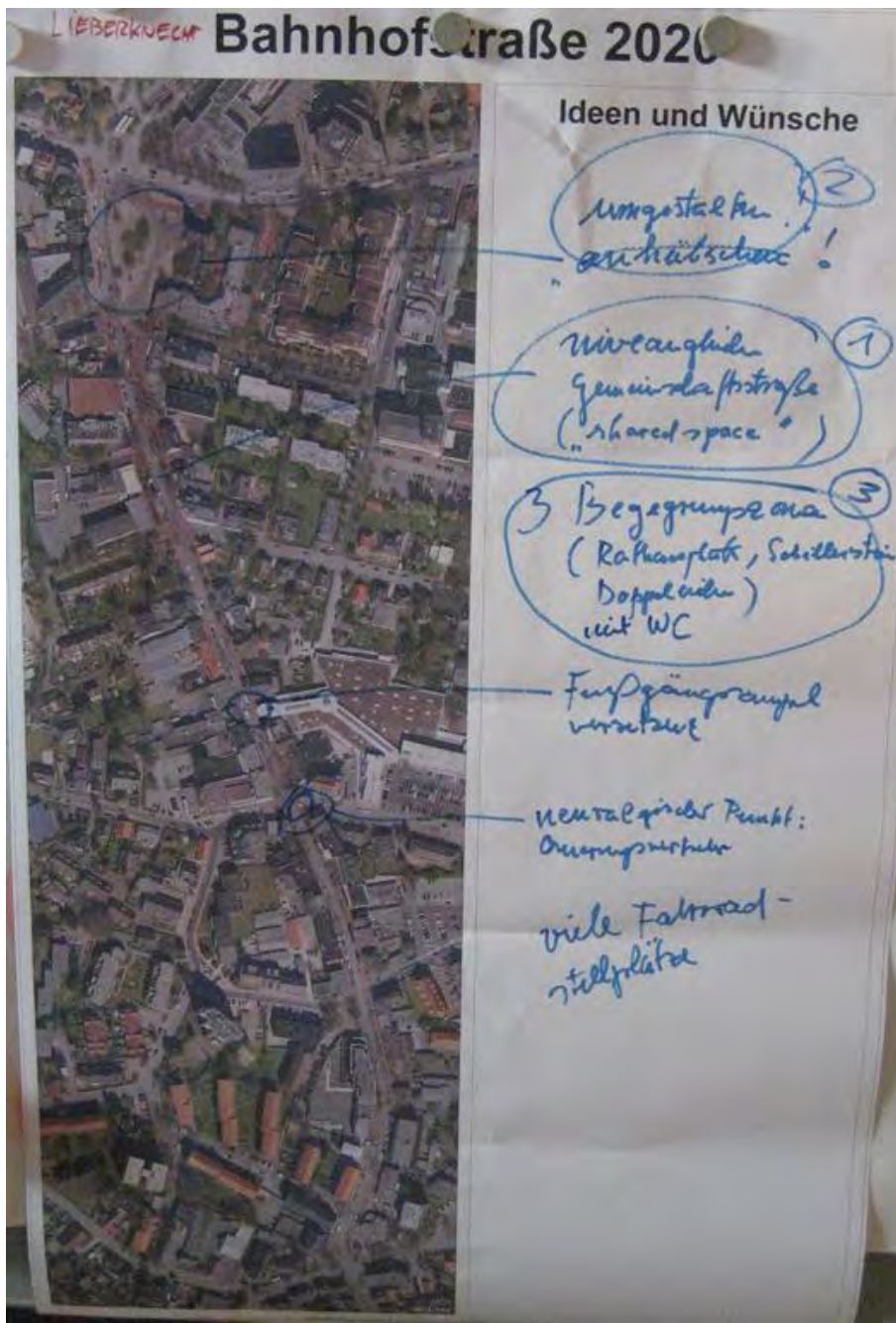
Ergebnisse Diskussionsinsel 5:

Moderation: Klaus Lieberknecht, Stadt Wedel

6 LIEBERKNECHT

These:
Die Wedeler Bahnhofstraße hat sich in den letzten Jahren sehr gut entwickelt.

	Stärken	Schwächen/ Missstände
++	<ul style="list-style-type: none">• gegenläufiger Radweg als Verbindung gut!	<ul style="list-style-type: none">• bessere Nutzbarkeit für Fahradfahrer
+	<ul style="list-style-type: none">• gute Erreichbarkeit der Geschäfte	<ul style="list-style-type: none">• PKW's fahren zu schnell
-	<ul style="list-style-type: none">• viel Grün! (Bäume)	<ul style="list-style-type: none">• Parkungsplätze unattraktiv
--		<ul style="list-style-type: none">• Auslagen der Geschäfte• Fahrradständer schlecht: vor Rossmann



Ergebnisse Diskussionsinsel 6:

Moderation: Matthias Baum, Architektur + Stadtplanung

These:
Die Wedeler Bahnhofstraße hat sich in den letzten Jahren sehr gut entwickelt.

Stärken

Schwächen/ Missstände

(shared space)
H. Baum

++

•

- Struktur B sehr positiv (Begegnung, Erlebnis, Welcome Passage)
- Täglicher Bedarf vorhanden

+

•••

- Strukt. gewisse „Sensibilität“
- Kleinstadtmilie
- Begegnungstätte, Markt, Produkte, „Bld.“
- Touristen Info sehr gut

-

•••

-

-

••

-

E PLANER

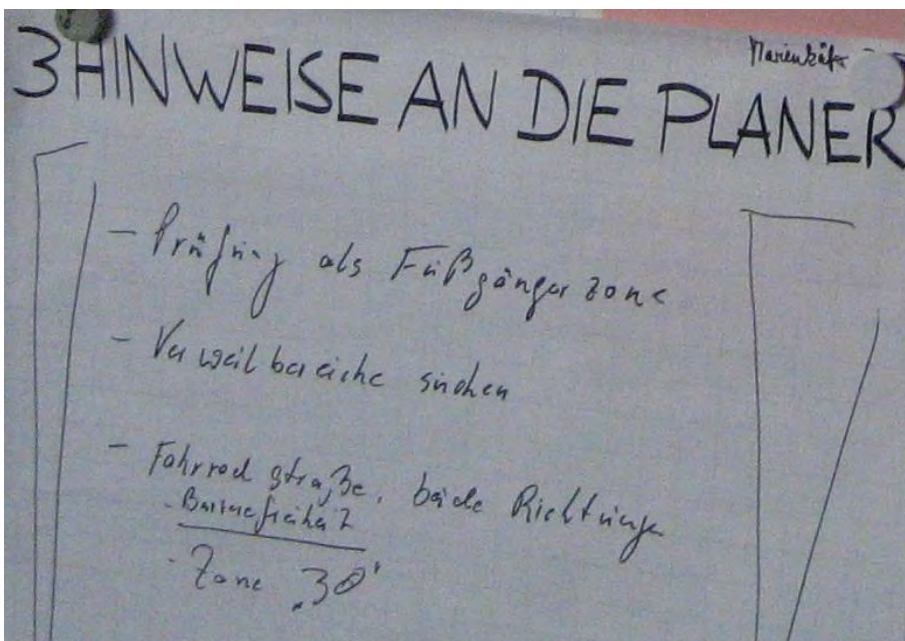
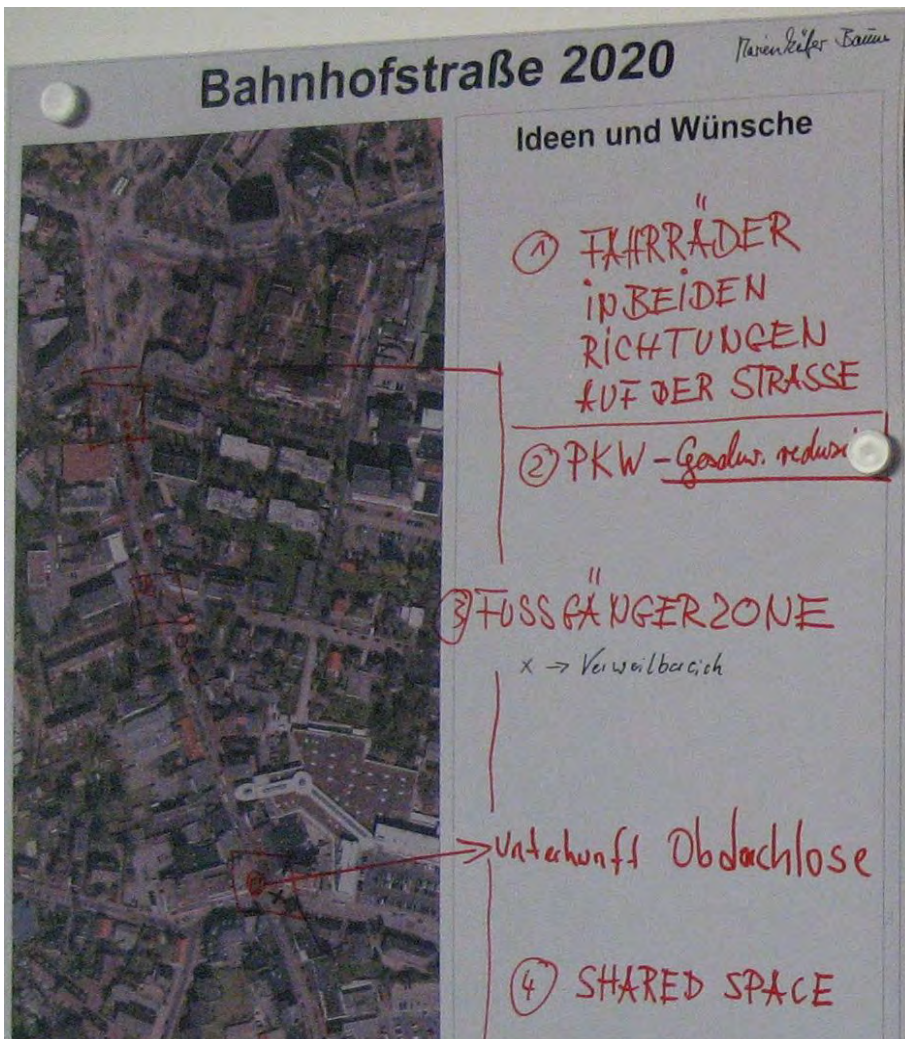
Manuskript

zone

Weg

- Rutschige Belag - Fußwege
- Fußwege zu viel Einbauten
 - Schilder
 - Abfliegen
 - Fahrradständer
 - Radwege
- Zu wenig Sitzgelegenheiten
- Treffpunkt überdachte H. Rytac

- Zu unübersichtlich (Verkehr)
- Zu laut (Rad, Motor)
- nicht barrierefrei
- Bus → Gegenrichtung „Bahnhof“



Ergebnisse Diskussionsinsel 7:

Moderation: Christiane Bergner, Architektur + Stadtplanung

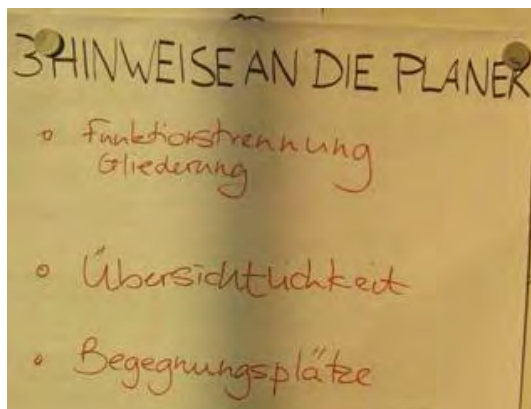
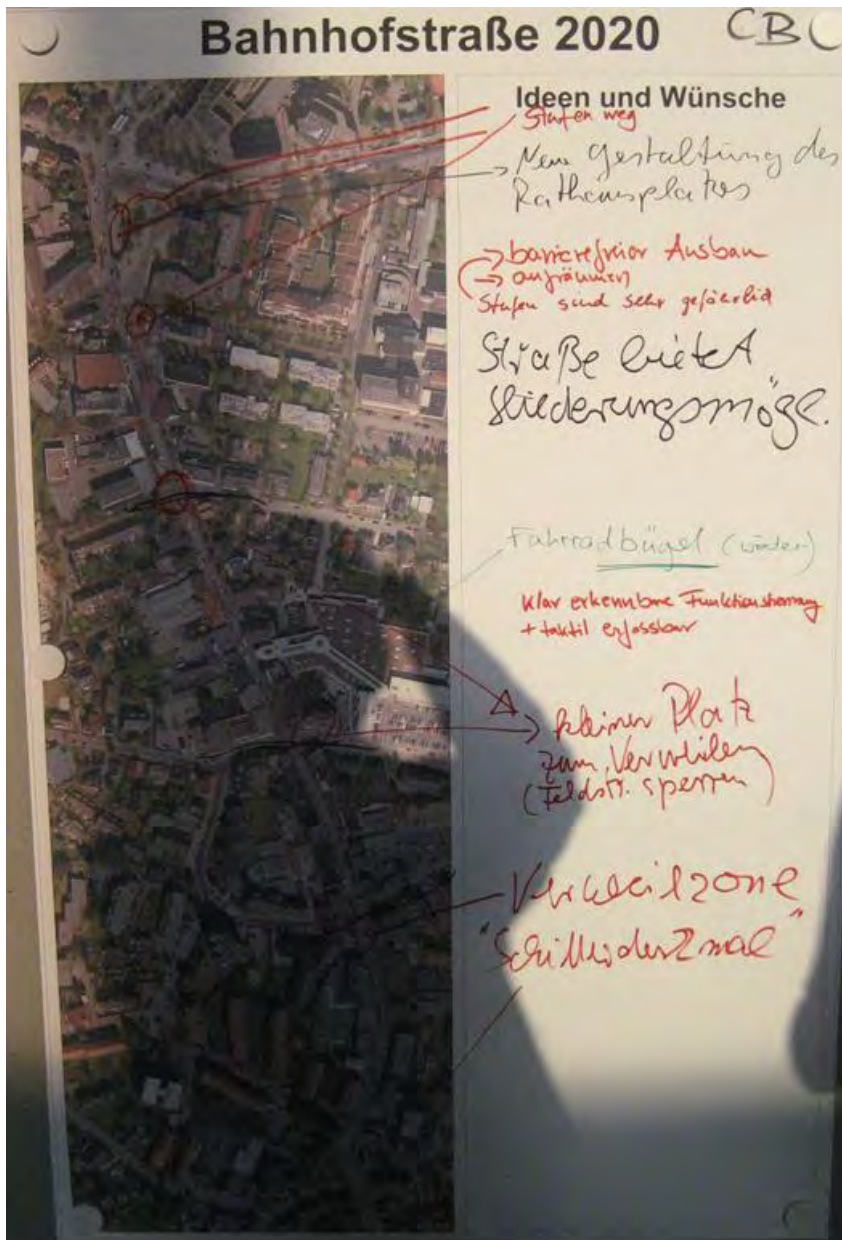
These: **GB**
Die Wedeler Bahnhofstraße hat sich in den letzten Jahren sehr gut entwickelt.

Stärken

- gute Erreichbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer
- ausreichender Parkraum

Schwächen/ Missstände

- Rad- + Fußverkehr muss ermittelt werden
- Auslagen + Werbung nehmen zu viel Raum ein
- Mangel an Sauberkeit
- Pflanzenschilder verschleiern die Sicht
- zu viele Leerstände
- Öffnungszeiten?
- Radweg abgrenzung
- zu viele Fußwege
- Bänke + Oasen!
- unübersichtlich
- Straße aufwachen
- Bordsteinkante
- Fahrradständer:
zu wenig, an der falschen Stelle zu hoch



2.

Konzeptwerkstatt 16.09.2011

2.1. Programm

- 15.00 Uhr Begrüßung und Einführung**
- Klaus Lieberknecht, Stadt Wedel, Leiter des Bauamtes
 - Katrin Fahrenkrug, *Institut Raum & Energie*
- 15.15 Uhr Von der Infowerkstatt zum Konzept**
Auswertung der Infowerkstatt und Charakterisierung von drei Gestaltungsvarianten
- Markus Franke, ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Hamburg
 - Matthias Baum, Architektur + Stadtplanung, Hamburg
- Diskussion
- 15.40 Uhr Kleingruppenarbeit: „Bewertungsraster“ zu Gestaltungsvarianten**
- Erörterung des Pro und Contra, der Chancen und Herausforderungen unterschiedlicher Gestaltungsansätze
 - Prioritätensetzung (ggf. Minderheitsvotum) für einen Gestaltungsansatz je Kleingruppe
- 16.00 Uhr Zusammenführung im Plenum und (kontroverse) Diskussion**
- Ausschluss von Gestaltungsansätzen
 - Prioritätensetzung für Gestaltungsansätze
- 16.20 Uhr Fachlicher Input vor dem Einstieg in die zweite Arbeitsgruppenphase**
Markus Franke, ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Hamburg
- 16.30 Uhr Gruppenarbeit**
Setting: 8 – 10 Personen
Arbeitsauftrag:
- Feinplanung Verkehrsführung / Gestaltung Bahnhofstraße (Visualisierung in einer Karte)
 - Gestaltungsgrundsätze
 - Welche Aspekte sind Ihnen bei der Gestaltung der Bahnhofstraße besonders wichtig? (Checkliste / Mitschrift auf Flipchartpapier)
 - Bitte beachten Sie die Prüffragen bei Ihrer Konzepterstellung
- 17.30 Uhr Vorstellung der Gruppenergebnisse / Diskussion**
Versuch einer Zusammenführung / Prioritätensetzung
- aus Sicht der Teilnehmerinnen und Teilnehmer
 - aus Sicht der Planer
- Festlegung des weiteren Vorgehens
- 18.00 Uhr Ausblick zum weiteren Vorgehen**
- 18.15 Uhr Ende der Werkstatt**

IMPRESSIONEN aus der Konzeptwerkstatt



2.2. Von der Infowerkstatt zum Konzept

Nach der Begrüßung durch Klaus Lieberknecht, Leiter des Bauamtes der Stadt Wedel, erläutert Katrin Fahrenkrug, *Institut Raum & Energie*, das Programm und die Ziele der Veranstaltung.

In der folgenden Präsentation vollzieht Markus Franke, ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, den Brückenschlag von der Infowerkstatt, die am 20.05.2011 stattfand, zur Konzeptwerkstatt.

Aus der Informationswerkstatt haben die Fachplaner den Auftrag mitgenommen, die möglichen Umgestaltungsvarianten für die Wedeler Bahnhofstraße genauer zu betrachten.

Herr Franke stellt vor:

- die Fußgängerzone mit verschiedenen Untervarianten,
- Shared-Space / Gemeinschaftsstraße mit unterschiedlichen Optionen für die Begegnungszone (siehe Präsentationscharts Folie 12 – 17) und
- die Trennung der Funktionen mit Untervarianten z. B. Fahrradstraße (siehe Präsentationscharts Folie 17 - 20).

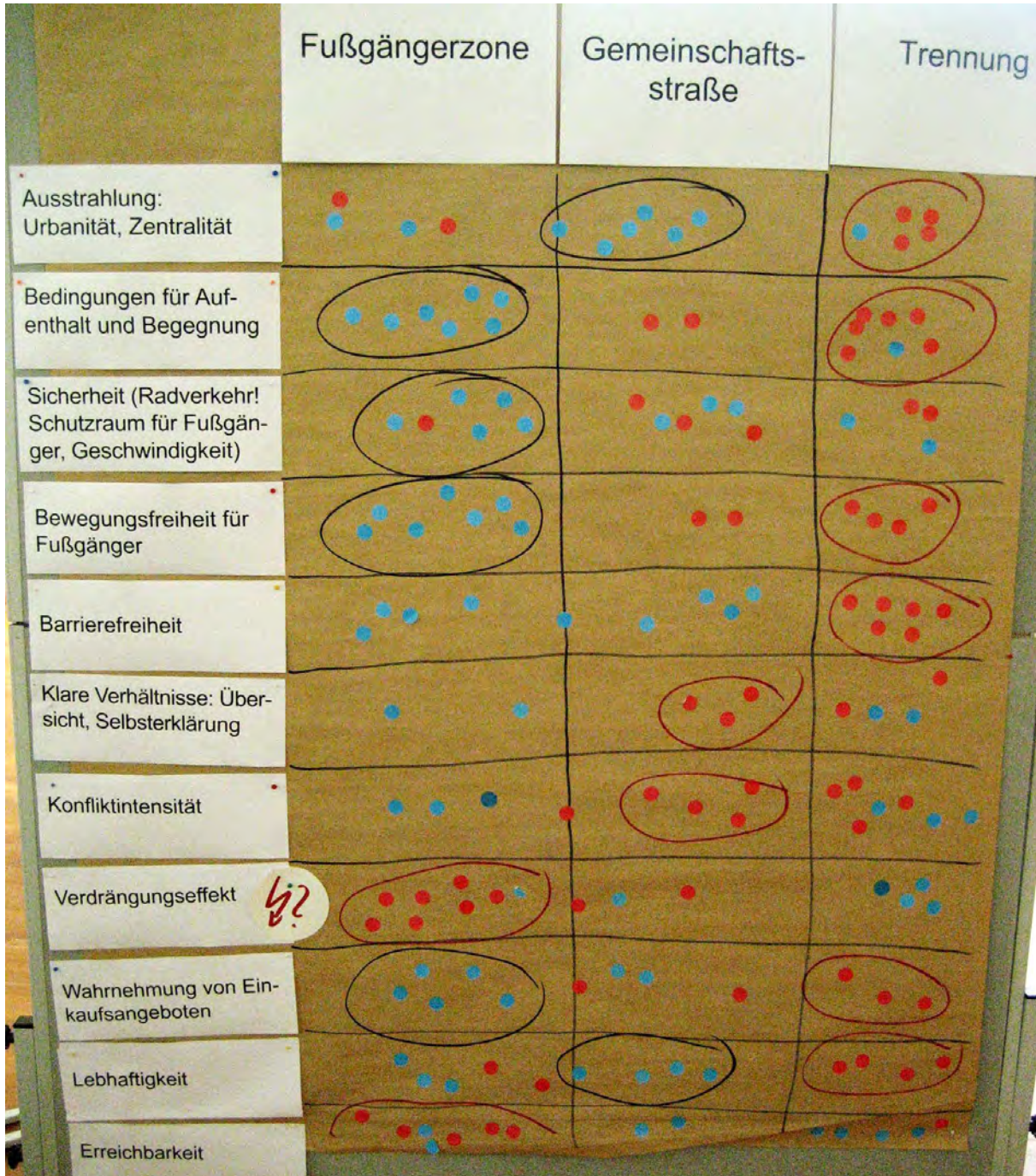
2.3. Bewertung Gestaltungsvarianten

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Konzeptwerkstatt diskutieren in Kleingruppen die Vor- und Nachteile der möglichen Gestaltungsvarianten. Hierzu erhalten sie als Unterstützung ein Raster mit Bewertungskriterien. Diese Kriterien orientieren sich weitgehend an den Wünschen für die künftige Gestaltung der Bahnhofstraße, wie sie auf der Auftaktveranstaltung genannt wurden. Die Frage ist, über welches Gestaltungsprinzip die einzelnen Kriterien wie erfüllt werden können (Bewertungsskala von „sehr gut“ bis „nicht ausreichend“).

Kriterium	Fußgängerzone	Gemeinschaftsstraße	Trennung
Ausstrahlung: Urbanität, Zentralität	●	●	○
Bedingungen für Aufenthalt und Begegnung			
Sicherheit (Radverkehr! Schutzraum für Fußgänger, Geschwindigkeit)			
klare Verhältnisse: Übersicht, Selbsterklärung			
Bewegungsfreiheit für Fußgänger			
Verkehrsqualität Radverkehr			
Barrierefreiheit			
Verdrängungseffekte			
Wahrnehmung von Einkaufsangeboten			
Erreichbarkeit mit Pkw			

Legende: ● sehr gut / leicht machbar ● gut / machbar ● weniger gut / schwer machbar ○ nicht ausreichend ○ Kriterium mit jeweils letzter Rangordnung

Nach einer kurzen Erklärung der folgenden Arbeitsphase und des Bewertungsrasters füllen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer in Kleingruppen von 2 - 3 Personen die Bewertungsbögen aus. Das Ergebnis wird anschließend im Plenum zusammengeführt, visualisiert und diskutiert.



Roter Punkt : letzte Priorität (schlecht)

Rote Umrandung (am meisten schlechte Bewertungen)

Blauer Punkt: erste Priorität (besonders gut)

Schwarze Umrandung (am meisten gute Bewertungen)

Das Bewertungsraster zeigt eine deutliche Ablehnung der Funktionstrennung und favorisiert die Optionen der Fußgängerzone sowie der Gemeinschaftsstraße.

Für die weitere Feinplanung der möglichen Verkehrsführung werden folgende Fragen und Hinweise formuliert:

- Sind Mischlösungen zwischen Fußgängerzone und Gemeinschaftsstraße denkbar / in welchen Teilbereichen?
- Für wen muss die Bahnhofstraße erreichbar sein (auch für den Hamburger Westen)?
 - Barrierefreiheit
 - Lieferverkehre
 - Ruhender Verkehr
 - Verschiedene Nutzergruppen



2.4. Gruppenarbeit: „Ihr Konzept für die Wedeler Bahnhofstraße“

In Arbeitsgruppen werden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer gebeten herauszuarbeiten:

- Welche Aspekte sind Ihnen bei der Gestaltung der Bahnhofstraße besonders wichtig?
- Bitte visualisieren Sie Ihre Vorschläge in einer Karte.
- Bitte beachten Sie die Prüffragen bei Ihrer Konzepterstellung.

Fragen an die Konzepterstellung

- Sind Verkehrsverlagerungen absehbar (Größenordnung)? Wie soll damit umgegangen werden?
- Werden Knotenausbau und/oder Wendeanlagen erforderlich? Wie sind sie integrierbar?
- Ist eine Erschließung aller Grundstücke möglich? Bedingt sie zusätzliche Maßnahmen?
- Wo und wie verkehren Radfahrende?
- Welche Folgen sind für Fußgänger zu erwarten?
- Können sich Menschen mit Geh- oder Seheinschränkungen gut im Straßenraum bewegen?
- Wo und wie fährt der Bus?
- Fallen Parkplätze weg? Wie ist damit umzugehen?
- Welcher Verkehrsfluss ist für Autofahrer abzusehen?
- Wie funktioniert die Anlieferung?
- Wird auch das subjektive Sicherheitsgefühl verändert?

In der Gruppenarbeitsphase finden sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Konzeptwerkstatt selbstständig in drei Gruppen mit max. 13 Teilnehmern zusammen. Die Aufgaben der Gruppen sind die Feinplanung der Verkehrsführung und der Gestaltung der Bahnhofstraße sowie deren Visualisierung in einer Karte. Dazu legen die Gruppen Gestaltungsgrundsätze fest und entwickeln Aspekte, die ihnen bei der Gestaltung der Bahnhofstraße besonders wichtig sind. Dies erfolgt unter der Beachtung der Prüffragen an die Konzepterstellung, die aus den Ergebnissen der Infowerkstatt abgeleitet wurden.

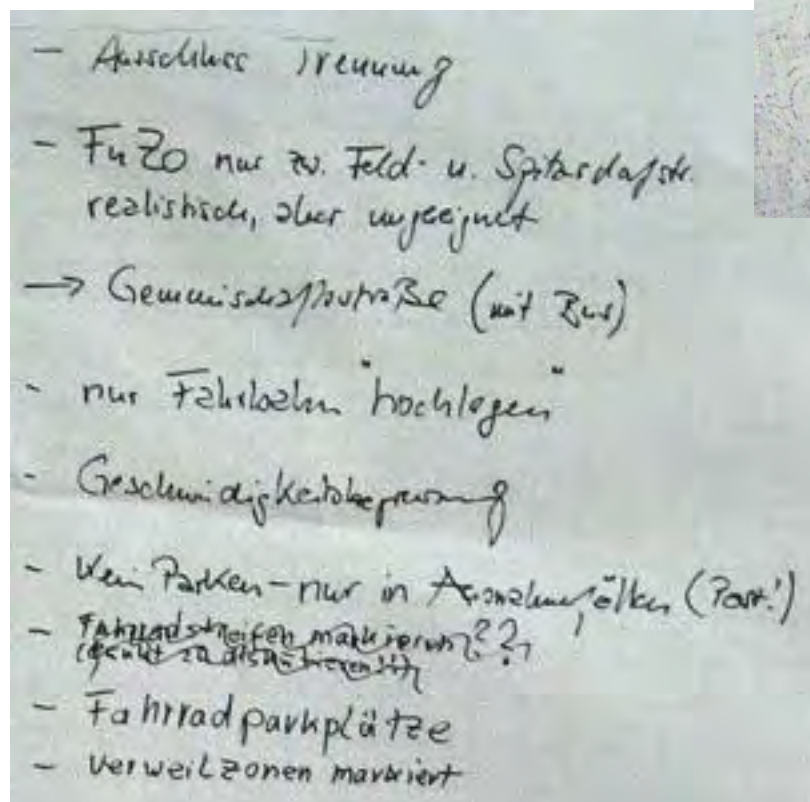
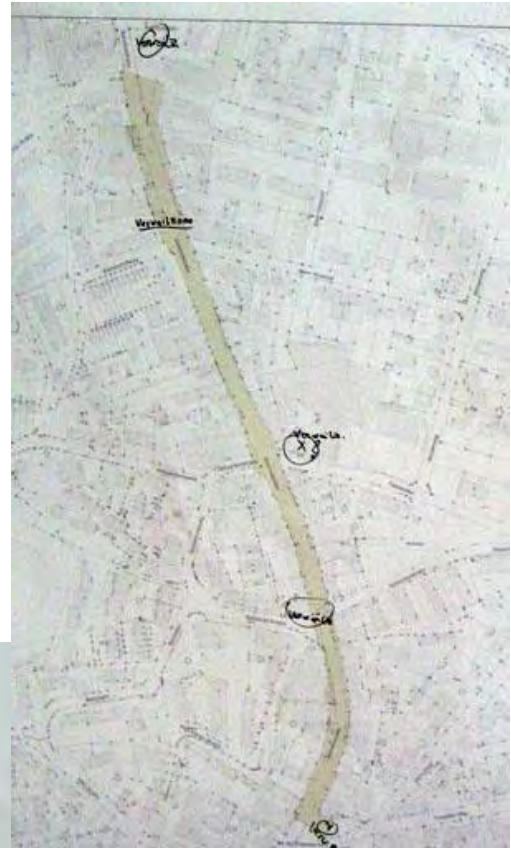
Neben Katrin Fahrenkrug und Sebastian Geiger von *Institut Raum & Energie* betreuen die Planer Markus Franke, ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, sowie Matthias Baum und Christiane Bergner, Architektur + Stadtplanung, die Arbeitsgruppen und stehen als Impulsgeber und für Rückfragen zur Verfügung.

Anschließend stellen die Arbeitsgruppen ihre Ergebnisse im Plenum vor.

Ergebnisse Gruppe 1:

Gruppe 1 hat zu Beginn ihrer Planung die bisherige Variante der Trennung ausgeschlossen. Auch die Idee der Fußgängerzone wurde schnell verworfen, da sie nur in einem kleinen Teilgebiet der Bahnhofstraße realisierbar, dort aber ungeeignet ist. Somit steht für Gruppe 1 die Gemeinschaftsstraße als geeignetste Lösung fest.

Wichtig ist der Gruppe, dass der Bus die Bahnhofstraße weiter durchfährt. Durch die Drosselung der Verkehrsgeschwindigkeit will Gruppe 1 die Reduzierung bzw. die Umleitung des Durchgangsverkehrs erreichen. Des Weiteren ist es wichtig, die Parkflächen für Autos auf wenige Ausnahmen im Bereich der Post sowie auf Behindertenparkplätze einzuschränken.



Ergebnisse Gruppe 2:

Welche Aspekte sind Ihnen bei der Gestaltung der Bahnhofstraße besonders wichtig?

Bahnhofstraße Wedel

Fragen an die Konzepterstellung

- Sind Verkehrsverlagerungen absehbar (Größenordnung)? Wie soll damit umgegangen werden?
- Werden Knotenausbau und/oder Wendeanlagen erforderlich? Wie sind sie integrierbar?
- Ist eine Erschließung aller Grundstücke möglich? Bedingt sie zusätzliche Maßnahmen?
- Wo und wie verkehren Radfahrende?
- Welche Folgen sind für Fußgänger zu erwarten?
- Können sich Menschen mit Geh- oder Sehbehinderungen gut im Straßenraum bewegen?
- Wo und wie fährt der Bus?
- Fallen Parkplätze weg? Wie ist damit umzugehen?
- Welcher Verkehrsfluss ist für Autofahrer abzusehen?
- Wie funktioniert die Anlieferung?
- Wird auch das subjektive Sicherheitsgefühl verändert?

ARCUS Stadt- und Verkehrsplanung ARCHITEKTUR + STADTPLANUNG

Gemeinschaftsstraße mit farblicher Trennung / Oberflächenbeschaffenheit mit unterschiedlich
 Parkplätze reduzieren
 Fahrbahn verschwenken
 Geschwindigkeit 20km/h
 Steinhochbeete demontieren
 Baumbestand ergänzen

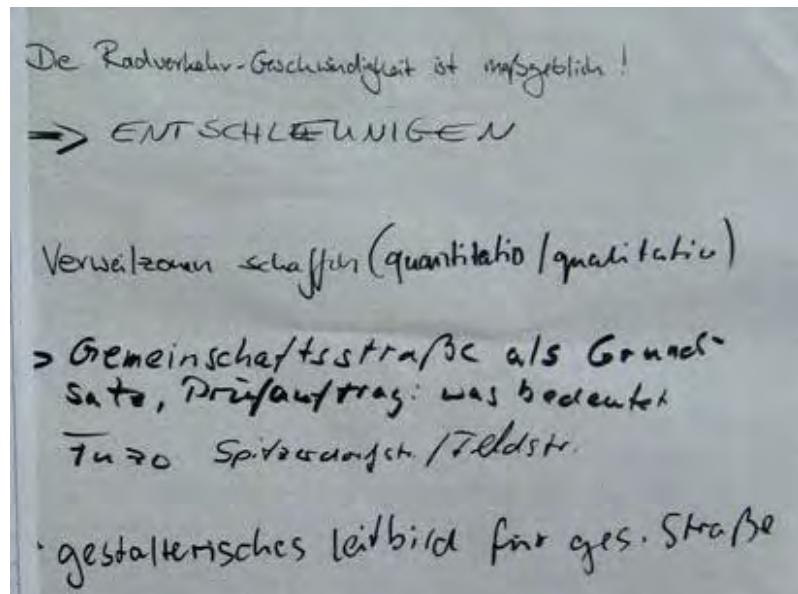
Arbeitsgruppe 2 einigt sich ebenfalls schnell auf die Gemeinschaftsstraße. Zur Verdeutlichung der Bereiche für die einzelnen Verkehrsteilnehmer plädiert die Gruppe allerdings für eine farbliche Trennung und zu einer Variierung der Oberflächenbeschaffenheit. Der Bereich für Fahrradfahrer soll nach Fahrtrichtung getrennt werden und dem Rechtsfahrgebot entsprechen und der Fahrradweg in nördlicher Richtung (entgegen des Straßenverkehrs) soll von der Fahrbahn abgetrennt werden.

Die Gruppe möchte die Zahl der Parkplätze reduzieren. Die Fahrbahn soll in regelmäßigen Abständen verschwenkt und die Geschwindigkeit auf Tempo 20 beschränkt werden. Als Vorbild nennt die Gruppe das Schweizer Modell der Begegnungszone mit Tempo 20 und Fußgängervorrang.

Weitere wichtige Punkt sind die Entfernung der Steinhochbeete und die ersetzende Anpflanzung neuer Bäume sowie die Schaffung von Verweilzonen.

Ergebnisse Gruppe 3:

Auch Arbeitsgruppe 3 legt sich auf die Variante der Gemeinschaftsstraße fest, thematisiert darüber hinaus allerdings die Möglichkeit einer Fußgängerzone zwischen Spitzerdorfstraße und Feldstraße. Da in dem gegebenen Rahmen nicht zu klären war, ob dieser Vorschlag realisierbar ist, gibt die Gruppe einen Prüfauftrag über die Auswirkungen einer Fußgängerzone in diesem Bereich an die Planer.



Vor allem die Möglichkeiten der Umfahrung für den Bus werfen hier Fragen auf. Den Nutzen der Einrichtung einer Fußgängerzone (ohne Sonderdurchfahrtsrecht für den Linienbus) sieht die Gruppe in der Möglichkeit, den Wochenmarkt und weitere Märkte, wie z. B. einen mehrwöchigen Weihnachtsmarkt, dort durchzuführen.

Des Weiteren legt die Gruppe Wert auf die Entschleunigung der Straße sowie die Schaffung von Verweilzonen. Auch die Entwicklung eines einheitlichen gestalterischen Leitbildes für die gesamte Bahnhofstraße sieht die Gruppe als notwendig an, damit die Straße auf der gesamten Länge eine gleichmäßige Aufwertung erfährt.



2.5. Abschlussdiskussion

In der anschließenden Diskussion wird vor allem die Verkehrsführung für Radfahrer thematisiert. Die grundsätzliche Frage ist, ob die Radwege auch im Konzept der Gemeinschaftsstraße abgetrennt werden sollen oder nicht.

Zusammenstellung der Arbeitsgruppen-Ergebnisse

Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Konzeptwerkstatt		
Gruppe 1	Gruppe 2	Gruppe 3
Gemeinschaftsstraße	Gemeinschaftsstraße mit farblicher Trennung (getrennte Radwege)	Gemeinschaftsstraße
Wenn Fußgängerzone , dann zwischen Spitzerdorfstraße und Feldstraße, aber grundsätzlich eher ungeeignet .		Fußgängerzone zw. Spitzerdorfstraße u. Feldstraße Idee: auch für Wochen- und/oder Weihnachtsmarkt nutzen <i>Prüfauftrag: Auswirkungen</i>
Drosselung der Geschwindigkeit	Drosselung der Geschwindigkeit Tempo 20 (Beispiel Schweiz) Fahrbahn verschwenken	Drosselung der Geschwindigkeit Fahradgeschwindigkeit maßgeblich
Parkangebot reduzieren (auf wenige Plätze vor der Post sowie Behindertenparkplätze)	Parkangebot reduzieren	
Busverkehr: weiterhin durch die Bahnhofstraße		Busverkehr: Umfahrung um Fußgängerzone prüfen (um Wochen- und/oder Weihnachtsmarkt zu ermöglichen)
Verweilzonen schaffen markierte Bereiche	Verweilzonen schaffen	Verweilzonen schaffen
Fahrradparkplätze schaffen		
	Gestaltung: Bäume ergänzen Steinhochbeete entfernen Fahrbahn verschwenken	Gestaltung: gestalterisch einheitliches Leitbild für die gesamte Bahnhofstraße

Die Befürworter der Trennung sehen vor allem die Gefahr, dass der Verkehr, v. a. der Radverkehr, chaotisch und ungeregelt läuft, wenn keine Fahrspuren vorgegeben sind. Das heutige Verhalten zahlreicher Radfahrer, die sich nicht an die vorgegebenen Regelungen halten und mit überhöhter Geschwindigkeit, zu geringem Abstand und schnellen Richtungswechseln durch die Bahnhofstraße fahren, lässt die Befürworter der Trennung eine Verstärkung dieser Situation befürchten, wenn durch die Gemeinschaftsstraße die Regelungen gelockert werden.

Die Gegner der Abtrennung weisen darauf hin, dass durch diese Trennung Konflikte entstehen, da die Ausweisung von speziellen Fahrradspuren zu einer rücksichtsloseren Nutzung dieser Spuren durch die Radfahrer führt. Die Abtrennung wird nicht nur als Pflicht wahrgenommen, nur in diesem Bereich zu fahren, sondern auch als Recht, dort unbeschränkte Vor-

fahrtsrechte zu haben. Als Beispiel für reibungslos funktionierenden Fahrradverkehr entgegen der Fahrtrichtung werden die zahlreichen Einbahnstraßen genannt, in denen die Einfahrt mit dem Fahrrad auch entgegen der Kfz-Fahrtrichtung erlaubt ist. Auch Markus Franke, ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, rät generell von der Schaffung von Sondersituationen ab, da dies dem Prinzip der Gemeinschaftsstraße „Jeder soll auf jeden achten“ zuwiderläuft. Außerdem zeige die Erfahrung in den bisherigen Gemeinschaftsstraßen, dass sich der Verkehr durch die zwingende Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer sehr gut ordnet und Gebote wie z. B. das Rechtsfahrgebot von selbst eingehalten werden.

2.6. Ausblick auf das weitere Vorgehen

Arbeitsaufträge für die Fachplaner

Die Wedeler Teilnehmerinnen und Teilnehmer an der Konzeptwerkstatt erteilen den Fachplanern folgende Arbeitsaufträge:

- Prüfung einer Fußgängerzone zwischen Feldstraße und Spitzerdorfstraße,
- Konkretisierung der „Gemeinschaftsstraße“.

Die Stadt- und Verkehrsplaner werden gebeten die Vor- und Nachteile einzelner Lösungen zu prüfen, Ansätze zu konkretisieren und mit Beispielen zu veranschaulichen.

Nächste Termine

- Die Ergebnisse aus dem bisherigen Werkstattprozess sollen auf der nächsten Sitzung des Planungsausschusses vorgestellt werden.
- Ein Termin für die Planungswerkstatt steht noch nicht fest.

Wedel, *Institut Raum & Energie*, 20. September. 2011, Sebastian Geiger / Katrin Fahrenkrug

3. Planungswerkstatt 16.03.2012

3.1. Programm

- 15.00 Uhr** **Begrüßung und Einführung / Ziele der Werkstatt**
Klaus Lieberknecht, Stadt Wedel, Leiter des Bauamtes
Katrin Fahrenkrug, *Institut Raum & Energie*, Wedel
- 15.15 Uhr** **Von der Konzept- zur Planungswerkstatt**
Markus Franke, ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Hamburg
- 15.40 Uhr** **Entscheidungsfindung Fußgängerzone**
(Ergänzung pro und contra Argumente, abschließendes Votum)
- 15.50 Uhr** **Einführung in die Planungsgruppen / Themenschwerpunkte**
(inhaltlich stark überlappend / „integriert denken“)
- 1) Verweilzonen
 - 2) Weiche Separation – Funktionsprinzipien
 - 3) Möblierungstreifen (Standorte / Gestaltungsrahmen für Fahrradparken, Sitzgelegenheiten, Bäume etc.)
- Überprüfung der Themenschwerpunkte / Anpassung an die Wünsche der Planungswerkstatt*
- Arbeit in den Planungsgruppen**
- 17.30 Uhr** **Vorstellung und Diskussion der Ergebnisse**
(Mitschrift übereinstimmender / widersprüchlicher Ergebnisse durch die Moderation)
- 18.00 Uhr** **Empfehlungen der Planungswerkstatt**
- *Abschließende Voten zu den einzelnen Diskussionsvoten*
 - *Festlegung des weiteren Vorgehens*
- 19.00 Uhr** *Ende der Planungswerkstatt*

IMPRESSIONEN aus der Planungswerkstatt



3.2. Begrüßung und Einführung

Zu Beginn der Planungswerkstatt begrüßen Herr Klaus Lieberknecht, Leiter des Bauamtes der Stadt Wedel, und Frau Katrin Fahrenkrug, *Institut Raum & Energie*, Wedel, die Teilnehmer. Das Ziel der Werkstatt ist, konkrete Festlegungen für die Umgestaltung der Bahnhofstraße in Wedel zu treffen.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Konzeptwerkstatt hatten sich gegen eine künftige Trennung der Verkehre in der Bahnhofstraße ausgesprochen. Das mehrheitliche Votum ist für die Gemeinschaftsstraße, wobei noch offen ist, ob für einen Teilabschnitt eine Fußgängerzone empfohlen wird.

Herr Markus Franke (siehe Foto), ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Hamburg, erinnert an die Ergebnisse der Konzeptwerkstatt (16.09.2011) (siehe Präsentationscharts Folie 4).





3.3. Entscheidungsfindung Fußgängerzone

Die Konzeptwerkstatt hatte den Planern den Prüfauftrag erteilt, die pro und contra Argumente für eine Fußgängerzone zwischen Feldstraße und Spitzerdorfstraße zu prüfen. Dabei sind die Verkehrsverlagerung, die rückwärtige Erschließung, die Verkehrsführung für Radfahrer- und Busverkehr sowie der Wegfall öffentlicher Parkplätze wichtige Aspekte (siehe Präsentationscharts Folie 8 - 17).

Herr Franke fasst das Für und Wider zusammen (siehe Chart rechts) und zieht folgendes Fazit:

- grundsätzlich machbar,
 - mehrere – ggf. hinnehmbare – Nachteile (Verkehrsverlagerungen, Schwächung zentraler Platzsituation),
 - mehr Nach- als Vorteile,
 - keine vollständig autofreie Zone machbar (Anwohner, Anlieferung, ggf. Bus- und Radverkehr).
- ➔ Vorteil der Veranstaltungsfläche ggf. temporär, z. B. Vorweihnachtszeit

Bahnhofstraße Wedel	
Fußgängerzone (Pro und Contra)	
	
<ol style="list-style-type: none"> 1. maximale Aufenthaltsqualität 2. hohes Maß an Bewegungsfreiheit für Fußgänger 3. verkehrssicher 4. barrierefrei 5. Veranstaltungsfläche 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verkehrsverlagerungen 2. rückwärtige Erschließung nicht vollständig gegeben 3. Beibehaltung, ggf. zeitliche Reglementierung der Anlieferung 4. Beeinträchtigung des Radverkehrs 5. Beibehaltung Busverkehr oder Umfahrungslösung 6. Wegfall öffentlicher Parkplätze 7. Schwächung zentraler Platzsituation und d. südlichen Straßenabschnitts
ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung	ARCHITEKTUR + STADTPLANUNG

Nach einer kurzen Diskussion im Plenum sprechen sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Planungswerkstatt **eindeutig gegen eine Fußgängerzone aus**.

Als Kompromiss soll der Bereich zwischen der Feldstraße und der Spitzerdorfstraße so gestaltet werden, dass dieser für Veranstaltungen gesperrt werden könnte (Vorweihnachtszeit). Hierfür muss bei der Planung an Stromanschlüsse, mobile Poller und Ähnliches gedacht werden.

3.4. Konkretisierung der „Gemeinschaftsstraße“

Herr Franke erläutert sehr anschaulich mit Fotos und Skizzen, was bei einer Konkretisierung der „Gemeinschaftsstraße“ alles zu beachten ist. Auch stellt er unterschiedliche Varianten vor. (siehe Präsentationscharts)

Als **Diskussionspunkte** für den weiteren Verlauf der Planungswerkstatt werden folgende Punkte von Herrn Franke vorgeschlagen:

- Festlegung auf Gemeinschaftsstraße,
- Straßenraumaufteilung,
- Radverkehrsführung gegen die Einbahnstraßenrichtung (nicht trennen),
- Busverkehr (beibehalten),
- Parkplätze (weitgehend aufheben),
- Möblierungstreifen (mit Fahrradparken, Sitzgelegenheiten, Bäumen, Gastronomienutzungen),
- Verkehrsregelung (durch Modellvorhaben „Begegnungszone“),
- Einfahrtsbereiche sowie
- Umfang von Verweilzonen (maximal).

Aus dem Plenum werden ergänzende Diskussionspunkte aufgezeigt:

- Zeitschiene, wann soll welcher Bauabschnitt umgesetzt werden? Ist eine Stückelung der Bauarbeiten vorgesehen?
- Alternativen zur Gemeinschaftsstraße, falls diese nicht funktioniert.
- Pflasterungen der Straße und Gehwege, ein grobes Pflaster birgt Gefahren, vor allem für die ältere und gehbehinderte Bevölkerung.
- Erschließung der Bahnhofstraße aus südlicher Richtung, damit einhergehend eine Umkehrung der Einbahnstraße, mit dem Ziel den südlichen Teil zu beleben.
- Attraktivitätssteigerung des südlichen Abschnitts.
- Muss die Fahrbahn gerade sein wegen der Bussen oder können Verschwenkungen eingebaut werden?


3.5. Arbeit in den Planungsgruppen

Für die Arbeit in den Planungsgruppen werden die Teilnehmer in drei Gruppen eingeteilt:

- **Weiche Separation – Funktionsprinzipien**
- **Möblierungsstreifen** (Standorte / Gestaltungsrahmen für Fahrradparken, Sitzgelegenheiten, Bäume etc.)
- **Verweilzonen**

In jeder Gruppe ist eine Moderation und eine fachliche Begleitung gegeben, sodass eine effektive Arbeitsphase sichergestellt werden kann. So steht der Gruppe „Verweilzonen“ Frau Fahrenkrug mit Herrn Niemann zur Verfügung. Die Gruppe „Separation“ wird von Herrn Frank und Herrn Busch begleitet. Als Experte für die Gruppe „Möblierungsstreifen“ stehen Herr Baum und Herr Kern zur Verfügung. Jede Gruppe hat

die Möglichkeit ihre Ergebnisse auf unterschiedlichen Karten der Bahnhofstraße (Bestandskarte 1:500, Analysekarte 1:1.000, Detailkarte Spitzerdorfplatz 1:200, Karte Straßenabschnitt Feldstraße / Welau-Arcaden) und Flipchartbögen festzuhalten.



Hinweise für Ihre Planungsgruppe

Ziel: Konkrete Empfehlungen zur Umgestaltung der Wedeler Bahnhofstraße zu Ihrem Themenschwerpunkt

- Welche Aspekte sind Ihnen wichtig?
- Was ist machbar?
- Skizzieren Sie Ihre Überlegungen in den Plänen.
- Notieren Sie wichtige Hinweise und auch Minderheitsmeinungen.
- Bitte erörtern Sie auch die weiteren Diskussionspunkte.
 - Verkehrsführung (Vorrang Fußgänger / Modellvorhaben „Begegnungszone“)
 - Radverkehrsführung (Gegen die Einbahnstraße?)
 - Busverkehr
 - Parken (Weitestgehender Verzicht?)

Gastgeber Ihrer Planungsgruppe:
Wer übernimmt die Gastgeberrolle und stellt die Ergebnisse vor?

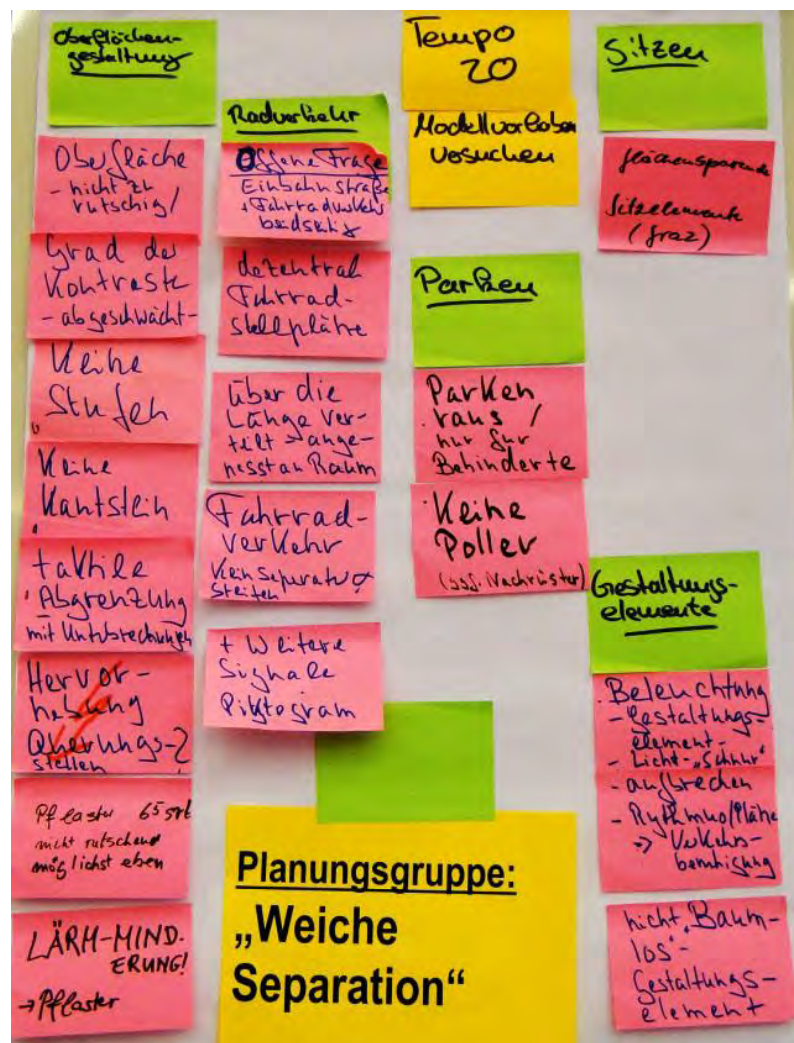
Wechsel der Planungsgruppe:

- Wechseln Sie bitte gegen Ende der Gruppenarbeit in die anderen Planungsgruppen. Diskutieren Sie dort, inwieweit sich die Vorschläge decken / widersprechen.
- Kommen Sie mit Ihrer Planungsgruppe noch ein Mal kurz zusammen und legen Sie mit den neuen Argumenten das Abschlussvotum für Ihre Planungsgruppe fest.

Raum & Energie | Institut für Planung, Kommunikation und Projektmanagement GmbH | Hofstraßen 19 | 22843 Wedel/Randorf
 Fon: 04103 6048 | Fax: 04103 2043 | mail@raum-energie.de | www.raum-energie.de | Geschäftsführung: Klaus Kalkreuth

3.6. Vorstellung der Ergebnisse

Die **Planungsgruppe „Weiche Separation“** schlägt ein Modellvorhaben vor, in dem die Bahnhofstraße als eine Tempo-20-Zone gestaltet werden soll (Fußgänger haben gegenüber dem Fahrzeugverkehr den Vortritt). Um den Verkehr zu trennen, soll das Motto „jeder fährt rechts“ gelten, so kann auch der Fahrradverkehr in beide Richtungen erhalten werden. Geplant ist es, dass die meisten Parkplätze abgeschafft werden. Nur an einigen wenigen Stellen sollen Haltebuchten für den Anlieferverkehr sowie Parkplätze für Behinderte entstehen. Um die Attraktivität zu steigern, sollen mehr Sitzmöglichkeiten sowie dezentrale Fahrradstellplätze geschaffen werden. Insgesamt wird eine gewisse Führung durch Licht, Bepflanzungen und Möbel präferiert, wobei dies keinen Alleecharakter haben sollen, damit die Verkehrsführung nicht zum schnell fahren animiert wird. Bei der Oberflächengestaltung empfiehlt die Gruppe keine Kantsteine, sondern einen ebenerdigen Gehweg, um keine Stolperfallen zu schaffen.



nicht zum schnell fahren animiert wird. Bei der Oberflächengestaltung empfiehlt die Gruppe keine Kantsteine, sondern einen ebenerdigen Gehweg, um keine Stolperfallen zu schaffen.

Die **Planungsgruppe „Möblierung und Begrünung“** hat sich als Motto der Planung „Qualität statt Quantität“ auferlegt. Ein umfassender Punkt der Diskussion war der Themenbereich „Radverkehr“ und damit einhergehend u. a. die Schaffung von genügend Abstellmöglichkeiten. Vor allem an den Stellen, an denen ein größerer Bedarf ist (als Beispiel: REWE), müssen genügend Stellplätze zur Verfügung stehen.

Zusätzlich müssen aber auch dezentrale Plätze geschaffen werden. Weiterhin empfiehlt die Gruppe Verweilzonen mit Bänken zu schaffen, wobei hier ein besonderes Augenmerk der Sitzhöhe und den Lehnen der Bänke gilt. Um eine Attraktivität der Verweilzonen zu erreichen, sollen dort sowie in der gesamten Bahnhofstraße ausreichend Abfallbehälter aufgestellt werden. Die Gruppe schlägt im Gegensatz zu der Planungsgruppe „Weiche Separation“ vor, die Bäume mit einem Alleecharakter anzupflanzen.

Am Ende weist die Gruppe darauf hin, dass der Sinn der Planungswerkstatt sei, die Bahnhofstraße aufzuräumen. Es sollte also nicht wieder alles vollgestellt werden. Ein weiterer Vorschlag der Gruppe ist, den Anlieferverkehr auf bestimmte Tageszeiten zu beschränken.

Die **Planungsgruppe „Verweilzonen“** hat sich zu Beginn mit den Standorten der Verweilzonen auseinandergesetzt. Sie sollen

- auf dem Rathausplatz,
- an der Post,
- bei den Welau-Arcaden,
- beim Schillerstein und
- bei der Doppeleiche

geschaffen werden.

Anliegen ist es, Verweilzonen für alle zu schaffen - auch solche ohne „Verzehrpflicht“. Um diese Plätze optisch vom übrigen Straßenbild abzugrenzen, wird vorgeschlagen, die Fahrbahn anders zu pflastern oder farblich abzuheben. Besonders der Platz am Schillerstein muss aufgewertet werden, gleichzeitig soll auch der Weg zum Marktplatz attraktiver gestaltet werden.



3.7. Diskussion und Votum der Planungswerkstatt

Teilnehmerinnen und Teilnehmer werden von der Moderatorin Katrin Fahrenkrug gebeten, über die einzelnen Empfehlungen abzustimmen und gegebenenfalls auch klare Minderheitsvoten zu formulieren.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Planungswerkstatt votieren wie folgt:

- Fußgängerzone:** keine
- Verkehrsregelung:** Modellvorhaben Wedel: Begegnungszonenprinzip mit Vortritt der Fußgänger gegenüber dem Fahrzeugverkehr (20 km / h)
- Radverkehrsführung:** Radverkehr in beiden Richtungen (ohne Extrastreifen)
- Parkplätze:** Parken nur für Menschen mit Behinderung und Anlieferverkehr
- Busverkehr:** zwingend zulassen
- Funktionsprinzip:** Weiche Separation: ebene Gestaltung
- Möblierungsstreifen:** „Aufräumen“ gegenüber jetziger Möblierung (u. a. Hochbeete entfernen), Bäume als Strukturelement
- Verweilzonen:** Gestaltungsrahmen festlegen

Votum der Planungswerkstatt der Wedeler Bahnhofstraße	offene Fragen:	
	Mehrheitsvotum	Minderheitsvotum / Ergänzende Hinweise
Fußgängerzone	Keine	/
Verkehrsregelung (Fußgänger Vorrang / MV Begegnungszone)	20 km/h MV fordern	Ausweich-Verkehr?
Radverkehrsführung (gegen die Einbahnstraße?)	beide Richtungen keine Extrastreifen	dezentrales Fahrradparken auf Gehweglänge
Parkplätze	Parken nur - Behindert - Anlieferung	+ Klares Leitsystem
Busverkehr	✓	Bus-einstieg
Funktionsprinzipien - „Weiche Separation“	Oberflächen	ebene Gestaltung
Möblierungsstreifen (Fahrradparken, sitzen, Bäume etc.)	Aufräumen → nicht beim Umbau werden vollständig	Bänke - Beleuchtung - Fahrradständer - Bäume - klare Struktur
Verweilzonen (Umfang / Gestaltungsrahmen)	Verweilzonen unterschiedl. Aussehen	Zeit-Schiene Bänke Schiene- gerecht prüfen: Liegenverkehr auf Behinderten Stühlen Pflanz- - und - Werk Bäume
	Farbge- staltung Gestaltung durch Pflasterung	keine Bereiche als Verweilzonen nehmen

Im Plenum wird im Anschluss an die Vorstellung der Ergebnisse über die zukünftige Bepflanzung der Bahnhofstraße beraten. Hier wird vor allem überlegt, ob es sinnvoll sei, die Bäume mit einem Alleecharakter anzupflanzen. Es gibt die Befürchtung, dass dies zu einer Beschleunigung des Verkehrs führen könnte. Einerseits soll von Anfang bis Ende eine Flaniermeile geschaffen werden, hierzu gehört auch eine gewisse Regelmäßigkeit. Andererseits gibt es einen großen Baumbestand, der teilweise sehr wertvolle Bäume beinhaltet, diese sollen auf jeden Fall erhalten werden. Die Bäume in den Hochbeeten, welche zum Teil sehr schlecht angewachsen sind, sollen entfernt werden. Konsens ist, dass Bäume als Gestaltungselemente in die Bahnhofstraße gehören. Es muss ein Kompromiss gefunden werden, sodass ein Rhythmus geschaffen wird, der aber doch „verspielt“ ist, so Herr Franke.

Ein weiterer Diskussionspunkt ist, ob die Fahrbahn in den Verweilzonen komplett aufgelöst werden soll. Dies würde die Unfallträchtigkeit erhöhen und wird deshalb abgelehnt. Besonders für Kinder ist es wichtig, dass der Fuß- und Radweg erkennbar ist. Somit wird beschlossen, dass keine Bereiche aus der Kennzeichnung herausgenommen werden sollen.

Am Schluss der Diskussion werden die Kosten des gesamten Vorhabens angesprochen. Hier verweist Herr Lieberknecht auf den aktuellen Planungsstand: Zu diesem Zeitpunkt ist eine zuverlässige Kostenschätzung nicht möglich.

3.8. Ausblick auf das weiteres Vorgehen

Die Ergebnisse der Planungswerkstatt werden in einem Konzept für die Bahnhofstraße zusammengefasst. Erst dann kann über die Kosten eines solchen Vorhabens gesprochen und mögliche Fördergelder eingeworben werden.

Die Ergebnisse des Werkstattprozesses werden an die Politik als „Empfehlungen zur Umgestaltung der Bahnhofstraße“ weitergeleitet.

Wedel, *Institut Raum & Energie*, 20.03.2012 / Hilke Wiest / Katrin Fahrenkrug

Präsentationscharts zu den drei Werkstätten siehe CD zum Werkstattverfahren und auch unter www.raum-energie.de.

Konzeption und Moderation des Werkstattverfahrens:

Raum & Energie

Institut für Planung, Kommunikation
und Prozessmanagement GmbH

Katrin Fahrenkrug, M.A.

Hafenstr. 39, 22880 Wedel



Tel.: 04103 / 16041

Mail: institut@raum-energie.de

www.raum-energie.de