

Manfred Stache
ma.stache@t-online.de
0171 – 8435670

22.06.2023

Mit diesem Rundbrief wird bezweckt, die Berichterstattung der lokalen Pinneberger Presse mit weiterreichenden Informationen zu ergänzen.

Aufnahme in den Verteiler oder Herausnahme aus dem Verteiler: Kurze E-Mail genügt.

Im Anhang:

-- dieser Brief als PDF-Datei --

Verkehrspolitik – Stau in der Verwaltung

Was passiert eigentlich in der Verwaltung in Sachen Verkehr?

In der Oeltingsallee gab es einen schweren Unfall mit einem Radfahrer. Dass dort viel zu viele Autos auf der Fahrbahn parken, ist nicht erst seit gestern bekannt. Ideen, das zu ändern gab es sogar schon mal in der Verwaltung. Eine deutliche Vergrößerung der Halteverbotszonen wäre eine nahezu kostenlose Lösung, die die Verwaltung ohne weitere Verhandlungen umsetzen könnte. Sie tut es aber nicht.

Am Wedeler Weg gab es im August letzten Jahres einen schweren Unfall mit einer Radfahrerin. Eine Überprüfung der Querung von der Bushaltestelle zu famila, aldi und toom sollte erfolgen. Eine Begrenzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h sollte geprüft und im Ausschuss Stadtentwicklung vorgestellt werden. Das ist trotz mehrfacher Nachfrage nach neun Monaten immer noch nicht geschehen.

Seit fast einem Jahr sieht die StVO vor, dass alle Einbahnstraßen, in denen die Fahrbahnbreite das zulässt, für das Radfahren gegen die Einbahnstraßenrichtung freigegeben werden müssen. Die Verwaltung hat noch nicht einmal damit begonnen, dafür notwendige Vorbereitungen zu treffen.

Die Umsetzung des Beschlusses für 16 Fahrradstraßen in Pinneberg stockt. Nachdem zunächst ein schwebendes Verfahren bei einem Einspruch gegen die Fahrradstraße im Hunnenbarg im Wege stand, sind es jetzt Bedenken der Pinneberger Feuerwehr. Auf ein von der Verwaltung initiiertes Gespräch darüber mit Fachleuten wartet man bisher vergebens.

So stockt auch die Umsetzung des für viel Geld in Auftrag gegebenen Verkehrsgutachtens Quellental, das u. a. die Einrichtung von Fahrradstraßen in der Osterholder Allee und der Manfred-von-Richtofen-Straße vorsieht. So bleibt dieser Schulweg eine ständige Gefahrenquelle für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden.

Nach der Errichtung der Wohnblocks in Moltkestraße und Lindenstraße ist die Einrichtung einer 30-km-Zone in der Moltkestraße überfällig. Die ohne großen Aufwand zu verwirklichende Maßnahme wird aber hinausgezögert. Wenn es überhaupt eine Begründung gibt, ist es die, dass zunächst das Konzept für die Querung des Fuß- und Radverkehrs von der Drostei zum Bahnhof erstellt werden soll. Dessen Erarbeitung wird noch einige Zeit in Anspruch nehmen, die Einführung der 30-km-Zone hätte kaum einen Einfluss auf die Planungen und könnte somit umgehend verwirklicht werden. Einen Shared-Space-Bereich z. B. kann man dort ins Auge fassen, egal ob man aktuell noch 50 oder nur 30 km/h fahren darf.

In der Bismarckstraße gab es einen tödlichen Unfall mit einem Radfahrer, ohne dass die Verwaltung irgendwelche Anstalten macht, das dortige Gefahrenpotential einzugrenzen. Anfangs wartete

man auf die Auswirkungen der Westumgehung, jetzt bremst die Sanierung der Brücke über die Pinnau in der Friedrich-Ebert-Straße alle Überlegungen.

Es ist nun nicht so, dass es gar keine Ansätze in Pinneberg gibt, aber die verlaufen oft im Sande. Als Beispiel möge der Umgang mit den Leitlinien für die Förderung des Radverkehrs dienen. Diese wurden in der Verwaltung erstellt und am 19.10.2021 im Ausschuss Stadtentwicklung zur Abstimmung gestellt. In der gleichen Sitzung sollte auch über andere Verkehrsmaßnahmen diskutiert werden. Bei der Diskussion über die Fahrradstraße in der Osterholder Allee kam der Vorschlag der SPD-Fraktion alles, was mit Radverkehr zu tun hatte, zu vertagen, also auch die Leitlinien. Eine interfraktionelle Arbeitsgruppe wurde beschlossen, die seitdem auch dreimal getagt hat. Ergebnisse können hier nicht präsentiert werden, da in Pinneberg solche Arbeitsgruppen inzwischen vermehrt vertraulich tagen und deshalb Protokolle nicht üblich sind. Inzwischen, nach anderthalb Jahren, ist es komplett still geworden um die Leitlinien.

Fazit: In der Pinneberger Verkehrspolitik herrscht momentan weitgehend Stillstand – und das in einer Zeit, in der überall die Rede von der notwendigen Verkehrswende ist!

Angesichts dieser Defizite in der Pinneberger Verkehrspolitik ist die Idee entstanden, ein Pinneberger Verkehrsforum kurz nach der Sommerpause zu veranstalten. Es sollen alle Pinneberger Bürgerinnen und Bürger eingeladen werden sowie die Fraktionen der Ratsversammlung, die Verwaltung, Verbände, Initiativen, Institutionen und Vereine.

Es geht darum, vor allem solche Maßnahmen voranzutreiben, die mit geringem finanziellen Aufwand sehr schnell viel für die Verkehrswende bringen können. Dazu gibt es einen ersten

Vorbereitungstermin Pinneberger Verkehrsforum

Montag, 03. Juli 2023, 18.30 Uhr, Rathaus, Sitzungsraum A

Die Zeit ist begrenzt auf eine Stunde, da im Anschluss die Fraktion Buntes Pinneberg tagt.

Mal was richtig Positives in Sachen Radverkehr

Lange gefordert, endlich umgesetzt: Große Piktogramme auf der Fahrbahn der Velorouten (hier Wedeler Weg). Aus dem Auto ist deutlich zu erkennen, dass hier mit Radfahrenden zu rechnen ist.

Die finanzielle Belastung für die Stadt war überschaubar, die Wirkung wahrscheinlich größer als bei allen anderen Maßnahmen für den Radverkehr in der letzten Wahlperiode.

In der Friedenstraße wird man mit dem Fahrrad auf der Fahrbahn deutlich weniger häufig angehupt oder sogar bedrängt von Leuten im Auto, die vorher fälschlicherweise fest davon überzeugt waren, dass die Fahrräder auf den Fußweg oder den baulichen Radweg gehören.

Ein paar weitere dieser großen Piktogramme an einigen zusätzlichen Stellen der Velorouten würden die Verkehrssicherheit gewiss weiter steigern.



LSE und Wedeler Weg:

Muss erst etwas passieren, bevor gehandelt wird?

Nein, es muss erst *mehrfach* etwas passieren, bevor gehandelt wird.

LSE: Geschwindigkeitsbegrenzung gefordert

Auf der LSE gibt es immer wieder Unfälle – auch schwere. Im letzten Jahr starb dabei eine Person. Es handelt sich bei der LSE um eine Landesstraße. Die Verkehrsregelung liegt deshalb beim Verkehrsministerium Schleswig-Holsteins. Piotr Schulsinger (SPD Pinneberg) hat dort eine Geschwindigkeitsbegrenzung und ein Überholverbot gefordert. Das Land aber blockiert. Das Pinneberger Tageblatt hat daraufhin die Pinneberger Polizei angesprochen. Diese unterstützt das Land insofern, als sie keinen Unfallschwerpunkt auf der LSE erkennt. Sie gibt die dafür geltenden Kriterien an: *„Innerhalb eines Jahres zweimal schwer verletzte Person oder drei gleiche Unfalltypen oder sechs verschiedene Unfalltypen (PT 05.05.2023).“* Weiter heißt es: *„Ein weiteres Kriterium seien drei schwer verletzte Personen in drei Jahren. Im Falle der LSE sei nur das Kriterium der schwer verletzten Personen erfüllt“.*

Allein das Wörtchen „nur“ im letzten Satz könnte als Zynismus aufgefasst werden.

Bei der LSE kommt noch hinzu, dass mit Fertigstellung der Westumgehung der Verkehr deutlich zugenommen hat. Die Lärmschutzeinrichtungen an der LSE in Waldenau reichen längst nicht mehr aus, um die Anwohnerinnen und Anwohner vor gesundheitsschädigendem Lärm zu schützen. Das Land sieht sich – obwohl es sich um eine Landesstraße handelt, nicht in der Pflicht, z. B. eine Lärmschutzwand zu errichten, weil der Lärmzuwachs von einer Straße herrührt, die die Stadt Pinneberg gebaut hat und die als innerstädtische Verkehrsverbindung gilt. Dass Pinneberg die finanziellen Möglichkeiten für bauliche Lärmschutzbaumaßnahmen fehlen, dürfte bekannt sein. Ein Ausweg aus dieser verfahrenen Situation bestände darin, die Lärmbelastung durch Geschwindigkeitsreduzierung zu verringern. Öffentlicher und politischer Druck könnten das bewirken.

Das Beispiel Wedeler Weg

Dass nämlich eine solche Maßnahme möglich ist, obwohl „nicht genügend“ Unfälle passieren, zeigt das Beispiel Wedeler Weg zwischen Mühlenstraße und Thesdorfer Weg. In der Landesstraße wurde nach der Besiedlung des Rosenfelds Tempo 30 und ein Zebrastreifen in Höhe des Kirchhofswegs eingeführt. Anfangs hatte die Verwaltung noch vehement vertreten, dass beides wegen der fehlenden Unfallhäufigkeit ausgeschlossen sei. Dann gab es einen Vor-Ort-Termin mit vielen Anwohnerinnen und Anwohnern, die ihre Kinder auf dem Weg zur Helene-Lange-Schule gefährdet sahen. Daraufhin bekundeten mehrere Fraktionen ihren Willen, für eine Entschärfung der Verkehrssituation zu sorgen. Wenig später war das Unmögliche umgesetzt.

Im anderen Teil des Wedeler Wegs zwischen Thesdorfer Weg und Kreisel an der LSE wäre das jetzt auch möglich. Im August letzten Jahres gab es dort einen schweren Unfall mit einer Radfahrerin bei der Einfahrt zu den Märkten in Höhe der Bushaltestelle. Dort hat der PKW-Verkehr nach der Fertigstellung der Westumgehung signifikant zugenommen. Zum anderen wurde mit der Errichtung des toom-Marktes eine Zufahrt realisiert, die in der Planung des Areals anfangs nicht vorgesehen war. Trotzdem darf in diesem Teil des Wedeler Wegs weiterhin 50 km/h gefahren werden. Weitere Unfälle sind vorhersehbar, zudem die Linksabbieger von den Märkten teilweise sehr schnell an der Bushaltestelle vorbeifahren, um sich in den schnell fließenden Verkehr einzufädeln. Die Verwaltung hat in einer Antwort auf die Frage nach einer Querungshilfe geschrieben, dass hier eine Bedarfs- Fußgängerampel sinnvoller wäre als ein Zebrastreifen. Die nächste Ampel sei aber bereits in 120 m Entfernung und deshalb zumutbar für einen Umweg zum Bus. Mal abgesehen davon, dass die nächste Ampel 400 m entfernt ist, sollte auch der Unteren Verkehrsbehörde klar sein, dass kaum jemand zum 120 m entfernten Kreisel und zurück gehen wird, um zum Bus zu kommen.

Dort, am Kreisel, kann man sicherer die Straße überqueren. Wenn die Verkehrswende sogar in Pinneberg klappen sollte, werden sich also immer mehr Benutzerinnen und Benutzer des ÖPNV an der Bushaltestelle einer großen Gefahr aussetzen.

Wedeler Weg und LSE:

Bevölkerung, Politik und Verwaltung gemeinsam für Sicherheit und Lärmschutz

Es wäre kaum nachzuvollziehen, wenn die Situation auf der LSE und dem Wedeler Weg von Verwaltung und Politik einfach so hingenommen wird, also auf die nächsten schweren Unfälle gewartet wird. Andere Städte haben gezeigt und zeigen es immer wieder, dass bei Einigkeit von Politik und Verwaltung mit breiter Zustimmung aus der Bevölkerung Regelungen möglich sind, die der Verkehrssicherheit und der Gesundheit der Menschen in der Kommune dienen.

Zwei schöne Beispiele dafür, dass in Pinneberg in Sachen Radverkehr noch Luft nach oben ist



Auf der Veloroute 3:
Radfahrende absteigen! Der Bahnhofstunnel ist nicht hoch genug, es fehlen 7 cm. Das hätte man beheben können, aber jetzt plant die Bahn eine komplett neue, bessere Lösung mit einem breiteren Tunnel. Bleibt die Hoffnung, dass das auch wirklich in absehbarer Zeit umgesetzt wird.

XX

Eine Fahrradstraße mit einem benutzungspflichtigen Radweg direkt daneben. Auch als es hier noch keine Fahrradstraße gab, hat sich die Polizei mehrfach gegen das



Radwegeschild ausgesprochen.

Hier warten wir auf eine komplette Überplanung des Übergangs von der Fahrradstraße über die Moltkestraße zum Bahnhof. Dass die Moltkestraße 30-km-Zone wird, ist auch überfällig.



Viele Grüße Manfred Stache