

## Stellungnahme zur Einrichtung der geplanten Fahrradstraßen

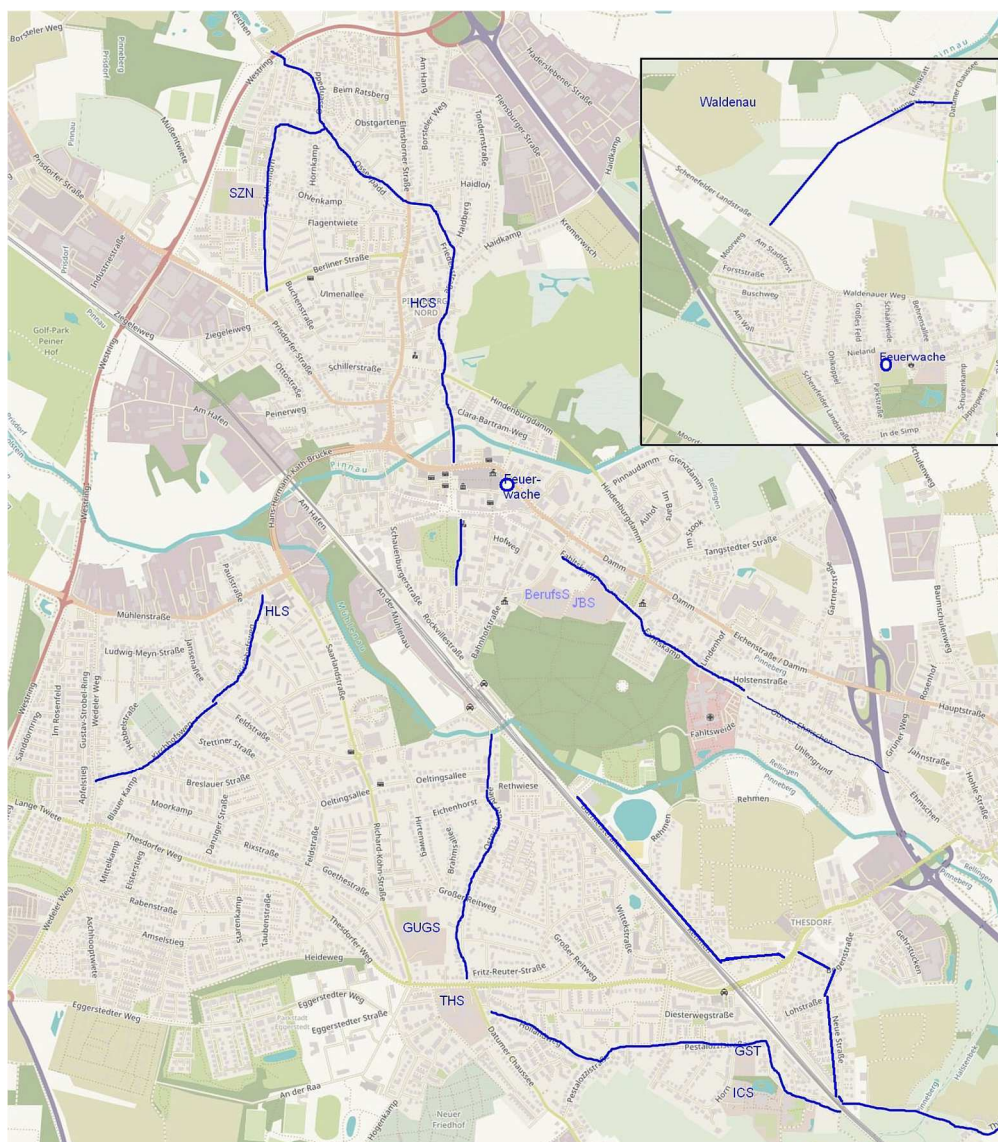
Zur Beratung im ASTE der Stadt Pinneberg am 21.09.2021

Der ADFC Pinneberg nimmt die am 17.08.2021 vorgebrachten Bedenken der Polizei und Feuerwehr zu den geplanten Fahrradstraßen der Stadt Pinneberg sehr ernst und hat das Thema daher erneut diskutiert, verifiziert und bewertet:

### Der ADFC Pinneberg befürwortet die Einrichtung der Fahrradstraßen.

Die geplanten Fahrradstraßen verlaufen in der Regel parallel zu Hauptverkehrsachsen, auf denen für Autos ein zügiges Vorankommen möglich ist da es sich um Vorfahrtsstraßen (50 km/h) handelt. Bei den in Pinneberg geplanten Fahrradstraßen handelt es sich bereits jetzt um Tempo-30-Straßen, in denen Radfahrende (über 10 Jahre) gemäß StVO die Fahrbahn benutzen müssen. **Für den PKW-Verkehr ändert sich durch die Fahrradstraßen fast nichts, aber sie bieten den Radfahrenden eine erhöhte subjektive und objektive Sicherheit.**

*Einsatzfahrzeugen mit Blaulicht ist auch dort selbstverständlich Vorrang einzuräumen.*



Auszug aus dem Stadtplan. Geplante Fahrradstraßen in Pinneberg [1]

## Die Bedenken der Feuerwehr reduzieren sich auf drei Straßenzüge

Von der Feuerwehr in Pinneberg wird das Risiko gesehen, dass die Kameraden bei einem zeitkritischen Alarmfall von ihrem Arbeitsplatz oder von zu Hause durch die Einrichtung von weiteren Fahrradstraßen die Feuerwache später erreichen als jetzt. Dazu erklärt Holger Bauer, Sprecher des Landesfeuerwehrverbandes: „Fahrradstraßen sind hier kein Problem ... Was uns vielmehr umtreibt, sind zugeparkte Straßen.“ [5]

Im Interesse der Kameraden muss es sein, möglichst direkt die Hauptstraßen zu erreichen, da Nebenstraßen in Wohngebieten nicht zur zügigen Durchfahrt angelegt sind (Rechts-vor-Links-Regelung, 30 km/h, ...). Die mit Bedacht ausgewählten Fahrradstraßen sind als Zufahrt zur Wache ohnehin nicht geeignet, wie man an drei Beispielen exemplarisch sieht.

- Bei dem von der Pinneberger Feuerwehr in diesem Zusammenhang genannten **Fahltskamp** handelt es sich um eine in der Nähe Hauptwache *wegführende Einbahnstraße*. Die Feuerwehr hat stattdessen Probleme mit der geringen Fahrbahnbreite. Im Zuge einer Umgestaltung zur Fahrradstraße würde eine Fahrbahn von 4m-4,50m entstehen, was die Lage entspannen würde.
- Die **Osterholder Allee** ist an diversen Stellen auf eine Spur verengt, an denen zu warten und entgegenkommender Verkehr durch zu lassen ist. Der weitere Straßenverlauf führt zum von Fußgängern, Radfahrenden und Kfz stark frequentierten Bahnhofsvorplatz Süd und weiter vor zur Hochbrücke. Bei Benutzung des Straßenzuges Richard-Köhn-Straße/Saarlandstraße ist die Hauptwache effektiver und vor allem erheblich schneller erreichbar. Das zeigen auch Simulationen mit Google Maps.
- In der **Bismarckstraße** ist ein legales Überholen von Radfahrenden auch jetzt nicht möglich, da die geringe Fahrbahnbreite den Mindestüberholabstand von 1,5 m nicht hergibt. Erst im Juni 2020 führte ein Überholvorgang durch ein Kfz zum Tode eines Radfahrers.  
Diese Nebenstraße mündet in die stark befahrene Friedrich-Ebert-Straße und empfiehlt sich auch deshalb nicht als Anfahrtsweg zur Feuerwehrhauptwache, weil die Ampel erst auf Anforderung grün anfordert.



Die drei genannten Straßen führen direkt zu mehreren Schulen. Von einer Umwandlung in Fahrradstraßen werden insbesondere Schüler profitieren, da deren Schulwege sicherer werden. Damit besteht die realistische Aussicht, dass auch weniger „Elterntaxis“ die Straßen verstopfen.

## Fahrradstraßen sind sicherer

Gemäß Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft, ist die Einschätzung der Verkehrssicherheit von Fahrradstraßen der Kommunen bundesweit „überwiegend sehr positiv“. Das bestätigen auch die Unfallanalysen. „Unfälle geschehen verhältnismäßig selten und sind im Vergleich mit dem gesamten innerörtlichen Unfallgeschehen im Radverkehr weniger schwer“. [2]



Eine Evaluierung an 20 der fast 90 Münchner Fahrradstraßen wir noch deutlicher: „Sie [die Unfallrate für eine Fahrradstraße] liegt damit weit unter den mittleren Unfallraten für unterschiedliche Möglichkeiten, den Radverkehr an Hauptverkehrsstraßen zu führen.“ [3]

In Pinneberg stellen die Hauptstraßen mit ihren Radwegen, die Unfallschwerpunkte dar, wie eine Auswertung der polizeilich erfassten Unfälle für den Kreis Pinneberg [4] ergab:

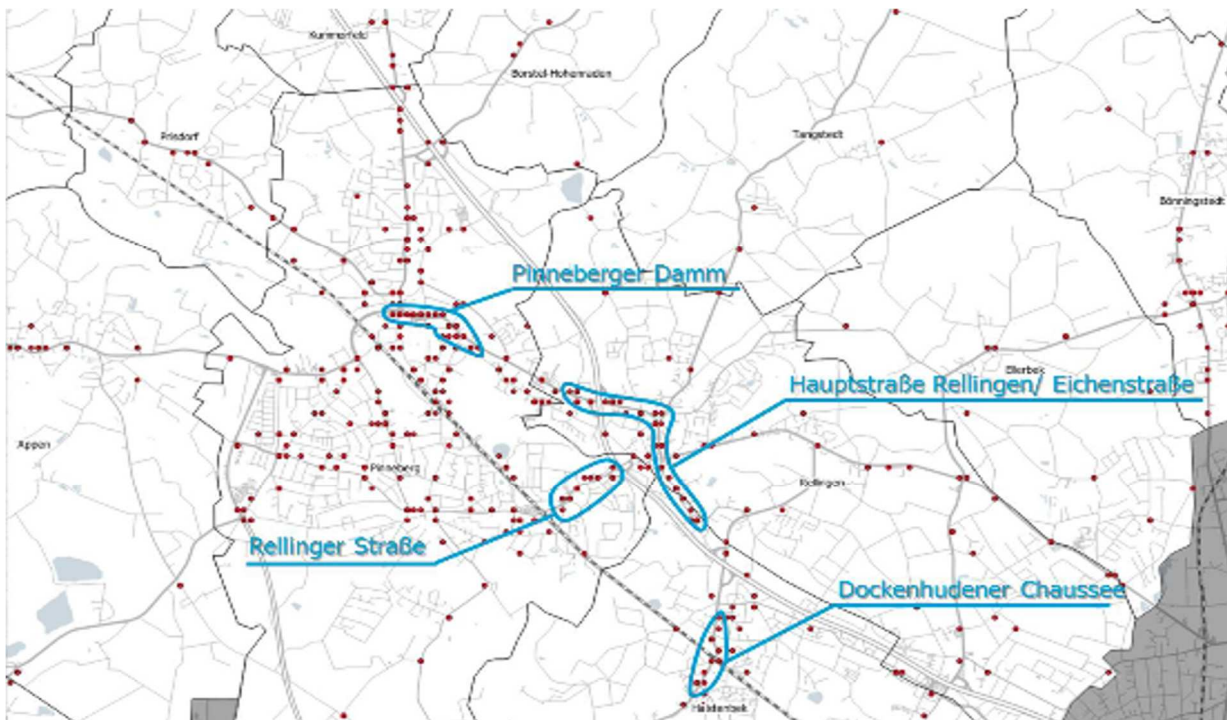


Abbildung 19: Unfallverteilung mit Radfahrerbeteiligung 2016 -2019 Halstenbek / Rellingen (Quelle: Landespolizei Schleswig-Holstein, Polizeidirektion Bad Segeberg)

Die obenstehende Graphik zeigt auch, dass entlang der schon vorhandenen Fahrradstraßen (z.B. nach Halstenbek und Appen) keine Unfälle registriert wurden. Fahrradstraßen sind deutschlandweit etabliert. Ihre Einrichtung wird vom Bund und vom Land umfangreich gefördert. Uns ist nicht bekannt, dass es durch Fahrradstraßen andernorts irgendwo zu Problemen gekommen ist.

Am 30.08.2021 gab es ein Gespräch zwischen Feuerwehr (Herr Köster/ Herr Kuhlmann) und dem ADFC (Herr Brüggmann). Hier wurde herausgearbeitet, dass es einen runden Tisch geben möge zwischen je zwei Teilnehmern aus Verwaltung, ADFC, und aus jeder Fraktion. Um das Gespräch zielführend durchführen zu können, wurden in einem ersten Schritt alle Straßen benannt, die für die Feuerwehr unkritisch sind.

Übrig blieben die Straßen Friedensstraße/ Bismarckstraße, Osterholder Allee und Fahltskamp. Über diese soll gemeinsam diskutiert werden, um eine einvernehmliche, fachlich gute Lösung zu ermitteln. Die Bürgermeisterin wurde telefonisch gebeten diese Konferenz einzuberufen.

**Gerne bieten wir den politischen Parteien an, mögliche Fragen oder Bedenken vorab in einem Arbeitsgespräch zu klären. Wir freuen uns auf Ihre Einladung.**

## Quellen- und Literaturangabe

- [1] Schulen und geplante Fahrradstraße gemäß Drucksache-Nr.:19/181 und Beschluss der Gemeinde Rellingen (Oberer Ehmschen), Kartengrundlage Open Streetmap, Ergänzungen ADFC Pinneberg
- [2] Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. Unfallforschung der Versicherer (Herausgeber) Sicherheitsbewertung von Fahrradstraßen und der Öffnung von Einbahnstraßen und der Öffnung von Einbahnstraßen ISBN-Nr.: 978-3-939163-69-5
- [3] LH München, PGV, Evaluierung Fahrradstraßen, Schlussbericht final, 2014
- [4] Unfallstatistik aus DHV, ARGUS, Kreis Pinneberg: Radverkehrskonzept Kreis Pinneberg, Seite 22  
<https://www.kreis-pinneberg.de/Verwaltung/Fachbereich+Ordnung/Fachdienst+Straßenbau+und+Verkehrssicherheit/Team+Tiefbau/Radverkehrsinfrastruktur.html>
- [5] Zitiert in: Hamburger Abendblatt, 20. August 2021, Seite 17, „Bremsen Fahrradstraßen die Feuerwehr aus?“ Spalte 3 zweiter Absatz.