

BUND Schleswig-Holstein, Lorentzendam 16, 24103 Kiel

Stadt Tornesch
Amt für Bauen, Planung und Umwelt
Fachdienst Stadtplanung und Umwelt
Wittstocker Str. 7
25436 Tornesch

E-Mail: henning.tams@tornesch.de

Ihr Zeichen:

Unser Zeichen:
PI-2022-710

Datum:
16.01.2023

Stadt Tornesch: Radverkehrskonzept

Beteiligung gem. § 4 a Abs. 1 BauGB Hier: Stellungnahme des BUND-Landesverband SH

Sehr geehrter Herr Tams,

wir vom *BUND SH* bedanken uns für die Zusendung des Konzeptentwurfs und nehmen wie folgt Stellung:

Der *BUND SH* begrüßt die Entscheidung der Stadt Tornesch ein Radverkehrskonzept zu erstellen. Wir möchten zu dessen Ausarbeitung mit folgenden, eher allgemeinen Anmerkungen und Anregungen beitragen.

Beteiligungsverfahren

Bürgerinnen und Bürger habe keine / kaum Erfahrung (mehr) mit Beteiligungsprozessen. Damit sie die Gelegenheit zur Beteiligung am RVK auch wahrnehmen, muss diese möglichst niedrigschwellig möglich sein.

Da das erklärte Ziel ist, ruhenden Verkehr (besonders um den Bahnhof) und Durchgangsverkehr zu adressieren, sollten auch Personen aus den Nachbarkommunen Anregungen geben können. Außerdem lässt sich so ein besseres Ineinandergreifen der Rad-Infrastruktur der einzelnen Kommunen erreichen.

Digitale Beteiligungsmöglichkeiten¹ sind sinnvoll, schließen jedoch bestimmte Personenkreise (z.B. Senioren) mehr oder minder aus.

Ebenso wichtig sind daher „klassische“ Möglichkeiten, um über das RVK und die Möglichkeit zu Beteiligung zu informieren.

- Neben Pressemitteilungen bietet sich der Bahnhof Tornesch als „Info-Point“ an. In den Schaukästen am Bahnhof können Pläne, Fotos und ein QR-Code zur entsprechenden Internetseite der Stadt ausgehängt werden (da alle Fraktionen an dem RVK beteiligt sind, sollte es kein Problem darstellen, genügend Kapazitäten in den Kästen zu schaffen).
- Der ADFC hat am „Eisenross“ einen Plakatrahmen.
- Auch in den Fahrradschuppen lassen sich Infos platzieren.

¹ Zum Beispiel über CONSUL: <https://consul.mehr-demokratie.info/>

- Unbedingt empfehlenswert ist es, am Bahnsteig (z.B. an den Fenstern der Gleisbrücke) ebenfalls Pläne, Infos und QR-Code anzubringen, so dass Wartezeit zur Information (und Diskussion) genutzt werden kann.
- Auch ein Ansprechen von Mensch zu Mensch wird von Nöten sein – wie im Wahlkampf!

Frustrierend ist es, wenn „Meldungen“ zu Ärgernissen/ Gefahrenstellen (die evtl. nicht die im RVK aufgeführten „Hotspots“ betreffen) einfach versanden. Hier ist Verbindlichkeit gefragt! Dauerhaft eine Ansprechperson zu Mobilitätsthemen zu benennen bzw. eine entsprechende Stelle zu schaffen ist daher nur folgerichtig.



Möglichkeiten, am Bahnhof über das RVK zu informieren: Plakate beim Eisenross, unter der Überführung, in den Fahrradunterständen

Überraschend ist, dass die Personengruppe, die den größten Anteil an Radfahrenden stellt, im Konzept als anzusprechende Expertengruppe nicht vorgesehen ist: Kinder und Jugendliche.

„Idealerweise ... Schulwegepläne und andere Schulwegekonzepte kollaborativ mit Eltern, Lehrkräften und Schulsozialarbeit sowie ggf. mit Sachverständigen“ erarbeiten zu wollen, mag lobenswert sein, vertut aber die Chance, Umwelt-AGs, Schülerräte und (politisch) interessierte Schülerinnen und Schüler einzubeziehen.

Nach der Kinderechtskonvention sind Kinder und Jugendliche in allen sie betreffenden Belangen zu hören. Diese Möglichkeit sollte nicht nur aus pädagogischen Gründen vertan werden!

Beteiligung braucht Zeit. Im März 2023 das RVK zu beschließen, erscheint sehr ambitioniert!

Öffentlichkeitsarbeit

Mehr als den Fahrradpass aus der Grundschulzeit dürften die meisten (älteren) Radfahrenden als theoretische „Radfahrausbildung“ nicht vorweisen können.

Da Fahrradstraßen, Radfahrstreifen, Rad-Schutzstreifen, Leitboys etc. Neuerungen im Straßenverkehr bedeuten, die vielen Verkehrsteilnehmern (egal ob Rad- oder KFZ-Nutzende) nicht geläufig sein dürften, sind begleitende Aufklärungskampagnen und Hinweise auf Änderungen der Straßenverkehrsordnung in der Tat eine gute Idee. Gezielt (Fahr-)Schulen anzusprechen und für diese Themen zu sensibilisieren sei als Ergänzung vorgeschlagen.

Anregungen für die Umsetzung von Maßnahmen

Zur Sicherung der Fahrradfahrenden sollte Tempo 30 Innerorts mindestens in den Seitenstraßen (unter bestimmten Bedingungen geht das auch auf den Hauptstraßen²) eingerichtet werden. Dies lässt sich nach Gesetzeslage auch probenhalber umsetzen³.

Neben herkömmlichen Fahrrädern werden zunehmend E-Scooter, Pedelecs, Elektro-Kleinmobile (Demographischer Wandel) und Fahrräder mit „Sonderformaten“ (Lastenräder, Dreiräder, Liegeräder) genutzt werden. Bei guter Planung werden auch ihre Nutzer vom RVK profitieren. Einige der derzeit praktizierten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (z.B. Poller) und auch einige der angedachten Maßnahmen (z.B. Berliner Kissen⁴) könnten dem jedoch entgegen stehen oder neue Probleme schaffen.

Bei Aufpflasterungen und Furten an Personen denken, die Rollatoren nutzen!

Straßen, bei denen das Überholen von Radfahrenden durch Kfz bei Einhaltung von 1,5 bzw. 2 Metern Abstand nicht möglich ist, sollten nur für Anlieger frei sein oder zu Fahrradstraßen umgewidmet werden (wobei zu beachten ist, dass Fahrradstraßen standartmäßig nicht für Elektrokleinstfahrzeuge frei gegeben sind).

Prüfen, wo PKW-Streifen zugunsten des Fahrradverkehrs gesperrt werden können.

Bedarfe von Radverkehr und Fußverkehr abstimmen.⁵

Auf der Fahrbahn aufgebrachte Piktogramme nutzen ab oder sind bei Schnee und Eis nicht erkennbar. Ergänzend sollten Schilder angebracht werden.

Wird der Sinn hinter Regeln verstanden, fällt es leichter, sie zu befolgen! Die 5-Meter-Zone an Einmündungen markieren, begleitend aufklären, dass ohne diese Zone große Löschfahrzeuge nicht um die Kurven kommen.

Straßensituationen, wo Radfahrende vom Straßenbereich auf (baulich getrennte) Radwege oder von (baulich getrennten) Radwegen in den Straßenbereich wechseln müssen, sind meist unübersichtlich. Klare Markierungen können sicheres Einscheren unterstützen. Der im RVK vorgestellte Bereich in Lieth, Elmshorn weist leider keinen durchgängigen Schutzstreifen auf. Der Streifen ist (in einer scharfen Kurve) unterbrochen bzw. endet ohne Ankündigung. Wenn Radfahrstreifen oder Schutzstreifen angelegt werden, sollten sie durchgehend sein.

Schutzinseln (Leitboys) können zu einer zusätzlichen Gefahr für Radfahrende werden. Sie sollten

- gut erkennbar mit beweglichen/ umknickbaren Planken/Pollern markiert sein (verringertes Verletzungsrisiko beim Kollisionen mit den Planken/Pollern),
- eine Höhe aufweisen, die in Bezug auf die Höhe von Pedalen unproblematisch ist,
- abgeschrägte Kanten haben.

² Tempo 30 Soforthilfe – Flyer des VCD:

https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Strassen_fuer_Menschen/Tempo30_Soforthilfe_Papier_2_021.pdf

³ Verkehrsversuche auch ohne Nachweis der Gefahrenlage: <https://www.vcd.org/artikel/mit-verkehrsexperimenten-die-verkehrswende-erproben>

⁴ Ärger mit Berliner Kissen: <https://www.youtube.com/watch?app=desktop&v=rAxAm2Ha-s>, nicht thematisiert sind Sturzgefahr oder schlechte Überfahrbarkeit mit Rollatoren

⁵ Geh-rechtes Planen und Gestalten, Broschüre von FUSS e.V. mit Vorgaben und Empfehlungen zur Planung von gemeinsam genutzten Wegen und zum Abstellen von Rädern an Orten mit Fußverkehr: <https://umkehr-fuss-online-shop.de/kostenlose-downloads/category/27-geh-recht.html?download=492:geh-recht-broschuere>

Die Standorte von Schildern, Laternen- und Ampelmasten überprüfen sowie zusätzliche Einschränkungen der Fuß- und Gehwegbreiten durch Wahl- und Werbeplakate/-aufsteller (z.B. Hähnchenmann) vermeiden.

Baulichen Zustand der Radwege verbessern.



Kein Wunder, dass niemand den Radweg in der Esinger Str. nutzt: erst nasse Füße am Schlagloch, dann mit Pech auch noch eine Dusche, wenn Kfz durch die Pfütze fahren...



Absatz der neuen Straße Kleiner Moorweg/Schäferweg.

Für Rollatoren u.U. unüberwindbar.

Lesbarkeit der Schilder prüfen (Ausrichtung, Zustand, Sichtbarkeit).



Schilder an der Fitnessfabrik und am Kreisel.

An der Einmündung Friedrichstraße hängt das Schild recht hoch (und der PKW-Fahrer hat die Halt-Linie ignoriert).

Im Winter stärker auf Räumung der Geh- und Radwege durch Grundstückseigentümer achten (wie die Hecken ein Fall für ein personell besser aufgestelltes Ordnungsamt).

Bügel und Poller zur Abgrenzung (z.B. über die Gleise/ an der Ampel Uetersener Straße) blockieren Radfahrende mit Überlänge (Lastenräder, Räder mit Anhänger). Schleppkurven dieser Vehikel beachten!



Kein Durchkommen für Lastenräder.

Knifflig wird es mit Anhänger.

Mit einem Senioren-Mobil? Das hängt von Typ und Fahrvermögen ab ...

Blickachsen von Grundstücksausfahrten/ Nebenstraßen prüfen (z.B. Ausfahrten Wittstocker Straße oder Am Steinberg), ggf. Spiegel aufstellen, damit Radfahrende rechtzeitig gesehen werden können.

Viel ruhender Verkehr auf Straßen in Wohngebieten mit Einfamilienhausbebauung legt nahe, über Parkraummanagement nachzudenken (Anwohnerparken). Erfahrungsgemäß motiviert dies, Garagen wieder der ursprünglich angedachten Nutzung zuzuführen (und sie zu Gunsten des Autos zu entrümpeln)

An Kreuzungsbereichen mit Steigungen (z.B. Sandberg, Ecke Hamburger Straße/ Ahrenloher Str.) scharfe Radien vermeiden (Sturzgefahr für Zweiräder wegen geringer Geschwindigkeit).

Zurück gelegte Furten führen dazu, das Kfz weit vorfahren und so die Furten blockieren. Gleichzeitig kommt es zu Einschränkungen in der Sichtbarkeit durch die wartenden Fahrzeuge (Kreuzung Hamburger Straße/ Ahrenloher Str; Kreisel, diverse Einmündungen von Nebenstraßen z.B. an der Ahrenloher Str.).



Der K 22-Kreisel: Kein Hinweis für die Kfz, dass von links Radfahrer zu erwarten sind plus schlechte Einsehbarkeit des Radweges plus hohe Geschwindigkeiten der Kfz plus Fokus der Kfz-Fahrer auf den Verkehr im Kreisel. Wenn die K 22 fertig ist, wird es hier absehbar schwere Unfälle mit Radfahrern geben. Dabei ist das Problem seit Jahren bekannt!



Vom Radweg aus ist der Kfz-Verkehr erst spät zu erkennen.



LKW, die in den Kreisel einbiegen wollen, blockieren die Furt, bis sie „reingelassen“ werden.

Radfahrende müssen warten.

Für den aus Tornesch kommenden Kfz-Verkehr, der den Rad-Fußweg kreuzend in den Großen Moorweg einbiegen will, sind Radfahrende durch die LKW verdeckt und nicht zu sehen.

Nebenbemerkung:

Es wäre ausgesprochen wünschenswert, wenn sich die Basis aller Parteien bei ihrer jeweiligen Spitze für die schnelle Einführung des Abbiegeassistenten stark machen würde. Denn Radfahrende sterben nicht, weil sich Klimaaktivisten auf der Straße festkleben, sondern weil sie im toten Winkel von LKWs nicht zu sehen sind!

Serviceangebote

„Die Attraktivität des Radverkehrs hängt neben der Qualität des Radnetzes auch von geeigneten Abstellmöglichkeiten an den jeweiligen Zielen ab.“, Zitat aus „Leitfaden Fahrradabstellanlagen der AG Nahmobilität Hessen⁶.

Die Fahrradgarage war gut genutzt, solange es einen Wachdienst gab.

Die noch verbliebenen Abstellanlagen erfüllen z.T. lediglich die Kriterien für lange Einstelldauer⁷, aber nicht für das Verladen von Lasten. Der Lastentransport bzw. die sichere Lagerung von Lasten bei

⁶ https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2020/05/200504_Leitfaden_Fahrradabstellanlagen_RZ_web_Einzelseiten.pdf

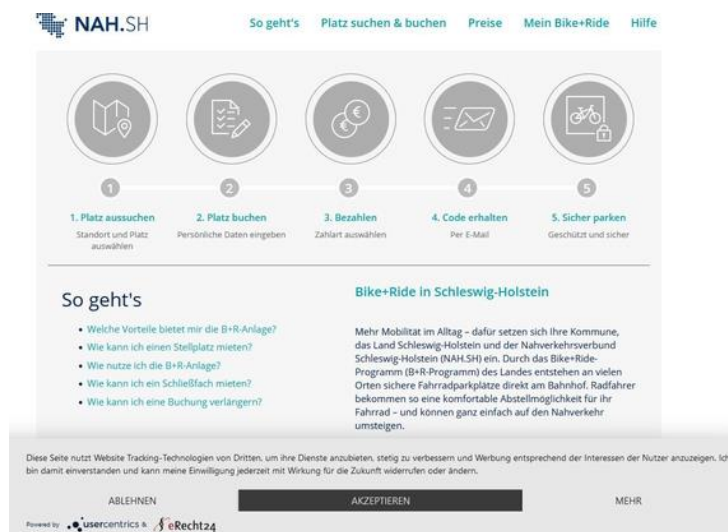
⁷ https://www.fahrradparken.info/gestaltungsgrundsaeetze/schulen_bildungsstaetten.html

Abwesenheit sind der große Pluspunkt von Kfz auch bei kurzen Wegstrecken. Regenkleidung auf dem Rad trocknen oder den beladenen Anhänger stehen lassen, das war durch die Stellplätze im Obergeschoss möglich. Aktuell hat sich die Abstell-situation am Bahnhof für die Nutzer hochwertiger und/ oder als realer Kfz-Substitut genutzter Räder durch die ersatzlose Aufkündigung der sicheren Parkmöglichkeit im Obergeschoss der Fahrradgarage unakzeptabel verschlechtert. So werden Menschen motiviert, wieder auf das Auto umzusteigen!

Die Loge im Schuppen hätte sich geeignet, um dort eine (evtl. betreute) Ausstellung zum RVK zu etablieren, einen Ideen-Briefkasten aufzuhängen und mit Interessierten ins Gespräch zu kommen – Schade um die vertanen Chancen.

Es fehlt offensichtlich ein stimmiges Abstellanlagenkonzept für die Stadt (sicher, ausreichend, bequem). Smartphones greifen unkontrollierbar Daten ihrer Nutzer ab. Die Bahn ist nicht nur Träger des „Big Brother-Award“, sondern ist aktuell auch wegen nicht Datenschutzkonformen Bahn-App verklagt worden. Wer die Seiten von Nah.SH aufruft, wird getrackt, Daten werden zu Werbezwecken abgegriffen, die Seite ist mit Black Pattern gestaltet. Es ist unverständlich, weshalb offizielle Stellen Digitalisierung zu Lasten der Privatsphäre fördern. Wer einen sicheren Stellplatz fürs Fahrrad mieten will, sollte das tun können, ohne dass irgendjemand ein Benutzerprofil anlegt!

Bei einem geschätzten Bedarf von 900-1200 Stellplätzen wäre es überlegenswert, einen Fahrradgarage nach Elmshorner Vorbild zu etablieren, mit Leihrädern, evtl. Reparaturservice (keine subventionierte Konkurrenz zum Eisenross!), Lademöglichkeiten, Schließfächern, auch ohne Datenkraken mietbaren sicheren Stellplätzen ...



Screenshot von <https://nahsh.bike-and-park.de/>, 13.01.2023, 17:37 Uhr

Wir bitten um die Zusendung des Abwägungsprotokolls.

Mit freundlichen Grüßen



Marina Quoirin-Nebel / Katrin Hoyer
f. d. BUND SH