

Beteiligungsverfahren zum Mobilitätskonzept Pinneberg Workshop ‚Verkehrsträger‘

10. November 2025 Workshop Mobilitätskonzept der Stadt Pinneberg

Ulf Brüggmann, ADFC Pinneberg



1. Radschnellwegtrasse / Radroute plus

Gemäß Radverkehrsgutachten des Kreises Pinneberg (2020) bildet der Radschnellweg das Rückgrat des übergeordneten Radverkehrsnetzes.

Der Abschlussbericht der Leistungsphase 2 sieht auf der längs durch die Stadt Pinneberg führenden Trasse zwei Fokuspunkte, die seitens der Stadtverwaltung zeitnah bearbeitet werden sollten:

- **Radverkehrsgerechter Ausbau der Brücke über die Mühlenau zwischen Bahnhof und Schwimmbad (z.B. Waggonbrücke a la Heiligenhaus zur vorhandenen Brücke ergänzen)**
- **Kreuzungsbereich Rehmen / Bogenstraße / Thesdorfer Weg
Alt. berücksichtigen beim Brückenneubau Thesdorfer Weg / Bahn**

Außerdem Umwidmung zu Fahrradstraßen:

Rehmen, Bogenstraße, Neue Straße

2. Velorouten

Premiumverbindungen aus der
Peripherie ins Zentrum
Grundstruktur überzeugt

Tangentiale Verbindungen ergänzen

Beschilderung / Kommunikation ist suboptimal

Dichte der Schilder / Piktogramme ist unzureichend

Darstellung des Systems fehlt völlig (topograph. Routenplan)

Infotafeln mit Routeninfos, Fotos, Qualität, Vorteile, Ziele,...

➡ Es mangelt an Motivierung, die Velorouten zu nutzen.



3. Verkehrssicherung und StVO-Basierte Kennzeichnung der Velorouten

Fahrradfreundliche STVO-Praxis erforderlich:

- Fahrradstraßen
- Tempo 30 Zonen
- Piktogrammketten mit STVO-Piktogrammen
- Querschnitte der Rad-Infrastruktur größer als Mindestmaße
- Sonderpiktogramm mit Routennummer ergänzen



4. Fahrradstraßen

Fahrradstraßen werden bislang nicht system- und netzbildend genutzt. Folge: Geringe Bekanntheit.

- Gut für Schulwegsicherung
- Parken ist grundsätzlich zulässig
- Hauptachsen des Radverkehrs parallel zu Hauptstraßen
- Infokampagne erforderlich



5. Entpflichtung von Substandardradwegen



Benutzungspflicht aufheben

- unzureichende Breite und
- technische Mängel der Oberflächen

Unverständnis in der Bevölkerung,
Radverkehrsangebot wird beseitigt.

Aber objektiv gefährlich:

- Konflikte mit Fußverkehr
- Gefahren mit dem Querverkehr

Ergänzend:

Piktogrammreihe auf der Fahrbahn
Kommunikation

6. Radstation am Bahnhof

Moderne Fahrradabsteller auf der Quellentalseite

Fahrradparkhaus auf der Fahltseite ist seit 10 Jahren geplant

Pedelecs erfordern diebstahlsichere Konzepte

Gebührenpflicht selektiert

Überwachungskameras?

Service-Angebote fehlen

- **Bewachung**
- **Waschanlage**
- **Reparatur**
- **Verleih**

Radstation in Münster
mit 3000 Stellplätzen



7. Verbesserung der Sicht auf Konfliktbereiche



8. Gemeinsame Führung Fuß- und Radverkehr an Engstellen (z.B. Mühlenautunnel am Bahnhof)

Für diese Problemlage gibt es zwei StVO-Optionen:

- Fußgängervorrang durch Gehweg mit Radverkehr frei (=Schrittgeschwindigkeit im Radverkehr)
- Fußgängervorrang als kurzer Fußgängerbereich mit ggf. zeitlich limitierter Freigabe für den Radverkehr (zeitliche Differenzierung möglich).

Radverkehrsfreigabe 10 Uhr bis 16 Uhr
und ab 19 Uhr / 20 Uhr.

Bauliche Höheneinschränkung (Höhe = 2,15 m)
mit einer rot-weißen Warnleiste / Markierung und
ergänzender Beschilderung deutlich markieren

ADFC Pinneberg



8. Gemeinsame Führung Fuß- und Radverkehr an Engstellen (Mühlenautunnel am Bahnhof)

In jedem Fall sollte eine freie Hinweisbeschilderung auf die nötige Rücksichtnahme verweisen!



9. Radverkehr im innerstädtischen Fußgängerbereich

Konflikt Veloroute 5 nach Kummerfeld / Wochenmarkt

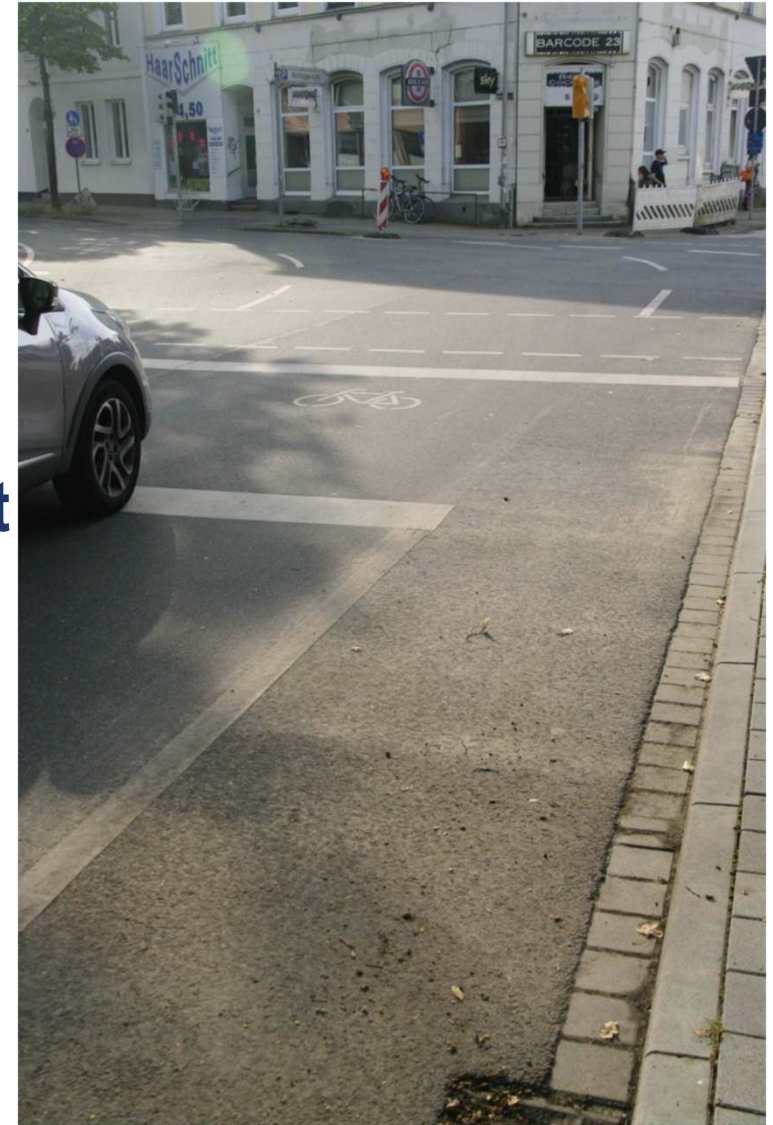
- Unterbrechung des Radverkehrs an Markttagen ist nicht zwingend.
- Kein eigener Radweg aber dezente Markierung durch Möblierung oder Bepflanzung.
- Aufstellung der Marktstände umorganisieren, damit Durchlass für den Radverkehr bleibt.
- Studien zeigen: Akzeptanz hängt von der ‚Dichte‘ (Mengenverhältnisse und Platzverhältnisse) ab.

10. Radaufstellbereiche an signalgeregelten Knoten

Haltelinien für den Kfz-Verkehr zurücksetzen, ergibt Platz für eigene Aufstellbereiche für den Radverkehr.

Maßnahme dient auch dem Autoverkehr wegen der Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Knoten.

Denn es ermöglicht ein schnelleres Abfließen des wartenden Radverkehrs weil dieser sich vorher nach Richtungsbezügen sortiert hat.



11. Intelligente Ampeln



**Tageszeitliches Variieren der
Signalprogramme minimiert Zeitverluste**

Optimierte Umläufe reduzieren Rotfahrer / Rotgeher

- **Pi-Problem: Radfahrende werden vom Sensor nicht erfasst**
- **zukünftig: Radverkehr vom Fußverkehr trennen**
- **Zu-Zukunft: Wettersensor für Radfahrende und Fußgänger**

**Generelle Frage nach Sinnhaftigkeit von Ampeln,
denn Kreisverkehre sind besser / schneller**

Forderung: Bauliche Querungshilfen statt Bettelampeln

12. Sicherung der Konfliktbereiche fehlt

Furtmarkierungen kennzeichnen den Konfliktbereich und die maßgebliche Haltelinie für den querenden Kfz-Verkehr. Leider fehlen in Pinneberg an vielen Stellen solche Furtmarkierungen.

An Zweirichtungsradwegen wirkt der Radverkehr in Gegenrichtung ja eigentlich wie „Geisterfahrer“.

Deswegen müssen an solchen Konfliktstellen neben der Furtmarkierung ergänzend Achtungsbeschilderungen mit Zweirichtungspfeilen angebracht werden.

Sie fehlen in Pinneberg vielfach.

13. Optische Gliederung von Fahrbahnen, breite Rinnen



Entwässerungsrinne ist
Bestandteil der Fahrbahn
Breite Rinnen in
Kontrastfarbe
verengen die Fahrbahn
optisch und reduzieren
intuitiv die
Kfz-Geschwindigkeit

14. Kreuzungsgestaltung

- **Fahrbahnen im Kreuzungsbereich auf Gehwegniveau**
- **Eine Ebene ohne Rampen / Stufen für Fußverkehr**
- **„Bremse“ für Kfz-Verkehr**

Wird in Pi zu selten eingesetzt

Hoher Umbauaufwand

Alternativ Markierungen als „optische“ Bremse (Fahltskamp)



15. Kreisverkehre (Minikreisel)

Eine kleine auf den Asphalt oder das Pflaster aufgeklebte oder verschraubte halbe Linse, die problemlos überfahrbar ist aber aus allen Richtungen wie eine kleine Bremse wirkt, kann ohne Eingriffe in die angrenzenden Gehwege aufgebracht werden.

Das Element gibt es als Fertigteil (Beton / Hartgummi).

Es verhindert zu schnelles Fahren und schützt damit den Fuß- und Radverkehr.



15. Kreisverkehre (Standartkreisel)

Mit Hilfe von Kreiseln kann auf Strecken mit bisher überhöhter Geschwindigkeit das Geschwindigkeitsniveau deutlich gesenkt werden.



Oft sind solche Kreisel eine gute Alternative für signalgeregelter Knoten (Ampelanlagen).

Im Standardkreisel wird der Radverkehr auf der Fahrbahn mitgeführt.

15. Kreisverkehre (große Kreisel)

Verglichen mit normalen Kreuzungen mit eigenen Aufstell- und Abbiegespuren sind Kreiselösungen platzsparender und weniger Kfz-verkehrstechnisch determiniert.

In Pinneberg gibt es einige mit Aufstell- und Abbiegespuren stark aufgeweitete, signalgeregelte Kreuzungen, für die Kreisverkehre eine Alternative wären. Heute bieten Kreisel eine als Standardelement anerkannte Alternative zu den in Bau und Unterhalt oft teuren Signalanlagen und können bei häufiger und systematischer Anwendung das generelle Geschwindigkeitsniveau deutlich absenken.

16. Umgang mit Tempolimits

StVO und VwV StVO ermöglichen (seit 2024) Tempolimits (z.B. 30 km/h) auch auf Hauptverkehrsstraßen.

- Umweltgründe (Luftreinhaltung)
- Städtebauliche Gründe
- Anwohnerschutz (Lärm)

Außerdem sind mehr verkehrsberuhigte Bereiche möglich, da Anforderungen entfallen.



17. Dimensionierung von Autobahnanschlüssen

Tempoorientierte Ausbaumerkmale
Viele Zufahrtstraßen werden
geschwindigkeitsorientiert und
überdimensioniert geplant.

Folge:

- **Unfallgefahren**
- **Lärmbelastungen**
- **Schadstoffbelastungen**

Fatale Entwicklung

bringt hohe Geschwindigkeiten in die Stadt



18. Stadtbus

Effizientes Bussystem (Midibus) mit eigenem Image

- Dichtes Liniennetz mitten in die Quartiere,
- dichter Takt (z.B. 15 Min),
- viele Haltestellen (ca. Faktor 5 gegenüber heute)

Lokale ÖPNV Fein-Erschließung reduziert PKW-Verkehr

Erfahrungsgemäß ungewöhnlich hohe Akzeptanz / Nutzung

Pinneberg (und Rellingen) haben großes Potential

Nebeneffekt: Bestehende, regionale Buslinien werden
entlastet / gestrafft.

Danke für Ihre Aufmerksamkeit

info@adfc-pinneberg.de

Ulf Brüggmann, ADFC Pinneberg



adfc

Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club