

Pressemitteilung

BUND fordert Einstieg in die Mobilitätswende

Die Kreisverwaltung hätte in Buchholz die Chance, ein deutliches Zeichen für den Start der Mobilitätswende zu setzen. Im Bau- und Planungsausschuss wurde die Gestaltung des geplanten Kreisels am nördlichen Ortsrand von Buchholz diskutiert. Dieser Kreisel soll die Ampelablage ablösen, die beim Kreuzungspunkt der Hamburger Straße und ihrer Verlängerung nach Norden mit dem Nordring und dem Buenser Weg den Verkehr regelt. Die Diskussion im Ausschuss spiegelte allerdings wider, dass die Planer des Landkreises nach wie vor in erster Linie für einen flüssigen Autoverkehr planen, dem sich Fahrradfahrer und Fußgänger unterzuordnen haben.

Besonders wichtig ist der Knotenpunkt für SchülerInnen, die aus den Wohngebieten westlich der Hamburger Straße diese kreuzen müssen, um zum Schulzentrum I am Buenser Weg zu gelangen. In der gegenwärtigen Planung müssen Fahrradfahrer und Fußgänger, die aus dem Wohngebiet kommen, die Hamburger Straße stadteinwärts gehen oder fahren, um dann den dort vorgesehenen ampelgesteuerten Überweg zu nutzen. Die Entfernung des Überwegs vom Kreisel ist nötig, um bei Grünphasen für die Überquerung einen Rückstau der Autos im Kreisel zu verhindern. Weiterhin müssen Radfahrer, die aus Richtung Dibbersen in die Stadt fahren, zusätzlich den Nordring kreuzen. Bislang nur mit einer Mittelinsel als Querungshilfe. „Für den von uns abgelehnten Ostring wurde im gleichen Ausschuss ein ausführlicher komplexer Variantenvergleich vorgestellt. Wo bleibt bei der Gestaltung dieser wichtigen Kreuzung die konkrete Überprüfung von Varianten, bei denen der Radverkehr ohne Ampel über oder unter die Kreisstraße geführt wird?“ fragt Ingo Wolde vom BUND. „In anderen Ländern ist es Standard, dem Radverkehr auf eigenen Fahrspuren über oder unter Kreuzungen zu führen, um ein flüssiges und bequemes Fahren zu ermöglichen. Das ist hier nicht einmal einer richtigen Prüfung wert. Das vorgetragene Kostenargument gegen eine alternative Planung ist scheinheilig angesichts der Summen, die man für eine Umgehungsstraße auszugeben bereit ist.“

Auch die Größe des geplanten Kreisels sollte überdacht werden: Muss es wirklich ein Durchmesser von 50 Metern sein? Angesichts des immensen Flächenverbrauchs durch Siedlungen und Verkehrswege sollten Anlagen nur die unbedingt nötige Fläche in Anspruch nehmen. Auch ein kleinerer Kiesel kann durch entsprechende Gestaltung die nötige Verlangsamung des Verkehrs bewirken.

Der BUND fordert eine fahrradfreundliche Gestaltung des Verkehrsknotens, um damit die Mobilitätswende einzuläuten und auch für SchülerInnen und andere VerkehrsteilnehmerInnen ohne vierrädrigen Untersatz sichere und komfortable Wege zu schaffen.

gez. Ingo Wolde, BUND RV Elbe-Heide