

Antrag von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, UBF-A 15.01.2026:

Vorlage einer konsens- und förderfähigen Ausbauvariante für die Straße Tinsdaler Weg im Bereich A sowie Überprüfung der Förderfähigkeit der derzeit favorisierten Variante im Bereich B

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt:

Für den Bereich A zwischen Am Lohhof und Galgenberg eine Variante vorzulegen, die den Förderbedingungen des Programms „Stadt und Land“ entspricht sowie zu klären, inwieweit im Bereich B zwischen Galgenberg und Grenzweg/Hamburg die bereits konsensfähige „Grundvariante analog Bestand“ mit beidseitigen Radwegen förderfähig ist.

Begründung:

Im Doppelhaushalt 2026/2027 sind jeweils 50.000 € für den Ausbau Tinsdaler Weg eingestellt, danach bis 2030 zwei Millionen pro Jahr. Momentan unterstützt der Bund den Ausbau kommunaler Radverkehrsinfrastruktur mittels des Programms „Stadt und Land“ durch Übernahme von bis zu 75% der Kosten für die geförderten Maßnahmen. Finanzschwache Kommunen erhalten sogar eine Förderung bis zu 90%. Es können Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur, betriebliche Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses für den Radverkehr und die Erstellung von Radverkehrskonzepten gefördert werden. Eine Besonderheit ist, dass die Planungsleistungen für die Investitionen sowie auch Fußverkehrsmaßnahmen, die im Zusammenhang mit Radverkehrsmaßnahmen stehen, finanziell unterstützt werden. Das Programm ist bis zum 31.12.2028 befristet¹.

Die Planungen zum Tinsdaler Weg haben bekanntermaßen eine lange und wechselvolle Geschichte. Nachdem keine der Verwaltungsvorlagen eine politische Mehrheit hatte finden können, kam durch eine Präsentation des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) Wedel in der Sitzung des Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschusses (UBF-A) vom 12.01.2023 eine Variante nach holländischem Vorbild ins Spiel, die initial bei allen Parteien großen Zuspruch fand. Es wurde anerkannt, dass die vorgeschlagene Bauweise bei beschränktem Platzangebot einen akzeptablen Kompromiss zwischen den unterschiedlichen zu berücksichtigenden Nutzungen der Straße (Fuß- und Radverkehr, fließender und ruhender Kfz-Verkehr, Busverkehr, Feuerwehrfahrzeuge) darstellt. Es liegt hierzu eine umfangreiche Dokumentation vor. Der Umweltbeirat hat zur UBF-A Sitzung am 14.03.2024 zudem eine gründlich ausgearbeitete Stellungnahme eingereicht, in der die „Holländische“ Variante v.a. hinsichtlich ihrer Kompatibilität mit den Klimaschutzz Zielen der Stadt, dem Mobilitätskonzept und dem Lärmaktionsplan bewertet wird.

Wie in der Sitzung des UBF-A vom 14.09.2023 zusammengefasst, war aus den eingeholten TÖB-Stellungnahmen kein eindeutiges Ergebnis abzuleiten. Das Abwägungsergebnis der Verwaltung lautete „Ausbau ähnlich Bestand“, was nicht mehrheitsfähig war und voraussichtlich auch nicht förderfähig wäre, was bei der Haushaltsslage der Stadt Wedel inakzeptabel ist, solange es Alternativen gibt.

¹ https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/R/radverkehr/foerderprogramm_Stadt_Land

In der UBF-A Sitzung vom 27.06.2024 wurden alle vorliegenden Varianten und Anträge abgelehnt, seither ist die Planung quasi eingefroren. Seitens der Verwaltung wurde die „holländische“ Planung bzw. ihr nahe kommende Varianten v.a. deshalb abgelehnt, weil sie ihres Erachtens der Straße als Bestandteil des Vorbehaltensnetzes abträglich sind. Demgemäß käme auch eine Anordnung auf 30 km/h nicht in Betracht. Darauf beziehen sich auch die Einwendungen der Rettungskräfte. Hierzu ist zu bemerken, dass laut der Björn-Steiger-Stiftung (s. „Der Spiegel“, 03.01.2026), die sich im Bereich der Rettungsmedizin engagiert, Tempo 30 zu weniger Unfällen führt, wobei die Fahrt trotz geringerer Geschwindigkeit in der Regel kaum länger dauert. Die Wahrscheinlichkeit einer tödlichen Verletzung ist laut der Björn-Steiger-Stiftung deutlich niedriger bei reduzierter Geschwindigkeit: Prallt ein Auto mit etwa 25 km/h gegen einen Fußgänger, liegt sie bei nur 3,5%. Ist das Auto 49,9 km/h schnell, endet der Unfall in 37% der Fälle tödlich. Die Wegezeit erhöht sich demnach um weniger als eine Minute auf einer fünf Meilen (etwa acht Kilometer) langen Strecke. Der Leiter der Björn-Steiger-Unfallforschung fordert die Städte in Deutschland auf, die Möglichkeiten der Straßenverkehrsordnung konsequenter zu nutzen. Auch diese Sicherheitsdaten müssen u.E. in die Erwägungen einbezogen werden.

Nach Aussage der Verwaltung muss die Straße zeitnah saniert werden. Dabei scheint es zwei Alternativen zu geben:

1. Der Tinsdaler Weg wird mit viel Geld aus der Stadtkasse so suboptimal wieder hergestellt, wie er momentan ist.
2. Der Tinsdaler Weg wird mit erheblichen Fördermitteln zukunftsweisend ausgestaltet im Hinblick auf Sicherheit für Verkehrsteilnehmende und Anwohner*innen sowie der Vereinbarkeit mit Beschlüssen des Rates der Stadt Wedel zu Klimaschutzz Zielen, Mobilitätskonzept und Lärmaktionsplan.

Unsere Fraktion beantragt, Option 2. schnell anzugehen und sich nicht länger mit nicht förderfähigen Konzepten abzugeben. Es wurde schon sehr viel Zeit und Mühe von Haupt – und Ehrenamt investiert.

Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen Wedel, 11.01.2026

Petra Kärgel, Petra Goll, Bärbel Sandberg