

Mittwoch, 12.12.2018

Pinnebergs langer Weg zur fast fertigen Westumgehung

Jahrzehntelang haben Gegner und Befürworter der Millionen-Trasse debattiert und gestritten. Ein Rückblick

Andreas Daebeler



Streiflichter von Planung und Bau der Westumgehung: Bürgermeisterin Urte Steinberg (oben v. l.) posiert schon mal an der Einmündung zur Mühlenstraße, ist später dabei beim ersten Spatenstich mit Verkehrsminister Reinhard Meyer. Archäologen graben Spuren eines alten Germanen-Hauses aus, bevor Techniker und Bauarbeiter sich ans Werk machen. FOTOS: STADT PINNEBERG, DAEBELER (3), SULANKE, DEWITZ

Pinneberg 2,8 Kilometer Asphalt. Baukosten von voraussichtlich 36,5 Millionen Euro. Zwei große Brücken. Das sind Eckdaten des bedeutendsten Straßenbauprojekts der vergangenen Jahrzehnte in Pinneberg. Am Donnerstag wird das zweite Teilstück der Westumgehung eröffnet. 14 Jahre nach dem ersten, das 2004 mit finanzieller Unterstützung eines Investors realisiert und Westring getauft

wurde. Mitte 2019 soll die Trasse komplett sein und die Landesstraße Schenefeld-Elmshorn (LSE) mit der Autobahn 23 verbinden.

Was in keiner offiziellen Statistik auftauchen wird, sind unzählige Stunden der Debatte. In Sitzungszimmern, in Gerichtssälen und Wohnstuben von Anhängern wie Gegnern der Trasse. Es war und ist ein langer Weg zur Pinneberger Westumgehung. Viele Politiker, Mitarbeiter der Stadtverwaltung und Zeitungsleser sind ihm mitgegangen. Sie haben gestaltet, beobachtet, manche gar gekämpft. Für die Straße. Oder dagegen. Ein Blick zurück.

Die Idee

Manch einer datiert die Entstehung der Idee einer Westumgehung auf die 1950er-Jahre zurück. Belegbar ist das nicht mehr. Klar ist hingegen, dass der Bau der Hochbrücke im Jahr 1969 die Verkehrsströme entscheidend beeinflusst. Die zunehmend vom Verkehr belastete Innenstadt wird politisch zum Thema. Ende der 1970er gibt es Diskussionen, in den Folgejahren wird es immer konkreter. Im Juli 1985 gipfelt diese Entwicklung im Ratsbeschluss, die LSE mittels westlicher Umgehung an die A 23 in Pinneberg-Nord anzubinden. Knapp 30 Millionen Mark soll die rund fünf Kilometer lange Trasse kosten, so die Prognose seinerzeit. 1988 wird das Planfeststellungsverfahren auf den Weg gebracht.

Die Gegner

Der Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) kämpft gegen das Projekt. Auch mehrere an der Siemensstraße beheimatete Unternehmen fürchten logistische Nachteile durch die neue Straße. Der Chemie-Gigant Rowa und Hans-Joachim Schwarzbeck von der gleichnamigen Maschinenfabrik greifen den Planfeststellungsbeschluss juristisch an. Kritikpunkt ist unter anderem das Konzept für die Brückenrampe zur Querung der Bahngleise, die den Lieferverkehr erschwere. Schwarzbeck bemängelt zudem den Wegfall von Parkplätzen. Er weigert sich, ein für den Bau benötigtes Grundstück zu verkaufen. Eine Kuh, die Bürgermeisterin Urte Steinberg nach schwierigen Verhandlungen erst im Sommer 2014 endgültig vom Eis bekommen soll. Politisch bleiben die Grünen konsequent Kritiker des Projekts, sie befürchten schon früh eine Explosion der Baukosten.

Die Befürworter

Dass sich Menschen zusammenschließen, um gegen ein Bauprojekt zu kämpfen, kommt oft vor. Der Kampf dafür hingegen hat eher Seltenheitswert. In Pinneberg wird im Sommer 2010 eine Interessengemeinschaft aus der Taufe gehoben. Die Initiative nennt sich Westumgehung-Jetzt, präsentiert sich erstmals öffentlich während des Stadtfests und hat kurz darauf 1500 Unterschriften für den zügigen Bau der Straße zusammen. Mitglieder von Westumgehung-Jetzt tragen ihre Fragenkataloge und T-Shirts in die politischen Gremien. Sie pilgern zu Gerichtsverhandlungen und halten den Druck hoch. Uwe Kleinig ist auch regelmäßig an der Trasse unterwegs, er dokumentiert das Geschehen. Auf der Baustelle kennt man ihn bald. „Das Einsetzen der langen und schweren Stahlträger an der Pinnaubücke war für mich ein Höhepunkt“, sagt er.

Das Urteil

Im April 2012 folgt der wohl entscheidende Durchbruch für den Bau der Pinneberger Westumgehung. Das Oberverwaltungsgericht Schleswig weist alle Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss ab. Für Anhänger des Bauprojekts ein Feiertag. „Mich hat der Schleswiger Richter beeindruckt, wie er teilweise an der Haaren herbeigezogene Argumente der Gegner auseinandergenommen hat“, erinnert sich Uwe Kleinig heute. Die damalige Bürgermeisterin Kristin Alheit hofft nach dem Urteil auf einen Baubeginn Anfang 2013. Ein Sprecher des unterlegenen BUND rät allen Bewohnern von Pinneberg-Nord, „noch mal ihre Fenster zu öffnen und die Ruhe und gute

Luft zu genießen“. Sie würden ihren Stadtteil nach dem Bau der Umgehungsstraße nicht wiedererkennen.

Die Zeitzeugen

Davon gibt es fraglos viele bei einer Straße, deren Bau 1985 beschlossen wurde. Der Autor dieser Zeilen etwa begleitet das Projekt seit 2001 und muss einräumen, die Westumgehung nicht nur einmal totgesagt zu haben. SPD-Ratsherr Herbert Hoffmann kann noch viel weiter zurückblicken. Er ist seit Jahrzehnten in Pinnebergs Kommunalpolitik engagiert. „Ich erinnere mich an Zeiten, die mich als damaligen Ersten Stadtrat fast zur Verzweigung trieben. Kaum war ein Planfeststellungsverfahren eingeläutet, kamen neue Nachforderungen oder neue Umweltauflagen, die alles erschwerten oder alles Bisherige infrage stellten.“ Es habe turbulente Mitgliederversammlungen der SPD zur Westumgehung gegeben.

Die beteiligten Bürgermeister

Nimmt man den Beschluss der Ratsversammlung vor 33 Jahren als Ausgangspunkt, haben mit Hans-Hermann Kath, Jan Nevermann, Horst-Werner Nitt, Kristin Alheit und Urte Steinberg fünf Pinneberger Bürgermeister an der Westumgehung mitgewerkelt. Auch CDU-Bauexperte Klaus Seyfert und Zeitzeuge Hoffmann haben das Projekt während längerer Vertretungszeiten als Übergangsbürgermeister begleitet. Nicht vergessen werden viele einen, der nicht mehr lebt: Der sozialdemokratische Landtagspolitiker Bernd Schröder hat sich vehement für die Westumgehung stark und seinen Einfluss als verkehrspolitischer Sprecher seiner Fraktion geltend gemacht.

Der Bau

Am 11. Dezember 2015 kann der damalige Verkehrsminister Reinhard Meyer (SPD) mit Bürgermeisterin Urte Steinberg am Hafen den Spaten in die Erde rammen, um den Baubeginn zu verkünden. Das Land sagt zu, etwa 80 Prozent der förderfähigen Kosten zu schultern. Während der Arbeiten sind große Hürden zu nehmen, so müssen etwa Hochspannungsmasten aufgestockt werden. Im Bereich der Brücke über die Gleise kann nur in enger Abstimmung mit der Bahn gearbeitet werden. Die Baukosten werden am Tag des Spatenstichs auf knapp 29 Millionen Euro geschätzt. Heute ist klar, dass es teurer wird – und sich die komplette Freigabe der Straße wegen eines Bodenaustauschs und Wetterkapriolen bis Mitte 2019 hinzieht.

Die Hoffnungen

An der Elmshorner Straße dürfen Anwohner nach Freigabe der Westumgehung auf weniger Verkehr vor ihrer Haustür hoffen. In einer Prognose von 2012 ging die Stadt von 3700 Fahrzeugen weniger pro Tag aus, die Mühlenstraße werde bis 2025 voraussichtlich sogar um 4300 Autos entlastet. „Ich erhoffe mir von der Westumgehung vor allem eine Entlastung vom Schwerlastverkehr. Notfalls durch eine klare Verkehrslenkung“, sagt Zeitzeuge Herbert Hoffmann. Wirtschaftsförderer Stefan Krappa wurde nie müde, die Bedeutung der Straße für Firmen hervorzuheben. Das Gewerbegebiet am Hafen wird mit der Umgehung fraglos besser angebunden. Direkt an der Trasse sollen an der Müßentwiete neue Betriebe entstehen, um das Stadtsäckel mittels zusätzlicher Gewerbesteuererinnahmen aufzufüllen.