

Vorbereitende Workshops zur Klausurtagung „Einrichtung von Fahrradstraßen in der Gemeinde Timmendorfer Strand“

Workshop 1 – 25. Januar 2022

Online

Veranstalter: Gemeinde Timmendorfer Strand – Der Bürgermeister –

Kooperationspartner: EnergieClusterDigitales Lübeck e.V., TraveKom Telekommunikationsgesellschaft mbH

14:00 Uhr Begrüßung

Mobilität der Zukunft – Fahrradstraßen als Lösungsweg?

Moderator Thomas Waldner

Herr Waldner begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer, erläutert Ablauf und Möglichkeiten sich einzubringen.

14:10 Uhr Grußwort

Mobilität in Timmendorfer Strand

Bürgermeister Sven Partheil-Böhnke

Herr Partheil-Böhnke begrüßt ebenfalls, ist sehr erfreut über die hohe Anzahl von über 60 Teilnehmenden dieser Online-Veranstaltung und dankt insbesondere Frau Maaß für die Vorbereitung der Workshop-Tage, für die sie zahlreiche Experten gewinnen konnte.

Anlass und Ziel der Veranstaltungen ist es, aufgrund der starken Verkehrsprobleme des letzten Sommers für die kommende Saison sowie für die weitere Zukunft Lösungen zu finden. Probleme bereitete im letzten Sommer, dass die Promenade für den Fahrradverkehr vom Kreis gesperrt wurde, weil die Breite der Promenade nicht ausreichend ist, um gleichermaßen Sicherheit für die große Anzahl der Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen zu gewährleisten. Die Radfahrer*innen mussten entsprechend auf die Straßen ausweichen. Zusätzlich kam es aufgrund der Brückensperrung an der B76 zu Ausweichverkehr durch den Ort, so dass die Straßen doppelt belastet waren durch vermehrten Rad- wie auch Kfz-Verkehr. Die Politik hat daraufhin die Verwaltung beauftragt, sich intensiv mit der Situation auseinanderzusetzen und Lösungen zu entwickeln. Ziel der Veranstaltungen ist es nun, gute

Entscheidungsgrundlagen zum Thema Fahrradstraßen als Entlastung der aktuellen Situation an die Hand zu bekommen und das Thema ergebnisoffen zu diskutieren.

Auf Wunsch der Politik möglichst viele Bürger*innen und Betroffene der geplanten Maßnahme zu erreichen, wurde per Mail und Brief breit eingeladen, u.a. Feuerwehr, Polizei, Rettungsdienst, ÖPNV, Vereine, Experten und Anlieger.

Angesprochen auf den Vorwurf, die Workshops und Klausurtagung seien zu kurzfristig angesetzt worden, erläuterte der Bürgermeister, dass der Wunsch, sich mit dem Thema zu befassen, kurzfristig Ende September letzten Jahres entstand. Im Oktober und November wurde eine entsprechende Veranstaltung vorbereitet, bereits im Dezember wurden die Termine kommuniziert. Die Agenda konnte erst am vergangenen Freitag auf der Homepage veröffentlicht werden, da erst dann der Ablauf finalisiert war. Die Vielzahl der externen Referenten machte die Koordination komplex. Herr Partheil-Böhnke bedauert, dass ggf. Einladung oder Detailablauf für einzelne zu kurzfristig kamen.

14:20 Uhr Einführung

Entstehung Fuß-/ Radverkehrskonzept Timmendorfer Strand, inhaltliche Vorstellung des Konzeptes; Einbettung in Klimaschutzziele

Regine Maaß, Klimaschutzmanagerin Gemeinde Timmendorfer Strand

Antje Merschel, Projektleitung Fuß und Radverkehrskonzept

Zusammenfassung des Vortrags:

Das Fuß- und Radverkehrskonzept ist im Zeitraum von September 2018 bis Oktober 2019 entstanden. Die Bevölkerung war durch Befragungen, Begehungen und Workshops intensiv und frühzeitig eingebunden. Entscheidungsträger und Interessenvertreter waren ebenfalls eingeladen und haben in einem Workshop die Ziele und Leitlinien mitbestimmt.

Grundlage ist eine Bestandsanalyse, die auf der Befahrung und Begehung der Infrastruktur beruht, ergänzt durch Ergebnisse der Bürger:innenbeteiligungen und Auswertungen weiterer Quellen. Wichtiges Element ist die partizipative Maßnahmen und Leitlinienentwicklung.

Die Ergebnisse des Konzepts werden komprimiert und selektiv dargestellt: die hierarchisch gegliederten Netze des Fuß- und Radverkehrs sowie die linearen und punktuellen Maßnahmenempfehlungen zur Infrastruktur, insbesondere zur Fahrradstraße. Aus der Vielzahl weiterer Empfehlungen werden abschließend Maßnahmen zur Verkehrslenkung und -verknüpfung vorgestellt.

Die Präsentationen sind auf der Internetseite der Gemeinde Timmendorfer Strand abrufbar.

Fragen an Frau Merschel:

Bezugnehmend auf die im Konzept angedachte grundsätzliche Trennung von Fußgänger*innen (Promenade), Fahrradfahrer*innen (Fahrradstraße) und KfZ (B76), wird gefragt, wo künftig die **Busse** fahren sollen. Frau Merschel antwortet, dass in diesem Falle ein Fuß-/Radkonzept angefragt war, bedauerlicherweise kein Gesamtkonzept. Fahrradstraßen dürfen auch von Bussen und Kfz befahren werden, das Fahrrad hat auf diesen Straßen allerdings Vorrang, das Auto ist „zu Gast“ auf der Fahrradstraße > siehe auch den Vortrag von Herrn Graf.

Ein Teilnehmer erfragt die Möglichkeit einer **temporären Nutzung** von Straßen als Fahrradstraßen. Frau Merschel erläutert, dass Radweg situativ (Verkehrsaufkommen) oder zeitlich digital freigeschaltet werden können; möglich sind unterschiedliche technische Lösungen, wie z. B. Absperrungen wie Poller, die aufgehoben werden können; die Parksuche soll verhindert werden; Anlieger können Fahrradstraßen befahren.

Nachfrage zu **Fahrradboxen**: Diese sind abschließbar, es gibt verschiedene Möglichkeiten des Betriebs, z.B. Vermietung oder Privatisierung.

Es wird **Kritik an dem Vorschlag** geäußert, die **Verkehrsteilnehmer*innen zu trennen** (Fußgänger*innen/Fahrrad/Kfz), anstatt diese als „Symbiose“ zu denken; es sei problematisch, dass Fußgänger*innen und Rad Priorität eingeräumt werde und die Regelung in Scharbeutz als naheliegendes Beispiel genannt; man solle auf der Promenade eine Spur für Radfahrer einrichten; Antwort Frau Merschel: Aus den Umfragen sei hervorgegangen, dass aufgrund des „Wohlgefühls“ und der Sicherheit es der Wunsch sei, die drei Arten Verkehrsteilnehmer zu trennen, die Unfallforschung bestätigt den Vorteil der Trennung; selbstverständlich könne man sich auch weiterhin mit Auto bewegen, die Abstimmung sei eine Frage der Dosierung und der Uhrzeit: „Wer braucht wann was?“

Der Bürgermeister verdeutlicht noch einmal, dass durch die **verkehrsrechtliche Anordnung der Sperrung der Strandpromenade** für Radfahrer*innen durch den Kreis Fakten geschaffen sind. Grund ist die zu geringe Breite der Promenade für beide Verkehrsteilnehmer. Die Öffnung der Promenade für Fahrräder sei seinerzeit nicht rechtens gewesen, wurde aber bei dem geringen Fahrradverkehrsaufkommen in früheren Zeiten geduldet. Bei dem heutigen Fahrradverkehr und den vielen Fußgängern sah der Kreis die Notwendigkeit, diese "Duldung" zu beenden. Auch eine temporäre Öffnung der Promenade zu bestimmten Uhr-/Jahreszeiten sei nicht möglich. Diese Anordnung des Kreises, zu der der Bürgermeister auch das Ministerium befragt habe, könne nicht umgangen werden. Daher sei momentan nur die gemeinsame Nutzung der Straße von Rad und Kfz möglich. Es brauche eine **kurzfristige und eine langfristige Lösung**, um durch einen Dünenweg oder die Verbreiterung der Promenade deren Nutzung für Radfahrer wieder zu ermöglichen.

Frau Merschel gibt zu bedenken, dass der Platz nur einmal zu vergeben sei, das sei eine Frage der **Prioritätensetzung**. Sie verweist darauf, dass sie die Ergebnisse der Umfrage wiedergibt und der Wunsch nach Trennung der Verkehre auf sehr vielen Stimmen beruhe.

Frage an Frau Maaß: Welches der von ihr **vorgestellten Konzepte** war bisher erfolgreich?

Frau Maaß antwortet, bisher seien nur Teilmobilitätskonzepte umgesetzt worden, eher in Bezug auf PKW und z.B. zu Inklusion; Frau Maaß rekapituliert noch einmal die in ihrer Präsentation erwähnten Projekte; die Gesamtsituation habe sich in den letzten ca. fünf Jahren deutlich verändert durch die Zunahme der Radfahrenden insgesamt, darunter viele motorisierte wie Ebikes, EScooter.

Es wird die Frage gestellt, ob „wir uns real mit Lösungsansätzen“ beschäftigen wollen oder ob es um „ideologische Strategien“ ginge und darum „Dinge zu verändern, die wir nicht verändern können“. Es gäbe nur zwei Straßen, die Umgehung und die Promenade und die Fahrradfahrer bräuchten Platz. Die Touristen würden auf der Promenade fahren wollen und das Meer sehen; Timmendorf lebe zu 96% von Touristen, die woanders hinfahren würden, wenn auf der Promenade das Fahren nicht mehr möglich sei.

15:15 Uhr Keynote

Grundlagen für die Einrichtung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen

Thiemo Graf

i.n.s. – Institut für innovative Städte; Hrsg. des Fachleitfadens Fahrradstraßen und Fahrradzonen, Röthenbach an der Pegnitz

Zusammenfassung des Vortrags:

In dem Vortrag geht es um die Erläuterung, was eine Fahrradstraße und was eine Fahrradzone ist. Zentrale Fragen sind: Weshalb setzt man Fahrradstraßen überhaupt ein? Wie sieht eine gute („richtige“) Fahrradstraße aus? Der Fokus liegt insbesondere auf Kfz-Verkehrsaufkommen, Fahrbahnbreiten und ruhenden Verkehr. Die Standards für eine gut gestaltete Fahrradstraße werden aufgezeigt. Es wird hingewiesen, wie wichtig es ist, den Kfz-Verkehr so gut es geht zu reduzieren. In der Planung gilt es immer einen guten Mittelweg zu finden und dazustellen, was planerisch für den Radverkehr die beste Lösung ist und was durchsetzbar ist.

Die Präsentation ist auf der Internetseite der Gemeinde Timmendorfer Strand abrufbar.

Gefragt wird nach **Ordnungswidrigkeiten durch Radfahrer** und ob diese ebenso geahndet werden, wie bspw. „Parkknöllchen“? Herr Partheil-Böhnke erwidert, die Ordnungskräfte sind

angehalten, auch Radfahrer zu kontrollieren und Verstöße zu ahnden; eine Mitarbeiterin des Ordnungsamtes erläutert, dass der Radverkehr zum fließenden Verkehr gehöre und grundsätzlich die Polizei zuständig sei. Da aber die Promenade ein Fußgängerbereich sei, dürfe das Ordnungsamt kontrollieren. Das habe im vergangenen Sommer zusammen mit der Polizei stattgefunden und sei für den kommenden Sommer wieder angedacht, für den Winter bisher nicht. Ein Teilnehmer verweist darauf, dass der Bußgeldkatalog verändert worden sei, nun würde mit 50€ ein erhöhtes Bußgeld bei Verkehrsverstößen durch Fahrradfahrer fällig. Herr Graf führt aus, dass eine intuitive und durchgängige Verkehrsführung Probleme unterbinde, wie man in Holland sehe. Frau Merschel bestätigt: „Fehlverhalten“ der Radfahrer*innen bedeute auch, dass etwas „fehle“ und betont die Wichtigkeit intuitiver, gut gestalteter Verkehrsführung für Radfahrer*innen.

In Bezug auf die Bedürfnisse von **körperlich eingeschränkten Personen** erläutert Herr Graf, dass gerade für Sehbehinderte Fahrradverkehr problematisch sei, weil das Fahrrad nicht hörbar sei, das sei ein starkes Argument für die Trennung.

In Bezug auf die Lösung von **Fahrradstraße als Einbahnstraße** zeigt Herr Graf an weiteren Folien Richtwerte zur benötigten Straßenbreite, was allerdings sehr situationsabhängig sei, ob z.B. im Sommer Radfahrer im Pulk führen.

Ein Teilnehmer verweist auf verschiedene **Zielgruppen**: Es gäbe die „Rennstreckenfahrer“ und die, die „verweilen“, an den Points of interest entlangkommen wollen, also v.a. entlang der Küste. Hinweis von Frau Merschel: Es gehe nicht um „Rennfahrer“, auch Touristen wollen mal zügig vorankommen, z.B. auf dem Weg zum Strand, zum Einkaufen, in die Nachbargemeinde, dann würden sie nicht an der Promenade entlangschieben wollen.

Ein Teilnehmer fragt, wie viel **Breite der Promenade** fehle, damit Fuß- und Radverkehr sicher fließen können? Herr Rohkohl antwortet, dass ca. 10 m Breite insgesamt notwendig sei: Fußverkehr 4m, Fahrradverkehr ebenfalls 4m, zzgl. Platz für Bänke und Grün (siehe auch die Präsentation von Herrn Rohkohl).

Eine Teilnehmerin betont, dass „die schiere Masse“ der Fahrradfahrer*innen auf der Promenade, zum Teil motorisiert (Pedelcs, EScooter) nicht vereinbar sei mit der Sicherheit der Fußgänger, das betreffe auch alle Zugänge, sie sei sehr für eine strikte Trennung.

16:45 Uhr Keynote

Aktuelle Planungen für die Straßen „Strandallee / Strandstraße“ der Gemeinde Timmendorfer Strand; weitere Verkehrskonzepte, die den Radverkehr einbinden

Arne Rohkohl

Wasser- und Verkehrs- Kontor (WVK) GmbH, Ingenieurwissen für das Bauwesen,
Ingenieure Krüger & Koy, Neumünster

Zusammenfassung des Vortrags:

Die Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH hat den Auftrag einen anordnungsfähigen Markierungs- und Beschilderungslageplan für die Fahrradstraße „Strandallee / Strandstraße“ in der Gemeinde Timmendorfer Strand zu erarbeiten. Im Vortrag werden zunächst das Vorgehen und die Rechtsgrundlagen beschrieben. Anhand der durchgeführten Bestandsanalyse wird dargestellt, dass die verkehrlichen und straßenräumlichen Voraussetzungen für die Umsetzung einer Fahrradstraße vorliegen. Die Planunterlagen werden für den Verlauf des Streckenzuges von Nordwest bis Südost vorgestellt. Dabei wird auf die relevanten Bereiche und Übergangspunkte sowie die jeweilige Straßenraumaufteilung eingegangen. Final werden die räumlichen Voraussetzungen für eine perspektivische Führung des Radverkehrs auch auf der Promenade aufgezeigt.

Die Präsentation ist auf der Internetseite der Gemeinde Timmendorfer Strand abrufbar.

Fragen an Herrn Rohkohl und Diskussion:

Es wird gefragt nach dem **Knotenpunkt an der Einmündung Herrenbruchstraße**; warum man dort nicht den Parkverkehr rausnehmen könne gemäß der Regel „fließender vor ruhendem Verkehr“, damit Parksuchverkehr unterbunden werde: Herr Rohkohl bestätigt, dass das die bessere Variante sei, da ruhender Verkehr (Parksuche und Rangieren) immer ein Problem in Fahrradstraße sei. Da es aber in dem vorgestellten Konzept um eine sehr kurzfristig umzusetzende Lösung gehe, wurde davon abgesehen, da dieser Punkt intensiver zu diskutieren sei, was für einen zweiten Schritt vorgesehen werden könnte.

Es wird gefragt nach dem **Knotenpunkt An der Acht**. Herr Rohkohl erläutert, dass die Geradlinigkeit der Strandstraße und die schlecht einsehbare Einmündung Grund für die aufgezeigte Lösung gewesen seien, eine umfassendere Änderung sei ebenfalls eine Option für einen zweiten Schritt. Frau Merschel entgegnet, dass für Kinder eine Stoppstraße nicht intuitiv sei und appelliert für eine eingängige, intuitive und durchgehende Lösung; dem stimmt Herr Rohkohl zu: Wenn man sich als Gemeinde einig sei, dann kann man solche Punkte gleich mitbearbeiten; er sehe bei der Zwischenlösung aber keine Gefahrenlage.

Eine Teilnehmerin bestärkt Frau Merschels Ansinnen, beim **Knotenpunkt Herrenbruch** die Parkplätze zu beseitigen, da meistens Gruppen nebeneinander führen und es sonst nicht genug Platz gäbe; sie spricht sich auch am **Timmendorfer Platz** gegen Dauerparker aus, wobei selbstverständlich Lieferverkehr möglich sein müsse; weiter schlägt sie vor an der **B76** von Scharbeutz kommend schon früher Hinweise auf die Fahrradstraße zu setzen. Herr Rohkohl argumentiert mit dem Gewöhnungseffekt: Wer es einmal gesehen habe, wisse Bescheid; eine Überlegung sei es gewesen, die Fahrradstraße weiter unten bei der Einfahrt einzurichten und eine Übergangssituation zu schaffen, das sei ebenfalls ein Knotenpunktbereich, der in einem zweiten Schritt angefasst werden könne. Frau Maaß weist darauf hin, dass die Einfahrt von der B76 auf Scharbeutzer Gemeindegebiet liege und unbedingt die Zusammenarbeit mit Scharbeutz notwendig sei.

Eine Teilnehmerin fragt, ob die Fahrradstraße durch die **Rodenbergstraße** führen müsse? Herr Rohkohl antwortet, das sei ein politischer Beschluss, den sie umgesetzt hätten in der Planung. Es sei auch möglich, die Straße südlich langzuführen, die Rodenbergstraße sei aber attraktiver auch für Touristen. Herr Partheil-Böhnke führt aus, dass der ursprüngliche Gedanke gewesen sei, die Strandstraße für eine Richtung und die Poststraße in gegenläufiger Richtung auszuweisen. Er spricht sich für die Rodenbergstraße aus, da diese attraktiver und sicherer sei.

Herr Rohkohl erläutert die Erreichbarkeit aller von der Strandstraße abgehenden Straßen: Als **Anlieger** dürfe man mit KfZ in die Strandstraße fahren, wenn man aber von der Strandstraße abfahren müsse, um in die eigene Straße zu kommen, sei man kein Anlieger mehr. Der Vorschlag wäre daher die Zufahrt in die Fahrradstraße für ein- und zweispurige Fahrzeuge freizugeben.

Frau Merschel weist auf einen **Knotenpunkt an der Padua-Straße** hin und wünscht sich, dass die Gesamtverkehre, auch Querungen und auch Fußgänger bedacht werden und dieser Punkt entschärft würde, indem klimafreundlichem Verkehr Vorrang gegeben werde: „also immer dort, wo etwas quert, die Autos warten zu lassen“. Herr Rohkohl sieht das Problem an dieser Stelle eher bei Fußgängern, wegen schlechter Sichtbarkeit mache es auch keinen Sinn, Zebrastreifen einzufügen.

Eine Teilnehmerin schlägt vor am **Knotenpunkt Wohldstrasse** eine rote Markierung der Straßendecke aufzubringen um zu verdeutlichen, dass die Fahrradstraße nur nach links oder rechts verlaufe und nicht der Fußgängerweg hinaufgefahren werden dürfe. Herr Rohkohl erläutert, dass an der Stelle dieser Strandauffahrt ein größeres Schild auf den Fußweg verweisen solle.

Ein Teilnehmer weist darauf hin, man müsse die **Tempo 30-Zonen** für Autofahrer weiter vorne im Paduaweg und Travemünder Landstraße einrichten, als bisher angedacht.

Ein Teilnehmer betont, dass die Verkehrsführung in Timmendorf seit 40 Jahren funktioniere. Warum man nicht einen Fahrradweg einzeichnen könne? Der ganze Aufwand werde „mit Krampf“ betrieben.

Ein Teilnehmer findet die vorgestellten Konzepte sehr „spannend“ und spricht sich sehr deutlich für ein durchgängiges Konzept aus, in dem die **Rodenbergstraße** „als bezauberndster Teil“ berücksichtigt werden solle; auch er sei für eine Markierung an der Einmündung der Straße **An der Acht**, damit sich die Kfz-Fahrer zurückhaltender verhalten.

Mehrere Teilnehmende berichten von ihren **Erfahrungen mit der Sperrung der Strandpromenade** für Radfahrer. Es wird einerseits berichtet, dass „sehr, sehr viele Gäste dankbar“ seien, dass dort kein Verkehr mehr sei und man entspannt spazieren könne, andere berichten, dass die Nachteile im Vordergrund stünden und diese Neuerung abgelehnt werde. Es wird der Eindruck geschildert, dass Radfahrenden „zu sehr Vorrang eingeräumt“ werde, ein anderer äußert: „Das Gast und unsere Kinder sollen auf einer unechten Fahrradstraße

zwischen LKW und Bussen sicher fahren? Das wollen wir nicht.“ Es wird Chaos befürchtet, wenn Autos zukünftig im Fahrradtempo hinter diesen hinterherfahren müssten; der Wunsch nach einem guten Miteinander aller Verkehrsteilnehmer und Einbeziehung aller Betroffenen wird mehrfach betont. Frau Maaß verweist auf die bereits vorliegenden Studien, die als Ergebnis hatten, dass mehrheitlich eine Trennung gewünscht wurde und regt an, ggf. weitere in Auftrag zu geben. Frau Merschel betont abermals ihr Studienergebnis und richtet den Blick auf die Einbettung des Konzepts in den **Klimaschutz**: Die Verschärfung der verbindlichen, gesetzlichen Klimaschutzmaßnahmen betreffe alle Gemeinden und die Fahrradstraße biete diesbezüglich viel Potential; die Rückdrängung des PKW-Verkehrs sei „eine Sache, die kommen wird.“

Schlusswort des Bürgermeisters

Herr Partheil-Böhnke äußert sich positiv über die rege Beteiligung und dankt den Referent*innen. Er sieht das Ziel des heutigen Tages erreicht, Informationen zu sammeln, damit die politischen Gremien am 29. Januar 2022 die Frage beantworten können, ob die Einrichtung einer Fahrradstraße möglich sei. Danach müsse die politische Entscheidung stehen, ob das gewollt sei. Der Bürgermeister stimmt beiden Seiten zu, derjenigen, die sich für eine Fahrradstraße stark macht, sowie derjenigen, die sich eine weitere Befahrung der Strandpromenade wünscht. Er betont: Es müsse jetzt aufgrund der Vorgaben des Kreises eine kurzfristige Lösung gefunden werde, das schließe eine langfristige Lösung nicht aus, deren Planung absehbar Jahre dauern werde. Es sei klar, dass alle Verkehrsbeteiligten bei langfristigen Lösungen eingebunden werden müssen.

Der Moderator bedankt sich bei allen Teilnehmenden und beendet den Online-Workshop um 18.20 Uhr.