

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

Workshop 2 – 27. Januar 2022

Online

Veranstalter: Gemeinde Timmendorfer Strand – Der Bürgermeister –
Kooperationspartner: EnergieClusterDigitales Lübeck e.V., TraveKom Telekommunikationsgesellschaft mbH

14:00 Uhr

Begrüßung und Zusammenfassung der Erkenntnisse des ersten Workshoptages

Bürgermeister Sven Partheil-Böhnke, Thomas Waldner

Der Bürgermeister Herr Partheil-Böhnke und Moderator Thomas Waldner begrüßen die abermals rund 60 Teilnehmer:innen und fassen die zentralen Aussagen der Vortragenden des ersten Workshoptages am 25. Januar 2022 zusammen.

14:05 Uhr

Die Radstrategie des Landes Schleswig-Holstein

Carsten Massau, RAD.SH

Zusammenfassung des Vortrags:

Das Verkehrsministerium des Landes Schleswig-Holstein hat vor eineinhalb Jahren eine Radstrategie 2030 unter dem Motto „Ab aufs Rad im echten Norden“ veröffentlicht. Sie wurde in einem breiten Beteiligungsverfahren im Konsens erarbeitet. Es wurden drei Oberziele festgelegt:

- Mehr Menschen aufs Rad bringen
- Radtourismus stärken
- Verkehrstote reduzieren

Sieben identifizierte Handlungsfelder wurden mit 19 Schlüsselmaßnahmen hinterlegt, sogenannte quick wins wurden priorisiert und mit der Umsetzung unmittelbar begonnen. Zur Umsetzung der Maßnahmen wurde Personal bereitgestellt. Förderprogramme wurden und

werden aufgelegt, bereits 80 Projekte bewilligt. Der Austausch mit den Akteuren im Land wurde verstetigt.

Eine erste Evaluation der Strategie erfolgt in diesem Jahr. Die Kommunen sind aufgefordert, den Schwung aus der Landesradstrategie in ihrem Zuständigkeitsbereich aufzunehmen und in Radverkehrsmaßnahmen für die Bürger*innen und Gäste aufzunehmen.

RAD.SH ist die kommunale Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein. Unseren Mitgliedern bieten wir Beratungs- und Fördermittelberatung, gute Beispiele, Musterlösungen, Materialien für die Öffentlichkeitsarbeit und vieles mehr.

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

Die Diskussion wurde im Anschluss an den zweiten Vortragsteil von Herrn Massau geführt.

14:25 Uhr

Fördermaßnahmen für den Radverkehr in Schleswig-Holstein

Carsten Massau, RAD.SH

Fragen und Diskussion

Frau Maaß weist im Chat darauf hin, dass Timmendorf Gründungsmitglied von RAD.SH gewesen ist.

Im Chat wird gefragt, ob die von Herrn Massau berichtete "Weiterentwicklung" auch die qualitative Verbesserung vorhandener Radwege zwischen Ortschaften beinhalte, um schnell von A nach B zu kommen? Herr Massau bejaht dies, es werde eine qualitative Überprüfung des Bestandes vorgenommen und Lücken im Wegenetz geprüft, um ggf. auch neu zu bauen.

Bezugnehmend auf Herrn Massaus Plädoyer, die momentan mit einer kurzen Förderlaufzeit bis 2023 ausgeschriebenen Fördermittel jetzt umgehend zu nutzen, kommt die Frage auf, wie der Referent die Radförderung perspektivisch einschätze. Herr Massau antwortet, dass die aktuelle Ampel-Koalition im Bund das Thema Klimaschutz stärken werde, der Aspekt Radverkehr entsprechend in absehbarer Zukunft nicht kleiner werden werde.

Im Chat wird nach der Stellung des Radverkehrs in der neuen Tourismus-Strategie Schleswig-Holsteins gefragt. Herr Massau erläutert, der Radverkehr sei eines der zentralen Elemente für den Tourismus in SH, es seien zahlreiche Aktivitäten geplant: Die großen Fernradwege, insbesondere der Ostseeküstenradweg, würden aktuell geprüft und Qualitätsstandards festgelegt, die sich am ADFC orientieren, um auf nationalem Level mithalten zu können. Es wurde beim Land eine Stelle eingerichtet, um die gesteckten Ziele auch umzusetzen zu können. Im Chat wird ergänzt, dass Fehmarn im November 2021 auf Antrag der CDU ein Fahrradverleih/Mietsystem beschlossen hat.

Ein Teilnehmer fragt nach den Zweckbindungsfristen von Fördergeldern. Man wolle sich schließlich nicht die Zukunft verbauen, wenn z.B. eine Bindung von 15 Jahren bestünde.

Herr Massau erläutert, dass es bei den von ihm vorgestellten Förderungen solche Fristen gäbe, was auch aus Sicht des Förderers sinnvoll sei. Er persönlich würde sich für die große Variante der Umsetzung einer Fahrradstraße in Timmendorf aussprechen. Die Umsetzung einer der Strandpromenaden-Varianten würde voraussichtlich so lange Planungszeit bedeuten, dass die Zweckbindung kein Problem darstelle.

Es wird danach gefragt, ob nicht schon ein Förderantrag zur der aktuellen Planung der Fahrradstraße eingereicht sei? Frau Maaß rekapituliert, dass ein Förderantrag bereits im Ministerium vorliege, dort aber momentan nicht bearbeitet werde, da das Vorhaben am 30. September 2021 von Seiten der Politik mit der Bitte um eine Klausurtagung gestoppt wurde. Es ist ein Antrag über 323.000€ gestellt, eine Förderung von 80% dieser Summe war zugesagt. Dadurch, dass 2021 keine Mittel abgerufen wurden, verringere sich die Förderquote auf 75%.

15:15 Uhr

Unterstützung und Information der Öffentlichkeit für Radverkehrsmaßnahmen durch RAD.SH

Thorben Prenzel, RAD.SH

Zusammenfassung des Vortrags

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

Fragen und Diskussion

Es wird danach gefragt, welche der von Herrn Prenzel vorgestellten Kommunikationsstrategien die Beste sei. Das sei abhängig vom Standort, so Herr Prenzel, sein Favorit sei das Bauzaun-Banner, da es am effizientesten sei. Das Banner über die Straße hingegen habe „etwas Festliches“, wohingegen die Postkarte im Briefkasten den Anliegender kommuniziere: „Die denken an mich, die haben mich nicht vergessen.“

Das Kommunikationspaket, das RAD.SH anbietet findet sich unter:
<https://rad.sh/kommunikationspaket-fahrradstrasse/>

15:40 Uhr

Beispiele für Fahrradstraßen und weitere Betrachtungen

Prof. Dr. H. Monheim; RAUMKOM – Institut für Raumentwicklung und Kommunikation

Zusammenfassung des Vortrags:

Ausgehend von einer kurzen Analyse der drängendsten Verkehrsprobleme der Bäderorte in der Lübecker Bucht werden Strategien zur Verbesserung des örtlichen Fußverkehrs- und Radverkehrssystems und des öffentlichen Verkehrsangebots incl. Bahn entwickelt, ausgehend von aktuellen Innovationen und guten Praxisbeispielen. Als Klimaschutzgründen und wegen der massiven lokalen Verkehrsprobleme muss der Autoverkehr in den Bäderorten verringert und verträglicher abgewickelt werden. Fuß- und Radverkehr brauchen mehr Platz und bessere straßenverkehrsrechtliche Lösungen. Der Konflikt zwischen Fuß- und Radverkehr auf der Promenade kann durch kreative und differenzierte Lösungen gelöst werden. Ein System von Fahrradstraßen ist in jedem Fall erforderlich. Schneller Radverkehr soll von der Promenade abgezogen werden, aber Bummeln mit dem Fahrrad soll dort weiter möglich bleiben. Im Ortskern von Timmendorfer Strand gibt es einige gut gestaltete Straßen und Plätze mit hoher Qualität für Gehen, Radfahren und Aufenthalt und domestizierten Autoverkehr. Aber an den Rändern besteht großer Verbesserungsbedarf.

Im Öffentlichen Verkehr braucht der Ort ein eigenes, feinerschließendes Ortsbussystem mit kleinen Midibussen, dichtem Netz und vielen Haltestellen. Der Regionalbus allein ist zu weitmaschig, hat zu wenig Haltestellen und einen zu schlechten Takt. Die Bäderbahn darf nicht abgehängt werden, nur, weil die Fehmarn-Belt-Bahn eine neue Trasse erhält. Sie liegt für die Bäderorte zu peripher. Die Bäderbahn kann aber S-Bahnqualität im Rahmen der Lübecker S-Bahnpläne bekommen, durch weitere Haltepunkte und dichteren Takt. Bahnen und Busse müssen besser verknüpft werden.

Die Bäderorte brauchen ein interkommunales Leihfahrradsystem und Radstationen an den Bahnhöfen und Haltepunkten.

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

Fragen und Diskussion

Bezugnehmend auf Herrn Monheims wiederholt geäußerte Meinung, eine friedliche Koexistenz von Rad- und Fußverkehr sei möglich, wenn diejenigen, die nicht als „Bummelfahrer“ unterwegs sind, auf eine Fahrradstraße ausweichen könnten, wird im Chat geäußert: „Die Probleme auf der Strandpromenade bleiben aber mit den motorisierten Genussradlern, die an der Küste fahren wollen, mit dem E-Bike aber trotzdem mit 25km/h unterwegs sind. Das gab auch bei mäßiger Auslastung der Strandpromenade schon Konfliktsituationen. Wie kann man gewährleisten, dass nur langsame Radfahrende die Promenade nutzen?“

Herr Monheim erläutert die Bedeutung einer eindeutigen Beschilderung an Kreuzungen und Abzweigungen, die kommunizieren: „Willst Du schnell weiter? Oder schöne Aussicht?“ und entsprechend zur Fahrradstraße oder Promenade führen. In vielen der über 6.000 Fußgängerzonen in Deutschland sei auch Radverkehr möglich. Sein Vorschlag: Die

Strandpromenade als Fußgängerzone umwidmen, so dass Rad- und Fußverkehr möglich seien. Der Bürgermeister erinnert noch einmal daran, dass im Moment die Diskussion über gemeinsame Nutzung der Promenade nicht zielführend sei, sondern das nur eine langfristige Lösung sein könne. Eine Teilnehmerin findet die Idee Herrn Monheims Interessant, die Promenade als Fußgängerzone umzuwidmen, dieser Gedanke sei im Ausschuss noch nicht geprüft worden.

Auf den erneuten Hinweis einer Teilnehmerin und mehreren gleichlautenden Hinweisen im Chat, ein friedliches Miteinander auf der Promenade sei eine Wunschvorstellung, da viele Radfahrer rücksichtslos seien, erwiderte Herr Monheim, sie „dämonisiere“. Laut Umfallstatistik, die er eingesehen habe, käme es zu 3-4 Unfällen im Jahr. Das Problem sei die mangelnde Alternative eines schnelleren Weges.

Es wird angemerkt, dass bisher immer argumentiert wurde, dass die Gemeinde keine Möglichkeit habe, die Schließung des Bahnhofes in Timmendorf zu verhindern. Was sei die Basis für die völlig andere Perspektive von Herrn Prof. Dr. Monheim? Herr Partheil-Böhnke möchte auf das Thema an dieser Stelle nicht im Detail eingehen, deutet aber an, dass die Verwaltung sich aktuell damit befasse und es zuversichtlich stimmende Signale gäbe.

Herr Partheil-Böhnke bittet um eine Einschätzung, ob die Befürchtung v. a. der Gewerbetreibenden zutreffend ist, dass Kaufkraft verloren gehe, wenn nicht mehr mit dem Auto ins Zentrum gependelt werden könne aufgrund der Fahrradstraße. Herr Monheim bekräftigt, was Herr Prenzel ausgeführt hat: Viele Leute wüssten nicht, was eine Fahrradstraße sei und dachten eine Fahrradstraße dürfe ausschließlich von Fahrrädern befahren werden. Aber auch Lieferverkehr sowie weitere Verkehre könnten zugelassen oder zeitlich begrenzt zugelassen werden. Das mache allerdings wenig Sinn, wenn die Straße völlig zugeparkt sei. Man müsse Prioritäten setzen, wann man welchen Verkehr haben wolle. Erfahrungen aus Holland zeigten: Innenstädte hätten sehr gewonnen, Fahrradstraßen seien im Allgemeinen für alle Beteiligten ein Gewinn.

Eine Teilnehmerin führt aus: Das Gesamtbild der sehr aussagekräftigen Präsentationen der zwei Tage zeige, es bedürfe einer grundsätzlichen Diskussion, wie man in Timmendorf zukünftig leben wolle, wie das Image des Ortes sein solle. Sie habe die Vision „von 100 roten Fahrradstraßen in Timmendorf“, diese nicht nur an den Rand gedrängt, sondern alle Verkehrsteilnehmer im Harmonischen miteinander.

16:45 Uhr PAUSE

16:50 Uhr

Alternativen zur Fahrradstraße. Bauliche Maßnahmen auf der Strandpromenade (geteilter Rad-/Fußweg; Strandpromenadenerweiterung, Gestaltung in Niendorf); Planungsmöglichkeiten

Joachim Nitz, TSNT GmbH

Urte Schlie, Landschaftsarchitekturbüro Schlie

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

Die Diskussion der Präsentation von Herrn Nitz und Frau Schlie wird mit in die Expert:innenrunde genommen.

Expert:innenrunde

Herr Siebrecht führt aus, dass die Idee der Fahrradstraße sehr zu befürworten sei:

- 1.) keine neue Verbauung und Versiegelung,
- 2.) Aufwertung der Strandstraße,
- 3.) leitet eine Fahrradstraße Radfahrer mit E-Motor, die zügig unterwegs sein wollen, besser durch den Ort. Er betont, dass das Besondere der Promenade in Timmendorf sei, dass man dort noch ungestört auf der Strandpromenade flanieren könne.

Aus naturschutzrechtlicher Perspektive möchte er zu dem von Herrn Nitz und Frau Schlie vorgestelltem Dünenweg-Projekt sagen, dass diese bisher nur kleine Ausschnitte des Vorhabens in der Behörde vorgestellt hätten. Hinsichtlich eines so langen Abschnitts, wie er aktuell geplant sei, sei ein Aspekt bei der Planung vergessen:

Das Vermeidungsgebot, das danach frage, ob eine alternative Planung möglich sei. Eine Fahrradstraße sei eine solche Alternative.

Der Dünenbereich an der Strandpromenade sei ein geschütztes Biotop, die Entscheidung über einen solchen Weg liege allein bei der Naturschutzbehörde. Auch die geplante Aufständigung führe zu Zerstörung; eine Befreiung vom Biotopschutz könne nicht in Aussicht gestellt werden. Seine Empfehlung laute, die Fahrradstraße weiter zu planen, da dies verhältnismäßig wenig Aufwand sei. Wenn die Strandpromenade umgestaltet werden solle, dann sei vermutlich über eine Verbreiterung in Teilen hinaus nicht viel mehr möglich.

Frau Schlie erwidert, dass es sinnvoll sei, anhand der konkreten Planung, die gerade bearbeitet werde, in die Abstimmung zu gehen. Herr Siebrecht ergänzt, er könne kategorisch ausschließen, dass abgegrenzt von der Strandpromenade ein eigener Weg verlaufe, da es sich bei den Dünen um sehr seltene Flächen in Schleswig-Holstein handele, die besonders schützenswert seien. Abgesehen von den rechtlichen Belangen möchte er noch einmal darauf hinweisen, dass das Besondere an Timmendorfer Strand gerade diese Düne sei.

Ein Teilnehmer äußert sich sehr Zugunsten einer Fahrradstraße, interessant sei das Gedankenspiel die Strandpromenade als Fußgängerzone temporär für Fahrradverkehr zu nutzen ggf. auch mittels digitaler Möglichkeiten. Einen zweiten Weg neben der Strandpromenade, sehe er nicht. Er fragt danach, wie viele Quadratmeter versiegelt bzw. bedeckt werden würden und wieviel Düne zerstört werde? Wald sei das kostbarste Gut in Timmendorf. Vor dem Hintergrund vieler Millionen Euro, die in den letzten ca. 10 Jahren im

Dünenbereich investiert worden seien, fragt er, wer den Auftrag an Frau Schlie vergeben habe und in welcher Höhe bereits Kosten entstanden seien?

Frau Schlie erläutert, dass der Kurbetrieb Timmendorfer Strand Niendorf/O. beauftragt habe, diese schrittweise erfolge, der erste Auftrag habe etwa 7.000€ gekostet. Eine Quantifizierung der Eingriffe habe noch nicht stattgefunden, das wäre der nächste Schritt. Frau Maaß ergänzt, dass der Dünenweg am Hafen in Niendorf knapp 2,20 m breit sei und damit zu schmal um mit ausreichend Abstand aneinander vorbei zugehen.

Herr Monheim empfiehlt Herrn Nitz, sich von einem Regelquerschnitt auf der Strandpromenade zu verabschieden und so flexibel wie möglich in der Breite zu sein. Das Ergebnis wäre dann zwar nicht optimal, aber ein Kompromiss.

Ein Teilnehmer dankt für die ersten konkreten und unideologischen Ideen, um das Problem zu lösen. Er wiederholt seine Ansicht, dass die kurzfristige Maßnahme sein müsse, die Räder wieder auf der Strandpromenade fahren zu lassen, damit der Gast das Meer erleben könne. Er schlägt vor, für die schnellen Fahrradfahrer auf der Strandstraße einen weißen Streifen als Fahrradwegmarkierung an der Wasserseite aufzubringen, was keine großen Kosten verursache.

Herr Partheil-Böhnke erläutert abermals, dass der Sinn dieser zwei Tage darin lag, zu diskutieren, ob eine Fahrradstraße möglich sei oder nicht. Ob das sinnvoll sei, darüber solle die Politik am Samstag entscheiden.

Herr Monheim berichtet aus 40 Jahren Erfahrung in der Begleitforschung zu Fußverkehr in Fußgängerzonen. Beobachtet wurden die Varianten a) Radstreifen in der Fußgängerzone, b) diffuse Wegsuche der Radfahrer:innen zwischen den Fußgänger:innen in einer gemeinsamen Zone. Das Ergebnis sei stets gewesen, dass sobald den Radfahrer:innen ein eigener Streifen zur Verfügung stand, dieser dann als ihr „Territorium“ angesehen wurde, das Tempo erhöht wurde und es verstärkt Konflikte gab. Er warnt davor, die Strandpromenade in Streifen zu zerlegen, sondern es bei gemeinsamer Nutzung zu belassen und für langsamen Radverkehr freizugeben.

Herr Steenbock (GeKom) kommt auf den Aspekt der Kostenlast für Anlieger an der Fahrradstraße zu sprechen. Für den Teil der Strandallee von der Einmündung Wohldstraße bis zum Kreisel seien Beiträge (Vorauszahlungen) von den Grundstückseigentümern erhoben worden, die dieses Jahr endabgerechnet werden. Die Straße sei in diesem Bereich modern ausgebaut, verkehrsberuhigt, aber nicht als verkehrsberuhigte Zone ausgewiesen. Die Strandallee sei bisher eine Haupteinfahrtsstraße lt. Verkehrskonzept der Gemeinde und bisher nicht als Fahrradstraße diskutiert worden. Er plädiert dafür, dass die Funktion als Haupteinfahrtsstraße bestehen bleiben müsse. Die bisher diskutierte Lösung für die Strandallee als Fahrradstraße sieht vor, dass Kfz-Verkehr sie als Anliegerstraße nutzen könne.

Das würde aber eine andere Kostenverteilung zwischen Stadt und Anlieger bedeuten. Wenn der Anliegerverkehr tatsächlich stärker betont werde, dann würde das dazu führen, dass der Kostenanteil für die Anlieger (sehr viele gewerblich genutzte Räume) größer werde, als bisher bei den Vorauszahlungen zu Grunde gelegt. Das müsse bei der Entscheidung der Gemeinde bewusst sein.

Herr Monheim verweist auf das kommunale Abgabenrecht:

- 1) fände im Landtag gerade die Diskussion statt, ob Straßenausbaubeiträge zukünftig abgeschafft werden sollen,
- 2) in einer Fahrradstraße muss Kfz-Verkehr nicht zwingend nur auf Anliegerverkehr beschränkt werden, dann entstehe das Abrechnungsproblem nicht, dieses Argument sei also keine Hürde, an der das Projekt scheitern müsse.

Im Chat wird ergänzt, dass die Landesregierung das kommunale Abgabengesetz dahingehend ändere, dass die Gemeinde für Baumaßnahmen zusätzlich Geld in die Maßnahme stecken könnte und entsprechend der Anteil gleich gehalten werden könne, so dass es letztlich ein „Nullsummenspiel“ für die Gemeinde sei.

Bemerkung Steenbock: Es läuft eine Diskussion beim Land, den Gemeindeanteil erhöhen zu können. Das Ergebnis ist bisher offen. Für Strandallee jedoch ohne Bedeutung, weil Ansprüche in 2019 entstanden sind und nur noch abgerechnet werden müssten.

Ein Teilnehmer merkt kritisch an, es könne aufgrund der „klaren Worte der unteren Naturschutzbehörde“ nicht sein, dass Steuergelder für die weitere Planung des Dünenweges ausgegeben würden. Bürgermeister Partheil-Böhnke teilt mit, dass im Hause gerade intern überlegt werde, diesen Auftrag einzustellen, das sei verwaltungsintern und mit der Politik zu klären.

Herr Nitz merkt an, dass die Planung des Dünenweges in Ausschüssen diskutiert wurde, auch im Umweltausschuss und die Prüfung dieser Möglichkeit von allen bekräftigt worden sei. Herr Siebrecht hätte bisher gesagt, dass selbstverständlich alle Vorgaben eingehalten werden müssten, im Rahmen dessen aber weiter geplant werden könne. Er selbst arbeite seit Jahrzehnten sehr gut mit der Naturschutzbehörde zusammen. Das Projekt könne ggf. im Sinne des von Herrn Monheim vorgebrachten pragmatischen Vorgehens weitergeführt werden, es sei aber nicht sinnvoll, das in großer Runde zu diskutieren. Herr Monheim bestärkt, dass die minimalinvasivste Variante außerhalb der Dünen weiterverfolgt werden solle und nun nicht gleich bei der Planung „die Vollbremse“ getreten werden solle.

Ein Teilnehmer erfragt die Kosten der großen Lösung der Fahrradstraße sowie die Dauer der Baumaßnahmen. Herr Partheil-Böhnke weist noch einmal darauf hin, dass die Forderung von Seiten der Politik kam, die weitere Planung sofort einzustellen, bis ein Workshop zum Thema stattgefunden habe. Zum zeitlichen Fenster: die Fahrradstraße sei relativ schnell einzurichten durch Beschilderung und Piktogramme auf der Straße.

Herr Monheim bemerkt zur Kostenkalkulation der Fahrradstraße an, dass nach seinen Erfahrungen mit einem deutlich kleineren Budget auszukommen wäre. Die Gemeinde sei gut beraten, mit dem Budget auch weitere Fahrradstraßen einzurichten. „Machen Sie ein Netz! Sonst haben sie eine vergoldete Fahrradstraße und sonst nichts.“

Frau Maaß erläutert die Kalkulation, in der neben Beschilderung und Piktogrammen auch bauliche Maßnahmen einkalkuliert worden seien. Herr Partheil-Böhnke bestärkt: es gehe mit zwar weniger Kosten, wenn man sich mit auf Schilder beschränke, verweist aber auf die Straßenbelagsproblematik: wenn bspw. aktuell eine Straße als Vorfahrtsstraße baulich markiert sei, diese zukünftig aber diesen Status verliere, dann müsse zurückgebaut werden, damit nicht „der Straßenbelag das eine sagt und das Schild was anderes“, eine kontraintuitive Verkehrsführung führe dann zu Problemen.

Herr Siebrecht pflichtet bei, dass über Frau Maaß als Klimaschutzmanagerin das Thema Klimaschutz innerhalb des Projektes sicherlich einen großen Stellenwert habe. Man bekomme die Leute aber nur aufs Fahrrad, wenn die Straßen tatsächlich sicher und bequem sind. Er spricht sich dafür aus, dass nicht nur der Biotopschutz, sondern auch der Klimaschutz-Aspekt hervorgehoben werde.

Frau Merschel erinnert an den Beitrag von Herrn Prenzel, in dem ein Bild von einem blau gefärbten Radweg gezeigt wurde und regt an, dass der Tourismusort „etwas Schickes hinzubringen und die Fahrradstraße auch in der Fläche schön anlegen“ könne, was nicht „08/15“ sei und ein Image vermittele, z.B. eine Farbe wählen, die zum Logo passe. Das Wichtigste sei bei alledem, dass die Gesamtanlage durchgängig und ganz sicher sei und auch Fußgänger:innen sollten nicht vergessen werden. Auf die Rückfrage, ob alle Farben zur Fahrbahnmarkierung einer Fahrradstraße zulässig seien, verweist Frau Merschel auf die grünen Fahrradstraßen in Berlin und unzählige gestalterische als auch technische Möglichkeiten, wie z.B. Energiegewinnung durch die Fahrradstraße, was den Klimaschutzaspekt wiederum aufnehme.

Es wird nach dem gemeinsamen Radnetz mit den Nachbargemeinden gefragt: Plant eher jede Gemeinde für sich, weil sie an der Küste in Konkurrenz zueinanderstehen? Gerade bei den größeren Reichweiten der E-Bikes scheine ein umfassenderes Konzept sinnvoll. Herr Siebrecht antwortet, der Kreis sei verantwortlich für Fahrradwege an den Kreisstraßen, im Chat wird ergänzt, dass es bzgl. des überörtlichen Netzes von Seiten des Kreises ein Konzept gebe, das auch fortgeschrieben werde.

Herr Partheil-Böhnke erläutert, ein ausgeprägtes Kirchturm-Denken der einzelnen Gemeinden gäbe es nicht mehr, das sei im Blick auf die Zukunft nicht zielführend, man arbeite z.B. auch in Sachen Bäderbahn zusammen, v.a. auch mit Scharbeutz.

Herr Monheim regt für RAD.SH an, interkommunale Konzepte zu Fahrradstraßen in der Lübecker Bucht sowie in der Hohwachter Bucht zu erarbeiten, außerdem ein Leihfahrradsystem.

Schlussstatements:

Herr Siebrecht bewertet es als innovativ, dass sich die Gemeinde sich so viel Zeit genommen hat, um das Thema Fahrradstraße zu diskutieren. Es sei wichtig sich auszutauschen und ins Gespräch zu kommen.

Herr Monheim lenkt in seinem Schlussplädoyer den Blick auf die Ränder: Die B76 und die Ortseingänge seien extrem laut und missionsreich. Der Ort müsse sich auch am Rand zeigen. Timmendorfer Strand sei nicht nur der Strand.

Herr Partheil-Böhnke bedankt sich für einen weiteren ausgesprochen spannenden Nachmittag, er habe das kontroverse, sachliche Gespräch als sehr produktiv empfunden und als „Ansporn, mit dem, was wir wissen, Visionen zu entwickeln. Gehen wir jetzt mit Enthusiasmus daran, um eine gute Lösung zu entwickeln.“ Er ordnet ein, dass eine Entscheidung am Samstag bei der Klausurtagung nicht möglich sein werde, weil diese Runde nicht das beschlussfassende Gremium sei. Aufgabe sei es, am Samstag letzte offene Fragen offen zu klären, aufgrund der jetzt vorliegenden Informationssammlung. Er sieht nun eine Verpflichtung der Politik, Entscheidungen zu treffen, damit man sich nicht weiter jahrelang im Kreis drehe. Etwas Neues sei immer etwas Ungewohntes, das bereite verständlicherweise auch Sorgen, aber auf anderem Wege komme man nicht voran. Im Zweifelsfalle könne man auch zurücknehmen, was nicht funktioniert habe.