



Grüne Welle für Reinfeld

Ideensammlung für eine fahrradfreundliche Verkehrswende

Anregungen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Autor: Nils Petersen, Stadtverordneter (GRÜNE)

Mitglied im Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr

Stand: 18.1.2025 (2. Entwurf als Diskussionsgrundlage)

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung

2 Bestandsanalyse

2.1 Veränderungen der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen

2.2 Bestandsaufnahme des Reinfelders Radverkehrs

2.3 Potenzialanalyse

2.3.1 Quellen und Ziele des Reinfelders Radverkehrs

3 Netzentwicklung

3.1 Velorouten

3.2 Radrouten an Hauptverkehrsstraßen

3.3 Radrouten im Nebennetz und Freizeitrouten

4 Maßnahmen zur Infrastruktur

4.1 Neue Bahnquerungen

4.2 Fahrradstraßen

4.3 Fahrradzonen

4.4 Kfz-Einbahnstraßen

4.5 Kreuzungen

4.6 Weitere Maßnahmen

4.6.1 Ruhender Verkehr

4.6.2 Serviceangebote

4.6.3 Elternhaltestelle

4.6.4 Drängelgitter und andere modale Filter

4.6.5 Schilder und Markierungen

4.6.6 Betriebliche Radverkehrsförderung

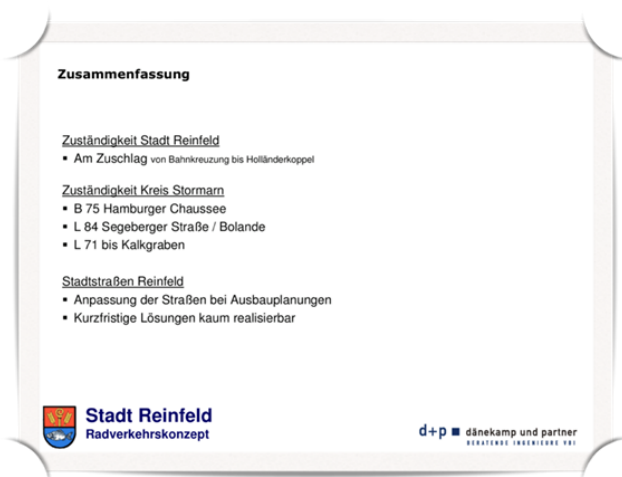
5 Fazit

1 Einleitung

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) Kreisverband Stormarn e.V. hatte am 15. April 2024 auf Wunsch einiger der in Reinfeld vertretenen Parteien zu einem Austausch über die örtliche Verkehrsplanung eingeladen. In dieser als „Forum“ bezeichneten Runde trafen sich Vertreterinnen und Vertreter von ADFC, CDU, SPD, GRÜNE und WIR.

Es wurde schnell klar, dass es allen Anwesenden wichtig ist, den Radverkehr in Reinfeld umfassend zu fördern, eine attraktive Infrastruktur aufzubauen und die Verkehrswende auf kommunaler Ebene voranzutreiben. Die Baumaßnahmen, die derzeit Reinfelds Verkehrsströme verändern, sind dafür ein günstiger Impuls.

Bereits im Jahr 2009 hat die Stadt Reinfeld das Ingenieurbüro Dänekamp und Partner beauftragt ein Radwegekonzept zu erstellen. Dabei wurde eine Bestandsaufnahme des Straßennetzes gemacht und das Schulwegekonzept von 2007 einbezogen. Festgestellt wurde, dass sich viele radfahrende Schülerinnen und Schüler auf den Hauptverkehrsachsen (also Kreis- und Landesstraßen) bewegen, für deren Ausbau die Stadt Reinfeld nicht zuständig ist.



Eine Zukunftsvision zur Umgestaltung kann diesem sogenannten „Radverkehrskonzept“ von 2009 allerdings nicht entnommen werden. Das Ergebnis war und ist ernüchternd. Deshalb ist es jetzt an der Zeit, den Bürgerinnen und Bürgern Reinfelds ein attraktives Angebot zum Umsteigen auf das Fahrrad oder Pedelec zu machen. Dazu muss auf kommunaler Ebene proaktiv gehandelt werden und eine einladende Infrastruktur

entstehen. Der Bund fördert bis Ende 2028 Kommunen bei der Planung und Umsetzung dieser Infrastruktur mit bis zu 75% aus dem Programm „Stadt und Land“. Die übrigen 25% können von der Kommune über zehn Jahre als Investition abgeschrieben werden. Diese vorliegende Ideensammlung für ein Radverkehrskonzept kann dazu als Grundlage dienen.

2 Bestandsanalyse

Zu Beginn der Erarbeitung dieser Ideensammlung stand eine Bestandsaufnahme der Straßen- und Wegeinfrastruktur für den Radverkehr in Reinfeld sowie eine Sichtung aktueller Konzepte, die für den Radverkehr relevant sind. Maßgebliche Quellen waren dabei:

- *Fahrradland Deutschland. Nationaler Radverkehrsplan 3.0.* Herausgeber: Bundesministerium für Digitales und Verkehr. Januar 2022
- *Einladende Radverkehrsnetze.* Begleitbroschüre zum Sonderprogramm „Stadt und Land“. Herausgeber: Bundesministerium für Digitales und Verkehr. April 2023
- *„Ab aufs Rad im echten Norden“.* *Radstrategie Schleswig-Holstein 2030.* Herausgeber: Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus. August 2020
- *Handbuch: Radverkehr in der Kommune.* Herausgeber: Innovative Städte (Fachbüro). Autor: Thiemo Graf. Fahrradverlag. 3. überarbeitete Auflage 2022
- www.rad.sh Kommunale Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein.
- *Straßenverkehrsrecht.* dtv Verlagsgesellschaft. 61. neu bearbeitete Auflage. Stand: 7.9.2023
- www.statistikportal.de Statistische Ämter des Bundes und der Länder
- www.statistik-nord.de Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein
- www.pendleratlas.de
- Radverkehrskonzepte der Städte Reinfeld (2009), Bargteheide und Büchen

2.1 Veränderungen der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen

In den letzten 15 Jahren haben sich die Erwartungen an ein modernes Radwegenetz grundlegend geändert. Der im April 2021 veröffentlichte Nationale Radverkehrsplan 3.0 setzt klare Ziele und fordert **lückenlose Radverkehrsnetze**. Deutschland will **Fahrradland** werden. Das Fahrrad steht *im Zentrum einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung*¹:

*„In Städten können 14 % der Treibhausgase und Luftschadstoffe reduziert werden, wenn der Radverkehrsanteil um zehn Prozentpunkte zulasten des PKW erhöht wird. Dies führt gleichzeitig zu einer sinkenden Lärmbelastung und Verringerung zahlreicher durch den motorisierten Verkehr bedingter physischer und psychischer Folgeerkrankungen.“*²

¹ Nationaler Radverkehrsplan 3.0, S. 1

² Fraunhofer ISI, PTV, ifok (2021): „Wirkungen des Radverkehrs auf Menschen, Kommunen, Wirtschaft und Umwelt“. Erarbeitet im Rahmen der prozessualen sowie fachlich inhaltlichen Unterstützung des BMVI bei der Erarbeitung des Nationalen Radverkehrsplans 3.0

Auch die Auswirkungen des Klimawandels haben im Bereich der Verkehrspolitik zu einem Umdenken geführt:

„Mit mehr Radverkehr kann unsere Mobilität klimaneutraler und nachhaltiger werden. Wenn vor allem Pkw-Fahrten ersetzt werden, hilft der Radverkehr dabei, die klimapolitischen Ziele zu erreichen - sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene. Konkrete Maßnahmen im Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung sollen die Treibhausgasemissionen bis 2030 auf das im Bundes-Klimaschutzgesetz festgelegte Maß senken, im Verkehrsbereich um 42 % gegenüber 1990 auf 95 Mio. t CO₂. Mit der Förderung des Radverkehrs unterstützt die Bundesregierung die Mehrzahl der 17 Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDGs) der Vereinten Nationen und trägt zur Umsetzung des pan-European master plan for cycling promotion bei. Auf europäischer Ebene ist der Radverkehr Bestandteil des Green Deals, der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität, und der Urban Mobility Strategy.“³

Laut Begleitbroschüre zum Sonderprogramm „Stadt und Land“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr ist die gesamte Fahrradmobilität im Wandel.

„Für Städte, Gemeinden, Landkreise und andere Straßenbaulastträger heißt das, folgende Entwicklungen besonders zu berücksichtigen:

- Fahrräder werden schneller, länger und breiter [...] Vielmehr als bisher müssen Radverkehrsanlagen daher auf höhere Geschwindigkeiten, gute Überholmöglichkeiten und größere Fahrzeugtypen ausgelegt sein.*
- Die Vielfalt nimmt zu, genauso wie die Radverkehrsmengen. [...] Eine tatsächliche oder gefühlte Überforderung durch eine veraltete oder gar fehlende Radinfrastruktur ist unbedingt zu vermeiden. Stattdessen braucht es einladende Radwege, die dem Prinzip einer fehlerverzeihenden Infrastruktur folgen und möglichst getrennt vom Kfz-Verkehr verlaufen.*
- Ein guter Radweg hat je Fahrtrichtung eine Breite von mindestens 2,50 m. [...] Für Radwege mit Begegnungsverkehr sind größere Breiten erforderlich. Ab einer Breite von 3,00 m können zwei Personen bequem nebeneinander fahren und eine dritte gleichzeitig überholen. Dies entspricht der Breite einer Kfz-Fahrspur.“⁴*

Diese gestiegenen Ansprüche an die Verkehrsplanung und der beschriebene Paradigmenwechsel spiegeln sich auch in den Beschlüssen der schleswig-

³ Nationaler Radverkehrsplan 3.0, S. 13

⁴ Einladende Radverkehrsnetze. Begleitbroschüre zum Sonderprogramm „Stadt und Land“, S. 2

holsteinischen Landesregierung und des schleswig-holsteinischen Landtags wider. Die sogenannte „Radstrategie Schleswig-Holstein 2030“, die 2020 von der Koalition aus CDU, Grünen und FDP formuliert und einstimmig vom schleswig-holsteinischen Landtag beschlossen wurde, hat drei Oberziele formuliert:

1. *„Mehr Leute aufs Rad*
2. *Unfallzahlen verringern - Vision Zero*
3. *Schleswig-Holstein unter die Top-3-Länder im Radtourismus bringen“⁵*

2.2 Bestandsaufnahme des Reinfelder Radverkehrs

Reinfeld ist eine Stadt der kurzen Wege. Fährt man mit dem Rad von einem Ende der Stadt ans andere, braucht man laut Routenplaner zehn bis zwölf Minuten. Auch etwas weiter außerhalb liegende Ziele wie Binnenkamp, der Travenhof oder die Fohlenkoppel erreicht man innerhalb von 15 Minuten. Selten muss man innerhalb der Stadtgrenzen mehr als vier Kilometer zurücklegen. Ein Problem dabei ist, dass man aufgrund der zahlreichen Teiche und der wenigen Bahnquerungen immer wieder auf Durchgangsstraßen für den Kfz-Verkehr trifft, sie überqueren oder benutzen muss. In den meisten Fällen ohne entsprechende bauliche Trennung. Attraktive Abkürzungen für Radfahrende sind Mangelware. So fahren viele auf Fußwegen oder teilen sich die Fahrbahn mit den Kraftfahrzeugen.

⁵ Radstrategie Schleswig-Holstein 2030: „Ab aufs Rad im echten Norden“. S.4



Durchgangsstraßen für den Kfz-Verkehr:

B75 Bad Oldesloe - Lübeck

L71 Zarpen - Kalkgraben

L84 nach Bad Segeberg

L85 nach Lokfeld

K75 nach Rehhorst

Auf den ersten Blick scheint Reinfeld eine Pendlerstadt zu sein, deren Berufstätige tagsüber in Hamburg oder Lübeck arbeiten. Die Fahrradständer am Bahnhof sind gut gefüllt und fast vollständig belegt. Die Straßen und Züge sind zu den Stoßzeiten morgens und nachmittags voll. Bei 9.110 Einwohnerinnen und Einwohnern gibt es 6.387 tägliche Pendlerbewegungen.⁶ 2.928 Menschen pendeln aus Reinfeld hinaus. Fast genau so viele, nämlich 2.759 pendeln aber nach Reinfeld hinein und 700 pendeln innerhalb Reinfelds. Darin sind der Schülerinnen- und Schülerverkehr sowie Bewegungen von Rentnerinnen und Rentnern noch gar nicht enthalten, denn diese Zahlen basieren auf den Daten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten durch die Bundesagentur für Arbeit.

⁶ www.pendleratlas.de/schleswig-holstein/kreis-stormarn/reinfeld/

Reinfelds Schulen hatten im Schuljahr 2023/2024 insgesamt 1.340 Schülerinnen und Schüler⁷, hinzu kommen noch hunderte Kleinkinder, die täglich von ihren Eltern in eine der Kinderbetreuungseinrichtungen gebracht werden.

Dafür, dass das Potenzial so groß ist, sieht man im Straßenbild aber sehr wenige Radfahrende. Woran liegt das?

- „schlechte, sanierungsbedürftige oder komplett fehlende Radwege
- kein sicherer Schulweg im Stadtgebiet
- schlechte Erreichbarkeit der Einkaufsmöglichkeiten und Gewerbegebiete am Stadtrand
- hohes Kfz Aufkommen im Stadtgebiet“⁸

So die Wahrnehmung einiger Menschen in der öffentlichen Bürgerwerkstatt im Rahmen der Ortsentwicklungsplanung am 27. Januar 2024. Das klingt nach Stress.

*„Die Hauptursache für Stress (Angst, Unwohlsein) bei Radfahrenden ist das Sicherheitsgefühl. Mangelnde subjektive Sicherheit ist **der** Grund, weshalb das Fahrrad für das Gros der Bevölkerung als alltägliches Transport- und Verkehrsmittel ausscheidet.“⁹*

Subjektive Ängste veranlassen auch Eltern, ihre Kinder mit dem Pkw zur Schule zu fahren und wieder abzuholen. Alleine 2022 kamen in Schleswig-Holstein 1036 Kinder zwischen 6 und 14 Jahren bei Verkehrsunfällen zu Schaden; 551 davon mit dem Rad.¹⁰ Ein anderes Hindernis ist für viele Erwachsene, dass sie ihr teures Rad nicht sicher am Bahnhof abstellen können. Hinzu kommen in Reinfeld Höhenunterschiede von über 50 Metern¹¹.

⁷ Schulentwicklungsplan der Stadt Reinfeld. Stand: März 2024

⁸ SWOT-Analyse im Rahmen des Ortsentwicklungskonzepts der Stadt Reinfeld

⁹ Handbuch: Radverkehr in der Kommune, S. 93

¹⁰ www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/Statistische_Berichte/verkehr_umwelt_und_energie/H_I_1_j_S/H_I_1_j_22_SH.pdf

¹¹ Kommunal-Handbuch für Schleswig-Holstein, S 66

Objektive Gefahrenstellen in Reinfeld sind im Unfallatlas Deutschland verzeichnet:

	Anzahl der Unfälle mit Fahrrad-beteiligung	Straßen
2016	6	Kreisverkehr Bahnhofstraße (3 Unfälle), Matthias-Claudius-Straße, Feldstraße, Heilsauring
2017	5	Kreisverkehr Bahnhofstraße, Binnenkamp, Am Zuschlag, Matthias-Claudius-Straße, Bischofsteicher Weg
2018	5	Kreisverkehr Bahnhofstraße, Bergstraße, Kolberger Straße, Schützenstraße, Kalkgraben
2019	4	Kreisverkehr Bahnhofstraße, Eichbergstraße, Am Zuschlag, Grootkoppel
2020	8	Klosterstraße (2 Unfälle), Am Zuschlag (2 Unfälle), Mahlmannstraße, Friedrich-Ebert-Straße, Kalkgraben, Hamburger Chaussee
2021	5	Hamburger Chaussee/Kalkgraben, Lokfelder Straße, Binnenkamp, Körliner Straße, Am Zuschlag
2022	11	Kreisverkehr Bahnhofstraße, Am Zuschlag (2 Unfälle), Mahlmannstraße, Krögerkoppel, Grootkoppel, Kalkgraben, Hamburger Straße, Friedrich-Ebert-Straße, Ahrensböcker Straße, Herrenhusen
2023	5	Kreisverkehr Bahnhofstraße, Feldstraße, Ahrensböcker Straße, Hamburger Chaussee, Bischofsteicher Weg

Unfallsschwerpunkte in diesen acht Jahren waren also:

- Kreisverkehr Bahnhofstraße (8 Unfälle)
- Am Zuschlag (7 Unfälle)
- Kalkgraben (4 Unfälle)

Auch wenn aktuelle Baumaßnahmen wie die neue Bahnquerung und die Feldstraße mit Radwegen versehen werden, geht die Verkehrsführung eines Großteils der Straßen im Stadtgebiet an den Bedürfnissen der Radfahrenden vorbei.

2.3 Potenzialanalyse

Das Potenzial des Fahrrades zur Nutzung als Verkehrsmittel ergibt sich zum einen aus den Wegelängen zwischen Quellen und Zielen des Verkehrs. Zum anderen spielt die Qualität der Infrastruktur eine wesentliche Rolle für die Attraktivität und die Akzeptanz. Denn den „inneren Schweinehund“ zu überwinden, um mal eben in die Stadt zu fahren, fällt uns allen, die ein Auto vor der Tür stehen haben, schwer. Laut Radstrategie Schleswig-Holstein 2030 sind die Hälfte unserer Autofahrten Kurzstrecken.¹²

Großes Umstiegspotenzial wird in den vielfach kurzen Wegstrecken der Pkw-Nutzerinnen und Nutzer gesehen. Entsprechend der MiD 2017 sind beispielsweise bundesweit 50 % der Fahrten im Bereich motorisierter Individualverkehr (MIV) (ohne Mitfahrende) maximal 6,7 km lang und liegen damit in einem überwiegend idealen Entfernungsbereich für die Radnutzung.

Wenn man die Verkehrswende vom motorisierten Individualverkehr hin zum Radverkehr, Fußverkehr und ÖPNV einläutet, kommen aber auch noch viele weitere Potenziale zum Tragen:

- Mobilitätsverknüpfungen mit Bus und Bahn
- Verringerung von Lärm- und CO₂-Emission und Luftverschmutzung
- Verbesserung und Schaffung von Radverbindungen zwischen Reinfeld und den Umlandgemeinden
- Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer
- für alle Ziele gilt auch die Berücksichtigung von mehr Barrierefreiheit für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen im öffentlichen Verkehr

2.3.1 Quellen und Ziele des Radverkehrs

Alle Wohngebäude in Reinfeld und der benachbarten Gemeinden sind potenzielle Quellen, also Startorte für den Radverkehr. Die Strecken haben innerhalb der Stadt mit maximal vier Kilometern eine ideale Länge, um mit dem Rad zurückgelegt zu werden.

Die Ziele sind unterschiedlich über die Gemeinde verteilt:

¹² Radstrategie Schleswig-Holstein 2030: „Ab aufs Rad im echten Norden“. S.13

- der Bahnhof ist ein wichtiges Ziel und gleichzeitig Quelle durch Einpendlerinnen und Einpendler
- Arbeitsplatzschwerpunkte in den Gewerbegebieten südlich der Bahn
- Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen
- Supermärkte und Ladengeschäfte
- Sport- und Freizeiteinrichtungen
- der Radweg entlang der B75 in Richtung Lübeck oder Bad Oldesloe

Reinfeld bietet sehr viele Arbeitsplätze und hatte 2022 wie beschrieben fast genauso viele Einpendler wie Auspendler zu verzeichnen. Gegenüber den 700 Binnenpendlern haben sie ein großes Gewicht und verursachen viel Verkehr. Sehr viele Pendlerstrecken lassen sich von der Distanz her per Fahrrad oder durch die Kombination von Fahrrad und Bahn zurücklegen. Die Nachbargemeinden wie Wesenberg, Zarpen, Hamberge und Barnitz sind mit wenigen Kilometern Entfernung bis zu den Zielen in Reinfeld sehr gut mit dem Fahrrad angeschlossen. Weitere Orte wie Bad Oldesloe oder Lübeck in einem Bereich bis 15 Kilometern sind leicht per Pedelec zu erreichen. Ein großer Teil der Pendlerorte lässt sich in weniger als einer Stunde mit der Bahn erreichen und bietet daher ein Potenzial für Bike+Ride (B+R) oder die Nutzung des Fahrrades für die letzte Meile (Ride+Bike = R+B).

Die Schulen sind mit über 1.300 Schülerinnen und Schülern aus Reinfeld und mehreren Umlandgemeinden das wichtigste Ziel in der Stadt Reinfeld. Hier ist von einem sehr hohen Potenzial für das Fahrrad als Verkehrsmittel auszugehen.

3 Netzentwicklung

Um die formulierten Ziele zu erreichen und die Potenziale auszuschöpfen, ist ein Radverkehrsnetz erforderlich, das alle Quellen und Ziele miteinander verbindet. Alle sollen ihre Ziele mit dem Fahrrad erreichen können. Dabei sollen sie sich sicher fühlen. Als Instrumente stehen folgende Ausbaumöglichkeiten zur Verfügung, die Auflistung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit:

Radfahrstreifen (Zeichen 237 StVO)



Radfahrstreifen sind Radwege, die auf der Fahrbahn angelegt sind. Sie sind mit einem durchgezogenen weißen Strich gekennzeichnet. Diese Streifen sind benutzungspflichtig für Radfahrerinnen und Radfahrer, dürfen nur in Fahrtrichtung befahren werden und sind durch ein Radweg-Verkehrszeichen gekennzeichnet. Mit dem Auto darf die weiße Linie nicht überfahren werden und auch das Parken

und Halten auf den Radfahrstreifen ist nicht zulässig. Da die Radfahrstreifen nicht als Teil der



Fahrbahn gelten, müssen Autofahrende beim Überholen auch keine 1,5 bzw. zwei Meter Mindestabstand halten.

Deshalb gibt es zusätzlich die Sonderform des „Geschützten Radfahrstreifens“. Diese Idee stammt aus den USA. Dabei wird ein farblich markierter Radfahrstreifen durch Anpflanzungen, Poller oder Leitplanken von der Fahrbahn

nochmals getrennt, was das subjektive Sicherheitsgefühl auf dem Rad verbessert.

Radweg (Zeichen 237 StVO)



Das blaue Verkehrszeichen mit weißem Fahrradsymbol kennzeichnet benutzungspflichtige Radwege. Sie müssen von Radfahrenden genutzt werden. Für alle anderen Verkehrsteilnehmenden ist die Nutzung verboten. Radwege sind in der Regel durch einen Bordstein, einen Grün- oder Parkstreifen von der Fahrbahn abgetrennt.

Gemeinsamer Fuß- und Radweg (Zeichen 240 StVO)



Ob zu Fuß oder mit dem Rad - dieser Weg ist für beide Verkehrsteilnehmende da. Für Radfahrende gilt: Rücksicht auf Fußgängerinnen und Fußgänger nehmen! Radfahrende müssen diese Wege benutzen.

Getrennter Fuß- und Radweg (Zeichen 241 StVO)



Bei getrennten Fuß- und Radwegen haben zu Fuß Gehende und Radfahrende eigene Bereiche. Sie sind durch eine Markierung oder baulich voneinander getrennt. Am Verkehrszeichen lässt sich ablesen, welche Wegeseite für den Radverkehr bestimmt ist. Radfahrende müssen diese Wege benutzen.

Fußweg (VZ 239)



Begleitperson erlaubt.

Wege, die mit diesem Verkehrszeichen gekennzeichnet sind, sind ausschließlich für zu Fuß Gehende vorgesehen. Für alle anderen Verkehrsteilnehmenden ist der Weg nicht zugelassen. Ausgenommen sind Kinder auf dem Fahrrad. Für Kinder unter acht Jahren ist das Rad fahren auf dem Gehweg verpflichtend, für Kinder bis zum zehnten Lebensjahr mit

Fußweg mit Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ (Zeichen 239 mit 1022-10 StVO)



zungspflicht.

Auf Fußwegen, die zusätzlich zum Zeichen „Fußgänger“ (Z. 239) mit dem Zeichen „Radfahrer frei“ beschildert sind, dürfen Fahrradfahrende fahren. Sie müssen jedoch besondere Rücksicht auf die Fußgängerinnen und Fußgänger nehmen und dürfen nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren. Solche Wege stellen ein Angebot dar, es besteht aber keine Benutzungs-

Fahrradstraße (Zeichen 244 StVO)



In diesem Bereich dürfen nur Radfahrende fahren, auch nebeneinander. Autos und andere Fahrzeuge sind nur erlaubt, wenn dies durch ein Zusatzschild zugelassen ist.

Es gilt die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Radfahrende dürfen weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, müssen die anderen Verkehrsteilnehmenden langsamer fahren.

Verkehrsberuhigter Bereich (VZ 325)



Verkehrsberuhigte Bereiche sind für alle Verkehrsteilnehmenden nutzbar. Häufig wird ein solcher Bereich auch Spielstraße genannt. Wer zu Fuß geht, darf innerhalb dieser Bereiche die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen. Auch Kinderspiele sind erlaubt. Der Fahrzeug- und Radverkehr muss Schrittgeschwindigkeit fahren (4 bis 7 km/h). Der

Fahrverkehr darf Fußgängerinnen und Fußgänger nicht gefährden, wenn nötig muss gewartet werden.

Schutzstreifen



Eine gestrichelte Linie trennt den Schutzstreifen für den Radverkehr vom Rest der Fahrbahn. Im Unterschied zum Radfahrstreifen sind Schutzstreifen nicht speziell beschildert. Daher dürfen sie im Bedarfsfall von breiteren Fahrzeugen mitbenutzt werden. Schutzstreifen befinden sich immer am rechten Fahrbahnrand. Es

gilt grundsätzlich das Rechtsfahrgebot. Sowohl auf Radfahrstreifen als auch auf Schutzstreifen gilt ein generelles Halteverbot.

Derzeitige Baumaßnahmen (Stand: Januar 2025):

Bahnquerung/Feldstraße

Im Herbst 2025, wenn die Feldstraße fertig ist, soll auch die neue Brücke über die Bahn eröffnet werden. Stadtauswärts (bergauf) wird es einen kombinierten Fuß- und Radweg geben, stadteinwärts (bergab) führt ein Radweg. Am oberen Ende des neuen Brückenbauwerks wurde an der ehemaligen Straßenecke Holländerkoppel/Feldstraße ein neuer Kreisverkehr geschaffen, in dem sich die Radfahrenden leider die Fahrbahn mit den Kfz teilen müssen. Direkt dahinter beginnt die Feldstraße, in deren Verlauf beidseitig Radfahrstreifen auf der Fahrbahn entstehen. Im Kreuzungsbereich der abzweigenden Grootkoppel wird ebenfalls ein Kreisverkehr entstehen, der eine Furt für Radfahrende vorsieht. Auf den etwa 100 Metern bis zur B 75 soll dann beidseitig ein Radweg entstehen. Auch die große Kreuzung B 75 / Autobahnzubringer / Feldstraße soll in einen Kreisverkehr umgewandelt werden. Bei den Planungen gilt es sowohl den Anschluss in Richtung Lübeck und Bad Oldesloe als auch das Gewerbegebiet an der Autobahn zu optimieren. In alle drei Richtungen führen schon jetzt kombinierte Fuß- und Radwege.

Lückenschluss des Radweges an der B 75 zwischen Voßfelder Straße und Kalkgraben

Im Frühjahr 2025 soll begonnen werden, das fehlende Teilstück im Radweg zwischen Lübeck und Hamburg zu bauen. Damit entfällt in Zukunft der unzumutbare Umweg für Radfahrende durch die Reinfeldler Innenstadt und eine extrem gefährliche Situation für Pendlerinnen und Pendler mit dem Fahrrad nach Bad Oldesloe wird beseitigt. Dazu mussten Grundstücksangelegenheiten geklärt und der Bau einer Radwegbrücke über die Mühlenau beschlossen werden. Ungeklärt bleibt vorerst weiterhin, wie die gefährliche Kreuzung B 75/Kalkgraben umgebaut werden könnte, um allen Verkehrsteilnehmenden eine sichere Querung zu ermöglichen. Durch versperrte Sichtachsen und hohe Geschwindigkeiten auf der B 75 stehen oft Fahrzeuge minutenlang im Kalkgraben im Stau und gelangen nicht auf die B 75. Wenn nun demnächst auch noch Radfahrende kreuzen, wird es noch unübersichtlicher und gefährlich für Radfahrende.

3.1 Hauptverbindungen

Ein zügiges Vorankommen auf dem Radwegenetz ist ein weiteres Entwicklungsziel, damit das Fahrrad als Alternative zum Auto an Attraktivität gewinnt. Um dies zu erreichen, definiert ein Radverkehrskonzept ein Hauptnetz für den Radverkehr, das besonders gut ausgestattet wird.

„Hauptverbindungen erleichtern den Radnutzern, abseits von Autolärm und Abgasen zügig auch längere innerstädtische Strecken zurückzulegen. Im Verlauf einer Hauptverbindung können Fahrradfahrer auf den verschiedenen Verkehrsanlagen geführt werden. Dies können Fahrbahnen von Straßen sein (möglichst Kfz-verkehrsfrei oder Tempo-30-Zonen), Radverkehrsanlagen an verkehrsreichen Straßen oder autofreie Wege, wie z. B. selbstständige Radwege.“¹³

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) nennt fünf Anforderungen an Hauptverbindungen:¹⁴

Diese verbinden als die „Hauptstraßen“ des Radverkehrs die wichtigen Quellgebiete und Zielpunkte miteinander.

Fünf Anforderungen:

**Durchgehend
sichtbar und einladend
sicher**

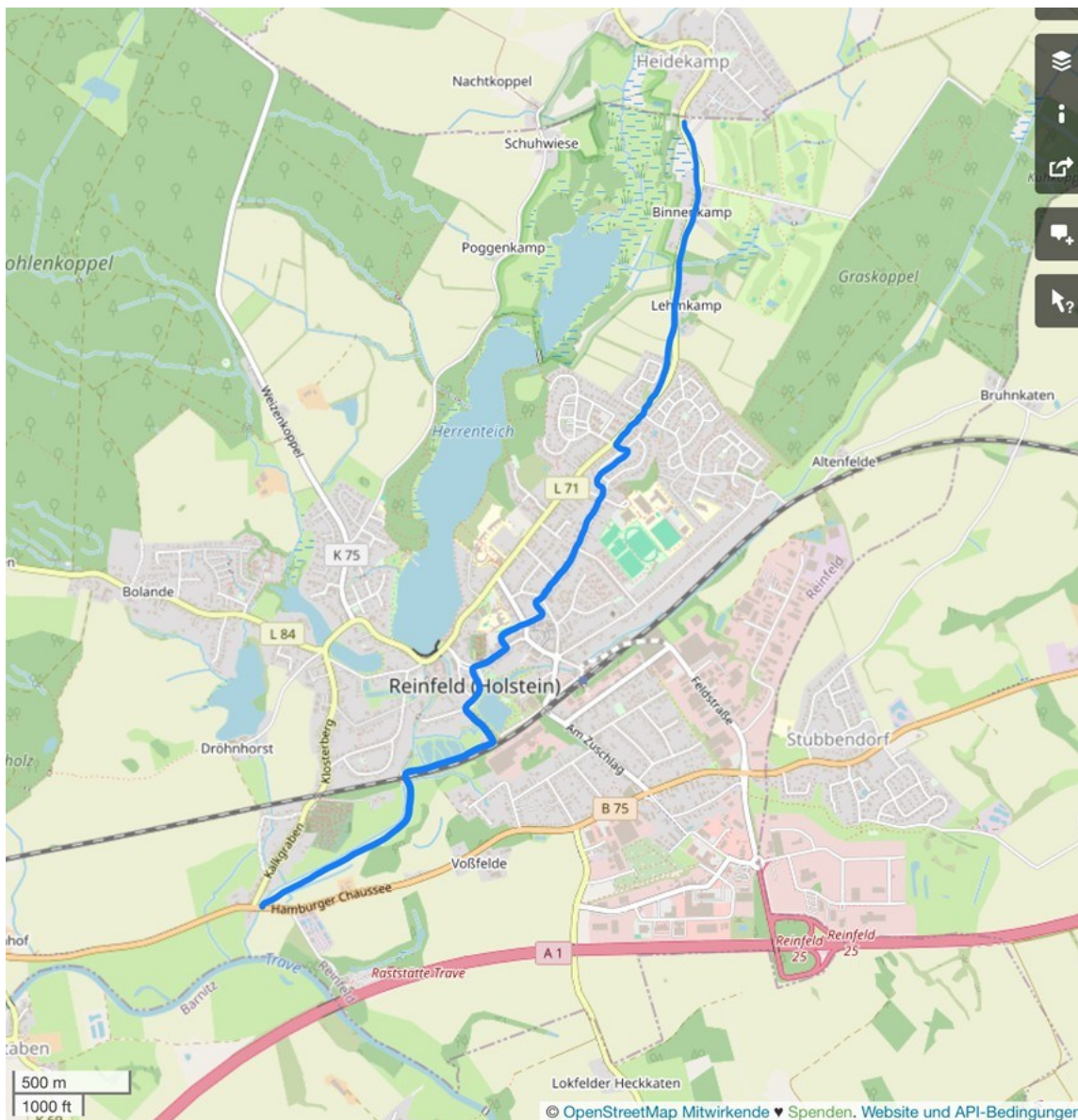
Unser Vorschlag für zwei sichere, schnelle und attraktive Hauptverbindungen:

Veloroute 1 (Binnenkamp - Kalkgraben)

Verlauf: Binnenkamp, Lehmkamp, Stavenkamp, Birkenweg, Erlengrund, Carl-Harz-Straße, Friedrich-Ebert-Straße, Parkplatz der Raiffeisen-Passage, Marktstraße, Paul-von-Schoenaichstraße, Jungfernstieg, Lokfelder Damm, Fünfkaten, Neubau eines Radweges entlang der Bahntrasse, Unterführung in Höhe Mühlenau und Anschluss an die B75 in Höhe Kalkgraben

¹³ <https://de.wikipedia.org/wiki/Veloroute>

¹⁴ Einladende Radverkehrsnetze. Begleitbroschüre zum Sonderprogramm „Stadt und Land“. S. 6-11

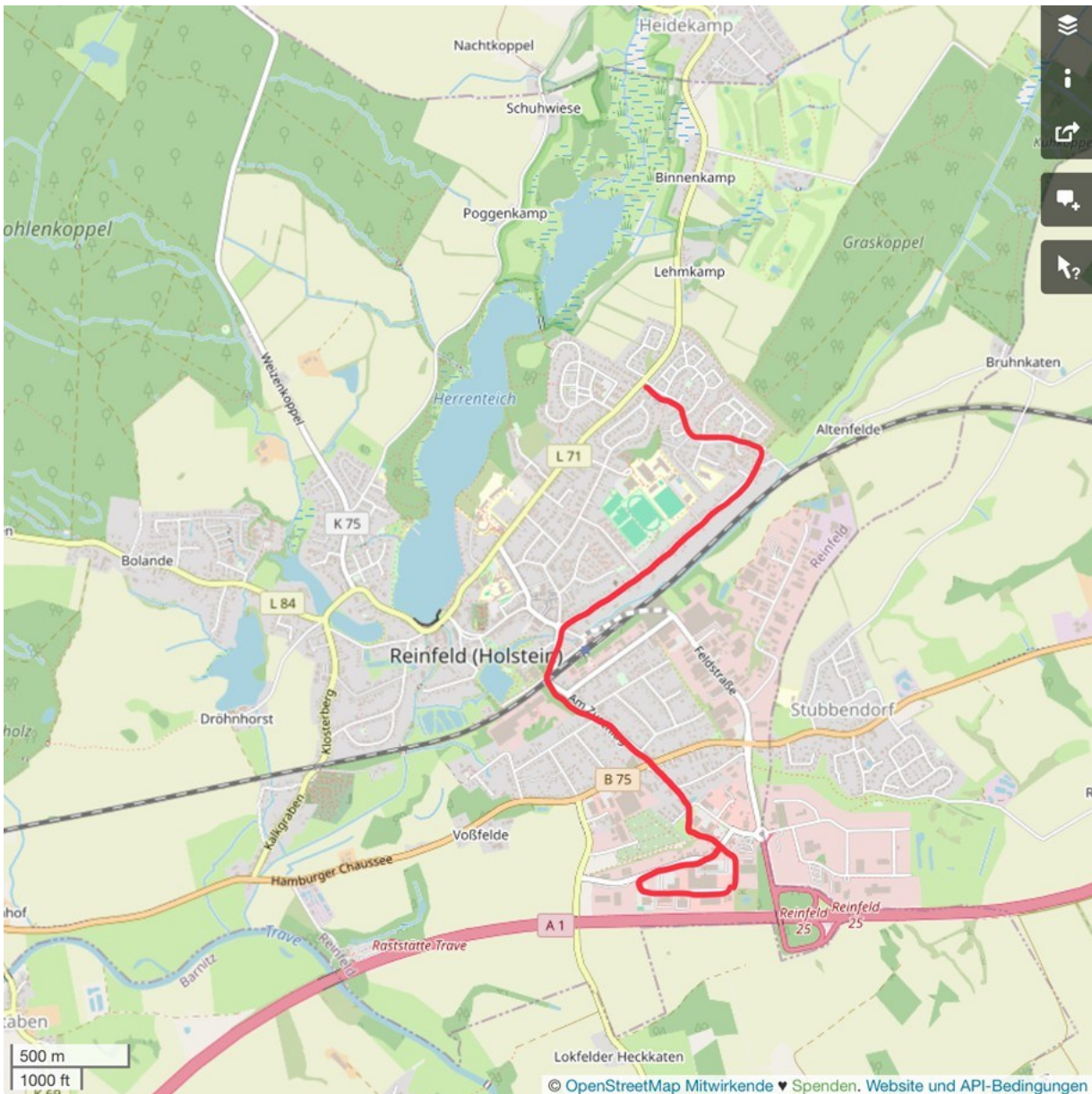


Anschluss folgender Ziele:

Bauernladen Dölger, Golfplatz, Schützenplatz, Turnhalle der KGS, Tennisplätze, Immanuel-Kant-Schule, Raiffeisen-Passage, Turnhalle der MCS, Matthias-Claudius-Schule, Marktplatz, Paul-von-Schoenaich-Straße, Rathaus, Radweg nach Bad Oldesloe

Veloroute 2 (Kastanienallee - Im Weddern)

Verlauf: Kastanienallee, Bischofsteicher Weg, Mahlmannstraße, Am Zuschlag, Krögerkoppel, Neubau eines Radweges über die Gewerbeflächen des ehemaligen Markant-Gebäudes (jetzt Perfect Fitness) sowie des ehemaligen Aldi-Gebäudes (jetzt Action), Anschluss an die Sackgasse hinter McDonald's, Im Weddern



Anschluss folgender Ziele:

Kita „Lütte Lüd“, Sportstätten am Bischofsteicher Weg, Schulzentrum, Stadtbücherei, Volkshochschule, Bewegungskita, Bahnhof, Radweg nach Lübeck, Fitnesscenter „Perfect Fitness“, Schülerhilfe, Familia, Fahrradladen B.O.C., Betriebe in den Gewerbegebieten

3.2 Radrouten an Hauptverkehrsstraßen

Die Hauptverkehrsstraßen stellen als Grundstruktur des Straßennetzes in Reinfeld die wichtigsten Verbindungen innerorts und zu den Nachbargemeinden her – sowohl für den Kfz-Verkehr, als auch für den Rad- und Fußverkehr. Die Bahnlinie, die Autobahn, die Teiche sowie deren Zu- und Abflüsse sorgen als Barrieren in der Stadt dafür, dass es zu Hauptverkehrsstraßen häufig keine Alternativen gibt und die Querungen auch für den Radverkehr als Zwangspunkte wirken. Da sich entlang der Hauptverkehrsstraßen außerdem viele Ziele und Quellen des Radverkehrs befinden, sind alle Hauptverkehrsstraßen als Radrouten Bestandteil des Radverkehrsnetzes.

Die geringe Breite der Straßenräume lässt in Reinfeld innerorts kaum separate Radwege oder Radfahrstreifen zu. Besonders deutlich wird das an der L71 (Ahrensböcker Straße, Matthias-Claudius-Straße, Hamburger Straße über den Klosterberg bis zum Kalkgraben) sowie der L84 (Segeberger Straße und Bolande). Hier ist das Verkehrsaufkommen hoch und viele Radfahrende (nicht nur Kinder) weichen auf die Gehwege aus. Diese sind allerdings größtenteils in schlechtem Zustand, so dass auch hier ein erhöhtes Gefahrenpotential für Stürze besteht. Gemeinsame Geh- und Radwege sind in Reinfeld Mangelware. Südlich der Bahn sind der Weg entlang der B75 sowie die Nordstormarnstraße (Autobahnzubringer) mit dem Zeichen 240 ausgestattet.



Abbildung 2: Z 237, Z 240, Z 241 (von links nach rechts) (Kaube und Müller, 2011)

Unter anderem in der Feldstraße, Am Zuschlag, im Stavenkamp und Lehmkamp wurde die Benutzungspflicht für gemeinsame Geh- und Radwege vor einigen Jahren aufgehoben, weil sie nicht den Mindestanforderungen entsprachen.

„Benutzungspflichtig mittels Z 237, Z 240 oder Z 241 StVO (s. Abb. 2) kann ein Radweg nur ausgewiesen werden, wenn er

- nach der Beschaffenheit und dem Zustand zumutbar sowie die Linienführung eindeutig stetig und sicher ist,*
- die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht erforderlich und verhältnismäßig ist,*
- die lichte Breite (befestigter Verkehrsraum mit Sicherheitsraum) in der Regel die nachfolgend aufgeführten Breitenmaße beträgt.*

- für einen baulich angelegten Radweg möglichst 2,00 m (mind. 1,50 m),
- Radfahrstreifen einschließlich Breite der durchgezogenen weißen Linie (Zeichen 295 StVO) 1,85 m,
- gemeinsame Fuß- und Radweg innerorts mind. 2,50 m, außerorts 2,00 m,
- getrennter Fuß- und Radweg: für den Radweg mind. 1,50 m; für den Fußweg wurde kein entsprechender Mindestwert festgelegt, nach RAS 06 ist aber von einer Mindestbreite von 2,00 m auszugehen.¹⁵

Streng genommen müsste also an der B75 auch eine Benutzungspflicht aufgehoben werden, da der gemeinsame Fuß- und Radweg nicht der Mindestbreite von 2,50 m entspricht. Dort, wo in Reinfeld die Benutzungspflicht bereits aufgehoben wurde, sind nur noch Gehwege ohne Zusatzzeichen für den Radverkehr vorhanden. Einzig die Gewohnheit führt dazu, dass viele Radfahrende diese Wege dennoch benutzen und nicht auf die Fahrbahn wechseln.

Von der Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr sollte abgesehen werden, um Konflikte mit Fußgängerinnen und Fußgängern zu vermeiden. Im Kalkgraben, wo wenige Fußgängerinnen und Fußgänger unterwegs sind, wäre dies nur eine Option, wenn der



Fußweg erneuert und auf mindestens 2,50 m Breite erweitert würde. Stattdessen könnten aber die Verringerung der Parkmöglichkeiten auf der Fahrbahn und großzügige, beidseitige Schutzstreifen nach niederländischem Vorbild eine Möglichkeit sein.

Der Radweg an der **Bundesstraße 75** sollte im Stadtgebiet durchgehend so ausgebaut sein, dass für den Radverkehr eine Mindestbreite von 2,50 m gegeben ist. Das ermöglicht sichere Überholvorgänge, Gegenverkehr und eine vermutlich unumgängliche Durchmischung mit Fußverkehr. Zur Breite des Radstreifens kommt der nötige Raum für die bauliche Abtrennung hinzu. Im Zuge der Lübecker und der Hamburger Chaussee sind bereits bauliche Abtrennungen in Form von Rosenbüschen vorhanden, die auf einem teilweise sehr üppigen

¹⁵ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26. Januar 2001 in der Fassung vom 8. November 2021 (BAnz AT 15.11.2021 B1)

Grünstreifen angepflanzt wurden. Da es sich hier bisher um einen kombinierten Fuß- und Radweg handelt und um Fußgängerinnen und Fußgängern weiterhin die Nutzung dieser Straßenseite zu ermöglichen, sollte das Maximum an Breite herausgeholt werden, notfalls auf Kosten des schmückenden Grünstreifens. Erschwerend hinzu kommt, dass einige Hecken der Anwohner im Bereich der Hamburger Chaussee so hoch sind, dass für Radfahrende ein subjektives Unsicherheitsgefühl besteht. Anwohnerinnen und Anwohner, die ihre Grundstücke mit dem Auto verlassen, müssen sich mehr oder weniger blind aus ihren Einfahrten heraustasten. Bei zunehmendem Radverkehr mit E-Bikes und Geschwindigkeiten um die 25 km/h sollte von Seiten der Verwaltung auf eine überschaubare Heckenhöhe hingewirkt werden.



Kombinierter Fuß- und Radweg an der Hamburger Chaussee (Höhe Lidl)

Bei Sanierung und Ausbau des Reinfelders Straßennetzes sollten prinzipiell attraktive und sichere Wege für Radfahrende und Fußverkehr mitgeplant werden. Das geschieht bereits bei den Baumaßnahmen in der **Feldstraße**, auf der neuen Bahnbrücke, im Bahnhofsumfeld und in der **Ahrensböcker Straße**.

3.3 Radrouten im Nebennetz und Freizeitrouten

Im Nebennetz sorgen ergänzende Radrouten für die Erschließung der Wohn- und Gewerbegebiete sowie für kurze Verbindungen zu Nachbargemeinden. Die Radrouten sind möglichst integriert in Tempo-30-Zonen oder führen über separate Radwege. Radrouten im Nebennetz können auch als Fahrradstraßen ausgeführt werden, wenn die entsprechenden Voraussetzungen erfüllt sind.

Auch die Radrouten im Nebennetz sollen ganzjährig, bei Tag und Nacht sicher befahrbar sein. Die Breite der Nebenstraßen und der separaten Radwege ermöglicht ein Überholen und damit die Nutzung für unterschiedlich schnell Radfahrende.

Freizeitrouten dienen dem Radfahren als Freizeitbeschäftigung oder erschließen Freizeitziele. Bei günstiger Witterung und Tageslicht bieten sie eine sichere Befahrbarkeit und sind eine attraktive Alternative für Alltagswege. Winterdienst und Beleuchtung sind eingeschränkt.



In Reinfeld könnten z.B. die Straßen in Richtung Ratzbek und Heidekamp (Altenfelder Weg sowie Schuhwiesenweg und Poggenkamp), die bisher Schleichwege mit unbefestigten Banketten und oft überhöhtem Tempo sind, zu Freizeitrouten ausgebaut werden. Das gleiche gilt für den Dröhnhorster Weg, in dessen Verlängerung Richtung Bad Oldesloe sogar eine Bahnunterführung besteht, so dass eine Alternative zur Nutzung des engen und stark belasteten Kalkgrabens entstünde.



4 Maßnahmen zur Infrastruktur

Zur Umsetzung des Hauptnetzes für den Radverkehr wurden die zwei Velorouten als Projekte definiert, die unterschiedliche Maßnahmen beinhalten. Diese Maßnahmen sind darauf ausgerichtet, ein attraktives und beständiges Radverkehrsnetz zu gestalten. Bei den meisten Projekten geht es darum, das bereits jetzt befahrbare Netz durch bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen zu optimieren.

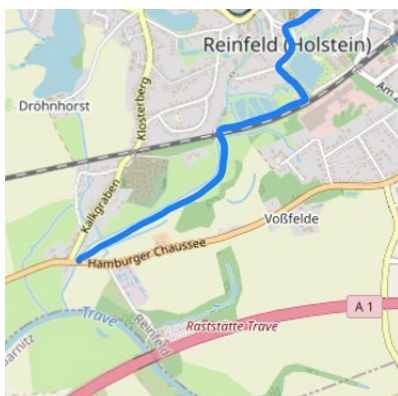
4.1 Neue Bahnquerungen im Verlauf der Velorouten 1 und 2

Um Radfahrenden eine Alternative zum Bahnübergang „Kalkgraben“ zu bieten, schlagen wir eine Bahnunterführung in Höhe Ostlandring vor. Hier befindet sich bereits eine Bahnunterführung für die Mühlenau. Es gilt zu prüfen, ob die bestehende Unterführung erweitert werden kann oder ob Wasserlauf und Radweg zwei getrennte Unterführungen benötigen.



Nördlich der Bahn würde der Radweg entlang der Bahntrasse bis zur Straße Fünfkaten führen und somit den Anschluss an die **Veloroute 1** und zum Bahnhof gewährleisten.

Südlich würde ein landschaftlich reizvoller Radweg entlang der Mühlenau bis zur Kreuzung B75/Kalkgraben entstehen. Aufgrund der häufigen Hochwasser wäre unter Umständen ein



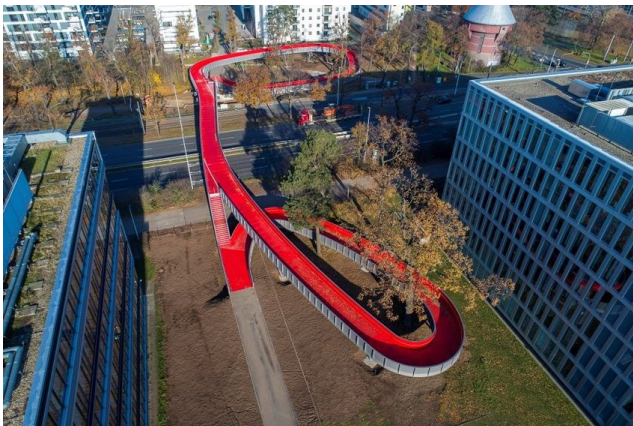
Wegführung auf Stelzen notwendig. Richtung Norden wäre sogar eine Weiterführung an der Mühlenau bis zum Wendehammer in der Eichbergstraße oder dem „Claudiushof“ denkbar.

Da zum jetzigen Zeitpunkt nicht eindeutig geklärt ist, in welcher Form die beiden Bahnübergänge „Am Zuschlag“ und „Fünfkaten“ erhalten bzw. geschlossen werden, wenn die neue Bahnbrücke im Jahre 2025 eröffnet wird, sollten wir uns bei

der Planung der Querung der Bahnlinie für Radfahrende mehrere Optionen offen halten. Erfahrungsgemäß suchen sich auch Radfahrende stets den kürzesten und bequemsten Weg, um an ihr Ziel zu gelangen. Es scheint daher unrealistisch, dass Radfahrende, die beispielsweise aus dem Bischofsteicher Weg oder anderen Wohngebieten nördlich der Bahn

in Richtung Bad Oldesloe fahren möchten, zukünftig den Weg über die neue Bahnbrücke und die Feldstraße bis zur B 75 wählen. Stattdessen werden sie weiter über den Kalkgraben in Richtung Bad Oldesloe fahren. Dieses Nadelöhr sollte durch eine weitere Querung entschärft werden, vorzugsweise an der bisher gewohnten Stelle in Bahnhofsnähe. Da die Straße „Am Zuschlag“ in Richtung Süden stark ansteigt, wäre eine in der Mahlmannstraße beginnende Radbrücke im Zuge der **Veloroute 2** über die Bahn denkbar, welche dann südlich der Bahn in Höhe der „Holländerkoppel“ auf die Fahrradstraße „Am Zuschlag“ trifft.

Hier ein Beispiel aus Darmstadt (Baukosten 6,8 Mio.):



Diese Option ist einerseits sicherlich teuer, aber im Zuge der möglichen Förderung durch den Bund von bis zu 75% derzeit vergleichsweise günstig zu haben. Wenn die Taktung der Züge nach dem Ausbau der festen Fehmarnbeltquerung weiter wie prognostiziert zunimmt, ist ein Bahnübergang mit langen Wartezeiten ohnehin unattraktiv.

4.2 Fahrradstraßen

Durch Fahrradstraßen werden Radfahrende sicher und komfortabel auf der Fahrbahn geführt. Das unterstützt den Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad. Sie sollen in Reinfeld vor allem zur Realisierung der beiden Velorouten eingesetzt werden. Nach einer erfolgreichen Einführung im Stadtgebiet und der entsprechenden Akzeptanz in der Bevölkerung können weitere Fahrradstraßen auf Radrouten im Nebenstraßennetz realisiert werden.

Fahrradstraßen wurden bereits 1998 in die Straßenverkehrsordnung aufgenommen und werden seitdem in immer mehr Städten und auch auf wichtigen Radrouten im ländlichen Bereich erfolgreich zur Förderung des Radverkehrs eingesetzt. Sie werden in den letzten Jahren in immer mehr Städten eingerichtet. Durch die Änderung der StVO und der zugehörigen Verwaltungsvorschrift im Jahr 2021 ist ihre Anordnung deutlich erleichtert worden. Wesentliche Grundlage ist ein Netzkonzept für den Radverkehr, das auf Basis dieser hier gesammelten Ideen in Auftrag gegeben werden könnte.



In Fahrradstraßen haben Radfahrende auf der Fahrbahn Vorrang und dürfen nebeneinander fahren. Kfz-Verkehr ist im Prinzip nicht zugelassen – bis auf Rettungsfahrzeuge und weitere Fahrzeuge mit Sonderrechten (Müllabfuhr etc.).

Die Höchstgeschwindigkeit beträgt für alle Fahrzeuge 30 km/h. Kraftfahrzeuge müssen gegebenenfalls ihre Geschwindigkeit verringern, um eine Behinderung oder Gefährdung von Radfahrenden zu vermeiden. Wegen der Beschränkung des Kfz-Verkehrs sind eine Begründung durch die Verkehrssicherheit oder die Ordnung des Verkehrs und eine alternative Verkehrsführung für den

Kfz-Verkehr sehr wichtig, wenn die Einrichtung bei der Verkehrsbehörde beantragt wird. Um die Erreichbarkeit der anliegenden Grundstücke zu gewährleisten, wird eine Fahrradstraße in der Regel durch Zusatzschilder für den Kfz-Verkehr freigegeben. Diese Freigabe soll in Reinfeld unterschiedlich weit gefasst werden:

- **Fahrradstraße – Kfz-Verkehr frei**



Timmendorfer Strand



Lübeck-St. Jürgen

Hier ist das Befahren mit Kraftfahrzeugen uneingeschränkt möglich. Diese Regelung eignet sich nur, wenn ortsfremder Kfz-Durchgangs- und Schleichverkehr, z. B. durch die Lage der Straße oder Beschränkungen in anschließenden Straßen, weitgehend ausgeschlossen ist. Die Freigabe durch das Zusatzschild kann auch auf eine Zufahrt beschränkt werden, wodurch eine unechte Einbahnstraße entsteht. Zusätzlich kann die Freigabe auf Anlieger oder Anwohner beschränkt werden. Dies ist jedoch schwer durchzusetzen bzw. zu kontrollieren.

• Fahrradstraße – Zufahrt zum Grundstück frei

Diese Regelung eignet sich für Fahrradstraßen, die durch modale Filter zu Sackgassen werden. Der Kfz-Durchgangsverkehr ist damit ausgeschlossen, die Zufahrt zu den Grundstücken bis zum modalen Filter ist jedoch frei. Das Zusatzschild macht deutlich, dass ein Wenden auf der Fahrbahn nicht möglich ist, sondern nur in Verbindung mit einer Grundstückszufahrt. Die Hausnummern der erreichbaren Grundstücke können im Zusatzschild genannt werden.

Für die Gestaltung von Fahrradstraßen gibt es in Deutschland bisher keine weiteren Regelungen als die Aufstellung der entsprechenden Schilder am Beginn und Ende einer Fahrradstraße (Zeichen 244.1 und 244.2). Dadurch ist die Einrichtung einer Fahrradstraße nach StVO als Basismaßnahme sehr **kostengünstig**. Für eine effektive und deutlich sichtbare Umsetzung von Fahrradstraßen in Reinfeld wird zusätzlich beidseitig, möglichst



durchgehend, eine unterbrochene Breitstrichmarkierung (0,25m) am Rande der Kernfahrbahn (Breite: 4m – 4,5m) vorgeschlagen, auf jeden Fall jedoch zur Abgrenzung von Parkständen inklusive Sicherheitstrennstreifen von 1m, um Dooring-Unfälle zu vermeiden.

Dadurch werden die breiteren Fahrbahnen optisch eingeengt und gleichzeitig ergibt sich eine sehr gute Orientierung für die Radfahrenden. Außerdem sollen große und auffällige Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn im Verlauf der Fahrradstraße mindestens an jeder Einmündung an diese Verkehrsregelung erinnern. Stellplätze, die das Einhalten der empfohlenen Breite von vier Metern für eine Fahrradstraße (zuzüglich 0,75m Sicherheitstrennstreifen zum Parken) unmöglich machen, sollten verlagert oder eingespart werden.

• Baulich gestaltete Fahrradstraßen nach dem Vorbild der Niederlande

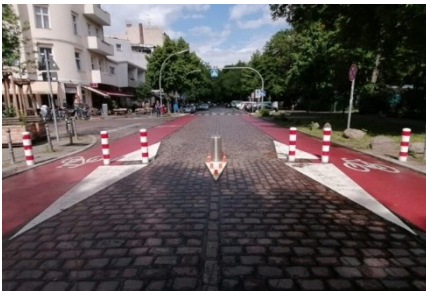


In den Niederlanden werden Fahrradstraßen nicht verkehrsrechtlich angeordnet, sondern durch eine sehr sorgfältige bauliche Gestaltung zu einer Straße für Radfahrende, in denen Kraftfahrzeuge nur zu Gast sind. Diese Fahrradstraßen sind wie die Radwege in den Niederlanden rot eingefärbt. Die Kernfahrbahn aus Asphalt ist so knapp

bemessen (4,5m), dass die Kraftfahrzeuge zum langsamen Fahren angehalten werden. Bei der Begegnung breiterer Kraftfahrzeuge müssen diese auf einen gepflasterten Randstreifen

ausweichen. Radfahrende werden dadurch stärker zur Fahrbahnmitte geleitet, so dass sie nicht überholt werden können. In Reinfeld bietet sich eine solche bauliche Umgestaltung der Fahrradstraßen überall dort an, wo ohnehin eine Erneuerung der Fußwege und/oder der Fahrbahndecken ansteht.

- **Modale Filter**



Modale Filter sind gut sichtbare Poller, die die Fahrbahn soweit einengen, dass Kraftfahrzeuge nicht weiterkommen, Fahrräder aber leicht passieren können. Sie unterbinden den Kfz-Durchgangs-verkehr, z. B. zur Unterstützung von Fahrradstraßen.

4.3 Fahrradzonen



Da es sich bei dem Gebiet zwischen der Landesstraße 71 (Ahrensböcker Straße und deren Verlauf Richtung Binnenkamp) und der Bahnlinie nach Lübeck um ein reines Wohngebiet mit Schulzentrum, Sportanlagen und Kindergärten handelt, sollte der Durchgangsverkehr aus diesem Teil der Stadt völlig herausgehalten werden. Derzeit nutzen Autofahrende die Abkürzung über Altenfelde und Bruhnkaten, um morgens in Richtung Lübeck beziehungsweise nachmittags zurück Richtung Reinfeld zu kommen. Auch Autofahrende vom Kreis-

verkehr am Bahnhof in Richtung Zarpen durchqueren das Wohngebiet durch den Bischofsteicher Weg und die Kastanienallee beziehungsweise die Friedrich-Ebert- und Carl-Harz-Straße, weil sie den schlechten Zustand der Ahrensböcker Straße umfahren wollen. Durch die Ausbesserung der Ahrensböcker Straße wird dieser Grund hinfällig. Eine Sperre für Kfz-Verkehr zwischen Bischofsteicher Weg und Kastanienallee würde den Durchgangsverkehr verhindern. So wäre mehr Platz für Radfahrende und das gesamte Gebiet könnte eine Fahrradzone werden.

Eine Fahrradzone ist ein Gebiet abseits des Hauptstraßennetzes, das dem Radverkehr eine erhöhte Priorität und besondere Rechte zuweist. Wie auch die Fahrradstraße, sieht die Fahrradzone eine alleinige Nutzung von Fahrrädern oder Elektrokleinstfahrzeugen, wie E-Scootern, vor. Weitere Kfz können über eine entsprechende Beschilderung zugelassen werden, haben jedoch Rücksicht auf den Radverkehr zu nehmen. Es gilt die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und eine grundsätzliche Rechts-vor-links-Regelung hinsichtlich des Vorfahrrechts.

4.4 Kfz-Einbahnstraßen

Um an besonders gefährlichen und vielbefahrenen Abschnitten des Reinfelders Straßennetzes Platz für ausreichende Radfahrstreifen zu schaffen, haben wir exemplarisch zwei Stellen ausgesucht, an denen eine Einbahnstraßenregelung für Kfz sinnvoll sein könnte.

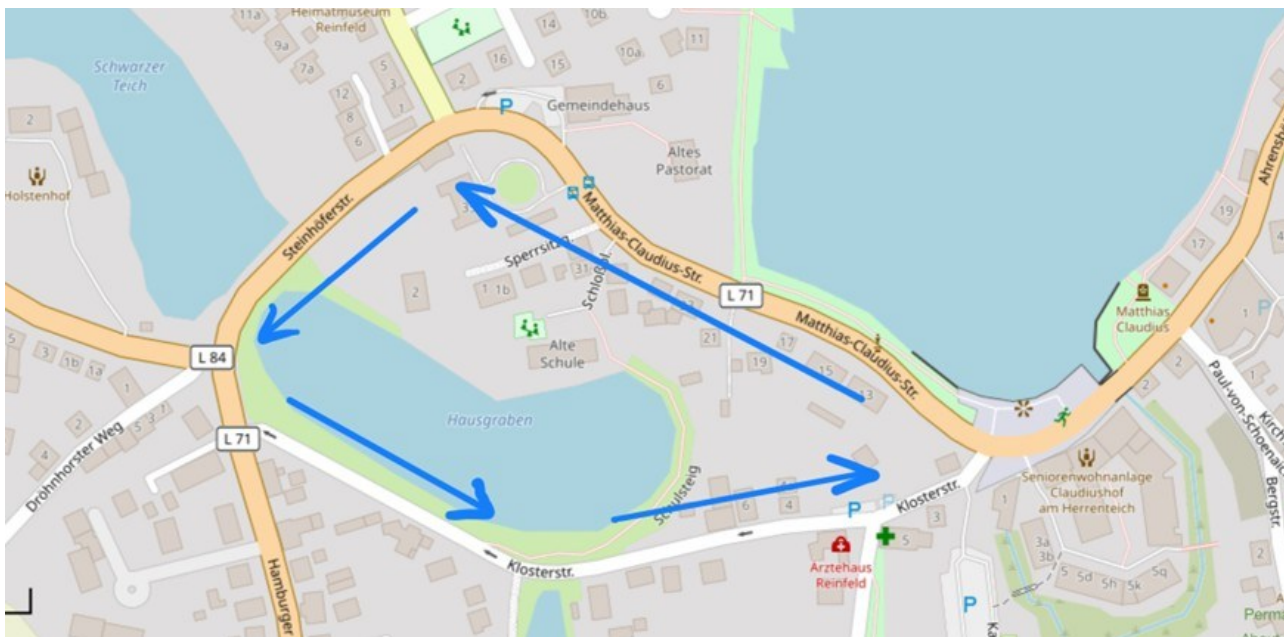
Innerstädtisch ist das die Umfahrung des Hausgrabens auf der Matthias-Claudius-Straße, der Steinhöferstraße und der Klosterstraße. In der Klosterstraße existiert bereits eine Einbahnstraßenregelung für den Kfz-Verkehr stadtauswärts. Radfahrende dürfen die Straße bereits in beide Richtungen benutzen. Allerdings hält sich der Schülerverkehr in der Klosterstraße in Grenzen, da die meisten Grundschülerinnen und Grundschüler die



Überquerung der Hamburger Straße in Höhe Dröhhorster Weg meiden. Hier existiert weder ein Fußgängerüberweg noch eine Ampelanlage. Zudem ist die Straße durch die überdimensionierte Kreuzung, Tempo 50 und die Kurvensituation unübersichtlich und subjektiv beängstigend. Aus diesem Grund wählen die meisten Kinder und auch Erwachsene die Fahrt auf dem Fußweg entlang der Steinhöferstraße, überqueren die weniger stark befahrene Abzweigung nach Rehhorst und fahren dann die Matthias-

Claudius-Straße hinunter bis zur Uferpromenade. Hier überqueren sie dann den Fußgängerüberweg, um weiter in Richtung Innenstadt zu kommen. Ein Vorschlag wäre, die

Fahrtrichtung für Kfz in der Klosterstraße zu ändern und den Kfz-Verkehr gegen den Uhrzeigersinn um den Hausgraben herum zu führen.



Im schlimmsten Falle, falls zwischen Klosterstraße und Drönnhorster Weg nicht genug Platz für Gegenverkehr ist, entsteht für Autofahrende, die vom Kalkgraben in die Segeberger Straße möchten, ein Umweg von 900 m und laut Routenplaner zwei Minuten.



Anstelle der Kreuzung Segeberger Straße, Hamburger Straße, Drönnhorster Weg und Steinhöferstraße wäre ein Kreisverkehr mit proaktiv gestalteter rad- und fußfreundlicher Verkehrsführung wünschenswert. Auch Bewohnerinnen und Bewohner der nahe-gelegenen Pflegeeinrichtungen Holstenhof, Bolande und Claudiushof hätten dann eine sichere Querungsmöglichkeit.

Den gewonnenen Raum auf den Fahrbahnen der Matthias-Claudius-Straße, der Steinhöferstraße und der Klosterstraße könnte man den Radfahrenden in beide Richtungen zur Verfügung stellen, so dass alle Altersgruppen sicher, bequem und schnell vom Reinfelder Westen in die Innenstadt und zurück gelangen können. Fußgängerinnen und Fußgänger müssten beim Spaziergang auf der Uferpromenade keine Angst mehr vor Radfahrenden haben und auch die Anfahrt zur Badestelle am Herrenteich wäre in den Sommermonaten fahrradfreundlicher. Auch gefährliche Überholmanöver im Bereich der langgezogenen Kurven der Matthias-Claudius-Straße würden der Vergangenheit angehören. Hier liegen mit Montessori-

Kindergarten, stark vom Schülerverkehr nach Bad Oldesloe frequentierter Bushaltestelle „Neuer Garten“ sowie den Räumlichkeiten der evangelischen Kirchengemeinde Infrastruktureinrichtungen mit besonders schutzbedürftigen Nutzerinnen und Nutzern.



Außerhalb der Innenstadt im Gewerbegebiet „An der Autobahn“ wäre eine ähnliche Einbahnstraßenlösung um die gedachte Insel des Einzelhandelszentrums mit *Famila, Aldi* usw. möglich. Hier gibt es die besondere Herausforderung, Radfahrende sowie Fußgängerinnen und Fußgänger vor dem zunehmenden Schwerlastverkehr zu schützen.

Durch die Expansion der Spedition Bode sowie die Lkw-Waschanlage und die dazugehörige Tankstelle fährt jeden Tag eine sehr große Anzahl 40-Tonner durch die Straßen „Im Weddern“ und „Barnitzer Straße“. Durch die Erweiterung des Gewerbegebietes nach Westen wird dieser Verkehr noch zunehmen. Hier wurden in den letzten Jahren aber auch Reinfelds größte Einzelhandelsfläche und große Betriebe angesiedelt. Fußwege wurden bei der Gestaltung des Gewerbegebietes zwar angelegt, auf die Bedürfnisse von Radfahrenden wurde aber gar nicht eingegangen. Der gemeinsame Geh- und Radweg, der aus der Innenstadt kommend entlang der Nordstormarnstraße führt, endet am Kreisverkehr vor dem Autobahnzubringer. Von da an heißt es für Radfahrende, dass sie sich die Fahrbahn mit den Lkw, Bussen, Ortsunkundigen, Einkaufenden und Berufs-pendlern teilen müssen - für unsichere Gelegenheitsfahrende und Kinder kaum leistbar und beängstigend.



Daher könnte folgende Lösung Abhilfe schaffen und einen schnellen, sicheren und attraktiven Weg in die Innenstadt und alle Wohngebiete nördlich der B75 eröffnen:

Bisher endet die Fahrt mit dem Rad aus der Stadt kommend in der Krögerkoppel, die eine Zäsur zwischen Wohn- und Gewerbegebiet darstellt. Richtung Kleingartengelände endet sie in einer Sackgasse mit Wendehammer, in Richtung Gartenfachmarkt sorgt eine modale Sperre für eine Abtrennung zur Straße „An der Autobahn“.

Mittig dazwischen liegt eine Fläche brach, über die ein Radweg gebaut werden könnte, der hinter den ehemaligen Gebäuden von *Markant* und *Aldi* (heute *Perfect Fitness* und *Action*) einem bereits bestehenden Trampelpfad folgend einen Anschluss an die Sackgasse neben *McDonald's* herbeiführt.



Bei **Variante 1** würde der Radweg diagonal über die bisherige Brach-fläche führen, die mit Sitzbänken, Fahrradabstellanlagen, Spielplatz oder Turngeräten für Erwachsene und Kinder attraktiv umgestaltet werden könnte.

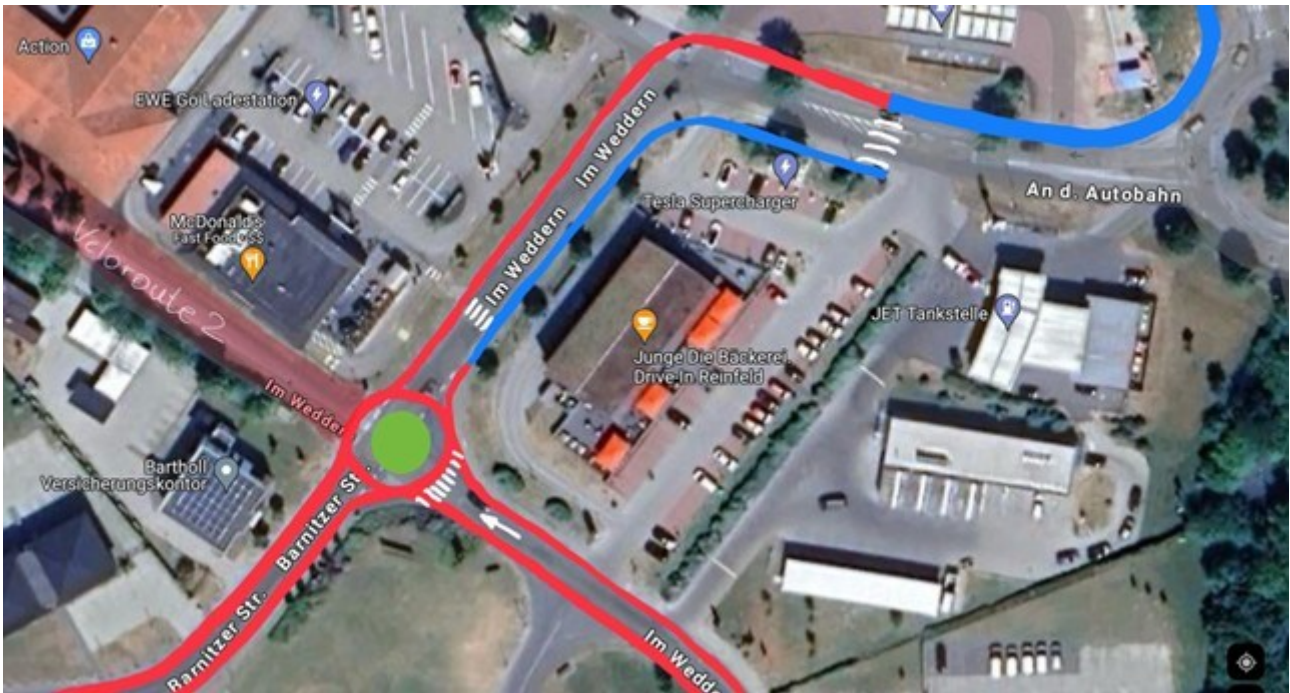
Alternativ führt **Variante 2** weiter die Krögerkoppel entlang und knickt dann im 90 Grad-Winkel auf das unbebaute Grundstück ab, das an den Wendehammer grenzt. Ein Teil des Grundstücks wird derzeit von der Firma *Xyloferrum* als Materiallager genutzt, allerdings befindet sich deren neuer Firmensitz im Stubbendorfer Ring im Umbau, so dass das Gelände mittelfristig wieder frei werden könnte.



Direkt daneben gibt es die Möglichkeit, durch eine namenlose Allee mit alten Eichen entlang der Kleingärten direkt in Richtung Lokfelder Straße abzubiegen. Von Süden aus der Gemeinde Barnitz kommend wäre dieser Radweg ein einladendes Einfahrtstor in die Stadt und der mögliche Beginn der Veloroute 2. Konflikte durch Mischverkehr im Gewerbegebiet würden durch diese Nebenstrecke verringert werden.

Die Nutzung der „Barnitzer Straße“ durch Radfahrende lässt sich aber nicht gänzlich verhindern. Dafür sind hier zu viele Betriebe und mittlerweile auch Geschäfte angesiedelt.

Um von der Nordstormarnstraße (auch aus dem Gewerbegebiet Stubbendorf kommend) an die Veloroute 2 anzuschließen, müsste der **gemeinsame Fuß- und Radweg** mindestens bis zur Querungshilfe zwischen *Aral* und *Bäckerei Junge* verlängert werden. Da der Fußweg hier sehr breit angelegt wurde, ist auch ausreichend Platz für einen getrennten Fuß- und Radweg. Um zur Veloroute 2 und *Famila* zu gelangen, müsste der **Radstreifen** der abknickenden Vorfahrtstraße folgen und auf dem Grünstreifen zwischen Fahrbahn und *McDonald's*-Parkplatz bis zur Sackgasse neben dem Drive-in weitergebaut werden. Die vorhandene Kreuzung ohne jegliche Querungshilfen sollte in einen sicheren Kreisverkehr umgewandelt werden, in dem Kfz den Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Radfahrenden Vorfahrt gewähren müssen.



Auf der „Barnitzer Straße“ bliebe durch Radfahrstreifen links und rechts der Fahrbahn genug Platz für den Lkw-Verkehr. Die Führung verlief für Kfz gegen den Uhrzeigersinn um *Familia* herum, illegales Parken auf den Radfahrstreifen wäre nicht mehr möglich. Ungeklärt bleibt nur, ob die Fahrtrichtung für Einsatzfahrzeuge der anliegenden Polizeistation ohne weiteres in beide Richtungen möglich wäre. Sowohl *Familia/Aldi* als auch *Minimax*, die die beiden größten Anziehungspunkte bilden, haben zwei Zufahrten zu ihren Parkplätzen, so dass eine Steuerung gegen den Uhrzeigersinn unproblematisch erscheint. Die Bushaltestelle vor *Aldi* könnte um 20 m in die vorhandene Haltebucht verlegt werden, in der bisher vor allem Anhänger mit Werbung abgestellt werden. Auf der Seite der Polizeiwache könnte eine Haltebucht entstehen, Platz wäre vorhanden.

4.5 Kreuzungen

4.5.1 Barnitzer Straße / Im Weddern

Um die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs rauszunehmen und mehr Sicherheit für Radfahrende, Fußgängerinnen und Fußgänger in diesem unübersichtlichen und überdimensionierten Kreuzungsbereich zu schaffen, sollte hier ein Kreisverkehr entstehen, dessen Innenfläche im Bedarfsfall von Lkw und anderen größeren Gespannen befahren werden kann. Radfahrende haben im Kreisverkehr generell Vorfahrt, alle anderen müssen Vorfahrt gewähren. Für Fußgängerinnen und Fußgänger werden zwei sichere Querungen zwischen *Famila* und *Bäckerei Junge* sowie zwischen *Bäckerei Junge* und *McDonald's* eingerichtet. Durch die unter 4.4 dargestellte Einbahnstraßenregelung wird der Schwerlastverkehr (zum Beispiel zur *Spedition Bode*) so gelenkt, dass nur in Ausnahmefällen links abgebogen werden muss. Alternativ steht den Lkw die Fahrt über die Nordstormarnstraße, die B 75 und die Lokfelder Straße zur Verfügung. Da die Straße zwischen *Bäckerei Junge* und *McDonald's* sehr eng ist und sich hier zwei LKW begegnen können müssen, sollte auf dem Grünstreifen auf der McDonald's Seite ein Radweg entstehen, der vom gemeinsamen Fuß- und Radweg am Autobahnzubringer über die abknickende Vorfahrt, bis zum Beginn der Veloroute führt.

4.5.2 B75 / Am Zuschlag



Die Verkehrsströme an dieser Kreuzung werden sich nach Fertigstellung der neuen Bahnhofsbrücke und der „Feldstraße“ stark verändern. Die Straße „Am Zuschlag“ wird keine Durchfahrtstraße mehr sein, denn der Bahnübergang am unteren Ende der Straße wird dann geschlossen. Da es aber eine Bahnquerung für den Radverkehr geben soll, wird die Straße auf der gesamten

Länge zu einer Fahrradstraße umgewidmet. Diese kreuzt die Bundesstraße 75 und führt dann weiter in Richtung Süden in die „Krögerkoppel“. Eine Ampelanlage existiert bereits. Um die Geschwindigkeit in diesem Bereich zu reduzieren, sollten einerseits die bisherigen Linksabbiegespuren auf der Bundesstraße in Querungshilfen für Fußgängerinnen und Fußgänger umgewandelt werden, also auch auf der Westseite der Kreuzung, wo es bisher keine Fußgängerampel gibt. Genau dort befinden sich auch eine Seniorenwohnanlage und

eine Einrichtung für Betreutes Wohnen. Aus diesem Grund könnte für den Kreuzungsbereich ein Tempolimit von 30 km/h beantragt werden. Vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr hieß es dazu im Januar 2023:

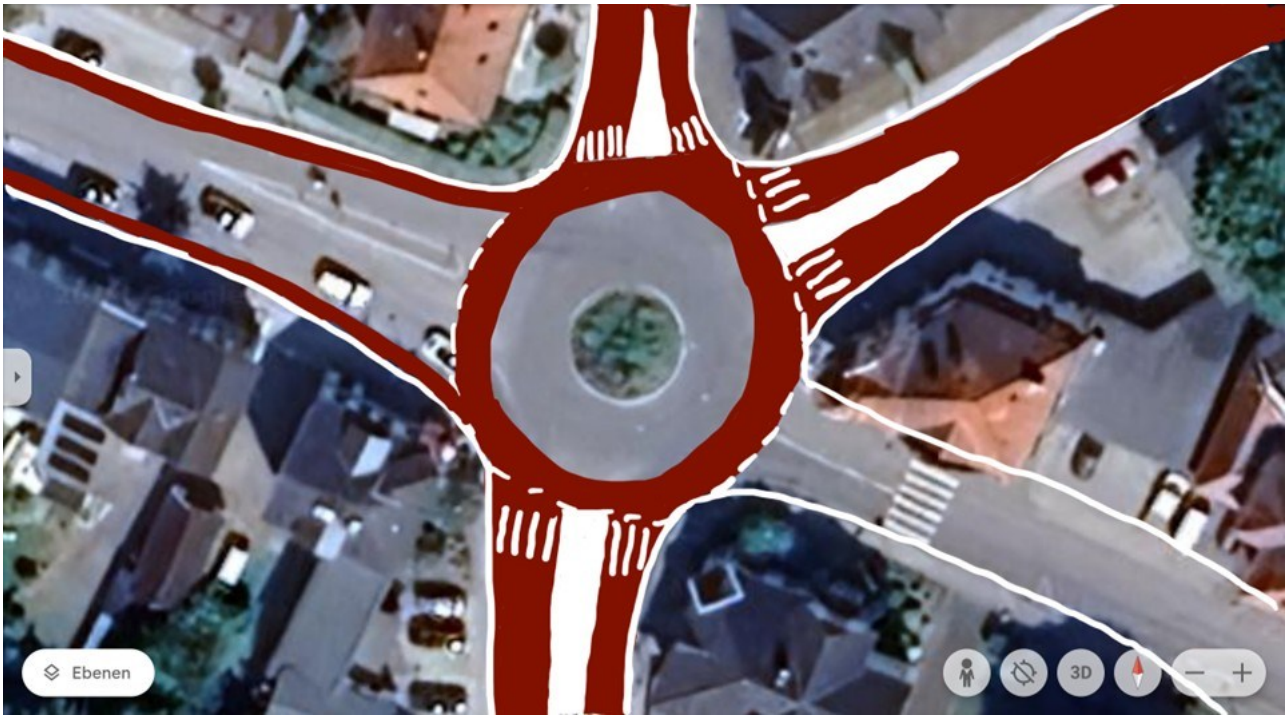
„Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 ist innerorts in vielen Bereichen wichtig, jedoch nicht überall notwendig. Wo eine Geschwindigkeitsbegrenzung notwendig ist, entscheiden die Behörden vor Ort. Denn sie können die jeweilige Situation am besten einschätzen. Zum Schutz unserer Bürgerinnen und Bürger kann bereits heute aus verschiedensten Gründen Tempo-30 angeordnet werden:

- *rund um sensible Einrichtungen
Schulen und Kindertagesstätten, Kindergärten, Krankenhäuser oder Alten- und Pflegeheime beherbergen besonders schutzbedürftige Menschen. Im unmittelbaren Bereich solcher Orte kann auch auf Hauptverkehrsstraßen Tempo 30 angeordnet werden.“¹⁶*

4.5.3 Kreisverkehr „Spinne“ in der Bahnhofstraße

Wie bereits unter 2.2 beschrieben stellt der Kreisverkehr in der „Bahnhofstraße“ das größte Risiko für Radfahrende in Reinfeld dar. Hier gab es in der Vergangenheit die meisten Unfälle und auch nach der Fertigstellung der neuen Bahnbrücke wird sich der gesamte Durchgangsverkehr von Nord nach Süd durch dieses Nadelöhr zwängen. Gleichzeitig kreuzen hunderte von Schülerinnen und Schüler, Bahnpendler und viele andere tagtäglich diesen Knotenpunkt. Nur ein Paradigmenwechsel von der „heiligen Kuh“ des fließenden Kfz-Verkehrs hin zu einer sicheren Verkehrsführung für Fußgängerinnen, Fußgänger und Radfahrende kann an dieser Stelle eine Verkehrswende herbeiführen.

¹⁶ <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/tempo-30.html>



Das bedeutet vor allem, dass es deutlich gekennzeichnete Spuren für den Radverkehr gibt, dass der Radverkehr im Kreis Vorrang hat, dass Fußgängerüberwege so angelegt werden, dass Fußgängerinnen und Fußgänger keine großen Umwege gehen müssen, wenn sie den Kreisverkehr umrunden und dass keine Gitter oder andere Absperrungen errichtet werden müssen, die die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden voneinander schützen sollen, stattdessen aber eine zusätzliche Gefahr darstellen. Sollte es uns bei der Planung nicht gelingen, einen Kompromiss für alle Verkehrsteilnehmenden zu erzielen, hilft nur noch ein kostspieliges Brückenbauwerk, welches die „Bahnhofstraße“ überspannt. Dieses könnte auch an die Querung in Höhe des ehemaligen Bahnübergangs „Am Zuschlag“ anschließen.

4.5.4 Carl-Harz-Straße / Marktstraße



Die Carl-Harz-Straße wird in Zukunft etwas mehr Verkehr als bisher aufnehmen müssen, wenn die Kfz-Nutzung im „Bischofsteicher Weg“ und in der „Friedrich-Ebert-Straße“ durch die Ausweisung der Fahrradzone unattraktiver wird. Damit vor allem Schülerinnen und Schüler, die diese Route nutzen sollen, sicher queren können, bedarf es an dieser Stelle einer Ampel. Diese ist bereits 100 m weiter vorhanden und müsste nur verlegt werden.

4.5.5 B75 / Kalkgraben

Im Herbst 2024 soll mit den Bauarbeiten für den gemeinsamen Fuß- und Radweg entlang der B 75 begonnen werden. Damit wird die Lücke zwischen den Straßen „Kalkgraben“ und „Voßfelder Straße“ geschlossen. So entsteht endlich ein durchgehender Radweg von Lübeck bis nach Hamburg. Es ist zu erwarten, dass der Radverkehr an dieser Kreuzung spürbar zunehmen wird. Bereits jetzt ist die Einmündung durch das renovierte Gebäude der ehemaligen Gaststätte „Zum Kalkgraben“ und den das Grundstück umgebenden Sichtschutzaun sehr unübersichtlich. Kommt man mit dem Auto aus dem „Kalkgraben“ und hält an der Haltelinie, um die Vorfahrt auf der B 75 zu gewähren, so sieht man nicht, ob sich Fahrzeuge aus Richtung Bad Oldesloe oder Lübeck nähern. Autofahrende werden gezwungen, sich weiter an die Sichtlinie heranzutasten, was dazu führt, dass Radfahrende nicht mehr queren können. Hier wird unweigerlich eine weitere Gefahrenquelle entstehen.

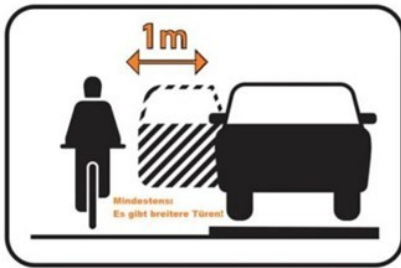


Eine Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wäre an dieser Stelle auf jeden Fall begrüßenswert. Derzeit darf der Verkehr auf der Bundesstraße noch mit 70 km/h an dieser Gefahrenstelle vorbeifahren. Im Idealfall schafft ein Kreisverkehr an dieser Kreuzung mehr Sicherheit und fließenden Verkehr. Gerade im Berufsverkehr und nach geschlossenem Bahnübergang dauert es zum jetzigen Zeitpunkt oft sehr lange, bis der Verkehr aus dem „Kalkgraben“ abgeflossen ist. Der zukünftig querende Radweg sollte in jedem Fall deutlich durch Farbmarkierungen und Schilder gekennzeichnet sein.

4.6 Weitere Maßnahmen

Neben den bisher genannten Maßnahmen zur Errichtung eines Radverkehrsnetzes in Reinfeld gibt es viele weitere kleine Bausteine, die das Fahrradfahren erleichtern und Ängste der potentiellen Nutzerinnen und Nutzer abbauen. Meistens sind eingeschränkte Sicht und Kollisionsgefahren mit Kraftfahrzeugen die größten Hemmnisse. Das gilt sowohl für den ruhenden als auch für den fließenden Verkehr.

4.6.1 Ruhender Verkehr



DOORING vermeiden

©www.Reinfeld-Stadt.de

In vielen Orten ist das so genannte **Dooring** ein großes Problem. Darunter versteht man, dass Türen von parkenden Fahrzeugen zu einer Gefahr für Radfahrende werden, wenn aussteigende Personen nicht achtsam sind und Radfahrende zu dicht an parkenden Fahrzeugen entlang fahren. Das tun sie in der Regel nicht freiwillig, sondern werden vom

überholenden fließenden Verkehr an den rechten Fahrbahnrand gedrängt. Wird der Radverkehr an parkenden Autos vorbeigeführt, sollte bei der Planung auf entsprechende



Abstände geachtet werden. Ein Streifen von etwa 1 m Breite reicht aus, um den sicheren Abstand baulich herbeizuführen. In Reinfeld wäre dies bei der Einrichtung einer Fahrradstraße beziehungsweise Fahrradzone notwendig, z.B. im „Bischofsteicher Weg“, in der „Kastanienallee“ sowie „Am Zuschlag“. Hier gibt es Parkstreifen am Fahrbahnrand.

Durch die wachsende Zahl der Zulassungen von Kfz pro Kopf ist es im öffentlichen Raum immer enger geworden. Eigene Einfahrten, Carports oder Garagen werden teilweise



zweckentfremdet und die eigenen Pkw aber auch Wohnmobile, Anhänger und Firmenfahrzeuge, die privat genutzt werden, wie selbstverständlich auf der Straße vor dem Haus geparkt. Fahrzeughalterinnen und -halter muss klar sein, dass kein Anspruch auf eine Stellfläche im öffentlichen Raum besteht. Die Fahrbahn ist vor allem dem

fließenden Verkehr vorbehalten. Die Stadt Reinfeld als zuständige Ordnungsbehörde legt fest, wo geparkt werden darf und ob dafür ein Parkausweis nötig ist. So hat sie eine entscheidende lenkende Funktion. Dort, wo bisher auf der Fahrbahn geparkt wurde, könnten Parkmarkierungen mit entsprechender Beschilderung dafür sorgen, dass immer ausreichend Platz für Radfahrende zur Verfügung bleibt.

Grundsätzlich sollte das Parkraumkonzept für die Stadt Reinfeld überarbeitet werden, wenn sich die Verkehrsführung maßgeblich ändert. Insbesondere am Bahnhof könnte ein Parkhaus für eine lenkende Wirkung und Einnahmen für die Stadtkasse sorgen. Das ausweichende Parken in Wohngebieten sollte weitestgehend unterbunden und strenger kontrolliert werden. Grenzmarkierungen sind Halteverbotsschildern in jedem Fall vorzuziehen, da sie eindeutiger

auf Fehlverhalten hin-deuten und ein Abbau des „Schilderwalds“ zur besseren Übersichtlichkeit des Straßen-bildes führt.



„Grenzmarkierungen können vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen, an Fußgängerüberwegen, Taxenständen, Schachtdeckeln, Grundstückszufahrten, Bushaltestellen, Haltestellen von Straßenbahnen und Lücken zwischen Parkständen aufgebracht werden.“¹⁷

4.6.2 Serviceangebote

Neben einer attraktiven Infrastruktur sind auch Service und Kommunikation wichtige Säulen für die Förderung des Radfahrens. Serviceangebote für das Radfahren können sehr unterschiedlich aussehen. Sie ergänzen die öffentliche Infrastruktur oder bieten Möglichkeiten für eine gemeinschaftliche Nutzung besonderer Fahrräder.

An Selfservice-Reparaturstationen können einfache Reparaturen am Fahrrad selbst durchgeführt werden. Dazu bieten sie eine Aufhängung für Fahrräder, eine Luftpumpe und Werkzeuge. Am „Claudiushof“ gibt es bereits eine solche Reparaturstation. Weitere Reparaturstationen wären denkbar. Es sollten Orte gewählt werden, wo ein potenzieller Bedarf besteht und die Gefahr von Vandalismus gering ist. Als gut sichtbares Serviceangebot vermitteln sie auch eine Wertschätzung gegenüber den Radfahrenden.



Fahrradabstellanlagen sind auch ein wichtiges Serviceangebot für Rad-fahrende. Eine Grundausstattung sollte selbstverständlicher Bestandteil der Infrastruktur sein. Besonders auffällige Fahrradabstellanlagen wie hier in Vechta können darüber hinaus für das Radfahren werben.

„Die Radstation am Bahnhof Vechta ist Teil eines Mobilitätszentrums, durch das die Bedürfnisse von Bahn- und Busreisenden, Autofahrerinnen und Autofahrern, Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern und zu Fuß gehenden miteinander vereint werden. Im Oktober 2019 eröffnet, besteht sie aus Fahrradabstellanlagen für mehr als 600 Fahrräder sowie einer Service-Station, in der neben Fahrradreparatur und -pflege auch der Verleih von normalen Fahrrädern, E-Bikes und

¹⁷ https://www.stvo2go.de/grenzmarkierung-voraussetzungen/?utm_content=cmp-true

Lastenrädern angeboten wird. Die Abstellanlagen in der Radstation sind rund um die Uhr zugänglich und bieten durch ihre Umsetzung als Doppelstockparker (platzsparendes Parken durch doppelstöckige Nutzung) auf wenig Raum Platz für zahlreiche Fahrräder.“¹⁸

Fahrradzählstellen mit Induktionsschleife oder Radar messen dauerhaft die Frequentierung auf Radrouten. Sie können damit der Evaluation von baulichen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung dienen. Wenn sie mit einem gut sichtbaren Display verbunden werden, geben sie den Radfahrenden ein unmittelbares positives Feedback, dass sie gezählt werden. Das vermittelt Wertschätzung und wirbt für das

Radfahren. Entsprechende Zählstellen sollten im Verlauf der Velorouten installiert werden. Dort können sie die positive Wirkung der Maßnahmen dokumentieren.

Für Gäste oder Auswärtige wäre ein Fahrradverleihangebot ein guter Service. Ein Lastenradverleih ist einerseits nützlich zum Ausprobieren vor der eigenen Anschaffung und andererseits eine gute Alternative zum Besitz, wenn man es nur gelegentlich benötigt.

Freie Lastenräder werden in der Regel von einem Verein initiiert und organisiert. Sie werden an ggf. wechselnden Stationen tageweise verliehen. Für die Betreuung der Stationen müssen sich Partner finden. Dies können z. B. Geschäfte wie „Famila“ sein, an denen sich ein Transportbedarf ergibt. Bestenfalls befinden sich die Stationen in der Nähe der Wohnorte, damit zusätzliche Wege gespart werden. Die Stadt kann ggf. Flächen zur Verfügung stellen und kommunikativ unterstützen, hat aber nicht die Aufgabe, den

Verleih zu organisieren. Für Gäste oder Auswärtige, die nach Reinfeld reisen oder pendeln, wären Leihräder am Bahnhof ein sehr gutes Angebot. Damit Leihräder für eine breitere Zielgruppe bereitgestellt werden können, ohne dass dafür dauerhaft Personal gebunden



werden muss, gibt es in vielen größeren Städten inzwischen öffentliche Leihräder. Sie können über ein Buchungssystem rund um die Uhr ausgeliehen und wieder zurückgegeben werden. Die Bahn bietet mit Callabike ein entsprechendes System an und hat an vielen Fernbahnhöfen Leihräder stationiert. Durch eine

Kooperationsvereinbarung mit der Stadt oder dem Kreis Stormarn könnte ein entsprechendes Angebot zustande kommen. Die

¹⁸ <https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/radstation-der-mobilitaetsstation-vechta>

Radstrategie Schleswig-Holstein sieht außerdem die Förderung eines interkommunalen Fahrradverleihsystems vor, an dem sich Reinfeld dann beteiligen sollte. Für die touristische Nutzung ist auch ein kommerzielles Angebot denkbar, das es in einigen Tourismusregionen bereits gibt.

4.6.3 Elternhaltestelle

Die Vorteile eines „bewegten“ Schulweges für Kinder liegen auf der Hand. Trotzdem ist das morgendliche Verkehrschaos durch Elterntaxis vor den Reinfelder Schulen Realität. Das stresst alle und erhöht die Unfallgefahr, wobei viele Eltern genau das Unfallrisiko als Grund angeben, ihre Kinder mit dem Auto zur Schule zu bringen.

43 Prozent aller Kinder unter 10 Jahren werden mit dem Auto zur Schule gefahren. In den Niederlanden, dem Land mit dem am besten ausgebauten Radwegenetz weltweit, beträgt der Anteil nur 28 Prozent. Dabei ist der Großteil der Schulwege in Deutschland sehr kurz: 47 Prozent sind unter einem Kilometer, 68 Prozent unter zwei Kilometern und 89 Prozent aller Schulwege sind unter fünf Kilometern lang.



Quelle: berlin-event-foto.de/Peter-Paul Weiler

Eltern bringen ihre Kinder mit dem Auto zur Schule, weil es praktisch ist. Auf dem Weg zur Arbeit schnell das Kind mitnehmen ist bequem. Nur wenige Eltern fahren mit dem Auto zur Schule und dann wieder zurück nach Hause.

Generell wird ein Teil der Elternschaft auch bei besten Bedingungen nicht auf das Auto verzichten. Maßnahmen müssen sich diesen Realitäten beugen. Um das Problem vor der Matthias-Claudius-Schule in den Griff zu bekommen, könnte vor dem Gebäude der Sparkasse in der „Paul-von-Schoenaich-Straße“ eine Elternhaltestelle mit entsprechender Beschilderung eingerichtet werden.

4.6.4 Drängelgitter und andere modale Filter



An einigen Stellen im Reinfelder Stadtgebiet sind Drängelgitter oder Poller vorhanden, die Autofahrende davon abhalten sollen, in bestimmte Wege einzufahren. Ein negativer Nebeneffekt ist aber, dass auch Lastenfahräder, Räder mit Anhängern, breitere Kinderwagen oder Rollstühle durch diese sogenannten „modalen Filter“ von der

gleichberechtigten Teilhabe am Straßenverkehr ausgeschlossen zu werden. Das beste

Beispiel dafür ist der Bahnübergang „Fünfkaten“. Hier sind Treppen, Drängelgitter und sehr beengte Verhältnisse, dennoch wurde hier eine Fahrradroute eingerichtet.

In einem anderen Fall in der „Krögerkoppel“ wurden Poller errichtet, um den Kfz-Verkehr am Durchfahren in das Gewerbegebiet „An der Autobahn“ zu hindern. Allerdings ist der Abstand zwischen den Pollen so groß, dass Motorradfahrende und sogar Quads hindurch passen und diese Abkürzung von der Innenstadt zur Autobahn insbesondere an Wochenenden rege nutzen.

Bei der Aufstellung von modalen Filtern sollte also genau darauf geachtet werden, welcher Zweck erfüllt werden soll und ob Verkehrsteilnehmende behindert werden, ohne das zu beabsichtigen.

4.6.5 Schilder und Markierungen

Eine durchgängige Fahrradwegweisung, die Alltagsziele ausschildert, hilft bei der Orientierung insbesondere abseits der bekannten Hauptverkehrsstraßen und ergänzt die bestehende touristische Wegweisung. Sie macht die geplanten Radrouten (Velorouten, Radrouten und Freizeitrouten) sichtbar und verdeutlicht durch die Entfernungsangaben die geringen Distanzen, die innerhalb der Stadt und zu den Nachbargemeinden zurückzulegen sind. Die Schilder sollten der FGSV-Richtlinie und damit auch den Anforderungen des Landes und des Kreises an die touristische Fahrradwegweisung entsprechen. Eine Alltagswegweisung



Quelle: Bildkraftwerk / Laurin Schmid

sollte in das bestehende Fahrradwegweisungs-system des Kreises mit Kataster und Unterhaltungszyklen integriert werden. Einschübe und Piktogramme informieren dabei über Routen und Besonderheiten wie schlechte Wegstrecken. Fahrradwegweiser sind auch gut sichtbare Werbung für das Radfahren.

4.6.6 Betriebliche Radverkehrsförderung

Angesichts der hohen Zahl an Arbeitsplätzen in Reinfeld, ist es besonders interessant, die Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber in die Radverkehrsförderung einzubinden. Sie können die Bedingungen am Arbeitsplatz dadurch verbessern, dass ihre Mitarbeitenden besser mit dem Rad zur Arbeit kommen können. Ein Verfahren zur Zertifizierung als fahrradfreundlicher Arbeitgeber durch den ADFC unterstützt auf diesem Weg und zeigt die Möglichkeiten auf.

Durch eine Vereinbarung zum Dienstradleasing kann der Arbeitgeber es seinen Mitarbeitenden ermöglichen, günstig ein neues Fahrrad anzuschaffen, das für den Arbeitsweg und privat genutzt werden darf. Potenzial besteht neben den großen Betrieben in den Gewerbegebieten unter anderem auch bei ambulanten Pflegediensten.

Die Stadt sollte die Betriebe immer wieder auf entsprechende Möglichkeiten aufmerksam machen und kann als Arbeitgeber mit gutem Beispiel vorangehen.

5 Fazit

Die Aussicht auf bis zu 75% Förderung durch das Sonderprogramm „Stadt und Land“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr macht den Umbau der Reinfelder Infrastruktur derzeit besonders interessant. Deutschland will Fahrradland werden und stellt bis Ende 2028 viel Geld zur Verfügung, um Kommunen bei ihren Ideen für die Verkehrswende zu unterstützen. Da es politischen Konsens für diese Veränderung gibt und die notwendigen Investitionen für Fahrradstraßen relativ gering sind, kann auch die Haushaltslage nur zu einem geringen Teil als Ausrede für Umbaumaßnahmen angeführt werden. Darüber hinaus öffnet sich 2027 ein historisches Zeitfenster für Baumaßnahmen, wenn die Bahnstrecke Hamburg-Lübeck für sieben Monate für eine Generalsanierung durch die Bahn gesperrt wird. Zu einer Entscheidung für das Fahrrad als Verkehrsmittel der Zukunft auf Reinfelds kurzen Wegen gehört die Einsicht, dass bisher fast ausschließlich für den Kfz-Verkehr geplant und gebaut wurde. Der notwendige Paradigmenwechsel und ein beherztes Engagement für das Fahrrad ist Voraussetzung, um jetzt die Weichen zu stellen. Machen wir den Menschen, die in Reinfeld leben, nach Reinfeld kommen oder nur hier durchfahren ein Angebot, das sie nicht ablehnen können: attraktive und sichere Radwege, die ausdrücklich alle Menschen an der Mobilität teilhaben lassen. Packen wir es an.