



Ergebnisprotokoll

Mobilitätskonzept Reinfeld

Öffentliche Planungswerkstatt am 16. Oktober 2025

Tagesordnungspunkte

- 1 **Ankommen**
- 2 **Begrüßung und aktuelle Maßnahmen im Straßenbau**
- 3 **Einführung und Warm-Up**
- 4 **Wo stehen wir?**
- 5 **Von der Bestandsanalyse zum Maßnahmenplan**
- 6 **Arbeit an den Thementischen (Diskussion/Austausch)**
- 7 **Ausblick und Abschluss**

Ort: Mensa der KGS Reinfeld

Datum: 16.10.2025

Uhrzeit: 18:00 Uhr bis 20:30 Uhr

Anwesende: ca. 60 Teilnehmende aus der Stadtgesellschaft

Protokoll: GGR

Anhang I: Präsentation vom 16.10.2025

Anhang II: Materialien aus dem „Gallery Walk“

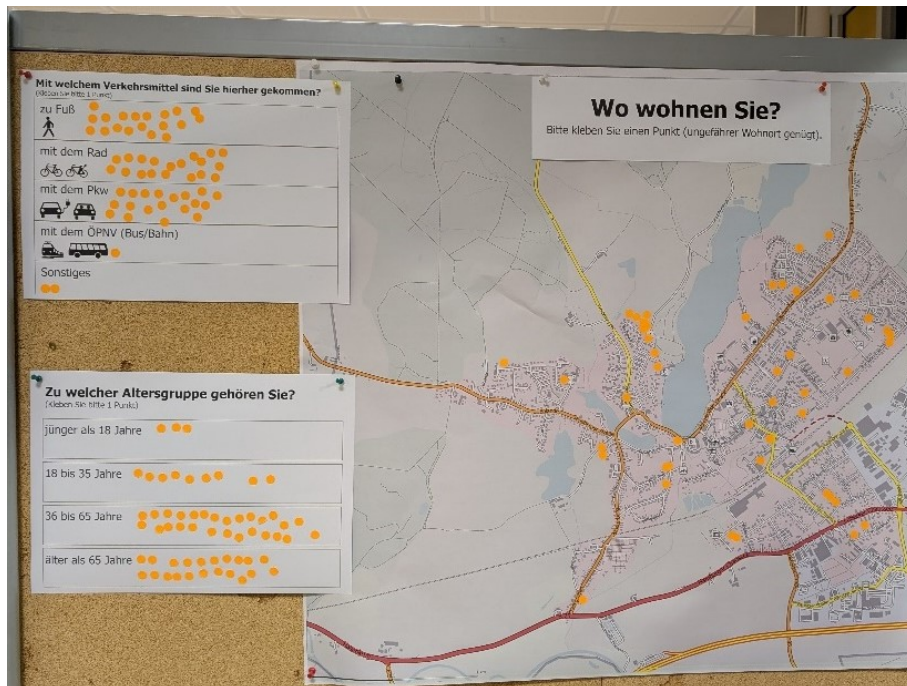
1 Ankommen

Vor dem Mensa-Eingang parkt ein Anruf-Sammel-Taxi der Firma Taxi Wenzel (Bad Oldesloe) und bietet Interessierten einen Einblick in das neue ÖPNV-Angebot.



Beim Ankommen werden die Teilnehmenden gebeten, ein paar kurze Fragen mithilfe von Klebepunkten zu beantworten:

- **Wo wohnen Sie?**
→ aus allen Wohngebieten Reinfelds sind Teilnehmende anwesend; teilw. auch Gäste von außerhalb. Insgesamt sind es gut 60 Teilnehmende, zzgl. Vertreterinnen und Vertreter der Stadt sowie des Projektteams.
- **Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie hierhergekommen?**
→ etwa je 1/3 zu Fuß, mit dem Rad oder Pkw
- **Zu welcher Altersgruppe gehören Sie?**
→ Altersgruppen 36 bis 65 Jahre (27 Nennungen, 45%) und älter als 65 Jahre (21 Nennungen, 35%) sind am meisten vertreten; es sind aber auch jüngere Gäste anwesend (18 bis 35 Jahre: 9 Nennungen, 15%; jünger als 18 Jahre: 3 Nennungen, 5%).



Sowohl die Verkehrsmittelwahl als auch die Verteilung der Altersgruppen weist auf eine gute Mischung verschiedener Bevölkerungsgruppen und Interessenlagen hin, so dass zu allen Themenbereichen der Planungswerkstatt anregende Diskussionen zu erwarten sind.

Die Teilnehmenden können sich bereits vor Beginn der Veranstaltung die ausgestellten Informationen aus der Bestandsanalyse und dem bisherigen Beteiligungsprozess ansehen. Darüber hinaus ist ein großes Luftbild ausgestellt, auf dem Hinweise auf Problemstellen und mögliche Orte für Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität und Aufenthaltsqualität verortet werden können (siehe „Offener Tisch“ TOP 6).



Im Hintergrund läuft auf der Leinwand das Video zweier Schüler der Immanuel-Kant-Schule zum Thema „Radfahren in Reinfeld - Wie kann man das Radfahren in Reinfeld sicherer machen?“.

2 Begrüßung und aktuelle Maßnahmen im Verkehrsbereich

Der Bürgermeister Herr Wramp begrüßt die Teilnehmenden zur öffentlichen Planungswerkstatt des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Reinfeld. Er drückt seine Freude darüber aus, dass so viele Menschen gekommen sind und sich an dem bedeutenden Thema der zukünftigen Mobilität in Reinfeld beteiligen wollen.

Herr Wramp



Bevor das Mobilitätskonzept zum Thema wird, informiert Herr Reinertz, Bauamtsleiter der Stadt Reinfeld, über aktuelle und geplante Baumaßnahmen im Stadtgebiet.

Herr Reinertz

3 Einführung und Warm-Up

Herr Albrecht übernimmt als Moderator die moderative Führung durch den weiteren Abend und erläutert für die Gäste den Ablauf sowie die vorgesehenen Inhalte. Er weist auf die **Funktionen** eines gesamtstädtischen Mobilitätskonzeptes hin und beantwortet die Frage, warum es überhaupt ein solches für Reinfeld braucht.

Herr Albrecht

Darüber hinaus stellt Herr Albrecht kurz die vorgesehenen fünf Bausteine und die **Zeitplanung** des Mobilitätskonzeptes vor (vgl. Präsentation Folie 5 bis 13).



Zur Einführung in das Thema der Planungsworkstatt wendet sich Herr Albrecht als „Warm-Up“ mit ein paar Thesen an die Gäste. Diese zeigen mit ihrer Zustimmung oder Ablehnung ein **Stimmungsbild** zu verschiedenen Mobilitätsthemen:

alle

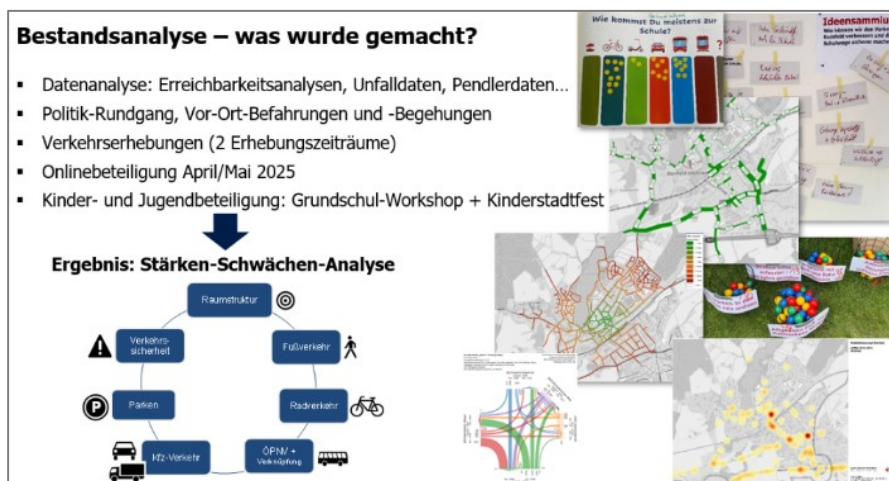
- These 1: „Reinfeld braucht möglichst viele Strecken mit Tempo 30!“
→ große Zustimmung, nur vereinzelt Ablehnung
- These 2: „Viele Ziele in Reinfeld sind nah. Wenn Fuß- und Radwege attraktiver und sicherer wären, würden viele das Auto innerorts öfter stehen lassen.“
→ überwiegend Zustimmung, wenig Ablehnung
- These 3: „Zugunsten der Sicherheit und Aufenthaltsqualität müssen Straßenräume neu aufgeteilt werden.“
→ große Zustimmung, nur vereinzelt Ablehnung
- These 4: „Eigentlich soll alles so bleiben, wie es ist.“
→ einheitliche Ablehnung



4 Wo stehen wir?

Frau Walther gibt einen Einblick in den aktuellen Stand des Mobilitätskonzeptes und stellt Schlaglichter aus dem bisherigen Projektverlauf vor.

Frau Walther



Weitere und ausführliche Informationen sind auf den Stellwänden in der Mensa ausgestellt, sodass die Teilnehmenden während der Pause vertiefende Einblicke zu den Beteiligungsformaten, den Verkehrserhebungen sowie den Ergebnissen aus der Bestandsanalyse bekommen können (vgl. Präsentation Folie 21 bis 32 sowie „Gallery Walk“).

5 Von der Bestandsanalyse zum Maßnahmenplan

Herr Luft zeigt im nächsten TOP den Weg von der Bestandsanalyse zum Maßnahmenplan auf. Er stellt das Leitbild mit den Zielen sowie den übergeordneten vier strategischen Handlungsfeldern vor und erläutert die Vorgehensweise zur Netzgestaltung.

Herr Luft



Der strategische Handlungsrahmen fußt auf einer Überlagerung der Teilnetze der unterschiedlichen Verkehrsträger (Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Radverkehr sowie Busverkehr). Als Ergebnis ist ein **Konfliktplan** entstanden, die die kritischen Straßenabschnitte mit Überlagerung mehrerer Verkehrsträger und schwierigen Rahmenbedingungen aufzeigt. Auch Anpassungsbedarfe an Knotenpunkten und Überquerungsstellen werden auf dem Konfliktplatz dargestellt.



Zum Abschluss dieses Programmpunktes und gleichzeitig als Vorbereitung für die nachfolgenden Arbeiten an den Thementischen erläutert Herr Luft die **Prämissen**, die der Teilnetzbildung zu Grunde liegen (vgl. Präsentation Folie 43 und 44).

Pause

Die Teilnehmenden haben in der **Pause** die Möglichkeit sich die bisherigen Ergebnisse der Bestandsanalyse und Beteiligungsformate in Form eines „Gallery-Walks“ anzusehen.

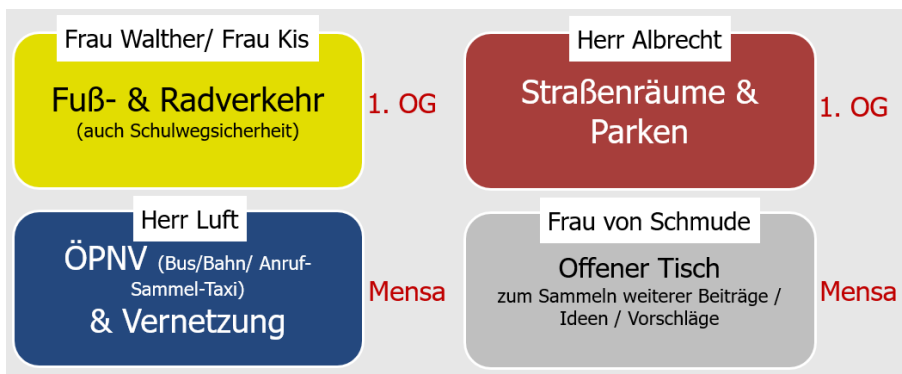


„Gallery-Walk“

6 Arbeit an den Thementischen (Diskussion/Austausch)

Es gibt vier Thementische, an denen die konzeptionellen Ideen und Maßnahmen diskutiert werden können:

- Fuß- und Radverkehr (fachliche Betreuung: Frau Kis und Frau Walther)
- Straßenraum und Parken (fachliche Betreuung: Herr Albrecht)
- ÖPNV und Vernetzung (fachliche Betreuung: Herr Luft)
- Offener Tisch für sonstige Hinweise (fachliche Betreuung: Frau von Schmude)



Die Ergebnisse und Hinweise aus der Kleingruppenarbeit werden im Folgenden stichpunktartig und auf Karten zusammengefasst. Sie bilden eine wichtige Grundlage für die weitere konzeptionelle Ausarbeitung des Mobilitätskonzeptes.

6.1 Thementisch Fuß- und Radverkehr

Zu Beginn der Arbeit an dem Thementisch zum Fuß- und Radverkehr werden die Teilnehmenden gebeten, die Einstiegsfrage „**Was macht aus Ihrer Sicht eine Qualitätsroute im Rad- bzw. Fußverkehr aus?**“ für sich persönlich zu beantworten. Da die Erwartungshaltungen teilweise recht unterschiedlich sind und wertvolle Aspekte und Hinweise beinhalten, werden sie an dieser Stelle aufgeführt:

(Hinweis: Die Aussagen wurden aus Dokumentationszwecken zusammengefasst.)

- Schnelle, direkte Verbindungen: schneller am Ziel, als wenn man das Auto nimmt
- Sich über Sicherheit keine Gedanken machen müssen
- Barrierearmes/-freies Radfahren → sicheres Fahren auch für Kinder
- Eindeutige Trennung zw. Autoverkehr, Radverkehr und Fußverkehr
- ausreichende Breite auch für Begegnung/Überholverkehr
- Keine/wenig Konkurrenz zu anderen Verkehrsteilnehmenden: z.B. durch separate und breite Wege, Einbahnstraßen etc. → mehr Sicherheit
- Gute und eindeutige Kennzeichnung: Rad/Fußwege müssen als solche klar und einfach identifizierbar sein → Benutzungspflicht ja/nein?
- Klare Beschilderung aus allen Richtungen
- Gegenseitige Rücksichtnahme, Respekt füreinander → kein „Drängeln“ durch nachfolgenden Verkehr; Verhaltensänderung auch durch Verkehrserziehung
- Gute Oberflächen: Schlaglöcher für Radverkehr beseitigen (führt zu Umwegen!)
- Erkennbarkeit Radweg/ E-Scooter?
- Fahrradstraßen
- Alle Einbahnstraßen für Fahrradfahrer freigeben!
- Ruhige Streckenführung, frei von Hindernissen (z.B. parkenden Autos)
- Geschwindigkeitsreduktion Pkw-Verkehr und mehr Tempo 30-Bereiche: Unterschied, ob Radfahrer bei geringem Abstand mit 35 od. 60 km/h überholt werden
- Vorfahrt für Fußgänger und Radfahrende
- Keine Abgase einatmen zu müssen, insb. bei Strecken, die bergauf führen!
- Eine eindeutig markierte Route z.B. rote Strecke (siehe Holland) am besten durch Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt
- „gefahrenloses“ Überqueren der Straße zur Grundschule für Fußgänger insbesondere Schulkinder
- Qualitätsroute Fußverkehr: begrünt, Bäume, Büsche, Blumen, Gras an der Seite → entspannte Atmosphäre

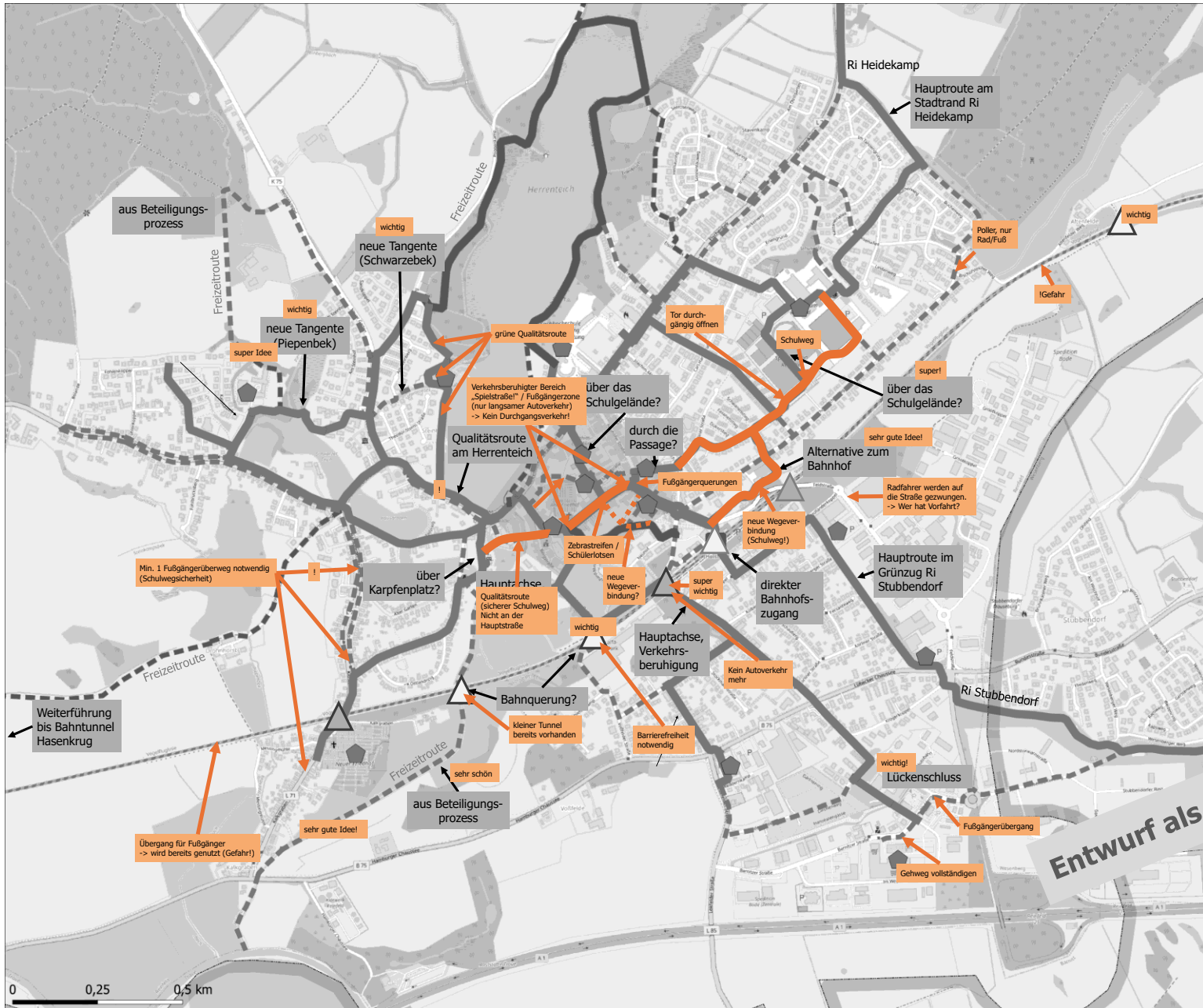
- Gute Beispiele ansehen → Welche Lösungen gibt es, die auf Reinfeld übertragen werden können? V.a. für ein harmonisches Miteinander von E-Scooter, E-Bikes, Lastenfahrräder?
- Qualitätsroute = sicher, hürdenarm (z.B. Schwellen, Übergänge), genug Platz, fern vom motorisierten Verkehr
- Gute Erreichbarkeit von Ampeltastern ohne Absteigen vom Rad für ein flüssiges Weiterfahren (Beispiel B75/Ecke Penny in Richtung Stubbendorf: die Lage der Ampel so ungünstig, dass man mit dem Rad absteigen muss, um zum Taster und abgeflachten Kantstein zu kommen)

Nach dieser Einstiegsfrage können die Entwürfe des zukünftigen Fuß- und Radverkehrsnetzes genauer betrachtet, Fragen gestellt und konkrete Routen diskutiert werden.



Die Ideen und Hinweise der Teilnehmenden werden auf den Zielnetz-Karten zum Fuß- bzw. Radverkehr nachfolgend dokumentiert.

Hinweise aus der Planungswerkstatt am 16.10.2025 – Pläne zum **Fußverkehr**



Zielnetz Fußverkehr

ENTWURF vom 14.10.2025

- Qualitätsroute
- Qualitätsroute (Neubau)
- Ergänzende Wegeverbindung
- Ergänzende Wegeverbindung (Neubau)
- Freizeit-Qualitätsroute
- ergänzende grüne Wegeverbindung
- wichtige punktuelle Verkehrsziele und Verkehrsquellen
- Bahnhof
- bestehende prioritäre Bahnquerung
- bestehende ergänzende Bahnquerung
- prioritäre Bahnquerung (Neubau/Ausbau erforderlich)
- optional ergänzende Bahnquerung (Neubau/Ausbau erforderlich)

Entwurf als Diskussionsgrundlage

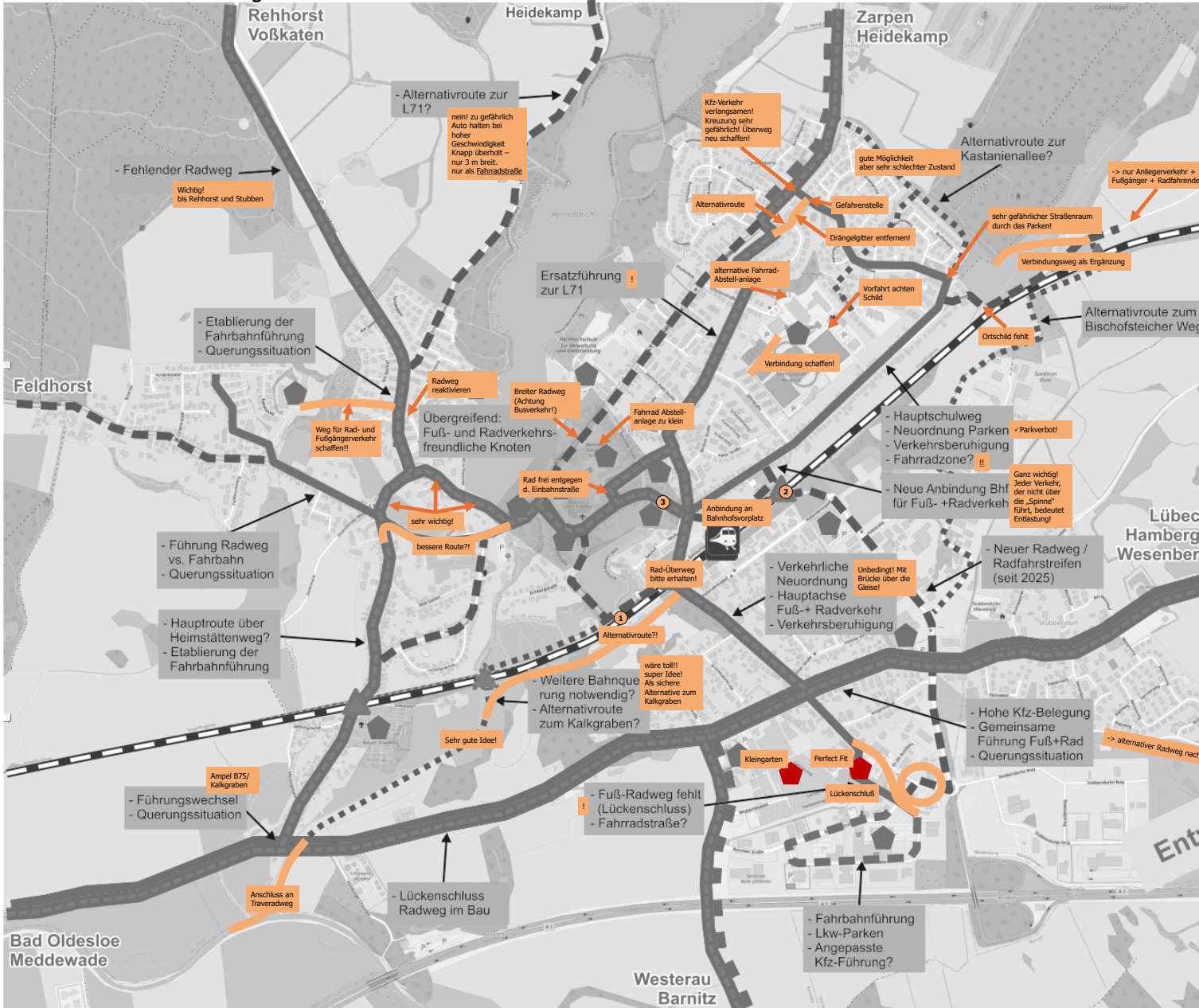
Reinfeld
kultur·landschaft·leben

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

urbanus

Datengrundlage:
© European Union, Copernicus Land Monitoring Service 2018,
European Environment Agency (EEA),
© GeoBasis-DE/BKG (2020),
© OpenStreetMap.org-Mitwirkende, ODBL.

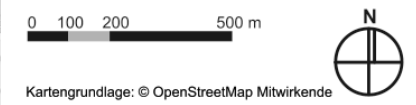
Hinweise aus der Planungswerkstatt am 16.10.2025 – Pläne zum Radverkehr



Zielnetz Radverkehr (Entwurf Stand 13.10.2025)

- Radvorrangroute mit regionaler Verbindungsfunktion
- Hauptroute
- Hauptroute mit eigenständiger Führung als Geh-Radweg
- Ergänzungsrouten
- Ergänzende Radroute für den Freizeit- und Tourismusverkehr
- Alternative Routenführungen / optionale Netzergänzungen
- Bestehende Radverkehrsanlage mit Benutzungspflicht
- Bestehende Radverkehrsanlage mit aufgehobener Benutzungspflicht
- Planerische Zwangspunkte (Brücke, Tunnel, etc.)
- Bahnstation mit Bike&Ride-Anlage
- Wichtige punktuelle Verkehrsziele und Verkehrsquellen

Entwurf als Diskussionsgrundlage



Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende
GERTZ GUTSCHE RÜMENNAP
 Stadtentwicklung und Mobilität
 Planung Beratung Forschung GBR

1. Eine separate Querung der Bahn für Fußgänger und Radfahrende bei Fünfkatzen und Zuschlag unbedingt erforderlich:
 - Für Personen aus dem Süden und die Gemeinden Barnitz/Westerau/Trenthorst inkl. Schüler:innen
 - Direkte und schnelle Querung erhöht das Fahrrad-Interesse

2. Farbliche Kennzeichnung des Radverkehrs an der neuen Brücke, v.a. Einmündung in Reisverkehr und von Brücke kommend auf Fahrbahn vor dem Bahnhof → Schilder für Autofahrende mit Hinweis, dass Radfahrende Vorfahrt haben

3. Bahnhofstraße: 30er Zone, Fahrradweg einrichten, Verschmälerung der oberen Bahnhofstraße an der Einmündung zur Spinne

6.2 Thementisch Straßenraum und Parken

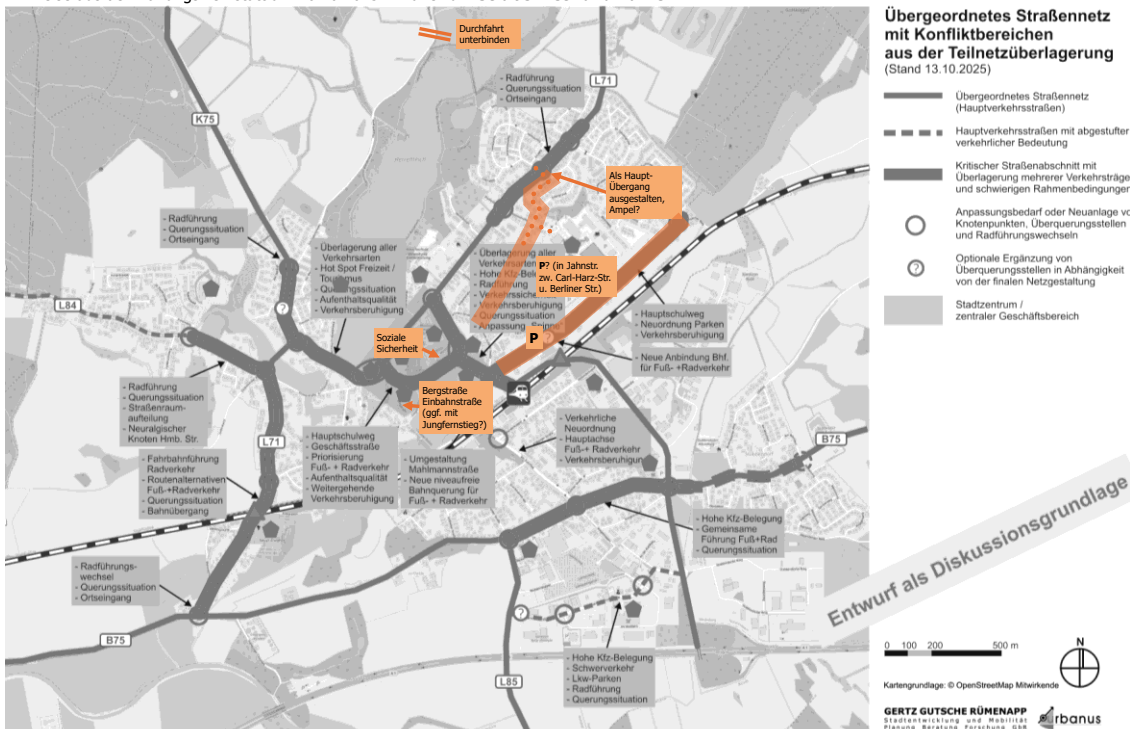
In dieser Kleingruppe geht es v.a. um das Thema Straßenraumgestaltung und welche Aspekte einen qualitativ hochwertigen Straßenraum ausmachen. Das Thema Parken nimmt dabei eine bedeutende Rolle ein. Anhand des vorhandenen Straßennetzes wird insbesondere herausgearbeitet, an welchen Stellen das Parken neu geordnet und die Straßenräume insgesamt mit verschiedenen Aspekten aufgewertet werden können.



Folgende Aspekte und Hinweise werden während der Gruppenarbeit zur Aufwertung der Straßenräume und dem Thema Parken zusammengetragen:

- Gute Sichtbeziehungen herstellen
- Beleuchtung z.B. Marktstraße/Marktplatz → soziale Sicherheit
- Straßenräume vom ruhenden Verkehr entlasten und Platz für die originäre Nutzung schaffen.
- Miteinander und Kommunikation im öffentlichen Raum fördern
- Gewerbetreibende in Ideen zur Paul-von-Schoenaich-Str. mit einbeziehen, z.B. über den Handelsverein Reinfeld (HVR) Anwohnerinnen und Anwohner nicht vergessen (Lärmschutz)
- Knoten Schützenstraße für Schulwege optimieren
- Carl-Harz-Straße als Fahrradstraße (bevorzugter Weg zur Schule)
- Sichtbeziehungen an der „Spinne“ verbessern“
- Bischofsteicher Weg: ggf. im hinteren Teil für den Durchgangsverkehr sperren, Anwohnende frei?
- Durchgangsverkehre aus Wohngebieten und Innenstadt raushalten → auf den Hauptachsen sammeln
- Straßen-Parken in Paul-von-Schoenaich-Straße vermindern und neu ordnen
- Anwohnerparkplätze in der Paul-von-Schoenaich-Straße einführen
- Problem der Dauerparker vor dem Bahnhof lösen
- Halteverbote einführen und durchsetzen → z.B. Kalkgraben
- Elterntaxi-Parkplatz an der Katholischen Kirche prüfen

Hinweise aus der Planungswerkstatt am 16.10.2025 – Pläne zum **Straßennetz und Parken**



6.3 Thematisch öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Am Thematisch zum öffentlichen Personennahverkehr steht der Busverkehr im Fokus. Es geht insbesondere um die Fragen, ob ein Stadtbusverkehr in Reinfeld wünschenswert und tragfähig wäre, wie das Anrufsammel-Taxi-System (AST) optimiert werden kann und welche grundlegenden Verbesserungen im ÖPNV notwendig wären, um ihn attraktiver und konkurrenzfähiger gegenüber dem Pkw zu gestalten.



Es werden insbesondere **folgende Aspekte und Hinweise zusammengetragen**:

Haltestellen sollen mit Unterständen und Sitzmöglichkeiten ausgestattet werden. Wünschenswert wären zudem digitale Anzeigen und Informationen.

Am Bahnhof gibt es aktuell das Problem, dass die neu eingerichtete „**Kiss-and-Ride-Zone**“ vor dem Bahnhofsgebäude oft als zum längeren Parken genutzt wird, hier fehlt es auch an Kontrollen.

Ein **Stadtbussystem** für Reinfeld wird in der Diskussion grundsätzlich begrüßt. Es sollten aber unbedingt auch die Umlandgemeinden eingebunden werden, da in Reinfeld selber ein zu geringes Potenzial für einen wirtschaftlichen Betrieb besteht. Aufgrund der aktuellen Haushaltslage im Kreis als ÖPNV-Aufgabenträger, wäre eine Anschubfinanzierung nur mit Co-Finanzierung durch die Stadt realistisch.

Ein Schwerpunkt der Diskussion ist das **Anruf-Sammel-Taxi (AST)**, dessen Angebot zum Fahrplanwechsel auf das Wochenende erweitert wird. Hier gibt es vor allem Kritik an der Betriebsführung und Zuverlässigkeit, aber auch an unzureichender Transparenz des Angebotes. Das für den AST-Betrieb zuständige Verkehrsunternehmen erläutert, dass die Qualität und Erweiterungsmöglichkeiten auch durch die Fahrzeugbeschaffung und Personalressourcen beeinflusst werden. Hier bestehen einige Engpässe, die auch in naher Zukunft die ÖPNV-Gestaltung weiter beeinflussen werden. Konkret werden folgende Aspekte von den Teilnehmenden für eine Weiterentwicklung bzw. Optimierung des AST-Angebots benannt:

- Priorität auf Bahnanschlüsse setzen,
- möglichst direkte Verbindungen herstellen,
- mehr Verlässlichkeit und Akzeptanz durch einen Halbstundentakt,
- mehr barrierefreie Fahrzeuge im AST-Betrieb,
- bessere Informationen und Informations-Kampagne für AST notwendig,
- Einbindung Klein Wesenberg: derzeit nur Schülerverkehr und schwierige Verfügbarkeit von Taxis.

Der Aufbau von **Bike- und CarSharing-Angeboten** zur Förderung der Multimodalität wird kontrovers diskutiert. Während Bike-Sharing eher skeptisch beurteilt wird (zu geringes Potenzial), gibt es für CarSharing durchaus ein Interesse, dann aber auch mit Einbindung der Umlandgemeinden. Für ein ausreichend attraktives Angebot wären insbesondere ein dichtes Stationsnetz und nutzerfreundliche Tarife erforderlich.

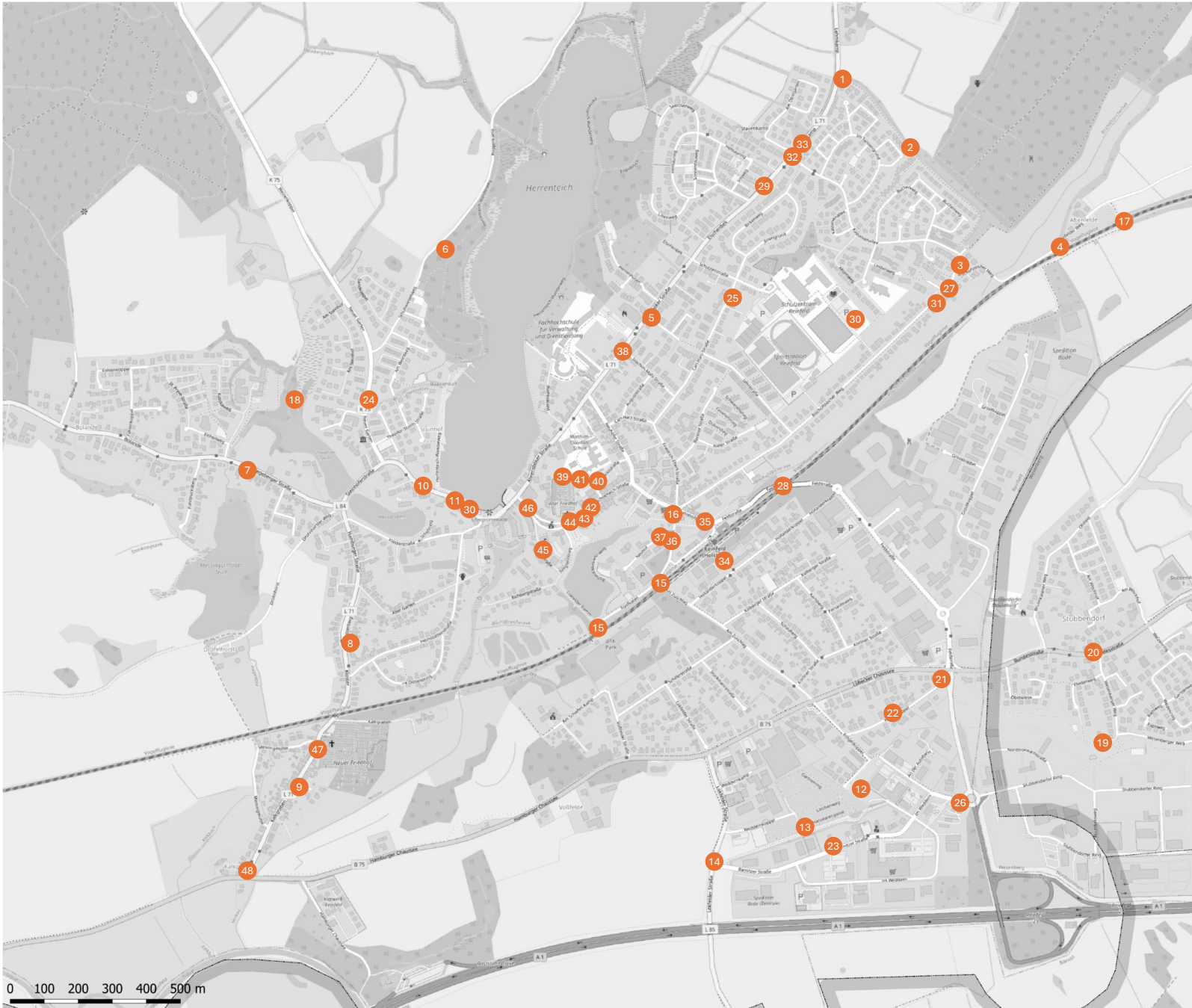
CarSharing könnte zu einem Verzicht von Zweit- und Drittwagen beitragen. Ideal wären übergreifenden Ansätze auf Ebene des Kreises oder sogar der Metropolregion Hamburg.

6.4 Offener Tisch

An dem „Offenen Tisch“ wird den Teilnehmenden die Möglichkeit gegeben, unabhängig von den Thementischen Hinweise und Anregungen für die weitere Erstellung des Mobilitätskonzeptes mitzugeben. Die fachliche Begleitung des Offenen Tisches übernimmt Frau von Schmude, Jugendpflegerin der Stadt Reinfeld.



Insgesamt werden etwa 50 Hinweise und Kommentare auf dem Luftbild der Stadt Reinfeld platziert und verortet, die auf der nachfolgenden Karte dokumentiert sind.



Beiträge und Kommentare aus der Planungswerkstatt am 16.10.2025 „Offener Tisch: allgemeine Hinweise“

1. Radweg fehlt, der „Multifunktionsweg“ ist unzureichend
2. Hinter Buchenweg Rad-/Fußweg als Verbindung in sehr schlechtem Zustand
3. Parkverbot!
4. „Schleichweg“ bzw. Rennstrecke > „Anwohner frei“ oder Fahrradstraße
5. < Tempo 30 >
6. Deutlicher Abstand halten > Fahrräder, Pferde|Geschwindigkeitsbegrenzung | „Schleichweg“ bzw. Rennstrecke > „Anwohner frei“ oder Fahrradstraße
7. Zebrastreifen
8. Zebrastreifen insbes. für Schüler (Klosterberg / Kalkgraben o. Hamburger Str.
9. Parkverbot
10. Zebrastreifen alte Schule „Kita“
11. < Tempo 30 >
12. Gute Zufahrt fürs Fahrrad schaffen
13. Fahrradweg
14. Überweg > Fahrrad Fußgänger Verkehrsinsel
15. Bahnübergänge für Fuß- und Radverkehr offen halten
16. Bahnhofstr./Mahlmannstr. > Bumper > Schwellen ?! > Straßen verschmälern
17. Inoffizieller Weg über Brücke gut planen
18. Anregung „Trampelpfad“ Steinhof/Kaliskaweg
19. Anbindung Einkaufsgebiet aus Richtung Wesenberg
20. Anbindung des Umlandes > Reinfeld ist Zentrum von Nordstornarn, komme aus Klein Wesenberg, Anbindung ans Reinfeld Einkaufsgebiet schlecht, auch aus Richtung Barnitz, ähnliche Probleme auch aus Richtung Zarpfen
21. Radweg anschließen, Bordstein absenken
22. Zufahrtmöglichkeit für Radfahrer über Krögerkoppel zum Einkaufsgebiet
23. Zweiter Gehweg, es gibt nur auf einer Seite einen Gehweg
24. „Neuer Garten“ Radweg „reaktivieren“ bzw. einrichten
25. Parkende Autos „umlagern“| Parken teilweise einschränken, um Ausweichstellen zu schaffen | Carl-Harz-Str. Vorschlag: Radfahrer auf Fußweg, weil die „Verkehrsiseln“ im Weg sind oder „Inseln“ weg
26. Radweg endet einfach > eindeutige Situation schaffen
27. Parkverbot gegenüber Bi-Weg 105
28. 1x pro Stunde Busrundfahrt zum/ab Bahnhof
29. Fußgängerüberweg
30. „Dooring“ Parkflächen breiter
31. Ladesäule Bi-Weg
32. Kreuzungsbereich sehr gefährlich
33. Kfz-Geschwindigkeiten deutlich reduzieren
34. Parkflächen Kurzzeitparkende „holen/bringen“
35. Halteverbot! vor MCR
36. Tempo 30
37. Holperschwellen im Einkaufsbereich Mahlmannstraße
38. Parkverbot für Kfz ü. 2,20m Länge
39. Steiler Sandweg, Befestigung, Teilversiegelung
40. Zebrastreifen!!! | Zebrastreifen!!!!
41. Weiterhin Parkmöglichkeiten für Anwohner! in der Paul-von-Schoenaich-Str!
42. Spielstraße, verkehrsberuhigter Bereich inkl. Radverkehr
43. Keine autofreie Innenstadt
44. Einbahnstraße
45. Einbahnstraße
46. Fußgänger (Schüler) schlecht einsehbar für Rechtsabbieger > von Matthias-Claudius-Straße in Paul-von-Schoenaich-Straße
47. „Radfahrerlogos“ auf die Straße als Hinweis (z.B. Kalkgraben)
48. Teilweise langer Stau durch Linksabbieger

Nicht verräumlichte Kommentare

Allgemein: alle! Einbahnstraßen auch für Radverkehr freigeben!

Reinfeld
kultur|landschaft|leben

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR



Datengrundlage:

- © European Union, Copernicus Land Monitoring Service 2018,
- European Environment Agency (EEA),
- © GeoBasis-DE/BKG (2020),
- © OpenStreetMap.org-Mitwirkende, ODbL.

7 Ausblick und Abschluss

Im Anschluss an die Arbeit an den Thementischen kommen die Teilnehmenden wieder im Plenum zu einem kurzen **Werkstattbericht** zusammen. Das Planungsteam und Frau von Schmude stellen kurz die wesentlichen Ergebnisse der Diskussionen an den Tischen vor und schildern ihre Eindrücke aus der Kleingruppenarbeit.

Herr Luft weist zum Abschluss auf die **nächsten Beteiligungsformate Anfang 2026** hin: Es sollen themenspezifische Workshops zur Ausgestaltung konkreter (räumlicher) Schwerpunkte geben und im Anschluss ein weiteres öffentliches Forum, auf dem das Mobilitätskonzept final vorgestellt und diskutiert werden kann. Im Anschluss wird das Konzept dann der Politik zum Beschluss vorgelegt.

Herr Luft

Herr Wramp bedankt sich bei allen Teilnehmenden für die rege Teilnahme und die Diskussionen während der Planungswerkstatt und beendet die Veranstaltung.

Herr Wramp

Beim Verlassen der Veranstaltung werden die Teilnehmenden gebeten, **Bewertungspunkte** für die aus Ihrer Sicht vorrangigen Konzeptbausteine zu setzen. Jeder Teilnehmende kann bis zu drei Punkte vergeben. Dieses nachfolgend dargestellte „Ranking“ wird bei der inhaltlichen Ausgestaltung der Workshops sowie der Maßnahmenplanung genutzt. Klar im Vordergrund steht im Ergebnis der Radverkehr, während Themen wie Mobilitätsmarketing und Multimodalität derzeit zunächst eine untergeordnete Rolle spielen.

alle

