Verkehrskonzept für ein lebenswerteres Malente

Malente ist Wohnort, Wirtschaftsstandort und Kurort zugleich. Ein modernes Verkehrskonzept muss deshalb gute Erreichbarkeit mit hoher Lebens- und Aufenthaltsqualität verbinden.
Wir wollen, dass Wege in Malente sicher, angenehm und möglichst einfach sind – zu Fuß, mit dem Rad, mit Bus und Bahn oder mit dem Auto. Gleichzeitig soll der Verkehr so gestaltet werden, dass Lärm und Belastungen reduziert, die Dörfer gut angebunden und das Ortszentrum gestärkt werden.

Dieses Verkehrskonzept haben wir Grünen Malente gemeinsam mit der Fraktion „für Malente“ erarbeitet. Es bündelt unsere Vorschläge für eine sichere, gut erreichbare und lebenswerte Gemeinde – von kurzfristigen Verbesserungen bis zu langfristigen Veränderungen.

Leitbild

Unser Ziel ist ein Malente der kurzen, sicheren und attraktiven Wege.
Als Kurort lebt Malente von seiner besonderen Lage, seiner Natur und einer hohen Aufenthaltsqualität. Auch unsere Mobilität sollte diesem Anspruch gerecht werden: mit sicheren und attraktiven Wegen, weniger belastendem Verkehr, mehr Grün und einem Ortszentrum, in dem Menschen sich gerne aufhalten.
Dazu gehören gut angebundene Dörfer, sichere Wege für Kinder, ältere Menschen, Fußgänger*innen und Radfahrer*innen sowie ein ÖPNV, auf den sich die Menschen verlassen können.
Verkehrsberuhigung bedeutet für uns nicht, Malente schlechter erreichbar zu machen. Im Gegenteil: Wir wollen den Straßenraum so gestalten, dass alle gut und sicher unterwegs sein können.
So kann Malente seine Stärken als Wohnort, Wirtschaftsstandort, Einkaufsort und Kurort weiterentwickeln – mit mehr Aufenthaltsqualität, weniger Belastungen und echter Wahlfreiheit bei der täglichen Mobilität.

Inhaltsverzeichnis

1. Malente sicherer und ruhiger queren
2. Kurzfristige Maßnahmen – Verbesserungen ohne großen Straßenumbau
3. Bahnhofstraße und Hindenburgallee als lebenswerte Geschäftsstraßen
4. Bahnhof und Bahnhofsvorplatz als attraktives Eingangstor
5. Stellplätze im Innenstadtbereich sinnvoll gestalten
6. Radverkehr sichtbar und sicher führen
7. Eine attraktive Verbindung für Rad- und Fußverkehr
8. Rundwege um Kellersee und Dieksee vervollständigen
9. Alle Dörfer gut und sicher anbinden
10. Mit Bus und Bahn gut unterwegs – auch in den Dörfern
11. Sicher zur Schule – zu Fuß, mit dem Rad und mit dem Bus
12. Von guten Beispielen lernen
13. Mängel einfach melden
14. Skizze zu kurzfristigen Maßnahmen

1. Malente sicherer und ruhiger queren

Die Verbindung von der Plöner Straße bis zur Schweizer Straße prägt den Verkehr durch Malente. Hier wollen wir den Durchgangsverkehr verträglicher gestalten und die Belastung für Anwohner*innen spürbar reduzieren.
Gerade für einen Kurort sind Verkehrslärm, hohe Geschwindigkeiten und belastender Schwerlastverkehr wichtige Themen. Gute Erreichbarkeit und eine hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität müssen dabei zusammen gedacht werden.

Dazu gehören:

- angepasste Geschwindigkeiten auf belasteten Abschnitten,
- sichere und gut erkennbare Querungsmöglichkeiten,
- die Prüfung von Möglichkeiten zur Verringerung des Schwerlast-Durchgangsverkehrs,
- eine schrittweise Erneuerung lärmbelasteter Fahrbahnen mit lärmminderndem Asphalt („Flüsterasphalt”), wo dies technisch sinnvoll ist,
- bei Bedarf Lärm- und Geschwindigkeitsmessungen sowie geeignete Kontrollen.

Weniger Lärm, geringere Geschwindigkeiten und weniger belastender Schwerlastverkehr können die Wohnqualität entlang der Ortsdurchfahrt verbessern und zugleich dazu beitragen, Malente als Kurort attraktiver zu machen.
Auch einzelne besonders belastete Straßen sollten dabei als konkrete örtliche Prüfbereiche in ein solches Gesamtkonzept einbezogen werden.

2. Kurzfristige Maßnahmen – Verbesserungen ohne großen Straßenumbau

Die Verkehrsberuhigung der Bahnhofstraße wurde bislang stark mit einer umfassenden Neugestaltung des Bereichs an der Gremsmühle verknüpft. Nachdem diese Planung vom LBV.SH als Neubau eingestuft wurde und damit auf absehbare Zeit nicht umgesetzt werden dürfte, sollten Verbesserungen im Ortszentrum nicht weiter von diesem großen Straßenbauprojekt abhängig gemacht werden.
Deshalb soll die Gemeinde kurzfristige verkehrsrechtliche Maßnahmen nun unmittelbar mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde des Kreises Ostholstein und unter Einbeziehung des LBV.SH als Straßenbaulastträger abstimmen. Dazu gehören insbesondere eine zeitlich begrenzte streckenbezogene Geschwindigkeitsreduzierung, eine bessere Lenkung des Schwerlastverkehrs und eine einfache Vorrangregelung an der Engstelle Gremsmühle.

Schwerlastverkehr aufteilen: Der LKW-Durchgangsverkehr soll an der Gremsmühle tagsüber so aufgeteilt werden, dass die Bahnhofstraße nur noch aus nördlicher Richtung für den Durchgangsschwerlastverkehr genutzt wird. LKW aus Richtung Plöner Straße sollen über die Eutiner Straße geführt werden. Busse und Anlieger bleiben frei. Dadurch kann sich der Schwerlast-Durchgangsverkehr in der Bahnhofstraße während der Geschäftszeiten deutlich verringern; insbesondere werden enge Begegnungen zwischen LKW seltener.
Die damit verbundene zusätzliche Belastung der Eutiner Straße, Voßstraße und Rosenstraße soll durch die gleichzeitig eingeführte, ganztägige Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h für LKW zumindest teilweise ausgeglichen werden. Die geringere Geschwindigkeit kann insbesondere Lärm und Erschütterungen reduzieren und so die Auswirkungen des zusätzlichen Schwerlastverkehrs auf die Anwohner*innen abmildern.
Tempo 30 für LKW im Innenstadtbereich – rund um die Uhr: Auf den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen soll für LKW eine ganztägige Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h geprüft werden. Für PKW bleibt die zulässige Höchstgeschwindigkeit unverändert bei 50 km/h.

Die Maßnahme bietet mehrere Vorteile:

- **Weniger Verkehrslärm:** Langsamer fahrende LKW verursachen insbesondere weniger Reifen- und Fahrgeräusche. Davon profitieren Anwohner*innen, Geschäfte und Gäste unseres Kurortes.
- **Weniger Erschütterungen:** Eine geringere Geschwindigkeit kann die durch schwere Fahrzeuge verursachten Erschütterungen reduzieren und damit Gebäude und Anwohner*innen entlasten.
- **Mehr Verkehrssicherheit:** Kürzere Anhaltewege und geringere Aufprallenergien können insbesondere an Querungsstellen und Engstellen die Unfallfolgen verringern.
- **Ruhigerer Verkehrsfluss:** Eine angepasste Geschwindigkeit kann abrupte Brems- und Beschleunigungsvorgänge vermindern und das Passieren enger Straßenabschnitte erleichtern.

- **Geringerer Fahrzeugverschleiß:** Bei vorausschauender und gleichmäßiger Fahrweise können Bremsen, Reifen und Antrieb geschont sowie Kraftstoffverbrauch und Emissionen reduziert werden.

- **Weniger Straßenschäden und geringere Unterhaltungskosten:** Viele Straßen im Malenter Ortszentrum befinden sich bereits in einem sehr schlechten Zustand. Der regelmäßige Schwerlastverkehr trägt durch die hohen Achslasten erheblich zum Verschleiß der Fahrbahnen bei. Tempo 30 kann insbesondere die dynamischen Belastungen durch schwere Fahrzeuge auf unebenen Straßen, an Schlaglöchern und Fahrbahnschäden verringern. Dadurch lässt sich die weitere Schädigung der ohnehin stark beanspruchten Straßen begrenzen. Langfristig können so auch die Kosten für Reparaturen und Straßenunterhaltung sinken.

Auch in vielen Dörfern der Gemeinde könnte eine ganztägige Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h für LKW zu einer spürbaren Verkehrsberuhigung beitragen. Gerade an engen Ortsdurchfahrten und entlang von Wohnhäusern ließen sich Lärm, Erschütterungen und Belastungen durch den Schwerlastverkehr verringern. Deshalb sollte die Einführung von Tempo 30 für LKW auch in besonders betroffenen Ortsteilen geprüft werden.
Die Erreichbarkeit der Innenstadt und die Belieferung der Geschäfte bleiben erhalten. Auf den kurzen innerörtlichen Strecken fällt der zusätzliche Zeitaufwand für LKW vergleichsweise gering aus. Eine ganztägige Regelung ist zudem einfach verständlich und vermeidet wechselnde Geschwindigkeitsvorgaben.

Radverkehr und Fußverkehr besser trennen: Auf der Bahnhofstraße soll geprüft werden, wie Rad- und Fußverkehr sicherer und möglichst konfliktfrei geführt werden können. Insbesondere sollte untersucht werden, ob eine stärkere Nutzung der Fahrbahn durch Radfahrer*innen möglich ist und dadurch mehr Raum für Fußgänger*innen auf dem bisherigen gemeinsamen Weg entsteht. Dabei sind die weiterhin geltenden 50 km/h für PKW besonders zu berücksichtigen.

Fahrradmarkierungen an Steigungsstrecken: Auf den Steigungsabschnitten der Lütjenburger Straße und der Schweizer Straße sollen gut sichtbare Fahrradpiktogramme oder geeignete Radverkehrsmarkierungen geprüft werden. Sie können die Sichtbarkeit des Radverkehrs erhöhen und zu sicheren Überholabständen beitragen.

Eutiner Straße an der Sportschule: Im Bereich der Sportschule sollte unabhängig von der LKW-Regelung geprüft werden, wie insbesondere Querungen und die Führung des Fuß- und Radverkehrs sicherer gestaltet werden können. Besucherströme, Busverkehr und notwendige Querungen machen diesen Abschnitt zu einem besonders sensiblen Bereich.

Engstelle Gremsmühle: Zur Entspannung der Engstelle sollte geprüft werden, ob der Verkehr aus Richtung Plöner Straße in Richtung Voßstraße bevorrechtigt werden kann. Eine

klare Vorrangregelung kann das gegenseitige Blockieren reduzieren und den Verkehrsablauf übersichtlicher machen.
Diese Maßnahmen sollen nicht isoliert betrachtet werden. Zusammen können sie kurzfristig dazu beitragen, die Bahnhofstraße zu entlasten, Lärm und Erschütterungen zu reduzieren, die Verkehrssicherheit zu verbessern, die Straßeninfrastruktur zu schonen und den Verkehrsfluss im Ortszentrum zu verstetigen – ohne einen umfassenden Straßenumbau vorwegzunehmen.

3. Bahnhofstraße und Hindenburgallee als lebenswerte Geschäftsstraßen

Die Bahnhofstraße und die Hindenburgallee bis zur Kreuzung mit der Rosenstraße bieten die Chance, sich Schritt für Schritt zu attraktiven und verkehrsberuhigten Geschäftsstraßen zu entwickeln.

Dazu gehören:
- geringere Fahrgeschwindigkeiten,
- sichere und angenehme Wege zu Fuß und mit dem Rad,
- barrierefreie Querungen,
- zusätzliche sichere Querungsstellen mit abgesenkten Bordsteinen, taktilen Leitelementen und gut erkennbarer Führung,
- Sitz- und Begegnungsmöglichkeiten,
- mehr Raum für Außengastronomie und örtlichen Einzelhandel,
- zusätzliche Bäume, Pflanzflächen und begrünte Aufenthaltsbereiche.

Gerade auf der Bahnhofstraße sollen zusätzliche Querungsmöglichkeiten die Trennwirkung der Hauptverkehrsachse verringern. Barrierefreie Übergänge helfen dabei nicht nur Menschen mit Rollstuhl oder Rollator, sondern ebenso Familien mit Kinderwagen und Menschen mit Sehbeeinträchtigungen.
Mehr Grün macht das Ortszentrum nicht nur schöner. Bäume spenden Schatten, Pflanzflächen können Regenwasser aufnehmen und helfen, die Innenstadt an heißen Sommertagen angenehmer zu machen.
Gerade für einen Kurort ist ein attraktives, ruhiges und gut erreichbares Zentrum ein wichtiger Teil der Lebens- und Aufenthaltsqualität.

4. Bahnhof und Bahnhofsvorplatz als attraktives Eingangstor

Bahnhof und Bahnhofsvorplatz sind für viele Menschen der erste Eindruck von Malente. Diesen Bereich wollen wir zu einem einladenden und gut funktionierenden Eingangstor für Einwohner*innen, Pendler*innen und Gäste entwickeln.

Dazu gehören:
- ein ansprechend und barrierefrei gestalteter Bahnhofsvorplatz,
- begrünte Aufenthalts- und Sitzbereiche,
- wettergeschützte und sichere Fahrradabstellanlagen,
- Platz für Lastenräder und Fahrräder mit Anhänger,
- gute Übergänge zwischen Bahn, Bus, Fahrrad und Fußverkehr,

- eine helle, barrierearme und attraktiv gestaltete Fußgängerunterführung mit guten Zugängen zu beiden Bahnhofsseiten,
- Carsharing und öffentlich zugängliche Ladeangebote.

Die Stellplätze direkt am Bahnhof sollten vor allem Pendler*innen sowie Carsharing- und Ladeangeboten zur Verfügung stehen.

5. Stellplätze im Innenstadtbereich sinnvoll gestalten

Im Innenstadtbereich sollte bei neuen Wohnungen wieder ein Stellplatz je Wohneinheit als Regelfall ausreichen.
Hohe Stellplatzvorgaben brauchen viel Fläche und verteuern Grundstücke und Wohnungsbau. Gerade bei kleineren und bezahlbaren Wohnungen können sie zusätzliche Hürden schaffen.
Wo Bus und Bahn gut erreichbar sind, sollte deshalb geprüft werden, ob Carsharing, gute Fahrradabstellanlagen oder andere Mobilitätsangebote einen Teil des Stellplatzbedarfs ersetzen können.

6. Radverkehr sichtbar und sicher führen

Nicht überall lassen sich eigene Radwege schaffen. Dort können gut sichtbare Fahrradpiktogramme und Fahrbahnmarkierungen helfen, den Radverkehr besser wahrnehmbar zu machen und die Wegeführung verständlicher zu gestalten.

Geeignete Bereiche sind insbesondere:
- Rosenstraße,
- Voßstraße,
- der nördliche Teil der Bahnhofstraße,
- Lütjenburger Straße,
- Schweizer Straße

jeweils bis zum Anschluss an vorhandene Radverkehrsanlagen.
Solche Markierungen können zu mehr Aufmerksamkeit und sicheren Überholabständen beitragen. Wo eigene Radwege möglich und sinnvoll sind, bleiben sie die beste Lösung.

7. Eine attraktive Verbindung für Rad- und Fußverkehr

Über den Harringsredder und entlang des Kellersees könnte eine attraktive Verbindung für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen entstehen; zum Beispiel als Fahrradstraße oder als besonders gestalteter gemeinsamer „Miteinanderweg“.
Die Verbindung könnte vom Ortsbereich bis zum Aussichtspunkt Rothensande führen und sowohl für Alltagswege als auch für Freizeit und Tourismus genutzt werden.

Wichtig sind:
- eine klare und durchgängige Wegeführung,
- ausreichend Platz,
- gute Oberflächen,

- sichere Straßenquerungen,
- eine verständliche Beschilderung,
- Rücksicht und ein gutes Miteinander von Fuß- und Radverkehr.

Neben den Rundwegen sollten auch die wichtigen innerörtlichen Verbindungen zu einem zusammenhängenden Netz entwickelt werden. Dazu gehören insbesondere die Wege zwischen Krützen, Bahnhof, Kurpark, Diekseepromenade und den Schulen. Bestehende Lücken und unübersichtliche Übergänge sollen schrittweise geschlossen und sicher gestaltet werden.
Ein einheitliches Fußgänger- und Radleitsystem soll zusätzlich die Orientierung erleichtern und Bahnhof, Ortszentrum, Kurpark, Seen, Kliniken, Schulen sowie wichtige touristische Ziele verständlich miteinander verbinden.

8. Rundwege um Kellersee und Dieksee vervollständigen

Kellersee und Dieksee gehören zu den besonderen Stärken Malentes. Die vorhandenen Wege sollten deshalb zu durchgängigen, gut ausgeschilderten und gepflegten Rundwegen weiterentwickelt werden.
Bestehende Lücken, unübersichtliche Abschnitte und schlecht befahrbare Wege sollten nach und nach verbessert werden.
Dabei gilt: Gute Wege und Naturschutz gehören zusammen. Sensible Uferbereiche und wertvolle Lebensräume müssen geschützt bleiben.
Durchgängige Rundwege wären ein Gewinn für Einwohner*innen, Familien, ältere Menschen, Radreisende, Wander*innen und einen naturverträglichen Tourismus.

9. Alle Dörfer gut und sicher anbinden

Die Ortsteile und Dörfer der Gemeinde sollen mit dem Fahrrad sicher und alltagstauglich an das Gemeindezentrum, den Bahnhof und die Schulen angebunden sein.
So können mehr Menschen Arbeits-, Einkaufs- und Schulwege auch mit dem Fahrrad zurücklegen.

Dazu gehören:
- geschlossene Radwegeverbindungen,
- sichere Querungen von Landes- und Kreisstraßen,
- gute und ausreichend breite Wege,
- eine verständliche Wegweisung,
- sichere Fahrradabstellmöglichkeiten an wichtigen Zielen.

Wichtig ist außerdem eine bedarfsgerechte Pflege der Radwege sowie ein verlässlicher Winterdienst auch auf Nebenstraßen und Radwegen.
Gute Wege nützen wenig, wenn sie zeitweise kaum sicher nutzbar sind.
Gerade für Kinder und Jugendliche sind sichere Radwege zu den Schulen besonders wichtig.

10. Mit Bus und Bahn gut unterwegs – auch in den Dörfern

Ein guter öffentlicher Nahverkehr gehört zur Daseinsvorsorge – gerade im ländlichen Raum.

Unser Ziel ist, dass Menschen in Malente auch ohne eigenes Auto zuverlässig zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen, zu Ärzt*innen oder zum Bahnhof kommen können.
Dafür brauchen wir regelmäßige und verlässliche Verbindungen zwischen den Dörfern, dem Ortszentrum und dem Bahnhof sowie gute Anschlüsse an die Bahn.
Wo feste Buslinien nicht oft genug fahren können, können Rufbusse oder flexible On-Demand-Angebote das Netz sinnvoll ergänzen.
Auch neue, bedarfsgerechte Haltepunkte können helfen, Wege zu verkürzen und den ÖPNV attraktiver zu machen. Für Timmdorf sollte deshalb geprüft werden, ob eine Bedarfshaltestelle das bestehende Angebot sinnvoll ergänzen kann.
Haltestellen sollten gut erreichbar und möglichst barrierefrei sein. Auch der Wechsel zwischen Bus, Bahn, Fahrrad und Fußweg soll möglichst einfach funktionieren.
Dazu gehören sichere Fahrradabstellmöglichkeiten an wichtigen Haltestellen und gute Umsteigemöglichkeiten am Bahnhof.
Ein verlässliches Grundangebot an Mobilität sollte auch in unseren Dörfern selbstverständlich sein.

11. Sicher zur Schule – zu Fuß, mit dem Rad und mit dem Bus

Kinder sollen ihren Schulweg sicher und möglichst selbstständig bewältigen können.
Dazu gehören sichere Wege zu Fuß und mit dem Rad, gut erreichbare Haltestellen und sichere Straßenquerungen.
Wo Schüler*innen auf Bus oder ÖPNV angewiesen sind, brauchen sie eine verlässliche und kindgerechte Beförderung.
Wie der Schüler*innenverkehr konkret gestaltet wird, sollte gemeinsam mit Eltern, Schulen und den betroffenen Schüler*innen anhand der tatsächlichen Schulwege vor Ort entwickelt werden. Besonderes Augenmerk gilt dabei jüngeren Kindern.
Sicherheit und Verlässlichkeit stehen an erster Stelle.

12. Von guten Beispielen lernen

Andere Kommunen haben bereits gute Erfahrungen damit gemacht, Ortszentren verkehrsberuhigt und gleichzeitig attraktiver zu gestalten.
Als mögliche Beispiele können Bad Bramstedt und Felde in Schleswig-Holstein sowie Bohmte in Niedersachsen dienen.
Dabei geht es nicht darum, Lösungen einfach zu kopieren. Wir wollen schauen, welche Ideen zu Malente passen und sich auf unsere örtlichen Verhältnisse übertragen lassen.

13. Mängel einfach melden

Schlagloch, defekte Laterne oder unklare Beschilderung entdeckt?
Ein einfacher und barrierearmer digitaler Mängelmelder könnte es Bürger*innen erleichtern, solche Probleme direkt an die Gemeinde weiterzugeben.
So werden kleine Probleme im Alltag schnell sichtbar und können gezielt bearbeitet werden. Bad Bramstedt und Eutin zeigen bereits, wie solche Angebote funktionieren können.

14. Skizze zu kurzfristigen Maßnahmen

