



► **Nr. VO/2017/05134**
öffentlich

Lübeck, 04.07.2017

Bericht

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Nils Weiland (E-Mail: nils.weiland@luebeck.de Telefon: 122-6603)

Anpassung der Radverkehrsführung im Mönkhofer Weg (5.610)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
12.07.2017	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
17.07.2017	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

1. Fahrbahninstandsetzung im Mönkhofer Weg
2. Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen in Verbindung mit den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:

Polizeidirektion Lübeck
5.660 Stadtgrün und Verkehr

Ergebnis:

Von den aufgeführten Bereichen und Institutionen ist zugearbeitet und der Bericht inhaltlich abgestimmt worden.

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:

- Ja
 Nein

Begründung:

Eine Beteiligung zu den Grundsätzen der Radverkehrsführung erfolgt im Rahmen des Runden Tisches Radverkehr, an dem Vertreter des Stadtschülerparlaments sowie der AStAs der Universität zu Lübeck und der Fachhochschule Lübeck teilnehmen.

Die Maßnahme ist:

- neu
 freiwillig
 vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

- Nein
 Ja (Anlage 1)

Bericht:

Im Sommer 2017 wird die Fahrbahn des Mönkhofer Weges erneuert. In diesem Zuge wird die Radverkehrsführung folgendermaßen angepasst werden (Straßenraumaufteilung jeweils von West nach Ost):

Abschnitt Kahlhorststraße bis Rilkeweg (ca. 560 m)**Bestehende Straßenraumaufteilung**

2,00 m Gehweg, 2,00 m Baum-/Parkstreifen, 1,50 m Radfahrstreifen, 6,00 m Restfahrbahn (mit Mittelmarkierung), 1,50 m Radfahrstreifen

Zukünftige Straßenraumaufteilung

2,00 m Gehweg, 2,00 m Baum-/Parkstreifen, 0,50 m Sicherheitstrennstreifen, 1,50 m Schutzstreifen, 5,50 m Restfahrbahnbreite (ohne Mittelmarkierung), 1,50 m Schutzstreifen

Begründung

Die bestehende Straßenraumaufteilung entspricht nicht mehr den Regelwerken (1,85 m Mindestbreite von Radfahrstreifen). Daher sind zukünftig Schutzstreifen vorgesehen (Mindestbreite 1,25 m, Regelbreite 1,50 m).

In Fahrtrichtung Süden wird der Radverkehr bisher im Türöffnungsbereich der parkenden Kfz geführt, so dass hier die Gefahr schwerer Unfälle besteht. Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sehen neben Längsparkständen einen mindestens 50 cm breiten Sicherheitstrennstreifen vor.

Für die Schutzstreifen wird die Regelbreite von 1,50 m vorgesehen. Studien zeigen, dass der Kfz-Verkehr sich beim Überholen von Radfahrenden i. d. R. an der Schutzstreifen-Markierung orientiert und mit unzureichendem Abstand überholt. Bei sehr schmalen Schutzstreifen wird daher die Gefahr gesehen, dass Radfahrende verstärkt den Gehweg nutzen oder Wege nicht mehr mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.

Die Restfahrbahnbreite von 5,50 m ist gemäß der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen ausreichend für den Begegnungsfall Pkw - Lkw bzw. Pkw - Bus. Die Schutzstreifen müssen somit nur im Ausnahmefall überfahren werden (Anl. 3 Abs. 8 zu § 42 Abs. 2 StVO).

Für den Linienbusverkehr ergeben sich unter Berücksichtigung des Mindestüberholabstands von 1,50 m keine Nachteile gegenüber dem Bestand.

Hinweis: Die tageszeitlich begrenzte Einführung von Tempo 30 im Bereich der GGS St Jürgen wird unabhängig von der Anpassung der Radverkehrsführung geprüft.

Abschnitt Rilkeweg bis Stadtweide (ca. 490 m)

Auf diesem Abschnitt erfolgt vorerst keine Anpassung der bestehenden Straßenraumaufteilung. Es entfällt lediglich die Mittelmarkierung. Zuerst sollen die Verkehrsverhältnisse auf den beiden anderen Abschnitten nach den dort vorgesehenen Anpassungen beobachtet werden.

Abschnitt Stadtweide bis Edisonstraße (ca. 170 m)**Bestehende Straßenraumaufteilung**

2,00 m Gehweg, 5,50 m Restfahrbahn (Tempo 50), 1,50 m Schutzstreifen, 2,00 m Gehweg
kein Schutzstreifen in Fahrtrichtung Süden!

Zukünftige Straßenraumaufteilung

2,00 m Gehweg, 7,00 m Fahrbahn (Tempo 30), 2,00 m Gehweg

Begründung

Schutzstreifen o. ä. können bei der vorhandenen Fahrbahnbreite nicht regelkonform umgesetzt werden. Um eine für den Radverkehr verträgliche Verkehrssituation sicherzustellen, bleibt daher die Möglichkeit,

- a) das Kfz-Verkehrsaufkommen auf max. 400 Kfz/h zu senken¹ oder
- b) die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf max. 30 km/h abzusenken,

so dass der Straßenabschnitt dann im (oder zumindest am Rande des) ERA-Belastungsbereiches I liegt.

Die Absenkung der Kfz-Verkehrsaufkommen z. B. durch Einrichtung einer Busschleuse sollte nur auf Grundlage eines Verkehrskonzeptes erfolgen. Ein solches liegt zurzeit nicht vor. Daher wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h abgesenkt.

Anmerkung zum Busverkehr

Die Stadtverkehr Lübeck GmbH lehnt „die Einrichtung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im Abschnitt zwischen Stadtweide und Schrankenanlage (...) entschieden ab“. Aus Studien ergibt sich bei der Einführung von Tempo 30 ein Fahrzeitverlust von durchschnittlich etwa 2 Sekunden pro 100 m. Der Abschnitt zwischen Stadtweide und Schrankenanlage zur Maria-Goeppert-Straße (s.u.) ist 590 m lang. Der zu erwartende Reisezeitverlust kann daher auf etwa 12 Sekunden geschätzt werden. Dies wird als vertretbar für die Herstellung einer ERA-konformen Radverkehrsführung angesehen.

Zur Überprüfung der Reisezeitverluste sieht die Abteilung Verkehrsplanung einen Vorher-Nachher-Vergleich der Reisezeiten der Linienbusse vor.

Abschnitt zwischen Edisonstraße und Schrankenanlage zur Maria-Goeppert-Straße (ca. 420 m)

Im Bereich der Fachhochschule und des Uniklinikums wird der Radverkehr zukünftig ebenfalls bei Tempo 30 im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr geführt werden. Das Kfz-Verkehrsaufkommen ist geringer als auf dem vorgenannten Abschnitt. Die zahlreichen und vielfältigen Wegebeziehungen des Fuß- und Radverkehrs auf diesem Abschnitt rechtfertigen aus Sicht der beteiligten Behörden eine Fortführung der Tempo-30-Regelung.

Anlagen :

Anlage 1 – Radverkehrsführung Mönkhofer Weg

Senatorin Joanna Glogau

¹ Auf diesem Abschnitt wurden am 3. November 2016 in der Spitzenstunde 805 Kfz ermittelt.