

► Nr. VO/2020/09547
öffentlich

Lübeck, 17.11.2020

Antrag eines Ausschuss-Mitgliedes

Verantwortliche Bereiche:
Geschäftsstelle der Fraktion BÜ90 DIE GRÜNEN

Bearbeitung: Tim-Alexander Reclam (E-Mail: tim-alexander.reclam@luebeck.de Telefon: 122-1041)

AM Arne-Matz-Ramcke (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Prüfung der ADFC-Vorschläge für Fahrradstraßen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
07.12.2020	Bauausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Die Verwaltung wird beauftragt, die in der Anlage genannten Vorschläge für die Einrichtung von Fahrradstraßen in Lübeck zu prüfen und eine Einschätzung dazu zu geben. Diese ist dem Bauausschuss schriftlich bis spätestens März 2021 vorzulegen.

Begründung:

Erfolgt mündlich.

Anlagen:

ADFC Vorschläge fuer Fahrradstraßen.pdf

Ausschussmitglied

Radstrategie Schleswig-Holstein im Landtag beschlossen – ADFC Lübeck schlägt Einrichtung weiterer Fahrradstraßen vor

Am 24. September 2020 wurde vom Landtag mit großer Mehrheit die [Radstrategie Schleswig-Holstein 2030](#) beschlossen. An der Erstellung dieser Strategie war der ADFC-Landesverband maßgeblich beteiligt. Grundlegende Ziele dieser Strategie sind die Steigerung des Radverkehrsanteils im Land von aktuell 13% aller Wege auf 30% im Jahr 2030, die Senkung der Unfallrate von Radfahrenden auf den zweitniedrigsten Wert aller Bundesländer, und der Aufstieg Schleswig-Holsteins in die Liga der drei erfolgreichsten Bundesländer im Radtourismus. Diese Ziele können nur erreicht werden, wenn die Bedingungen für das Radfahren bedeutend verbessert werden. Das erfordert eine Vielzahl unterschiedlicher Maßnahmen.

Als einen Teil dieser Maßnahmen betrachtet der ADFC-Landesverband die Einrichtung von 100 neuen Fahrradstraßen im Land. Fahrradstraßen sind nach StVO Straßen, in denen Radfahrende gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern Vorrang genießen. Die Geschwindigkeit ist auf maximal 30 km/h begrenzt; Kraftfahrzeuge dürfen sie nur im ausgeschilderten Rahmen benutzen; der Radverkehrsanteil sollte nach Einrichtung der Fahrradstraße höher liegen als der Kfz-Anteil. Gegenüber anderen Radverkehrsführungen weisen Fahrradstraßen einige Vorteile auf: Nach dem [Fahrrad-Monitor](#) des Bundesverkehrsministeriums werden sie von Radfahrenden sehr gut akzeptiert: 41% aller Benutzer bevorzugen sie gegenüber anderen Radwegen, weitere 50% schätzen sie als gleichwertig ein, nur 9% bevorzugen andere Formen der Radverkehrsführung. Ihre Einrichtung erfordert keinen großen Planungsaufwand und, sofern der vorhandene Belag geeignet ist, auch keine größeren Baumaßnahmen, da sie in erster Linie vorhandene Verkehrsflächen lediglich umwidmen. Gegenüber einem regelkonformen Ausbau von Radwegen entlang stark befahrener Straßen ist die Ausweisung von Fahrradstraßen viel schneller zu realisieren, weit kostengünstiger, und auch deutlich konfliktärmer. In der Landeshauptstadt Kiel sind aktuell 23 Fahrradstraßen ausgewiesen, in Lübeck bestehen bislang nur zwei Fahrradstraßen in der östlichen Altstadt und in der Dorfstraße.

Der Landesverband des ADFC hat deshalb seine kommunalen Gliederungen aufgefordert, Vorschläge für mögliche Fahrradstraßen auf der Plattform [„Verkehrswende selber machen“](#) einzureichen. Der Kreisverband Lübeck ist dieser Aufforderung gefolgt und hat insgesamt 11 mögliche Verläufe für die Hansestadt Lübeck dargestellt. Ein Teil dieser Vorschläge entspricht Plänen aus dem Programm „Fahrradfreundliches Lübeck“ aus dem Jahr 2013, einige Vorschläge sind neu.

Die vorgeschlagenen Routen im Einzelnen:

1. Lindenstraße – Hanseplatz – Pommersche Straße – Märkische Straße (1,5 km)
Teil einer möglichen Verbindung vom Stadtzentrum über St.Lorenz-Süd und Buntekuh nach Moisling mit Umfahrung der beengten und verkehrsreichen Straßen Moislinger Allee und Hansestraße.
2. Eschenburgstraße (800 m)
Verlängerung des neuen Radwegs entlang der Travemünder Allee. Attraktive Verbindung vom Zentrum nach Karlshof, Israelsdorf, und Gothmund, außerdem ruhige Alternative zur Travemünder Allee zwischen Zentrum und Herrentunnel.
3. Bergenstraße (390 m)
Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Buntekuh mit Vermeidung des unfallträchtigen Ziegeltellers, auch wichtige Schulroute.
4. Brockesstraße (620 m)
Anbindung von Vorwerk, den beruflichen Schulen, und dem Gewerbegebiet und den Sportanlagen um die Lohmühle nach St. Lorenz Nord und weiter zum zukünftigen Radschnellweg.

5. Charlottenstraße – Umlandstraße – Bernd-Notke-Straße (1,2 km)
Teil einer Verbindung vom Kanaluferweg und vom Gewerbegebiet Genin zur Wakenitzbrücke und zu den Stadtteilen Marli, Eichholz, und Schlutup.
6. Moltkeplatz – von-Morgen-Straße – Elise-Bartels-Straße (370 m)
Ruhige Alternative zur Walderseestraße auf dem Weg vom Zentrum nach Marli in Verbindung mit dem Grünzug entlang der Max-Wartemann-Straße.
7. Wakenitzstraße – Hohelandstraße (910 m)
Alternative zur Hüntertorallee auf dem Weg von der östlichen Altstadt und St. Jürgen-Nord zur Ratzeburger Allee.
8. Kastanienallee – Adalbert-Stifter-Straße – Sudetenstraße (1,1 km)
Verbindung von der Ratzeburger Allee (zukünftiger Radschnellweg) zum Mönkhofer Weg (Hochschulen) und zur Dorfstraße (Hochschulstadtteil).
9. Gärtnergasse (1,3 km)
Ruhige Quartierzufahrt mit bereits aktuell hoher Fahrradnutzung.
10. Hudestraße – Rehsprung (1,4 km)
Verbindung von Dummerdorf ins Zentrum von Kücknitz, auch Schulroute.
11. Rose (760 m)
Verbindung in Travemünde von der Vorderreihe zu den Wohngebieten im Norden.

Flankierende Maßnahmen

Begrenzungen der Kfz-Verkehrsmenge können erforderlich werden; dafür eignen sich in allen empfohlenen Fällen z.B. Einbahnstraßenregelungen mit alternierender Richtung oder Durchfahrtsperren für den Kfz-Verkehr. In Einzelfällen können Beschränkungen für das Kfz-Parken notwendig sein. Zur Steigerung der Attraktivität empfiehlt der ADFC, an Einmündungen reiner Erschließungsstraßen der Fahrradstraße Vorfahrt zu gewähren.