



**Bericht
-öffentlich-**

Verantwortliche Bereiche:
3.390 - Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz

Bearbeitung: Elke Kruse (E-Mail: elke.kruse@luebeck.de Telefon: 122-3942)

Lübeck sorgt vor: Wassersensible, fahrradfreundliche und barrierefreie Straßenraumgestaltung am Ost- und Westpreußenring in Küchnitz

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
25.04.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Kenntnisnahme
10.05.2022	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
16.05.2022	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
17.05.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
19.05.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Im September 2020 hat die Lübecker Bürgerschaft das **Klimaanpassungskonzept (VO/2020/09071)** beschlossen. Das Konzept hat zum Ziel, die Stadt robuster gegenüber den unvermeidbaren Klimafolgen zu gestalten, vor allem hinsichtlich vermehrter Starkregenereignisse, Hochwasserereignisse sowie längerer und häufigerer Hitzeperioden im Sommer. Im Sinne eines vorsorgenden Ansatzes sollen zukünftige Schäden minimiert und die hohe Lebensqualität in Lübeck erhalten werden. Das Anpassungskonzept besteht aus insgesamt 21 Maßnahmen. Die Maßnahme M19 „Wassersensible Straßenräume gestalten“ ist eine davon. Grundgedanke ist, das anfallende Regenwasser ortsnah zu versickern, zu verdunsten, temporär zu speichern und ggf. zu nutzen sowie gedrosselt abzuleiten anstatt es – wie traditionell üblich – möglichst schnell über die Kanalisation abzuleiten. Dieser Ansatz trägt sowohl zur Überflutungsvorsorge bei Starkregen, zur Verbesserung des lokalen Wasserhaushalts sowie der Aufenthaltsqualität des Straßenraumes bei, insbesondere an heißen Sommertagen. So können auch die gesetzlichen Aufträge und Vorgaben für die Stadtverwaltung zur Klimaanpassung erfüllt werden, insbesondere das DWA-Arbeitsblatt A 102 (Teil 2), die wasserrechtlichen Anforderungen zum Umgang mit Regenwasser in Schleswig-Holstein (A-RW 1) und die Umsetzung der europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL 2000/60/EG).

Sieben Jahre zuvor, im Jahr 2013, wurde dem Bauausschuss der umfassende Bericht zum „**Verkehrskonzept fahrradfreundliches Lübeck**“ vorgestellt. Der Bericht enthielt eine Auflistung kurz- und mittelfristig umzusetzender Maßnahmen zur Verbesserung der Belange für den Radverkehr in Lübeck, u.a. bei den bestehenden Zweirichtungsradwegen. Hier sollte in vielen Fällen nur eine Deckensanierung erfolgen. Neuere Erkenntnisse der letzten Jahre

belegen jedoch eine erhöhte Unfallgefährdung auf diesen Radwegen. Ziel ist deshalb, dass überall dort, wo es möglich ist, Zweirichtungsradwege nur noch in eine Richtung befahren werden, um die Verkehrssicherheit für Radfahrende zu erhöhen. In Folge dessen ist in den allermeisten Fällen eine Umplanung des gesamten Straßenraumes notwendig, da auf der gegenüberliegenden Straßenseite bislang keine Radverkehrsanlage vorhanden ist und diese nun hergestellt werden muss.

Bericht:

Um bei dieser Umplanung möglichst auch die Belange anderer Fachbereiche von Beginn an zu integrieren, fanden im letzten Jahr auf Initiative der Klimaleitstelle zahlreiche Gespräche zwischen Stadtgrün und Verkehr, Stadtplanung und Bauordnung, UNV sowie den Entsorgungsbetrieben Lübeck statt. Ziel ist, ab Herbst 2022 die fahrradfreundliche Gestaltung Lübecks mit der Umsetzung der Klimaanpassung zu verknüpfen, im Rahmen eines Pilotprojektes zu testen und anschließend zu evaluieren. Gemeinsam wählten die beteiligten Bereiche anhand unterschiedlicher Kriterien den **Ost- und Westpreußenring in Kücknitz** als einen geeigneten Straßenraum aus, in dem **folgende Rahmenbedingungen vorzufinden sind:**

- geplante Umgestaltung des gesamten Straßenraumes für den Umbau der Zweirichtungsradwege
- geplanter barrierefreier Umbau von Bushaltestellen und Fußverkehrsanlagen entsprechend des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen (2002) und zur Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
- großflächig überflutungsgefährdeter Bereich gemäß Hinweiskarte Starkregen (Stand Juni 2020)
- überlastetes Einzugsgebiet der Mischwasserkanalisation, aus dem bei stärkeren Regeneignissen ungeklärtes Mischwasser in den Voßgraben einleitet wird und dies zu einer deutlichen Gewässerbelastung führt
- gute bis sehr gute Versickerungsfähigkeit des Untergrundes

Folgende Ziele sollen vor Ort im Rahmen der Umgestaltung erreicht werden:

- attraktivere und sichere Gestaltung der Rad- und Fußwege
- barrierefreie Gestaltung der Fußwege, Übergänge und Bushaltestellen
- Verkleinerung der Fahrbahnquerschnitte und Herstellung neuer Deckenaufbauten – wo möglich und umsetzbar
 - zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit und des Lärmaufkommens
 - zur stärkeren Durchgrünung des Straßenraumes
- Abkopplung von versiegelten Flächen im Straßenraum von der Mischkanalisation zur gezielten Versickerung, temporären Rückhaltung und Verdunstung des Niederschlagswassers durch den Einsatz bspw. von begrünten Mulden, Tiefbeeten, Baumrigolen, Sickerschächten, wasserdurchlässigen Straßenbelägen und Notwasserwegen
- Einbeziehen von Anlieger:innen (Private, Wohnungsbauunternehmen) zur Stärkung der Überflutungsvorsorge im Quartier
- attraktivere Gestaltung des Straßenraumes durch mehr Grünelemente und damit Steigerung der Aufenthaltsqualität und Verbesserung des Mikroklimas

Darüber hinaus plant die Klimaleitstelle im Herbst 2022 in Zusammenarbeit mit den beteiligten Bereichen, die Anwohnenden im Rahmen einer Bürgerinformation / Bürgerbeteiligung vorab über die Hintergründe des geplanten Pilotprojektes zu informieren. Es soll zudem auf die Notwendigkeit zur Überflutungsvorsorge auf den Privatgrundstücken hingewiesen und geeignete Maßnahmen am Gebäude und Grundstück vorgestellt werden. Darüber hinaus werden Lichtraumprofile und mögliche Straßenquerschnitte nach aktuellen Richtlinien mit

den Kücknitzer Anwohner:innen diskutiert. Eine weitere Beteiligung soll im Frühjahr 2023 erfolgen, damit die Fördermittel des Landes Schleswig-Holstein zum Neubau von Fuß- und Radinfrastruktur und zum barrierefreien Umbau von Bushaltestellen fristgerecht zum 01.05.2023 beantragt werden können.

Für die wissenschaftliche Begleitung und Evaluierung des Pilotprojektes wird die Hansestadt Lübeck unter Vorbehalt der formellen Zusage durch den Fördermittelgeber im Juni 2022 in die 2. Phase des BMBF-Projektes „BlueGreenStreets – Multifunktionale Straßenräume für mehr Klimaschutz und Klimaanpassung“ als Praxispartner in die Umsetzungs- und Verstetigungsphase einsteigen. Das Projekt wird von der HafenCity Universität Hamburg koordiniert und ist Teil der BMBF-Initiative „Res:Z - Ressourceneffiziente Stadtquartiere“. Die wissenschaftliche Begleitung und Evaluierung ist für die Hansestadt kostenfrei.

Weitere Informationen zum Forschungsprojekt sind finden unter:

- https://ressourceneffiziente-stadtquartiere.de/?page_id=204&lang=de
- <https://www.hcu-hamburg.de/research/forschungsgruppen/reap/reap-projekte/blue-greenstreets/>

Ausführlichere Informationen zum Lübecker Pilotprojekt befinden sich im beiliegenden Bericht.

Zusammenfassend verfolgt das Pilotprojekt „Wassersensible, fahrradfreundliche und barrierefreie Straßenraumgestaltung am Ost- und Westpreußenring in Kücknitz“ einen integrativen und innovativen Ansatz, der von der Klimaleitstelle, der Abteilung Urbane Mobilität des Bereiches Stadtgrün und Verkehr, der Unteren Wasserbehörde und den Entsorgungsbetrieben initiiert wird. Hier können gleichzeitig sowohl Verkehrssicherheitsbelange als auch Ziele der Klimaanpassung miteinander vereint und gemeinsam umgesetzt werden. Dieses Projekt bietet damit die Chance, als Pilotprojekt für alle künftigen Baumaßnahmen im öffentlichen Raum zu dienen.

Die Planung des Projektes erfolgt federführend von der Abteilung Urbane Mobilität. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr wird daher entsprechende Haushaltsmittel für die Haushaltsjahre 2023 ff. beantragen.

Anlagen:

Senator Ludger Hinsen

Senatorin Joanna Hagen



Lübeck sorgt vor:

**Wassersensible, fahrradfreundliche und barrierefreie Straßenraumgestaltung
am Ost- und Westpreußenring in Kücknitz**

Kooperationsprojekt von:

Hansestadt Lübeck
Fachbereich 3 - Umwelt, Sicherheit und Ordnung
3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz
Kronsfordter Allee 2-6 | 23560 Lübeck
klimaleitstelle@luebeck.de

Fachbereich 5 - Planen und Bauen
5.610 Stadtplanung und Bauordnung
Mühlendamm 10-12 | 23552 Lübeck
5.660.2 Bereich Stadtgrün und Verkehr
Großer Bauhof 14 | 23552 Lübeck
stadtgruen.verkehr@luebeck.de

Entsorgungsbetriebe Lübeck
Planung Neubau
Malmöstraße 22 | 23560 Lübeck
entsorgungsbetriebe@ebhl.de



1. Einleitung

Im September 2020 hat die Lübecker Bürgerschaft das Klimaanpassungskonzept (VO/2020/09071) beschlossen. Das Konzept hat zum Ziel, die Stadt robuster gegenüber den unvermeidbaren Klimafolgen zu gestalten, vor allem hinsichtlich vermehrter Starkregenereignisse sowie längerer und häufigerer Hitzeperioden im Sommer. Im Sinne eines vorsorgenden Ansatzes sollen Schäden minimiert und die hohe Lebensqualität in Lübeck erhalten werden.

Das Anpassungskonzept besteht aus insgesamt 21 Maßnahmen. Die Maßnahme M19 „Wassersensible Straßenräume gestalten“ ist eine davon. Grundgedanke ist, das anfallende Regenwasser ortsnah zu versickern, zu verdunsten, temporär zu speichern und ggf. zu nutzen sowie gedrosselt abzuleiten anstatt es – wie traditionell üblich – möglichst schnell über die Kanalisation abzuleiten. Dieser Ansatz trägt sowohl zur Überflutungsvorsorge bei Starkregen, zum Gewässerschutz und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität des Straßenraumes bei, insbesondere an heißen Sommertagen. So können die gesetzlichen Aufträge und Vorgaben der unterschiedlichen Abteilungen zur Klimaanpassung erfüllt werden, insbesondere das DWA-Arbeitsblatt A102 (Teil 2), die wasserrechtlichen Anforderungen zum Umgang mit Regenwasser in Schleswig-Holstein (A-RW 1) und die Umsetzung der europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL 2000/60/EG).

Dieser Ansatz soll ab Herbst 2022 im Rahmen eines Pilotprojektes getestet und evaluiert werden. Dazu wurde bereichsübergreifend der Ost- und Westpreußenring ausgewählt, um hier die wassersensible Gestaltung mit den Anforderungen an eine sichere und attraktive Fahrradinfrastruktur sowie an barrierefreie Fußgängeranlagen zu verknüpfen. Die Hansestadt Lübeck beabsichtigt bereits seit 2014, die Radverkehrsführung im Stadtteil Kücknitz sicherer zu gestalten. Die ordnungsrechtlichen Bemühungen, die separaten Zweirichtungsradwege verkehrsrechtlich aufzuheben, scheiterten jedoch seither. Denn allein mit Verkehrsbeschilderung und Bodenmarkierungen entstehen keine sicheren Radwege.

Im Kücknitzer Ost- und Westpreußenring gibt es überwiegend straßenbegleitende, separate Radwege, die für den radelnden Gegenverkehr freigeben sind. Diese zeigen nicht nur gravierende bauliche Mängel, sondern sind zudem straßenrechtlich nicht zugelassen. So passieren immer wieder Unfälle und Konflikte beim Ein- und Abbiegen an Einmündungen sowie an parkenden Fahrzeugen. Welche Form der Radwegeführung zukünftig umgesetzt wird, wird in einem zielorientierten Verkehrsplanungsprozess mit Öffentlichkeitsbeteiligung herausgearbeitet. Zentraler Punkt ist dabei, die Flächen neu aufzuteilen und sie somit fahrradfreundlich, barrierefrei und wassersensibel zu gestalten.

Im Folgenden wird zunächst unter Punkt 2 das Vorgehen beschrieben. Punkt 3 stellt die Bestandssituation am Ost- und Westpreußenring sowie die derzeitigen Probleme dar. Anschließend werden die Ziele des Pilotprojektes benannt, die durch die umfassende Neugestaltung erreicht werden sollen. Eine Charakterisierung der Straßen im derzeitigen Bestand folgt unter Punkt 4. Punkt 5 beschreibt die geplante Durchführung der Baumaßnahme, inkl. der Kostenaufschlüsselung. Der dazugehörige Zeitplan ist im Anhang zu finden.

2. Vorgehen

Gemeinsam haben die Bereiche UNV, Stadtgrün und Verkehr, Stadtplanung und Bauordnung sowie EBL anhand von verschiedenen Kriterien den Ost- und Westpreußenring in Kücknitz als einen geeigneten Straßenraum ausgewählt:

- geplanter Vollausbau des Straßenraumes infolge gravierender baulicher Mängel und Mängel aus Sicht der Verkehrssicherheit
- großflächig überflutungsgefährdeter Bereich gemäß Hinweiskarte Starkregen (Stand Juni 2020)
- überlastetes Einzugsgebiet der Mischwasserkanalisation, aus dem bei stärkeren Regenereignissen ungeklärtes Mischwasser in den Voßgraben eingeleitet wird und dies zu einer deutlichen Gewässerbelastung führt
- gute bis sehr gute Versickerungsfähigkeit des Untergrundes.

3. Die städte- und straßenbauliche sowie verkehrliche Situation am Ost- und Westpreußenring in Kücknitz

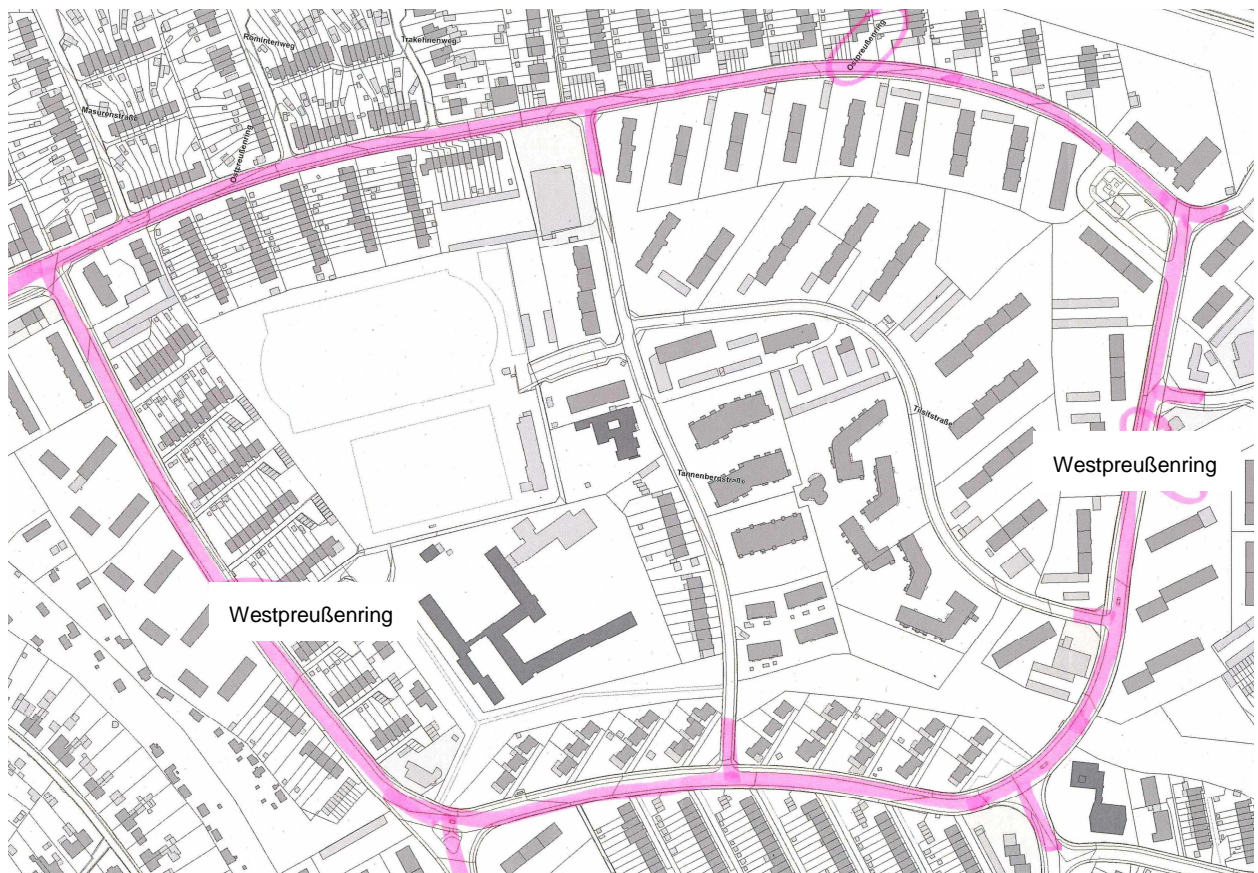


Abb. 2: betroffene Straßen im Katasterplan (GIS der HL)

Der geschlossene, ringförmige Straßenzug Ost- und Westpreußenring ist in den 1950er Jahren als Quartierszentrum im Stadtteil Kücknitz entstanden. Am Innenrand verläuft durchgängig ein asphaltierter Zweirichtungsradweg von 2,50 m bis 3,00 m Breite, der an allen Einmündungen und Grundstückszufahrten baulich unterbrochen ist, womit irrtümlich eine nachgeordnete Rolle bzw. Wartepflicht des innerörtlich Radfahrenden angezeigt wird. Hier entstehen immer wieder Konflikte.

Eine überbreite Fahrbahn von bis zu 9,00 m Breite bietet dem ruhenden Verkehr viel Raum und Bequemlichkeit. Privater, grundstückseitiger Parkraum wird oft nachgeordnet genutzt. Die schadhafte, unebenen Asphaltbänder der Fahrbahn und des Radweges sowie begleitende Gehwege mit Betonplattenbelag prägen seit vielen Jahren das Ortsbild. Fußgänger:innen mit und ohne Kinderwagen oder Rollatoren, Mobilitätseingeschränkte im Rollstuhl, Radfahrende oder das Rad Schiebende queren auf ganzer Länge ungesichert die Straßen, auch an viel zu schmal angelegten Mittelinseln. Der dauerhaft präsente Fahrzeugpool sowie die schadhafte und von Flickstellen gekennzeichneten Nutzflächen lassen den öffentlichen Raum veröden.



Abb. 3: IST-Zustand Knoten mit Ost- und Westpreußenring – Asphalt auf allen Anlagen bis 28 m Gesamtbreite (Foto: K. Uhlemann 2021)

Folgende verkehrstechnische Probleme sind derzeit präsent:

- Verkehrsunfälle mit Radfahrenden, insbesondere an Einmündungen und Überfahrten (Kreuzen, Einbiegen)
- Fußgängerunfälle an Überquerungen (fehlende Sicht aufgrund des ruhenden Verkehrs)
- höhere Geschwindigkeiten als 50 km/h
- nur eingeschränktes Begegnen von Bussen möglich wegen beidseitigem Längsparken
- Parken unter unzulässigem Mitbenutzen von Geh- und Radwegen
- Bagatellunfälle im ruhenden Verkehr

Bislang werden die Straßen in erster Linie als Orte des Transits gesehen: Das möglichst schnelle Vorankommen steht im Mittelpunkt. Flächenverteilung und Rechtsvorgaben zur Benutzung des Straßenraums orientierten sich am Autoverkehr. Auch das Fahrradfahren oder das Warten auf den Bus empfinden viele Menschen als unangenehm.

Weitere Probleme am Ost- und Westpreußenring:

- **Überlastung der Mischkanalisation**

Aktuell wird der gesamte im Straßenraum auf befestigten Flächen anfallende Regenabfluss den Straßenabläufen zugeleitet und in die bestehende Mischwasserkanalisation im Kücknitzer Gebiet eingeleitet. Der gesammelte Regenabfluss wird zusammen mit Schmutzwasser unter hohem Energieaufwand über Pumpwerke und Druckrohrleitungen dem Zentralklärwerk zugeführt und dort behandelt. Bei stärkeren Regenereignissen ist die Mischwasserkanalisation jedoch überlastet. Dies führt dazu, dass das mit Niederschlagswasser verdünnte Schmutzwasser an sogenannten Regenüberläufen ungeklärt in angrenzende Gewässer eingeleitet wird, um das Kanalnetz hydraulisch zu entlasten. Im Einzugsgebiet Kücknitz betrifft dies den Kücknitzer Vossgraben, der ein sehr sensibles Gewässer 2. Ordnung ist.

- **Überflutungsgefährdung bei Starkregen**

Wie in der Hinweiskarte Starkregen der Hansestadt Lübeck erkennbar ist, können in Folge eines extremen Starkregens aufgrund der Topographie sowohl Bereiche im Ost- und Westpreußenring sowie Bereiche der angrenzenden Bebauung kurzzeitig überflutet werden. Straßenabschnitte werden unpassierbar und es können Schäden im öffentlichen Raum sowie an und in den betroffenen Gebäuden entstehen.

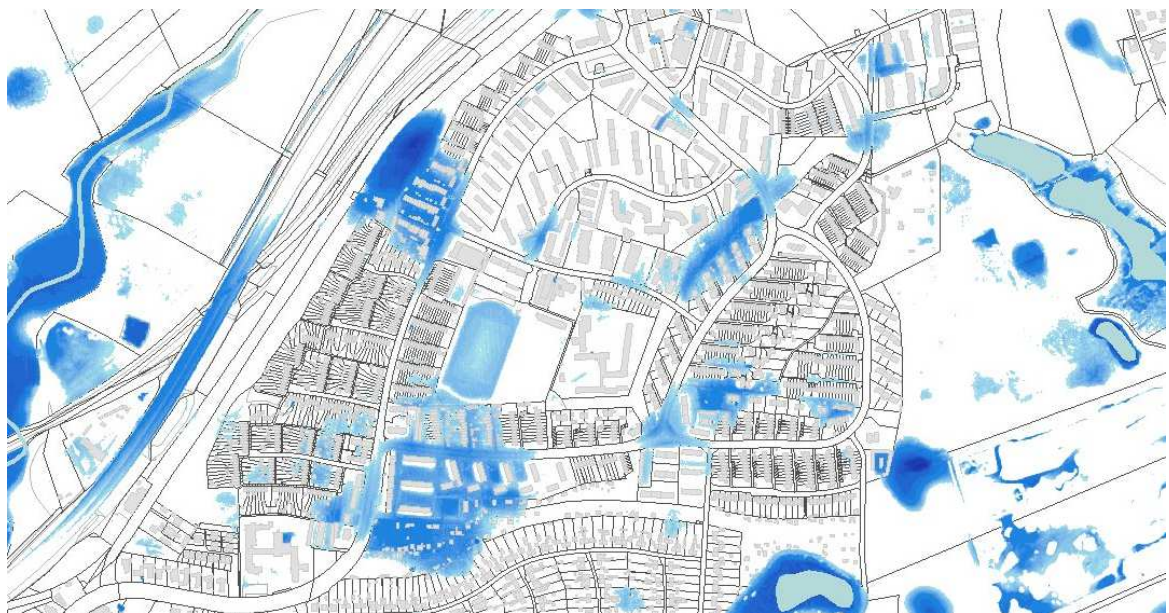


Abb. 4: Ausschnitt aus der Hinweiskarte Starkregen der Hansestadt Lübeck, ohne Maßstab (UNV, Stand: 2020)

- **Hitzebelastung an heißen Sommertagen**

In den Sommermonaten heizen sich die versiegelten Flächen im Straßenraum tagsüber auf und geben nachts die Wärme nur sehr langsam wieder ab. Dies führt zu einer bioklimatischen Belastung der Anwohnenden, insbesondere von hitzegefährdeten Risikogruppen. Hierzu zählen u.a. ältere und kranke Menschen sowie Kleinkinder. *(Für weitere Informationen siehe:*

<https://www.luebeck.de/de/stadtentwicklung/klimaschutz/hitzeportal/hitzegefaehrdete-risikogruppen.html>).

Ein wesentlicher Baustein zur Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität ist die Reduzierung von Lärm und Abgasen auf Gemeinde- und Quartiersstraßen. Es wird immer deutlicher, dass die zunehmenden Mobilitätsbedürfnisse einer wachsenden Anzahl von Bewohnerinnen und Bewohnern nicht durch noch mehr Autoverkehr erfüllt werden können. Zudem muss die Überflutungsgefährdung bei Starkregen reduziert sowie die Entlastung der Mischkanalisation dringend vorangebracht werden.

Diese Ziele verfolgt das Pilotprojekt:

- **attraktivere und sichere Gestaltung der Rad- und Fußwege**

Die bestehende Infrastruktur für aktiv mobile Menschen entspricht nicht den heutigen Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs. Mit Radführungsangeboten, die den Bedürfnissen von Radfahrenden gerecht werden und den aktuellen Erkenntnisstand der Forschung berücksichtigen, lassen sich Gefahren reduzieren und der Radverkehr steigern. Eine bedarfsgerechte und lückenlose Infrastruktur ist Voraussetzung für sicheren Radverkehr – auf Alltags-, Freizeit- und Erledigungswegen.

- **barrierefreie Gestaltung der Fußwege, Übergänge und Bushaltestellen**

Straßenraumgestaltung muss zukunftssicher sein. Das trifft in der älter werdenden Gesellschaft besonders auf die Barrierefreiheit zu. Ausreichend breite, unbeparkte, gut beleuchtete Gehwege, begrünte und möblierte Aufenthaltsbereiche, geeignete Oberflächenbeläge, schwache Längs- und Querneigungen und gute Sichtbeziehungen sind Grundvoraussetzung und Aufgaben in der Zukunftsplanung für Kücknitz. Insbesondere der Umbau zu barrierefreien Bushaltestellen (taktile und kontrastreiche Auffindbarkeit, stufenlose und spaltfreie Übergänge) und barrierefreie, gut wahrnehmbare Überquerungsstellen sind einzuplanen.

- **Reduzierung von Mischwasserüberläufen**

Gemäß dem DWA-Arbeitsblatt A 102 sowie der europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL 2000/60/EG) besteht die dringende Notwendigkeit, die Überlastung der Mischwasserkanalisation zu reduzieren und damit den ökologischen und chemischen Zustand des Voßgrabens zu verbessern. Durch Entsiegelung, örtliche Versickerung und Rückhaltung des Regenabflusses im öffentlichen Raum kann das Abwassersystem wirkungsvoll entlastet und der naturnahe Wasserkreislauf gemäß den wasserrechtlichen Anforderun-

gen zum Umgang mit Regenwasser in Schleswig-Holstein (A-RW 1) gestärkt werden.

- **Verbesserung der Überflutungsvorsorge und temporäre Mitbenutzung von Flächen zur Reduzierung von Schäden im Falle eines Starkregens**

Die geplanten Umbaumaßnahmen in den beiden Straßenräumen sollen die Überflutungsvorsorge in diesem Bereich gezielt voranbringen, auch wenn ein vollständiger Überflutungsschutz aufgrund der Topographie nicht umsetzbar ist. Die verstärkte Entsiegelung und Durchgrünung der Straßen mit Elementen der grünen Infrastruktur vermindern zum einen den anfallenden Regenabfluss. Zum anderen soll durch die Neuplanung im Falle eines Starkregens überschüssiges Wasser systematisch in bestimmten Bereichen temporär zurückgehalten bzw. – wo möglich und sinnvoll – über Notwasserwege schadlos abgeleitet werden. Gleichzeitig sollen die Anwohnenden über die Gefahr einer möglichen Überflutung aufgeklärt, über geeignete Schutz- und Anpassungsmaßnahmen informiert und zur gesetzlich verankerten Eigenvorsorge gemäß Wasserhaushaltsgesetz animiert werden, um Schäden an Gebäuden und Grundstücken zu vermeiden bzw. zu reduzieren.

- **Verbesserung der Hitzevorsorge**

Durch die geplante Straßenraumbegrünung (z.B. in Form von Mulden oder Tiefbeeten und zusätzlich geplanten Straßenbäumen als zentrale Elemente der blau-grünen Infrastruktur) soll die Verdunstungsleistung innerhalb des Straßenraumes erhöht werden. Gleichzeitig wird die zusätzliche Verschattung aufgrund der neuen Straßenbäume ausgleichend auf die Lufttemperatur wirken und für ein angenehmeres Bioklima und eine geringere Belastung insbesondere von hitzegefährdeten Risikogruppen vor Ort sorgen.

- **Lärmminderung**

Wie bereits zu Beginn erläutert, wird der betroffene Straßenraum stark vom Kfz-Verkehr dominiert. Wenn eine verkehrstechnische Überprüfung ergeben sollte, dass auch geringere Querschnitte für die Abwicklung des Verkehrs ausreichen, kann eine Lärmminderung u.a. durch eine Reduzierung der überbreiten Fahrbahn erzielt werden, beispielsweise durch Radfahrstreifen oder Rückbau. Es könnte eine Reduzierung der Immissionen um bis zu 1,5 dB(A) erreicht werden. Die Reduzierung der Fahrbahnbreite kann zusätzlich zu einer Verstetigung und zu einer Verringerung der gefahrenen Geschwindigkeit beitragen, was sich ebenfalls positiv auf das Lärmempfinden auswirken kann und die Verbesserung der Luftqualität. Durch eine optisch ansprechende Gestaltung der gewonnenen Abstandsflächen (z.B. durch Straßenraumbegrünung) kann die subjektiv wahrgenommene Lärmminderung noch verstärkt werden und mitunter über denen der physikalisch messbaren Werte liegen.

- **Stadtwerke und andere Versorgungsträger**

Mit der Stabstelle Verkehrsflussmanagement ist die Hansestadt Lübeck bereits heute sehr gut aufgestellt, was die Abstimmung mit den Versorgungsträgern angeht. Zur Erreichung der zeitlichen Zielvorgaben ist es entscheidend, dass die Versorger ihre Arbeiten rechtzeitig vor den Straßenbauarbeiten abschließen. Auf Basis eines engen Informations-

austausches u.a. zwischen den Stadtwerken / TraveNETZ und dem Bereich Stadtgrün und Verkehr erfolgt daher frühzeitig die Rückkopplung, wann und welche künftigen Investitionen am Kücknitzer Strom-, Gas- und Wassernetz anstehen, die in der Planung berücksichtigt werden. Insbesondere der Breitbandausbau wird auch in Kücknitz eine wichtige Rolle spielen.

4. Charakterisierung des IST-Zustandes der Straßen

Ostpreußenring

Straßentyp	Wohnstraße ES V, Zone 30
Raubbreite	12,00 m (befestigt ohne Grünflächen)
Länge	875 m in Einbahnrichtung mit ca. 100 m Anschlusslänge Nebenstraßen
Verkehrsstärke	1.800 Kfz/Tag, < 400 Kfz/Spitzenstunde, ausschließlich Erschließungsfunktion Ca. 200 Radler/Tag auf Radweg + Fahrbahn, Radwege in Zone 30 rechtlich nicht vorgesehen
Geprägt	Zeilenbebauung bis 3.OG, Einzel- und Reihenhäuser – ausschließlich Wohnen
Nutzung aktuell	keine Geschäfte, kein Gemeinbedarf, kein ÖPNV, hoher Parkdruck einseitig, wenig Aufenthalt
Flächenverteilung	2 x Gehweg je 1,50 m / Radweg Zweirichtungsverkehr 2,50 m / Fahrbahn 6,0 m incl. Längsparken 2,0 m / keine Bepflanzung



Abb. 5 und 6: Derzeit sind die Straßen am Ostpreußenring vor allem durch den ruhenden Verkehr geprägt.
(Fotos: K. Uhlemann 2021)

Westpreußenring

Straßentyp	Sammelstraße ES IV, Tempo 50 km/h, Schulwegbereich Tempo 30 km/h
Raumbreite	16,50 m (befestigt ohne Grünflächen)
Länge	1.375 m mit ca. 180 m Anschlusslänge Nebenstraßen
Verkehrsstärke	1.740 bis 5.000 Kfz/Tag, 245 bis 430 Kfz/Spitzenstunde, 130 bis 360 SV/Tag = 6,3 % bis 7,4 % SV-Anteil (SV = Schwerverkehr) 63 bis 240 Radler/Tag auf Radweg = 3,6 % bis 4,8 %
Geprägt	Zeilenbebauung bis 3.OG, Punkthäuser
Nutzung aktuell	Fußgängerlängsverkehr mit punkt. Querungsmöglichkeiten, überwiegend Wohnen, wenig Geschäfte, wenig Gemeinbedarf, Linienbusverkehr mit 10 Bushaltestellen, Längsparken ein- und zweiseitig, wenig Aufenthaltsqualität
Flächenverteilung	Gehwege 1,80 m bis 2,50 m / Radweg Zweirichtungsverkehr 3,00 m / Fahrbahn 9,0 m incl. Längsparken, keine Bepflanzung



Abb. 7 und 8: Westpreußenring – menschenleer. Stark erneuerungsbedürftige Radwege laden kaum zum Radfahren ein. (Fotos: K. Uhlemann 2021)

5. Durchführung der Baumaßnahme

Beteiligung Dritter

Es ist vorgesehen, die vorbeschriebenen Sicherungsmaßnahmen für den Radverkehr sowie für die ÖPNV-Um- und Neubaumaßnahmen durch das Förderprogramm für den kommunalen Straßenbau in Schleswig-Holstein (GVFG.SH) mit einer Förderquote von bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Aufwendungen als Festbetrag zu unterstützen. Das GVFG-SH-Förderprogramm wird vom Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus in Schleswig-Holstein vom 01.02.2021 jährlich fortgeschrieben und kann – unter Berücksichtigung von zur Verfügung stehender Haushaltsmittel – noch nicht begonnene Maßnahmen auf ihre Förderfähigkeit prüfen und finanziell unterstützen. Zusätzlich können ÖPNV-Maßnahmen über das ÖPNV-Gesetz-SH finanziert werden.

Verfahren

Bei der geplanten Gesamtmaßnahme handelt es sich um eine kommunale Straßenbau- und Radverkehrsanlage, verbunden mit dem Ausbau und Erhalt der kommunalen ÖPNV-Infrastruktur durch den Neu- und Umbau von Bushaltestellen (Vorhabenbündel) in Lübeck. Diese Gesamtmaßnahme ist von der Straßenverkehrsbehörde der Hansestadt Lübeck verkehrsrechtlich anzuordnen.

Zeitplan

Die Hansestadt Lübeck beabsichtigt, die Gesamtbaumaßnahme in drei Bauabschnitten durchzuführen:

- 1. BA:** Westpreußenring: ca. 1.375 m Hauptverkehrsstr. zzgl. ca. 180 m Anbindungen, 6 Bushaltestellen; Bauzeit ca. 26 Monate von ca. 07/2024 - 09/2026
- 2. BA:** Ostpreußenring: ca. 775 m Anliegerstr. zzgl. ca. 100 m Anbindungen
Bauzeit ca. 14 Monate, von ca. 08/2026 - 10/2027
- 3. BA:** Übergang Solmitzstraße: ca. 250 m Hauptverkehrsstr. mit Knoten, ca. 15 m Anbindung, 2 Bushaltestellen, Bauzeit ca. 4 Monate, von ca. 08/2027 - 12/2027

Während der gesamten Planungsphase ist eine intensive Bürger:innenbeteiligung vorgesehen. Ein solcher Prozess führt erfahrungsgemäß zu einer zeitlich längeren Planungsphase. Die Akzeptanz seitens der Anwohnenden für die Umplanung der Straßenräume wird auf diese Weise jedoch deutlich erhöht.

Die Hansestadt Lübeck ist gehalten, Fördermittel zur Planung und Umsetzung einer sicheren und attraktiven Fußwege- und Radverkehrsinfrastruktur sowie zum Umbau von barrierefreien Bushaltestellen zu nutzen. Entsprechend dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein (GVFG.SH) sind die Fristen zweistufiger Verfahren zu beachten (Anmeldung bis Ende Mai und Antrag mit Baufreigabe frühestens im Oktober des jeweiligen Folgejahres).

Es ist beabsichtigt, sowohl die Objektplanungen der Verkehrs- und Entwässerungsanlagen sowie die Freiraumplanung nach der HVA F-StB bzw. HOAI 2021 zu vergeben und dabei die Fristen und (möglicherweise EU-weite) Teilnehmbedingungen zu beachten. Auch die Umsetzung der

Bauabschnitte sind nach den jeweils öffentlichen VOB-Ausschreibungsverfahren durchzuführen. Dabei darf die Vergabe der Bauleistungen in jedem Fall erst dann begonnen bzw. der Zuschlag auf das Angebot der Ausschreibung erteilt werden, wenn die Bewilligungsstelle die Genehmigung erteilt bzw. eine Unbedenklichkeitsbescheinigung für einen zuschussunschädlichen, vorzeitigen Baubeginn ausstellt. Aufgrund der notwendigen Schulwegsicherung sind Straßenbauarbeiten vorzugsweise in den Schulferien durchzuführen und halbseitige Sperrungen der Fahrbahn vorzusehen. Vor Baubeginn der Bauabschnitte wird eine Abstimmung über Verkehrsführung, Umleitung, Sperrung, Beschilderung und Markierung mit der Straßenverkehrsbehörde der Hansestadt Lübeck und der zuständigen Polizeidirektion getroffen. Bauzeitenpläne werden erstellt und – falls notwendig – aktualisiert. Die Bauarbeiten werden unter Anpassung an die Erfordernisse der Verkehrsführung ausgeführt und die Baustelle entsprechend gesichert. Die Zufahrten und Zugänge auf die angrenzenden Grundstücke und Gebäude sind unter zumutbaren Verhältnissen zu gewährleisten. Die erforderlichen Einschränkungen der Verkehrsführung, des Verkehrsflusses, Sperrung etc. werden rechtzeitig bekannt gegeben.

Diese Kosten verursacht das Pilotprojekt

Für die Gesamtmaßnahme Ost- und Westpreußenring wird mit Gesamtkosten in Höhe von ca. 4,3 Mio. € brutto gerechnet. Dabei können Fördermittel in Höhe von ca. 1,8 Mio. € brutto beantragt werden. Die Haushaltsmittel werden im Haushaltsplan der Hansestadt Lübeck angemeldet. Für die noch in diesem Jahr durchzuführenden Vorarbeiten erfolgt die Finanzierung über das Sammelkonto 541001.625 (Gemeindestraßen – Um- und Ausbau von Geh- und Radwegen). Im Rahmen der Haushaltsplanungen des Haushaltsplans 2023 werden alle weiteren Mittel auf einem eigens eingerichteten Produktsachkonto angemeldet.

Die Planungsleistungen für Verkehrsanlagenplanung nach HOAI 2021 sollen an ein externes Ingenieurbüro vergeben werden. Dabei wird in einer ersten Schätzung mit Planungskosten in Höhe von ca. 257.000 EUR gerechnet. Die Bauleistungen werden getrennt nach Bauabschnitten, zuwendungsfähigen Kostenanteilen der Radführungsmaßnahmen und Maßnahmen für barrierefreien Fußverkehr, der zuwendungsfähigen Bushaltestellen, der (möglicherweise) zuwendungsfähigen Kostenanteile von BlueGreenStreets-Elementen der blaugrünen Infrastruktur sowie nicht zuwendungsfähigen Kostenanteilen für städtische Maßnahmen ermittelt bzw. unterteilt.

Eine zusätzliche indirekte Fördermöglichkeit wird derzeit auf Initiative der EBL und der Unteren Wasserbehörde durch das Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung (MELUND) des Landes Schleswig-Holstein geprüft. Diese Fördermöglichkeit besteht darin, dass die Abwasserabgabe, die die Hansestadt Lübeck jährlich für das Zentralklärwerk in Höhe von 440.000 € an das Land bezahlt, durch das geplante Projekt zeitweise verrechnet werden könnte. Hintergrund ist, dass der Regenabfluss von den Straßen Ost- und Westpreußenring derzeit in einem Mischkanal zusammen mit dem Schmutzwasser der angeschlossenen Haushalte zum Zentralklärwerk geleitet und dort gereinigt wird. Durch die geplante Abkopplung der Straßenflächen vom bestehenden Kanalnetz und der gezielten Versickerung und Verdunstung des Niederschlagswassers vor Ort, wird das Zentralklärwerk entlastet. Demen-

sprechend könnte die Abwasserabgabe auf Antrag der Entsorgungsbetriebe verrechnet und damit die Versickerungsmaßnahmen finanziert werden.

Bearbeitet: Hansestadt Lübeck
5.660.2 Bereich Stadtgrün und Verkehr, Abt. Urbane Mobilitätsprojekte
Großer Bauhof 14, 23552 Lübeck

In Zusammenarbeit mit:
3.390 UNV, Stabstelle Klimaschutz und Klimaanpassung (Klimaleitstelle) sowie
Entsorgungsbetriebe Lübeck / Planung Neubau
(Grundstücksentwässerung/Kataster/Generalplan)

Aufgestellt: Dirk Dreilich, 5.660.2 Abt. Urbane Mobilitätsprojekte, Abteilungsleiter
Kerstin Uhlemann, 5.660.2 Abt. Urbane Mobilitätsprojekte, Planerin u. Projektleiterin
Dr. Elke Kruse, 3.390 UNV, Klimaleitstelle
Holger Stell, Entsorgungsbetriebe Lübeck

Lübeck, 11. April 2022