



► Nr. VO/2022/11235
öffentlich

Lübeck, 14.08.2023

Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

Bearbeitung: Astrid Spiller (E-Mail: astrid.spiller@luebeck.de Telefon: 122-6643)

Konzept "Fahrradfreundliches Lübeck" von 2013 (VO/2013/00307) Sachstand

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
21.08.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
13.09.2023	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
13.09.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
28.09.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

- Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen in der Bürgerschaft am 31.01.2019 (VO/2017/04937) zur Förderung des Radverkehrs in Lübeck:
 - „Bei allen Sanierungs- und Neubaumaßnahmen sind die Planungsrichtlinien des Bundes (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA 2010) **weitgehend** zu berücksichtigen. Dies betrifft etwa die Breiten von Fahrradwegen und verwendeten Belag.
 - Bei Baustellen und Brückeninstandsetzungsmaßnahmen ist der Fahrradverkehr dem Kfz-Verkehr **wo es möglich** ist gleichzustellen. Das heißt: Bei Sperrungen werden Umleitungsempfehlungen ausgeschildert. Wenn der Kfz-Verkehr einen Straßenteil trotz einer Baustelle benutzen darf, muss dies auch **wo es möglich ist** dem Radverkehr ermöglicht werden. Hierauf hat die Stadt bei Verträgen mit Bauunternehmen hinzuwirken.
 - Die Grünphasen für Radfahrer und Kfz-Verkehre sollten in Kreuzungsbereichen zeitlich gleichlaufen. Das bedeutet, dass bei getrennten Radwegen eigene Ampeln für Radfahrer aufgestellt werden.
 - Zur Sicherung des Radverkehrs auf dem Lindenteller prüft die Stadtverwaltung die Aufbringung einer optischen Markierung, insbesondere eines roten Fahrbahnbelags. Zur Entlastung ist zudem der Bau der Stadtgrabenbrücke zu planen.“
- Interfraktioneller Antrag der Fraktionen SPD und Freie Wähler & GAL in der Bürgerschaft am 31.01.2019 (VO/2019/04931) zur Aktualisierung des Konzeptes „Fahrradfreundliches Lübeck“:
 - „Die Planung und Umsetzung eines Fahrradschnellwegs von Bad Schwartau über die Lübecker Altstadt bis zum Hochschulstadtteil ist voranzutreiben.
 - Konkrete Planungen für die fahrradfreundliche Umgestaltung der Ratzeburger Allee im Bereich St.-Jürgen-Ring und UKSH sind in die Wege zu leiten.

- In der Roeckstraße stadtauswärts den Radverkehr vom besonders schadhafte und nur mit erheblichem Aufwand sanierbaren Radweg ist versuchsweise auf die Fahrbahn zu verlagern.“
- Antrag der CDU-Fraktion in der Bürgerschaft am 31.01.2019 (VO/2019/6348):
 - „Es ist darzulegen, wieviel Geld seit 2008 jährlich in die verschiedenen Maßnahmen für den Radverkehr investiert wurde.“
- Antrag der Fraktion DIE LINKE (VO/2019/7068) sowie Ergänzungsantrag der Fraktion Die Unabhängigen (VO/2019/07111) in der Bürgerschaft am 31.01.2019:
 - „Bericht, ob genügend Personal für die Umsetzung des Ausbaus der Radwege in der Lübeck Verwaltung vorhanden ist.
 - Bei Kapazitätsproblemen ist eine Vergabe an freie Planungsbüros durchzuführen.“
- Anfrage AM Matz Ramcke (Bündnis 90/DIE GRÜNEN) im Bauausschuss am 07.12.2020 (VO/2020/09597):
 - „Bis wann ist mit der Vorlage eines neuen Fahrradverkehrsplans zu rechnen?
 - Wann sollen welche der im Anhang 6 des bestehenden Planes aufgeführten Radwege gebaut/ausgebaut werden?“
- Antrag Bündnis 90/Die Grünen und SPD in der Bürgerschaft am 30.03.2023 (VO3/11887-01-01-01: AT zu VO/2023/11887-01-01 ÄA zu VO/2023/11887 CDU: Zukunft der Geh- und Radwege in Lübeck:
 „Das von der Lübecker Bürgerschaft bislang nur zur Kenntnis genommene Konzept „Fahrradfreundliches Lübeck“ (VO/2013/00307) wird beschlossen und in seinen aktuellen Teilen umgesetzt.“

Bericht:

Dieser Bericht umfasst die Beantwortung aller Anfragen und Aufträge aus Bürgerschaft und Bauausschuss zum Bericht „Fahrradfreundliches Lübeck“ bis 2022. Ein weiterer Bericht befasst sich mit dem Beschluss VO/2023/11887-01-01-01 Zukunft der Geh- und Radwege in Lübeck und der Anfrage VO/2023/12236 Sanierung, Aus- und Neubau von Geh- und Radwegen. Dieser wird parallel durch VO/2023/12397 in die Gremien eingebracht.

1. Radverkehrsmaßnahmen seit 2013

1.0 Allgemeines

Das Konzept „Fahrradfreundliches Lübeck“ 2013 (FFHL) wurde von der Bürgerschaft am 21.03.2013 zur Kenntnis genommen. Seitdem gab es auf konzeptioneller Ebene und seitens der gesetzlichen Rahmen umfassende positive Entwicklungen für den Radverkehr.

Folgende Konzepte wurden erarbeitet, die sich u. a. ebenfalls mit der Förderung des Radverkehrs in Lübeck befassen:

- Mobilitätskonzept Travemünde (VO/2019/07291), am 29.08.2019 von der Bürgerschaft beschlossen
- Rahmenplan Innenstadt mit Mobilitätskonzept (VO/2019/07798), am 29.08.2019 von der Bürgerschaft beschlossen

Die Ziele des Konzeptes Fahrradfreundliches Lübeck sind teilweise in den Mobilitätskonzepten enthalten und erweitert worden.

Am 23.5.2019 wurde der Klimanotstand in der Hansestadt Lübeck (VO/2019/07727) ausgerufen, dessen Maßnahmenprogramm ebenfalls Radverkehrsmaßnahmen (<https://www.luebeck.de/de/stadtentwicklung/klimaschutz/mobilitaet/index.html>) beinhaltet.

Seit 2021 ist die Hansestadt Lübeck aktives Mitglied der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein (RAD.SH).

Radverkehrsmaßnahmen der Hansestadt Lübeck wurden im Programm Radstrategie 2030 des Landes Schleswig-Holstein „Ab aufs Rad im echten Norden“ aufgenommen, u. a. der Radschnellweg Bad Schwartau – Groß Grönau (https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/R/radverkehr/radstrategie_Infoseite.html).

Die Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO) ist 2021 in Kraft getreten. Sie enthält einige Neuerungen für den Radverkehr, z. B. eine Beschilderung für Lastenräder und einen Grünpfeil für den Radverkehr.

Seit Gründung des Runden Tisches Radverkehr 2008 haben inzwischen 55 Sitzungen unter Teilnahme von Vertreter:innen aus Politik, Verbänden, Vereinen, Verwaltung und den/der Radverkehrsbeauftragten stattgefunden, in denen aktuelle Radverkehrsmaßnahmen vorgestellt und diskutiert wurden.

Vor dem Hintergrund einer klimabedingten Verkehrswende wurden viele Förderprogramme speziell für den Radverkehr von Bund und Ländern aufgestellt.

1.1 Personal und Organisation

Für die Umsetzung des Konzepts FFHL wird Personal für die Arbeitsbereiche Vorplanung, Entwurf, Straßenverkehrsbehörde und Baudurchführung benötigt. Außerdem müssen Mitarbeiter:innen anderer Bereiche der Hansestadt Lübeck bei Arbeitsschritten zuarbeiten (u. a. Vermessung, Grundstücksankäufe oder Naturschutzrechtliche Belange). Bis 2019 war die Personalstärke in allen Bereichen, u. a. wegen des Haushaltsdefizits und den damit verbundenen Personal-Einsparungen gering. Seit 2020/21 wurde Personal in der Abt. Urbane Mobilitätsprojekte für die Planungsarbeiten aufgestockt. Wegen des Fachkräftemangels konnten einige freie Stellen und durch Fluktuation freiwerdende Stellen aber nicht besetzt werden. Planungsarbeiten werden generell an Ingenieurbüros vergeben, um die Kapazitäten maximal zu erhöhen. Ein nicht zu unterschätzender Aufwand bei der Betreuung der Arbeiten der Planungsbüros verbleibt allerdings in der Verwaltung. In der Abt. Urbane Mobilitätsprojekte ist auch die Stelle der Radverkehrsbeauftragten angesiedelt.

Aufgrund der im Stadtgebiet vorhandenen vielfältigen Nutzungsansprüche an die Straßenräume, besteht ein sehr großer Abstimmungsbedarf im Zuge der Umplanung/Neuplanung von Straßenräumen sowohl verwaltungsintern als auch mit extern Betroffenen. Die bei Straßenplanungen durchzuführenden Bürgerbeteiligungen müssen ebenso zeitlich berücksichtigt werden. Hier ergeben sich in der Regel zusätzliche Informationen, die nach Prüfung in die Planungen eingearbeitet werden.

Für Sonderthemen und konzeptionelle Radverkehrsthemen, wie die Machbarkeitsstudie Radschnellweg oder die Einführung eines Fahrradverleihsystems ist seit 2019 eine Mitarbeiterin im Bereich Stadtplanung und Bauordnung tätig. Außerdem wurde 2020 nach Beschluss der Bürgerschaft ein Verkehrswendebeauftragter durch die Leiterin des Fachbereichs 5 Planen und Bauen bestellt.

Zur Umsetzung der Maßnahmen gibt es seit 2020 in der Abteilung Verkehrswegebau zwei Personalstellen für die Sanierung von Gehwegen und Radwegen. Allerdings ist eine Stelle zurzeit vakant und konnte trotz mehrmaliger Ausschreibung 2021/2022 nicht besetzt werden. Auch Personal für Themen wie die Unterhaltung von Radwegweisern ist momentan nicht vorhanden, da die für Beschilderung zuständige Abteilung nur die Kapazitäten für die Beschilderung nach Straßenverkehrsordnung hat.

In der Straßenverkehrsbehörde ist inzwischen eine Mitarbeiterin hauptsächlich für Radverkehrsthemen zuständig, was für die Realisierung von Radverkehrsmaßnahmen sehr wichtig ist. 2021 konnte daher eine Radverkehrsschau in Kücknitz zur Prüfung der StVO-konformen Radverkehrsanlagen stattfinden.

Grundsätzlich gilt, dass bei allen Straßenbauprojekten auch die Flächen für den Fuß- und Radverkehr berücksichtigt werden und sich daher alle Mitarbeiter:innen direkt oder indirekt mit dem Thema Radverkehr beschäftigen. Umgekehrt ergeben sich bei der Herstellung regelkonformer Radverkehrsanlagen im Bestand nahezu immer auch Anpassungen an den gesamten Straßenraum inklusive der Kfz-Verkehrsflächen.

Insgesamt betrachtet hat sich die personelle Situation für Radverkehrsprojekte somit leicht verbessert. Um Radverkehrskonzepte flächenmäßig umzusetzen und alle Rückstände der letzten Jahre aufzuarbeiten, bedarf es aber weiteren Personals insbesondere bei der Bau- durchführung und bei der technischen Unterhaltung (z. B. Unterhaltung Radwegweisung, Service-Stationen zur Selbstreparatur von Fahrrädern).

1.2 Finanzen

Die Ausgaben für Fuß- und Radverkehrsmaßnahmen im Produktsachkonto „Aus- und Umbau von Radverkehrsmaßnahmen beliefen sich 2013 auf 548.000 € für konsumtive und investive Maßnahmen (s. Anlage 1). Sie sind 2021 auf einen Spitzenwert von 3.660.000 € gestiegen. Neben der deutlichen Steigerung der Quantität hat sich vor allem die Qualität der Maßnahmen erheblich verbessert.

Konsumtive Radverkehrsmaßnahmen sind z. B. die Markierung von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen und Oberflächenverbesserungen von Radwegen (neue Radwegdecke).

Bei investiven Radverkehrsmaßnahmen werden Radwege grundhaft neu- oder ausgebaut (z. B. Ausbau des Geh- und Radweges Travemünder Landstraße, Neubau des Geh- und Radweges Niedernstraße, Neubau der Bike+Ride-Anlagen Travemünde).

Zusätzlich wurden Radverkehrsmaßnahmen im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen finanziert, wie z. B. beim Neubau der K13 oder Ausbau der Moisinger Allee zwischen Lindenteller und Lachwehrallee.

2. Ziele bei der Infrastrukturentwicklung 2013 - 2020

Im Konzept FFHL sind zwei Hauptziele genannt, Ziel Z1 Erhöhung des Radverkehrsanteils und Z2 Senkung der Radverkehrsunfälle in Lübeck.

2.1 Ziel Z1 Erhöhung des Radverkehrsanteils an allen Wegen der Wohnbevölkerung auf 25 %

2010 betrug der Radverkehrsanteil 17 % und 2017 ist er auf 20 % an allen Wegen gestiegen. Damit ist bisher eine leichte Steigerung des Radverkehrsanteils erzielt worden. Zum Vergleich: In Kiel liegt der Radverkehrsanteil bei 21 % aller Wege.

Im Masterplan Klimaschutz ist eine Verdoppelung des Radverkehrsanteils in Lübeck bis 2040 auf 40 % geplant. Instrumente zur Steigerung des Radverkehrs sind die Umsetzung des Masterplans Klimaschutz und des neuen Verkehrsentwicklungsplans einschließlich eines neuen Radverkehrskonzepts.

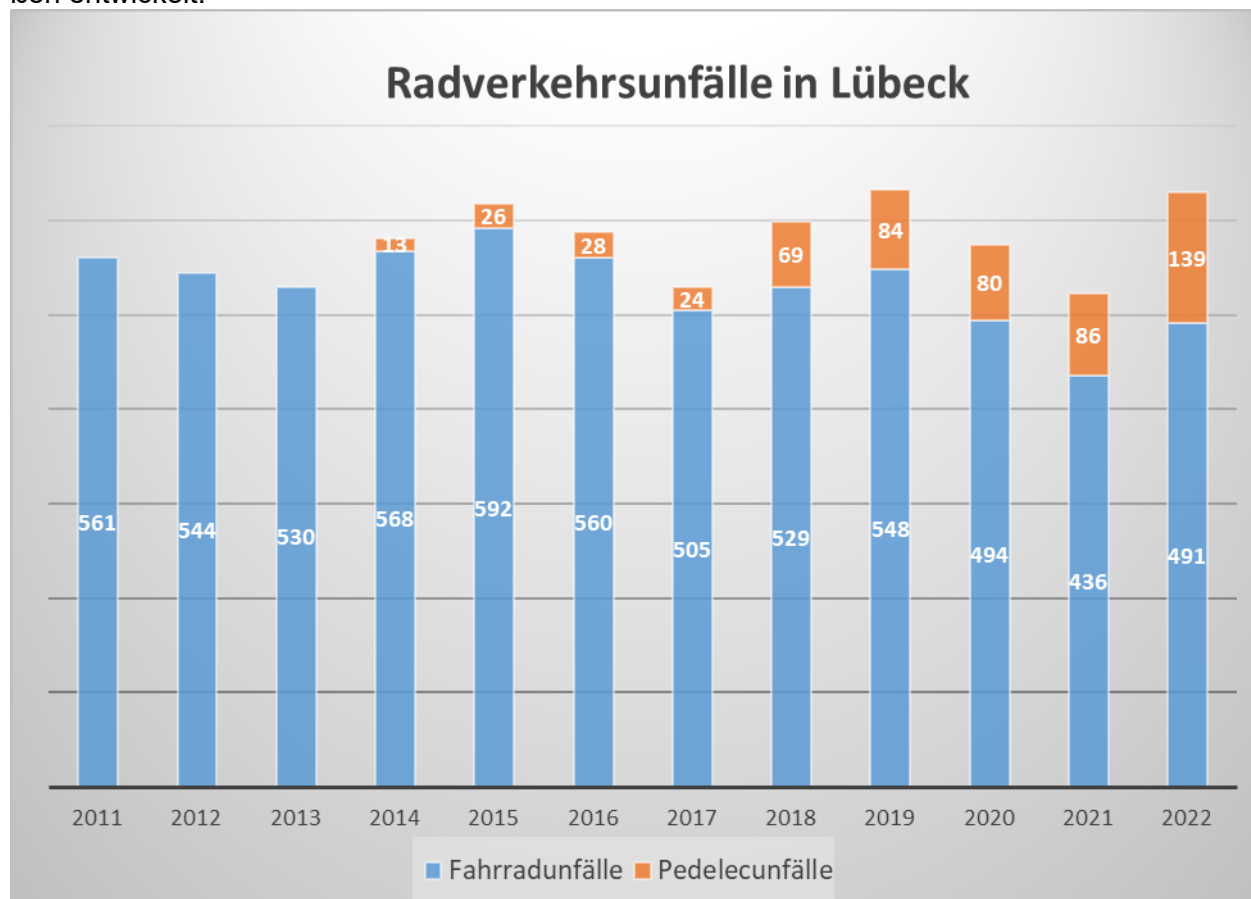
Innerhalb der umfangreichen Bürger:innenbeteiligung im Rahmen der Dachmarke LÜBECK ÜBER:MORGEN (Zeithorizont bis 2040) sowie dem angeschlossenen Stadtentwicklungsdialog wurde auch seitens der Bevölkerung klar ein Auftrag zur Verbesserung des Umweltver-

bunds formuliert. Die Verwaltung hat in der zugehörigen Beschlussvorlage das Ziel formuliert, den Radverkehr auf 27 % (Modal-Split nach Wegen) zu verschieben.

Der Grundlagenbeschluss der Lübecker Bürgerschaft für den Entwurf des Flächennutzungsplans und den Verkehrsentwicklungsplan vom 30.06.2022 sieht für den Radverkehr einen Modal-Split-Zielwert von 26 % vor. Die Einzelwerte für Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV können variieren, solange der Zielwert von über 70 % für den Umweltverbund gewahrt bleibt.

2.2 Ziel Z2 Senkung der Radverkehrsunfälle in Lübeck um 50 % bis 2020 (bezogen auf das Jahr 2011)“

Die Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrenden haben sich in Lübeck folgendermaßen entwickelt:



Seit 2014 wurden Pedelecunfälle erfasst.

Die gleiche Entwicklung der Radverkehrsunfälle ist in Schleswig-Holstein zu beobachten. Die Unfallzahlen waren 2019 auch landesweit am höchsten. Durch die Änderung des Verkehrsverhaltens während der Corona-Pandemie 2021 sanken die Verkehrsunfälle mit Radfahrenden unter das Niveau von 2011, sind aber seit 2011 weit entfernt von einer Abnahme um 50 % bis 2020. Im letzten Jahr waren die Unfallzahlen wieder auf dem Niveau von 2019.

Die häufigsten Unfallursachen beruhen auf dem Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmenden:

- Kfz-Führer:innen übersehen Radfahrende beim Abbiegen
- Kfz-Führer:innen missachten die Vorfahrt von Radfahrenden
- Falsche Straßennutzung, z. B. Radfahren entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung

In Lübeck tagt jährlich die Unfallkommission, um die Unfallhäufungspunkte (mindestens drei gleichartige Unfälle mit Verletzten an einem Ort innerhalb eines Jahres) zu besprechen und Maßnahmen zur Unfallvermeidung zu veranlassen. Unfallschwerpunkte sind in Lübeck im-

mer wieder die Kreisverkehrsplätze mit einer hohen Verkehrsbelastung. Am Lindenteller und am Gustav-Radbruch-Platz konnten in den letzten Jahren durch neue Lichtsignalanlagen und Markierungen die Radunfallzahlen gesenkt werden. Der Mühlentorteller und der Berliner Platz werden aktuell neu überplant. In einem ersten Schritt wird mittels neuer Markierungen und kleinen Umbaumaßnahmen eine Erhöhung der Verkehrssicherheit angestrebt.

Unfallträchtig sind auch die Einmündungen mit Zweirichtungsradwegen, wie z. B. in der Brandenbaumer Landstraße. Aus diesem Grund sollen gemäß „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010“ ERA 2010 alle Zweirichtungsradwege innerorts aufgelöst und der Radverkehr auf Einrichtungsradwegen (oder ggf. Radfahrstreifen oder Schutzstreifen) geführt werden.

Da die meisten Unfälle an Kreuzungen passieren, ist eine sichere Führung des Fuß- und Radverkehrs in Knotenpunkten erforderlich. Die Kreuzung Hüntertorallee/Rehderbrücke/Moltkestraße wurde 2021 daher umgestaltet. Außerdem werden durch eine getrennte Signalisierung des Rad- und des Kfz-Verkehrs an einigen Kreuzungen Radunfälle mit rechtsabbiegenden Kfz vermieden (z. B. Falkenstraße/Brückenweg).

Im Jahr 2021 fand zum ersten Mal eine Radverkehrsschau unter Teilnahme von Straßenverkehrsbehörde, Polizei und Radverkehrsbeauftragter in Kücknitz statt, um die sichere Führung des Radverkehrs gemäß Straßenverkehrsordnung zu prüfen und Maßnahmen festzulegen. Die Radverkehrsschau soll jeweils in einem anderen Stadtteil durchgeführt werden und gemäß Straßenverkehrsbehörde regelmäßig stattfinden.

2.3 Kurzfristige (KM) und Mittelfristige Maßnahmen (MM)

Die im Konzept genannten kurz- und mittelfristigen infrastrukturellen Radverkehrsmaßnahmen sind bis auf den Neubau der Borndiek-Brücke (über die Bahngleise zwischen der Straße Sandfeld und dem Gelände des Skandinavienkais) in der Bearbeitung bzw. abgeschlossen (s. Anlage 2).

2.4 Ziel Unterhaltung der Radinfrastruktur (ZU)

An den Zielen und Qualitätsstandards zur Unterhaltung der Radinfrastruktur wird laufend gearbeitet, da die Arbeiten permanent anfallen (s. Anlage 2).. Jährlich findet im Spätherbst eine Winterdienstbesprechung der Entsorgungsbetriebe statt, zu der neben der Radverkehrsbeauftragten auch Vertreter des ADFC Lübeck e. V. eingeladen werden. Zum Thema Winterdienst auf Radwegen haben die Entsorgungsbetriebe Lübeck einen Bericht verfasst (VO/2022/11301).

Masterplan Geh- und Radwegesanieierung

2019/2020 wurde auf der Basis einer aufwendigen Zustandserfassung aller Geh- und Radwege im Stadtgebiet Lübeck mit Sonderfahrzeugen ein Masterplan Geh- und Radwegesanieierung mit einer Erhaltungsstrategie aufgestellt (VO/2021/10307) und am 27.07.2021 von der Bürgerschaft beschlossen. Die Zustände und Handlungsbedarfe für die Sanierungen stehen somit fest. Der Erhaltungsbedarf der Gehwege beläuft sich auf ca. 22 Mio € und der Radwege auf ca. 4,2 Mio €. Die Sanierungen werden sukzessive ausgeführt, wobei es sich um die teilweise grundhafte Herstellung einer sicheren und ebenen Oberfläche handelt. Abhängig vom Breitbandausbau oder anderen Bauarbeiten von Versorgungsträgern können sich die Prioritäten ändern. Eine richtlinienkonforme Verbreiterung der Geh- und der Radwege kann im Rahmen von Sanierungen generell nicht geleistet werden.

Mit dem Masterplan Geh- und Radwegesanieierung wurde ein Handlungsleitfaden für die Unterhaltung der Radverkehrsinfrastruktur geschaffen, so dass keine weiteren Sanierungsprogramme erforderlich sind.

Seit 2021 werden Glasfaserkabel für den flächendeckenden Breitbandausbau im Stadtgebiet hauptsächlich in Gehwegen verlegt, so dass in diesem Zuge die Chance genutzt wird und die Gehwege in voller Breite saniert werden (s. VO/2022/10791 und VO/2022/11154).

2.5 Sachstand zum Maßnahmenprogramm 2013-2020 (entsprechend FFHL Anlage 6)

Die Auflistung der Maßnahmen „Ausbau- und Sanierungsbedarfe 2013 – 2020“ im Konzept FFHL besteht aus 145 Maßnahmen (s. Anlage 3). Von diesen sind

- 47 realisiert
- 32 zurzeit in Bearbeitung
- 14 nicht realisierbar, u. a. wegen fehlenden Flächen oder Widerspruch zur StVO
- 52 noch nicht realisiert.

Mehr als die Hälfte der Maßnahmen werden in den kommenden Jahren umgesetzt sein. Einige Maßnahmen sind als „realisiert“ in Grün markiert worden, auch wenn sie abgeändert wurden. In der Fregattenstraße wurden z. B. nicht die vorhandenen Radwege saniert, sondern Schutzstreifen markiert, damit die Lösung ERA-konform ist.

Außerdem werden die Fahrradabstellanlagen kontinuierlich erweitert. So wurden 2022 insgesamt 890 Einstellmöglichkeiten für Fahrräder an Fahrradbügeln und Fahrradmodulen im Stadtgebiet geschaffen, der Schwerpunkt lag bei der Ausstattung von Schulen.

Radverkehrsmaßnahmen außerhalb des Konzepts FFHL

Gleichzeitig wurden seit 2013 Radverkehrsmaßnahmen realisiert, die nicht im Konzept „Fahrradfreundliches Lübeck“ enthalten, aber wichtig für eine sichere Führung des Radverkehrs sind. Diese Maßnahmen sind z. B. aufgrund von Unfallzahlen, von baulichen Mängeln, von Leitungsarbeiten von Versorgungsträgern, politischen Aufträgen oder Förderangeboten (Bike+Ride-Anlagen Travemünde) zustande gekommen. Hierzu gehören u. a.

- Travemünder Landstraße, Ausbau des Geh- und Radwegs (Solmitzstraße – Ivendorfer Landstraße)
- Travemünder Allee, Ausbau des Radwegs und Radfahrstreifen (Gustav-Radbruch-Platz – Eschenburgstraße)
- Bike+Ride-Anlagen Travemünde Hafen und Travemünde Skandinavienkai
- Luisenstraße, Schutzstreifen
- Artlenburger Straße, Schutzstreifen
- Umbau des Knotenpunkts Huxtortallee/Rehderbrücke/Moltkestraße

Der Neubau eines Radschnellwegs von Groß Grönau nach Bad Schwartau ist im Maßnahmenprogramm 2013 ebenfalls nicht enthalten. Dieses Projekt befindet sich nach der Erstellung der Machbarkeitsstudie jetzt in der Vorplanung und wird durch die Verwaltungsvorschrift Radschnellwege des Bundes und die Förderrichtlinie „Ab aufs Rad“ des Landes gefördert. Da die Vorzugstrassen in der Schwartauer Allee und in der Ratzeburger Allee liegen, werden somit auch kleinere Maßnahmen aus dem Konzept „Fahrradfreundliches Lübeck“ im Rahmen des Radschnellwegs in einer besseren Qualität für den Radverkehr (u. a. größerer Querschnitt für den Radschnellweg) umgesetzt.

Außerdem wird der Bahnhofsteilpunkt Moisling mit witterungsgeschützten Bike+Ride-Anlagen mit Schließsystem neu geplant.

2.6 Ziele Service und Öffentlichkeitsarbeit

2.6.1 Zusammenfassung der Handlungsbedarfe Service und Dienstleistungen (entsprechend FFHL Kapitel 5.9)

Einige Einzelziele des Handlungsbedarfs Service und Dienstleistungen wurden umgesetzt, wobei sich die Schwerpunkte in den letzten Jahren verändert haben und einige neue Maßnahmen hinzugekommen sind.

Fahrradverleih/Fahrradtaxen:

- 2021/2022 wurde ein Grobkonzept für die Etablierung und den Betrieb eines Fahrradverleihsystems erarbeitet und von den Gremien eine Detailplanung beschlossen (VO/2022/11013).
- Die privaten Fahrradverleiher verleihen zunehmend hochwertige Pedelecs.

Radverkehrsförderung in/von Unternehmen:

- Insbesondere größere Arbeitgeber in Lübeck stellen ihren Mitarbeiter:innen nicht nur überdachte Fahrradabstellanlagen zur Verfügung, sondern auch Spinde und Duschräume, beispielhaft ist u. a. die Fa. Dräger AG & Co. KGaA.
- In der Hansestadt Lübeck werden von mehreren Fachbereichen Pedelecs, normale Fahrräder und Lastenräder mit E-Antrieb als Diensträder eingesetzt und von einigen Fachbereichen gemeinschaftlich genutzt.
- Einige Firmen bieten ihren Kunden kostenlos Schließfächer oder andere Lademöglichkeiten für Akkus von Pedelecs an (z. B. Decathlon, Bauhaus).
- In der Verwaltung der Hansestadt Lübeck gibt es eine Arbeitsgruppe Mobilität, die bereits überdachte Fahrradabstellanlagen und Reparatur-Stationen für Fahrräder für die Mitarbeiter:innen initiiert hat.
- In der Altstadt wurden zwei öffentliche Lastenrad-Parkplätze eingerichtet, um Lieferungen per Lastenrad zu unterstützen.
- Durch die Umsetzung eines Mikro-Depots am Rand der Altstadt werden zukünftig Lastenräder von verschiedenen Kurier-, Express- und Paketdienstleistern genutzt werden, um Sendungen auszuliefern.

Viele Arbeitgeber unterstützen ihre Mitarbeitenden finanziell beim Mieten, Kaufen oder Leasen eines Fahrrads. Dieses Angebot der Entgeltumwandlung können u. a. auch Mitarbeitende der Hansestadt Lübeck nutzen.

Reparatur- und sonstiger Service:

- Das Angebot an Fahrradgeschäften, die Reparaturen anbieten, ist insbesondere in der Altstadt groß. Die Reparaturleistungen werden aber nur während der Öffnungszeiten angeboten. Jederzeit zu nutzende Automaten für Fahrradschläuche befinden sich u. a. bei den (Fahrrad-) Geschäften Wöltjen, Lauftrad und Decathlon.
- Öffentlich zugängliche Fahrradreparatur-Stationen gibt es an verschiedenen Standorten innerhalb Lübecks (u. a. Hauptklärwerk in der Warthestraße, Verwaltungszentrum Mühlentor). Kurzfristig sollen weitere folgen, die vom Land Schleswig-Holstein gefördert werden.

Fahrradmitnahme:

- Der Fahrplan des Shuttle-Buses am Herrentunnel ist inzwischen auf die Belange der Nutzer:innen eingestellt. Im Sommer kommt es an Wochenenden bei schönem Wetter allerdings zu Kapazitätsproblemen (z. B. während der Travemünder Woche).
- Die vom Stadtverkehr angeschaffte Fähre an der Nordermole zum Transport von Fuß- und Radverkehr zwischen Travemünde und Priwall wird inzwischen ganzjährig eingesetzt.

Sonstige fahrradbezogene Dienstleistungen

- Der ADFC Lübeck e. V. veranstaltet regelmäßig „Neubürger-Radtouren“.

2.6.2 Zusammenfassung der Handlungsbedarfe Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation (entsprechend FFHL Kapitel 6.8)

Einige Einzelziele des Handlungsbedarfs Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation wurden umgesetzt und durch neue Maßnahmen ergänzt.

Mobilitätsberatung:

- Informationen zu Konzepten und größeren Projekten sind auf der Homepage Lübeck zu finden, wobei von Seiten der Hansestadt Lübeck angestrebt wird, die Informationen zum Radverkehr zu optimieren.

Informationsveranstaltungen:

- Die Hansestadt Lübeck lädt Anwohnende zu Informationsveranstaltungen für Baumaßnahmen ein, z. B. die Änderung des Parkens für die Zulassung des Gegenrichtungsräderverkehrs auf der Fahrbahn der Meierstraße oder Umgestaltung der Jürgen-Wullenwever-Straße zur Fahrradzone.
- Wenn es zu Verkehrsbeeinträchtigungen oder Änderungen der Radverkehrsführung kommt, erfolgen standardmäßig Informationen in der Presse. Bei größeren Bauvorhaben gibt es Bürgerworkshops (z. B. Radschnellweg Bad Schwartau – Groß Grönu) oder es werden Informationsveranstaltungen durchgeführt (z. B. Neubau Bahnhofsbücke). Zusätzliche Informationen sind auf der Homepage der Hansestadt Lübeck erhältlich.
- In den Jahren 2019 und 2020 wurden Stadtteilkonferenzen im Rahmen der Dachmarke LÜBECK ÜBER:MORGEN in allen Stadtteilen durchgeführt, in denen Bürger:innen über Planungen informiert wurden und auch ihre Belange zum Radverkehr vorbringen konnten. In spezifischen Workshops unter Betreuung des Fachpersonals der Verwaltung konnte tiefgründiger mit den Bürger:innen diskutiert werden. Die Ergebnisse fließen in die entsprechenden Planwerke ein (Verkehrsentwicklungsplan, Radverkehrskonzept, etc.).
- Öffentlichkeitsbeteiligung ist ein wesentlicher Baustein, insbesondere bei großen Projekten wie dem Radschnellweg. Dafür wurden eine Onlinebeteiligung sowie Informations- und Diskussionsabende in Präsenz veranstaltet.

Flyer/Broschüren/Karten:

- Der Lübecker Verlag Kalimedia hat 2018 eine Bike-Map Lübeck (Fahrradkarte) in Zusammenarbeit mit dem ADFC Lübeck e. V. und der Hansestadt Lübeck aufgelegt.
- Broschüren, Transparente und Postkarten zu den Themen Rücksichtnahme und Beleuchtung von Fahrrädern in der Dunkelheit wurden von der RAD.SH gefördert

Aktionen, Kampagnen und Initiativen (auch extern) zur Radverkehrsförderung und zur Radfahrsicherheit:

- Die jährliche Teilnahme an der bundesweiten Aktion „Stadtradeln“ wird vom Klimaschutzteam der Hansestadt Lübeck im Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz koordiniert und ist mit entsprechender Öffentlichkeitsarbeit und einer Auftakttour verbunden.
- Der Präventionsdienst der Polizei bot Radfahr-Trainingskurse insbesondere für Pedelec-Fahrer:innen an.
- Im Zuge des Zuzugs von Flüchtlingen wurden seit 2015 vermehrt Fahrradfahrkurse von unterschiedlichen Initiativen für Flüchtlinge angeboten.
- In jedem Jahr werden alle Lübecker Dritt- und Viertklässler in der Jugendverkehrsschule von der Präventionsstelle der Polizei im Rahmen der schulischen Verkehrserziehung beschult. Alle 4. Klassen in Lübeck werden außerdem für die Radfahrprüfung ausgebildet.
- In den Ferien finden Radfahrkurse von der Präventionsstelle der Polizei für Kinder in der Jugendverkehrsschule statt, in denen z. T. sogar die Radfahrprüfung abgenommen wird.
- Die Lübecker Verkehrswacht bietet zusammen mit dem Stadtverkehr Lübeck und den Entsorgungsbetrieben Lübeck die Aktion „Toter Winkel“ für Lübecker Grundschulen (4./ 5. Klassen) an.

- Einige Lübecker Grundschulen unterrichten das Frühradfahren in den 1. und 2. Klassen.
- Ein „Lübeck-Fahrradhelm“ wurde 2013 hergestellt und über neun Fahrradhändler vertrieben.
- Zwei Plakataktionen „Lübeck fährt Rad“ wurden 2018 und 2019 mit Lübecker Fahrradmodellen als Maßnahme der Öffentlichkeitsarbeit von den Fahrradbeauftragten der Hansestadt Lübeck durchgeführt.
- Regelmäßige Termine zur Fahrradcodierung durch verschiedene Anbieter.
- Die Messe „Bikes 4 Business“ fand 2022 zum zweiten Mal in Kooperation mit der IHK zu Lübeck, der Handwerkskammer Lübeck, der Hansestadt Lübeck und der Technischen Hochschule Lübeck statt.
- Die Präventionsstelle der Polizei hat zusammen mit der Verkehrswacht und der Hansestadt Lübeck 2022 eine Geisterradler-Aktion durchgeführt und Geisterradler-Piktogramme mit Sprühfarbe auf Radwegen aufgebracht.
- Regelmäßig finden Demonstrationen der Bewegung Fridays for Future zur Radverkehrsförderung für den Klimaschutz statt.
- Eine private Initiative hat 2022 einen Antrag auf einen „Radentscheid Lübeck“ zur Förderung des Radverkehrs beim Land Schleswig-Holstein gestellt.

Radtouristisches Marketing:

- Durch die Verlängerung des zertifizierten Radwanderwegs „Alte Salzstraße“ von Lübeck nach Travemünde wurde die Umlandkooperation in Sachen Radtourismus maßgeblich verbessert.
- Das Thema Radtourismus (Vermarktung und Infrastruktur) wurde als relevantes Aktivitätsthema im TEK 2030 (Tourismusentwicklungskonzept Lübeck und Travemünde 2030) identifiziert und wird über Schlüsselvorhaben vor allem für das Seebad Travemünde gestärkt. Auch heute ist schon eine deutlich steigende Nachfrage im Seebad zu verzeichnen.
- Radtouristische Informationen bildet die LTM zum Thema Radfahren auf der eigenen Website ab und bietet in beiden Touristeninformationen radtouristische Informationen und Karten von Drittanbieter:innen im Kauf an. Zudem gibt die LTM attraktive Radreise-Pauschalen der Partnerbetriebe in der Stadt (Hotels) an die Gäste auf Nachfrage weiter.
- Zur Saison 2022 wurden für das Seebad Travemünde eine Erlebniskarte Travemünde mit Übersichtskarte und Informationen zu Rad- und Spaziertouren, Fahrradverleih und -services und Touristen-Information und eine Highlight-Broschüre Travemünde 2022 angeboten, Angebot mit Inspirationsfilm unter <https://www.travemuende-tourismus.de/erleben/auf-dem-rad#filter=r-fullyTranslated-Langus-,r-onlyOpened-,sb-sortedBy-0&ipd=52014666&z=12,10.85363,53.95992>
- Fahrradfreundliche Betriebsstruktur: Die Anzahl der mit dem Bett & Bike-Siegel ausgezeichneten Betriebe in Lübeck und Travemünde ist gering. Es ist aber festzustellen, dass die seitens des Siegels definierten Kriterien (z. B. abschließbare Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Übernachten für eine Nacht) heute in weiten Teilen zum allgemeinen Qualitätsstandard gehören und gesonderte kostenverursachende Zertifizierungen nicht erfolgen. Auch im Bereich der E-Bikes ist festzustellen, dass seitens der Gastgeber:innen entsprechende Möglichkeiten zum Laden der E-Bikes der Gäste angeboten werden.

Sonstige Veranstaltungen rund ums Rad

- Der ADFC Lübeck e. V. bietet regelmäßig ein breit gefächertes Radtourenangebot mit thematisch unterschiedlichen Radtouren an.
- Der jährlich stattfindende 7-Türme-Triathlon, der vom Verein Tri-Sport-Lübeck ausgerichtet wird, hat sich mit einer Streckenführung auf der Falkenstraße und der Travemünder Allee etabliert.
- Das Radsportteam Lübeck e. V. veranstaltet sportliche Veranstaltungen, u.a. auch Ferienpassmaßnahmen für Lübecker Schüler:innen.

Seit 2021 ist die Hansestadt Lübeck Mitglied der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein (RAD.SH) geworden. Dort findet ein fachlicher Austausch über die aktuellen Radverkehrsmaßnahmen in Schleswig-Holstein statt. Die RAD.SH bietet eine Förderberatung, fachliche Unterstützung und Austausch an und fördert Kampagnen und Fortbildungen.

3. Antworten zu generellen Fragestellungen zum Radverkehr

a. Signalisierung von Radverkehrsführungen

Die Bürgerschaft fordert, die Grünphasen für Radverkehr und Kfz-Verkehr in Kreuzungsbe-
reichen zeitlich gleichlaufen zu lassen und bei getrennten Radwegen eigene Ampeln für den
Radverkehr aufstellen zu lassen.

Die Vorgaben und Empfehlungen für die Planung und den Betrieb von Ampeln (Lichtsignal-
anlagen - LSA) sind in den Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RILSA 2015) von der For-
schungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen enthalten. Die Art und Weise, wie der
Radverkehr an einer LSA signalisiert wird, richtet sich nach der Gestaltung der Radverkehrs-
anlage sowohl vor dem Knoten, als auch im Knotenpunkt selbst. Wenn Rad- und Gehwege
unmittelbar nebeneinander liegen und im Prinzip als eine Furt bzw. zwei unmittelbar neben-
einander liegende Furten geführt werden, erfolgt auch eine gemeinsame Signalisierung mit
dem Fußverkehr mit entsprechender Signalgebersymbolik. Im Regelfall erfolgt dann der
Grünbeginn des Kfz-Verkehrs gemeinsam mit bzw. unmittelbar nach der parallelen Furt.

Die gemeinsame Signalisierung mit den Fußgänger:innen hat den Nachteil, dass die Räum-
zeit des Fußverkehrs relevant wird, d. h. bei relativ langen Furten werden die Signale der
Furt eher auf Rot geschaltet als die des Kfz-Verkehrs. Dafür können aber, je nach Knoten-
und Signalprogrammgestaltung, die Furten auch einige Sekunden früher auf Grün geschaltet
werden als der Kfz-Verkehr. Demnach wäre eine zeitgleiche Schaltung von Furten und dem
Kfz-Verkehr über den gesamten Zeitbereich immer mit unnötigen Verlusten für die eine oder
andere Verkehrsart behaftet.

Die Gründe für eine Trennung der Signalisierung von Kfz und parallelen Furten können viel-
fältig sein, wie z. B. im Falle der Signalregelung an der LSA Falkenstraße/Brückenweg, die
auf Unfälle zurückzuführen sind. Aber auch starke parallele Fuß- und Radverkehrsströme
können eine getrennte Signalisierung sinnvoll machen, da Rechtsabbieger sonst z. B. keine
Möglichkeit finden, zwischen den Fuß- und Radverkehr eine Lücke zu finden. Diese signal-
technische Trennung vom Kfz-Verkehr erfordert zunächst aber keine separaten Signale für
den Radverkehr, da dieser weiterhin gemeinsam mit dem Fußverkehr geführt werden kann.

Vollständig eigenständige Signale für den Radverkehr werden überall dort eingesetzt, wo
einzig und allein dem Radverkehr angezeigt werden soll, wann er fahren soll. Das ist insbe-
sondere bei abgesetzten Radfurten oder Führungen der Fall, die ausschließlich für den Rad-
verkehr gelten, oder wenn z. B. ein Zeitvorsprung gegenüber dem Kfz-Verkehr geschaltet
werden soll.

b. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)

Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen von 2010 sind die Grundlagen für die Planung
von sicheren Radverkehrsanlagen. Für Fördermaßnahmen wird vorausgesetzt, dass Rad-
verkehrsmaßnahmen den ERA 2010 entsprechen, sonst werden keine Fördergelder ge-
währt. Die Radverkehrsanlagen werden beim Ausbau und Neubau entsprechend den Vorga-
ben der ERA geplant und von der Straßenverkehrsbehörde auch nur unter Einhaltung der
ERA straßenverkehrsrechtlich angeordnet. Sanierungsmaßnahmen für den Radverkehr wer-
den dagegen im Bestand durchgeführt, so dass dabei meist nur die Oberfläche verbessert
werden kann und die erforderlichen Maße gemäß ERA nicht eingehalten werden können. Ei-
ne Aktualisierung der ERA wird es voraussichtlich 2024 geben.

c. Baustellenführung

Die Bürgerschaft fordert, dass die Führung des Radverkehrs in Baustellen des Straßen- und Brückenbaus dem Kfz-Verkehr wo es möglich ist gleichgestellt werden soll. Die Baustellenstraßenverkehrsbehörde betrachtet die Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt. Im Bereich der meisten Baustellen ist ein Tempo 30 schon aus arbeitsschutzrechtlichen Gründen eingerichtet, so dass der Radverkehr die Fahrbahn benutzen kann. Umleitungsstrecken für den Radverkehr werden ausgeschildert und mit Übersichtsplänen vor Ort versehen. Für größere Baumaßnahmen wird ein externes Baustellenmanagement eingerichtet (z. B. Neubau Bahn- hofsbrücke). Das Verkehrszeichen „Radfahrer absteigen“ wird von Seiten der Straßenverkehrsbehörde der Hansestadt Lübeck straßenverkehrsrechtlich nicht mehr angeordnet.

4. Antworten zu Einzelmaßnahmen

4.1 Lindenteller

Durch diverse Umbaumaßnahmen und die Einrichtung von Ampeln in der Fackenburger Allee und der Moislinger Allee in den letzten Jahren ist die Anzahl der Radverkehrsunfälle auf dem Lindenteller gesunken. Die Markierungen von Schutzstreifen/Radfahrstreifen oder eine Roteinfärbung für den Radverkehr sind gemäß den Regelwerken und der Straßenverkehrsordnung nicht möglich. Um dem Radverkehr eine Alternativstrecke zwischen Hauptbahnhof und Altstadt zu bieten, wird die Stadtgrabenbrücke zur Verbindung von Hauptbahnhof Lübeck und Altstadt/Beckergrube aktuell erneut geplant. Die entsprechende Projektfreigabe (VO/2022/11662) wurde den Gremien im Dezember 2022 entgegengebracht und am 06.12.2022 vom Hauptausschuss beschlossen.

4.2 Stadtgrabenbrücke

Zurzeit befindet sich die Stadtgrabenbrücke über den Stadtgraben in Verlängerung der Werner-Kock-Straße und Musik- und Kongresshalle/Beckergrube in der Planung. Der Baubeginn ist 2023. Es ist vorgesehen, den Brückenquerschnitt in einer Breite von 6,50 m auszuführen. Durch diese neue Verbindung soll eine sichere und Kfz-freie Führung des Fuß- und Radverkehrs als Alternative zum Lindenplatz angeboten werden.

4.3 Roeckstraße

In der Roeckstraße war 2013 eine Sanierung und Verbreiterung des Radwegs vorgesehen worden. Eine ERA-konforme Lösung war aufgrund der vorhandenen Baumwurzeln und wegen der geringen Breite des Gehwegs und des Radwegs nicht möglich. Aus diesem Grund wird der Radverkehr bei Tempo 30 inzwischen auf der Fahrbahn geführt. Die meisten Radfahrenden haben sich an diese Lösung gewöhnt und Auffälligkeiten, wie Unfälle oder überhöhte Geschwindigkeiten von Kfz sind im Verkehrsgeschehen nicht zu beobachten. Eine Ampel wurde an der Einmündung der Roeckstraße am Gustav-Radbruch-Platz installiert, um dort den Unfallschwerpunkt aufgrund von Unfällen zwischen Kfz- und Radverkehr zu beseitigen.

4.4 Fahrradstraße in der Altstadt

Eine fuß- und radverkehrsfreundliche Umgestaltung der Fahrradstraße in der Altstadt zwischen Mühlenstraße und Burgtorbrücke ist bereits im Rahmenplan Innenstadt mit Mobilitätskonzept von 2019 enthalten. Der Belag der Fahrradstraße soll möglichst aus geschnittenem Großsteinpflaster bestehen.

Zudem hat sich die Verwaltung intensiv mit dem Thema Fahrradstraßen auseinandergesetzt. Mit VO/2022/11632 wurde die Prüfung einer ganzen Liste von möglichen Fahrradstraßen vorgelegt.

4.5 Radschnellweg Bad Schwartau – Groß Grönau

Die Machbarkeitsstudie für den Radschnellweg Bad Schwartau – Groß Grönau ist 2021 abgeschlossen worden. Als erstes Teilstück soll der Radschnellweg in der Ratzeburger Allee realisiert werden. Er wird durch die Verwaltungsvorschrift Radschnellwege des Bundes und die Förderrichtlinie „Ab aufs Rad“ des Landes gefördert. Derzeit werden im Rahmen der Vorplanung bauliche und signaltechnische Varianten entwickelt und geprüft. Im Ergebnis der Vorplanung soll eine Vorzugsvariante entwickelt werden, die dann im Rahmen der Entwurfsplanung weiterverfolgt wird. In Abhängigkeit vom baulichen Umfang der Vorzugsvariante ist es unter optimalen Bedingungen angedacht einen ersten Teilabschnitt Ende 2024 baulich zu beginnen. Zu berücksichtigen ist dabei aber neben den baulichen Eingriffen auch der Baufortschritt der Versorgungsträger, die derzeit in der Ratzeburger Allee bauen oder planen zu bauen.

5. Problemlagen

5.1 Problem Schmale Straßenquerschnitte

Aufgrund der Stadtstruktur besteht in Lübeck oftmals das Problem, dass die Straßenräume für eine sichere und regelkonforme Führung aller Verkehrsarten zu schmal sind. Der größte Konflikt besteht zwischen den Flächen für das Kfz-Parken bzw. Baumstreifen und dem erforderlichen Raum für Radverkehrsanlagen.

Ein Beispiel für diesen Konflikt ist die Kronsfordter Allee zwischen Berliner Straße/Allee und Malmöstraße, wo ein Zweirichtungsradweg auf einer Seite verläuft und Baumstreifen vorhanden sind, in denen geparkt wird. Es besteht dringender Handlungsbedarf, um eine sichere Radverkehrslösung zu schaffen. Es ist jedoch nicht genügend Platz für neue Radverkehrsanlagen vorhanden, da die Baumallee aus Gründen des Natur- und Klimaschutzes erhalten werden muss.

Eine Flächenkonkurrenz zwischen Kfz-Parken und Radverkehrsanlagen kann dagegen durch die Festlegung von Prioritäten geklärt und politisch unterstützt werden.

5.2 ERA 2010/StVO versus Sicherheitsempfinden einiger Radfahrender

Für die Planung und straßenverkehrsrechtliche Anordnung von Radverkehrsanlagen müssen die Straßenverkehrsordnung (StVO) und die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen eingehalten werden. Gemäß aktueller StVO muss der Radverkehr nur auf einer Radverkehrsanlage (Radweg/Radfahrestreifen/Schutzstreifen) geführt werden, wenn auf der Fahrbahn eine Gefahrenlage besteht. Somit wird der Radverkehr im Regelfall im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt, wie z. B. überall dort, wo Tempo 30 ausgewiesen ist. In Lübeck ist in letzter Zeit mehrfach das Problem aufgetreten, dass einige Radfahrer:innen mit den regelkonformen Radverkehrsführungen auf der Fahrbahn nicht einverstanden sind, da sie ein anderes subjektives Sicherheitsempfinden haben.

2024 wird eine aktualisierte ERA erscheinen, die hoffentlich vermehrt auf die Belange aller Radfahrenden eingeht.

5.3 Verkehrsverhalten der Radfahrenden

Zunehmend ist zu beobachten, dass sich Radfahrende deutschlandweit und auch in Lübeck nur eingeschränkt an die Verkehrsregeln halten, was sich insbesondere daran zeigt, dass auf Radwegen unzulässigerweise in beiden Richtungen als „Geisterradler“ und auch auf Gehwegen gefahren wird. Häufig halten Radfahrende nicht vor roten Ampeln. Dieses Verhalten trägt zu Gefährdungen von anderen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden bei und kann nicht immer mit einer unzureichenden Infrastruktur begründet werden. Auch auf neu gestalte-

ten fahrradfreundlichen Verkehrsflächen halten sich einige Radfahrende nicht immer an Verkehrsregeln.

Die Präventionsstelle der Polizeidirektion Lübeck hat in Zusammenarbeit mit der Hansestadt Lübeck eine Aktion zum Geisterradeln durchgeführt, Aufklärungskampagnen zum richtigen Verhalten und Rücksichtnahme im Straßenverkehr sollen folgen.

6. Ausblick

Wichtige straßenverkehrsrechtliche Radverkehrsmaßnahmen

Einen großen Handlungsbedarf sieht die Radverkehrsbeauftragte bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen, bei denen in Lübeck noch einige Aufgaben offen sind:

- Prüfung von Einbahnstraßen für den Gegenrichtungsradsverkehr
- In einigen Stadtteilen steht die Prüfung der Einbahnstraßen für die Zulassung des Radverkehrs in Gegenrichtung noch aus, u. a. in St. Gertrud. Mit geringem planerischen und baulichen Aufwand könnten Radfahrende die Straßen zukünftig nutzen.
- Prüfung der Radwegbenutzungspflicht
 - Gemäß Straßenverkehrsordnung wird der Radverkehr generell auf der Fahrbahn geführt, soweit keine Gefahrenlage vorliegt. Die Radwegbenutzungspflicht ist in einigen Straßen noch zu prüfen. Bei geringem Kfz-Aufkommen soll der Radverkehr sicher auf der Fahrbahn fahren, anstatt auf schmalen Radwegen mit Konflikten an Grundstücksüberfahrten oder mit zu Fuß Gehenden.
- Prüfung von Fahrradstraßen und deren Umsetzung
- Eine Prüfung der Vorschläge des ADFC Lübeck e. V. und des Bauausschusses zur Einrichtung von Fahrradstraßen ist durchgeführt worden und die Einrichtung einer Fahrradzone geplant. Bei der Einrichtung von Fahrradstraßen lässt sich die Radverkehrsführung mit relativ geringem Aufwand verbessern. Allerdings sind die dann ggf. entstehenden Konflikte zu beachten (z. B. Wegfall von Parkmöglichkeiten). Dies ist näher im Bericht VO/2022/11632 beschrieben.
- Aufhebung von Zweirichtungsradwegen
- Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen sollen Zweirichtungsradwege innerorts nicht vorgesehen werden, da sie insbesondere an Grundstücksüberfahrten und Einmündungen unfallträchtig sind. Sukzessive sollte daher weiterhin geprüft werden, wie Zweirichtungsradwege aufgehoben und möglichst beiderseitige Radverkehrsanlagen geschaffen werden. Dies hat allerdings regelmäßig eine vollständige Umgestaltung des Straßenraums zur Folge.

Weg zur Fahrradfreundlichen Stadt

Die Hansestadt Lübeck wird die Investitionsmittel für den Radverkehr weiter steigern müssen, um für alle wahrnehmbar fahrradfreundlich zu sein und die vorhandenen Radverkehrsanlagen sicher zu gestalten.

Für die nächsten Jahre sollen die Kreisverkehrsplätze so gestaltet werden, dass der Radverkehr dort sicher geführt wird. Die Radverkehrsanlagen entlang der Hauptverkehrsstraßen sollen ERA-konform ausgebaut oder verbessert werden. Ein positives Beispiel ist hierfür der Ausbau der Moislinger Allee zwischen Lindenteller und Lachswehrallee. Bevor aufwendige Ausbaumaßnahmen von Radwegen anstehen, sollte geprüft werden, ob Radfahrstreifen zu Lasten von Fahrspuren und Parkstreifen eingerichtet werden können – möglichst als geschützte Radfahrstreifen. Der Verkehrsversuch in der Fackenburger Allee wird dazu Erkenntnisse liefern.

Leuchtturmprojekte zur Förderung des Radverkehrs in Lübeck sind momentan der Neubau der Stadtgrabenbrücke, der Neubau des Radschnellwegs Bad Schwartau-Groß Grönau und der Neubau des Fahrradparkhauses am Hauptbahnhof Lübeck. Alle Projekte sind konkret in der Bearbeitung. Für den Neubau des Fahrradparkhauses wurde mit der Deutsche Bahn AG (DB) und dem Koordinierungsbüro Wirtschaft Lübeck GmbH (KWL) ein Letter of Intent mit

der Umsetzungsperspektive auf einem Grundstück der DB unterzeichnet. Die KWL erarbeitet die Planung. Der aktuelle Zeitplan sieht eine Inbetriebnahme 2025 vor. Das neue Fahrradparkhaus wird sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder mit direktem Zugang zum Bahnhof bieten und somit die Attraktivität für die Fortbewegung in Kombination SPNV und Rad deutlich erhöhen. Für die Errichtung des Fahrradparkhauses konnten bereits Fördermittel eingeworben und ein Generalplanungsbüro gewonnen werden.

Lübeck wird die Umsetzung vieler weiterer großer und kleiner Radverkehrsmaßnahmen auf dem Weg zur Fahrradfreundlichen Stadt umsetzen müssen (z. B. weitere Radschnellverbindungen/Premiumradwege, zentrale Überdachungen von Fahrradabstellanlagen). Mit dem „Masterplan Geh- und Radwegsanieerung“ ist ein Handlungsleitfaden für die nächsten Jahre aufgestellt worden, der kontinuierlich und effektiv abgearbeitet und fortgeschrieben werden soll.

Neben baulichen Maßnahmen sollte auch der Service für den Radverkehr verbessert werden, indem u. a. ein öffentliches Fahrradverleihsystem, öffentliche Reparatur-Stationen mit Werkzeug und Fahrradbarometer (Fahrradzähler mit Anzeigetafel) an zentralen Standorten eingeführt werden. Wichtig ist dabei auch die Information und Einbeziehung der Bürger:innen zu Radverkehrsthemen, hierzu sollte die Homepage der Hansestadt Lübeck zu Radverkehrsthemen nutzerfreundlich erweitert werden. Damit Schüler:innen das Fahrrad nachhaltig und möglichst ihr Leben lang nutzen, sollten diese im Rahmen der Beteiligung von Kindern und Jugendlichen bei Planungsprozessen von Radverkehrsmaßnahmen einbezogen werden.

Neues Radverkehrskonzept

Der Bereich Stadtplanung und Bauordnung, Abt. Stadtentwicklung hat die Erarbeitung eines Verkehrsmodells beauftragt, um einen gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungsplan aufzustellen. Das neue Radverkehrskonzept wird als vertiefendes Teilgutachten Bestandteil des neuen Verkehrsentwicklungsplans sein. Dieser wurde bereits beauftragt. Aspekte des Konzepts „Fahrradfreundliches Lübeck“ von 2013, der Mobilitätskonzepte Innenstadt und Travemünde, der Klimaschutzziele und dieses Berichts werden einfließen. Zur Erstellung des neuen Radverkehrskonzepts wird es eine Öffentlichkeitsbeteiligung geben. Der Runde Tisch Radverkehr wird ebenfalls eingebunden.

Anlagen:

- 1 – Ausgaben für Rad- und Fußverkehrsanlagen 2013 – 2021
- 2 – Maßnahmen und Ziele 2013 – 2020 (Sachstand)
- 3 – Ausbau und Sanierungsbedarfe 2013 – 2020 (Sachstand)
- 4 – Radverkehrsanlagen, die nicht den Empfehlungen (ERA-2010) entsprechen

Abkürzungen:

A	Alltagsradverkehr
F	Freizeitradverkehr
ABR	Ausbau Brücke
ARW	Ausbau Radweg
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
LBV SH	Landesamt für Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein
NRW	Neubau Radweg
RFS	Radfahrstreifen und Schutzstreifen
SRW	Sanierung Radweg
WSV	Wasserstraßenverwaltung

Senatorin Joanna Hagen