



► Nr. VO/2022/11632  
öffentlich

Lübeck, 07.11.2022

## Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:  
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Nele Hellwig (E-Mail: nele.hellwig@luebeck.de Telefon: 122-6122)

## Prüfauftrag Fahrradstraßen

### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
14.11.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
05.12.2022	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

### Anlass:

Mit Beschluss des Bauausschusses vom 15.03.2021 erhielt die Verwaltung einen Auftrag zur Prüfung einer vorgelegten Liste für die Anordnung von Fahrradstraßen (VO/2020/09547-01). Eine Liste des ADFC wurde durch weitere Vorschläge des Bauausschusses ergänzt. Die Verwaltung wurde gebeten

- die Eignung der Vorschläge,
- die baulichen, organisatorischen und verkehrslenkenden Maßnahmen dafür,
- die Auswirkungen auf andere Verkehrsteilnehmer:innen,
- die damit verbundenen Kosten,
- eventuelle Fördermöglichkeiten
- sowie die Prioritäten in der Umsetzung

zu prüfen und ihre Einschätzung vorzulegen. Aufgrund des Umfangs der vorgelegten Liste, sowie der damit verbundenen Planungskomplexität hat der Bereich Stadtplanung und Bauordnung hat eine erste Einschätzung und Bewertung der Vorschläge vorgenommen. Dadurch können die Vorschläge der Liste für die weitere und umfangreichere Prüfung aufbereitet und priorisiert werden. Zur Bewertung wurden grundsätzliche Anforderungen an Voraussetzungen und Gestaltung von Fahrradstraßen zusammengetragen. Die Vorschläge des Bauausschusses wurden bewertet und priorisiert.

### Bericht:

### Bedeutung für den Radverkehr

Fahrradstraßen kommt eine wesentliche Bedeutung bei der Förderung des Radverkehrs zu. Sie priorisieren den Radverkehr ganz oder teilweise gegenüber Kfz. Fahrradstraßen sind wichtige Korridore mit hoher Netzbedeutung, allerdings werden diese i.d.R. im Nebennetz

(Erschließungsstraßen) und nicht auf Hauptverkehrsachsen geführt. Dadurch sind Fahrradstraßen abseits von kraftfahrzeugstarken Hauptstraßen eine sichere und attraktive Alternative für viele Radfahrer:innen. Fahrradstraßen ermöglichen es, Radverkehr zu bündeln, seine Attraktivität zu steigern und über Signalwirkung zu fördern. Fahrradstraßen sind als wichtiges Element in der Radstrategie Schleswig-Holstein 2030 aufgenommen. Der Nationale Radverkehrsplan des Bundes führt Fahrradstraßen als „selbstverständliches Infrastrukturelement“ auf, welches von den Kommunen im Nebennetz realisiert werden soll. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr bewertet Fahrradstraßen darüber hinaus als „ein kluges und effizientes Instrument, mit dem Sie in Ihrer Stadt oder Gemeinde einladende Wege (...) schaffen können. Denn eine gut gestaltete Fahrradstraße bietet alles, worauf es ankommt, um Menschen zum Radfahren zu motivieren: ein erhöhtes Sicherheitsgefühl, schnelles Vorankommen durch Vorrang an Einmündungen sowie die Möglichkeit, nebeneinander zu fahren“.

## **Rechtlicher Rahmen**

Die Anordnung von Fahrradstraßen bewegt sich im Rahmen der Straßenverkehrsordnung (StVO) und der dazugehörigen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO). Nach der VwV-StVO 2021 gilt, dass Fahrradstraßen für Straßen in Frage kommen, welche

- eine hohe Fahrradverkehrsdichte aufweisen oder für die es zu erwarten ist,
- eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr oder
- lediglich eine untergeordnete Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr haben.

Die ehemalige Rahmenbedingung, dass der Radverkehr die „vorherrschende Verkehrsart“ sein muss, wurde gestrichen. Hierzu wurden in der Vergangenheit oftmals die Verkehrsstärken von Kfz und Fahrrädern miteinander verglichen und ins Verhältnis gesetzt. Dies ist nun nicht mehr nötig.

Fahrradstraßen müssen durch die Straßenverkehrsbehörde angeordnet werden. Die Anordnung erfolgt aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs (§ 45 Abs. 1 Satz 1 und § 45 Abs. 9 StVO). Eine Begründung durch die Verkehrssicherheit setzt eine konkrete Gefahrenlage voraus, zum Beispiel Unfallgefahren durch bestehende untermäßige Radwege. Eine besondere Gefahrenlage aufgrund der örtlichen Verhältnisse, die das allgemeine Risiko übersteigt, ist nicht mehr erforderlich.

In Fahrradstraßen gelten folgende Regeln:

- Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr darf Fahrradstraßen nicht benutzen (= „echte Fahrradstraße“), es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen (z.B. Anlieger frei) erlaubt (= „unechte Fahrradstraße“)
- Für den Fahrverkehr (alle Fahrzeuge eingeschlossen, auch Fahrräder) gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Bei zugelassenem Kfz-Verkehr darf der Radverkehr weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kfz-Verkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.
- Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt.

## **Gestalterische Anforderungen**

Für Fahrradstraßen gibt es außer der Beschilderung mit Zeichen 244.1 (Beginn der Fahrradstraße) und Zeichen 244.2 (Ende der Fahrradstraße) keine verbindlichen Gestaltungsregeln. Die StVO-Beschilderung ist entsprechend die Mindestausstattung.

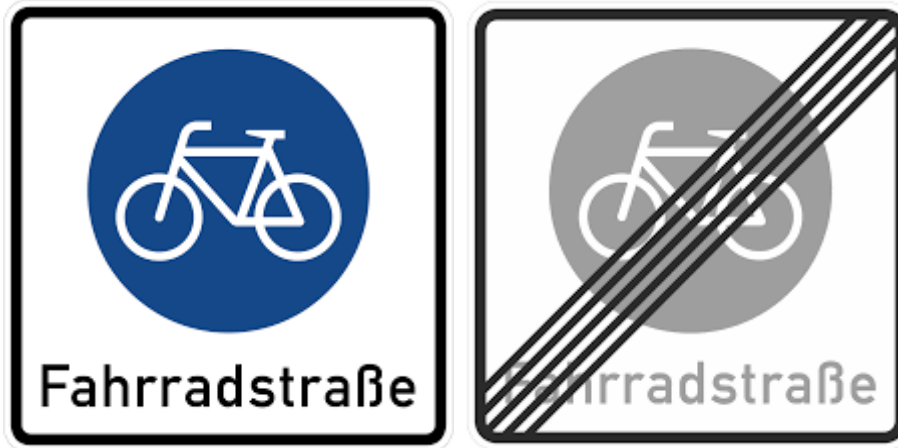


Abbildung 1: Verkehrszeichen 244.1 und 244.2 - Beginn und Ende einer Fahrradstraße

Die Gestaltung von Fahrradstraßen ist in Deutschland nicht einheitlich. Prinzipiell ergeben sich Anforderungen aus der StVO, VwV-StVO sowie der Richtlinie für Markierungen von Straßen (RMS). Darüber hinaus gelten die gültigen technischen Regelwerke zu Verkehrsanlagen. Dabei sind die Vorgaben aus der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) und ggf. auch der Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV) zu beachten.

Die genannten Regelwerke konkretisieren, dass Straßen mit zugelassenem Kfz-Verkehr eine Belastung von 400 Kfz pro Stunde nicht übersteigen sollten, um als Fahrradstraße angeordnet zu werden. Der Regelquerschnitt für Fahrradstraßen ergibt sich aus dem Verkehrsraum, den ein Radfahrender benötigt. Das ist laut Regelwerken ein Meter. Deshalb wird für Fahrradstraßen eine Fahrbahnbreite von mindestens 4,00 Meter vorgeben. Dadurch wird das Begegnen von jeweils zwei nebeneinander fahrenden Radfahrer:innen ermöglicht. In „unechten“ Fahrradstraßen – also jene, die Kfz-Verkehr zulassen – sollten ggf. auch größere Fahrbahnbreiten angesetzt werden. Auch im Hinblick auf aktuelle Entwicklungen im Radverkehr sind Breiten über 4,00 Meter zu berücksichtigen, da bspw. Lastenräder einen erhöhten Verkehrsraum benötigen. Allerdings warnen Regelwerke vor Fahrbahnbreiten von 6,00 Metern oder mehr, da diese vermehrt zu Überholvorgängen mit geringen Abständen zwischen Kfz und Radfahrenden führen können. Prinzipiell muss die Breite einer Fahrradstraße immer in Abhängigkeit der spezifischen örtlichen Gegebenheiten betrachtet werden.

Zuzüglich müssen Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Kfz-Verkehr eingerichtet werden, da diese ein wesentliches Sicherheitselement für Fahrradstraßen sind. Zu Längsparkständen sollten mindestens 0,75 Meter abmarkiert werden, um „Dooring-Unfälle“ zu vermeiden. Zu Senkrechtparkständen sind 1,00 Meter einzuplanen. Allerdings sollte auf Senkrecht-, aber auch auf Schrägparkstände, bei Fahrradstraßen grundsätzlich verzichtet werden (VwV-StVO zu Zeichen 244.1 und 244.2).

Fahrradstraßen sollten nach Möglichkeit gegenüber einmündenden Straßen bevorrechtigt sein. Um Kreuzungsunfälle zu vermeiden, ist sowohl mit Piktogrammen als auch mit baulichen Maßnahmen wie Aufpflasterungen zu arbeiten. Sofern es sich um einen Teilabschnitt eines Radschnellwegs handelt, werden zusätzliche gestalterische Anforderungen gestellt.

Im Radverkehrskonzept „Fahrradfreundliches Lübeck“ werden darüber hinaus noch weitere Auswahl- und Qualitätsmerkmale festgehalten. Fahrradstraßen sollen eine Hauptverbindung bzw. innerquartierliche Sammelachse des Radverkehrs sein und wenigstens 400 Meter umfassen. Das Radverkehrsaufkommen sollte 500 Radfahrende am Tag entweder erreicht haben, oder durch die Anordnung einer Fahrradstraße erreichen. Es muss ein durchgängig hoher Fahrkomfort gegeben sein, bspw. durch glatte Asphaltbeläge.

## Kosten und Fördermöglichkeiten

Die Kostenschätzung ist abhängig von der gewählten Quelle. Laut RAD.SH liegen die Kosten i.d.R. zwischen 11 – 35 Euro je Meter Fahrradstraße. Die Kosten sollten immer vor dem Hintergrund der nötigen Umgestaltungsmaßnahmen gesehen werden. Dabei ist der Aufwand für die Einrichtung einer Fahrradstraße ausschlaggebend. Die Kosten erhöhen sich, sobald nicht nur Markierungsarbeiten, sondern die Instandsetzung/Erhaltung der Fahrbahnoberfläche nötig ist. Das gleiche gilt bspw. auch für die Neugestaltung im Straßenraum durch Neuordnung von Parkständen. Die Kosten müssen also für die jeweilige Straße individuell geschätzt bzw. berechnet werden.

Ein weiterer Kostenfaktor ist Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation. Bei Planung einer Fahrradstraße sind die betroffenen Lübecker:innen zu Beginn der Planung einzubeziehen und zu informieren. Informationskampagnen, ggf. auch für das ganze Stadtgebiet, sind ein wesentlicher Erfolgsfaktor für Fahrradstraßen. Die Aufklärung über die Bedeutung, die Regeln und Pflichten in einer Fahrradstraße sollte ein wesentliches Element der Planung und Umsetzung sein.

Die Fördermittellandschaft ändert sich stetig. Zu diesem Zeitpunkt kommen folgende Förderprogramme in Betracht. Es muss jedoch immer zum Zeitpunkt der Planung/Umsetzung geprüft werden, ob diese Förderrichtlinien noch aktuell sind, oder ob neue Förderrichtlinien verabschiedet wurden.

- Sonderprogramm Stadt und Land

Fahrradstraßen sind ausdrücklich Gegenstand der Förderung. Das Programm ist befristet bis 31.12.2024, müsste entsprechend zeitnah in Anspruch genommen werden. Die Förderquote kann bis zu 90% betragen (Regelfördersatz 75%).

- Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege (VV RSW)

Im Rahmen der VV RSW können Fahrradstraßen, als Bestandteil eines Radschnellweges mit mindestens 10 Kilometer Länge, gefördert werden. Es gelten besondere Ansprüche an die Qualität und Gestaltung. Der Bund fördert mit 75% Regelfördersatz, der in begründeten Einzelfällen (z.B. Finanzschwäche) durch das Land auf bis zu 90% angehoben werden kann.

- Kommunalrichtlinie

Über die Kommunalrichtlinie lassen sich ebenfalls Fahrradstraßen fördern. Eine Förderquote bis 65% ist möglich (Regelfördersatz 50%).

- Fördermittelrichtlinie des Landes zur Förderung investiver und nicht-investiver Maßnahmen im Rad- und Radtourismusverkehr („Ab aufs Rad-Förderrichtlinie“)

Ähnlich wie beim Sonderprogramm Stadt und Land kann bis zu 90% Förderquote (Regelfördersatz 75%) für verschiedenste Themen zum Radverkehr in Anspruch genommen werden. Allerdings bezieht sich eine Förderung im Rahmen dieser Richtlinie insbesondere auf touristische Radwege und auf nicht-investiver Maßnahmen wie Konzepte, Evaluierungen, Kampagnen, Modellvorhaben oder Aufklärungsmaßnahmen.

## **Bearbeitung der vorgelegten Prüfliste**

Die vom Bauausschuss am 07.12.2020 vorgelegte Prüfliste wurde auf ihre Eignung untersucht. Dabei lag der Fokus auf der Bedeutung für das Radverkehrsnetz, den möglichen Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmer:innen, die voraussichtlich zu ergreifenden Maßnahmen, dem geschätzten finanziellen und zeitlichen Aufwand, sowie einer möglichen Priorisierung der Vorschläge. Neben Beschreibungen zu allgemeinen Straßeneigenschaften, Geschwindigkeiten, Richtungen, Verkehrsstärke und ggf. vorhandener Radverkehrsinfrastruktur, wurde auch das Unfallgeschehen dargestellt.

Mit den genannten Aspekten wurde für jeden Vorschlag ein Steckbrief angefertigt. Dieser stellt die Aspekte übersichtlich und einheitlich dar und enthält darüber hinaus noch beispielhafte Fotos verschiedener räumlicher Situationen sowie ein Kurzprofil (vgl. Tabelle 1).

Tabelle 1: Geprüfte Kategorien in den Steckbriefen der Prüfvorschläge

Oberkategorie	Geprüfter Sachverhalt
<b>Straßeneigenschaften</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Parksituation</b>, z.B. ob auf der öffentlichen Verkehrsfläche, oder privaten Stellplätzen geparkt wird, ob längs, schräg oder senkrecht geparkt wird</li> <li>• <b>Verkehrsaufkommen</b>, falls vorhanden, für Radverkehr und Kfz-Verkehr als durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke</li> <li>• <b>Unfallstatistik</b> in der Zeit von 2016 bis 2021 von den Statistischen Ämtern des Bundes und der Länder. Dargestellt werden ausschließlich Unfälle mit Personenschaden. Unfälle in Kreuzungsbereichen sind ausdrücklich nicht berücksichtigt, da nicht verlässlich zugeordnet werden kann, ob sich die verunfallten Personen auf den Prüfstraßen bewegten, oder auf den diese kreuzenden Straßen.</li> <li>• <b>Fahrbahnbreiten</b></li> </ul>
<b>Stadt- und Verkehrsplanerische Bedeutung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Netzbedeutung für den Radverkehr</b>, in Abgrenzung zur Netzbedeutung für Kfz, ÖPNV oder Fußverkehr</li> <li>• Prüfung auf <b>vorhandene Konzepte</b>, insbesondere bereits bestehende Prüfvorschläge /-aufträge bzgl. Fahrradstraßen</li> </ul>
<b>Konfliktpotentiale</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konflikte mit dem <b>fließenden Kfz-Verkehr</b></li> <li>• Konflikte mit dem <b>ruhenden Kfz-Verkehr</b></li> <li>• Konflikte mit dem <b>ÖPNV</b></li> <li>• Konflikte mit dem <b>Fußverkehr</b></li> </ul>
<b>Gesamtbewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Zusammenfassung</b> der Qualitäten, Hemmnisse, Konflikte in Bezug auf die Anordnung einer Fahrradstraße</li> <li>• Allgemeine Eignung des Vorschlags hinsichtlich des <b>Zeitaufwands</b> und der voraussichtlichen <b>Kosten</b></li> <li>• Festlegung einer möglichen <b>Priorität</b></li> </ul>
<b>Fotos / Bilder</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufzeigen von spezifischen Straßenquerschnitten und –situationen, die auch der Orientierung im räumlichen Kontext dienen. Die Fotos entstammen der Befahrung aller Lübecker Straßen im Jahr 2018 für die Erhaltungsstrategie. Für das Haupt- und Nebennetz, sowie Fuß- und Radwege wurde durch Befahrung der Zustand ermittelt, um den Erhaltungsbedarf zu bestimmen. Im Rahmen der verwendeten Aufnahmen ist es nicht auszuschließen, dass ggf. Veränderungen, die nach 2018 an oder auf den gezeigten Straßen durchgeführt wurden, nicht dargestellt sind.</li> </ul>

Mithilfe der genannten Aspekte wurden alle Vorschläge des Bauausschusses bewertet. Die Bewertung lässt ein Vergleichen nach Eignung zu, um eine vertiefende Planung und Umsetzung als vordringlich oder perspektivisch einzustufen. Insgesamt ergibt sich nach der umfassenden Auseinandersetzung mit der Prüfliste die untenstehende Gesamtabwägung inklusive der Einordnung einer Umsetzung.

Tabelle 2: Gesamtabwägung Prüfliste

Nr.	Straße(n)	Bedeutung	Konflikte	Zeit & Kosten	Umsetzung
2	Eschenburgstraße	hoch	gering	gering	vordringlich

<b>3</b>	Bergenstraße	hoch	mittel	mittel	vordringlich
<b>5</b>	Charlottenstr. / Uhlandstr. / Bernt-Notke-Str.	hoch	gering	mittel / hoch	vordringlich
<b>7</b>	Wakenitzstr. / Hohelandstr.	hoch	mittel	gering	vordringlich
<b>11</b>	Rose	hoch	hoch	gering	vordringlich
<b>1</b>	Lindenstraße / Märkische Straße	mittel / hoch	mittel / hoch	mittel	perspektivisch
<b>4</b>	Brockesstraße	mittel / hoch	mittel	mittel	perspektivisch
<b>6</b>	Moltkeplatz / Von-Morgen-Str. / Elisa-Bartels-Str.	mittel	gering	gering / mittel	perspektivisch
<b>8</b>	Kastanienallee / Adalbert-Stifter- Str. / Sudetenstr.	mittel / hoch	hoch	mittel	perspektivisch
<b>9</b>	Gärtnergasse	mittel / hoch	gering	gering	perspektivisch
<b>10</b>	Rehsprung / Hudestr.	mittel / hoch	gering	gering	perspektivisch
<b>12a</b>	Hbf / Holstenstr. / Hüntertor	hoch	hoch	k.A.	-
<b>12b</b>	Hbf / Beckergrube / Hüntertor	hoch	hoch	k.A.	-
<b>13</b>	Klingenberg / Engelswisch	hoch	hoch	mittel	-

Die ausführliche Bewertung der einzelnen Vorschläge ist den Steckbriefen im Anhang des Berichts zu entnehmen (siehe Anlage 1). Insgesamt werden fünf Vorschläge in ihrer weiteren Prüfung als vordringlich bewertet. Sechs der Vorschläge sind perspektivisch in die Radverkehrsplanung einzubeziehen und zu berücksichtigen, sind aber aufgrund ihrer (aktuellen) Netzbedeutung, des erhöhten Konfliktpotentials oder wegen erheblichem Zeit- und Kostenauswand vorerst in ihrer Priorität zurückzustellen. Die drei Vorschläge, welche die Altstadtinsel betreffen, eignen sich in geringem Maße für das Instrument Fahrradstraße. Die Verbindungen sind jedoch essentielle Radrouten im Primärnetz, weshalb hier durchaus Handlungsbedarf besteht. Allerdings müssen entsprechend andere Führungsformen geprüft werden.

Es muss ausdrücklich darauf hingewiesen werden, dass alle geprüften Verbindungen ausschließlich als „unechte“ Fahrradstraßen angeordnet werden könnten. Die aufgeführten Straßen unterliegen alle einer Kfz-Erschließungsfunktion für die Anlieger:innen. Durch Anordnung als Fahrradstraße würde entsprechend der Kfz-Durchgangsverkehr untersagt.

### Weiteres Vorgehen

Die Bewertung und Priorisierung der Vorschläge lässt noch keine Rückschlüsse auf die tatsächliche Eignung als Fahrradstraße zu. Es ist ausschließlich eine Vorauswahl für die vertie-

fende Prüfung. Durch die Kategorisierung der Vorschläge in vordringlich und perspektivisch wird eine Priorisierung vorgenommen, die auch zeitliche und personelle Kapazitäten berücksichtigt.

Im Allgemeinen wird angedacht, für die Straßen der Prüfliste Verkehrszählungen zu veranlassen. Nicht alle Streckenabschnitte verfügen über eine Verkehrszählung. Oft liegen Zählungen auch mehr als fünf Jahre zurück. Auch, wenn der Radverkehr laut StVO nicht mehr die vorherrschende Verkehrsart sein muss, um eine Fahrradstraße anordnen zu können, helfen Daten zum Verkehrsaufkommen dabei, Bedarf und Priorität auszuloten.

Des Weiteren verfügen viele der geprüften Straßen bereits heute über Abschnitte mit absolutem oder eingeschränkten Halteverboten, welche in der Praxis nicht immer Wirkung entfalten. Bei Einhaltung der Ge- und Verbote durch Verkehrsteilnehmer:innen würden stellenweise Fahrbahnbreiten erreicht, die eine regelkonform geplante Fahrradstraße zuließen. Hier stellt sich die Frage, wie dieser Problematik begegnet werden kann. Eine flächendeckende Parkraumüberwachung ist in Bezug auf den nötigen personellen und finanziellen Einsatz kritisch zu hinterfragen.

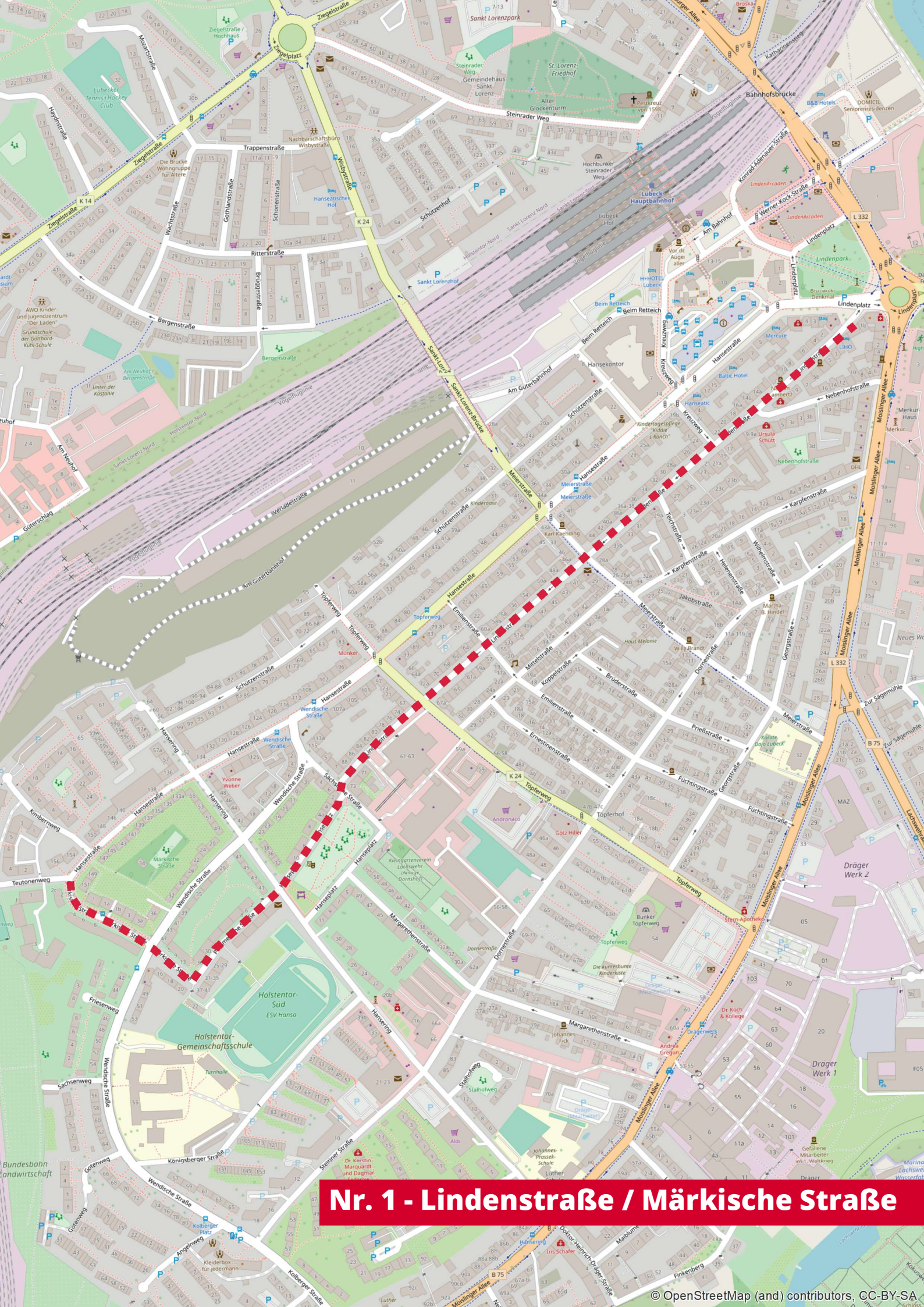
Die fünf als vordringlich identifizierten Vorschläge werden weiteren Prüfungen unterzogen. Dazu werden insbesondere die Belange der betroffenen Verwaltungsbereiche, insbesondere der Straßenverkehrsbehörde, der Polizei und weiterer Träger öffentlicher Belange gehört. Falls die Vorschläge nach dieser vertiefenden Prüfung geeignet sind und insbesondere die straßenverkehrsrechtlichen Anforderungen erfüllen, werden Vorplanungen erstellt, welche die baulichen Maßnahmen, den Zeit- und Kostenaufwand konkreter eingrenzen können. Diese werden den politischen Gremien erneut zur Diskussion und Entscheidung vorgelegt.

Bei Befürwortung der Vorplanungen durch den Bauausschuss werden entsprechende Straßen für das offizielle Verfahren zur Anordnung einer Fahrradstraße vorbereitet. Für dieses formelle Verfahren wird von Beginn an mit den betroffenen Anwohner:innen in den Dialog getreten, um die Umsetzung möglichst einvernehmlich zu gestalten. Informations- und Kommunikationsarbeit muss analog dazu gesamtstädtisch organisiert werden.

## **Anlagen:**

Anlage 1: Steckbriefe

Senatorin Joanna Hagen



# Nr. 1 - Lindenstraße / Märkische Straße



📍 St. Lorenz Süd  1,5 Km



Längsparken

**k.A.**

Radfahrende täglich

**k.A.**

Kfz täglich



1 Unfall (2016-2021)



6,00 m Fahrbahn



Netzbedeutung mittel bis hoch



Keine Konzepte

### Kurzprofil





Die aufgeführte Verbindung umfasst neben der Lindenstraße und Märkischen Straße ebenfalls die Pommersche Straße und den nördlichen Abschnitt der Straße Hanseplatz. Die Verbindung ist eine Verbindung zwischen Lindenplatz und der Kamelbrücke nach Buntekuh (Parallelstraße zur Hansestraße). An den Knotenpunkten Töpferweg und Wendische Straße werden Vorrangstraßen (Tempo 50, vorfahrtsberechtigt) gekreuzt. Ein Abschnitt der Verbindung ist selbst Teil einer Vorrangstraße (Märkische Straße zwischen Teuto-nenweg und Wendische Straße). Der Großteil führt jedoch durch Anwohner:innenstraßen (Tempo 30). Die Lindenstraße ist Einbahnstraße mit zugelassenem Radverkehr in Gegenrichtung, die weiteren Straßenzüge sind in beide Richtungen befahrbar.

### Eigenschaften

- I.d.R. wird beidseitig und längs am Fahrbahnrand geparkt, teilweise auch aufgeschultert, um ausreichende Fahrbahnbreiten zu gewährleisten. Am Hanseplatz und auch in der Märkischen Straße gibt es eigene Parkstreifen im Seitenbereich.
- Die Fahrbahnen sind überwiegend 6,00 Meter breit, durch das Parken verbleiben allerdings weniger Fahrbahnmeter.
- Es liegen keine Verkehrszählungen für die genannten Straßen vor. Die nahegelegene Kamelbrücke weist 1.346 Radfahrende täglich auf (Zeitbezug: 2016).
- Es ist ein Unfall vermerkt (2020), der ausschließlich unter Kfz-Beteiligung geschah (Unfall durch ruhenden Verkehr).

### Stadt- und verkehrsplanerische Bedeutung

Eine Bedeutung für den Radverkehr als Zubringer Richtung Hauptbahnhof/Lindenteller und Innenstadt ist anzunehmen. Schüler:innenverkehre von und zur Baltic-Schule, Holstentor-Gemeinschaftsschule und den Schulen auf der Altstadtinsel sind zu berücksichtigen. Die Verbindung ist für den Kfz-Verkehr von untergeordneter Bedeutung, da über das Vorrangstraßennetz Ziele schnell(er) erreicht werden können. Für unsichere Radfahrer:innen ergibt sich eine ruhige Alternativroute zur Hansestraße. Denn diese weist ein erhöhtes Kfz-Verkehrsaufkommen, Busverkehr und eine zulässige Geschwindigkeit von 50 Kilometer pro Stunde auf, während keine eigenständige Radverkehrsinfrastruktur vorgehalten wird. Allerdings können die beengten Fahrbahnverhältnisse auf der Lindenstraße, der fehlende Sicherheitsabstand zu parkenden Kfz und das Kopfsteinpflaster die Attraktivität für Radfahrende verringern.

-  Konflikte möglich
-  Konflikte wahrscheinlich
-  Konflikte möglich
-  Konflikte unwahrscheinlich

Die aufgeführten Straßen sind nicht im Verkehrsentwicklungsplan aufgeführt. Ebenfalls sind sie nicht im Radverkehrskonzept vermerkt.




### Konfliktpotentiale

Die Straßen sind nicht in besonderem Maße für Kfz-Durchgangsverkehre attraktiv, da in direkter Nähe Vorrangstraßen anschließen. Allerdings kann es durch die beengten Fahrbahnbreiten zu Konflikten kommen, da ein ungehindertes Passieren von Kfz und Radfahrer:innen auch heute schon nicht gewährleistet werden kann. Darüber hinaus wäre an Kreuzungssituationen mit Vorrangstraßen eine Bevorrechtigung der Fahrradstraße nur schwer umsetzbar. Dadurch würde die Attraktivität aufgrund der Fahrzeitverlängerungen gemindert.

Insbesondere die Lindenstraße eignet sich durch das beidseitige Parken nicht als Fahrradstraße, sofern man nicht in die Parkregelungen eingreift. Von 6,00 Meter Fahrbahn verbleiben durch das Parken teilweise nur 3,25 Meter. Würde man die benötigten Sicherheitstrennstreifen zu den parkenden Kfz abmarkieren, verbliebe eine Fahrbahnbreite von 1,75 Meter. Entsprechend wären Halteverbote bzw. eine Neuorganisation des Parkens unumgänglich. Auf Abschnitten, die Parkstreifen im Seitenraum aufweisen, sind keine Konflikte zu erwarten (Märkische Straße südlich der Wendischen Straße).

Auf der Märkischen Straße nördlich der Wendischen Straße findet Busverkehr statt (Linie 6 und 16), die Haltestelle "Märkische Straße" ist ebenfalls dort verortet. Konflikte zwischen Busverkehr und Radfahrenden kann nicht ausgeschlossen werden.

### Gesamtbewertung

-  Zeitaufwand mittel
-  Kosten mittel
-  Priorität mittel

Die genannte Verbindung erfüllt verschiedene Bedingungen, die für die Anordnung einer Fahrradstraße sprechen. Es ist eine Alternativroute zum Vorrangstraßennetz und für Kfz von geringerer Bedeutung. Im Radverkehrsnetz hat die Verbindung zwischen Kamelbrücke und Lindenteller eine mittlere bis hohe Bedeutung. Allerdings ist hier eine umfangreiche Auseinandersetzung mit den Parkregelungen nötig. Eine Verkehrszählung sollte unbedingt erfolgen. Das Kopfsteinpflaster kann den Fahrtkomfort erheblich verringern.

Die Verbindung ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht in Konzepten vermerkt, hat aber das Potential, ein erhebliches Radverkehrsaufkommen zu bündeln und insbesondere Schulwege sicherer zu machen.

Bei Umsetzung ergibt sich der Aufwand insbesondere durch Erhebungen bzw. Verkehrszählungen und die Neuregelung des Parkens. Bauliche Maßnahmen können dann zeitintensiv werden, falls vor-

gesehen wird, die Oberfläche für Radverkehr zu verbessern (teilweise Kopfsteinpflaster vorhanden, einige asphaltierte Abschnitte in schlechtem Zustand). Es ist aber darauf hinzuweisen, dass für die Lindenstraße im Jahr 2023 im Rahmen des Masterplan Straßen eine DSK-Erhaltungsmaßnahmen geplant ist (dünne Asphaltdeckschichten in Kaltbauweise). Hier ergibt sich ggf. eine Möglichkeit, im Rahmen der und zeitgleich mit der Erhaltungsmaßnahme zu agieren. Die Kosten werden auf 16.500 - 52.500 € geschätzt, wobei Kosten für Erhebungen und die Neugestaltung des Parkens nicht berücksichtigt sind und zu diesem Zeitpunkt auch nicht seriös geschätzt werden können.

### Bilder / Fotos

Beginn der Lindenstraße, ausgehend vom Lindenteiller, Blickrichtung Westen. Beidseitig beparkte Einbahnstraße (Radfahrende frei).



Straße: Lindenstrasse, Abschnitt: 1271864 - 1271865, Station: 138, Lage: R, FS: 1

Lindenstraße zwischen Töpferweg und Sächsische Straße (Blickrichtung Westen). Zweirichtungsverkehr für alle Verkehrsteilnehmer:innen, beidseitiges Parken.



Straße: Lindenstrasse, Abschnitt: 1270829 - 1270820, Station: 77, Lage: R, FS: 1

Hanseplatz, Blickrichtung Westen. Parkstreifen und Fahrbahnrandparken, Zweirichtungsverkehr.



Straße: Hanseplatz, Abschnitt: 1270826 - 1270825, Station: 48, Lage: R, FS: 1

Pommersche Straße, Blickrichtung Westen. Einmündung zur Märkischen Straße.

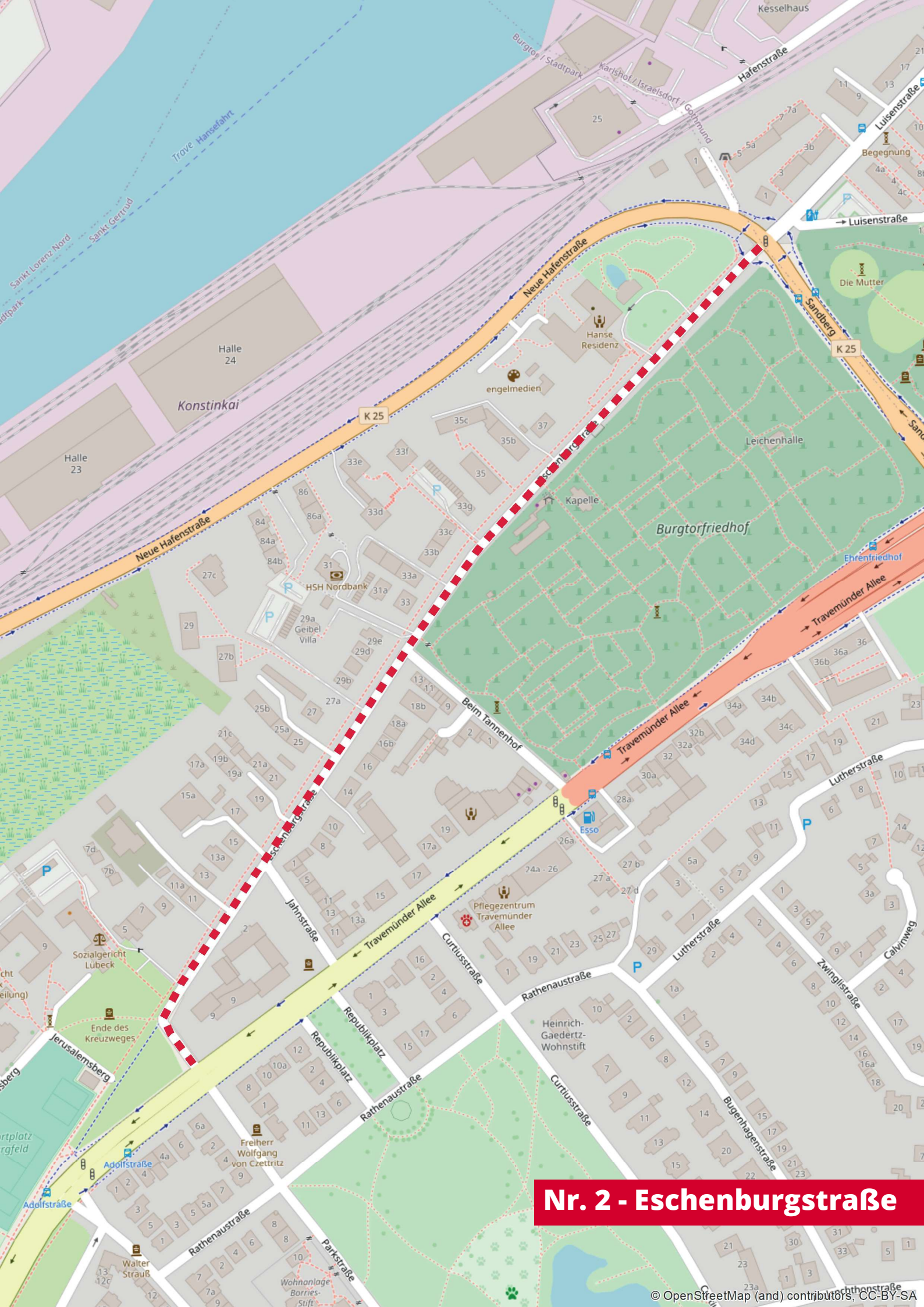


Straße: Pommersche Strasse, Abschnitt: 1170846 - 1270830, Station: 36, Lage: R, FS: 1

Märkische Straße, Blickrichtung Norden (Kreuzung Teutonenweg/ Hansestraße). Bushaltestelle "Märkische Straße" und Parkstreifen im Seitenraum.



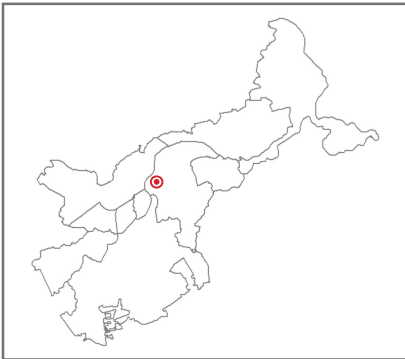
Straße: Märkische Strasse, Abschnitt: 1170831 - 1170840, Station: 100, Lage: R, FS: 1



## Nr. 2 - Eschenburgstraße

## Nr. 2

## Eschenburgstraße



📍 St. Gertrud  0,8 Km



Senkrechtparken

**1.577** Radfahrende täglich

**1.587** Kfz täglich



5 Unfälle (2016-2021)



5,50 m Breite



Netzbedeutung hoch



Konzepte vorhanden

### Kurzprofil

Die Straße ist in beide Richtungen befahrbar. Südlich wird über die Travemünder Allee eingefahren, nördlich ist die Einfahrt über Neue Hafenstraße/Sandberg möglich. Über die Luisenstraße ist es nur Radfahrenden möglich, in die Eschenburgstraße einzufahren. In der Verlängerung der Eschenburgstraße befindet sich der kürzlich ausgebaut Zweirichtungsradweg der Travemünder Allee. Dieser kann direkt von der Eschenburgstraße aus befahren werden. Die Straße ist ein Bestandteil einer wichtigen Radverkehrs- und Schulroute in Lübeck und bindet Karlshof an die Innenstadt an.

### Eigenschaften

- Fast die gesamte Straßenlänge weist Parkstreifen im Seitenbereich auf. Diese sind gelegentlich durch Bäume unterbrochen und teilweise sehr großzügig in ihrer Fläche. Es sind überwiegend Senkrechtparkstände.
- Die Straße wird täglich von 1.587 Kfz sowie 1.577 Radfahrenden genutzt (Jahresbezug: 2017).
- Zwischen 2016 und 2020 wurden auf der Eschenburgstraße fünf Radverkehrsunfälle mit Personenschaden vermerkt. Die Radverkehrsunfälle erfolgten alle unter Unfallbeteiligung eines Pkw. Die Unfälle waren Kreuzungs-/Abbiegeunfälle (4) oder Unfälle durch ruhenden Verkehr (1).
- Die Fahrbahn ist überwiegend 5,50 Meter breit. Außerdem befindet sich die Fahrbahnoberfläche in gutem Zustand.

### Stadt- und verkehrsplanerische Bedeutung

- Die Eschenburgstraße ist als Verlängerung der Luisenstraße zu betrachten. Radfahrenden ist es möglich, nach der LSA direkt in die Eschenburgstraße einzufahren. Die Straße verbindet Karlshof mit der Innenstadt. Es ist eine wichtige Verbindung für Schüler:innenverkehr. In direkter Nähe befindet sich die Dorothea-Schlözer-Schule sowie die Geschwister-Prenski-Schule. Darüber hinaus wird der Sportplatz am Burgfeld von weiteren Schulen und Akteur:innen genutzt. Die Bedeutung im Radverkehrsnetz ist hoch.
- Im Verkehrsentwicklungsplan ist die Eschenburgstraße als potentielle Fahrradstraße im Zielkonzept aufgenommen. Darüber hinaus wurde im Rahmen der umfassenden Bürger:innenbeteiligung „LÜBECK überMORGEN“ der HL der Wunsch von Bürger:innen auf Anordnung einer Fahrradstraße geäußert.



Konflikte unwahrscheinlich



Konflikte möglich



Konflikte unwahrscheinlich



Konflikte unwahrscheinlich

## Konfliktpotential

Die Straße ist von untergeordneter Bedeutung für den Kfz-Verkehr. Durchgangsverkehr findet i.d.R. nicht statt, da dafür die beiden Hauptstraßen Travemünder Allee und Sandberg/Neue Hafenstraße genutzt werden. Die Straße muss aber für Anlieger befahrbar bleiben, da u.a. verschiedene Einrichtungen erreichbar bleiben müssen.

Bei Anordnung einer Fahrradstraße müssten nicht zwangsläufig bereits bestehenden Parkplätze entfernt werden. Diese müssen mit einem ausreichenden Sicherheitstrennstreifen abmarkiert werden. Allerdings ist die Frage zu stellen, ob Senkrechtparken nicht prinzipiell in Fahrradstraßen vermieden werden sollte. Eine Alternative wäre es, das Parken neu zu ordnen (Längsparken).

Es sind keine Buslinien betroffen.

## Gesamtwertung



Zeitaufwand gering



Kosten gering



Priorität hoch

Es wurden bereits Gespräche mit dem Bereich Stadtgrün und Verkehr sowie mit der Straßenverkehrsbehörde geführt. Diese beurteilen die Eschenburgstraße grundsätzlich als geeignet. Die Polizeidirektion hat ebenfalls eine positive Einschätzung gegeben.

Der Aufwand für die Umgestaltung zu einer Fahrradstraße ist voraussichtlich aufgrund der vorhandenen Breiten, der guten Oberflächenqualität und der geringen Verkehrsbelastung durch Kfz gering. Lediglich eine Neuordnung des Parkens könnte auf einzelnen Abschnitten nötig werden.

Die Kosten beschränken sich voraussichtlich auf Markierungsarbeiten, Verkehrszeichen und eine begleitende Öffentlichkeits- und Informationskampagne. Der finanzielle Aufwand wird auf 8.800 - 28.000 € geschätzt.

Die Eschenburgstraße wird aufgrund ihrer Eigenschaften als wichtiger Zubringer zur Innenstadt und zu Bildungseinrichtungen als sehr geeignet angesehen. Die Straße ist aktuell und auch als Fahrradstraße nicht für Durchgangsverkehr attraktiv. Durch die Anordnung einer Fahrradstraße könnte ein Lückenschluss zwischen Travemünder Allee und Luisenstraße gelingen. Die Maßnahme lässt sich voraussichtlich zeit- und kostenarm umsetzen.

## Bilder / Fotos

- Querschnitt der Eschenburgstraße auf Höhe der Kreuzung Jahnstraße, Blickrichtung Osten (Sandberg)

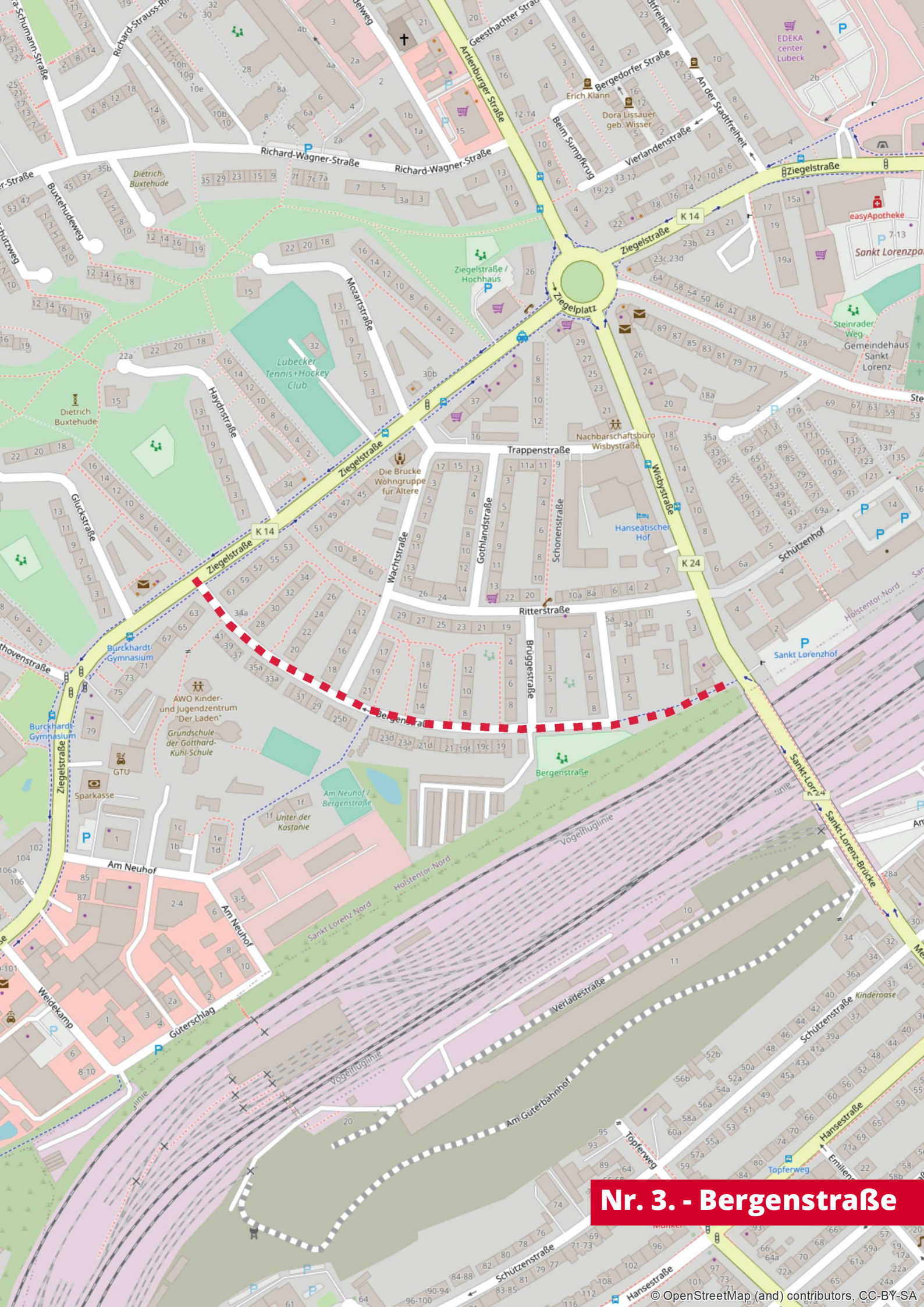


Straße: Eschenburgstrasse, Abschnitt: 1473815 - 1473809, Station: 117, Lage: R, FS: 1

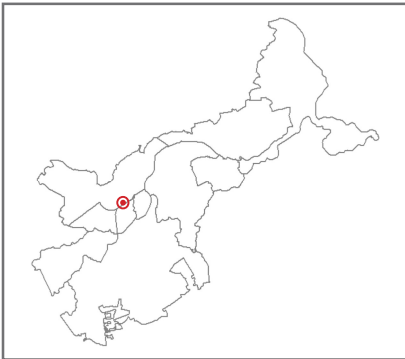
- Verbindungssituation des Radwegs auf der Travemünder Allee, Blickrichtung Osten (Sandberg)



Straße: Eschenburgstrasse, Abschnitt: 1472809 - 1473815, Station: 44, Lage: R, FS: 1



# Nr. 3. - Bergenstraße



St. Lorenz Nord 0,6 Km



Längsparken

k.A.

Radfahrende täglich

k.A.

Kfz täglich



5 Unfälle (2016-2021)



5,00 - 5,50 m Breite



Netzbedeutung hoch



Konzepte vorhanden



Konflikte unwahrscheinlich



Konflikte wahrscheinlich



Konflikte unwahrscheinlich



Konflikte möglich

### Kurzprofil

Die Bergenstraße ist eine Verbindung zwischen der Ziegel- und der Wisbystraße. Sie befindet sich in direkter Nähe zum Hauptbahnhof und mehreren Schulstandorten. Das Umfeld ist verdichtet, die Bergenstraße selbst ist vor allem von Zeilenhausbebauung und Reihenhäuserzeilen geprägt. Es handelt sich um eine Einbahnstraße, welche nicht von der Ziegelstraße aus befahrbar ist. Radverkehr ist in beide Richtungen freigegeben. Nur durch die angrenzenden Wohnstraßen (z.B. Ritterstraße) gelangt man per Kfz in die Bergenstraße. Fuß- und Radverkehr gelangt über einen gemeinsamen Weg auch von der Wisbystraße direkt in die Bergenstraße.

### Eigenschaften

- In der Bergenstraße wird längs auf der nördlichen Fahrbahnseite geparkt. Einige Wohneinheiten verfügen über eigene Stellplätze auf den Grundstücken, oder nutzen eine Sammelgarage.
- Die Fahrbahnbreite bewegt sich zwischen 5,00 und 5,50 Meter, allerdings wird diese durch das Fahrbahnparken auf ein Mindestmaß reduziert.
- Eine Verkehrsmengenzählung liegt nicht vor.
- Zwischen 2016 und 2021 gab es insgesamt fünf Unfälle mit Radfahrendenbeteiligung.

### Stadt- und verkehrsplanerische Bedeutung

- Die Bergenstraße hat für den Kfz-Verkehr keine wesentliche Bedeutung, da sie nur als Erschließung der Wohneinheiten vor Ort dient. Für den Radverkehr ist sie allerdings eine wesentliche Verbindung zwischen zwei Hauptverkehrsstraßen und Zubringer zu verschiedenen Schulstandorten. Auch durch die Zufahrt über den gemeinsamen Geh- und Radweg an der Wisbystraße fungiert die Bergenstraße als Abkürzung.
- Sowohl im Radverkehrskonzept, als auch im Verkehrsentwicklungsplan ist die Bergenstraße aufgeführt. Der Verkehrsentwicklungsplan kategorisiert die Bergenstraße mit höchster Priorität und sieht die Netzbedeutung für den Radverkehr stark bei Alltags- und Schüler:innenverkehr.

### Konfliktpotentiale




- Durch die Bedeutung als Anliegerstraße ohne wesentlichen Durchgangsverkehr sind prinzipiell keine Konflikte mit dem fließenden Kfz-Verkehr zu erwarten.
- Für die Anordnung einer Fahrradstraße müsste teilweise erheblich

in die aktuelle Parkraumsituation eingegriffen werden. Auch ohne die Anordnung als Fahrradstraße ist schon im Status Quo kritisch zu hinterfragen, ob durch das jetzige Parkverhalten eine ausreichende Restbreite der Fahrbahn gewährleistet werden kann. Eine Fahrradstraße würde ein Verbot des Fahrbahnrandparkens bedingen.

- Es sind keine Buslinien betroffen.

- Konflikte mit dem Fußverkehr könnten zu Schulbeginn und -ende auftreten. Am Abschnitt zwischen Flandernstraße und Brüggestraße befindet sich darüber hinaus ein Spielplatz.

### Gesamtbewertung

-  Zeitaufwand mittel - hoch
-  Kosten nicht schätzbar
-  Priorität hoch

- Die Bergenstraße ist bereits in Konzepten als potentielle Fahrradstraße aufgeführt, sogar mit hoher Priorität. Insbesondere Schüler:innenverkehr könnte von einer Anordnung profitieren.

- Die aktuelle Parkraumsituation macht eine vertiefende Betrachtung notwendig. Durch die geringe Fahrbahnbreite ist eine Fahrradstraße mit gleichzeitigem Fahrbahnrandparken nicht möglich. Ein Grunderwerb kann nicht ausgeschlossen werden.

- Der Zeitaufwand könnte ggf. mittel bis hoch sein, da eine Lösung oder Kompensation des Wegfalls von Parkraum gefunden werden muss. Ein möglicher Grunderwerb wirkt entsprechend auf den Zeitaufwand.

- Markierungs-, Beschilderungs und Informationsmaßnahmen werden auf 5.500 - 17.500 € geschätzt. Allerdings können die Kosten erheblich steigen, sobald Grunderwerb nötig wird. Die Kosten können zu diesem Zeitpunkt nicht seriös geschätzt werden.

## Bilder / Fotos

- Zugang zur Bergenstraße über den gemeinsamen Geh- und Radweg von der Wisbystraße aus. Blickrichtung Westen.

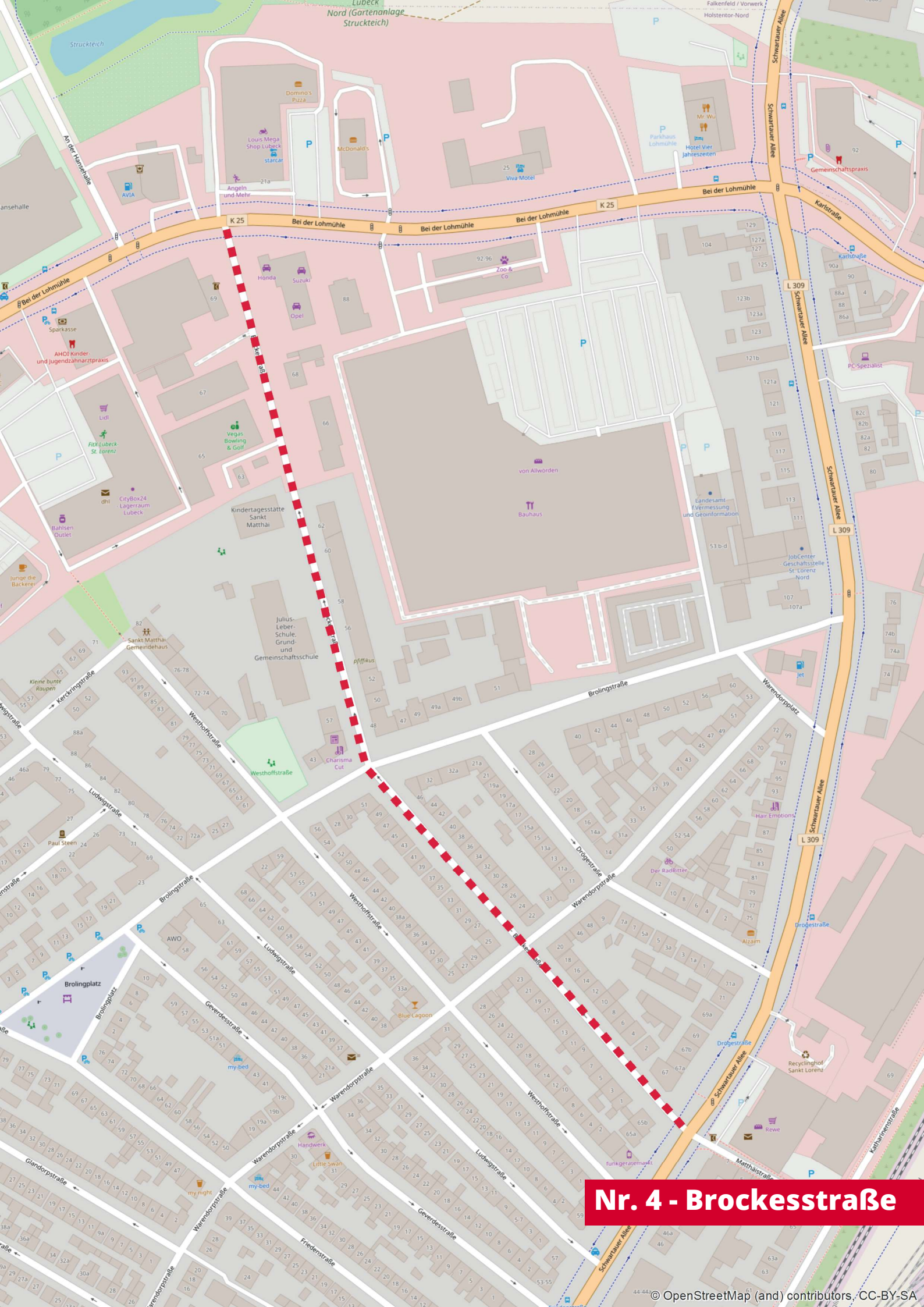


Straße: Bergenstrasse, Abschnitt: 1271804 - 1271805, Station: 26, Lage: R, FS: 1

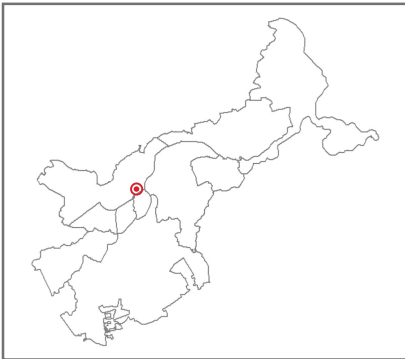
- Bergenstraße im Abschnitt zwischen Ziegelstraße und Wachstraße, Blickrichtung Osten (Wachstraße).



Straße: Bergenstrasse, Abschnitt: 1171839 - 1171840, Station: 55, Lage: R, FS: 1



**Nr. 4 - Brockesstraße**



St. Lorenz Nord 0,6 Km



Längsparken

**k.A. / 97**

Radfahrende täglich

**617 / 1.200**

Kfz täglich



2 Unfälle (2016-2021)



6,00 m Breite



Netzbedeutung mittel bis hoch



Konzepte vorhanden

### Kurzprofil





Die Brockesstraße liegt innerhalb des Brolingviertels, einem verdichteten Wohngebiet zwischen Schwartauer Allee und Lohmühle. Die Straße ist für den Radverkehr auf ihrer gesamten Länge in beide Richtungen freigegeben. Die nördlichen circa 150 Meter, abgehend von der Lohmühle, sind für Kfz ebenfalls in beiden Richtungen befahrbar, um das Gewerbegebiet zu erschließen. Südlich davon ist die Brockesstraße für Kfz eine Einbahnstraße. Es besteht die Möglichkeit, über die Schwartauer Allee einzufahren. Durch Befahren der Warendorp- oder Brolingstraße erreicht man die Brockesstraße ebenfalls.

### Eigenschaften

- Von der Lohmühle bis zur Brolingstraße wird längs am rechten Fahrbahnrand geparkt. Südlich bis zur Schwartauer Allee wird auf beiden Seiten längs geparkt, i.d.R. aufgeschultert auf den Gehwegen.
- Die Fahrbahn ist rund 6,00 Meter breit. Die Gehwege sind jeweils rund 2,00 Meter breit, verlieren allerdings vor allem südlich der Brolingstraße durch das aufgeschulterte Parken an Fläche.
- Im südlichen Bereich der Brockesstraße wurden 2014 insgesamt 617 Kfz gezählt, Angaben zu Radfahrenden gibt es nicht. Der nördliche Teil Richtung Lohmühle / Gewerbeeinheiten weist eine durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge von 1.200 Kfz und 97 Radfahrenden auf (Zeitbezug: 2016).
- Es gab insgesamt zwei Unfälle mit Radfahrer:innenbeteiligung (beide im Jahr 2018). Es handelte sich bei beiden Unfällen um einen Einbiegen-/Kreuzen-Unfall, einer davon mit Beteiligung eines Kfz.

### Stadt- und verkehrsplanerische Bedeutung




- Insbesondere für den Schüler:innenverkehr und Freizeitverkehre spielen die Wohnstraßen im Brolingviertel eine wesentliche Rolle als Alternative zur Nutzung der Hauptverkehrsachsen wie der Schwartauer Allee oder der Lohmühle. Die Brockesstraße kann als sichere und zeitsparende Verbindung zu den dortigen Schulen oder zu den Standorten an und um die Lohmühle genutzt werden (z.B Fitnessstudios, Einzelhande, Hansehalle, Struckbachhalle). Es könnte eine Bündelung des Radverkehrs begünstigt werden.
- Die Brockesstraße ist sowohl im Verkehrsentwicklungsplan als auch im Radverkehrskonzept als potentielle Fahrradstraße geführt.

-  Konflikte möglich
-  Konflikte wahrscheinlich
-  Konflikte unwahrscheinlich
-  Konflikte möglich

## Konfliktpotentiale

- Im südlichen Bereich der Straße sind Konflikte mit den fließenden Kfz-Verkehr unwahrscheinlich, da i.d.R. Anwohner:innen die Straße nutzen, um zu oder von ihrer Wohnung zu kommen. Durch Anordnung einer Fahrradstraße würde der Durchgangsverkehr ausgeschlossen. Dadurch könnten sich potentiell auch positive Effekte für die Anwohner:innen ergeben. Im nördlichen Abschnitt ist ggf. mit Konflikten zwischen dem Verkehr der Gewerbeeinheiten und Radfahrenden zu rechnen.
- Im südlichen Bereich der Brockesstraße wird beidseitig geparkt, sodass voraussichtlich keine ausreichende Restfahrbahnbreite für eine Anordnung als Fahrradstraße verbleibt. Insbesondere auch dann, wenn Sicherheitstrennstreifen zwischen Parkständen und Fahrbahn hinzukommen (bei Längsparkständen mindestens 0,75 Meter). Es müsste entsprechend die jetzige Parkregelung geprüft und ggf. eingegriffen und z.B. eine Fahrbahnseite mit Parkverbot realisiert werden.
- Es liegen keine Konfliktpotentiale mit dem Busverkehr vor.
- Konfliktmöglichkeiten können insbesondere zu Schulbeginn und -ende der Julius-Leber-Schule nicht ausgeschlossen werden.

## Gesamtbewertung

-  Zeitaufwand mittel - hoch
-  Kosten gering
-  Priorität mittel

- Die Brockesstraße eignet sich bezüglich ihrer Bedeutung im Radverkehrsnetz als Fahrradstraße. Freizeit- und Ausbildungsverkehre könnten durch eine Anordnung profitieren. Für Anwohner:innen könnte ein Verbot des Durchgangsverkehr ggf. positive Effekte erzeugen. Für weitere Planungen sollte eine aktuelle Verkehrszählung/-erhebung angedacht werden. Die Konflikte im nördlichen Abschnitt mit den Gewerbeeinheiten müssen berücksichtigt werden. Die Fahrbahn ist teilweise in schlechtem Zustand.
- Die vorliegenden Verkehrsplanungskonzepte weisen der Brockesstraße bereits eine hohe Priorität zu.
- Die Anordnung als Fahrradstraße würde eine Auseinandersetzung und Neuordnung der Parkregelungen mit sich bringen. Es müssten Lösungen für die Anwohner:innen gefunden werden.
- Ggf. sollte eine Prüfung anderer, im Umfeld befindlicher Verbindungen erfolgen. Straßen wie die Friedenstraße weisen ebenfalls Potential auf und haben vrs. weniger starke Konfliktpotentiale mit dem ruhenden Verkehr.
- Die Kosten werden auf 6.600 € - 21.000 € geschätzt. Dabei sind mögliche Erhebungen nicht einberechnet.

## Bilder / Fotos

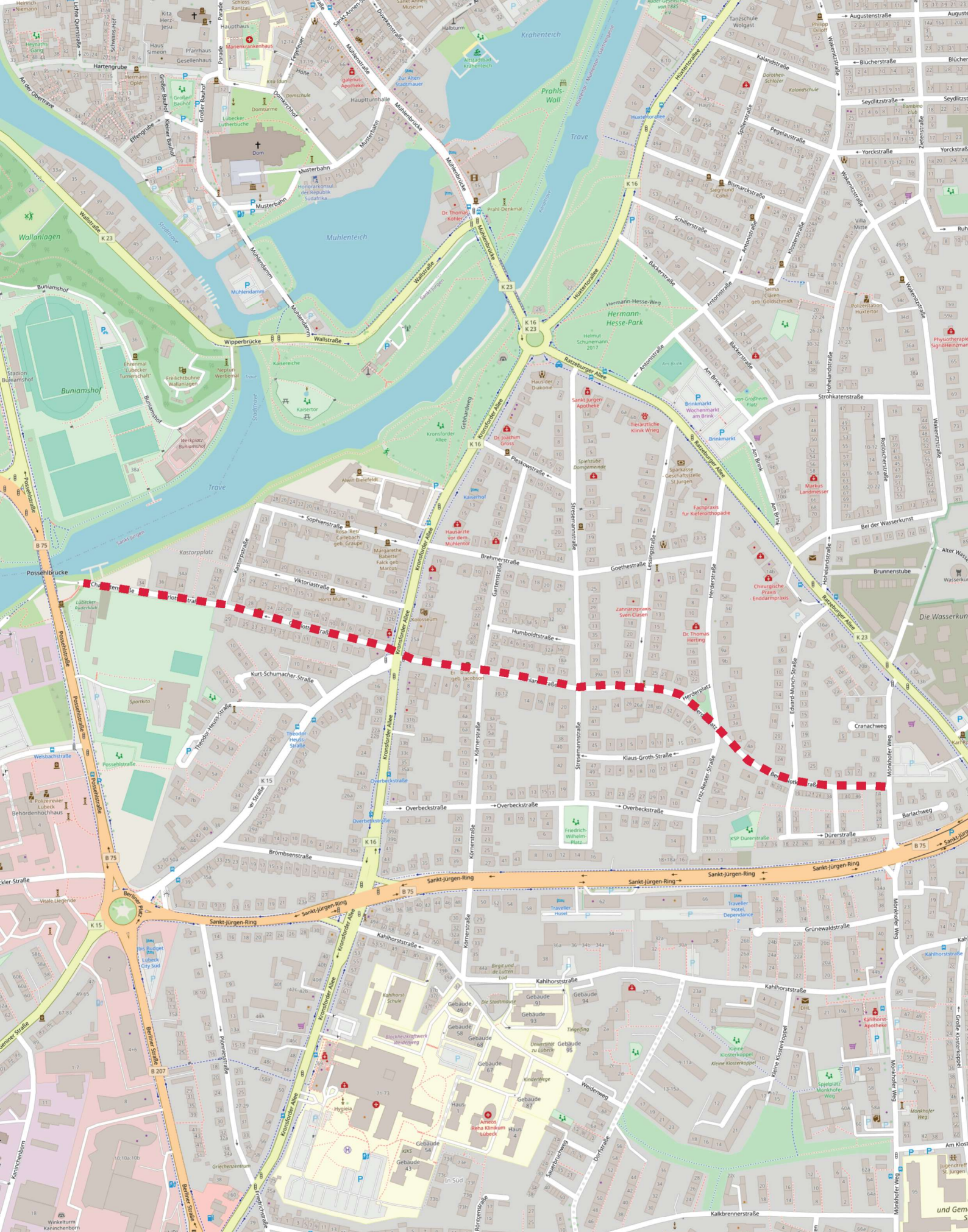
- Brockesstraße aus Richtung Lohmühle auf Höhe des Beginns der Wohnraumbebauung. Blickrichtung Süden (Schwartauer Allee).



Straße: Brockesstrasse, Abschnitt: 1272953 - 1272898, Station: 156, Lage: R, FS: 1

- Brockesstraße kurz nach der Kreuzung Schwartauer Allee. Blickrichtung Norden (Lohmühle).

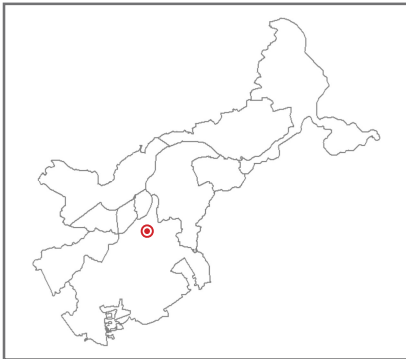




**Nr. 5 - Charlottenstr. / Uhlandstr. / Bernt-Notke-Str.**

## Nr. 5

## Charlottenstr. / Uhlandstr. / Bernt-Notke-Str.



St. Jürgen 1,2 Km

 Längsparken


**297 / 2.396**



Radfahrende täglich

**326 / 1.621**

Kfz täglich

 2 Unfälle (2016 - 2021)

 5,00 - 6,50 m Breite

 Netzbedeutung hoch  
 Konzepte vorhanden

### Kurzprofil

Da es sich um mehrere Straßen handelt, liegen verschiedene Regelungen vor. Die Charlottenstraße ist eine Einbahnstraße, welche von der Kronsfordter Allee befahrbar ist. Der Radverkehr ist in beide Richtungen freigegeben. Die Uhlandstraße sowie die Bernt-Notke-Straße sind für Kfz in beide Richtungen befahrbar. Die Zufahrt gelingt ebenfalls über die Kronsfordter Allee, für die Bernt-Notke-Straße über die Ratzeburger Allee oder den St. Jürgen-Ring. Es handelt sich um eine wichtige Verbindung der westlichen und nördlichen Stadtteile in Richtung Universitätsgelände.

### Eigenschaften

- In der Charlottenstraße sowie in der Bernt-Notke-Straße wird beidseitig am Fahrbahnrand geparkt. In der Uhlandstraße wird sowohl südlich am Fahrbahnrand geparkt, als auch der Parkstreifen auf der nördlichen Seite genutzt.
- Die Fahrbahnen unterscheiden sich in ihrer Breite, je nach Abschnitt der Strecke:
  - » Charlottenstraße: rund 6,50 Meter
  - » Uhlandstraße: zwischen 5,00 und 6,00 Meter
  - » Bernt-Notke-Straße: rund 6,00 Meter
- Die Uhlandstraße wird täglich von 1.621 Kfz und rund 2.396 Radfahrenden genutzt. Die Charlottenstraße wird täglich von 326 Kfz sowie 297 Radfahrenden genutzt (Zeitbezug: 2016).
- 2017 und 2019 gab es jeweils einen Unfall mit Personenschäden im Radverkehr. Es waren bei beiden Unfällen Pkw beteiligt (Unfall mit ruhendem Verkehr sowie Abbiegeunfall).

### Stadt- und verkehrsplanerische Bedeutung

- Die Straßen sind eine wesentliche Verbindung von und zur Possehlstraße sowie Ratzeburger Allee. Die Straßen dienen vor allem als Zubringer für Studierende und Akteur:innen des UKSH.
- Die Verbindung wurde in der Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg als eine potentielle Verbindung ausgewählt. Der gesamte Abschnitt ist in der Machbarkeitsstudie als Fahrradstraße geplant. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie sind bereits mögliche Querschnitte erarbeitet worden.

## Konfliktpotential



Konflikte unwahrscheinlich



Konflikte wahrscheinlich



Konflikte unwahrscheinlich



Konflikte unwahrscheinlich

Die Straßen müssen insbesondere Anwohner:innenverkehre abwickeln, weshalb nicht mit wesentlichen Konflikten zu rechnen ist. Die Straßen müssen für Anlieger:innen befahrbar bleiben. Es ist jedoch zu bedenken, dass eine Umgestaltung des Knotens an der Kronsforder Allee nötig wird.

Es müsste in die jetzige Parksituation eingegriffen werden, um eine ausreichende Fahrbahnbreite zu gewährleisten. An Engstellen müsste das Parken untersagt bzw. eingeschränkt werden. Die Machbarkeitsstudie Radschnellweg sieht vor, die Charlottenstraße wegen des Parkens als untermaßige Fahrradstraße zu führen. Durch die Parkstreifen in der Uhlandstraße können vrsl. alle bzw. die meisten Parkplätze dort erhalten bleiben. Die Bernt-Notke-Straße muss vertiefend geprüft werden, prinzipiell kann das Parken auf der Fahrbahn bei Anordnung einer Fahrradstraße nicht weiter geduldet werden.

Es sind keine Buslinien betroffen.

Konflikte mit Fußgänger:innen sind unwahrscheinlich.

## Gesamtbewertung



Zeitaufwand mittel - hoch



Kosten mittel - hoch



Priorität hoch

Der Aufwand für die Umgestaltung zu einer Fahrradstraße ist voraussichtlich mittel bis hoch einzuschätzen. Dabei ist die Neuordnung des Parkens zu berücksichtigen, aber insbesondere die Neuplanung des Knotens Kronsforder Allee / Uhlandstr. / Charlottenstr. Der finanzielle Aufwand wird auf 30.000 - 70.000 € geschätzt, wobei die Umgestaltung des Knotenpunkts nicht beachtet wird. Die Kosten für den Knotenpunkt können zu diesem Zeitpunkt nicht seriös geschätzt werden.

Die Uhlandstraße ist ggf. für 2023 im Rahmen des Masterplan Straßen eine Erhaltungsmaßnahmen geplant. Hier ergibt sich ggf. eine Möglichkeit, im Rahmen der und zeitgleich mit der Erhaltungsmaßnahme zu agieren.

Die Verbindung wird als geeignet angesehen. Bereits heute ist die Verbindung für den Radverkehr von größerer Bedeutung, als für den Kfz-Verkehr. Durch das hohe Radverkehrsaufkommen und die bereits bestehenden Konzepte wird hier eine hohe Priorität gesehen.

## Bilder / Fotos

- Querschnitt Uhlandstraße mit Blickrichtung Kronsfordter Allee, Abschnitt zwischen Stresemann- und Gartenstraße



Straße: Uhlandstrasse, Abschnitt: 1370809 - 1470814, Station: 92, Lage: R, FS: 1

- Charlottenstraße auf Höhe der Kreuzung Kastorpstraße. Blickrichtung Kronsfordter Allee.



Straße: Charlottenstrasse, Abschnitt: 1370820 - 1370813, Station: 172, Lage: R, FS: 1

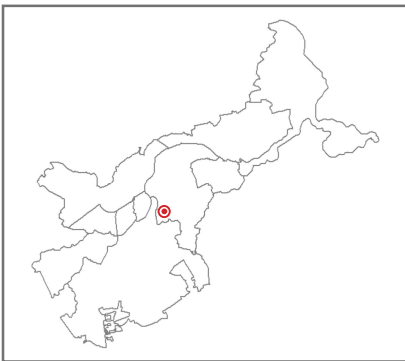
● Bernt-Notke-Straße zwischen Edvard-Munch-Straße und Mönkhofer Weg, Blickrichtung Mönkhofer Weg




Straße: Bernt-Notke-Strasse, Abschnitt: 1469802 - 1469845, Station: 24, Lage: R, FS:  
1





**Nr. 6 - Moltkeplatz / Von-Morgen-Str. / Elise-Bartels-Str.**



St. Gertrud 0,4 Km

-  Längs- und
-  Senkrechtparken
- k.A.** Radfahrende täglich
- k.A.** Kfz täglich
-  4 Unfälle (2016 - 202)
-  5,85 -8,60 m Breite

-  Netzbedeutung mittel
-  Keine Konzepte

### Kurzprofil

- Die Straßen Moltkeplatz und Von-Morgen-Straße sind Parallelstraßen zur Moltkestraße/Walderseestraße. Sie können über die Moltkestraße oder die Wallbrechtstraße erreicht werden. Es gilt Zweirichtungsverkehr. Die Elise-Bartels-Straße ist die Verlängerung der Von-Morgen-Straße, wird allerdings durch die Wallbrechtstraße klar abgetrennt bzw. unterbrochen. Alle Straßen dienen vorrangig der Erschließung der entsprechenden Wohnbebauungen. Südlich vom Moltkeplatz sowie der Von-Morgen-Straße existiert ein baulich getrennter Radweg.





### Eigenschaften

- Alle Straßen werden durch ruhenden Kfz-Verkehr genutzt. Am Moltkeplatz sowie in der Von-Morgen-Straße wird sowohl Längs- als auch Senkrecht geparkt. Dafür werden insbesondere die großzügigen Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Gehweg genutzt. In der Elise-Bartels-Straße werden Kfz auf entsprechenden Längsparkstreifen abgestellt. Die Elise-Bartels-Straße knickt zum Norden hin ab und dient als Erschließung eines Garagenhofs.
- Die Fahrbahnbreite ist sehr heterogen. In der Elise-Bartels-Straße ist diese rund 5,85 Meter breit. In der Von-Morgen-Straße ist bis zu 8,60 Meter Platz. Am Moltkeplatz sind es 6,00 Meter. Zur Zeit ist noch ein baulich getrennter Radweg auf der südlichen Seite vorhanden, welcher rund 1,80 Meter Breite fasst.
- Es liegen keine Verkehrszählungsdaten vor.
- Zwischen 2016 und 2021 gab es insgesamt vier Unfälle. Drei davon waren unter ausschließlicher Beteiligung von Radfahrenden (zwei Fahrnfälle, ein Kreuzungsunfall). An einem Unfall war ein ruhenden Pkw und ein Radfahrender beteiligt.

### Stadt- und verkehrsplanerische Bedeutung

- Die Straßen sind Parallelstraßen zur vielbefahrenen Walderseestraße und entsprechend eine Alternative für Radfahrende und Zufußgehende.
- Die Straßen Moltkeplatz und Von-Morgen-Straße sind Zubringer für Schüler:innen in Richtung Thomas-Mann-Schule, zu den Sportflächen und zur Kleingartenanlage.
- Für die zu prüfende Verbindung liegen noch keine Konzepte vor. Allerdings wird das direkte Umfeld (Jürgen-Wullenwever-Straße) aktuell als Fahrradzone geplant.

## Konfliktpotentiale

-  Konflikte unwahrscheinlich
-  Konflikte möglich
-  Konflikte unwahrscheinlich
-  Konflikte unwahrscheinlich




- Die Straßen sind von untergeordneter Bedeutung für den Kfz-Verkehr und nicht von Durchgangsverkehr geprägt. Sie werden insbesondere zur Erschließung der Bewohner:innen bzw. Anlieger:innen benötigt.

- Die teilweise großen Fahrbahnbreiten lassen Fahrbahnrandparken zu, allerdings ist hier ggf. eine Neuordnung nötig. Insbesondere das Senkrechtparken sollte kritisch hinterfragt werden. Analog dazu ist das Parken im Grünstreifen zu bewerten.

- Es sind keine Buslinien betroffen.

- Konflikte mit Fußverkehr sind unwahrscheinlich.

## Gesamtbewertung

-  Zeitaufwand gering - mittel
-  Kosten gering - mittel
-  Priorität gering - mittel

- Prinzipiell haben die Straßen eine Netzbedeutung für den Radverkehr, allerdings ist es bereits heute aufgrund der untergeordneten Rolle für den Kfz-Verkehr schon möglich, diese i.d.R. sicher zu befahren. Beim aktuellen eigenständigen Radweg sollte dringend die Benutzungspflicht aufgehoben werden, um den Radverkehr sicher auf der Fahrbahn zu führen. Die Elise-Bartels-Straße hat eine untergeordnete Bedeutung für den Radverkehr, da die Schüler:innen i.d.R. die Wallbrechtstraße queren, um zur Thomas-Mann-Straße zu gelangen.

- Für das Jahr 2025 ist im Rahmen des Masterplans Straßen eine grundlegende Erhaltung der Von-Morgen-Str. vorgesehen. Hier ergibt sich ggf. eine Möglichkeit, im Rahmen der und zeitgleich mit der Erhaltungsmaßnahme zu agieren.

- Die räumliche Barriere zwischen Von-Morgen-Straße und Elise-Bartels-Straße erfordert größere Aufwendungen zur Umgestaltung der Kreuzung Walbrechtstraße. Die entsprechenden Kosten können zu diesem Zeitpunkt nicht seriös geschätzt werden.

- Die Verbindung wird als nicht prioritär bewertet.

## Bilder / Fotos

- Moltkeplatz, Blickrichtung Von-Morgen-Straße.



Straße: Von-Morgen-Strasse, Abschnitt: 1570819 - 1570823, Station: 11, Lage: R, FS:  
1

- Von-Morgen-Straße mit Blick Richtung Moltkeplatz.

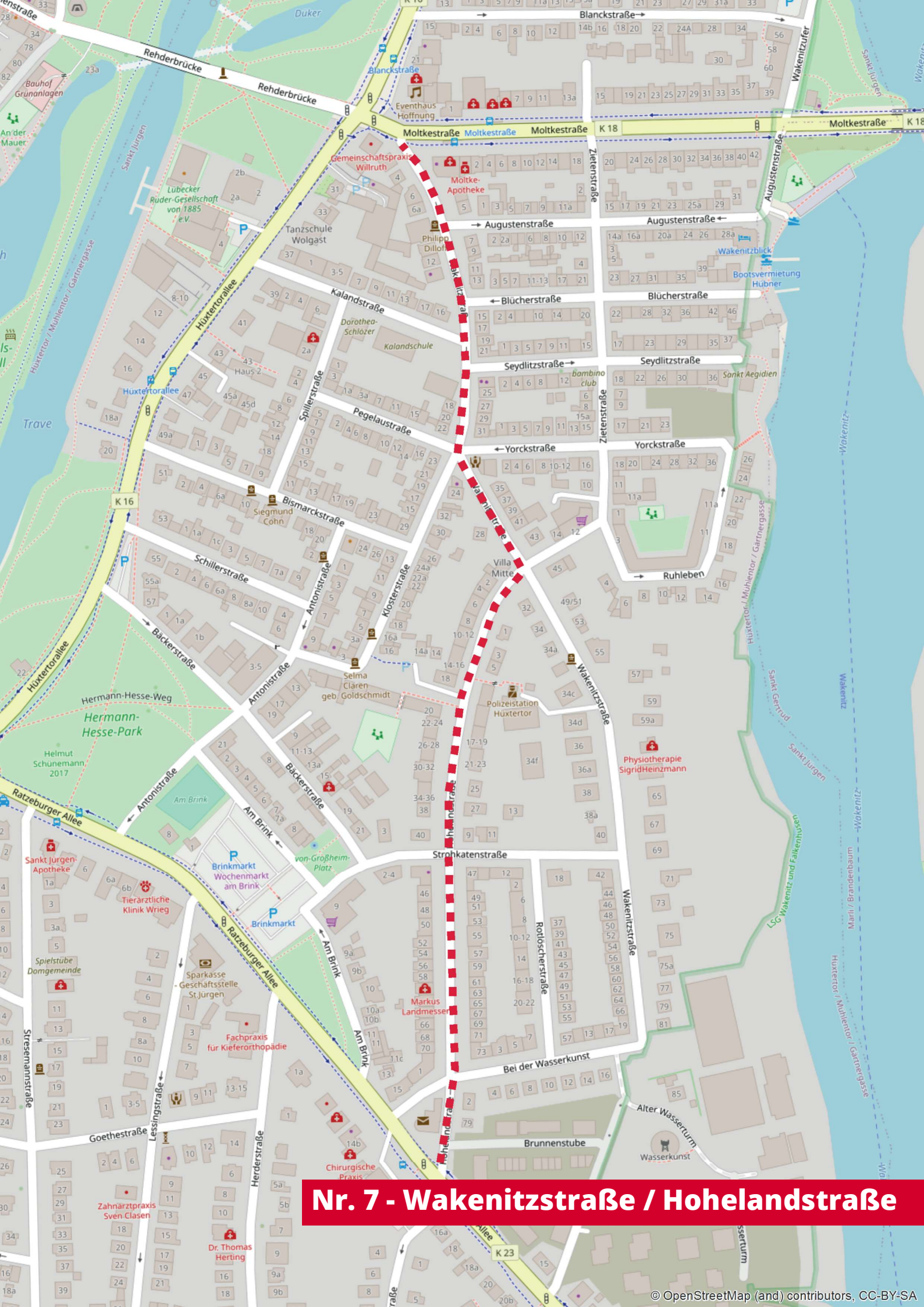


Straße: Von-Morgen-Strasse, Abschnitt: 1570804 - 1570901, Station: 60, Lage: R, FS:  
1

📍 Elise-Bartels-Straße mit Blick auf die Kreuzung Wallbrechtstraße.



Straße: Elise-Bartels-Strasse, Abschnitt: 1570904 - 1570816, Station: 61, Lage: R, FS:  
1



# Nr. 7 - Wakenitzstraße / Hohelandstraße



St. Jürgen 1,0 Km

Längs-, Senkrecht- und  
 Schrägparken

**1.374** Radfahrende täglich

**2.021** Kfz täglich

5 Unfälle (2016 - 2021)

6,00 -7,50 m Breite

Netzbedeutung hoch  
 Konzepte vorhanden

### Kurzprofil

Beide Straßen sind wichtige Verbindungsachsen eines dichtbebauten Wohngebiets, mit denen Hauptverkehrsstraßen erreicht werden können (Ratzeburger Allee, Moltkestraße, Hüntertorallee und Falkenstraße). Die Verbindung wird als Abkürzung zwischen Ratzeburger Allee und Moltkestraße/Hüntertorallee genutzt, wenn der Mühlentorkreisel umgangen werden soll. Es wird fast ausschließlich Wohnbebauung erschlossen, aber auch eine Grundschule (Kalanderschule).

### Eigenschaften





- Im Laufe der Straßen sind alle Arten von Parkständen vorhanden. In der Wakenitzstraße wird längs geparkt, teilweise beidseitig. In der Hohelandstraße finden sich Längs-, Schräg-, und Senkrechtparkstände. Es wird teilweise aufgeschultert auf dem Gehweg geparkt.
- Die Fahrbahnen unterscheiden sich in ihrer Breite, je nach Abschnitt der Strecke erheblich. Die Breiten variieren zwischen 6,00 Metern und 7,50 Meter.
- Die Hohelandstraße wird täglich von 2.021 Kfz und 1.374 Radfahrenden genutzt (Zeitbezug: 2016).
- Zwischen 2016 und 2021 gab es fünf Unfälle mit Personenschäden im Radverkehr. Es waren bei allen Unfällen Pkw beteiligt (Einbiegen/Kreuzen-Unfall).

### Stadt- und verkehrsplanerische Bedeutung

- Die Straßen sind eine wesentliche Verbindung und Ausweichstrecke von und zu wichtigen Hauptverkehrsstraßen (Ratzeburger Allee, Hüntertorallee, Moltkestraße). Radfahrende können hohem Kfz-Aufkommen auf den Hauptstraßen umgehen und ggf. ihre Wege verkürzen. Die Route ist eine Alternative für den Mühlentorteller. Wegen der wenigen Zielorte (Ausnahme der Wohnnutzungen) sind die Straßen prinzipiell von geringerer Bedeutung für den Kfz-Verkehr. Die Straßen sind Zubringer zur dortigen Grundschule.
- Die Verbindung wurde bereits im Radverkehrskonzept von 2013 zur Prüfung als Fahrradstraße vorgeschlagen. Auch im Verkehrsentwicklungsplan ist sie vermerkt.

### Konfliktpotential

- Die Straßen müssen insbesondere Anwohner:innenverkehre abwickeln, weshalb nicht mit wesentlichen Konflikten zu rechnen ist. Die Straße muss für Anlieger:innen befahrbar bleiben.




-  Konflikte unwahrscheinlich
-  Konflikte wahrscheinlich
-  Konflikte unwahrscheinlich
-  Konflikte möglich

Durch die teilweise geringen Fahrbahnbreiten ist die Ausweisung von Parkverboten auf der Fahrbahn, die Neuordnung des Parkens oder die Durchsetzung bestehender Halteverbote nötig. Um die Befahrbarkeit für Radfahrende in beide Richtungen zu ermöglichen, ist das Parken in den nördliche Bereichen der Wakenitzstraße grundsätzlich in Frage zu stellen.

Es gibt keine Konflikte mit dem Busverkehr.

Vor allem zu Schulbeginn und -ende können mögliche Konflikte zwischen Radfahrenden und Fußgänger:innen nicht ausgeschlossen werden.

## Gesamtbewertung

-  Zeitaufwand gering
-  Kosten gering
-  Priorität hoch

Der Aufwand für die Umgestaltung zu einer Fahrradstraße ist voraussichtlich eher gering. Dabei ist jedoch insbesondere die Neuordnung des Parkens zu berücksichtigen.

Die Kosten beschränken sich im Wesentlichen auf Markierungsarbeiten, Verkehrszeichen und eine begleitende Öffentlichkeits- und Informationskampagne. Der finanzielle Aufwand wird auf 11.000 - 35.000 € geschätzt.

Es ist darauf hinzuweisen, dass für die Hohelandstraße im Jahr 2025 im Rahmen des Masterplan Straßen eine DSK-Erhaltungsmaßnahmen geplant ist (dünne Asphaltdeckschichten in Kaltbauweise). Hier ergibt sich ggf. eine Möglichkeit, im Rahmen der und zeitgleich mit der Erhaltungsmaßnahme zu agieren.

Die Verbindung wird als geeignet angesehen. Bereits heute ist die Verbindung für den Radverkehr von größerer Bedeutung, als für den Kfz-Verkehr. Die Schüler:innenverkehr kann sicherer gestaltet werden. Die Priorität wird aufgrund der Netzbedeutung sowie der geringen Kosten hoch eingeschätzt, allerdings wird durch Wegfall von Parkplätzen ein hohes Konfliktpotential gesehen.

## Bilder / Fotos

Wakenitzstraße auf Höhe der Kreuzung Augustenstraße, Blickrichtung nach Süden. Absolutes Halteverbot am linken Fahrbahnrand.



Straße: Wakenitzstrasse, Abschnitt: 1471807 - 1470842, Station: 70, Lage: R, FS: 1

Hohelandstraße zwischen Strohkatenstraße und Klosterstraße, Blickrichtung Norden (Wakenitzstraße)



Straße: Hohelandstrasse, Abschnitt: 1470813 - 1470839, Station: 34, Lage: R, FS: 1



**Nr. 8 - Kastanienallee / Adalbert-Stifter-Str. / Sudetenstr.**



St. Jürgen 1,1 Km



Längsparken

**843 / 823 / 260**

Radfahrende täglich

**2.753 / 2.117 / 2.194**

Kfz täglich



6 Unfälle (2016 - 2021)



6,00 -7,20 m Breite

### Kurzprofil

Die Straßen ergeben eine Ost-West Querverbindung zwischen Ratzeburger Allee und Dorfstraße (bereits Fahrradstraße). Alle Straßen sind in beide Richtungen befahrbar, wegen Tempo 30 wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt. Der Mönkhofer Weg kreuzt in Nord-Süd-Richtung zwischen Kastanienallee und Adalbert-Stifter-Straße. Weite Teile des Wohngebiets zwischen St. Jürgen Ring und Bahnstrecke werden erschlossen. Die Straßenverbindung ist im Zusammenschluss mit der Dorfstraße vor allem für Radfahrende ein Zubringer zum Universitätsgelände. Zu Beginn der Kastanienallee von der Ratzeburger Allee aus kommend ist ein Nahversorger ansässig, dessen Zufahrt über Kastanienallee und Krummeck erfolgt.

### Eigenschaften

- In den Straßen wird längs am Fahrbahnrand geparkt, Ausnahme ist der Übergang zwischen Adalbert-Stifter-Straße und Sudetenstraße, da in der Verschwenkung auch einige Senkrechtparkstände bestehen. Der Bereich der Kastanienallee zwischen Ratzeburger Allee und Elswigstraße hat ausgewiesene Parkstreifen. Die dortigen Zeilenbauten weisen überwiegend Sammelparkplätze/ -garagen auf. Auf der restlichen Verbindung werden die Kfz am Fahrbahnrand abgestellt, vorwiegend auf der südlichen Seite. Dabei haben die Einfamilien-/ Doppelhäuser i.d.R. private Stellplätze auf den Grundstücken. In der Sudetenstraße gibt es ein absolutes Halteverbot, welches faktisch nicht eingehalten wird (vgl. dazu nachfolgende Fotos).
- Der östliche Teil der Kastanienallee (Höhe Nahversorger) hat eine Fahrbahnbreite von rund 7,20 Meter. Nach der Kreuzung Krummeck weist die Fahrbahn nur noch 6,00 Meter auf. Der Übergang zwischen Adalbert-Stifter-Straße und Sudetenstraße ist wegen einer starken Verschwenkung teilweise breiter. Durch das Fahrbahnrandparken verbleiben oft nur rund 3,50 - 4,00 Meter Fahrbahnbreite (trotz Zweirichtungsverkehr).
- In der Kastanienallee bis Kreuzung Elswigstraße sind täglich 843 Radfahrende und 2.753Kfz unterwegs (2016). Bis zur Kreuzung Mönkhofer Weg sind es 823 Radfahrende und 2.117 Kfz (ebenfalls 2016). Westlich des Mönkhofer Wegs fahren in der Adalbert-Stifter-Straße und der Sudetenstraße 260 Radfahrende und 2.194 Kfz täglich (2009).
- Es gab insgesamt 6 Unfälle zwischen 2016-2021 mit Personenschaden (unbeachtet: Kreuzungsfläche Mönkhofer Weg und Dorfstraße). Fünf davon waren mit Radfahrer:innen-Beteiligung. Unfalltypen sind i.d.R. Abbiegeunfälle oder Unfälle durch ruhenden Verkehr.



Netzbedeutung mittel bis hoch



Konzepte vorhanden

Insbesondere die Ein- und Ausfahrt des Nahversorgers ist Unfallschwerpunkt.

### Stadt- und verkehrsplanerische Bedeutung

- Die Verbindung ist ein Zubringer zur Dorfstraße / Mönkhofer Weg, welche u.a. zum Universitätsgelände oder zur Kleingartenanlage führen. Die Straßen sind insprechend durch Freizeit- und Ausbildungsradverkehre geprägt und eignen sich, um Radverkehr zu bündeln. Darüber hinaus besteht jedoch durch den Nahversorger und die Anknüpfungspunkte an Dorfstraße und Mönkhofer weg auch eine Bedeutung für den Kfz-Verkehr. Insbesondere in der Kastanienallee könnte ggf. in den Spitzenstunden ein erhöhtes Kfz-Verkehrsaufkommen vorherrschen, welches Konflikte mit der Anordnung einer Fahrradstraße auslösen kann.
- Sowohl der Verkehrsentwicklungsplan als auch das Radverkehrskonzept sehen vor, die Kastanienallee zwischen Mönkhofer Weg und Elswigstraße (circa 280 Meter) auf Eignung als Fahrradstraße zu prüfen. Der Verkehrsentwicklungsplan weist dieser Relation allerdings eine niedrigere Priorität zu.



Konflikte möglich



Konflikte wahrscheinlich



Konflikte möglich



Keine Konflikte

### Konfliktpotentiale

- Einige Standorte könnten Konflikte mit Kfz-Verkehr begünstigen, vor allem das Umfeld des Nahversorgers, welches bereits jetzt Unfallhäufungen aufweist. Dazu kommen Kreuzungssituationen an den verkehrsreicheren Verbindungen Mönkhofer Weg und Dorfstraße. Der Bewohner:innenverkehr ist nicht als kritisch zu bewerten.
- Der ruhende Kfz-Verkehr führt dort zu Konflikten, wo am Fahrbahnrand geparkt wird. Dadurch ist die Fahrbahnbreite wahrscheinlich nicht mehr ausreichend, um eine Fahrradstraße nach nötigen Vorgaben zu realisieren. Allerdings muss deutlich betont werden, dass bei ordnungsmäßiger Nutzung privater Stellflächen und der Beachtung absoluter Halteverbote die Situation anders zu bewerten wäre.
- Es wird keine Buslinie auf der Verbindung geführt, allerdings gibt es Busverkehr auf dem Mönkhofer Weg sowie der Dorfstraße, weshalb es unter Umständen an den jeweiligen Kreuzungen zu Konflikten kommen kann. An Kreuzungssituationen sind die Vorfahrtsregelungen zu prüfen.
- Konflikte mit Fußverkehr sind nicht zu erwarten.

### Gesamtbewertung

- Die Verbindung weist einige Rahmenbedingungen auf, die Konflikte für die Anordnung einer Fahrradstraße bedeuten können. Der Nahversorger ist ein wesentlicher Quell- und Zielort, welcher den Ausschluss von Kfz-Verkehr in einer Fahrradstraße prinzipiell verhindert.



Zeitaufwand mittel



Kosten mittel



Priorität mittel

- Die Priorität ist aufgrund des Rad- und Kfz-Verkehrsaufkommens sowie der untergeordneten Netzbedeutung eher gering einzuschätzen.
- Um ausreichende Fahrbahnbreiten vorzuhalten, müsste an verschiedenen Standorten der ruhende Kfz-Verkehr kontrolliert und entsprechende Halteverbote geahndet werden. Ordnungsrechtliche Kontrollen bedingen ggf. eine längere Umsetzungszeit.
- Eine Anordnung als Fahrradstraße wäre prinzipiell mit geringen baulichen Maßnahmen umsetzbar, allerdings müssten die bestehenden Parkraumregelungen kontrolliert werden. Dieser Aufwand kann nicht verlässlich geschätzt werden.
- Die baulichen Maßnahmen (ohne Beachtung möglicher ordnungsrechtlicher Kontrollen) werden auf 12.100 bis 38.500 € geschätzt.

### Bilder / Fotos

- Kastanienallee ausgehend von der Kreuzung Ratzburger Allee, Blickrichtung Westen (Nahversorger)



Straße: Kastanienallee, Abschnitt: 1469855 - 1569901, Station: 139, Lage: R, FS: 1

Adalbert-Stifter-Straße, Blickrichtung Süden. Einfamilien-/Doppelhaushälften mit privaten Stellplatzflächen.



Straße: Adalbert-Stifter-Strasse, Abschnitt: 1468816 - 1468817, Station: 44, Lage: R, FS: 1

Sudetenstraße Blickrichtung Osten (Adalbert-Stifter-Straße) mit absolutem Halteverbot am rechten Fahrbahnrand.



Straße: Sudetenstrasse, Abschnitt: 1468820 - 1468819, Station: 42, Lage: R, FS: 1

Kastanienallee kurz hinter der Kreuzung Mönkhofer Weg, Blickrichtung Osten (Ratzeburger Allee), Fahrbahnrandparken im Halteverbot und aufgeschultert auf dem Gehweg

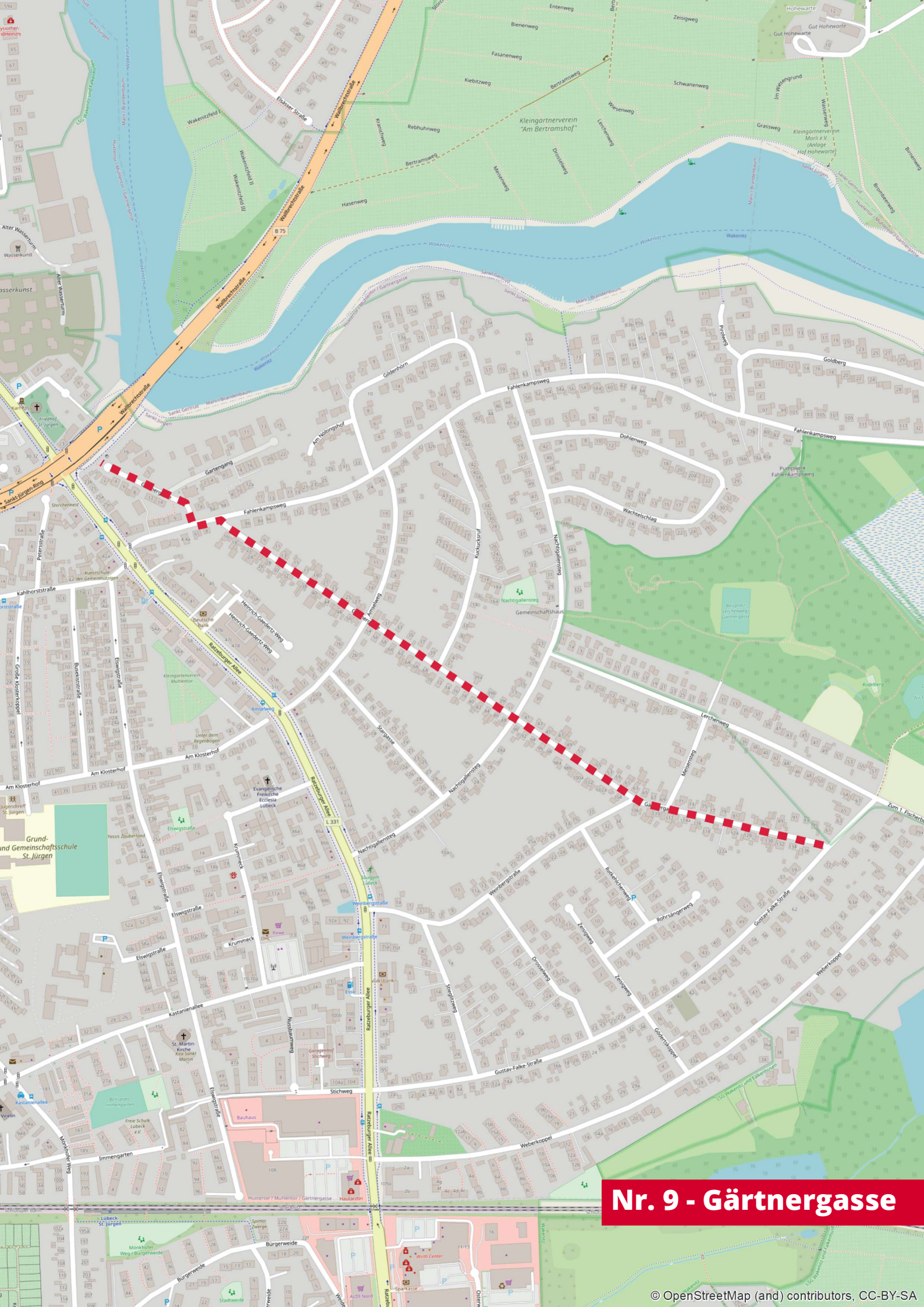


Straße: Kastanienallee, Abschnitt: 1468841 - 1469861, Station: 22, Lage: R, FS: 1

Adalbert-Stifter-Straße nach der Kreuzung Mönkhofer Weg, Blickrichtung Westen



Straße: Adalbert-Stifter-Strasse, Abschnitt: 1468815 - 1468841, Station: 52, Lage: R, FS: 1



**Nr. 9 - Gärtnergasse**



St. Jürgen 1,3 Km



Längsparken

**1.297 / 757**

Radfahrende täglich

**340 / 435**

Kfz täglich



1 Unfall (2016-2021)



4,00 - 5,00 m Breite



Netzbedeutung mittel bis hoch



Konzepte vorhanden



Konflikte unwahrscheinlich



Konflikte möglich



Konflikte unwahrscheinlich



Konflikte unwahrscheinlich

### Kurzprofil

Es handelt sich um eine Wohnstraße mit Zweirichtungsverkehr für alle Verkehrsarten. Die Straße erschließt vor allem Einfamilienhäuser. Von der Gärtnergasse aus gelangt man über Stichstraßen im Umfeld zur Ratzeburger Allee. Die Gärtnergasse ist auch ein Zubringer zum Naturschutz-/Naherholungsgebiet der Wakenitz. Andere wesentliche Zielorte sind nicht in der Straße vorhanden. Die Gärtnergasse wird vom Fahlenkampsweg unterbrochen.

### Eigenschaften

- I.d.R. werden die Kfz auf den entsprechenden Stellplätzen der Grundstücke geparkt. Vereinzelt werden Kfz jedoch am Fahrbahnrand abgestellt, oder auch auf dem nördlichen Grünstreifen.
- Die Fahrbahn unterscheidet sich in ihrer Breite, je nach Streckenabschnitt. Die Fahrbahn ist i.d.R. 5,00 Meter breit, an einigen Stellen auch nur knapp über 4,00 Meter. Die Straße wirkt ggf. breiter, da der Schutz-/Grünstreifen an der nördlichen Seite zum Parken genutzt wird, jedoch nicht Teil der Fahrbahn ist.
- Die Gärtnergasse wird täglich von 340 (nördlich Fahlenkampsweg) und 435 Kfz (südlich Fahlenkampsweg), sowie 1.297 Radfahrenden (nördlich Fahlenkampsweg) und 757 Radfahrenden (südlich Fahlenkampsweg) genutzt (2016).
- Zwischen 2016 und 2021 konnte ein Unfall mit Personenschaden festgestellt werden. Der Unfall war ein Zusammenstoß (entgegenkommendes Fahrzeug) und unter Beteiligung von Rad und Kfz.

### Stadt- und verkehrsplanerische Bedeutung

- Die Gärtnergasse ist eine klassische Wohnstraße mit geringem Verkehrsaufkommen, in der sich Radfahrende i.d.R. störungsfrei bewegen können. Sie dient als Verbindung zu den Hauptverkehrsachsen Ratzeburger Allee und Wallbrechtstraße. Darüber sind Naherholungsgebiete/ Wasserwege der Wakenitz erreichbar. Von einer hohen Bedeutung für die Bündelung von Schüler:innen-Verkehre ist auszugehen.
- Die Gärtnergasse wird im Verkehrsentwicklungsplan und im Radverkehrskonzept als potentielle Fahrradstraße aufgeführt.

### Konfliktpotential

- Die Straße muss insbesondere Anwohner:innenverkehre abwickeln, weshalb nicht mit wesentlichen Konflikten zu rechnen ist. Die Straße muss für Anlieger befahrbar bleiben. Das Kfz-Verkehrsaufkommen am Tag ist sehr gering. Allerdings muss der Fahlenkampsweg

gekreuzt werden. Die Kreuzungssituation macht die Auseinandersetzung mit Vorfahrtsberechtigungen notwendig, da momentan Rechts-vor-Links greift.

- Durch die geringe Fahrbahnbreite an einigen Teilstrecken ist voraussichtlich die Ausweisung von Parkverboten auf der Fahrbahn nötig, da der nötige Sicherheitsabstand zu den Parkständen sonst nicht gewährleistet werden kann.

- Es sind keine Buslinien betroffen.

- Konflikte mit Fußverkehr sind nicht zu erwarten.

### Gesamtbewertung

 Zeitaufwand gering

 Kosten gering

 Priorität mittel

- Der Aufwand für die Umgestaltung zu einer Fahrradstraße ist voraussichtlich gering. Lediglich eine Neuordnung des Parkens könnte auf einzelnen Abschnitten nötig werden bzw. die Ausweisung von Parkverboten.

- Die Kosten beschränken sich voraussichtlich auf Markierungsarbeiten, Verkehrszeichen und eine begleitende Öffentlichkeits- und Informationskampagne. Der finanzielle Aufwand wird auf 14.300 - 45.500 € geschätzt.

- Die Gärtnergasse wird prinzipiell als geeignet angesehen. Bereits heute ist der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart. Durch das geringe Kfz-Verkehrsaufkommen ist die Straße bereits komfortabel zu befahren, weshalb nicht die höchste Priorität angesetzt wird.

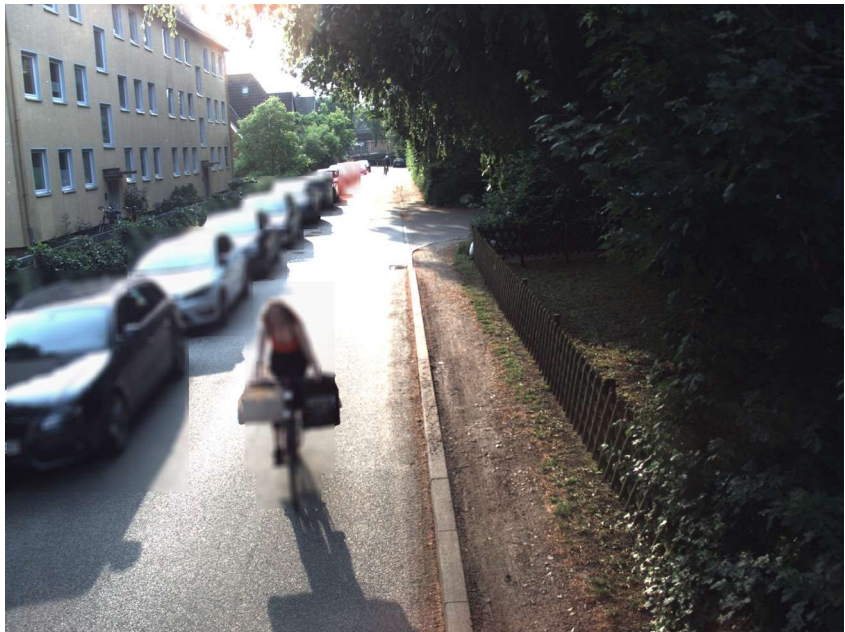
### Bilder /Fotos

- Beispielhafter Querschnitt der Gärtnergasse mit Gehweg, Fahrbahn und beparktem Seitenstreifen/Grünstreifen (südlich des Fahrenkampwegs).

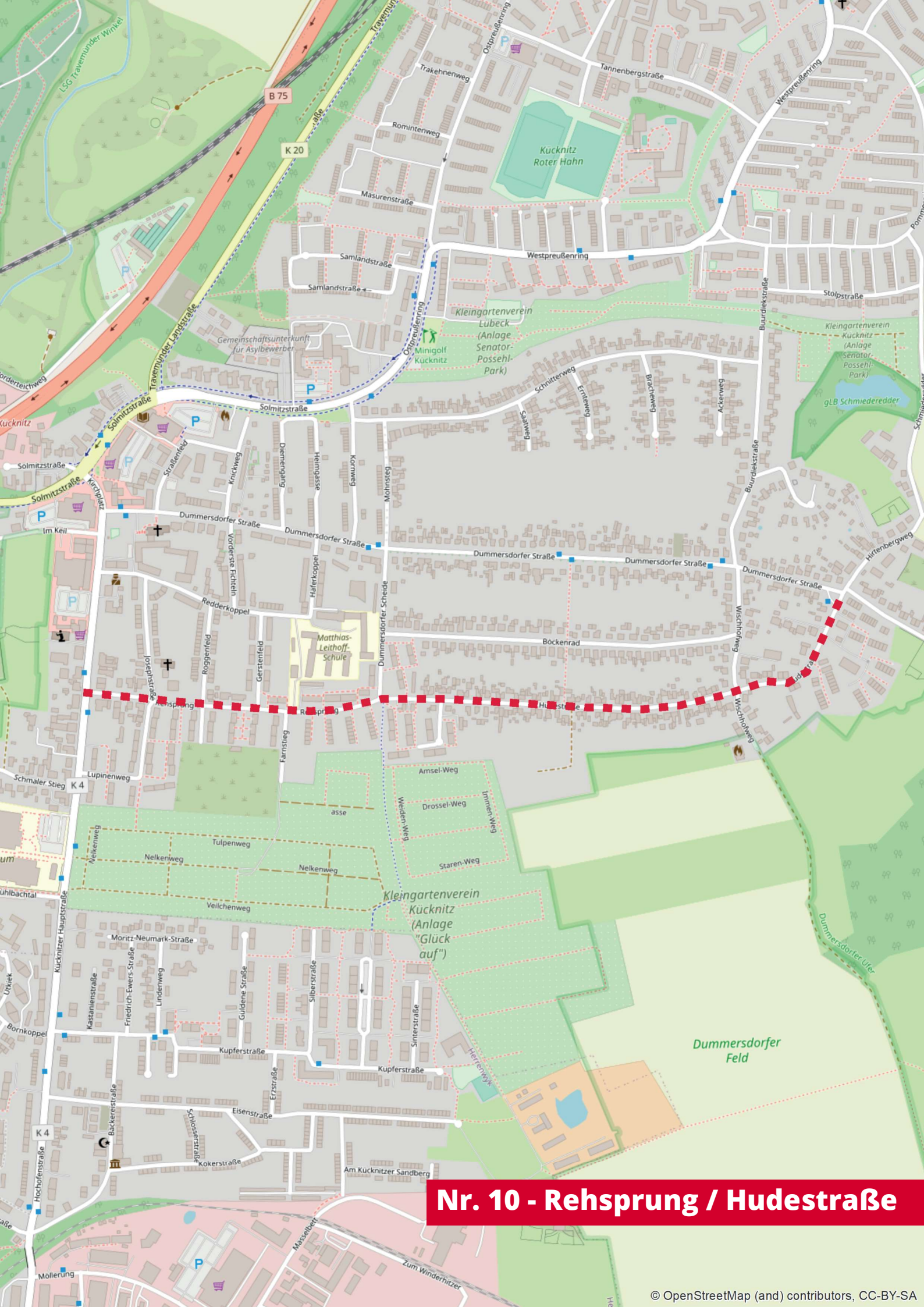


Straße: Gärtnergasse, Abschnitt: 1469800 - 1569809, Station: 81, Lage: R, FS: 1

Gärtnergasse (nördlich Fahlenkampweg), Blickrichtung St. Jürgen Ring. Fahrbahnrandparken bei gleichzeitig geringer Restfahrbahnbreite.



Straße: Gärtnergasse, Abschnitt: 1469881 - 1469885, Station: 31, Lage: R, FS: 1



**Nr. 10 - Rehsprung / Hudestraße**



Kücknitz 1,4 Km



Längsparken

**k.A.** Radfahrende täglich

**k.A.** Kfz täglich



3 Unfälle (2016-2021)



3,80 - 10,00 m Breite



Netzbedeutung mittel bis hoch



Konzepte vorhanden

### Kurzprofil

Beide Straßen befinden sich zwischen der Kücknitzer Hauptstraße und der Dummersdorfer Straße, zwei wesentlichen Hauptverbindungen in Kücknitz. Der Rehsprung ist in beide Richtungen befahrbar und von der Kücknitzer Hauptstraße oder den kreuzenden Anliegerstraßen befahrbar. Die Hudestraße ist die Fortsetzung des Rehsprung und wird vom Wischhofweg gekreuzt. Im Osten geht die Hudestraße in den Hirtenbergweg über, wird dabei von der Dummersdorfer Straße bzw. Neunteilsredder gekreuzt. Die Hudestraße ist ebenfalls in zwei Richtungen befahrbar, allerdings gibt es ein Durchfahrtsverbot für Lkw. Die Straßen sind insbesondere zur Erschließung der dortigen Wohnbebauung vorgesehen. Sie bilden darüber hinaus eine Anbindung an die Naherholungsgebiete (z.B. Dummersdorfer Ufer, Stülper Huk oder Kleingartenanlage).

### Eigenschaften

- Beide Straßen werden am Fahrbahnrand geparkt. Im Rehsprung wird beidseitig und teilweise aufgeschultert auf dem Gehweg geparkt. In der Hudestraße wird einseitig auf der Fahrbahn geparkt. I.d.R. haben die Mehrfamilienhäuser Garagenhöfe oder Sammelplätze, die Einfamilien- und Doppelhäuser eigene private Stellplätze. Nur selten wird deshalb auf der Fahrbahn geparkt. In der Verschwenkung der Hudestraße (östlich) wechseln die Fahrbahnbreiten stark und Fahrbahnrandparken kommt häufiger vor.
- Die Fahrbahnbreiten unterscheiden sich erheblich im Verlauf beider Straßen. Im Rehsprung sind es 8,00 Meter Fahrbahnbreite. In der Hudestraße gibt es Abschnitte mit 3,80 Meter, 5,00 Meter und bis zu 10,00 Meter Fahrbahnbreite. Die 10,00 Meter werden beim Übergang in den Hirtenbergweg erreicht. Die schmalste Stelle ist auf der Höhe der Kreuzung Wischhofweg verortet.
- Es liegen keine Verkehrszählungen vor.
- 2017 wurde ein Unfall zwischen Pkw und Rad verzeichnet, der als Einbiegen-/Kreuzen-Unfall geführt wird. Dieser ereignete sich kurz hinter der Kreuzung Kücknitzer Hauptstraße. Zwei weitere Unfälle (beide 2019) waren ein sonstiger Unfall (Kraftrad) und ein Fahrnfall (Radfahrer:in).





### Stadt- und verkehrsplanerische Bedeutung

- Die Verbindung hat für den Freizeitradverkehr eine hohe Bedeutung, da Naherholungsgebiete angeschlossen werden (z.B. Dummersdorfer Ufer, Stülper Huk, Kleingartenanlage). Für den Kfz-Verkehr ist die Verbindung insbesondere zur Erschließung der Grundstücke we-

sentlich, besitzt also geringere Bedeutung. Es ist nicht auszuschließen, dass die Hudestraße und Rehsprung eine Bündelungsfunktion für Schüler:innenverkehr wahrnehmen (Matthias-Leithoff-Schule, Trave Grund- und Gemeinschaftsschule).

Die Verbindung Rehsprung / Hudestraße ist im Radverkehrskonzept als zu prüfende Fahrradstraße vermerkt. Die Hudestraße (Abschnitt Dummersdorfer Scheide bis Neunteilsredder) ist im Verkehrsentwicklungsplan auf der Prüfliste für Fahrradstraßen aufgenommen.

### Konfliktpotentiale

-  Konflikte unwahrscheinlich
-  Konflikte möglich
-  Konflikte unwahrscheinlich
-  Konflikte unwahrscheinlich




Konflikte mit dem fließenden Kfz-Verkehr sind unwahrscheinlich. Beeinträchtigungen der ansässigen freiwilligen Feuerwehr Dummersdorf (in der Verlängerung des Wischhofwegs) sind ebenfalls nicht zu erwarten.

Konflikte mit dem ruhenden Verkehr sind voraussichtlich selten, da entweder private Stellplätze genutzt werden, oder die Fahrbahnbreite trotz Parken ausreichend ist, um den Vorgaben einer Fahrradstraße zu entsprechen. An einigen Engstellen ist das Fahrbahrandparken zu prüfen und ggf. durch Halteverbote zu unterbinden, damit ausreichende Fahrbahnbreiten und Sicherheitstrennstreifen vorgehalten werden können.

Es sind keine Buslinien betroffen.

Konflikte mit Fußverkehr sind nicht zu erwarten.

### Gesamtbewertung

-  Zeitaufwand gering
-  Kosten gering
-  Priorität mittel

Beide Straßen sind aufgrund ihrer Netzbedeutung prinzipiell geeignet. Für den Kfz-Verkehr ergibt sich eine Erschließungsfunktion, weshalb die Verbindung von geringerer Bedeutung ist. Als Zubringer zu Naherholungsgebieten und zwei Schulstandorten kann eine Bündelung des Radverkehrs gelingen. Nur an wenigen Stellen gibt es Konflikte mit dem ruhenden Verkehr.

Die Verbindung sollte ggf. in ihrer Priorität zurückgestellt werden, bis eine Verkehrserhebung vorliegt.

Der Aufwand ist voraussichtlich gering, da nur in geringem Maße in das jetzige Parkverhalten eingegriffen werden muss. Die Umsetzung kann zum Großteil auf Beschilderung, Markierungen und Öffentlichkeitsarbeit beschränkt werden.

Die Kosten können auf 15.400 - 49.000 € geschätzt werden.

## Bilder / Fotos

Rehsprung, östlich der Kreuzung mit der Kücknitzer Hauptstraße, Blickrichtung Osten. Ggf. ist ein Halteverbot auf einer Fahrbahnseite nötig, um eine ausreichende Fahrbahnbreite zu gewährleisten.



Straße: Rehsprung, Abschnitt: 2176830 - 2176831, Station: 20, Lage: R, FS: 1

Rehsprung im Abschnitt zwischen Roggenfeld und Gerstenfeld, Blickrichtung Osten.



Straße: Rehsprung, Abschnitt: 2176802 - 2176803, Station: 53, Lage: R, FS: 1

Beginn Hudestraße, vom Rehsprung kommend (Blickrichtung Osten). Eingeschränktes Halteverbot für die südliche Fahrbahnseite.

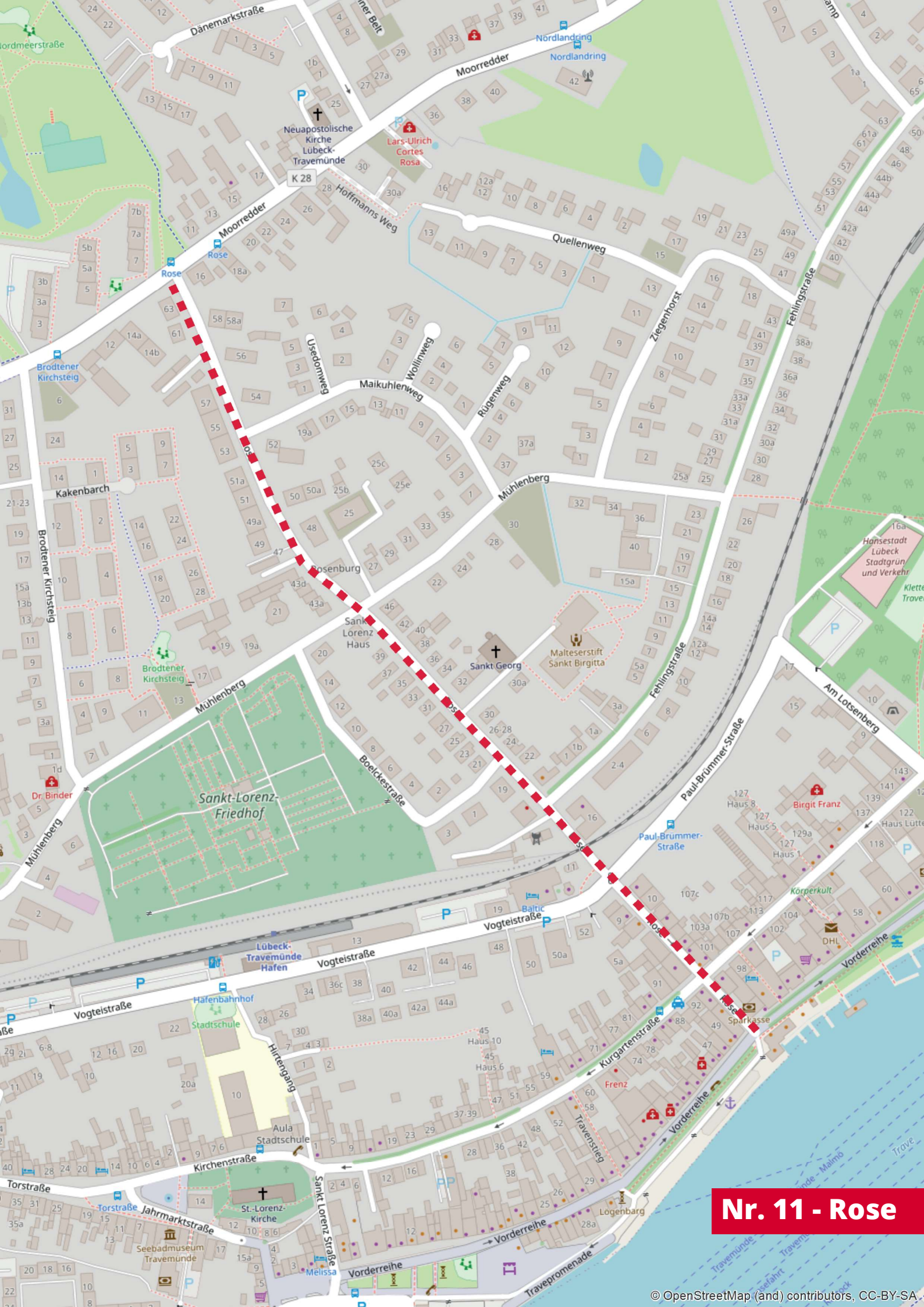


Straße: Rehsprung, Abschnitt: 2176847 - 2276821, Station: 122, Lage: R, FS: 1

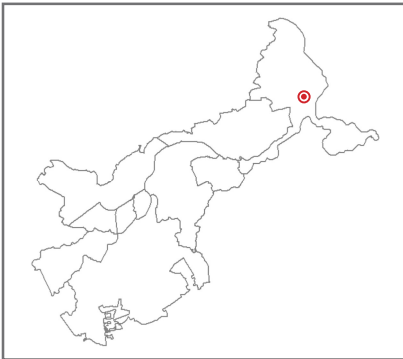
Hudestraße zwischen Scheidekoppel und Wischhofweg, Blickrichtung Osten. Parken findet überwiegend auf den privaten Grundstücken statt.



Straße: Hudestrasse, Abschnitt: 2276801 - 2276823, Station: 47, Lage: R, FS: 1



**Nr. 11 - Rose**



Travemünde 0,75 Km

### Kurzprofil

Die Rose erschließt weite Teile des Wohngebiets zwischen Moorredder und Vogtei-/Paul-Brümmer-Straße bzw. Vorderreihe. Im nördlichen Abschnitt werden Mehrfamilienhäuser aus den 60iger und 70iger Jahren erschlossen. Nach der Kreuzung am Mühlenberg findet man Stadtvillen in Bäderarchitektur. Im südlichen Bereich, zwischen Vogteistraße und Vorderreihe, ist die Rose überwiegend gewerblich geprägt. Die Straße ist prinzipiell in beide Richtungen befahrbar und liegt in einer Tempo-30-Zone. Der südliche Teil, ab Kreuzung Vogteistraße, ist jedoch nur in eine Richtung und ausschließlich für Anlieger, Taxen, Mietwagen und teilweise Lieferverkehr befahrbar. Radfahrende dürfen die Straße in beide Richtungen befahren. Durch die Führung zur Vorderreihe ist die Rose auch von saisonalen Regelungen betroffen. In den Sommermonaten ist die Vorderreihe eine Fußgängerzone, in welcher der Radverkehr zwischen 19:00 und 10:00 Uhr zugelassen ist.

### Eigenschaften

- Im nördlichen Abschnitt verfügen die Wohneinheiten i.d.R. über Stellplätze auf den Grundstücken (z.B. Sammelgaragen und -stellplätze). Darüber hinaus wird am östlichen Fahrbahnrand geparkt. Zwischen Mühlenberg und Vogteistraße werden teilweise eigene Stellplätze genutzt, aber auch am westlichen Fahrbahnrand geparkt. Südlich der Vogteistraße gibt es einige wenige Parkplätze am westlichen Fahrbahnrand, die für jene zur Verfügung stehen, die nicht von der Einfahrtsbeschränkung betroffen sind (z.B. Anlieger:innen).
- Die Fahrbahn ist auf der gesamten Länge rund 6,00 Meter breit. An Stellen, an denen am Fahrbahnrand geparkt wird, verbleiben folglich 4,00 Meter oder weniger.
- Laut Verkehrserhebung aus 2015 wurden im nördlichen Abschnitt direkt nach der Einmündung Moorredder 459 Radfahrende und 1.594 Kfz, nördlich der Vogteistraße 587 Radfahrende und 1.374 Kfz, sowie südlich der Vogteistraße 482 Radfahrende und 826 Kfz gezählt.
- Zwischen 2016 und 2021 gab es insgesamt fünf Unfälle mit Radfahrer:innenbeteiligung, davon zwei mit Pkw-Beteiligung.

### Stadt- und verkehrsplanerische Bedeutung

- Die Verbindung ist für den Radverkehr in Travemünde wesentlich, da die Alternativrouten von einem Großteil der Radfahrenden als nicht sicher bewertet werden. Das Befahren des Gneversdorfer Wegs, der Vogteistraße oder der Kurgartenstraße ist wenig attraktiv.





- Längsparken  
**459 / 587 / 482**  
Radfahrende täglich
- 1.594 / 1.374 / 826**  
Kfz täglich
- 5 Unfälle (2016-2021)
- 6,00 m Breite

- Netzbedeutung hoch
- Konzepte vorhanden

Durch die Anordnung einer Fahrradstraße könnte ein wesentlicher Beitrag zur Verkehrssicherheit geleistet werden.

Sowohl im Verkehrsentwicklungsplans als auch im Radverkehrskonzept ist die Rose mit hoher Priorität aufgeführt.

### Konfliktpotentiale

-  Konflikte möglich
-  Konflikte wahrscheinlich
-  Konflikte möglich
-  Konflikte wahrscheinlich

Durch die Durchfahrtsbeschränkung im südlichen Bereich der Rose ist die Straße für den Pkw-Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung. Der fließende Kfz-Verkehr wird insbesondere von den Anwohnenden und Anlieger:innen geprägt. Dadurch kann es ggf. auf Höhe Mühlenberg, bis zur Vogteistraße, zu erhöhtem Kfz-Aufkommen führen. Durch das Kreuzen von Vorrangstraßen (Vogteistraße / Paul-Brümmer-Weg) kann es zu Konflikten kommen, da diese vorfahrtsberechtigten sind.




Bei Anordnung einer Fahrradstraße müsste der ruhende Kfz-Verkehr neugeordnet werden, da durch Abmarkierung von Parkstreifen (mindestens 2,00 Meter) und den zugehörigen Sicherheitstrennstreifen (mindestens 0,75 Meter) nur noch eine Fahrbahnbreite von 3,25 Meter verbliebe. Damit kann kein sicheres Begegnen von Radfahrenden und Kfz gewährleistet werden. Da die Straße bereits jetzt nicht in Gänze beparkt werden darf, gilt diese Neuordnung nur für einen Teilabschnitt.

Es wird die Vogteistraße und die Kurgartenstraße gekreuzt, auf welchen Busverkehr stattfindet. Je nach Vorfahrtsregelungen kann es ggf. zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmer:innen kommen. Durch den Bahnverkehr und dem zugehörigen Bahnübergang wird es ggf. zu Reisezeitverlusten kommen, die die Attraktivität einer Fahrradstraße verringern.

Im südlichen Abschnitt der Rose, zwischen Vorderreihe und Vogteistraße, ist insbesondere saisonal mit Konfliktsituationen zwischen Radfahrenden und Fußgänger:innen zu rechnen. Die Rose endet in der Vorderreihe, welche zeitweise als Fußgängerzone ausgewiesen ist und Radfahrende entsprechend absteigen und schieben müssen.

### Gesamtbewertung

Für den Radverkehr bildet die Rose eine wichtige Verbindung mit Bündelungsfunktion, die auch unsicheren und ungeübten Fahrer:innen eine attraktive Alternative bspw. zum Gneversdorfer Weg darstellt. Dadurch, dass die Rose zur Erschließung der Wohnbebauung dient, ist sie darüber hinaus überwiegend von geringerer Bedeutung für den Kfz-Verkehr. Allerdings sind Konflikte im südlichen Bereich, auch durch Fußgänger:innen und an den Kreuzungspunkten durch den ÖPNV (Bus und Bahn) nicht vermeidbar. Trotz möglicher Reisezeitverluste durch Bahnübergang etc. steht kann

-  Zeitaufwand gering
-  Kosten gering
-  Priorität hoch

die Steigerung der (objektiven und subjektiven) Sicherheit aber in hohem Maße zur Attraktivität der Rose beitragen.

- Die Priorität ist sowohl im Verkehrsentwicklungsplan als auch im Radverkehrskonzept hoch eingestuft.
- Der Aufwand ist prinzipiell gering, allerdings muss an einigen Streckenabschnitten das Kfz-Parken geprüft und neu geordnet werden. Darüber hinaus verbleiben Markierung, Beschilderung und Kommunikations-/Informationsmaßnahmen.
- Es ist darauf hinzuweisen, dass für die Rose im Jahr 2023 im Rahmen des Masterplan Straßen eine DSK-Erhaltungsmaßnahmen geplant ist (dünne Asphaltdeckschichten in Kaltbauweise). Hier ergibt sich ggf. eine Möglichkeit, im Rahmen der und zeitgleich mit der Erhaltungsmaßnahme zu agieren.
- Die Kosten werden auf eine Spanne von 8.250 bis 26.250 € geschätzt. Nötige Verkehrserhebungen sind nicht eingerechnet.

### Bilder / Fotos

- Einfahrt in die Rose (nördlich), ausgehend von Moorredder. Blickrichtung Süden.



Straße: Rose, Abschnitt: 2582804 - 2581814, Station: 11, Lage: R, FS: 1

Rose zwischen der Kreuzung Mühlenberg und Kreuzung Vogteistraße, Blickrichtung Süden.



Straße: Rose, Abschnitt: 2581849 - 2581863, Station: 20, Lage: R, FS: 1

Rose auf der Höhe des Bahnübergangs, Blickrichtung Süden.



Straße: Rose, Abschnitt: 2581862 - 2581858, Station: 16, Lage: R, FS: 1

Rose zwischen Kreuzung Vogteistraße und Kreuzung Kurgartenstraße, Blickrichtung Süden (Vorderreihe). Der Abschnitt ist Zufahrtsbeschränkt.



Straße: Rose, Abschnitt: 2581858 - 2581857, Station: 62, Lage: R, FS: 1



**Nr. 12a - Hauptbahnhof / Holstenstr. / Huxtertor**



Innenstadt 1,9 Km

### Kurzprofil

Die Verbindung vom Bahnhof zur Hüntertorallee, über Holstenstraße und Wahmstraße, ist bereits heute die wesentliche Ost-West-Verbindung durch die Innenstadt. Die Straßen sind vorwiegend für den ÖPNV (inkl. Taxen und Lieferverkehr) und den Radverkehr vorbehalten. Kfz-Verkehr darf nur dort stattfinden, wo direkte Zuwegungen zu Parkhäusern bestehen. Viele Streckenabschnitte unterliegen Beschränkungen für Kfz. Die Verbindung wird von Schüler:innen verschiedenster Bildungseinrichtungen genutzt. Es handelt sich um Hauptverkehrsachsen. Im Gegensatz zu den vorherig geprüften Verbindungen führt diese entsprechend nicht durch das Nebennetz. Ein weiterer Unterschied liegt in der Verkehrsführung, da hier Radfahrende nicht ausschließlich im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden, sondern zum Teil eine eigene Infrastruktur haben. Die Trennung ist in den zulässigen Geschwindigkeiten der Straßen begründet (Puppenbrücke und Holstentorplatz 50 Km/h). Es gibt zahlreiche Einfahrtsbeschränkungen für Kfz-Verkehr:

- » Rehderbrücke aus Richtung Osten (Moltkestraße)
- » Östliche Wahmstraße aus Richtung Westen oder Süden (Kohlmarkt oder Königstraße)
- » Nördliche Wahmstraße aus Richtung Osten oder Süden (östliche Wahmstraße oder Königstraße)
- » Kohlmarkt aus Richtung Westen (Holstenstraße)

Hinzu kommen weitere Beschränkungen aus den Parallel- und Nachbarstraßen. Eine Durchfahrt per Kfz ist bei Einhaltung der Regelungen auszuschließen.

### Eigenschaften

Auf der Verbindung wird nur an wenigen Stellen geparkt. Teile der Wahm- und Krähenstraße sind für Bewohner:innen freigegeben. Dort wird am Fahrbahnrand geparkt. In der Wahmstraße ausschließlich einseitig (stadteinwärts), in der Krähenstraße beidseitig. In der Holstenstraße sind einige Parkplätze südlich auf der Fahrbahn abmarkiert.

Die Fahrbahnbreiten unterscheiden sich zum Teil deutlich. Da der Radverkehr nicht ausnahmslos als Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt wird, sind für diese Verbindung auch die Radverkehrsanlagen zu betrachten. Der Radweg in der Konrad-Adenauer-Straße ist rund 3,00 Meter breit und führt über den Lindenteller auf die Puppenbrücke. Diese hat eine Fahrbahnbreite von 16 Metern, auf der südlichen Seite gibt es einen Radweg im Seitenraum mit circa 1,50 Metern. Nördlich wird der Radverkehr auf der Fahrbahn ge-



Längsparken

**2.975 / 4.544 / 1.711 / 6.516**

Radfahrende täglich

**13.661 / 6.995 / 1.975 / 1.900**

Kfz täglich



97 Unfälle (2016-2021)



6,00 - 16,00 m Breite

führt. Die Holstenstraße weist rund 8,65 Meter Fahrbahnbreite auf, wovon nördlich (städtäuswärts) 1,65 Meter Radfahrstreifen sind. Bei Mündung zum Kohlmarkt beträgt die Fahrbahnbreite circa 8,50 Meter. Die Wahnstraße verschmälert auf 6,00 Meter Fahrbahnbreite. Die Krähenstraße weitet sich auf rund 11 Meter auf, bevor die Rehderbrücke wieder auf 6,00 Meter Fahrbahnbreite verkleinert. Am Übergang der Rehderbrücke zur Hüntertorallee / Moltkestraße ist die Fahrbahn rund 9,00 Meter breit und weist stadtauswärts einen Radfahrstreifen und einen aufgeweiteten Radaufstellstreifen auf.

Das Radverkehrsaufkommen ist durchgehend sehr hoch. Die Anzahl an Radfahrenden liegt fast überall deutlich über den Anforderungen für Radschnellwege (> 2.000 Radfahrende am Tag). Die Puppenbrücke und Holstenstraße weisen hohes Kfz-Verkehrsaufkommen auf (13.661 und 6.995, Zeitbezug 2016). Das Kfz-Verkehrsaufkommen nimmt jedoch stark ab, da es ab Höhe Kohlmarkt keine Zufahrtsberechtigung für Kfz mehr gibt (mit Ausnahmen von bspw. Taxen). In der nördlichen Wahnstraße ist das Verkehrsaufkommen von Kfz und Radfahrenden ungefähr gleich (knapp unter 2.000). Die Rehderbrücke weist hingegen ein sehr hohes Radverkehrsaufkommen von über 6.500 Radfahrenden täglich auf. Beim Verkehrsaufkommen sind auf der gesamten Verbindung auch die Buslinien zu berücksichtigen, die dort verkehren.

Auch ohne Einbeziehung der Knotenpunkte und des Lindentellers wurden zwischen 2016 und 2021 insgesamt 97 Unfälle mit Personenschaden aufgenommen. Davon sind 72 mit Radfahrendenbeteiligung. Am häufigsten treten Unfälle zwischen Kfz und Radfahrenden auf. Dabei spielen Unfälle mit ruhendem Verkehr und Unfälle durch Abbiegen/Kreuzen eine Rolle. Aber auch Unfälle von oder zwischen Radfahrenden sind häufig. Einen großen Anteil Unfälle finden auch zwischen Radfahrenden und Fußgänger:innen statt. Die Unfälle sind vor allem an den von Tourist:innen frequentierten Bereichen verortet (z.B. Holstentorplatz).

### Stadt- und verkehrsplanerische Bedeutung

Die Netzbedeutung für den Radverkehr ist zweifelsfrei sehr hoch. Die geprüften Straßen sind die direkte Ost-West-Verbindung und durch ihren teilweisen Ausschluss von Kfz-Verkehr attraktiv für Radfahrende. Sie sind vor allem auch für den Schüler:innen- und Pendler:innenverkehr von hoher Bedeutung. Für den Kfz-Verkehr ergibt sich eine eher untergeordnete Rolle, wobei der Abschnitt Puppenbrücke und die Zufahrt über die Holstenstraße zu Parkhäusern anders zu bewerten ist. Die Verbindung ist darüber hinaus aber ebenfalls essentiell für das Busnetz. Dazu kommt, dass die Abschnitte von Hauptbahnhof, über Holstentorplatz bis zum Kohlmarkt ebenfalls eine große Bedeutung für den Fußverkehr, nicht zuletzt durch







Netzbedeutung hoch  
Konzepte vorhanden

Tourist:innen, haben. Die Verbindung ist also ein wichtiges Netzelement für verschiedenste Verkehrsmittel.

Durch den Rahmenplan Innenstadt mit Mobilitätskonzept bestehen Konzepte und Ideen. Allerdings sehen diese nicht vor, eine Fahrradstraße zu prüfen oder anzuordnen. Im Verkehrsentwicklungsplan oder im Radverkehrskonzept ist keine Prüfung auf Fahrradstraße vorgesehen. Mit dem Rahmenplan Innenstadt mit Mobilitätskonzept wurde eine Priorisierung des Fußverkehrs für die Altstadtinsel beschlossen.

## Konfliktpotentiale

-  Konflikte wahrscheinlich
-  Konflikte möglich
-  Konflikte wahrscheinlich
-  Konflikte wahrscheinlich




Bei Anordnung einer Fahrradstraße würde für die gesamte Verbindung eine Geschwindigkeit von 30 Stundenkilometern und Mischverkehr auf der Fahrbahn gelten. Daher ist davon auszugehen, dass es zu Konflikten zwischen Rad und Kfz kommt. Vor allem an den Punkten, an denen jetzt der Verkehr getrennt geführt wird (Puppenbrücke, Holstentorplatz).

Der ruhende Kfz-Verkehr ist nur im östlichen Abschnitt (Wahm- und Krähenstraße) zu berücksichtigen. Hier werden ggf. Halteverbote nötig, damit eine ausreichende Fahrbahnbreite gewährleistet werden kann. In der Krähenstraße kann vrs. aufgrund der großzügigen Breite das Fahrbahnrandparken bestehen bleiben, wenn Sicherheitstrennstreifen abmarkiert werden. In der Wahmstraße wäre gleiches möglich, allerdings ohne Berücksichtigung des Busverkehrs (s. dazu weiter unten).

Auf der gesamten Verbindung müssen sich ÖPNV und Radfahrende den Verkehrsraum teilen. Teilweise getrennt geführt, aber auch gemeinsam auf der Fahrbahn (Holstenstraße, Wahmstraße, Krähenstraße und Rehderbrücke). Dabei kann es insbesondere beim An- und Abfahren von Haltestellen, aber auch bei stärkeren Steigungen wie in der Holstenstraße zu Konflikten kommen. Darüber hinaus würde die Anordnung einer Fahrradstraße dazu führen, dass in der Wahmstraße durch Abmarkierung der Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz kein gegenseitiges Begegnen von Bussen gewährleistet werden kann. Das Parken müsste dafür in der Wahmstraße untersagt werden.

Die Verbindung ist heute schon ein Schwerpunkt für Unfälle zwischen Radfahrenden und Fußgänger:innen. Das liegt unter anderem am erhöhten Fußverkehrsaufkommen, auch durch Tourist:innen. Diese bewegen sich unter Umständen unvorhersehbar(er), insbesondere im Umfeld des Holstentors oder an stark frequentierten Standorten (Kohlmarkt am Rathausplatz).

## Gesamtbewertung

-  Zeitaufwand mittel - hoch
-  Kosten nicht schätzbar
-  Keine Priorität

Die geprüfte Verbindung ist eine der wichtigsten Routen im Radverkehrsnetz. Bereits heute nutzen tausende Radfahrende die genannten Straßen. Allerdings ist die Route auch für andere Verkehrsteilnehmer:innen von großer Bedeutung. Mehrere Buslinien, aber auch Fußgänger:innen nutzen die Straßen in hohem Maße. Für den Kfz-Verkehr ist zumindest ein Teil von untergeordneter Bedeutung, auch, wenn die Zufahrten zu den Parkhäusern bestehen bleiben müssen.

Durch die hohe Netzbedeutung für mehrere Verkehrsteilnehmer:innen und die Kategorisierung als Bestandteil des Hauptnetzes, nicht Nebennetzes, ist die Eignung einer Fahrradstraße prinzipiell in Frage zu stellen. Mit den aufgeführten Rahmenbedingungen qualifiziert sich die Verbindung vielmehr als Radschnellweg o.ä.

Der Verbindung wird diesbezüglich im Rahmen der Prüfung einer Fahrradstraße keine Priorität zugewiesen. Die Abschnitte, die sich am ehesten eignen (Rehderbrücke, Krähen- und Wahnstraße) sind bereits heute für den Kfz-Verkehr beschränkt und sollten bei Einhaltung der Einfahrtsregelungen die Attraktivität für den Radverkehr stärken. Ggf. ist auf Teilen der Verbindung eine Kontrolle der Einfahrtsregelungen und dessen Einhaltung angebracht.

Die Anordnung einer Fahrradstraße bringt vor allem für den westlichen Bereich um die Puppenbrücke und den Holstentorplatz erhöhten Aufwand mit sich. Hier müsste die gesamte Verkehrsführung überdacht werden, da der Radverkehr aus dem Seitenraum auf die Fahrbahn geholt und Tempo 30 angeordnet würde. Darüber hinaus müsste eine verkehrssichere Lösung für den Lindenteller erarbeitet werden. Entsprechend können die benötigten Kosten zu diesem Zeitpunkt nicht verlässlich geschätzt werden.

Die oben genannten Maßnahmen wirken entsprechend auf die benötigte Zeit.

## Bilder / Fotos

- Puppenbrücke mit Blickrichtung Osten (Holstentor). Kfz-Verkehr und Radverkehr auf der südlichen Seite (stadteinwärts) baulich getrennt, nördlich (stadtauswärts) gemeinsame Führung auf der Fahrbahn.



Straße: Holstentorplatz, Abschnitt: 1271912 - 1371922, Station: 43, Lage: R, FS: 1

- Holstentorplatz Blickrichtung Osten (Holstenstraße). Getrennte Führung für Kfz und Radfahrende auf beiden Seiten.



Straße: Holstentorplatz, Abschnitt: 1371916 - 1371987, Station: 48, Lage: R, FS: 1

Holstenstraße kurz vor der Abbiegespur zum Parkhaus Schmiedestraße. Blickrichtung Osten (Kohlmarkt). Parkstreifen am südlichen Fahrbahnrand.



Straße: Holstenstrasse, Abschnitt: 1371907 - 1371841, Station: 35, Lage: R, FS: 1

Wahmstraße zwischen Königstraße und St.-Annen-Straße, Blickrichtung Osten (Krähenstraße). Fahrbahnrandparken auf der nördlichen Seite. Zweirichtungsverkehr für Radfahrende und Busse.



Straße: Wahmstrasse, Abschnitt: 1371804 - 1371805, Station: 122, Lage: R, FS: 1

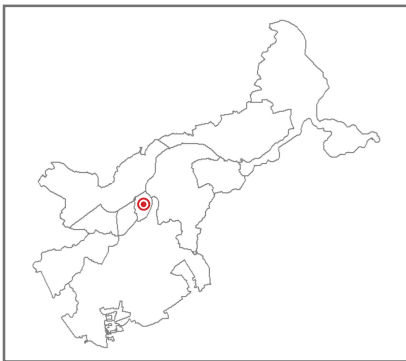
- Krähenstraße Blickrichtung Osten (Rehderbrücke). Aufweitung der Fahrbahnbreite, beidseitiges Fahrbahnrandparken.



Straße: Krähenstrasse, Abschnitt: 1371839 - 1471845, Station: 37, Lage: R, FS: 1



**Nr. 12b - Hauptbahnhof / Beckergrube / Hüstertor**



📍 Innenstadt 2,4 Km

**Kurzprofil**

Die Verbindung vom Bahnhof Richtung Hüntertor, über die Beckergrube und Glockengießerstraße, ist (analog zu Nr. 12a) bereits heute eine wesentliche Ost-West-Verbindung durch die Innenstadt. Vom Hauptbahnhof und Holstentorplatz verläuft diese Verbindung über die Untertrave und biegt in die Beckergrube ein. Die Untertrave ist ebenfalls eine Vorrangstraße, auf der Tempo 50 gefahren wird. Der Radverkehr wird auf Schutzstreifen geführt. In der Beckergrube gibt es Durchfahrtsbeschränkungen. Der Fahrtweg per Kfz zu den Parkhäusern ist frei, Anlieger dürfen ebenfalls fahren. Momentan wird die Beckergrube umgestaltet. Die Pfaffenstraße ist eine Fußgängerzone und darf nur zu bestimmten Zeiten von Lieferverkehr und Rädern befahren werden. Die Glockengießerstraße ist eine Einbahnstraße mit Zufahrt über die Kanalstraße. Radverkehr ist in beide Richtungen freigegeben, es gibt auf einem Teil der Straße einen Radfahrstreifen am südlichen Fahrbahnrand. Die Glockengießerstraße kreuzt die Kanalstraße und bildet mit der Klughafenbrücke (nur Rad- und Fußverkehr) eine Verbindung in Richtung Falkenwiese. Die Verbindung wird von Schüler:innen verschiedenster Bildungseinrichtungen genutzt. Es handelt sich um Hauptverkehrsachsen, nicht um das Nebennetz.

**Eigenschaften**

- Entlang der Untertrave wird sowohl längs als auch schräg bzw. senkrecht geparkt. Insbesondere die Schrägparker ragen dabei nicht selten mit einem Fahrzeugteil auf den dortigen Schutzstreifen für Radfahrende. In der Beckergrube wird an einigen Stellen längs, anderen senkrecht geparkt. In der Glockengießerstraße gibt es ausschließlich Längsparkstände. Im westlichen Abschnitt sind diese einseitig, im Abschnitt zwischen Kanalstraße und Langer Lohberg wird beidseitig geparkt.
- Ähnlich zu Nr. 12a finden sich Unfalhhäufungspunkt auf der Verbindung. Die Unfälle zu Beginn (Hauptbahnhof, Puppenbrücke, Holstentor) sind identisch. Insgesamt gibt es inklusive der Verlängerung über Beckergrube und Glockengießer 115 Unfälle, davon 69 mit Radfahrendenbeteiligung (entspricht 60%). Häufigste Unfallbeteiligte sind Radfahrende allein oder untereinander (35). Danach folgen Unfälle mit Pkw-Beteiligung (20).
- Die Fahrbahnbreiten unterscheiden sich zum Teil deutlich. Die Untertrave misst knapp unter 12 Meter Fahrbahnbreite. Darin enthalten sind die Schutzstreifen. Die Beckergrube weist unterschiedliche Breiten auf: westlich Richtung Untertrave sind es zwischen 9,50 Me-

🚗 Längs-, Schräg- und  
🚗 Senkrechtparken

**2.975 / 839 / 2.421 / 1.880**  
Radfahrende täglich

**13.661 / 11.666 / 3.049**  
Kfz täglich

⚠️ 115 Unfälle (2016-2021)

📏 4,00 - 12,00 m Breite



Netzbedeutung hoch



Keine Konzepte

ter und kurz vor Kreuzung Fünfhausen rund 12,50 Meter. Weiter Richtung Pfaffenstraße hat die Beckergrube nur noch 9,50 bis 10,00 Meter Fahrbahnbreite. Die Pfaffenstraße ist rund 7,00 Meter breit. Der westliche Abschnitt der Glockengießerstraße hat einschließlich des Radfahrstreifens (circa 1,35 Meter) eine Breite von rund 5,70 Meter. Im Abschnitt bis zur Kanalstraße weitet sich die Glockengießerstraße auf 7,50 bis 8,00 Meter. Die Klughafenbrücke fasst circa 4,00 Meter.

### Stadt- und verkehrsplanerische Bedeutung

Für den Radverkehr ist die Verbindung eine wichtige Hauptachse. Für Radfahrende stellen alle Innenstadtstraßen eine attraktive und zeitsparende Alternative zu den Hauptverkehrsstraßen um die Altstadtinsel dar. Allerdings ist zumindest die Untertrave auch für den Kfz-Verkehr von Bedeutung. Die Beckergrube wird darüber hinaus für die Zu- und Abfahrt der Parkhäuser und von den Bussen benötigt. Die Pfaffenstraße (Fußgängerzone) ist für den Fußverkehr, insbesondere für Gastronomie und Aufenthalt von Bedeutung. Die Glockengießerstraße ist eine wichtige Schulroute.

Die Glockengießerstraße ist im Verkehrsentwicklungsplan als potentielle Fahrradstraße geführt (Priorität 1). Allerdings weisen die anderen Straßen keine Konzepte auf. Für die Pfaffenstraße wurde wiederholt eine ständige Befahrbarkeit für Radfahrende gefordert, da sie im Verlauf einer wichtigen Querachse des Radverkehrs durch die Altstadt liegt. Aufgrund ihrer geringen Breite, der zahlreichen Geschäftsauslagen/Freisitzflächen sowie des tagsüber hohen Passantenaufkommens wurde und wird eine solche Lösung aber weiterhin als unverträglich abgelehnt. Die aktuelle Planung der Umgestaltung der Beckergrube verweist nicht auf die Prüfung einer Anordnung zur Fahrradstraße. Prinzipiell gilt auch hier die Priorisierung des Fußverkehrs aus dem Rahmenplan Innenstadt mit Mobilitätskonzept.

### Konfliktpotentiale



Konflikte wahrscheinlich



Konflikte wahrscheinlich



Konflikte möglich



Konflikte wahrscheinlich

Analog zu Nr. 12a ist auch hier mit Konflikten zu rechnen, sowohl auf der Puppenbrücke, am Holstentor als auch an der Untertrave. Hier würde durch die Anordnung einer Fahrradstraße Tempo 30 gelten. Die Zufahrt zu den Parkhäusern muss erhalten bleiben, weshalb ggf. die verträgliche Kfz-Anzahl in der Spitzenstunde weit überschritten wird.

Viele Parkplätze können bei regelkonformer Gestaltung einer Fahrradstraße nicht erhalten bleiben. Das betrifft zum einen die Schrägparkstände an der Untertrave, als auch die Parkplätze in der Glockengießerstraße. Hier müssten im westlichen Abschnitt vrs. alle Parkplätze entfallen, um ausreichende Fahrbahnbreite zu gewähr-

leisten.

- Konflikte mit Buslinien sind nicht ausschließbar, beziehen sich aber nur auf die Untertrave und die Beckergrube.

- Konflikte mit Fußverkehr sind anzunehmen, insbesondere in der Pfaffenstraße.

## Gesamtbewertung

 Zeitaufwand mittel - hoch

 Kosten nicht schätzbar

 Keine Priorität

- Die geprüfte Verbindung ist eine der wichtigsten Routen im Radverkehrsnetz. Bereits heute nutzen tausende Radfahrende die genannten Straßen. Allerdings ist die Route auch für andere Verkehrsteilnehmer:innen von großer Bedeutung. Mehrere Buslinien, aber auch Fußgänger:innen nutzen die Straßen in hohem Maße. Für den Kfz-Verkehr ist zumindest ein Teil von untergeordneter Bedeutung, auch, wenn die Zufahrten zu den Parkhäusern bestehen bleiben müssen.

- Durch die hohe Netzbedeutung für mehrere Verkehrsteilnehmer:innen und Straßenabschnitt im Vorrangstraßennetz, aber auch den Einschluss einer Fußgängerzone, ist die Eignung einer Fahrradstraße prinzipiell in Frage zu stellen.

- Der Verbindung wird diesbezüglich im Rahmen der Prüfung einer Fahrradstraße keine Priorität zugewiesen. Der Abschnitt, der sich am ehesten eignet (Glockengießerstraße) kann jedoch einer vertiefenden Prüfung unterzogen werden.

- Die Anordnung einer Fahrradstraße bringt vor allem für den westlichen Bereich um die Puppenbrücke, den Holstentorplatz und die Untertrave erhöhten Aufwand mit sich. Hier müsste die gesamte Verkehrsführung überdacht werden, da der Radverkehr aus dem Seitenraum auf die Fahrbahn geholt und durch die Fahrradstraße Tempo 30 angeordnet würde. Darüber hinaus müsste auch hier eine verkehrssichere Lösung für den Lindenteller erarbeitet werden. Entsprechend können die benötigten Kosten zu diesem Zeitpunkt nicht verlässlich geschätzt werden.

- Die oben genannten Maßnahmen wirken entsprechend auf die benötigte Zeit.

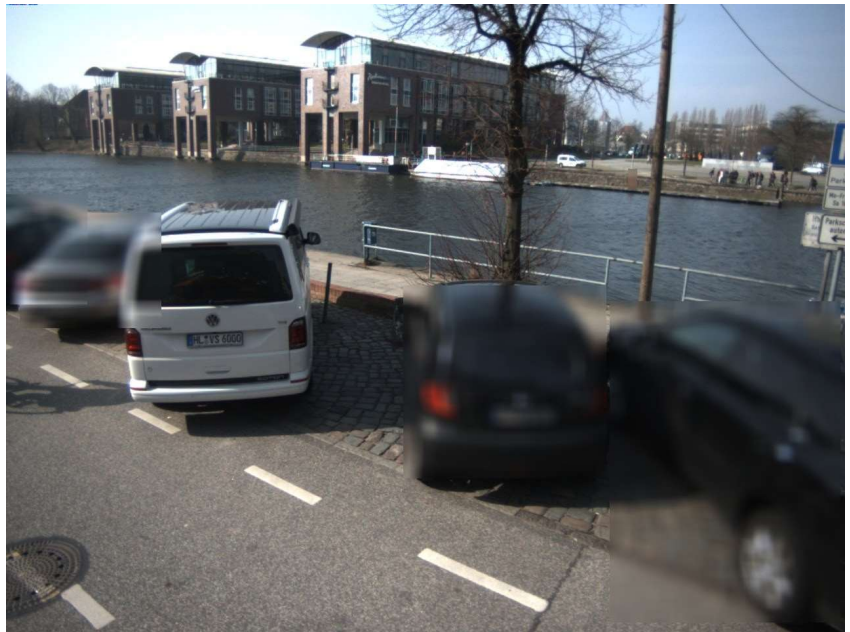
## Bilder / Fotos

- Untertrave mit Blickrichtung Norden. Hauptverkehrsachse mit beidseitigen



Straße: An der Untertrave, Abschnitt: 1371996 - 1371997, Station: 63, Lage: R, FS: 1

- Schrägparkplätze an der Untertrave ohne Sicherheitsabstand zum Schutzstreifen der Radfahrenden.



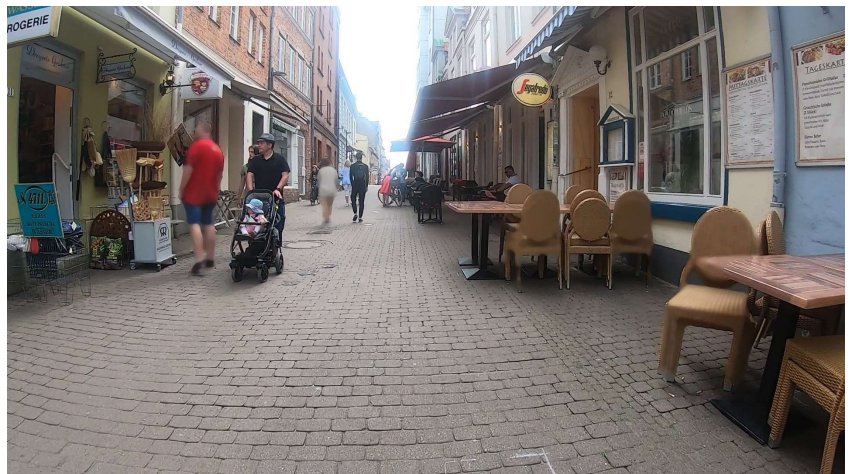
Straße: An der Untertrave, Abschnitt: 1371994 - 1371993, Station: 85, Lage: R, FS: 1

Beckergrube Blickrichtung Osten (Pfaffenstraße) auf Höhe der Kreuzung Ellerbrook / Blocksquerstraße. Senkrechtparkstände am südlichen Fahrbahnrand.



Straße: Beckergrube, Abschnitt: 1371954 - 1371867, Station: 74, Lage: R, FS: 1

Pfaffenstraße mit Blickrichtung Osten (Königstraße). Fußgängerzone mit Außengastronomie und Auslagen des Einzelhandels.



Straße: Pfaffenstrasse, Abschnitt: 1371862 - 1371875, Station: 58, Lage: R, FS: 1

Glockengießerstraße auf Höhe Katharinenkirche. Radfahrstreifen und Fahrbahnrandparken.



Straße: Glockengießerstrasse, Abschnitt: 1371875 - 1471801, Station: 47, Lage: R, FS: 1

Glockengießerstraße nach der Kreuzung Langer Lohberg, Blickrichtung Osten (Klughafenbrücke). Beidseitiges Parken am Fahrbahnrand.



Straße: Glockengießerstrasse, Abschnitt: 1471879 - 1471880, Station: 6, Lage: R, FS: 1





Innenstadt 1,1 Km

### Kurzprofil

Die rund 1,1 Kilometer lange Verbindung umfasst eine Vielzahl verschiedener Straßen. Vom Norden aus (Engelswisch) wird die Engelsgrube gekreuzt. Nach der Kreuzung folgt die Schwönekenquerstraße, welche die Fischergrube kreuzt. Die Kupferschmiedestraße führt zur Kreuzung Beckergrube. Nach der Beckergrube führt der Weg über Fünfhausen, Schlüsselbuden, über die Holstenstraße bis zur Schmiedestraße, welche dann an den Klingenberg anschließt. Nördlich der Kreuzung Holstenstraße handelt es sich um Einbahnstraßen (teilweise gegenläufig), die für Radverkehr in beide Richtungen freigegeben sind. Ein Teil von Fünfhausen sowie die Schmiedestraße sind für beide Richtungen freigegeben, da hier Zu- und Abgangsverkehre von Parkhäusern stattfinden. Die Verbindung ist eine Nord-Süd-Verbindung der westlichen Altstadt (analog zur bestehenden Fahrradstraße in der östlichen Altstadt). Der Klingenberg ist keine Verkehrsfläche im klassischen Sinne, sondern ein Platz. Radfahrende dürfen diesen von der Schmiedestraße aus kommend zwischen 19 und 9 Uhr fahren.

### Eigenschaften

- Im Engelswisch, der Schwönekenquerstraße, der Kupferschmiedestraße wird (teilweise nur vereinzelt) längs und einseitig geparkt. In Fünfhausen wird längs und schräg auf Parkstreifen / in Parkbuchten geparkt. Die Schlüsselbuden weisen im nördlichen Abschnitt einige wenige Längsparkplätze auf. In der Schmiedestraße gibt es absolute Halteverbote, auf Höhe der Kreuzung zum Klingenberg wird jedoch regelmäßig längs am Fahrbahnrand gehalten / geparkt. Der Klingenberg ist ein Platz und wird entsprechend nicht beparkt.
- Es liegen nicht für alle Straßen Verkehrszählungen vor. In der Kupferschmiedestraße sind es täglich 466 Radfahrende und 272 Kfz. In Fünfhausen 1.400 Radfahrende und 4.408 Kfz (beides mit Zeitbezug 2021). Schlüsselbuden, kurz vor der Kreuzung zur Holstenstraße, weist 1.189 Radfahrende und 2.323 Kfz auf. Zu Beginn der Schmiedestraße, von der Holstenstraße kommend, sind es 1.210 Radfahrende und 3.192 Kfz (beides mit Zeitbezug 2016).
- Aufgrund der Vielzahl verschiedener Straßen, schwanken die verfügbaren Fahrbahnbreiten teilweise erheblich. Engelswisch hat zwischen 3,65 Meter und 5,00 Meter Breite, die Schwönekenquerstraße ebenfalls nur 3,50 - 4,00 Meter. Die Kupferschmiedestraße weist circa 5,90 Meter auf, Fünfhausen bewegt sich zwischen 9,00 und 10,00 Meter Breite. Schlüsselbuden verengt sich auf 7,00 Meter, die Schmiedestraße hat eine Fahrbahnbreite von rund 6,00 Metern.



Längsparken  
(teilweise Schrägparken)

**466 / 1.400 / 1.189 / 1.210**

Radfahrende täglich

**272 / 4.408 / 2.323 / 3.192**

Kfz täglich



8 Unfälle (2016-2021)



3,50 - 10,00 m Breite



Netzbedeutung hoch

Keine Konzepte

### Verkehrsaufkommen

Zwischen 2016 und 2021 gab es insgesamt acht Unfälle, davon sechs mit Radfahrer:innenbeteiligung. Unfallarten sind Unfälle im Längsverkehr (Zusammenstoß), Unfall mit ruhendem Verkehr und Fahrurfälle.

## Stadt- und verkehrsplanerische Bedeutung

Die Straßen dienen als westliche Altstadtklammer, welche (analog zur östlich gelegenen Fahrradstraße) den Norden und Süden der Altstadtinsel miteinander verbindet. Da die Königstraße nicht in beide Richtungen befahren werden darf und die Breite Straße nur zu bestimmten Zeiten zur Verfügung steht, ist die vorgestellte Verbindung eine wichtige Route und ruhige Alternative zu den Hauptverkehrsachsen wie der Untertrave. Ein Großteil der Straßen sind für den Pkw von untergeordneter Bedeutung, da dort nur Anwohnerverkehre abgewickelt werden. Allerdings sind Fünfhausen und die Schmiedestraße wesentlich für die Erreichbarkeit der Parkhäuser. Einige Abschnitte sind auch für den Fußverkehr von hoher Bedeutung, insbesondere der Klingenberg, Bereiche um und an der Holstenstraße sowie Schlüsselbuden auf Höhe der Marienkirche.

Im Verkehrsentwicklungsplan ist die Schwönekenquerstraße als mögliche Fahrradstraße aufgeführt. Im Radverkehrskonzept wird die Verbindung nicht erwähnt. Auch hier greift wieder der Rahmenplan Innenstadt mit Mobilitätskonzept, welcher dem Fußverkehr die höchste Priorität einräumt.

## Konfliktpotentiale



Konflikte möglich



Konflikte wahrscheinlich



Konflikte möglich



Konflikte wahrscheinlich

Die Abschnitte, welche als Zuwegung für die Parkhäuser fungieren, weisen ein nicht unerhebliches Kfz-Verkehrsaufkommen auf. Konflikte sind nicht auszuschließen. In den Straßen ausserhalb der Parkhauszufahrten ist hingegen nicht mit Konflikten zu rechnen.




Durch die geringen Fahrbahnbreiten ist es nötig, Parken in bestimmten Bereichen der Verbindung zu untersagen. Das betrifft vor allem Engelswisch, Schwönekenquerstraße und Kupferschmiedestraße. Hier ist eine ausreichende Fahrbahnbreite von 4,00 Meter sowie 0,75 Meter Sicherheitstrennstreifen nicht gewährleistet. Für die Schwönekenquerstraße stellt sich unabhängig von einer Prüfung die Frage, ob das jetzige Parkverhalten nicht ein Sicherheitsrisiko darstellt.

Für Fünfhausen und Schlüsselbuden müssen sich ÖPNV und Radfahrende die Fahrbahn teilen, der Radverkehr benutzt beide Fahrrichtungen, die Buslinien fahren lediglich in Richtung Holstenstraße. Allerdings können eventuelle Konflikte für diesen Teilabschnitt nicht ausgeschlossen werden.

Es ist teilweise mit Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr zu

rechnen, insbesondere dort, wo Tourist:innenströme vermehrt auftreten. Insbesondere das Umfeld der Holstenstraße, der Marienkirche und des Klingenberg sind stark von Fußverkehr geprägt. Der Klingenberg ist darüber hinaus ein Platz, der auch zum Verweilen genutzt wird. Hier sind erhebliche Konflikte zu erwarten.

### Gesamtbewertung

-  Zeitaufwand mittel
-  Kosten mittel
-  keine Priorität

- Die geprüfte Verbindung ist eine wichtige Route im Radverkehrsnetz, da andere direkte Verbindungen (über Breite Straße und Königstraße) nicht zu jeder Uhrzeit bzw. nur in eine Richtung nutzbar sind. Allerdings ist die Route auch für andere Verkehrsteilnehmer:innen von großer Bedeutung. Mehrere Buslinien, aber auch Fußgänger:innen nutzen die Straßen in hohem Maße. Für den Kfz-Verkehr ist zumindest ein Teil von untergeordneter Bedeutung, auch, wenn die Zufahrten zu den Parkhäusern bestehen bleiben müssen.
- Durch die hohe Netzbedeutung für mehrere Verkehrsteilnehmer:innen, aber auch den Einschluss des Klingenberg, ist die Eignung einer Fahrradstraße auf der gesamten Verbindung prinzipiell in Frage zu stellen.
- Der Verbindung wird diesbezüglich im Rahmen der Prüfung einer Fahrradstraße keine Priorität zugewiesen. Die Abschnitte, der sich am ehesten eignet (Engelswisch, Schwönekenquerstraße, Kupferschmiedestraße) können jedoch einer vertiefenden Prüfung unterzogen werden.
- Eine Umsetzung würde eine Neuordnung des Parkens nach sich ziehen. Darüber hinaus sind die baulichen Maßnahmen ggf. komplex. Eine Verbesserung der Oberflächenqualitäten einzelner Straßen (z.B. Kopfsteinpflaster) könnte ggf. den Kosten- und Zeitaufwand vergrößern.

## Bilder / Fotos

- Engelswisch mit Blickrichtung Süden, kurz nach der Kreuzung Große Altefähre. Kein Kfz-Parken wegen geringer Fahrbahnbreite.



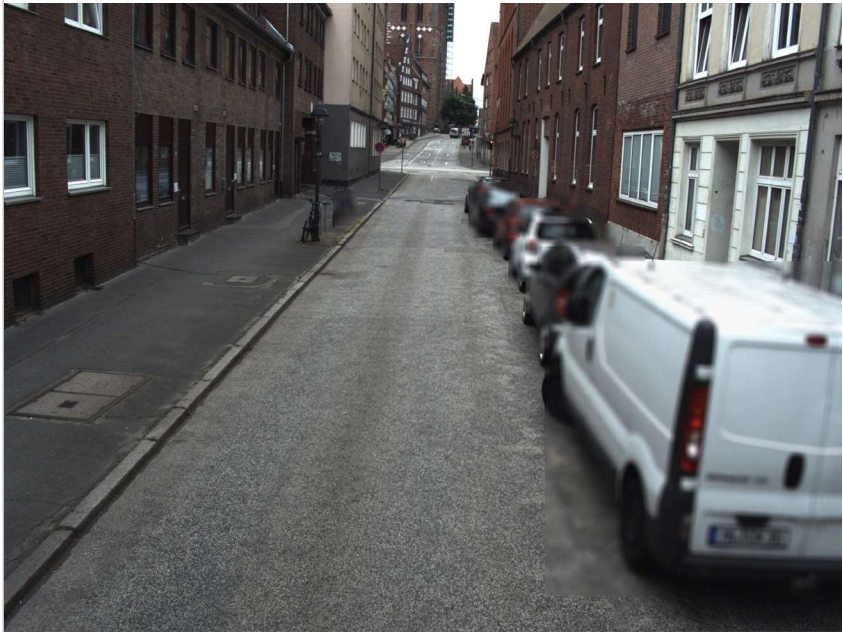
Straße: Engelswisch, Abschnitt: 1372809 - 1372805, Station: 51, Lage: R, FS: 1

- Schwönekenquerstraße mit Blickrichtung Süden (Kreuzung Fischergrube). Fahrbahnrandparken bei unter 4,00 Meter Fahrbahnbreite.



Straße: Schwönekenquerstrasse, Abschnitt: 1371851 - 1372800, Station: 71, Lage: R, FS: 1

- Kupferschmiedestraße Blickrichtung Süden (Kreuzung Beckergrube).



Straße: Kupferschmiedestrasse, Abschnitt: 1371850 - 1371851, Station: 89, Lage: R, FS: 1

- Fünfhausen Blickrichtung Süden (Schüsselbuden) kurz nach der Kreuzung Beckergrube. Ein- und Ausfahrt des Parkhauses.

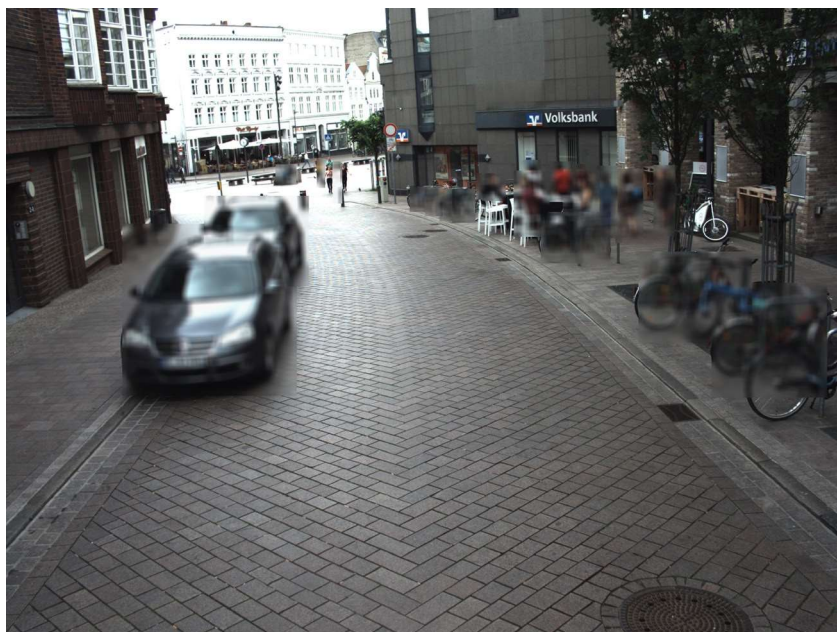


• Schlüsselbuden mit Blickrichtung Norden (Fünfhausen), Höhe Peek & Cloppenburg. Radverkehrspiktogramm auf der Fahrbahn zeigt, dass Radverkehr in beide Richtungen stattfindet.



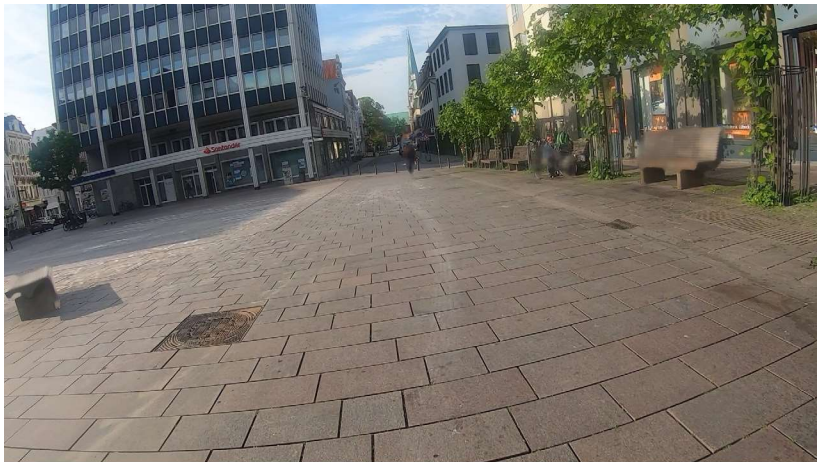
Straße: Schlüsselbuden, Abschnitt: 1371835 - 1371836, Station: 55, Lage: R, FS: 1

• Schmiedestraße Blickrichtung Süd-Osten (Klingenberg). Bereich hinter der Parkhauszufahrt. Absolutes Halteverbot für beide Fahrbahnseiten und Parken am nördlichen Fahrbahnrand. Auf Höhe der Volksbank der Übergang zum Klingenberg (abgepollert), mit Radverkehr frei zwischen 19 und 9 Uhr.



Straße: Schmiedestrasse, Abschnitt: 1371813 - 1371814, Station: 78, Lage: R, FS: 1

- Klingenberg mit Blickrichtung Süden (Pferdemarkt). Aufenthaltsfläche mit Sitzmöglichkeiten und Wasserspiel.



Straße: Klingenberg, Abschnitt: 1371814 - 1371811, Station: 17, Lage: R, FS: 1