



► **Nr. VO/2022/11656**
öffentlich

Lübeck, 10.11.2022

Bericht **-öffentlich-**

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

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

Bericht zum Änderungsantrag zur Machbarkeitsstudie Radschnellweg

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
21.11.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
05.12.2022	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Am 07.06.2021 wurde die Machbarkeitsstudie Radschnellweg (VO/2021/10054) dem Bauausschuss vorgestellt. Im Zuge der Diskussion wurde der folgende Änderungsantrag (VO/2021/10054-1) verabschiedet:

„Der Bericht Machbarkeitsstudie Radschnellweg wird als Zwischenbericht zur Kenntnis genommen. Die Verwaltung wird beauftragt, noch in diesem Jahr die vorliegende Studie zu ergänzen, um einen Bericht über die zu erwartenden Auswirkungen im Verkehrsnetz (z.B. Ratzeburger Allee, Auslastung B 207 neu einschl. Kreuzung Kronsfordter Allee und Berliner Platz, Mönkhofer Weg, Erschließung und Erreichbarkeit der angrenzenden Wohn- und Gewerbegebiete), Sicherstellung MUL-Anfahrt mit Rettungsfahrzeugen und Verbesserung des ÖPNV. Zudem möge die Verwaltung berichten, inwieweit die geplante Radwegeverbindung zwischen Bad Schwartau und Groß Grönau als Radschnellweg für die Hansestadt Lübeck günstigere Fördermöglichkeiten eröffnet gegenüber einer gewöhnlichen Radwegförderung im Rahmen der umfangreichen Förderkulisse für Radwege.“

Am 20.12.2021 wurde von der Verwaltung diesbezüglich ein Bericht vorgelegt (VO/2021/10054-2). Dieser wurde vom Bauausschuss zur Kenntnis genommen mit dem Auftrag, konkretere Auswirkungen, vor allem durch Zuhilfenahme des damals in Erarbeitung befindlichen Verkehrsmodells, zu erörtern. Es soll aufgezeigt werden, dass *„verlässliche Daten vorliegen, ob die umliegenden Straßen die Verkehre aufnehmen könnten.“*

Bericht:

Möglichkeiten zur Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen

Die Qualität von Verkehrsnachfragemodellen ergibt sich aus der Genauigkeit der vorliegenden Planung. Zu diesem Zeitpunkt existieren für das Projekt jedoch nur grundlegende Angaben zu den Veränderungen der Straßenabschnitte. Insbesondere die Ausgestaltung der Knotenpunkte (u.a. die Schaltung der Ampelphasen, etc.) ist ein wesentlicher Parameter der Modellrechnung, um die Verträglichkeit von Straßenbaumaßnahmen zu prüfen. Allerdings liegen für die betroffenen Knotenpunkte noch keine Detailplanungen vor, so dass für das Verkehrsmodell mit Standardlösungen gearbeitet wurde. Der fachgemäße Nachweis der Leistungsfähigkeit von Verkehrsanlagen erfolgt formell erst in der Leistungsphase 3 „Entwurfsplanung“ (nach der Verordnung über die Honorare für Architekten- und Ingenieurleistungen). Das Leistungsbild der Leistungsphase 3 sieht fachspezifische, detaillierte (ggf. signaltechnische) Berechnungen vor.

Methodische Hinweise

Für die Prüfung der Auswirkungen eines Radschnellwegs wurde mit zwei verschiedenen Szenarien gearbeitet. Damit sollen die zu erwartenden Effekte des Radschnellwegs aufgezeigt werden. Zum einen wurde ein „Status-Quo-Szenario“ gewählt, welches annimmt, dass sich das Mobilitätsverhalten dadurch nicht ändert und es keine Verlagerungseffekte vom MIV auf das Fahrrad gibt. Es werden ausschließlich Routenwahleffekte durch Veränderung der Kfz-Infrastruktur analysiert. Ein zweites Szenario – „Veränderungs-Szenario“ – prüft die Veränderungen unter Annahme einer Verkehrsverlagerung auf das Fahrrad.

Die vorliegende Machbarkeitsstudie geht davon aus, dass es zu einer Gesamterhöhung des Radverkehrsanteils von 20% auf 30% am Modal Split in der Gesamtstadt kommt. Diese werden durch allgemeine gesellschaftliche Gründe (Gesundheit, etc.), neue Nutzer:innengruppen durch attraktive Radverkehrsinfrastruktur sowie durch räumliche Bündelungseffekte erklärt¹. Aussagen dazu, in welchem Umfang von anderen Verkehrsmittel verlagert wird, gibt es nicht. Verlässliche Erfahrungswerte zu den Effekten eines Radschnellwegs in anderen Städte und Kreise liegen nicht vor.

Für das „Veränderungs-Szenario“ hat man sich einer möglichen Veränderung im Mobilitätsverhalten durch Errichtung eines Radschnellwegs mit standardisierten Annahmen genähert. In Zusammenarbeit mit den Gutachter:innen (des Verkehrsmodells) wurden jene Wege untersucht, welche Potential zur Verlagerung von Kfz auf Fahrrad aufweisen. Die Wegelänge ist dabei die wesentliche Größe, um Verlagerungseffekte abzuschätzen. Wege mit einer Länge bis zu drei Kilometer weisen ein erhöhtes Potential für eine Verlagerung auf. Für Wege bis 15 Kilometer gelten ebenfalls Verlagerungspotentiale, diese nehmen aber proportional zur Wegelänge ab. Diese Grundannahmen wurden durch die Gutachter:innen als Modifikation im Verkehrsmodell übernommen. Durch die Berücksichtigung von Wegelängen können Verlagerungseffekte realistischer abgebildet werden. Für die Analyse des „Veränderungs-Szenarios“ ergibt sich unter Berücksichtigung der Verlagerungseffekte eine Reduktion von 6.000 Kfz-Fahrten am Tag, die sich auf den Gesamtverlauf der Ratzeburger Allee auswirken.

Von einer abstrakten Umverteilung der Wegeanteile am Modal Split, wie die Machbarkeitsstudie vorgibt, wird entsprechend Abstand genommen. Die vorliegenden Untersuchungen (Machbarkeitsstudie und Potenzialuntersuchung durch die TUHH) sprechen jedoch dafür, dass das Veränderungsszenario das wahrscheinlichere Szenario ist. Es soll an dieser Stelle noch mal darauf

¹ Weitere Informationen sind dem Abschlussbericht der Machbarkeitsstudie zu entnehmen (Seite 32 ff.).

hingewiesen werden, dass sowohl in Lübeck selbst, als auch im gesamten Bundesland kaum eine andere Trasse bereits heute ein so hohes Radverkehrsaufkommen und damit so viel Potenzial für den Radverkehr aufweist, wie die Ratzeburger Allee.

Für die Modellierung wurde jeweils ein Kfz-Fahstreifen je Richtung sowie ein zusätzlicher Fahstreifen für Linksabbieger an den Kreuzungssituationen veranschlagt. Ausnahmen bildet u.a. der Knoten St.-Jürgen-Ring, da hier die Vierspurigkeit des Knotens beibehalten wird.

Zu erwartende Auswirkungen im Verkehrsnetz

a. „Status-Quo-Szenario“

Im „**Status-Quo-Szenario**“ wird davon ausgegangen, dass sich das Kfz-Verkehrsaufkommen nicht verändert und keine Verlagerung auf das Fahrrad stattfindet. Dabei zeigt die Modellierung, dass die Ratzeburger Allee insgesamt in der Lage ist, die Verkehrsmengen auf jeweils einem Fahstreifen je Richtung abzuwickeln. Die Fahrspurreduktion führt zwar zu einer Begrenzung der Kapazität auf 20.000 Kfz/Tag, jedoch wird dieser Wert auch aktuell nicht erreicht (vgl. Abbildung 2). Die einzige Ausnahme ist der Knotenpunkt St. Jürgen-Ring, der allerdings vierspurig bleibt. Insgesamt ergibt die Modellierung allerdings eine Reisezeitverlängerung um bis zu einer Minute zwischen der Altstadt und St. Hubertus.

Aufgrund der Fahrspurreduktion und der Fahrzeitverlängerung wird die Ratzeburger Allee für den Kfz-Verkehr etwas unattraktiver gegenüber fast gleichschnellen Alternativrouten. Großräumige Effekte ergeben sich, da rund 500 Kfz täglich aus St. Hubertus, Groß Grönau und von der A20-Ost dann eher die B207 anstatt die Ratzeburger Allee nutzen.

Es ist davon auszugehen, dass Verkehre mit dem Ziel der Wohnquartiere östlich der Ratzeburger Allee ggf. schon eine Kreuzung früher in die Nebenstraßen abbiegen. Einige Kfz werden sich eher an der Kronsfordter Allee anstatt der Ratzeburger Allee orientieren. Verkehre aus Richtung des Universitätsgeländes verbleiben eher auf dem Mönkhofer Weg, anstatt über die Stadtweide und Ratzeburger Allee zu fahren.

Die Modellierung ergibt eine Abnahme von 1.500 bis maximal 3.000 Kfz pro Tag auf der Ratzeburger Allee für die Strecke zwischen Stadtweide und Mühlentorkreisel (vgl. Abbildung 1). Das entspricht 10% bzw. 20% des Verkehrsaufkommens aktuell. Der Mönkhofer Weg muss zwischen 400 und 1.200 Kfz am Tag zusätzlich aufnehmen (entspricht ca. 60 bis 180 Kfz in der Spitzenszene). Für Nebenstraßen im Umfeld kann eine genaue Zuordnung der einzelnen Kfz nicht erfolgen. Es ergibt sich eine Verlagerung von rund 500 Kfz am Tag, welche jedoch keinen exakten Straßenabschnitten im Quartier zugewiesen werden können.

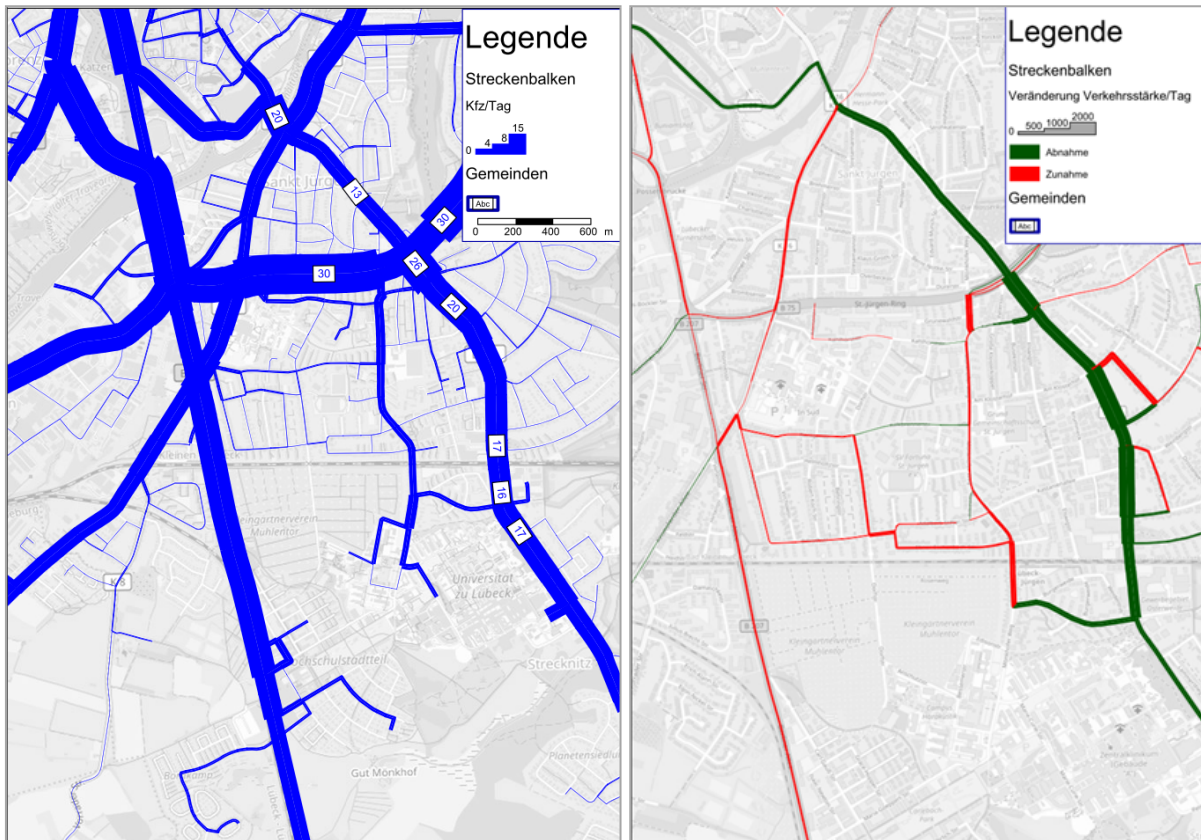


Abbildung 1: Links: Kfz pro Tag auf den Streckenabschnitten im „Status-Quo-Szenario“ / Rechts: Grobe Veränderungen der Verkehrsstärken im „Status-Quo-Szenario“

b. „Veränderungs-Szenario“

Im „**Veränderungs-Szenario**“ wird davon ausgegangen, dass sich im Mobilitätsverhalten aufgrund des Radschnellweges Veränderungen einstellen und sich damit das Kfz-Verkehrsaufkommen verändert. Die Kfz-Verkehrsbelastung sinkt im südlichen Abschnitt der Ratzeburger Allee auf rund 14.000 – 16.000 Kfz am Tag (vorher 16.000 – 17.000 Kfz/Tag), im nördlichen Abschnitt auf 11.000 Kfz am Tag (vorher 13.000 Kfz/Tag). Diese Rückgänge zeigen sich insbesondere auf der Ratzeburger Allee Richtung St. Hubertus, aber auch in Richtung Universitätsgelände (vgl. Abbildung 3).

Die Effekte der leichten Verkehrszunahmen im angrenzenden Nebennetz, die das „Status-Quo-Szenario“ aufgezeigt hat, reduzieren sich in diesem Szenario auf ein sehr geringes Niveau von unter 200 Kfz am Tag.

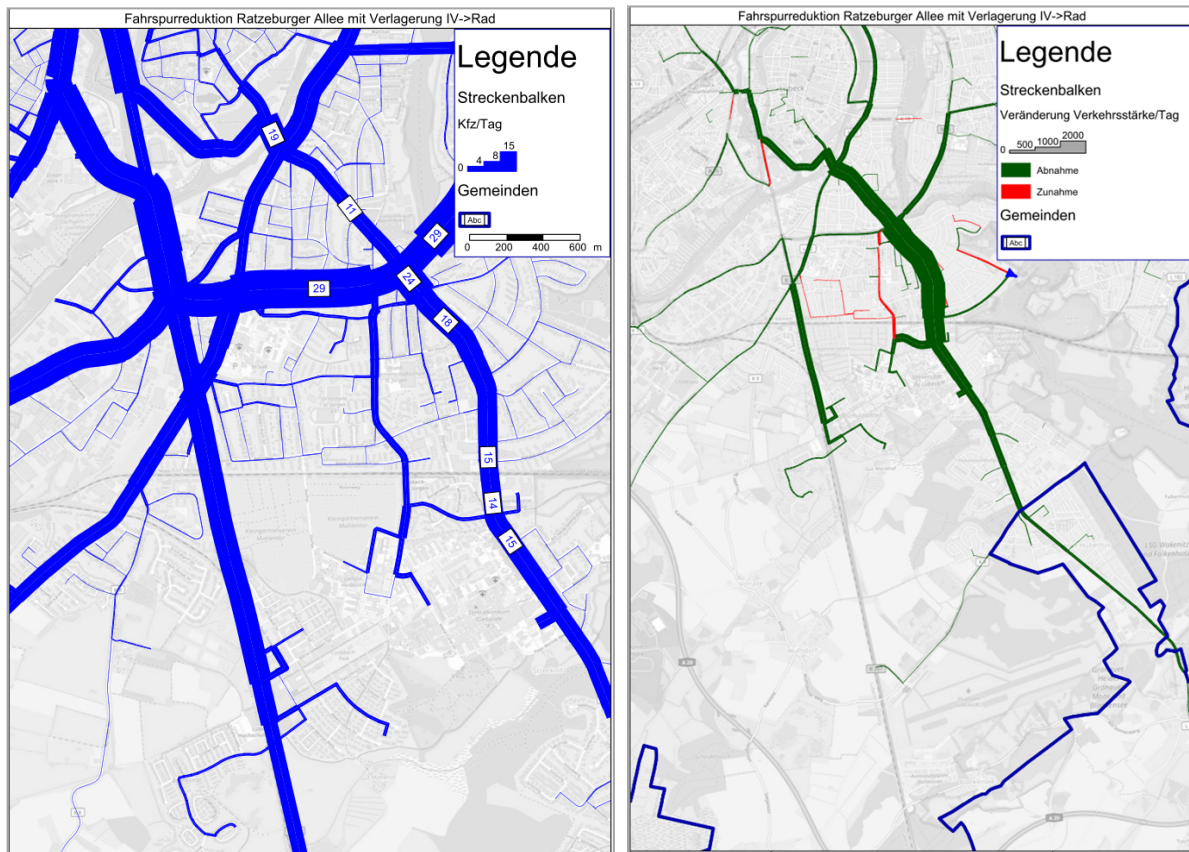


Abbildung 2: Links: Kfz pro Tag auf den Streckenabschnitten im "Veränderungs-Szenario" / Rechts: Grobe Veränderungen der Verkehrsstärken im "Veränderungs-Szenario"

Zu erwartende Auswirkungen auf Erschließung und Erreichbarkeit der angrenzenden Wohn- und Gewerbegebiete

Durch die Planung werden keine Auswirkungen für die Erschließung der angrenzenden Wohn- oder Gewerbegebiete durch Kfz erwartet. Die bestehenden Zufahrten/Einmündungen bleiben bestehen, (ggf. separate) Linksabbiegerspuren werden übernommen oder an jeder wesentlichen Kreuzungssituation umgesetzt.

Die Erreichbarkeit der angrenzenden Gebiete wird für den Kfz-Verkehr gesichert und für den Radverkehr maßgeblich verbessert. Dadurch, dass auf Radschnellwegen höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten möglich sind, wächst der Zielradius von Radfahrenden. Es ist dadurch möglich, in der selben Reisezeit mehr Orte zu erreichen. Die Potenzialanalyse der TUHH² untersuchte den Korridor von Bad Schwartau über Lübeck nach Groß Grönau auf die Zugewinne der Erreichbarkeiten mit dem Rad. Dabei zeigte sich anhand beispielhafter Untersuchungen, dass eine Vielzahl an Personen im Einzugsgebiet des künftigen Radschnellwegs von einer erheblichen Verbesserung der Erreichbarkeit von unterschiedlichsten Zielorten profitieren (vgl. Tabelle 1).

² <https://www.tuhh.de/vpl/forschung/radschnellwege-in-der-metropolregion-hamburg.html>

Tabelle 1: Beispielhafter Auszug der Erreichbarkeitsanalysen der TUHH – Radschnellweg Lübeck

Indikator	Wert (Einwohner:innen)
EW, die innerhalb von 10 Min. mehr Arbeitsplätze erreichen können	127.168
EW, die schneller beim nächsten Gymnasium sind	18.928
EW, die schneller beim nächsten Bahnhof sind	14.496
EW, die schneller beim nächsten Supermarkt sind	1.867

Sicherstellung UKSH-Anfahrt mit Rettungsfahrzeugen

Durch Vorhaltung eines Mittelstreifens oder überbreiten Fahrstreifen auf dem Großteil der Trasse ist es Rettungsfahrzeugen jeder Art immer möglich, andere Kfz zu passieren. Grundsätzlich sind auch auf zweispurigen Straßen Überholvorgänge durch Rettungswagen möglich. Die Modellierung des „Veränderungs-Szenarios“ verweist auf eine Abnahme des Kfz-Verkehrsaufkommens auf der Ratzeburger Allee, sodass ggf. auch mit einer Verbesserung der Fahrzeit für Rettungsfahrzeuge zu rechnen ist.

Bahnübergang

Der Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit im Bereich des Bahnüberganges wird gewährleistet. Es ist davon auszugehen, dass am Bahnübergang und im Vorlauf die Vierspurigkeit der Ratzeburger Allee beibehalten wird – auch, um genug Aufstellfläche für Kfz zu ermöglichen. An dieser Stelle wird der Radschnellwegstandard nach Vorgaben des Bundes mit großer Wahrscheinlichkeit nicht eingehalten, was im urbanen Raum an bestimmten neuralgischen Punkt nicht zu vermeiden ist.

Verbesserung des ÖPNV

Im Zuge der Baumaßnahmen werden die im Streckenverlauf befindlichen Bushaltestellen angepasst. Dabei steht der barrierefreie Ausbau im Vordergrund. Die Umsetzung erfolgt unter Zuhilfenahme der Vorgaben der NAH.SH, sowie den geltenden Standards und Regelwerken (u.a. DIN 18040-3, DIN 32975, DIN 32975, H BSA, RAS, EAÖ). Die Haltestellen werden so umgestaltet, dass Warteflächen mit entsprechender Möblierung entstehen. Die Ausstattungselemente sollen sowohl der Fahrgastsicherheit, als auch –information und –komfort Rechnung tragen. Die barrierefreie Nutzung durch geh-, seh- oder höreingeschränkte Menschen wird ermöglicht, indem entsprechend die Neigungen, Bodenbeläge oder Fahrgastinformationen (dynamisch, statisch) angepasst werden. Die Bushaltestellen werden nach Möglichkeit von Busbuchten zu Fahrbahnrandhaltestellen oder Haltestellenkaps ausgebildet. Die Busse müssen so beim Heran- oder Abfahren der Haltestellen nicht mehr die Fahrspur verlassen oder sich in den fließenden Verkehr einfädeln. Dadurch ergeben sich fahrdynamische Verbesserungen und Potentiale im betrieblichen Ablauf. Die bestehende Busspur soll bestehen bleiben, sodass bei den Kreisverkehrsfahrten am Mühlentorteller keine Nachteile für den ÖPNV zu erwarten sind. Es gibt enge Schnittmengen zwischen den Projekten Radschnellweg und Busbeschleunigung sowie Absprachen mit dem Stadtverkehr Lübeck.

Konflikte zwischen Fahrgästen und Radfahrenden können prinzipiell nicht ausgeschlossen werden. Bereits jetzt müssen die Fahrgäste die Radwege überqueren, um zur Wartefläche zu gelangen. Durch die Nutzung der Ratzeburger Allee durch verschiedenste Verkehrsteilnehmer:innen

und –mittel ist es unmöglich, eine vollends konfliktfreie Umgebung zu schaffen. Durch Umsetzung des Radschnellwegs und der damit verbundenen Umgestaltung der Bushaltestellen können jedoch Standardwerke umgesetzt werden, die durch ihre Regelungsinhalte zu einer Steigerung der Sicherheit beitragen. Dadurch werden Haltestellen barrierefrei und erhalten gleichzeitig eine ausreichend große Wartefläche (in Länge und Breite), um Konflikte zwischen Radverkehr und wartenden Fahrgästen möglichst zu vermeiden. Die Auseinandersetzung mit der genannten Problematik wird in der Entwurfsplanung zum Radschnellweg erfolgen. Eine erste Orientierung geben bestehende Konzepte/Visualisierungen anderer Städte und Kreise (vgl. Abbildung 3).

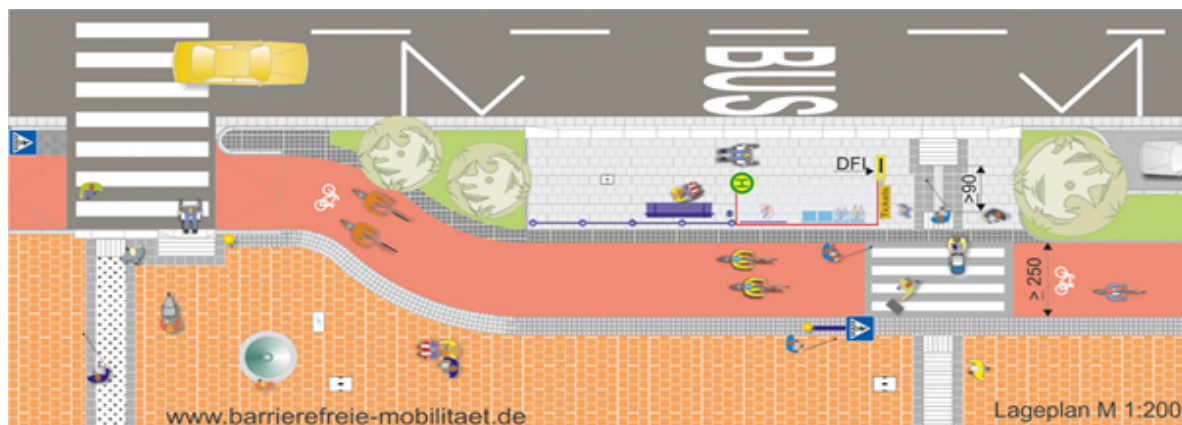


Abbildung 3: Vereinfachtes Schema zur Führung des Radverkehrs hinter einer Wartefläche mit Sicherheitsaspekten für Fahrgäste (Quelle: <https://barrierefreie-mobilitaet.de/wp-content/uploads/2021/03/Bushaltestelle-barrierefrei-mit-Radweg-FGUE.jpg>)

Ein weiteres Konfliktfeld kann sich zwischen Bussen und Kfz ergeben. Durch die Umgestaltung der Busbuchten zu Fahrbahnrandhaltestellen oder Haltestellenkaps kommt es zu einer Begrenzung des Verkehrsraums, den sich Kfz und Busse teilen. Die Problematik, dass Kfz ggf. hinter einem haltenden Bus warten müssen, ist bekannt und soll durch verschiedene Lösungsansätze im Rahmen der Entwurfsplanung bearbeitet werden. Die folgenden schemenhaften Zeichnungen zeigen den Bestand und eine mögliche Variante auf, mit der dem genannten Konflikt begegnet werden kann (vgl. Abbildung 4 und 5). Die Variante ist ausdrücklich nicht abschließend und soll eine Möglichkeit der Radschnellwegführung an Bushaltestellen skizzenhaft darstellen.

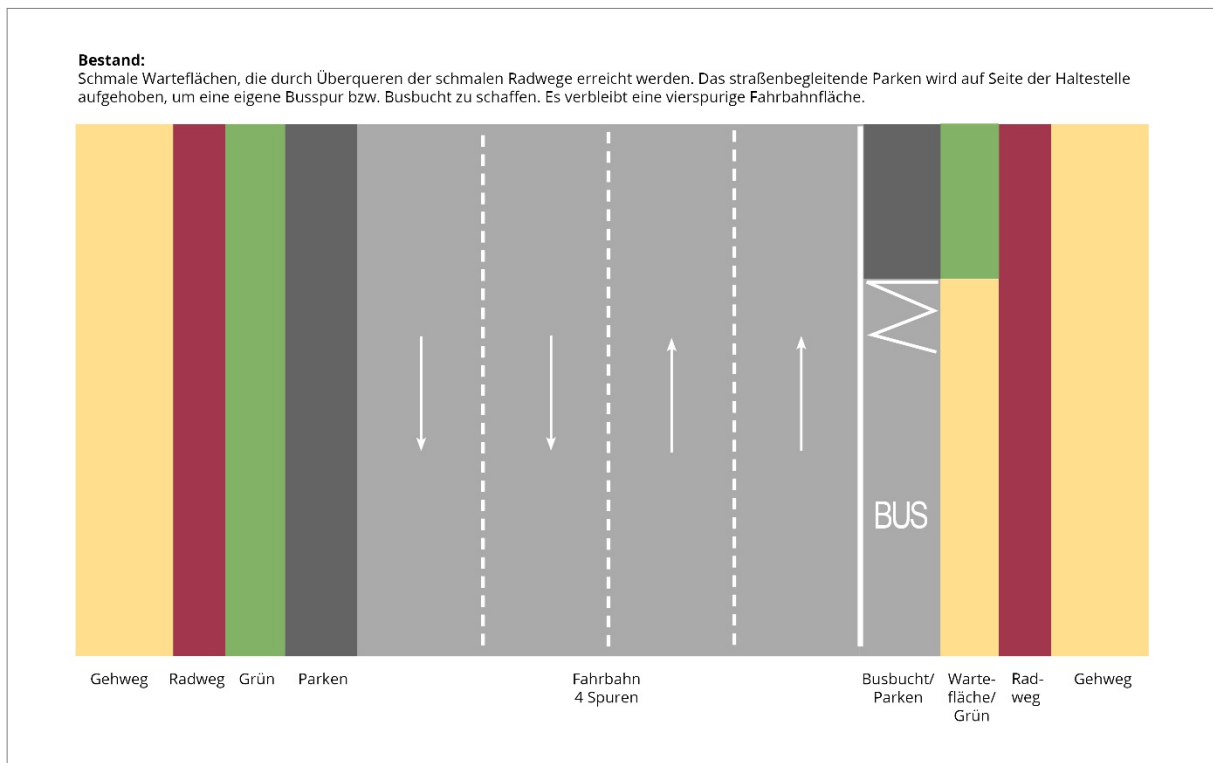


Abbildung 4: Bestand - Radwegführung an Bushaltestelle (Orientierung an Haltestelle Weinbergstraße), nicht maßstabsgetreu

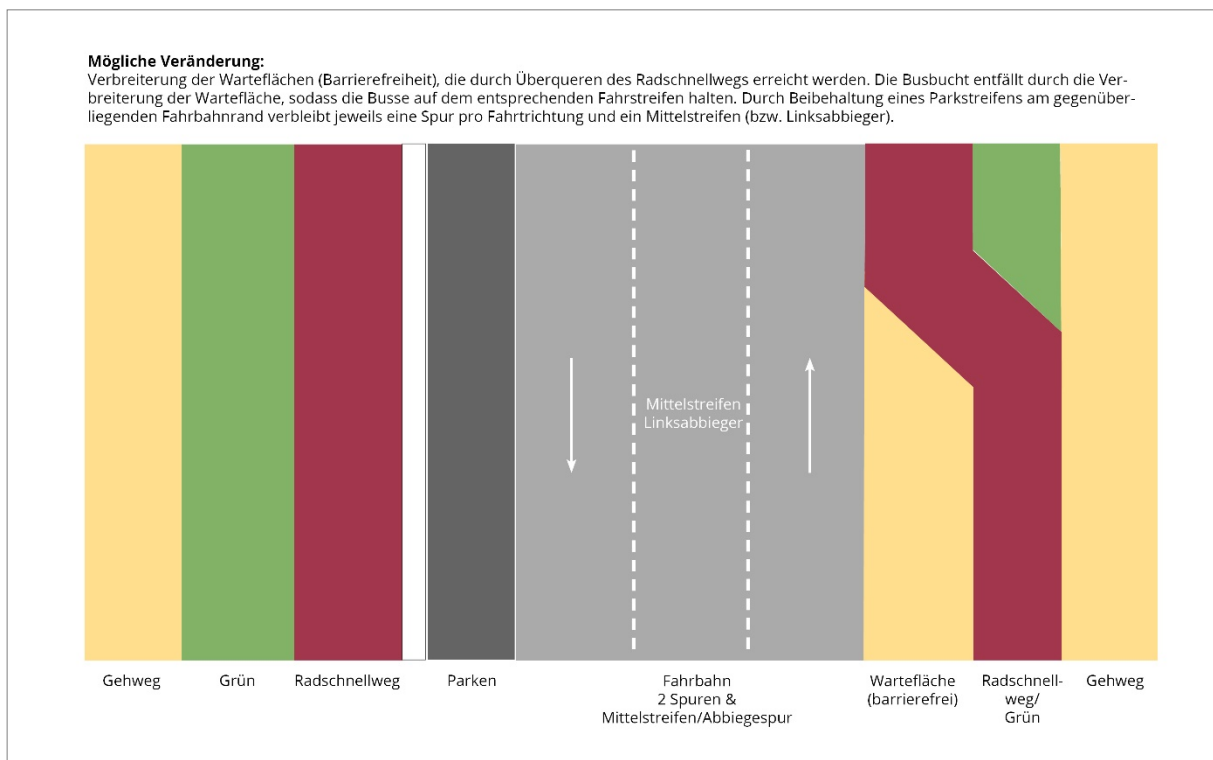


Abbildung 5: Mögliche Veränderung - Radschnellwegführung an Bushaltestelle (Orientierung an Haltestelle Weinbergstraße), nicht maßstabsgetreu

Förderkulisse

Es stehen verschiedene Programme zur Verfügung, mit denen Maßnahmen der Radwegeinfrastruktur gefördert werden können:

Das Förderprogramm des Bundes zu Radschnellwegen ist die „*Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017-2030*“ (VV RSW). Es kann eine Förderquote von 90% erreicht werden. Im Rahmen des Förderprogramms werden über die eigentlichen Radverkehrsanlagen hinaus auch andere Maßnahmen gefördert, wie etwa Beleuchtungsanlagen, Beschilderungen oder die erforderlichen Planungsleistungen Dritter.

Die Fördermittellandschaft für Radverkehrsprojekte ist darüber hinaus heterogen. Es existieren unterschiedliche Schwerpunkte. Für Radschnellwege bzw. Radwege mit geringeren Qualitätsstandards könnten unter bestimmten Bedingungen noch folgende Programme in Betracht gezogen werden:

Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld („Kommunalrichtlinie“) (in der Fassung ab dem 01.01.2022)

Ziel ist die Erhöhung des Radverkehrsanteils und somit eine Minderung von Treibhausgasemissionen. Die Förderquote beträgt i.d.R. 50 %, lässt sich aber ggf. mit anderen Förderprogrammen kumulieren. Für finanzschwache Kommunen werden 65 % gewährt. Die Förderrichtlinie erwähnt „Fahrradschnellwege“ explizit als Fördergegenstand. Darüber hinaus werden aber auch andere Arten der Radverkehrsinfrastruktur gefördert, welche die Radschnellwege-Standards nicht aufweisen. Der Bewilligungszeitraum beträgt allerdings nur 24 Monate.

Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland

Die geförderten Maßnahmen sollen einen Beitrag zur Verbesserung der Verhältnisse für den Radverkehr in Deutschland leisten, und/oder die nachhaltige Mobilität durch Radverkehr sichern. Die reguläre Förderquote beträgt 75 %, für finanzschwache Kommunen 90 %. Neben den oben genannten Zielen der Richtlinie müssen die Projekte darüber hinaus innovativ sein und einen Modellcharakter aufweisen. Die Modellhaftigkeit ist vrs. bei Errichtung eines Radschnellwegs nicht gegeben. Es handelt sich um ein zweistufiges Verfahren, bei welchem zuerst Projektskizzen eingereicht werden. Erst nach Bitte des Fördermittelgebers können vollumfängliche Anträge eingereicht werden.

Sonderprogramm Stadt und Land

Im Rahmen des Sonderprogramms Stadt und Land sind Radschnellwege (nach den Qualitätsanforderungen des Bundes) nicht Gegenstand der Förderung. Andere Radverkehrsinfrastrukturen können gefördert werden (Neu-, Um- und Ausbau). Das Vorhaben muss im Rahmen eines integrierten Verkehrskonzepts oder mindestens eines Radverkehrskonzepts bestehen. Die Förderquote beträgt i.d.R. 75%. Die Höhe der verfügbaren Mittel für Schleswig-Holstein ist im Vergleich mit den anderen Förderprogrammen eher gering und die Gewährung der Förderung für das Vorhaben der HL fraglich.

Richtlinie des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus zur Förderung investiver und nicht-investiver Maßnahmen im Rad- und Radtourismusverkehr („Ab aufs Rad-Förderrichtlinie“) in Schleswig-Holstein

Die Richtlinie „Ab aufs Rad“ fördert Radschnellverbindungen, die nicht aus der Bundesförderung VV RSW (s.o.) Mittel erhalten können. Der Standard liegt entsprechend unter denen eines Radschnellwegs nach Definition des Bundes und der FGSV. Der Fördergegenstand muss darüber hinaus besondere Voraussetzungen erfüllen: eine Förderung über Mittel aus dem Sonderprogramm Stadt und Land, oder aber aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

(s.u.) darf nicht möglich sein. Die Richtlinie „ab aufs Rad“ fördert über Infrastruktur hinaus auch nicht-investive Maßnahmen. Dazu zählen z.B. Kampagnen oder Aktionen, aber auch Konzepte und Machbarkeitsstudien. Die Förderquoten sind mit denen des Sonderprogramms Stadt und Land identisch. Die zu Verfügung stehenden Mittel sind wie beim Sonderprogramm Stadt und Land begrenzt, sodass die Förderung eines Radschnellwegs eher unwahrscheinlich ist.

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) Schleswig-Holstein

Über das GVFG können bis zu 75% (finanzschwache Kommunen) Förderquote akquiriert werden. Es muss ein zweistufiges Verfahren durchlaufen werden. Bis zum ersten Mai jeden Jahres müssen Fördervoranfragen (Antrag auf Anerkennung der Förderfähigkeit) gestellt werden. Nach (positiver) Prüfung durch den Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr sowie des Landesministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus stellen die Kommunen einen offiziellen Förderantrag. Dieser wird erneut geprüft.

Insgesamt wird deutlich, dass die Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege des Bundes im Vergleich eine sehr gute Förderquote ermöglicht.

Die Verwaltung verfolgt daher das Ziel, Fördermittel über die Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege des Bundes zu erhalten. Die Förderquote ist die attraktivste, darüber hinaus erfüllt die Verbindung die wesentlichen Anforderungen für einen Radschnellweg. Es sind bereits heute tausende Radfahrende unterwegs, die bestehende Infrastruktur entspricht nicht den technischen Regelwerken und ist überwiegend in einem schlechten baulichen Zustand. Mit der Errichtung eines Radschnellwegs wäre ein wesentlicher Teil zur Radverkehrsförderung und Mobilitätswende getan. Außerdem kann die Hansestadt Lübeck damit ein Projekt mit hoher Strahlkraft für Schleswig-Holstein umsetzen, da im Bundesland noch keine Radschnellwege realisiert wurden.

Die Verwaltung hat mit Unterstützung des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein im September einen entsprechenden Antrag auf Bewilligung von Fördermitteln im Rahmen der Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr gestellt. Fördergegenstand ist der Abschnitt der Ratzeburger Allee ausgehend vom Mühlentorteller bis zur Stadtweide. Es werden ausschließlich Planungskosten und keine Baukosten beantragt, damit eine Detailplanung erfolgen kann. Inzwischen wurde die HL mündlich über die zu erwartende Förderzusage informiert. Das Land hat die Zusage zudem bereits am 18.11.2022 öffentlich bekanntgegeben.

Anlagen:

Senatorin Joanna Hagen