



► Nr. VO/2023/12397
öffentlich

Lübeck, 26.07.2023

Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

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

Bürgerschaftsauftrag zur Zukunft der Geh- und Radwege in Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
04.09.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
13.09.2023	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
13.09.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
28.09.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

- Interfraktioneller Antrag BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN & SPD: AT zu VO/2023/11887-01-01 ÄA zu VO/2023/11887 CDU: Zukunft der Geh- und Radwege in Lübeck in der Bürgerschaft am 30.03.2023 (VO/2023/11887-01-01-01)
- Anfrage des AM Stephan Wisotzki (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Sanierung, Aus- und Neubau von Geh- und Fahrradwegen im Bauausschuss am 15.05.2023 (VO/2023/12236)

Bericht:

Bericht zu VO/2023/11887-01-01-01:

„1. Das Geh- und Radwegenetz wird weiter ausgebaut. Für die Sanierung und den Aus- und Neubau von Geh- und Radwegen werden im Haushalt 2024 mindestens investive Mittel von 17,6 Mio. € und für die Sanierung mindestens 1,2 Mio.€ konsumtive Mittel bereitgestellt. Ab dem Haushaltsjahr 2025 beinhalten die investiven Mittel von mindestens 17,6 Mio € und die konsumtiven Mittel von mindestens 1,2 Mio. € keine Kosten für gemeinsame Auto-, Fuß- und Fahrradbrücken.“

Der Masterplan Geh- und Radwegsanierung von 2021 und die Ergebnisse des ADFC-Fahrradklima-Tests 2022 zeigen unstrittig, dass Handlungsbedarf besteht.

Die Radverkehrsführung erfolgt gemäß Straßenverkehrsordnung generell auf der Fahrbahn, nur bei einem Gefährdungspotential oder höheren Kfz-Aufkommen werden Radverkehrsanlagen (Radweg, Radfahrstreifen, Schutzstreifen) erforderlich. Bei Tempo 30 sind keine Radverkehrsanlagen zulässig und dürfen nicht angeordnet werden. Aus diesem Grund sollten

überall dort, wo Radwege nicht angeordnet werden dürfen, die Sanierungen von Fahrbahnen auch als Bausteine der Radverkehrsförderung gesehen werden.

2022 hat der Bereich Stadtgrün und Verkehr mit dem bestehenden Personal ca. 2,4 Mio. € für investive und 0,54 Mio. € für konsumtive Fuß- und Radverkehrsmaßnahmen aus der Haushaltsstelle „Aus- und Umbau von Radverkehrsmaßnahmen“ ausgegeben. Insgesamt wurden zusammen im Rahmen von gemeinsamen Maßnahmen mit dem Straßen- und Brückenbau 9,3 Mio. € für die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur ausgegeben. Der Masterplan Geh- und Radwegsanierung von 2021 und die Ergebnisse des AFDC-Fahrradklima-Tests 2022 zeigen unstrittig, dass Handlungsbedarf besteht.

Für die Neu- und Umplanung stehen grundsätzlich sechs Ingenieurinnen und Ingenieuren zur Verfügung. Derzeit besteht die Planungsabteilung aus zehn Mitarbeiter:innen. Davon sind fünf Ingenieur:innen mit der Planung beschäftigt. Der Abteilungsleiter, die Radverkehrsbeauftragte sowie die zwei Zeichner planen keine eigenen Maßnahmen. Ein Mitarbeiter ist dauererkrankt. Zur Kompensation des dauererkrankten Mitarbeiters wird zurzeit eine Ingenieur:innen-Stelle ausgeschrieben. Zwei weitere Ingenieur:innen-Stellen werden nach Beschluss des Haushaltes 2024 ausgeschrieben. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es aufgrund des Fachkräftemangels (sowie aus den Erfahrungen der letzten Stellenbesetzungen) ungewiss ist, wann tatsächlich die Stellen besetzt werden bzw. ob sich überhaupt jemand bewirbt.

Die Verwaltung wird unter den vorhandenen Randbedingungen den Weg verfolgen, Personalkapazitäten von der Fahrbahnsanierung in die Radwegsanierung durch Aufgabenverlagerung umzuorganisieren, um weitere Radverkehrsprojekte umzusetzen.

2024 sind im Haushalt 17,5 Mio € für Fuß- und Radverkehrsmaßnahmen (eigenständige bzw. anteilige Maßnahmen) angemeldet (s. Anlage 1).

Es wird eindringlich darauf hingewiesen, dass der Ansatz, in Zukunft keine Brücken mehr in den Investitionen für den Radverkehr aufzuführen, falsch ist. Brücken sind Engstellen. Sie bündeln den Verkehr und dienen allen Verkehrsarten als Quermöglichkeit über Flüsse, Eisenbahnen, Straßen usw. und sind Bestandteil von Wegeverbindungen für alle Verkehrsarten. Hier entstehen natürlich Kosten, welche man anteilig auch dem Fuß- und Radverkehr zurechnen muss.

„2. Vor jeder Instandsetzung von Geh- / Radwegen oder Fahrbahnen wird die Flächenverteilung des Straßenraums überprüft. Der Ausbau von Rad- und Gehwegen erfolgt nach Möglichkeit gemäß ERA- bzw. EFA-Standard. Um bei baulichen Maßnahmen mehr Flächen für Geh- / Radwege und Abstellflächen für Fahrräder zur Verfügung zu haben, können bei Bedarf die öffentlichen Stellplätze für den ruhenden Kfz-Verkehr reduziert werden.“

Wenn eine Baumaßnahme, wie z. B. eine Fahrbahndeckensanierung ansteht, wird vorher generell geprüft, inwieweit eine Verbesserung der Gehwege und Radverkehrsanlagen in dem Zuge möglich und ein ERA- bzw. EFA-Standard erreichbar sind und ob diese Maßnahmen zeitgleich mit der Fahrbahndeckensanierung ausgeführt werden können.

Etwa 90 % der Radverkehrsanlagen in Lübeck entsprechen nicht dem ERA-Standard (siehe Anlage 4 der VO/2023/11235), um diesen zu erhalten, ist größtenteils eine Umgestaltung der Straßenquerschnitte erforderlich. Am Beispiel der **Moltkestraße** (Hüxtertorallee – Wakenitzufer) soll hier exemplarisch aufgezeigt werden, unter welchen Bedingungen eine ERA-gerechte Umgestaltung erfolgen kann. Das Konzept wurde bereits im Bauausschuss vorgestellt.

Bestand (Länge 330 m):

- Breite Radwege: 1,00 – 1,50 m

- Breite Gehwege: 1,90 – 2,10 m
- Breite Fahrbahn: min. 6,50 m
- Tiefe Längsparken: ca. 4,70 m
- Anzahl Senkrechtparkplätze: ca. 120 Parkplätze

Planung ERA-konform:

- Breite Radfahrstreifen: 2,00 + 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zum Kfz-Parken
- Breite Gehwege: 1,80 – 2,25 m
- Breite Fahrbahn: 6,50 m
- Breite Längsparken: 2,00 m
- Anzahl Längsparkplätze: ca. 60 Stellplätze

Um eine ERA-konforme Lösung zu erhalten, entfallen ca. 60 Kfz-Parkplätze. Dafür wird der Straßenraum für den Fuß- und Radverkehr sicherer, erhalten die Straßenbäume mehr Lebensraum und es entstehen größere Versickerungsflächen für Regenwasser.

Der Beschluss der Bürgerschaft, dass öffentlicher Kfz-Parkraum für die Vergrößerung der Flächen für den Fuß- und Radverkehr bzw. zum Fahrradparken genutzt werden kann, wird die Planungen für den Fuß- und Radverkehr bei konsequenter Anwendung erheblich erleichtern. Dieser Beschluss entbindet jedoch nicht von der Beteiligung der Anwohnenden. Diese fordern häufig insbesondere den Erhalt von öffentlichem Parkraum für Kfz. Ersatzflächen zum Parken stehen im Umfeld meist nicht zur Verfügung, sodass diesen Forderungen nicht entsprochen werden kann.

Im Zuge der Planungen zur Verbesserung von Radverkehrsanlagen auf größeren Abschnitten entstehen häufig Konflikte mit vorhandenen Bäumen sowie Stellplätzen für den Kfz-Verkehr. Es wird vorgeschlagen, dass die Verwaltung die wünschenswerte Förderung des Radverkehrs an den jeweiligen Standorten mittels kleiner Konzeptentwürfe darstellt, die verschiedene Varianten mit ihren jeweiligen Auswirkungen bei regelkonformen Ausbau auf die Straße, das Straßenbegleitgrün, Baumstandorte (Fällung von Bäumen), Kfz-Stellplätze (Wegfall von Stellplätzen im Straßenraum) usw. aufzeigen. An Hand dieser Konzepte können bestehende Zielkonflikte erkannt und mit der Politik frühzeitig diskutiert werden. Auf dieser Grundlage kann die Politik dann entscheiden, ob diese Maßnahmen wie im Beispiel Moltkestraße (Wegfall von ca. 50% der Stellplätze ja/nein) tatsächlich weiterverfolgt werden sollen oder nicht. Vorteil dieser Vorgehensweise ist, dass Planungskapazitäten und –mittel wirtschaftlich eingesetzt werden und vertiefte Planungen, die dann nicht zur Umsetzung kommen, vermieden werden.

„3. In der Regel sollen alle Radverkehrsanlagen ganzjährig zwischen 7.00 und 22.00 Uhr sicher befahrbar sein. Dazu zählen insbesondere die Reinigung und der Winterdienst sowie das verstärkte Kontrollieren von Falschparkenden auf Geh- / Radwegen, sowie der Freihaltung der Gehwege von Schnee und Eis, einschließlich der konsequenten Ahndung von Verstößen.“

Die ganzjährige Nutzung von Geh- und von Radwegen von 7 – 22 Uhr ist wünschenswert, kann bei objektiver Betrachtung aber nicht gewährleistet werden. Gehwege, Gehwege mit Radverkehr frei und gemeinsame Geh- und Radwege befinden sich in der Räum- und Streupflicht der Anliegenden, auf die die Hansestadt Lübeck nur durch den Einsatz des Ordnungsdienstes Einfluss hat.

Der Runde Tisch Radverkehr hat einen Winterdienstplan für Radverkehrsanlagen entwickelt, der wichtige Radrouten für eine sofortige Räumung im Winter festlegt, wie z. B. Schulwege. Hintergrund hierfür ist die Festlegung verlässlicher Radrouten, die im Winterdienst sofort und fortlaufend geräumt werden (z. B. die Fahrradstraße in der Altstadt).

Im Rahmen der jährlichen Winterdienstbesprechungen der Entsorgungsbetriebe Lübeck gibt es einen regelmäßigen Austausch zur Verbesserung des Winterdienstes unter Teilnahme

des ADFC Lübeck und der Radverkehrsbeauftragten. Die Entsorgungsbetriebe Lübeck haben sich mit dem Thema „Winterdienst auf Radwegen“ im Bericht VO/2022/11301 auseinandergesetzt.

„4. In einer App / auf der Internetseite der Hansestadt Lübeck ist zur Meldung von Mängeln ein gesonderter Teil für Geh- / Radwege vorzusehen (geographisch auf einer Karte sichtbar dargestellt). Die Beseitigung der Mängel sollte transparent für die Meldenden erfolgen.“

Ganz neu im Angebot der Hansestadt Lübeck ist der Anliegenmelder, der kurzfristig freigeschaltet wird. Direkt aus der App heraus können Bürger:innen der Stadt z. B. melden, wenn ihnen auffällt, dass etwas nicht in Ordnung ist, repariert oder ein Mängel beseitigt werden muss. Dabei kann der aktuelle Standort übernommen und die Mitteilung zum jeweiligen Anliegen mit Fotos erweitert werden. Das Anliegen wird dann direkt an die Stadt übermittelt und von zentraler Stelle aus an die zuständige Stelle zur Bearbeitung übergeben. Dieser neue Service ist zusätzlich über das Internetportal der Stadt unter www.luebeck.de/anliegenmelder erreichbar, wo auch der aktuelle Status der Bearbeitung über das Smartcity Geoportal abrufbar ist. Dieser neue Service befindet sich im Aufbau und wird sukzessive erweitert, so dass im Falle einer Vielzahl von eingehenden Anliegen zum Start noch mit etwas Zeit in der Bearbeitung zu rechnen ist, bis sich das Verfahren im Praxisbetrieb eingespielt hat.

Das Deutsche Institut für Urbanistik (difu) hat 2022 eine Sonderveröffentlichung „Was hemmt die Umsetzung der kommunalen Radverkehrsplanung herausgegeben (unter <https://difu.de/publikationen/2022/was-hemmt-die-umsetzung-der-kommunalen-radverkehrsplanung>). In der Veröffentlichung steht zum Thema Personelle Rahmenbedingungen: „Weitere Hemmnisse betreffen nach Ansicht von Expert*innen umfangreiche Anfragen aus der Kommunalpolitik und Aufwände im Rahmen vom „Beschwerdemanagement“ mit Bürger:innen und Verbänden. Diese für Planungspersonal „fachfremden“ Aufgaben würden mitunter viele Personalressourcen binden“ (S. 27/28, 3.5.6).

Zusammengefasst bedeutet dies, je mehr Bürgeranfragen und Anfragen aus der Politik eingehen, desto mehr Fachpersonal wird für die Beantwortung gebunden und ist für Planungsaufgaben nicht verfügbar.

Hilfreich könnte sein, zur Beantwortung von Aufträgen der Gremien und Bürgeranfragen zusätzliches Personal einzustellen, um nicht ohnehin knappe Planerressourcen zu binden. Andere Kommunen haben schon gute Erfahrungen gemacht andere Berufsgruppen mit Interesse am Radverkehr hierfür einzusetzen, um Planende von dieser Aufgabe freizuhalten. Hierfür wären neue Personalstellen zu schaffen.

„5. Jährlich sollen mindestens drei durch Ampeln geregelte / zu regelnde Kreuzungen so umgebaut werden, dass die Sichtbeziehung zwischen Kfz- und Fuß- / Radverkehr verbessert wird. Dies kann z.B. durch vorgezogene Haltelinien für Fahrräder, durch für den Radverkehr vorgezogene Ampelphasen oder separate Radwegführungen im Kreuzungsbereich erzielt werden.“

Die meisten Radverkehrsunfälle passieren an Knotenpunkten, daher ist eine sichere Führung des Radverkehrs mit guten Sichtbeziehungen an Knotenpunkten wichtig. Die Verwaltung überprüft bei jeder Neuplanung eines Knotenpunktes eine Verbesserung für den Fuß- und Radverkehr. Insbesondere durch die Trennung der Signale von Radverkehr und Kfz-Abbiegenden an signalisierten Knotenpunkten lassen sich Konflikte vermeiden, soweit die Voraussetzungen für eine Trennung der Signale vorliegen. Aufgrund des Sicherheitsgewinns sind Nachteile in der Leistungsfähigkeit (ggf. Kfz-Stau) zu vernachlässigen.

Beim Bau des Radschnellwegs in der Ratzeburger Allee werden große Knotenpunkte, Mönkhofer Weg/Zum Wasserspeicher, St.-Jürgen-Ring, Kahlhorststraße/Fahlenkampsweg und Weberkoppel/Bahnübergang mit Ampeln für einen sichereren Verkehrsablauf umgestaltet, außerdem der Knotenpunkt St.-Jürgen-Ring/Mönkhofer Weg.

„6. Bei Neubau, Umbau oder grundhafter Sanierung von Rad- / Gehwegen werden Rad/ Gehwege an den Ein- / Ausfahrten von Grundstücken und Seitenstraßen in der Regel ohne Höhenveränderung weitergeführt (Beispiel Moislinger Allee). Die rote Farbgebung, Einmündung und Ein- und Ausfahrten soll bis Ende 2027 abgeschlossen sein.“

Neubaumaßnahmen und grundhafte Sanierungen von Rad- und Gehwegen werden auf der Grundlage von Ausführungsplänen ausgeführt, die anhand von Grundlagenermittlungen und umfangreichen Abstimmungsprozessen erarbeitet wurden. Dabei werden auch höhenmäßig durchlaufende Geh- und Radwege gemäß Richtlinien vorgesehen. Bei einfachen Sanierungsmaßnahmen kann dieser planerische und bautechnische Aufwand nicht erfolgen.

Roteinfärbungen von Furten sind standardmäßig weder in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) noch in den Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten von 2021 enthalten. Nur Furten von Zweirichtungsradwegen (standardmäßig) und Stellen mit einem besonderen Gefährdungspotential (nach Einzelfallprüfung) sind rot einzufärben. Es gibt bisher keine Untersuchungsergebnisse zum objektiven Nutzen von Roteinfärbungen. In Kenntnis dieser Vorschriften hat die Bürgerschaft beschlossen, dass in Lübeck die Furten weiterhin grundsätzlich rot einzufärben sind. Bereits heute werden in Abhängigkeit der jeweiligen Verkehrsverhältnisse Einmündungen und Ein- und Ausfahrten insbesondere zur Erhöhung der Aufmerksamkeit für die Verkehrsteilnehmenden durch Rotmarkierungen hervorgehoben. Wo immer erforderlich und möglich, wird diese Vorgehensweise konsequent weitergeführt und der Beschluss der Bürgerschaft schrittweise umgesetzt.

„7. Für die Einrichtung von Baustellen im Straßenraum ist ein Leitfaden zu erarbeiten, der die Interessen von Fuß-, Rad- sowie Kfz-Verkehr gleichermaßen berücksichtigt. Die Hansestadt Lübeck wird diesen Leitfaden bei eigenen Baumaßnahmen einhalten und bei Baumaßnahmen Dritter die korrekte Einrichtung von Baustellen überwachen.“

Die Verkehrsführungen an Baustellen müssen gemäß den „Richtlinien zur verkehrsrechtlichen Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen – Ausgabe 2021“ (RSA21) und den Technischen Regeln für Arbeitsstätten 5.2 (Anforderungen an Arbeitsplätze und Verkehrswege auf Baustellen im Grenzbereich zwischen Straßenverkehr – Straßenbaustelle – ASR5.2) festgelegt werden.

Die Kommunale Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein e. V. (RAD.SH) prüft derzeit, ob die Baustellenleitfäden aus Baden-Württemberg oder Nordrhein-Westfalen an das Land SH angepasst werden können. Die Verwaltung empfiehlt, die Einführung des landesweiten Leitfadens abzuwarten.

„8. Im gesamten Stadtgebiet werden jährlich mindestens 500 zusätzliche öffentliche Fahrradstellplätze unter Berücksichtigung von Lastenrädern eingerichtet, insbesondere an ÖPNV-Knotenpunkten, Einkaufszentren und öffentlichen Einrichtungen prüft die Verwaltung die Errichtung von überdachten Abstell- und Schließanlagen oder Fahrradparkhäusern. Der Bau des Fahrradparkhauses am Hauptbahnhof und die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen an den Bahnhaltdepunkten ist in Abstimmung mit der Deutschen Bahn weiter konsequent voranzutreiben. Fahrradstellplätze sind auch in Wohngebieten mit Geschosswohnungsbau einzurichten. An welchen Stellen Fahrradstellplätze geschaffen werden, ist im Einklang mit dem Runden Tisch Radverkehr zu erarbeiten und vom Bauausschuss zu beschließen.“

Im Rahmen des einfachen Verwaltungshandeln werden jährlich im gesamten Stadtgebiet sukzessiv Fahrradbügel eingebaut und Fahrradmodule an Schulen aufgestellt. Im letzten

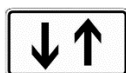
Jahr sind 890 neue Fahrradstellplätze entstanden. Die Planungen für das Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof Lübeck und weitere B+R-Anlagen an Bahnhaltepunkten werden fortgeführt. Zum Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof wird gesondert berichtet.

Sämtliche Vorschläge für Fahrradabstellanlagen werden von der Verwaltung geprüft und nach Möglichkeit umgesetzt.

„9. Bis Ende 2024 werden die Zweirichtungsradwege eine gut sichtbare Kennzeichnung erhalten (z.B. Piktogramme). Die Planung neuer Zweirichtungsradwege erfolgt nur, wenn der ERA-Standard erfüllt werden kann.“

Der Arbeitsschwerpunkt der Verwaltung liegt anlassbezogen aufgrund der gesetzlichen Vorgabe bei einer Aufhebung von Zweirichtungsradwegen, insbesondere im Rahmen der Prüfung der Benutzungspflicht von Radwegen. Aufgrund umfangreicher Umplanungen in vielen Fällen kann dies jedoch nicht zeitnah erfolgen, sodass die Beschilderung mit Zusatzzeichen erforderlich ist. Bei den meisten Zweirichtungsradwegen in Lübeck fehlt das Zusatzzeichen 1000-31 („Beide Richtungen“) gemäß StVO. Durch das Zusatzzeichen werden Radfahrende, die in richtiger Richtung fahren, darauf hingewiesen, dass sie mit Gegenrichtungsradverkehr zu rechnen haben. Alle vorhandenen Zweirichtungsradwege und gemeinsamen Geh- und Radwege mit Zweirichtungsradverkehr sollen sukzessive mit diesem Zusatzzeichen versehen werden.

Zusatzzeichen 1000-31:



Zusätzlich ist das Markieren von Richtungspfeilen am Beginn und Ende der Zweirichtungsradwege sinnvoll, was ebenfalls sukzessive erfolgen soll.

„10. Regelmäßig soll für das gegenseitige Verständnis aller Verkehrsteilnehmenden und das richtige Verhalten im Straßenverkehr geworben werden. Weiterhin werden zielgerichtet und effizient alle Verkehrsteilnehmenden über Baumaßnahmen und geänderte Verkehrsführungen informiert. Unter anderem liegt auch ein Fokus der allgemeinen Aufklärung an Schulen sowohl für den Rad-, Fuß- und Autoverkehr.“

Es finden Aktionen zum Thema „Geisterradler“ von der Präventionsstelle der Polizei, Verkehrswacht, Kommunalen Ordnungsdienst und Radverkehrsbeauftragter statt, die auch auf andere Themen ausgeweitet werden sollten, soweit Personalkapazitäten hierfür vorhanden sind. Von der Radverkehrsbeauftragten werden Broschüren zum Thema Verkehrssicherheit in Fahrradgeschäften und bei Veranstaltungen verteilt. Kampagnen der RAD.SH werden zu Einzelthemen genutzt. Es ist geplant, die Homepage der Hansestadt Lübeck zum Thema Radverkehr zu verbessern und dort Informationen zum richtigen Verkehrsverhalten in Lübeck zu geben.

Nachhaltig kann das Verkehrsverhalten von Radfahrenden durch den Einsatz von Fahrrad-Polizeistaffeln verändert werden, wie es sie in Kiel gibt. Inzwischen sind in Lübeck vereinzelt Polizist:innen per Fahrrad unterwegs und kontrollieren das Verkehrsverhalten. Auch eine Zunahme von Verkehrskontrollen durch die Polizei ist feststellbar.

a) „Einmal jährlich wird die Lübecker Bürgerschaft über alle nach dieser Vereinbarung durchgeführten Maßnahmen des abgelaufenen Jahres und über die für das kommende Jahr geplanten Maßnahmen berichten. Dieser Bericht ist außerdem auf der Homepage der Hansestadt Lübeck zu veröffentlichen.“

Ein Jahresbericht der Radverkehrsbeauftragten wird jährlich erstellt und auf der Homepage veröffentlicht.

b) „Dem Bauausschuss und seinem beratenden Gremium, dem Runden Tisch Radverkehr, ist regelmäßig über den Stand der Planungen zu berichten, Maßnahmen sind vor der Ausführung / Beauftragung vorzustellen.“

Dem Bauausschuss und dem vierteljährlich tagenden Runden Tisch Radverkehr werden bereits regelmäßig größere Planungen rund um das Thema Radverkehr vorgestellt.

c) „Das von der Lübecker Bürgerschaft bislang nur zur Kenntnis genommene Konzept "Fahrradfreundliches Lübeck" (VO/2013/00307) wird beschlossen und in seinen aktuellen Teilen umgesetzt.“

Zum Sachstand der Umsetzung des Konzeptes Fahrradfreundliches Lübeck (FFHL) ist mit VO/2023/11235 ein Sachstandsbericht (Stichtag 31.12.2022) von der Radverkehrsbeauftragten erstellt worden. Dort sind die Radverkehrsmaßnahmen aufgelistet, die realisiert wurden, in der Bearbeitung sind, noch umgesetzt werden oder aufgrund unterschiedlicher Gründe nicht durchgeführt werden können. In den letzten zehn Jahren hat sich der Radverkehr weiterentwickelt, so hat z. B. der Bestand an Pedelecs und Lastenrädern stark zugenommen. Aus diesem Grund sind andere Rahmenbedingungen bei der Umsetzung von Maßnahmen zu beachten.

Die Verwaltung wird die Priorität der Bearbeitung von Radverkehrsmaßnahmen anhand folgender gesetzlicher Vorgaben und Beschlüsse festlegen:

- Protokoll der Unfallkommission, jährlich
- Gesetzliche Vorgaben der StVO
- Verkehrskonzept Rahmenplan Innenstadt, 2019
- Mobilitätskonzept Travemünde, 2019
- Konzept Fahrradfreundliches Lübeck, 2013

Außerdem wird aktuell ein neues Radverkehrskonzept im Rahmen des neuen Verkehrsentwicklungsplans u. a. mit einem Premiumradroutennetz erarbeitet, welches das Konzept Fahrradfreundliches Lübeck von 2013 ersetzen soll.

Antworten (A) zu VO/2023/12236: Sanierung, Aus- und Neubau von Geh- und Fahrradwegen

A „1. Welche investiven Aus- und Neubauprojekte sollen in 2024 geplant und welche umgesetzt werden? Welche Projekte sollen in 2025 geplant, welche umgesetzt werden? Bitte jeweils einzeln und mit (ungefähren) Investitionssummen aufführen.“

- Stadtgrabenbrücke mit Anschluss an die Willy-Brandt-Allee (Fertigstellung 2024)
- Neubau Fahrradparkhaus am Hbf Lübeck, 1. Bauabschnitt (Bau 2024/2025)
- Radschnellweg Ratzeburger Allee (Bau ab 2024)
- Umbau Jürgen-Wullenwever-Straße (Bau 2023/24)
- Umgestaltung Beckergrobe
- Umbau Geniner Straße Ost, Zeißstraße – Hinter den Kirschkatzen West (Bau ab 2024)
- St.-Jürgen-Ring – ebenerdige Querung (Bau 2024)
- Mecklenburger Straße (Planung 2024)
- Ost- und Westpreußenring (Planung 2024/2025)
- Bike+Ride-Anlagen Bahnhofspunkt Lübeck-Moisling (Bau 2024)
- Sanierung Breite Straße, Fußgängerzone

Die Investitionssummen sind der Haushaltsaufstellung 2024 zu entnehmen.

A „2. Welche investiven und welche konsumtiven Sanierungsprojekte sollen in 2024 und 2025 umgesetzt werden? Bitte jeweils einzeln und mit (ungefähren) Investitionssummen aufführen.“

Sanierung von Radverkehrsanlagen 2024:

- Radweg Westerstieg
- Radweg Alt Herrenwyk
- Radweg Possehlstraße
- Radweg Moislinger Berg
- Radweg Niendorfer Straße

Sanierung von Fahrbahnen in Tempo30-Zonen 2024 (Radverkehrsführung auf Fahrbahn):

- Sanierung Buurdiekstraße/Wischhofweg
- Sanierung Grüner Weg
- Sanierung Mühlensteig
- Sanierung Schnitterweg
- Sanierung Weberkoppel

Außerdem stehen folgende Verbesserungen der Radverkehrsführungen im Fokus:

- Kronsforder Allee (Sana-Klinik – St.-Jürgen-Ring)
- Schwartauer Allee (Bereich ehemaliger Schlachthof)
- Triftstraße
- Roonstraße
- Hüxtertorallee

Der Investitionsumfang kann noch nicht benannt werden, da das Personal mit der Umsetzung des Bauprogramms 2023 ausgelastet ist. Eine Bauvorbereitung für die Radwege kann frühestens ab Herbst 2023 beginnen. Hinzu kommt die umfangreiche Beteiligung beim Breitbandausbau, wo Gehwege in voller Breite neu herstellt und personelle Kapazitäten gebunden werden.

A „3. Welche drei Kreuzungen sollen in 2024 und 2025 so umgebaut werden, „...dass die Sichtbeziehung zwischen Kfz- und Fuß- / Radverkehr verbessert wird“?“

siehe Nr. 5 oben

A „4. Welche personellen Ressourcen werden für Planung und Umsetzung von 1) - 3) sowie für die sonstigen Umsetzungsanforderungen der VO 2023/11887-01-01 benötigt?“

Zu 1) Es ist schwer abschätzbar, wieviel Personal für die Planung und Umsetzung von investiven Radverkehrsmaßnahmen in Höhe von ca. 17,6 Mio. € und konsumtiv für 1,2 Mio. € jährlich insgesamt benötigt wird, da die Maßnahmen individuell sind und für die Verbesserung der Radverkehrsführung häufig der gesamte Straßenraum umgestaltet werden muss, um Flächen für Radverkehrsanlagen zu schaffen. Das geplante Budget von insgesamt ca. 18,8 Mio. € jährlich für den Radverkehr liegt mit ca. 84,60 € pro Einwohnende deutlich über den Ausgaben in Kopenhagen mit ca. 35 € pro Einwohnende jährlich.

Zu 2) siehe Nr. 2 oben

Zu 3) Es wird auf den Bericht VO/2022/11301 „Winterdienst auf Radwegen“ der Entsorgungsbetriebe Lübeck verwiesen, siehe auch Nr. 3 oben.

A „4a. Wie viele der benötigten personellen Ressourcen sind bereits vorhanden?“

In der Abteilung Urbane Mobilitätsprojekte des Bereichs Stadtgrün und Verkehr sind neben dem Abteilungsleiter und der Radverkehrsbeauftragten, die kaum Planungskapazitäten haben, sechs Fachplanende beschäftigt, die Tiefbaumaßnahmen und andere straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen für alle Verkehrsträger planen. Außerdem wird Personal für die verkehrsrechtliche Anordnung, Ausschreibung der Baumaßnahmen, Bauüberwachung sowie weitere Abstimmungen und Genehmigungen (z. B. Straßenverkehrsbehörde, Denkmalpflege, Untere Naturschutzbehörde, Feuerwehr) benötigt. Auch Dritte müssen für die Planung und Durchführung von Fuß- und Radverkehrsmaßnahmen der Hansestadt Lübeck personelle Ressourcen zur Verfügung stellen (z. B. Polizei, Entsorgungsbetriebe Lübeck, Stadtwerke Lübeck, Deutsche Bahn, Baufirmen).

In der Sonderveröffentlichung des difu ist hierzu zu finden: „In den meisten Kommunen reichen die personellen Kapazitäten nicht aus, um den immensen Planungs- und Umsetzungsaufwand zu bewältigen – so ein weiteres Ergebnis. Gleichzeitig sei das Recruiting von geeigneten Bewerber*innen herausfordernd. Es fehlten Fachleute für Ingenieurplanungen und -umsetzungen und insbesondere Fachkräfte, die auch für den Rad- und Fußverkehr planen können.

Die dramatischsten Engpässe finden sich meist innerhalb der Straßenverkehrsbehörde, im Tiefbauamt und in der Bauausführung, teilweise auch im Bereich Vermessung oder LSA-Planung“ (S. 27, Sonderveröffentlichung „Was hemmt die Umsetzung der kommunalen Radverkehrsplanung?“ des difu von 2022).

A „4b. Welche noch fehlenden personellen Ressourcen sollen innerhalb der Verwaltung rekrutiert werden, welche extern?“

Intern gibt es keine verfügbaren Fachingenieur:innen, die für Radverkehrsmaßnahmen eingesetzt werden können. Es ist in Fachkreisen hinlänglich bekannt, dass Stellen äußerst schwer zu besetzen sind. Nach mehrmaligen Stellenausschreibungsverfahren für den Bereich Stadtgrün und Verkehr hat auch die Hansestadt Lübeck diese Erfahrung gemacht. Laut Haushaltsplan der Verwaltung ist vorgesehen, zwei externe Fachingenieur:innen für Planung von Radverkehrsmaßnahmen einzustellen.

A „4c. Welche bisher geplanten Projekte sollen verschoben werden, um die personellen Ressourcen für die Umsetzung der VO 2023/11887-01-01 sicherzustellen?“

Die HL hat in den letzten Jahren unter schwierigen personellen Voraussetzungen die Anzahl der bearbeiteten Projekte stetig erhöht und setzt aktuell eine solche Vielzahl an Projekten zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse insbesondere auch für den Radverkehr um, dass die Grenze des Leistbaren erreicht ist. Bei Bearbeitung weiterer Projekte würden zwangsläufig andere, auch wichtige Aufgaben vernachlässigt, insbesondere mit negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden. Die Mitarbeitenden wünschen sich mehr Raum zum Planen der einzelnen Maßnahmen und weniger Aufträge, deren Verantwortung eigentlich benötigte Planungskapazitäten in Anspruch nimmt.

Unter den gegebenen Umständen können aktuell keine anderen geplanten Projekte im Fachbereich Planen und Bauen verschoben werden, da es keine verzichtbaren Projekte gibt. Außerdem ist kein weiteres spezifisches Fachpersonal vorhanden (siehe auch Nr. 1 oben).

A „5. Welches weitere Vorgehen ist bei der provisorischen Verkehrssituation in der Roeckstraße geplant?“

Die Radverkehrsführung in der Roeckstraße entspricht den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, die Lösung hat sich inzwischen bewährt. Es ist dort geplant, die Radverkehrsführung stadteinwärts zwischen Heiligen-Geist-Kamp und Krügerstraße zu verbessern.

A „6. Ist eine Entschärfung der Gefahrenstellen in Travemünde am Dreilingsberg geplant, wo im Ampelbereich der Fahrradweg auf die Straße geführt wird? Wenn ja, wie und wann?“

Der gesamte Knotenpunkt muss im Rahmen des Anschlusses an das neuen Wohngebiet Teutendorfer Weg an die zusätzlichen Fuß- und Radverkehrsmengen angepasst werden.

A „7. Wie und wann soll sichergestellt werden, dass die Gehwege in Karlshof ausreichend breit für die Nutzung mit Kinderwagen und Rollstühlen etc. und in einem durch diese nutzbaren Zustand sind?“

Die von der Bürgerschaft beschlossene Erhaltungsstrategie einschließlich „Masterplan Geh- und Radwegsanierung“ (VO/2021/10307) wird sukzessive umgesetzt, um die Oberflächen der Geh- und Radwege zu verbessern

Das Freihalten von Gehwegen in der Regelbreite von 2,00 m bzw. Mindestbreite von 1,50 m für die Begegnung von zu Fuß Gehenden und Nutzung durch Mobilitätseingeschränkte besteht nicht nur in Karlshof, sondern ist ein stadtweites Thema. Im Rahmen von Prüfungen der Quartiere für die Befahrbarkeit und das Anleiten durch die Feuerwehr sollten die Straßen geprüft und Festlegungen für das Kfz-Parken getroffen werden. Allerdings ist der Parkdruck in den Quartieren generell so groß, dass der erhebliche Wegfall von Parkraum auch politisch unterstützt werden muss.

A „8. Der Lindenteller wurde bereits 2013 als eine der zentralen Gefahrenstelle für Fahrradfahrende identifiziert und prioritär für eine entsprechende Anpassung vorgesehen (VO/2013/00307). Bis heute ist dort keine Fahrradspur umgesetzt worden. Wann soll diese geplant und umgesetzt werden?“

Der Lindenplatz ist ein Unfallhäufungspunkt, daher wurden dort zwei Lichtsignalanlagen installiert. Die Anzahl der Verkehrsunfälle, insbesondere Radverkehrsunfälle, ist seitdem gesunken, aber immer noch hoch. Ein Radfahrstreifen ist in Kreisverkehrsplätzen laut bundesweiten Regelwerken nicht zulässig. Ein Radweg könnte aus Platzgründen nur gebaut werden, wenn der Lindenplatz einspurig wird, was zu erheblichen Einschränkungen in der Leistungsfähigkeit bei ca. 43.000 Kfz/24 h führt. Die aktuelle Führung des Radverkehrs im Mischverkehr in zweistreifigen Kreisverkehren ist ebenfalls nicht zulässig. Als Alternativführung wird 2024 die Stadtgrabenbrücke fertiggestellt, die ein Teil der Radfahrenden auf der Verbindung Hauptbahnhof – Innenstadt nutzen wird. Letztendlich muss der Lindenteller mittelfristig für eine sichere Führung des Radverkehrs umgebaut bzw. voll signalisiert werden. Prioritär werden aktuell die Unfallhäufungspunkte Mühlentorplatz und Berliner Platz umgeplant.

A „9. Auf der Puppenbrücke existieren fünf Fahrspuren für den Kfz-Verkehr, aber kein Radweg stadtauswärts. Wann soll das verändert werden?“

Ein erstes Konzept für einen Radfahrstreifen stadtauswärts und einen Radfahrstreifen in Richtung Lindenplatz liegt vor, dieses muss detailliert geplant und abgestimmt werden. Wenn freie Planungskapazitäten in der Abt. Urbane Mobilitätsprojekte des Bereichs Stadtgrün und Verkehr entstehen, kann die Maßnahme geplant und frühestens nach Fertigstellung der

Bahnhofsbrücke realisiert werden. Wegen der Nähe zum Lindenteller muss auch die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs bei der Planung berücksichtigt werden.

Anlagen:

Anlage 1: Investive Maßnahmen des Bereichs Stadtgrün und Verkehr in die Verkehrsinfrastruktur

Senatorin Joanna Hagen