



► Nr. VO/2023/12786
öffentlich

Lübeck, 22.11.2023

**Vorlage
-öffentlich-**

Verantwortliche Bereiche:
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

Bearbeitung: Sandra Krüger (E-Mail: sandra.krueger@luebeck.de Telefon: 122 - 6032)

Projektfreigabe Radschnellweg Ratzeburger Allee

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
08.01.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
05.02.2024	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
13.02.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Bürgermeister wird beauftragt, die beschriebene Vorzugsvariante „Radschnellweg Ratzeburger Allee“ (zwischen Stresemannstraße bis Osterweide) umzusetzen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	zustimmend

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:

Ja

Nein- Begründung:

Die Maßnahme ist:

neu

freiwillig

vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

Ja (Anlage 1)

Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

<input type="checkbox"/>	Nein
<input checked="" type="checkbox"/>	Ja – Begründung: Durch die Baumaßnahme entsteht zunächst ein zusätzlicher CO2 Ausstoß. Es ist davon auszugehen, dass sich Verkehr vom KFZ teilweise auf das Fahrrad verlagert. Dies hat positive Auswirkungen auf den Ausstoß vom klimaschädlichen CO2. Auch die Belastungen der Luft durch Stickoxide werden voraussichtlich zurückgehen. Lärmbelastungen werden auch durch den größeren Abstand der Häuser zur Kfz-Fahrbahn reduziert. Weiterhin wird das Oberflächenwasser bei weniger Reifenabrieb geringer verschmutzt.

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:

Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren:

Die Metropolregion Hamburg hat zwischen 2018 und 2021 „Machbarkeitsstudien für Radschnellwege“ erarbeitet. Dabei wurden neun Trassen untersucht. Eine davon war eine Trasse quer durch Lübeck von Bad Schwartau nach Groß Grönau. Für diese Strecke hat die Metropolregion Hamburg zusammen mit der Hansestadt Lübeck eine konkretisierende Machbarkeitsstudie aufstellen lassen. Die Ergebnisse wurden im Mai 2021 vorgelegt.

In der Studie wurden Trassen festgelegt und für die einzelnen Abschnitte mögliche Querschnitte betrachtet. Für den Abschnitt zwischen dem Mühlentorplatz und dem Knoten Stadtweide/Osterweide wurde dabei auf jeder Seite ein Einrichtungsradweg vorgesehen. Dafür wurde die bestehende 4-streifige Fahrbahn auf eine 2-streifige reduziert, in einigen Abschnitten entfallen Stellflächen zugunsten des Radschnellweges. Die Machbarkeitsstudie hat ergeben, dass das Potential für einen Radschnellweg (RSW) in Lübeck hoch ist und auf der hier dargestellten Trasse sehr hoch ist.

Die Machbarkeitsstudie dient als Grundlage für die weitere Planung.

Im Jahr 2017 wurde der Bürgermeister von der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck beauftragt die Planung und Umsetzung des Radschnellweges von Bad Schwartau über die Lübecker Altstadt bis zum Hochschulstadtteil voranzutreiben. Bei der hier vorgelegten Vorplanung handelt es sich um ein erstes Teilstück dieser Maßnahme.

Die Hansestadt Lübeck hat für die Planung des ersten Abschnittes eines Radschnellweges als erste Kommune in Schleswig-Holstein Fördermittel aus dem Programm „Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege des 2017-2030“ des Bundes sowie der Förderrichtlinie „Ab aufs Rad“ des Landes Schleswig-Holstein erhalten.

Beschreibung der Maßnahme:

Derzeit sind in der Ratzeburger Allee in den meisten Abschnitten je Fahrtrichtung zwei Fahrspuren vorhanden. Diese werden an manchen Knotenpunkten um Abbiegespuren ergänzt. Südlich der Kahlhorststraße sind beidseitig Parkstreifen angelegt worden. Abgetrennt durch

ein Hochbord schließt sich nach außen ein Radweg und dann eine Baumreihe bzw. umgekehrt an. Grundstücksseitig existiert auf beiden Seiten ein Gehweg. Der vorhandene Radweg weist in weiten Abschnitten Breiten von lediglich 1,60 m auf. Zum Teil ist kein Sicherheitstrennstreifen zu den längsparkenden KFZ oder zur Fahrbahn vorhanden, sodass Aussteigevorgänge direkt auf den Radwegen stattfinden. Die bestehende Radverkehrsanlage genügt den Anforderungen der ERA 2010 für Einrichtungsradwege nur bei geringer Radverkehrsstärke. In Abschnitten nutzen bis zu 6.000 Radfahrende am Tag die Ratzeburger Allee, so dass eine überdurchschnittlich hohe Radverkehrsstärke gegeben ist. Die Route nutzen insbesondere Schüler:innen. In der im Folgenden vorgestellten Planung wurde daher auf den Sicherheitsaspekt für schwächere Verkehrsteilnehmer:innen besonders geachtet.

Der geplante Radschnellweg in der Ratzeburger Allee beginnt im Norden bei Streckenkilometer 0+000 an der Einmündung Stresemannstraße. Das Bauende in Höhe der Einmündungen Stadtweide und Osterweide liegt bei Streckenkilometer 2+350.

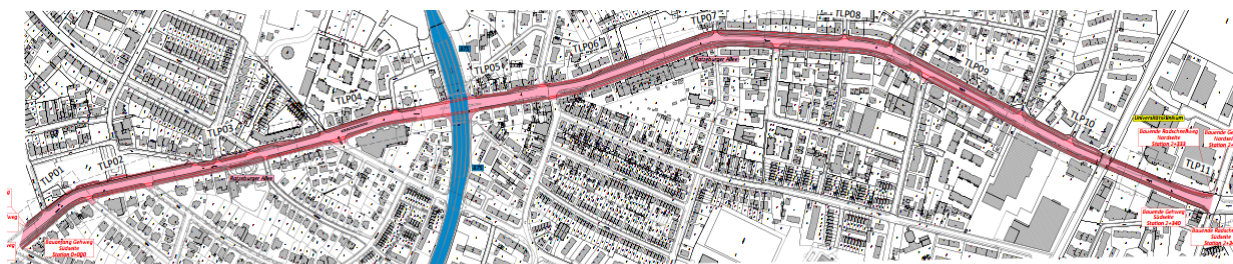


Abbildung 1: Übersichtslageplan

Im Rahmen der Vorplanung wurden geometrische Varianten näher betrachtet und eine Vorzugsvariante abgeleitet.

Allgemeines

Die Querschnittsmaße ergeben sich aus:

- der gültigen Richtlinie RAS 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen), der HRSV 21 (Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten) und der ERA 2010 (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) mit den darin enthaltenen empfohlenen Querschnitten für typische Entwurfsituationen, den Querschnittsangaben für die jeweiligen Bestandteile der Straße und den lichten Räumen für die unterschiedlichen Bemessungsfahrzeuge, dem HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Teil Stadtstraße), RiLSA (Richtlinie für Lichtsignalanlagen)
- der Örtlichkeit,
- den Eigentumsverhältnissen,
- der Funktionen an die Bereiche der Fahrbahn und den Nebenanlagen

Die Straße unterteilt sich in Fahrstreifen und Nebenanlagen bestehend aus Radweg (Radschnellweg gemäß HRSV), Grünanlagen und Gehwegen sowie teilweise Parkplätzen.

In der Planung wurden daher weitestgehend folgende Maße für die einzelnen Verkehrsflächen berücksichtigt:

-	Richtungsfahrstreifen	3,25 m
-	Radschnellweg	3,00 m
-	Sicherheitstrennstreifen	0,75 m
-	Gehweg	2,50 m
-	Parkplatz	2,30 m

In den Plandarstellungen werden folgende Farben verwendet:







	Gehweg
	Radweg
	Straßennebenfläche, unbefestigt
	Zufahrt
	Bushaltestelle
	Straßennebenfläche, befestigt

Abbildung 2: Legende Plandarstellung

Die Beleuchtung wird überwiegend im Rahmen des im Jahr 2024 vorgesehenen Breitbandausbaus erneuert. In diesem Zusammenhang nicht berücksichtigte Leuchten werden im Rahmen des Radschnellwegausbaus Ratzeburger Allee neu gesetzt.

Es ist vorgesehen die Bushaltestellen zeitgleich barrierefrei auszubauen, was die Attraktivität des ÖPNV und die Teilhabe steigert.

Abschnitt: Stresemannstraße bis Herderstraße (Teillageplan (TLP) 1 und 2)

Als weiterzuverfolgende Vorzugsvariante (Variante 1) wird zwischen der Einmündung „Am Brink“ und dem Mühlentorplatz stadteinwärts die Einrichtung einer Busspur angesehen. Der nordöstlich angelegte Radschnellweg verläuft hinter den vorhandenen Alleebäumen, zum Teil reicht der geplante Gehweg in Flächen des Wochenmarktes ein. Die Marktfläche ist nicht öffentlich gewidmet und liegt im BgA Märkte. Somit wären Ausgleichszahlungen zu leisten und steuerliche Belange zu beachten. Die Anzahl der Betreiberstellplätze soll dabei grundsätzlich erhalten bleiben. Wird dies nicht durch eine Abstandsverringering erreicht, so kann die Marktfläche an der nordöstlichen Seite, unter Nutzung der vorhandenen Grünfläche, um die durch den Gehweg verringerte Fläche vergrößert werden. Die parallele Sanierung der Marktfläche wird angestrebt. Der Bereich 2.280 ist bereits involviert. Entsprechende Haushaltsmittel werden gesondert eingeplant.

Eine Führung des Gehweges gänzlich außerhalb des Wochenmarktes wurde geprüft und kann auf Grund der Platzverhältnisse nur durch einen Verzicht auf die Busspur realisiert werden. Daher sollte diese Variante nicht weiterverfolgt werden. Alternativ müsste die Grünfläche zwischen Wochenmarkt und Radschnellweg für den neuen Gehweg genutzt werden. Dies hätte jedoch die Fällung von sieben bis neun Bäumen zur Folge.

Auf Wunsch von Stadtwerke Lübeck Mobil werden die Bushaltestellen, soweit wie unter Berücksichtigung der geometrischen Randbedingungen möglich, als Doppelhaltestellen angelegt. Die Radfahrenden werden hinter der Bushaltestelle entlanggeführt. Die Haltestellen „Stresemannstraße“ werden als Fahrbahnrandhaltestellen ausgebildet.

Bei der signalisierten Querung für zu Fuß Gehende bei Stat 0+200 (Querung zum Markt „Am Brink“) kann auf beiden Seiten zwischen der Fahrbahn und dem Radschnellweg eine ausreichend große Aufstellfläche für Radfahrende und zu Fuß Gehende geschaffen werden.

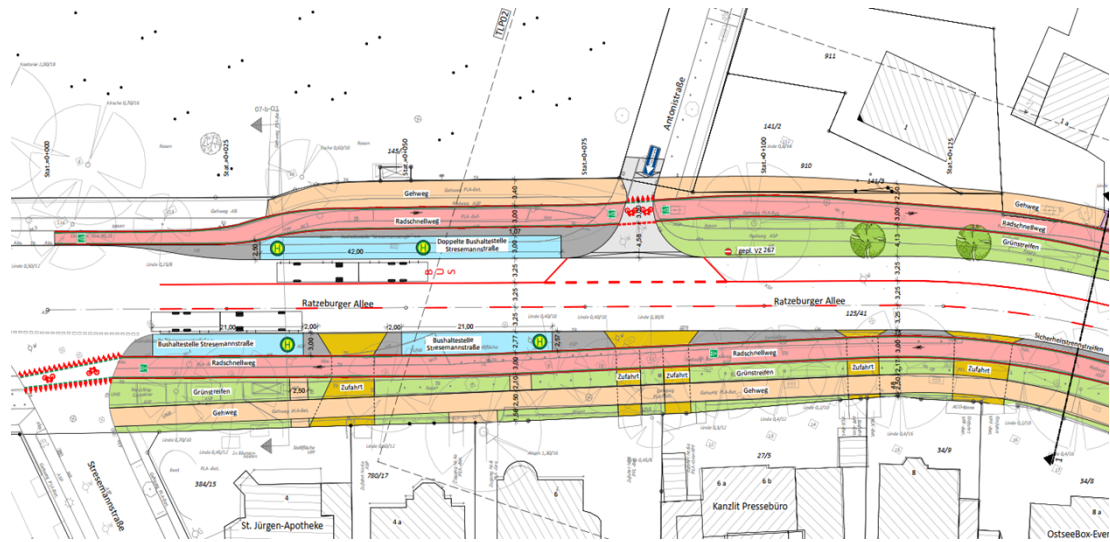


Abbildung 3: Planungsbeginn in Höhe Stresemannstraße (TLP 1)



Abbildung 4: Lessingstraße bis Herderstraße (TLP 2)

Querschnitt 1-1
Variante 1
Ratzeburger Allee
Station (0+145)



Abbildung 5: Querschnitt 1-1 in Höhe Ratzeburger Allee 8a

Abschnitt: „Am Brink“ bis Edvard-Munch-Straße (TLP 3)

Auf Höhe der Hohelandstraße ist in Variante 1 (Abb. 6) südlich der Einmündung eine lichtsignalgeregelte Furt für zu Fuß Gehende/Radfahrende vorgesehen. Diese können hier aufgrund der versetzten Einmündungen in beiden Straßen sinnvoll abbiegen. Aufstellflächen zwischen Radschnellweg und Fahrbahn können für die querenden zu Fuß Gehenden realisiert werden. Ein Halt für den Radverkehr ist nicht notwendig. Die Bushaltestelle „Wasser-kunst“ wird stadteinwärts als Doppelhaltestelle und stadtauswärts als einfache Fahrbahnrandhaltestelle ausgebildet.

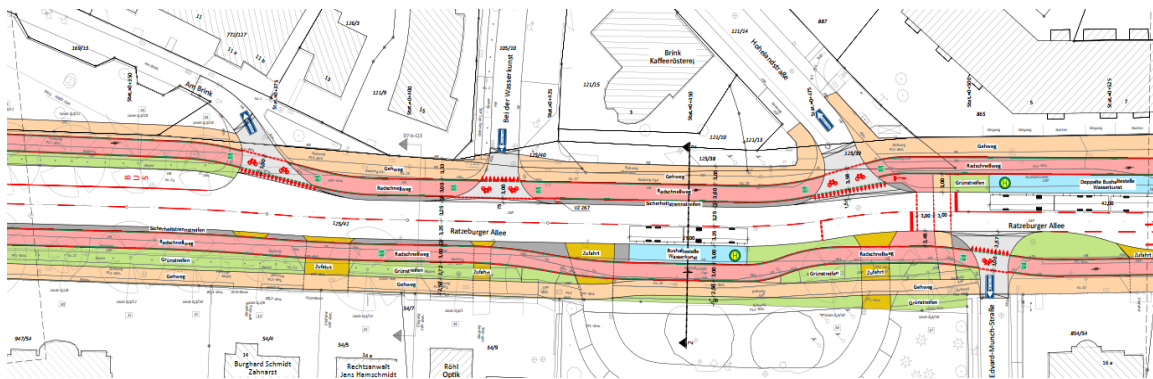


Abbildung 6: Variante 1 „Am Brink“ bis Edvard Munch Straße (TLP 3)

In Variante 2 (Abb. 7) wurde die Anlage von zwei signalgeregelten Furten vorgesehen. Im Gegensatz zu Variante 1 (Abb. 6) ist ein Halt für die Radfahrenden an der nördlichen Furt, östliche Fahrbahnseite (im Plan links oben) notwendig. Eine Aufstellfläche kann hier nicht umgesetzt werden. Die Akzeptanz wird nur gering eingeschätzt, so dass Variante 1 weiterverfolgt werden sollte.

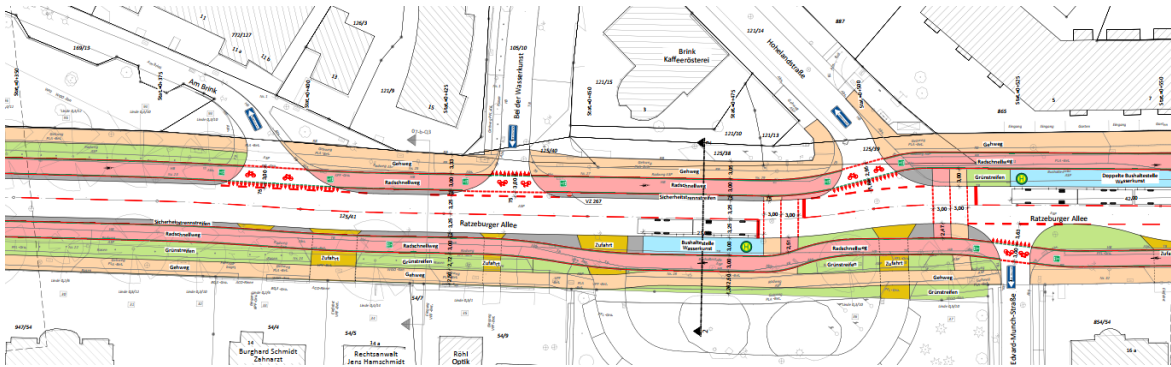


Abbildung 7: Variante 2 „Am Brink“ bis Edward Munch Straße (TLP 3)

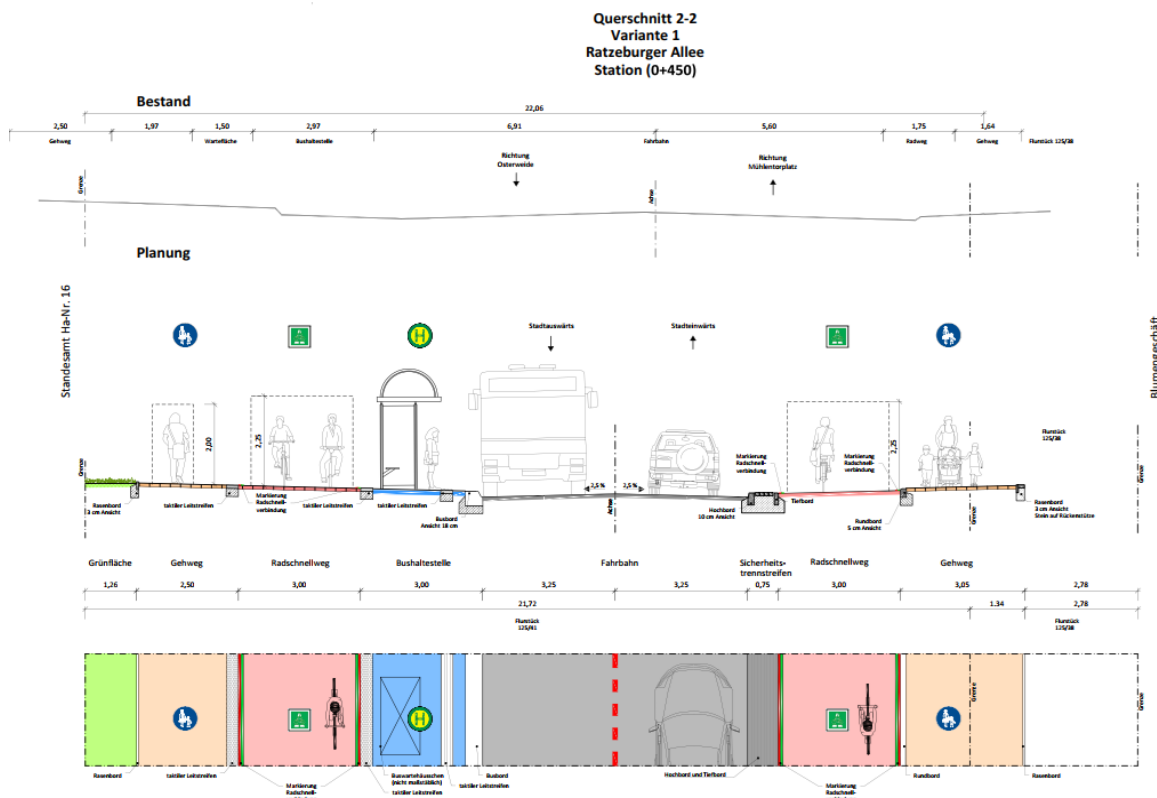


Abbildung 8: Querschnitt 2-2 in Höhe Bushaltestelle „Wasserkunst“

Abschnitt: Knotenpunkt Ratzelberger Allee / Mönkhofer Weg (TLP 4)

Im Rahmen der Planung wurde der Knotenpunkt (KP) kompakter gestaltet, um auch die Räumzeiten zu optimieren. Die Verkehrsinsel wird gegenüber dem Bestand leicht versetzt. Die stadteinwärts fahrenden linksabbiegenden der Ratzelberger Allee wie auch die in Richtung Mönkhofer Weg rechtsabbiegenden Verkehrsteilnehmenden werden getrennt von der Furt über den Mönkhofer Weg signalisiert. Dies führt zu einer größtmöglichen Sicherheit für die, den Mönkhofer Weg querenden, Radfahrenden / zu Fuß Gehenden. Für die Linksabbiegenden „Zum Wasserspeicher“ wird ein Aufstellbereich geschaffen.

Ein gemeinsamer Fahrstreifen des stadtauswärts fahrenden Kfz-Verkehrs mit dem der Rechtsabbiegenden zugunsten eines separaten Linksabbiegefahrstreifens in die Zufahrt „Zum Wasserspeicher“ wurde geprüft, aber auf Grund des sehr geringen Verkehrsaufkommens nicht als notwendig angesehen. Zudem könnte dann der Rechtsabbiegender in den Mönkhofer Weg nicht getrennt vom Rad-/ Fußverkehr signalisiert werden.

Gegenüber dem Bestand wurde eine Furt nördlich des Mönkhofer Weges angelegt. Ob diese zukünftig genutzt wird, kann derzeit nicht abgeschätzt werden. Ggf. könnte diese auch entfallen. Auf Grund der versetzten Nebenrichtungszufahrten müssten die Radfahrenden einen relativ weiten Bogen fahren und bspw. von stadtauswärts kommend in den Mönkhofer Weg abzubiegen. Daher entstand die Idee, eine separate (mittig angelegte) Furt zu schaffen, die nur von abbiegenden Radfahrenden genutzt werden soll.



Abbildung 9: KP Ratzeburger Allee / Mönkhofer Weg (TLP 4)

Abschnitt: Knotenpunkt Ratzeburger Allee / Wallbrechtstraße (St. Jürgen Ring) (TLP 5)

Auf Höhe der Wallbrechtstraße wird der Radschnellweg in einem Abstand von ca. 1,25 m zur Fahrbahnkante vor den Pfeilern der Wakenitzbrücke über die einmündenden Straßen geführt. Damit kann der Knotenpunkt zügig von den Radfahrenden passiert werden, ohne dass sie mit einem engen Kurvenradius verschwenken müssen. Durch die fahrbahnnahe Führung lassen sich gute Sichtbeziehungen zwischen dem KFZ- und Radverkehr herstellen. In der Ratzeburger Allee werden in den auf den Knoten zuführenden Armen jeweils drei Fahrspuren geschaffen, in den abfließenden Armen ist dagegen nur eine Fahrspur geplant. Die aus der Ratzeburger Allee rechts bzw. links abbiegenden Kraftfahrenden werden getrennt von den querenden Radfahrenden signalisiert, so dass eine größtmögliche Verkehrssicherheit gegeben ist. Gleiches gilt für die rechtseinbiegenden von der Wallbrechtstraße bzw. vom St. Jürgen Ring.

Die Aufstellbereiche für die Radfahrenden sollen in den Nebenanlagen positioniert werden. Abhängig von den jeweiligen vorherrschenden Fahrbeziehungen sollen diese auf einer klar erkennbaren, geschützten Wartefläche halten, während der weiterfahrende Verkehr passieren kann.

Aufgrund der beengten Platzverhältnisse lassen sich der Radschnellweg zwischen den beiden Knotenpunkten Wallbrechtstraße und Kahlhorststraße auf einer Länge von jeweils 80 m nur mit 2,40 m Breite (ERA-Standard von 2,00 m Breite wird dennoch eingehalten) und der Gehweg in 2,00 m Breite anlegen. Es wurde alternativ geprüft, ob durch den Wegfall eines Fahrstreifens sich die Regelbreiten für Geh- und Radschnellweg realisieren lassen. Dadurch wird aber die Leistungsfähigkeit der Knoten erheblich verschlechtert, was an diesem sensiblen Punkt nicht hingenommen werden sollte.

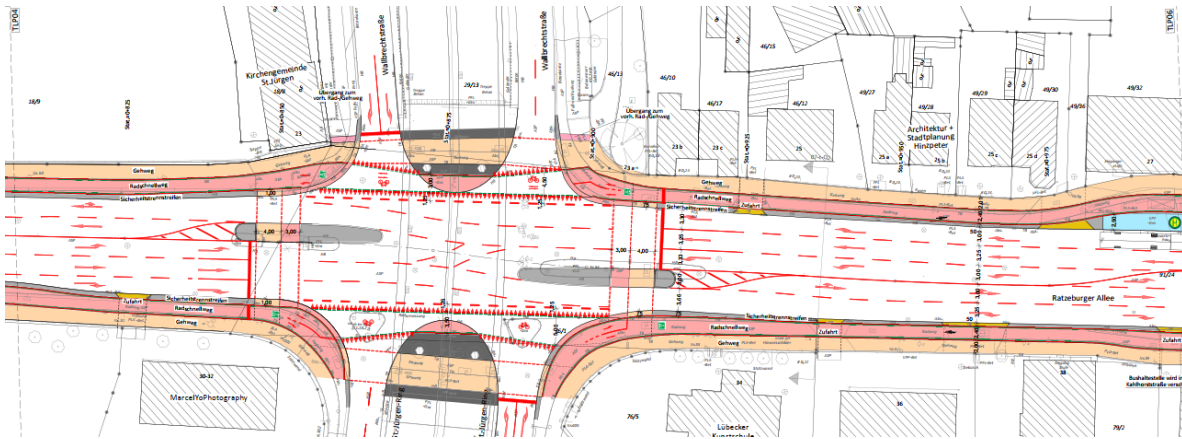


Abbildung 10: KP Ratzeburger Allee / Wallbrechtstraße (TLP 5)

Abchnitt: Knotenpunkt Ratzeburger Allee / Kahlhorststraße (TLP 6)

Der nächste Knotenpunkt stadtauswärts betrifft die Einmündungen des Fahlenkampsweges und der Kahlhorststraße. Dieser Knotenpunkt liegt nur etwa 170 m von der Wallbrechtstraße entfernt, so dass sich diese beiden Knoten in ihrer Leistungsfähigkeit gegenseitig beeinflussen. Nördlich des Kahlhorststraße wird eine Bushaltestelle stadteinwärts angelegt. Direkt danach teilen sich die drei Fahrspuren in Richtung der Wallbrechtstraßenkreuzung auf, dadurch wird der erforderliche Aufstellbereich in der Links- und der Rechtsabbiegespur berücksichtigt. In Richtung stadtauswärts sind vor der Einmündung Kahlhorststraße ebenfalls drei Fahrspuren, eine Geradeaus-, eine Links- und eine Rechtsabbiegespur geplant. So lassen sich die Fahrbeziehungen getrennt voneinander signalisieren und die Verkehrssicherheit wird deutlich verbessert. Stadteinwärts sind vor dem Knoten eine Gerade-/Rechtsabbiegespur und eine Linksabbiegespur vorgesehen.

Die zu Fuß Gehenden werden nördlich und südlich der Einmündungen auf signalgesteuerten Überwegen über die Ratzeburger Allee geführt. Parallel dazu erhalten die Radfahrenden eine Querungsmöglichkeit durch indirektes Linksabbiegen.

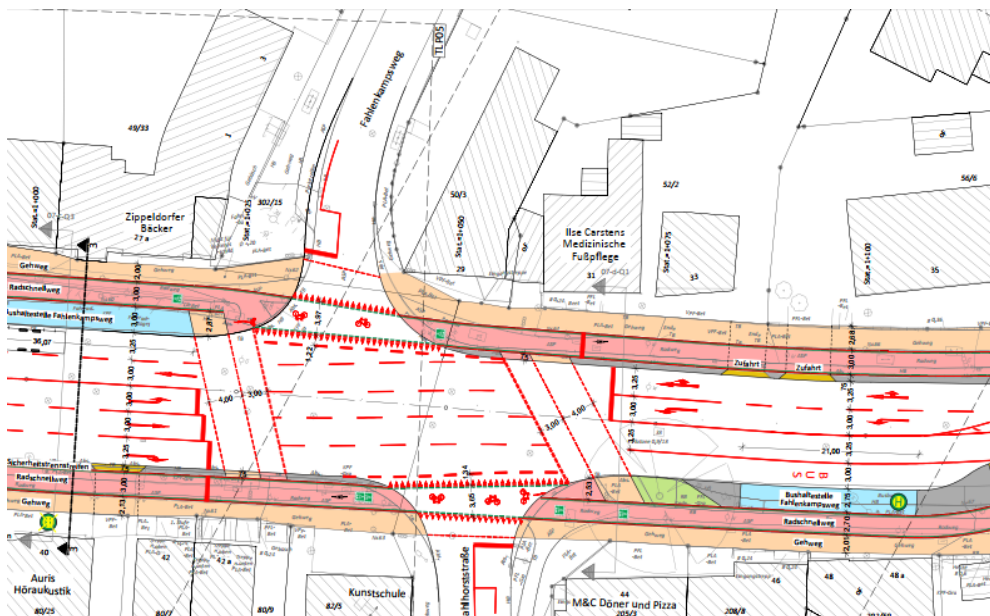


Abbildung 11: KP Ratzeburger Allee / Kahlhorststraße (TLP 6)

Querschnitt 3-3
 Variante 1
 Ratzeburger Allee
 Station (1+006,000)

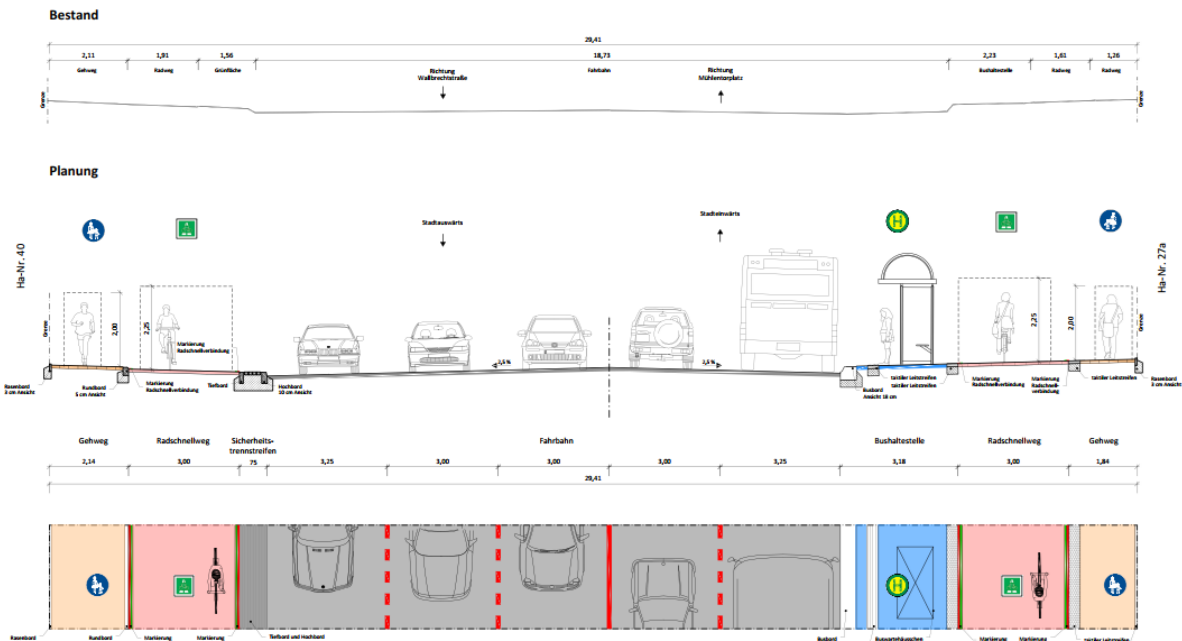


Abbildung 12: Querschnitt 3-3 in Höhe Ratzeburger Straße 40"

Aufgrund der Anlage von drei Fahrspuren und da ein barrierefreier Ausbau der Haltestelle wegen der Grundstücksausfahrten nicht umgesetzt werden kann, soll die stadtauswärtige Bushaltestelle in den Bereich vor der Einmündung in die Kahlhorststraße (Linie 1 und Linie 9) verlegt werden. Dort bietet sich nach ca. 50 m vor Haus Nr. 2 eine Stelle an. Südlich der Einmündung befindet sich die Bushaltestelle „Fahlenkampsweg“ für die weiter nach Süden fahrenden Linien. Hier wird eine Busbucht realisiert, damit der KFZ-Verkehr ungehindert von dem Knotenpunkt abfließen kann. Der Bus (Linie 4 und Linie 8710) kann u.a. die Umschaltzeiten zwischen den Phasen der Lichtsignalsteuerung zum Ausfahren nutzen. Die stadteinwärtige Bushaltestelle „Fahlenkampsweg“ wird als Fahrbahnrandhaltestelle angelegt. Die Position und die grundsätzliche Ausgestaltung aller Bushaltestellen wurden mit den Stadtwerken Lübeck Mobil vorabgestimmt.

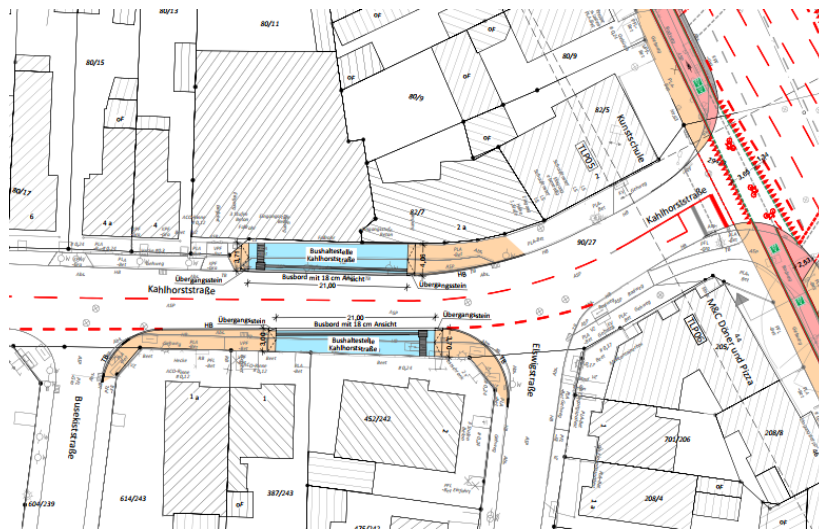


Abbildung 13: Verlegte Haltestelle Kahlhorststraße (TLP 6)

Querschnitt 4-4
Variante 1
Ratzeburger Allee
Station (1+199,000)

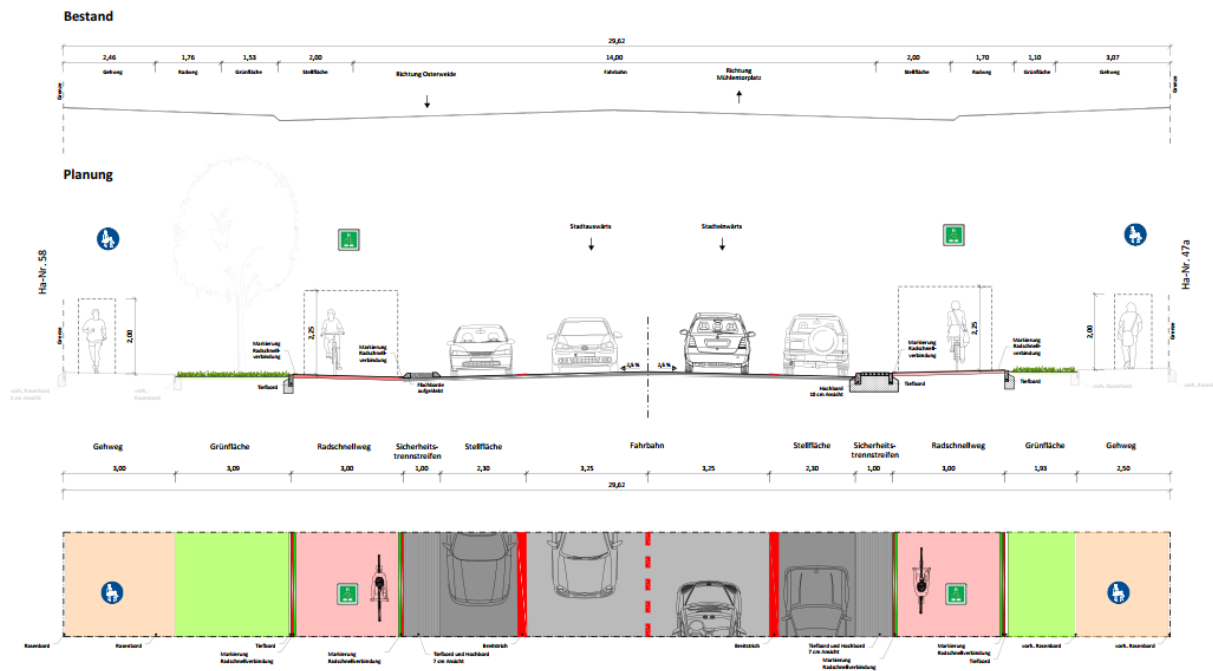


Abbildung 15: Querschnitt in Höhe Ratzeburger Straße 58“

Für diesen Bereich wurde in der Machbarkeitsstudie ein Multifunktionsstreifen vorgeschlagen. Der hierfür notwendige Verkehrsraum wurde durch den Entfall des Parkstreifens auf einer Fahrbahnseite geschaffen. Bei der Planung wurde dieser Ansatz bedacht, aber zugunsten des Erhalts von möglichst vielen Parkplätzen nicht forciert. Unter Berücksichtigung der Interessen der Anwohnenden und Gewerbetreibenden wird empfohlen, auf einen Multifunktionsstreifen in diesem Abschnitt zu verzichten.

Abschnitt: ca. 100 m nördlich bis 50 m südlich der Einmündungen „Am Klosterhof“ und Amselweg (TLP 7)

Die Aussagen zur Bauweise (einseitiges Beibehalten der Bordanlage) entsprechend des vorherigen Lageplans gelten auch für diesen Abschnitt.

Die Lichtsignalanlage für zu Fuß Gehende und Radfahrende wurde nördlich der Einmündung Amselweg platziert. Dadurch ergeben sich günstigere Wegebeziehungen für die zu Fuß Gehenden zu den Bushaltestellen „Amselweg“, die als Fahrbahnrandhaltestellen ausgebildet sind. Die Radfahrenden vom Stadtzentrum kommend können über die Verbreiterung des östlichen Radschnellweges sicher in den Amselweg abbiegen. Eine Verschiebung der Furt auf die südliche Seite des Amselweges wurde auf Grund der ungünstigeren Wegebeziehungen verworfen.

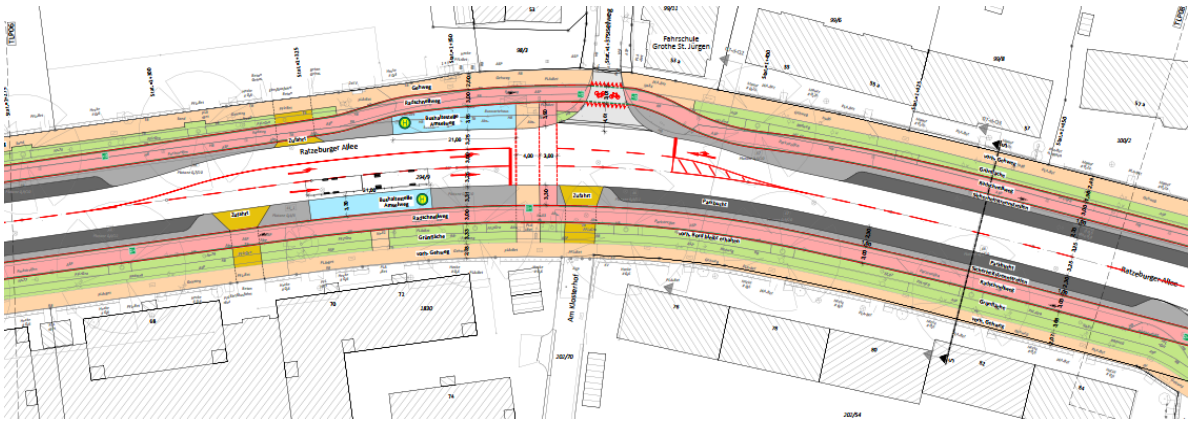


Abbildung 16: ca. 100 m nördlich bis 50 m südlich der Einmündungen Am Klosterhof und Amselweg (TLP 7)

Abschnitt ca. 100 m nördlich der Einmündung Nachtigallenweg bis ca. 50 m nördlich Gustav-Falke-Straße (TLP 8 und TLP 9)

Südlich der Einmündung Weinbergstraße ist ein signalisierter Überweg für zu Fuß Gehende und Radfahrende vorgesehen. Dieser ermöglicht ein gesichertes Linksabbiegen in die Weinbergstraße und gibt eine sichere Quermöglichkeit zu den Fahrbahnrandhaltestellen „Weinbergstraße“ (stadtauswärtige Haltestelle siehe nächster Plan). Im Zuge der Planungen wurde überlegt, die Querung um 50 m weiter nach Süden zur Einmündung Kastanienallee zu verschieben, da hier mit mehr ein- und ausfahrendem KFZ-Verkehr gerechnet wird. Stadtauswärts wird sich in einer Rotphase bei der Lichtsignalanlage (LSA) Höhe Weinbergstraße auch eine Lücke im Verkehr ergeben, so dass dann auch die KFZ aus der Kastanienallee ausfahren können. Nachteilig ist der größere Abstand zu den Haltepunkten des ÖPNV zu bewerten. Die Querungsstelle wird daher in der weiteren Planung auf Höhe der Weinbergstraße belassen.

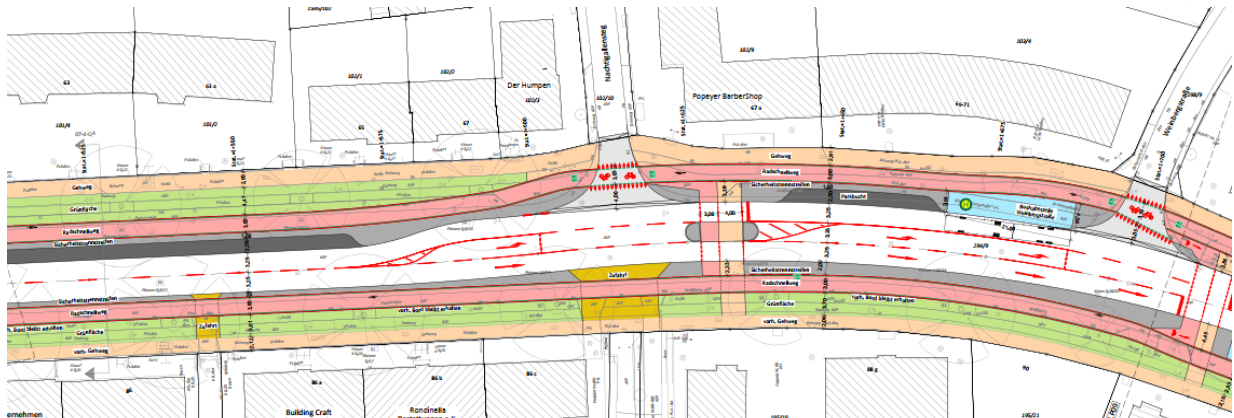


Abbildung 17: ca. 100 m nördlich der Einmündung Nachtigallenweg bis Weinbergstraße (TLP 8)

In der Machbarkeitsstudie wurde auch in diesem Bereich (Kastanienallee bis Weberkoppel) die Anlage von Parkstreifen auf der stadtauswärtigen Fahrbahnseite angedacht. Im Bereich Kastanienallee bis ca. 50 m vor der Gustav-Falke-Straße sind aber auch auf dieser Seite Bäume vorhanden, so dass der Radschnellweg vor den Bäumen (neben der Fahrbahn) angeordnet werden muss.

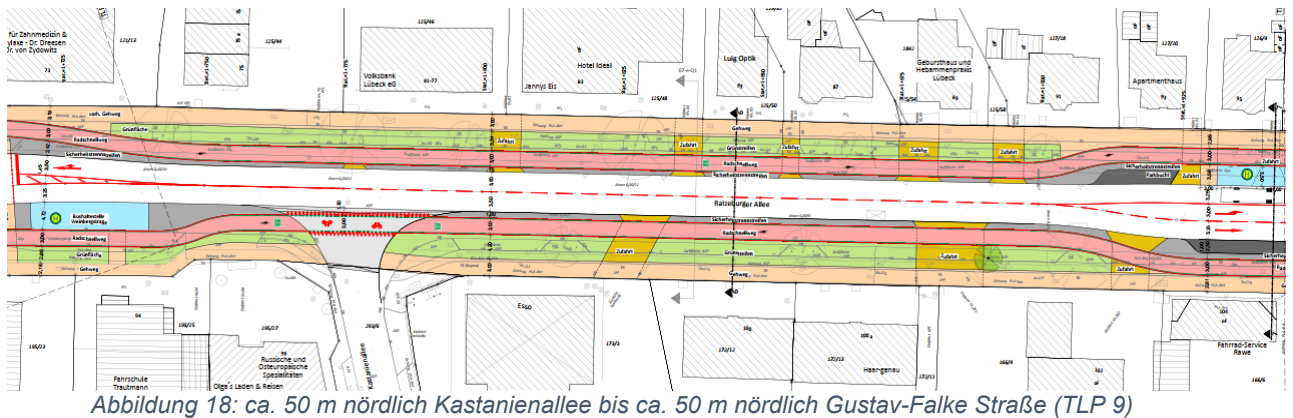


Abbildung 18: ca. 50 m nördlich Kastanienallee bis ca. 50 m nördlich Gustav-Falke Straße (TLP 9)

Abschnitt Gustav-Falke-Straße bis KP Ratzeburger Allee / Osterweide (TLP 10 und TLP 11)

Auch für die Haltestelle „Gustav-Falke-Straße“ werden Fahrbahnrandhaltestellen vorgesehen. Die querenden nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer:innen nutzen die Fußgängerlichtsignalanlage. Am Knotenpunkt Ratzeburger Allee / Weberkoppel werden wie im Bestand an allen Knotenarmen Furten vorgesehen.

Die Planungen der Hansestadt Lübeck für den Radschnellweg in der Ratzeburger Allee werden mit den Planungen für die Bahnlinie Lübeck Hfb – Bad Kleinen mit der DB Netz AG abgestimmt. Die Schließzeiten werden durch veränderte Signalauslösepunkte seitens der DB Netz AG verkürzt. So werden bspw. zukünftig längere Güterzüge, die teilweise auf dem Bahnübergang zum Halten gekommen sind, da das nächste Signal gesperrt war, zukünftig vor dem Bahnübergang halten und diesen nicht mehr bis zu 15 min blockieren. Weiterhin ist geplant, bei einer Schrankenschließung über eine übergebene Meldung von der Schrankenschließanlage die LSA Ratzeburger Allee / Weberkoppel so zu schalten, dass die stadteinwärtige Fahrtrichtung bevorzugt behandelt wird. Abstimmungen auch hierzu werden derzeit geführt, eine endgültige Zusage der DB steht noch aus.

Auch ohne diese angedachte Lösung wird der maßgebende stadteinwärtige Fahrzeugpulk, kommend von der LSA Ratzeburger Allee / Osterweide, an der LSA Ratzeburger Allee / Weberkoppel nicht angehalten. Beide LSA's werden analog dem Bestand entsprechend miteinander koordiniert.

Variante 1:

Südlich des Bahnübergangs bei Stat 2+150 ist in Variante 1 ein Multifunktionsstreifen zwischen den Fahrbahnen geplant. Dieser kann bei Bedarf von den Rettungsfahrzeugen genutzt werden. Auch kann er zum Räumen des Bahnübergangs dienen, wenn bei einem außergewöhnlichen Ereignis (Unfall o.ä.) bei einem Rückstau in der Ratzeburger Allee die Schranken schließen. Es soll ein Überqueren der Ratzeburger Allee zwischen den Verbrauchermärkten durch KFZ verhindern. Daher wird der Multifunktionsstreifen beidseitig mit einem Rundbord mit 6 cm bis 8 cm Ansicht eingefasst. Da in diesem Abschnitt der Parkdruck durch die Parkplätze der anliegenden Gewerbetreibenden bedient werden kann, wird keine Fehlnutzung erwartet.

Die Länge des stadteinwärtigen Linksabbiegefahrstreifens am KP Ratzeburger Allee / Weberkoppel wurde doppelt so lang vorgesehen (ca. 40 m) wie gemäß HBS-Berechnung für die Spitzenstunde (20 m) erforderlich. Ein Rückstau bis auf den Bahnübergang ist demnach nicht zu erwarten.

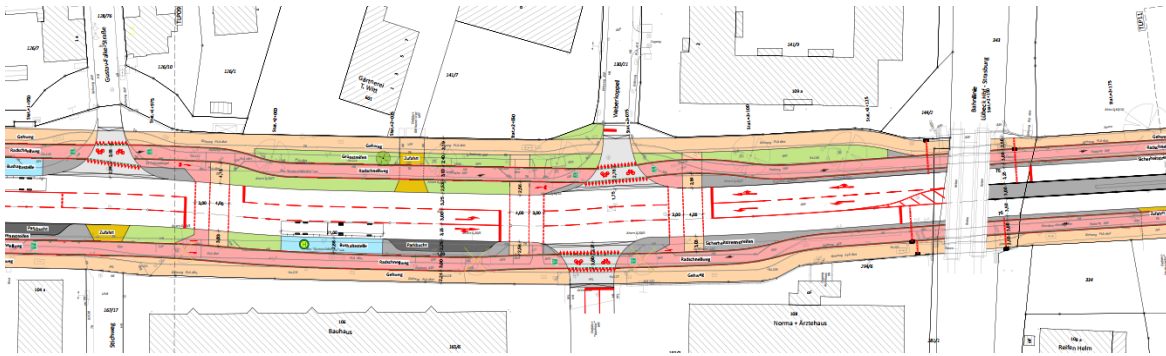


Abbildung 19: KP Ratzeburger Allee / Weberkoppel und Bahnübergang Variante 1 (TLP 10)

Bei Stat 2+245 (Abb. 20) ist eine Querungshilfe für zu Fuß Gehende in Form einer Mittelinsel geplant. Die Lage kann im Verlauf der Planung noch angepasst werden.

Am KP Ratzeburger Allee / Osterweide wird an den Bestand angeschlossen. Die Länge des Linksabbiegefahrstreifens ist auf Grund der Lage der Querungshilfe damit doppelt so lang (ca. 80 m) wie gemäß HBS-Berechnung für die Spitzenstunde (40 m) erforderlich.

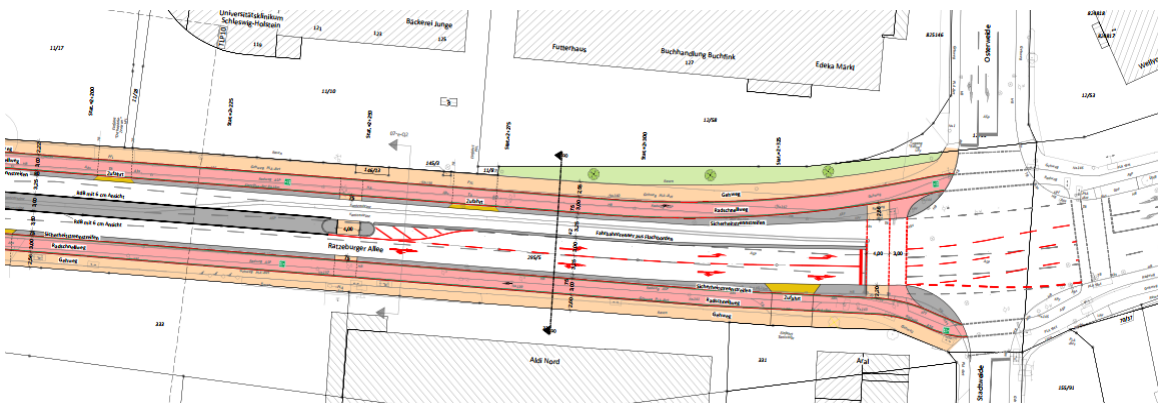


Abbildung 20: Bauende KP Ratzeburger Allee / Osterweide Variante 1 (TLP 11)

Variante 2:

In der Variante 2 wurde auf die Anlage eines Multifunktionsstreifens verzichtet und die Länge der Linksabbiegefahrspuren von der Ratzeburger Allee an den KP Ratzeburger Allee / Weberkoppel und KP Ratzeburger Allee / Osterweide ähnlich der Bestandslösung gewählt. Die vorhandenen Breiten des Verkehrsraumes unter Berücksichtigung der erforderlichen Maße lassen keine bauliche Trennung der Fahrstreifen wie im Bestand zu. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass Verkehrsteilnehmer:innen regelwidrig von den Parkplätzen links auf die Ratzeburger Allee einbiegen bzw. von der Ratzeburger Allee links abbiegen (siehe Abb. 22). In Zusammenhang mit dem Bahnübergang sollte dies zwingend vermieden werden, um einen Rückstau auf den Bahnübergang zu verhindern.

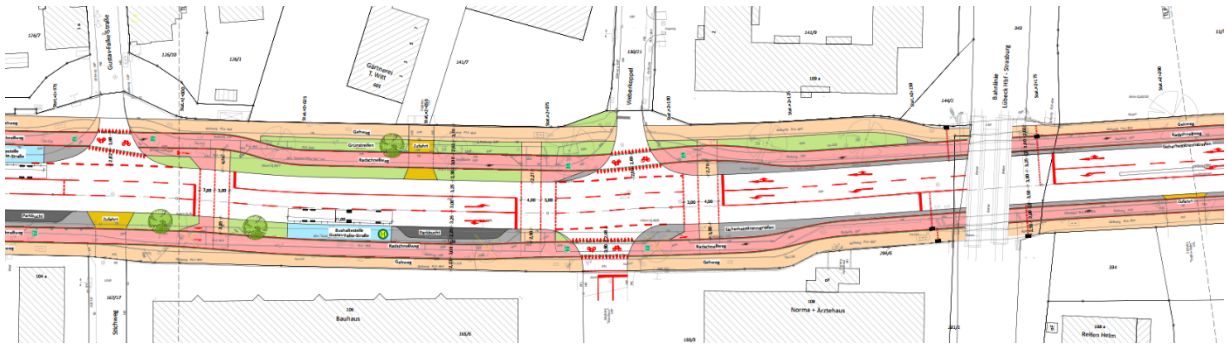


Abbildung 21: KP Ratzeburger Allee / Weberkoppel und Bahnübergang Variante 2 (TLP 10)

Eine Querungshilfe wurde zugunsten der Linksabbiegefahrstreifen nicht vorgesehen.

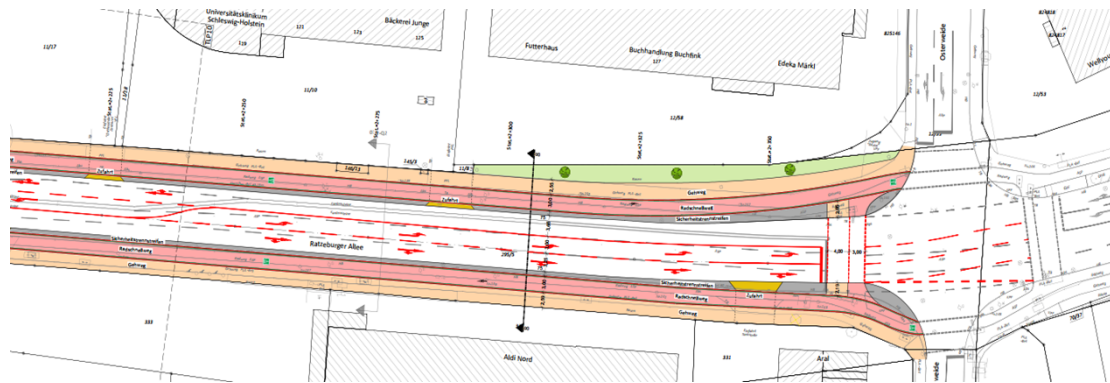


Abbildung 22: Bauende KP Ratzeburger Allee / Osterweide Variante 2 (TLP 11)

Da die notwendigen Aufstelllängen der Abbiegenden von der Ratzeburger Allee wie in Variante 1 beschrieben ausreichen, wird zur Umsetzung Variante 1 empfohlen. Der Multifunktionsstreifen bietet zum einen eine bauliche Trennung, die irreguläres Abbiegen verhindert, zum anderen kann dieser von Rettungsfahrzeugen oder im Notfall von Fahrzeugen, die auf dem Bahnübergang (regelwidrig) zum Halten gekommen sind, genutzt werden.

Parkplätze:

Die Neugestaltung der Verkehrsanlage führt zu einer Reduzierung der Parkplätze. Bei Umsetzung der Vorzugsvariante entfallen von ca. 210 derzeit vorhandenen Parkplätzen ca. 100 Parkplätze. Ein Teil der entfallenen Parkplätze kann durch die konsequentere Nutzung der eigenen Stellflächen (Tiefgaragenplätze, Carport, Garagen) ausgeglichen werden. Im weiteren Planungsverlauf werden die Betreiber der Märkte / Gewerbegebiet mit einbezogen um ggf. auf deren Parkflächen zu bestimmten Zeiten Parken durch Anwohner zu ermöglichen. In diesem Zusammenhang wird auf das Eckpunktepapier Parken (VO/2023/11836) und den Beschluss zur „Zukunft der Geh- und Radwege in Lübeck“ (VO/2023/11887-01-01AA) verwiesen. Im Vergleich zur Machbarkeitsstudie fällt die Reduzierung geringer aus, da vor allem zwischen Kahlhorststraße und Nachtigallensteg beidseitig Parkplätze in der Planung vorgesehen sind. Würde in diesem Abschnitt wie in der Machbarkeitsstudie vorgeschlagen ein Multifunktionsstreifen angelegt, entfielen ca. weitere 50 Parkplätze.

Lichtsignalanlagen

Die Kfz-Verkehrsbelastungen stellen sich über den gesamten Planungsbereich deutlich unterschiedlich dar. So tritt im Abschnitt von der Stresemannstraße bis zum KP Ratzeburger Allee / Wallbrechtstraße die geringste Verkehrsbelastung auf. Zwischen den KP Ratzeburger Allee / Wallbrechtstraße und KP Ratzeburger Allee / Kahlhorststraße steigt diese deutlich an und nimmt im weiteren Verlauf bis zum KP Ratzeburger Allee / Osterweide wieder, wenn auch nicht im gleichen Umfang wie am Bauanfang, ab. Der Radverkehr tritt vor allem morgens deutlich verdichtet auf.

Zwischen den KP Ratzeburger Allee / Wallbrechtstraße und KP Ratzeburger Allee / Kahlhorststraße wurden daher auch zu Ungunsten der Radschnellwegbreite die Anzahl der Zufahrtsfahrstreifen analog zum Bestand beibehalten. Sollte sich in dem Knotenzwischenraum trotzdem ein Staugeschehen aufbauen, so wird über eine Stauerfassung der Knotenzwischenraum bevorzugt geräumt.

Die jeweiligen Stauraumlängen (Fahrstreifenlängen) der Abbiegenden wurden bei allen Knotenpunkten für die ungünstigste (höchste) Kfz-Verkehrsbelastung und der Festzeitsteuerung ausgelegt. Gleiches gilt auch für die Bewertung nach HBS. In der Berechnung werden für die Kfz-Hauptverkehrsströme im Zuge der Ratzeburger Allee die Qualitätsstufen „A“ und „B“, außer am KP Weberkoppel „C“ ermittelt. Am letztgenannten KP wurde die Räumung des BÜ vorrangiger betrachtet.

Die Lichtsignalanlagen (LSA's) im Zuge der Ratzeburger Allee werden wie im Bestand zum Teil miteinander koordiniert, so dass ein möglichst optimierter Kfz-Verkehrsfluss erfolgen kann. Dabei wurde besonders darauf geachtet, dass der Fahrzeugpulk von der LSA Ratzeburger Allee / Osterweide am KP Ratzeburger Allee / Weberkoppel nicht halten muss, um den Bahnübergang zu räumen. Eine durchgehende Koordinierung in beide Fahrrichtungen ist aufgrund der Knotenpunktabstände vor allem in den Spitzenstunden (wie im Bestand) nicht möglich. Im Rahmen der Erstellung der verkehrsabhängigen Steuerung werden Optimierungen berücksichtigt. Da nicht in jedem Umlauf alle Signale (bspw. liegen nicht immer Anforderungen für zu Fuß Gehende an den entsprechenden LSA's vor) geschaltet werden müssen, stellt sich in der Regel in der Verkehrsabhängigkeit ein günstigerer Ablauf als in der Festzeitsteuerung ein.

Auf Grund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten von Radfahrenden untereinander und gegenüber dem Kfz-Verkehr ist eine Koordinierung über die gesamte Strecke nur bedingt möglich. Der Radverkehr muss aber an den LSA's für zu Fuß Gehende im Gegensatz zu den Kfz nicht halten, da bei der geometrischen Gestaltung besonders darauf geachtet wurde, dass Aufstellflächen für zu Fuß Gehende zwischen Kfz-Fahrbahn und Radschnellweg vorhanden sind. Somit wird über weite Strecken kein Halt an LSA's für Radfahrende notwendig. Eine Verkehrssimulation wurde mit der in der Vorplanung erstellten Festzeitsteuerung durchgeführt. Im Zuge der Erstellung der verkehrsabhängigen Steuerung werden Behinderungen, die in der Festzeitsteuerung (die keine Busanmeldung berücksichtigen kann) bspw. durch den Fahrgastwechsel entstehen, verringert. Die Fahrgastwechselzeit, die zur Behinderung des Hauptverkehrsstromes führen kann, wird dann bspw. sinnvoll für die Freigabe der Nebenrichtung genutzt und die restliche Grünzeit steht dann wieder dem Hauptverkehrsstrom zur Verfügung.

Umweltauswirkungen:

Im Rahmen der Vorplanung wurde der Erhalt des Baumbestandes und damit auch des Alleencharakters prioritär betrachtet. Dies ist auch im Zusammenhang mit dem Masterplan Klimaschutz notwendig. Weiterhin besteht auch von der nachfolgenden Generation (siehe Beteiligung von Kinder und Jugendlichen) der Wunsch nach mehr Grün im Straßenraum.

Die Entwässerung der Nebenanlage soll im Zuge der Neuplanung verstärkt über eine örtliche Versickerung in Mulden im Grünstreifen erfolgen.

Für die straßenbegleitenden Bäume wird, wo immer es möglich ist, mehr Platz geschaffen, indem der Radschnellweg und der Gehweg von den Baumstandorten abgerückt werden.

Das Klima wird dadurch verbessert, dass sich die Bäume durch die Vergrößerung der Baumscheiben besser entwickeln können und so mehr Schatten und Kühle insbesondere im Sommer bieten können.

Negativ zu bewerten ist, dass zwischen der Gustav-Falke-Straße und der Weberkoppel drei Bäume (Ahorne mit 30 cm bis 50 cm Stammdurchmesser) gerodet werden müssen. In dem projektierten Grünstreifen werden Ersatzpflanzungen von ca. 15 Bäumen vorgenommen.

Damit liegt die Gesamtbilanz im Hinblick auf das Straßengrün im deutlich positivem Bereich und über den Ausführungen der Machbarkeitsstudie.

Neben der positiven Entwicklung des Straßengrüns wirkt die Maßnahme auch in weiteren Bereichen umweltfreundlich. Der Radschnellweg ist ein wichtiger Schritt in Richtung Radverkehrsförderung und –sicherheit. Die prognostizierte Steigerung des Radverkehrsanteils bedeutet eine Steigerung klimafreundlicher Mobilität. Der Radschnellweg ist eine klassische Pull-Maßnahme, die sowohl den bereits Rad fahrenden Lübecker:innen eine komfortable, den Regelwerken entsprechende und sichere Infrastruktur anbietet, als auch zukünftige Radfahrer:innen überzeugen kann. Der Umstieg aufs Rad bedeutet auch Einsparung von Emissionen. Gleichzeitig wird im Rahmen der Maßnahme etwas für den Fußverkehr und den ÖPNV getan. Der Radschnellweg wirkt positiv auf den gesamten Umweltverbund.

Die Maßnahme ist Bestandteil des 2023 beschlossenen Masterplanes Klimaschutz und dem Klimaziel Treibhausgasneutralität 2040 mit einem prognostizierten hohen Klimaschutzbeitrag.

Grunderwerb:

Im Rahmen der Planung wurde ggf. notwendiger Grunderwerb geprüft. Alle Varianten sind ohne Grunderwerb umsetzbar. Die Marktfläche „Am Brink“ ist Eigentum der Hansestadt Lübeck. Mit den Betreibern wird im weiteren Verlauf der Planung Kontakt aufgenommen.

Kosten / Finanzierung:

Im Rahmen der Vorplanung wurde eine erste grobe Kostenschätzung (brutto) erarbeitet, welche die zum Zeitpunkt der Erstellung bekannten Bau- und Planungskosten beinhaltet. Die Kosten werden im Rahmen der folgenden Entwurfsplanung präzisiert.

2024	900.000 €
2025	3.400.000 €
2026	4.780.000 €
2027	2.620.000 €
<u>2028</u>	<u>120.000 €</u>
Summe brutto ca.	11.820.000 €

Für die Maßnahme soll ein Antrag auf Anerkennung der Förderfähigkeit auf Basis der Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017-2030 des Bundes (VV_RSW) sowie der Förderrichtlinie „Ab aufs Rad“ (AaR) gestellt werden. Die Planungskosten werden bereits mit 90 % (75 % vom Land, 15 % vom Bund) gefördert. Es wird angestrebt, für die Bauleistungen eine ähnliche Förderquote zu erzielen, was eine erhebliche Kostenersparnis für die Hansestadt Lübeck bedeutet. Als entscheidendes Kriterium gilt es, dass der Radschnellwegstandard (3 m Breite des Radweges) nur auf maximal 10 % der Gesamtlänge unterschritten werden darf. Diese Maßgabe wird bei einer Unterschreitung auf rd. 160 m Länge (zw. KP Wallbrechtbrücke und KP Fahlenkampsweg) bei einer Gesamtlänge von 2.350 m klar erfüllt.

Zeitplan:

Grundsätzlich ist es vorgesehen, die Maßnahme in fünf Abschnitte zu untergliedern, die getrennt ausgeschrieben und nacheinander umgesetzt werden. Der zeitliche Ablauf ist abhängig von der Baumaßnahme der DB Netz AG an der Bahnlinie Lübeck Hbf – Bad Kleinen, die für 2026/2027 eingeplant ist.

Weiterhin wirkt sich der Umbau des Knotens am Mühlentorplatz auf die Maßnahme in der Ratzeburger Allee aus. Es sind folgende Abschnitte geplant:

1. Abschnitt: Kahlhorststraße – Weinbergstraße	600 m
2. Abschnitt: Mönkhofer Weg – Kahlhorststraße	420 m
3. Abschnitt: Weinbergstraße – Weberkoppel	380 m
4. Abschnitt: Weberkoppel – Stadtweide	280 m
5. Abschnitt: Mühlentorplatz – Mönkhofer Weg	670 m

Die Bauarbeiten sollen überwiegend nur auf einer Seite durchgeführt werden. So kann der Verkehr während den Bauphasen in beide Richtungen auf jeweils einer Spur vorbeigeleitet werden. Kurzeitige Vollsperrungen, zum Beispiel beim Einbau der Deckschichten in der Fahrbahn oder an Engstellen, lassen sich nicht vermeiden.

Der überregionale Verkehr soll großräumig umgeleitet werden. Bei kurzzeitigen Sperrungen sind entsprechende Umleitungen einzurichten.

Es wurde zunächst ein grober Ablaufplan erstellt, der für erste Abstimmungen genutzt werden kann. Präzisiert wird dieser Plan im Rahmen der nächsten Planungsphase:

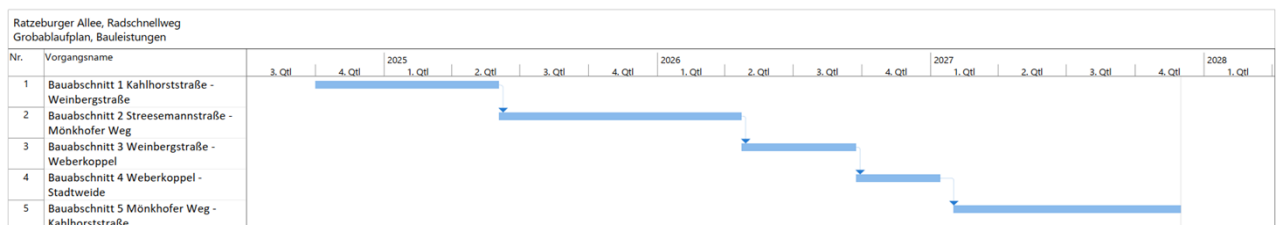


Abbildung 23: Grobablaufplan der Bauphasen / Abschnitte

Kommunikation:

Es werden für die Kommunikation im Rahmen der Bauphase 100.000€ vorgesehen und ein Kommunikationsbüro dafür gebunden. Im Zuge der Planung wird über eine bereits gegründete Projektgruppe u.a. das UKSH, der ADFC, die St. Jürgen Runde, die GGS, die Uni Lübeck, die TH Lübeck und Vertreter des Gewerbegebietes mit eingebunden.

Weitere Planung:

Nach Freigabe durch den Hauptausschuss wird die nächste Planungsphase (Entwurfplanung Leistungsphase 3) umgehend für den ersten Bauabschnitt gestartet. Die Bearbeitung der weiteren Abschnitte erfolgt zeitnah.

Empfehlung

Bei der Umsetzung des Radschnellwegs Ratzeburger Allee erfolgt eine Förderung des ÖPNV, eine Erhöhung der Attraktivität der Rad- und Fußwege und eine Verbesserung der Sicherheit vor allem für die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer:innen, zu denen viele Schüler:innen gehören. Die Belange des motorisierten Verkehrs wurden umfangreich berücksichtigt und auch Abstriche beim Radschnellweg zugunsten des Verkehrsflusses in Kauf genommen. Mit der Maßnahme kann die Hansestadt Lübeck die erste Kommune und Schleswig-Holstein sein, die einen Radschnellweg innerörtlich umsetzt.

Der Bereich Stadtgrün und Verkehr empfiehlt, die jeweils beschriebene Vorzugsvariante (Variante 1) zur weiteren Planungsbearbeitung / Umsetzung zu beschließen.

Anlagen:

Anlage 1: Finanzielle Auswirkungen (Kostenschätzung)

Anlage 2: Übersichtplan

Anlage 3: Lagepläne

Anlage 4: Querschnitte

Anlage 5: Bericht zur Kinderbeteiligung anlässlich des Planungsbeginns Radschnellweg Ratzeburger Allee

Senatorin Joanna Hagen