



► Nr. VO/2023/12427-01
öffentlich

Lübeck, 17.09.2025

Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

Bearbeitung: Dirk Dreilich (E-Mail: dirk.dreilich@luebeck.de Telefon: 122 - 6622)

Bericht zur Überplanung des Verkehrsraums in der Roonstraße

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
06.10.2025	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Beschluss des Bauausschusses vom 09.08.2025 ([VO/2023/12427](#)):

Die Verwaltung prüft die Voraussetzungen samt grober Kostenschätzung und Machbarkeitsstudie, für die Überplanung des gesamten Straßenraums der Roonstraße, mit dem Ziel die 4-Spurige-Straße auf 3-2 Spuren zu verringern, um Raum für den Ausbau der Radwege im ERA-Standard zu bekommen und sollte es bei Berücksichtigung entsprechender Schutzabständen zu den anderen Verkehrsteilnehmenden und dem straßenbegleitenden Stadtgrün, Raum für Stellplätze geben, sind diese bei entsprechendem Parkdruck planerisch mit darzustellen. Dafür notwendige Verkehrszählungen sind im Zuge der Grundlagenplanung durchzuführen.

Bericht:

1. Problemlage:

Die Radwege in der Roonstraße (B 75) entsprechen zwischen Walderseestraße und Hövelnstraße auf einer Länge von ca. 340 m nicht den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) und werden ihrer Funktion als Bestandteil des Landesweiten Radverkehrsnetz (LRVN) nicht gerecht.

Im Winter kann auf den Radwegen der Roonstraße in diesem Abschnitt kein Winterdienst per Fahrzeug geleistet werden, da die Radwege zu schmal für die Räumfahrzeuge sind und durch parkende Pkw und Bäume seitlich zusätzlich eingeengt werden. Da eine Räumung der Radwege bei winterlicher Witterung nicht darstellbar ist, müssen diese gesperrt und eine Umleitungsstrecke über die Jürgen-Wullenwever-Straße ausgewiesen werden. Dieser Umweg ist ca. 330 m lang und erfordert je nach Richtung zwei weitere Querungen von Fahrbahnen. Die Akzeptanz dafür ist bei den Radfahrenden gering.

Eine alternative gemeinsame Führung des Radverkehrs mit dem Fußverkehr auf den Gehwegen in der Roonstraße wurde mit Vertreter:innen der Straßenverkehrsbehörde, Polizei, des Straßenbaulastträgers und der Radverkehrsbeauftragten geprüft und wegen extrem schlechter Sichtverhältnisse an den Grundstücksüberfahrten verworfen. Außerdem soll eine

gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs bei hohem Radverkehrsaufkommen gemäß ERA 2010 vermieden werden.

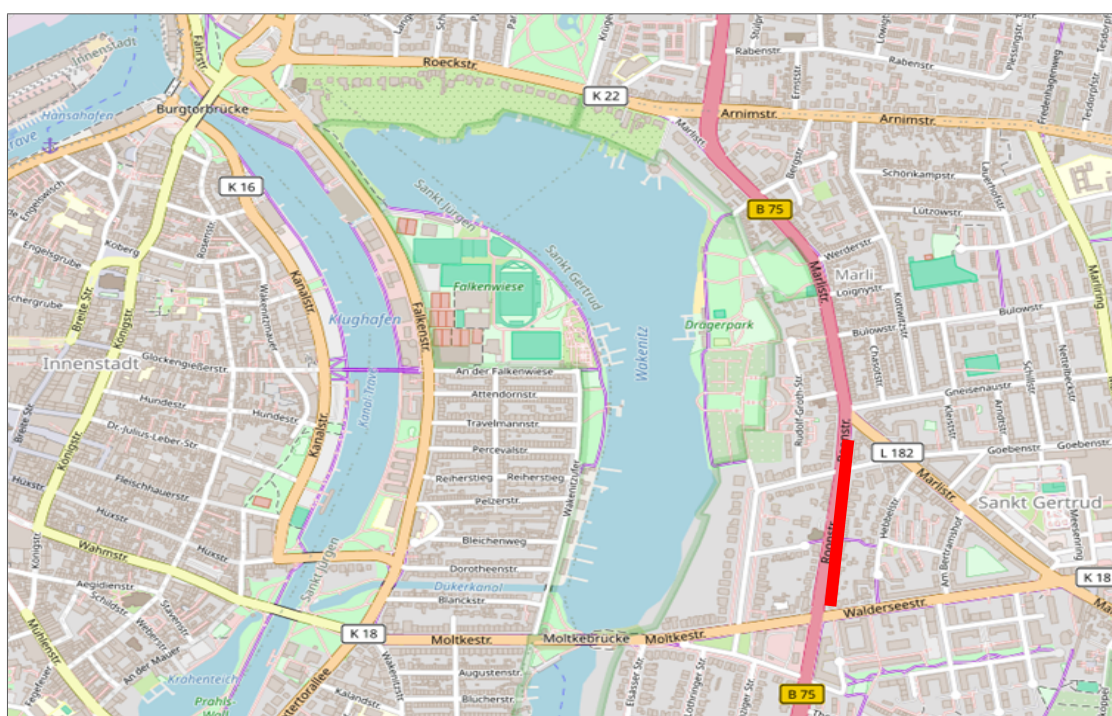
Zusammengefasst muss die Maßnahme aus nachfolgenden Gründen dringend 2025 realisiert werden:

1. Sichere und ganzjährige Radverkehrsführung, u.a. für den Schüler:innenverkehr
2. Realisierung des Landesweiten Radverkehrsnetz (LRVN) in Schleswig-Holstein
3. Umsetzung des Masterplans Klimaschutz (MAKS) der Hansestadt Lübeck

Da die Sicherheit des Radverkehrs in dem Abschnitt der Roonstraße gefährdet ist, handelt es sich bei der Anordnung einer neuen Radverkehrsführung um eine dringende Weisungsaufgabe der Straßenverkehrsbehörde.

2. Bestand:

Übersichtsplan:



Quelle: Open Street Maps

Die beidseitigen Radwege weisen eine Breite von ca. 1,60 m bis 1,70 m auf, an Engstellen sind sie nur ca. 1,20 m breit. Die Oberfläche ist durch Baumwurzelaufbrüche sehr uneben. Neben den Radwegen werden Pkw auf der Fahrbahn geparkt. Ein Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn/zum Parken fehlt, so dass Radfahrende im Dooring-Bereich (Türöffnungs-Bereich) fahren. Aufgrund der geringen Breiten, der starken Baumwurzelaufbrüche und den fehlenden Sicherheitstrennstreifen im Dooring-Bereich ist das Radfahren auf den Radwegen gefährlich. Lastenräder können die Radwege wegen der Unebenheiten und starken Querneigung kaum oder gar nicht befahren.

Die vier Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr weisen nur das Mindestmaß von jeweils 2,75 m auf.

Querschnitt Bestand:

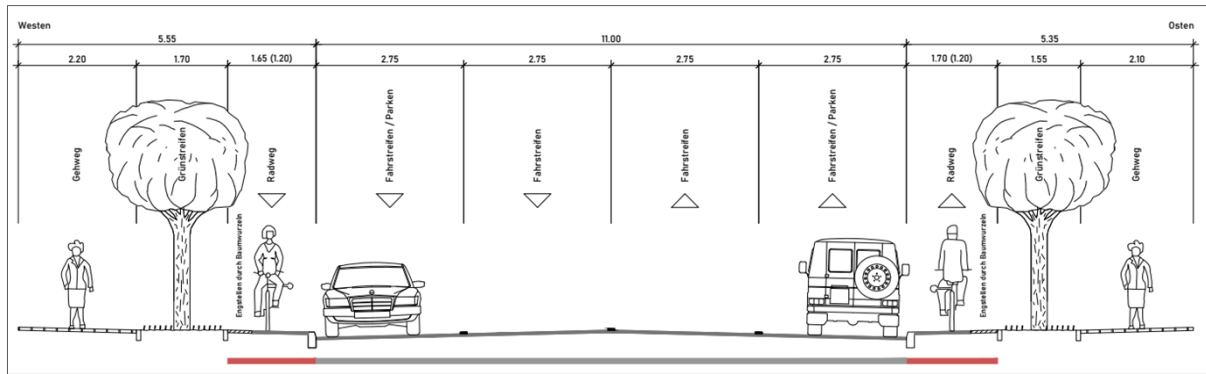


Foto: Roonstraße stadtauswärts, Ostseite



Foto: Roonstraße stadteinwärts, Westseite

Radverkehrsnetz:

Die Roonstraße ist Bestandteil des Landesweiten Radverkehrsnetzes (LRVN). Sie hat auch eine wichtige Funktion für den Schüler:innenverkehr der Thomas-Mann-Schule.

Die Hansestadt Lübeck erarbeitet derzeit einen neuen Verkehrsentwicklungsplan mit einem neuen Radverkehrskonzept. Darin ist die Roonstraße wegen ihrer hohen Bedeutung im Radverkehrszielnetz nachzeitigem Arbeitsstand der Ebene 2 zugeordnet. Die Ebene 2 soll einen Standard der Radverkehrsanlagen über den gesetzlichen Vorgaben erhalten, Ebene 1 besteht aus Radschnellverbindungen.

Verkehrsdaten vom 27.06.2024:

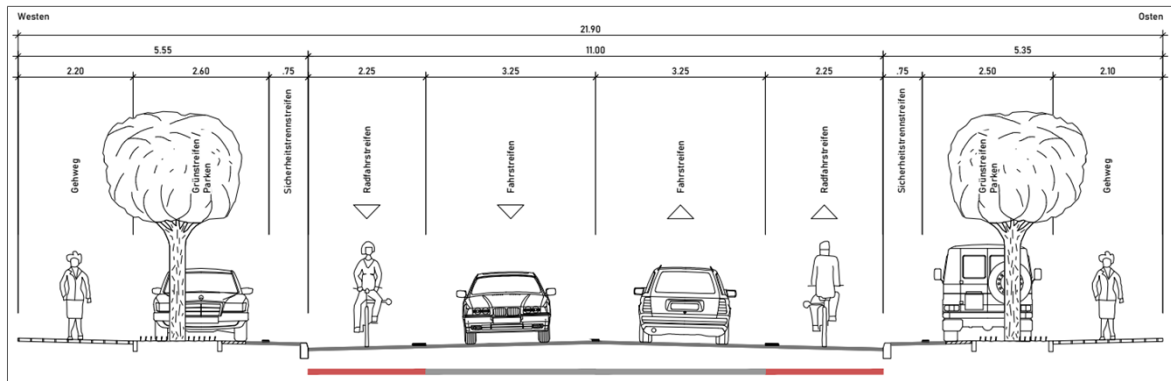
Am Knotenpunkt Walderseestraße/Roonstraße wurden am 27.06.2024 folgende Verkehrsbelastungen im Querschnitt Roonstraße gezählt:

- Radverkehr: 1.529 Rf/24h
- Kfz: 14.032 Kfz/24h

3. Planung Radfahrstreifen und zwei Fahrstreifen:

- Anlage von zwei Radfahrstreifen auf der Fahrbahn in einer Breite von je 2,25 m (Regelmaß für Radfahrstreifen 1,85 m gemäß ERA 2010)
- Die beiden verbleibenden Kfz-Fahrstreifen erhalten eine Breite von je 3,25 m.
- Das Pkw-Parken wird auf die Flächen zwischen den Bäumen und auf den alten Radweg verlegt. Direkt an den Bäumen wird der alte Radweg entsiegelt, um mehr Lebensraum für die Bäume zu schaffen.
- Auf dem restlichen Asphaltstreifen wird ein Sicherheitstrennstreifen zum Pkw-Parken für den Radverkehr in einem Abstand von 75 cm zum Bord markiert.
- Insgesamt bleiben 38 Pkw-Parkplätze von derzeit 50 Parkplätzen erhalten. Die Pkws parken auf den vorhandenen Asphalt-/Grandflächen. Die Bäume werden durch neue Poller geschützt.
- Die Gehwege sollen zu einem späteren Zeitpunkt in Abhängigkeit von der Haushaltslage im Bestand zu saniert werden. Die Überfahrten werden nicht verändert.
- „Die Planung entspricht dem Bürgerschaftsbeschluss vom 30.03.2023 (VO/2023/11887-01-01-01): 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.“

Querschnitt Planung:



Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr:

Anhand einer Simulation des Verkehrsflusses mit dem Programm VISSIM unter Einbeziehung der signalisierten Knotenpunkte entlang der B 75 von der Marlistraße bis zur Thomas-Mann-Straße und unter besonderer Berücksichtigung der angepassten Signalanlagen an der Walderseestraße/Wallbrechtstraße/Roonstraße und Roonstraße/Hövelnstraße konnte nachgewiesen werden, dass es in den Spitzenstunden zeitweise zu Staus kommt, sich diese aber immer wieder abbauen.

Weiterreichende Rückstaus über andere Knotenpunkte sind nach den Ergebnissen der Simulation nicht zu erwarten.

Vorteile:

- ERA-konforme, sichere Führung des Radverkehrs mit breiteren Radfahrstreifen gemäß neuem Radverkehrszielnetz
- Befahrbarkeit der Radfahrstreifen ist für Lastenräder gewährleistet
- Erhalt von 37 Parkplätzen
- Erhalt sämtlicher Straßenbäume
- Flächenentsiegelung für das Klima, mehr Raum für die Bäume und für die Aufnahme des Regenwassers
- Lärminderung durch den Wegfall von zwei Fahrspuren
- Die Borde müssen nicht versetzt werden, daher entstehen keine hohen Kosten

Nachteile:

- Die Pkws müssen den Radfahrstreifen zum Erreichen der Pkw-Parkplätze queren (Konflikt).
- Mögliche Überstauungen der Kfz an der Lichtsignalanlage (LSA) Roonstraße/Wallbrechtstraße/Walderseestraße können vorkommen.
- Verlängerung der Rückstaulänge von 90 m im Bestand auf ca. 220 m gemäß Berechnung nach HBS, der Rückstau baut sich in den Spitzenstunden aber immer wieder ab.

Durch die Markierung von Radfahrstreifen wird das Ziel einer sicheren Radverkehrsführung erreicht. Eine zeitweise Zunahme der Rückstaulängen in den Spitzenstunden muss daher akzeptiert werden.

4. Bauzeit:

Die Fahrbahn in dem Abschnitt der Roonstraße soll im Oktober 2025 mittels Vollsperrung saniert werden. Im Zuge dieser Arbeiten können die neuen Markierungen für die Radfahrstreifen aufgebracht werden.

Dies bringt nicht nur Kostenvorteile, sondern ist auch sinnvoll, da die Markierungen direkt auf die neue Fahrbahndecke aufgebracht werden und keine unnötigen Demarkierungen durchgeführt werden müssen. Das Abfräsen von Markierungen beeinträchtigt ansonsten die Qualität der Fahrbahndecke.

5. Kosten:

Eine Deckensanierung der Roonstraße 2025 wurde durch den Bau- und Hauptausschuss beschlossen (VO/2025/13848). Bei einer Markierung der Radfahrstreifen im Rahmen der Deckensanierung ergeben sich große Synergieeffekte. Die Kosten für die Markierung werden im Rahmen der Deckensanierung abgedeckt.

Zusätzliche Kosten entstehen für die bauliche Aufleitung des Radverkehrs von der Fahrbahn auf den Radweg, Anpassung der Signalanlagen, Beschilderung und Einbau von Pollern.

Diese Zusatzkosten belaufen sich auf ca. 50.000 EUR brutto.

6. Weitere Varianten:

Es wurden weitere Varianten ergebnisoffen untersucht, jedoch aus unterschiedlichen Gründen nicht weiterverfolgt:

- a) Regelkonforme Radwege im Bestand auf ca. 100 m Länge und 4 Fahrstreifen sowie Radfahrstreifen auf 240 m Länge und zwei Fahrstreifen
→ 8 Bäume müssen gefällt werden, hohe Baukosten, neue Baumpflanzungen wegen Leitungsbestand in den Nebenflächen schwer realisierbar, im Vergleich zur gewählten Variante 1 wesentlich höhere Baukosten
- b) Schutzstreifen und 3 Fahrstreifen
→ nicht ERA-konform (Schutzstreifen wird zu schmal)
- c) Radwege im vorhandenen Raum und 3 Fahrstreifen
→ nicht ERA-konform (Sicherheitstrennstreifen zum Parken fehlt)
- d) ERA-konforme Radwege und 4 Fahrstreifen
→ Fällung der 50 Straßenbäume erforderlich, die vier Fahrspuren erhalten nur das Mindestmaß von jeweils 2,75 m, sehr hohe Baukosten
- e) Tempo 30
→ nicht ERA-konform wegen zu hoher Kfz-Belastung (Schüler:innen-Radverkehr)

7. Empfehlung des Runden Tisch Radverkehr:

In der 65. Sitzung des Runden Tisches Radverkehr am 14.05.2025 wurden die sechs Varianten vorgestellt, diskutiert und darüber abgestimmt.

Die Mehrheit der Mitglieder stimmte für die Variante **Radfahrstreifen**.

8. Bisherige Abstimmungen:

Eine Zustimmung des Behindertenbeirats zu den Radfahrstreifen vom 19.08.2025 liegt vor.

Die Planung muss das nach § 45 Abs.1 StVO und Ziffer I. der Verwaltungsvorschriften zu § 45 StVO gesetzlich vorgeschriebene Anhörungsverfahren durchlaufen. Hieraus können sich noch geringfügige Änderungen in der Planung ergeben (z. B. Beschilderung, Markierung).

9. Fazit und Entscheidung:

Die Varianten und insbesondere die Variante Radfahrstreifen wurden von der Verwaltung eingehend geprüft und ausgiebig diskutiert. Nach Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde, dem Straßenbaulastträger, der Abteilung Urbane Mobilitätsprojekte, der Abteilung Grün und Freiräume und der Radverkehrsbeauftragten kann eine dringend erforderliche sichere Radverkehrsführung unter den vorhandenen Randbedingungen nur durch Radfahrstreifen auf der Fahrbahn hergestellt werden.

Die Maßnahme ist keine Selbstverwaltungsaufgabe, sondern eine Aufgabe zur Erfüllung nach Weisung gemäß § 45 StVO.

Die Straßenverkehrsbehörde ordnet die Radfahrstreifen zwischen Walderseestraße/Moltkeplatz und Hövelnstraße daher aufgrund ihres Weisungsrechts als sichere Radverkehrsführung an.

Sollte die Maßnahme nicht bis Ende Oktober 2025 zusammen mit der Deckensanierung realisiert werden können (z. B. witterungsbedingt), ist eine Umsetzung im Frühjahr 2026 dringend durchzuführen. In diesem Fall müssen die beidseitigen Radwege im Winter bei winterlicher Witterung wieder gesperrt werden.

Anlagen:

Anlage 1: Lageplan

Senatorin Joanna Hagen