



Mühlentorplatz – Umgestaltung

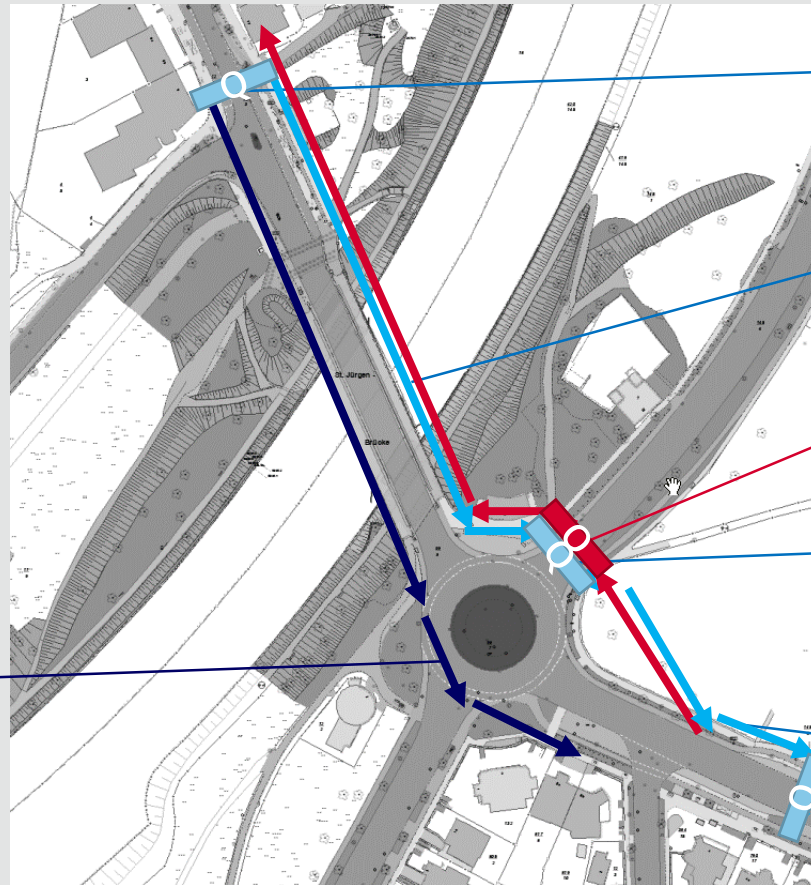
Mündlicher Vortrag im Bauausschuss am
02.02.2026





Führung Radverkehr von / zur Ratzeburger Allee über bisherige Bedarfsampel mit dem Ziel / der Quelle Innenstadt

Vermeintlich bequemere Route ohne Wartezeiten an Ampeln und Konflikten im Zweirichtungsradverkehr (Rückweg)



Querung an der Ampel über die Mühlenstraße (Rückweg)

Führung im Zweirichtungsradverkehr auf der Brücke (Rückweg)

Querung der Hüntertorallee an der Bedarfsampel (Hinweg)

Querung der Hüntertorallee an der Bedarfsampel (Rückweg)

Führung im Zweirichtungsradverkehr und nochmalige Querung mittels neuer Bedarfsampel hinter den Bushaltestellen bzw. in Höhe am Brink (Rückweg)



Führung Radverkehr im Zuge der Kronsfordr Straße auf der linken Seite mit dem Ziel Innenstadt



Querung an der Ampel über die Mühlenstraße

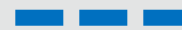
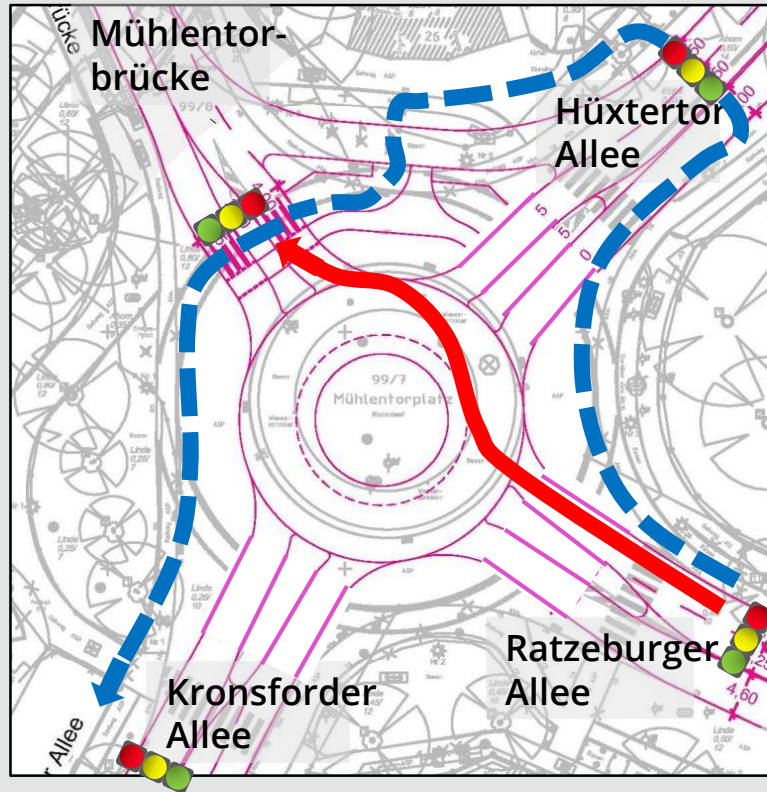
Querung an der Ampel über die Wallstraße

Führung im Zweirichtungsradverkehr auf der Brücke

Führung im Zweirichtungsradverkehr

Querung Kronsfordr Allee bei Bedarfsampel in Höhe VZM

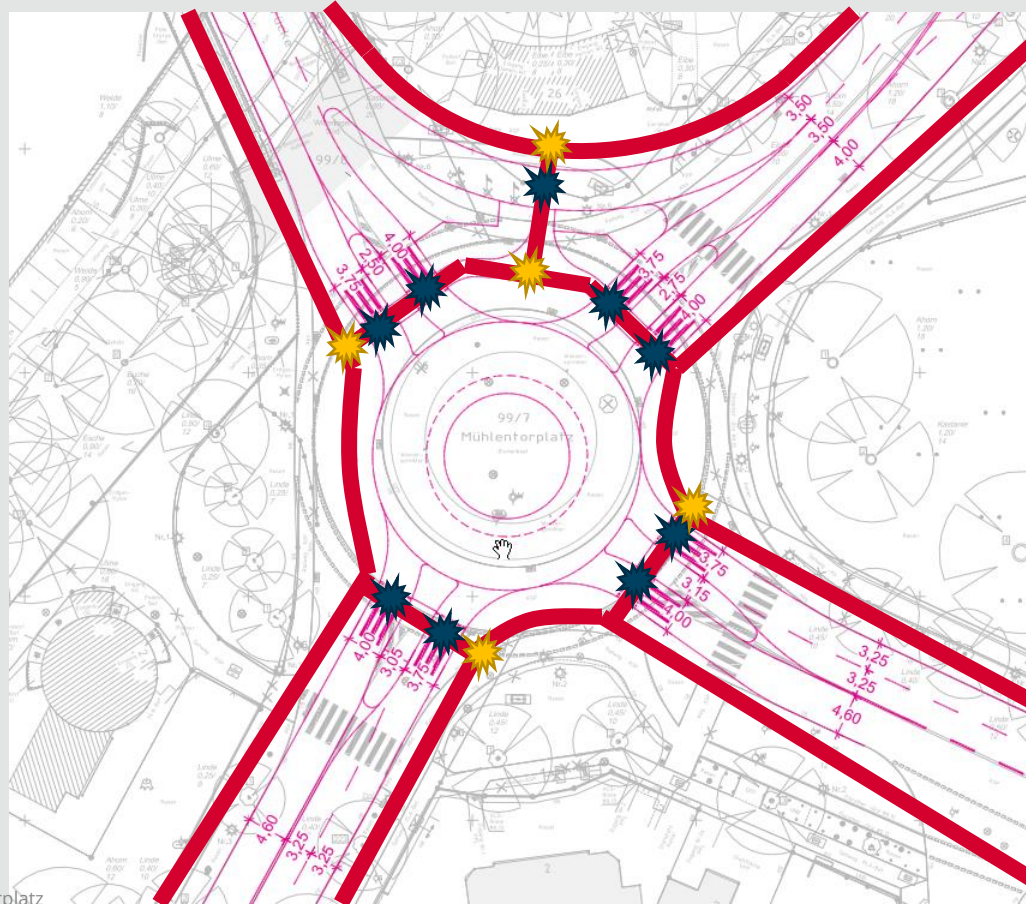
Vermeintlich bequemere Route ohne Wartezeiten an Ampeln und Konflikten im Zweirichtungsradverkehr




Radverkehr, stärkste Ströme
aus Richtung Hüxtertorallee
und Ratzeburger Allee
Richtung Kronsfordener Allee




Kfz-Verkehr, durch
Radverkehr blockiert,
staut sich in den
Kreisverkehr zurück

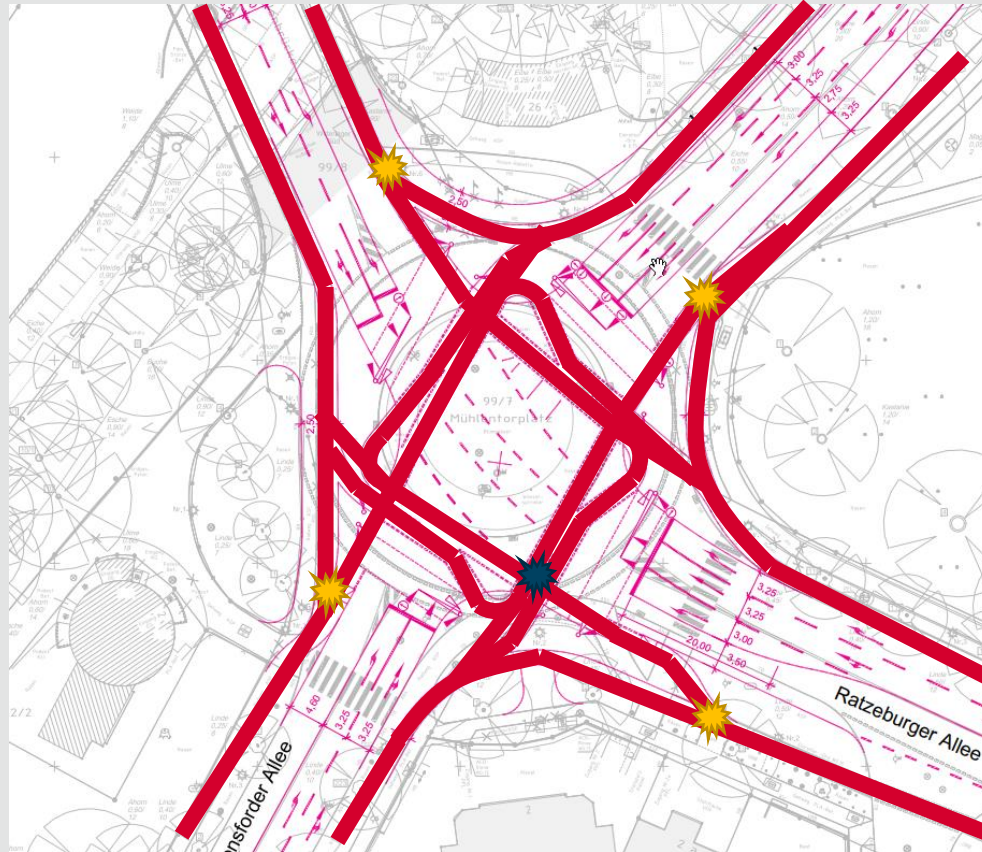


 Schematische Darstellung Radweg

 9 Konflikte Kfz/Rad

 5 Konflikte Rad/Rad
(keine polizeilich aufgenommen Unfälle registriert)

14 Konflikte



-  Schematische Darstellung Radweg
-  1 Konflikt Kfz/Rad
-  4 Konflikte Rad/Rad
- 5 Konflikte



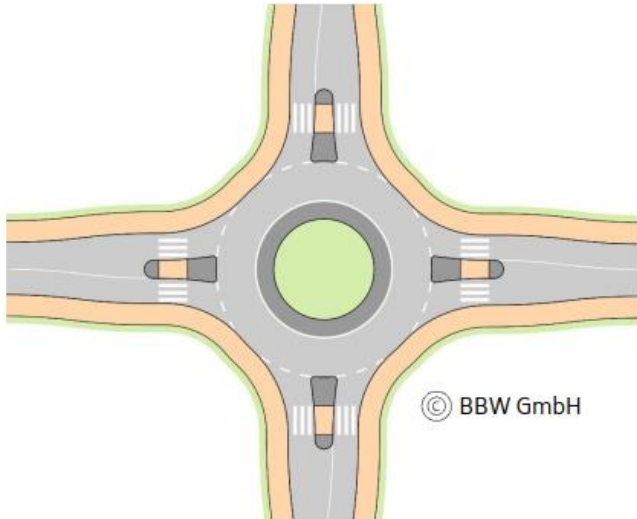
	Kleiner Kreisverkehr ohne Bypässe, Kreisinnenfahrbahn einbahnig	Kreuzung LSA
empfohlene Kfz-Menge/24h	15.000 - 25.000	abhängig von Geometrie
Kfz-Menge/24h ist	28.500 (Zählung 2020)	28.500 (Zählung 2020)
QSV	„E“ –“F“	„E“ (Variante 2)
Radverkehrsführung	Radwege abgesetzt	Radweg
Konfliktpunkte Kfz/Rad	9*	1
Konfliktpunkte Rad/Rad	5*	4
Ergebnis	Konfliktpunkte Kfz/Rad zu hoch	Sehr wenige Konfliktpunkte Kfz/Rad, sicher für Alle

*mit Bypass, ohne Bypass 1 Konflikt weniger

Führungsformen Radverkehr an Kreisverkehren

Mischverkehr

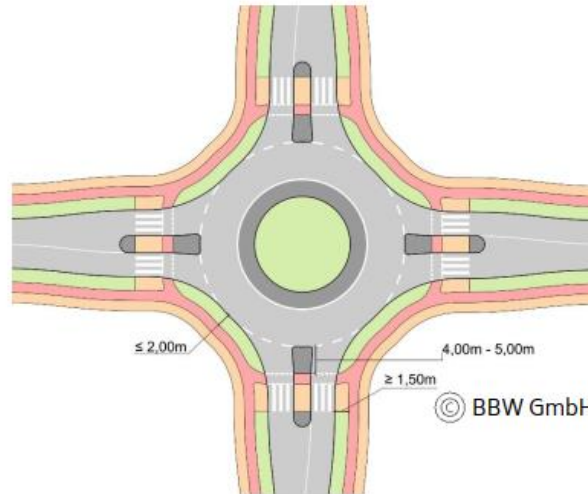
I.



© BBW GmbH

Radwege mit Bevorrechtigung

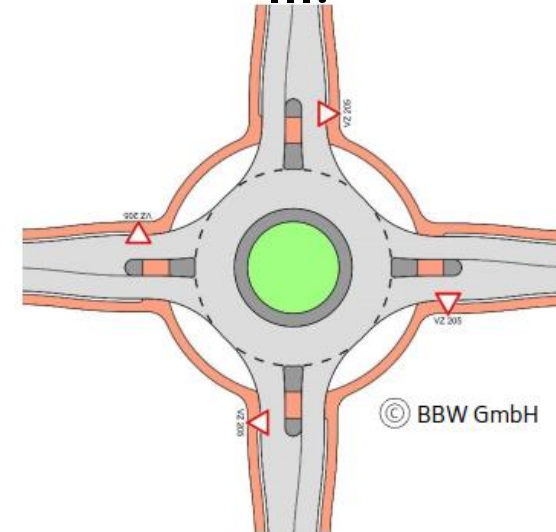
II.



© BBW GmbH

Radwege mit Unterordnung

III.



© BBW GmbH

Quelle: Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft

I. Radverkehr im Mischverkehr ohne LSA

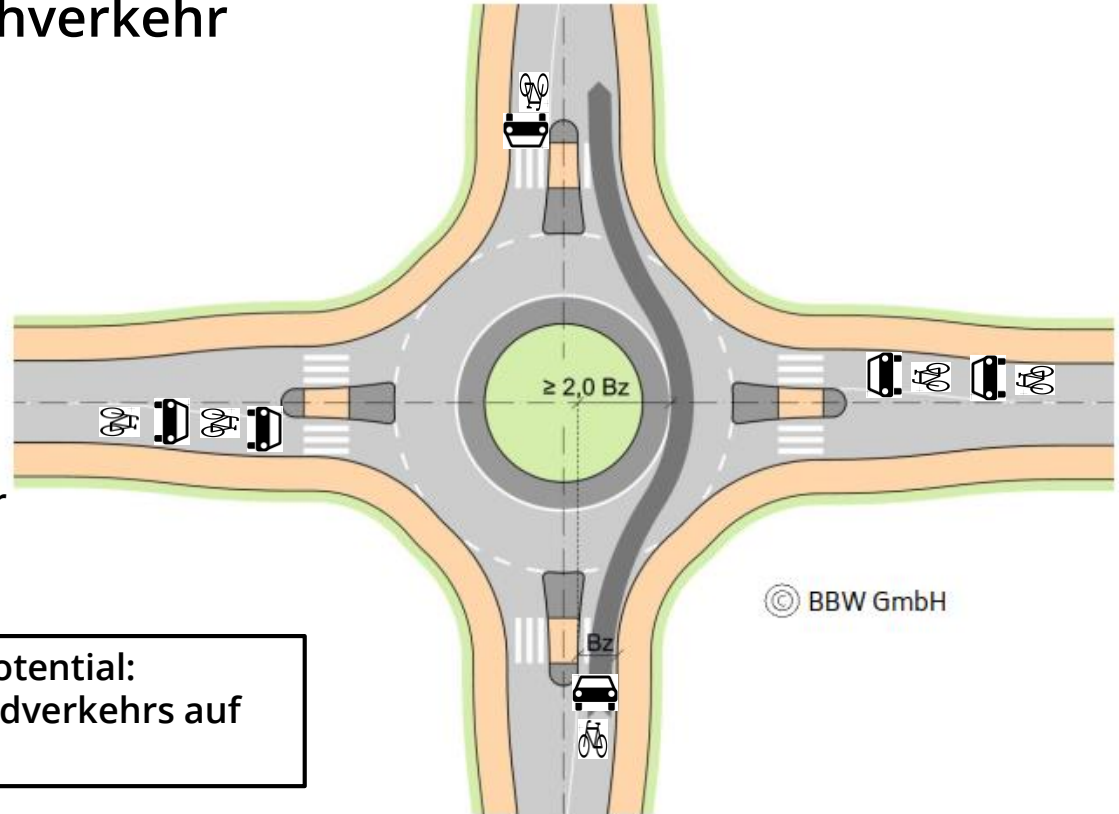
Laut Regelwerk nur umsetzbar

< 15.000 Kfz/24h

→ Verkehrswendeszenarien
müssen eintreten, bei
derzeitigem Verkehrsaufkommen
sehr lange Staus zu erwarten

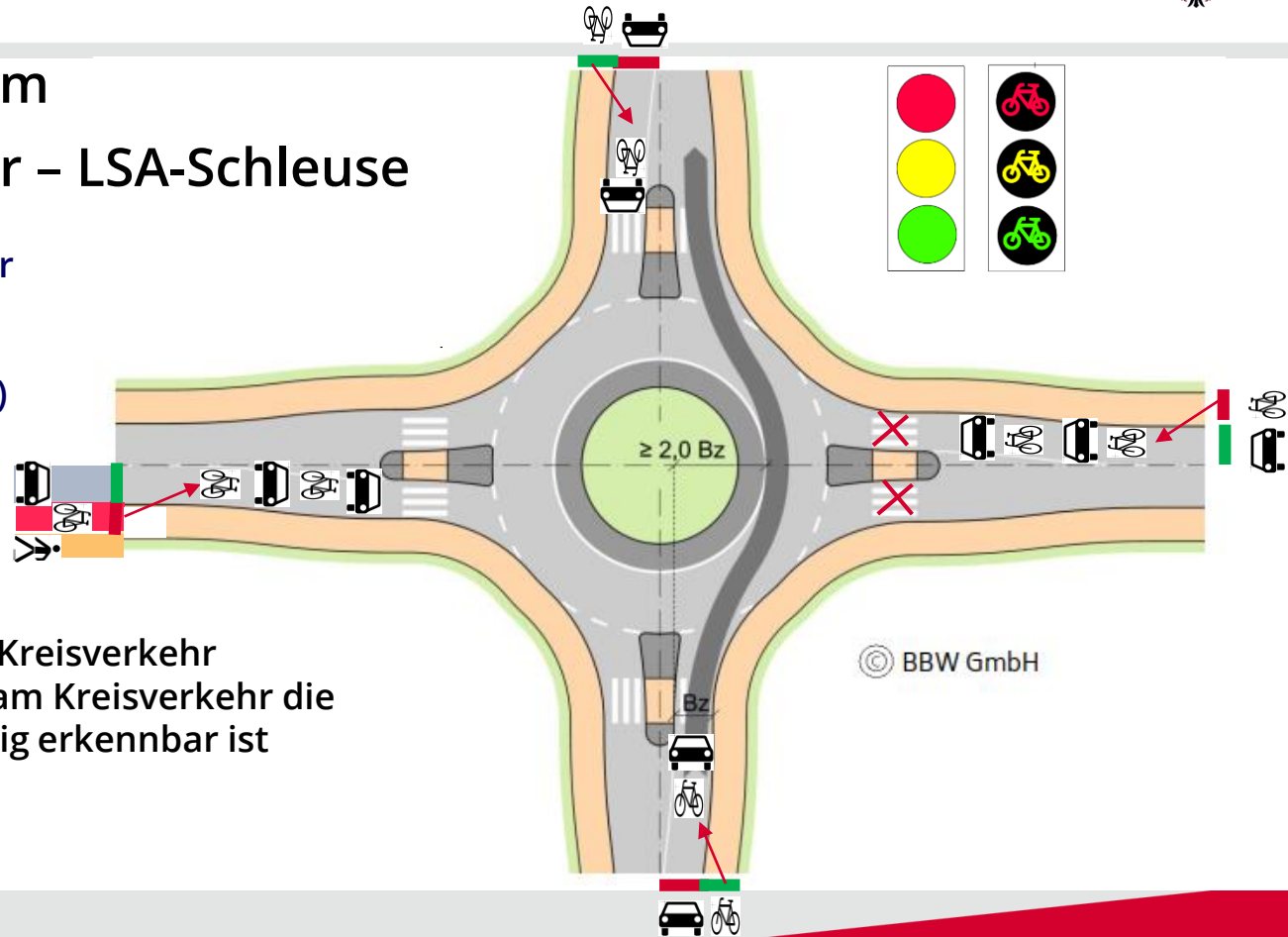
Widerspricht Ansatz durchgehender
getrennte Führung Kfz / Rad und
subjektiven Sicherheitsempfinden.

Hauptproblem mit Unfallpotential:
Sichere Einfädelung des Radverkehrs
auf die Fahrbahn



I.a Radverkehr im Mischverkehr – LSA-Schleuse

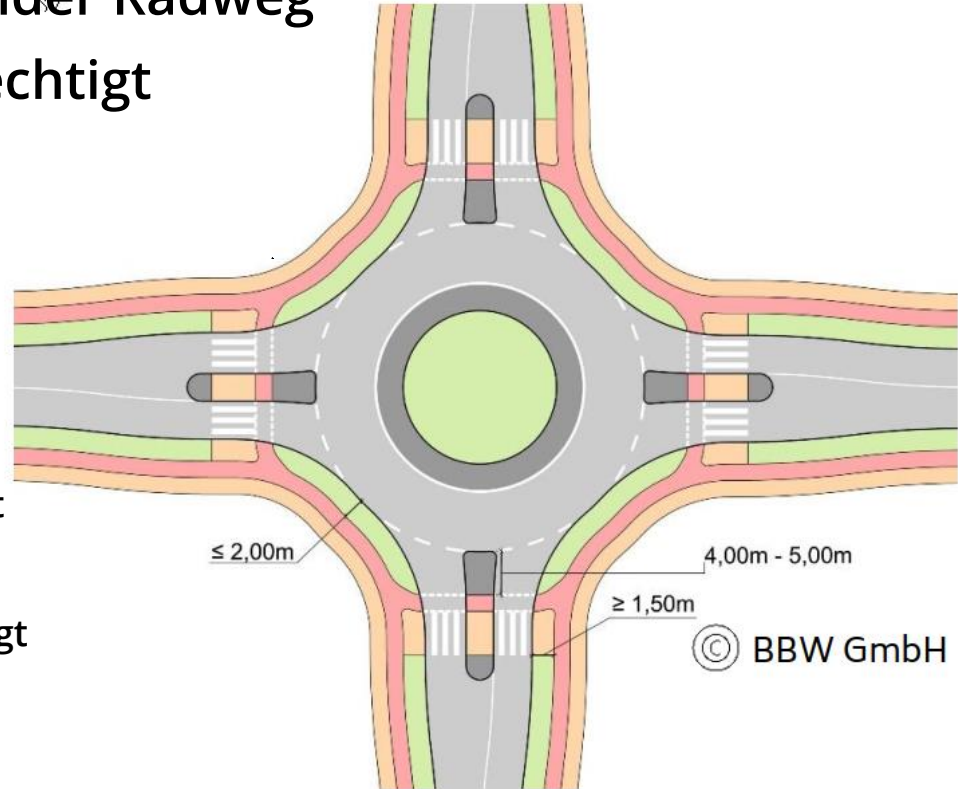
Radverkehr wird während der Rotphase des Kfz auf die Fahrbahn geschleust (ggf. Zufahrten versetzte Freigabe)



Signal müsste soweit vom Kreisverkehr angeordnet werden, dass am Kreisverkehr die Vorfahrtsregelung eindeutig erkennbar ist

II. Radverkehr umlaufender Radweg – Radverkehr bevorrechtigt ohne LSA

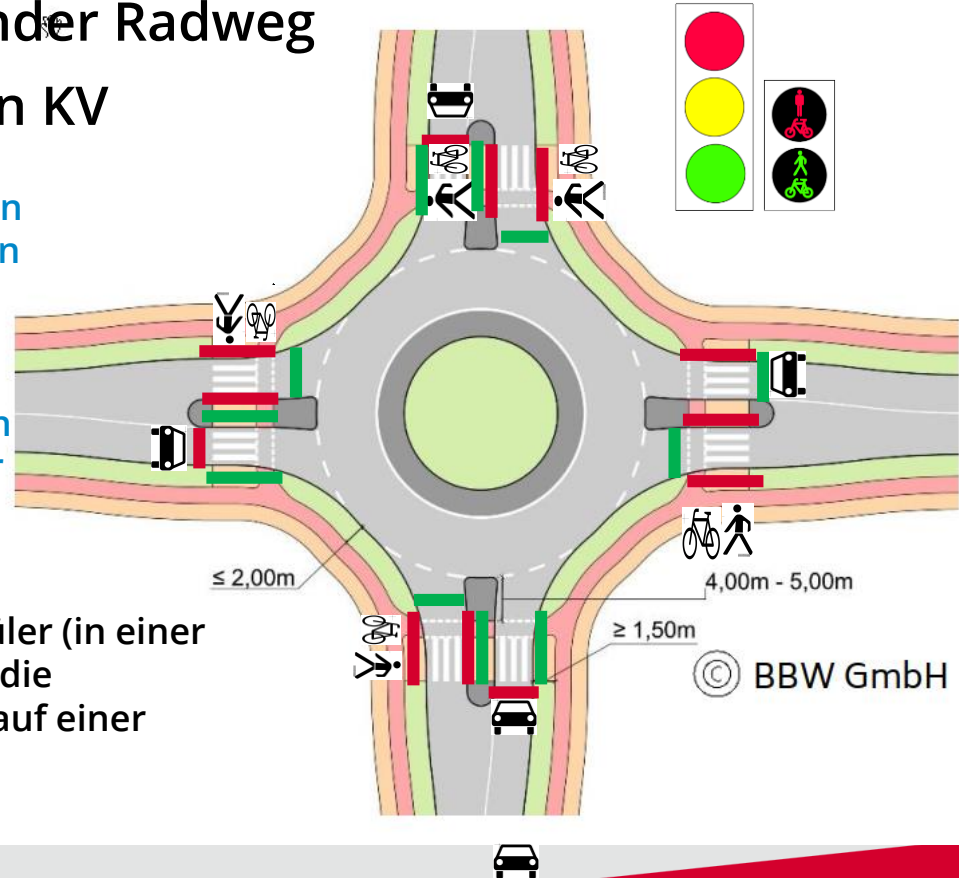
Gemäß Unfalluntersuchung (UdV) besteht bei dieser Führungsform ein deutlich höheres Unfallrisiko für Radfahrer, leider durch Realität am Mühlentorplatz bestätigt



II.a Radverkehr umlaufender Radweg mit LSA vor Einfahrt in KV

- Jeder Knotenarm wird einzeln für den Kfz-Verkehr freigegeben – Grünzeiten und Sicherheitszeiten summieren sich
- Der Fuß- und Radverkehr kann jeweils nur bis zur Mittelinsel queren
- Separate Phase für Querung von der Insel über die Abfahrt notwendig
- → sehr lange Wartezeiten für alle

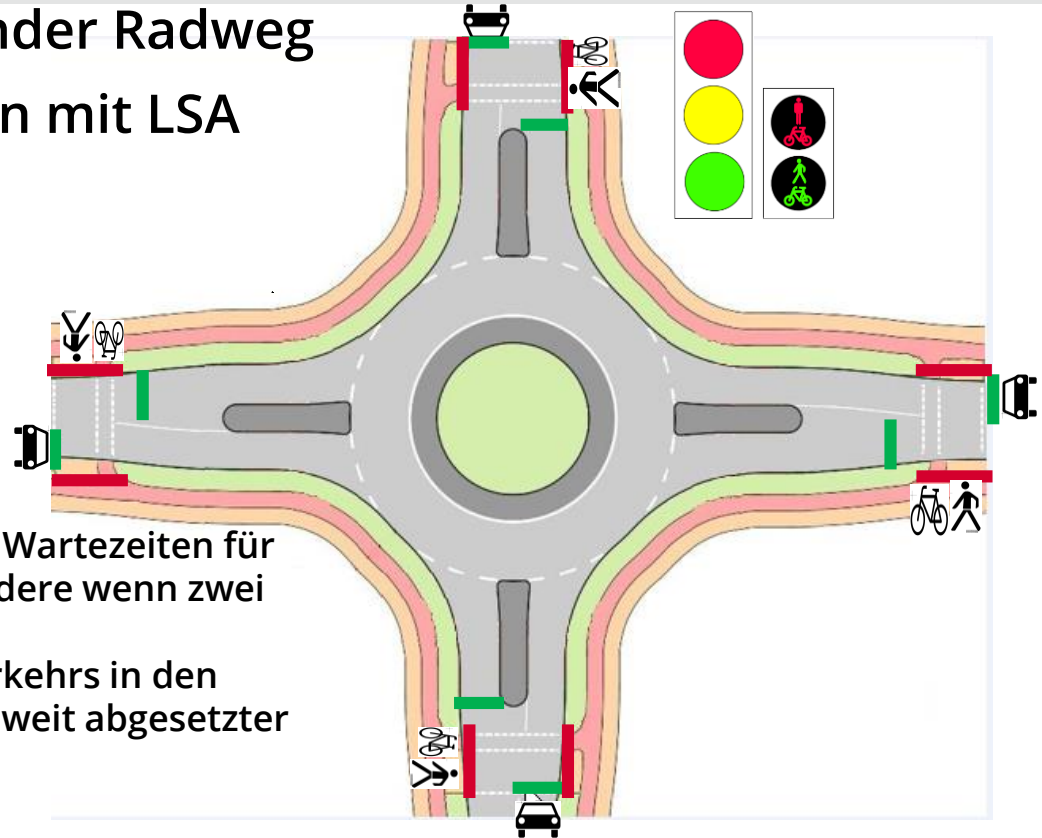
Hauptproblem: bis zu 50 Schüler (in einer Grünphase) queren morgens die Hüntertorallee und müssten auf einer (sehr großen) Insel warten



II.b Radverkehr umlaufender Radweg – Furten weit absetzen mit LSA

1. Kfz hat Grün -> Rad- und Fußverkehr muss warten
2. Fuß- und Radverkehr hat Grün -> Kfz muss warten

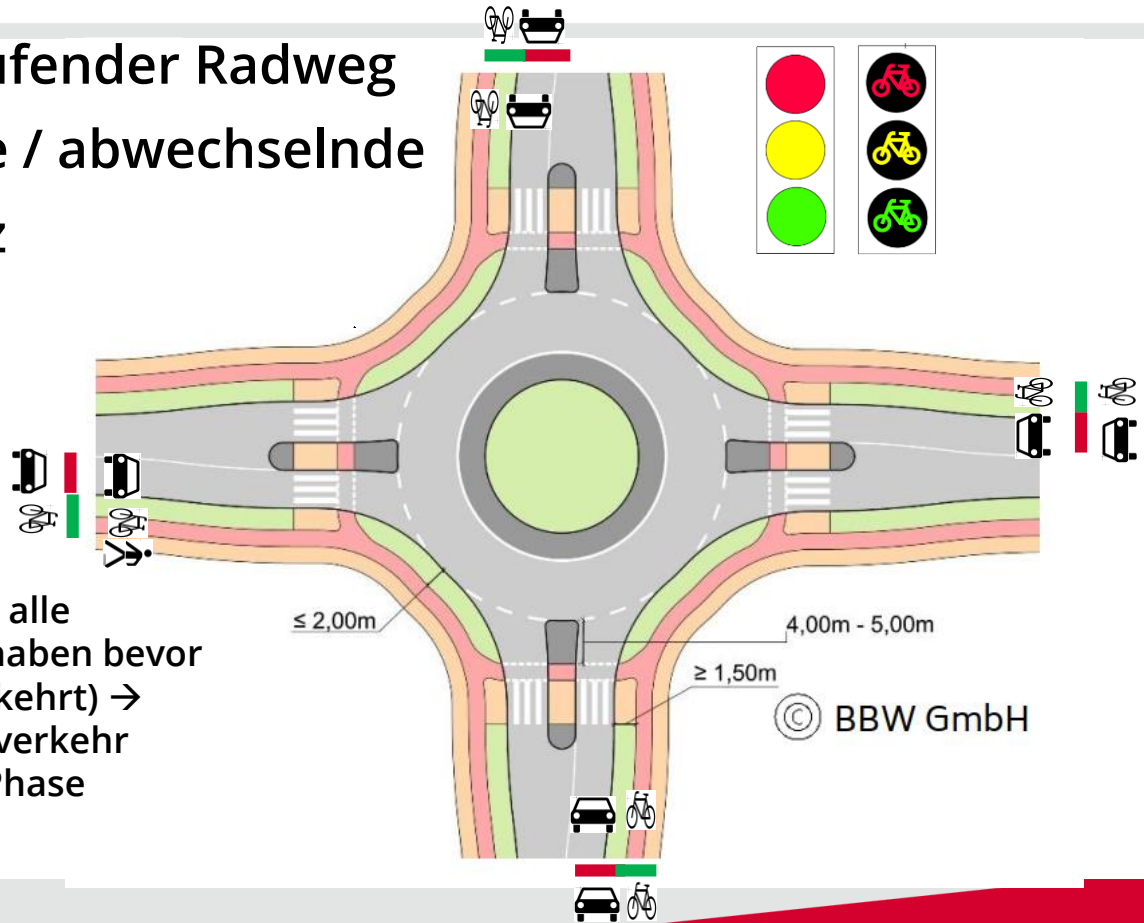
Hauptproblem: Umwege und lange Wartezeiten für den Fuß- und Radverkehr insbesondere wenn zwei Fahrbahnen gequert werden soll
Rückstau des ausfahrenden Kfz-Verkehrs in den Kreisel möglich (vor allem bei nicht weit abgesetzter Furt wie vor Mühlentorbrücke)



II.c Radverkehr umlaufender Radweg mit LSA getrennte / abwechselnde Freigabe Rad / Kfz

1. Kfz hat Rot (wartet) -> Radverkehr nutzt Kreisverkehr
2. Radverkehr hat Rot (warten) -> Kfz nutzt Kreisverkehr

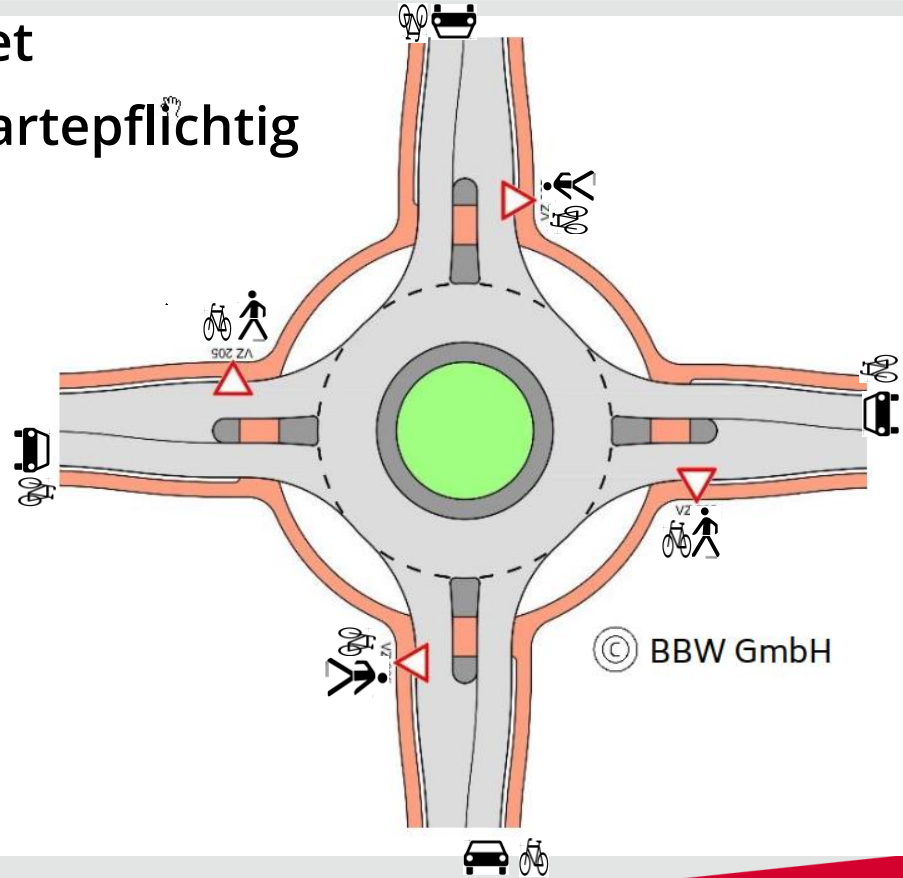
Es muss gewährleistet werden, dass alle Radfahrenden den Kreisel passiert haben bevor der Kfz-Verkehr einfährt (und umgekehrt) -> sehr lange Wartezeiten für alle, Fußverkehr müsste ggf. auch noch eine eigene Phase bekommen



III. Radverkehr untergeordnet – Rad- und Fußverkehr wartepflichtig

Grundsätzliches Warten von Fuß- und Radverkehr auf Lücken im Kfz-Verkehr, Zebrastreifen hier nicht zulässig

Akzeptanz solcher Lösungen sehr gering → bei Nichtbeachtung Unfallwahrscheinlichkeit hoch, zu Hauptverkehrszeiten lange Wartezeiten für Fuß- und Radverkehr



Führungsformen Radverkehr an Kreisverkehren

Mischverkehr

I.

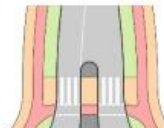


Führungsform sicherer (Rad fährt mittig in der Fahrspur), aber nur bei geringem Kfz-Verkehr einzusetzen → Rad muss sicher auf Fahrbahn geführt werden + Verkehrsreduzierung

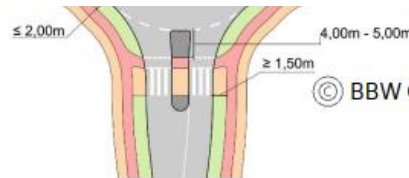


Radwege mit Bevorrechtigung

II.



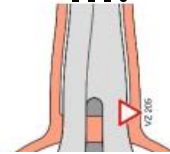
unsicherste Führungsform gemäß Unfalluntersuchung + Erfahrung



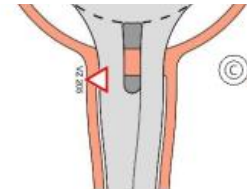
© BBW GmbH

Radwege mit Unterordnung

III.



Wartezeit für den Rad- und Fußverkehr + Probleme mit der Akzeptanz

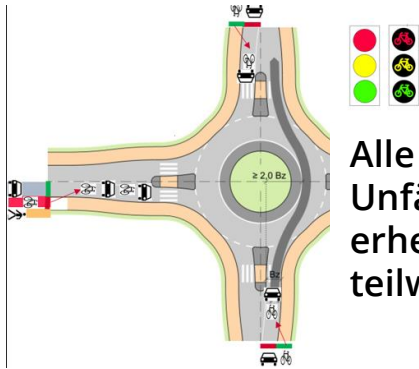


© BBW GmbH

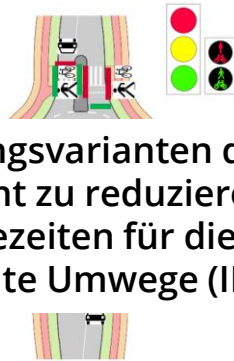
Quelle: Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft

LSA - Führungsformen Radverkehr an Kreisverkehren

I.a



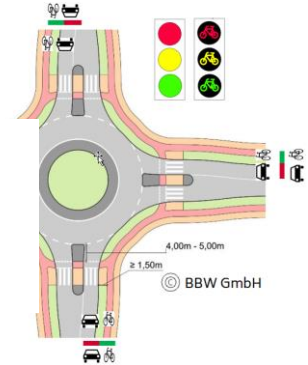
II.a



II.b



II.c



Alle Signalisierungsvarianten des Kreisverkehrs sind geeignet um die Unfälle signifikant zu reduzieren. In allen Varianten entstehen aber erhebliche Wartezeiten für die Verkehrsteilnehmenden sowie teilweise relevante Umwege (II.b) für den Fuß- und Radverkehr.

Quelle: Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft

farbige Darstellung signalisierter Kreuzungsknotenpunkt

