



Vorlagennummer: 20/0070-01
Vorlagenart: Antrag eines Ausschussmitgliedes öffentlich
Datum: 17.04.2026

Antragstellend: **Bürgerschaftsfraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN**

Kontakt: fraktion@gruene-hl.de, 122-1040

AM Sascha Peukert (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): ÄA zu
"Mühlentorplatz - Umgestaltung zur signalisierten Kreuzung"
(ehem. VO/2025/13939)

Beratungsfolge:

20.04.2026

Bauausschuss

zur Entscheidung

Antrag:

Der Bürgermeister wird beauftragt,

1. die beschriebene Vorzugsvariante „Variante 2 Kreuzungspunkt mit Lichtsignalanlage“ als auch
2. eine leistungsfähige Variante eines regelkonformen Kreisverkehrs

zur abschließenden Beratung und Entscheidung durch den Bauausschuss parallel eine Vorplanung (LP 2) zu erstellen, alternativ ein Entwurfskonzept als Vorstufe, welche die Anbindung an die zu sanierende und umzubauende Mühlentorbrücke und auch die Anbindung an den neuen Radschnellweg in der Ratzeburger Allee berücksichtigt. Für die jeweils geplanten Varianten ist eine Kostenschätzung abzugeben und eine Aussage zum Sicherheitsgewinn für die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.

Für die leistungsfähige Variante eines regelkonformen Kreisverkehrs ist anders als in der bisherigen Variante 1 vorgesehen Folgendes zu berücksichtigen:

- a. Der Kreisverkehr ist für Kfz (wie vor dem aktuellen provisorischen Umbau) wieder zweispurig bei regelkonform abgesetzten Radfahrstreifen auszugestalten.

- b. Es ist zu prüfen, inwieweit der Radius des Kreisverkehrs im Sinne einer verbesserten Übersichtlichkeit und inneren Aufstellfläche vergrößert werden kann, wenn auch der Toiletten- und Verkaufspavillon auf der Nordseite aufgegeben werden würde.
- c. Es ist eine teils spiralförmige sogenannte „Turbo-Kreisverkehr“-Variante* zu prüfen, insbesondere für einzelne Zu- und Ausfahrten mit dem höchsten Verkehrsaufkommen, z. B. für die Ratzeburger Allee.
- d. Es sind alle für den Fahrradverkehr sicherheitssteigernde Maßnahmen einzubeziehen, z. B. einen 90°-Winkel bei der Querung von Fahrradspuren durch den Kfz-Verkehr bei der Ein- und Ausfahrt in den Kreisverkehr, Verschwenkungen des Fahrradwegs zur Reduzierung der Geschwindigkeit der Radfahrenden, Kennzeichnung der Vorfahrtsberechtigungen auf den Fahrspuren („Haifischzähne“) sowie weitere bauliche und andere Maßnahmen aus den jüngsten Erfahrungen z. B. in den Niederlanden, Dänemark und in Frankreich.
- e. Als Variante ist an allen oder zumindest von den wesentlich belasteten Zufahrten in den Kreisverkehr eine Ampelsteuerung für alle Verkehrsteilnehmer zu planen, die es gestattet, in Stoßzeiten den Verkehr signalisiert in den Kreisverkehr einzulassen.
- f. Die Leistungsfähigkeit der Varianten für eine Ampelkreuzung und Kreisverkehrslösungen ist mit im langfristigen Mittel erwarteten Verkehrsdaten zu simulieren und qualitativ zu bewerten.

Für die Planung und Bewertung der Kreisverkehrslösung und ihrer Varianten wird nahegelegt, auch auf externen Sachverstand zurückzugreifen, der mit den modernen z. B. in den Niederlanden, Dänemark und in Frankreich praktizierten Lösungen vertraut ist.

Begründung:

Die Planungstiefe der bisher vorgestellten Varianten ist zu gering, um auf dieser Basis einen wohlüberlegten und robusten Beschluss für eine Ampelkreuzung zu fassen, die erhebliche und dauerhafte Auswirkungen auf Verkehrsfluss sowie das Stadtbild hat. Insbesondere bestehen große Bedenken aus stadtraum-gestalterischer Sicht und die vielfach geäußerte Sorge, dass mit dem Umbau zur Kreuzung ein wichtiger Stadtraum unwiederbringlich zerstört wird und enorme Kosten anfallen werden. Umso weniger ist die einzelne vorgestellte Variante für die leistungsschwächste Form eines Kreisverkehrs nicht geeignet, eine Kreisverkehrslösung generell auszuschließen, solange dem Rahmen der sich offensichtlich bietenden räumlichen, konzeptionellen und technischen Möglichkeiten keinerlei Beachtung geschenkt wurde.

*) Die besondere Stärke des Turbokreisverkehrs liegt darin, dass er die Übersichtlichkeit eines einspurigen Kreisverkehrs mit der Leistungsfähigkeit eines zweispurigen Kreisverkehrs verbindet. Das wird durch eine Vorsortierung des Verkehrs an den Zufahrten, eine bauliche Trennung der teilweise vorhandenen inneren Kreisfahrbahn von der äußeren Kreisfahrbahn und eine zweistreifige Ausfahrt in der Hauptrichtung erreicht.

Anlage(n):

Keine

Fraktionsvorsitzende(r)

Bürgerschaftsfraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN