



**Vorlagennummer:** 20/0070-03  
**Vorlagenart:** Antwort auf Anfrage öffentlich  
**Datum:** 28.05.2026  
**Federführend:** 5.660 - Stadtgrün und Verkehr  
**Bearbeitung:** Dirk Dreilich

Antwort auf die Anfrage des AM Stüttgen (fraktionslos):  
Anfrage zu "Mühlentorplatz - Umgestaltung zur  
signalisierten Kreuzung"  
(ehem. VO/2025/13939)

<b>Beratungsfolge:</b>		
28.05.2026	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	zur Kenntnisnahme

**Anlass:**

Anfrage des AM Stüttgen im Hauptausschuss am 28.04.2026 (VO 20/0070):

„In Anbetracht der hohen Kosten von 3,5 Millionen Euro für den Umbau des Mühlentortellers in eine signalisierte Kreuzung, bitte ich die Verwaltung, die etwaige Höhe der voraussichtlichen Kosten für folgende (alternative) Maßnahmen zu beziffern:

1. Rund 100 Meter vor dem Kreisverkehr (ab hier wird 30 km/h angeordnet) werden die Radfahrer zunächst getrennt in ‚Rechtsabbieger‘, welche auf Bypässen am Knoten vorbei geführt werden, und jene, die ab hier mit den Bussen auf einer Kommunalspur zusammengeführt werden. Einige Meter vor dem Kreisverkehr (unmittelbar vor der Querung für Fußgänger) darf sich dann auch der übrige motorisierte Verkehr auf diese Spur (ab hier natürlich keine Kommunalspur mehr) einfädeln:
  - Kronsfordter Allee ab etwa Höhe Pleskowstraße.
  - Ratzeburger Allee ab etwa Höhe Antonistraße.
  - Hüntertorallee ab etwa Höhe Stadtgründepot.
  - Mühlentorbrücke:
    1. Ausleitung möglichst noch davor auf dem Nordwest-Ufer (keine Führung zusammen mit den Fußgängern über den südwestlichen Teil der Brücke).
    2. Ausleitung sonst notfalls auch dahinter auf dem Südost-Ufer (Führung zusammen mit den Fußgängern über den südwestlichen Teil der Brücke).

## 2. Höhengleiche und höhenfreie Querungen

### 1. Kronsfordter Allee:

1. Neubau einer nicht signalisierten höhengleichen Querung.
2. Neubau einer signalisierten höhengleichen Querung.

### 2. Ratzeburger Allee:

1. Neubau einer nicht signalisierten höhengleichen Querung.
2. Neubau einer signalisierten höhengleichen Querung.

### 3. Hüntertorallee:

1. Neubau einer höhenfreien Querung (Unterführung unter Nutzung des zum Ufer der Kanal-Trave ohnehin bestehenden Gefälles) inklusive der notwendigen Anschlüsse und Rampen.
2. Bau einer direkten Wegeverbindung ab etwa Brink zu der neuen Querung.
3. Neubau einer nicht signalisierten höhengleichen Querung an anderer Stelle.
4. Neubau einer signalisierten höhengleichen Querung an anderer Stelle.

### 4. Mühlentorbrücke

1. Einrichtung einer höhenfreien Querung unter Einbeziehung des die Mühlentorbrücke unterquerenden Seitenwegs entlang des Ufers der Kanal-Trave inklusive der notwendigen Anschlüsse und Rampen.
2. Neubau einer nicht signalisierten höhengleichen Querung.
3. Neubau einer signalisierten höhengleichen Querung.“

## **Antwort:**

1. *Rund 100 Meter vor dem Kreisverkehr (ab hier wird 30 km/h angeordnet) werden die Radfahrer zunächst getrennt in ‚Rechtsabbieger‘, welche auf Bypässen am Knoten vorbeigeführt werden, und jene, die ab hier mit den Bussen auf einer Kommunalspur zusammengeführt werden. Einige Meter vor dem Kreisverkehr (unmittelbar vor der Querung für Fußgänger) darf sich dann auch der übrige motorisierte Verkehr auf diese Spur (ab hier natürlich keine Kommunalspur mehr) einfädeln:*

◦ *Kronsfordter Allee ab etwa Höhe Pleskowstraße.*

◦ *Ratzeburger Allee ab etwa Höhe Antonistraße.*

◦ *Hüntertorallee ab etwa Höhe Stadtgründepot.*

◦ *Mühlentorbrücke:*

*1. Ausleitung möglichst noch davor auf dem Nordwest-Ufer (keine Führung zusammen mit den Fußgängern über den südwestlichen Teil der Brücke).*

*2. Ausleitung sonst notfalls auch dahinter auf dem Südost-Ufer (Führung zusammen mit den Fußgängern über den südwestlichen Teil der Brücke).*

## Antwort:

Die Lösung wurde bereits in der Beantwortung der VO/2025/13939-01-01 (Bericht zum Änderungsantrag des AM Stolzenberg, Varianten 1 und 1a) geprüft und verworfen, da die gemeinsame Führung des Radverkehrs und des Kfz-Verkehrs nur bis zu einer maximalen Verkehrsbelastung von 15.000 Kfz/24h zulässig ist. Diese wird am Mühlentorplatz weit über-

schritten.

## 2. Höhengleiche und höhenfreie Querungen

### 1. Kronsfordter Allee:

1. *Neubau einer nicht signalisierten höhengleichen Querung.*
2. *Neubau einer signalisierten höhengleichen Querung.*

### 2. Ratzeburger Allee:

1. *Neubau einer nicht signalisierten höhengleichen Querung.*
2. *Neubau einer signalisierten höhengleichen Querung.*

### Antwort:

Sowohl die nichtsignalisierte als auch die signalisierte höhengleiche Querung wurden in der VO/2025/13939-01-01 in mehreren Varianten geprüft. Unter Berücksichtigung eines umlaufenden Radweges um den Kreisverkehr (Radverkehr auf der Fahrbahn ist nicht möglich, s. o.) wurden hierfür Varianten mit Bevorrechtigung des querenden Fuß- und Radverkehrs, signalisiert und unsignalisiert, unmittelbar am Kreisverkehr (Varianten 2 und 2a) und weit abgesetzt (Variante 2b), geprüft. Ergänzend wurden auch Rad- und Gehwegfurten ohne Bevorrechtigung geprüft (Variante 3), wobei der Fuß- und Radverkehr die Vorfahrt des Kfz-Verkehrs akzeptieren und auf Lücken warten müsste. Damit ist aus Erfahrung an anderen Kreuzungen im Stadtgebiet nicht zu rechnen, sodass hier weiterhin keine Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht wird.

### 3. Hüntertorallee:

1. *Neubau einer höhenfreien Querung (Unterführung unter Nutzung des zum Ufer der Kanal-Trave ohnehin bestehenden Gefälles) inklusive der notwendigen Anschlüsse und Rampen.*
2. *Bau einer direkten Wegeverbindung ab etwa Brink zu der neuen Querung.*

### Antwort:

Hierfür müssen umfangreiche Ing.-Bauwerke hergestellt werden. Für die Herstellung eines Tunnels unter die Hüntertorallee muss eine Rampe mit einer Länge von ca. 160 m (max. 3 % Gefälle aus Gründen der Barrierefreiheit) hergestellt werden. Dies stellt einen massiven Eingriff in die Wurzelbereiche des vorhandenen Baumbestandes dar. Gleiches gilt auf der nordwestlichen Seite am Kanalufer. Abgesehen von den äußerst kostenintensiven Bodenarbeiten sowie den Herstellungskosten für die Ing.-Bauwerke Rampe und Tunnel wird nicht damit gerechnet, dass diese Wegeführung akzeptiert wird (Angsträum, Umwegfahrten, längere Laufwege). Durch die Bauwerke werden bisher durchlässige Bereiche neu versiegelt.

### 3. Hüntertorallee:

3. *Neubau einer nicht signalisierten höhengleichen Querung an anderer Stelle.*
4. *Neubau einer signalisierten höhengleichen Querung an anderer Stelle.*

### Antwort:

Hier gilt im Wesentlichen die Antwort zu den Ausführungen zu den Querungen Kronsfordter Allee und Ratzeburger Allee.

#### 4. Mühlentorbrücke

*1. Einrichtung einer höhenfreien Querung unter Einbeziehung des die Mühlentorbrücke unterquerenden Seitenwegs entlang des Ufers der Kanal-Trave inklusive der notwendigen Anschlüsse und Rampen.*

#### Antwort:

Hierfür müssen wie zur Unterführung der Hüntertorallee beschriebenen Rampen mit einer Entwicklungslänge von ca. 160 m auf beiden Seiten der Brücke hergestellt werden. Die weiteren Ausführungen können der Antwort zur Hüntertorallee, Fragen 1 und 2, entnommen werden.

#### 4. Mühlentorbrücke

*2. Neubau einer nicht signalisierten höhengleichen Querung.  
3. Neubau einer signalisierten höhengleichen Querung.*

#### Antwort:

Hier gilt im Wesentlichen die Antwort zu den Ausführungen zu den Querungen Kronsfordter Allee und Ratzeburger Allee.

#### **Anlage(n):**

Keine

Senatorin Joanna Hagen