



**Vorlagennummer:** 20/0282  
**Vorlagenart:** Bericht öffentlich  
**Datum:** 03.06.2026

**Federführend:** 5.660 - Stadtgrün und Verkehr

**Bearbeitung:** Marcel Hansmann

## Roeckstraße – Radverkehrsanlage (zwischen Krügerstraße und Heiligen-Geist-Kamp)

---

Beratungsfolge:		
08.06.2026	Senat	zur Senatsberatung
15.06.2026	Bauausschuss	zur Kenntnisnahme

### Anlass:

- Bericht VO/2013/00307 „Konzept Fahrradfreundliches Lübeck“ von 2013, siehe Anlage Anhang A6, Maßnahme Nummer 99, Roeckstraße (K22) Radweg Nordseite von Heiligen-Geist-Kamp bis Rabenhorst, Verbreiterung Radweg um 0,30 m + Teilumbau Gehweg
- Beschluss VO/3/11887-01-01-01 „Zukunft der Geh- und Radwege in Lübeck“ (von der Bürgerschaft beschlossen einschließlich Konzept Fahrradfreundliches Lübeck 2013)

### Bericht:

Der Radverkehr wird zwischen Gustav-Radbruch-Platz und Krügerstraße zunächst im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Zwischen der Krügerstraße und dem Heiligen-Geist-Kamp bestehen beidseitige Einrichtungsradwege im Seitenraum mit Breiten zwischen ca. 1,50 m und 1,60 m. Unmittelbar neben den Radwegen befinden sich Längsparkstände. Sicherheitstrennstreifen zwischen Radweg und Parkständen fehlen insbesondere aufgrund der begrenzten verfügbaren Seitenraumbreiten von ca. 3,60 m bis 4,10 m auf weiten Teilen der Strecke, sodass sich der Radverkehr teilweise im sogenannten Doring-Bereich parkender Fahrzeuge bewegt. Im Anschluss an die Krügerstraße weist die Roeckstraße je Fahrtrichtung zunächst einen Fahrstreifen auf. Im weiteren Verlauf erweitert sich der Straßenquerschnitt, sodass je Fahrtrichtung zwei Fahrstreifen zur Verfügung stehen.

Im Abschnitt zwischen der Krügerstraße und der Straße „Rabenhorst“ befindet sich die Bushaltestelle „Roeckstraße“ auf der Nordseite. In diesem Bereich verläuft der Radweg zwischen Gehweg und Wartefläche der Fahrgäste. Die Wartefläche weist mit einer Breite von lediglich

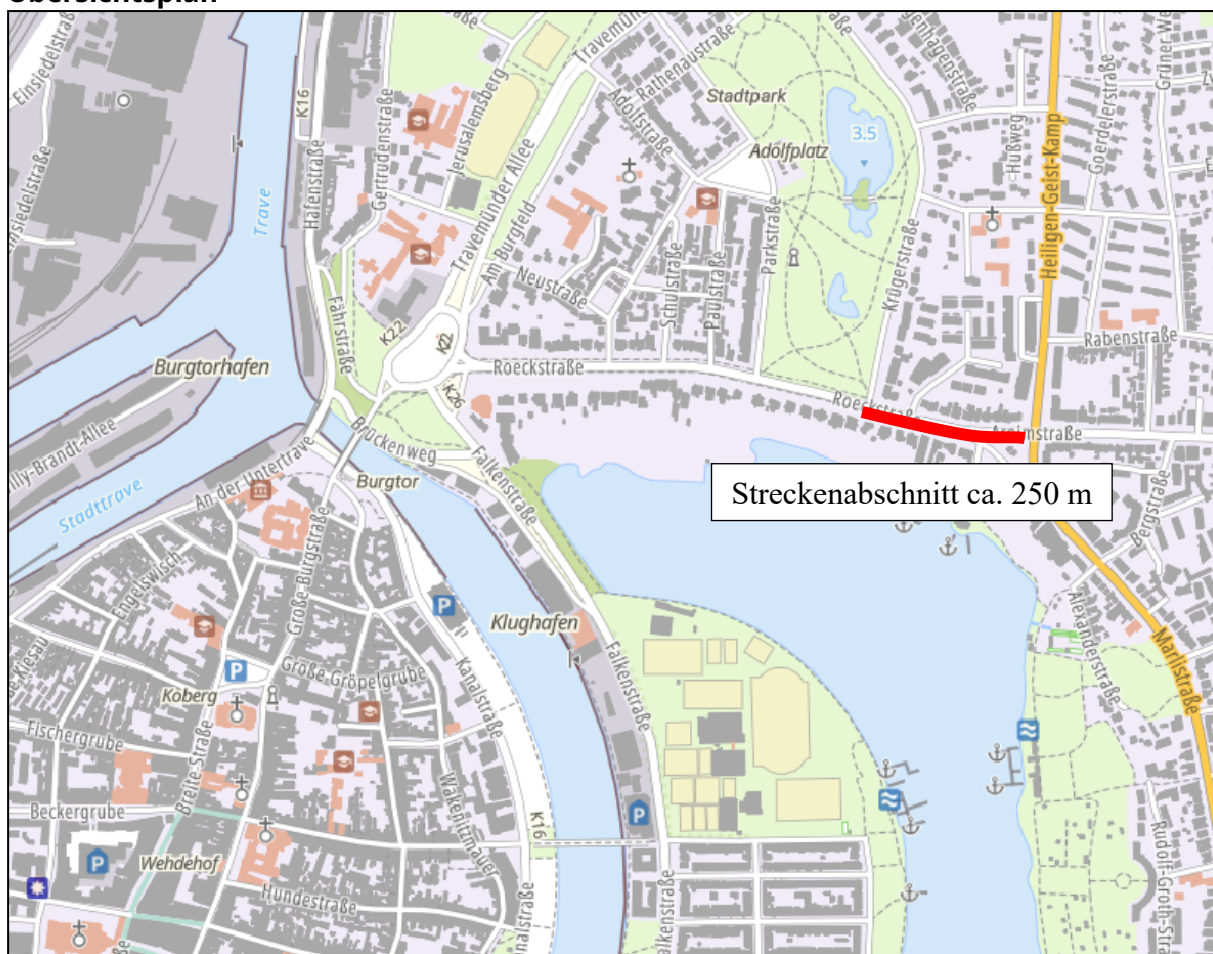
ca. 1,50 m bis 1,60 m nur geringe Aufenthaltsflächen auf. Dadurch entstehen Konfliktpotenziale zwischen dem Radverkehr sowie ein- und aussteigenden Fahrgästen.

Auf der südlichen Straßenseite ist der Gehweg im Bereich der Bushaltestelle aufgrund erheblicher Wurzelaufbrüche abschnittsweise nicht nutzbar. Fußgängerinnen und Fußgänger weichen daher auf den etwa 1,50 m breiten Radweg aus, wodurch zusätzliche Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr entstehen.

Auf der nördlichen Straßenseite wird der Radverkehr in Fahrtrichtung Gustav-Radbruch-Platz unmittelbar hinter der Bushaltestelle auf die Fahrbahn geführt. Dort führen haltende Busse zu erheblichen Einschränkungen der Sichtbeziehungen zwischen Radverkehr und Kfz-Verkehr.

Für den Radverkehr in Richtung Arnimstraße besteht keine direkte und komfortable Führung. Zur Erreichung des Knotenpunkts ist ein Umweg über die Marlistraße erforderlich, wobei zusätzlich die Vorfahrt zu beachten ist. Dies mindert die Attraktivität und Durchgängigkeit der Radverkehrsführung.

## Übersichtsplan



Quelle: Geoportal basemap.de

## **Defizite/ Problemstellungen**

- Radverkehrsführung entspricht nicht den Anforderungen der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010).
- Die Radwege weisen eine unzureichende Breite auf.
- Fehlender Sicherheitstrennstreifen zwischen ruhendem Verkehr und Radweg, es besteht erhöhtes Unfallrisiko.
- Es bestehen zwischen dem Rad- und Kfz-Verkehr schlechte Sichtbeziehungen bei der Überführung in den Mischverkehr im Bereich der Krügerstraße.
- Keine direkte Führung zum Knotenpunkt Heiligen-Geist-Kamp.
- Wurzelaufbrüche schränken Gehwegnutzung ein, sodass es zu Konflikten zwischen Radfahrenden und Fußgänger:innen kommt.
- Der Radweg verläuft im Bereich der Bushaltestelle zwischen Gehweg und Wartefläche, welche eine zu geringe Breite aufweist.

## **Verkehrsdaten**

Für die Roeckstraße liegen zwei Verkehrszählungen vor. Eine Verkehrszählung aus dem Jahr 2017 (Knotenpunkt Heiligen-Geist-Kamp/Roeckstraße/Arnimstraße) und eine aus dem Jahr 2024 (Knotenpunkt Gustav-Radbruch-Platz/Roeckstraße).

Die Verkehrszählung von 2017 weist in der Spitzenstunde von 16:10 Uhr bis 17:10 Uhr eine Verkehrsbelastung von 790 Fz/h im Querschnitt der Roeckstraße aus sowie 517 Radfahrende in der Spitzenstunde von 7:00 Uhr bis 8:00 Uhr. Die Zählung von 2024 zeigt mit 422 Fz/h in der Spitzenstunde (15:45 Uhr bis 16:45 Uhr) deutlich geringere Werte auf. Der starke Rückgang ist mit hoher Wahrscheinlichkeit auf die Schließung der Hubbrücke an der Untertrave zurückzuführen.

## **Radverkehrsnetz**

Die Hansestadt Lübeck erarbeitet derzeit einen neuen Verkehrsentwicklungsplan mit einem neuen Radverkehrskonzept. Darin ist beabsichtigt, die Roeckstraße wegen ihrer hohen Bedeutung für den Radverkehr in das Radverkehrszielnetz mit aufzunehmen.

## **Planung Schutz-/ Radfahrstreifen**

Die Planung sieht vor, in Abhängigkeit der vorhandenen Fahrbahnbreite, je Fahrtrichtung einen Radfahrstreifen mit einer Breite von 2,25 m (Breite inkl. Markierung) bzw. einen Schutzstreifen mit einer Breite von 1,50 m (Breite inkl. Markierung) zzgl. eines Sicherheitstrennstreifens mit einer Breite von 0,75 m zum ruhenden Verkehr einzurichten (Regelmaß für Radfahrstreifen 1,85 m bzw. für Schutzstreifen 1,50 m gemäß Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010). Für den Kfz-Verkehr verbleibt je Fahrtrichtung eine Fahrspur mit einer Breite von ca. 3,25 – 4,00 m. Im Zuge der baulichen Herstellung der Radwegrampen im Anschluss an den Knotenpunkt Heiligen-Geist-Kamp/Roeckstraße/Arnimstraße, die der Ableitung des Radverkehrs vom bestehenden Radweg im Seitenraum auf den Radfahrstreifen sowie der Aufleitung vom Radfahrstreifen zurück auf den bestehenden Radweg im Seitenraum dienen, wird eine Baumscheibe vergrößert. Zusätzlich werden rund 75 m<sup>2</sup> Pflasterfläche entsiegelt.

Durch die Aufleitung des Radverkehrs ca. 40 m vor dem Knotenpunkt Heiligen-Geist-Kamp/Roeckstraße/Arnimstraße bleiben die Aufstellflächen für den Kfz-Verkehr unberührt.

Der vorhandene Radweg im Seitenraum wird mittels Verkehrszeichen Z600-33 gesperrt. Das Parken ist weiterhin in dem vorhandenen Parkstreifen möglich. Insgesamt bleiben ca. 24 Pkw-Stellplätze von derzeit ca. 30 Pkw-Stellplätzen erhalten.

Der Entfall von Stellplätzen ist notwendig, um den Radverkehr aus dem Seitenraum auf die Fahrbahn zu führen bzw. ausreichende Sicherheitsabstände zwischen ruhendem Verkehr und Radverkehr zu gewährleisten und zugleich erforderliche Sichtbeziehungen freizuhalten.

### **Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr**

Es sind keine nennenswerten Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs zu erwarten. Bereits unter Berücksichtigung der höheren Verkehrsmengen aus der Zählung von 2017 verfügt ein einzelner Fahrstreifen über ausreichende Kapazitäten, um den Verkehr leistungsfähig abzuwickeln. Im weiteren Verlauf der Roeckstraße besteht zudem bereits im Bestand je Fahrtrichtung lediglich ein Fahrstreifen.

Die Aufstellflächen in dem Knotenpunktbereich Heiligen-Geist-Kamp/Roeckstraße/Arnimstraße bleiben von der Maßnahme unberührt, sodass auch dort keine Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit zu erwarten sind.

### **Weitere geplante Maßnahmen in dem Streckenabschnitt**

In dem Abschnitt der Roeckstraße zwischen der Krügerstraße und dem Heiligen-Geist-Kamp ist für den Sommer 2026 eine DSK-Sanierung der Fahrbahn vorgesehen. Im Zuge dessen wird die Asphaltoberfläche der Fahrbahn instandgesetzt.

Gleichzeitig kann die neue Markierung für den Radfahrstreifen/Schutzstreifen neu mit hergestellt werden. Zum einen bringt dies Kostenvorteile mit sich, zum anderen ist dies auch aus fachlicher Sicht sinnvoll, da die Markierungen unmittelbar auf die neue Fahrbahndecke aufgebracht werden können und somit keine zusätzlichen Demarkierungsarbeiten erforderlich sind. Das Abfräsen bestehender Markierungen würde andernfalls die Qualität der Fahrbahndecke beeinträchtigen.

### **Vorteile**

- ERA-konforme, sichere Führung des Radverkehrs mit breiteren Radfahrstreifen gemäß neuem Radverkehrszielnetz
- Reduzierung Konfliktpotential zwischen zu Fußgehenden und Radfahrenden
- Durchgängige Radverkehrsführung entlang der Roeckstraße auf der Fahrbahn
- Erhalt sämtlicher Straßenbäume
- Flächenentsiegelung für das Klima, mehr Raum für die Bäume und für die Aufnahme des Regenwassers
- Lärminderung durch Abrückung des Kfz-Verkehrs in die Fahrbahnmitte.
- Die Borde müssen nicht versetzt werden, daher entstehen keine hohen Kosten.
- Die Maßnahme ist kombinierbar mit der geplanten DSK-Sanierung in der Roeck-

straße.

### **Nachteile**

- Die Pkws müssen den Radfahrstreifen zum Erreichen der Pkw-Parkplätze queren (Konflikt).

### **Bauzeit**

Die Fahrbahn in dem Abschnitt der Roeckstraße soll im Sommer 2026 mittels DSK-Verfahren saniert werden. Im Zuge dessen soll unmittelbar im Anschluss die Markierung mit hergestellt werden.

Die Herstellung der neuen Radwegrampen im Seitenraum sollen im Vorfeld bzw. im Anschluss der Fahrbahnsanierung durchgeführt werden.

### **Kosten**

Eine Deckensanierung mittels DSK-Verfahren der Roeckstraße 2026 wurde durch den Bau- und Hauptausschuss beschlossen (VO/2026/14925).

Bei einer Markierung der Radfahrstreifen im Rahmen der Deckensanierung ergeben sich große Synergieeffekte. Die Gesamtkosten für die Radverkehrsanlage betragen ca. 105.000,00 EUR (brutto).

Die Kosten für die geplante Markierung werden weitestgehend im Rahmen der Deckensanierung abgedeckt, sodass sich die zusätzlichen Kosten für die bauliche Auf- bzw. Ableitung des Radverkehrs, auf ca. 75.000,00 EUR (brutto) belaufen.

### **Weitere Varianten**

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

- Vorhandene Radwege auf ca. 250 m Länge auf eine regelkonforme Breite verbreitern
  - Es müssten voraussichtlich 6 Bäume gefällt werden.
  - Ein großer Anteil der Stellplätze würde entfallen.
  - Hohe Baukosten
- Gemeinsamer Geh- und Radweg
  - Die Verkehrsstärke des Radverkehrs in der Spitzenstunde (mehr als 250 Rad/h) lässt eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr gemäß ERA 2010 nicht zu.
- Führung im Mischverkehr
  - Gemäß ERA 2010 ist bei einer Fahrbahnbreite ab 7,50 m zu prüfen, ob Schutzstreifen angeordnet werden können. Da die vorhandene Fahrbahnbreite größer als 7,50 m ist und damit andere Führungsformen vorzugswürdig sind, wurde die Führung im Mischverkehr nicht weiterverfolgt
- Führung ausschließlich mittels Schutzstreifen
  - Gemäß ERA 2010 ist diese Führungsform grundsätzlich zulässig.

- Da abschnittsweise auch Radfahrstreifen möglich sind, die eine höherwertige Führungsform darstellen und dem Radverkehr ein höheres subjektives Sicherheitsgefühl vermitteln, wurde die Variante einer ausschließlichen Führung mit Schutzstreifen aufgrund des geringen Kostenunterschieds nicht weiterverfolgt.
- Führung ausschließlich mittel Radfahrstreifen
  - Für die Herstellung beidseitiger Radfahrstreifen ist eine durchgehende Fahrbahnbreite von mindestens 10,00 m (ohne Parken) erforderlich. Diese Breite steht nicht durchgehend zur Verfügung, sodass die Variante nicht weiterverfolgt wurde

### **Fazit**

Da die Fahrbahnbreite innerhalb des betrachteten Streckenabschnitts unterschiedliche Querschnittsbreiten aufweist, wurde eine abschnittsweise differenzierte Führung des Radverkehrs gewählt.

In den Bereichen, in denen die vorhandene Fahrbahnbreite ausreichend ist, soll die höherwertige Radverkehrsführung mittels Radfahrstreifen markiert werden. In den Abschnitten mit geringeren Fahrbahnbreiten erfolgt die Führung des Radverkehrs mittels Schutzstreifen. Mit dieser Lösung kann unter Berücksichtigung der örtlichen Randbedingungen eine durchgängige und regelkonforme Radverkehrsführung geschaffen werden.

### **Bisherige Abstimmungen**

Die Planung hat das nach § 45 Abs.1 StVO und Ziffer I. der Verwaltungsvorschriften zu § 45 StVO gesetzlich vorgeschriebene Anhörungsverfahren durchlaufen. Die Planung wurde in der 69. Sitzung des Runden Tisches Radverkehr am 02.06.2026 vorgestellt.

### **Begründung Dringlichkeit**

Es wird um Behandlung des Berichtes auf dem Wege der Dringlichkeit gebeten, um die Maßnahme im Sommer 2026 im Zusammenhang mit der DSK-Maßnahme umzusetzen. Dies brächte eine Kostenersparnis von ca. 30.000,00 EUR mit sich.

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

- 1 - Anlage 1 Roeckstraße\_Lageplan (öffentlich)

Senatorin Joanna Hagen

