Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2021/10054
öffentlich

Lübeck, 04.05.2021

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Christian Stolte (E-Mail: christian.stolte@luebeck.de Telefon: 122-6112)

Machbarkeitsstudie Radschnellweg

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
10.05.2021	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
07.06.2021	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
08.06.2021	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
15.06.2021	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
17.06.2021	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Im Rahmen des Leitprojekts „Machbarkeitsstudien für Radschnellwege der Metropolregion Hamburg“ (MRH) wurde die Machbarkeit eines Radschnellweges (RSW) für Lübeck untersucht. Die untersuchte Trasse verläuft von Bad Schwartau über das Lübecker Stadtgebiet bis nach Groß Grönau.

Die vorliegende Machbarkeitsstudie von der PGV Dargel Hildebrandt GbR – in Zusammenarbeit mit Urbanus GbR – skizziert den Prozess der groben und detaillierten Trassenfindung sowie der Beteiligungsformate. Des Weiteren enthält sie Aussagen zu Qualitätsstandards und Musterlösungen. Für die gewählte(n) Vorzugstrasse(n) wird die Umsetzbarkeit anhand von Führungsformen, Querschnitten, Konflikten und einer groben Kostenschätzung geprüft.

Nach Untersuchung des Radverkehrsaufkommens sowie dessen Prognose wird die Ratzeburger Allee seitens der Gutachter:innen sowie seitens der Verwaltung als prioritär herzustellender erster Abschnitt betrachtet. Hier besteht bereits heute ein sehr hohes Radverkehrsaufkommen. Die Radverkehrsanlagen sind zudem in einem schlechten baulichen Zustand und entsprechen nicht den Maßen gemäß Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010).

Bericht:

Ziel der Machbarkeitsstudie

Die Machbarkeitsstudie verfolgt durchgehend das Ziel, den hohen Radschnellweg-Standard (RSW-Standard) nach Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) auf dem untersuchten Korridor zu Grunde zu legen. Das von der FGSV entwickelte

Arbeitspapier[1] fordert eine höhere Qualität als im ERA[2]-Standard vorgesehen, um den zukünftigen Anforderungen an Hauptrouten für den Radverkehr besser Rechnung tragen zu können. Die RSW-Standards erfüllen in stärkerem Maße die Anforderungen an hohe Geschwindigkeiten, störungsarme Führungen und die Bewältigung starker Radverkehrsströme. RSW sollen als wichtige Hauptrouten den Radverkehr beschleunigen und Reisezeitgewinne gegenüber dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) ermöglichen. Auch für den (über-)kommunalen Pendelverkehr sollen sie eine umweltfreundliche Alternative bieten.

Einer Verwirklichung des RSW-Standards werden in der vorliegenden Machbarkeitsstudie andere Belange untergeordnet. Das erfordert in einigen Bereichen z.B. Eingriffe in Grünflächen sowie die Umwidmung von Straßenraum zu Lasten des ruhenden und fließenden Kfz-Verkehrs, aber auch zu Lasten des Fußverkehrs. Gleichzeitig verursachen einige Streckenabschnitte dadurch einen erhöhten Kostenaufwand.

Als Rückfallebene für Orte, an denen der RSW-Standard nur unter unverhältnismäßig großem Aufwand herstellbar ist, kann ausnahmsweise auf einen „reduzierten Standard“ zurückgegriffen werden. Dieser liegt oberhalb der Anforderungen an Radverkehrsanlagen aus der ERA und geringfügig unter den Anforderungen des RSW-Standards (s. Tabelle 1).

Tabelle 1: Beispiele für Breitenvorgaben verschiedener Führungsformen (nicht abschließend)

Führungsformen	*ERA-Standard*	*Reduzierter RSW-Standard*	*RSW-Standard*
Einrichtungsradweg (straßenbegleitend, innerorts)	≥ 2,00 m	≥ 2,50 m	≥ 3,00 m
Fahrradstraße		≥ 3,50 m	≥ 4,00 m
Radfahrstreifen	≥ 1,85 m	≥ 2,50 m	≥ 3,00 m
Zzgl. Entsprechender Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn/zum Parken gemäß ERA			

Des Weiteren verlangt der RSW-Standard eine strikte Trennung von Fuß- und Radverkehrsflächen, eine mögliche durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 20 km/h, sowie weniger als 30 Sek/km Reisezeitverlust durch Knotenpunkte (Lichtsignalanlagen (LSA) o.ä.).

Insgesamt befürwortet die Verwaltung die Ergebnisse der Studie. Mit der Umsetzung des Radschnellwegs (RSW) wird ein wesentlicher Beitrag zur Verkehrswende und eine Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur geschaffen. Das Potential und die Bedeutung der gewählten Vorzugstrassen für den Radverkehr werden ebenfalls erkannt. Die Umverteilung des Straßenraums hin zu einer gerechteren Flächenverteilung für alle Verkehrsteilnehmer:innen wird befürwortet.

Eine Empfehlung für die Umsetzung aller in der Machbarkeitsstudie aufgeführten Maßnahmen kann allerdings nicht ausgesprochen werden. Da die Machbarkeitsstudie das Ziel verfolgt, den RSW-Standard anderen Belangen überzuordnen, entstehen für einige Teilabschnitte Situationen, die seitens der Verwaltung kritisch bewertet werden.

Das gilt insbesondere für die Teilbereiche, die aufgrund hoher Flächenkonkurrenz, oder natur- und denkmalschutzrechtlicher Restriktionen keine Möglichkeit bieten, einen RSW-Standard mit vertretbarem Aufwand herzustellen. Insbesondere im Umfeld der Altstadt unterliegen die Straßenräume einer Vielzahl anderer Anforderungen, die das Nutzen-Kosten-Verhältnis in Frage stellen können. Hier müssen in der weiteren Planung vertretbare Lösungen gefunden werden, bspw. der Einsatz des reduzierten oder des ERA-Standards. Die Mach-

[1] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen [FGSV] 2014: Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen. Arbeitspapier.
[2] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen [FGSV] 2010: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. Arbeitspapier.

barkeitsstudie bildet hier die Grundlage für weitere Untersuchungen, z. B. im Rahmen der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) sowie des Radverkehrskonzeptes. Des Weiteren plädiert die Verwaltung dafür, Fußverkehrs- oder Grünflächen möglichst nicht zu Gunsten eines RSW zu reduzieren. Die Herstellung einer sicheren und attraktiven Radverkehrsinfrastruktur darf nicht zu Lasten schwächerer Verkehrsteilnehmer:innen oder der Grünflächen geschehen.

Positiv werden die Musterlösungen für die RSW-Führung an Bushaltestellen gesehen. Die Verkehrsmittel Rad und Bus sollen sich gegenseitig nicht beeinträchtigen, sondern beide als Bestandteile des Umweltverbunds gefördert werden. Durch den Eingriff in den Straßenraum soll deshalb gleichzeitig auch eine Förderung des ÖPNV vollzogen werden, indem die jetzigen Haltestellenbuchten zu Haltestellenkaps (oder, wo räumlich anders nicht möglich: Fahrbahnrandhaltestellen) ausgebildet werden. Dieses Vorgehen entspricht der in der Machbarkeitsstudie vorgestellten Musterlösungen (Musterlösung 1, Musterlösung 2). Dadurch wird zum einen mehr Fläche zwischen Gehweg und Bushaltestelle freigelegt, welche vom RSW genutzt werden kann, zum anderen können die vorhandenen Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut werden. Darüber hinaus muss der Bus beim An- und Abfahren einer Haltestelle nicht mehr seine Ideallinie oder die Fahrspuren verlassen bzw. sich nach Abfahrt wieder in den fließenden Verkehr einordnen. Somit kommt dem ÖPNV eine stärkere und sichtbare Stellung im Verkehrsaufkommen zu. Somit wird auch den „Anforderungen an die Haltestelleninfrastruktur“ aus dem 4. RNVP der Hansestadt Lübeck (vgl. S. 151 f.) entsprochen. Der 4. RNVP sieht vor, dass Haltestellen künftig bevorzugt als Kaphaltestellen oder Fahrbahnrandhaltestellen angelegt werden sollen.

Aufbauend auf den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie wurden Anforderungen formuliert, die sich an den Ergebnissen orientieren, aber auch deutlich die genannten Kritikpunkte aufzeigen. Zu diesem Zeitpunkt werden folgende Grundsätze für die Vorplanung und weitere Detailplanung gesetzt:

- Bei Bedarf werden zuerst bzw. ausschließlich Flächen des Kfz-Verkehrs reduziert

  Die Umsetzung eines RSW soll nach Möglichkeit nicht zu Lasten anderer Verkehrsmittel des Umweltverbunds gehen. Insbesondere die Flächen für den Fußverkehr sollen möglichst nicht reduziert werden. Grünflächen und Bäume sollen erhalten bleiben. Wenn möglich, soll der bestehende Radweg entsiegelt werden, um den Bäumen mehr Raum zur Verfügung zu stellen.

- Busbuchten werden zu Haltestellenkaps (oder Fahrbahnrandhaltestellen) ausgebaut

  Die Verkehrsmittel des Umweltverbunds sollen nicht gegeneinander ausgespielt werden. Die Umsetzung des RSW führt zu einer Umgestaltung des Straßenraums, welche die Anpassung der jetzigen Bushaltestellensituation ermöglicht. So können die Bushaltestellen nicht nur als Kap ausgebildet, sondern auch barrierefrei hergestellt werden. Durch die Verlegung der Haltestellen an den Fahrbahnrand müssen Busse den fließenden Verkehr nicht mehr verlassen oder sich beim Abfahren wieder einordnen. Des Weiteren ist die Führung des RSW hinter den Bushaltestellen attraktiver für Radfahrende, als die Führung auf einer gemeinsamen Spur mit dem ÖPNV oder das Ausweichen auf die Fahrbahn des fließenden Kfz-Verkehrs.

- Der RSW soll als eigenständige Infrastruktur geführt werden; die Einrichtung von Radfahrstreifen o.ä. soll nach Möglichkeit vermieden werden

  Ein RSW stellt eine wesentliche Hauptroute für den Alltagsradverkehr dar. Er soll Radfahrende schnell, sicher und komfortabel an ihr Ziel bringen. Die gewählten Vorzugstrassen sind darüber hinaus wichtige Verkehrsachsen mit hoher Verkehrsbelastung durch Kfz. Die Markierung von Radfahrstreifen auf der Fahrbahn ist nicht erste Wahl, wenn eine sichere Infrastruktur errichten werden soll, die noch nicht ausgeschöpfte Potentiale von Radfahrenden akquirieren soll. Es bedarf einer

baulich getrennten Führung, welche sowohl objektiven, als auch subjektiven Sicherheitsstandards entspricht, um insbesondere sicherheitsbedürftige Nutzer:innengruppen anzusprechen. Ein Befahren, Überfahren, Halten oder Parken von Kfz auf dem RSW darf nicht ermöglicht werden.

Diese Grundsätze für die weiteren Detailplanungen wurden am 30.03.2021 im Rahmen der 47. Sitzung des Runden Tisch Radverkehr den Teilnehmer:innen vorgestellt und mit großer Mehrheit befürwortet.

Weiteres Vorgehen: Planung des ersten RSW-Abschnitts

Die Machbarkeitsstudie benennt den südlichen Abschnitt (Ratzeburger Allee und Ratzeburger Landstraße) als prioritär herzustellenden Abschnitt für einen RSW. Die Verwaltung teilt diese Einschätzung. Auf den genannten Strecken sind bereits heute teilweise über 5.000 Radfahrende am Tag unterwegs. Des Weiteren bilden die Ratzeburger Landstraße und Allee eine wichtige Route für den Pendler:innen- und Schüler:innenverkehr. Die Prognosen der Machbarkeitsstudie lassen für die Zukunft einen starken Zuwachs an Radfahrenden vermuten. Die Radverkehrsinfrastruktur befindet sich allerdings in einem schlechten Zustand und entspricht nicht den Anforderungen gängiger Regelwerke.

Der Abschnitt von Wallbrechtstraße bis Stadtweide/Osterweide (s. Abbildung 1) wird als geeignet betrachtet, um dort den ersten Teil des Radschnellwegs umzusetzen. Dieser Teilbereich wurde auch am 28.08.2020 von der „Initiative Spurwechsel“ zur Erprobung einer Pop-Up Bike-Lane (Abschnitt: Amselweg bis Nachtigallensteg) genutzt. Aufgrund der noch andauernden Bauarbeiten in den nördlichen Abschnitten der Ratzeburger Allee (Mühlentorkreisel bis Wallbrechtstraße) sowie der in Planung befindlichen Umgestaltungen der Mühlentorbrücke und des Mühlentorkreisels wird dieser Abschnitt für eine zweite Umsetzungsphase vorgeschlagen.

Die konzeptionelle Verkehrsplanung des Bereichs Stadtplanung und Bauordnung hat auf Grundlage der Ergebnisse aus der Machbarkeitsstudie sowie der festgelegten Grundsätze eine erste Entwurfsskizze erarbeitet, welche als Ansatz für die Detailplanung dienen soll. Dafür werden zum einen Festlegungen für die Streckenabschnitte, für Knotenpunkte, sowie für die Führung an Haltestellen des ÖPNV getroffen. Es handelt sich um schematische Vorgaben, welche durch die Detailplanung angepasst werden. Insbesondere die Breitenangaben sind keine starren Festsetzungen.
Dabei orientiert sich das Konzept des Bereichs Stadtplanung und Bauordnung an weiteren Vorgaben und Regelwerken. Fußverkehrsflächen sollen, wie erwähnt, möglichst nicht für einen Radschnellweg verringert werden. Sie sollen, sofern dies nicht bereits der Fall ist, den Anforderungen an gängige Regelwerke entsprechend hergestellt werden (i.d.R. mindestens 2,50 Meter Fußwegbreite). Empfehlungen des kürzlich veröffentlichten 3. Nationalen Radverkehrsplan zur Radverkehrsinfrastruktur werden ebenfalls berücksichtigt. Hier werden u.a. geschützte Radfahrstreifen („Protected Bike Lanes“) explizit als einzusetzendes Gestaltungselement gefordert[3].

Des Weiteren versucht der Vorschlag des Bereichs Stadtplanung, eine schnelle und ggf. kostengünstigere Umsetzung zu ermöglichen, damit zeitnah erste Erfolge verzeichnet werden können. Insbesondere die Errichtung geschützter Radfahrstreifen ist im Vergleich zu baulich angelegten Radwegen (Hochbord) kostengünstiger und kurzfristiger umsetzbar, da i.d.R. lediglich Ummarkierungen stattfinden müssen.

Da die Rahmenbedingungen auf den 1,5 Kilometern zwischen Wallbrechtstraße und Stadtweide/Osterweide sehr heterogen sind, sind verschiedene Straßenraumaufteilungen nötig. Insgesamt werden daher vier charakteristische Teilstücke und ihre Eigenschaften betrachtet (vgl. Abbildung 1). Die einzelnen Teilstücke stellen keine Priorisierung bei Planung und Umsetzung dar.

[3] BMVI 2021: 3. Nationaler Radverkehrsplan: Seite 36f.

Abbildung 1: Übersicht der Strecke für die erste Umsetzung eines RSW

1. Konzept für Streckenabschnitte: Teilstück a

Das Teilstück a verläuft südlich der Wallbrechtstraße bis zur Kahlhorststraße über rund 150 Meter. Die Machbarkeitsstudie sieht vor, Flächen des Fußverkehrs für den Radschnellweg umzuwidmen, da die Fläche des Kfz-Verkehrs wegen der besonderen Bedeutung des Knotenpunkts kaum reduziert werden könne (vgl. Abbildung 2). Die Gehwege sollen jeweils 0,5 Meter schmaler werden, um den reduzierten RSW-Standard einhalten zu können.

In diesem Abschnitt muss darauf hingewiesen werden, dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis schlechter ausfällt als in den anderen Teilstücken. Am Ende steht ein Zugewinn der Radwege von 30 cm bzw. von 50 cm einem Verlust an Gehwegbreite von 50 cm bzw. 75 cm gegenüber. Zudem müsste die Fahrbahn um 1,0 Meter reduziert werden. Der Bereich Stadtplanung und Bauordnung sieht die Reduzierung der Fußverkehrsflächen nicht als geeignete und sinnvolle Maßnahme an. Um allen Verkehrsteilnehmer:innen gerecht zu werden, wird daher vorgeschlagen, Abstriche vom RSW-Standard zu machen. Die vorhandenen Radwege sollen mindestens ERA-konform, nach Möglichkeit nach dem reduzierten RSW-Standard, hergestellt werden. Dafür sind eine Deckensanierung sowie das Herstellen von Sicherheitstrennstreifen nötig. Des Weiteren sollen die Gehwegdecken bei Bedarf ebenfalls saniert werden.

Wallbrechtstraße bis Kahlhorststraße	
Länge	Ca. 150 m
Führungsform Radverkehr	Einrichtungsradwege
Baulicher Standard	ERA bis Reduzierter RSW-Standard
Wegfall Kfz-Fahrstreifen	Nein
Wegfall Kfz-Stellplätze	Nein
Geschätzte Baukosten	220.000 €

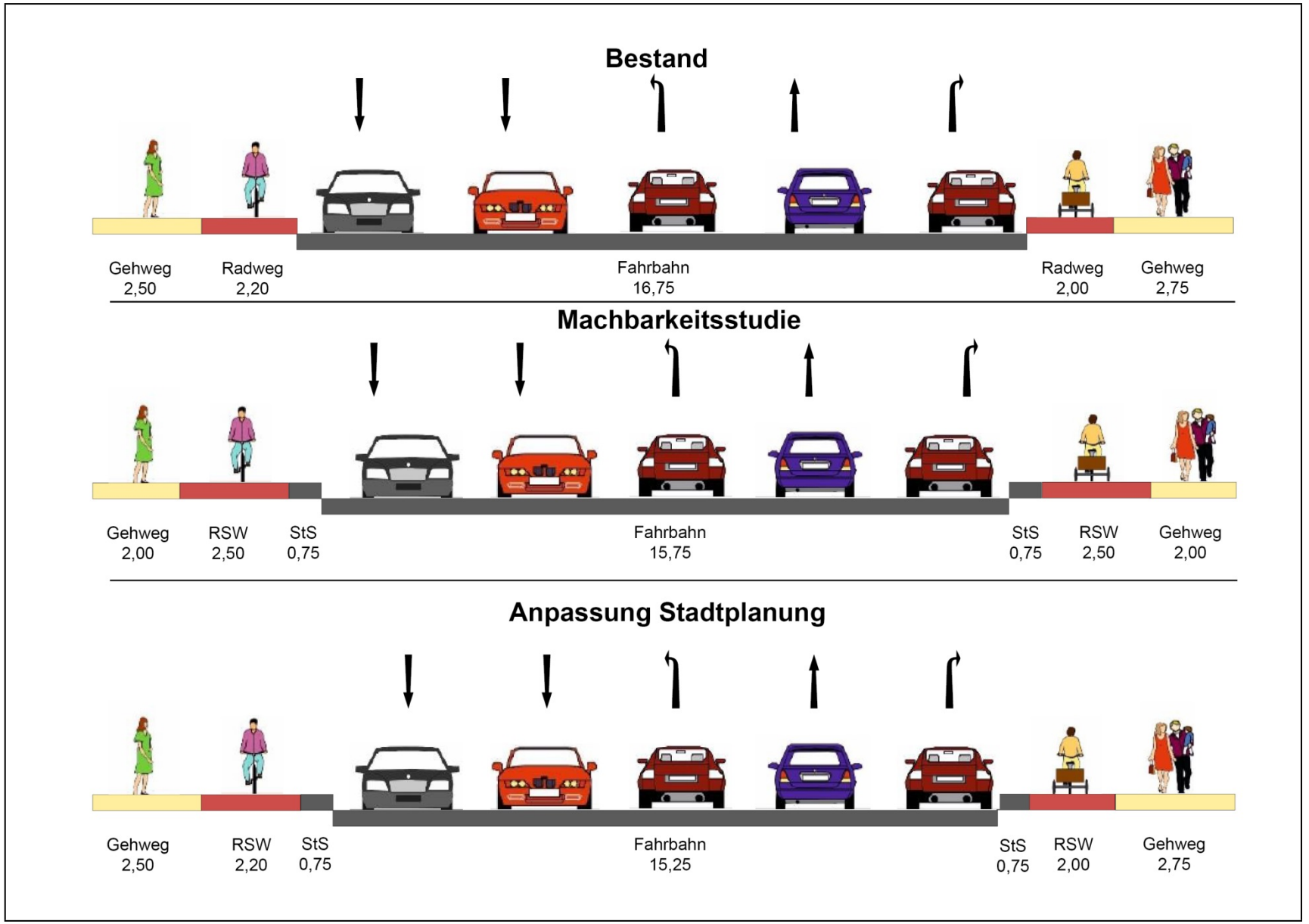


Abbildung 2: Querschnitt Teilstück a

1. Konzept für Streckenabschnitte: Teilstück b

Die Machbarkeitsstudie sieht vor, die Parkstreifen für den RSW zu nutzen. Hier sollen 3,00 Meter breite Radwege entstehen, die mit 0,75 Meter breiten Sicherheitstrennstreifen von der Fahrbahn und dem neu angelegten Parkstreifen getrennt sind (vgl. Abbildung 3). Die Fahrbahn verengt sich auf jeweils eine Spur pro Richtung, sowie einen Mittelstreifen, der an Knotenpunkten als Abbiegespur ausgeweitet werden kann.

Dieser Vorschlag ist regelkonform, sollte jedoch einigen Anpassungen unterzogen werden:
Eine geeignete Alternative besteht in der Herstellung des RSW zu einem sogenannten geschützten Radfahrstreifen („Protected Bike Lane“). Hier wird der Sicherheitstrennstreifen genutzt, um eine bauliche Trennung zu erreichen – in welcher Form (Pfosten, Blumenkübel, etc.) ist zu klären. Ein Vorteil ist, dass der RSW nicht als baulicher Radweg angelegt werden muss, sondern höhengleich auf dem bestehenden Parkstreifen realisiert werden kann. Dieses Vorgehen hat unter anderem auch finanzielle und zeitliche Vorteile. Der momentan bestehende Parkstreifen müsste lediglich entsprechend markiert werden, anstatt einen baulichen Radweg (Hochbord) herzustellen.

Durch die bauliche Trennung ist sowohl Halten, Parken als auch Überfahren von Kfz ausgeschlossen. Geschützte Radfahrstreifen führen zu einem maximalen subjektiven Sicherheitsgefühl, insbesondere bei unsicheren Radfahrenden. Gleichzeitig verbessern sie die Sichtbarkeit der Radfahrenden für Kfz-Nutzer:innen und tragen somit zu einer verbesserten Verkehrssicherheit bei. In ausreichender Distanz zu Knoten/Einmündungen entfällt die bauliche Trennung. In Absprache mit der Feuerwehr ist zu erörtern, welche Art baulicher Trennung vereinbar ist: fest, herausnehmbar oder flexibel („Leitboys“).

Der Gehweg auf der westlichen Seite wird mindestens regelkonform (2,50 Meter). Auf der östlichen Seite sind bereits 2,60 Meter vorhanden. Die Gehwegdecken werden, wenn nötig, saniert.

Anhand dieser Planung verbleibt noch ausreichend Fläche, um sowohl einen Parkstreifen als auch zwei Fahrspuren und einen Mittelstreifen vorzuhalten. Die Ratzeburger Allee wird nicht nur durch Busse oder Schwerlastverkehr genutzt, sondern durch die räumliche Nähe zum Universitätsklinikum auch von Rettungswagen. Diese sollen im Notfall ungestört passieren können. Durch die ausreichende Breite der Fahrbahnen und des Mittelstreifens steht einem Rettungswagen ausreichend Platz zur Verfügung.

Kahlhorststraße bis Kastanienallee	
Länge	Ca. 700 m
Führungsform Radverkehr	Einrichtungsradwege
Baulicher Standard	RSW-Standard
Wegfall Kfz-Fahrstreifen	Ja
Wegfall Kfz-Stellplätze	Ja
Geschätzte Baukosten	850.000 €

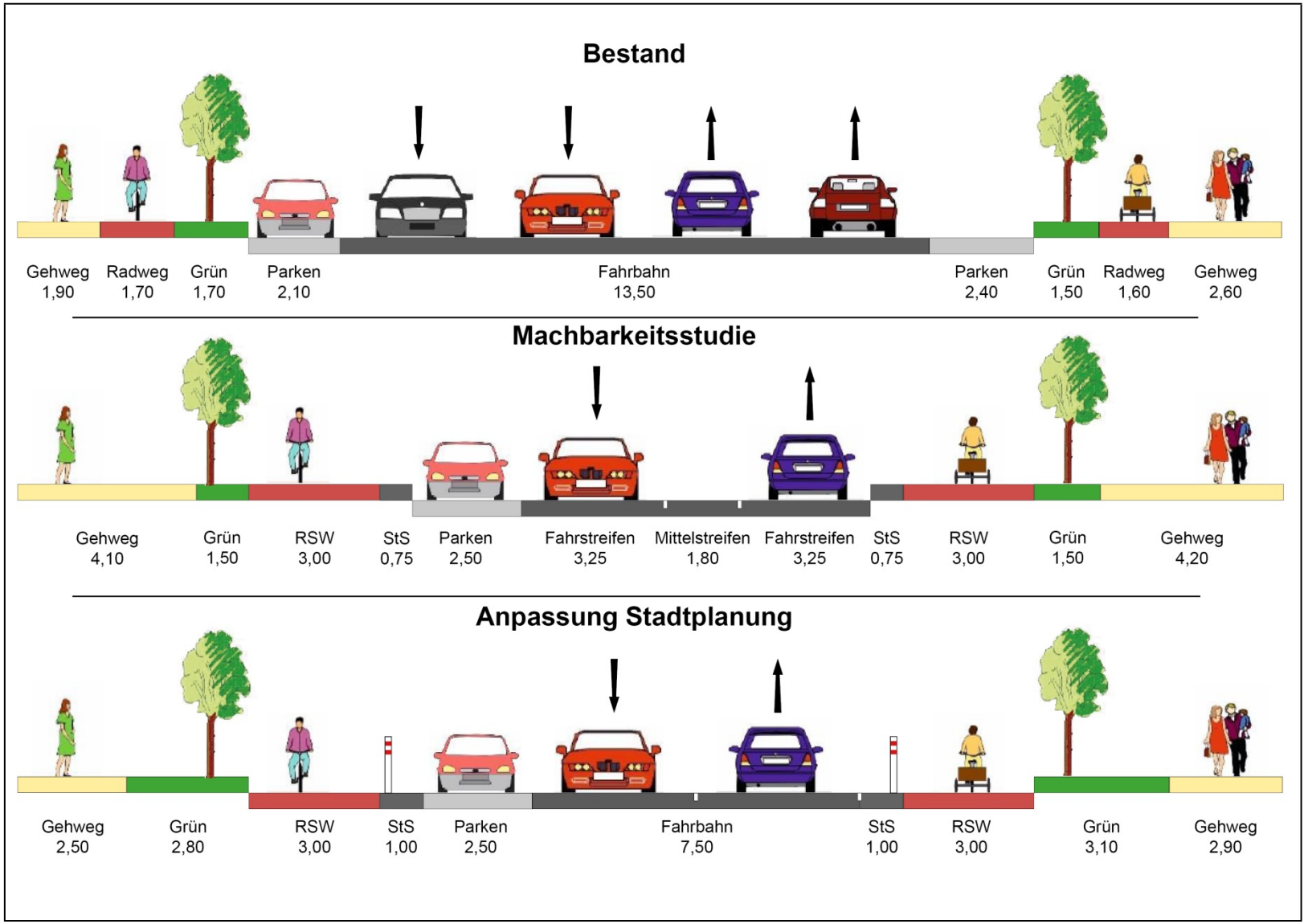


Abbildung 3: Querschnitt Teilstück b

1. Konzept für Streckenabschnitte: Teilstück c

Die Machbarkeitsstudie veranschlagt, eine Fahrspur zu entfernen (vgl. Abbildung 4). Dadurch verblieben zwei Parkstreifen und eine Spur je Richtung plus Abbiegespur für den Kfz-Verkehr. Der RSW-Standard könnte dann umgesetzt werden, allerdings müssten dafür auf östlicher Seite sowohl Grünfläche als auch 20 cm Fußverkehrsfläche weichen.

Die Planungen auf der westlichen Seite werden von der Verwaltung befürwortet. Den Eingriff in Fußverkehrs- und Grünfläche auf der östlichen Seite sieht die Verwaltung als nicht verhältnismäßig an. Durch Reduzierung eines Parkstreifens ließe sich eine RSW-konforme Lösung für die Ostseite finden. Darüber hinaus könnte den Bäumen – wie im Teilstück b – mehr Platz gegeben werden, indem der ehemalige Radweg entsiegelt würde.

Kastanienallee bis Weberkoppel	
Länge	Ca. 300 m
Führungsform Radverkehr	Einrichtungsradwege
Baulicher Standard	RSW-Standard
Wegfall Kfz-Fahrstreifen	Ja
Wegfall Kfz-Stellplätze	Ja
Geschätzte Baukosten	400.000 €

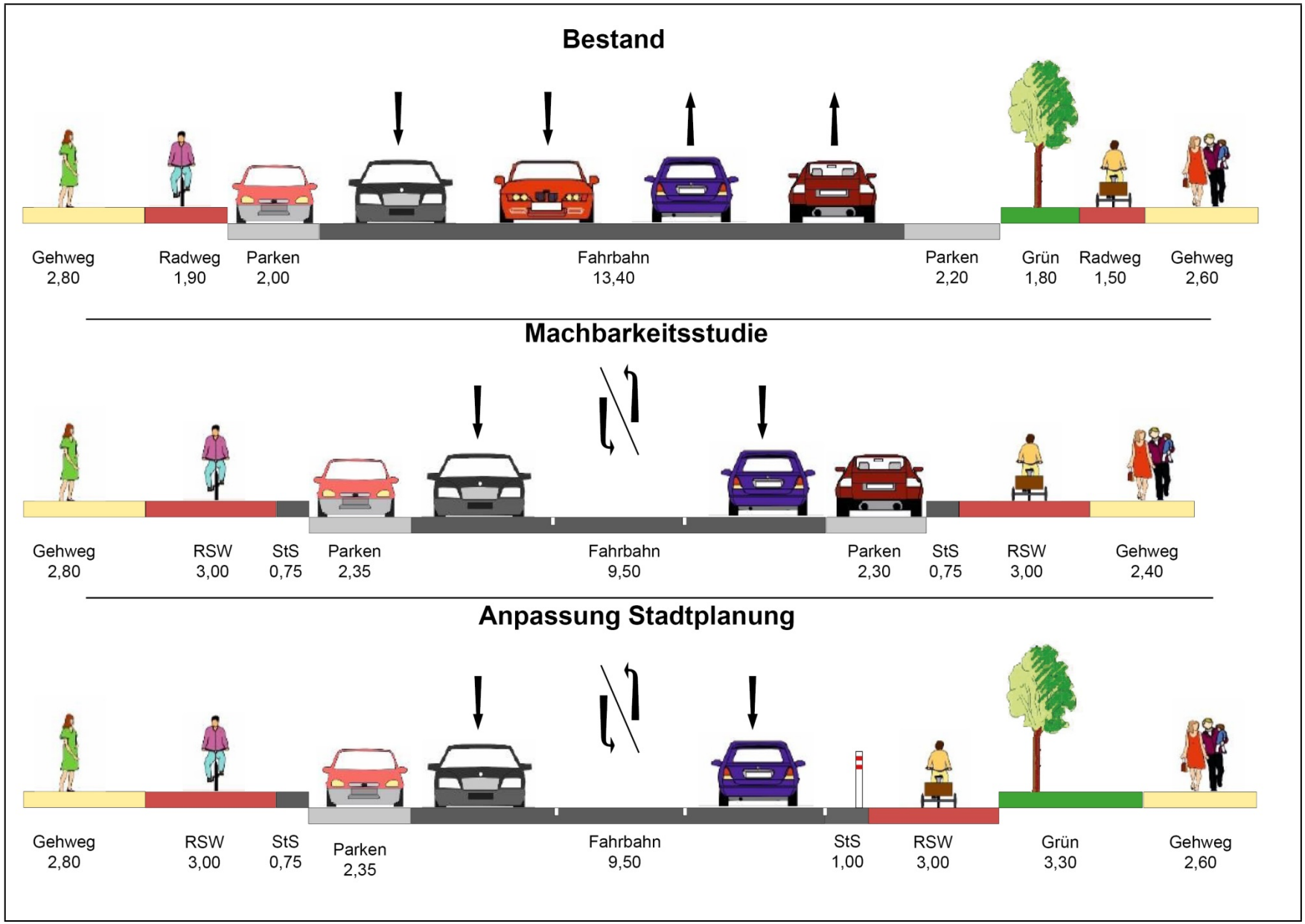


Abbildung 4: Querschnitt Teilstück c

1. Konzept für Streckenabschnitte: Teilstück d

Der RSW-Standard kann laut Machbarkeitsstudie nur eingehalten werden, wenn dafür Grün- und Fußverkehrsfläche umgewidmet würden. Die Fahrbahn würde außerdem um eine Kfz-Spur reduziert (vgl. Abbildung 5).
Die Verwaltung sieht auch hier die Reduzierung von Fußverkehrs- und Grünflächen als nicht verhältnismäßig an. Die Grünflächen liegen teilweise nicht im Eigentum der Hansestadt. Möglicher Grunderwerb steht im Konflikt zum Nutzen-Kosten-Verhältnis.

Die Grünflächen auf der westlichen Seite sind breiter als im Querschnitt angegeben, allerdings befinden sich diese nicht im Eigentum der Hansestadt. Auf Höhe des Aldi-Markts sind es circa 1,70 Meter Grünstreifen im Eigentum der Hansestadt Lübeck, allerdings befinden sich in Teilen des Korridors auch Stützmauern oder Bäume. Ziel sollte sein, den westlichen Grünstreifen zu erhalten und auf den Ankauf von Flächen zu verzichten, um einem geeigneten Nutzen-Kosten-Verhältnis zu entsprechen.

Auf der östlichen Seite müsste vom Bahnübergang aus, bis zur Höhe des Aldi-Markts, Fläche angekauft werden. Von Höhe Aldi-Markt bis zur Kreuzung Stadtweide/Osterweide befinden sich unterschiedlich große Anteile der Grünflächen im Eigentum der Hansestadt. Hier wird im Rahmen der Detailplanung eine Prüfung notwendig, ob und inwiefern bestimmte Bereiche genutzt werden können.

Gegebenenfalls muss auf den reduzierten RSW-Standard zurückgegriffen werden. Die Detailplanung muss hier eine geeignetere Lösung finden, indem die Breiten der Fahrspuren minimal gehalten werden.

Weberkoppel bis Stadtweide / Osterweide	
Länge	Ca. 300 m
Führungsform Radverkehr	Einrichtungsradwege
Baulicher Standard	ERA-Standard bis Reduzierter RSW-Standard
Wegfall Kfz-Fahrstreifen	Ja
Wegfall Kfz-Stellplätze	Nein
Geschätzte Baukosten	420.000 €

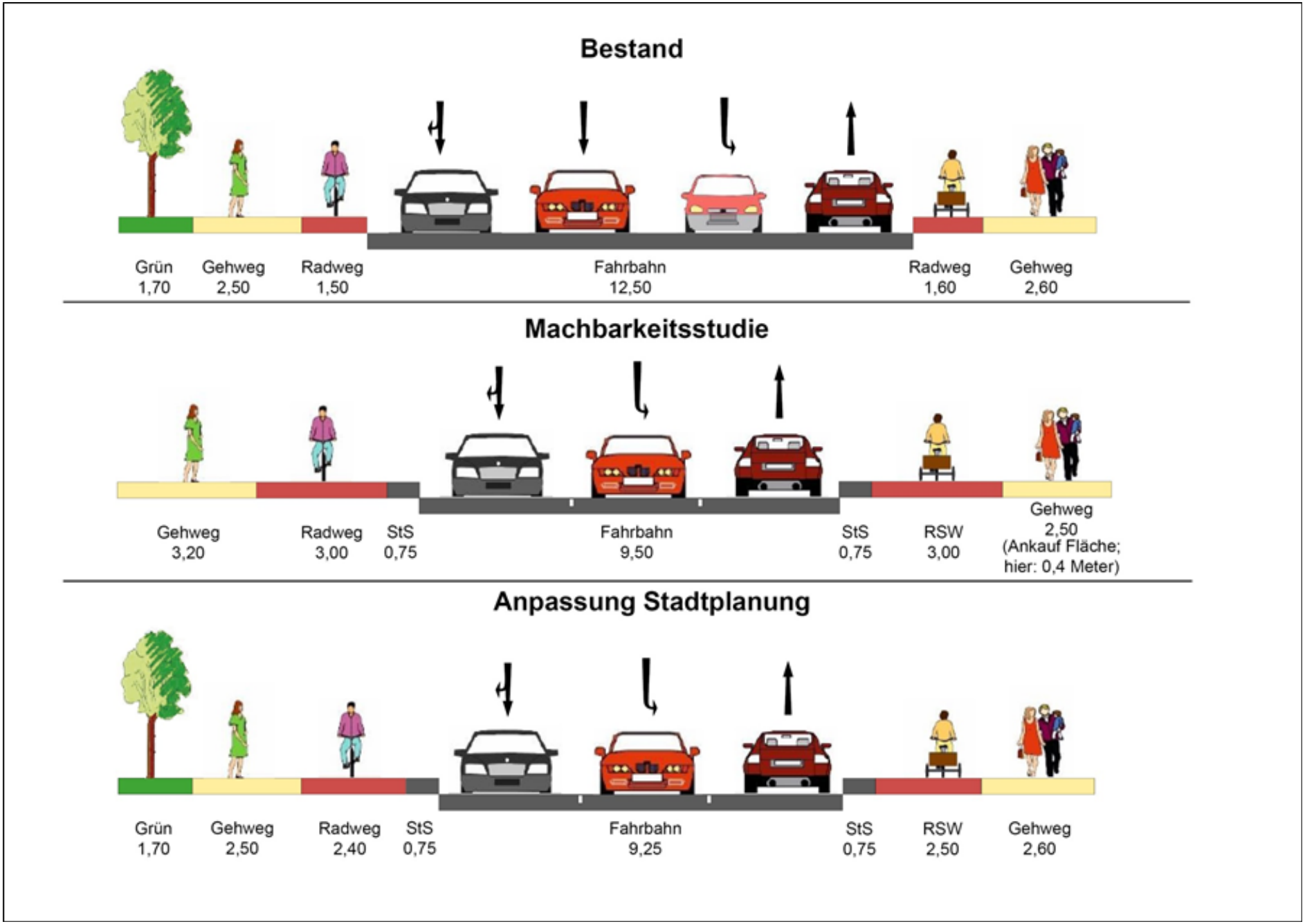


Abbildung 5: Querschnitt Teilstück d

1. Konzept für Knotenpunkte

Auf der Strecke von Wallbrechtstraße bis zur Stadtweide/Ostweide gibt es zahlreiche Knotenpunkte. Diese müssen so gestaltet sein, dass sich Radfahrende und Fußgänger:innen sicher bewegen und gleichzeitig der ÖPNV sowie der Kfz-Verkehr geordnet fließen können. Prinzipiell befürwortet die Verwaltung die Planung der Machbarkeitsstudie, welche vorsieht, bei Knotenpunkten Abbiegespuren einzurichten.

Die für die Strecke vorgestellten Konzepte und Modellquerschnitte gelten auch für die Situationen an Knotenpunkten. Allerdings entfallen in einer ausreichenden Entfernung vor und nach einem Knotenpunkt die Parkstreifen. Dadurch wird eine ausreichende Sichtbeziehung zwischen abbiegenden Kfz und Radfahrenden ermöglicht, da diese dann auf nebeneinanderliegenden Spuren fahren. Des Weiteren entstehen durch Wegfall der Parkstreifen freie Flächen auf der Fahrbahn, welche als Abbiegespur genutzt werden können. Die festen Einbauten zur baulichen Abgrenzung zwischen RSW und Fahrbahn entfallen, um Abbiegevorgänge zu ermöglichen. Um den Radfahrenden ein sicheres Gefühl zu geben, sollte bei Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen die Haltelinie für Radfahrende vor die Haltelinie für Kfz gelegt werden, damit sie deutlich im Sichtfeld der Kfz-Fahrer:innen sind.

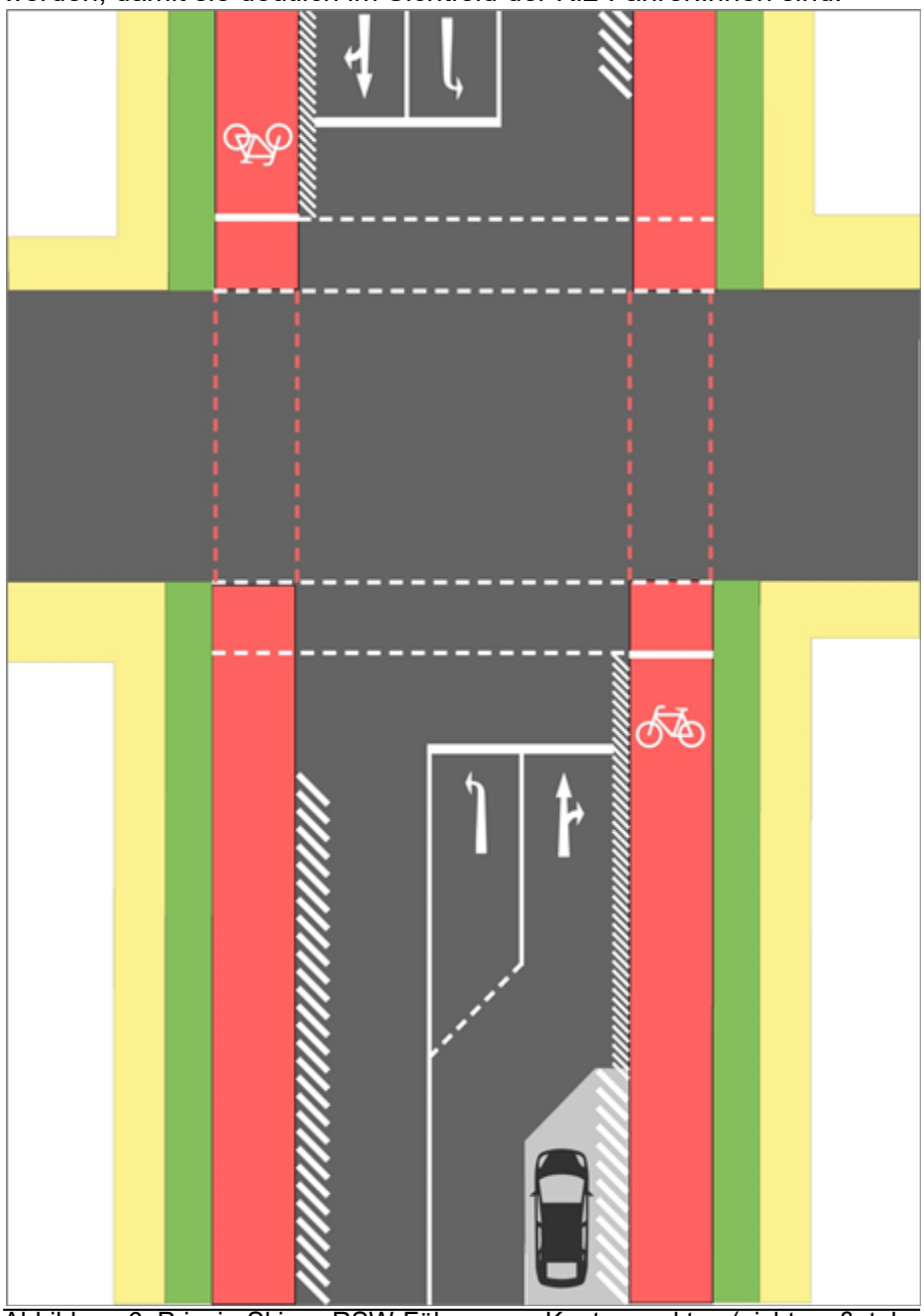


Abbildung 6: Prinzip-Skizze RSW-Führung an Knotenpunkten (nicht maßstabsgetreu)

2. Konzept für Bushaltestellen

Der betrachtete Streckenabschnitt verfügt über eine Vielzahl an Bushaltestellen. Dafür benennt die Machbarkeitsstudie Modelllösungen, die jedoch immer im spezifischen Fall geprüft werden müssen. Prinzipiell sollen die Haltebuchten zu Haltestellenkaps (oder, wenn es nicht anders möglich ist: Fahrbahnrandhaltestellen) ausgebildet werden. Dadurch müssen die Busse nicht mehr zum An- und Abfahren die Fahrbahn verlassen bzw. sich wieder in den Kfz-Verkehr einordnen. Durch das Vorziehen der Haltestellen an den Fahrbahnrand wird mehr Fläche für die Wartebereiche frei sowie mehr Fläch für den RSW, welcher dann, wie in der Machbarkeitsstudie veranschlagt, dahinter geführt wird. Andernfalls müsste der Bus den Radschnellweg beim Halten queren, was zu gefährlichen Situationen führen kann. Im Zuge der Neugestaltung werden die Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut.

Die Ausgestaltung des RSW hinter der Bushaltestelle wird in der weiteren Planung detailliert geprüft. Mögliche Konflikte zwischen Fahrgästen und Radfahrer:innen sollen vermieden werden. Bauliche oder gestalterische Mittel sind zu prüfen. Als konzeptionelles Vorbild werden die in der Machbarkeitsstudie vermerkten Musterlösungen herangezogen (s. Abbildung 7).

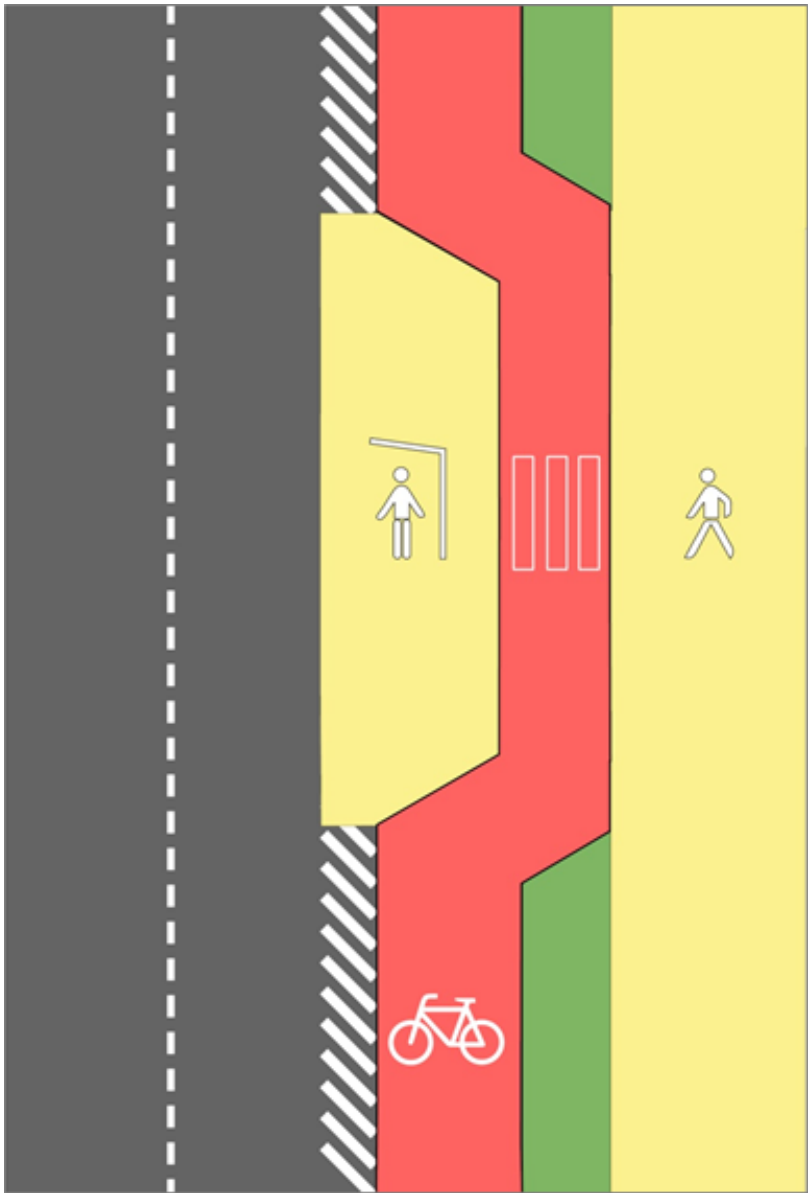


Abbildung 7: Musterlösung RSW-Führung an Bushaltestellen (nicht maßstabsgetreu)

Weiteres Vorgehen

Der Bereich Stadtgrün und Verkehr wird noch im Jahr 2021 in die Detailplanung einsteigen. Dafür werden entsprechende Lösungen für die vorgestellten Teilstücke erarbeitet und visualisiert. Die in der Machbarkeitsstudie vorgestellten und im Bericht zusammengefassten baulichen Rahmenbedingungen (Einrichtungsradwege, Haltestellenkaps, Umverteilung zu Lasten der Kfz) und Lösungsansätze dienen der Orientierung und müssen im Rahmen der weiteren Schritte überprüft werden. Ziel ist es, aus der vorliegenden Vorplanung einen konkreten Entwurfsplan der Verkehrsanlagen anzufertigen. Darüber hinaus muss die bauliche Umsetzung geplant, sowie die anfallenden Kosten und ggf. nötige Ausschreibungen mitbedacht werden.

Die Baukosten werden im Rahmen der Detailplanung präzise ermittelt. In diesem Jahr stehen ausreichend Mittel für den Beginn der Detailplanung der Verkehrsanlagen zur Verfügung. Des Weiteren hat der Bereich Stadtgrün und Verkehr ein Produktsachkonto „Ratzeburger Allee Radschnellweg“ eingerichtet und für den Haushalt 2022 Mittel in Höhe von 170.000 € zur weiteren Detailplanung angemeldet. Für die folgenden Haushaltsjahre werden ausreichend Mittel für die bauliche Umsetzung angemeldet werden. Die grobe Kostenschätzung beläuft sich auf rund 1.900.000 € für die vier vorgestellten Teilabschnitte.

Im weiteren Vorgehen wird die Inanspruchnahme von bestehenden Förderprogrammen geprüft. Genauer betrachtet werden dabei die Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege (BMVI), die Kommunalrichtlinie (BMU), das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, sowie Klimaschutz durch Radverkehr (BMU); mögliche weitere Förderprogramme sind nicht ausgeschlossen. Es muss geprüft werden, ob die jeweiligen Fördermöglichkeiten für den vorgestellten Abschnitt in Frage kommen. Hier ist es wichtig, dass die genauen Querschnitte, Radwegebreiten etc. bereits festgelegt und abgestimmt wurden. Das kann nur anhand der Detailplanung erfolgen.

Die MRH erarbeitet zurzeit ein Folgeprojekt der Machbarkeitsstudien, welches bei den ersten Schritten Richtung Umsetzung der Radschnellwege unterstützen soll. Diesbezüglich befindet sich eine Kooperationsvereinbarung gerade in der Absprache mit den teilnehmenden Kommunen und Kreisen. Ziel ist, koordiniert und gebündelt erste Umsetzungsschritte zu erreichen. Es werden langfristige und stetige Begleitung sowie Unterstützung der planerischen und baulichen Prozesse angeboten. Dieses Folgeprojekt wird sich durch Fördergelder und einen Eigenanteil der Hansestadt Lübeck finanzieren. Es ist erklärtes Ziel der Hansestadt Lübeck, unmittelbar mit der Umsetzungsplanung für den Radschnellweg zu beginnen. Ein Bedarf zur Mitwirkung der Hansestadt Lübeck ist daher in den nächsten Wochen zu prüfen, da durch die Kooperation im Folgeprojekt der MRH keine zeitlichen Verzögerungen entstehen sollen.

Anlagen:

Anlage 1: Gesamtbericht Machbarkeitsstudie
Anlage 2: Steckbriefe
Anlage 3: Pläne
Anlage 4: Skizzen und Querschnitte
Anlage 5: Tabellenband
Anlage 6: Beteiligungsband

Senatorin Joanna Hagen

rad schnell netz

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudien für Radschnellverbindungen in der Metropolregion Hamburg
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

Abschlussbericht Machbarkeitsstudie

METROPOLREGION HAMBURG

Inhalt

Vorwort		**5**
1.	**Das Radschnellnetz der Metropolregion Hamburg**	**6**
1.1	Inhalte des Leitprojekts „Radschnellwege in der Metropolregion Hamburg“	8
1.2	Radschnellwege als neues Infrastrukturelement für den Radverkehr	9
1.3	Maßnahmensteckbriefe	10
1.4	Standards, Musterlösungen und Kostenansätze	10
2.	**Aufgabenstellung und Vorgehen**	**11**
3.	**Vorbereitende Trassenfindung**	**13**
3.1	Herleitung und Bewertung der Hauptvarianten	13
3.2	Benennung der Vorzugsvarianten	19
4.	**Qualitätsstandards und Musterlösungen**	**20**
4.1	Qualitätsstandards	20
4.2	Musterlösungen RSW-Führung an Einmündungen und Knotenpunkten	21
4.3	Musterlösungen für RSW-Führung an Grundstückszufahrten	22
4.4	Musterlösung RSW-Führung auf Fahrradstraßen	23
4.5	Musterlösungen für RSW-Führung an Bushaltestellen	23
5.	**Abschätzung der Radverkehrspotenziale**	**31**
6.	**Detaillierte Trassenfindung – Maßnahmenplanung**	**34**
6.1	Hauptabschnitt HL 01	35
6.2	Hauptabschnitt HL 02	39
6.3	Hauptabschnitt HL 03	42
6.4	Hauptabschnitt HL 04	45
6.5	Hauptabschnitt HL 05	48
6.6	Hauptabschnitt HL 06	51
6.7	Hauptabschnitt HL 07	53
6.8	Hauptabschnitt HL 08	56
6.9	Führung in Anschlussbereichen	59
7.	**Detaillierte Trassenfindung – Wirkungen, Kosten**	**60**
7.1	Nutzbarmachung der Lichtsignalanlagen	61
7.2	Prüfung der Veränderungen bei der Anzahl von durchgehenden Fahrstreifen und von Kfz-Stellplätzen	63

7.3 Prüfung erforderlicher Grunderwerb und Einflüsse auf Natur und Landschaft 67
7.4 Prüfung der Standardunterschreitungen des Maßnahmenkonzeptes 69
7.5 Zusammengefasste Ergebnisse der Akteurs- und TÖB-Beteiligungen 71
7.6 Abschnittsweise Kostenschätzungen der Maßnahmen 74
7.7 Fazit und Aufzeigen der Machbarkeit 78

8. Umsetzung 80
8.1 Umsetzungsschritte / Prioritäten 80
8.2 Gestaltung / Ausstattung / Service 84
8.3 Trägerschaft und Baurecht 85

9. Kommunikation 87
9.1 Kommunikationskonzept 87
9.2 Logo, Claim, Styleguide und Bildsprache 87
9.3 Visualisierungen und Erklärfilme 88

10. Zusammenfassung 90

Abkürzungsverzeichnis 92

Abbildungsverzeichnis 93

Tabellenverzeichnis 94

Anlagenverzeichnis 95

Anlagenband 1 – Steckbriefe 95
Anlagenband 2a – Grafik – Pläne (A3) 96
Anlagenband 2a – Grafik – Pläne (A0) 97
Anlagenband 2b – Grafik – Skizzen und Querschnitte 97
Anlagenband 3 – Tabellen 99
Anlagenband 4 – Beteiligung 99

Quellenverzeichnis 100

Vorwort

Radschnellwege (RSW) sind Radverkehrsverbindungen, die über größere Entfernungen Wohn- und Gewerbegebiete bzw. Stadtzentren miteinander verknüpfen. Sie garantieren durch hohe bauliche Standards ein sicheres und attraktives Befahren. Ihr besonderes Merkmal ist die Möglichkeit einer gleichbleibenden Fahrgeschwindigkeit mit relativ geringem Energiebedarf, was durch Kreuzungsfreiheit, Geradlinigkeit bzw. große Kurvenradien, gute Oberflächenbeschaffenheit und größere Radwegbreiten erreicht wird. Dabei sind Radschnellverbindungen (RSV) nicht als alleinstehende Verbindungen, sondern als integrierter Bestandteil kommunaler Radverkehrsnetze zu sehen. Radschnellverbindungen sind dabei Verbindungen mit herausgehobener Bedeutung. Die Zielgruppe für Radschnellverbindungen liegt vorrangig im Alltagsradverkehr, wo sie Verlagerungen vom Auto auf das Fahrrad bei Arbeits- und Ausbildungswegen erreichen sollen.

Die Metropolregion Hamburg erstellt gemeinsam mit den beteiligten Kommunen Machbarkeitsstudien für neun Radschnellwege. Ein Radschnellweg befindet sich dabei im Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau.

Ziel der Machbarkeitsstudien ist es, konkrete Trassenführungen zu ermitteln, Qualitätskriterien zu entwickeln, anschließende Planungen vorzubereiten und die Umsetzung zu unterstützen. Mit rund einer Millionen Euro fördert die Metropolregion Hamburg diese Untersuchungen mit dem Ziel, den Radverkehr in der Region attraktiver zu gestalten. Es ist nicht nur eines der größten Leitprojekte der Metropolregion Hamburg, sondern auch das derzeit größte länderübergreifende Radschnellwege-Projekt in Deutschland. Des Weiteren wurde an einer einheitlichen Gestaltung und Kommunikation gearbeitet. Es wurden Regelungen getroffen, welche sich auf die allgemein üblichen Planungsregelwerke beziehen, um regionsübergreifend einen hohen und identischen Standard zu gewährleisten. Mit Hilfe eines Kommunikationskonzepts wird den Kreisen und Städten in der Region ein Leitfaden vorliegen, der die Planungs- und Bauphasen begleitet.

Für die Hansestadt Lübeck bedeutet dieses verkehrliche Großvorhaben – übrigens das einzige der neun Radschnellweg-Projekte der Metropolregion Hamburg mit ausschließlichem Verlauf innerhalb einer Großstadt – eine große Chance und Herausforderung zugleich. Welcher Art die verkehrlich-städtebaulichen Knackpunkte sind und wie sie gelöst werden könnten ist Aufgabe und Inhalt der vorliegenden Studie.

1. Das Radschnellnetz der Metropolregion Hamburg

Im Leitprojekt „Machbarkeitsstudien für Radschnellwege“ der Metropolregion Hamburg wurden neun Trassen untersucht und mit Maßnahmenplänen hinterlegt. Sieben von ihnen laufen sternförmig auf Hamburg zu, eine Trasse durchquert Lübeck und eine verbindet Schwerin und Wismar.

Im Leitprojekt „Machbarkeitsstudien für Radschnellwege“ (2018 – 2021) untersuchte die Metropolregion Hamburg neun Trassen für Radschnellwege auf ihre Umsetzbarkeit und mögliche Führungsformen, sieben davon im direkten Zulauf auf Hamburg. Die Machbarkeitsstudien wurden zu 80 Prozent mit rund einer Million Euro von der Metropolregion Hamburg gefördert. Die Bearbeitung erfolgte in der Verantwortung der beteiligten Kommunen, die Gesamtkoordination lag bei der Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg.

Die hier vorgestellten Ergebnisse umfassen erste fachliche Überlegungen, wie die Radschnellwege am verträglichsten und mit der höchstmöglichen Qualität geführt werden können. Auf dieser Grundlage wird von den zuständigen Trägern die Detailplanung ausgearbeitet.

Bei der Erarbeitung der Machbarkeitsstudien standen die Beteiligten vor der herausfordernden Aufgabe, die Trassen sowohl in stark urbanisierte Zonen als auch in empfindliche Landschaftsräume zu integrieren. Dabei standen die folgenden Ziele im Fokus:

- Da sich das Angebot vor allem an Pendlerinnen und Pendler richtet, sollte insbesondere die Erreichbarkeit von Arbeits- und Ausbildungsstätten verbessert werden, indem sie durch die Radschnellwege an möglichst viele Wohnsiedlungen angebunden werden.
- Die Wege sollten für den Berufs- und Ausbildungsverkehr zu jeder Jahreszeit und rund um die Uhr befahrbar sein.
- Die Radschnellwege sollten für alle Nutzergruppen gleichermaßen attraktiv und von allen im jeweils eigenen Tempo befahrbar sein. Durch ihre Breite und den Abbau von Barrieren wie zum Beispiel wartepflichtigen Knotenpunkten auf der Strecke sollte ein zügiges Vorankommen gewährleistet werden.
- Durch eine auf die Reichweiten von Pedelecs ausgelegte Infrastruktur sollte ein Beitrag zur Förderung von E-Mobilität geleistet werden.
- Durch das Angebot alltagstauglicher, komfortabler und zügig befahrbarer Infrastruktur für den Radverkehr sollen Menschen zum Umstieg auf das Fahrrad angeregt werden, um in Spitzenstunden öffentliche Verkehrsmittel zu entlasten, Staus zu vermeiden und einen Beitrag zur Gesundheitsförderung zu leisten.
- Durch die enge Anbindung von Bahnhöfen sollten Voraussetzungen für intermodale Mobilitätsketten geschaffen werden.
- Die Wege sollten möglichst gesamtverträglich in das bestehende Stadt- und Landschaftsbild integriert werden.

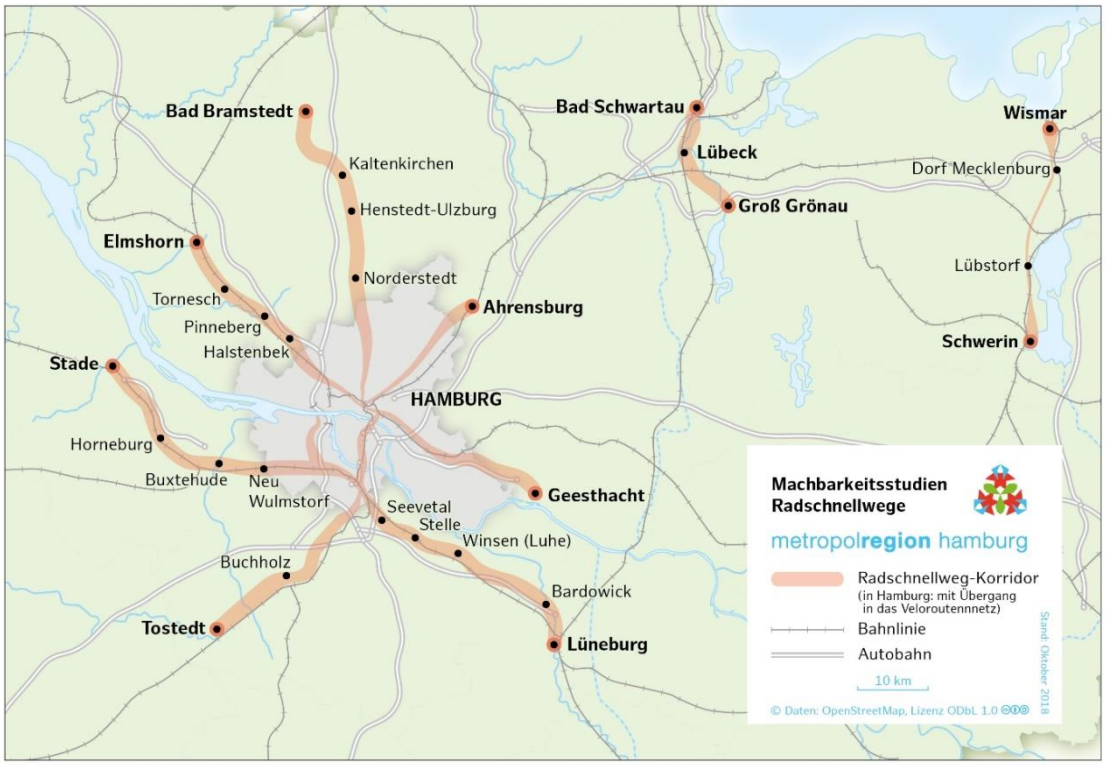


Abb. 1 **Untersuchungskorridore für das Radschnellnetz in der Metropolregion Hamburg**

Die Korridore im Zulauf auf Hamburg gehen dort in das Velorutennetz über.

Ergänzend zu den Machbarkeitsstudien wurden Querschnittsthemen im Dachprojekt behandelt. Die Schwerpunkte lagen dabei auf den folgenden drei Themenkomplexen:

- Erarbeitung einer unter den vier Ländern in der Metropolregion abgestimmten Gestaltungsrichtlinie für Radschnellwege, die die bundesweiten Regelwerke für Radverkehrsinfrastruktur für die Metropolregion Hamburg konkretisiert.
- Aufzeigen von Möglichkeiten für Förderung, Finanzierung und Trägerschaft als Handlungsgrundlage für die Beteiligten vor Ort und für die Länder.
- Festlegen von grundlegenden Strategien für die projektbegleitende Kommunikation sowie die Bereitstellung erster Kommunikationsmittel wie Logo, Claim und Visualisierungen.

Durch das Dachprojekt wurde außerdem sichergestellt, dass bei der Auswahl der Vorzugstrasse überall derselbe Beurteilungsrahmen angewandt wurde.

1.1 Inhalte des Leitprojekts „Radschnellwege in der Metropolregion Hamburg“

An der Ausarbeitung der Machbarkeitsstudien für Radschnellwege in der Metropolregion Hamburg war eine große Zahl von Akteuren beteiligt. In einer zentralen Projektgruppe hielten die 13 kommunalen Projektpartner die Fäden in der Hand. Neben dem Kreis Pinneberg als Projektträger und der Behörde für Verkehrswende und Mobilität (BVM) der Freien und Hansestadt Hamburg handelt es sich dabei um Kreise, Landkreise und größere Städte, durch die die Trassen verlaufen. Die umfangreichen inhaltlichen Aufgaben wurden durch zehn Fachplanungsbüros erarbeitet, zwei von ihnen aus dem benachbarten Ausland (Niederlande und Dänemark). Die Gesamtkoordination übernahm eine eigens für das Projekt angestellte Projektkoordinatorin in der Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg.

In allen Korridoren steuerten Arbeitsgruppen unter Vorsitz der Kreise und Landkreise die inhaltliche Ausarbeitung. Sie sind mit zentralen kommunalen Akteuren besetzt. An den Ausarbeitungen zu Gestaltung, Förderung und Finanzierung waren neben Vertreterinnen und Vertretern der zentralen Projektgruppe auch die Länder beteiligt.

Auf diese Weise war gewährleistet, dass die elf Teilprojekte trotz der hohen Zahl an Akteuren stets eng verzahnt waren, sodass übergeordnete Fragestellungen aus den Korridoren frühzeitig in die Dachprojekte eingespeist und geklärt werden konnten.

Die Trassenfindung in den Untersuchungskorridoren war zweistufig angelegt. Zunächst wurde eine grobe Trassenfindung durchgeführt, bei der aus den verschiedenen Trassenvarianten eine Vorzugsvariante ermittelt wurde. Diese wurde dann in einem zweiten Schritt bezüglich ihrer Streckenführung und der möglichen Ausbaubedarfe konkretisiert. Anschließend wurden Maßnahmen- und Umsetzungskonzepte für die einzelnen Abschnitte ausgearbeitet.

Zu Beginn des ersten Arbeitsschritts, der groben Trassenfindung, fand eine umfangreiche Bürgerbeteiligung online und vor Ort statt. Damit sollte erreicht werden, dass bereits zu dem Zeitpunkt vielgenutzte Verbindungen in der Untersuchung berücksichtigt werden. Außerdem sollten potenzielle Nutzerinnen und Nutzer über das neue Infrastrukturelement informiert werden.

Als die Vorzugstrassen weitgehend feststanden, wurden diese mit zuständigen Fachbehörden, Verkehrsunternehmen und Verkehrsträgern wie der Deutschen Bahn (DB) oder dem Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH) diskutiert. Mit betroffenen Verbänden fanden erste Abstimmungsgespräche statt. Außerdem wurden die Vorzugstrassen in der Lokalpolitik vorgestellt und diskutiert.

Für die einzelnen Vorzugstrassen wurden dann Maßnahmensteckbriefe ausgearbeitet. Sie unterscheiden zwischen kurzfristig und mittelfristig umsetzbaren Planungsvarianten und führen Rückfallvarianten auf.

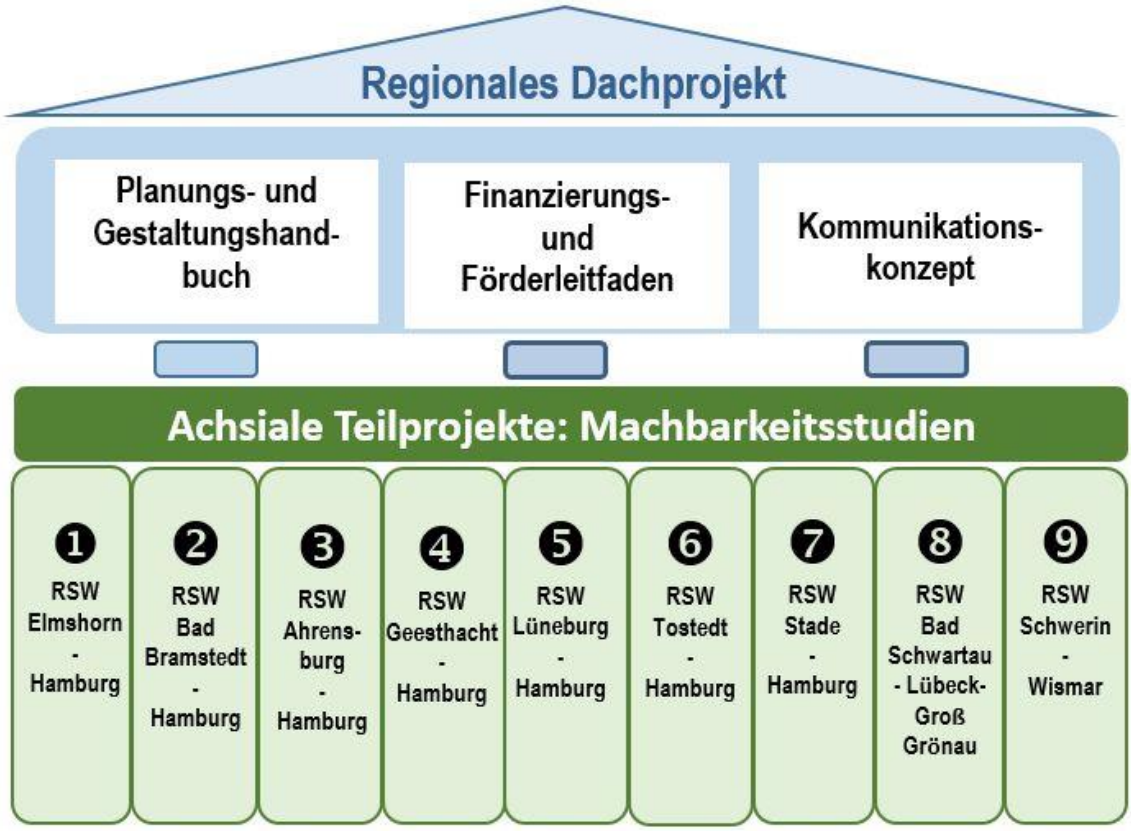


Abb. 2 **Aufbau des Leitprojekts „Machbarkeitsstudien für Radschnellwege“**

Die Ergebnisse der Dachprojekte fließen in die Ausarbeitungen und Diskussionsprozesse in den Korridoren ein.

1.2 Radschnellwege als neues Infrastrukturelement für den Radverkehr

Mit den Radschnellwegen wurde Anfang der 2000er Jahre ein neues Infrastrukturelement in die Radverkehrsplanung eingeführt, das insbesondere auf längeren Strecken ein Angebot für den Alltagsradverkehr schafft. Derartige Konzepte wurden zuerst in den Niederlanden und in Kopenhagen umgesetzt. Erste Strecken in Deutschland waren der Radschnellweg Ruhr (RS1), die Nordbahntrasse in Wuppertal und der E-Radschnellweg in Göttingen.

Wer täglich und bei nahezu jedem Wetter das Rad nutzt, stellt andere Anforderungen an seine Wege als diejenigen, die nur gelegentlich oder in ihrer Freizeit mit dem Fahrrad unterwegs sind. Im Alltagsverkehr sollen die Wege bei jeder Witterung befahrbar und auch bei Dunkelheit sicher nutzbar sein. Radschnellwege ermöglichen mit ihrer geraden Linienführung, ihrer komfortablen Breite und der für den Radverkehr durchlässigen Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen ein zügigeres Vorankommen und müheloses Fahren. Ihre Führung ist intuitiv erfassbar und wird durch eine entsprechende Ausschilderung und Ausstattung verdeutlicht. Sie sind ein integrierter Bestandteil kommunaler Radverkehrsnetze.

Damit greifen die Radschnellwege einen bundesweiten Trend auf: Schon jetzt werden im Radverkehr immer weitere Wege zurückgelegt. Einen wesentlichen Anteil daran haben Pedelecs, deren Anteil im Straßenverkehr ständig steigt.

Das spiegelt sich auch in den im Dachprojekt ausgearbeiteten Gestaltungsrichtlinien wider, die die Vorgaben der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) für die Metropolregion Hamburg konkretisieren. Mit diesen Maßnahmen sollen die Radschnellwege die Reichweite des Radverkehrs erhöhen, das Radfahren komfortabel machen und so zu einem Umstieg einladen. Sie richten sich damit insbesondere an alle Menschen, die mit dem Fahrrad zur Ausbildung oder zur Arbeitsstelle pendeln. Um möglichst viele Planungen nachhaltig und verträglich umsetzen zu können, sollen die Radschnellwege soweit wie möglich auf bereits bestehenden Wegen geführt werden.

1.3 Maßnahmensteckbriefe

Die Maßnahmensteckbriefe sind so aufgebaut, dass sie den Planenden vor Ort einen schnellen Überblick darüber ermöglichen, wie die Ausgangssituation ist, welcher Ausbau angestrebt werden soll und was dafür zu tun ist. Gemeinsam mit dem im Dachprojekt ausgearbeiteten und mit den Ländern abgestimmten Gestaltungshandbuch und den allgemein anerkannten planerischen Regelwerken bilden sie die Grundlage für die konkrete Ausbauplanung.

1.4 Standards, Musterlösungen und Kostenansätze

Standards und identifikationsstiftende Elemente im Radschnellnetz

In dem Dachprojekt der Machbarkeitsstudien wurden Standards für Maßnahmen an Streckenabschnitten und Knotenpunkten sowie Beispiele für identifikationsstiftende Elemente erarbeitet, die die Planung der Radschnellwege erleichtern und zu einer möglichst großen Einheitlichkeit des Radschnellnetzes in der Metropolregion Hamburg beitragen sollen. Die Standards können bei den unterschiedlichen Raumstrukturen in der Metropolregion Hamburg sowie für naturräumlich und stadträumlich sensible Bereiche differenziert werden. Die einzelnen Standards und identifikationsstiftenden Elemente werden in dem Bericht zu Los 1 dargestellt.

Musterlösungen

In dem Dachprojekt der Machbarkeitsstudien wurden Musterlösungen mit beispielhaften baulichen Anlagen und Markierungen erarbeitet, die bei Radschnellwegen häufig auftreten. Sie sollen die Planung der Radschnellwege erleichtern und mit dem Ziel einer möglichst großen Verständlichkeit und Akzeptanz auf allen Radschnellwegen in der Metropolregion einheitlich angewandt werden. Die einzelnen Musterlösungen sind in dem Bericht zu Los 1 enthalten.

Kostenansätze

In dem Dachprojekt der Machbarkeitsstudien wurden Kostensätze für Maßnahmen des Ober- und Ingenieurbaus für das Radschnellnetz zusammengestellt und abgestimmt. Die Kostensätze stellen Orientierungswerte für Maßnahmen an Strecken, an Knotenpunkten sowie für Brücken und Unterführungen dar. Auf der Ebene der Machbarkeitsstudien für die Radschnellwege sind sie Kostenannahmen für eine vorvertragliche Kostenschätzung. Die einzelnen Kostensätze sind in dem Bericht zu Los 1 enthalten.

2. Aufgabenstellung und Vorgehen

Aufgabenstellung

Die Metropolregion Hamburg und die Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung und Bauordnung, haben den Verfassenden den Auftrag für eine Machbarkeitsstudie einer Radschnellverbindung im Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau erteilt. Der Zuschlag erfolgte am 17.09.2018. Aufbauend auf den Ergebnissen der Potenzialanalyse des Leitprojektes Regionale Erreichbarkeitsanalysen der Metropolregion Hamburg (MRH), wird für den Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau eine konkretisierende Machbarkeitsstudie erstellt.

Die Machbarkeitsstudie umfasst zwei Korridore:

- Korridor 1: Bad Schwartau bis Innenstadt und/oder Hauptbahnhof
- Korridor 2: Innenstadt und/oder Hauptbahnhof bis Hochschulstadtteil oder Groß Grönau

Es wird das Ziel verfolgt, zum einen, innerhalb der vorgegebenen Korridore die zu bevorzugenden Trassenvarianten zu ermitteln. Für diese sind Radverkehrspotenziale für eine zukünftige Nutzung abzuschätzen. Zum anderen werden die zur Umsetzung der Radschnellverbindungen erforderlichen Maßnahmen ermittelt und die ungefähren Kosten benannt. Die vorbereitenden Planungen werden später Einfluss auf die in das förmliche Verfahren gehenden Varianten nehmen.

Vorgehen

1. **Vorbereitende Trassenfindung (vgl. Kap. 3)**

Nach den abstrakten Korridorplanungen des Vorgängerprojektes soll im ersten Arbeitsschritt eine grobe / vorbereitende Trassenfindung vorgenommen werden. Darin werden verschiedene alternative Varianten innerhalb der beiden Korridore miteinander verglichen und im Ergebnis anhand der im Leitprojekt entwickelten Bewertungsmatrix zu einer vertiefend zu untersuchenden Vorzugsvariante zusammengeführt.

Zur Sammlung von ersten Trassenvorschlägen hat die Hansestadt Lübeck vor Beginn der Auftragsbearbeitung eine Bürgerbeteiligung durchführen lassen. Die Ergebnisse[1] werden in die Bearbeitung integriert und berücksichtigt.

2. **Abschätzung der Radverkehrspotenziale (vgl. Kap.5)**

Für die Vorzugsvariante wird ermittelt, mit welchen Steigerungen der Radverkehrsmengen durch eine mögliche Realisierung des Radschnellweges zu rechnen ist. Dazu werden verschiedene Berechnungskriterien einbezogen, wie zum Beispiel eine generelle Steigerung der Radverkehrsnutzung, aber auch räumliche Bündelungseffekte für die einzelnen Streckenabschnitte. Diese Abschätzung stellt eine Grundlage für einen späteren Förderantrag dar.

[1] *https://uebermorgen.luebeck.de/projekte/radschnellwege/karte/ (Letzter Abruf: 13.01.2021)*

3. **Detaillierte Trassenfindung (vgl. Kap. 6 und Kap.7)**

Für die ermittelte Vorzugsvariante werden in der detaillierten Trassenfindung konkrete Maßnahmen erarbeitet. Die Darstellung erfolgt mit Hilfe von zahlreichen Querschnitten, um die streckenhafte Radverkehrsführung sowie mögliche Veränderungen für andere Verkehrsarten oder Eingriffe in z.B. Grünbestand aufzuzeigen. Ausgewählte Detailskizzen zeigen u.a. Lösungen für Knotenpunkte auf. Alle Lösungsvorschläge werden auf ihre grundsätzliche Machbarkeit geprüft und z.B. Umsetzungshemmnisse benannt. Die Bearbeitung umfasst zudem eine grobe Kostenschätzung und einen Vorschlag für eine Umsetzungsreihenfolge (Kap.8).

Alle Ergebnisse sind in übersichtlichen Steckbriefen zusammengefasst.

4. **Beteiligungsprozess (vgl. Kap. 7.5)**

Im Verlauf des Planungsprozesses wurde ein umfangreiches Beteiligungsverfahren durchgeführt. Ziel war und ist es, einen möglichst weitgehenden Konsens über die Planung mit Bürgerschaft, den von der Planung Betroffenen und den Trägern öffentlicher Belange (TÖB), herzustellen. Bis zum Berichtszeitpunkt wurden mehrere Fachworkshops mit den Teilnehmenden der verwaltungsübergreifenden Projektgruppe RSV Lübeck und drei Ergebnispräsentationen am Runden Tisch Radverkehr durchgeführt. Am 13.11.2019 fand ein gut besuchtes gesamtstädtisches Bürgerforum statt.

Der Planungsprozess erfolgte unter kritischer Begleitung aller Teilnehmenden der Metropolregion Hamburg, der Bereiche Stadtplanung und Bauordnung sowie Stadtgrün und Verkehr der Hansestadt Lübeck, des ADFC Lübeck und weiteren Vertretern und Vertreterinnen u. a. der Fachschaften der Studierenden von Lübecker Hochschulen und Universitäten.

3. Vorbereitende Trassenfindung

3.1 Herleitung und Bewertung der Hauptvarianten

Dieser Text erläutert die Herleitung der Hauptvarianten. Die Hauptvarianten waren unter anderem Grundlage für die Diskussion und Bewertung durch die Teilnehmenden der 2. Projektgruppe RSV Lübeck am 21.03.2019 und des Runden Tisches Radverkehr Lübeck am 14.05.2019. Die Teilnehmenden der Projektgruppe hatten sich zunächst eine Verständigung auf die weiter zu untersuchenden Hauptvarianten zum Ziel gesetzt, die im nächsten Schritt zu einer vorläufigen Entscheidung für je eine Vorzugsvariante im Nord- und Südkorridor führte.

Die Basis bildeten zu Beginn der Planung die Trassenvarianten, welche das Maximum der als grundsätzlich möglich erkannten Teilstrecken innerhalb der beiden Korridore der geplanten Radschnellverbindung zwischen den Endpunkten in Bad Schwartau und Groß Grönau darstellten. Sie bildeten zugleich das Befahrungsnetz ab, welches bis Sommer 2019 vollständig hinsichtlich eines detaillierten Merkmalskataloges aufgenommen und in einer Datenbank dokumentiert wurde. Eine Gesamtdarstellung des Befahrungsnetzes kann Plan 01 entnommen werden.

Nach erfolgter Befahrung wurde eine Prüfung der Trassenvarianten hinsichtlich ihrer verkehrlichen Voraussetzungen für die Realisierung der Radschnellverbindung durchgeführt. Dabei wurden folgende Kriterien einbezogen:

- Verkehrsstärken Kfz (vgl. Plan 02)
- Verkehrsstärken Radverkehr (vgl. Plan 03)
- Bewegweistes Radverkehrsnetz (vgl. Plan 04)
- Erschließungswirkung (vgl. Plan 05)
- Hemmnisse (vgl. Plan 06)
- ÖPNV-Linienführungen (vgl. Plan 07)

Es wurden sieben Hauptvarianten herausgebildet, die somit das Grundgerüst der potenziell geeigneten Radschnellverbindungen bilden. Sie sind farblich unterscheidbar dem Nord- und Südkorridor zugeordnet (vgl. Plan 08).

In der Stadtmitte sind der Hauptbahnhof und der Kohlmarkt in der Altstadt als Hauptzielpunkte der RSV Lübeck definiert. Der Holstentorplatz bildet den Übergabepunkt der Hauptvarianten zwischen Nord- und Südkorridor. Dieser bildet den Ausgangspunkt für die Weiterführung der Verläufe in Richtung Süden bzw. Norden. Je nach Trassenverlauf werden die Hauptzielpunkte der Innenstadt und des Hbf direkt erreicht; die Anbindungen der übrigen Zielpunkte erfolgen über Routenverzweigungen.

In Vorbereitung auf die Beteiligung von Akteuren und Bürgern im Bürgerforum am 13.11.2019 wurde eine Dreiteilung der Korridore vorgenommen, um besonders den zentralen, mittleren Bereich genügend detailliert visualisieren und betrachten zu können.

Die nachfolgende Tab.1 bietet eine Kurzbeschreibung der sieben Hauptvarianten, unter Nennung der wichtigsten charakteristischen Trassenmerkmale, jeweils in Richtung stadteinwärts.

Variante	Kurzbeschreibung
N 1	Von der Ortsmitte Bad Schwartau durch den Moorwischpark kommend, verläuft die Variante N 1 in Vorwerk verkehrsarm in Anliegerstraßen bis Lohmühle. Hauptverkehrsstraßen werden signalisiert gequert. Zwischen Katharinenstraße und Willy-Brandt-Allee verläuft die Hauptvariante straßenunabhängig. Der Hbf. wird über die geplante Stadtgrabenbrücke erreicht. Die Erschließungswirkung der Hauptvariante N 1 ist ungünstig, da Nutzungen entlang von Schwartauer Allee/Landstraße nicht angebunden werden.
N 2	Zwischen der Lübecker Straße in Bad Schwartau und der Karlstraße über die L 309 verlaufend erschließt die favorisierte Hauptvariante N 2 zentral in Sankt-Lorenz-Nord gelegene Versorgungsbereiche und verdichtete Wohngebiete. Für eine Wegeverbindung zwischen Schwartauer Allee und Katharinenstraße in Höhe Karlstraße kann ggf. das ehemalige Sankt-Lorenz-Gleis genutzt werden. Ab hier entspricht der Verlauf der Variante N 1
N 3	Die Hauptvariante N 3 zweigt in Höhe der Warthestraßenkreuzung ab und verläuft konfliktarm an der Posener Straße bis zur Einmündung in die Einsiedelstraße. Über die mehrmals am Tag für die Schifffahrt geöffnete (und für Straßenverkehr gesperrte) Eric-Warburg-Brücke verläuft die RSV in Richtung Altstadt über Gertrudenstraße, Burgtor und Königstraße bis zum Kohlmarkt.
S 1	Im südlichen Korridor bildet die S 1-Hauptvariante die bevorzugte RSV, die von Groß Grönau (Sankt Hubertus) über Ratzeburger Landstraße und Allee als K 23/L 331 bis zur Abzweigung Wallstraße und in der Mühlenstraße bis Kornmarkt verläuft.
S 2a	Alternativ zu den genannten durchgehenden Hauptverkehrsstraßen verläuft diese Hauptvariante autoärmer durch das Hochschulviertel und St. Jürgen. Maßgebliche Verkehrsachse ist der Mönkhofer Weg, wo sich zukünftig besonders Radfahrende und Linienbusse die Fahrbahn teilen müssen.
S 2b	Als weitere Alternative gilt hier westlich des Mönkhofer Weges die ebenfalls in Süd-Nord-Richtung verlaufende Dorfstraße.
S 3	Die Hauptvariante S 3 entlang der Grünen Fuge nimmt einen westlicheren Verlauf über St. Jürgen und Berliner Allee.

Tab. 1 **Kurzbeschreibung der Hauptvarianten**

Auf Basis der Befahrungsergebnisse sowie der Analyse vorliegender Quellen wurden für alle Hauptvarianten Bewertungsgrundlagen zusammengestellt. Für eine Abschätzung der Realisierbarkeit nehmen potenzielle Hemmnisse im Zuge der Durchplanung der Varianten eine zentrale Rolle ein. Als Hemmnisse in diesem Sinne müssen u. a. Konflikte mit ruhendem Kfz-Verkehr, dichtem oder altem Baumbestand und infrastrukturelle Defizite erkannt werden.

In Plan 07 sind ausgewählte Hemmnisse der Hauptvarianten zusammengetragen. Die nachfolgende Tab. 2 beschreibt die jeweiligen Hemmnisse überschlägig. Im weiteren Projektverlauf erfolgte eine nähere Betrachtung möglicher Konflikte (vgl. Kap.6).

Variante	Hemmnisse
N 1	Abschnittsweise wenig Baumbestand, ein Landschaftsschutzgebiet, viel Kfz-Parken (ein- und beidseitig), teilweise existierende Barrieren (wie Poller und Geländer), punktuell erschwertes Radfahren aufgrund von fehlender/ unzureichender Infrastruktur
N 2	Abschnittsweise viel Baumbestand, viel Kfz-Parken (ein- und beidseitig), punktuell erschwertes Radfahren aufgrund von fehlender/ unzureichender Infrastruktur, unattraktive Schaltungen der Lichtsignalanlagen (LSA) mit langen Wartezeiten für Radfahrende, Knackpunkt der Trasse zwischen Schwartauer Allee und Katharinenstraße
N 3	Wenig Baumbestand, wenig Kfz-Parken (ein- u. beidseitig), Wartezeiten für Radfahrende (LSA/Klappbrücke), beschränkte Platzverfügbarkeit (Burgtorbrücke), Fahrtunterbrechung Fußgängerzone
S 1	Sehr viel Baumbestand, viel Kfz-Parken (hauptsächlich einseitig), sicherheitsrelevante Konfliktpunkte, Wartezeiten für Radfahrende (LSA, Bahnübergang), punktuell erschwertes Radfahren aufgrund von fehlender/ unzureichender Infrastruktur
S 2a	Abschnittsweise wenig Baumbestand, viel Kfz-Parken (hauptsächlich einseitig), mehrere Faktoren, welche die Streckenattraktivität mindern (Wartezeiten an Bahnübergang, unakzeptabler Umweg durch Gewässer, Flächenkonflikte Holstentorplatz), Fahrtunterbrechungen und Angstpotenzial (Unterführung), Flächenkonkurrenzen auf der Fahrbahn zwischen Radverkehr und öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) unvermeidbar
S 2b	Abschnittsweise wenig Baumbestand, viel Kfz-Parken (hauptsächlich beidseitig), punktuell erschwertes Radfahren aufgrund von fehlender/ unzureichender Infrastruktur, mehrere Faktoren welche die Strecke unattraktiv machen (Wartezeiten durch LSA, Bahnübergang, inakzeptabler Umweg durch Gewässer, Flächenkonflikte Holstentorplatz)
S 3	Abschnittsweise wenig Baumbestand, sehr wenig Kfz-Parken (einseitig), Konfliktpotenzial durch hohes Verkehrsaufkommen, Wartezeiten für Radfahrende (LSA), eingeschränkte Platzverfügbarkeit (Possehlbrücke), Flächenkonflikte Holstentorplatz

Tab. 2 **Hemmnisse bei den Hauptvarianten**

Eine weitere Grundlage zur Bewertung der einzelnen Hauptvarianten bilden die Bewertungsmatrix und die zugehörigen Kriterien aus dem Planungs- und Gestaltungshandbuch für alle Radschnellverbindungen in der Metropolregion Hamburg Arbeitspapier Bewertungskriterien [MRH 2020].

Bewertet werden folgende Zielfelder:

- Infrastruktur – Konfliktvermeidung (Umsetzung)
- Infrastruktur – Konfliktvermeidung (Nutzung)
- Infrastruktur – Attraktive der Strecke
- Infrastruktur – Baulicher Aufwand
- Erreichbarkeit und Umsetzung – Erschließungsfunktion
- Erreichbarkeit und Umsetzung – Haltestellen im ÖPNV
- Erreichbarkeit und Umsetzung – Umsetzbarkeit/Realisierbarkeit
- Realisierungsaufwand.

Diese Zielfelder enthalten jeweils Unterkriterien, die einzeln auf Grundlage einer fünfstufigen Skala von ++ bis -- visuell zugeordnet und bewertet werden. Es erfolgt keine Gewichtung der Kriterien gegeneinander. Bei diesem Bewertungsverfahren erfolgt die Bewertung ausschließlich visuell nach gemeinsamer Einschätzung der Planungsbüros durch Vergleich der Ergebnisse in der Matrix. Es wird keine „Gesamtnote“ vergeben. Rückfragen und Diskussion in Beteiligungsveranstaltungen bilden dabei eine Grundlage für Korrekturen im Bewertungstableau durch Farbverschiebungen in die eine oder andere Richtung. .

Dieses Bewertungsverfahren hat sich bei verschiedenen Radschnellwegvorhaben bundesweit bewährt und wurde von Auftraggebenden und Sachverständigen der MRH-Vorhaben einvernehmlich festgelegt.

Die Ergebnisse sind in den nachfolgenden Abbildungen (Abb. 3, Abb. 4) zusammengestellt.

Bewertung MRH Los 9 RSV Lübeck	Nord 1 *Vorwerk*	Nord 2 *Schwartauer*	Nord 3 *Posener*
Länge [km]	**8,04**	**6,49**	**7,62**
Infrastruktur			
Konfliktvermeidung (Umsetzung)			
Natur- und Landschaftsschutz	o	o	++
Wasserstraßen	++	++	+
Parken	o	-	++
Städtebau / Denkmalschutz	++	+	++
Konfliktvermeidung (Nutzung)			
Fußverkehr	o	o	o
ÖPNV	+	-	+
Kfz-Verkehr	o	-	-
Parken	+	-	+
Reitsport	++	++	++
Attraktive Strecke			
Direktheit (Umwegefaktor)	-	++	o
Anzahl Knotenpunkte	+	+	+
Topografie	++	++	++
Soziale Sicherheit	o	++	-
Baulicher Aufwand			
Einbindung in bestehende Netzstrukturen	o	o	+
Baulicher Aufwand	+	o	o
Erreichbarkeiten und Umsetzbarkeit			
Erschließungsfunktion			
Wohnen	o	+	-
Arbeiten	-	+	o
(Hoch-)Schulen	o	+	-
Naherholung/Freizeit	+	o	-
Haltestellen des ÖPNV			
Haltestellen des ÖPNV	- -	o	-
Umsetzbarkeit/Realisierbarkeit			
Umsetzbarkeit /Realisierbarkeit	+	-	o
Realisierungsdauer	+	--	+
Realisierungsaufwand			
Grunderwerb (Anzahl Eigentumsparteien)			
Grunderwerb (Flächenübernahme)			
Ingenieurbauwerke	+	-	o

- -
-
o
+
++

urbanus PGV

Abb. 3 **Bewertungsmatrix der Hauptvarianten im Nordkorridor**

Bewertung MRH Los 9 RSV Lübeck	Süd 3 *Berliner*	Süd 2b *Dorf*	Süd 2a *Mönkhofer*	Süd 1 *Ratzeburger*
Länge [km]	**7,20**	**7,54**	**7,50**	**6,67**
Infrastruktur				
Konfliktvermeidung (Umsetzung)				
Natur- und Landschaftsschutz	+	o	o	o
Wasserstraßen	+	-	-	-
Parken	+	o	o	-
Städtebau / Denkmalschutz	+	++	++	+
Konfliktvermeidung (Nutzung)				
Fußverkehr	+	+	+	o
ÖPNV	+	o	-	o
Kfz-Verkehr	o	-	-	-
Parken	-	o	o	-
Reitsport	++	++	++	++
Attraktive Strecke				
Direktheit (Umwegefaktor)	o	o	o	+
Anzahl Knotenpunkte	+	o	o	o
Topografie	++	++	++	++
Soziale Sicherheit	-	-	+	++
Baulicher Aufwand				
Einbindung in bestehende Netzstrukturen	+	o	o	++
Baulicher Aufwand	o	o	o	-
Erreichbarkeiten und Umsetzbarkeit				
Erschließungsfunktion				
Wohnen	-	o	o	+
Arbeiten	o	o	+	++
(Hoch-)Schulen	-	o	+	+
Naherholung/Freizeit	+	o	o	o
Haltestellen des ÖPNV				
Haltestellen des ÖPNV	-	-	o	++
Umsetzbarkeit/Realisierbarkeit				
Umsetzbarkeit /Realisierbarkeit	-	-	o	-
Realisierungsdauer	o	+	+	-
Realisierungsaufwand				
Grunderwerb (Anzahl Eigentumsparteien)				
Grunderwerb (Flächenübernahme)				
Ingenieurbauwerke	o	- -	- -	-

- -
-
o
+
++

urbanus PGV

Abb. 4 **Bewertungsmatrix der Hauptvarianten im Südkorridor**

3.2 Benennung der Vorzugsvarianten

Nach Durchführung der ersten TÖB-Beteiligung im Oktober 2019 und des Bürgerforums lagen ausreichende, begründete Beteiligungsergebnisse vor, um in der 3. Projektgruppensitzung am 30.01.2020 die Vorzugsvarianten festzulegen. Sowohl in der Projektgruppe wie auch im Bürgerforum und beim Runden Tisch Radverkehr wurde den Teilnehmenden die beschriebene Bewertung der Hauptvarianten vorgestellt und im Anschluss die Möglichkeit eingeräumt, für die Auswahl der Vorzugsvarianten aus den sieben Hauptvarianten ein persönliches Votum durch einen Eintrag in ein Stellwandplakat abzugeben. Das Votum der Teilnehmenden fiel jeweils mit sehr deutlicher Mehrheit bzw. nahezu einstimmig aus.

Im Nordkorridor wird die Variante N2 (Schwartauer Landstraße/ Allee) als Vorzugsvariante angesehen. Diese weist neben der sehr direkten Führung die beste Erschließungswirkung auf. Als Führungsformen für den Radschnellweg können überwiegend getrennte Radwege im Seitenraum vorgesehen werden. Die Realisierung erfordert zum Teil Eingriffe in den Straßenraum oder das Kfz-Parken, seltener in den Baumbestand.

Im Mittelbereich werden zwei Varianten für eine radschnellwegtaugliche Verbindung zwischen Ratzeburger Allee und Possehlstraße benannt. Beide Varianten könnten eine gute Anbindung an die Innenstadt (Holstentorplatz) erzielen. Bei Führung über die Wallstraße ist entweder eine neue Brücke über die Kanaltrave zu errichten oder die Querung und Anbindung im Bereich Mühlentorbrücke zu optimieren. Bei Führung durch die Charlottenstraße und weitere Anliegerstraßen sind planerische Konflikte mit ruhendem Kfz-Verkehr zu lösen.

In Richtung Norden verläuft die Vorzugsvariante über die Willy-Brandt-Allee und verschiedene Bahnüberquerungen zur Katharinenstraße und könnte über das ehemalige Sankt-Lorenz-Gleis an die Schwartauer Allee anbinden. Der Hauptbahnhof wird über die geplante Stadtgrabenbrücke angebunden. Die Realisierbarkeit erscheint im Mittelbereich insgesamt gut, allerdings mit teils erheblichen baulichen Eingriffen in Straßenräumen bzw. auch als Synergie mit der ohnehin geplanten Umsetzung des Altstadtkonzeptes oder unaufschieblichen Brückenerneuerungen.

Im Südkorridor wird die Variante S1 (Ratzeburger Allee) bevorzugt, da diese als geradlinig geführte Verbindung mit guter Erschließungswirkung abbildet. Im Übergang zu Groß Grönau weist der einseitig vorhandene Radweg bereits eine gute Dimensionierung auf. Im weiteren Verlauf Richtung Innenstadt können überwiegend Radwegelösungen Anwendung finden. Zur Realisierung sind Eingriffe in die Aufteilung der Fahrstreifen notwendig.

Die Vorzugsvariante ist in Plan 09 aufgezeigt. Diese enthält im zentralen Bereich Untervarianten, da die Abwägung zwischen der Untervariante „Wallstraße“ und der Untervariante „Anliegerstraßen“ zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschließend getroffen werden kann.

4. Qualitätsstandards und Musterlösungen

4.1 Qualitätsstandards

Für alle Radschnellverbindungen in der Metropolregion Hamburg (Radschnellnetz Hamburg) wurden einheitliche Qualitätsstandards festgelegt, die sich am aktuellen Stand der Technik orientieren und mit den Standards anderer Regionen in Deutschland vergleichbar sind. Alle Details zu Radwegebreiten und Ausstattungsmerkmalen sind einem eigens ausgearbeiteten Leitfaden zu entnehmen.

Nachfolgend (vgl. Tab. 3) wird ein kurzer Überblick über die Regelstandards aus diesem Leitfaden gegeben, auf die hier ausdrücklich verwiesen wird. Diese sollen möglichst auf 80 % der Gesamtstreckenlänge eingehalten werden. Es wurde überdies ein reduzierter Standard definiert, für Abschnitte, an denen der Regelstandard im Ausnahmefall nicht eingehalten werden kann. Das Ergebnis der abschließenden Überprüfung der Standardunterschreitungen für die vorliegende Konzeption enthält Kap. 7.5.

Führungsformen und Breitenanforderungen (jeweils zzgl. ausreichende Fläche für den Fußverkehr):

	Regelstandard	Reduzierter Standard
Selbständig geführter Radweg	≥ 4,00 m	≥ 3,00 m
Zweirichtungsradweg (straßenbegleitend)	≥ 4,00 m + Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn/ zum Parken gemäß ERA	≥ 3,00 m + Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn/ zum Parken gemäß ERA
Einrichtungsradweg (straßenbegleitend, innerorts)	≥ 3,00 m + Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn/ zum Parken gemäß ERA	≥ 2,50 m + Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn/ zum Parken gemäß ERA
Radfahrstreifen (inkl. Markierung)	≥ 3,00 m + 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zum Parken	≥ 2,50 m + 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zum Parken
Schutzstreifen	kein Regelstandard	≥ 1,50m
Fahrradstraße	≥ 4,00 m + 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zum Parken	≥ 3,50 m + 0,50 m Sicherheitstrennstreifen zum Parken
Bussonderfahrstreifen mit Freigabe für den Radverkehr	3,25 – 3,50 m Bus/Rad Hintereinander 4,50 – 4,75 m mit Überholmöglichkeit	Wie Regelstandard

Tab. 3 **Qualitätsstandards der Metropolregion Hamburg**

Weitere Anforderungen:

- Konsequente Trennung vom Fußverkehr
- Mittlere Zeitverluste (Knoten, u.a.): außerorts 15 sec/km, innerorts 30 sec/km
- Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit (inkl. Wartezeiten): 20 km/h
- Standardoberfläche: Asphalt oder Beton, keine wassergebundene Decke
- Betonpflaster ≤ 3% der Strecke
- Freihalten der Strecke von Einbauten.

4.2 Musterlösungen RSW-Führung an Einmündungen und Knotenpunkten

Der Leitfaden des Radschnellnetzes Hamburg definiert neben den oben aufgezeigten Qualitätsanforderungen verschiedene Musterlösungen für häufig wiederkehrende Elemente. Auf diese Musterlösungen wird im Laufe der Maßnahmenkonzeption jeweils verwiesen.
Im Verlauf der Vorzugsvarianten überquert der Radschnellweg (RSW) 58 ungesicherte Einmündungen, sowie 18 vollsignalisierte Knotenpunkte und einen Kleinen Kreisverkehr. Eine Übersicht bietet der Plan 10 – Bestand Knotenpunkte und Einmündungen. Die RSW-Führung an diesen Punkten kann gemäß den im Leitfaden aufgezeigten Musterlösungen gestaltet werden. Die relevanten Musterlösungen sind:

- Minikreisverkehre (Musterlösung S3)
- Querung von Einmündungen (Musterlösung H1)
- Führung an Kreisverkehren (Musterlösung H2)
- Bevorrechtigung von Fahrradstraßen (Musterlösungen N1 und N2)

Da die aufgeführten Musterlösungen nicht vollständig auf alle Knotenpunkten zu beziehen sind, wurde für einige Einzelfälle eine Sonderlösung skizziert.

Über die Einmündungen und Kotenpunkte hinaus, werden im Verlauf der Vorzugstrasse sowohl im Nord- als auch im Südbereich mehrfach signalisierte Fußgängerquerungen gekreuzt. An diesen Stellen entsteht eine erhöhte Konfliktwahrscheinlichkeit durch unaufmerksames Verhalten der Zufußgehenden und Radfahrenden. Insbesondere für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen kann das Überqueren des jeweiligen Ein- oder Zweirichtungsradweges bei einem hohen Radverkehrsaufkommen beschwerlich werden. Für diesen Fall bietet der Leitfaden keine konkrete Lösung, weshalb eine Musterlösung zur sicheren Überquerung des RSW an signalisierten Überwegen entwickelt wurde.

Wird der Radschnellweg auf Fahrbahnniveau geführt, so ist dieser an Fußgängerüberquerungen gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr zu signalisieren. Ist jedoch ein Bordradweg vorgesehen, sind unabhängig davon ob Ein- oder Zweirichtungsverkehr vorgesehen ist, Maßnahmen erforderlich, um mögliche Konflikte zwischen Zufußgehenden und Radfahrenden zu verhindern. Hier wird empfohlen, eine zusätzliche Wartefläche zwischen Fahrbahn und Radschnellweg einzurichten, da ohne eigene Wartefläche für den Fußverkehr das Aufstellen auf dem RSW zu erwarten ist.

Die Breite und Länge der Wartefläche richtet sich nach der zu erwartenden Anzahl an querenden Zufußgehenden. Eine Mindestbreite von 1,5 m – 2 m ist gängige Praxis. Ein möglicher Anforderungstaster

für die Lichtsignalanlage befindet sich auf dieser zusätzlichen Wartefläche. Diese Lösung ist dann umsetzbar, wenn die zusätzlichen Flächen für die Wartefläche vorhanden sind. Alternativen sind eine Lichtsignalanlage mit Sperrzeit für den RSW oder eine Reduzierung der RSW-Breite zur Schaffung der nötigen Flächen. Diese Musterlösung ist nicht nur auf Fußverkehrs-Lichtsignalanlagen auf der freien Strecke, sondern auch an Knotenpunkten anzuwenden.

Zur sicheren Querung des Radschnellweges wird in Bereichen mit einem hohem Querungsbedarf ein Materialwechsel und/oder eine Roteinfärbung der Überquerungsstelle mit zusätzlichen Bodenmarkierungen der Verkehrszeichen „Achtung querender Fußverkehr“ (VZ 133 StVO) und „Achtung querender Radverkehr“ (VZ 138 StVO) empfohlen. Nur bei geringem Querungsbedarf sind Überquerungsstellen ohne jegliche Sicherungsmaßnahmen zu empfehlen, wie es sich bspw. auch beim E-Radschnellweg in Göttingen eine bewährte Praxis ist.

In den in dieser Machbarkeitsstudie erarbeiteten Detailskizzen (vgl. Kapitel 6) wurde von einer detaillierten Darstellung von Fußgängerüberquerungshilfen abgesehen. Als Standard wird eine Querungssicherung in Form von Materialwechseln oder Einfärbungen als notwendig angesehen und empfohlen.

4.3 Musterlösungen für RSW-Führung an Grundstückszufahrten

An Grundstückszufahrten insbesondere von Wohngebäuden, Gewerbeeinrichtungen und Tankstellen treten in Abhängigkeit von der Kfz-Belastung durch Ein- und Ausfahrten Konflikte zwischen Kfz- und Radverkehr auf. Eine durchgehende Einfärbung der Radwege oder Radfahrstreifen (Signalrot) mit beidseitiger Randlinie in RSW-grüner Farbe als Einfassungen wird empfohlen. Hinzu kommen Blindenleitstreifen oder mindestens taktile Abgrenzungen zum parallelen Gehweg, sofern der RSW auf dem Bord geführt wird.

In beiden Fällen, also Fahrbahn- oder Bordführung erfolgt die Abgrenzung zur Fahrbahn durch Kunststoffpfosten. Falls eine gepflasterte Kfz-Führung über den Gehweg besteht, muss diese durch die RSW-Anlage unterbrochen werden. Dazu werden nachfolgend zusätzliche Empfehlungen ausgesprochen.

Grundstückszufahrten an Wohngebäuden

In der Regel sollte die vorstehende Grundausstattung ausreichen, um ein Kfz-Verkehrsaufkommen ohne Gewerbe- oder Tankstellenverkehr verkehrssicher zu bewältigen.

Grundstückszufahrten an Gewerbeeinrichtungen und Tankstellen:

Es ist davon auszugehen, dass regelmäßig Kfz- und auch Lkw-Verkehr den RSW kreuzt. Deshalb sind die Grundstückszufahrten, sofern an dieser Stelle unvermeidbar, gebündelt auszuführen. Die Sichtbeziehungen für ausfahrende Kfz sind in beide Richtungen des RSW sehr wichtig und dürfen nicht beeinträchtigt werden; der Einsatz von (stationären, konvex geformten) Trixi-Spiegeln wird ausdrücklich empfohlen. Bei Verkehrsbelastungen von über 200 Kfz/Stunde wird die Anlage bedarfsgesteuerter, signalisierter RSW-Überquerungen für Kfz empfohlen, die eine angemessene Wartezeitrelation für Rad- und Kfz-Verkehr erfordern.

4.4 Musterlösung RSW-Führung auf Fahrradstraßen

Fahrradstraßen stellen ein wichtiges Führungselement für den Radverkehr dar. Insbesondere für Wohngebiete ohne Durchgangsverkehre oder Querverbindungen zwischen stark belasteten Hauptverkehrsstraßen erweist sich dieses Führungselement als sinnvolle Alternative.

Voraussetzung für die Ausweisung als Fahrradstraße ist gemäß StVO, dass das Fahrrad die vorherrschende Verkehrsart ist oder es zukünftig sein wird. Dies ist durch Verkehrszählungen und Verkehrsprognosen zu belegen.

Fahrradstraßen können entweder als „reine“ Fahrradstraßen ausgewiesen werden, in welchen nur Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge erlaubt sind, oder als Fahrradstraßen mit Freigabe für andere Verkehrsarten. Eine Freigabe kann bspw. für Anliegerverkehre oder speziell für den Linien- oder Lieferverkehr erfolgen.

Im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie wird lediglich die Einrichtung von Fahrradstraßen mit Freigabe für andere Verkehrsarten empfohlen, da die betroffenen Straßen eine Notwendigkeit zur Erschließung von Wohngebieten haben (vgl. Kapitel 6). Damit entfällt auch die Prüfung ob bei einer Einrichtung einer Fahrradstraße ein straßenrechtliches Widmungsverfahren nötig wäre.

Durch die Ausweisung als Fahrradstraße gilt eine Kfz-Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Radschnellverbindungen im Zuge von Fahrradstraßen sollen bevorrechtigt ausgebildet werden, dies kann baulich oder durch Beschilderung umgesetzt werden (Musterlösungen zur Bevorrechtigung von Fahrradstraße vgl. Kapitel 4.2). In Fahrradstraßen haben Radfahrende Vorrang, das heißt, dass sie die ganze Fahrbahn nutzen und auch nebeneinander fahren dürfen. Das Überholen von Radfahrenden durch Kfz ist grundsätzlich, wie überall innerorts geregelt, nur dann möglich, wenn ein Sicherheitsabstand von mind. 1,50 m eingehalten werden kann.

Um den RSW-Regelstandard einzuhalten, muss die Fahrradstraße eine mindestens 4 m breite Fahrgasse aufweisen. Sofern Längsparken vorgesehen wird, ist ein Sicherheitsabstand von mind. 0,75 m zwischen Parken und Fahrradstraße einzuplanen (vgl. Kapitel 4.1) Das Ordnen des ruhenden Verkehrs hat insbesondere bei Fahrradstraßen einen hohen Stellenwert, um einerseits Konflikte zwischen geöffneten Kfz-Türen und Radfahrenden zu vermeiden, aber auch andererseits eine weitere Verengung der Fahrbahn durch abgestellte Kfz zu verhindern.

4.5 Musterlösungen für RSW-Führung an Bushaltestellen

Radverkehr und Linienverkehr sind Verbündete im Umweltverbund für klimafreundliche und intelligente Mobilität. Die größtmögliche Einbindung von Bus und Bahn sind deshalb erklärte Ziele auch der Machbarkeitsstudien für Radschnellverbindungen (RSV) in der Metropolregion Hamburg.

Zielstellung

Auf Grundlage der bisherigen Arbeitsschritte werden Musterlösungen für Radschnellwegführungen an Bushaltestellen im Zuge der RSW-Trasse Lübeck zwischen Bad Schwartau und Groß Grönau entwickelt.

Die für den Radschnellweg (RSW) gewählte Führungsform ist im Nordbereich überwiegend der getrennte Zweirichtungsradweg im Seitenraum, jedoch stehen auch Fahrradstraßen und selbständige Radführungen zur Wahl, allerdings ohne Linienbusverkehr.

Im Südbereich zwischen Mühlentorplatz und Stadtweide dominiert die Führungsform des getrennten Radweges im Seitenraum. Maßgebliche Gründe dafür sind die im Übergang zur Innenstadt entlang der Ratzeburger Allee bereits im Bestand hohen Radverkehrsmengen sowie große Quell- und Zielgebiete beiderseits der Trasse. Ab dem Polarisweg bei Sankt Hubertus wechselt der nach Süden führende RSW dann in die westliche Seitenlage.

Unabhängig von der jeweiligen Führungsform des RSW müssen an allen Haltestellen des Linienbusverkehrs Lösungen für die verträgliche Verkehrsabwicklung gefunden werden.

Abhängig von der Lage der Haltestelle zum Radschnellweg kann im Haltestellenbereich ein erhöhtes Konfliktpotenzial entstehen, wenn ein Linienbus beim Heranfahren und Verlassen der Haltestelle den RSW überqueren muss und die Fahrgäste zum Erreichen bzw. Verlassen der Ein-, Ausstiegs- und Wartezonen den Radschnellweg kreuzen. Aus diesem Grunde werden für den Verlauf der Vorzugsvariante Haltestellen-Musterlösungen entwickelt, die für den Großteil der Fälle anwendbar und im Detail anpassungsfähig an die örtliche Situation sind.

Vorgehen

In einem ersten Schritt wurden alle Bushaltestellen entlang der Vorzugsvariante hinsichtlich ihrer Haltestellenausbildung und der vorhandenen Straßenquerschnittsbreite untersucht und mit der geplanten Radschnellwegführung im Streckenabschnitt abgeglichen.

Um mögliche Konfliktpotenziale in Haltestellenbereichen zu minimieren und einen möglichst schnellen und komfortablen Fahrgastwechsel zu gewährleisten, wurden in einem zweiten Arbeitsschritt fünf Grundsätze als Leitschnur für die Führung des Radschnellweges an Bushaltestellen und auf einem Busfahrstreifen in Lübeck formuliert.

Diese sind:

- Linienverkehr und Radverkehr sollen durch die Realisierung eines Radschnellwegs in Lübeck gleichermaßen gefördert und wo möglich bevorzugt werden, auch an Haltestellen.
- Bei hohen Frequenzen im Seitenraum auftretender Konflikte zwischen den jeweiligen Nutzergruppen (Radfahrende, Fahrgäste) kann erfahrungsgemäß am besten mit gestalterischen Mitteln entgegengewirkt werden, z. B. Aufmerksamkeitsflächen.
- Das vollständige Überqueren der RSW-Führung durch Fahrzeuge des Linienverkehrs im Querverkehr und umgekehrt soll ohne Signalschutz nicht möglich sein; Busbuchten neben dem RSW werden generell möglichst vermieden.
- Wenn nach Abwägung unter allen in der Praxis bewährten Führungsformen und der örtlichen Verhältnisse (Verkehrsbelastung, verfügbare Kfz-Spuren) die gemeinsame Führung von Linien- und Radverkehr auf einem Busfahrstreifen als die Beste erscheint, wird sie zur Realisierung vorgeschlagen (dies ist bisher nicht der Fall).
- Es ist in Abhängigkeit von den örtlichen Straßenraum- und Verkehrsverhältnissen hinnehmbar, z. B. an Engstellen verträgliche Lösungen für den Fußverkehr, Radverkehr und den Linienverkehr zu ermöglichen, indem Fahrflächen anderer Verkehrsmittel angemessen eingeschränkt werden.

Sodann wurden gemäß den aufgeführten Grundsätzen die Radschnellwegführungen in den Haltestellenbereichen kategorisiert und geplant.

Der Maßnahmenbaustein für die Gestaltung der RSW-Führungen an Bushaltestellen hat eine grundlegende Bedeutung in der Machbarkeitsstudie und für die Umsetzbarkeit des RSW. Deshalb wurde mit den fünf Grundsätzen klargestellt, dass Fahrgäste des öffentlichen Linienverkehrs und Radfahrende, unabhängig von ihrer gewählten Routen- und Wegeführung gleichermaßen Teil des Umweltverbundes der besonders förderungswürdigen und klimaschützenden Verkehrsmittel sind.

Bestandssituation

Entlang der Vorzugsvarianten des geplanten Radschnellweges in Lübeck existieren im Bestand 38 Richtungshaltestellen, die vom Stadtverkehr Hansestadt Lübeck und zum Teil auch Regionalverkehren bedient werden. Davon entfallen 16 Haltestellen auf den Nordbereich des Radschnellweges und 22 auf den Südbereich. Nach neuen Planungen werden zukünftig vier weitere Haltestellen in der Willy-Brandt-Allee hinzukommen, welche in den Planungen berücksichtigt werden. Die im Bestand vorherrschende Haltestellenausbildung ist die Busbucht, in kleinerem Umfang existieren im Nordbereich auch Fahrbahnrandhaltestellen. Bestehende Busbuchten sollen in Lübeck gemäß Beschlusslage zu Fahrbahnrandhaltestellen umgestaltet werden, für die Neuanlage gilt diese Vorgabe grundsätzlich.

Die Gesamtheit der Haltestellen entlang der Vorzugsvarianten ist mit ihren Haltestellenformen und der Kennzeichnung der jeweils geplanten Führungsform des RSW dem Plan 11 – Bestand Bushaltestellen zu entnehmen.

Die Bushaltefrequenzen liegen an Werktagen im Nordbereich zwischen vier und sieben Bussen je Stunde, Haltestelle und Richtung, im Südbereich zwischen vier und 17 Bussen (Sommer 2020). In der Hauptverkehrszeit werden nach Angaben der Stadtverkehr Lübeck GmbH im Südbereich in der Hauptverkehrszeit rund 1.400 – 1.700 Fahrgästen pro Stunde und Richtung befördert.

Die Radverkehrsfrequenzen wurden zuletzt 2016 ermittelt (Querschnittswerte der Hansestadt) und betrugen damals im Nordbereich bis über 2.000 Radfahrende pro Tag (Schwartauer Landstraße bzw. Allee), im Südbereich bis über 5.000 Radfahrenden pro Tag (Ratzeburger Allee).

Derzeit wird der Radverkehr fast ausnahmslos im Seitenraum hinter den Bushaltestellen bzw. Warteflächen, also gehwegseitig, geführt, ohne genügende Trennung vom Wartebereich. Dies unabhängig davon, ob eine benutzungspflichtige Radverkehrsführung vorliegt oder nicht.

Abgleich mit der geplanten Radschnellwegführung

Das Ergebnis des Abgleiches sämtlicher Haltestellen im Bestand mit der geplanten Radschnellwegführung kann dem Anhang TB04 – Radschnellwegführung an Bushaltestellen entnommen werden. Im nachfolgenden wird eine kurze Zusammenfassung der Ergebnisse gegeben.

<u>Nordbereich</u>

Im Nordbereich des Radschnellwegkorridors sind bisher durchgängig Führungen im Zweirichtungsverkehr an der Ostseite geplant. Der RSW-Standard von ≥ 4,0 m, mit zusätzlichen Sicherheitstrennstreifen von ≥ 0,75 m, wird überwiegend eingehalten. Eine Ausnahme bildet der Bereich mit der parallel verlaufenden Anliegerstraße der Schwartauer Allee (vgl. Kap. 6.1). Die aus diesen besonderen Gegebenheiten resultierende Haltestellengestaltung wird im Abschnitt Musterlösung ML 3 erläutert.

Südbereich

Zwischen dem Verkehrsknoten „Mühlenteller“ und Sankt Hubertus soll der Radverkehr bei der Vorzugsvariante richtungstreu im Seitenraum geführt werden. Die derzeit existierenden Busbuchten sollen für die Umgestaltung aufgelöst und in Fahrbahnrandhaltestellen umgewandelt werden. Der RSW wird an den Haltestellen ausnahmslos hinter den Warteflächen für Fahrgäste geführt, in manchen Fällen wird er hierfür verschwenkt. In Ausnahmefällen, bspw. in Knotenbereichen, wird der Radverkehr aus dem Seitenraum auf die Fahrbahn, ins Sichtfeld der Kfz, geführt. Diese Bereiche sind den Planskizzen zu entnehmen. Ab dem Polarisweg wird der RSW, analog zum Nordbereich, auf kurzer Strecke auf einem Zweirichtungsradweg an der Westseite geführt. Somit ergeben sich ähnliche Verhältnisse hinsichtlich Verkehrsabläufen und Konfliktpunkten.

Musterlösungen

Die nachfolgenden Musterlösungen gelten für alle Haltestellen entlang der Vorzugsvarianten. Grundsätzlich muss die Machbarkeit vor der Umsetzung für jede Haltestelle mit einer Detailplanung geprüft werden. Die Auflistung, an welcher Haltestelle welche Musterlösung empfohlen wird, kann dem Anhang TB04 – Radschnellwegführung an Bushaltestellen und Plan 12 entnommen werden.
Es wurden vier Musterlösungen entwickelt.

- Führung des RSW auf einem baulichen Radweg mit Regelstandard hinter der Bushaltestelle am Fahrbahnrand (ML1)
- Führung des RSW auf einem baulichen Radweg mit reduziertem Standard hinter der Bushaltestelle am Fahrbahnrand (ML2)
- Führung des RSW auf einer Fahrradstraße mit Bushaltestelle zwischen Fahrradstraße und parallel verlaufender Hauptfahrbahn (Sonderlösung Anliegerstraße) (ML3)
- Führung des RSW auf einem Radfahrstreifen, der für eine Bushaltestelle unterbrochen wird (ML4).

Dargestellt werden jeweils schematisch der Gehweg, welcher im Regelfall eine Breite von ≥ 2,5 m aufweist, der Radschnellweg mit seiner jeweiligen Führungsform (Zweirichtungsradweg, Radfahrstreifen), der Wartebereich für die ÖPNV-Fahrgäste sowie ein Teil der Fahrbahn. Für die Haltestellenlösungen im Bereich der Anliegerfahrbahn Schwartauer Landstraße wird ein größerer Untersuchungsbereich gewählt. (Vgl.Abb. 5)

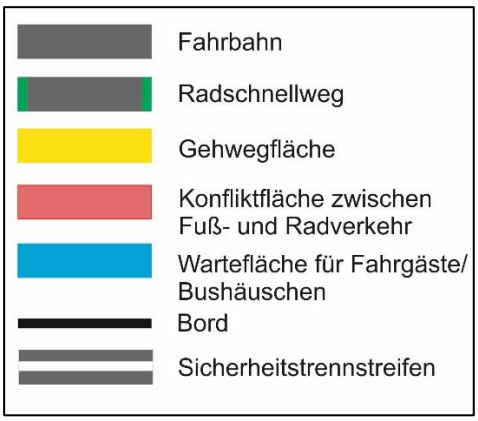
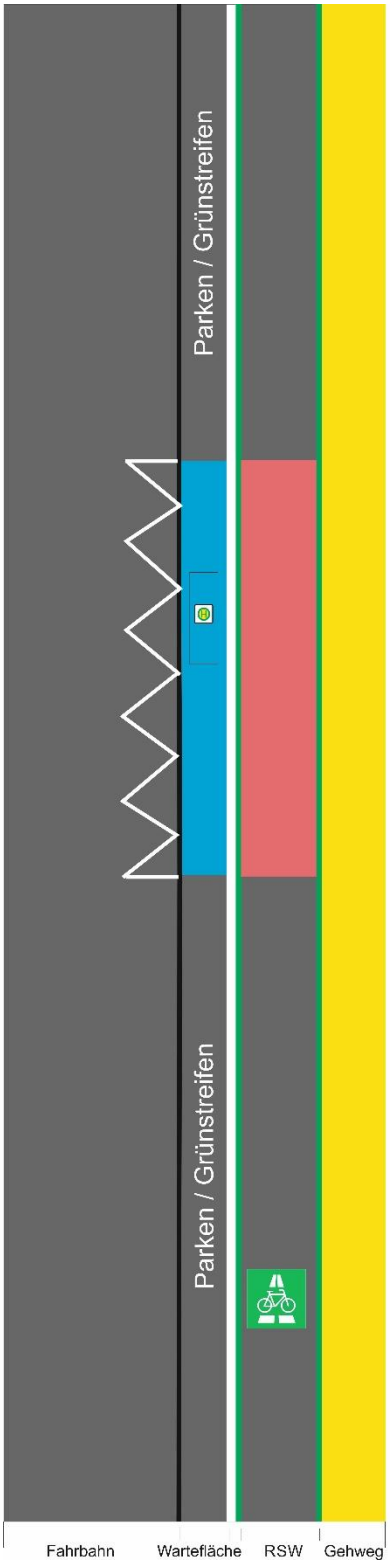


Abb. 5 **Darstellungsschema der Musterlösungen**



Führung des RSW auf einem baulichen Radweg mit Regelstandard hinter der Bushaltestelle am Fahrbahnrand (ML1)

Bei den Haltestellen mit Busbucht entlang der Vorzugsvarianten wird der Umbau der Haltestelle zu einer Fahrbahnrandhaltestelle empfohlen, sodass der Linienverkehr nicht seinen Fahrstreifen verlässt und der Radschnellweg in größtmöglichem Abstand hinter der Haltestelle vorbeigeführt werden kann.

Bei dieser Musterlösung ist die Gestaltung einer Wartefläche von mind. 3,0 m, eher 4 m Breite vorgesehen, um das Warten der Fahrgäste auf oder unmittelbar neben dem Radschnellweg zu vermeiden. Dadurch wird das Konfliktpotenzial zwischen Fahrgästen und Radfahrenden verringert. Der Abstand zwischen Fahrgastwartefläche und Radschnellweg muss dabei mindestens 0,5 m betragen.

Um die Verkehrssicherheit für die querenden Fahrgäste zu erhöhen, wird eine Gestaltung des Konfliktbereiches mit farblichen oder baulichen Mitteln, über die Einhaltung der Barrierefreiheit hinaus, empfohlen. Eine Einfärbung oder eine Belagsänderung können darüber hinaus zur Aufmerksamkeitssteigerung aller Verkehrsteilnehmenden beitragen. (Vgl. Abb. 6)

Diese Musterlösung kann sowohl auf Radschnellwegführungen im Einrichtungsverkehr wie auch im Zweirichtungsverkehr angewendet werden.

Abb. 6 RSW-Führung auf einem baulichen Radweg hinter der Bushaltestelle am Fahrbahnrand (Musterlösung 1)

Führung des RSW auf einem baulichen Radweg mit reduziertem Standard hinter der Bushaltestelle am Fahrbahnrand (ML2)

In den Bereichen, in denen der Straßenquerschnitt im Haltestellenbereich keine Überbreite aufweist, ist eine Umsetzung der vorstehend behandelten Musterlösung 1 nicht realisierbar. Die Flächen für die Einrichtung der Warteflächen für Fahrgäste des ÖPNV, neben dem Radschnellweg, reichen dann nicht aus.

Deshalb wird für diesen Fall die Reduzierung der Radschnellwegbreite im Haltestellenbereich auf den reduzierten Standard vorgesehen. Dabei wird eine leichte Verschwenkung des Radschnellweges zur Führung hinter der Haltestelle notwendig (Vgl. Abb. 7). Die Gestaltung des Haltestellenbereiches stimmt im Übrigen mit der vorherigen Musterlösung überein. Bei der Wartefläche für die Fahrgäste ist zu berücksichtigen, dass der Unterstand/ Wetterschutz in jedem Fall transparente Seitenflächen besitzt.

In Ausnahmefällen, bei denen auch für diese Musterlösung keine ausreichenden Flächen zur Verfügung stehen und nur ein geringes Fahrgastaufkommen zu erwarten ist, kann eine Reduzierung der Fahrgastwartefläche auf bis zu 1,5 m in Betracht gezogen werden. In diesem Fall müsste das Wartehäuschen auf dem Gehweg positioniert werden oder ggf. entfallen.
Diese Musterlösung kann sowohl auf Radschnellwegführungen im Einrichtungsverkehr wie auch im Zweirichtungsverkehr angewendet werden.

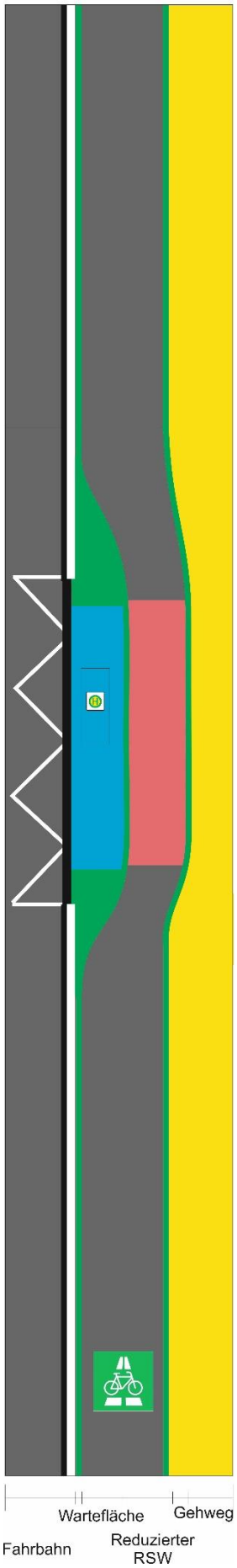


Abb. 7 **RSW-Führung auf einem baulichen Radweg mit reduziertem Standard hinter der Bushaltestelle am Fahrbahnrand (Musterlösung 2)**

Haltestellenlösungen im Bereich der Anliegerstraße Schwartauer Landstraße (ML3)

Im Zuge der Schwartauer Landstraße wird im Bereich mit der parallel verlaufenden Anliegerstraße eine abweichende Gestaltung der auf der östlichen Straßenseite liegenden Richtungshaltestellen vorgeschlagen. Betroffen sind hier die Bushaltestellen „Hochstraße“, „Oderstraße“ und „Peenestieg“. Diese verfügen derzeit über Fahrgastwarteflächen auf dem baulichen Trennstreifen zwischen Anliegerstraße und Hauptfahrbahn und zum Teil auch über Busbuchten.

Das verkehrliche Grundkonzept für die künftige Verkehrserschließung des Famila-Nahversorgungszentrums sieht nach den Überlegungen der Gutachter vor, die Anliegerstraße verkehrlich zu beruhigen (aber nicht in Gänze für Kfz zu schließen). Im Süden sollte die besonders ungünstig angeordnete erste Gebietszufahrt in Höhe Helgolandstraße geschlossen werden. Die verbleibenden Zufahrten mit ihren Einkaufsverkehren sollen direkt und signalisiert an die Hauptfahrbahn der Schwartauer Landstraße angebunden werden. Ausführliche Beschreibungen dazu sind in Kap. 6.1 zu finden.

Für die Führung des RSW im Verlauf der Anliegerstraße und damit auch für die Anordnung der Bushaltestellen wurden zwei Varianten erarbeitet.

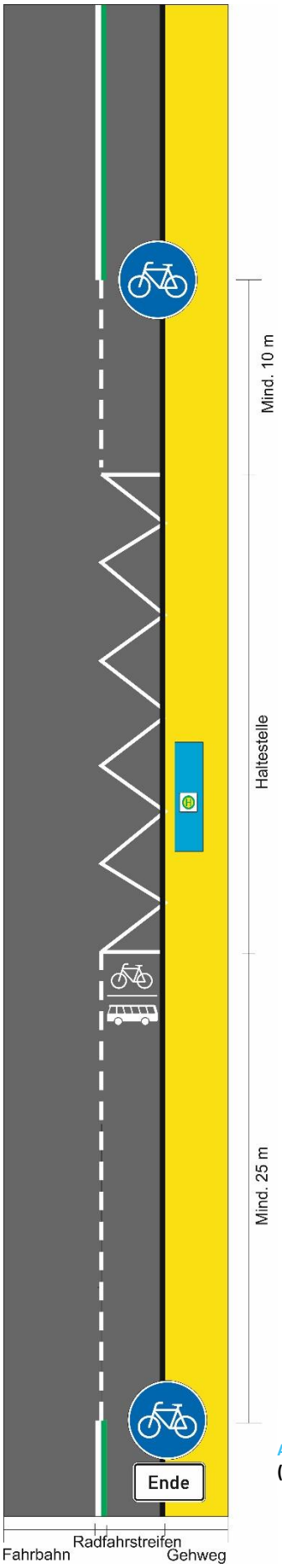
Variante 1 Anliegerstraße (favorisiert)

Bei der dieser, favorisierten Variante 1 wird der Radverkehr auf der Anliegerstraße geführt. Für die Bushaltestellen hat die Führung über eine Fahrradstraße den Vorteil, dass der vorhandene Mittelstreifen und die Bushaltestellen beibehalten werden können. Der Zugang zu den Bushaltestellen wird über signalisierte Fußgängerfurten über die Hauptfahrbahn gesichert. Die Anlagen SK 04 und SK 05 zeigen unter Variante 1 auf, wie diese Führungsform an den Knotenpunkten Schwartauer Landstraße/ Oderstraße und Schwartauer Landstraße/ Helgolandstraße/ Hochstraße umzusetzen ist.

Variante 2 Anliegerstraße (Geschützter Zweirichtungsradweg)

Gemäß der Variante 2 wird der RSW als selbständige Zweirichtungstrasse, unter Inanspruchnahme des Trennstreifens zwischen Neben- und Hauptfahrbahn und teilweise des östlichen Hauptfahrstreifens, geführt (vgl. Anlage SK 03). Hier verändert sich die Situation für den Linienverkehr dahingehend, dass die Warteflächen auf dem Trennstreifen verlegt werden müssen. Da der Trennstreifen für den Radschnellweg verwendet wird und die Linienbusführung auf dem zukünftig äußersten Hauptfahrstreifen in Richtung Norden erfolgt, sollen die Warteflächen für Fahrgäste zukünftig in Höhe des äußeren Fahrstreifens liegen. Die Haltestellen sind als Fahrbahnrandhaltestellen ausgebildet, das heißt nachfolgende Kfz warten, der Bus ist Stauführer

Die Regelwerte für die Breitenabmessungen der Haltestellen-Warteflächen und des RSW können bei dieser Variante nicht immer eingehalten werden. Exemplarische Beispiele zu dieser Führungsvariante sind den Anlagen SK 04 und SK 05 unter Variante 2 zu entnehmen.



Führung des RSW auf einem Radfahrstreifen, der für eine Bushaltestelle unterbrochen wird (ML4)

Bei Führung des Radverkehrs auf einem Einrichtungs-Radfahrstreifen bieten sich an Bushaltestellen zwei Varianten an. Einerseits kann der Radfahrstreifen in den Seitenraum auf Bordniveau überführt werden, um dort hinter der Bushaltestelle geführt zu werden. Andererseits besteht die Möglichkeit den Radfahrstreifen vor der Bushaltestelle, auf Fahrbahnniveau, zu führen.

Die erstere Variante hat den Nachteil, dass sie eine starke Verschwenkung, ein wechselndes Höhenniveau sowie mögliche Konflikte zwischen ein- und aussteigenden Fahrgästen mit dem Radverkehr nach sich ziehen kann. Aus diesem Grund wird allein die zweite Variante als Musterlösung empfohlen.

Für die Variante des Radfahrstreifens auf Fahrbahnniveau vor der Haltestelle muss dieser unterbrochen werden, um das Halten des Linienverkehrs am Fahrbahnrand zu ermöglichen. Hierfür bietet sich eine Übergangsstrecke mit einer Strich-Lücke-Markierung für den Radverkehr an. Damit kann sowohl beim Linienverkehr wie auch beim Radverkehr die Aufmerksamkeit gesteigert werden, um auf den nahenden Konfliktbereich aufmerksam zu machen. Vor allem dem Radverkehr wird auf diese Weise bewusstgemacht, dass sein Schutzraum vor anderen Verkehrsteilnehmern (durch den Radfahrstreifen) endet.

Zusätzlich zu dem Markierungswechsel ist eine Beschilderung mit dem Verkehrsschild VZ 237 mit dem Zusatz „Ende“ gängige Praxis. Zur Aufmerksamkeitssteigerung eignet sich darüber hinaus auch das Aufbringen von Piktogrammen. Für den Übergangsbereich mit Schutzstreifen sind gemäß ERA 2010 im Vorlauf mind. 25 m, im Nachlauf mind. 10 m vorzusehen.

Ein besonderer Vorteil dieser Variante gegenüber der Führung im Seitenraum ist, dass sie einen vergleichsweise geringeren Flächenbedarf aufweist und die Führungsform des Streckenabschnittes beibehalten werden kann. Dadurch, dass die durchschnittliche Haltezeit eines Linienbusses je nach Fahrgastauf-kommen und Busfrequenz (ca. 5-minütig) erfahrungsgemäß bei etwa 30 Sekunden liegt, wird der Radverkehr nicht über Gebühr in seinem Verkehrsfluss behindert

Abb. 8 RSW-Führung auf einem Radfahrstreifen, der für eine Bushaltestelle unterbrochen wird (Musterlösung 4)

5. Abschätzung der Radverkehrspotenziale

Im Rahmen der Studie „Potenzialanalyse für Radschnellwege“ der Metropolregion Hamburg wurde der Korridor zwischen Bad Schwartau, Lübeck und Groß Grönau als geeignete Radschnellverbindung herausgestellt. Die Studie basierte auf wissenschaftlichen Erreichbarkeitsanalysen, die auf eine Darstellung von möglichen Reisezeitverkürzungen im Alltagsverkehr sowie die Bestimmung der Einwohner und Einwohnerinnen, die von Radschnellwegen profitieren könnten, ausgerichtet war.

Im Rahmen der vorliegenden Machbarkeitsstudie wurden die Radverkehrspotenziale weiter vertieft und konkretisiert. In einem ersten Schritt wurden in der Vorbereitenden Trassenfindung (vgl. Kap 3) die Erschließungswirkungen aller untersuchten Korridore betrachtet (vgl. Plan 05) und in die Bewertung zur Auswahl der Vorzugsvariante einbezogen. Zu Grunde gelegt wurde ein 300 m Einzugsbereich beiderseits der Trassenverläufe, in welchem radverkehrsrelevante Ziele kartiert wurden.

Für die Vorzugsvariante (vgl. Plan 09), die im nachfolgenden Kapitel detailliert vorgestellt wird, erfolgt eine differenzierte Potenzialabschätzung. Zu Grunde liegen von der Hansestadt Lübeck erhobene Radverkehrsmengen aus dem Jahr 2016. Plan 03 zeigt die Radverkehrsmengen im Bestand (2016). Es wird deutlich, dass bereits heute auf einigen Strecken hohe Radverkehrsmengen zu verzeichnen sind. Insbesondere ist der Bereich südlich der Innenstadt entlang der Ratzeburger Allee zu nennen, der u.a. mit Anbindung der Universität oder des Universitätsklinikums mehr als 5.000 Radfahrende / Tag zählt.

Für jeden Hauptabschnitt der Vorzugsvariante erfolgt eine Abschätzung der jeweiligen Steigerungspotenziale für den Radverkehr.

Es werden dabei folgende Kriterien angewandt

- Zuwächse durch allgemeine gesellschaftliche Entwicklungen (Gesundheit, Multimodalität, Ökologie u.a.),
- Neue Nutzergruppen, die besonders die geschützten Führungsformen für sich als attraktiver bzw. sicherer beurteilen,
- Durchschnittliche räumliche Bündelungseffekte für jeweils einen Hauptabschnitt.

Die beiden erstgenannten Kriterien werden für alle Hauptabschnitte der Vorzugsvariante in gleicher Ausprägung angewandt. Es wird eine Zunahme von 50 % aus allgemein gesellschaftlichen Gründen angenommen, die mit einer Verschiebung des Modal-Splits einhergeht. Das bedeutet konkret, dass bis 2030 von einer Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal-Split in der Gesamtstadt von 20 % (2017)[1]auf 30 % ausgegangen wird.

Neuen Nutzergruppen werden weitere durchschnittlich 20 % Zunahme zugeschrieben.

Die räumlichen Bündelungseffekte sind für jeden Anschnitt unterschiedlich einzustufen und werden nachfolgend erläutert:

[1] Infas, DLR, IVT und infas 360 (2019) Mobilität in Deutschland – Regionalbericht Metropolregion Hamburg

Hauptabschnitt HL 01:
Durch eine Bündelung auf die Schwartauer Allee wird eine 30 %-Zunahme angenommen. Nutzende von/nach Bad Schwartau erhalten eine durchgängigere und umwegfreie Führung insbesondere in Richtung Hauptbahnhof, aber auch zur Innenstadt. Die Annahme ist hier, dass die neue Trasse insgesamt deutlich attraktiver ist als bestehende, parallel verlaufende Führungen, auch wenn diese z.T. kürzer sind, wie z.B. über die Posener Straße mit großem Schwerverkehrsaufkommen, in Richtung Innenstadt.

Hauptabschnitt HL02:
Hier wird ein Bündelungseffekt von ebenfalls 30 % angenommen. Gründe sind eine attraktivere Führung, z. B. über das St Lorenz-Gleis, welche große Knotenpunkte mit ggf. längeren Wartezeiten umgeht. Anschließend kann die abseits des Kfz-Verkehrs geführte Trasse für Radfahrende in Richtung Innenstadt und Hauptbahnhof punkten, die qualitativ aufgewertet wird.

Hauptabschnitt HL03:
Durch die deutlich verbesserte Anbindung des Hauptbahnhofes über die geplante Stadtgrabenbrücke werden Bündelungseffekte von 80 % als realistisch angesehen.

Hauptabschnitt HL04:
Entlang der Possehlstraße bestehen nur wenige Alternativrouten, sodass nur geringe Bündelungseffekte von etwa 15 % anzunehmen sind.

Hauptabschnitt HL05:
Die Wallstraße wird für den Radverkehr deutlich attraktiviert, sodass von einer hohen Zuwachsrate von 60 % auszugehen ist, die auch durch Verlagerungen großräumiger Art entsteht.

Hauptabschnitt HL06:
Die Radschnellverbindung durch die Anliegerstraßen erhält eine Aufwertung, da weniger Wartezeiten an Kreuzungen und größere Flächen für Radfahrende zur Verfügung stehen. Das Bündelungspotenzial wird mit 35 % beziffert.

Hauptabschnitt HL07 (nördlich Kahlhorststraße):
Im Zuge des nördlichen Teils der Ratzeburger Allee werden für Radfahrende neue und sicherere Führungen auf Fahrbahnniveau erschlossen. Nutzende aus der Innenstadt, die über den Mühlentorplatz weiter in Richtung Universität oder Klinikum fahren, profitieren deutlich, sodass eine Steigerung von 40 % angenommen wird.

Hauptabschnitt HL07 (südlich Kahlhorststraße):
Der südliche Teil der Ratzeburger Allee bindet gesamtstädtisch wichtige Ziele an und erhält eine attraktivere Radverkehrsführung. Das Bündelungspotenzial wird mit 30 % etwas geringer als im nördlichen Teil angesetzt, da Radfahrende ggf. die Ratzeburger Allee in Richtung ihrer Ziele verlassen.

Hauptabschnitt HL08:
Der südliche Teil der Ratzeburger Landstraße weist nur wenige Alternativen auf. Die Bündelungseffekte werden mit 15 % angenommen.

Tab. 4 zeigt für alle Abschnitte die Radverkehrspotenziale auf Basis einer konservativer Abschätzung. Die höchsten Werte sind in der Ratzeburger Allee nördlich der Kahlhorststraße mit knapp über 10 Tsd. Radfahrenden/Werktag zu erwarten. Plan 13 stellt die Radverkehrspotenziale grafisch dar.

Für die Realisierung von Radschnellverbindungen wird bundesweit ein Richtwert von mehr als 2.000 Radfahrenden pro Tag angesetzt1. Diesen Wert würden 6 von 9 Hauptabschnitten des Lübecker Radschnellweges erreichen oder teils deutlich überschreiten. In 3 der 9 Hauptabschnitte liegt er im Bereich zwischen 1,5 und 2,0 Tsd. Radfahrenden, davon zweimal vor den Stadtgrenzen. Dennoch wird von einem insgesamt hohen Radschnellwegpotenzial für die Gesamtstrecke ausgegangen.

Bei gesamtheitlicher Betrachtung des nördlichen Korridors zwischen Stadtkern Lübeck und Bad Schwartau bzw. des südlichen Korridors zwischen Stadtkern Lübeck und Groß Grönau wird deutlich, dass auf die Länge bezogen eine Radverkehrsmenge von mehr als 2.000 pro Tag erreicht werden kann.

Haupt-abschnitt	Radverkehrs-belastung / Tag 2016 (Abschnitts-weiser Durchschnitt)	Zuwachs aus allgemein gesellschaftlichen Gründen (Gesundheit, Multimodalität, Ökologie u.ä.)	Neue Nutzer-gruppen wegen geschützter Führungs-formen	Durchschnittliche räumliche Bündelungseffekte	Prognose Radfahrende/ Tag 2030 (Abschnitts-Durchschnitt gerundet)
HL 01	760	50%	20%	30%	1.520
HL 02	1.260	50%	20%	30%	2.520
HL 03	626	50%	20%	80%	1.560
HL 04	2.053	50%	20%	15%	3.800
HL 05	908	50%	20%	60%	2.090
HL 06	2.396	50%	20%	40%	5.030
HL 07 (nördl Kahlhorst-str.)	4.913	50%	20%	40%	10.320
HL 07 (südl. Kahlhorst-str.)	3.950	50%	20%	30%	7.900
HL 08 (Schätzwert)	1.000	50%	20%	15%	1.850

Tab. 4 **Berechnung der Radverkehrspotenziale der Hauptabschnitte der RSV**

[1] *FGSV (2014), Arbeitspapier Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen [FGSV-Nr. 284/1]*

6. Detaillierte Trassenfindung – Maßnahmenplanung

Mithilfe der Vorbereitenden Trassenfindung, dargestellt in Kapitel 3, konnten die Vorzugstrassen für den Nord-, Süd- und Mittelbreich des Radschnellwegs in der Hansestadt Lübeck benannt werden. In diesem Kapitel werden die Ergebnisse der Detaillierten Trassenfindung sowie der Maßnahmenplanung für die Gesamttrasse vorgestellt.

Für die detaillierte Trassenfindung wurde zunächst eine Unterteilung der gesamten RSV-Trasse in acht **Hauptabschnitte** vorgenommen (vgl. Plan 14). Die Hauptabschnitte wurden auf Basis der jeweiligen Streckencharakteristik gebildet, deren variierende Gegebenheiten unterschiedliche Planungsansätze benötigen können.

Für die Hauptabschnitte ist jeweils ein **Übersichtssteckbrief** angelegt, der die wesentlichen Kenndaten, unter anderem Abschnittslänge, Abschnittsgrenzen und Streckencharakteristik, sowie eine Prinzipskizze der geplanten Radverkehrsführung enthält. Eine zusammenfassende Übersicht der geplanten Führungsformen bieten die Pläne 16 (Abbildung als Gesamttrasse) und 17 (Detailpläne im Maßstab 1:1.000). Weiterhin verfügen die Übersichtssteckbriefe über Angaben dazu, welcher Ausbaustandard im Hauptabschnitt erreicht wird, wie hoch das heutige sowie das zu erwartende Radverkehrsaufkommen und die geschätzten Ausbaukosten sind. Eine weitergehende Beschreibung der einzelnen Übersichtssteckbriefe bieten die nachfolgenden Unterkapitel.

Da die Hauptabschnitte über wechselnde Straßenraumbreiten und -aufteilungen verfügen, die auch einen Einfluss auf die verfügbare Breite für die RSV haben, wurden diese weiter in **Unterabschnitte** gegliedert (vgl. Plan 15). Diese Aufteilung hat vor allem den Zweck, für den gesamten Streckenverlauf eine möglichst differenzierte Ausarbeitung der Maßnahmenplanung und der Kostenschätzung zu ermöglichen und darzustellen.

Für jeden **Unterabschnitt** ist ein Maßnahmensteckbrief erstellt, welcher relevante verkehrliche Kenndaten, bspw. zulässige Kfz-Geschwindigkeit und Kfz- bzw. LKW-Verkehrsaufkommen, beinhaltet. Neben diesen Kenndaten werden auch Straßenquerschnitte für den Bestand und die Planungsempfehlungen dargestellt, die eine Aussage zum realisierbaren Ausbaustandard nach sich ziehen. Eine Verortung aller Querschnitte bietet der Plan 18. Aus der Planung resultieren zum Teil Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsarten sowie Eingriffe in die Natur und notwendiger Grunderwerb. Diese Informationen sind ebenfalls dem Maßnahmensteckbrief zu entnehmen. Eine Maßnahmentabelle bietet einen Überblick über die Gesamtheit an geplanten Maßnahmen sowie die daraus resultierenden Kosten.

Neben den **Straßenquerschnitten** im Steckbrief existieren für ausgewählte Unterabschnitte Detailskizzen, die für besondere Problemstellen Lösungsvorschläge in Form von Luftbildüberzeichnungen darstellen.

Hier werden die geplante Führungsform der RSV sowie die zu treffenden Maßnahmen genauer dargestellt. Die **Detailskizzen** werden unterschieden in Knotenpunktskizzen (Darstellung für einzelne Knotenpunkte) und Übersichtsskizzen (Darstellung größerer Bereiche mit mehreren Knotenpunkten). Einen Hinweis darauf, ob zu einem Unterabschnitt Detailskizzen angefertigt wurden, kann jeweils der letzten Seite des Maßnahmensteckbriefes entnommen werden. Einen Überblick über alle 18 Detailskizzen bietet der Plan 19.

6.1 Hauptabschnitt HL 01

rad schnell netz

metropolregion hamburg

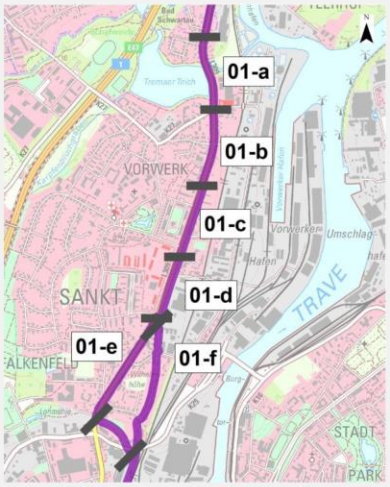
Übersichtssteckbrief HL 01

Kenndaten im Bestand	
Straße	Schwartauer Landstr., Schwart. Allee, Var. Hoch-/Elisenstr.
Abschnitt von Ort Abschnitt bis Ort	Stadtgrenze Lübeck St. Lorenz-Gleis/Karlstraße
Länge [m]	3.453
Kommune oder Stadtteil HL	St. Lorenz Nord

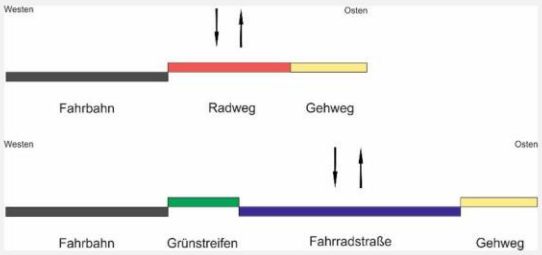
Streckencharakteristik

- Westseitig z.T. Baumbestand, insgesamt kaum Straßengrün
- Ab Stadtgrenze 2-streifige, ab Warthestr 4-streifige Fahrbahn
- Nördlich lockeres, südlich verdichtetes Wohnen; Polizeikaserne
- Katharinenstraße Anliegerstraße
- Fachmarktzentrum/FAMILA; Besonderheit Zufahrt über 900 m Anliegerstraße, unübersichtliche Erschließung
- Führungsvariante Hoch-/Elisenstraße, Anliegerstraßen

Hauptabschnitt mit Unterabschnitten



Planung (Prinzipskizze)



Angestrebter Ausbaustandard

RSW-Standard	3.453 m	100 %
Reduz. Standard	0 m	0 %
ERA-Standard	0 m	0 %

Radverkehrsaufkommen/Tag (Bestand 2016, Durchschnitt)	760
Zu erwartendes Radverkehrsaufkommen (Prognose/Tag 2030, gerundet)	1.520
Kosten Strecke	4.244.000 €
Kosten Knoten	1.836.000 €
Kosten gesamt	6.080.000 €

urbanus PGV

Abb. 9 **Übersichtssteckbrief HL 01**

HL-01-a Schwartauer Landstraße

Südlich der Stadtgrenze mit Bad Schwartau erfolgt die Führung entlang der Schwartauer Landstraße als geschützter Radschnellweg (Protected-Bikelane) im Zweirichtungsverkehr an der Ostseite. Aufgrund der abgestuften Kfz-Belegung und des vergleichsweise großzügigen Straßenraumprofils sind hier ausreichende Flächenressourcen vorhanden, die auch eine Flexibilität in der Straßenraumaufteilung ermöglichen. Die Flächen für den Radschnellweg werden deshalb abschnittsweise durch Reduzierung der Fahrspuren und den Entfall von Parkflächen gewonnen.

HL-01-b Schwartauer Landstraße

Die Kfz-Belegung in der Schwartauer Landstraße lässt grundsätzlich eine Reduzierung auf eine 2-spurige Fahrbahn mit zusätzlicher, wechselseitiger Linksabbiegespur oder alternativ mit einer durchgehenden Mittelstreifenlösung zu. Die Mittelstreifenlösung wird favorisiert, weil sie erfahrungsgemäß positive gestalterische Wirkungen auf Geschwindigkeitsverhalten und Verkehrsablauf hat. Sie kann sowohl als Aufstellfläche für nicht behinderndes Linksabbiegen der Kfz als auch für überquerende Zufußgehende genutzt werden. Es ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der durchgehenden Fahrspuren von vier auf zwei möglich ist, da die Schwartauer Landstraße/ Allee eine Funktion als Autobahn-Bedarfsumleitung besitzt.

Durch die geplante Reduzierung der Fahrspuren und damit auch der Vorbeifahrchancen an wartenden Kfz können sich an Grundstückszufahrten für Radfahrende durch rechts abbiegende Kfz besondere Konfliktpotenziale ergeben. Aufgrund der Bevorrechtigung der RSV, die baulich gemäß Musterlösungen der MRH umgesetzt wird, müssen Abbieger zunächst alle Radfahrenden passieren lassen. Um diese Situation zu vermeiden wird eine Querschnittsvariante empfohlen, die eine Kfz-Führung im Längsverkehr auf einem überbreiten Fahrstreifen ermöglicht, um eine sichere Vorbeifahrt des nachfolgenden Verkehrs auch am rechts abbiegenden Verkehr zu ermöglichen.

Der bestehende westseitige Radweg kann und soll zur Erschließung der dortigen Bebauung möglichst beibehalten und mit der Anlage eines Sicherheitstrennstreifens zur Fahrbahn im Sinne der ERA 2010 sicherer gestaltet werden. Dies trifft auch auf die dort liegenden Bushaltestellen zu. An der Ostseite wird für den Busverkehr eine Umwandlung zu Fahrbahnrandhaltestellen mit verschwenkter Führung des RSW hinter diesen vorgesehen. Dies hat zur Folge, dass Fahrgäste des ÖPNV den RSW queren müssen, um zur Wartefläche der Haltestelle zu gelangen. Hieraus könnten Konflikte resultieren. Aus diesem Grund ist der Zugang zu den Haltestellen durch Aufmerksamkeitsflächen (Signalrot) gesichert. Zu den Linienbushaltestellen im Straßenraum sind in Kap. 4.5 Musterlösungen erläutert und dargestellt.

HL-01-c/d Schwartauer Landstraße, Anliegerstraße

Der Bereich der Schwartauer Landstraße mit baulich abgesetzt verlaufender Anliegerstraße, etwa zwischen der Linienbushaltestelle Peenestieg und dem Knoten Schwartauer Landstraße / Helgolandstraße / Hochstraße, erweist sich im Hinblick auf die RSW-Maßnahmen als verkehrsorganisatorisch besonders anspruchsvoll. Über die Anliegerstraße bewegt sich abschnittsweise ein vergleichsweise hohes Verkehrsaufkommen des Einkaufsverkehrs zum Nahversorgerschwerpunkt des Famila im südlichen Bereich der Schwartauer Landstraße. Demnach lassen sich durch direktere Verbindungen zwischen Hauptfahrbahn, Nebenfahrbahn und Gebietsein- und Ausfahrten Kfz-Wege verkürzen sowie Parksuchverkehre reduzieren. Vorgeschlagen wird auch, die für alle Verkehrsteilnehmenden besonders unübersichtliche südliche Einmündung bzw. Einfahrt der Nebenfahrbahn zu schließen und nördlich der Haltestelle „Hochstraße“ mit einer der beiden Hauptzufahrten zum Famila-Parkplatz zu verbinden. Die Anlage SK 03 Übersichts-

und Prinzipskizze stellt das angestrebte Erschließungsprinzip am Beispiel der (nachfolgend erläuterten) RSW-Variante 2 dar.

Für die Führung und Gestaltung des RSW wurden zwei Varianten erarbeitet und diskutiert:

Bei der **Variante 1** wird der Radverkehr auf der Anliegerstraße, die zur Fahrradstraße umgestaltet wird, geführt. Der Übergang vom Zweirichtungsradweg im Süden zu der Fahrradstraße erfolgt am Knotenpunkt Hochstraße/ Schwartauer Allee. Bei dieser Variante können sowohl der Regelstandard für den RSW als auch für die Breitenabmessungen von Bushaltestellen (Wartefläche mit Witterungsschutz ≥ 3m gemäß RASt 06) eingehalten werden. Um dies zu erreichen ist in der gesamten Anliegerstraße ein beidseitiges Parkverbot vorzusehen. Hier besteht zudem die Möglichkeit, den Mittelstreifen zu begrünen und somit einen Alleecharakter in der Schwartauer Landstraße (wieder-)herzustellen.

Gemäß der **Variante 2** wird der RSW, wie bereits im Norden, als selbständige Zweirichtungstrasse (Protected-Bikelane) unter Inanspruchnahme des Trennstreifens zwischen Neben- und Hauptfahrbahn und teilweise des östlichen Hauptfahrstreifens, weitergeführt. Der ehemals durchgehende Fahrstreifen dient darüber hinaus, außerhalb der Haltestellenbereiche, dem abbiegenden Kundenverkehr usw. als Wartefläche vor der RSW-LSA, ohne nachfolgende, durchfahrende Kfz- und Linienverkehre zu behindern. Fahrbahnrandparken in der Anliegerstraße ist nur in Höhe der Wohnbebauung nördlich der Havelstraße und auch nur einseitig zulässig. Der RSW soll in Knotenbereichen gemeinsam mit den Hauptverkehrsströmen entlang der Schwartauer Allee/ Landstraße signalisiert werden.

In eine **Gegenüberstellung und Abwägung** fließen Vor- und Nachteile für alle Verkehrsarten mit ein; zudem muss das geänderte Erschließungskonzept auf seine Funktionsfähigkeit geprüft werden (Prüfauftrag). Im Zuge einer vorläufigen qualitativen Betrachtung wurde die Variante 1 Anliegerstraße als Fahrradstraße als Favorit bestimmt. Die Gründe liegen bei der besseren, flexibleren Flächenausnutzung, mit Vorteilen für die Haltestellenausbildung, die günstigere, verkehrssichere Lage der Fahrradstraße zum Nahversorgungszentrum (Radfahrende als Kunden), neben der Aufnahme des Raddurchfahrtverkehrs.

Die Anlagen SK 04 und SK 05 zeigen unter den Varianten 1/2 auf, wie die jeweiligen Führungsformen an den Knotenpunkten Schwartauer Landstraße/ Oderstraße und Schwartauer Landstraße/ Helgolandstraße/ Hochstraße umzusetzen sind.

Eine zusammenfassende Darstellung der notwendigen Veränderungen für die Ausbildung der Linienbushaltestellen erfolgte bereits im Kapitel 4.5.

HL-01-e Schwartauer Allee, Helgolandstraße bis Karlstraße

Für den Unterabschnitt zwischen Helgolandstraße und Karlstraße stehen zwei Varianten zur Auswahl. In **Variante 1** verläuft die Trasse über die Schwartauer Allee als Zweirichtungsradweg in Ostlage und das ehemalige St. Lorenz-Gleis zur Karlstraße. Vorteil wäre hier, über das ehemalige Gütergleis auch das Sport- und Berufsschulzentrum An der Lohmühle an den Radschnellweg anzubinden, welches bereits ein langjähriges Vorhaben der Hansestadt ist. In der Schwartauer Allee ist für die Anlage des Radschnellweges die westliche Kfz-Fahrspur aufzugeben, die zum Parken genutzt wird. Der bestehende westseitige Radweg sollte hier wie in der Schwartauer Landstraße beibehalten oder in einen dauerhaften Parkstreifen umgewandelt werden. Für die Fahrbahn wird eine Neuaufteilung mit zwei Fahrspuren und einem überfahrbaren Mittelstreifen (Gestaltungstypus wie Moislinger Allee) vorgeschlagen. Um von der Schwartauer Allee zum tieferliegenden St. Lorenz-Gleis zu gelangen, ist der Neubau eines neuen Brückenbauwerks, parallel zur bestehenden Bahnüberführung, mit Verbindungsrampe notwendig. Diese soll aufgrund der beengten Platzverhältnisse als Mischfläche für Fuß- und Radverkehr ausgewiesen werden.

HL-01-f Hochstraße – Elisenstraße – Karlstraße

Die Führung der **Variante 2** folgt der Hochstraße und der Elisenstraße, die zur Fahrradstraße umgestaltet werden. Anspruchsvoll ist hier die Ausbildung des anschließenden Wegeabschnittes zwischen Elisenstraße und der auf einem Damm liegenden Karlstraße, die im Bestand nur über eine Treppenanlage erreichbar ist. Aufgrund der ausgeprägten Höhenunterschiede und der geringen Breite der Wegeparzelle zwischen Bahnanlage und Privatgrund ist eine aufgeständerte oder über einen Damm geführte Radtrasse erforderlich. In diesem Fall ist Grunderwerb voraussichtlich nicht vermeidbar.

Auch hier fließen in eine **Gegenüberstellung und Abwägung** offenkundige Vor- und Nachteile beider Varianten ein: Variante 1 erfordert eine Infrastrukturinvestition in das ggf. abgängige Brückenbauwerk der Schwartauer Allee inkl. Verbreiterung für die Verbindungsrampe sowie einen Konsens über den Verzicht auf einen Radweg oder einen Parkstreifen an der Westseite, und besitzt damit einen hohen Mehrwert durch den kreuzungsfreien Anschluss einer Haupt- oder Veloroute zur Lohmühle. Variante 2 erfordert ebenfalls eine Infrastrukturinvestition, allerdings in einem sensiblen Umfeld der Anliegerstraßen und mit ungelösten technischen Herausforderungen des Damm- und Brückenbauwerks unmittelbar am Bahnkörper der Hauptstrecke Lübeck-Kiel/Skandinavien. Favorit ist die Variante 1.

Zugehörige Maßnahmensteckbriefe (vgl. Anlage):

HL 01-a	Schwartauer Landstraße	Stadtgrenze Lübeck bis Warthestr./Memelstr.
HL 01-b	Schwartauer Landstraße	Warthestr./Memelstr.bis Schwartauer Landstraße
HL 01-c	Schwartauer Landstraße	Schwartauer Landstraße bis Neißestraße
HL 01-d	Schwartauer Landstraße	Neißestraße bis Schwartauer Allee
HL 01-e	Schwartauer Allee	Schwartauer Landstraße bis Katharinenstraße
HL 01-f	Hochstraße	Schwartauer Allee bis Katharinenstraße

6.2 Hauptabschnitt HL 02

rad schnell netz

metropolregion hamburg

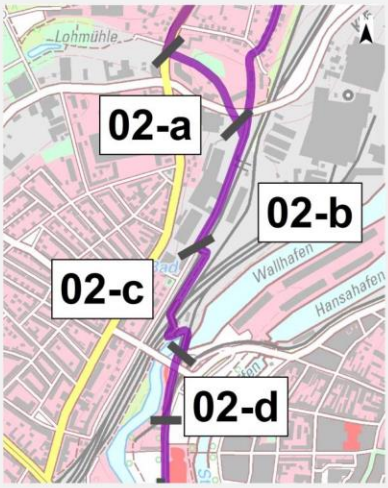
Übersichtssteckbrief HL 02

Kenndaten im Bestand	
Straße	St. Lorenz-Gleis, Karlstraße, Katharinenstraße, Roddenkoppel, Eutiner Eisenbahnbrücke, Auf der Wallhalbinsel
Abschnitt von Ort Abschnitt bis Ort	Schwartauer Allee, Elisenstraße Willy-Brandt-Allee
Länge [m]	1.527
Kommune oder Stadtteil HL	St. Lorenz Nord/Innenstadt

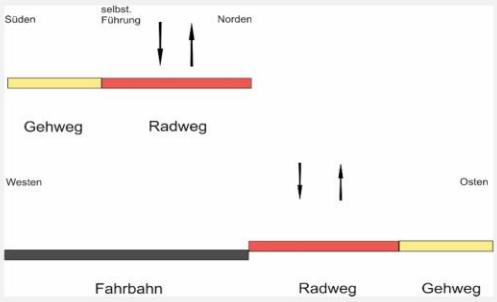
Streckencharakteristik

- Karlstraße: Nordtangente mit Schwerverkehr, Logistikbranchen
- Katharinenstraße: Anliegerstraße, z.T. Gewerbe
- Roddenkoppel: selbständ. Fuß-/Radverkehrsführung mit Überführungsbauwerk Bahnstrecke Lübeck-Puttgarden u. Hafenbahn (Lichte Breite 3,5 m)
- Eutiner Eisenbahnbrücke: Straßenüberquerung Stadtgraben
- Auf der Wallhalbinsel: Sackgasse unterhalb Marienbrücke

Hauptabschnitt mit Unterabschnitten



Planung (Prinzipskizze)



Angestrebter Ausbaustandard

RSW-Standard	1.527 m	100 %
Reduz. Standard	0 m	0 %
ERA-Standard	0 m	0 %

Radverkehrsaufkommen/Tag (Bestand 2016, Durchschnitt)	1.260
Zu erwartendes Radverkehrsaufkommen (Prognose/Tag 2030, gerundet)	2.520
Kosten Strecke	1.045.000€
Kosten Knoten	1.750.000€
Kosten gesamt	2.795.000€

urbanus PGV

Abb. 10 **Übersichtssteckbrief HL 02**

02-a St. Lorenz-Gleis-Trasse – Karlstraße – Katharinenstraße

Unter baulicher Herstellung eines Radweges auf dem ehemaligen St. Lorenz-Gleis wird der Radverkehr von der Schwartauer Allee über ein Rampenbauwerk direkt zur Katharinenstraße geführt.

Auf der Gleistrasse des ehemaligen St. Lorenz-Gleises ist im Streckenbereich ein 4,00 m breiter Radweg in Kombination mit einem 2,50 m breiten Gehweg vorgesehen. Um an den Anknüpfungspunkten der Trasse an die Schwartauer Allee die Rampenneigungen der Verbindungsrampen zu verringern, wird eine teilweise Aufschüttung des ehemaligen Gleis-Niveaus empfohlen. Die neue Verbindung mündet in den Knotenbereich Karlstraße/ Einsiedelstraße/ Katharinenstraße ein.

Aufgrund der beengten Platzverhältnisse, dem starken Verkehrsaufkommen und einem hohem Schwerverkehrsanteil besteht in diesem Knotenpunktbereich mit der Kfz-Nordtangente der Hansestadt ein erhöhter Handlungsbedarf.

Im Rahmen des Städtebauförderungsprogrammes „Stadtumbau“ ist für das Jahr 2021 eine Untersuchung in einem integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept für die nordwestlich des Wallhafens gelegenen Entwicklungsflächen „Nordwest“ geplant, welche diesen Bereich umfassen. Weiterhin ist ein Umbau der Karlstraße/ Einsiedelstraße geplant, um das hohe Verkehrsaufkommen in Richtung Lohmühle effizienter abzuwickeln.

Vor dem Hintergrund dieser anstehenden Veränderungen erweisen sich Umplanungen des Knotens Katharinenstraße/ Karlstraße/ Einsiedelstraße für die Einbindung des RSW, die von der baulichen Bestandssituation ausgehen, als sehr unwägbar. Zwei Variantenvorschläge wurden für die theoretische Umgestaltung im Bestand erarbeitet, Variante 1 mit einer konsequenten Durchleitung einer einseitigen Zweirichtungsführung, wie ursprünglich in der Katharinenstraße geplant, und Variante 2 mit einer richtungstreuen Führung unter noch besserer Ausnutzung der Flächenressourcen (vgl. Detailskizze SK 07). Auch aus diesem Variantenvergleich ergibt sich wegen der absehbar schweren Eingriffe in die Signalisation und die Leistungsfähigkeit keine zielführende Lösung. Deshalb wird empfohlen, die „RSW-Kreuzung“ nochmals im Rahmen der laufenden Planungen für den Ausbau der Karlstraße (z. B. Verbreiterung der Fahrbahn, Anpassung der Signalisierung) und der Gebietsentwicklung zu prüfen. Ob damit auch eine höhenfreie Variante für die Anbindung des St. Lorenz-Gleises an die Katharinenstraße anzusehen sein wird, erscheint weiterhin offen. Der Knoten erweist sich zunächst als weiterer entscheidender „Knackpunkt“ der zugrundeliegenden Trassenvariante im Nordbereich, der noch einer Lösung bedarf.

02-b Katharinenstraße

Südlich des Knotens mit der Karlstraße verläuft die RSW-Trasse über die Katharinenstraße, bisher favorisiert als Zweirichtungsradweg in Ostlage. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse könnte nur auf der Westseite ein Gehweg angeboten werden kann, was wiederum einen Wegfall der dortigen Stellplätze nach sich zieht. Eine mögliche Alternative wäre die RSW-Führung auf der Fahrbahn der Katharinenstraße mit Ausweisung als Fahrradstraße, entsprechend Knotenpunkt-Variante 2. Aufgrund der Verkehrsbelastung unter dem Grenzwert von 400 Kfz/Stunde wird die Fahrbahnführung in der Katharinenstraße ebenfalls als realistisch angesehen. Der Radschnellweg kann für das geplante Stadtquartier Roddenkoppel wichtige Impulse setzen und sollte daher in das städtebauliche Entwicklungskonzept integriert werden.

02-c Roddenkoppel – Eutiner Eisenbahnbrücke

In Höhe des Bahnweges erfolgt die Überquerung der Bahnstrecke Lübeck – Kiel/Skandinavien bzw. ein Wechsel des Zweirichtungsradweges auf die Ostseite der Bahnstrecke. Entlang der Roddenkoppel kann der derzeitige gemeinsame Geh- und Radweg westseitig mit einer Abfangung der Böschung zur Bahn angebaut und in einen getrennten Geh- und Radweg in RSW-Regelbreite überführt werden.

Für die Überquerung der Hafenbahngleise wäre perspektivisch eine Erweiterung der bestehenden Stahlbrücke oder ein Brückenneubau parallel zur derzeitigen Brücke vorzusehen, um die Regelbreite einhalten zu können (vgl. Foto Berichtstitel). Die Beibehaltung der gemeinsamen Führung von Fuß- und Radverkehr zwischen Bahnweg und Werftstraße wäre bei dem erwarteten Radverkehrsaufkommen und der Kurvigkeit der Führung allenfalls als Übergangslösung vertretbar.

02-d Werftstraße – Auf der Wallhalbinsel

Über die Werftstraße und An der Wallhalbinsel erfolgt der Anschluss an die Westseite der Willy-Brandt-Allee. Zur Verbindung der Werftstraße und der Willy-Brandt-Allee wird die Ausweisung bzw. der Ausbau einer Fahrradstraße in der Straße Auf der Wallhalbinsel empfohlen.

Zugehörige Maßnahmensteckbriefe (vgl. Anlage):

HL 02-a	Bahntrasse	Schwartauer Allee bis Katharinenstraße
HL 02-b	Katharinenstraße	Karlstraße bis Bahnweg
HL 02-c	Roddenkoppel, Eutiner Eisenbahnbrücke	Katharinenstraße bis Auf der Wallhalbinsel
HL 02-d	Auf der Wallhalbinsel	Eutiner Eisenbahnbr. bis Willy-Brandt-Allee

6.3 Hauptabschnitt HL 03

rad schnell netz

metropolregion hamburg

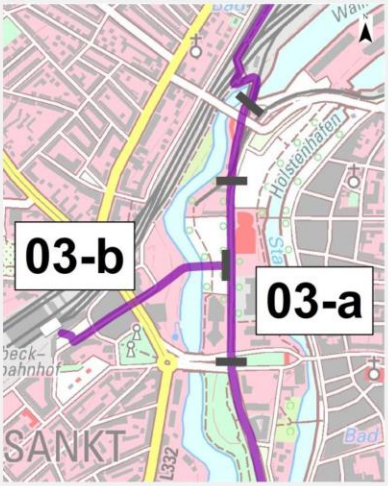
Übersichtssteckbrief HL 03

Kenndaten im Bestand	
Straße	Willy-Brandt-Allee, Werner-Kock-Straße, Am Bahnhof
Abschnitt von Ort Abschnitt bis Ort	Auf der Wallhalbinsel Puppenbrücke/Holstentorplatz
Länge [m]	1.035
Kommune oder Stadtteil HL	Innenstadt/St. Lorenz Süd

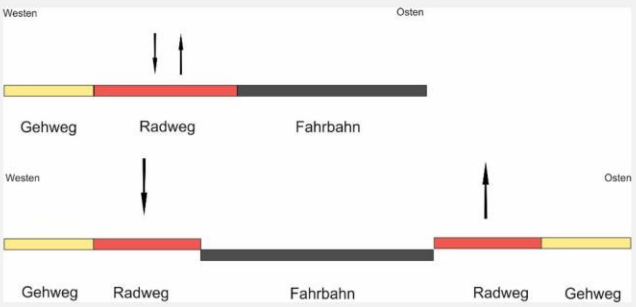
Streckencharakteristik

- Schnelle, direkte Verbindung zwischen Schwartauer Allee u. City
- Willy-Brandt-Allee erschließt Wallhalbinsel mit Musik- und Kongresshalle (MUK), Großparkplätze, Alleecharakter
- Am Bahnhof u. Werner-Kock-Straße binden zukünftig den Hbf Lübeck über die geplante Stadtgrabenbrücke als Abzweig von der Nord-Süd-Vorzugsvariante an
- Über MUK-Brücke für Fuß-/Radverkehr direkter Zugang zur Altstadt in Höhe Beckergrube

Hauptabschnitt mit Teilabschnitten



Planung (Prinzipskizze)



Angestrebter Ausbaustandard

RSW-Standard	1.035 m	100 %
Reduz. Standard	0 m	0 %
ERA-Standard	0 m	0 %

Radverkehrsaufkommen/Tag (Bestand 2016, Durchschnitt)	630
Zu erwartendes Radverkehrsaufkommen (Prognose/Tag 2030, gerundet)	1.560
Kosten Strecke Kosten Knoten Kosten gesamt	830.000€ 660.000€ 1.490.000€

urbanus PGV

Abb. 11 **Übersichtssteckbrief HL 03**

03-a Willy-Brandt-Allee, Auf der Wallhalbinsel – Holstentorplatz

Durch die Führung des Radverkehrs über die geplante Fahrradstraße in der Straße Auf der Wallhalbinsel mündet der RSW westseitig in die Willy-Brandt-Allee ein. Um ein Überqueren der Fahrbahn zu vermeiden, wird der RSW westseitig im Zweirichtungsverkehr weitergeführt. Zur Umsetzung des RSW-Regelmaßes ist in Teilbereichen entweder eine Flächenerweiterung zu Lasten einiger Parkplätze (städtische Liegenschaft) erforderlich oder die untermaßige Ausführung des westseitigen Gehweges. In jedem Fall ist ein Eingriff in die westseitige Baumreihe nötig.

Im Verlauf der Detailplanungen der RSV als Nord-Süd-Achse hat sich auch gezeigt, dass durchlaufende einseitige Zweirichtungs-Führungen der Trasse entlang der Willy-Brandt-Allee und der Possehlstraße schwerwiegende Nachteile haben könnten. Besonders bei der RSV-Führung über den Holstentorplatz und entlang der Willy-Brandt-Allee – weniger in südlicher Richtung entlang der Possehlstraße – wären richtungstreu gestaltete Radverkehrsanlagen voraussichtlich verkehrssicherer, begreifbarer und somit auch komfortabler nutzbar als solche mit Zweirichtungsbetrieb. (vgl. dazu Kap. 6.4 Hauptabschnitt HL 04)

Auf der Westseite der Willy-Brandt-Allee entstehen bei der bisher ins Auge gefassten RSW-Zweirichtungsführung aufgrund der verschiedenen Ein- und Ausfahrten Konfliktpotenziale, wobei auch Aufpflasterungen und/oder Einfärbungen hier keine absolut verlässliche Kennzeichnung des Radvorranges erzielen können.

Empfohlen wird deshalb die Anlage eines **Kleinen Kreisverkehrsplatzes** am Kreuzungspunkt der neuen Hauptachsen der Nahmobilität zwischen Hauptbahnhof und Altstadt mit Nord-Süd-Radschnellverbindung, der darüber hinaus die folgenden Funktionen hätte (vgl. Detailskizze SK08):

- Ermöglichen eines zügigen Seitenwechsel für Radfahrende in Süd-Nord-Richtung beim Übergang auf die Zweirichtungsführung an der nördlichen Willy-Brandt-Allee,
- Gestaltung eines leistungsfähigen und sicheren Überquerungspunktes auch für zukünftig größerer Radverkehrsmengen im Zuge dieser Relationen ohne Wartezeiten, unter Umfahrung des Lindenplatzes und Holstentorplatzes,
- Markierung eines neuen Orientierungs- und Verknüpfungspunktes für Nahmobilität und ÖPNV auf der Wallhalbinsel.

Auf der Ostseite der Willy-Brandt-Allee zwischen Holstentorplatz und zukünftigem Kreisverkehrsplatz ist im Bestand bislang keine Fahrradnutzung vorgesehen. Die Realisierung einer physisch vom Fußverkehr getrennten 3,0 m breiten Radschnellwegeführung ist in der Bestandssituation ohne Eingriff in den Baumbestand nicht möglich (vgl. Querschnittskizze 03-a-Q2). Auch ein theoretisch denkbarer Umbau der mit 6,5 m normalbreiten zweistreifigen Fahrbahn mit einem 3,0 m breiten Radfahrstreifen stellt demnach hier keine Alternative dar.

Die hier dargestellten Planungsvorschläge stellen eine Herausforderung dar in einem möglichen Widerstreit zwischen der ggf. gewünschten Erhaltung der bisher unangetasteten Gestaltung der Haupterschließungsstraße der Wallhalbinsel und einer alternativen Ausrichtung auf die ebenfalls wünschbare, zukünftig starke Zunahme innerstädtischer Radverkehre.

03-b Stadtgrabenbrücke – Werner-Kock-Straße – Hauptbahnhof

Von der Willy-Brandt-Allee aus erfolgt wie dargestellt der Anschluss an die neue Stadtgrabenbrücke, die zukünftig eine direkte Verbindung zum Hautbahnhof herstellt. Diese führt über die Werner-Kock-Straße und Am Bahnhof im Mischverkehr bis zum Hbf. In der Werner-Kock-Straße wird neben der Führung im Mischverkehr ein Benutzungsrecht im breiten Seitenraum für unsichere Radfahrende empfohlen. Im Abschnitt mit den Busspuren ist aufgrund des Mischverkehrs mit einem erhöhten Konfliktpotenzial zwischen Bus- und Radverkehr zu rechnen. Um das Verkehrsaufkommen grundsätzlich zu reduzieren und die Verkehrssicherheit zu erhöhen, wird empfohlen die Durchfahrt der Werner-Kock-Straße nur für den ÖPNV, Taxis, Hol- und Bringdienste und Anlieger freizugeben.

Im Rahmen der neuen Fuß- und Radverkehrsachse zwischen neuer Stadtgrabenbrücke und Hauptbahnhof ist eine Anpassung des Knotenpunktes Fackenburger Allee – Werner-Kock-Straße vorzusehen. In der Werner-Kock-Straße werden im westlichen wie auch im östlichen Knotenarm aufgeweitete Fahrradaufstellflächen vorgeschlagen.

Zugehörige Maßnahmensteckbriefe (vgl. Anlage):

HL 03-a	Willy-Brandt-Allee	Auf der Wallhalbinsel bis Puppenbrücke/Holstentorplatz
HL 03-b	Am Bahnhof/ Werner-Kock-Straße	Willy-Brandt-Allee bis Lübeck Hbf.

6.4 Hauptabschnitt HL 04

rad schnell netz

metropolregion hamburg

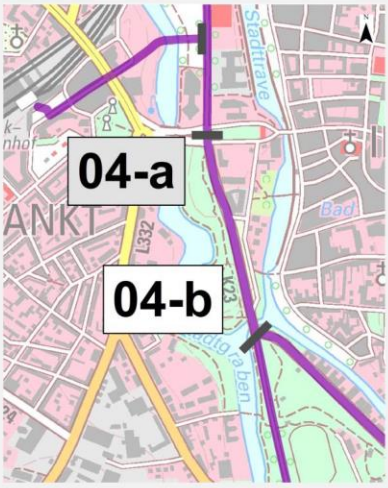
Übersichtssteckbrief HL 04

Kenndaten im Bestand	
Straße	Possehlstraße
Abschnitt von Ort Abschnitt bis Ort	Puppenbrücke/Holstentorplatz Wallstraße
Länge [m]	554
Kommune oder Stadtteil HL	Innenstadt

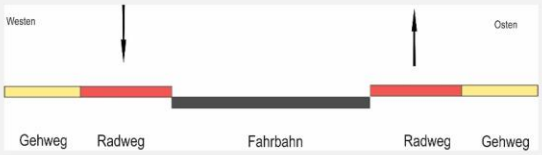
Streckencharakteristik

- Bindeglied im Mittelabschnitt der Vorzugsvarianten zwischen Nord- und Südkorridor
- Attraktive Führung mit parkartigem Charakter zwischen Obertrave und Stadtgraben
- Variantengabelung der West-Ost-Varianten südlich der Wallbrücke: Östlich abzweigende Wallstraße in Richtung Mühlentorbrücke und südlich liegende Possehlstraße und -brücke mit weiterem Verlauf durch St. Jürgen zur Kahlhorststraße

Hauptabschnitt mit Unterabschnitten



Planung (Prinzipskizze)



Angestrebter Ausbaustandard

RSW-Standard	554 m	100 %
Reduz. Standard	0 m	0 %
ERA-Standard	0 m	0 %

Radverkehrsaufkommen/Tag (Bestand 2016, Durchschnitt)	2.050
Zu erwartendes Radverkehrsaufkommen (Prognose/Tag 2030, gerundet)	3.800
Kosten Strecke Kosten Knoten Kosten gesamt	707.000€ 1.060.000€ 1.767.000€

urbanus PGV

Abb. 12 **Übersichtssteckbrief HL 04**

04-a Holstentorplatz

Der Hauptabschnitt HL 04 beginnt am südlichen Endpunkt der Willy-Brandt-Allee bzw. am Nordrand des Holstentorplatzes und endet in der Possehlstraße in Höhe der Abzweigung bzw. Einmündung der Wallstraße. Die Überquerung des Holstentorplatzes muss auch in Abhängigkeit von späteren Umgestaltungen infolge des Rahmenplans Innenstadt mit Mobilitätskonzept (2019) betrachtet werden. Danach soll hier der Kfz-Durchgangsverkehr unterbunden und eine Neugestaltung vorgenommen werden, die dem Radverkehr in Ost-West-Richtung deutlich mehr Raum gibt, z. B. als Zweirichtungsführung auf der Südfahrbahn. Abgesehen von der politischen Willensbekundung liegen hier jedoch keine konkreteren Entwürfe vor; die RSW-Planung bezieht diese Perspektive gleichwohl konzeptionell mit ein.

Im Zusammenspiel der möglichen Lösungen, ausgehend von der Bestandssituation, sind grundsätzlich zwei Führungsvarianten denkbar.

Als naheliegende Variante wird zunächst die Weiterentwicklung der bereits bestehenden, jedoch als RSV untermaßigen **westseitigen Zweirichtungslösung** der Willy-Brandt-Allee über den Holstentorplatz hinaus in die Possehlstraße bis zum Anschluss an die Wallstraße gewählt. Diese Lösung stößt jedoch an den Kreuzungspunkten mit den vorhandenen zwischen Bahnhof und Altstadt verlaufenden und stark frequentierten Bordsteinradwegen in den Eckbereichen des Knotenpunktes auf Hemmnisse. Besonders die Südwestecke erscheint hier wegen zu geringer Aufstellflächen bzw. zu hoher Nutzungsintensität für Fuß- und Radverkehr im Bestand als problembehaftet. Als Fahrbahnlösung für in Ost-West-Richtung Radfahrende wie vorstehend erwähnt ist diese Lösung jedoch besser vorstellbar. Im weiteren Verlauf müssen westlich der Possehlstraße ggf. unerwünschte Eingriffe in die Grün- bzw. Wallanlagen erfolgen, um die standardmäßige Führung des Fuß- und Radverkehrs auf einer zukünftig 6,75 m breiten Seitenanlage zu realisieren.

Auch die unmittelbare Nutzbarkeit der sich anschließenden Wallbrücke ist wegen der etwa mittigen Lage der dreistreifigen Kfz-Fahrbahn auch bei einer verfügbaren Breite von ca. 18,5 m ohne grundlegenden Umbau nicht gegeben. Der Radweg auf der Ostseite würde bestehen bleiben und ggf. optimiert werden, um die Nutzbarmachung der Brückenanbindungen an die Altstadt zu gewährleisten.

Als grundlegende Alternative dazu kommt in der Relation zwischen Holstentorplatz und Wallstraßenknoten die Ausgestaltung als **richtungstreu geführte RSV-Verbindung** auf beidseitigen Radwegen infrage. Deren Umsetzung könnte bestandsnäher erfolgen, ggf. unter Inkaufnahme einer geringfügigen Untermaßigkeit der Einrichtungsradwege von 2,5 bis 2,75 m Breite. Die Führung über den Holstentorplatz würde sich wegen der richtungstreuen Führung im zentralen Platzbereich konfliktfreier gestalten lassen.

Im Ergebnis dieses **Variantenvergleiches** wird für richtungstreue RSV-Führungen plädiert. Der Anschluss an die Ostseite der Willy-Brandt-Allee in nördlicher Richtung müsste über den zeitweise stark frequentierten Gehweg im Bereich der Hotelanlage oder einen Neubau und einen sich dann anschließenden Seitenwechsel in Höhe der MUK erfolgen (vgl. Kap. 6.3 Hauptabschnitt HL 03).

04-b Possehlstraße

Beide beschriebenen Varianten könnten im Süden gut an die Weiterführungen in die Wallstraße und ggf. über die Possehlstraße in Richtung Possehlbrücke realisiert werden (vgl. Kap. 6.5 und 6.6).

Im Vergleich weist die richtungstreu geführte RSV-Verbindungs-Alternative die besseren Realisierungschancen auf, besonders unter Berücksichtigung der Integration in den Bestand.

Zugehörige Maßnahmensteckbriefe (vgl. Anhang):

HL 04-a	Knoten	Holstentorplatz/ Puppenbrücke
HL 04-b	Possehlstraße	Holstentorplatz bis Wallstraße

6.5 Hauptabschnitt HL 05

rad schnell netz

metropolregion hamburg

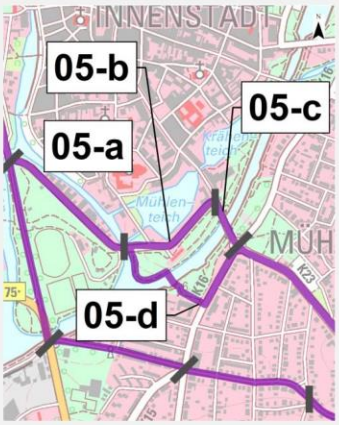
Übersichtssteckbrief HL 05

Kenndaten im Bestand	
Straße	Wallstraße, Mühlentorbrücke
Abschnitt von Ort Abschnitt bis Ort	Possehlstraße Mühlentorplatz („Mühlenteller“)
Länge [m]	1.124
Kommune oder Stadtteil HL	Innenstadt/St. Jürgen

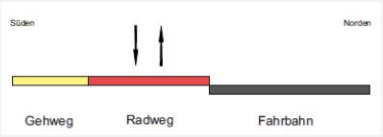
Streckencharakteristik

- Attraktive Führung entlang Wallstraße mit parkartigem Charakter, historischen Wallanlagen, Mühlenteich
- Gering ausgeprägte Siedlungsdichte und Wohnbebauung
- Zweistreifig angelegte Wallstraße als verkehrlich wichtige Südwestumfahrung der Altstadt
- Mühlentorbrücke als verkehrliches Nadelöhr, Sanierungszustand mit zeitweisen Sperrungen für Kfz-Verkehrs
- Abzweig einer Untervariante mit möglicher Kanaltravenbrücke und Anbindung an Mühlenteller über Kronsforder Allee

Hauptabschnitt mit Unterabschnitten



Planung (Prinzipskizze)



Angestrebter Ausbaustandard

RSW-Standard	1,124 m	100 %
Reduz. Standard	0 m	0 %
ERA-Standard	0 m	0 %

Radverkehrsaufkommen/Tag (Bestand 2016, Durchschnitt)	900
Zu erwartendes Radverkehrsaufkommen (Prognose/Tag 2030, gerundet)	2.090
Kosten Strecke	1.224.000€
Kosten Knoten	7.220.000€
Kosten gesamt	8.444.000€

urbanus PGV

Abb. 13 **Übersichtssteckbrief HL 05**

05-a Wallstraße West

Eine der größten Herausforderungen für die Radschnellwegplanung in Lübeck stellt die Verbindung zwischen der Possehlstraße und der Ratzeburger Allee dar. Aufgrund der aufkommensstärksten Verkehrsziele außerhalb der Altstadt bestehen zwischen dem nördlichen und dem südlichen Stadtgebiet starke Verkehrsverflechtungen mit hohen Radverkehrspotenzialen. Wegen der stadträumlich sensiblen Rahmenbedingungen am südlichen Altstadtrand ist hier von weiterem Untersuchungsbedarf auszugehen, der neben dem Verkehr auch Aspekte des Natur-, Denkmal- und Ensembleschutzes umfasst.

In diesem Bereich werden zwei Trassenvarianten für eine RSW-Verbindung zwischen Possehlstraße und Ratzeburger Allee benannt. Beide Varianten können eine gute Anbindung an die Innenstadt über den Holstentorplatz erzielen. Bei der **Führung über die Wallstraße** ist entweder eine neue Brücke über die Kanaltrave zu errichten oder die Anbindung im Bereich Mühlentorbrücke zu optimieren.

Bei Führung durch die Charlottenstraße usw. sind u. a. planerische Konflikte mit ruhendem Kfz-Verkehr zu lösen (vgl. Kap. 6.6).

Die derzeit favorisierte Trassenführung verläuft auf direktem Wege über die Wallstraße zunächst als Zweirichtungsradweg an deren Südseite. Die vorhandene Wipperbrücke über die Obertrave müsste in der Weise erweitert und ergänzt werden, dass eine 4,0 m breite RSW-Verbindung und eine getrennte Gehwegverbindung Platz finden können. Zwischen Wipperbrücke und Mühlentorkreisel gilt es dann zwischen weiteren zwei grundsätzlichen Führungsvarianten abzuwägen:

Variante über Unterabschnitte 05-b Wallstraße Ost und 05-c Mühlentorbrücke

Hier ist zunächst ein einseitiger Zweirichtungsradweg an der Südseite des östlichen Wallstraßenabschnittes und in Fortsetzung der Lösung im westlichen Abschnitt geplant, verbunden mit einer Umgestaltung des bestehenden Straßenquerschnittes, jedoch unter Schonung des Altbaumbestandes. Zentrale Maßnahme wäre die Einrichtung einer Kfz-Einbahnstraßenführung zwischen Mühlenstraße und Mühlendamm entsprechend einem Erschließungsvorschlag für die Parkhauserschließung im Rahmenplan Innenstadt. Diese Umgestaltung erfordert die Aufgabe des Parkstreifens und das Versetzen der Stützmauer zu den Wallanlagen sowie den Bau einer neuen Fahrradbrücke westlich parallel zur vorhandenen Mühlentorbrücke.

Alternativ zu dieser Zweirichtungsführung ist theoretisch auch eine richtungstreue RSW-Führung im Abschnitt denkbar; diese erfordert allerdings einen erneuten Seitenwechsel in Höhe Mühlendamm, der die Verkehrsregelung in Höhe dieser Einmündung weiter verkomplizieren und die Durchlässigkeit für RSW-Nutzende im Zuge der Wallstraße erheblich vermindern würde. Diese Variante wird verworfen.

Variante über Unterabschnitte 05-d Kanaltravenbrücke und Kronsforder Allee

Als echte Alternative zu einer Führung über eine neue Mühlentorbrücke und eine mit Kfz-Einbahnführung und Zweirichtungsradweg komplett umzustaltenden Wallstraße ist eine neue Brücke (als Geh- und Radweg) über den Elbe-Lübeck-Kanal (Kanaltrave) mit einer Weiterführung als Zweirichtungsradweg entlang der Kronsforder Allee in Westlage einzustufen. Hier liegen die wesentlichen Herausforderungen darin, den wertvollen Altbaumbestand nördlich und südlich der Kanaltrave erhalten, die Topografie geschickt ausnutzen und das Spielplatzareal baulich und nutzungsverträglich überqueren zu müssen.

Beide Varianten erscheinen in der **Abwägung** zunächst relativ gleichwertig nebeneinander zu stehen, jeweils mit Vor- und Nachteilen und bedürfen somit noch einer vertieften Prüfung und Abwägung:

- Die **Variante 05-b/c** als „Wallstraßenvariante“ setzt eine voraussichtlich ohnehin notwendige neue Mühlentorbrücke voraus, die demnach einen doppelten Nutzen als Altstadtzufahrt und RSW-Eckverbindung erhielte. Deren Brückenlage wäre für die RSW-Funktion vornehmlich westlich der vorhandenen Brücke. Hinzu kommt jedoch die zwingend erforderliche Kfz-Einbahnführung in der östlichen Wallstraße und eine möglichst Kfz-Verkehr-reduzierte Altstadtein- bzw. Ausfahrt, auch schon deshalb, weil allein der altstadtbezogene Radverkehr hier hohe Werte erreicht.
- Die **Variante 05-d** als „Kanaltravenvariante“ erfordert einen voraussichtlich (zur neuen Mühlentorbrücke) zusätzlichen Brückenneubau, etwa in Höhe des Verwaltungszentrums Kronsforder Allee mit zahlreichen Arbeitsplätzen. Dieser Brückenschlag schafft allerdings eine räumlich attraktive, gänzlich neue Verbindung zwischen St. Jürgen und Altstadt und hat somit ebenfalls einen Doppelnutzen, erfordert jedoch eine sehr sensible Einpassung in Wallanlage und Wasserspielplatz. Als Vorteil stände weiterhin die vereinfachte Realisierung einer durchgängigen Zweirichtungsführung zwischen Possehlstraße und Ratzeburger Allee im Raum, die der RSW-Funktion als gesamtstädtische Nord-Süd-Verbindung besser gerecht werden könnte als die Übereckverbindung der (beengten) östlichen Wallstraße.

Hinweis zu beiden Alternativen: Soweit eine Teil- oder sogar Komplettsperrung der Wallstraße zwischen Mühlendamm und Mühlenstraße für den Kfz-Verkehr erwogen wird müssten diese Lösungsvarianten müsste im gesamtverkehrlichen Zusammenhang der Altstadtanbindung und –erschließung vertiefend untersucht werden (Prüfauftrag).

Zugehörige Maßnahmensteckbriefe (vgl. Anhang):

HL 05-a	Wallstraße	Possehlstraße bis Wipperbrücke
HL 05-b	Wallstraße	Wipperbrücke bis Mühlenbrücke
HL 05-c	Mühlenbrücke	Wallstraße bis Kronsforder Allee
HL 05-d	Grünverbindung Wallstraße, Kanaltrave, Kronsforder Allee	

6.6 Hauptabschnitt HL 06

rad schnell netz

metropolregion hamburg

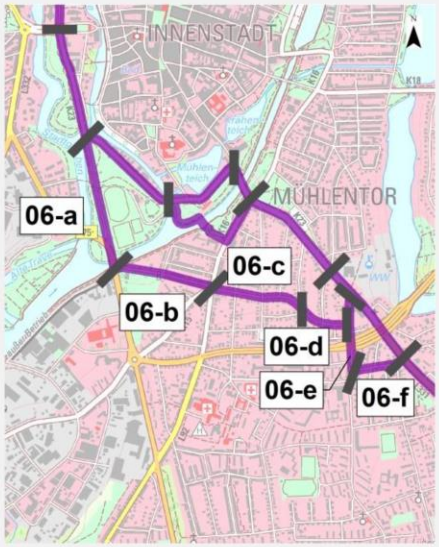
Übersichtssteckbrief HL 06

Kenndaten im Bestand	
Straße	Possehlstraße, Charlottenstraße, Uhlandstraße, Bernd-Notke-Straße, Mönkhofer Weg Kahlhorststraße
Abschnitt von Ort Abschnitt bis Ort	Possehlstraße/Wallstraße Ratzeburger Allee
Länge [m]	2.595
Kommune oder Stadtteil HL	St. Jürgen

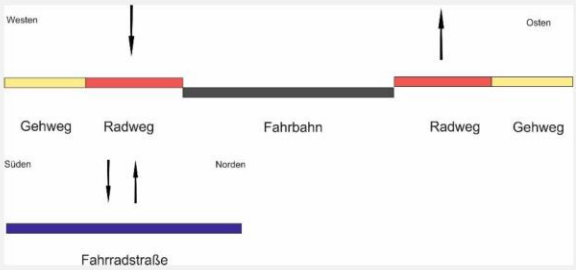
Streckencharakteristik

- Possehlstraße mit Stadion/Sportanlagen Buniamshof
- Possehlbrücke mit neuer Rampenanlage, nicht barrierefrei wegen hoher Langsneigung
- Charlotten-/Uhlandstraße in Gründerzeitviertel, hoher Parkdruck
- Mönkhofer Weg (Nordabschnitt, kein Linienverkehr) mit geplanter signalgeregelter Überquerung St. Jürgen-Ring
- Kahlhorststraße (Ostabschnitt, Linienverkehr), untermaßiger Straßenquerschnitt für RSW-Führung

Hauptabschnitt mit Unterabschnitten



Planung (Prinzipskizze)



Angestrebter Ausbaustandard

RSW-Standard	1.417 m	54,61 %
Reduz. Standard	1178 m	45,39 %
ERA-Standard	0 m	0 %

Radverkehrsaufkommen/Tag (Bestand 2016, Durchschnitt)	2.400
Zu erwartendes Radverkehrsaufkommen (Prognose/Tag 2030, gerundet)	5.030
Kosten Strecke Kosten Knoten Kosten gesamt	1.468.000€ 920.000€ 2.388.000€

urbanus PGV

Abb. 14 **Übersichtssteckbrief HL 06**

HL-06-a Possehlstraße

Mit Weiterführung der richtungstreuen Radwege entlang der Possehlstraße (Abschnitt 06-a) kann über die neugestaltete Rampenkonstruktion an der Possehlstraße die tieferliegende Charlottenstraße erreicht werden. Die Rampenkonstruktion ist jedoch nicht in einem Radschnellwegstandard sondern nicht barrierefrei, d. h. relativ steil und mit engen Kurvenradien gestaltet.

Der Verlauf über Anliegerstraßen (Charlottenstraße, Uhlandstraße, Bernt-Notke-Straße) gewährleistet eine hohe Quell- und Zielanbindung. Zudem ist zu darauf hinzuweisen, dass der Hauptabschnitt HL 06 eine gute Anbindung an das neue Wohnquartier am Geniner Ufer gewährt.

HL-06-b/c/d Charlottenstraße – Uhlandstraße – Bernt-Notke-Straße

Die **Führung** jedoch nur bedingt ein akzeptables Konfliktpotenzial, da mit Umgestaltung der Straßen zu Fahrradstraßen teilweise Kfz-Stellflächen aufgegeben oder verlagert werden müssen. In der Charlottenstraße (Abschnitt 06-b) kann unter Beibehaltung von einseitigem Kfz-Parken nur ein reduzierter Qualitätsstandard erreicht werden. Die Querung der Kronsforder Allee bedarf einer Umgestaltung des Knotenpunktes, da in diesem fünfarmigen Knoten im Bestand kein Ausfahren aus der Charlottenstraße möglich ist. Mit Einbindung in das Signalprogramm und baulicher Umgestaltung mit Ausfahrschleuse für Radfahrende könnte eine radverkehrsgerechte Lösung hergestellt werden. In den weiteren Anliegerstraßen ist zur Gewährleistung eines radschnellwegtauglichen Fahrkomforts eine Sanierung mindestens der Fahrbahnoberflächen zwingend notwendig.

HL-06-e Mönkhofer Weg

Im **Mönkhofer Weg** (Abschnitt 06-e) wird eine Tempo-30-Regelung beibehalten, da für eine Einrichtung als Fahrradstraße zu hohe Kfz-Fremd-Verkehre vorliegen, u. a. bedingt durch die Edeka-Zufahrt und die Anbindung an den St.-Jürgen-Ring. Dieser wird zukünftig für Radfahrende über einen LSA-Knoten zu überqueren sein. Die bestehende Unterführung für Fußgänger und Radfahrer wird aufgegeben.

HL-06-f Kahlhorststraße

Über die Kahlhorststraße (Abschnitt 06-f) wird die Ratzeburger Allee erreicht. Um diese Straße als Radschnellweg ausgestalten zu können, wird die Einrichtung einer Einbahnstraße mit einem Radfahrstreifen (reduzierte Breite; 2,50 m) in Fahrtrichtung vorgeschlagen. Dem Linienbusverkehr wird eine Nutzung in beiden Fahrtrichtungen in einer dafür gerade noch ausreichend breiten Fahrgasse (6,00 m) erlaubt.

Der Knoten Kahlhorststraße / Ratzeburger Allee bedarf einer umfangreichen Umgestaltung, um das Linksabbiegen in die Kahlhorststraße aus Richtung Süden zu ermöglichen. Hierfür ist die Einrichtung einer Radfahrerschleuse geplant (vgl. Kap. 6.7 Hauptabschnitt 07).

Zugehörige Maßnahmensteckbriefe (vgl. Anlage):

HL 06-a	Possehlstraße	Wallstraße bis Geniner Ufer/Charlottenstraße
HL 06-b	Charlottenstraße	Possehlstraße bis Kronsforder Allee
HL 06-c	Uhlandstraße	Kronsforder Allee bis Fritz-Reuter-Straße
HL 06-d	Bernt-Notke-Straße	Fritz-Reuter-Straße bis Mönkhofer Weg
HL 06-e	Mönkhofer Weg	Ratzeburger Allee bis Kahlhorststraße
HL 06-f	Kahlhorststraße	Mönkhofer Weg bis Ratzeburger Allee

6.7 Hauptabschnitt HL 07

rad schnell netz

metropolregion hamburg

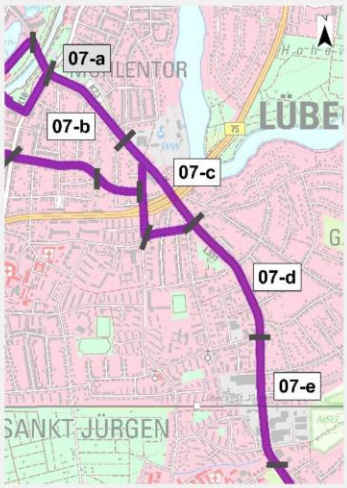
Übersichtssteckbrief HL 07

Kenndaten im Bestand	
Straße	Ratzeburger Allee
Abschnitt von Ort Abschnitt bis Ort	Mühlentorplatz („Mühlenteller") Knoten Stadtweide/Osterweide
Länge [m]	2.430
Kommune oder Stadtteil HL	St. Jürgen

Streckencharakteristik

- Kreisverkehrsplatz „Mühlenteller" im Bestand noch mit Lübecker Besonderheit einer umlaufender Fahrradspur
- Ratzeburger Allee mit Wohn-, Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen
- Abschnittsweise erhaltener Alleecharakter
- Eine der stärksten Radverkehrsachsen Lübecks wg. hoher Siedlungsdichte, Hochschulstandorten und Innenstadtanbindung
- Wechselnde Straßenbreiten

Hauptabschnitt mit Unterabschnitten



Planung (Prinzipskizze)

Angestrebter Ausbaustandard

RSW-Standard	2.180 m	90 %
Reduz. Standard	250 m	10 %
ERA-Standard	0 m	0 %

Radverkehrsaufkommen/Tag (Bestand 2016, Durchschnitt)	4.910 (nördl. Kahlhorststr.); 3.850 (südl. Kahlhorststr.)
Zu erwartendes Radverkehrsaufkommen (Prognose/Tag 2030, gerundet)	10.320 (nördl. Kahlhorststr.); 7.900 (südl. Kahlhorststr.)
Kosten Strecke Kosten Knoten Kosten gesamt	3.802.000€ 1.040.000€ 4.842.000€

urbanus PGV

Abb. 15 **Übersichtssteckbrief HL 07**

HL-07-a Mühlentorplatz

Der Hauptabschnitt HL-07 umfasst den nördlichen Teil der Ratzeburger Allee vom Mühlentorplatz bis zum Knoten mit der Stadtweide. Dieser Hauptabschnitt wird bereits heute stark von Radfahrenden genutzt und es werden weitere deutliche Steigerungen prognostiziert (vgl. Kap. 5), was die Anforderungen an eine sichere Radschnellwegführung erhöhen.

Die Überquerung des Mühlentorplatzes hängt von dessen Umgestaltung ab. Es ist seitens der Hansestadt Lübeck eine Umgestaltung vom Kreisverkehr zu einem LSA-geregelten Knoten angedacht. Für die geplante Radschnellwegführung ist dies von Vorteil, da eine direkte Einbindung in die Signalsteuerung erfolgen kann. Zudem kann die Anbindung einer vorgeschlagenen Brücke für den Fuß- und Radverkehr westlich der bestehenden Mühlentorbrücke signalgeschützt sicher geregelt werden („Wallstraßenvariante“). Dies gilt in ähnlicher Weise auch für die Alternative der Anbindung an eine neue Kanaltravenquerung in Höhe des Verwaltungszentrums Kronsforder Allee („Kanaltravenvariante“).

HL-07-b Ratzeburger Allee, Mühlentorplatz – Hohelandstraße

In der Ratzeburger Allee erfolgt die Radführung auf gesamter Strecke richtungstreu überwiegend auf beidseitigen Radwegen in Regelbreite von 3,00 m. Gegenüber der vormals geplanten Führung auf Radfahrstreifen bzw. einem kombinierten Fahrstreifen für Bus- und Radverkehr bieten Radwege Sicherheitsvorteile, z. B. bei begleitenden Kfz-Parkstreifen. Es ist jedoch an Einmündungen und Knotenpunkten ein unbedingtes Freihalten der notwendigen Sichtfelder z. B. durch Heranführung des Radweges an die Fahrbahn anzustreben, um die Sichtbeziehungen zu gewährleisten. Radwegüberfahrten an allen untergeordneten Einmündungen können zusätzliche Sicherheit und erhöhten Fahrkomfort bieten. Durch teilweise Anpassung der Grünstreifen kann der Alleencharakter bzw. das straßenräumliche Ambiente der Ratzeburger Allee erhalten, gleichzeitig der sichere Verkehrsfluss für alle Verkehrsarten gewährleistet werden.

Zwischen Mühlentorplatz und Hohelandstraße (Abschnitt 07-b) erfolgt die Umsetzung durch eine Reduktion der Kfz-Fahrsteifen. In beiden Fahrtrichtungen wird nur noch ein Fahrstreifen angeboten, was aufgrund der vorliegenden Kfz-Verkehrsbelastung realistisch erscheint. Der stadteinwärtige Busverkehr wird, wie im Bestand, auf einem eigenen Busfahrstreifen geführt.

HL-07-c Ratzeburger Allee, Hohelandstraße – Kahlhorststraße

Südlich der Hohelandstraße bis zur Kahlhorststaße (Abschnitt 7-c) wird die richtungstreue Führung, ebenfalls unter Reduktion der Kfz-Fahrstreifen, fortgesetzt. An mehreren großen Knotenpunkten sind für den Radverkehr ausreichend dimensionierte Aufstellflächen einzurichten. Das gilt insbesondere für den Doppelknoten in der Unterführung des St-Jürgen-Ringes, der in einem Zug überfahren werden sollte. Südlich des St.-Jürgen-Ringes muss lokal ein reduzierter Qualitätsstandard in Kauf genommen werden. Aufgrund der starken Verkehrsverflechtungen mit dem St.-Jürgen-Ring sind in jede Fahrtrichtung vollwertige Fahrstreifen erforderlich, sodass der Straßenraum nur eine auf 2,50 m reduzierte Radwegebreite ermöglicht. Zudem ist beidseitig die Einbindung von Bushaltestellen zu berücksichtigen, an denen der Radverkehr hinter der Wartefläche geführt werden soll.

HL-07-d Ratzeburger Allee, Kahlhorststraße – Weberkoppel

Der Knoten mit der Kahlhorststraße zu Beginn des Abschnittes 07-d soll unter Schonung des Baumbestandes im Zuge der Radschnellwegplanung aufwändig umgestaltet werden. Besonderheit ist, dass ein

Ausfahren für Kfz aus der Kahlhorststraße nicht mehr möglich ist (Busverkehr ausgenommen). Außerdem wird die heute südlich des Knotens befindliche Bushaltestelle der Regionalbuslinie 8710 zu Gunsten des Radweges aufgehoben. Die Bedienung erfolgt an der Halteposition nördlich des Knotens. Für den Radverkehr in Richtung Norden wird in der Knotenzufahrt eine Radfahrstreifenlösung genutzt, von welcher eine Nutzung der geplanten Radfahrerschleuse in die Kahlhorststraße ermöglicht wird. Die Radfahrerschleuse lässt ein sicheres, direktes Linksabbiegen zu, da der Kfz-Verkehr durch eine zusätzliche Haltelinie gestoppt wird. Radfahrende können geschützt den Fahrstreifen zum mittig gelagerten Abbiegestreifen erreichen.

Die beidseitigen Radwege werden bis zum heutigen Bahnübergang weitergeführt. Die Realisierung erfolgt unter Reduzierung der Kfz-Fahrstreifen. Für abbiegende Kfz kann wechselseitig ein Abbiegestreifen vorgehalten werden. Um ausreichende Flächen für die Gestaltung zu erhalten, muss der ostseitige Parkstreifen an der Ratzeburger Allee zwischen Fahlenkampsweg und Weberkoppel aufgegeben werden.

HL-07-e Ratzeburger Allee, Weberkoppel – Stadtweide

Ab Weberkoppel (Abschnitt 07-e) können neben den beidseitigen Radwegen auch beidseitiges Kfz-Parkstreifen angeboten werden. Um Wartezeiten am Bahnübergang zu vermeiden und die Sicherheit zu erhöhen, gibt es Überlegungen der Hansestadt Lübeck eine Unterführung einzurichten, das würde der Radschnellwegplanung entgegenkommen.

Zugehörige Maßnahmensteckbriefe (vgl. Anlage):

HL 07-a	Knoten	Mühlentorplatz
HL 07-b	Ratzeburger Allee	Kronsforder Allee bis Hohelandstraße
HL 07-c	Ratzeburger Allee	Hohelandstraße bis Kahlhorststraße
HL 07-d	Ratzeburger Allee	Kahlhorststraße bis Kastanienallee
HL 07-e	Ratzeburger Allee	Kastanienallee bis Stadtweide

6.8 Hauptabschnitt HL 08

rad schnell netz

metropolregion hamburg

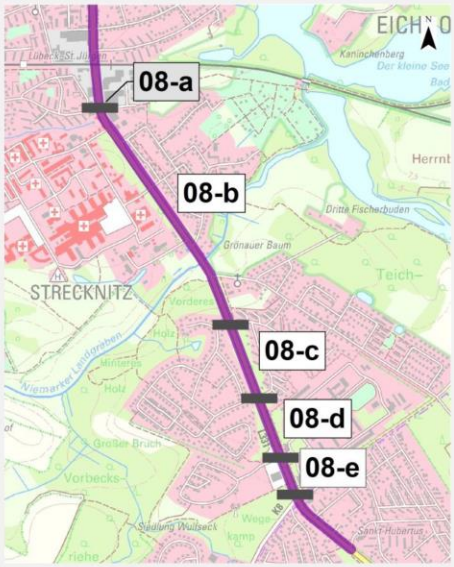
Übersichtssteckbrief HL 08

Kenndaten im Bestand	
Straße	Ratzeburger Allee, Ratzeburger Landstraße
Abschnitt von Ort Abschnitt bis Ort	Knoten Stadtweide/Osterweide Stadtgrenze St. Hubertus
Länge [m]	2.344
Kommune oder Stadtteil HL	St. Jürgen

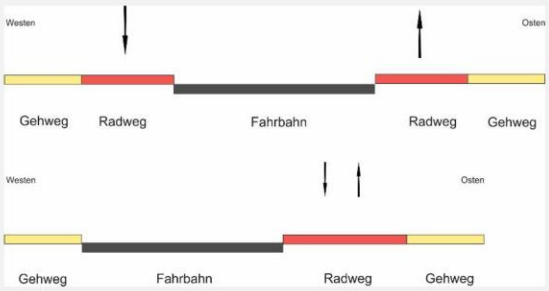
Streckencharakteristik

- Eingegrünte Streckenführung mit Außerortscharakter entlang der Ratzeburger Allee, ab Zum Zollhaus bis Stadtgrenze Ratzeburger Landstraße
- Zugehöriger Knoten Stadtweide/Osterweide großflächig „autogerecht“ angelegt, südlich davon Zweistreifigkeit vorherrschend
- Hoher Handlungsbedarf zur Gestaltung sicherer Übergänge von der beidseitigen richtungstreuen zur einseitigen Zweirichtungsführung auf der auch hier stärker frequentierten Radverkehrsachse (Hochschulstandorte, UKSH)

Hauptabschnitt mit Unterabschnitten



Planung (Prinzipskizze)



Angestrebter Ausbaustandard

RSW-Standard	2.344 m	100 %
Reduz. Standard	0 m	0 %
ERA-Standard	0 m	0 %

Radverkehrsaufkommen/Tag (Bestand 2016, Durchschnitt)	1.500 (Schätzwert)
Zu erwartendes Radverkehrsaufkommen (Prognose/Tag 2030, gerundet)	1.850
Kosten Strecke Kosten Knoten Kosten gesamt	3.328.000€ 705.000€ 4.033.000€

urbanus PGV

Abb. 16 **Übersichtssteckbrief HL 08**

HL-08-a Ratzeburger Allee, Knotenpunkt Stadtweide

Der in der Nähe des Hochschulviertels und der UKSH gelegene Knotenpunkt ist durch hohe Radverkehrsbelastungen zwischen ca. 4.000 Radfahrende/Tag im Zuge der Ratzeburger Allee und etwa einem Zehntel davon in den beiden Knotenarmen Stadt- und Osterweide gekennzeichnet (2016). Die Hauptfahrtrichtung ist demnach auf Nord < > Süd ausgerichtet. Entgegen ersten Ideen für eine Zweirichtungslösung spricht auch hier viel für die Fortsetzung der richtungstreuen Führungsform nördlich der Bahnquerung mit einseitigen Radwegen in RSW-Standardbreite. Dafür sprechen neben den allgegenwärtigen Gefahren an Einmündungen und Grundstücksausfahrten auch die zukünftig zunehmenden Radverkehrsbelastungen im Knoten. Das Linksabbiegen erfolgt indirekt über signalisierte Aufstellflächen, unterstützt von einer möglichst kurzen Umlaufzeit, z. B. 60 Sekunden. (vgl. Übersichts- und Detailskizzen SK 17/18)

HL-08-b Ratzeburger Allee, Stadtweide – Falkenhuser Weg

Die bevorzugte Radverkehrsführung im Hauptabschnitt HL 08 ist eine richtungstreue Führung auf Radwegen. Diese bietet gegen über einer vormals angedachten Führung auf einem Zweirichtungsradweg Vorteile bezüglich der Erschließungswirkung. Insbesondere im Bereich des UKSH bzw. des Hochschulstadtteils mit hohen Radverkehrspotenzialen ist die beidseitige Führung von Vorteil. Zudem können Konflikte mit dem Fußverkehr vermieden werden, wenn beiderseits die Gehwege auf entsprechende Regelmaße neben den Radwegen ausgebaut werden. Über den Knoten Ratzeburger Allee / Stadtweide bis zur Einmündung Falkenhusener Weg wird die richtungstreue Führung des Radverkehrs auf beidseitigen Einrichtungsradwegen fortgesetzt. Die Radwege werden in Regelbreite von 3,00 m ausgeführt und fahrbahnnah geführt. Zusätzlich wird die Neuanlage eines Gehweges auf der Westseite empfohlen sowie ein Ausbau des ostseitigen Gehweges auf 2,50 m. Zur Realisierung ist eine Verringerung der Fahrbahnbreite um 1,00 m auf 6,50 m erforderlich. Im westlichen Seitenraum kann der durchgängig parallel verlaufende Grünstreifen mit geringem Baumbestand (wenige Einzelbäume) zum Ausbau genutzt werden, so dass nur in einem kurzen Abschnitt nördlich des Peter-Monnik-Weges Grunderwerb zu tätigen ist. Einen kurzen Engpass bildet der ca. 200 m lange Abschnitt zwischen Grönauer Baum und Falkenhusener Weg mit der Überquerung des Landgrabens. Hier ist ein Ausbau des Straßenprofils erforderlich oder ein reduzierter Standard des Radschnellweges in Kauf zu nehmen.

HL-08-c Ratzeburger Allee, Falkenhuser Weg – Merkurstraße

Ab Falkenhuser Weg verläuft der westseitige Radweg abgesetzt von der Fahrbahn. Die Planung sieht den Neubau eines 3,00 m breiten Radweges vor. Der bestehend gemeinsame Geh- und Radweg wird als Gehweg weitergenutzt, um einen weitergehend Eingriff in Grünflächen zu vermeiden. Auf der Ostseite wird ebenfalls die Anlage eines 3,00 m breiten Einrichtungsradweges empfohlen, welcher zwischen Neptunstraße und Merkurweg unter Nutzung des vorhandenen Trennstreifens (Grünfläche mit einzelnen Bäumen) entstehen kann.

HL-08-d Ratzeburger Allee, Merkurstraße – Polarisweg

Zwischen Merkurstraße und Polarisweg ist kein Eingriff in den Trennstreifen notwendig, da der Ausbau des Seitenraumes (Radweg und Gehweg in Regelbreite) nach außen erfolgen kann, wobei in Höhe Polarisweg geringfügiger Grunderwerb zu tätigen ist. Es wird in keinem Fall ein Eingriff in die Fahrbahn erforderlich.

HL-08-e Ratzeburger Allee, Polarisweg – Stadtgrenze

Zur besseren Anbindung nach Groß Grönau und der Erschließung des REWE-Supermarktes am Polarisweg, wechselt die Radschnellwegtrasse an der LSA Polarisweg in eine Zweirichtungsführung in Regelbreite von 4,00 m auf der Westseite.

Zugehörige Maßnahmensteckbriefe (vgl. Anlage):

HL 08-a	Knoten	Stadtweide/Osterweide
HL 08-b	Ratzeburger Allee	Stadtweide bis Neptunstraße
HL 08-c	Ratzeburger Allee	Neptunstraße bis Merkurstraße
HL 08-d	Ratzeburger Allee	Merkurstraße bis Polarisweg
HL 08-e	Ratzeburger Landstraße	Polarisweg bis Stadtgrenze Lübeck

6.9 Führung in Anschlussbereichen

Bad Schwartau

Die Vorzugsvariante beginnt im Stadtzentrum von Bad Schwartau, wo sich die wichtigsten Verkehrsziele befinden, aber auch die Wohngebiete über das städtische Radverkehrsnetz angebunden sind. Die vorgesehene Führung über die nördliche Lübecker Straße (bis Knoten Anton-Baumann-Straße) als zentrale Geschäftsstraße mit Option einer Fahrradstraße erfordert mindestens eine Ertüchtigung des Fahrbahnbelages (derzeit Kopfsteinpflaster). Im Bereich der Schwartauer Werke ist aufgrund der erhöhten Schwerverkehrsbelastungen keine Einrichtung einer Fahrradstraße möglich. Hier wird eine Verkehrsberuhigung empfohlen mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h. Südlich der Elisabethstraße kann ein Anschluss an die geplante Zweirichtungsradweglösung in Ostlage erfolgen.

Eine große Herausforderung stellt die anschließende Führung in der Straße Tremskamp dar, da das Straßenprofil hier keine bestandsorientierte Lösung ermöglicht. Zur Herstellung einer schlüssigen, d.h. zu den nördlichen und südlichen Anschlussstrecken (Lübecker Straße und Schwartauer Landstraße) kompatiblen, Radführung wird auch hier ein Zweirichtungsradweg in Ostlage (vgl. Abschnitt BS-a bzw. Querschnitt BS-a-Q1) favorisiert. Damit ist eine Neuordnung des gesamten Straßenprofils mit Verzicht auf den bestehenden Grünstreifen mit Baumbestand erforderlich.

Groß Grönau

In Groß Grönau kann aufgrund des abgestuften Radverkehrsaufkommens eine bestandsorientierte Führung als gemeinsamer Geh- und Radweg in Westlage der L331 (St. Hubertus – Hauptstraße) bestehen bleiben. Eine komfortablere Alternative wäre die Verlängerung der nordöstlichen Zweirichtungsführung bis zur Blankenseer Straße und von dort eine Weiterführung als Zweirichtungsradweg über Müggenbuschweg und dann über Tannenredder mit Einrichtung einer Fahrradstraße bis zur Waldschule (u.a. Hauptschulweg).

7. Detaillierte Trassenfindung – Wirkungen, Kosten

Aufbau des Kapitels

Das Kapitel 7 umfasst, nachdem die örtlichen Lösungen übersichtsartig und abschnittsweise in Steckbriefen dargestellt wurden, querschnittsartig notwendige Ausführungen zu verkehrstechnischen Lösungen der Detailplanungen und deren Wirkungen, bis hin zu Radverkehrspotenzialen und Kostenabschätzungen.

- Kap 7.1: Lichtsignalanlagen sollen im Sinne kürzerer Reisezeiten bei der Nutzung von RSW im Zuge der Vorzugsvarianten für Radfahrende mit geringeren Wartezeiten einhergehen.
- Kap 7.2: Die rechnerische Ermittlung möglicher Veränderungen der Kfz-Leistungsfähigkeiten wird Gegenstand nachfolgender Prüfaufträge sein; hier werden zunächst die anfallende Reduzierung der Anzahl durchgehender Fahrstreifen benannt und die Zielkonflikte zwischen RSW-Lösungen und Stellplatznachfrage im Straßenraum behandelt.
- Kap 7.3: Weitere Aspekte der Wirkungen und Bewertungen sind die Grundstücksverfügbarkeiten, die spätere genauere Beurteilung von Betroffenheiten in städtebaulicher und naturschutzfachlicher Hinsicht zu betrachten.
- Kap 7.4: Die Standardunterschreitungen müssen begrenzt werden, um die Akzeptanz der Nutzenden und die Förderfähigkeit des Projektes zu gewährleisten.
- Kap 7.5: Die zusammengefassten und bereits dokumentierten Ergebnisse der bisherigen Akteurs- und TÖB-Beteiligungen werden hier in aller Kürze behandelt
- Kap 7.6: Die Kostenschätzungen können im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung zwar nur sehr grob aber doch in genäherten Größenordnungen erfolgen.
- Kap 7.7: In einem Fazit wird mit Blick auf alle untersuchten Aspekte, mögliche Lösungen und verbleibende Prüfaufträge die Machbarkeit des Vorhabens dargelegt.

7.1 Nutzbarmachung der Lichtsignalanlagen

Die Führung des Radverkehrs auf einem Radschnellweg hat zum Ziel, eine direkte, komfortable und schnell befahrbare Radverkehrsverbindung zu schaffen. Eine höhere Reisegeschwindigkeit kann dadurch ermöglicht werden, dass die Infrastruktur einen hohen Standard aufweist und die Knotenpunkte möglichst verzögerungsarm ausgebaut sind.

Zielstellung

Im Rahmen dieser Untersuchung wird überprüft, ob und wie signalgesteuert Reisezeitverkürzungen durch die Einrichtung von Grünzeitverlängerungen und Grüner Wellen für den Radverkehr möglich sind.

Vorgehen

Die Einrichtung von Grünen Wellen, äquivalent der Grünen Wellen für den KFZ-Verkehr, erweist sich für diesen Untersuchungsraum als anspruchsvoll in der Umsetzung. Dies liegt vor allem daran, dass im Untersuchungsgebiet auf einem Großteil der Strecke bereits ein komplexes Netz an Lichtsignalanlagen besteht, in welches ein großer Eingriff notwendig wäre, um eine Grüne Welle nur für den Radverkehr zu realisieren.

Aufgrund der häufigen Parallelführung des RSW entlang der stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen besteht jedoch die Möglichkeit, in die bereits existierenden Grünen Wellen des Kfz-Verkehrs miteingebunden zu werden. Ein Beispiel hierfür ist die Grüne Welle entlang der Ratzeburger Allee. Der Radverkehr wird somit gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr signalisiert. Bei einer solchen gemeinsamen Signalisierung mit dem Kfz-Verkehr ist es gängige Praxis, einen Grünvorlauf für den Radverkehr anzubieten.

Neben einer Grünen Welle ist ein weiteres praxiserprobtes Vorgehen zur Verringerung der signalisierungsbedingten Verzögerungen an Knotenpunkten das Einrichten von detektorbasierten Grünzeitverlängerungen. Das heißt, dass am Knoten ankommende Radfahrende die Möglichkeit bekommen diesen noch zu queren, obwohl die Grünphase im Regelbetrieb bereits beendet wäre. Auf diese Weise kann verhindert werden, dass diese Radfahrenden einen gesamten Umlauf am Knoten bis zur nächsten Grünphase warten müssen. Diese Maßnahme wird für das Untersuchungsgebiet als realistisch umsetzbar eingeschätzt und aus diesem Grund weitergehend untersucht.

Um zu prüfen, welche Knotenpunkte in der Hansestadt Lübeck hierfür geeignet sind, wurden die zur Verfügung gestellten Signalprogramme der vollsignalisierten Lichtsignalanlagen untersucht.

Zunächst wurde geprüft, ob eine Möglichkeit besteht, den geplanten Radschnellweg in das bestehende Lichtsignalprogramm zu integrieren. Hierfür wurde ein repräsentativer Signalgeber ausgewählt und die Konfliktströme zu diesem bestimmt. Als repräsentativer Signalgeber kommen sowohl die Signalgeber des parallellaufenden Kfz-Verkehrs als auch die kombinierten Signalgeber für den Rad- und Fußverkehr in Frage. Empfehlenswert ist es, an größeren Knotenpunkten die Signalgeber des Rad- und Fußverkehrs zu wählen, da diese im Regelfall bereits verträglich zu existierenden Kfz-Abbiegeströmen signalisiert sind. Insbesondere an Knotenpunkten mit hohem Verkehrsaufkommen und/oder hohem Schwerverkehrsanteil sollte dies berücksichtigt werden, um die Verkehrssicherheit für den Radverkehr zu erhöhen.

Im Anschluss wurde analysiert wie viel Zeit zwischen dem Ende der Freigabezeit des repräsentativen Signalgebers und der einfahrenden Konfliktströme besteht, um eine Pufferzeit zu ermitteln. Diese Pufferzeit wurde mit der nötigen Zwischenzeit aus der Zwischenzeitmatrix abgeglichen, um mögliche Potenzia-

le für eine Grünzeitverlängerung abzuleiten. Potenziale dieser Art liegen dann vor, wenn die Pufferzeit mindestens drei Sekunden länger ist als die nötige Zwischenzeit.

Grundsätzlich ist zu diesem Vorgehen anzumerken, dass für jeden Knotenpunkt eine Einzelfallprüfung mit Verkehrssimulation notwendig sein wird, um final entscheiden zu können, ob die Grünzeitverlängerung realisierbar ist. Es ist davon auszugehen, dass durch die Nutzung der errechneten, vorhandenen Pufferzeiten für eine RSW-Grünzeitverlängerung der Abfluss abbiegender Kfz-Verkehrsströme verzögert wird.

Ergebnisse

Für 15 vollsignalisierte Knotenpunkte im Zuge der Vorzugsvarianten konnte eine Aussage hinsichtlich der Potenziale für eine Grünzeitverlängerung getroffen werden. Die meisten dieser Knotenpunkte befinden sich im Südbereich des Untersuchungskorridors. Die Berechnungen können dem Anhang TB05 – Berechnung der Potenziale für eine Grünzeitverlängerung entnommen und die Ergebnisse im Plan 20 eingesehen werden.

An neun Knotenpunkten ist eine Neuplanung bei Bau des Radschnellweges vorzusehen.

- Knoten Karlstraße /Katharinenstraße
- Knoten Possehlstraße/ Wallstr.
- Knoten Possehlstraße/ Lachswehrallee (B 75)
- Knoten Fackenburger Allee (L 332) / Werner-Kock-Straße
- Knoten Kahlhorststraße/ Fahlenkampsweg
- Einmündung Mönkhofer Weg in Ratzeburger Allee
- Knoten Stadtweide/ Osterweide
- Knoten Kronsforder Allee/ Charlottenstr./ Uhlandstr.
- Einmündung Universitätsstraße in Ratzeburger Allee

Zwei Knotenpunkte weisen *günstige* Voraussetzungen für eine Grünzeitverlängerung auf:

- Knoten Schwartauer Allee/ Helgolandstr./ Hochstr./ Schwartauer Allee (L 309)
- Knoten Weberkoppel/ Parkplatz Bauhaus/tedox

Zwei weitere Knotenpunkte weisen ebenfalls günstige Voraussetzungen mit der Prämisse auf, dass die Konfliktsituation mit einem einzelnen Abbiegestrom gesichert werden kann:

- Knoten Puppenbrücke (K 23) / Holstentorplatz
- Knoten St. Jürgen-Ring/ Wallbrechtstr. (B 75)

Lediglich die Knotenpunkte Schwartauer Landstraße/ Warthestr./ Memelstr. (K 27) und Wallstraße/ Mühlenbrücke weisen dieser Untersuchung nach *grundlegend ungünstige* Voraussetzungen für eine Grünzeitverlängerung auf.

7.2 Prüfung der Veränderungen bei der Anzahl von durchgehenden Fahrstreifen und von Kfz-Stellplätzen

Einleitung und Vorgehen

Der Bau eines Radschnellweges kann die Aufteilung des Straßenraums maßgeblich beeinflussen. Im Gegensatz zu den vorhandenen Radwegen nimmt ein Radschnellweg deutlich mehr Raum in Anspruch. Dazu ist eine Neuaufteilung des Straßenraumes erforderlich. Hierzu kann die Anzahl der an Kfz-Fahrspuren reduziert werden, aber auch ein Eingriff in vorhandene Kfz-Stellplätze im Straßenraum erfolgen.

Die Eingriffe sind auf ihre Plausibilität zum Beispiel anhand von aktuellen bzw. prognostizierten Verkehrsdaten zu prüfen. Für eine Reduktion von Kfz-Stellplätzen sind Alternativen und Verdrängungseffekte aufzuzeigen.

Um die Auswirkungen des Baus eines Radschnellweges in Lübeck auf den MIV bemessen zu können, wurden diese beiden Faktoren genauer untersucht. Beide Untersuchungen basieren auf Daten aus eigenen Erhebungen. Das heißt, es wurde die Anzahl an Kfz-Stellplätzen und die vorhandene Anzahl der Kfz-Fahrspuren pro Unterabschnitt aufgenommen und in Datentabellen festgehalten. Durch einen Abgleich vom Ist-Zustand mit der Planung im Querschnitt wurde ein Veränderungssaldo für beide Faktoren berechnet.

Veränderungen der Anzahl durchgehender Fahrstreifen

Im Norden ist im Bereich vom Knotenpunkt Schwartauer Landstraße/ Memelstraße bis zum Abzweig der Anliegerstraße der Schwartauer Allee (Unterabschnitt 01-b) eine Verminderung der Fahrspuren um eine Spur notwendig. Durch eine kombinierte Abbiegespur für beide Fahrtrichtungen in der Mitte der Fahrbahn kann die benötige Fläche für den Radschnellweg bereitgestellt werden. Die Kfz-Verkehrsbelastung von maximal 14.000 Kfz/ Tag lässt eine geordnete Abwicklung des Kfz-Verkehres auch auf zwei durchgehenden Fahrstreifen vermuten.

Im Bereich vom Knotenpunkt Schwartauer Allee/Hochstraße bis zum Übergang auf das St. Lorenz-Gleis (Unterabschnitt 01-e) ist eine Reduktion von vier auf zwei Fahrspuren vorgesehen. Zum jetzigen Zeitpunkt werden die beiden äußeren Fahrstreifen vorwiegend als Parkflächen genutzt, so dass die Reduktion keine negativen Auswirkungen auf den fließenden Kfz-Verkehr haben sollten.

In der Wallstraße wird für die Realisierung des Radschnellweges die Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung Richtung Westen für den Kfz-Verkehr zwischen Mühlenbrücke und Mühlendamm vorgeschlagen. Die Lösung ist kompatibel mit den im Altstadtkonzept der Hansestadt Lübeck vorgelegten Lösungsoptionen.

Im südlichen Bereich ist vor allem die Ratzeburger Allee von Eingriffen in die Fahrstreifenaufteilung betroffen. Vom Mühlentorplatz bis zum Knoten Stadtweide/Ratzeburger Allee wird eine Reduzierung um einen, teilweise sogar um zwei Fahrstreifen nötig (Unterabschnitte 07-a bis 07-e), so dass in der Regel ein durchgehender Fahrstreifen pro Richtung verbleibt. Für Abbiegespuren wird zusätzlicher Platz vorgehalten. Die Kfz-Verkehrsmengen auf der Ratzeburger Allee lassen erfahrungsgemäß einen störungsfreien Verkehrsfluss auf den verbleibenden Fahrstreifen zu. Dies konnte bereits in der Vergangenheit, aufgrund von Baumaßnahmen mit längerfristiger Sperrung einzelner Fahrstreifen unter Beweis gestellt werden.

Eine zusammenfassende Darstellung der aufgeführten Veränderungen kann Plan 21 entnommen werden.

Veränderungen der Anzahl der Kfz-Stellplätze

Um Flächenpotenziale erschließen zu können, wurde bei der Radschnellwegplanung in mehreren Unterabschnitten die Anzahl an Kfz-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum reduziert. Dieser Eingriff birgt gewisse Risiken bezüglich der Akzeptanz der Anwohnenden und angrenzende Firmen etc. Es ist wichtig vor weiteren Planungen und der Umsetzung eine intensive Öffentlichkeitsarbeit einzuleiten und gemeinsame Lösungen zu erarbeiten. Dabei ist es wichtig Alternativen aufzuzeigen und auch zu belegen, dass ggf. nicht alle vorhandenen Stellplätze benötigt werden.

Für den erweiterten Innenstadtbereich ist es wichtig, eine Lenkung zu den u.a. im Rahmenplan Innenstadt (2019) aufgezeigten Besucherparkplätze zu ermöglichen. So kann ausweichendes Parken um den Stadtkern vermieden werden.

Die aufgezeigte Bilanz stellt nur eine grobe Abschätzung dar. Für eine genaue Bilanz unter Berücksichtigung aller Wochentage und Tagesstunden wird die Erstellung einer detaillierten Parkraumbilanz empfohlen. Diese sollte auch eine Analyse der Parkraumdauern enthalten, um eine Unterscheidung von Kurzzeit- und Langzeitparkenden machen zu können. Auf dieser Basis können, auch gemeinsam mit den Anwohnenden, Konzepte für Alternativlösungen, entwickelt werden.

Die Anlage TB06 – Veränderung der Stellplatzsituation stellt eine Übersicht für alle untersuchten Abschnitte dar. In Tab. 5 sind die von Veränderungen betroffenen Unterabschnitte aufgezeigt und Plan 22 zeigt die Ergebnisse grafisch dargestellt im Übersichtsplan.

Nordbereich

Im Nordbereich ist in der Schwartauer Allee ab Knotenpunkt Memelstraße bis zum Abzweig der Anliegerstraße eine Verminderung der Stellplätze geplant (Unterabschnitt 01-b). Dies betrifft den Parkstreifen auf der Ostseite, welcher zugunsten des Radschnellweges aufgelöst werden muss. Betroffen sind rund 60 Stellplätze. Kfz-Stellplätze sind in diesem Bereich teilweise auf den Grundstücken vorhanden.

Für den Bereich der Anliegerstraße (Unterabschnitt 01-c und 01-d) entfallen vor allem inoffizielle Parkflächen. Auf dem Trennstreifen zwischen Anliegerstraße und Schwartauer Allee wird im Bestand v.a. in den Abendstunden durchgängig geparkt. Diese Flächen werden im Rahmen der Radschnellwegplanung umgestaltet. Diese Stellplätze werden im Rahmen der Stellplatzbilanz erwähnt, aber nicht eingerechnet.

Um eine Kompensation der entfallenden Stellplätze im Zuge der Schwartauer Allee / Landstraße herzustellen, sollte über die Einrichtung von zentralen Anliegerparkflächen nachgedacht werden. Mit Einrichtung von Stadtteilgaragen oder Parkpaletten für die Anwohnenden können die Stellplatzverluste aufgefangen werden. Standorte könnten z.B. in der Nähe der Posener Straße gefunden werden.

Zwischen Schwartauer Allee/ Hochstraße bis zum Übergang auf das St. Lorenz-Gleise (Unterabschnitt 01-e) werden die zum Parken genutzten äußeren Fahrstreifen aufgehoben, wodurch rund 145 Stellplätze in diesem Bereich entfallen. Durch eine Umplanung des Straßenraumes kann durch Umgestaltung des heutigen Radweges auf der Westseite ein neuer Parkstreifen eingerichtet werden, welcher eine Kapazität von rund 80 Stellplätzen bietet.

In der Katharinenstraße (Unterabschnitt 2b) ist durch den Bau des westseitigen Gehweges der Entfall von rund 35 Kfz-Stellplätzen vorgesehen.

Im gesamten Nordbereich entfallen 125 Stellplätze (vgl. Tab. 5).

Nr.	Straße	Beschreibung/ Lage	Ab- / Zunahme
01-b	Schwartauer Landstr.	Schwartauer Landstr./ Warthestr./ Memelstr.	- ca. 60
01-c	Schwartauer Landstr.	Schwartauer Landstraße - Neißestraße	- ca. 110*
01-d	Schwartauer Landstr.	Neißestraße – Schwartauer Allee	- ca. 40*
01-e	Schwartauer Allee	Bahntrasse – Schwartauer Landstr.	- ca. 145 + ca. 80
		Gesamtbilanz	**- 125**
			*Inoffizielle Stellplätze (ohne Berücksichtigung in der Bilanz)

Tab. 5 **Stellplatzbilanz Nordbereich**

Südbereich

Durch die Einrichtung einer Einbahnstraße in der Wallstraße müssen die ca. 20 Kfz-Stellplätze auf der Nordseite entfallen. Da diese nur eine geringe Erschließung haben, wird die Verlagerung der Kfz als unkritisch angesehen. Sollten diese Stellplätze von Innenstadtnutzenden aufgesucht werden, sind im Umkreis ausreichend Alternativen (teils kostenpflichtig) vorhanden.

Im Bereich der Anliegerstraßen (Charlottenstraße, etc.) südlich der Altstadt ist eine Reduzierung um ca. 40 Stellplätze in der Uhlandstraße und ca. 35 Stellplätze in der Bernt-Notke-Straße einzukalkulieren. Um diese Reduktion verträglich zu gestalten ist eine starke Öffentlichkeitsarbeit notwendig, die die Vorteile der Radschnellverbindung unter Entfall der Stellplätze verdeutlicht. Für die Anwohnenden müssen Alternativen aufgezeigt werden. Es empfiehlt sich die Erstellung eines Parkraumgutachtens für diesen Bereich. Zudem wird empfohlen, verstärkt Alternativen anzubieten, die einen Verzicht auf das eigene Auto ermöglichen, wie die Einrichtung von Mobilstationen mit einem Car-Sharing-Angebot und einem Fahrrad/Pedelec-Verleihsystem.

Im südlichen Bereich der Ratzeburger Allee entfallen Teile des ostseitigen Kfz-Parkstreifen (Unterabschnitt 07-d). Eine Verlagerung der parkenden Fahrzeuge muss auf teils vorhandene Stellflächen an den Gebäuden bzw. angrenzende Straßen erfolgen.

Im gesamten Südbereich entfallen rund 180 Kfz-Stellplätze (vgl. Tab. 6)

Nr.	Straße	Beschreibung/ Lage	Ab- / Zunahme
05-b	Wallstr.	Mühlenbrücke – Wipperbrücke	- ca. 20
06-c	Uhlandstr.	Fritz-Reuter-Str. – Kronsforder Allee	- ca. 40
06-d	Bernt-Notke-Str.	Fritz-Reuter-Str. – Mönkhofer Weg	- ca. 35
06-f	Kahlhorststr.	Mönkhofer Weg – Ratzeburger Allee	- ca. 10
07-d	Ratzeburger Allee	Kastanienallee – Kahlhorststr.	- ca. 65
08-b	Ratzeburger Allee/ Ratzeburger Landstr.	Neptunstr./Nibelungenstr. – Stadtweide/ Osterweide	- ca. 10
		Gesamtbilanz	**- 180**

Tab. 6 **Stellplatzbilanz Südbereich**

7.3 Prüfung erforderlicher Grunderwerb und Einflüsse auf Natur und Landschaft

Grunderwerb

Da im Zuge der der Radschnellwegplanung große Flächen in Anspruch genommen werden und dies nur zum Teil aus einer Umverteilung des Straßenraumes gelingen kann, sind abschnittsweise Eingriffe in angrenzende Grundstücke erforderlich. Sollten diese nicht im Bestand der Hansestadt Lübeck sein, kann Grunderwerb zur Realisierung der Planungen nötig werden. Bei sehr engen Straßenquerschnitten oder in Abschnitten, die eine Umverteilung von Kfz-Parken oder Kfz-Fahrstreifen nicht zulassen, wurde diese Option einbezogen. Sollte der Grunderwerb nicht realisierbar sein, sind untermaßige Führungen von Rad- oder Gehwegen in Kauf zu nehmen.

Zur Ermittlung von möglichem Grunderwerb wurden die Planungsquerschnitte mit einer Übersicht von Liegenschaftsgrenzen (Daten der Hansestadt Lübeck), welche auch eine Information über Eigentumsverhältnisse enthalten, durchgeführt.

Erforderlicher Grunderwerb ist in den Plänen Plan 23 a -i linienhaft aufgezeigt. Die Pläne enthalten keine Information über die genauen Grunderwerbsflächen, da hierzu eine genauere Planung erforderlich ist. Außerdem sind in allen Maßnahmensteckbriefen Informationen enthalten, ob Grunderwerb erforderlich ist.

Insgesamt ist in nur wenigen Abschnitten Grunderwerb notwendig. Dazu zählen im **Nordbereich** entlang der Schwartauer Landstraße der Abschnitt zwischen der Stadtgrenze zu Bad Schwartau und der Weichselstraße (Abschnitte 01-a und 01-b), wo Grunderwerb zur Herstellung eines anforderungsgerechten Gehweges erforderlich ist. Im Bereich des Überganges vom St.Lorenz-Gleis in Richtung Katarinenstraße wird auf der nördlichen Seite Grunderwerb nötig. Geringfügiger Grunderwerb wird zudem zur Realisierung des kleinen Kreisverkehres nahe der MUK-Halle erforderlich.

Im **Südbereich** betrifft das Thema Grunderwerb wenige kurze Abschnitte im Zuge der Ratzeburger Allee bzw. Ratzeburger Landstraße.

Zusammengefasst lässt der nur geringfügig erforderliche Grunderwerb auf gute Realisierungschancen schließen. Wichtig ist dennoch in den betroffenen Bereichen frühzeitig die Eigentümer zu kontaktieren, um die Planungen vorzustellen und Einigung zu erzielen. Größte Bedeutung hat der erforderliche Grunderwerb in den beiden umzugestaltenden Knotenbereichen (Abzweig St.-Lorenz-Gleis bzw. neuer Kreisverkehr), da hier ausreichende Verflechtungsflächen geschaffen werden müssen und der Raum bereits heute knapp bemessen ist. Die linienhaften Abschnitte im Zuge der Schwartauer Landstraße bzw. Ratzeburger Allee/Landstraße können ggf. durch einen geringfügig untermaßigen Gehweg auch ohne den Grunderwerb realisiert werden. Diese Alternative sollte jedoch nur als Ausnahme angesehen werden.

Einflüsse Natur und Landschaft

Radschnellwege haben viele positive Auswirkungen, u. a. auf die Gesundheit, die Umwelt und den Klimaschutz. Neben einer zu erwarteten Verlagerung von Wegen des Kfz-Verkehrs auf den Radverkehr, können auch positive Auswirkung in Bezug auf reduzierte Lärmemissionen genannt werden.

Durch den Bau des Radschnellwegs sind – je nach örtlicher Situation – unterschiedlich starke Eingriffe in Natur- und Landschaft zu erwarten. In anderen Abschnitten fallen sie gering aus oder es entstehen gar keine Eingriffe. Die Planung wurde insgesamt darauf ausgerichtet, möglichst ressourcenschonend zu agieren. Das heißt, die Überplanung von Grünflächen oder ein Eingriff in den Baumbestand wurde so gering wie möglich gehalten. Insbesondere in aus natur- und landschaftsschutztechnischer Sicht sensiblen Bereichen wurde die zusätzlich Versiegelung vermieden und ggf. um bestehende Bäume herumgeplant. Das führt auch dazu, dass ein gewachsener Alleencharakter möglichst nicht angetastet werden soll.

Alle zu erwartenden Eingriffe sollten durch geeignete Maßnahmen kompensiert werden. Umfang und Flächenbedarf der Kompensationsmaßnahmen lassen sich derzeit noch nicht beziffern. Diese müssen in den weiteren Planungsphasen, insbesondere wenn die endgültige Planung feststeht, genau benannt bzw. beziffert werden.

Eine detaillierte Übersicht der Eingriffe in den Baumbestand in den einzelnen Unterabschnitten erfolgt in den Maßnahmensteckbriefen. Es wird unterschieden zwischen einem Eingriff in Einzelbäume bzw. in Baualleen (einseitig oder beidseitig). Die Eingriffe in Grünflächen ist in der Regel den Querschnitten zu entnehmen, ein Eingriff in die Wallanlagen wird gesondert hervorgehoben.

Größere Eingriffe in den Baumbestand erfolgen u.a. in der Willy-Brandt-Allee mit Eingriff in die Baumallee. In vielen Straßenzügen, wie der Schwartauer oder Ratzeburger Allee ist zumeist eher ein Eingriff in Einzelbäume erforderlich.

7.4 Prüfung der Standardunterschreitungen des Maßnahmenkonzeptes

Einführung und Vorgehen

Die unter Kapitel 4.1 aufgeführten Qualitätsstandards gelten für alle Radschnellverbindungen im Raum der Metropolregion Hamburg. Im Vergleich zu den Korridoren der anderen Machbarkeitsstudien in der Metropolregion Hamburg, welche zumeist durch Bereiche mit weniger dichter Besiedlung und geringeren Verkehrsbelastungen führen, bestehen für den Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau zum Teil umfeldbezogen ungünstigere Voraussetzungen für die Umsetzung der Regelstandards.

Das Einhalten dieser Standards sichert vor allem ein sicheres Nebeneinanderfahren und Überholen sowie störungsfreie Begegnungen von Radfahrenden im Zweirichtungsverkehr.

Bei einer späteren Umsetzung des Radschnellweges ist die Einhaltung der Standards unter anderem ausschlaggebend für die Förderfähigkeit und damit für die Finanzierbarkeit.

Um eine Förderung aus Bundesmitteln zu erhalten ist es erforderlich, den Regelstandard auf mindestens 80 % der Gesamtstrecke einzuhalten. Maximal 10 % sollen über einen reduzierten Standard verfügen, max. weitere 10 % dürfen den ERA-Standard 2010 erfüllen.

Aus diesem Grund wurde bereits bei der vorbereitenden Trassenführung ein Augenmerk daraufgelegt, die gewählten Trassenvarianten möglichst regelkonform umsetzen zu können (vgl. Kapitel 3). Nach Auswahl der Vorzugsvariante wurde im Rahmen der detaillierten Trassenfindung ermittelt, auf welchen Abschnitten der Gesamttrasse die Regelbreite realisierbar ist und wo auf den reduzierten oder gar den ERA-Standard zurückzugreifen ist.

In den Maßnahmensteckbriefen wurde zur finalen Darstellung der Standardunterschreitung pro Unterabschnitt angegeben, welcher Standard gemäß Querschnittsdarstellung erreicht werden kann. Mithilfe einer Tabellenkalkulation wurden die Anteile der Strecken mit Regelstandard und mit reduziertem Standard ermittelt (vgl. Anlage TB 07).

Ergebnisse

Da die Radschnellwegtrasse im Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau auf einem Großteil der Strecke entlang von stark belasteten Hauptverkehrsstraßen führt, bestand der Anspruch, über eine Einhaltung der Regelstandards eine größtmögliche Verkehrssicherheit und einen hohen Fahrkomfort zu gewährleisten.

Auf 91 % der Gesamtstrecke kann der Regelstandard erreicht werden. Rund 9 % weisen einen reduzierten Standard auf und auf den ERA-Standard wurde in keinem Fall zurückgegriffen. (Vgl. Tab. 7)

	Angabe in Metern	Angabe in Prozent
Regelstandard	14.285 m	91 %
Reduzierter Standard	1.428 m	9 %
Gesamt	15.713 m	100 %

Tab. 7 **Standardunterschreitungen des Maßnahmenkonzeptes**

Die Unterabschnitte, in denen der RSW-Standard unterschritten wird, befinden sich im Südbereich der Trasse. In den Unterabschnitten 06-b, 06-e und 06-f können aufgrund des schmalen Straßenquerschnitts keine ausreichenden Breiten für den RSW-Standard realisiert werden. Zudem ist im Unterabschnitt 07-c auf einem kurzen Teilabschnitt der reduzierte Standard vorzusehen, um notwendige Kfz-Abbiegestreifen im Knotenbereich vorhalten zu können.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass auf der gesamten Strecke ein hoher Qualitätsstandard erreicht werden kann, der dem hohem Radverkehrspotenzial im Untersuchungskorridor gerecht wird. Positiv ist hervorzuheben, dass in keinem Fall auf den ERA 2010-Standard zurückgegriffen werden muss.

Sollte sich in der weiteren Planung ergeben, dass einzelne Aspekte nicht wie vorgeschlagen ausgeführt werden können, z. B. wegen nicht durchführbarem Grunderwerb oder mangelnder Kfz-Leistungsfähigkeiten, so besteht durch den hohen Anteil von 91 % Regelstandard dennoch ein Puffer, um ggf. auf einen geringeren Standard zurückzufallen. Die Förderfähigkeit würde so nicht in Frage gestellt.
Eine grafische Gesamtdarstellung zur Einhaltung der Qualitätsstandards, ist Plan 24 zu entnehmen.

7.5 Zusammengefasste Ergebnisse der Akteurs- und TÖB-Beteiligungen

Im Verlauf des Planungsprozesses wurde ein differenziertes Beteiligungsverfahren durchgeführt. Ziel war es, einen möglichst hohen Informationsstand über die Planung bei Bürgerinnen und Bürgern, den von der Planung direkt und indirekt Betroffenen und den Trägern öffentlicher Belange herzustellen. Dabei wurde, neben dem noch vor der Coronapandemie veranstalteten Bürgerforum, das Internet durchgängig neben den Printmedien der Hansestadt sehr gut angenommen, um das Verkehrsplanungsthema Radschnellverbindungen zu diskutieren.

Bürgerbeteiligungen

Um die Ermittlung geeigneter Trassenkorridore zu unterstützen wurde von der Hansestadt Lübeck 2018 eine Online-Nutzerbeteiligung durchgeführt. Die Beiträge der Nutzerinnen und Nutzer konnten von den beauftragten Planungsbüros bei der Erstellung des Maßnahmenkonzeptes im großen Maße berücksichtigt werden. Im Rahmen einer öffentlichen Bürgerveranstaltung am 13.11.2019 im Lübecker Rathaus (Bürgerforum) hatten Interessierte die Gelegenheit, erste Planungsergebnisse zu erfahren, mit den planenden Personen und dem Publikum über die Varianten zu diskutieren und ihre Belange einzubringen. Rund 65 Bürgerinnen und Bürger nahmen die Angebote zum Interessensaustausch wahr. Die Bürgerbeteiligung konnte vermutlich einen breiteren Konsens der Bevölkerung und Nutzenden fördern.

Im Anschluss folgte ein intensiver Austausch in Gruppen zu den vorliegenden Trassenvarianten, ihrer Verläufe und der möglichen Knackpunkte und Herausforderungen. Grundsätzlich unterstützten die Anmerkungen der Bürger und Bürgerinnen die bisherige Ausrichtung der Entwürfe der Planungsbüros. Im Rahmen der Gruppenarbeit bestand für die Besucher und Besucherinnen die Möglichkeit pro Planungskorridor (Nord und Süd) eine favorisierte Trassenvariante auswählen.

Zentrale Arbeitsergebnisse der Gruppenarbeit waren zum einen die Auswahl einer favorisierten Trasse. Für den Südbereich sind das für die Teilnehmenden die Varianten S-1 (Ratzeburger Allee) und S-2b (Dorfstraße). Als vordringliche Problempunkte wurden hier die Mühlentorbrücke, die Bahnquerung und der St. Jürgen-Ring benannt. Für den Nordbereich zeigte sich die Trassenvariante N-2 aufgrund der hohen Erschließungswirkung und der direkten Linienführung als Favorit der Beteiligten.

Eine Herausforderung bei der Umsetzung sehen die Bürgerinnen und Bürger bei der Berücksichtigung des Kfz-Parkens. Grundsätzlich wurde in allen Arbeitsgruppen der Wunsch formuliert, die Altstadt mit der Radschnellverbindung zu umfahren, diese aber als zentralen Zielbereich anzubinden.

Die Vertreterin der Metropolregion Hamburg brachte zum Abschluss der Veranstaltung ihre Erfahrungen bei der Umsetzung mit einer „Strategie in zwei Schritten“ ein. Dies bedeutet, kurzfristig daran zu arbeiten, die durchgängige Befahrbarkeit herzustellen und dann mittel- bis langfristig die RSV qualitativ weiter zu verbessern und das Maßnahmenkonzept vollständig umzusetzen. Die Ergebnisse des Bürgerworkshops sind in einer Dokumentation festgehalten, diese kann dem Anhang WU01- Dokumentation des Bürgerworkshops entnommen werden.

Akteursbeteiligungen

Die fachlich zuständigen bzw. eingeladenen Akteure wurden in drei Fachworkshops mit den Teilnehmenden der verwaltungsübergreifenden Projektgruppe RSV Lübeck beteiligt. An diesen Terminen nahmen unter kritischer Begleitung des Planungsprozesses Teilnehmende der Metropolregion Hamburg, der Bereiche Stadtplanung und Bauordnung sowie Stadtgrün und Verkehr der Hansestadt Lübeck, des ADFC Lübeck und zeitweise auch Vertretungen der Fachschaften der Studierenden von Lübecker Hochschulen und Universitäten die Gelegenheit wahr, Verlauf und Kenngrößen der Vorzugsvarianten mitzubestimmen und zu bewerten.

Im Rahmen von zwei Veranstaltungen des Runden Tisch Radverkehr mit Vertretern und Vertreterinnen der Kommunalpolitik wurden Zwischenergebnisse präsentiert (vgl. Tab. 8).

Akteursbeteiligung	Termin	Anlagennummer
1. Projektgruppe – RSW Hansestadt Lübeck	16.11.2018	WU02 + WU03
2. Projektgruppe – RSW Hansestadt Lübeck	21.03.2019	WU04 + WU05
1. Runder Tisch Radverkehr	14.05.2019	-
3. Projektgruppe – RSW Hansestadt Lübeck	30.01.2020	WU06
2. Runder Tisch Radverkehr	15.09.2020	-

Tab. 8 **Übersicht Akteursbeteiligung**

Im Vorlauf der **ersten Projektgruppe** wurde eine gemeinsame Befahrung mit ca. 10 interessierten Teilnehmenden durchgeführt. Die durch die Planungsbüros geführte, rund fünfstündige Befahrung diente dazu, im Vorfeld die ersten Trassenkorridore zu besichtigen. In der darauffolgenden Projektgruppe wurden die Erwartungen der Beteiligten an die Machbarkeitsstudie aufgenommen und über potenzielle Trassenvarianten diskutiert. Die Erwartungen lagen vor allem darin, dass der Radschnellweg eine direkte, sichere und schnelle Radverkehrsführung bietet und das Projekt an sich als Statement und Referenzprojekt wahrgenommen wird.

In der **zweiten Projektgruppe** wurden zunächst die Ergebnisse des Planungshandbuches im Abgleich mit ersten Modellquerschnitten präsentiert. Außerdem wurden die Bewertungskriterien für die Trassenvarianten vorgestellt.

Es folgte die Präsentation der ersten Herleitung von sechs Trassenvarianten woraufhin die Beteiligten aus diesen sechs Varianten ihre Favoriten wählen konnten. Verhältnismäßig häufig wurden die Varianten N-2 und S-1 gewählt.

Beim **Runden Tisch Radverkehr** am 14.05.2019 wurde zunächst ein Rückblick über den bisherigen Projektverlauf geboten sowie erste Modellquerschnitte und die Hauptvarianten vorgestellt. Die allgemeinen Herausforderungen, wie der Eingriff in den Naturschutz und Konflikte bei der Neuaufteilung des Straßenraumes, wurden diskutiert und im Anschluss eine Bewertung der Trassenvarianten durch die Teilnehmenden vorgenommen.

Wie bei der zweiten Projektgruppe zeigten sie die N-2 und die S-1 als klare Favoriten. Im Anschluss an die Bewertung wurde die Bewertungsmatrix inkl. einer ersten Einschätzung durch die Planungsbüros erläutert und im Plenum diskutiert. Es besteht Konsens, dass gewisse Konflikte bei der Umsetzung in Kauf genommen werden müssen, bspw. mit dem Naturschutz oder dem Kfz-Parken.

Die **dritte Projektgruppe** startete mit einem Überblick über den bisherigen Ablauf der Beteiligung (v.a. TÖB-Beteiligung und Bürgerforum). Darauf basierend wurde im Zusammenhang mit der Bewertungsmatrix die Herleitung der Vorzugsvarianten für den Nord- und den Südkorridor erläutert. Im Anschluss folgte eine Diskussion darüber, wie die beiden Vorzugsvarianten im mittleren Bereich des gesamten Untersuchungskorridors miteinander verbunden werden können. Nach einem Variantenvergleich für eine Südwestumfahrung, sprachen sich die Teilnehmenden für eine Führung über die Wallstraße aus. Weiterhin wurde das Thema Standardunterschreitungen behandelt. Zuletzt stellten die Planungsbüros einzelne Detailplanungen in Form von ersten Detailskizzen vor.

TÖB-Beteiligungen

Im Rahmen von drei Trägerbeteiligungen durch die Hansestadt, Bereich Stadtplanung und Bauordnung am 18.10.2019, 12.05.2020 und am 19.10.2020 (Versandtermine) konnten Stellungnahmen von insgesamt 33 Institutionen eingeholt werden, einige davon nahmen mehrfach teil. Die Gesamtzahl der Rückläufe betrug im Herbst 2019 20 und im Frühling 2020 12 und im Herbst 2020 17 Antworten.

Den Beteiligungsunterlagen waren jeweils als Begleitinformation ein Kurzbericht mit Beschreibungen der wichtigsten Arbeitsschritte und ihrer Ergebnisse beigefügt. Hinzu kam eine Auswahl von Info-Postern, Plänen und Skizzen, die den Verlauf der favorisierten Vorzugsvariante inkl. zahlreicher Details zeigten. Neben umfangreichen Rückäußerungen öffentlicher und privater Institutionen, u. a. der DB AG, der IHK zu Lübeck, der Lübecker Hochschulen, des ADFC Lübeck und der Drägerwerke waren im Zuge der zweiten und dritten Beteiligung auch wertvolle und sehr sachdienliche Rückmeldungen aller betroffenen Dienststellen der Hansestadt Lübeck mit Einzelstellungnahmen zu verzeichnen. Aus Nutzersicht hat sich besonders der ADFC Kreisverband Lübeck verdient gemacht und sehr umfangreiche Beiträge geleistet.

Aus einer Zusammenstellung der Stellungnahmen in Form einer Synopse wird ersichtlich, dass ähnlich wie der ersten Beteiligung zahlreiche konkrete Vorschläge zu verzeichnen waren, die in der detaillierten Trassenfindung Berücksichtigung fanden oder zumindest als bedenkenswerte Hinweise wahrgenommen wurden. Die Synopse ist als Anhang TB02 – Synopse TÖB-Beteiligung beigefügt.

7.6 Abschnittsweise Kostenschätzungen der Maßnahmen

Erläuterungen zum Vorgehen der Kostenschätzungen

Um zu einer realistischen Einschätzung des für die Umsetzung erforderlichen Kostenrahmens zu kommen, werden pauschale Kostenansätze für streckenbezogene bzw. für punktuelle Maßnahmen herangezogen. Die Kostensätze werden entweder durch Zusammenfassung von Teilleistungen festgelegt oder beziehen sich konkret auf eine Musterlösung. Die Kosten für die vorgeschlagenen Maßnahmen können beim jetzigen Konkretisierungsgrad der Arbeiten gleichwohl basierend auf Erfahrungswerten nur grob abgeschätzt werden, da viele kostenbeeinflussende Faktoren sich erst im Zuge der Entwurfsplanungen erschließen. Für einen Teil der Einzelmaßnahmen können sich deshalb im Rahmen der erforderlichen Detailplanungen noch Abweichungen ergeben. Auch ist zu beachten, dass in vielen Bereichen die Maßnahmen für den Radverkehr im engen Zusammenhang mit weiteren gesamtverkehrlichen bzw. städtebaulichen Maßnahmen stehen, deren Kosten in diesem Zusammenhang nicht zu berücksichtigen sind. Alle Kostensätze sind sind mit einem Orientierungrahmen der Metropolregion Hamburg abgeglichen.

Zusätzlich zu den Kostenschätzungen für die einzelnen Teilleistungen wird ein fester, längenbezogener Wert für die Standardausstattung des Radschnellweges inklusiv entsprechender Randmarkierung, Markierung von Piktogrammen und der Wegweisung angegeben. Es sind keine Kosten für Planung, Grunderwerb oder Unvorhergesehenes enthalten. Ebenso sind keine Kosten für bekannte geplante bzw. laufende städtische Maßnahmen (z. B. Umgestaltung Mühlentorplatz, Stadtgrabenbrücke) enthalten.

Die Kosten für die einzelnen Maßnahmen je Unterabschnitt sind den in den Maßnahmensteckbriefen enthaltenen Maßnahmentabellen zu entnehmen.

Die nachfolgenden Tabellen (Tab. 10 und Tab. 11) zeigen die angesetzten Kostensätze für punktuelle und streckenhafte Maßnahmen auf.

Alle punktuellen Maßnahmen werden pauschal bepreist. Diese basieren großteils auf wiederkehrenden Musterlösungen (vgl. Kap. 4.2 - Kap.4.5) aus verschiedenen Quellen, denen jeweils ein Kostensatz zugeordnet wurde. Für komplexe Knoten und Ingenieurbauwerke wurde jeweils ein individueller Kostenansatz abgeleitet (Sondermaßnahmen [SON]).

Die streckenbezogenen Maßnahmen werden nach Länge bzw. Fläche berechnet. Dazu wird ein Kostensatz pro Meter bzw. pro Quadratmeter angegeben. Dieser Kostensatz beinhaltet nicht nur den Neubau bzw. die Neueinrichtung, sondern bezieht auch z. B. Rückbau und Demarkierung mit ein.

Allen Kosten sind final pauschale Zuschläge für Erdbau, Landschaftsbau und Planungskosten sowie Unvorhergesehenes (Risikopauschale) zu addieren (vgl. Tab. 9).

Baustellen-einrichtung, Verkehrssicherung	**Landschaftsbau (soweit relevant)**	**Unvorhergesehenes (Risikopauschale)**	**Planungs-kosten**
5 % der Kosten für Ober-/Ingenieurbau	3 % der Kosten für Ober-/Ingenieurbau	30 % der Kosten für Ober-/Ingenieurbau	25 % der Kosten für Ober-/Ingenieurbau

Tab. 9 **Übersicht pauschale Zuschläge**

Maßnahme	Musterlösung (Quelle)	Kosten (€)	Einheit
Einmündungen			
Radwegeüberfahrt	H1.1 (MRH)	20.000	psch.
Bevorrechtigung im Zuge von Fahrradstraßen			
bauliche Bevorrechtigung	N1.1 (MRH)	30.000	psch.
Bevorrechtigung durch Beschilderung	N1.2 (MRH)	10.000	psch.
LSA-Knoten / Fußverkehrs-LSA (Bestand / Ergänzung)			
Radschnellwegfurt mit LSA	FU1 (ERA)	40.000	psch.
Fußgängerüberweg auf Radweg und Wartefläche	FG1 (PGV)	15.000	psch.
Kreisverkehre			
Anlage Minikreisverkehr	MIN (MRH)	100.000	psch.
Anlage kleiner Kreisverkehr	KVP (ERA)	500.000	psch.
Bushaltestellen			
Führung des RSW auf einem baulichen Radweg mit Regelstandard hinter der Bushaltestelle	ML 1 (PGV)	20.000	anteilige Kosten
Führung des RSW auf einem baulichen Radweg mit reduziertem Standard hinter der Bushaltestelle	ML 2 (PGV)	20.000	anteilige Kosten
Sonderlösung Anliegerstraße	ML 3 (PGV)	30.000	anteilige Kosten
Führung auf einem Radfahrstreifen, der für eine Bushaltestelle unterbrochen wird	ML 4 (PGV)	Ohne Kostenansatz	
Sondermaßnahmen (SON)	**Keine Zuordnung zu einer Musterlösung, individueller Lösungsansatz und Kostenschätzung**		
Umbau Knotenpunkt		100.000 – 500.000	
Neubau / Verbreiterung Brücke		500.000 – 3.000.000	

Tab. 10 **Übersicht Einheitskosten von punktuellen Maßnahmen**

Maßnahme	Musterlösung	Kosten	Einheit
Standardausstattung (Radschnellwegmarkierung, Beschilderung, Piktogramme, etc.)	STA (MRH)	50	m
Markierungsmaßnahmen und Beschilderungsmaßnahmen			
Anlage Schutz- / Radfahrstreifen (einseitig)	RFS / SST	30	m
Neumarkierung Fahrstreifen (gesamte Fahrbahn)	MAR1	60	m
Neumarkierung Parkstreifen	MAR2	30	m
Beschilderung und Markierung (z.B. T-30-Zone)	BES	50	m
Einrichtung Fahrradstraße	FST	60	m
Bauliche Maßnahmen			
Neubau / Verbreiterung Radweg	RWN / RWV	150	qm
Neubau / Verbreiterung Gehweg	GWN / GWV	150	qm
Neubau Parkflächen	PKN	130	qm
Neubau Fahrbahn	FBN	130	qm
Deckenerneuerung Fahrbahn	DEF	90	qm
Deckenerneuerung Gehweg / Radweg	DEG / DER	50	qm
Bordversatz	BOV	200	m
Einbau Stützmauer	STÜ	1.600	m

Tab. 11 **Übersicht Einheitskosten von Streckenmaßnahmen**

Abkürzung	Beschreibung der Quelle
MRH	Musterlösungen für Radschnellwege in der Metropolregion Hamburg, Stand 16.12.2020
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010
PGV	Eigene Musterlösung

Tab. 12 **Übersicht Abkürzungen der Musterlösungen**

Kostenübersicht Hauptabschnitte und Gesamtkosten der Vorzugsvariante

Tab. 13 zeigt die zusammengefassten Kosten aller Hauptabschnitte. Bei der Aufteilung nach Strecken- und Punktmaßnahmen wird deutlich, dass insbesondere die geplanten Brückenlösungen (v.a. Hauptabschnitt HL 05) einen großen Kostenanteil ausmachen.

Hauptabschnitt	Gesamt-kosten	davon Streckenmaßnahmen	davon Punktmaßnahmen
BS	2.411.000 €	2.251.000 €	160.000 €
HL01	5.960.000 €	4.244.000 €	1.716.000 €
HL02	2.795.000 €	1.045.000 €	1.750.000 €
HL03	1.490.000 €	830.000 €	660.000 €
HL04	1.767.000 €	707.000 €	1.060.000 €
HL05	8.444.000 €	1.224.000 €	7.220.000 €
HL06	2.388.000 €	1.468.000 €	920.000 €
HL07	4.842.000 €	3.802.000 €	1.040.000 €
HL08	4.033.000 €	3.328.000 €	705.000 €
Gesamtkosten*	*28.469.000 €*	*17.038.000 €*	*11.431.000 €*

Tab. 13 **Kostenübersicht Hauptabschnitte und Gesamtkosten der Vorzugsvariante**

**bezogen auf die Variante Wallstraße, Untervariante Mühlenbrücke (HL05 a-c)*

Diese Gesamtkosten beziehen sich auf die Vorzugsvariante und die jeweils gewählten Vorzugslösungen im Detail. Diese sind jeweils der Variante „1“ zugeordnet. Im Fall der Variantenbildung der Südwestumfahrung wird hier die Wallstraßenvariante eingepreist.

7.7 Fazit und Aufzeigen der Machbarkeit

Die Herleitung und Festlegung der Trasse der Vorzugsvariante der geplanten RSW-Führung, die Grundlage für die hier vorgelegten Muster- und teilweise Sonderlösungen der detaillierten Trassenfindung sind, beruhen auf nachvollziehbaren Parametern, wie aus den Bewertungsmatrizen der Planungsunterlagen ersichtlich ist.

Mit der Trassenlage in den beiden wichtigsten durchgehenden Nord-Süd-Magistralen mit hoher Zieledichte werden die RSW-Nutzenden zugleich entlang der stärker frequentierten ÖPNV-Achsen geführt. Dies ist kein Zufall, sondern den Siedlungs- und Nutzungsstrukturen und der jeweils mehr oder weniger radialen Ausrichtung der Schwartauer Landstraße bzw. Allee und der Ratzeburger Allee auf die Innenstadt bzw. Hbf. und ZOB geschuldet. Diese Trassenlage bietet auch Chancen für neue Lösungen.

Die im **Nordbereich** gewählte Führungsform eines kompakten Zweirichtungsradweges an der Ostseite der Schwartauer Allee bzw. Landstraße ergibt sich aus vor allem aus der vorhandenen aber begrenzten Flächenverfügbarkeit in den Bereichen nördlich und südlich der ostseitigen Anliegerstraße. Die Zweirichtungsführung kann den eigenständigen Charakter dieser Verkehrsanlage und somit die Identifizierbarkeit für Nutzende und darüber hinaus stärken. Um mögliche Gefahren einer Zweirichtungsführung zu unterbinden, wird grundsätzlich eine fahrbahnnahe Führung empfohlen. Insbesondere in den Streckenbereichen mit zahlreichen Grundstücksausfahrten müssen Sichtfelder freigehalten werden. Die komplette Neuaufteilung der verfügbaren Kfz-Fahrbahn in eine normal- und eine überbreite Seite kann zur Entschärfung der beim Rechtsabbiegen über den RSW möglichen Konflikte zwischen Kfz- und Radverkehr beitragen. Da keine generell abgreifbaren Lösungen für die beste Haltestellenausbildung vorliegen, werden eigene Musterlösungen für normalbreite oder punktuell ggf. reduzierte Breiten der Radverkehrsanlage und Aufmerksamkeitsfelder empfohlen.

Eine besondere planerische Herausforderung stellt im Nordbereich eine neue, für alle Verkehrsteilnehmenden verträglichere Erschließungslösung im Bereich der Anliegerfahrbahn und Zufahrten des großflächigen Fachmarktzentrums dar. Dies erfordert ein über die Prüfaufträge hinausgehendes Konzept, das neben der Fahrradstraßenlösung als Querschnittsfavorit den durchgehenden kompakten Zweirichtungsradweges als – allerdings verkehrstechnisch aufwändigere – Alternative vorsieht. Sowohl für den RSW wie auch den Kfz- und Busverkehr müssen hier die Gegebenheiten für eine grüne Welle geprüft werden.

Im **Südkorridor** liegen bereits heute die höchsten im Querschnitt gezählten Radverkehrsmengen der Hansestadt vor (≥ 5.000 Radfahrende/Tag), wobei auch die höheren Verkehrsbelastungen und der teilweise Alleecharakter sowie die dichtere Besiedlung eine größere Nutzungsflexibilität des begrenzt verfügbaren Straßenraums erfordern. Deshalb sind für den Radverkehr zukünftig richtungstreue Führungen auf ausreichend breiten Radwegen das Mittel der Wahl. Es werden zudem ausreichende Überquerungsangebote vorgesehen, um das Fahren entgegen der Fahrtrichtung zu vermeiden.

Eine Pförtnerung des stadteinwärts fließenden Kfz-Verkehrs sollte zukünftig als wirksame Maßnahme zur behinderungsfreien Fahrt des Umweltverbundes einbezogen werden. Dies bedeutet, nicht mehr Kfz-Verkehr in die Innenstadt hineinzulassen als dort verträglich für die übrigen Verkehrsarten aufgenommen werden kann.

Die Auswirkungen der stärkeren Inanspruchnahme der begrenzten Straßenraumflächen durch Rad- und Linienverkehr bleiben zukünftig, das zeigen die vorliegenden Ergebnisse der Machbarkeitsuntersu-

chung, nicht ohne Auswirkungen auf die Anzahl der verfügbaren Kfz-Fahrstreifen und öffentlichen Stellplatzangebote in Straßenräumen.

Die Bürgerveranstaltung am 13.11.2019 hat gezeigt, dass seitens der Bürgerinnen und Bürger aus Lübeck und Umgebung großes Interesse an einer Radschnellverbindung existiert, die Potenziale für ein zügigeres Vorankommen mit dem Rad besitzt. Insoweit herrschte auch eine Meinung vor, dem Individualverkehr im örtlich notwendigen Maße weniger Fläche beizumessen. Die Beiträge zeigten jedenfalls auf, dass für Radfahrende im Kernbereich der Hansestadt direkte und umwegarme Verbindungen geschaffen werden sollen.

Besonders die beteiligten lokalen Sachverständigen und Akteure gaben zahlreiche Hinweise, dabei den offiziell geltenden Standards der Metropolregion Hamburg, insbesondere hinsichtlich der Mindestbreiten, wo immer möglich zu entsprechen. Deshalb sind intensive Beteiligungen der Öffentlichkeit auch weiterhin wichtige Voraussetzungen für das Gelingen der Umsetzung.

Die Radschnellwegplanung stellt für die Radverkehrsförderung in der Hansestadt einen Quantensprung dar, der gelingen kann, wenn Lübecker Verkehrsteilnehmende bereit sind, sich in noch weit stärkerem Maße als bisher den begrenzten Verkehrsraum möglichst effizient und klimaschonend zu teilen.

Für diese Erkenntnis und die Bekundung eines gemeinsamen Willens in diese Richtung zu gehen waren die Formate der Bürger- und Akteursbeteiligungen wichtige Meilensteine.

8. Umsetzung

8.1 Umsetzungsschritte / Prioritäten

Die Streckenlänge der Radschnellverbindung Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau ist im Vergleich zu regionalen RSW-Routen vergleichsweise kurz. Gleichwohl entstehen durch die ausschließliche Führung durch städtisches Gebiet mit dichter Bebauung und anspruchsvollen Verkehrsverhältnissen Herausforderungen für die Umsetzung, die eine stufenweise Realisierung unumgänglich machen. Dennoch sollten Abschnitte mit besonders hohen Planungsanforderungen, insbesondere solche mit vorgeschlagenen Ingenieurbauwerken, zügig weiterbearbeitet und konkretisiert werden, um die perspektivische Schlüssigkeit und Wirksamkeit der Maßnahme zu gewährleisten und frühzeitig eventuelle Anpassungsbedarfe im Trassenverlauf oder bei der Führungsform zu identifizieren. Die hier angegebene Reihenfolge ist dabei nicht als in Stein gemeißelt zu verstehen, sondern zum Berichtszeitpunkt den noch nicht vollständig überschaubaren planerischen und auch fördertechnischen Gegebenheiten anzupassen.
Seitens der Metropolregion wurde bereits ein stufenweises Vorgehen im Sinne von Realisierungsabschnitten empfohlen, das sich an dem absehbaren Umfang der realen Hemmnisse und der förderlichen Umsetzungsbedingungen orientiert, als „Strategie in zwei Schritten“. Eine sinnvolle abschnittsweise Realisierung des Projektes unter Einbindung in das gesamtstädtische Radverkehrsnetz steht dem Gesamtziel dabei nicht im Wege.

Stufe 1: Ratzeburger Allee zwischen Mühlentorplatz und Stadtweide
Die eindeutig höchste Priorität für die Umsetzung wird der Ratzeburger Allee zugeordnet, da die hier wesentlichen Bedingungen für den Erfolg bzw. die Wirksamkeit eines Radschnellweges erfüllt sind:

- Hohes Radverkehrsaufkommen im Bestand,
- weiteres hohes Zuwachspotenzial,
- ausgeprägte Konflikte in der Bestandsführung,
- geradlinige / umwegarme Trassenführung für kurze Reisezeiten im Radverkehr,
- hohe stadträumliche Erschließungswirkung,
- Anbindung wichtiger Verkehrsziele mit gesamtstädtischer Bedeutung insbesondere des bedeutendsten städtischen Zielbereiches außerhalb der Altstadt (UKSH / Universität / TH),
- Spielräume für eine Umgestaltung des Straßenraumes mit Umwidmung von Kfz-Verkehrsflächen im Zusammenhang mit dem 4-spurigen Fahrbahnquerschnitt und einer durch den Bau der B 207 erzeugten Reduzierung der Kfz-Belegung.

Die Ratzeburger Allee steht im Übrigen, basierend auf den Empfehlungen im Lübecker VEP-Klimaschutz-Szenario, schon längere Zeit im Fokus einer möglichen Umgestaltung zugunsten des Radverkehrs. Die Beauftragung einer gutachterlichen Stellungnahme zu einer Kommunalspur Bus-/Radverkehr und der eintägige Verkehrsversuch einer Pop-up-Bikelane im September 2020 unterstreichen die Bedeutung dieser Trasse für die Radverkehrsplanung. Dennoch bestehen auch auf diesem Abschnitt Herausforderungen und weitere planerische Vertiefungsbedarfe, insbesondere

- für die Radführung an Bushaltestellen im Zulauf zum Mühlentorkreisel,
- den komplexen Doppelknoten Ratzeburger Allee / St.-Jürgen-Ring / Fahlenkampsweg / Kahlhorststraße
- den Bereich Bahnübergang / Osterweide auch im Hinblick auf die zukünftig höhenfreie Bahnquerung.

Rechtzeitig zu vertiefende Untersuchungen und Abstimmungen einzuleiten und im Ergebnis möglichst mit den laufenden und ggf. noch entgegenstehenden Planungsabsichten zu synchronisieren ist dabei von größter Wichtigkeit und eine Herausforderung. Es wäre z. B. eine „glückliche Fügung“ für die Realisierung des RSW-Projektes, wenn die Planungen für die Aufhebung des Bahnüberganges nördlich der Stadtweide kurz- bis mittelfristig soweit konkretisiert und bekannt würden könnten, um hier mit einzufließen.

Auch hier bleibt in die Umsetzungsphase mit hineinzunehmen, dass bei vielen Bürgerinnen und Bürger aus Lübeck und Umgebung weiterhin sehr großes Interesse an der Realisierung der Radschnellverbindung vorhanden ist. Die Beiträge aus der Bürgerbeteiligung bestätigten eindrücklich, dass für Radfahrende in der Ratzeburger Allee als mit der wichtigste innerstädtische Verkehrskorridor der Hansestadt direkte und umwegarme Verbindungen geschaffen werden sollen. Deshalb ist die intensive Beteiligung der Öffentlichkeit in diesem sensiblen Abschnitt auch weiterhin eine wichtige Voraussetzung für das Gelingen der Umsetzung.

Stufe 2: Lübecker Straße – Tremskamp (Bad Schwartau) – Schwartauer Landstraße Nord

Dieser Abschnitt des Radschnellweges ist bereits als prioritäre Ausbaumaßnahme im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Bad Schwartau (VEP 2017) und dem darin eingebundenen Radverkehrskonzept enthalten und wird ähnlich wie die Ratzeburger Allee schon mehrere Jahre in der Öffentlichkeit und auch als mögliches Kooperationsprojekt zwischen Bad Schwartau und Lübeck diskutiert.

Der vorrangige Umbau der südlichen Lübecker Straße wurde aufgrund der Untersuchung zum Radschnellweg bereits mehrfach ausgesetzt. Mit der anstehenden Sanierung dieser Landesstraße entstehen hier aber günstige Rahmenbedingungen für einen Umbau des derzeit für den Kfz-Verkehr zu groß ausgelegten Straßenraumes. Eine hochwertige Radverkehrsführung kommt hier nicht nur dem Bad Schwartauer Radverkehrssystem zugute, sondern vor allem auch den ausgeprägten Verkehrsverflechtungen zwischen Bad Schwartau und Lübeck. Zudem werden mit dem Stadtzentrum, den Schwartauer Werken und dem Leibnizgymnasium wichtige Verkehrsziele mit gesamtstädtischer und regionaler Bedeutung angebunden.

Die Radverkehrsführung durch den Tremskamp und die nördliche Schwartauer Landstraße gehört zu den Schlüsselstellen des Radschnellweges Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau mit derzeit hohen Defiziten für den Radverkehr, stellt aber wegen des engen und angebauten Straßenraumes und der hohen Kfz-Belegung (Autobahnzufahrt) auch eine große planerische Herausforderung dar. Der empfohlene Zweirichtungsradweg ist für eine schlüssige Gesamtführung des Radschnellweges zwischen Bad Schwartau und der Lübecker Altstadt und einer günstigen Querung des höher belasteten Knotens Tremskamp / Cleverbrücker Straße in jedem Fall zielführend. Bis zur Umsetzung der Stufe 3 (s. u.) wäre eine Weiterführung über die Radwege in der südlichen Schwartauer Landstraße im Einrichtungsverkehr möglich.

Stufe 3: Schwartauer Landstraße – Schwartauer Allee – Katharinenstraße

Die Führung des Radschnellweges in der Schwartauer Landstraße profitiert ebenso wie die Ratzeburger Allee von den vorhandenen Gestaltungsspielräumen bedingt durch eine große Straßenraumbreite (hier zusätzlich mit parallel geführter Anliegerstraße) und bestehenden Reserven in der verkehrstechnischen Leistungsfähigkeit, die einen Rückbau der Kfz-Fahrbahn ermöglicht. Gegenüber der Ratzeburger Allee ist allerdings das Nachfragepotenzial geringer, so dass die Umsetzungspriorität etwas zurückgestuft wird.

Die planerischen Herausforderungen beginnen hier spätestens im Bereich des Fachmarktzentrums (u. a. Famila-Verbrauchermarkt) und befassen sich auch mit der verkehrstechnischen Integration der Bushaltestellen in die beiden empfohlenen RSW-Varianten Anliegerstraße/Fahrradstraße. Sie erstrecken sich bis zum Anschluss an die Katharinenstraße mit einer gewünscht möglichst konsequent RSW-tauglichen, ggf. kreuzungsfreien Querung der Nordtangente Karlstraße.

Rechtzeitig vertiefenden Untersuchungen und Abstimmungen zu unterziehen ist dabei auch hier sowohl die Anbindung des Fachmarktzentrums in Verbindung mit dem angrenzenden versetzten Knoten Schwartauer Allee / Helgolandstraße / Hochstraße als auch die Ausführung des Netzschlusses zur Katharinenstraße, die bereits heute stark von Radfahrenden, auch als Ausweichstrecke zur unattraktiven Schwartauer Allee, frequentiert wird. Für diesen Abschnitt sind in jedem Fall Ingenieurbauwerke erforderlich. Auch muss hier ebenso wie beim Erhalt des St. Lorenz-Gleises die weitere Gebietsentwicklung „Nordwest“ auf die RSW-Planung konkret Bezug nehmen.

Stufe 4: Katharinenstraße – Willy-Brandt-Allee – Possehlstraße

Hier liegen die Herausforderungen im Lückenschluss zwischen Katharinenstraße und der nördlichen Willy-Brandt-Allee zunächst bei der Überquerung der Gleisanlagen, der Unterführung der Marienbrücke und dem Engpass in Höhe „Alternative / Treibsand“. Die Umsetzung sollte möglichst koordiniert werden mit dem Neubau der Stadtgrabenbrücke, die dann ein wichtiges Bindeglied zwischen dem Radschnellweg und dem Hauptbahnhof bildet. Im weiteren Verlauf rücken Entscheidungen über die Umgestaltung der Willy-Brandt-Allee mit einer veränderten Querschnittsaufteilung nach jetzigem Stand stärker in den Fokus als ursprünglich angenommen. Die richtungstreue Radverkehrsführung auf Einrichtungsradwegen erscheint über den Holstentorplatz hinaus bis in die Possehlstraße in Höhe Wallstraße gegenüber einer Beibehaltung der einseitigen Zweirichtungslösung verkehrssicherer und realistischer umsetzbar. Hier kommt nun die Idee zur Einrichtung eines Kleinen Kreisverkehrs in Nachbarschaft zur MUK-Halle zum Tragen, weil diese Knotenpunktform hier wie dargestellt wichtige Vorteile in sich vereint: Sicherer und zügiger Seitenwechsel für Radfahrende in Fahrtrichtung Nord, zügige Überquerbarkeit der Willi-Brandt-Allee zwischen Hauptbahnhof, Altstadt und umgekehrt sowie verkehrsberuhigende aber gleichwohl verkehrsflusserhaltende Wirkung auf den Kfz-Verkehr. Es wäre deshalb von Vorteil, möglichst zeitnah auch das angedachte Konzept für die Umgestaltung und Neuaufteilung der Verkehrsflächen vor dem Holstentor weiter zu konkretisieren.

Stufe 5: Umfahrung der südlichen Altstadt

Der Netzschluss zwischen dem nördlichen und dem südlichen Ast des Radschnellweges erfordert in der direkten Führung eine Umfahrung der südlichen Altstadt. Da die Altstadt als bedeutendstes Verkehrsziel bereits nördlich über Holstentorplatz und südlich über Mühlentor an den Radschnellweg angebunden ist, ermöglich dieser Netzschluss vor allem eine durchgehende Verbindung vom nördlichen Abschnitt (Schwartauer Landstraße) zum wichtigen Zielbereich UKSH / TH und vom südlichen Abschnitt (Ratzebur-

ger Allee) zum Hauptbahnhof und zum Zielbereich Lohmühle / Berufsschulzentrum. Bei diesem Abschnitt sind, neben verkehrlichen und städtebaulichen Aspekten, vor allem Anforderungen des Landschafts- und Denkmalschutzes zu beachten, so dass sowohl innerhalb der Verwaltung als auch in Politik und Öffentlichkeit kontroverse Diskussionen zu erwarten sind, die ggf. einen längeren Zeitraum beanspruchen. Mit einer zweiten Überquerung der Kanal-Trave oder einer Erweiterung bzw. einem ergänzenden Neubau zur Mühlentorbrücke stehen hier zudem zwei anspruchsvolle Ingenieurbauwerke im historischen Umfeld zur Disposition.

Stufe 6: Ratzeburger Landstraße – St. Hubertus (Groß Grönau)

Gegenüber der Ratzeburger Allee ist das Radverkehrspotenzial südlich der Osterweide deutlich abgestuft. Aufgrund der außerdem anspruchsvollen räumlichen Rahmenbedingungen mit eventuellen Eingriffserfordernissen in private Grundstückslagen im Abschnitt zwischen Osterweide und Falkenhusener Weg (inklusive Überquerung des Landgrabens) wird hier die weitere Planung und Umsetzung in der Priorität weiter abgestuft, zumal hier auch schon beidseitige Radverkehrsanlagen bestehen.

8.2 Gestaltung / Ausstattung / Service

Markierungen zur Kennzeichnung des Radschnellweges

Die gesamte Radschnellwegtrasse ist mit einer einheitlichen Markierung zu gestalten. Diese ist durch den Gestaltungsleitfaden des Radschnellnetzes Hamburg vorgegeben. Der Radschnellweg ist mit einer weißen Randmarkierung einzufassen, sofern keine Borde vorhanden sind (Schmalstrich, 12 cm breit). Zusätzlich wird eine grüne Markierung an der Innenseite hinzugefügt, welche konkret auf den Radschnellweg hinweist. Das Radschnellnetz-Logo wird jeweils an wichtigen Zufahrten bzw. hinter Einmündungen (von Straßen oder von Geh-/Radwegen) markiert.

Beleuchtung

Für den Radschnellweg als hochwertige Alltagstrasse ist eine durchgängige Beleuchtung vorzusehen. Diese ist, gemäß Leitfaden des Radschnellnetzes Hamburg als ortsfeste Beleuchtung entsprechend DIN EN 13201 (Ortsfeste Verkehrsbeleuchtung) auszubilden.

Da die Trasse zu großen Teilen innerhalb des bestehenden Straßennetzes sowie vollständig innerorts verläuft, ist eine ausreichende Beleuchtungssituation auf einem Großteil der Strecke bereits vorhanden. Ergänzungen sind insbesondere im Zuge der selbstständig geführten Streckenabschnitte nördlich der Altstadt erforderlich. Dazu zählt neben der Trasse auf dem ehemaligen St. Lorenz-Gleis auch die Verbindung zwischen Katharinenstraße und Auf der Wallhalbinsel.

Wegweisung

Neben der deutlichen Kennzeichnung als Radschnellverbindung mittels Bodenpiktogrammen und Radmarkierungen (s.o.) ist eine zielorientierte Wegweisung einzurichten. Diese sollte in die bestehende Wegweisungssystematik der Hansestadt Lübeck integriert werden. So wird eine FGSV-konforme Wegweisung gewährleistet. Die Radschnellwegtrasse wird mit Einschubplaketten, welche das Radschnellnetz-Logo zeigen, gekennzeichnet.

Ergänzende Serviceelemente

Besondere Serviceelemente können die Attraktivität des Radschnellweges weiter erhöhen. Dazu können z.B. Abfallbehälter, die das Einwerfen von Abfällen während der Fahrt erlauben, zählen. An geeigneten Knotenpunkten eignen sich Fußtritte und Haltestangen, die das ansonsten erforderliche Absteigen vom Fahrrad vermeiden.

Automatische Zählstellen mit sichtbarem Display sollten an mehreren Stellen der Strecke montiert werden. Diese sollen kontinuierlich vorbeifahrende Radfahrende erfassen und so als Marketingelement dienen.

Weiteren Service bieten in regelmäßigen Abständen fest installierte Luftpumpen mit einer Reparaturstation, die die wichtigsten Werkzeuge für eine provisorische Reparatur kleinerer Schäden vorhalten. Rastplätze sind aufgrund der vollständigen Führung durch bebautes Gebiet nicht erforderlich. Auch Ladestationen für Pedelecs sind nicht zwingend erforderlich, da die auf dem Radschnellweg zurückgelegten Strecken in der Regel kein Aufladen des Akkus erfordern.

8.3 Trägerschaft und Baurecht

Mögliche Trägermodelle für das Radschnellnetz

Für die Realisierung des Radschnellnetzes in der Metropolregion Hamburg kommen nach dem Abstimmungsstand im März 2021 voraussichtlich zwei Trägermodelle in Betracht (Tab. 14):

- Eine Umsetzung kann zum einen durch die jeweiligen Baulastträger erfolgen (Modell „Baulastträgerschaft“).
- Grundsätzlich möglich ist auch, dass ein „Vorhabenträger“ für einzelne oder auch für mehrere Radschnellwege die konkretisierenden Planungen bis zur Genehmigungsplanung und das Einwerben von Fördermitteln übernimmt. Das Rechtsverfahren (wie etwa Planfeststellungs- oder Bebauungsplanverfahren) wird durch die Baulastträger durchgeführt. Für die weiteren Realisierungsschritte kommen grundsätzlich zwei Untervarianten in Betracht: Den Bau und den Betrieb übernehmen in einer ersten Untervariante die Baulastträger. Möglich ist aber auch, dass die Baulastträger mit einem „Vorhabenträger“ eine Übernahme des Baus und ggf. auch des Betriebs einer oder mehrerer Radschnellwege vereinbaren.

	„Baulastträgerschaft“			**„Vorhabenträger“**			
Machbarkeit	Metropolregion						
HOAI-Planungen bis Phase 4 (Genehmigungsplanung)	L	K	G	Vorhabenträger			
Einwerben von Fördermitteln	L	K	G	Vorhabenträger			
Rechtsverfahren (Planfeststellung, Bebauungsplan) durch Baulastträger nach Bundes-/ Landes-Straßenrecht	L	K	G	L	K	G	
				Untervariante 1			Untervariante 2
HOAI-Planungen Phasen 5 bis 9 (u. a. Ausführungsplanung, Ausschreibung Bauleistungen, Bauüberwachung)	L	K	G	L	K	G	Vorhabenträger möglich nach Vereinbarung mit Baulastträgern
Betrieb	L	K	G	L	K	G	Vorhabenträger möglich nach Vereinbarung mit Baulastträger

Tab. 14 **Mögliche Trägermodelle für das Radschnellnetz (L – Land, K = Kreis, G = Gemeinde)1**

[1] *Für die Radverkehrsanlagen in Zusammenhang mit Bundesstraßen Auftragsverwaltung durch die Länder. Realisierungsträger der Radschnellwege im Stadtgebiet Hamburgs wären die Bezirksämter bzw. der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG).*

Die möglichen Trägermodelle sind derzeit (Stand März 2021) noch nicht abgestimmt. Näheres hierzu stellt der Bericht zum Dachprojekt (Los 1) dar.

Hinweise zum Realisierungsverfahren: Erlangung des Baurechts

In den vier Ländern, in denen die Trassen des Radschnellnetzes liegen, kann das Baurecht durch eine Planfeststellung, eine Plangenehmigung oder einen Bebauungsplan erlangt werden.

Die Erforderlichkeit einer Planfeststellung richtet sich nach den Straßengesetzen der Länder. Zu berücksichtigen sind insbesondere die Baulastträgerschaft und die Pflicht zur Umweltverträgleichkeitsprüfung nach den Landesgesetzen zur UVP. Näheres hierzu stellt der Bericht zum Dachprojekt (Los 1) dar.

In den vier Ländern kann eine Plangenehmigung das Planfeststellungsverfahren ersetzen, wenn

- mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich betroffen ist, Einvernehmen besteht,[1]
- ein ggf. erforderliches Verfahren zur Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt wurde,
- Rechte anderer nicht oder nicht wesentlich beeinträchtigt werden oder
- die ggf. Betroffenen sich mit der Inanspruchnahme ihres Eigentums oder eines anderen Rechts schriftlich einverstanden erklärt haben.

In den vier Ländern können Bebauungspläne die Planfeststellung ersetzen. Hierfür gelten § 40, § 43 Abs. 1, 2, 4 und 5 sowie § 44 Abs. 1 bis 4 BauGB.

Fälle unwesentlicher Bedeutung, die die Pflicht zur Planfeststellung bzw. Plangenehmigung entfallen lassen, liegen in Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein dann vor, wenn

- keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist,
- andere öffentliche Belange nicht berührt sind oder die erforderlichen Behördenentscheidungen vorliegen und diese dem Plan nicht entgegenstehen,
- Rechte anderer nicht beeinflusst werden oder mit diesen entsprechende Vereinbarungen getroffen wurden und
- ein nach anderen Rechtsvorschriften ggf. erforderliches Verfahren zur Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt wurde.

[1] *In Schleswig-Holstein ist auch Einvernehmen mit Verbandsklageberichtigten Vereinigungen erforderlich.*

9. Kommunikation

In einer der Querschnittsaufgaben im Dachprojekt wurde ein gemeinsames Kommunikationskonzept ausgearbeitet. Außerdem wurden ein eigenes Logo und ein Claim für das Radschnellnetz entwickelt, deren Verwendung in einem Styleguide festgelegt sind. Für die Kommunikation des Gesamtprojekts wurden Visualisierungen entwickelt, die mögliche Radschnellwege in typisch norddeutschen Landschaften und Siedlungen zeigen.

9.1 Kommunikationskonzept

Die Kommunikationsstrategie setzt sich aus mehreren Einzelheften zusammen und soll die Realisierungsträger dabei unterstützen, das Projekt nach innen und außen erfolgreich zu kommunizieren. Die wichtigsten inhaltlichen Punkte sind:

- In Kernbotschaften zum Radschnellnetz der Metropolregion Hamburg werden die Gründe für den Ausbau eines Radschnellnetzes dargestellt und welche Ziele damit erreicht werden sollen.
- In einem Zeitstrahl wird ein Überblick über den Ablauf der Ausarbeitung der Machbarkeitsstudien gegeben.
- In einer FAQ werden häufig zu Radschnellwegen gestellte Fragen aufgegriffen und exemplarisch beantwortet.
- In einem abschließenden Abschnitt werden Best-Practice-Beispiele aus dem In- und Ausland vorgestellt.

9.2 Logo, Claim, Styleguide und Bildsprache

Für das Radschnellnetz der Metropolregion Hamburg wurde ein Logo entwickelt, für dessen Verwendung ein Styleguide ausgearbeitet wurde, der zwingend anzuwenden ist. Eigene Versionen für eine Anwendung auf hellen und dunklen Hintergründen und in Schwarz-Weiß wurden berücksichtigt. Der Claim „was die Region bewegt – das Radschnellnetz der Metropolregion Hamburg“ mit seinen Abwandlungen ist ebenfalls gemäß Styleguide zu verwenden. Das Logo soll vielfältig eingesetzt werden. Neben dem Einsatz in Medien zum Beispiel auch bei der Markierung des Radschnellnetzes. Die Nutzung von Logo und Claim ist auf jeden Fall mit der Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg abzustimmen.

Alle Kommunikationsschritte sollten mit Bildern oder kurzen Filmen begleitet werden. Auf den Bildern von fertigen Radschnellwegen sollten möglichst unterschiedliche Menschen in verschiedenen Lebenssituationen auf ihren jeweiligen Fahrrädern abgebildet sein. Es empfiehlt sich außerdem, bei Baumaßnahmen vor und nach dem Umbau Fotos zu machen, um die Erfolge und Maßnahmen attraktiv darstellen zu können. Auch Fotos von Vermessungs- oder Bauarbeiten eignen sich gut für die Kommunikation und Dokumentation auf lokaler Ebene und im Gesamtprojekt. Deshalb sollten Ausgangslage und Arbeitsschritte stets mit Fotos oder kurzen Filmsequenzen dokumentiert werden,

Aufnahmen mit einem modernen Handy erfüllen die Qualitätsansprüche. Dabei sind stets die Bildrechte und Persönlichkeitsrechte der Abgebildeten sowie alle anderen rechtlichen Rahmenbedingungen zu beachten. Auch die Urheber- und Nutzungsrechte müssen stets beachtet werden.

Abb. 17 **Logo Radschnellnetz**

9.3 Visualisierungen und Erklärfilme

Für die Kommunikation des Gesamtprojekts wurden die folgenden vier Visualisierungen erstellt:

- Ein Wimmelbild, das einen idealtypischen Radschnellweg zeigt, der von einer städtischen Situation in eine ländliche Situation hineinführt,
- ein Bild von einem Radschnellweg an einem Bahnhof, das die intermodale Verknüpfung der Radschnellwege verdeutlichen soll,
- ein Vorher-Nachher-Bild, auf dem der Umbau einer Wohnstraße in eine Fahrradstraße gezeigt wird und
- ein Bild von einem Radschnellweg im ländlichen Raum.

Diese Bilder stellen keine konkreten Bauabschnitte dar. Sie sollen einen Eindruck davon geben, wie Radschnellwege aussehen können und werden als Key Visuals im Gesamtprojekt eingesetzt. Sie sollen vor allem einen ersten visuellen Eindruck schaffen und die Vorfreude auf das Projekt unterstützen ohne überzogene Erwartungen zu wecken. Es wird empfohlen, im Zuge der Ausbauplanung für prägnante Situationen weitere Visualisierungen zu konkreten Bausituationen anfertigen zu lassen.

Abb. 18 **Visualisierung eines Radschnellwegs im ländlichen Raum (orange edge)**

Außerdem wurden zwei kurze Erklärfilme gedreht, die auf der Website der Metropolregion Hamburg zu finden sind. Der eine erklärt, was Radschnellwege sind, der andere stellt den Prozess dar, in dem die Machbarkeitsstudien ausgearbeitet wurden. Beide können auch im weiteren Projektverlauf eingesetzt werden.

10. Zusammenfassung

Die Hansestadt Lübeck bietet mit den unmittelbar angrenzenden Kommunen Bad Schwartau und Groß Grönau geeignete siedlungsstrukturelle Rahmenbedingungen und **gute Voraussetzungen für eine Radschnellverbindung**. Insbesondere das dichte Siedlungsgefüge mit den herausragenden, auch regional bedeutsamen Zielbereichen Altstadt, Hauptbahnhof, UKSH und Hochschulviertel besitzt große Potenziale für den Radverkehr. Das zeigt bereits heute der Korridor der Ratzeburger Allee, dessen Radverkehrsaufkommen mit zu den höchsten in Schleswig-Holstein zählt.

Besonders die auf Arbeitswegen Pendelnden, Schülerinnen und Schüler sowie Studierende nutzen das Fahrrad in der Hansestadt täglich oder fast täglich. Das Lübecker Radverkehrsnetz ist allerdings in vielen Bereichen bei **Ausbauzustand und Aufnahmekapazität der Radverkehrsanlagen** bereits am Limit, so dass Radfahrende oft auf Gehwege ausweichen, mit den entsprechenden Konfliktpotenzialen. Zudem zeigen Corona- und Klimakrise eindrücklich, dass für die Bewältigung der täglichen Mobilität in Lübeck das Fahrrad in Zukunft eine noch wesentlich größere Rolle spielen wird.

Mit der Planung und Umsetzung der Radschnellverbindung kann Lübeck hier einen großen Schritt vorangehen, betritt aber an vielen Stellen auch bauliches Neuland. Dies macht sich beispielsweise an folgenden **Planungs- und Maßnahmenschwerpunkten** fest: Protected Bikelane und Umgestaltung der „Erschließungszone am Famila“ im Norden, geplante Stadtgrabenbrücke zwischen Hauptbahnhof und Altstadt mit neuem „Drehkreuz für Nahmobilität“ in Nachbarschaft zur Lübecker Musik- und Kongresshalle, möglicher neuer Brückenschlag zur Wallstraßen- und Innenstadtanbindung, geschützte Radschnellwege entlang der Ratzeburger Allee, Neukonzeption des Verkehrsknotens Ratzeburger Allee/ Kahlhorststraße für Radfahrende.

Dabei wird schon jetzt deutlich, dass die Radschnellverbindung auch neue und bessere **Haupt- oder Velorouten als Anschlussstrecken** benötigt, um für Fahrten aus dem und in das Lübecker Radverkehrsnetz gut erreichbar zu sein. Der Umsetzung des vorliegenden Konzeptes für die innerstädtische Radschnellverbindung Lübeck stehen im städtischen Verkehrsraum dementsprechend große **planerische Herausforderungen** gegenüber. Insbesondere müssen die vereinbarten Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in der Metropolregion Hamburg bezüglich ihrer Abmessungen, ihrer Durchgängigkeit und ihrer anzustrebenden Sicherheit für die Nutzerinnen und Nutzer gewährleistet werden.

Die Aufgabenstellung erfordert hier demnach **zwei Strategien**: 1. Baulich-gestalterische Realisierung der erhöhten Raumanforderungen u. a. durch flexible Querschnittsaufteilungen (Bsp. Schwartauer Allee bzw. Landstraße) und 2. soweit möglich Verzicht auf Signalisation bzw. Reduzierung von Wartezeiten in Verbindung mit hoher Sicherheit (Bsp. Anlage Kreisverkehrsplatz Willy-Brandt-Allee, Bsp. Brückenneubau Kanaltrave).

Die Aufgabe macht demnach auch Flächenumverteilungen zu Lasten des Kfz-Verkehrs erforderlich, Alternativen für entfallende Stellplätze am Straßenrand werden aufgezeigt. An den berührten Haltestellen des Linienverkehrs sind lösbare und verträgliche Arrangements zugunsten von Fahrgästen, Zufußgehenden und Radfahrenden machbar.

Für eine zügige Realisierung bieten daher vor allem **Hauptverkehrsstraßen gute Chancen**, in denen die Fahrspuren reduziert oder die Fahrbahnbreiten verringert und flexibler genutzt oder Flächen für den ruhenden Verkehr umgenutzt werden können. Daher gehören die Ratzeburger Allee und die Schwartauer Landstraße mit ihren 4-spurigen Straßenquerschnitten auch zu den favorisierten Trassen für eine

Lübecker Radschnellverbindung, die zudem eine sehr gute Erschließungswirkung aufweisen wird, so dass Radverkehrsströme hier gebündelt werden können. Die vertiefende **Potenzialabschätzung** ergibt für den Radschnellweg bei konservativer Bewertung beispielweise nördlich der Kahlhorststraße knapp über 10 Tsd. Radfahrende/Werktag und nur in zwei der acht Hauptabschnitte zwischen 1,5 und 2,0 Tsd. Radfahrende, jeweils vor den Stadtgrenzen.

Es verbleiben aber auch noch **finale Abwägungen und Entscheidungen** in mindestens zwei Bereichen: Große Anforderungen an die Trassierung unter besonders anspruchsvollen Rahmenbedingungen liegen am Altstadtrand vor, denn eine Durchfahrung der Altstadt ist im Standard eines Radschnellweges generell nicht möglich. Dem Radschnellweg stehen mit den historischen Wallanlagen hohe Ansprüche an den Landschafts- und Denkmalschutz gegenüber. Herausfordernd gestalten sich auch am nördlichen Altstadtrand die Überquerung der Gleisanlagen und die Verbindung zwischen Katharinenstraße und Schwartauer Landstraße, die voraussichtlich nur mit Ingenieurbauwerken zu lösen sind.

Abkürzungsverzeichnis

BVM	Behörde für Verkehrswende und Mobilität
DB	Deutsche Bahn
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
HL	Hansestadt Lübeck
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MRH	Metropolregion Hamburg
NAH.SH	Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
RSV	Radschnellverbindung (offizielle Bezeichnung)
RSW	Radschnellweg (Synonym zu RSV)
TH Lübeck	Technische Hochschule Lübeck
TÖB	Träger öffentlicher Belange
UKSH	Universitätsklinikum Schleswig-Holstein
VEP	Verkehrsentwicklungsplan

In Anlagen

FB	Fahrbahn
GW	Gehweg
Sts	Sicherheitstrennstreifen zum Kfz-Parkstreifen oder zur Fahrbahn
SV	Schwerverkehrsanteil (≥ 3,5 t)
SVHL	Stadtverkehr Lübeck GmbH

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1	Untersuchungskorridore für das Radschnellnetz in der Metropolregion Hamburg	7
Abb. 2	Aufbau des Leitprojekts „Machbarkeitsstudien für Radschnellwege“	9
Abb. 3	Bewertungsmatrix der Hauptvarianten im Nordkorridor	17
Abb. 4	Bewertungsmatrix der Hauptvarianten im Südkorridor	18
Abb. 5	Darstellungsschema der Musterlösungen	26
Abb. 6	RSW-Führung auf einem baulichen Radweg hinter der Bushaltestelle am Fahrbahnrand (Musterlösung 1)	27
Abb. 7	RSW-Führung auf einem baulichen Radweg mit reduziertem Standard hinter der Bushaltestelle am Fahrbahnrand (Musterlösung 2)	28
Abb. 8	RSW-Führung auf einem Radfahrstreifen, der für eine Bushaltestelle unterbrochen wird (Musterlösung 4)	30
Abb. 9	Übersichtssteckbrief HL 01	35
Abb. 10	Übersichtssteckbrief HL 02	39
Abb. 11	Übersichtssteckbrief HL 03	42
Abb. 12	Übersichtssteckbrief HL 04	45
Abb. 13	Übersichtssteckbrief HL 05	48
Abb. 14	Übersichtssteckbrief HL 06	51
Abb. 15	Übersichtssteckbrief HL 07	53
Abb. 16	Übersichtssteckbrief HL 08	56
Abb. 17	Logo Radschnellnetz	88
Abb. 18	Visualisierung eines Radschnellwegs im ländlichen Raum (orange edge)	89

Tabellenverzeichnis

Tab. 1	Kurzbeschreibung der Hauptvarianten	14
Tab. 2	Hemmnisse bei den Hauptvarianten	15
Tab. 3	Qualitätsstandards der Metropolregion Hamburg	20
Tab. 4	Berechnung der Radverkehrspotenziale der Hauptabschnitte der RSV	33
Tab. 5	Stellplatzbilanz Nordbereich	65
Tab. 6	Stellplatzbilanz Südbereich	66
Tab. 7	Standardunterschreitungen des Maßnahmenkonzeptes	69
Tab. 8	Übersicht Akteursbeteiligung	72
Tab. 9	Übersicht pauschale Zuschläge	74
Tab. 10	Übersicht Einheitskosten von punktuellen Maßnahmen	75
Tab. 11	Übersicht Einheitskosten von Streckenmaßnahmen	76
Tab. 12	Übersicht Abkürzungen der Musterlösungen	77
Tab. 13	Kostenübersicht Hauptabschnitte und Gesamtkosten der Vorzugsvariante	77
Tab. 14	Mögliche Trägermodelle für das Radschnellnetz (L – Land, K = Kreis, G = Gemeinde)	85

Anlagenverzeichnis

Anlagenband 1 – Steckbriefe

Übersichtssteckbriefe

HL 01	Schwartauer Landstraße, Schwartauer Allee	Stadtgrenze Lübeck bis Karlstraße
HL 02	Überquerung Bahntrasse und Stadtgraben	Karlstraße bis Willy-Brandt-Allee
HL 03	Willy-Brandt-Allee, Anbindung Hauptbahnhof	Auf der Wallhalbinsel bis Puppenbrücke/Holstentorplatz
HL 04	Possehlstraße	Puppenbrücke/Holstentorplatz bis Wallstraße
HL 05	Wallstraße, Mühlentorbrücke	Possehlstraße/Wallstraße bis Ratzeburger Allee
HL 06	Variante Anliegerstraßen	Possehlstraße bis Mühlentorplatz („Mühlenteller“)
HL 07	Ratzeburger Allee	Mühlentorplatz („Mühlenteller“) bis Knoten Stadtweide/Osterweide
HL 08	Ratzeburger Allee, Ratzeburger Landstraße	Knoten Stadtweide/Osterweide bis Stadtgrenze Sankt Hubertus

Maßnahmensteckbriefe

HL-BS-a	Tremskamp	A1 bis Stadtgrenze Lübeck
HL 01-a	Schwartauer Landstraße	Stadtgrenze Lübeck bis Warthestr./Memelstr.
HL 01-b	Schwartauer Landstraße	Warthestr./Memelstr.bis Schwartauer Landstraße
HL 01-c	Schwartauer Landstraße	Schwartauer Landstraße bis Neißestraße
HL 01-d	Schwartauer Landstraße	Neißestraße bis Schwartauer Allee
HL 01-e	Schwartauer Allee	Schwartauer Landstraße bis Bahntrasse
HL 01-f	Hochstraße	Schwartauer Allee bis Katharinenstraße
HL 02-a	Bahntrasse	Schwartauer Allee bis Katharinenstraße
HL 02-b	Katharinenstraße	Karlstraße bis Bahnweg
HL 02-c	Roddenkoppel,	Katharinenstraße bis Auf der Wallhalbinsel Eutiner Eisenbahnbrücke
HL 02-d	Auf der Wallhalbinsel	Eutiner Eisenbahnbr. bis Willy-Brandt-Allee
HL 03-a	Willy-Brandt-Allee	Auf der Wallhalbinsel bis Puppenbrücke/Holstentorplatz
HL 03-b	Am Bahnhof,	Willy-Brandt-Allee bis Lübeck Hbf Werner-Kock-Straße
HL 04-a	Knoten	Holstentorplatz/ Puppenbrücke
HL 04-b	Possehlstraße	Holstentorplatz bis Wallstraße
HL 05-a	Wallstraße	Possehlstraße bis Wipperbrücke
HL 05-b	Wallstraße	Wipperbrücke bis Mühlenbrücke
HL 05-c	Mühlenbrücke	Wallstraße bis Kronsforder Allee
HL 05-d	Grünverbindung Wallstraße, Kanaltrave, Kronsforder Allee	

HL 06-a	Possehlstraße	Wallstraße bis Geniner Ufer/Charlottenstraße
HL 06-b	Charlottenstraße	Possehlstraße bis Kronsforder Allee
HL 06-c	Uhlandstraße	Kronsforder Allee bis Fritz-Reuter-Straße
HL 06-d	Bernt-Notke-Straße	Fritz-Reuter-Straße bis Mönkhofer Weg
HL 06-e	Mönkhofer Weg	Ratzeburger Allee bis Kahlhorststraße
HL 07-a	Knoten	Mühlentorplatz
HL 07-b	Ratzeburger Allee	Kronsforder Allee bis Hohelandstraße
HL 07-c	Ratzeburger Allee	Hohelandstraße bis Kahlhorststraße
HL 07-d	Ratzeburger Allee	Kahlhorststraße bis Kastanienallee
HL 07-e	Ratzeburger Allee	Kastanienallee bis Stadtweide
HL 08-a	Knoten	Stadtweide/Osterweide
HL 08-b	Ratzeburger Allee	Stadtweide bis Neptunstraße
HL 08-c	Ratzeburger Allee	Neptunstraße bis Merkurstraße
HL 08-d	Ratzeburger Allee	Merkurstraße bis Polarisweg
HL 08-e	Ratzeburger Allee	Polarisweg bis Stadtgrenze

Anlagenband 2a – Grafik – Pläne (A3)

Plan 01	Befahrungsnetz
Plan 02	Verkehrsstärken Kfz
Plan 03	Verkehrsstärken Radverkehr
Plan 04	Bewegweistes Radverkehrsnetz
Plan 05	Hauptvarianten Erschließungswirkung
Plan 06	Hauptvarianten Hemmnisse
Plan 07	Hauptvarianten ÖPNV Linienführung
Plan 08	Hauptvarianten
Plan 09	Vorzugsvariante
Plan 10	Bestand Knotenpunkte und Einmündungen
Plan 11	Bestand Bushaltestellen
Plan 12	Planung Bushaltestellen Musterlösung
Plan 13	Radverkehrspotentiale
Plan 14	Verortung Hauptabschnitte
Plan 15	Verortung Unterabschnitte
Plan 16	Planung Führungsform
Plan 18	Verortung Querschnitte
Plan 19	Verortung Skizzen
Plan 20	Prüfung LSA Grünzeitverlängerung
Plan 21	Planung Veränderung Kfz-Fahrstreifen
Plan 22	Planung Veränderung Kfz-Stellplätze
Plan 24	Planung Standardunterschreitung

Anlagenband 2a – Grafik – Pläne (A0)

Plan 17 a-i	Planung Führungsform (Maßstab 1:1.000; A0)
Plan 23 a-i	Planung Grunderwerb (Maßstab 1:1000; A0)

Anlagenband 2b – Grafik – Skizzen und Querschnitte

Skizzen

SK01	Knotenpunktskizze Tremskamp - Cleverbrücker Straße
SK02	Knotenpunktskizze Memelstraße - Warthestraße
SK03	Übersichtsskizze Anliegerstraße - Schwartauer Landstraße
SK04	Übersichtsskizze Schwartauer Landstraße - Oderstraße
SK05	Knotenpunktskizze Helgolandstraße – Hochstraße - Schwartauer Allee
SK06	Übersichtsskizze Bereich St. Lorenz-Gleis
SK06a	Übersichtsskizze Bereich St. Lorenz-Gleis, Detail Verbindungsrampen
SK07	Knotenpunktskizze Karlstraße - Katharinenstraße
SK08	Knotenpunktskizzen Willy-Brandt-Allee - Stadtgrabenbrücke
SK09	Knotenpunktskizze Holstentorplatz
SK10	Knotenpunktskizze Wallstraße - Possehlstraße
SK11	Übersichtsskizze Bereich Wallstraße - Kronsforder Allee - Kanaltravenbrücke
SK12	Knotenpunktskizze Knoten Wallstraße - Possehlstraße
SK13	Knotenpunktskizze Ratzeburger Allee - Stresemannstraße
SK14	Übersichtsskizze Mönkhofer Weg - Kahlhorststraße - St. Jürgen-Ring
SK15	Knotenpunktskizze Ratzeburger Allee – Kahlhorststraße
SK16	Knotenpunktskizze Ratzeburger Allee – Amselweg
SK17	Knotenpunktskizze Ratzeburger Allee – Stadtweide
SK18	Übersichtsskizze Bereich Stadtweide - Universitätsstraße - Ernst-Ruska-Straße

Querschnitte

BS-a-Q1	Tremskamp – Höhe Hausnummer 26
01-a-Q1	Schwartauer Landstraße – Höhe Tremser Teich
01-b-Q1 Var.1	Schwartauer Landstraße – Nördlich Weichselstraße
01-b-Q1 Var.2	Schwartauer Landstraße – Nördlich Weichselstraße
01-c-Q1 Var.1	Schwartauer Landstraße – Höhe Hausnummer 42b
01-c-Q1 Var.2	Schwartauer Landstraße – Höhe Hausnummer 42b
01-c-Q2 Var.1	Schwartauer Landstraße – Höhe Bushaltestelle Oderstraße Ost
01-c-Q2 Var.2	Schwartauer Landstraße – Höhe Bushaltestelle Oderstraße Ost
01-c-Q3 Var.1	Schwartauer Landstraße – Höhe Bushaltestelle Oderstraße West
01-c-Q3 Var.2	Schwartauer Landstraße – Höhe Bushaltestelle Oderstraße West
01-d-Q1 Var.1	Schwartauer Landstraße – Höhe Famila / Verbrauchermärkte
01-d-Q1 Var.2	Schwartauer Landstraße – Höhe Famila / Verbrauchermärkte
01-e-Q1	Schwartauer Allee – Höhe Hausnummer 223

01-f-Q1	Hochstraße – Höhe Hausnummer 30
02-a-Q1	St. Lorenz-Gleis
02-a-Q2 Var.1	Karlstraße – Höhe Bruhn Spedition
02-a-Q2 Var.2	Karlstraße – Höhe Bruhn Spedition
02-b-Q1 Var.1	Katharinenstraße – Zwischen Bahnweg und Karlstraße
02-b-Q1 Var.2	Katharinenstraße – Zwischen Bahnweg und Karlstraße
02-c-Q1	Roddenkoppel
02-d-Q1	Auf der Wallhalbinsel
03-a-Q1	Willy-Brandt-Allee – Höhe MuK-Halle
03-a-Q2	Willy-Brandt-Allee – Höhe Eingang Radisson Hotel
03-b-Q1	Werner-Kock-Straße – Höhe Linden-Arcaden
04-a-Q1 Var.1	Holstentorplatz
04-a-Q1 Var.2	Holstentorplatz
04-b-Q1 Var.1	Possehlstraße – Höhe Hausnr. 1 / Parkhaus
04-b-Q1 Var.2	Possehlstraße – Höhe Hausnr. 1 / Parkhaus
05-a-Q1	Wallstraße – Höhe Hausnummer 39a
05-b-Q1 Var.1	Wallstraße – Höhe Mühlenteich, ca. 130m von Hausnummer 8
05-b-Q1 Var.2	Wallstraße – Höhe Mühlenteich, ca. 130m von Hausnummer 8
05-b-Q2 Var.1	Wallstraße – Höhe Hausnummer 8 (Mühlenbrücke)
05-b-Q2 Var.2	Wallstraße – Höhe Hausnummer 8 (Mühlenbrücke)
05-c-Q1	Mühlenbrücke
06-a-Q1 Var.1	Possehlstraße – Höhe Stadion
06-a-Q1 Var.2	Possehlstraße – Höhe Stadion
06-a-Q1 Var.3	Possehlstraße – Höhe Stadion
06-b-Q1	Charlottenstraße – Höhe Hausnummer 14
06-c-Q1	Uhlandstraße – Höhe Hausnummer 6-8
06-d-Q1	Bernt-Notke-Straße – Höhe Hausnummer 38
06-e-Q1	Mönkhofer Weg – Höhe Hausnummer 23
06-f-Q1 Var.1	Kahlhorststraße – Höhe Hausnummer 6
06-f-Q1 Var.2	Kahlhorststraße – Höhe Hausnummer 6
06-f-Q1 Var.3	Kahlhorststraße – Höhe Hausnummer 6
07-b-Q1	Ratzeburger Allee – Höhe Hausnummer 4
07-b-Q2 Var.1	Ratzeburger Allee – Höhe Hausnummer 10
07-b-Q2 Var.2	Ratzeburger Allee – Höhe Hausnummer 10
07-b-Q3	Ratzeburger Allee – Höhe Hausnummer 15 nördlich Bei der Wasserkunst
07-c-Q1 Var.1	Ratzeburger Allee – Höhe Ausfahrt Edeka
07-c-Q1 Var.2	Ratzeburger Allee – Höhe Ausfahrt Edeka
07-c-Q1 Var.3	Ratzeburger Allee – Höhe Ausfahrt Edeka
07-c-Q2	Ratzeburger Allee – Höhe Hausnummer 25
07-c-Q3	Ratzeburger Allee – Höhe Haltestelle Fahlenkampsweg
07-d-Q1	Ratzeburger Allee – Höhe Hausnummer 31
07-d-Q2	Ratzeburger Allee – Höhe Hausnummer 76
07-d-Q3 Var.1	Ratzeburger Allee – Höhe Hausnummer 57

07-d-Q3 Var.2	Ratzeburger Allee – Höhe Hausnummer 57
07-d-Q3 Var.3	Ratzeburger Allee – Höhe Hausnummer 57
07-d-Q4 Var.1	Ratzeburger Allee – Höhe Hausnummer 86
07-d-Q4 Var.2	Ratzeburger Allee – Höhe Hausnummer 86
07-d-Q4 Var.3	Ratzeburger Allee – Höhe Hausnummer 86
07-e-Q1	Ratzeburger Allee – südlich Kastanienallee Hausnummer 100
07-e-Q2	Ratzeburger Allee – Höhe Aldi / Wirth-Center
08-b-Q1 Var.1	Ratzeburger Allee – Höhe Lämmerstieg 28
08-b-Q1 Var.2	Ratzeburger Allee – Höhe Lämmerstieg 28
08-c-Q1 Var.1	Ratzeburger Landstraße – Zwischen Neptunstraße und Merkurstraße
08-c-Q1 Var.2	Ratzeburger Landstraße – Zwischen Neptunstraße und Merkurstraße
08-d-Q1 Var.1	Ratzeburger Landstraße – Nördlich Polarisweg
08-d-Q1 Var.2	Ratzeburger Landstraße – Nördlich Polarisweg
08-e-Q1	Ratzeburger Landstraße – Südlich Polarisweg

Anlagenband 3 – Tabellen

TB01	Bewertungsmatrix
TB02	Synopse TÖB-Beteiligung
TB03	Übersicht Einheitskosten
TB04	Radschnellwegführung an Bushaltestellen
TB05	Berechnung der Potenziale für eine Grünzeitverlängerung
TB06	Veränderung der Stellplatzsituation
TB07	Berechnung Standardunterschreitung

Anlagenband 4 – Beteiligung

WU01	Dokumentation des Bürgerworkshops
WU02	Protokoll 1. Projektgruppe RSW – Hansestadt Lübeck 16.11.2018
WU03	Teilnahmeliste 1. Projektgruppe RSW – Hansestadt Lübeck 16.11.2018
WU04	Protokoll 2. Projektgruppe RSW – Hansestadt Lübeck 21.03.2019
WU05	Teilnahmeliste 2. Projektgruppe RSW – Hansestadt Lübeck 16.11.2018
WU06	Protokoll 3. Projektgruppe RSW – Hansestadt Lübeck 30.01.2020

Quellenverzeichnis

[1] Metropolregion Hamburg, Leitfaden Musterlösungen für Radschnellverbindungen der Metropolregion Hamburg (Entwurf, Bearbeitung PGV Alrutz & SHP Ingenieure). Hamburg, 14.7.2020

[2] Metropolregion Hamburg, Standards für Radschnellverbindungen in der Metropolregion Hamburg (Entwurf, Bearbeitung PGV Alrutz & SHP Ingenieure). Hamburg, 05.08.2020

[3] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Köln, Ausgabe 2010

Impressum

Gefördert durch die Förderfonds
der Metropolregion Hamburg

Herausgeber
Metropolregion Hamburg
Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg
radschnellnetz@metropolregionhamburg.de
radschnellnetz.de
metropolregion.hamburg.de

Projektträger:
Kreis Pinneberg
Kurt-Wagener-Straße 11, 25337 Elmshorn
www.kreis-pinneberg.de

Auftraggeberin:
Hansestadt Lübeck
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Mühlendamm 12
23552 Lübeck
www.luebeck.de

Kooperationspartner:
Urbanus GbR
An der Untertrave 81-83
23552 Lübeck

Ersteller:
PGV Dargel Hildebrandt GbR
Adelheidstraße 9 b
30171 Hannover
www.pgv-dargel-hildebrandt.de

Titelfoto:
© Edzard Hildebrandt

Stand: April.2021

rad schnell netz

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudien für Radschnellverbindungen in der Metropolregion Hamburg

Korridor
Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

Anlagenband 1
Steckbriefe

METROPOLREGION HAMBURG

Verzeichnis Steckbriefe

Übersichtssteckbriefe

HL 01	Schwartauer Landstraße, Schwartauer Allee, Var. Hoch-/Elisenstr.	Stadtgrenze Lübeck bis St. Lorenz-Gleis/Karlstraße
HL 02	St. Lorenz-Gleis, Karlstraße Katharinenstraße, Rodden-koppel, Eutiner Eisenbahnbrücke, Auf der Wallhalbinsel	Schwartauer Allee, Elisenstraße bis Willy-Brandt-Allee
HL 03	Willy-Brandt-Allee, Werner-Kock-Straße, Am Bahnhof	Auf der Wallhalbinsel bis Puppenbrücke/Holstentorplatz
HL 04	Possehlstraße	Puppenbrücke/Holstentorplatz bis Wallstraße
HL 05	Wallstraße, Mühlentorbrücke	Possehlstraße bis Mühlentorplatz („Mühlenteller“)
HL 06	Possehlstraße, Charlottenstraße, Uhlandstraße, Bernd-Notke-Straße, Mönkhofer Weg, Kahlhorstraße	Possehlstraße/Wallstraße bis Ratzeburger Allee
HL 07	Ratzeburger Allee	Mühlentorplatz („Mühlenteller“) bis Knoten Stadtweide/Osterweide
HL 08	Ratzeburger Allee, Ratzeburger Landstraße	Knoten Stadtweide/Osterweide bis Stadtgrenze Sankt Hubertus

Urheberrechtsangaben

Alle Kartengrundlagen (Übersichtssteckbriefe): Hansestadt Lübeck

Maßnahmensteckbriefe

L-BS-a	Tremskamp	A1 bis Stadtgrenze Lübeck
L 01-a	Schwartauer Landstraße	Stadtgrenze Lübeck bis Warthestr./Memelstr.
L 01-b	Schwartauer Landstraße	Warthestr./Memelstr.bis Schwartauer Landstraße
L 01-c	Schwartauer Landstraße	Schwartauer Landstraße bis Neißestraße
L 01-d	Schwartauer Landstraße	Neißestraße bis Schwartauer Allee
L 01-e	Schwartauer Allee	Schwartauer Landstraße bis Bahntrasse
L 01-f	Hochstraße	Schwartauer Allee bis Katharinenstraße
L 02-a	Bahntrasse	Schwartauer Allee bis Katharinenstraße
L 02-b	Katharinenstraße	Karlstraße bis Bahnweg
L 02-c	Roddenkoppel, Eutiner Eisenbahnbrücke	Katharinenstraße bis Auf der Wallhalbinsel
L 02-d	Auf der Wallhalbinsel	Eutiner Eisenbahnbr. bis Willy-Brandt-Allee
L 03-a	Willy-Brandt-Allee	Auf der Wallhalbinsel bis Puppenbrücke/Holstentorplatz
L 03-b	Am Bahnhof, Werner-Kock-Straße	Willy-Brandt-Allee bis Lübeck Hbf
L 04-a	Knoten	Holstentorplatz/ Puppenbrücke
L 04-b	Possehlstraße	Holstentorplatz bis Wallstraße
L 05-a	Wallstraße	Possehlstraße bis Wipperbrücke
L 05-b	Wallstraße	Wipperbrücke bis Mühlenbrücke
L 05-c	Mühlenbrücke	Wallstraße bis Kronsforder Allee
L 05-d	Grünverbindung Wallstraße, Kanaltrave, Kronsforder Allee	
L 06-a	Possehlstraße	Wallstraße bis Geniner Ufer/Charlottenstraße
L 06-b	Charlottenstraße	Possehlstraße bis Kronsforder Allee
L 06-c	Uhlandstraße	Kronsforder Allee bis Fritz-Reuter-Straße
L 06-d	Bernt-Notke-Straße	Fritz-Reuter-Straße bis Mönkhofer Weg
L 06-e	Mönkhofer Weg	Ratzeburger Allee bis Kahlhorststraße
L 06 f	Kahlhorststraße	Mönkhofer Weg bis Ratzeburger Allee
L 07-a	Knoten	Mühlentorplatz
L 07-b	Ratzeburger Allee	Kronsforder Allee bis Hohelandstraße
L 07-c	Ratzeburger Allee	Hohelandstraße bis Kahlhorststraße
L 07-d	Ratzeburger Allee	Kahlhorststraße bis Kastanienallee
L 07-e	Ratzeburger Allee	Kastanienallee bis Stadtweide
L 08-a	Knoten	Stadtweide/Osterweide
L 08-b	Ratzeburger Allee	Stadtweide bis Neptunstraße
L 08-c	Ratzeburger Allee	Neptunstraße bis Merkurstraße
L 08-d	Ratzeburger Allee	Merkurstraße bis Polarisweg
L 08 e	Ratzeburger Landstraße	Polarisweg bis Stadtgrenze Lübeck

Urheberrechtsangaben

Alle Kartengrundlagen (Maßnahmensteckbriefe):

© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2021),

Datenquellen: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

Impressum

Gefördert durch die Förderfonds
der Metropolregion Hamburg

Herausgeber
Metropolregion Hamburg
Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg
radschnellnetz@metropolregionhamburg.de
radschnellnetz.de
metropolregion.hamburg.de

Projektträger:
Kreis Pinneberg
Kurt-Wagener-Straße 11, 25337 Elmshorn
www.kreis-pinneberg.de

Auftraggeber:
Hansestadt Lübeck
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Mühlendamm 12
23552 Lübeck
www.luebeck.de

Ersteller:
PGV Dargel Hildebrandt GbR
Adelheidstraße 9 b
30171 Hannover
www.pgv-dargel-hildebrandt.de

Kooperationspartner:
Urbanus GbR
An der Untertrave 81-83
23552 Lübeck

Titelfoto:
© Hildebrandt, Edzard

Stand: 21.04.2021

Übersichtssteckbrief HL 01

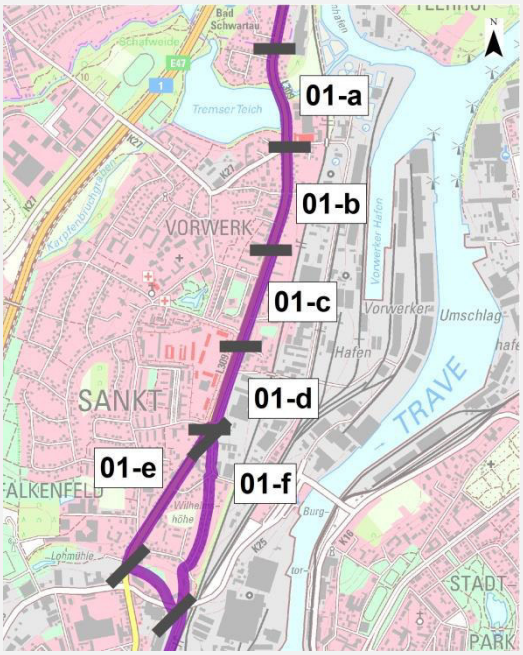
Kenndaten im Bestand

Straße	Schwartauer Landstr., Schwart. Allee, Var. Hoch-/Elisenstr.
Abschnitt von Ort Abschnitt bis Ort	Stadtgrenze Lübeck St. Lorenz-Gleis/Karlstraße
Länge [m]	3.453
Kommune oder Stadtteil HL	St. Lorenz Nord

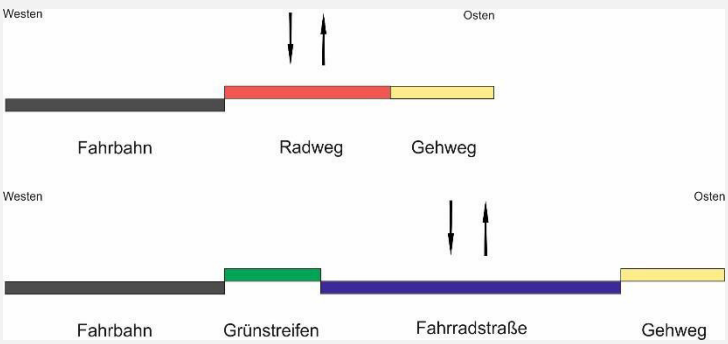
Streckencharakteristik

- Westseitig z.T. Baumbestand, insgesamt kaum Straßengrün
- Ab Stadtgrenze 2-streifige, ab Warthestr 4-streifige Fahrbahn
- Nördlich lockeres, südlich verdichtetes Wohnen; Polizeikaserne
- Katharinenstraße Anliegerstraße
- Fachmarktzentrum/FAMILA; Besonderheit Zufahrt über 900 m Anliegerstraße, unübersichtliche Erschließung
- Führungsvariante Hoch-/Elisenstraße, Anliegerstraßen

Hauptabschnitt mit Unterabschnitten



Planung (Prinzipskizze)



Angestrebter Ausbaustandard

RSW-Standard	3.453 m	100 %
Reduz. Standard	0 m	0 %
ERA-Standard	0 m	0 %

Radverkehrsaufkommen/Tag (Bestand 2016, Durchschnitt)	760
Zu erwartendes Radverkehrsaufkommen (Prognose/Tag 2030, gerundet)	1.520
Kosten Strecke	4.244.000 €
Kosten Knoten	1.836.000 €
Kosten gesamt	6.080.000 €

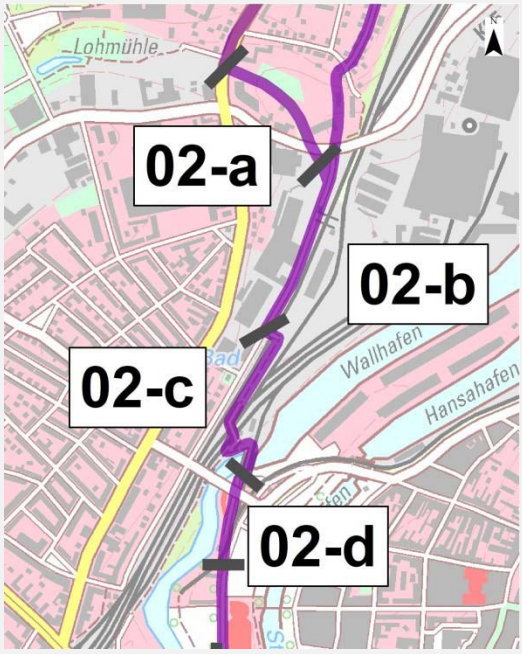
Übersichtssteckbrief HL 02

Kenndaten im Bestand	
Straße	St. Lorenz-Gleis, Karlstraße, Katharinenstraße, Roddenkoppel, Eutiner Eisenbahnbrücke, Auf der Wallhalbinsel
Abschnitt von Ort Abschnitt bis Ort	Schwartauer Allee, Elisenstraße Willy-Brandt-Allee
Länge [m]	1.527
Kommune oder Stadtteil HL	St. Lorenz Nord/Innenstadt

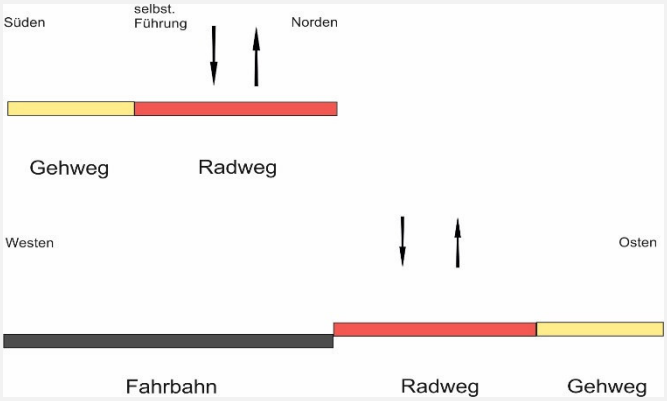
Streckencharakteristik

- Karlstraße: Nordtangente mit Schwerverkehr, Logistikbranchen
- Katharinenstraße: Anliegerstraße, z.T. Gewerbe
- Roddenkoppel: selbständ. Fuß-/Radverkehrsführung mit Überführungsbauwerk Bahnstrecke Lübeck-Puttgarden u. Hafenbahn (Lichte Breite 3,5 m)
- Eutiner Eisenbahnbrücke: Straßenüberquerung Stadtgraben
- Auf der Wallhalbinsel: Sackgasse unterhalb Marienbrücke

Hauptabschnitt mit Unterabschnitten



Planung (Prinzipskizze)



Angestrebter Ausbaustandard

RSW-Standard	1.527 m	100 %
Reduz. Standard	0 m	0 %
ERA-Standard	0 m	0 %

Radverkehrsaufkommen/Tag (Bestand 2016, Durchschnitt)	1.260
Zu erwartendes Radverkehrsaufkommen (Prognose/Tag 2030, gerundet)	2.520
Kosten Strecke	1.045.000€
Kosten Knoten	1.750.000€
Kosten gesamt	2.795.000€

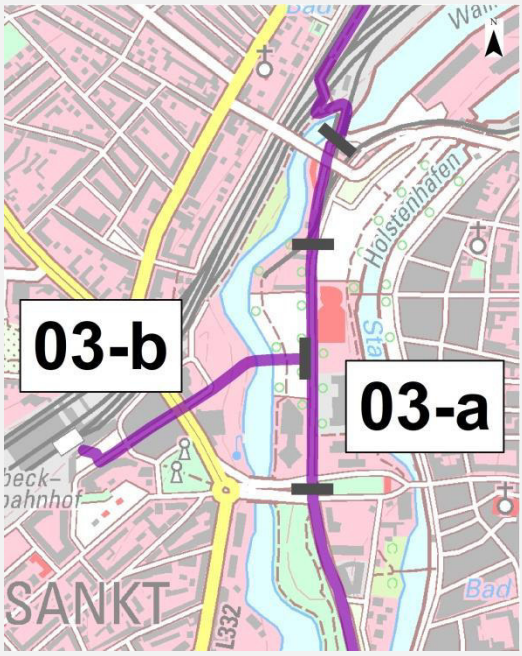
Übersichtssteckbrief HL 03

Kenndaten im Bestand	
Straße	Willy-Brandt-Allee, Werner-Kock-Straße, Am Bahnhof
Abschnitt von Ort Abschnitt bis Ort	Auf der Wallhalbinsel Puppenbrücke/Holstentorplatz
Länge [m]	1.035
Kommune oder Stadtteil HL	Innenstadt/St. Lorenz Süd

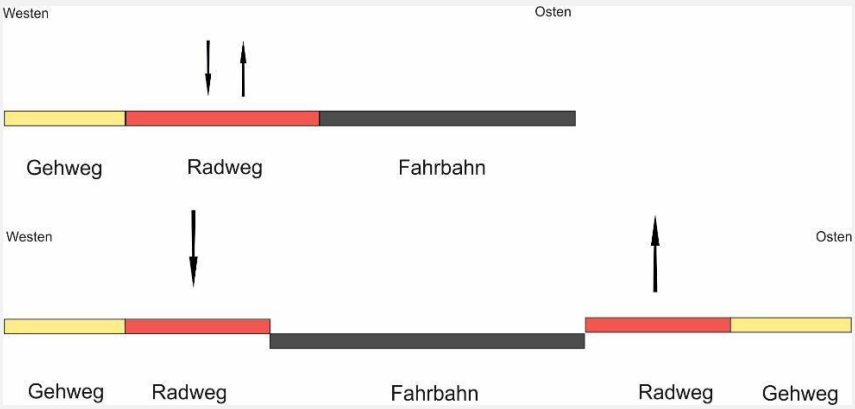
Streckencharakteristik

- Schnelle, direkte Verbindung zwischen Schwartauer Allee u. City
- Willy-Brandt-Allee erschließt Wallhalbinsel mit Musik- und Kongresshalle (MUK), Großparkplätze, Alleecharakter
- Am Bahnhof u. Werner-Kock-Straße binden zukünftig den Hbf Lübeck über die geplante Stadtgrabenbrücke als Abzweig von der Nord-Süd-Vorzugsvariante an
- Über MUK-Brücke für Fuß-/Radverkehr direkter Zugang zur Altstadt in Höhe Beckergrube

Hauptabschnitt mit Teilabschnitten



Planung (Prinzipskizze)



Angestrebter Ausbaustandard

RSW-Standard	1.035 m	100 %
Reduz. Standard	0 m	0 %
ERA-Standard	0 m	0 %

Radverkehrsaufkommen/Tag (Bestand 2016, Durchschnitt)	630
Zu erwartendes Radverkehrsaufkommen (Prognose/Tag 2030, gerundet)	1.560
Kosten Strecke Kosten Knoten Kosten gesamt	830.000€ 660.000€ 1.490.000€

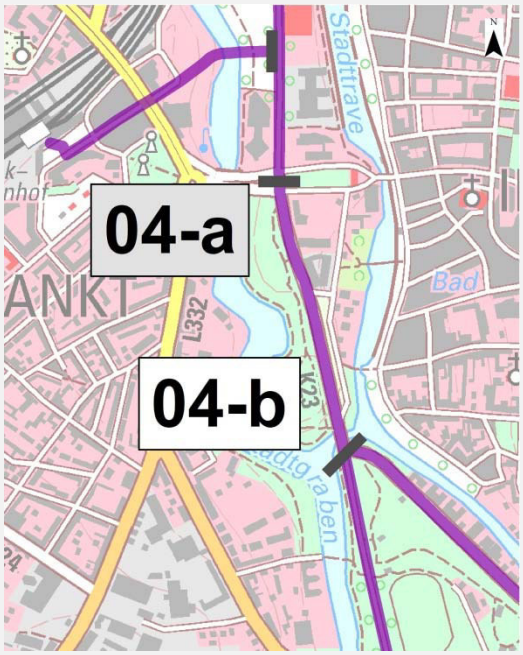
Übersichtssteckbrief HL 04

Kenndaten im Bestand	
Straße	Possehlstraße
Abschnitt von Ort Abschnitt bis Ort	Puppenbrücke/Holstentorplatz Wallstraße
Länge [m]	554
Kommune oder Stadtteil HL	Innenstadt

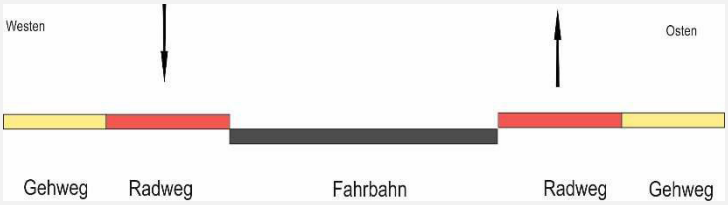
Streckencharakteristik

- Bindeglied im Mittelabschnitt der Vorzugsvarianten zwischen Nord- und Südkorridor
- Attraktive Führung mit parkartigem Charakter zwischen Obertrave und Stadtgraben
- Variantengabelung der West-Ost-Varianten südlich der Wallbrücke: Östlich abzweigende Wallstraße in Richtung Mühlentorbrücke und südlich liegende Possehlstraße und -brücke mit weiterem Verlauf durch St. Jürgen zur Kahlhorststraße

Hauptabschnitt mit Unterabschnitten



Planung (Prinzipskizze)



Angestrebter Ausbaustandard

RSW-Standard	554 m	100 %
Reduz. Standard	0 m	0 %
ERA-Standard	0 m	0 %

Radverkehrsaufkommen/Tag (Bestand 2016, Durchschnitt)	2.050
Zu erwartendes Radverkehrsaufkommen (Prognose/Tag 2030, gerundet)	3.800
Kosten Strecke Kosten Knoten Kosten gesamt	707.000€ 1.060.000€ 1.767.000€

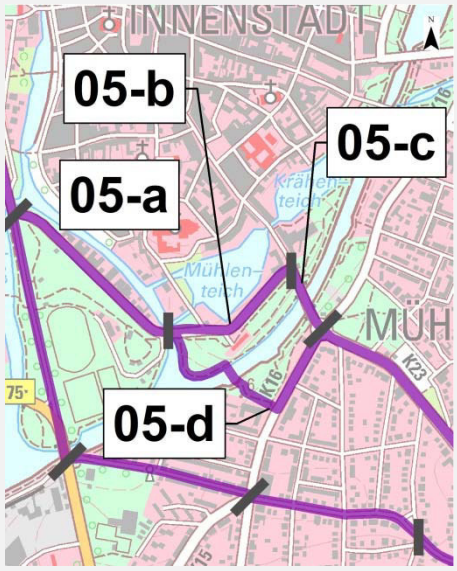
Übersichtssteckbrief HL 05

Kenndaten im Bestand	
Straße	Wallstraße, Mühlentorbrücke
Abschnitt von Ort Abschnitt bis Ort	Possehlstraße Mühlentorplatz („Mühlenteller“)
Länge [m]	1.124
Kommune oder Stadtteil HL	Innenstadt/St. Jürgen

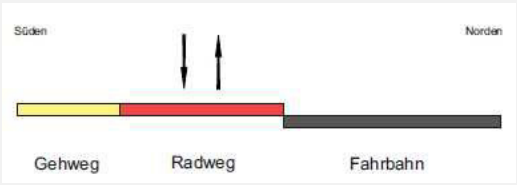
Streckencharakteristik

- Attraktive Führung entlang Wallstraße mit parkartigem Charakter, historischen Wallanlagen, Mühlenteich
- Gering ausgeprägte Siedlungsdichte und Wohnbebauung
- Zweistreifig angelegte Wallstraße als verkehrlich wichtige Südwestumfahrung der Altstadt
- Mühlentorbrücke als verkehrliches Nadelöhr, Sanierungszustand mit zeitweisen Sperrungen für Kfz-Verkehrs
- Abzweig einer Untervariante mit möglicher Kanaltravenbrücke und Anbindung an Mühlenteller über Kronsforder Allee

Hauptabschnitt mit Unterabschnitten



Planung (Prinzipskizze)



Angestrebter Ausbaustandard

RSW-Standard	1,124 m	100 %
Reduz. Standard	0 m	0 %
ERA-Standard	0 m	0 %

Radverkehrsaufkommen/Tag (Bestand 2016, Durchschnitt)	900
Zu erwartendes Radverkehrsaufkommen (Prognose/Tag 2030, gerundet)	2.090
Kosten Strecke Kosten Knoten Kosten gesamt	1.224.000€ 7.220.000€ 8.444.000€

Übersichtssteckbrief HL 06

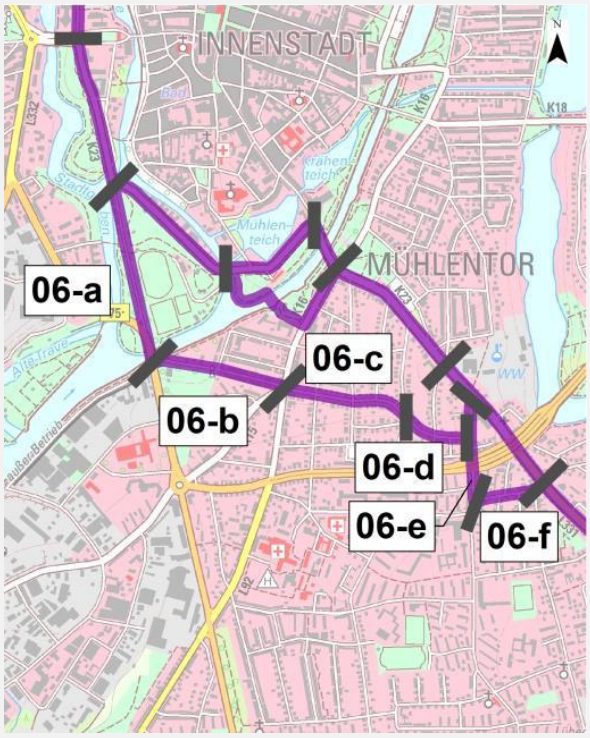
Kenndaten im Bestand

Straße	Possehlstraße, Charlottenstraße, Uhlandstraße, Bernd-Notke-Straße, Mönkhofer Weg Kahlhorststraße
Abschnitt von Ort Abschnitt bis Ort	Possehlstraße/Wallstraße Ratzeburger Allee
Länge [m]	2.595
Kommune oder Stadtteil HL	St. Jürgen

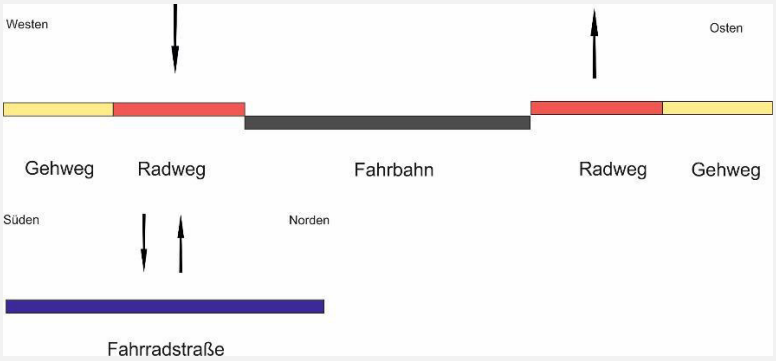
Streckencharakteristik

- Possehlstraße mit Stadion/Sportanlagen Buniamshof
- Possehlbrücke mit neuer Rampenanlage, nicht barrierefrei wegen hoher Langsneigung
- Charlotten-/Uhlandstraße in Gründerzeitviertel, hoher Parkdruck
- Mönkhofer Weg (Nordabschnitt, kein Linienverkehr) mit geplanter signalgeregelter Überquerung St. Jürgen-Ring
- Kahlhorststraße (Ostabschnitt, Linienverkehr), untermaßiger Straßenquerschnitt für RSW-Führung

Hauptabschnitt mit Unterabschnitten



Planung (Prinzipskizze)



Angestrebter Ausbaustandard

RSW-Standard	1.417 m	54,61 %
Reduz. Standard	1178 m	45,39 %
ERA-Standard	0 m	0 %

Radverkehrsaufkommen/Tag (Bestand 2016, Durchschnitt)	2.400
Zu erwartendes Radverkehrsaufkommen (Prognose/Tag 2030, gerundet)	5.030
Kosten Strecke	1.468.000€
Kosten Knoten	920.000€
Kosten gesamt	2.388.000€

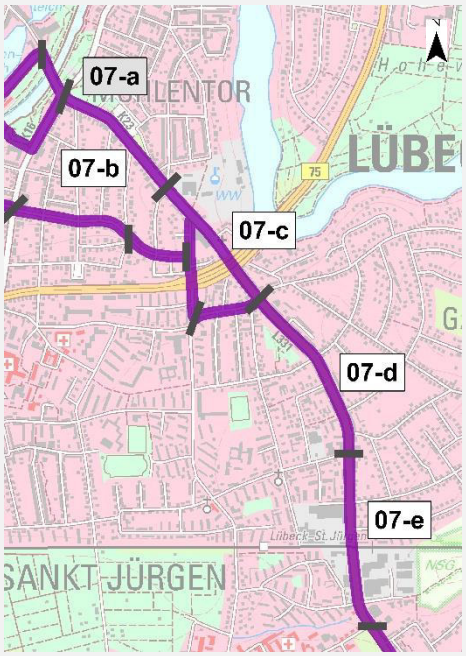
Übersichtssteckbrief HL 07

Kenndaten im Bestand	
Straße	Ratzeburger Allee
Abschnitt von Ort Abschnitt bis Ort	Mühlentorplatz („Mühlenteller“) Knoten Stadtweide/Osterweide
Länge [m]	2.430
Kommune oder Stadtteil HL	St. Jürgen

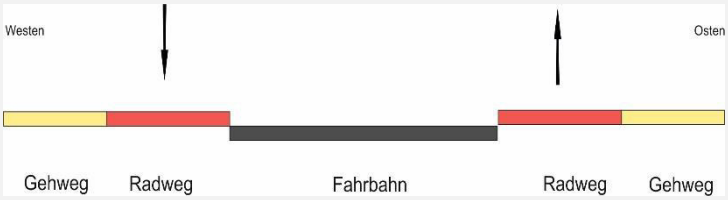
Streckencharakteristik

- Kreisverkehrsplatz „Mühlenteller“ im Bestand noch mit Lübecker Besonderheit einer umlaufender Fahrradspur
- Ratzeburger Allee mit Wohn-, Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen
- Abschnittsweise erhaltener Alleecharakter
- Eine der stärksten Radverkehrsachsen Lübecks wg. hoher Siedlungsdichte, Hochschulstandorten und Innenstadtanbindung
- Wechselnde Straßenbreiten

Hauptabschnitt mit Unterabschnitten



Planung (Prinzipskizze)



Angestrebter Ausbaustandard

RSW-Standard	2.180 m	90 %
Reduz. Standard	250 m	10 %
ERA-Standard	0 m	0 %

Radverkehrsaufkommen/Tag (Bestand 2016, Durchschnitt)	4.910 (nördl. Kahlhorststr.); 3.850 (südl. Kahlhorststr.)
Zu erwartendes Radverkehrsaufkommen (Prognose/Tag 2030, gerundet)	10.320 (nördl. Kahlhorststr.); 7.900 (südl. Kahlhorststr.)
Kosten Strecke Kosten Knoten Kosten gesamt	3.802.000€ 1.040.000€ 4.842.000€

Übersichtssteckbrief HL 08

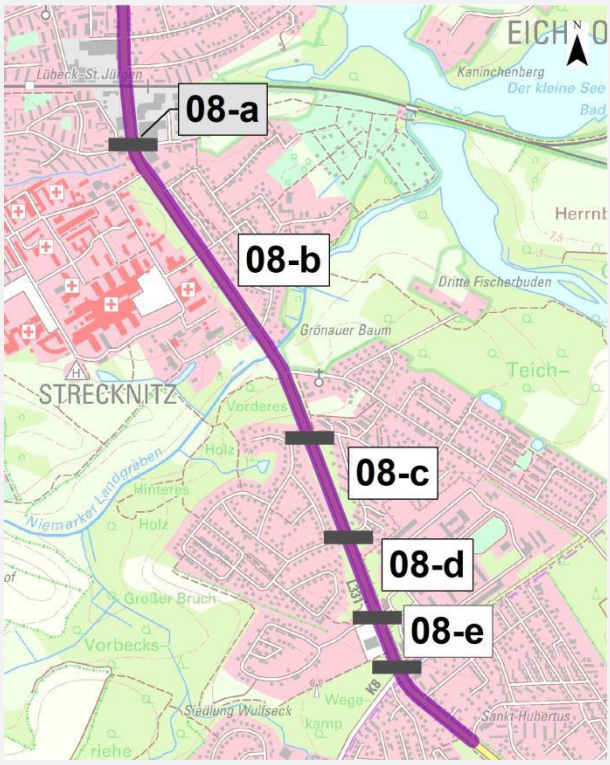
Kenndaten im Bestand

Straße	Ratzeburger Allee, Ratzeburger Landstraße
Abschnitt von Ort Abschnitt bis Ort	Knoten Stadtweide/Osterweide Stadtgrenze St. Hubertus
Länge [m]	2.344
Kommune oder Stadtteil HL	St. Jürgen

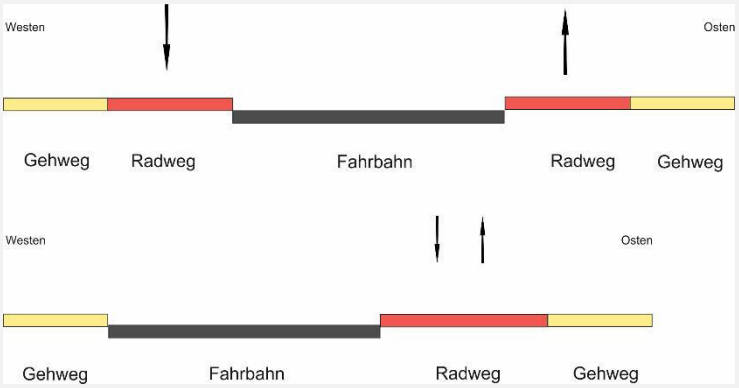
Streckencharakteristik

- Eingegrünte Streckenführung mit Außerortscharakter entlang der Ratzeburger Allee, ab Zum Zollhaus bis Stadtgrenze Ratzeburger Landstraße
- Zugehöriger Knoten Stadtweide/Osterweide großflächig „autogerecht“ angelegt, südlich davon Zweistreifigkeit vorherrschend
- Hoher Handlungsbedarf zur Gestaltung sicherer Übergänge von der beidseitigen richtungstreuen zur einseitigen Zweirichtungsführung auf der auch hier stärker frequentierten Radverkehrsachse (Hochschulstandorte, UKSH)

Hauptabschnitt mit Unterabschnitten



Planung (Prinzipskizze)



Angestrebter Ausbaustandard

RSW-Standard	2.344 m	100 %
Reduz. Standard	0 m	0 %
ERA-Standard	0 m	0 %

Radverkehrsaufkommen/Tag (Bestand 2016, Durchschnitt)	1.500 (Schätzwert)
Zu erwartendes Radverkehrsaufkommen (Prognose/Tag 2030, gerundet)	1.850
Kosten Strecke Kosten Knoten Kosten gesamt	3.328.000€ 705.000€ 4.033.000€

Maßnahmensteckbrief HL BS-a

Kenndaten im Bestand

Straße	Tremskamp
Abschnitt von Ort Abschnitt bis Ort	A 1 Stadtgrenze Lübeck
Länge [m]	651
Klassifizierung	L 309
Zul. Geschwindigkeit [km/h]	50
Verkehrsstärke [Kfz/24 h]	22.440 | Schwerverkehr k.A.
Kommune oder Stadtteil HL	Bad Schwartau

Repräsentatives Foto

Konflikte und Eingriffe

☐ Grunderwerb erforderlich

Konflikte Natur- und Landschaftsschutz

☐ Eingriff Einzelbäume
☒ Eingriff Baumallee (einseitig)
☐ Eingriff Baumallee (beidseitig)
☐ Eingriff Wallanlage
☐ keine

Nutzungskonflikte

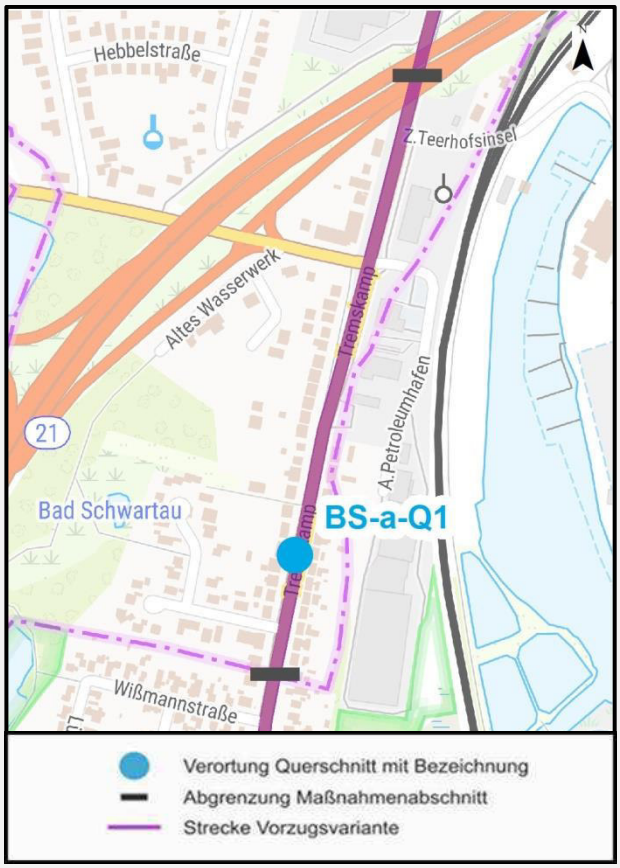
☐ mit ruhendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Stellplätzen)

☐ mit fließendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Fahrstreifen)

☐ mit Fußverkehr
(reduzierte Flächen für den Fußverkehr)

☒ mit Busverkehr:
Buslinien [Nr.]: 1, 10, 17, 5951
Haltestellen [Anzahl]: 2

Querschnittsverortung



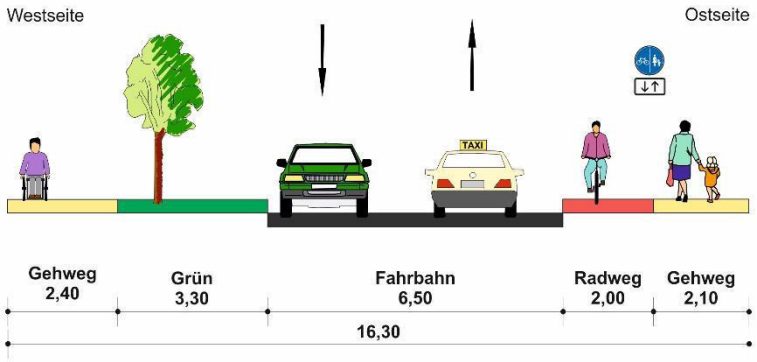
Ausbaustandard ☒ RSW-Standard ☐ Reduzierter Standard ☐ ERA-Standard

Maßnahmensteckbrief HL BS-a

Querschnitte (Vorzugslösung)

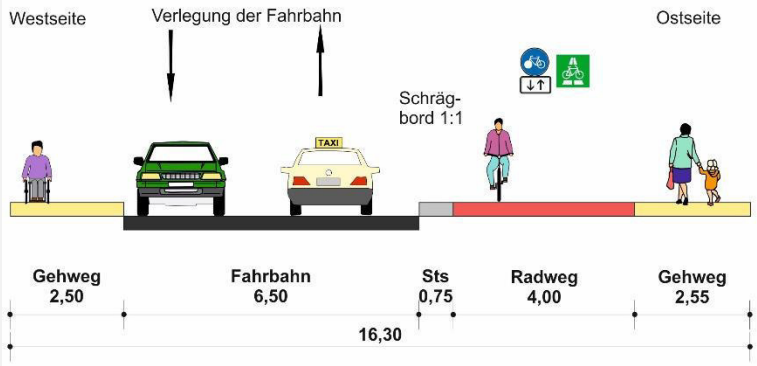
BS-a-Q1

Bestand



BS-a-Q1

Planung



Maßnahmensteckbrief HL BS-a

Maßnahmentabelle

Nr.	Typ (S/P)	Straße	Beschreibung / Lage	Typ	Maßnahme	Muster-lösung	Länge [m] bzw. Anzahl	Kosten	Gesamt-kosten
00-BS-a	S	Tremskamp	Stadtgrenze Lübeck/ Bad Schwartau - Höhe A1	Strecke	Standardausstattung (einseitig)	STA	651	50 €	**32.550 €**
00-BS-a	S	Tremskamp	Stadtgrenze Lübeck/Bad Schwartau - Höhe A1	Strecke	Verbreiterung Gehweg (Westseite) (0,10m)	GWV	651	130 €	**8.463 €**
00-BS-a	S	Tremskamp	Stadtgrenze Lübeck/Bad Schwartau - Höhe A1	Strecke	Neuanlage Radweg (Osteite) (4,00m + 0,75m)	RWN	651	150 €	**463.838 €**
00-BS-a	S	Tremskamp	Stadtgrenze Lübeck/Bad Schwartau - Höhe A1	Strecke	Neuanlage Gehweg (Ostseite) (2,55m)	GWN	651	130 €	**215.807 €**
00-BS-a	S	Tremskamp	Stadtgrenze Lübeck/Bad Schwartau - Höhe A1	Strecke	Neubau Fahrbahn (6,50m)	FBN	651	300 €	**1.269.450 €**
00-BS-a	S	Tremskamp	Stadtgrenze Lübeck/Bad Schwartau - Höhe A1	Strecke	Bordversatz (beidseitig)	BOV	651	200 €	**260.400 €**
00-BS-a-01	P	Tremskamp	Einmündung Zur Teerhofsinsel	Ein-mündung	Radwegeüberfahrt (einseitig)	H1.1	1	20.000 €	**20.000 €**
00-BS-a-02	P	Tremskamp	Bushaltestelle "Cleverbrücker Straße"	Bus-haltestelle	Baulicher Radweg mit Regelstandard hinter der Bushaltestelle	ML 1	1	20.000 €	**20.000 €**
00-BS-a-03	P	Tremskamp	Knoten Am Petroleumhafen/ Cleverbrücker Str. (L230)	LSA-Knoten	Umbau Knotenbereich (vgl. Skizze)	SON	1	100.000 €	**100.000 €**
00-BS-a-04	P	Tremskamp	Bushaltestelle "Tremskamp"	Bus-haltestelle	Baulicher Radweg mit red. Standard hinter der Bushaltestelle	ML 2	1	20.000 €	**20.000 €**

Maßnahmensteckbrief HL BS-a

Verweis auf Skizzen und Querschnitte	
Skizzen	Querschnitte
SK01	BS-a-Q1

Kosten (Vorzugslösung, gerundet)	
Kosten für Streckenmaßnahmen	2.251.000€
Kosten für punktuelle Maßnahmen	160.000€
Gesamtkosten	2.411.000€

Maßnahmensteckbrief HL 01-a

Kenndaten im Bestand

Straße	Schwartauer Landstraße
Abschnitt von Ort Abschnitt bis Ort	Stadtgrenze Lübeck Warthestr./Memelstr.
Länge [m]	472
Klassifizierung	L 309
Zul. Geschwindigkeit [km/h]	50
Verkehrsstärke [Kfz/24 h]	20.430 | Schwerverkehr 1.110
Kommune oder Stadtteil HL	St. Lorenz Nord

Repräsentatives Foto

Konflikte und Eingriffe

☒ Grunderwerb erforderlich

Konflikte Natur- und Landschaftsschutz

☒ Eingriff Einzelbäume
☒ Eingriff Baumallee (einseitig)
☐ Eingriff Baumallee (beidseitig)
☐ Eingriff Wallanlage
☐ keine

Nutzungskonflikte

☐ mit ruhendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Stellplätzen)

☐ mit fließendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Fahrstreifen)

☒ mit Fußverkehr
(reduzierte Flächen für den Fußverkehr)

☒ mit Busverkehr:
Buslinien [Nr.]: 1, 10, 5951
Haltestellen [Anzahl]: 1

Querschnittsverortung

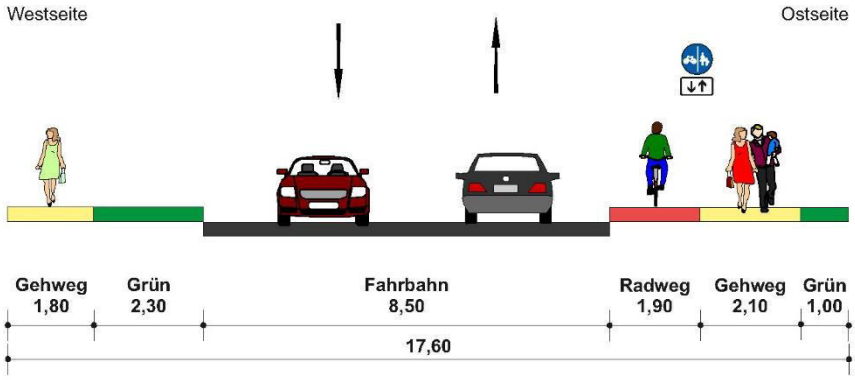
Ausbaustandard ☒ RSW-Standard ☐ Reduzierter Standard ☐ ERA-Standard

Maßnahmensteckbrief HL 01-a

Querschnitte (Vorzugslösung)

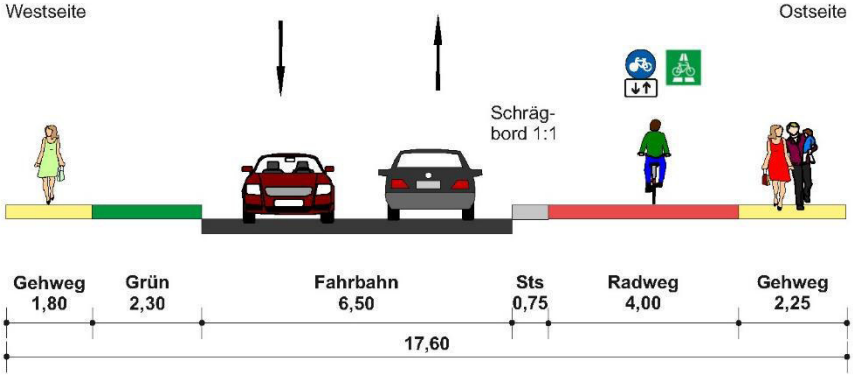
01-a-Q1

Bestand



01-a-Q1

Planung



ggf. Grunderwerb
oder
untermaßige Gehwegbreite

Maßnahmensteckbrief HL 01-a

Maßnahmentabelle

Nr.	Typ (S/P)	Straße	Beschreibung / Lage	Typ	Maßnahme	Muster-lösung	Länge [m] bzw. Anzahl	Kosten	Gesamt-kosten
01-a	S	Schwartauer Landstr.	Wartestr./Memelstr. (K27) - Stadtgrenze Lübeck/Bad Schwartau	Strecke	Standardausstattung (einseitig)	STA	472	50 €	**23.600 €**
01-a	S	Schwartauer Landstr.	Wartestr./Memelstr. (K27) - Stadtgrenze Lübeck/Bad Schwartau	Strecke	Neuanlage Radweg (Ostseite) (4,00m + 0,75m)	RWN	472	150 €	**336.300 €**
01-a	S	Schwartauer Landstr.	Wartestr./Memelstr. (K27) - Stadtgrenze Lübeck/Bad Schwartau	Strecke	Neuanlage Gehweg (Ostseite) (2,25m)	GWN	472	130 €	**138.060 €**
01-a	S	Schwartauer Landstr.	Wartestr./Memelstr. (K27) - Stadtgrenze Lübeck/Bad Schwartau	Strecke	Bordversatz (einseitig)	BOV	472	200 €	**94.400 €**
01-a-01	P	Schwartauer Landstr.	Bushaltestelle "Tremser Teich"	Bus-haltestelle	Baulicher Radweg mit Regelstandard hinter der Bushaltestelle	ML 1	1	20.000 €	**20.000 €**
01-a-02	P	Schwartauer Landstr.	Knoten Warthestr./Memelstr. (K27)	LSA-Knoten	Umbau Knotenbereich (vgl. Skizze)	SON	1	100.000 €	**100.000 €**

Maßnahmensteckbrief HL 01-a

Verweis auf Skizzen und Querschnitte	
Skizzen	Querschnitte
SK02	01-a-Q1

Kosten (Vorzugslösung, gerundet)	
Kosten für Streckenmaßnahmen	592.000€
Kosten für punktuelle Maßnahmen	120.000€
Gesamtkosten	712.000€

Maßnahmensteckbrief HL 01-b

Kenndaten im Bestand

Straße	Schwartauer Landstraße
Abschnitt von Ort Abschnitt bis Ort	Wartestr./Memelstr. Schwartauer Landstr.
Länge [m]	467
Klassifizierung	L 309
Zul. Geschwindigkeit [km/h]	50
Verkehrsstärke [Kfz/24 h]	14.070 | Schwerverkehr 630
Kommune oder Stadtteil HL	St. Lorenz Nord

Repräsentatives Foto

Konflikte und Eingriffe

☐ Grunderwerb erforderlich

Konflikte Natur- und Landschaftsschutz

☐ Eingriff Einzelbäume
☐ Eingriff Baumallee (einseitig)
☐ Eingriff Baumallee (beidseitig)
☐ Eingriff Wallanlage
☒ keine

Nutzungskonflikte

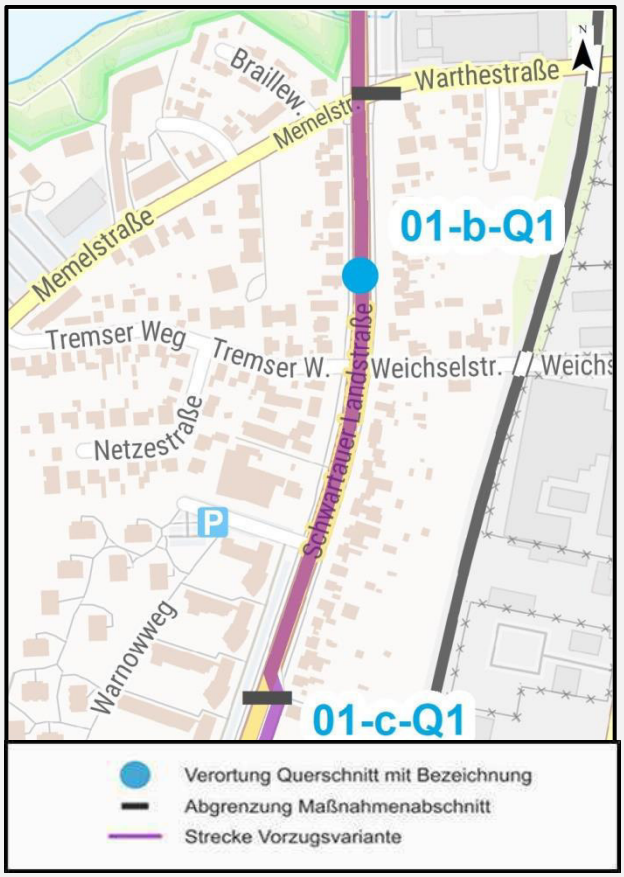
☒ mit ruhendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Stellplätzen)

☒ mit fließendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Fahrstreifen)

☐ mit Fußverkehr
(reduzierte Flächen für den Fußverkehr)

☒ mit Busverkehr:
Buslinien [Nr.]: 1, 5951
Haltestellen [Anzahl]: 0

Querschnittsverortung

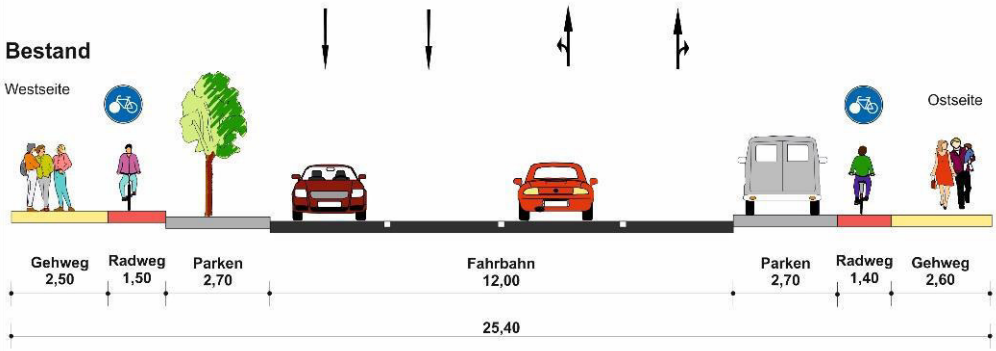


Ausbaustandard ☒ RSW-Standard ☐ Reduzierter Standard ☐ ERA-Standard

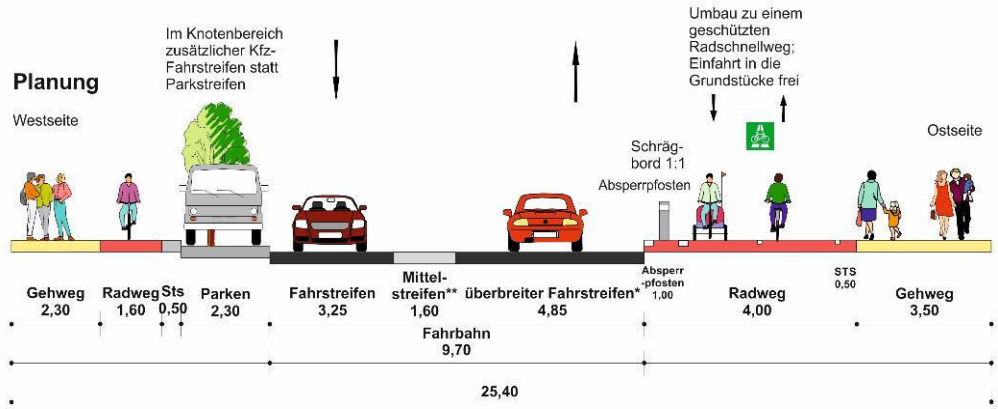
Maßnahmensteckbrief HL 01-b

Querschnitte (Vorzugslösung)

01-b-Q1



01-b-Q1



* Überbreite Fahrstreifen mit Aufstellfläche für rechtsabbiegende Kfz
** Mittelstreifen als Aufstellfläche für linksabbiegende Kfz

Maßnahmensteckbrief HL 01-b

Maßnahmentabelle

Nr.	Typ (S/P)	Straße	Beschreibung / Lage	Typ	Maßnahme	Muster-lösung	Länge [m] bzw. Anzahl	Kosten	Gesamt-kosten
01-b	S	Schwartauer Landstr.	Schwartauer Landstr. (unklassifiziert) - Wartestr./Memelstr. (K27)	Strecke	Standardausstattung (einseitig)	STA	467	50 €	**23.350 €**
01-b	S	Schwartauer Landstr.	Schwartauer Landstr. (unklassifiziert) - Wartestr./Memelstr. (K27)	Strecke	Neuanlage Radweg (Ostseite) (4,00m + 1,00m + 0,50m)	RWN	467	150 €	**385.275 €**
01-b	S	Schwartauer Landstr.	Schwartauer Landstr. (unklassifiziert) - Wartestr./Memelstr. (K27)	Strecke	Neuanlage Radweg (Westseite) (1,60m)	RWN	467	150 €	**112.080 €**
01-b	S	Schwartauer Landstr.	Schwartauer Landstr. (unklassifiziert) - Wartestr./Memelstr. (K27)	Strecke	Neumarkierung Fahrbahn	MAR1	467	60 €	**28.020 €**
01-b	S	Schwartauer Landstr.	Schwartauer Landstr. (unklassifiziert) - Wartestr./Memelstr. (K27)	Strecke	Bordversatz (einseitig)	BOV	467	200 €	**93.400 €**
01-b-01	P	Schwartauer Landstr.	Einmündung Weichselstr.	Ein-mündung	Radwegeüberfahrt (einseitig)	H1.1	1	20.000 €	**20.000 €**
01-b-02	P	Schwartauer Landstr.	Einmündung Schwartauer Landstr. (unklassifiziert)	Ein-mündung	Radwegeüberfahrt (einseitig)	H1.1	1	20.000 €	**20.000 €**

Maßnahmensteckbrief HL 01-b

Verweis auf Skizzen und Querschnitte		
Skizzen	Querschnitte	
SK02 SK03	01-b-Q1 Var.1	

Kosten (Vorzugslösung, gerundet)	
Kosten für Streckenmaßnahmen	642.000€
Kosten für punktuelle Maßnahmen	40.000€
Gesamtkosten	682.000€

Maßnahmensteckbrief HL 01-c

Kenndaten im Bestand

Straße	Schwartauer Landstraße
Abschnitt von Ort Abschnitt bis Ort	Schwartauer Landstr.. Neißestraße.
Länge [m]	492
Klassifizierung	L 309
Zul. Geschwindigkeit [km/h]	50 (30 Anliegerstraße)
Verkehrsstärke [Kfz/24 h]	15.500 | Schwerverkehr 1.050
Kommune oder Stadtteil HL	St. Lorenz Nord

Repräsentatives Foto

Konflikte und Eingriffe

☐ Grunderwerb erforderlich

Konflikte Natur- und Landschaftsschutz

☐ Eingriff Einzelbäume
☐ Eingriff Baumallee (einseitig)
☐ Eingriff Baumallee (beidseitig)
☐ Eingriff Wallanlage
☒ keine

Nutzungskonflikte

☐ mit ruhendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Stellplätzen)

☐ mit fließendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Fahrstreifen)

☐ mit Fußverkehr
(reduzierte Flächen für den Fußverkehr)

☒ mit Busverkehr:
Buslinien [Nr.]: 1, 5951
Haltestellen [Anzahl]: 2

Querschnittsverortung

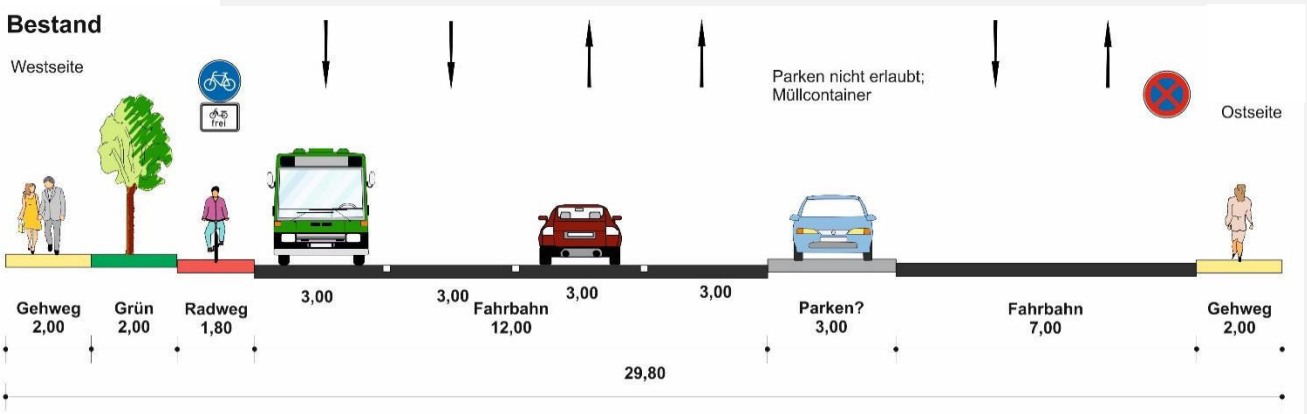
Ausbaustandard ☐ RSW-Standard ☒ Reduzierter Standard ☐ ERA-Standard

Maßnahmensteckbrief HL 01-c

Querschnitte (Vorzugslösung)

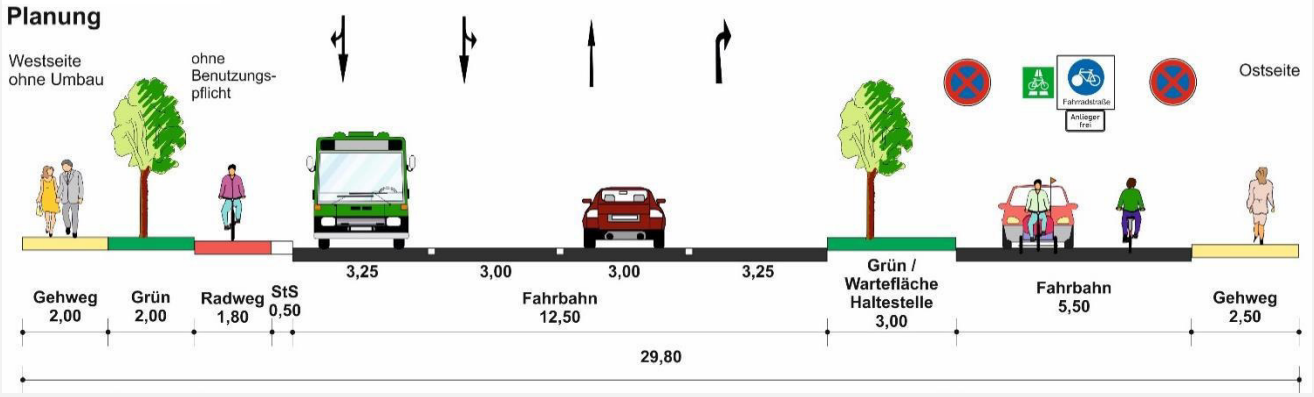
01-c-Q1-Var.1

Bestand



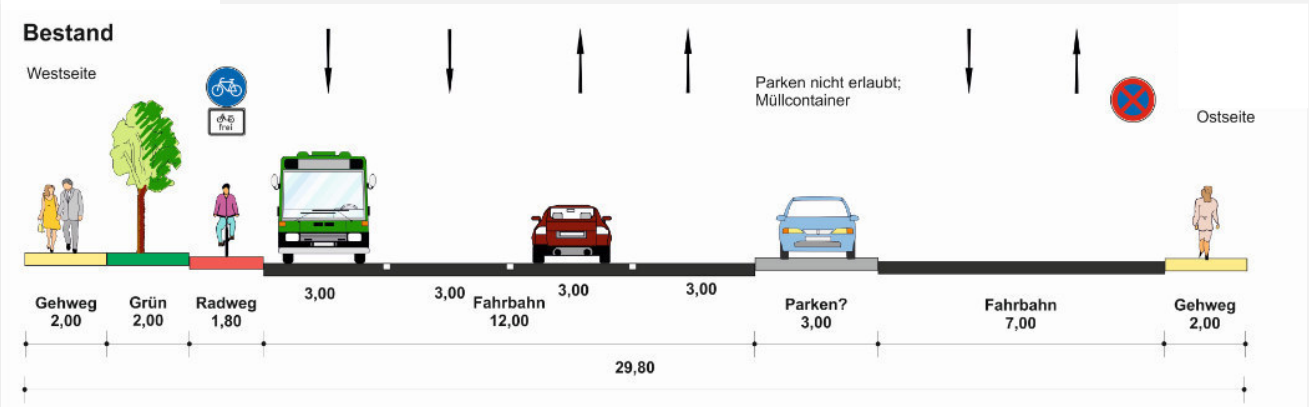
01-c-Q1-Var.1

Planung

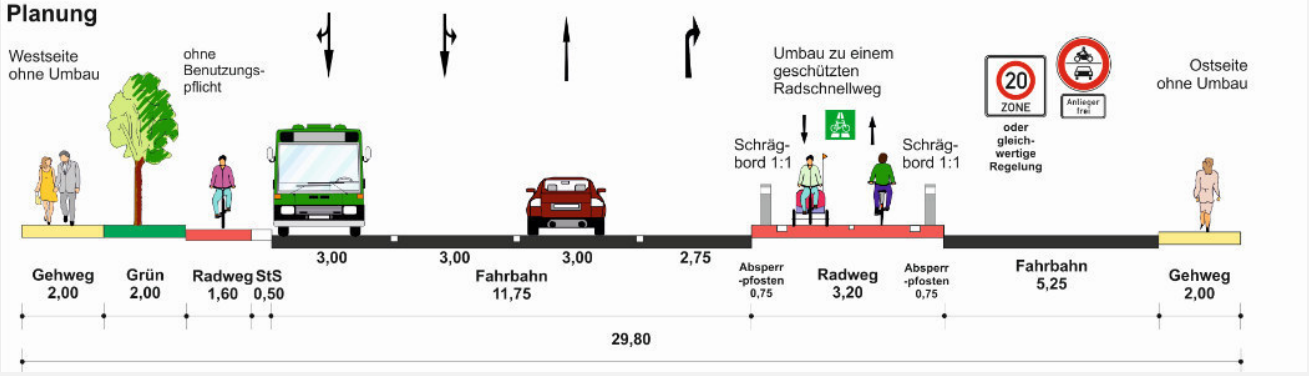


Maßnahmensteckbrief HL 01-c

01-c-Q1-Var.2



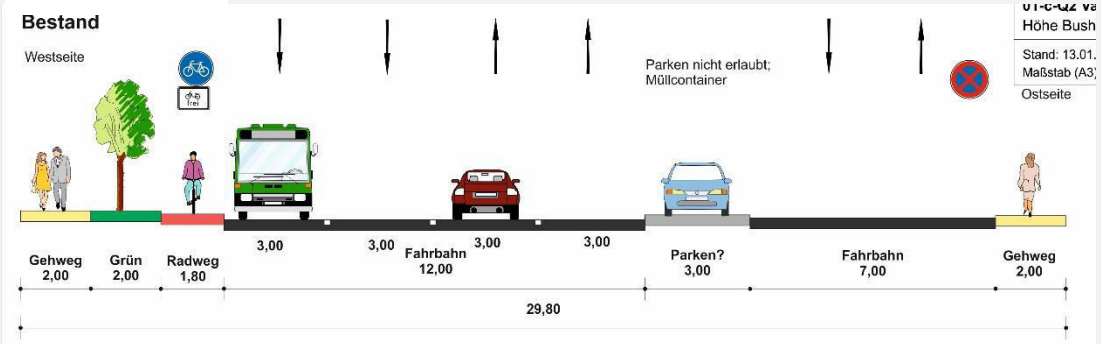
01-c-Q1-Var.2



Maßnahmensteckbrief HL 01-c

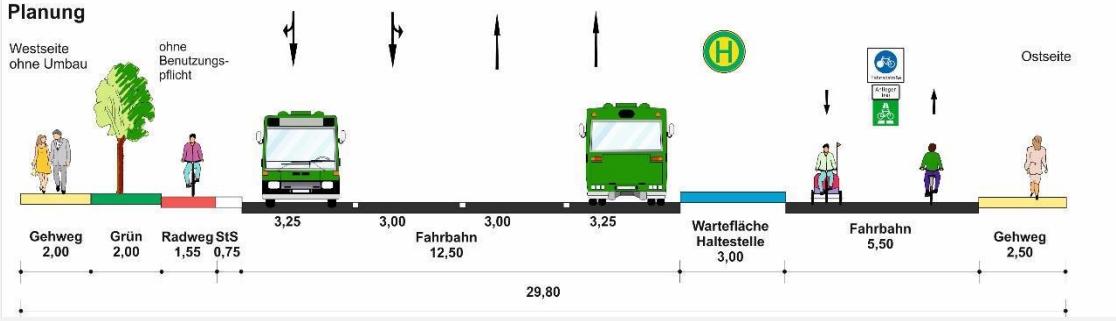
01-c-Q2-Var.1

Bestand



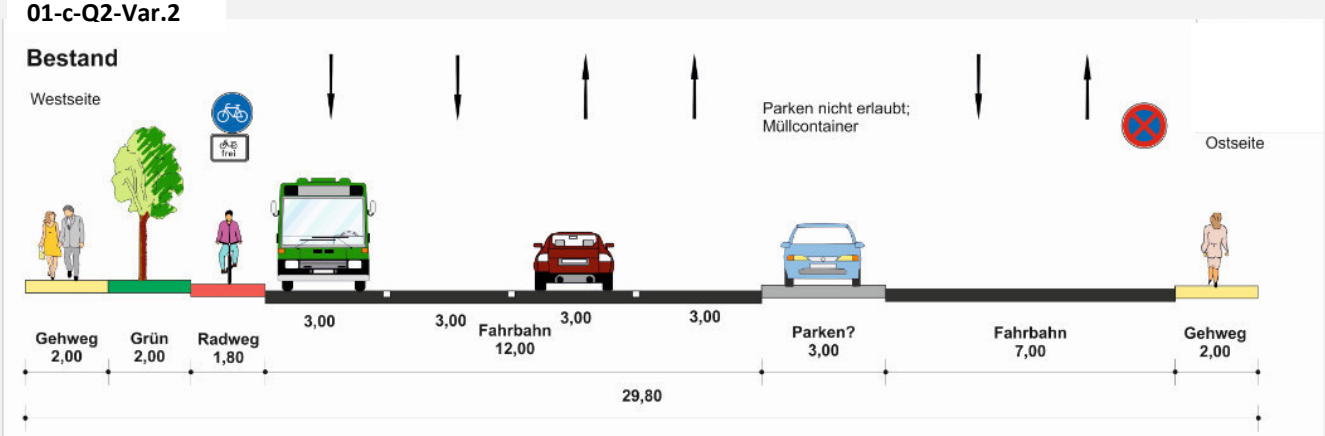
01-c-Q2-Var.1

Planung



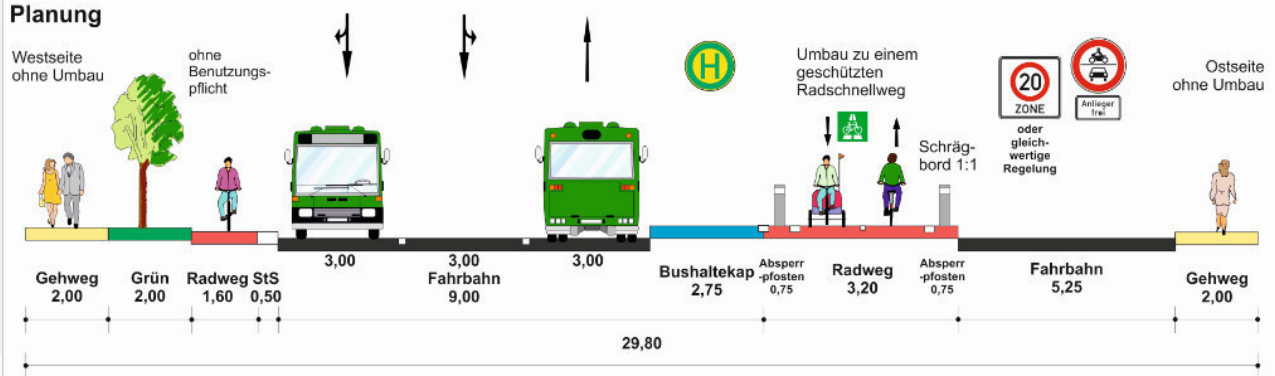
01-c-Q2-Var.2

Bestand



01-c-Q2-Var. 2

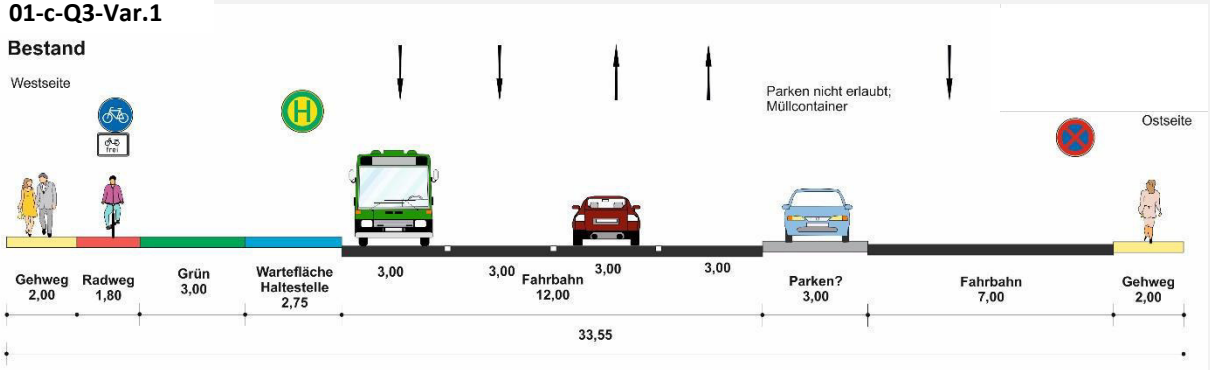
Planung



Maßnahmensteckbrief HL 01-c

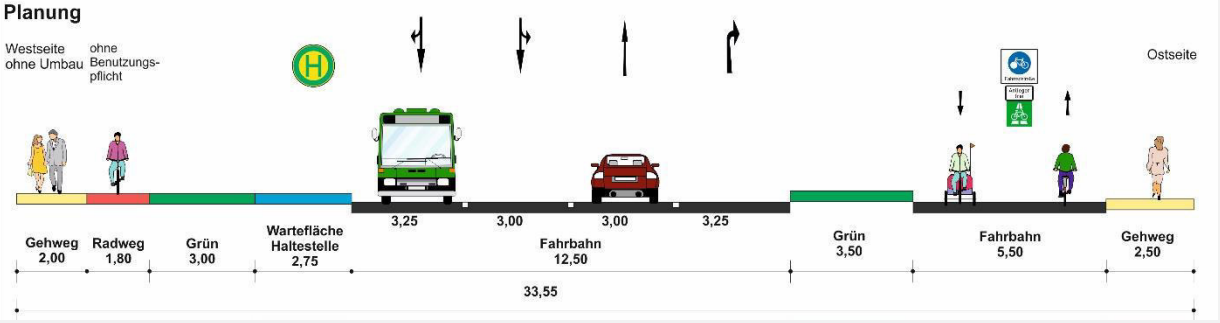
01-c-Q3-Var.1

Bestand



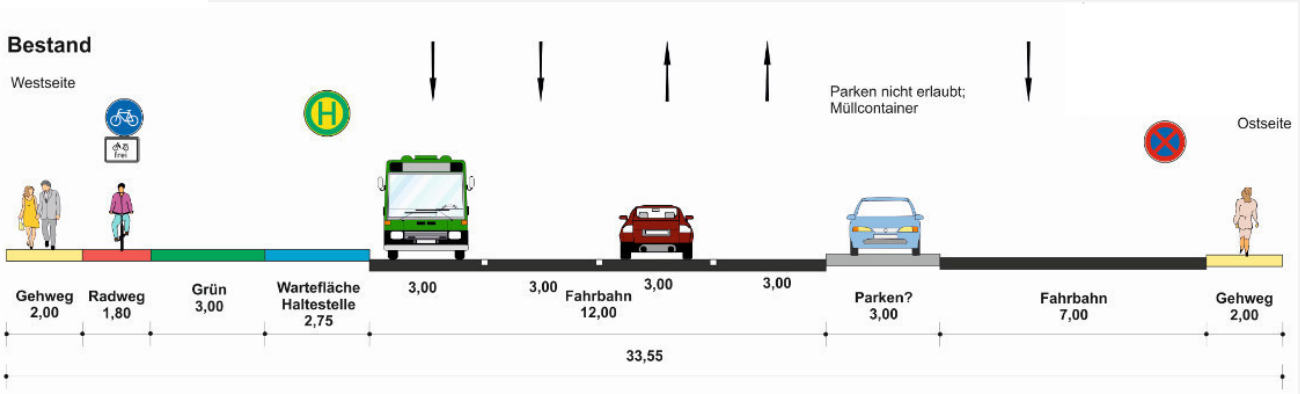
01-c-Q3-Var. 1

Planung



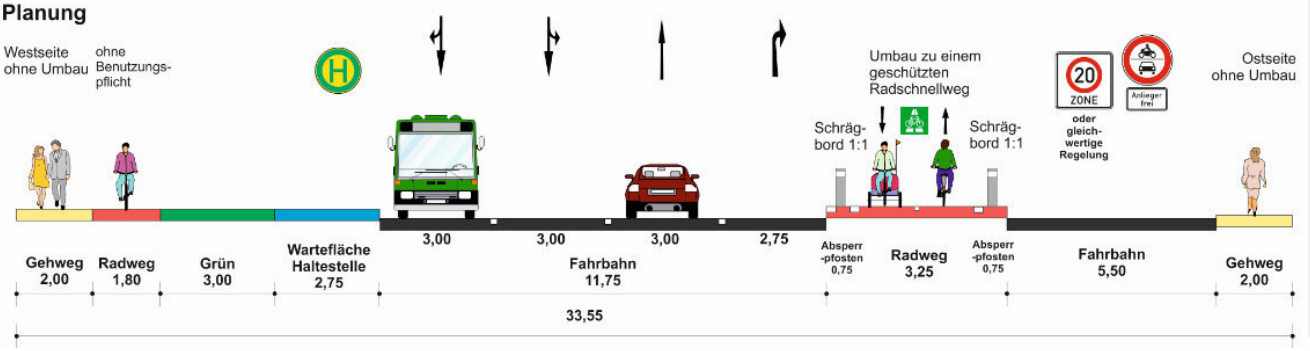
01-c-Q3-Var. 2

Bestand



01-c-Q3-Var. 2

Planung



Maßnahmensteckbrief HL 01-c

Maßnahmentabelle

Nr.	Typ (S/P)	Straße	Beschreibung / Lage	Typ	Maßnahme	Muster-lösung	Länge [m] bzw. Anzahl	Kosten	Gesamt-kosten
01-c	S	Schwartauer Landstr.	Anliegerstraße	Strecke	Standardausstattung (einseitig)	STA	492	50 €	**24.600 €**
01-c	S	Schwartauer Landstr.	Neißestr. - Schwartauer Landstr. (L309)	Strecke	Verbreiterung Radweg (Westseite) (0,50m)	RWV	492	150 €	**36.900 €**
01-c	S	Schwartauer Landstr.	Anliegerstraße	Strecke	Einrichtung Fahrradstraße	FST	492	60 €	**29.520 €**
01-c	S	Schwartauer Landstr.	Neißestr. - Schwartauer Landstr. (L309)	Strecke	Neumarkierung Fahrbahn	MAR1	492	60 €	**29.520 €**
01-c	S	Schwartauer Landstr.	Anliegerstraße	Strecke	Beschilderung und Markierung (u.a. beidseitiges Parkverbot)	BES	492	50 €	**24.600 €**
01-c-01	P	Schwartauer Landstr.	Bushaltestelle "Peenestieg"	Bus-haltestelle	Einrichtung Bushaltestelle auf Mittelstreifen	ML 3	1	30.000 €	**30.000 €**
01-c-02	P	Schwartauer Landstr.	Einmündung Oderstr.	LSA-Knoten	Umbau Knotenbereich (vgl. Skizze)	SON	1	100.000 €	**100.000 €**
01-c-03	P	Schwartauer Landstr.	Bushaltestelle "Oderstraße"	Bus-haltestelle	Einrichtung Bushaltestelle auf Mittelstreifen	ML 3	1	30.000 €	**30.000 €**
01-c-04	P	Schwartauer Landstr.	Einmündung Neißestr.	Ein-mündung	Beschilderung	BES	1	2.000 €	**2.000 €**

Maßnahmensteckbrief HL 01-c

Verweis auf Skizzen und Querschnitte		
Skizzen	Querschnitte	
SK03 SK04	01-c-Q1 Var. 1, 01-c-Q2 Var. 2, 01-c-Q3 Var. 3	01-c-Q1 Var. 2, 01-c-Q2 Var. 2, 01-c-Q3 Var. 2

Kosten (Vorzugslösung, gerundet)	
Kosten für Streckenmaßnahmen	145.000€
Kosten für punktuelle Maßnahmen	162.000€
Gesamtkosten	307.000€

Maßnahmensteckbrief HL 01-d

Kenndaten im Bestand

Straße	Schwartauer Landstraße
Abschnitt von Ort Abschnitt bis Ort	Neißestraße Schwartauer Allee
Länge [m]	419
Klassifizierung	L 309
Zul. Geschwindigkeit [km/h]	50 (30 Anliegerstraße)
Verkehrsstärke [Kfz/24 h]	20.930 | Schwerverkehr 750
Kommune oder Stadtteil HL	St. Lorenz Nord

Repräsentatives Foto

Konflikte und Eingriffe

☐ Grunderwerb erforderlich

Konflikte Natur- und Landschaftsschutz

☐ Eingriff Einzelbäume
☐ Eingriff Baumallee (einseitig)
☐ Eingriff Baumallee (beidseitig)
☐ Eingriff Wallanlage
☒ keine

Nutzungskonflikte

☐ mit ruhendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Stellplätzen)

☐ mit fließendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Fahrstreifen)

☐ mit Fußverkehr
(reduzierte Flächen für den Fußverkehr)

☒ mit Busverkehr:
Buslinien [Nr.]: 1, 5951
Haltestellen [Anzahl]: 1

Querschnittsverortung

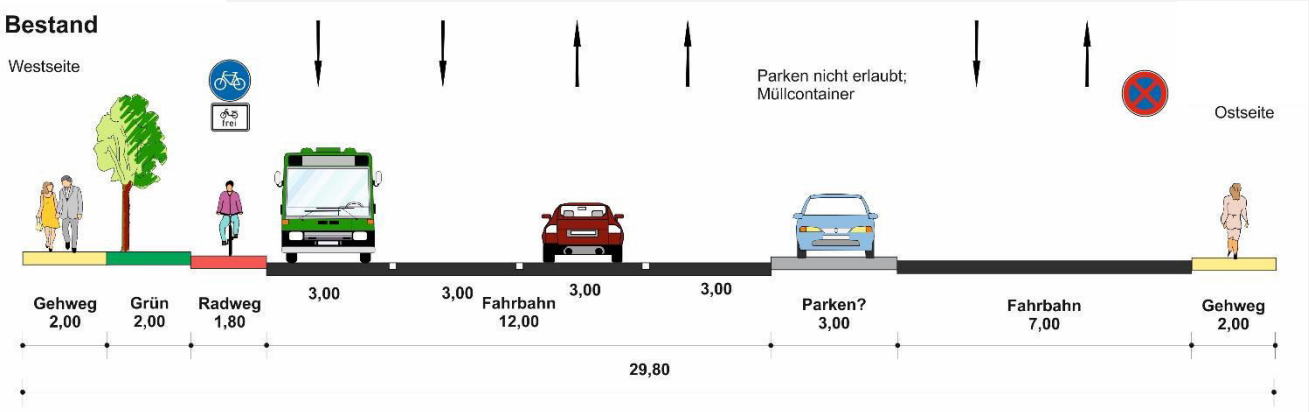
Ausbaustandard ☐ RSW-Standard ☒ Reduzierter Standard ☐ ERA-Standard

Maßnahmensteckbrief HL 01-d

Querschnitte (Vorzugslösung)

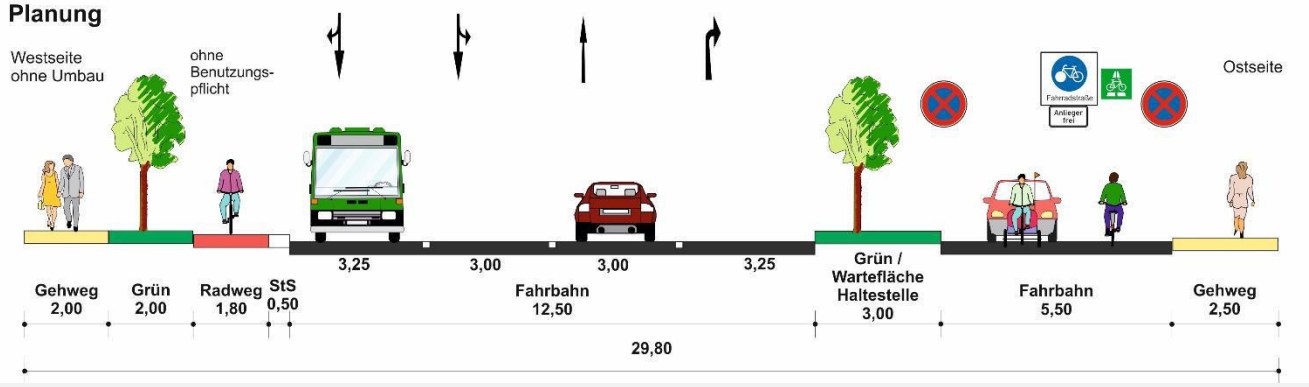
01-d-Q1-Var.1

Bestand



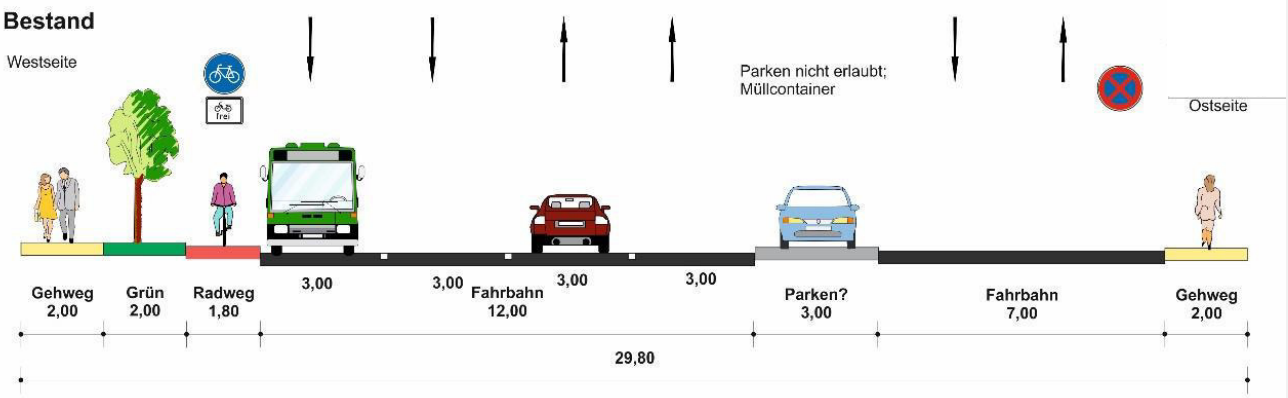
01-d-Q1-Var.1

Planung

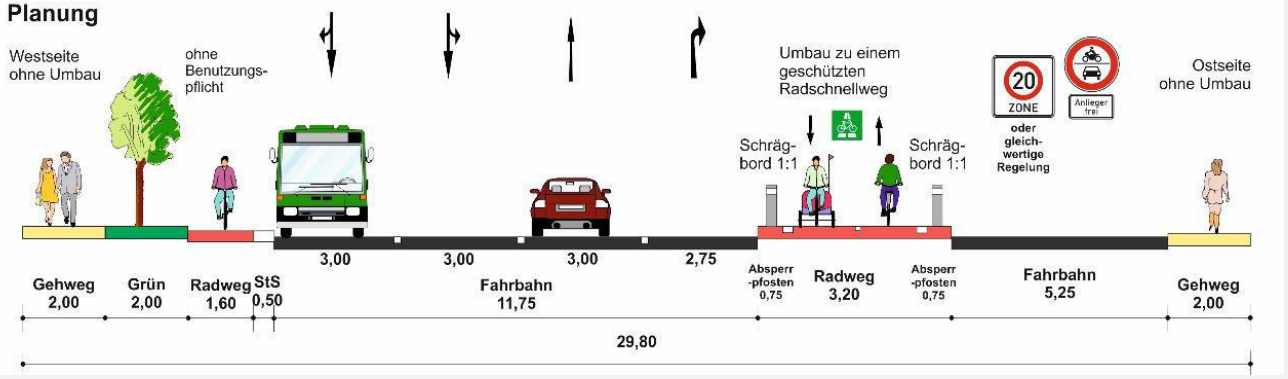


Maßnahmensteckbrief HL 01-d

01-d-Q1-Var.2



01-d-Q1-Var.2



Maßnahmensteckbrief HL 01-d

Maßnahmentabelle

Nr.	Typ (S/P)	Straße	Beschreibung / Lage	Typ	Maßnahme	Muster-lösung	Länge [m] bzw. Anzahl	Kosten	Gesamt-kosten
01-d	S	Schwartauer Landstr.	Schwartauer Allee (L309)/ Schwartauer Landstr. (L309) - Neißestr.	Strecke	Standardausstattung (einseitig)	STA	419	50 €	**20.950 €**
01-d	S	Schwartauer Landstr.	Schwartauer Allee (L309)/ Schwartauer Landstr. (L309) - Neißestr.	Strecke	Versatz Mittelstreifen und Begrünung	FBN	419	300 €	**62.850 €**
01-d	S	Schwartauer Landstr.	Anliegerstraße	Strecke	Einrichtung Fahrradstraße	FST	419	0 €	**0 €**
01-d	S	Schwartauer Landstr.	Schwartauer Allee (L309)/ Schwartauer Landstr. (L309) - Neißestr.	Strecke	Neumarkierung Fahrbahn	MAR1	419	60 €	**25.140 €**
01-d	S	Schwartauer Landstr.	Anliegerstraße	Strecke	Beschilderung und Markierung (u.a. beidseitiges Parkverbot)	BES	419	50 €	**20.950 €**
01-d-01	P	Schwartauer Landstr.	Einmündung Havelstr.	Ein-mündung	Beschilderung	BES	1	2.000 €	**2.000 €**
01-d-02	P	Schwartauer Landstr.	Einmündung Parkplatz famila	Ein-mündung	Beschilderung	BES	1	2.000 €	**2.000 €**
01-d-03	P	Schwartauer Landstr.	Bushaltestelle "Hochstraße"	Bus-haltestelle	Einrichtung Bushaltestelle auf Mittelstreifen	ML 3	1	30.000 €	**30.000 €**
01-d-04	P	Schwartauer Landstr.	Schwartauer Allee (L309)/ Schwartauer Landstr. (L309) - Neißestr.	LSA-Knoten	Einrichtung neue Ausfahrt von Famila/ siemens auf die Hauptfahrbahn	SON	1	100.000 €	**100.000 €**
01-d-05	P	Schwartauer Landstr.	Knoten Hochstraße / Schwartauer Landstr. / Anliegerstraße	LSA-Knoten	Umbau Knotenbereich (vgl. Skizze)	SON	1	100.000 €	**100.000 €**

Maßnahmensteckbrief HL 01-d

Verweis auf Skizzen und Querschnitte		
Skizzen	Querschnitte	
SK03 SK05	01-d-Q1 Var. 1	01-d-Q1 Var. 2

Kosten (Vorzugslösung, gerundet)	
Kosten für Streckenmaßnahmen	130.000€
Kosten für punktuelle Maßnahmen	234.000€
Gesamtkosten	364.000€

Maßnahmensteckbrief HL 01-e

Kenndaten im Bestand

Straße	Schwartauer Allee
Abschnitt von Ort Abschnitt bis Ort	Schwartauer Landstraße Bahntrasse
Länge [m]	753
Klassifizierung	L 309
Zul. Geschwindigkeit [km/h]	50
Verkehrsstärke [Kfz/24 h]	20.000 | Schwerverkehr 740
Kommune oder Stadtteil HL	St. Lorenz Nord

Repräsentatives Foto

Konflikte und Eingriffe

☐ Grunderwerb erforderlich

Konflikte Natur- und Landschaftsschutz

☒ Eingriff Einzelbäume
☐ Eingriff Baumallee (einseitig)
☐ Eingriff Baumallee (beidseitig)
☐ Eingriff Wallanlage
☐ keine

Nutzungskonflikte

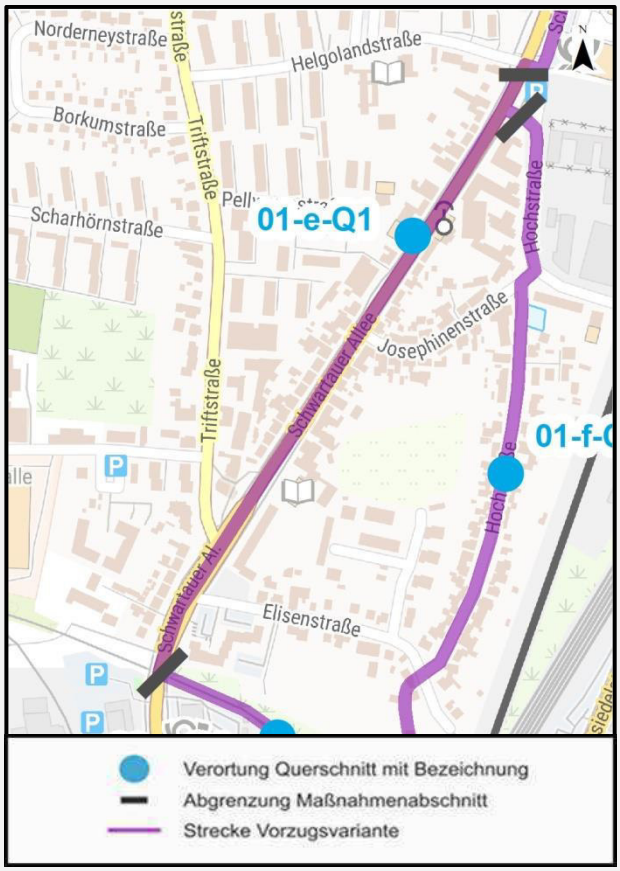
☒ mit ruhendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Stellplätzen)

☒ mit fließendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Fahrstreifen)

☒ mit Fußverkehr
(reduzierte Flächen für den Fußverkehr)

☒ mit Busverkehr:
Buslinien [Nr.]: 1, 3, 8, 10, 5951
Haltestellen [Anzahl]: 1

Querschnittsverortung



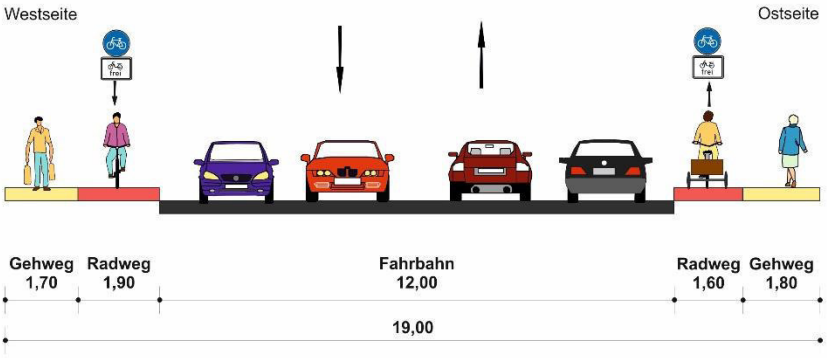
Ausbaustandard ☒ RSW-Standard ☐ Reduzierter Standard ☐ ERA-Standard

Maßnahmensteckbrief HL 01-e

Querschnitte (Vorzugslösung)

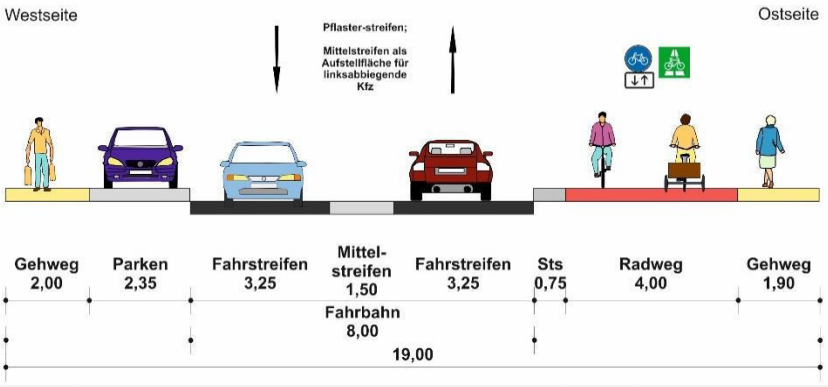
01-e-Q1

Bestand



01-e-Q1

Planung



Maßnahmensteckbrief HL 01-e

Maßnahmentabelle

Nr.	Typ (S/P)	Straße	Beschreibung / Lage	Typ	Maßnahme	Muster-lösung	Länge [m] bzw. Anzahl	Kosten	Gesamt-kosten
01-e	S	Schwartauer Allee	Abzweig St..Lorenz-Gleis - Schwartauer Landstr. (unklassifiziert)	Strecke	Standardausstattung (einseitig)	STA	753	50 €	**37.650 €**
01-e	S	Schwartauer Allee	Abzweig St..Lorenz-Gleis - Schwartauer Landstr. (unklassifiziert)	Strecke	Verbreiterung Gehweg (Westseite) (0,30 m)	GWV	753	130 €	**29.367 €**
01-e	S	Schwartauer Allee	Abzweig St..Lorenz-Gleis - Schwartauer Landstr. (unklassifiziert)	Strecke	Neubau Parkflächen (2,35m)	PKN	753	130 €	**230.042 €**
01-e	S	Schwartauer Allee	Abzweig St..Lorenz-Gleis - Schwartauer Landstr. (unklassifiziert)	Strecke	Neubau Fahrbahn (8,00m)	FBN	753	300 €	**1.807.200 €**
01-e	S	Schwartauer Allee	Abzweig St..Lorenz-Gleis - Schwartauer Landstr. (unklassifiziert)	Strecke	Neuanlage Radweg (Ostseite) (4,00m + 0,75m)	RWN	753	150 €	**536.513 €**
01-e-01	P	Schwartauer Allee	Einmündung Hochstr.	LSA-Knoten	Radverkehrsfurt mit LSA	FU1	2	40.000 €	**80.000 €**
01-e-02	P	Schwartauer Allee	Einmündung Josephinenstr.	Ein-mündung	Radwegeüberfahrt (einseitig)	H1.1	1	20.000 €	**20.000 €**
01-e-03	P	Schwartauer Allee	Bushaltestelle "Josephinenstraße"	Bus-haltestelle	Baulicher Radweg mit Regelstandard hinter der Bushaltestelle	ML 1	1	30.000 €	**30.000 €**
01-e-04	P	Schwartauer Allee	Einmündung Elisenstr.	Ein-mündung	Radwegeüberfahrt (einseitig)	H1.1	1	20.000 €	**20.000 €**
01-e-05	P	Schwartauer Allee	Abzweig St..Lorenz-Gleis	Ein-mündung	Neugestaltung der Anbindung (vgl. Skizze)	SON	1	500.000 €	**500.000 €**

Maßnahmensteckbrief HL 01-e

Verweis auf Skizzen und Querschnitte			
Skizzen		Querschnitte	
SK05 SK06a		01-e-Q1	

Kosten (Vorzugslösung, gerundet)	
Kosten für Streckenmaßnahmen	2.641.000€
Kosten für punktuelle Maßnahmen	650.000€
Gesamtkosten	3.291.000€

Maßnahmensteckbrief HL 01-f

Kenndaten im Bestand

Straße	Hochstraße
Abschnitt von Ort Abschnitt bis Ort	Schwartauer Allee Katharinenstraße
Länge [m]	850
Klassifizierung	unklassifiziert
Zul. Geschwindigkeit [km/h]	30
Verkehrsstärke [Kfz/24 h]	k.A. | Schwerverkehr k.A.
Kommune oder Stadtteil HL	St. Lorenz Nord

Repräsentatives Foto

Konflikte und Eingriffe

☐ Grunderwerb erforderlich

Konflikte Natur- und Landschaftsschutz

☐ Eingriff Einzelbäume
☐ Eingriff Baumallee (einseitig)
☐ Eingriff Baumallee (beidseitig)
☐ Eingriff Wallanlage
☒ keine

Nutzungskonflikte

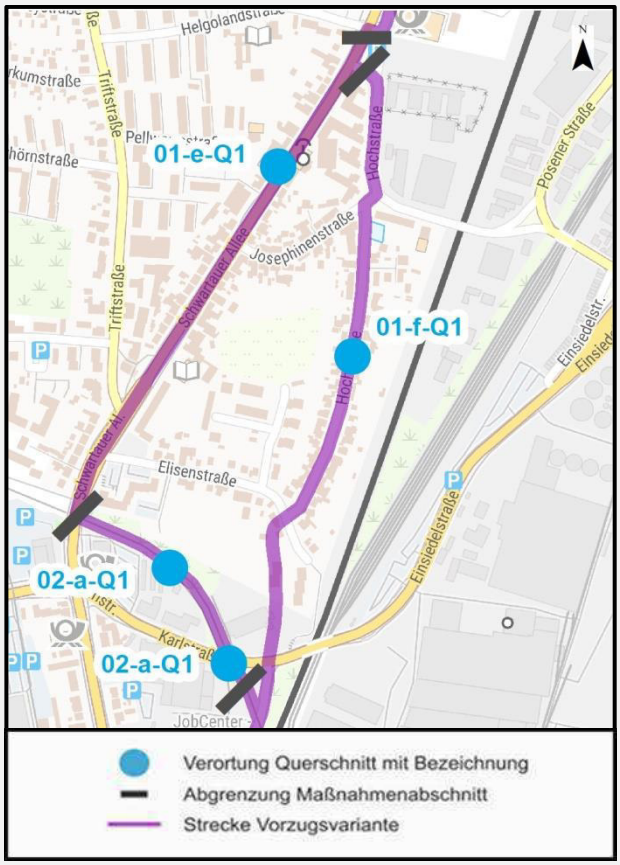
☐ mit ruhendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Stellplätzen)

☐ mit fließendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Fahrstreifen)

☐ mit Fußverkehr
(reduzierte Flächen für den Fußverkehr)

☐ mit Busverkehr:
Buslinien [Nr.]: xx
Haltestellen [Anzahl]: x

Querschnittsverortung



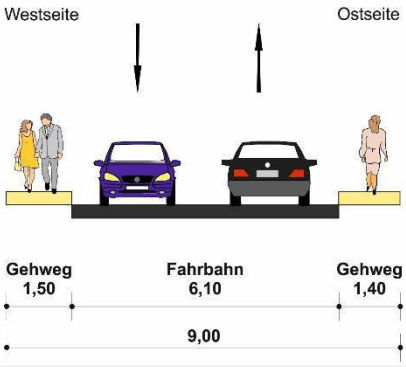
Ausbaustandard ☒ RSW-Standard ☐ Reduzierter Standard ☐ ERA-Standard

Maßnahmensteckbrief HL 01-f

Querschnitte (Vorzugslösung)

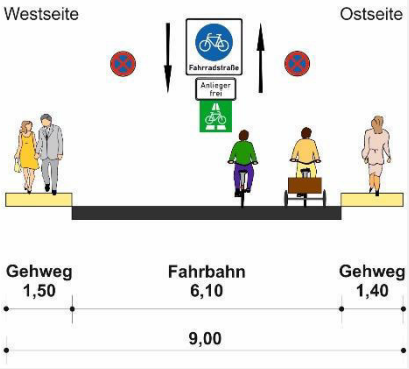
01-f-Q1

Bestand



01-f-Q1

Planung



Maßnahmensteckbrief HL 01-f

Maßnahmentabelle

Nr.	Typ (S/P)	Straße	Beschreibung / Lage	Typ	Maßnahme	Muster-lösung	Länge [m] bzw. Anzahl	Kosten	Gesamt-kosten
01-f	S	Hochstr.	Schwartauer Allee / Schwartauer Landstr. - Karlstr. (K25)	Strecke	Standardausstattung (einseitig)	STA	850	50 €	**42.500 €**
01-f	S	Hochstr.	Schwartauer Allee / Schwartauer Landstr. - Karlstr. (K25)	Strecke	Einrichtung Fahrradstraße	FST	850	60 €	**51.000 €**
01-f-01	P	Hochstr.	Einmündung Josephinenstr.	Ein-mündung	Anlage Minikreisverkehr	MIN	1	100.000 €	**100.000 €**
01-f-02	P	Hochstr.	Einmündung Elisenstr.	Ein-mündung	bauliche Bevorrechtigung der Fahrradstraße	N1.1	1	30.000 €	**30.000 €**
01-f-03	P	Hochstr.	Übergang zur Katharinenstraße	Knoten	Dammbauwerk mit Radweg	SON	1	500.000 €	**500.000 €**

Maßnahmensteckbrief HL 01-f

Verweis auf Skizzen und Querschnitte	
Skizzen	Querschnitte
SK05 SK06 SK07	01-f-Q1

Kosten (Vorzugslösung, gerundet)	
Kosten für Streckenmaßnahmen	94.000€
Kosten für punktuelle Maßnahmen	630.000€
Gesamtkosten	724.000€

Maßnahmensteckbrief HL 02-a

Kenndaten im Bestand

Straße	Bahntrasse
Abschnitt von Ort Abschnitt bis Ort	Schwartauer Allee Katharinenstraße
Länge [m]	383
Klassifizierung	unklassifiziert
Zul. Geschwindigkeit [km/h]	
Verkehrsstärke [Kfz/24 h]	k.A. | Schwerverkehr k.A.
Kommune oder Stadtteil HL	St. Lorenz Nord

Repräsentatives Foto

Konflikte und Eingriffe

☒ Grunderwerb erforderlich

Konflikte Natur- und Landschaftsschutz

☐ Eingriff Einzelbäume
☐ Eingriff Baumallee (einseitig)
☒ Eingriff Baumallee (beidseitig)
☐ Eingriff Wallanlage
☐ keine

Nutzungskonflikte

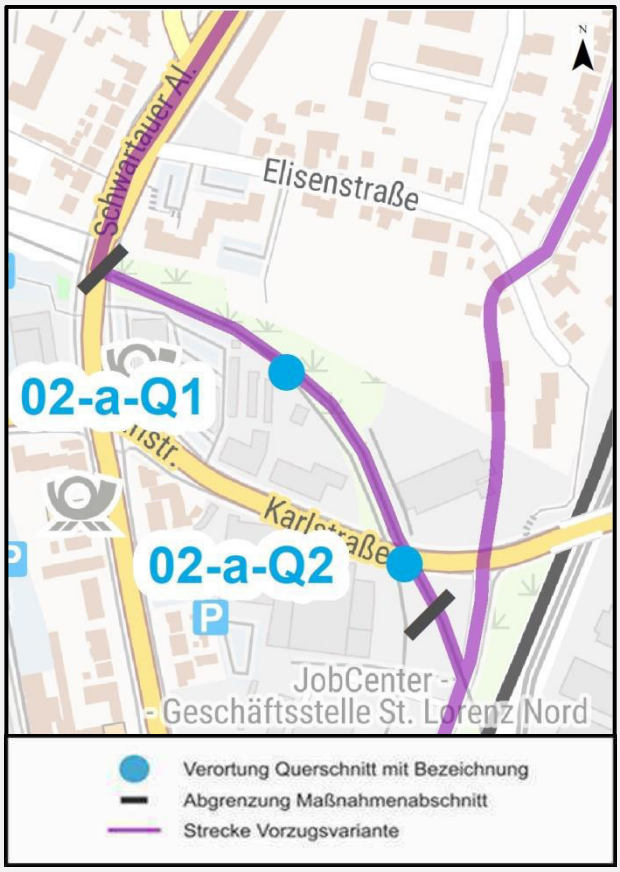
☐ mit ruhendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Stellplätzen)

☐ mit fließendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Fahrstreifen)

☐ mit Fußverkehr
(reduzierte Flächen für den Fußverkehr)

☐ mit Busverkehr:
Buslinien [Nr.]: xx
Haltestellen [Anzahl]: xx

Querschnittsverortung



Ausbaustandard ☒ RSW-Standard ☐ Reduzierter Standard ☐ ERA-Standard

Maßnahmensteckbrief HL 02-a

Querschnitte (Vorzugslösung)

02-a-Q1

Bestand

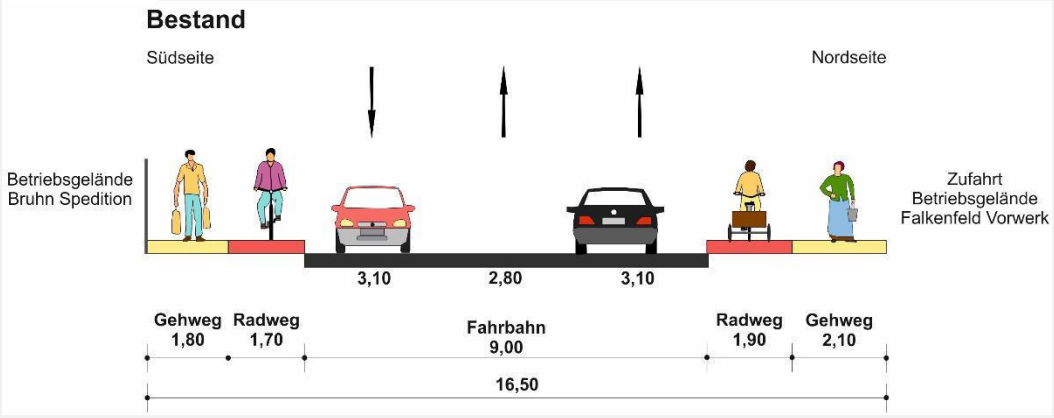
nicht genutzte
Bahntrasse

02-a-Q1

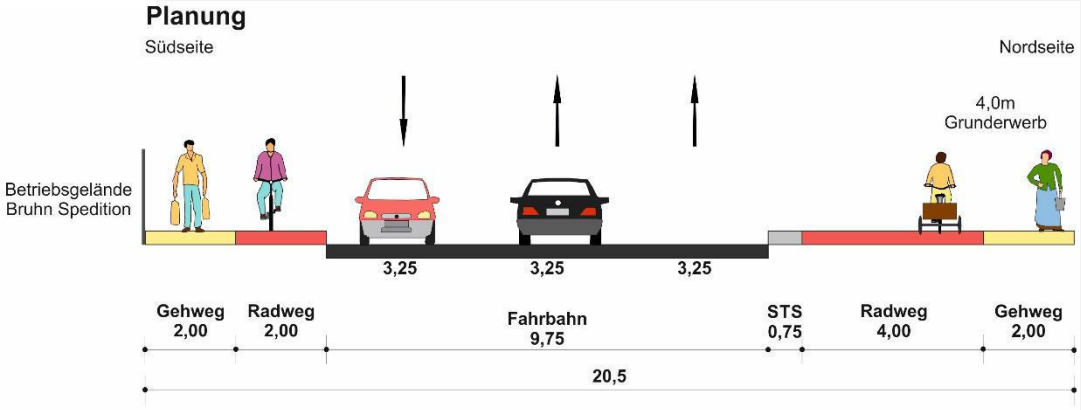
Planung

Maßnahmensteckbrief HL 02-a

02-a-Q2



02-a-Q2



Maßnahmensteckbrief HL 02-a

Maßnahmentabelle

Nr.	Typ (S/P)	Straße	Beschreibung / Lage	Typ	Maßnahme	Muster-lösung	Länge [m] bzw. Anzahl	Kosten	Gesamt-kosten
02-a	S	St.Lorenz-Gleis	Katharinenstr. - Schwartauer Allee (L309)	Strecke	Standardausstattung (einseitig)	STA	383	50 €	**19.150 €**
02-a	S	St.-Lorenz-Gleis	Katharinenstr. - Schwartauer Allee (L309)	Strecke	Neuanlage Radweg (4,00m)	RWN	383	150 €	**229.800 €**
02-a	S	St.-Lorenz-Gleis	Katharinenstr. - Schwartauer Allee (L309)	Strecke	Neuanlage Gehweg (2,50m)	RWN	383	150 €	**143.625 €**
02-a-01	P	St.-Lorenz-Gleis	Übergang Katharinenstraße /Karlstraße	LSA-Knoten	Umbau Knotenbereich (vgl. Skizze)	SON	1	250.000 €	**250.000 €**

Maßnahmensteckbrief HL 02-a

Verweis auf Skizzen und Querschnitte		
Skizzen	Querschnitte	
SK06 SK06a SK07	02-a-Q1 02-a-Q2 Var. 1	02-a-Q2 Var. 2

Kosten (Vorzugslösung, gerundet)	
Kosten für Streckenmaßnahmen	393.000€
Kosten für punktuelle Maßnahmen	250.000€
Gesamtkosten	643.000€

Maßnahmensteckbrief HL 02-b

Kenndaten im Bestand

Straße	Katharinenstraße
Abschnitt von Ort Abschnitt bis Ort	Karlstraße Bahnweg
Länge [m]	455
Klassifizierung	unklassifiziert
Zul. Geschwindigkeit [km/h]	30
Verkehrsstärke [Kfz/24 h]	2.180 | Schwerverkehr 220
Kommune oder Stadtteil HL	St. Lorenz Nord

Repräsentatives Foto

Konflikte und Eingriffe

☒ Grunderwerb erforderlich

Konflikte Natur- und Landschaftsschutz

☐ Eingriff Einzelbäume
☐ Eingriff Baumallee (einseitig)
☐ Eingriff Baumallee (beidseitig)
☐ Eingriff Wallanlage
☒ keine

Nutzungskonflikte

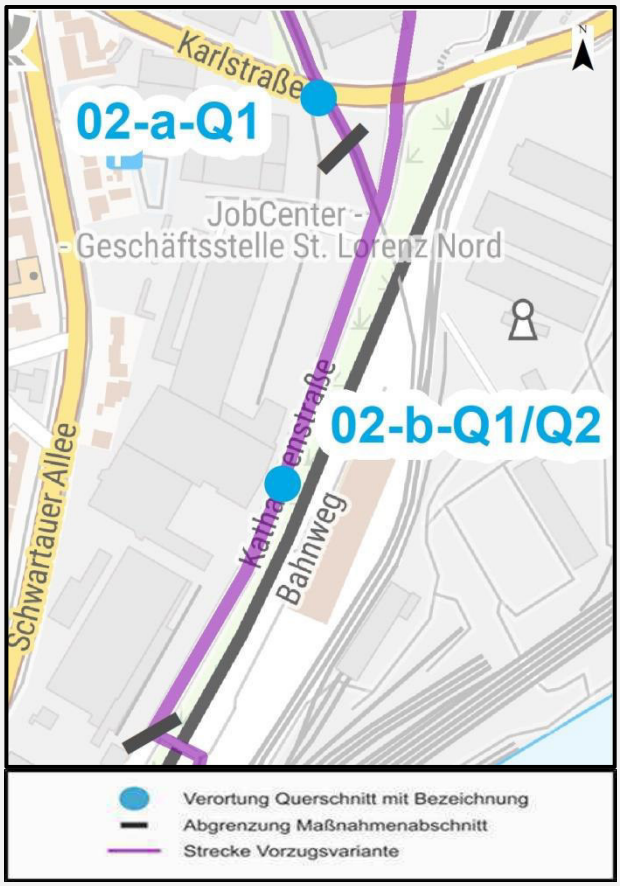
☒ mit ruhendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Stellplätzen)

☐ mit fließendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Fahrstreifen)

☐ mit Fußverkehr
(reduzierte Flächen für den Fußverkehr)

☐ mit Busverkehr:
Buslinien [Nr.]: xx
Haltestellen [Anzahl]: xx

Querschnittsverortung

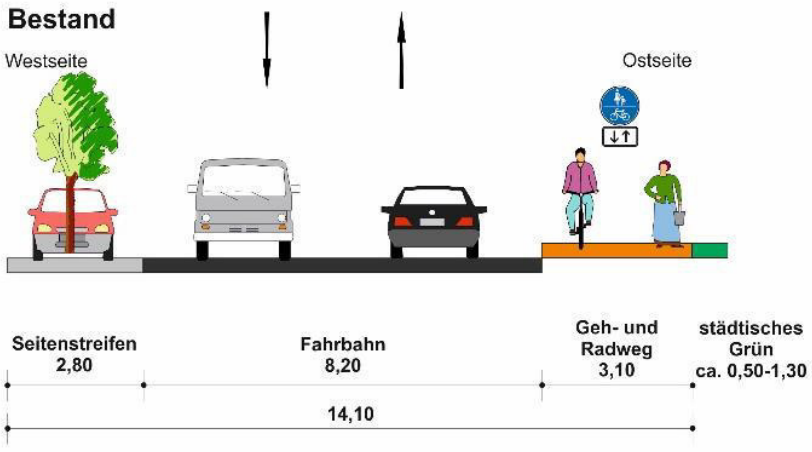


Ausbaustandard ☒ RSW-Standard ☐ Reduzierter Standard ☐ ERA-Standard

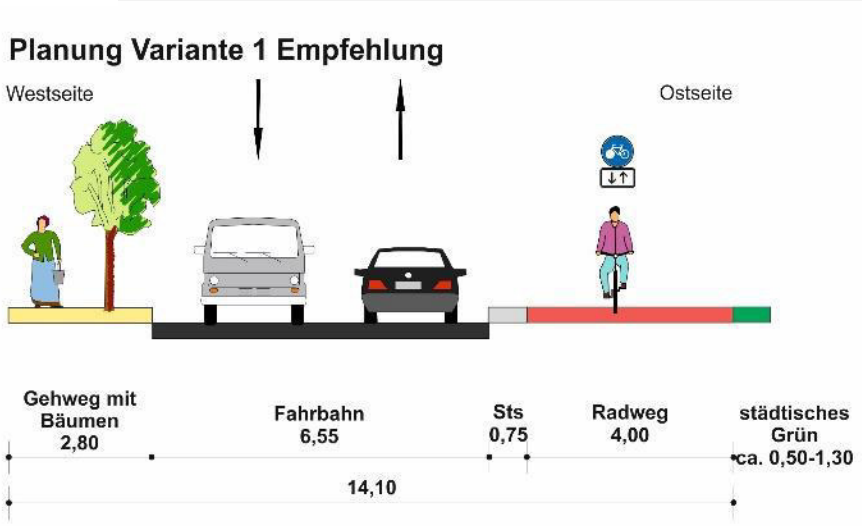
Maßnahmensteckbrief HL 02-b

Querschnitte (Vorzugslösung)

02-b-Q1



02-b-Q1



Maßnahmensteckbrief HL 02-b

Maßnahmentabelle

Nr.	Typ (S/P)	Straße	Beschreibung / Lage	Typ	Maßnahme	Muster-lösung	Länge [m] bzw. Anzahl	Kosten	Gesamt-kosten
02-b	S	Katharinenstr.	Bahnweg - Bahntrasse	Strecke	Standardausstattung (einseitig)	STA	455	50 €	**22.750 €**
02-b	S	Katharinenstr.	Bahnweg - Bahntrasse	Strecke	Bordversatz (einseitig)	BOV	455	200 €	**91.000 €**
02-b	S	Katharinenstr.	Bahnweg - Bahntrasse	Strecke	Verbreiterung Radweg (Ostseite) (1,65m)	RWV	455	150 €	**112.613 €**
02-b	S	Katharinenstr.	Bahnweg - Bahntrasse	Strecke	Deckenerneuerung Gehweg West (2,80m)	DEG	455	50 €	**63.700 €**

Maßnahmensteckbrief HL 02-b

Verweis auf Skizzen und Querschnitte		
Skizzen	Querschnitte	
SK06 SK07	02-b-Q1 Var. 1	

Kosten (Vorzugslösung, gerundet)	
Kosten für Streckenmaßnahmen	290.000€
Kosten für punktuelle Maßnahmen	0€
Gesamtkosten	290.000€

Maßnahmensteckbrief HL 02-c

Kenndaten im Bestand

Straße	Roddenkoppel, Eutiner Eisenbahnbrücke
Abschnitt von Ort Abschnitt bis Ort	Katharinenstraße Auf der Wallhalbinsel
Länge [m]	474
Klassifizierung	unklassifiziert
Zul. Geschwindigkeit [km/h]	
Verkehrsstärke [Kfz/24 h]	k.A. | Schwerverkehr k.A.
Kommune oder Stadtteil HL	St. Lorenz Nord

Repräsentatives Foto

Konflikte und Eingriffe

☐ Grunderwerb erforderlich

Konflikte Natur- und Landschaftsschutz

☐ Eingriff Einzelbäume
☐ Eingriff Baumallee (einseitig)
☒ Eingriff Baumallee (beidseitig)
☐ Eingriff Wallanlage
☐ keine

Nutzungskonflikte

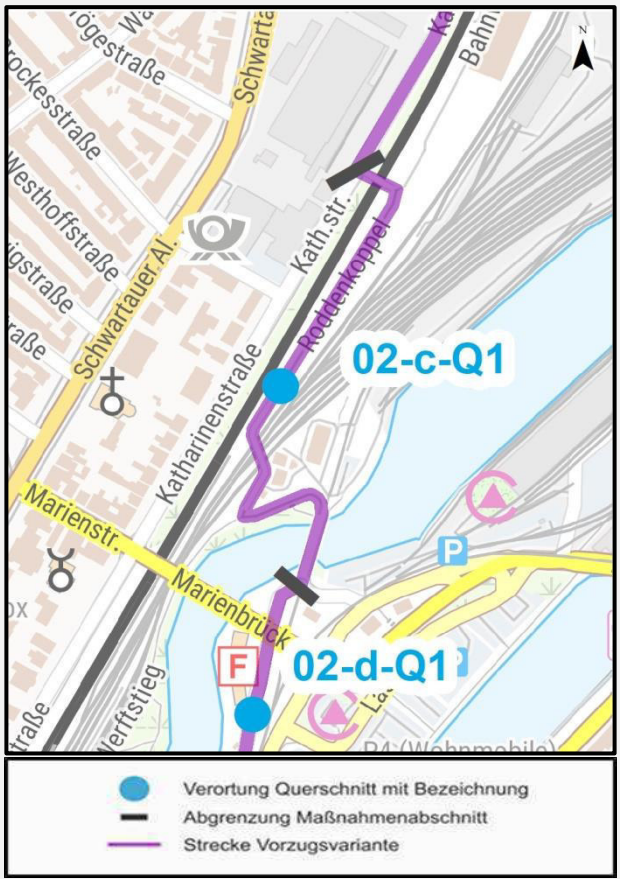
☐ mit ruhendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Stellplätzen)

☐ mit fließendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Fahrstreifen)

☐ mit Fußverkehr
(reduzierte Flächen für den Fußverkehr)

☐ mit Busverkehr:
Buslinien [Nr.]: xx
Haltestellen [Anzahl]: xx

Querschnittsverortung



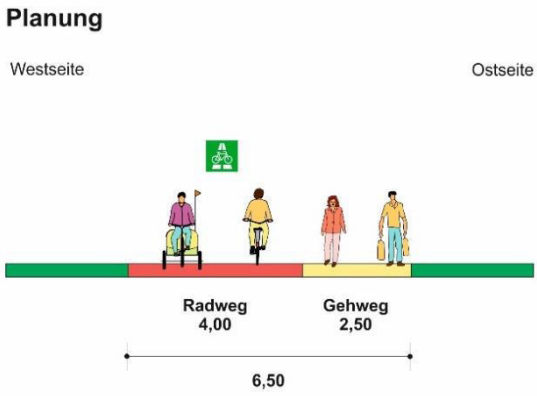
Ausbaustandard ☒ RSW-Standard ☐ Reduzierter Standard ☐ ERA-Standard

Maßnahmensteckbrief HL 02-c

Querschnitte (Vorzugslösung)

02-c-Q1

02-c-Q1



Maßnahmensteckbrief HL 02-c

Maßnahmentabelle

Nr.	Typ (S/P)	Straße	Beschreibung / Lage	Typ	Maßnahme	Muster-lösung	Länge [m] bzw. Anzahl	Kosten	Gesamt-kosten
02-c	S	Roddenkoppel, Eutiner Eisenbahnbr.	Auf der Wallhalbinsel - Katharinenstr.	Strecke	Standardausstattung (einseitig)	STA	474	50 €	**23.700 €**
02-c	S	Roddenkoppel, Eutiner Eisenbahnbr.	Auf der Wallhalbinsel - Katharinenstr.	Strecke	Verbreiterung Radweg (4,00m)	RWN	300	150 €	**180.000 €**
02-c-01	P	Roddenkoppel, Eutiner Eisenbahnbr.	Auf der Wallhalbinsel - Katharinenstr.	Brücke	Verbreiterung der Brücke um 2,00m	SON	1	500.000 €	**500.000 €**
02-c-02	P	Roddenkoppel, Eutiner Eisenbahnbr.	Auf der Wallhalbinsel - Katharinenstr.	Brücke	Neubau Brücke	SON	1	1.000.000 €	**1.000.000 €**

Maßnahmensteckbrief HL 02-c

Verweis auf Skizzen und Querschnitte	
Skizzen	Querschnitte
-	02-c-Q1

Kosten (Vorzugslösung, gerundet)	
Kosten für Streckenmaßnahmen	204.000€
Kosten für punktuelle Maßnahmen	1.500.000€
Gesamtkosten	1.704.000€

Maßnahmensteckbrief HL 02-d

Kenndaten im Bestand

Straße	Auf der Wallhalbinsel
Abschnitt von Ort Abschnitt bis Ort	Eutiner Eisenbahnbrücke Willy-Brandt-Allee
Länge [m]	215
Klassifizierung	unklassifiziert
Zul. Geschwindigkeit [km/h]	50
Verkehrsstärke [Kfz/24 h]	k.A. | Schwerverkehr k.A.
Kommune oder Stadtteil HL	St. Lorenz Nord

Repräsentatives Foto

Konflikte und Eingriffe

☐ Grunderwerb erforderlich

Konflikte Natur- und Landschaftsschutz

☐ Eingriff Einzelbäume
☐ Eingriff Baumallee (einseitig)
☐ Eingriff Baumallee (beidseitig)
☐ Eingriff Wallanlage
☒ keine

Nutzungskonflikte

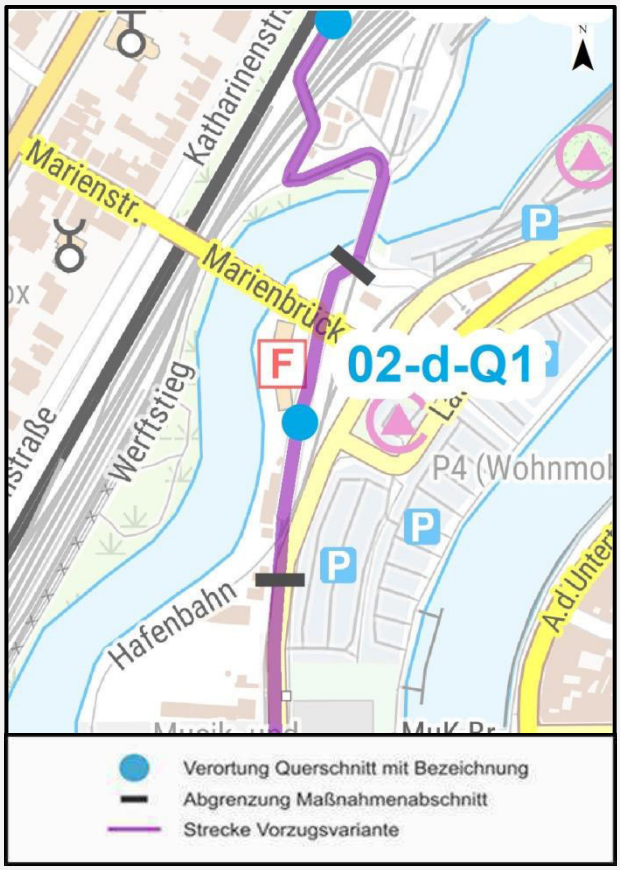
☐ mit ruhendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Stellplätzen)

☐ mit fließendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Fahrstreifen)

☐ mit Fußverkehr
(reduzierte Flächen für den Fußverkehr)

☐ mit Busverkehr:
Buslinien [Nr.]: xx
Haltestellen [Anzahl]: xx

Querschnittsverortung

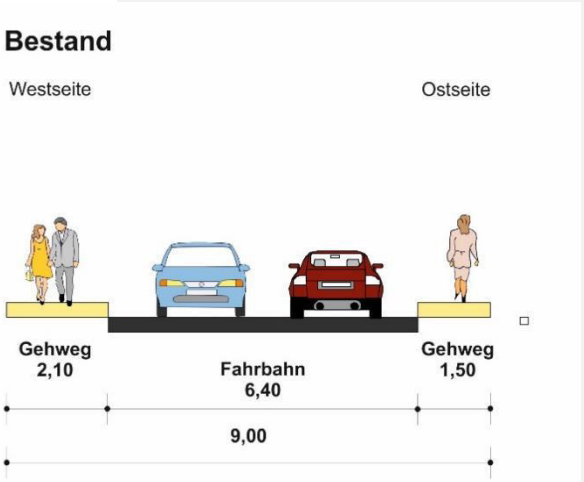


Ausbaustandard ☒ RSW-Standard ☐ Reduzierter Standard ☐ ERA-Standard

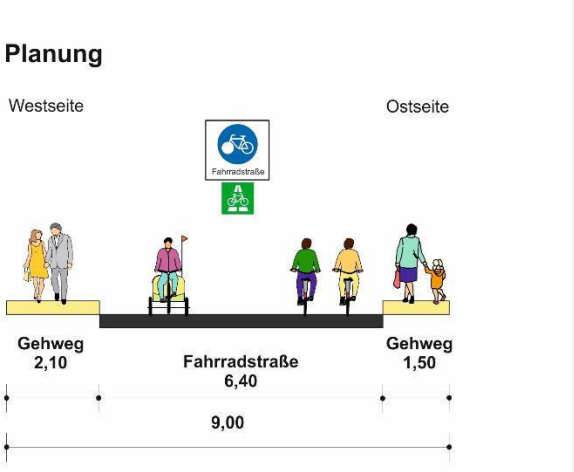
Maßnahmensteckbrief HL 02-d

Querschnitte (Vorzugslösung)

02-d-Q1



02-d-Q1



Maßnahmensteckbrief HL 02-d

Maßnahmentabelle

Nr.	Typ (S/P)	Straße	Beschreibung / Lage	Typ	Maßnahme	Muster-lösung	Länge [m] bzw. Anzahl	Kosten	Gesamt-kosten
02-d	S	Auf der Wallhalbinsel	Willy-Brandt-Allee - Eutiner Eisenbahnbrücke	Strecke	Standardausstattung (einseitig)	STA	214	50 €	**10.700 €**
02-d	S	Auf der Wallhalbinsel	Willy-Brandt-Allee - Eutiner Eisenbahnbrücke	Strecke	Deckensanierung Fahrbahn	DEF	215	90 €	**123.840 €**
02-d	S	Auf der Wallhalbinsel	Willy-Brandt-Allee - Eutiner Eisenbahnbrücke	Strecke	Einrichtung Fahrradstraße	FST	215	60 €	**12.900 €**
02-d	S	Auf der Wallhalbinsel	Willy-Brandt-Allee - Eutiner Eisenbahnbrücke	Strecke	Standardausstattung (einseitig)	STA	215	50 €	**10.750 €**

Maßnahmensteckbrief HL 02-d

Verweis auf Skizzen und Querschnitte	
Skizzen	Querschnitte
-	02-d-Q1

Kosten (Vorzugslösung, gerundet)	
Kosten für Streckenmaßnahmen	158.000€
Kosten für punktuelle Maßnahmen	0€
Gesamtkosten	158.000€

Maßnahmensteckbrief HL 03-a

Kenndaten im Bestand

Straße	Willy-Brandt-Allee
Abschnitt von Ort Abschnitt bis Ort	Auf der Wallhalbinsel Puppenbrücke/Holstentorplatz
Länge [m]	500
Klassifizierung	unklassifiziert
Zul. Geschwindigkeit [km/h]	50
Verkehrsstärke [Kfz/24 h]	9.100 | Schwerverkehr 400
Kommune oder Stadtteil HL	Innenstadt

Repräsentatives Foto

Konflikte und Eingriffe

☐ Grunderwerb erforderlich

Konflikte Natur- und Landschaftsschutz

☐ Eingriff Einzelbäume
☐ Eingriff Baumallee (einseitig)
☒ Eingriff Baumallee (beidseitig)
☐ Eingriff Wallanlage
☐ keine

Nutzungskonflikte

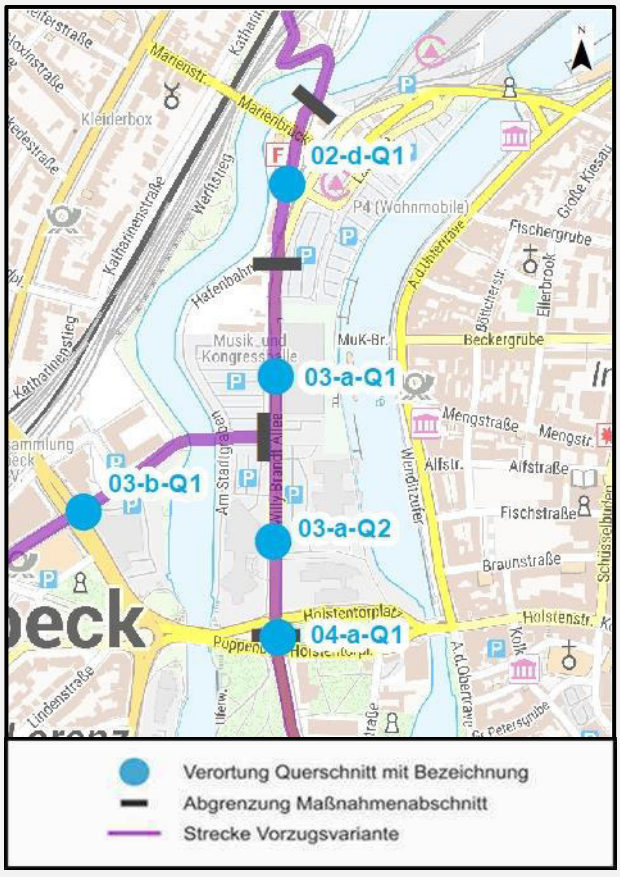
☐ mit ruhendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Stellplätzen)

☐ mit fließendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Fahrstreifen)

☒ mit Fußverkehr
(reduzierte Flächen für den Fußverkehr)

☐ mit Busverkehr:
Buslinien [Nr.]: xx
Haltestellen [Anzahl]: xx

Querschnittsverortung



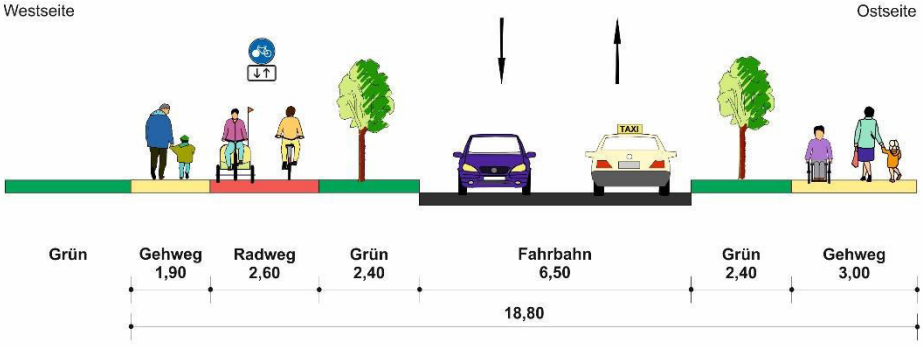
Ausbaustandard ☒ RSW-Standard ☐ Reduzierter Standard ☐ ERA-Standard

Maßnahmensteckbrief HL 03-a

Querschnitte (Vorzugslösung)

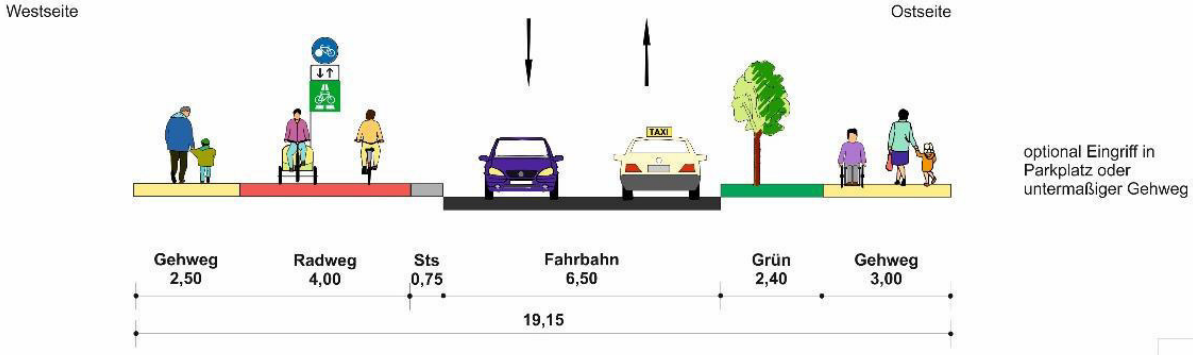
03-a-Q1

Bestand



03-a-Q1

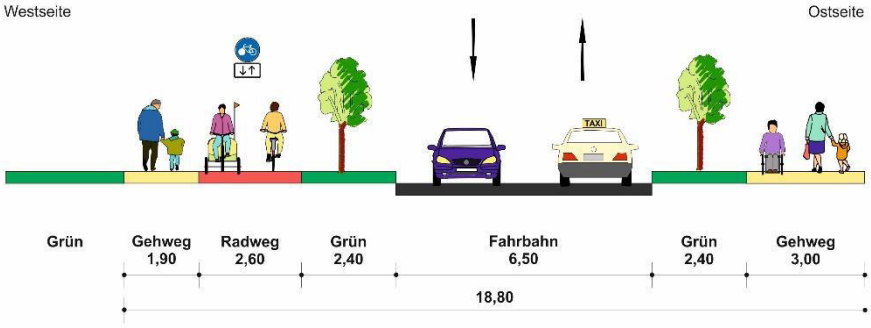
Planung



Maßnahmensteckbrief HL 03-a

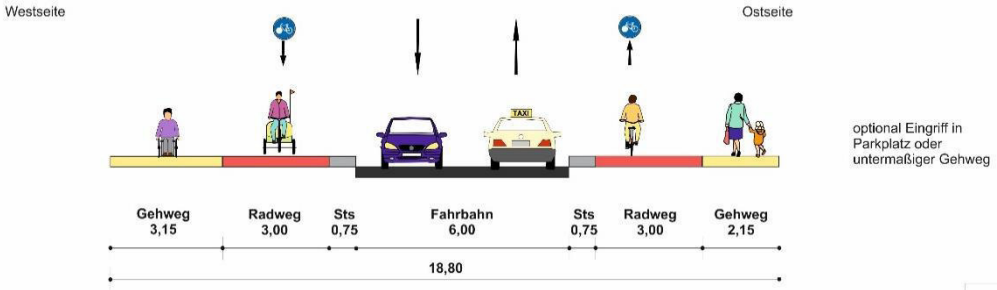
03-a-Q2

Bestand



03-a-Q2

Planung



Maßnahmensteckbrief HL 03-a

Maßnahmentabelle

Nr.	Typ (S/P)	Straße	Beschreibung / Lage	Typ	Maßnahme	Muster-lösung	Länge [m] bzw. Anzahl	Kosten	Gesamt-kosten
03-a	S	Willy-Brandt-Allee	Puppenbrücke (K23)/Holstentorplatz - Auf der Wallhalbinsel	Strecke	Standardausstattung (beidseitig)	STA	500	50 €	**50.000 €**
03-a	S	Willy-Brandt-Allee	Puppenbrücke (K23)/Holstentorplatz - MUK-Halle	Strecke	Neuanlage Radweg (beidseitig) (3,00m + 0,75m)	RWN	230	150 €	**258.750 €**
03-a	S	Willy-Brandt-Allee	Puppenbrücke (K23)/Holstentorplatz - MUK-Halle	Strecke	Neuanlage Gehweg (Westseite) (3,15m)	GWN	230	130 €	**94.185 €**
03-a	S	Willy-Brandt-Allee	Puppenbrücke (K23)/Holstentorplatz - MUK-Halle	Strecke	Neuanlage Gehweg (Ostseite) (2,15m)	GWN	230	130 €	**64.285 €**
03-a	S	Willy-Brandt-Allee	MUK-Halle - Auf der Wallhalbinsel	Strecke	Verbreiterung Gehweg (Westseite) (0,60 m)	GWV	270	130 €	**21.060 €**
03-a	S	Willy-Brandt-Allee	MUK-Halle - Auf der Wallhalbinsel	Strecke	Neuanlage Radweg (Westseite) (4,00m + 0,75m)	RWN	270	150 €	**192.375 €**
03-a-01	P	Willy-Brandt-Allee	Höhe Wegeverbindung zwischen MUK-Halle/Radisson-Hotel	Ein-mündung	Neuanlage kleiner Kreisverkehr	KVP	1	500.000 €	**500.000 €**
03-a-02	P	Willy-Brandt-Allee	Einmündung Parkplatz Musik- und Kongresshalle Lübeck I	Ein-mündung	Radwegeüberfahrt (einseitig)	H1.1	1	20.000 €	**20.000 €**
03-a-03	P	Willy-Brandt-Allee	Einmündung Parkplatz Musik- und Kongresshalle Lübeck II	Ein-mündung	Radwegeüberfahrt (einseitig)	H1.1	1	20.000 €	**20.000 €**
03-a-04	P	Willy-Brandt-Allee	Einmündung Parkplatz	Ein-mündung	Radwegeüberfahrt (einseitig)	H1.1	1	20.000 €	**20.000 €**
03-a-05	P	Willy-Brandt-Allee	Einmündung Parkplatz Park Inn	Ein-mündung	Radwegeüberfahrt (einseitig)	H1.1	1	20.000 €	**20.000 €**
03-a-06	P	Willy-Brandt-Allee	Neue Bushaltestelle Höhe MuK	Bus-haltestelle	Baulicher Radweg mit Regelstandard hinter der Bushaltestelle	ML 1	1	20.000 €	**20.000 €**
03-a-07	P	Willy-Brandt-Allee	Neue Bushaltestelle nahe Holstentorplatz	Bus-haltestelle	Baulicher Radweg mit Regelstandard hinter der Bushaltestelle	ML 1	1	20.000 €	**20.000 €**

Maßnahmensteckbrief HL 03-a

Verweis auf Skizzen und Querschnitte	
Skizzen	Querschnitte
SK08 SK09	03-a-Q1

Kosten (Vorzugslösung, gerundet)	
Kosten für Streckenmaßnahmen	681.000€
Kosten für punktuelle Maßnahmen	620.000€
Gesamtkosten	1.301.000€

Maßnahmensteckbrief HL 03-b

Kenndaten im Bestand

Straße	Am Bahnhof, Werner-Kock-Str.
Abschnitt von Ort Abschnitt bis Ort	Willy-Brandt-Allee Lübeck Hbf
Länge [m]	55
Klassifizierung	unklassifiziert
Zul. Geschwindigkeit [km/h]	50
Verkehrsstärke [Kfz/24 h]	k.A. | Schwerverkehr k.A.
Kommune oder Stadtteil HL	St. Lorenz Süd

Repräsentatives Foto

Konflikte und Eingriffe

☐ Grunderwerb erforderlich

Konflikte Natur- und Landschaftsschutz

☐ Eingriff Einzelbäume
☐ Eingriff Baumallee (einseitig)
☐ Eingriff Baumallee (beidseitig)
☐ Eingriff Wallanlage
☒ keine

Nutzungskonflikte

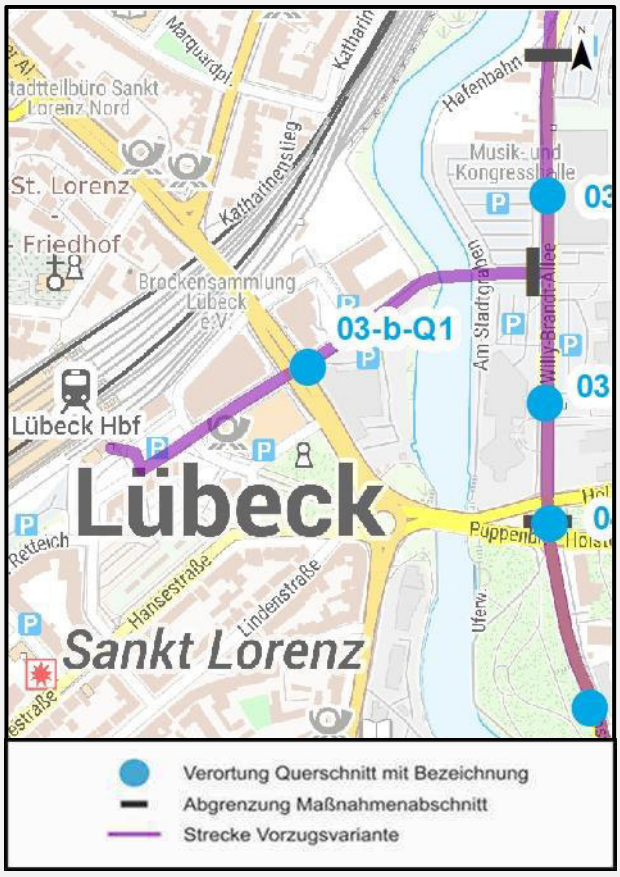
☐ mit ruhendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Stellplätzen)

☐ mit fließendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Fahrstreifen)

☐ mit Fußverkehr
(reduzierte Flächen für den Fußverkehr)

☒ mit Busverkehr:
Buslinien [Nr.]: 1, 3, 7, 9, 10, 12, 17, 21
Haltestellen [Anzahl]: 1

Querschnittsverortung

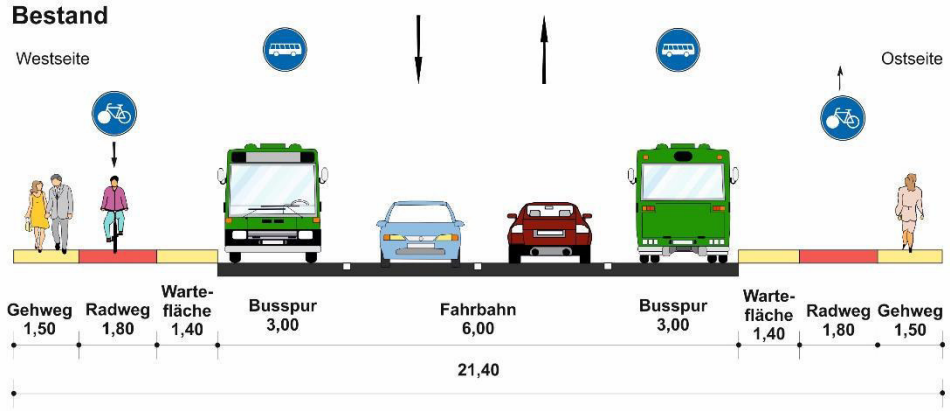


Ausbaustandard ☒ RSW-Standard ☐ Reduzierter Standard ☐ ERA-Standard

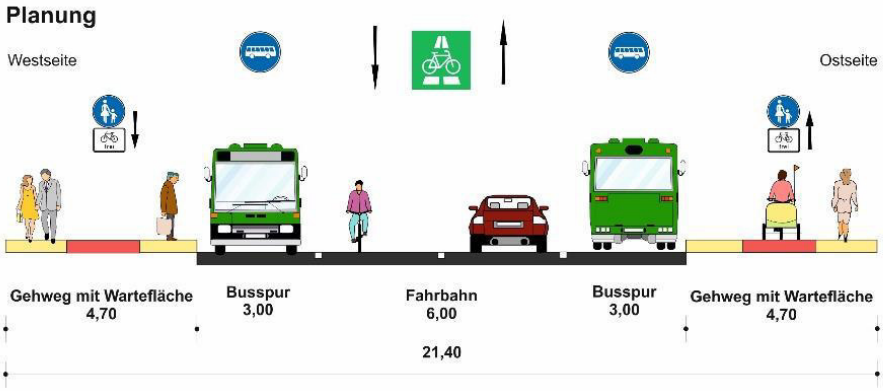
Maßnahmensteckbrief HL 03-b

Querschnitte (Vorzugslösung)

03-b-Q1



03-b-Q1



Kfz-Durchfahrt auf Anlieger + Busse beschränken
optional Radwege zurückbauen

Maßnahmensteckbrief HL 03-b

Maßnahmentabelle

Nr.	Typ (S/P)	Straße	Beschreibung / Lage	Typ	Maßnahme	Muster-lösung	Länge [m] bzw. Anzahl	Kosten	Gesamt-kosten
03-b	S	Am Bahnhof, Werner-Kock-Str.	Lübeck Hbf - Willy-Brandt-Allee	Strecke	Standardausstattung (einseitig)	STA	457	50 €	**22.850 €**
03-b	S	Verbindung Willy-Brandt-Allee - Stadtgrabenbrücke	Wegeverbindung	Strecke	Neuanlage Fahrradstraße (5,00m)	FBN	75	300	**112.500 €**
03-b	S	Verbindung Willy-Brandt-Allee - Stadtgrabenbrücke	Wegeverbindung	Strecke	Einrichtung Fahrradstraße	FST	75	60	**4.500 €**
03-b	S	Verbindung Stadtgrabenbrücke - Werner-Kock-Straße	Wegeverbindung	Strecke	Markierung Radschnellweg	BES	70	50	**3.500 €**
03-b	S	Am Bahnhof, Werner-Kock-Str.	Werner-Kock-Straße	Strecke	Beschilderung/ Markierung (Freigabe Gehwege für Radverkehr)	BES	115	50 €	**5.750 €**
03-b-01	P	Stadtgrabenbrücke	Querung Stadtgraben	Brücke	Neubau Brücke	SON	1	kein Kostenansatz	
03-b-02	P	Werner-Kock-Straße	Knoten Fackenburger Allee	LSA-Knoten	Radverkehrsfurt mit LSA	FU1	1	40.000 €	**40.000 €**

Maßnahmensteckbrief HL 03-b

Verweis auf Skizzen und Querschnitte	
Skizzen	Querschnitte
SK08	03-b-Q1

Kosten (Vorzugslösung, gerundet)	
Kosten für Streckenmaßnahmen	149.000€
Kosten für punktuelle Maßnahmen	40.000€
Gesamtkosten	189.000€

Maßnahmensteckbrief HL 04-a

Kenndaten im Bestand

Knoten	Holstentorplatz/Puppenbrücke/ Willy-Brandt-Allee/Possehlstraße
Klassifizierung	K23/ städtisch
Zul. Geschwindigkeit [km/h]	50
Verkehrsstärke [Kfz/24 h]	27.091 | Schwerverkehr 1783
Kommune oder Stadtteil HL	Innenstadt

Repräsentatives Foto

Konflikte und Eingriffe

☐ Grunderwerb erforderlich

Konflikte Natur- und Landschaftsschutz

☐ Eingriff Einzelbäume
☐ Eingriff Baumallee (einseitig)
☐ Eingriff Baumallee (beidseitig)
☐ Eingriff Wallanlage
☒ keine

Nutzungskonflikte

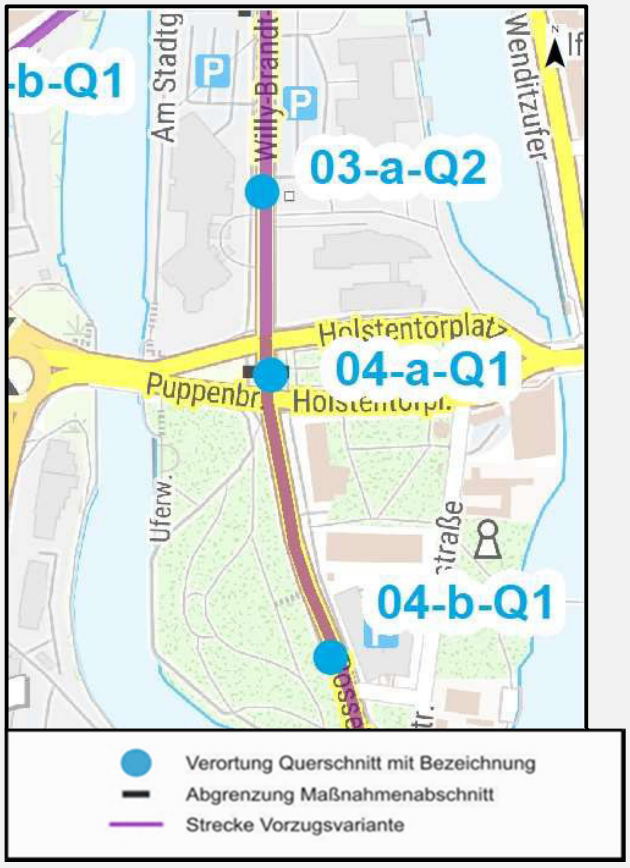
☐ mit ruhendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Stellplätzen)

☐ mit fließendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Fahrstreifen)

☐ mit Fußverkehr
(reduzierte Flächen für den Fußverkehr)

☒ mit Busverkehr:
Buslinien [Nr.]: xx
Haltestellen [Anzahl]: xx

Querschnittsverortung



Ausbaustandard ☒ RSW-Standard ☐ Reduzierter Standard ☐ ERA-Standard

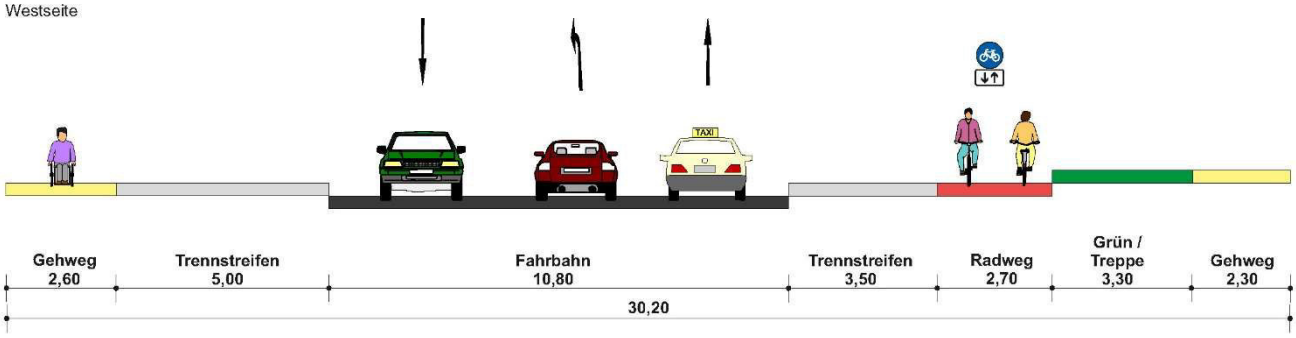
Maßnahmensteckbrief HL 04-a

Querschnitte (Vorzugslösung)

04-a-Q1 Var. 1

Bestand

Westseite

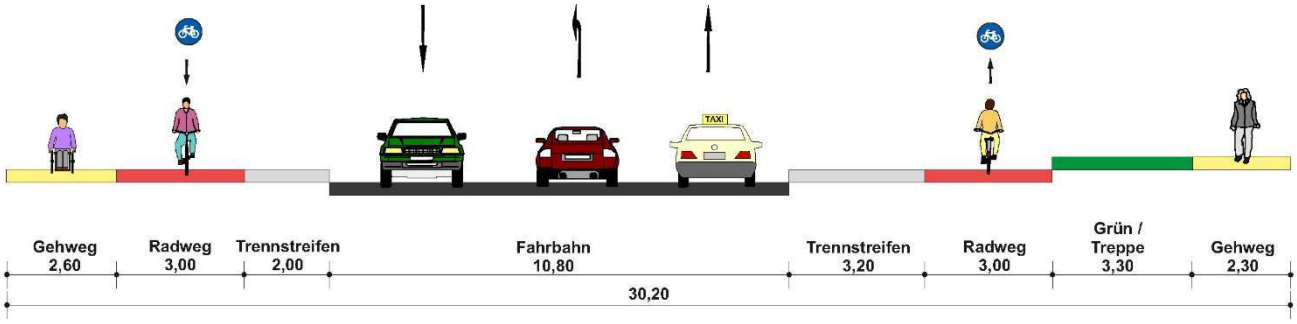


04-a-Q1 Var. 1

Planung

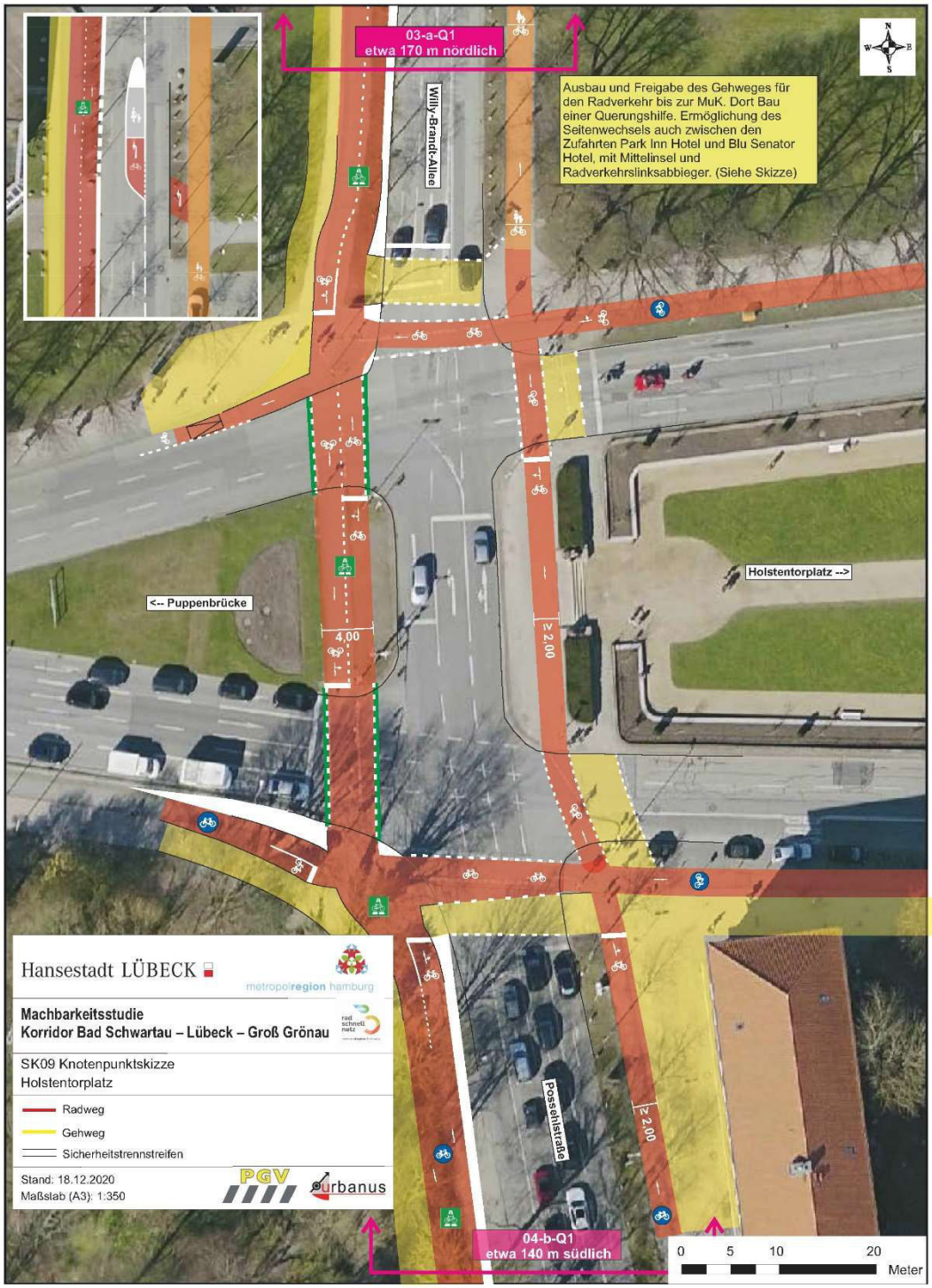
Westseite

Ostseite



Maßnahmensteckbrief HL 04-a

Lösungsskizze



Maßnahmensteckbrief HL 04-a

Maßnahmentabelle

Nr.	Typ (S/P)	Straße	Beschreibung / Lage	Typ	Maßnahme	Muster-lösung	Länge [m] bzw. Anzahl	Kosten	Gesamt-kosten
04-a	P	Possehlstr.	Knoten Puppenbrücke (K23)/ Holstentorplatz	LSA-Knoten	Umbau Knoten (vgl. Skizze)	SON	1	500.000 €	**500.000 €**

Maßnahmensteckbrief HL 04-a

Verweis auf Skizzen und Querschnitte	
Skizzen	Querschnitte
SK09	04-a-Q1

Kosten (Vorzugslösung, gerundet)	
Kosten für Streckenmaßnahmen	0€
Kosten für punktuelle Maßnahmen	500.000€
Gesamtkosten	500.000€

Maßnahmensteckbrief HL 04-b

Kenndaten im Bestand

Straße	Possehlstraße
Abschnitt von Ort Abschnitt bis Ort	Puppenbrücke/Holstentorplatz Wallstraße
Länge [m]	554
Klassifizierung	K 23
Zul. Geschwindigkeit [km/h]	50
Verkehrsstärke [Kfz/24 h]	18.340 | Schwerverkehr 600
Kommune oder Stadtteil HL	Innenstadt

Repräsentatives Foto

Konflikte und Eingriffe

☒ Grunderwerb erforderlich

Konflikte Natur- und Landschaftsschutz

☐ Eingriff Einzelbäume
☒ Eingriff Baumallee (einseitig)
☐ Eingriff Baumallee (beidseitig)
☐ Eingriff Wallanlage
☐ keine

Nutzungskonflikte

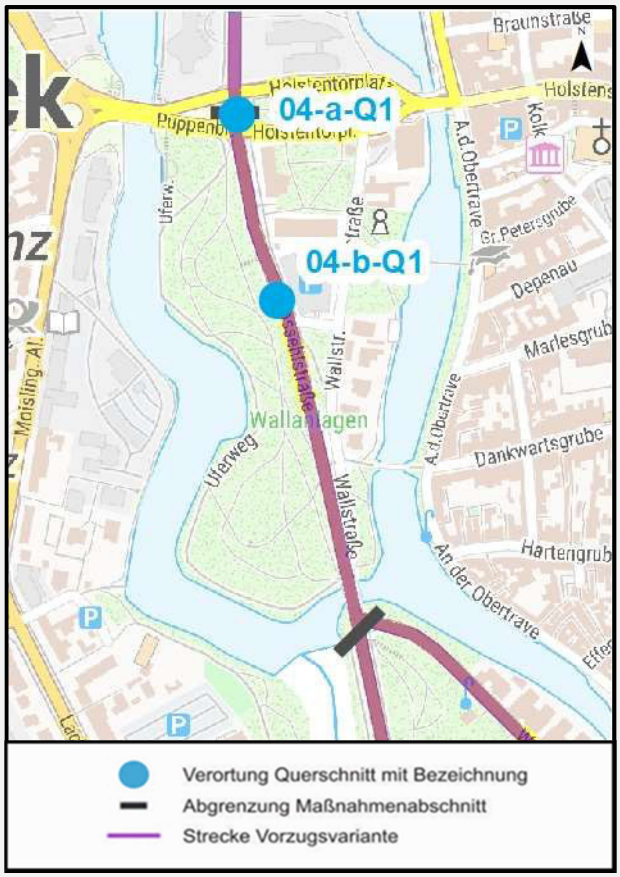
☐ mit ruhendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Stellplätzen)

☐ mit fließendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Fahrstreifen)

☐ mit Fußverkehr
(reduzierte Flächen für den Fußverkehr)

☒ mit Busverkehr:
Buslinien [Nr.]: 32
Haltestellen [Anzahl]: 0

Querschnittsverortung

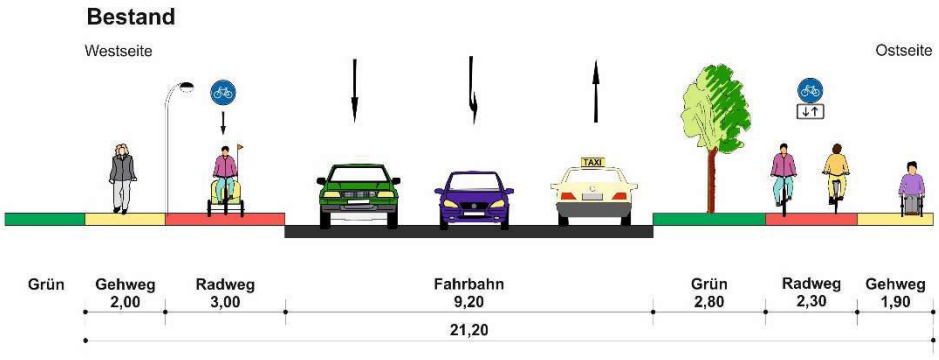


Ausbaustandard ☒ RSW-Standard ☐ Reduzierter Standard ☐ ERA-Standard

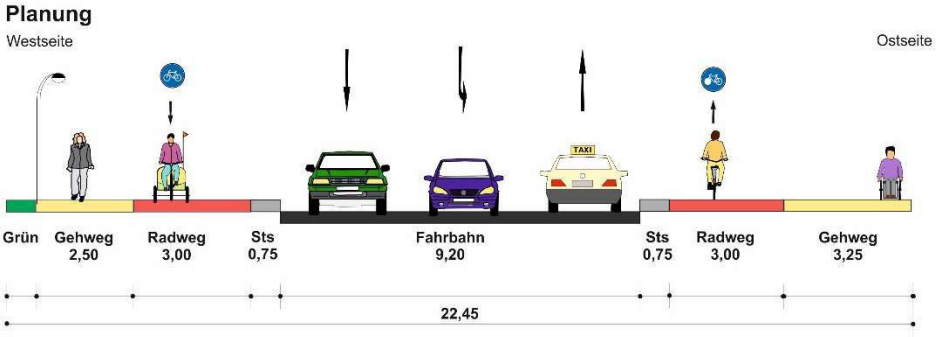
Maßnahmensteckbrief HL 04-b

Querschnitte (Vorzugslösung)

04-b-Q1



04-b-Q1



Östl. Grünstreifen nur im Bereich der Parkhauszufahrt (ca.30m) aufheben. Beibehaltung im übrigen Streckenabschnitt

Maßnahmensteckbrief HL 04-b

Maßnahmentabelle

Nr.	Typ (S/P)	Straße	Beschreibung / Lage	Typ	Maßnahme	Muster-lösung	Länge [m] bzw. Anzahl	Kosten	Gesamt-kosten
04-b	S	Possehlstr.	Wallstr. (K23) - Puppenbrücke (K23)/ Holstentorplatz	Strecke	Standardausstattung (beidseitig)	STA	554	50 €	**55.400 €**
04-b	S	Possehlstr.	Wallstr. (K23) - Puppenbrücke (K23)/ Holstentorplatz	Strecke	Verbreiterung Radweg (Westseite) (0,75m)	RWV	554	150 €	**62.325 €**
04-b	S	Possehlstr.	Wallstr. (K23) - Puppenbrücke (K23)/ Holstentorplatz	Strecke	Neuanlage Radweg (Ostseite) (3,00m + 0,75m)	RWN	554	150 €	**311.625 €**
04-b	S	Possehlstr.	Wallstr. (K23) - Puppenbrücke (K23)/ Holstentorplatz	Strecke	Neuanlage Gehweg (Westseite) (2,50m)	GWN	554	130 €	**180.050 €**
04-b	S	Possehlstr.	Wallstr. (K23) - Puppenbrücke (K23)/ Holstentorplatz	Strecke	Verbreiterung Gehweg (Ostseite) (1,35m)	GWV	554	130 €	**97.227 €**
04-b-01	P	Possehlstr.	Einmündung Wallstraße (Parkhaus, Westseite)	LSA-Knoten	Radverkehrsfurt mit LSA	FU1	1	40.000 €	**40.000 €**
04-b-02	P	Possehlstr.	Einmündung Wallstraße (Westseite)	Ein-mündung	Radwegeüberfahrt (einseitig)	H1.1	1	20.000 €	**20.000 €**
04-b-03	P	Possehlstr.	Wallbrücke	Brücke	Verbreiterung Brücke	SON	1	500.000 €	**500.000 €**

Maßnahmensteckbrief HL 04-b

Verweis auf Skizzen und Querschnitte		
Skizzen	Querschnitte	
SK09 SK10	04-b-Q1 Var. 1	04-b-Q1 Var. 2

Kosten (Vorzugslösung, gerundet)	
Kosten für Streckenmaßnahmen	707.000€
Kosten für punktuelle Maßnahmen	560.000€
Gesamtkosten	1.267.000€

Maßnahmensteckbrief HL 05-a

Kenndaten im Bestand

Straße	Wallstraße
Abschnitt von Ort Abschnitt bis Ort	Possehlstraße Wipperbrücke
Länge [m]	539
Klassifizierung	K 23
Zul. Geschwindigkeit [km/h]	50
Verkehrsstärke [Kfz/24 h]	15.280 | Schwerverkehr 1.020
Kommune oder Stadtteil HL	Innenstadt

Repräsentatives Foto

Konflikte und Eingriffe

☐ Grunderwerb erforderlich

Konflikte Natur- und Landschaftsschutz

☐ Eingriff Einzelbäume
☒ Eingriff Baumallee (einseitig)
☐ Eingriff Baumallee (beidseitig)
☒ Eingriff Wallanlage
☐ keine

Nutzungskonflikte

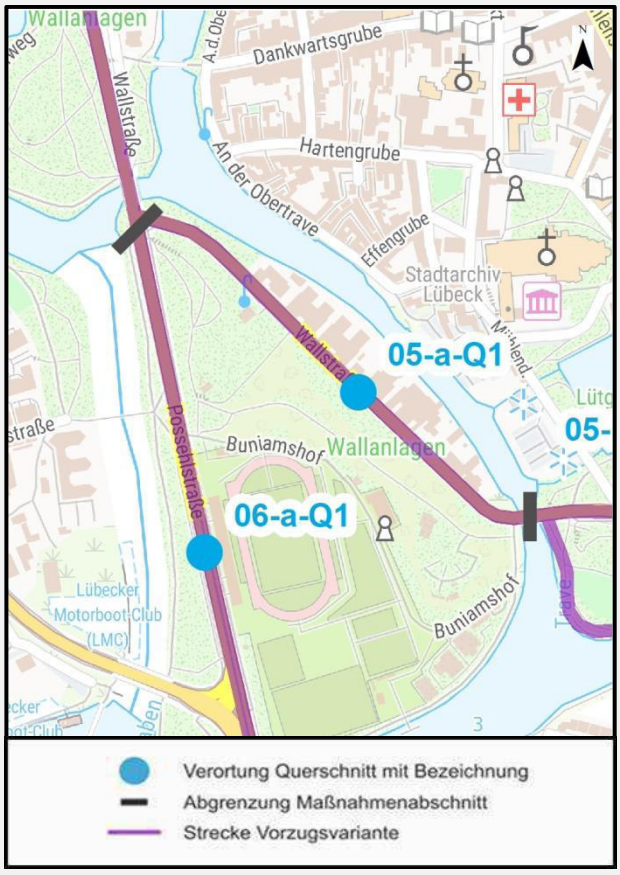
☐ mit ruhendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Stellplätzen)

☐ mit fließendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Fahrstreifen)

☒ mit Fußverkehr
(reduzierte Flächen für den Fußverkehr)

☒ mit Busverkehr:
Buslinien [Nr.]: 32
Haltestellen [Anzahl]: 0

Querschnittsverortung



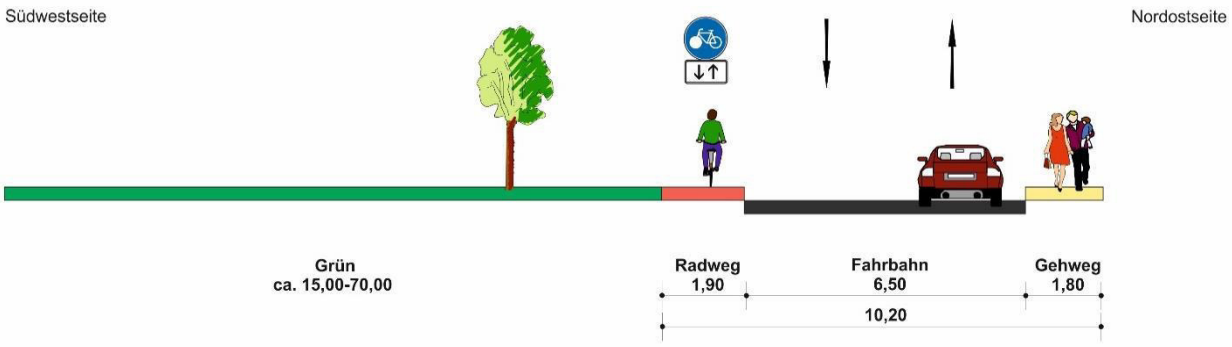
Ausbaustandard ☒ RSW-Standard ☐ Reduzierter Standard ☐ ERA-Standard

Maßnahmensteckbrief HL 05-a

Querschnitte (Vorzugslösung)

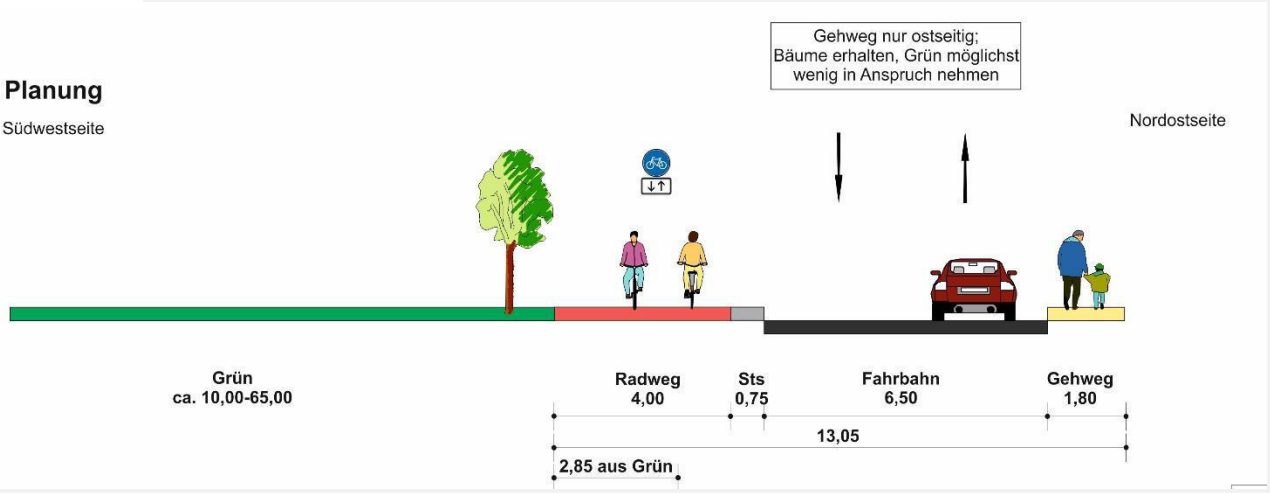
05-a-Q1

Bestand



05-a-Q1

Planung



Maßnahmensteckbrief HL 05-a

Maßnahmentabelle

Nr.	Typ (S/P)	Straße	Beschreibung / Lage	Typ	Maßnahme	Muster-lösung	Länge [m] bzw. Anzahl	Kosten	Gesamt-kosten
05-a	S	Wallstr.	Wipperbrücke - Possehlstr. (unklassifiziert)	Strecke	Standardausstattung (einseitig)	STA	539	50 €	**26.950 €**
05-a	S	Wallstr.	Wipperbrücke - Possehlstr. (unklassifiziert)	Strecke	Neuanlage Radweg (Südseite) (4,00 m +0,75 m)	RWN	539	150 €	**384.038 €**
05-a-01	P	Possehlstr.	Einmündung Wallstr.	LSA-Knoten	Umbau Knoten (vgl. Skizze)	SON	1	100.000 €	**100.000 €**
05-a-02	P	Possehlstr.	Einmündung Buniamshof	Ein-mündung	Radwegeüberfahrt (einseitig)	H1.1	1	20.000 €	**20.000 €**
05-a-03	P	Wallstr.	Wipperbrücke	Brücke	Neue Brückenlösung in 4,00m Breite	SON	1	1.500.000 €	**1.500.000 €**

Maßnahmensteckbrief HL 05-a

Verweis auf Skizzen und Querschnitte	
Skizzen	Querschnitte
SK10	05-a-Q1

Kosten (Vorzugslösung, gerundet)	
Kosten für Streckenmaßnahmen	411.000€
Kosten für punktuelle Maßnahmen	1.620.000€
Gesamtkosten	2.031.000€

Maßnahmensteckbrief HL 05-b

Kenndaten im Bestand

Straße	Wallstraße
Abschnitt von Ort Abschnitt bis Ort	Wipperbrücke Mühlenbrücke
Länge [m]	400
Klassifizierung	K 23
Zul. Geschwindigkeit [km/h]	50
Verkehrsstärke [Kfz/24 h]	k.A. | Schwerverkehr k.A.
Kommune oder Stadtteil HL	Innenstadt

Repräsentatives Foto

Konflikte und Eingriffe

☐ Grunderwerb erforderlich

Konflikte Natur- und Landschaftsschutz

☒ Eingriff Einzelbäume
☐ Eingriff Baumallee (einseitig)
☐ Eingriff Baumallee (beidseitig)
☒ Eingriff Wallanlage
☐ keine

Nutzungskonflikte

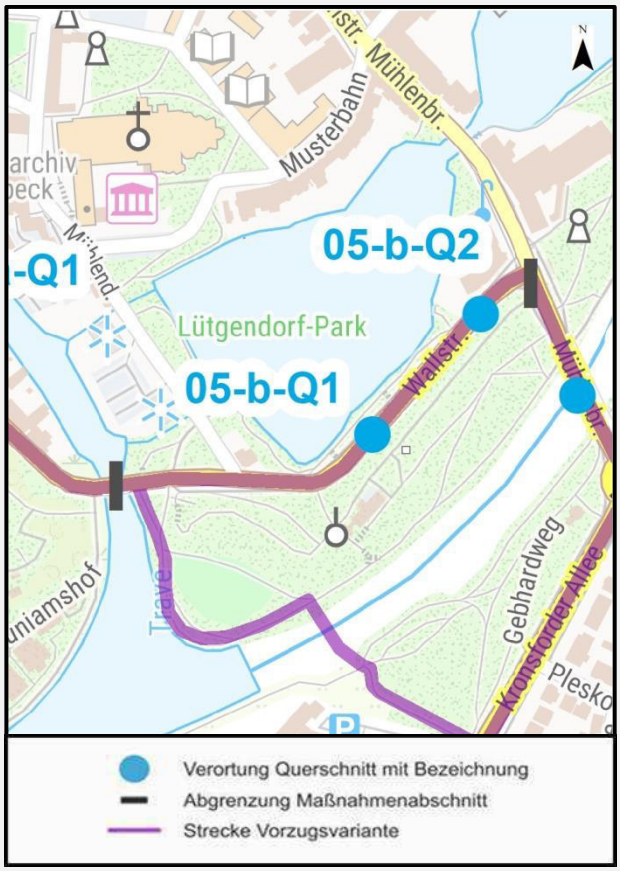
☒ mit ruhendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Stellplätzen)

☒ mit fließendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Fahrstreifen)

☐ mit Fußverkehr
(reduzierte Flächen für den Fußverkehr)

☐ mit Busverkehr:
Buslinien [Nr.]: wichtige ÖPNV Umleitungsstrecke
Haltestellen [Anzahl]: xx

Querschnittsverortung



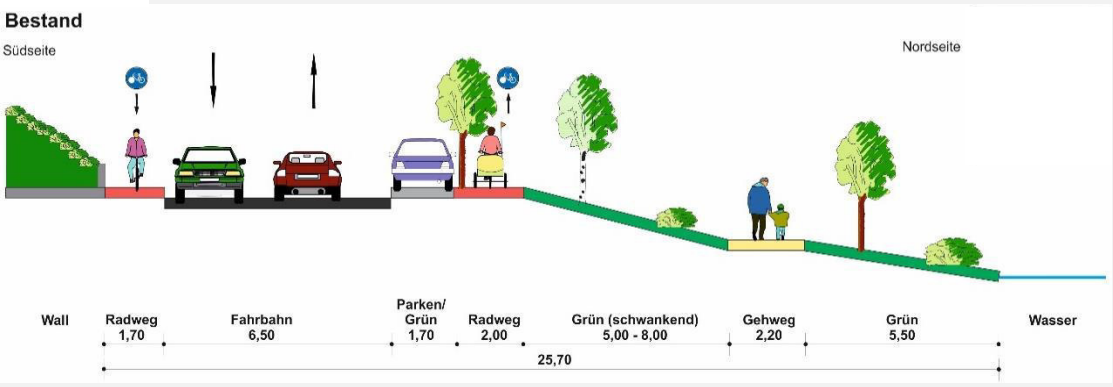
Ausbaustandard ☒ RSW-Standard ☐ Reduzierter Standard ☐ ERA-Standard

Maßnahmensteckbrief HL 05-b

Querschnitte (Vorzugslösung)

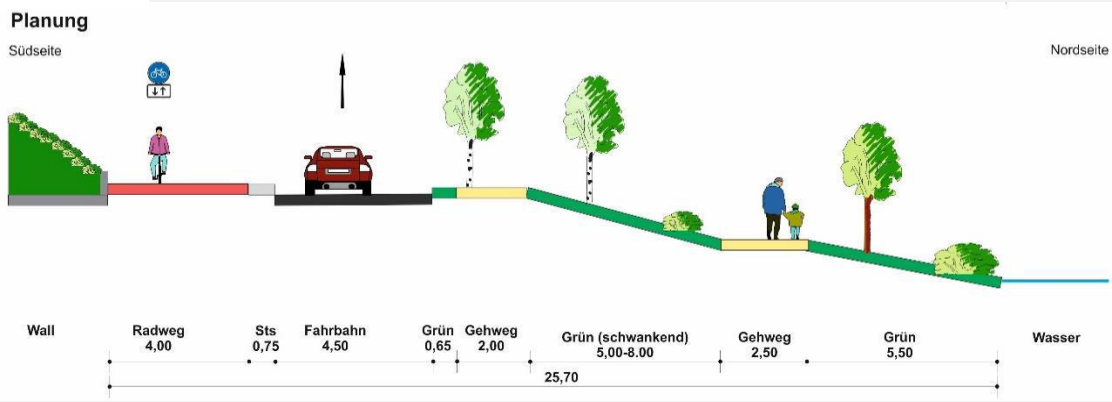
05-b-Q1

Bestand



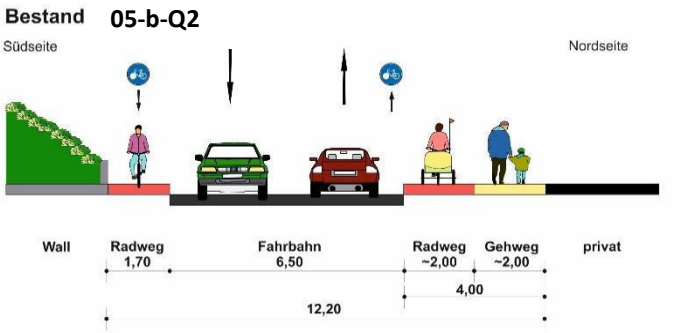
05-b-Q1

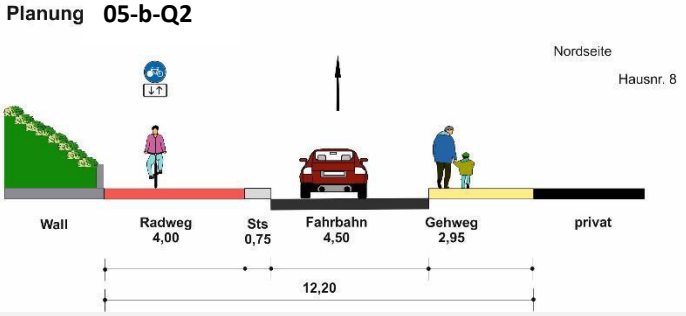
Planung



An zwei Baumstandorten im heutigen Parkstreifen Engstellen im Bereich der Fahrbahn mit 3,5m Fahrbahnbreite

Maßnahmensteckbrief HL 05-b





Maßnahmensteckbrief HL 05-b

Maßnahmentabelle

Nr.	Typ (S/P)	Straße	Beschreibung / Lage	Typ	Maßnahme	Muster-lösung	Länge [m] bzw. Anzahl	Kosten	Gesamt-kosten
05-b	S	Wallstr.	Mühlenbrücke (K23) - Wipperbrücke	Strecke	Standardausstattung (einseitig)	STA	400	50 €	**20.000 €**
05-b	S	Wallstr.	Mühlenbrücke (K23) - Wipperbrücke	Strecke	Verbreiterung Gehweg (Nordseite) (0,30 m)	GWV	400	130 €	**12.000 €**
05-b	S	Wallstr.	Mühlenbrücke (K23) - Wipperbrücke	Strecke	Verbreiterung Radweg (Südseite) (3,05m)	RWV	400	150 €	**183.000 €**
05-b	S	Wallstr.	Mühlenbrücke (K23) - Wipperbrücke	Strecke	Bordversatz (einseitig)	BOV	400	200 €	**80.000 €**
05-b	S	Wallstr.	Mühlenbrücke (K23) - Wipperbrücke	Strecke	Neubau Fahrbahn	FBN	400	300 €	**126.000 €**
05-b-01	P	Mühlenbrücke	Einmündung Wallstr. (K23)	LSA-Knoten	Umbau Knoten (vgl. Skizze)	SON	1	100.000 €	**100.000 €**

Maßnahmensteckbrief HL 05-b

Verweis auf Skizzen und Querschnitte		
Skizzen	Querschnitte	
SK11 SK12	05-b-Q1 Var. 1 05-b-Q2 Var. 1	05-b-Q1 Var. 2 05-b-Q2 Var. 2

Kosten (Vorzugslösung, gerundet)	
Kosten für Streckenmaßnahmen	421.000€
Kosten für punktuelle Maßnahmen	100.000€
Gesamtkosten	521.000€

Maßnahmensteckbrief HL 05-c

Kenndaten im Bestand

Straße	Mühlenbrücke
Abschnitt von Ort Abschnitt bis Ort	Wallstraße Kronsforder Allee/ Hüxtertorallee
Länge [m]	185
Klassifizierung	K 23
Zul. Geschwindigkeit [km/h]	50
Verkehrsstärke [Kfz/24 h]	20.040 | Schwerverkehr 1.240
Kommune oder Stadtteil HL	Innenstadt/ St. Jürgen

Repräsentatives Foto

Konflikte und Eingriffe

☐ Grunderwerb erforderlich

Konflikte Natur- und Landschaftsschutz

☐ Eingriff Einzelbäume
☐ Eingriff Baumallee (einseitig)
☐ Eingriff Baumallee (beidseitig)
☐ Eingriff Wallanlage
☒ keine

Nutzungskonflikte

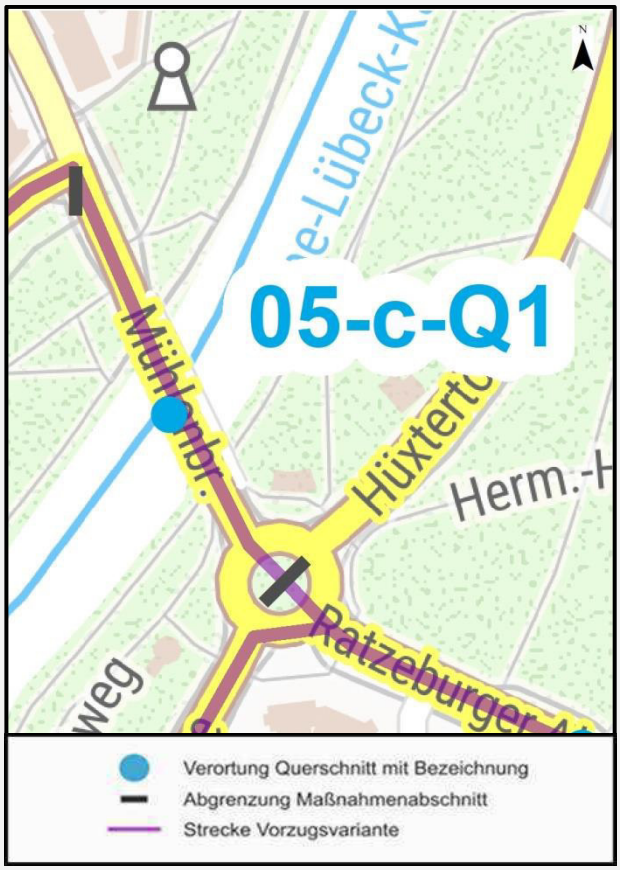
☒ mit ruhendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Stellplätzen)

☐ mit fließendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Fahrstreifen)

☐ mit Fußverkehr
(reduzierte Flächen für den Fußverkehr)

☒ mit Busverkehr:
Buslinien [Nr.]: 1, 2, 4, 6, 7, 9, 15, 16, 17, 32, 8710, 8720
Haltestellen [Anzahl]: 1

Querschnittsverortung



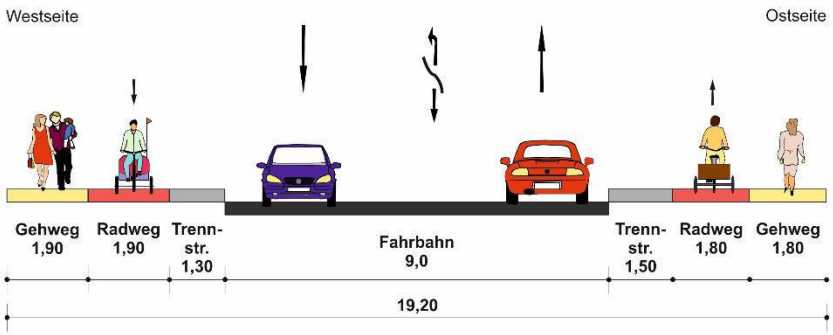
Ausbaustandard ☒ RSW-Standard ☐ Reduzierter Standard ☐ ERA-Standard

Maßnahmensteckbrief HL 05-c

Querschnitte (Vorzugslösung)

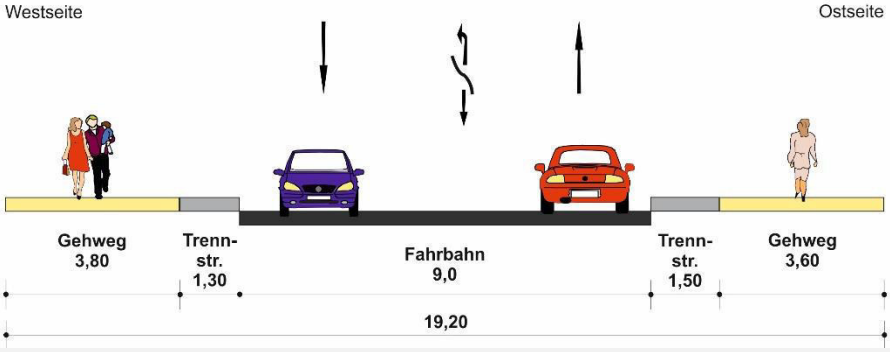
05-c-Q1

Bestand



05-c-Q1

Planung



Neubau einer Radwegbrücke westlich der Mühlenbrücke in 4,50 m Breite

Maßnahmensteckbrief HL 05-c

Maßnahmentabelle

Nr.	Typ (S/P)	Straße	Beschreibung / Lage	Typ	Maßnahme	Muster-lösung	Länge [m] bzw. Anzahl	Kosten	Gesamt-kosten
05-c	S	Mühlenbrücke	Kronsforder Allee (K16)/Hüxtertorallee (K16) - Wallstr. (K23)	Kreis-verkehr	städtische Planung	SON	1	kein Kostenansatz	
05-c-01	P	Mühlenbrücke	Brücke	Brücke	Empfehlung: Neubau Brücke für den Radverkehr	SON	1	2.500.000 €	**2.500.000 €**

Maßnahmensteckbrief HL 05-c

Verweis auf Skizzen und Querschnitte	
Skizzen	Querschnitte
SK12	05-c-Q1

Kosten (Vorzugslösung, gerundet)	
Kosten für Streckenmaßnahmen	0€
Kosten für punktuelle Maßnahmen	2.500.000€
Gesamtkosten	2.500.000€

Maßnahmensteckbrief HL 05-d

Kenndaten im Bestand

Straße	Grünverbindung Wallstraße, Kanaltrave, Kronsforder Allee
Abschnitt von Ort Abschnitt bis Ort	Wallstraße Mühlentorplatz
Länge [m]	620
Klassifizierung	
Zul. Geschwindigkeit [km/h]	50 (Kronsforder Allee)
Verkehrsstärke [Kfz/24 h]	12.004 | Schwerverkehr 1.145
Kommune oder Stadtteil HL	Innenstadt

Repräsentatives Foto

Konflikte und Eingriffe

☐ Grunderwerb erforderlich

Konflikte Natur- und Landschaftsschutz

☒ Eingriff Einzelbäume
☐ Eingriff Baumallee (einseitig)
☐ Eingriff Baumallee (beidseitig)
☐ Eingriff Wallanlage
☐ keine

Nutzungskonflikte

☒ mit ruhendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Stellplätzen)

☐ mit fließendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Fahrstreifen)

☐ mit Fußverkehr
(reduzierte Flächen für den Fußverkehr)

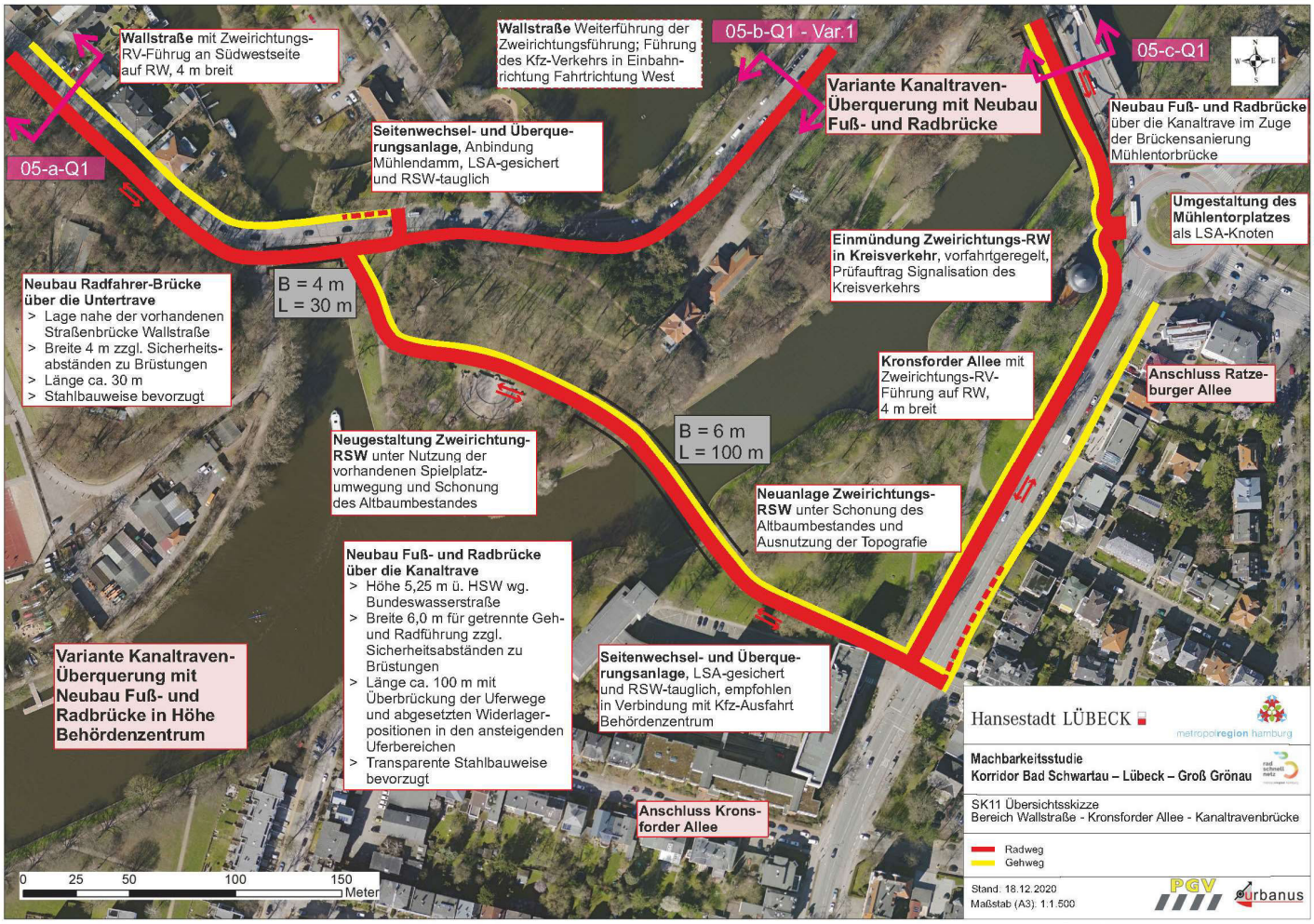
☐ mit Busverkehr:
Buslinien [Nr.]: xx
Haltestellen [Anzahl]: xx

Querschnittsverortung

Ausbaustandard ☒ RSW-Standard ☐ Reduzierter Standard ☐ ERA-Standard

Maßnahmensteckbrief HL 05-d

Lösungsskizze



Maßnahmensteckbrief HL 05-d

Maßnahmentabelle

Nr.	Typ (S/P)	Straße	Beschreibung / Lage	Typ	Maßnahme	Muster-lösung	Länge [m] bzw. Anzahl	Kosten	Gesamt-kosten
05-d	S	Grünverbindung	Wipperbrücke - Mühlentorplatz	Strecke	Standardausstattung (einseitig)	STA	620	50 €	**62.000 €**
05-d	S	Grünverbindung	Wipperbrücke - Kanaltrave	Strecke	Neuanlage Radweg (4,00m)	RWN	180	150 €	**108.000 €**
05-d	S	Grünverbindung	Kanaltrave - Kronsforder Allee	Strecke	Neuanlage Radweg (4,00m)	RWN	130	150 €	**78.000 €**
05-d	S	Grünverbindung	Kronsforder Allee	Strecke	Neuanlage Radweg (4,00m)	RWN	240	150 €	**144.000 €**
05-d-01	P	Kanaltrave	Kanaltrave	Brücke	Neubau Brücke	SON	1	3.000.000 €	**3.000.000 €**

Maßnahmensteckbrief HL 05-d

Verweis auf Skizzen und Querschnitte	
Skizzen	Querschnitte
SK11	-

Kosten (Vorzugslösung, gerundet)	
Kosten für Streckenmaßnahmen	392.000€
Kosten für punktuelle Maßnahmen	3.000.000€
Gesamtkosten	3.392.000€

Maßnahmensteckbrief HL 06-a

Kenndaten im Bestand

Straße	Possehlstraße
Abschnitt von Ort Abschnitt bis Ort	Wallstraße Geniner Ufer/ Charlottenstraße
Länge [m]	676
Klassifizierung	unklassifiziert/ B 75
Zul. Geschwindigkeit [km/h]	50
Verkehrsstärke [Kfz/24 h]	12.660 | Schwerverkehr 430
Kommune oder Stadtteil HL	Innenstadt/ St. Jürgen

Repräsentatives Foto

Konflikte und Eingriffe

☐ Grunderwerb erforderlich

Konflikte Natur- und Landschaftsschutz

☐ Eingriff Einzelbäume
☐ Eingriff Baumallee (einseitig)
☐ Eingriff Baumallee (beidseitig)
☐ Eingriff Wallanlage
☒ keine

Nutzungskonflikte

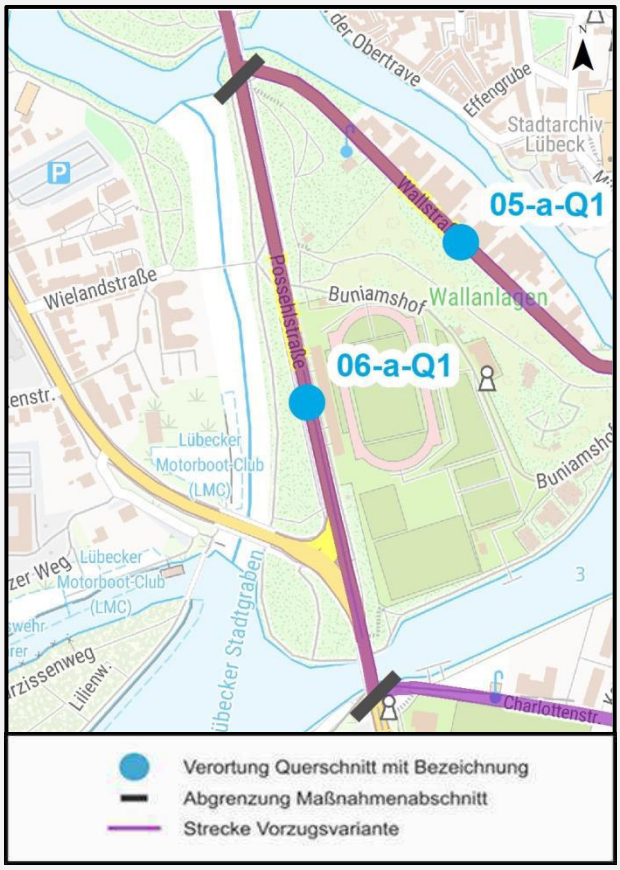
☐ mit ruhendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Stellplätzen)

☐ mit fließendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Fahrstreifen)

☒ mit Fußverkehr
(reduzierte Flächen für den Fußverkehr)

☒ mit Busverkehr:
Buslinien [Nr.]: 15
Haltestellen [Anzahl]: 0

Querschnittsverortung



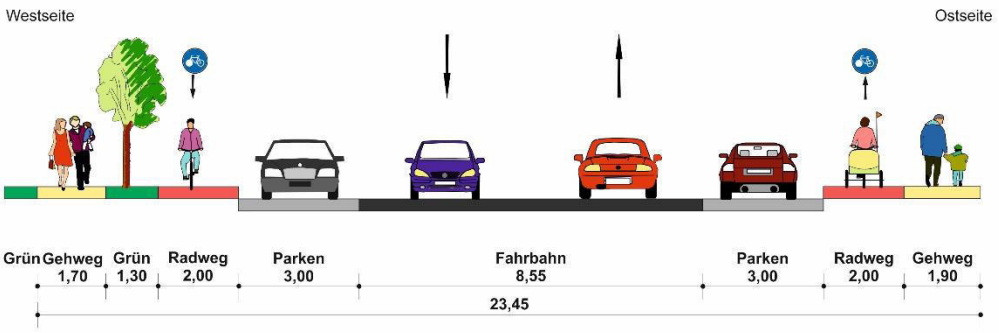
Ausbaustandard ☒ RSW-Standard ☐ Reduzierter Standard ☐ ERA-Standard

Maßnahmensteckbrief HL 06-a

Querschnitte (Vorzugslösung)

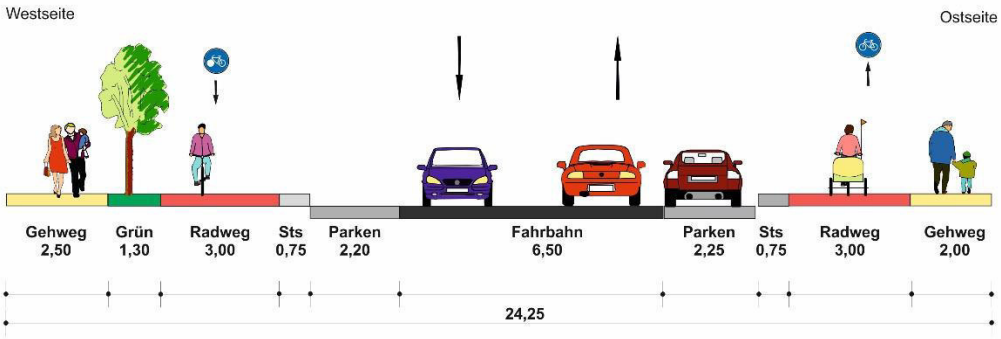
06-a-Q1

Bestand



06-a-Q1

Planung



Maßnahmensteckbrief HL 06-a

Maßnahmentabelle

Nr.	Typ (S/P)	Straße	Beschreibung / Lage	Typ	Maßnahme	Muster-lösung	Länge [m] bzw. Anzahl	Kosten	Gesamt-kosten
06-a	S	Possehlstr.	Geniner Ufer/ Charlottenstr. - Wallstr. (K23)	Strecke	Standardausstattung (beidseitig)	STA	676	50 €	**67.600 €**
06-a	S	Possehlstr.	Geniner Ufer/ Charlottenstr. - Wallstr. (K23)	Strecke	Verbreiterung Radweg (beidseitig) (1,00m + 0,75m)	RWV	676	150 €	**354.900 €**
06-a	S	Possehlstr.	Geniner Ufer/ Charlottenstr. - Wallstr. (K23)	Strecke	Verbreiterung Gehweg (Westseite) (0,80m)	GWV	676	130 €	**70.304 €**
06-a	S	Possehlstr.	Geniner Ufer/ Charlottenstr. - Wallstr. (K23)	Strecke	Bordversatz (beidseitig)	BOV	676	200 €	**270.400 €**
06-a-01	P	Possehlstr.	Einmündung Buniamshof	Ein-mündung	Radwegeüberfahrt (einseitig)	H1.1	1	20.000 €	**20.000 €**
06-a-02	P	Possehlstr.	Einmündung Lachswehrallee (B75)	LSA-Knoten	Radverkehrsfurt mit LSA	FU1	2	40.000 €	**80.000 €**
06-a-03	P	Possehlstr.	Knoten Geniner Ufer/Charlottenstr.	Ein-mündung	Neue Rampen Geniner Ufer und Radweg Poessehlstr.	SON	1	bereits in Bau	

Maßnahmensteckbrief HL 06-a

Verweis auf Skizzen und Querschnitte		
Skizzen	Querschnitte	
SK10	06-a-Q1 Var. 1	06-a-Q1 Var. 2 06-a-Q1 Var. 3

Kosten (Vorzugslösung, gerundet)	
Kosten für Streckenmaßnahmen	763.000€
Kosten für punktuelle Maßnahmen	100.000€
Gesamtkosten	863.000€

Maßnahmensteckbrief HL 06-b

Kenndaten im Bestand

Straße	Charlottenstraße
Abschnitt von Ort Abschnitt bis Ort	Possehlstraße Kronsforder Allee
Länge [m]	510
Klassifizierung	unklassifiziert
Zul. Geschwindigkeit [km/h]	50
Verkehrsstärke [Kfz/24 h]	k.A. | Schwerverkehr k.A.
Kommune oder Stadtteil HL	St. Jürgen

Repräsentatives Foto

Konflikte und Eingriffe

☐ Grunderwerb erforderlich

Konflikte Natur- und Landschaftsschutz

☐ Eingriff Einzelbäume
☐ Eingriff Baumallee (einseitig)
☐ Eingriff Baumallee (beidseitig)
☐ Eingriff Wallanlage
☒ keine

Nutzungskonflikte

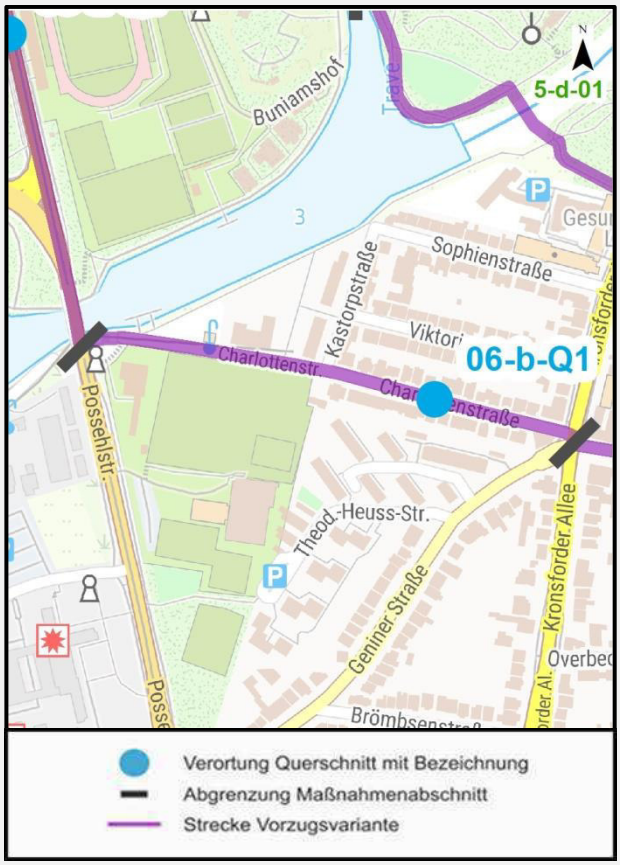
☐ mit ruhendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Stellplätzen)

☐ mit fließendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Fahrstreifen)

☒ mit Fußverkehr
(reduzierte Flächen für den Fußverkehr)

☐ mit Busverkehr:
Buslinien [Nr.]: xx
Haltestellen [Anzahl]: xx

Querschnittsverortung

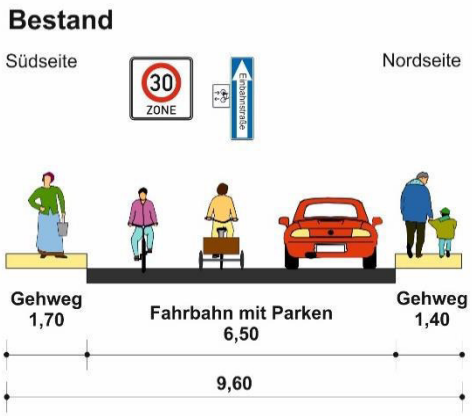


Ausbaustandard ☐ RSW-Standard ☒ Reduzierter Standard ☐ ERA-Standard

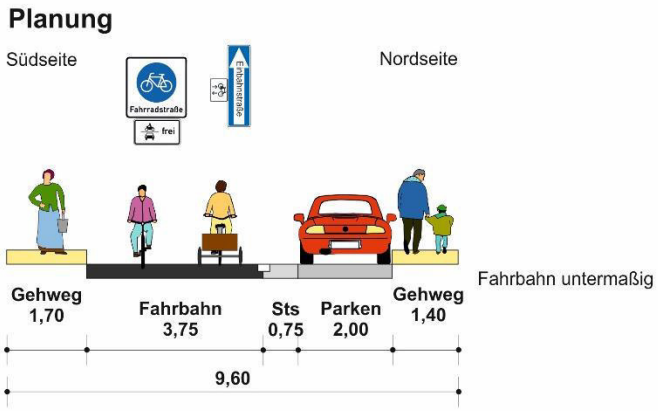
Maßnahmensteckbrief HL 06-b

Querschnitte (Vorzugslösung)

06-b-Q1



06-b-Q1



Maßnahmensteckbrief HL 06-b

Maßnahmentabelle

Nr.	Typ (S/P)	Straße	Beschreibung / Lage	Typ	Maßnahme	Muster-lösung	Länge [m] bzw. Anzahl	Kosten	Gesamt-kosten
06-b	S	Charlottenstr.	Kronsforder Allee (K16) - Possehlstr. (B75)	Strecke	Standardausstattung (einseitig)	STA	510	50 €	**25.500 €**
06-b	S	Charlottenstr.	Kronsforder Allee (K16) - Possehlstr. (B75)	Strecke	Einrichtung Fahrradstraße	FST	510	60 €	**30.600 €**
06-b	S	Charlottenstr.	Kronsforder Allee (K16) - Possehlstr. (B75)	Strecke	Neumarkierung Parkflächen	MAR2	510	30 €	**15.300 €**
06-b-01	P	Charlottenstr.	Einmündung Kastorpstr.	Ein-mündung	bauliche Bevorrechtigung der Fahrradstraße	N1.1	1	30.000 €	**50.000 €**
06-b-02	P	Kronsfelder Allee	Knoten Charlottenstr./Uhlandstr.	LSA-Knoten	Umbau Knoten	SON	1	150.000 €	**150.000 €**

Maßnahmensteckbrief HL 06-b

Verweis auf Skizzen und Querschnitte	
Skizzen	Querschnitte
-	06-b-Q1

Kosten (Vorzugslösung, gerundet)	
Kosten für Streckenmaßnahmen	71.000€
Kosten für punktuelle Maßnahmen	200.000€
Gesamtkosten	271.000€

Maßnahmensteckbrief HL 06-c

Kenndaten im Bestand

Straße	Uhlandstraße
Abschnitt von Ort Abschnitt bis Ort	Kronsforder Allee Fritz-Reuter-Straße
Länge [m]	472
Klassifizierung	unklassifiziert
Zul. Geschwindigkeit [km/h]	30
Verkehrsstärke [Kfz/24 h]	1.620 | Schwerverkehr 50
Kommune oder Stadtteil HL	St. Jürgen

Repräsentatives Foto

Konflikte und Eingriffe

☐ Grunderwerb erforderlich

Konflikte Natur- und Landschaftsschutz

☐ Eingriff Einzelbäume
☐ Eingriff Baumallee (einseitig)
☐ Eingriff Baumallee (beidseitig)
☐ Eingriff Wallanlage
☒ keine

Nutzungskonflikte

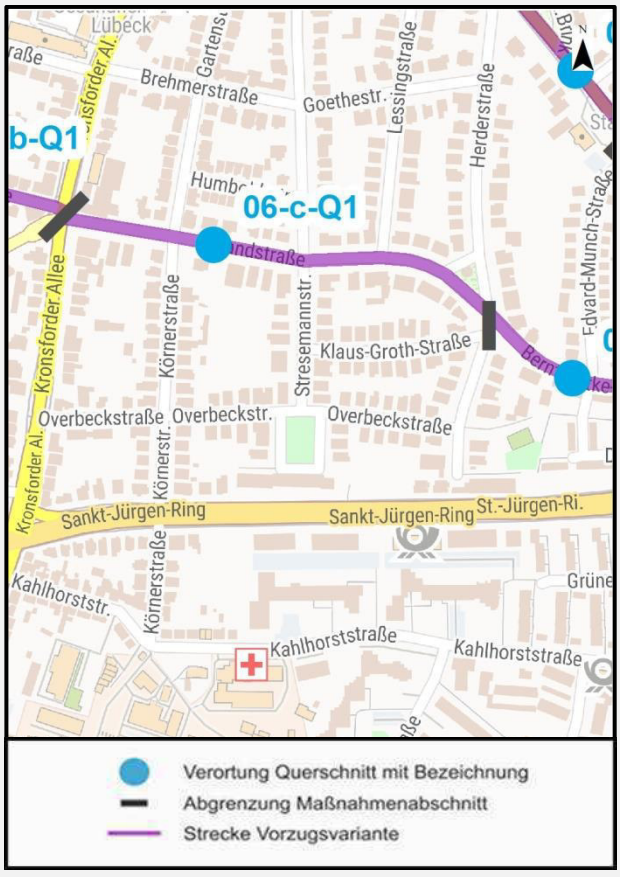
☒ mit ruhendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Stellplätzen)

☐ mit fließendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Fahrstreifen)

☐ mit Fußverkehr
(reduzierte Flächen für den Fußverkehr)

☐ mit Busverkehr:
Buslinien [Nr.]: xx
Haltestellen [Anzahl]: xx

Querschnittsverortung



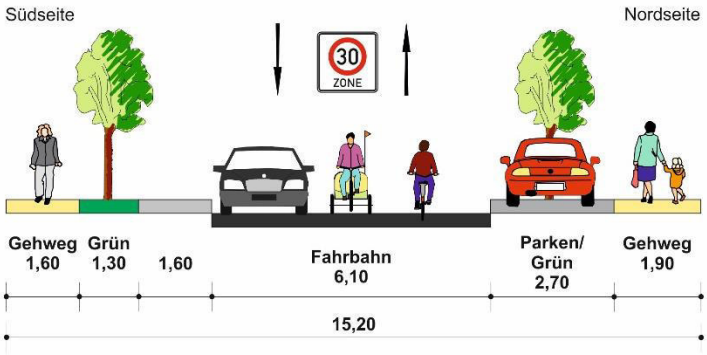
Ausbaustandard ☒ RSW-Standard ☐ Reduzierter Standard ☐ ERA-Standard

Maßnahmensteckbrief HL 06-c

Querschnitte (Vorzugslösung)

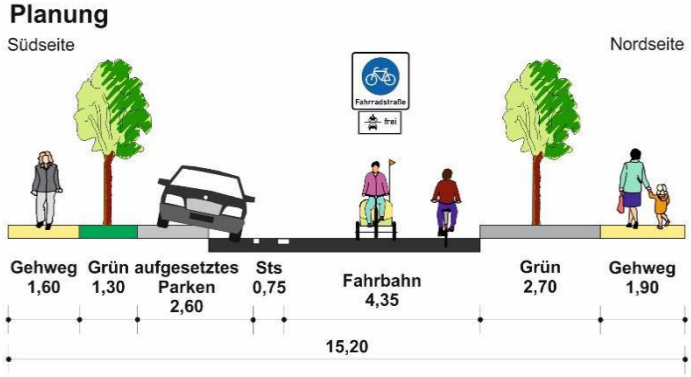
06-c-Q1

Bestand



06-c-Q1

Planung



Maßnahmensteckbrief HL 06-c

Maßnahmentabelle

Nr.	Typ (S/P)	Straße	Beschreibung / Lage	Typ	Maßnahme	Muster-lösung	Länge [m] bzw. Anzahl	Kosten	Gesamt-kosten
06-c	S	Uhlandstr.	Fritz-Reuter-Str. - Kronsforder Allee (K16)	Strecke	Standardausstattung (einseitig)	STA	472	50 €	**23.600 €**
06-c	S	Uhlandstr.	Fritz-Reuter-Str. - Kronsforder Allee (K16)	Strecke	Einrichtung Fahrradstraße	FST	472	60 €	**28.320 €**
06-c	S	Uhlandstr.	Fritz-Reuter-Str. - Kronsforder Allee (K16)	Strecke	Deckenerneuerung Fahrbahn	DEF	472	90 €	**259.128 €**
06-c	S	Uhlandstr.	Fritz-Reuter-Str. - Kronsforder Allee (K16)	Strecke	Deckenerneuerung Parkflächen	DEP	472	50 €	**63.720 €**
06-c	S	Uhlandstr.	Fritz-Reuter-Str. - Kronsforder Allee (K16)	Strecke	Neumarkierung Parkflächen	MAR2	472	30 €	**14.160 €**
06-c-01	P	Uhlandstr.	Knoten Körnerstr./Gartenstr.	Ein-mündung	bauliche Bevorrechtigung der Fahrradstraße	N1.1	1	30.000 €	**30.000 €**
06-c-02	P	Uhlandstr.	Knoten Stresemannstr.	Ein-mündung	bauliche Bevorrechtigung der Fahrradstraße	N1.1	1	30.000 €	**30.000 €**
06-c-03	P	Uhlandstr.	Einmündung Lessingstr.	Ein-mündung	bauliche Bevorrechtigung der Fahrradstraße	N1.1	1	30.000 €	**30.000 €**
06-c-04	P	Uhlandstr.	Einmündung Herderplatz	Ein-mündung	bauliche Bevorrechtigung der Fahrradstraße	N1.1	1	30.000 €	**30.000 €**
06-c-05	P	Uhlandstr.	Knoten Herderstr./Fritz-Reuter-Str.	Ein-mündung	bauliche Bevorrechtigung der Fahrradstraße	N1.1	1	30.000 €	**30.000 €**

Maßnahmensteckbrief HL 06-c

Verweis auf Skizzen und Querschnitte	
Skizzen	Querschnitte
-	06-c-Q1

Kosten (Vorzugslösung, gerundet)	
Kosten für Streckenmaßnahmen	389.000€
Kosten für punktuelle Maßnahmen	150.000€
Gesamtkosten	539.000€

Maßnahmensteckbrief HL 06-d

Kenndaten im Bestand

Straße	Bernt-Notke-Straße
Abschnitt von Ort Abschnitt bis Ort	Fritz-Reuter-Straße Mönkhofer Weg
Länge [m]	269
Klassifizierung	unklassifiziert
Zul. Geschwindigkeit [km/h]	30
Verkehrsstärke [Kfz/24 h]	k.A. | Schwerverkehr k.A.
Kommune oder Stadtteil HL	St. Jürgen

Repräsentatives Foto

Konflikte und Eingriffe

☐ Grunderwerb erforderlich

Konflikte Natur- und Landschaftsschutz

☐ Eingriff Einzelbäume
☐ Eingriff Baumallee (einseitig)
☐ Eingriff Baumallee (beidseitig)
☐ Eingriff Wallanlage
☒ keine

Nutzungskonflikte

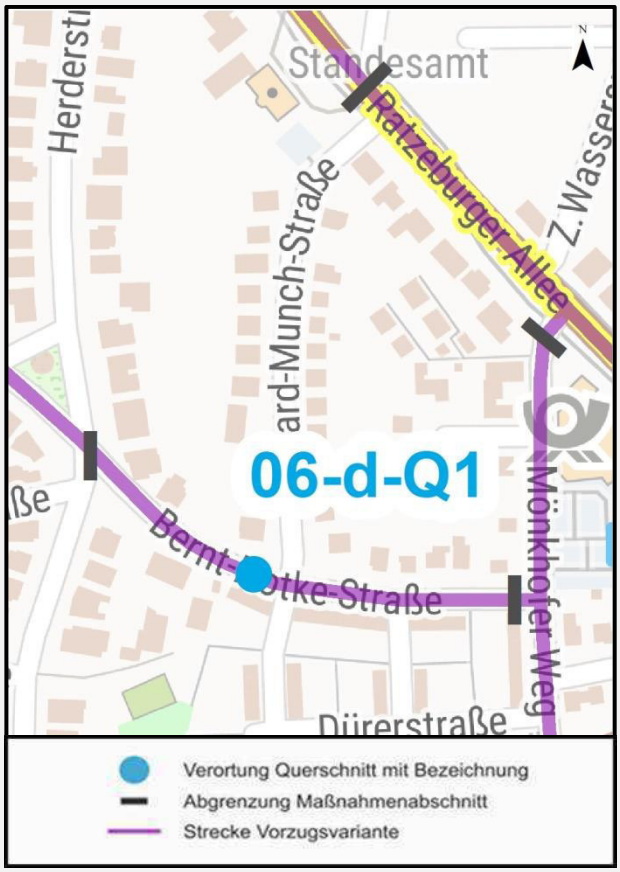
☒ mit ruhendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Stellplätzen)

☐ mit fließendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Fahrstreifen)

☐ mit Fußverkehr
(reduzierte Flächen für den Fußverkehr)

☐ mit Busverkehr:
Buslinien [Nr.]: xx
Haltestellen [Anzahl]: xx

Querschnittsverortung

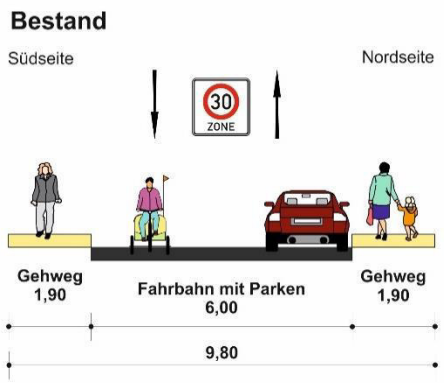


Ausbaustandard ☒ RSW-Standard ☐ Reduzierter Standard ☐ ERA-Standard

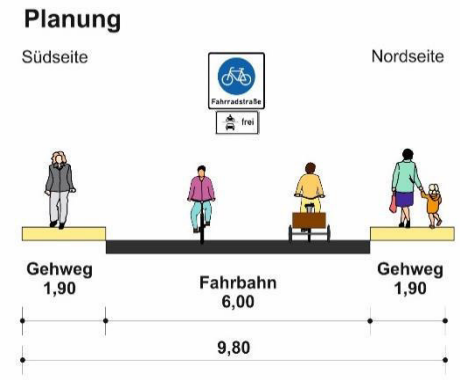
Maßnahmensteckbrief HL 06-d

Querschnitte (Vorzugslösung)

06-d-Q1



06-d-Q1



Maßnahmensteckbrief HL 06-d

Maßnahmentabelle

Nr.	Typ (S/P)	Straße	Beschreibung / Lage	Typ	Maßnahme	Muster-lösung	Länge [m] bzw. Anzahl	Kosten	Gesamt-kosten
06-d	S	Bernt-Notke-Str.	Mönkhofer Weg - Fritz-Reuter-Str.	Strecke	Standardausstattung (einseitig)	STA	269	50 €	**13.450 €**
06-d	S	Bernt-Notke-Str.	Mönkhofer Weg - Fritz-Reuter-Str.	Strecke	Einrichtung Fahrradstraße	FST	269	60 €	**16.140 €**
06-d	S	Bernt-Notke-Str.	Mönkhofer Weg - Fritz-Reuter-Str.	Strecke	Deckenerneuerung Fahrbahn	DEF	269	90 €	**145.260 €**
06-d-01	P	Bernt-Notke-Str.	Knoten Edvard-Munch-Str./Holbeinstr.	Ein-mündung	bauliche Bevorrechtigung der Fahrradstraße	N1.1	1	30.000 €	**30.000 €**
06-d-02	P	Bernt-Notke-Str.	Einmündung Memlingstr.	Ein-mündung	bauliche Bevorrechtigung der Fahrradstraße	N1.1	1	30.000 €	**30.000 €**

Maßnahmensteckbrief HL 06-d

Verweis auf Skizzen und Querschnitte	
Skizzen	Querschnitte
SK14	06-d-Q1

Kosten (Vorzugslösung, gerundet)	
Kosten für Streckenmaßnahmen	175.000€
Kosten für punktuelle Maßnahmen	60.000€
Gesamtkosten	235.000€

Maßnahmensteckbrief HL 06-e

Kenndaten im Bestand

Straße	Mönkhofer Weg
Abschnitt von Ort Abschnitt bis Ort	Ratzeburger Allee Kahlhorststraße
Länge [m]	402
Klassifizierung	unklassifiziert
Zul. Geschwindigkeit [km/h]	30
Verkehrsstärke [Kfz/24 h]	9.930 | Schwerverkehr 360
Kommune oder Stadtteil HL	St. Jürgen

Repräsentatives Foto

Konflikte und Eingriffe

☐ Grunderwerb erforderlich

Konflikte Natur- und Landschaftsschutz

☐ Eingriff Einzelbäume
☐ Eingriff Baumallee (einseitig)
☐ Eingriff Baumallee (beidseitig)
☐ Eingriff Wallanlage
☒ keine

Nutzungskonflikte

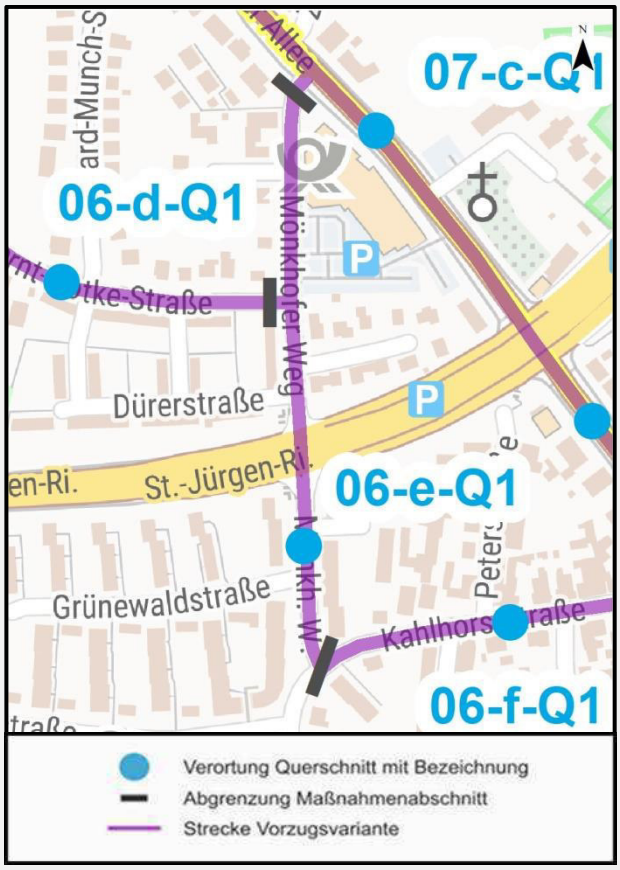
☐ mit ruhendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Stellplätzen)

☐ mit fließendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Fahrstreifen)

☐ mit Fußverkehr
(reduzierte Flächen für den Fußverkehr)

☐ mit Busverkehr:
Buslinien [Nr.]: xx
Haltestellen [Anzahl]: xx

Querschnittsverortung

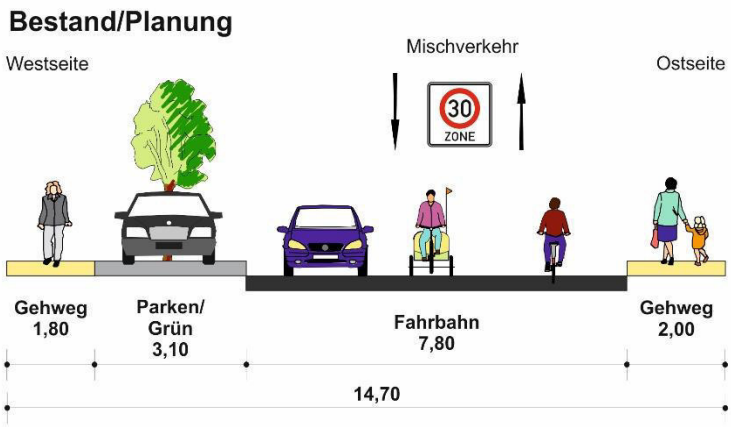


Ausbaustandard ☒ RSW-Standard ☐ Reduzierter Standard ☐ ERA-Standard

Maßnahmensteckbrief HL 06-e

Querschnitte (Vorzugslösung)

06-e-Q1



Maßnahmensteckbrief HL 06-e

Maßnahmentabelle

Nr.	Typ (S/P)	Straße	Beschreibung / Lage	Typ	Maßnahme	Muster-lösung	Länge [m] bzw. Anzahl	Kosten	Gesamt-kosten
06-e	S	Mönkhofer Weg	Kahlhorststr. - Bernt-Notke-Str.	Strecke	Standardausstattung (einseitig)	STA	402	50 €	**20.100 €**
06-e	S	Mönkhofer Weg	Kahlhorststr. - Bernt-Notke-Str.	Strecke	Markierung Parkstreifen	MAR2	402	30 €	**12.060 €**
06-e-01	P	Mönkhofer Weg	Knoten St. Jürgen-Ring (B75)	LSA-Knoten	städtische Planung	SON	1	kein Kostenansatz	
06-e-02	P	Mönkhofer Weg	Einmündung Mönkhofer Weg	Ein-mündung	bauliche Bevorrechtigung der Fahrradstraße	N1.1	1	30.000 €	**30.000 €**
06-e-03	P	Mönkhofer Weg	Einmündung Grünewaldstraße	Ein-mündung	bauliche Bevorrechtigung der Fahrradstraße	N1.1	1	30.000 €	**30.000 €**

Maßnahmensteckbrief HL 06-e

Verweis auf Skizzen und Querschnitte	
Skizze	Querschnitte
SK14	06-e-Q1

Kosten (Vorzugslösung, gerundet)	
Kosten für Streckenmaßnahmen	32.000€
Kosten für punktuelle Maßnahmen	60.000€
Gesamtkosten	92.000€

Maßnahmensteckbrief HL 06-f

Kenndaten im Bestand

Straße	Kahlhorststraße
Abschnitt von Ort Abschnitt bis Ort	Mönkhofer Weg Ratzeburger Allee
Länge [m]	266
Klassifizierung	unklassifiziert
Zul. Geschwindigkeit [km/h]	50
Verkehrsstärke [Kfz/24 h]	k.A. | Schwerverkehr k.A.
Kommune oder Stadtteil HL	St. Jürgen

Repräsentatives Foto

Konflikte und Eingriffe

☐ Grunderwerb erforderlich

Konflikte Natur- und Landschaftsschutz

☐ Eingriff Einzelbäume
☐ Eingriff Baumallee (einseitig)
☐ Eingriff Baumallee (beidseitig)
☐ Eingriff Wallanlage
☒ keine

Nutzungskonflikte

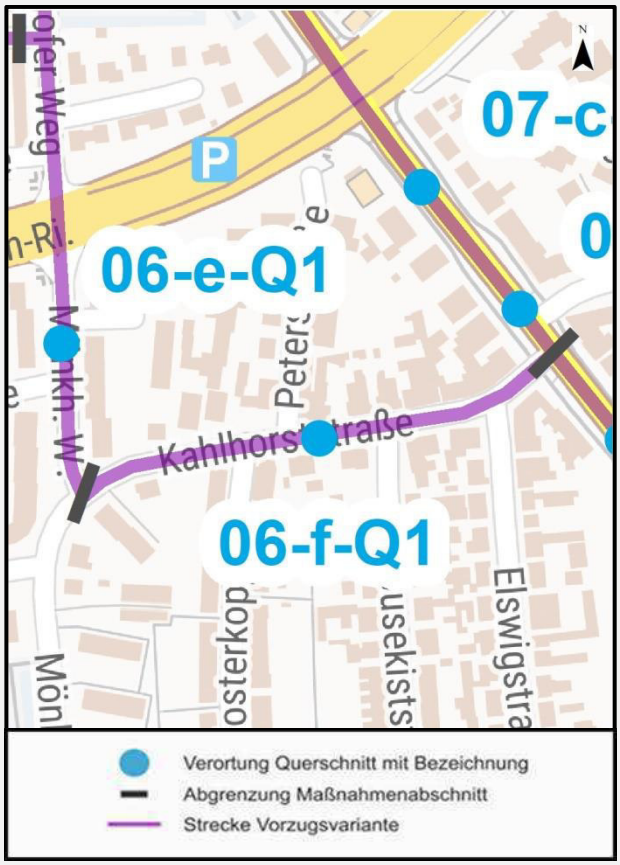
☒ mit ruhendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Stellplätzen)

☒ mit fließendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Fahrstreifen)

☐ mit Fußverkehr
(reduzierte Flächen für den Fußverkehr)

☒ mit Busverkehr:
Buslinien [Nr.]: 1, 9, 17
Haltestellen [Anzahl]: 1

Querschnittsverortung

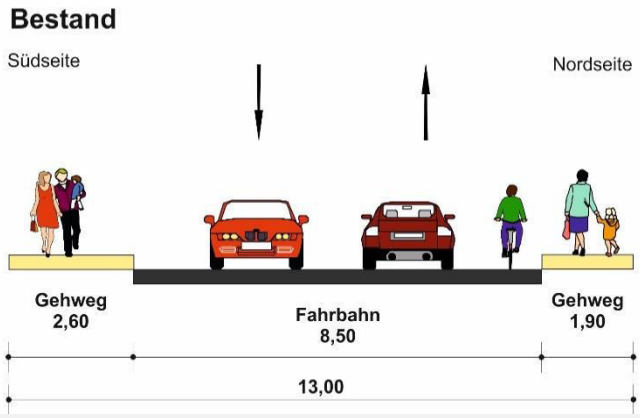


Ausbaustandard ☐ RSW-Standard ☒ Reduzierter Standard ☐ ERA-Standard

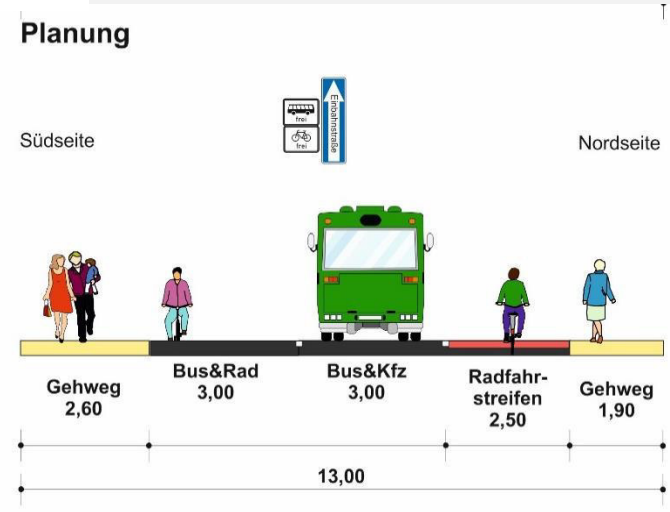
Maßnahmensteckbrief HL 06-f

Querschnitte (Vorzugslösung)

06-f-Q1



06-f-Q1



Maßnahmensteckbrief HL 06-f

Maßnahmentabelle

Nr.	Typ (S/P)	Straße	Beschreibung / Lage	Typ	Maßnahme	Muster-lösung	Länge [m] bzw. Anzahl	Kosten	Gesamt-kosten
06-f	S	Kahlhorststr.	Ratzeburger Allee (L331) - Mönkhofer Weg	Strecke	Standardausstattung (einseitig)	STA	266	50 €	**13.300 €**
06-f	S	Kahlhorststr.	Ratzeburger Allee (L331) - Mönkhofer Weg	Strecke	Anlage Radfahrstreifen (einseitig)	RFS	266	30 €	**7.980 €**
06-f	S	Kahlhorststr.	Ratzeburger Allee (L331) - Mönkhofer Weg	Strecke	Neumarkierung Fahrstreifen	MAR1	266	60 €	**15.960 €**
06-f-01	P	Kahlhorststr.	Einmündung Mönkhofer Weg	Ein-mündung	Anlage Minikreisverkehr	MIN	1	100.000 €	**100.000 €**
06-f-02	P	Kahlhorststr.	Bushaltestelle "Kahlhorststr."	Bus-haltestelle	Aussetzen des Radfahrstreifens	ML 4	1	ohne Kostenansatz	**ohne Kostenansatz**
06-f-03	P	Ratzeburger Allee	Knoten Kahlhorststr./ Fahlenkampsweg	LSA-Knoten	Umbau Knoten mit Radfahrerschleuse und Anpassung der Fahrstreifen im Knotenbereich	SON	1	250.000 €	**250.000 €**

Maßnahmensteckbrief HL 06-f

Verweis auf Skizzen und Querschnitte		
Skizzen	Querschnitte	
SK14 SK15	06-f-Q1 Var. 1	06-f-Q1 Var. 2 06-f-Q1 Var. 3

Kosten (Vorzugslösung, gerundet)	
Kosten für Streckenmaßnahmen	37.000€
Kosten für punktuelle Maßnahmen	350.000€
Gesamtkosten	387.000€

Maßnahmensteckbrief HL 07-a

Kenndaten im Bestand

Knoten	Mühlenbrücke/Kronsforder Allee/Hüxtentorallee/ Ratzeburger Allee
Klassifizierung	K23/ K16
Zul. Geschwindigkeit [km/h]	50
Verkehrsstärke [Kfz/24 h]	30.552 | Schwerverkehr 2.316
Kommune oder Stadtteil HL	St. Jürgen

Repräsentatives Foto

Konflikte und Eingriffe

☐ Grunderwerb erforderlich

Konflikte Natur- und Landschaftsschutz

☐ Eingriff Einzelbäume
☐ Eingriff Baumallee (einseitig)
☐ Eingriff Baumallee (beidseitig)
☐ Eingriff Wallanlage
☒ keine

Nutzungskonflikte

☐ mit ruhendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Stellplätzen)

☐ mit fließendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Fahrstreifen)

☐ mit Fußverkehr
(reduzierte Flächen für den Fußverkehr)

☒ mit Busverkehr:
Buslinien [Nr.]: xx
Haltestellen [Anzahl]: xx

Querschnittsverortung

Ausbaustandard ☒ RSW-Standard ☐ Reduzierter Standard ☐ ERA-Standard

Maßnahmensteckbrief HL 07-a

Maßnahmentabelle

Nr.	Typ (S/P)	Straße	Beschreibung / Lage	Typ	Maßnahme	Muster-lösung	Länge [m] bzw. Anzahl	Kosten	Gesamt-kosten
07-a	P	Ratzeburger Allee	Knoten Kronsforder Allee (K16)/ Hüxtertorallee (K16)	Kreis-verkehr	Umbau zum LSA - Knoten (städt.Planung)	SON	1	kein Kostenansatz	

Maßnahmensteckbrief HL 07-a

Verweis auf Skizzen und Querschnitte	
Skizzen	Querschnitte
-	-

Kosten (Vorzugslösung, gerundet)	
Kosten für Streckenmaßnahmen	0€
Kosten für punktuelle Maßnahmen	0€
Gesamtkosten	0€

Maßnahmensteckbrief HL 07-b

Kenndaten im Bestand

Straße	Ratzeburger Allee
Abschnitt von Ort Abschnitt bis Ort	Kronsforder Allee/ Hüxtertorallee Hohelandstraße
Länge [m]	553
Klassifizierung	K 23
Zul. Geschwindigkeit [km/h]	50
Verkehrsstärke [Kfz/24 h]	15.560 | Schwerverkehr 1.230
Kommune oder Stadtteil HL	St. Jürgen

Repräsentatives Foto

Konflikte und Eingriffe

☐ Grunderwerb erforderlich

Konflikte Natur- und Landschaftsschutz

☐ Eingriff Einzelbäume
☐ Eingriff Baumallee (einseitig)
☐ Eingriff Baumallee (beidseitig)
☐ Eingriff Wallanlage
☒ keine

Nutzungskonflikte

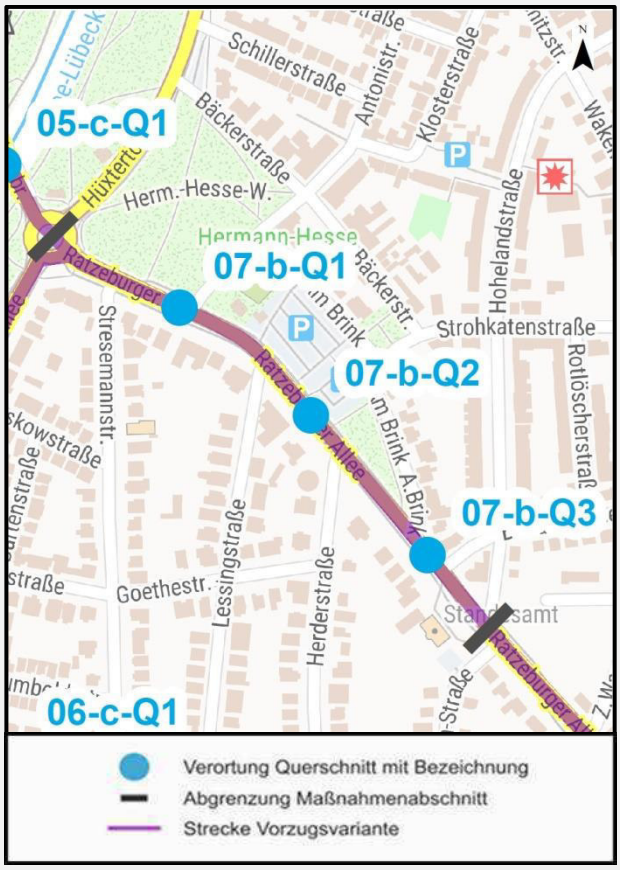
☐ mit ruhendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Stellplätzen)

☒ mit fließendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Fahrstreifen)

☐ mit Fußverkehr
(reduzierte Flächen für den Fußverkehr)

☒ mit Busverkehr:
Buslinien [Nr.]: 1, 4, 6, 9, 17, 8710
Haltestellen [Anzahl]: 2

Querschnittsverortung



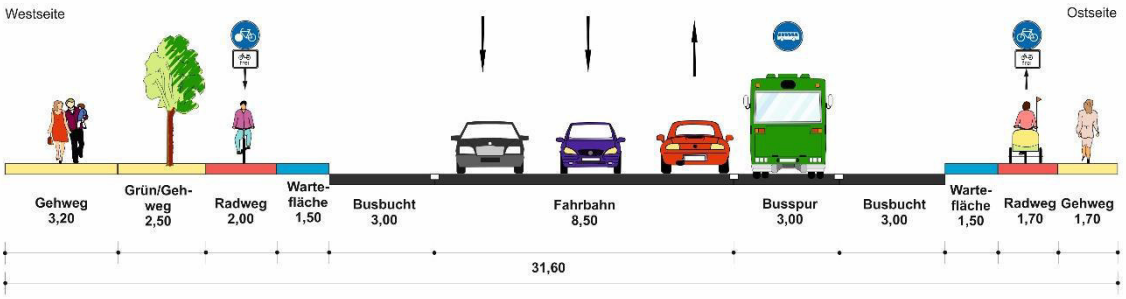
Ausbaustandard ☒ RSW-Standard ☐ Reduzierter Standard ☐ ERA-Standard

Maßnahmensteckbrief HL 07-b

Querschnitte (Vorzugslösung)

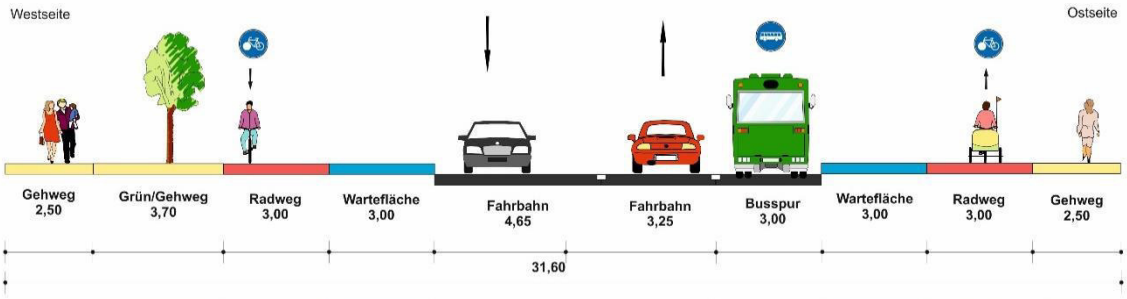
07-b-Q1

Bestand



07-b-Q1

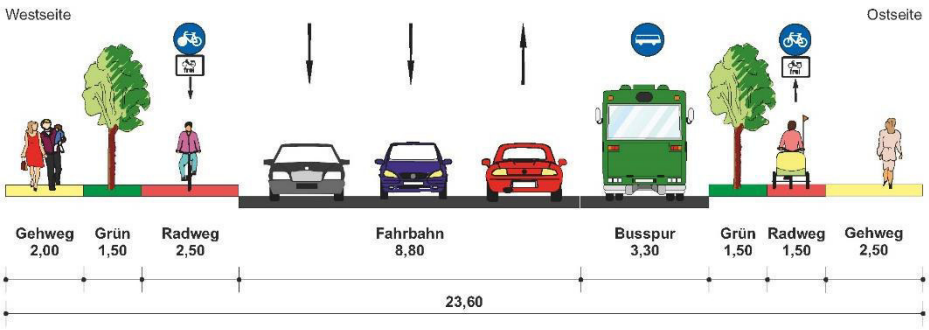
Planung



Maßnahmensteckbrief HL 07-b

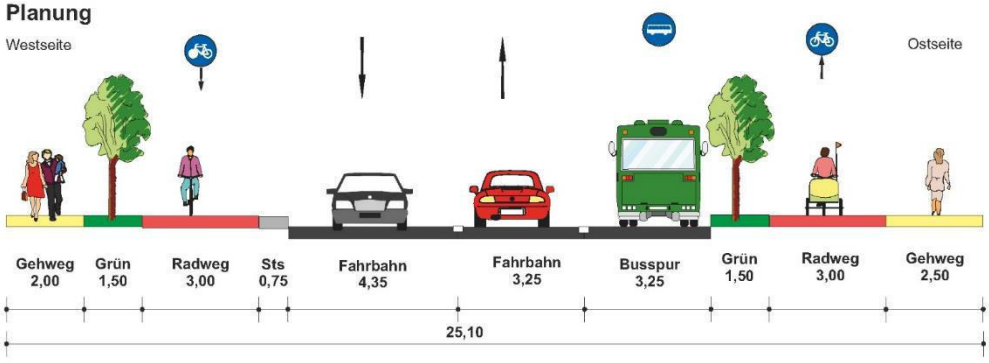
07-b-Q2 Var. 1

Bestand



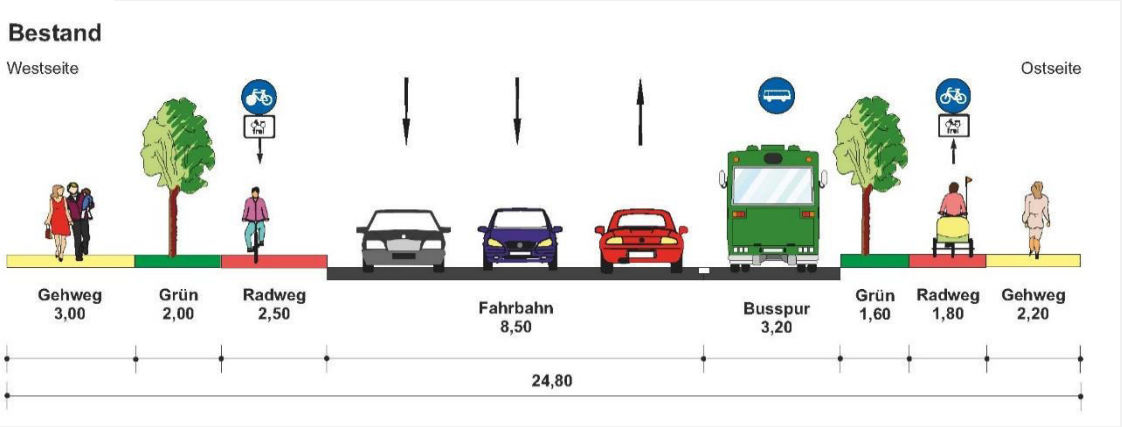
07-b-Q2 Var. 1

Planung

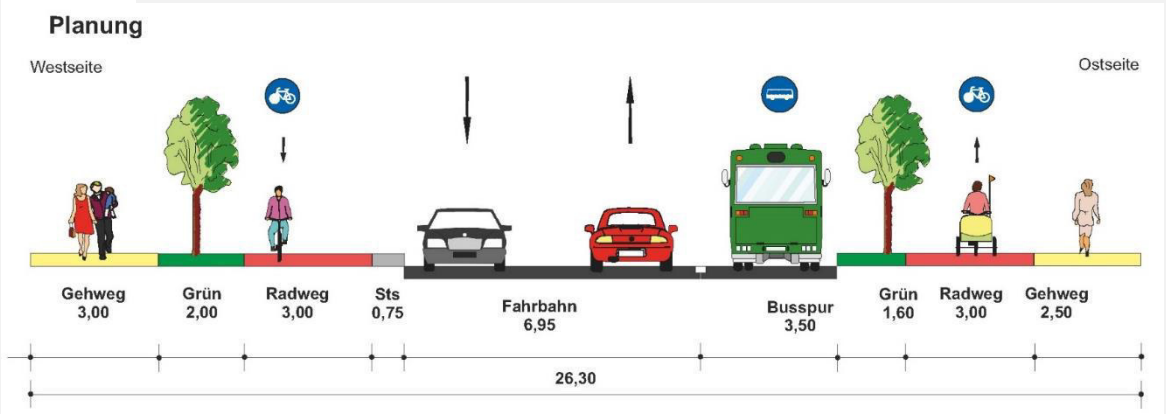


Maßnahmensteckbrief HL 07-b

07-b-Q3



07-b-Q3



Maßnahmensteckbrief HL 07-b

Maßnahmentabelle

Nr.	Typ (S/P)	Straße	Beschreibung / Lage	Typ	Maßnahme	Muster-lösung	Länge [m] bzw. Anzahl	Kosten	Gesamt-kosten
07-b	S	Ratzeburger Allee	Hohelandstr. - Kronsforder Allee (K16)/ Hüxtertorallee (K16)	Strecke	Standardausstattung (beidseitig)	STA	553	50 €	**55.300 €**
07-b	S	Ratzeburger Allee	Hohelandstr. - Kronsforder Allee (K16)/ Hüxtertorallee (K16)	Strecke	Neuanlage Radweg (Ostseite) (3,00m)	RWN	553	150 €	**248.850 €**
07-b	S	Ratzeburger Allee	Hohelandstr. - Kronsforder Allee (K16)/ Hüxtertorallee (K16)	Strecke	Verbreiterung Radweg (Westseite) (1,00)	RWV	553	150 €	**82.950 €**
07-b	S	Ratzeburger Allee	Hohelandstr. - Kronsforder Allee (K16)/ Hüxtertorallee (K16)	Strecke	Bordversatz (beidseitig)	BOV	553	200 €	**221.200 €**
07-b	S	Ratzeburger Allee	Hohelandstr. - Kronsforder Allee (K16)/ Hüxtertorallee (K16)	Strecke	Verbreiterung Gehwege (Westseite) (0,50m) (Ostseite) (0,80m)	GWV	553	130 €	**93.457 €**
07-b	S	Ratzeburger Allee	Hohelandstr. - Kronsforder Allee (K16)/ Hüxtertorallee (K16)	Strecke	Neumarkierung Fahstreifen	MAR1	553	60 €	**33.180 €**
07-b-01	P	Ratzeburger Allee	Einmündung Stresemannstr.	Ein-mündung	Radwegeüberfahrt (einseitig)	H1.1	1	20.000 €	**20.000 €**
07-b-02	P	Ratzeburger Allee	Bushaltestelle "Stresemannstr." (Westseite)	Bus-haltestelle	Baulicher Radweg mit Regelstandard hinter der Bushaltestelle	ML 1	1	20.000 €	**20.000 €**
07-b-03	P	Ratzeburger Allee	Bushaltestelle "Stresemannstr." (Ostseite)	Bus-haltestelle	Baulicher Radweg mit Regelstandard hinter der Bushaltestelle	ML 1	1	20.000 €	**20.000 €**
07-b-04	P	Ratzeburger Allee	Einmündung Antonistr.	Ein-mündung	Radwegeüberfahrt (einseitig)	H1.1	1	20.000 €	**20.000 €**
07-b-05	P	Ratzeburger Allee	Einmündung Lessingstr.	Ein-mündung	Radwegeüberfahrt (einseitig)	H1.1	1	20.000 €	**20.000 €**
07-b-07	P	Ratzeburger Allee	Einmündung Herderstr.	Ein-mündung	Radwegeüberfahrt (einseitig)	H1.1	1	20.000 €	**20.000 €**
07-b-08	P	Ratzeburger Allee	Einmündung Am Brink	Ein-mündung	Radwegeüberfahrt (einseitig)	H1.1	1	20.000 €	**20.000 €**
07-b-09	P	Ratzeburger Allee	Einmündung Bei der Wasserkunst	Ein-mündung	Radwegeüberfahrt (einseitig)	H1.1	1	20.000 €	**20.000 €**

Maßnahmensteckbrief HL 07-b

Nr.	Typ (S/P)	Straße	Beschreibung / Lage	Typ	Maßnahme	Muster-lösung	Länge [m] bzw. Anzahl	Kosten	Gesamt-kosten
07-b-10	P	Ratzeburger Allee	Bushaltestelle "Wasserkunst" (Ostseite)	Bus-haltestelle	Baulicher Radweg mit Regelstandard hinter der Bushaltestelle	ML 1	1	20.000 €	**20.000 €**
07-b-11	P	Ratzeburger Allee	Bushaltestelle "Wasserkunst" (Westseite)	Bus-haltestelle	Baulicher Radweg mit Regelstandard hinter der Bushaltestelle	ML 1	1	20.000 €	**20.000 €**

Maßnahmensteckbrief HL 07-b

Verweis auf Skizzen und Querschnitte		
Skizzen	Querschnitte	
SK13	07-b-Q1 07-b-Q2 Var.1 07-b-Q3	07-b-Q2 Var.2

Kosten (Vorzugslösung, gerundet)	
Kosten für Streckenmaßnahmen	735.000€
Kosten für punktuelle Maßnahmen	200.000€
Gesamtkosten	935.000€

Maßnahmensteckbrief HL 07-c

Kenndaten im Bestand

Straße	Ratzeburger Allee
Abschnitt von Ort Abschnitt bis Ort	Hohelandstraße Kahlhorststraße
Länge [m]	568
Klassifizierung	K 23/ L 331
Zul. Geschwindigkeit [km/h]	50
Verkehrsstärke [Kfz/24 h]	26.900 | Schwerverkehr 1.020
Kommune oder Stadtteil HL	St. Jürgen

Repräsentatives Foto

Konflikte und Eingriffe

☒ Grunderwerb erforderlich

Konflikte Natur- und Landschaftsschutz

☐ Eingriff Einzelbäume
☐ Eingriff Baumallee (einseitig)
☐ Eingriff Baumallee (beidseitig)
☐ Eingriff Wallanlage
☒ keine

Nutzungskonflikte

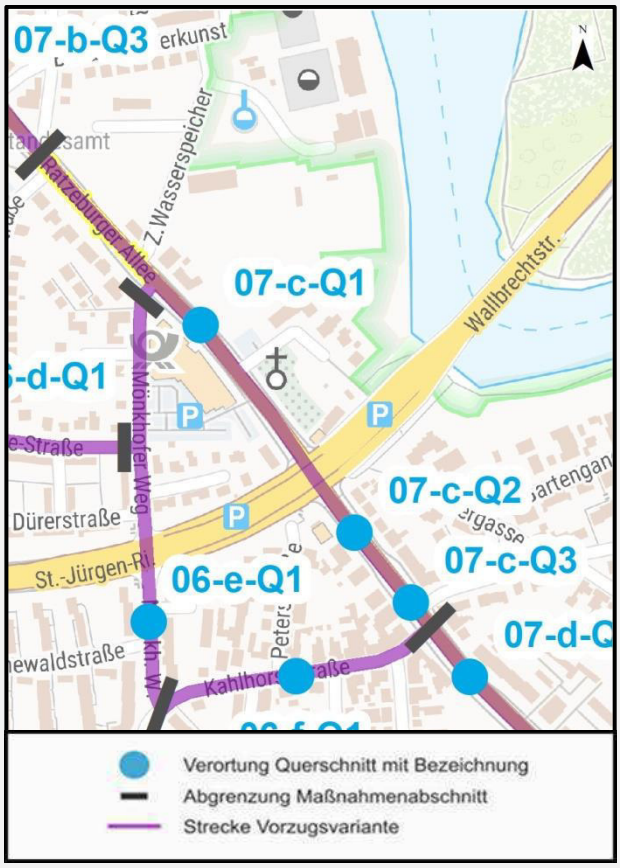
☐ mit ruhendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Stellplätzen)

☒ mit fließendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Fahrstreifen)

☐ mit Fußverkehr
(reduzierte Flächen für den Fußverkehr)

☒ mit Busverkehr:
Buslinien [Nr.]: 1, 4, 6, 9, 17, 8710
Haltestellen [Anzahl]: 1

Querschnittsverortung



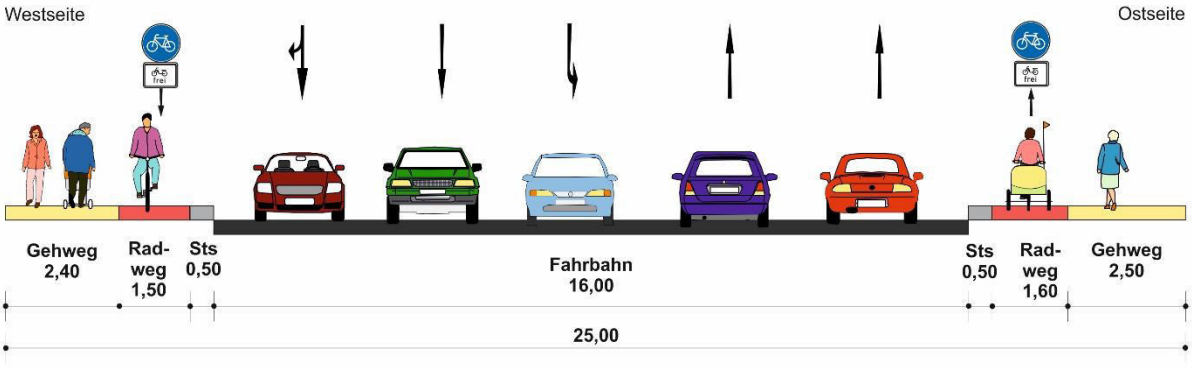
Ausbaustandard ☒ RSW-Standard ☐ Reduzierter Standard ☐ ERA-Standard

Maßnahmensteckbrief HL 07-c

Querschnitte (Vorzugslösung)

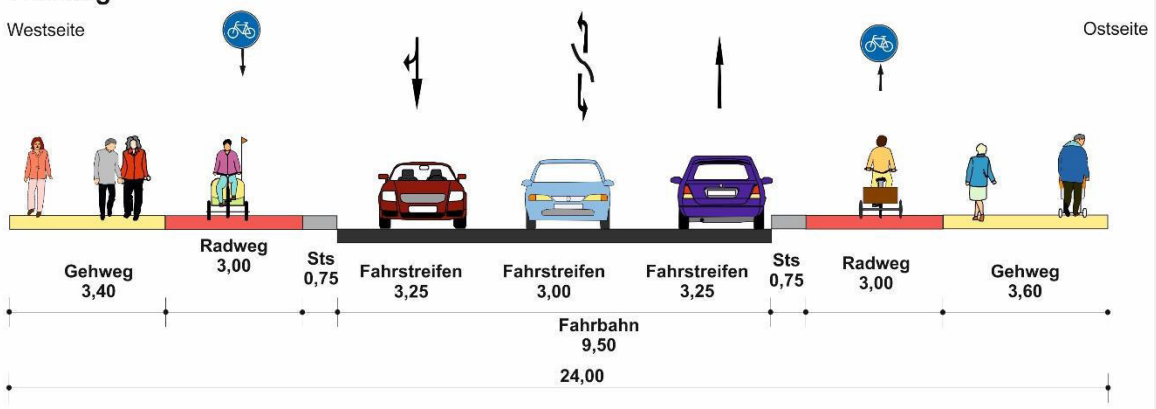
07-c-Q1

Bestand



07-c-Q1

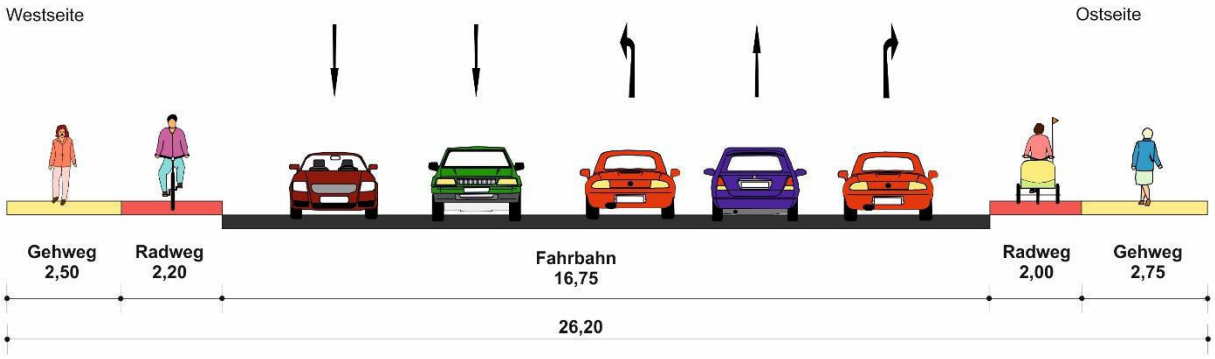
Planung



Maßnahmensteckbrief HL 07-c

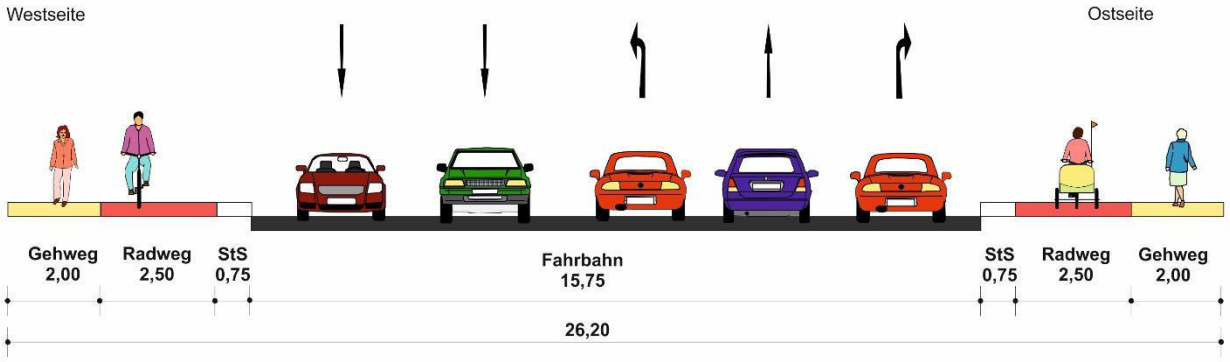
07-c-Q2

Bestand



07-c-Q2

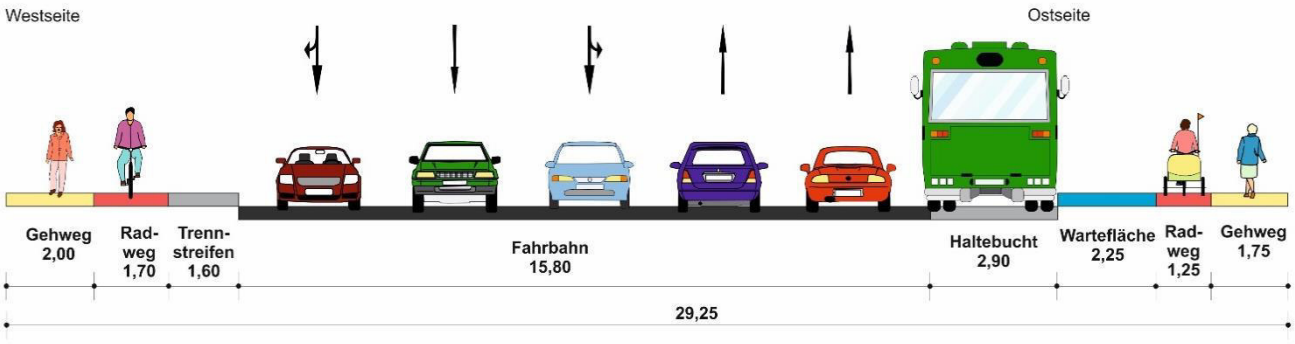
Planung



Maßnahmensteckbrief HL 07-c

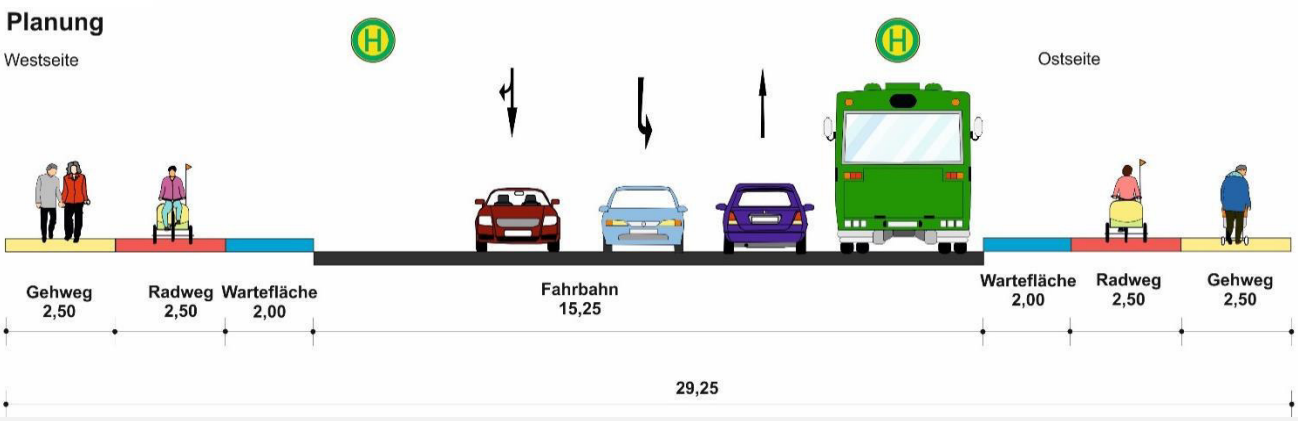
07-c-Q3

Bestand



07-c-Q3

Planung



Maßnahmensteckbrief HL 07-c

Maßnahmentabelle

Nr.	Typ (S/P)	Straße	Beschreibung / Lage	Typ	Maßnahme	Muster-lösung	Länge [m] bzw. Anzahl	Kosten	Gesamt-kosten
07-c	S	Ratzeburger Allee	Kahlhorststr. - Hohelandstr.	Strecke	Standardausstattung (beidseitig)	STA	568	50 €	**56.800 €**
07-c	S	Ratzeburger Allee	Hohelandstr.. - St.Jürgen-Ring	Strecke	Neuanlage Radweg (beidseitig) (3,00m + 0,75m)	RWN	400	150 €	**450.000 €**
07-c	S	Ratzeburger Allee	Hohelandstr. - St.Jürgen-Ring	Strecke	Verbreiterung Gehweg (Westseite) (1,00m) (Ostseite) (1,10m)	GWV	400	130 €	**109.200 €**
07-c	S	Ratzeburger Allee	Kahlhorststr. - Hohelandstr.	Strecke	Bordversatz (beidseitig)	BOV	400	200 €	**160.000 €**
07-c	S	Ratzeburger Allee	St.Jürgen-Ring - Kahlhorststraße	Strecke	Neuanlage Radweg (beidseitig) (2,00m + 0,75m)	RWN	168	150 €	**138.600 €**
07-c	S	Ratzeburger Allee	St.Jürgen-Ring - Kahlhorststraße	Strecke	Verbreiterung Gehweg (Westseite) (1,00m) (Ostseite) (1,10m)	GWV	168	90 €	**31.752 €**
07-c	S	Ratzeburger Allee	Kahlhorststr. - Hohelandstr.	Strecke	Neumarkierung Fahrstreifen	MAR1	568	60 €	**34.080 €**
07-c-01	P	Ratzeburger Allee	Einmündung Edvard-Munch-Str.	Ein-mündung	Radwegeüberfahrt (einseitig)	H1.1	1	20.000 €	**20.000 €**
07-c-02	P	Ratzeburger Allee	Einmündung Zum Wasserspeicher	Ein-mündung	Radwegeüberfahrt (einseitig)	H1.1	1	20.000 €	**20.000 €**
07-c-03	P	Ratzeburger Allee	Einmündung Mönkhofer Weg	LSA-Knoten	Radverkehrsfurt mit LSA	FU1	1	40.000 €	**40.000 €**
07-c-04	P	Ratzeburger Allee	Einmündung Karl-Roß-Weg	Ein-mündung	Radwegüberfahrt	H1.1	1	20.000 €	**20.000 €**
07-c-05	P	Ratzeburger Allee	Einmündung Parkplatz Edeka	Ein-mündung	Radwegüberfahrt	H1.1	1	20.000 €	**20.000 €**
07-c-06	P	Ratzeburger Allee	Knoten St. Jürgen-Ring/Wallbrechtstr. (B75)	LSA-Knoten	Radverkehrsfurten mit LSA	FU1	4	40.000 €	**160.000 €**

Maßnahmensteckbrief HL 07-c

Nr.	Typ (S/P)	Straße	Beschreibung / Lage	Typ	Maßnahme	Muster-lösung	Länge [m] bzw. Anzahl	Kosten	Gesamt-kosten
07-c-07	P	Ratzeburger Allee	Bushaltestelle "Fahlenkampsweg" (Ostseite)	Bus-haltestelle	Baulicher Radweg mit red. Standard hinter der Bushaltestelle	ML 2	1	20.000 €	**20.000 €**
07-c-08	P	Ratzeburger Allee	Bushaltestelle "Fahlenkampsweg" (Westseite)	Bus-haltestelle	Baulicher Radweg mit red. Standard hinter der Bushaltestelle	ML 2	1	20.000 €	**20.000 €**
07-c-09	P	Ratzeburger Allee	Knoten Kahlhorststr./ Fahlenkampsweg	LSA-Knoten	nur geradlinige Führung: Radverkehrsfurten mit LSA	FU1	2	40.000 €	**80.000 €**

Maßnahmensteckbrief HL 07-c

Verweis auf Skizzen und Querschnitte		
Skizzen	Querschnitte	
SK14 SK15	07-c-Q1 Var. 1 07-c-Q2 07-c-Q3	07-c-Q1 Var. 2 07-c-Q1 Var. 3

Kosten (Vorzugslösung, gerundet)	
Kosten für Streckenmaßnahmen	980.000€
Kosten für punktuelle Maßnahmen	400.000€
Gesamtkosten	1.380.000€

Maßnahmensteckbrief HL 07-d

Kenndaten im Bestand

Straße	Ratzeburger Allee
Abschnitt von Ort Abschnitt bis Ort	Kahlhorststraße Kastanienallee
Länge [m]	722
Klassifizierung	L 331
Zul. Geschwindigkeit [km/h]	50
Verkehrsstärke [Kfz/24 h]	26.910 | Schwerverkehr 1.020
Kommune oder Stadtteil HL	St. Jürgen

Repräsentatives Foto

Konflikte und Eingriffe

☒ Grunderwerb erforderlich

Konflikte Natur- und Landschaftsschutz

☐ Eingriff Einzelbäume
☒ Eingriff Baumallee (einseitig)
☐ Eingriff Baumallee (beidseitig)
☐ Eingriff Wallanlage
☐ keine

Nutzungskonflikte

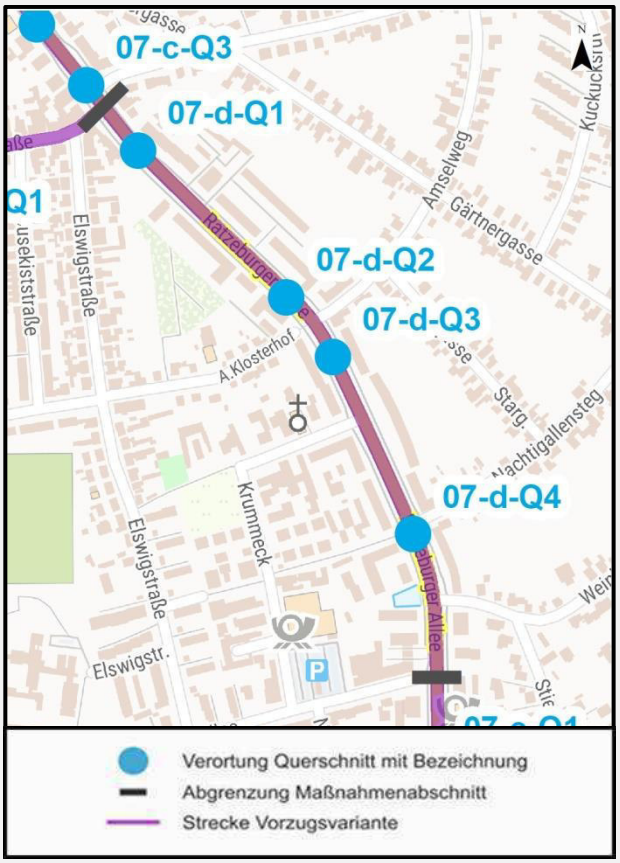
☒ mit ruhendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Stellplätzen)

☒ mit fließendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Fahrstreifen)

☐ mit Fußverkehr
(reduzierte Flächen für den Fußverkehr)

☒ mit Busverkehr:
Buslinien [Nr.]: 4, 6, 8710
Haltestellen [Anzahl]: 2

Querschnittsverortung

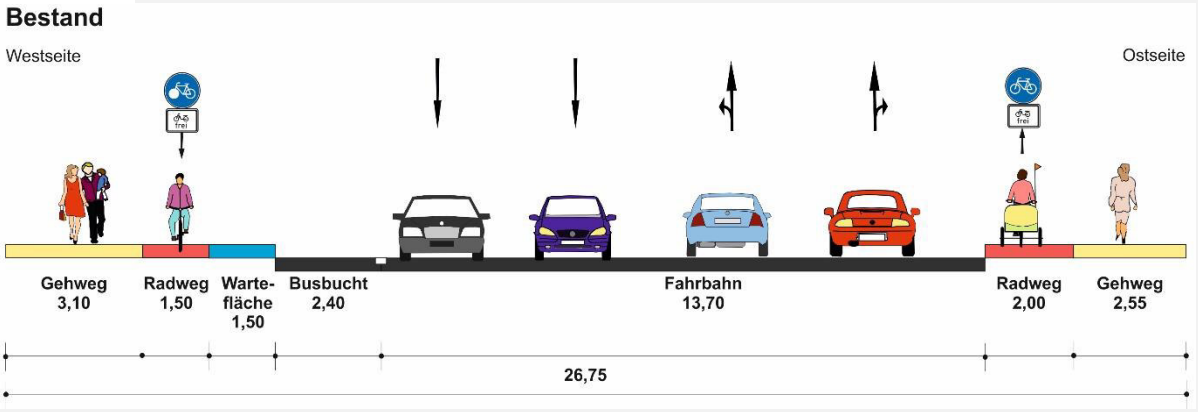


Ausbaustandard ☒ RSW-Standard ☐ Reduzierter Standard ☐ ERA-Standard

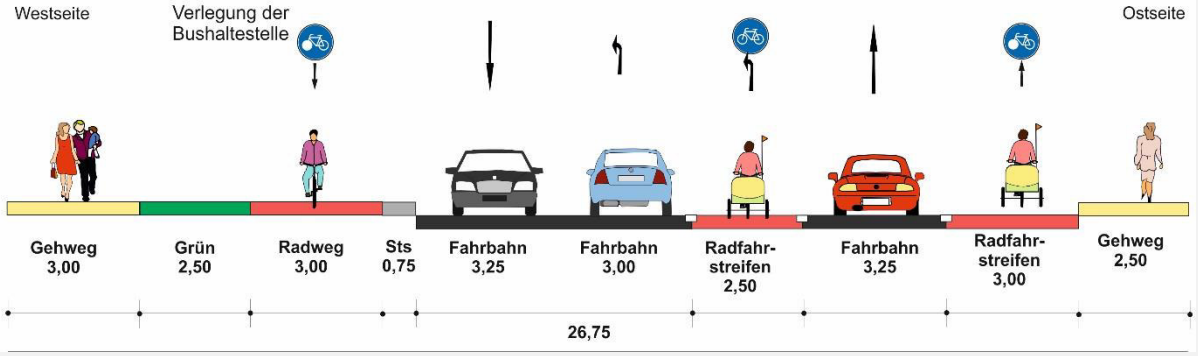
Maßnahmensteckbrief HL 07-d

Querschnitte (Vorzugslösung)

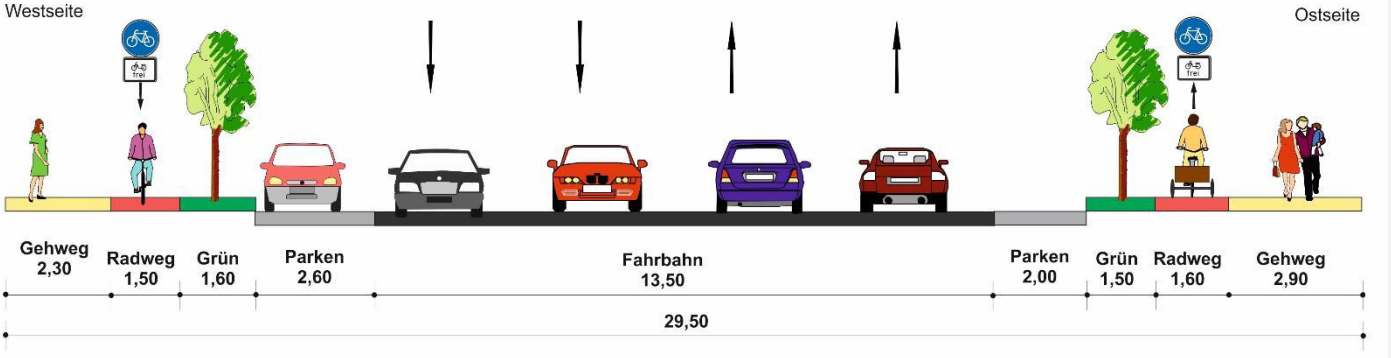
07-d-Q1
Bestand



07-d-Q1
Planung



07-d-Q2
Bestand



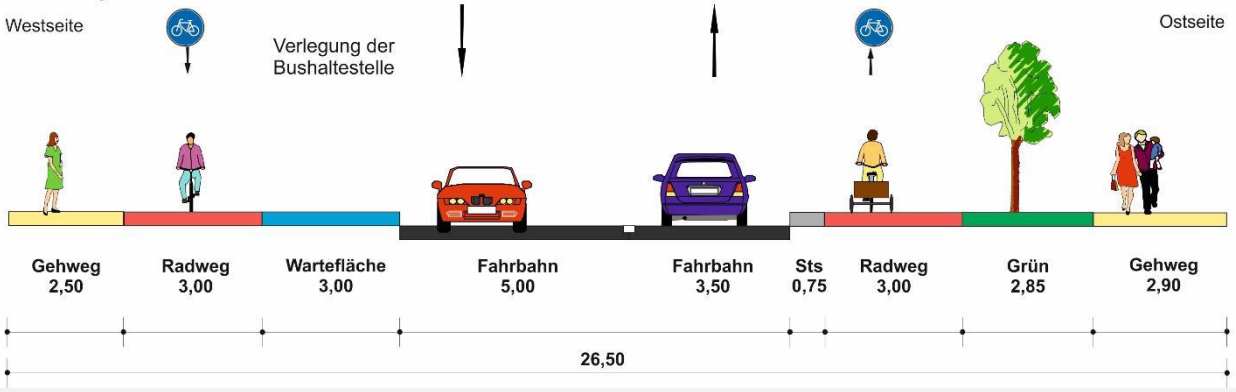
rad schnell netz

metropolregion hamburg

Maßnahmensteckbrief HL 07-d

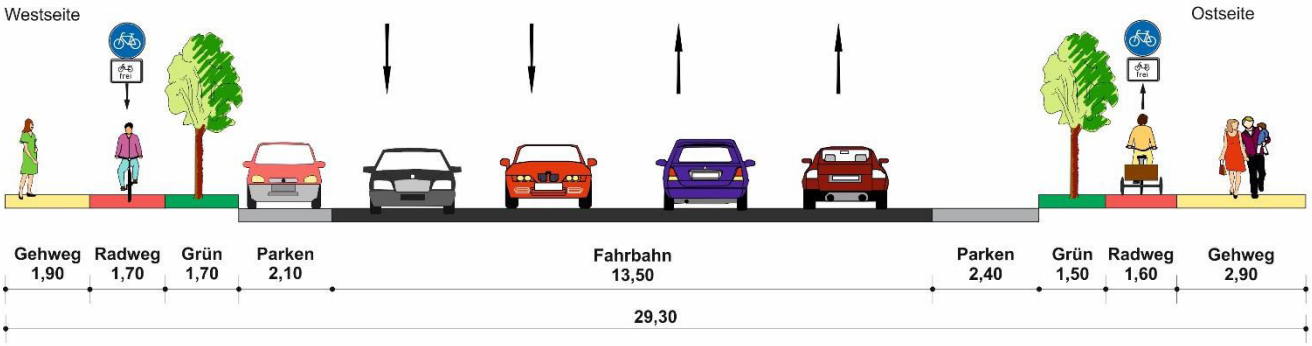
07-d-Q2

Planung



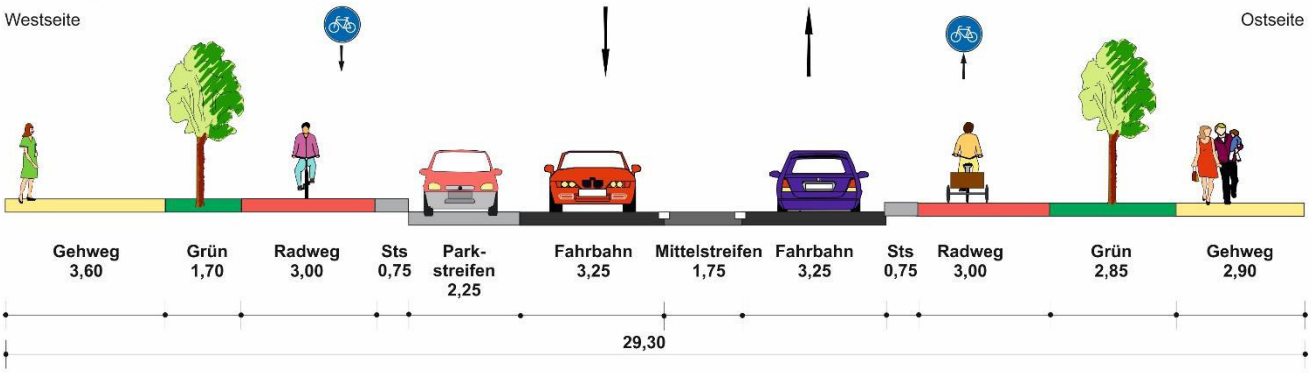
07-d-Q3

Bestand



07-d-Q3

Planung

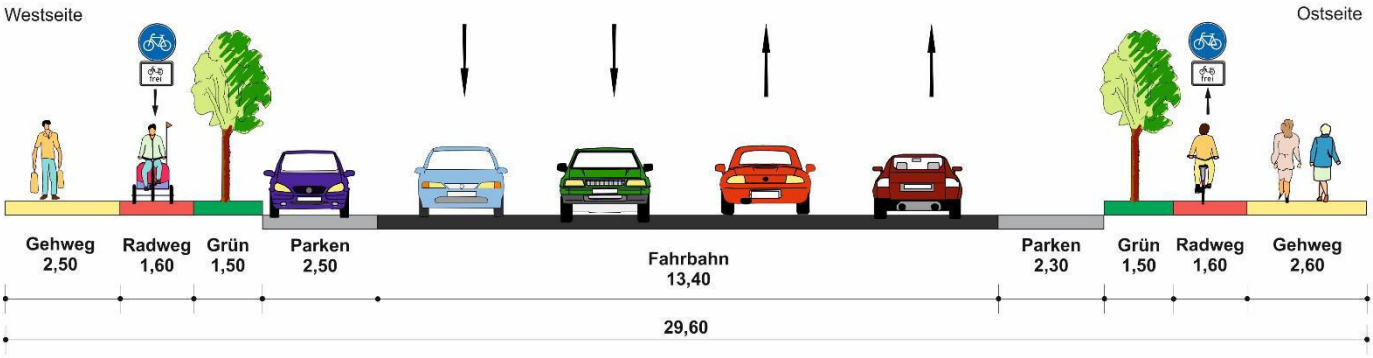


urbanus PGV

Maßnahmensteckbrief HL 07-d

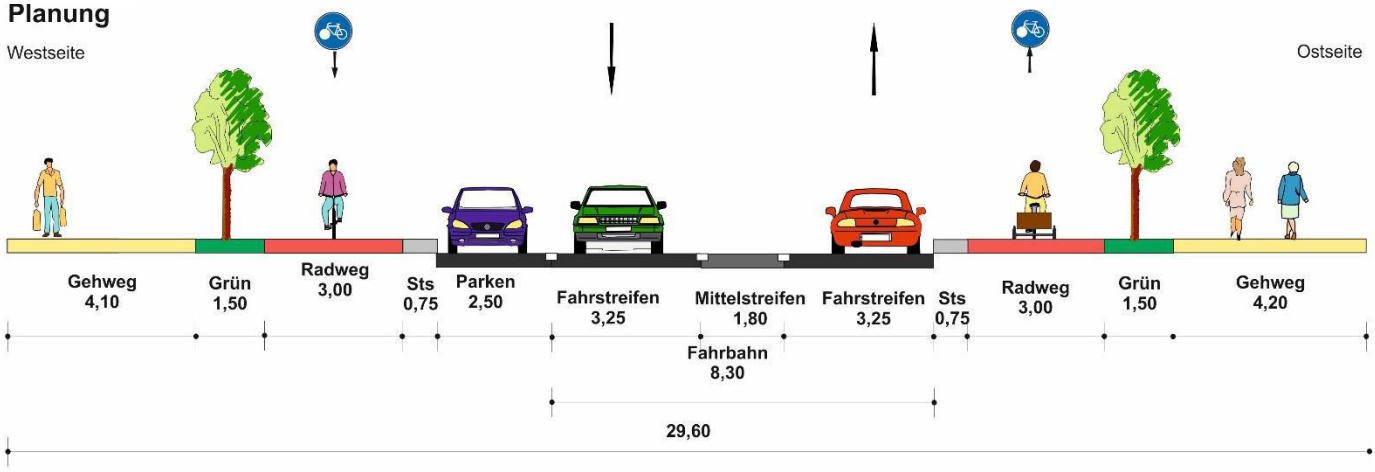
07-d-Q4

Bestand



07-d-Q4

Planung



Maßnahmensteckbrief HL 07-d

Maßnahmentabelle

Nr.	Typ (S/P)	Straße	Beschreibung / Lage	Typ	Maßnahme	Muster-lösung	Länge [m] bzw. Anzahl	Kosten	Gesamt-kosten
07-d	S	Ratzeburger Allee	Kastanienallee - Kahlhorststr.	Strecke	Standardausstattung (einseitig)	STA	722	50 €	**72.200 €**
07-d	S	Ratzeburger Allee	Kahlhorststr. - Dt.Bank-Filiale	Strecke	Neuanlage Radweg (Westseite) (3,75m)	RWN	160	150 €	**90.000 €**
07-d	S	Ratzeburger Allee	Kahlhorststr. - Dt.Bank-Filiale	Strecke	Neuanlage Radfahrstreifen (Westseite) (3,00m)	RFS	160	30 €	**4.800 €**
07-d	S	Ratzeburger Allee	Dt.Bank-Filiale - Kastanienallee	Strecke	Neuanlage Radweg (beidseitig) (3,00m + 0,75m)	RWN	554	150 €	**623.250 €**
07-d	S	Ratzeburger Allee	Kastanienallee - Kahlhorststr.	Strecke	Neumarkierung Fahrstreifen	STA	722	60 €	**43.320 €**
07-d	S	Ratzeburger Allee	Kastanienallee - Kahlhorststr.	Strecke	Bordversatz (beidseitig)	BOV	722	200 €	**288.800 €**
07-d-01	P	Ratzeburger Allee	Einmündung Amselweg (Westseite)	Ein-mündung	Radwegeüberfahrt (einseitig)	H1.1	1	20.000 €	**20.000 €**
07-d-02	P	Ratzeburger Allee	Bushaltestelle "Amselweg" (Ostseite)	Bus-haltestelle	baulicher Radweg mit Regelstandard hinter der Bushaltestelle	ML 1	1	20.000 €	**20.000 €**
07-d-03	P	Ratzeburger Allee	Bushaltestelle "Amselweg" (Westseite)	Bus-haltestelle	baulicher Radweg mit Regelstandard hinter der Bushaltestelle	ML 1	1	20.000 €	**20.000 €**
07-d-04	P	Ratzeburger Allee	Einmündung Krummeck	Ein-mündung	Radwegeüberfahrt (einseitig)	H1.1	1	20.000 €	**20.000 €**
07-d-05	P	Ratzeburger Allee	Einmündung Nachtigallensteg	Ein-mündung	Radwegeüberfahrt (einseitig)	H1.1	1	20.000 €	**20.000 €**
07-d-06	P	Ratzeburger Allee	Einmündung Weinbergstr.	Ein-mündung	Radwegeüberfahrt (einseitig)	H1.1	1	20.000 €	**20.000 €**
07-d-07	P	Ratzeburger Allee	Bushaltestelle "Weinbergstr."	Bus-haltestelle	baulicher Radweg mit Regelstandard hinter der Bushaltestelle	ML 1	1	20.000 €	**20.000 €**
07-d-08	P	Ratzeburger Allee	Bushaltestelle "Weinbergstr."	Bus-haltestelle	baulicher Radweg mit Regelstandard hinter der Bushaltestelle	ML 1	1	20.000 €	**20.000 €**

Maßnahmensteckbrief HL 07-d

Nr.	Typ (S/P)	Straße	Beschreibung / Lage	Typ	Maßnahme	Muster-lösung	Länge [m] bzw. Anzahl	Kosten	Gesamt-kosten
07-d-09	P	Ratzeburger Allee	Einmündung Kastanienallee	Ein-mündung	Radwegeüberfahrt (einseitig)	H1.1	1	20.000 €	**20.000 €**

Maßnahmensteckbrief HL 07-d

Verweis auf Skizzen und Querschnitte		
Skizzen	Querschnitte	
SK14 SK15 SK16	07-d-Q1 07-d-Q2, 07-d-Q3 Var.1, 07-d-Q4 Var. 1	07-d-Q3 Var.2 07-d-Q3 Var.3, 07-d-Q4 Var.2 07-d-Q4 Var.3

Kosten (Vorzugslösung, gerundet)	
Kosten für Streckenmaßnahmen	1.122.000€
Kosten für punktuelle Maßnahmen	180.000€
Gesamtkosten	1.302.000€

Maßnahmensteckbrief HL 07-e

Kenndaten im Bestand

Straße	Ratzeburger Allee
Abschnitt von Ort Abschnitt bis Ort	Kastanienallee Stadtweide/Osterweide
Länge [m]	587
Klassifizierung	L 331
Zul. Geschwindigkeit [km/h]	50
Verkehrsstärke [Kfz/24 h]	16.450 | Schwerverkehr 600
Kommune oder Stadtteil HL	St. Jürgen

Repräsentatives Foto

Konflikte und Eingriffe

☒ Grunderwerb erforderlich

Konflikte Natur- und Landschaftsschutz

☐ Eingriff Einzelbäume
☐ Eingriff Baumallee (einseitig)
☒ Eingriff Baumallee (beidseitig)
☐ Eingriff Wallanlage
☐ keine

Nutzungskonflikte

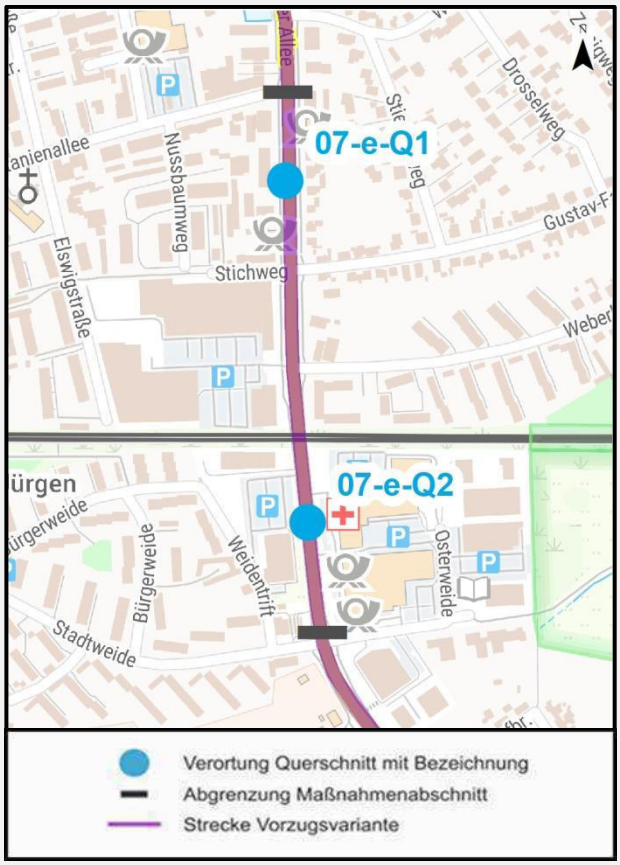
☒ mit ruhendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Stellplätzen)

☒ mit fließendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Fahrstreifen)

☐ mit Fußverkehr
(reduzierte Flächen für den Fußverkehr)

☒ mit Busverkehr:
Buslinien [Nr.]: 4, 6, 8710
Haltestellen [Anzahl]: 1

Querschnittsverortung



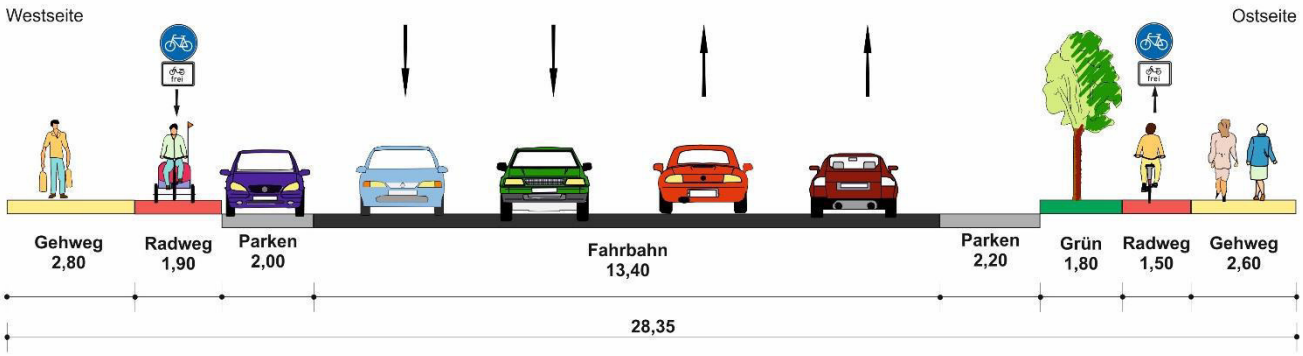
Ausbaustandard ☒ RSW-Standard ☐ Reduzierter Standard ☐ ERA-Standard

Maßnahmensteckbrief HL 07-e

Querschnitte (Vorzugslösung)

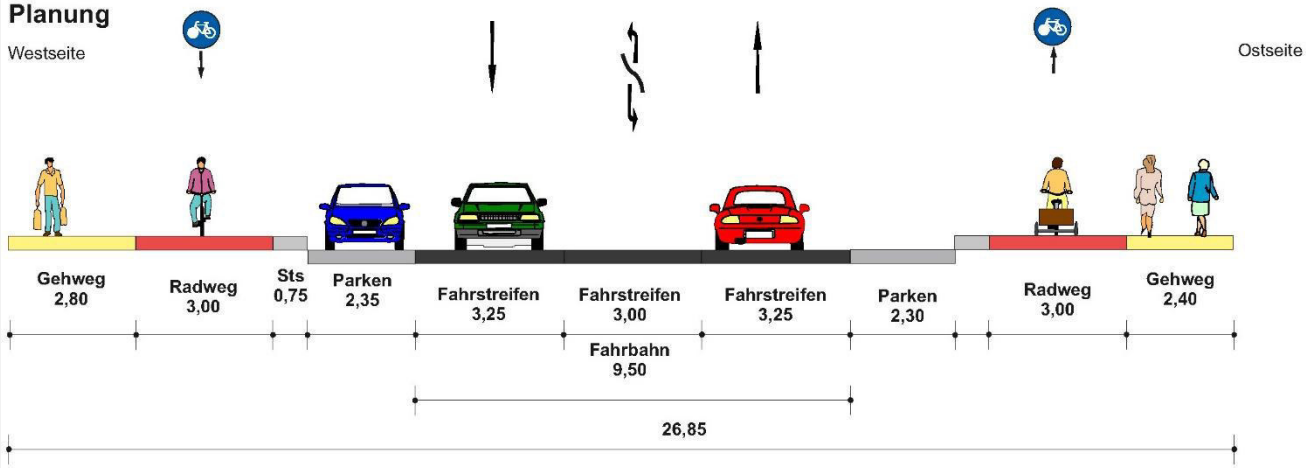
07-e-Q1

Bestand



07-e-Q1

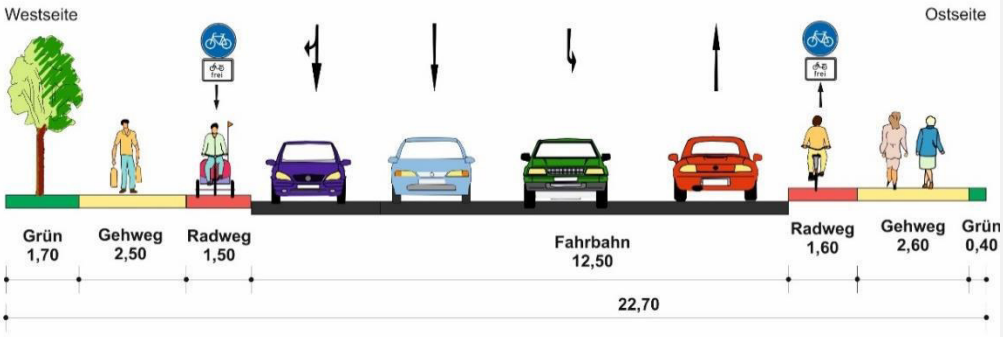
Planung



Maßnahmensteckbrief HL 07-e

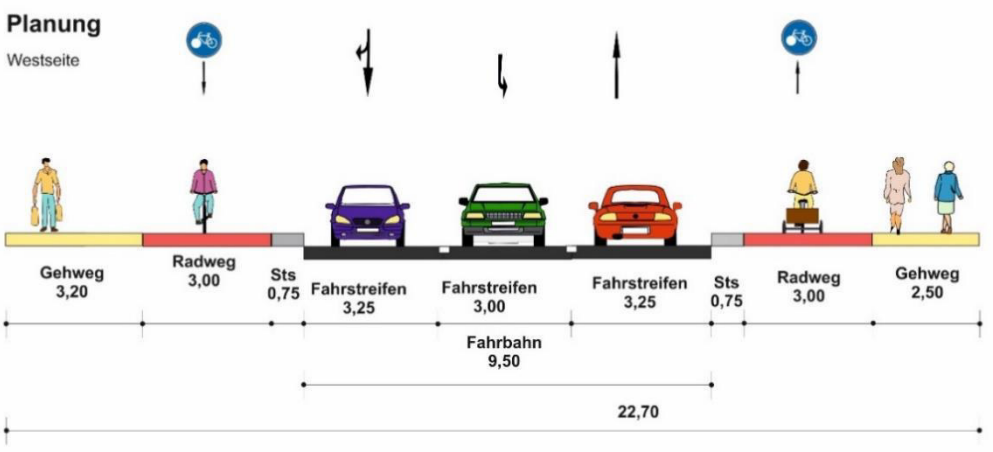
07-e-Q2

Bestand



07-e-Q2

Planung



Maßnahmensteckbrief HL 07-e

Maßnahmentabelle

Nr.	Typ (S/P)	Straße	Beschreibung / Lage	Typ	Maßnahme	Muster-lösung	Länge [m] bzw. Anzahl	Kosten	Gesamt-kosten
07-e	S	Ratzeburger Allee	Stadtweide/Osterweide - Kastanienallee	Strecke	Standardausstattung (beidseitig)	STA	587	50 €	**58.700 €**
07-e	S	Ratzeburger Allee	Stadtweide/Osterweide - Kastanienallee	Strecke	Neuanlage Radweg (beidseitig) (3,00m + 0,75m)	RWN	587	150 €	**660.375 €**
07-e	S	Ratzeburger Allee	Stadtweide/Osterweide - Kastanienallee	Strecke	Verbreiterung Gehweg (beidseitig) (0,80m)	GWV	587	130 €	**122.096 €**
07-e	S	Ratzeburger Allee	Stadtweide/Osterweide - Kastanienallee	Strecke	Neumarkierung Fahrstreifen	MAR1	587	60 €	**35.220 €**
07-e	S	Ratzeburger Allee	Stadtweide/Osterweide - Kastanienallee	Strecke	Bordversatz (beidseitig, südl.Bahnübergang)	BOV	220	200 €	**88.000 €**
07-e-01	P	Ratzeburger Allee	Knoten Stichweg/ Gustav-Falke-Str.	LSA-Knoten	Radverkehrsfurt mit LSA (beidseitig)	FU1	2	40.000 €	**80.000 €**
07-e-02	P	Ratzeburger Allee	Bushaltestelle "Gustav-Falke-Str." (Ostseite)	Bus-haltestelle	baulicher Radweg mit Regelstandard hinter der Bushaltestelle	ML 1	1	20.000 €	**20.000 €**
07-e-03	P	Ratzeburger Allee	Bushaltestelle "Gustav-Falke-Str." (Westseite)	Bus-haltestelle	baulicher Radweg mit Regelstandard hinter der Bushaltestelle	ML 1	1	20.000 €	**20.000 €**
07-e-04	P	Ratzeburger Allee	Knoten Weberkoppel/Parkplatz Bauhaus/tedox	LSA-Knoten	Radverkehrsfurt mit LSA (beidseitig)	FU1	2	40.000 €	**80.000 €**
07-e-05	P	Ratzeburger Allee	Bahnübergang	Bahn-übergang	Umgestaltung zur Unterführung (städt.Planung)	SON	1	kein Kostenansatz	
07-e-06	P	Ratzeburger Allee	Einmündung Parkplatz Aldi	Ein-mündung	Radwegeüberfahrt	H1.1	1	20.000 €	**20.000 €**
07-e-07	P	Ratzeburger Allee	Einmündung Parkplatz Wirth-Center II	Ein-mündung	Radwegeüberfahrt	H1.1	1	20.000 €	**20.000 €**
07-e-08	P	Ratzeburger Allee	Einmündung Parkplatz Wirth-Center I	Ein-mündung	Radwegeüberfahrt	H1.1	1	20.000 €	**20.000 €**

Maßnahmensteckbrief HL 07-e

Verweis auf Skizzen und Querschnitte	
Skizzen	Querschnitte
SK17 SK18	07-e-Q1 07-e-Q2

Kosten (Vorzugslösung, gerundet)	
Kosten für Streckenmaßnahmen	964.000€
Kosten für punktuelle Maßnahmen	260.000€
Gesamtkosten	1.224.000€

Maßnahmensteckbrief HL 08-a

Kenndaten im Bestand

Knoten	Ratzeburger Allee/ Stadtweide/ Osterweide
Klassifizierung	L 331/ städtisch
Zul. Geschwindigkeit [km/h]	50 (Ratzeburger Allee) 30 (Stadtweide, Osterweide)
Verkehrsstärke [Kfz/24 h]	21.500 | Schwerverkehr 695
Kommune oder Stadtteil HL	St. Jürgen

Repräsentatives Foto

Konflikte und Eingriffe

☐ Grunderwerb erforderlich

Konflikte Natur- und Landschaftsschutz

☒ Eingriff Einzelbäume
☐ Eingriff Baumallee (einseitig)
☐ Eingriff Baumallee (beidseitig)
☐ Eingriff Wallanlage
☐ keine

Nutzungskonflikte

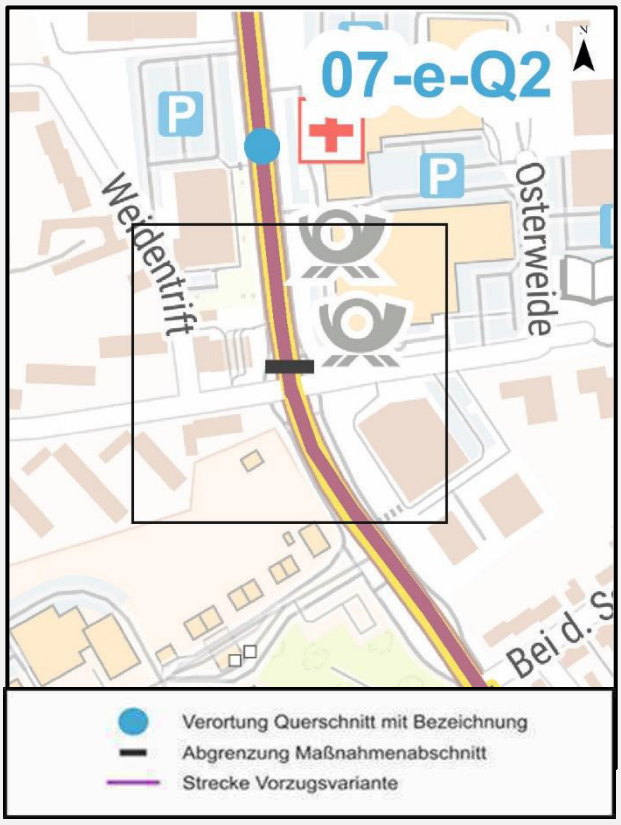
☐ mit ruhendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Stellplätzen)

☐ mit fließendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Fahrstreifen)

☐ mit Fußverkehr
(reduzierte Flächen für den Fußverkehr)

☒ mit Busverkehr:
Buslinien [Nr.]: xx
Haltestellen [Anzahl]: xx

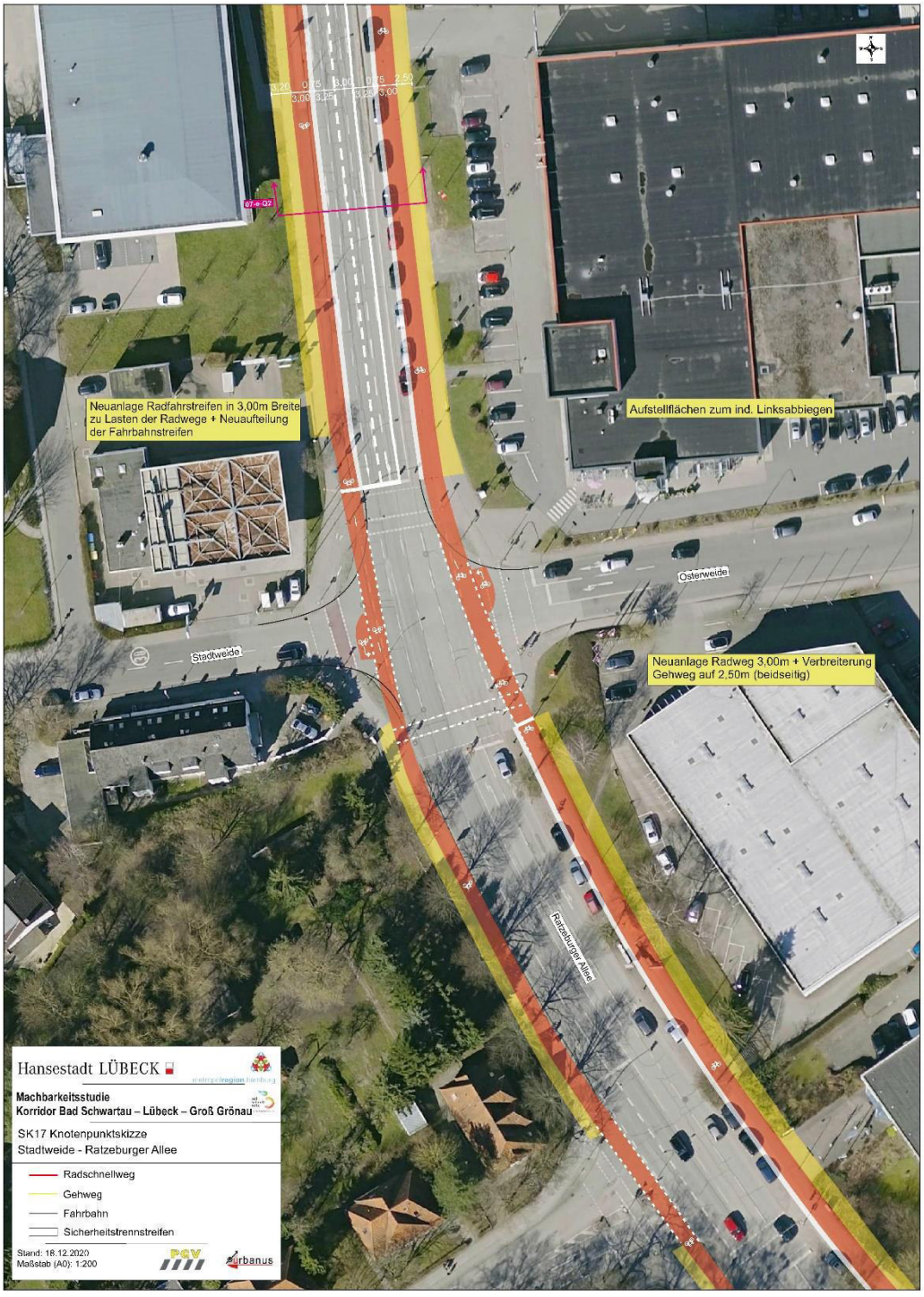
Querschnittsverortung



Ausbaustandard ☒ RSW-Standard ☐ Reduzierter Standard ☐ ERA-Standard

Maßnahmensteckbrief HL 08-a

Lösungsskizze



Maßnahmensteckbrief HL 08-a

Maßnahmentabelle

Nr.	Typ (S/P)	Straße	Beschreibung / Lage	Typ	Maßnahme	Muster-lösung	Länge [m] bzw. Anzahl	Kosten	Gesamt-kosten
08-a	P	Ratzeburger Allee	Knoten Stadtweide/Osterweide	LSA-Knoten	Radverk. Ertüchtigung (Furten, Aufstellflächen)	SON	1	125.000 €	**125.000 €**

Verweis auf Skizzen und Querschnitte

Skizzen	Querschnitte
SK17 SK18	-

Kosten (Vorzugslösung, gerundet)

Kosten für Streckenmaßnahmen	0€
Kosten für punktuelle Maßnahmen	125.000€
Gesamtkosten	125.000€

Maßnahmensteckbrief HL 08-b

Kenndaten im Bestand

Straße	Ratzeburger Allee
Abschnitt von Ort Abschnitt bis Ort	Stadtweide/Osterweide Neptunstraße/Nibelungenstraße
Länge [m]	1.211
Klassifizierung	L 331
Zul. Geschwindigkeit [km/h]	50
Verkehrsstärke [Kfz/24 h]	17.230 | Schwerverkehr 640
Kommune oder Stadtteil HL	St. Jürgen

Repräsentatives Foto

Konflikte und Eingriffe

☐ Grunderwerb erforderlich

Konflikte Natur- und Landschaftsschutz

☒ Eingriff Einzelbäume
☐ Eingriff Baumallee (einseitig)
☐ Eingriff Baumallee (beidseitig)
☐ Eingriff Wallanlage
☐ keine

Nutzungskonflikte

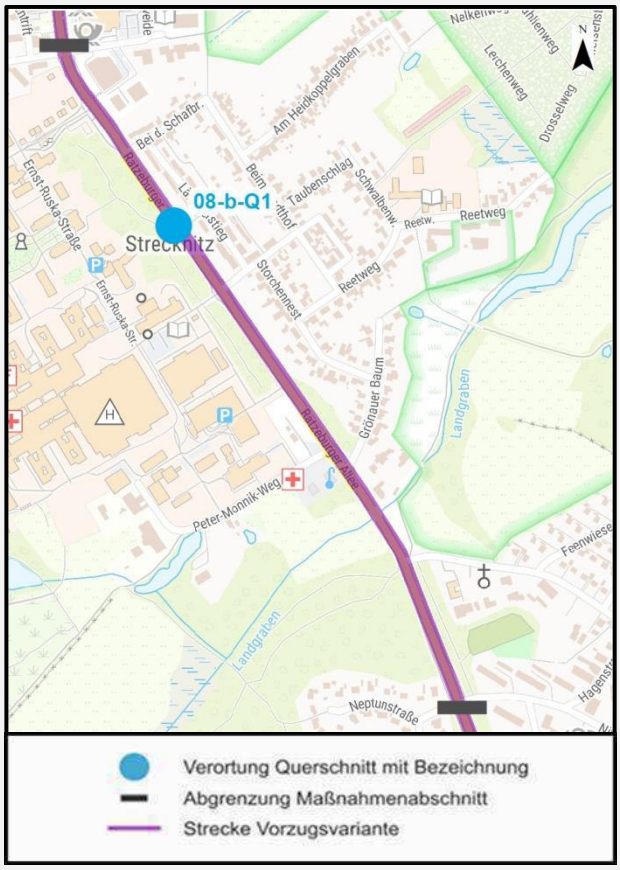
☒ mit ruhendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Stellplätzen)

☐ mit fließendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Fahrstreifen)

☐ mit Fußverkehr
(reduzierte Flächen für den Fußverkehr)

☒ mit Busverkehr:
Buslinien [Nr.]: 4, 6, 8710
Haltestellen [Anzahl]: 3

Querschnittsverortung



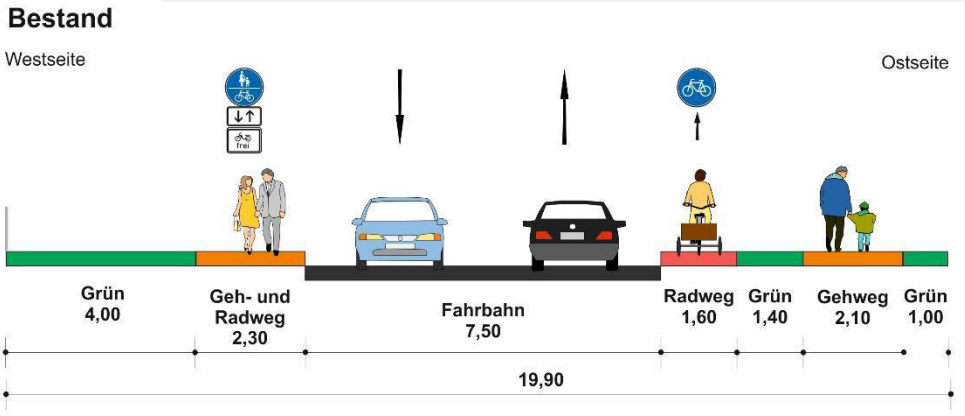
Ausbaustandard ☒ RSW-Standard ☐ Reduzierter Standard ☐ ERA-Standard

Maßnahmensteckbrief HL 08-b

Querschnitte (Vorzugslösung)

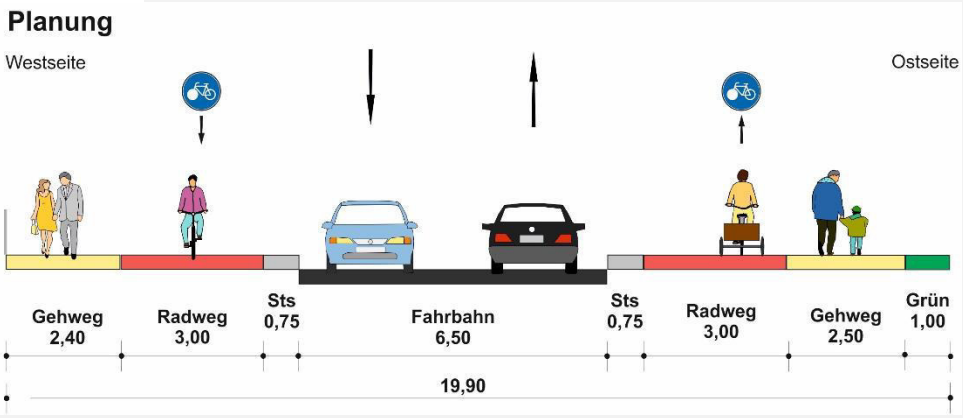
08-b-Q1

Bestand



08-b-Q1

Planung



Maßnahmensteckbrief HL 08-b

Maßnahmentabelle

Nr.	Typ (S/P)	Straße	Beschreibung / Lage	Typ	Maßnahme	Muster-lösung	Länge [m] bzw. Anzahl	Kosten	Gesamt-kosten
08-b	S	Ratzebg. Allee/ Ratzeburger Landstr.	Neptunstr./Nibelungenstr. - Stadtweide/Osterweide	Strecke	Standardausstattung (beidseitig)	STA	1.211	50 €	**121.100 €**
08-b	S	Ratzebg. Allee/ Ratzeburger Landstr.	Neptunstr./Nibelungenstr. - Stadtweide/Osterweide	Strecke	Neuanlage Radweg (beidseitig) (3,00m + 0,75 Sts)	RWN	1.211	150 €	**1.362.375 €**
08-b	S	Ratzebg. Allee/ Ratzeburger Landstr.	Neptunstr./Nibelungenstr. - Stadtweide/Osterweide	Strecke	Neuanlage Gehweg (Westeite) (2,50 m)	GWN	1.211	130 €	**393.575 €**
08-b	S	Ratzebg. Allee/ Ratzeburger Landstr.	Neptunstr./Nibelungenstr. - Stadtweide/Osterweide	Strecke	Bordversatz (einseitig)	BOV	1.211	200 €	**242.200 €**
08-b	S	Ratzebg. Allee/ Ratzeburger Landstr.	Neptunstr./Nibelungenstr. - Stadtweide/Osterweide	Strecke	Verbreiterung Gehweg (Ostseite) (0,40m)	GWV	1.211	100 €	**48.440 €**
08-b-01	P	Ratzeburger Allee	Einmündung Universitätsstr.	LSA-Knoten	Radverkehrsfurt mit LSA	FU1	1	40.000 €	**40.000 €**
08-b-02	P	Ratzeburger Allee	Bushaltestelle "Universitätsstr." (Ostseite)	Bus-haltestelle	Baulicher Radweg mit Regelstandard hinter der Bushaltestelle	ML 1	1	20.000 €	**20.000 €**
08-b-03	P	Ratzeburger Allee	Bushaltestelle "Universitätsstr." (Westseite)	Bus-haltestelle	Baulicher Radweg mit Regelstandard hinter der Bushaltestelle	ML 1	1	20.000 €	**20.000 €**
08-b-04	P	Ratzeburger Allee	Einmündung Bei der Schafbrücke	Ein-mündung	Radwegeüberfahrt	H1.1	1	20.000 €	**20.000 €**
08-b-05	P	Ratzeburger Allee	Knoten Ernst-Ruska-Str./Am Bökenbarg	LSA-Knoten	Radverkehrsfurt mit LSA (beidseitig)	FU1	2	40.000 €	**80.000 €**
08-b-06	P	Ratzeburger Allee	Bushaltestelle "Grönauer Baum" (Ostseite)	Bus-haltestelle	Baulicher Radweg mit Regelstandard hinter der Bushaltestelle	ML 1	1	20.000 €	**20.000 €**
08-b-07	P	Ratzeburger Allee	Bushaltestelle "Grönauer Baum" (Westseite)	Bus-haltestelle	Baulicher Radweg mit Regelstandard hinter der Bushaltestelle	ML 1	1	20.000 €	**20.000 €**
08-b-08	P	Ratzeburger Landstr.	Einmündung Peter-Monnik-Weg	Ein-mündung	Radwegeüberfahrt	H1.1	1	20.000 €	**20.000 €**
08-b-09	P	Ratzeburger Landstr.	Einmündung Grönauer Baum	Ein-mündung	Radwegeüberfahrt	H1.1	1	20.000 €	**20.000 €**

Maßnahmensteckbrief HL 08-b

Nr.	Typ (S/P)	Straße	Beschreibung / Lage	Typ	Maßnahme	Muster-lösung	Länge [m] bzw. Anzahl	Kosten	Gesamt-kosten
08-b-10	P	Ratzeburger Landstr.	Knoten Falkenhusener Weg	LSA-Knoten	Radverkehrsfurt mit LSA	FU1	1	40.000 €	**40.000 €**
08-b-11	P	Ratzeburger Landstr.	Bushaltestelle "Neptunstr." (Ostseite)	Bus-haltestelle	Baulicher Radweg mit Regelstandard hinter der Bushaltestelle	ML 1	1	20.000 €	**20.000 €**
08-b-12	P	Ratzeburger Landstr.	Bushaltestelle "Neptunstr." (Westseite)	Bus-haltestelle	Baulicher Radweg mit Regelstandard hinter der Bushaltestelle	ML 1	1	20.000 €	**20.000 €**
08-b-13	P	Ratzeburger Landstr.	Knoten Neptunstr./Nibelungenstr.	LSA-Knoten	Radverkehrsfurt mit LSA	FU1	2	40.000 €	**80.000 €**

Maßnahmensteckbrief HL 08-b

Verweis auf Skizzen und Querschnitte		
Skizzen	Querschnitte	
SK17 SK18	08-b-Q1 Var. 1	08-b-Q1 Var. 2

Kosten (Vorzugslösung, gerundet)	
Kosten für Streckenmaßnahmen	2.168.000€
Kosten für punktuelle Maßnahmen	420.000€
Gesamtkosten	2.588.000€

Maßnahmensteckbrief HL 08-c

Kenndaten im Bestand

Straße	Ratzeburger Landstraße
Abschnitt von Ort Abschnitt bis Ort	Neptunstraße/Nibelungenstraße Merkurstraße/Siegfriedstraße
Länge [m]	384
Klassifizierung	L 331
Zul. Geschwindigkeit [km/h]	50
Verkehrsstärke [Kfz/24 h]	k.A. | Schwerverkehr k.A.
Kommune oder Stadtteil HL	St. Jürgen

Repräsentatives Foto

Konflikte und Eingriffe

☒ Grunderwerb erforderlich

Konflikte Natur- und Landschaftsschutz

☐ Eingriff Einzelbäume
☐ Eingriff Baumallee (einseitig)
☒ Eingriff Baumallee (beidseitig)
☐ Eingriff Wallanlage
☐ keine

Nutzungskonflikte

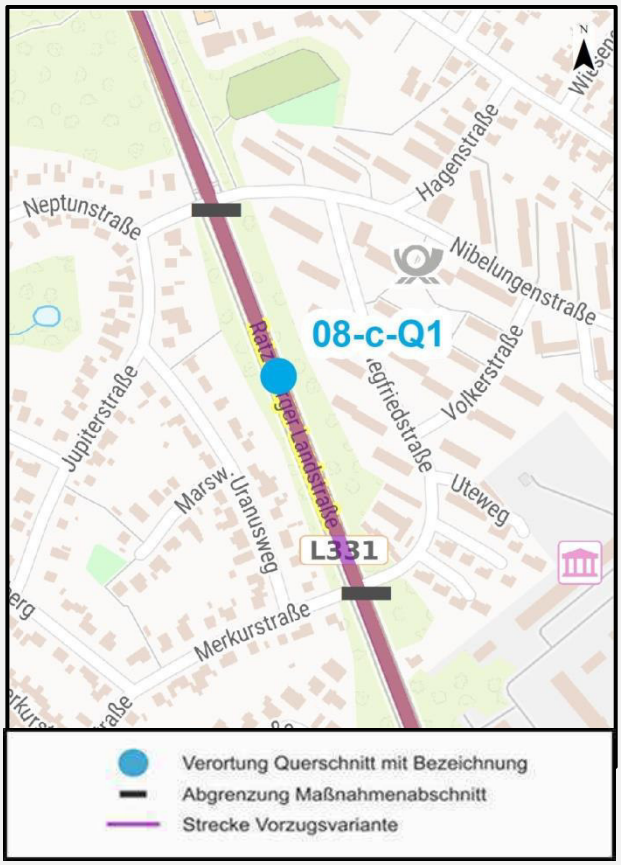
☐ mit ruhendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Stellplätzen)

☐ mit fließendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Fahrstreifen)

☒ mit Fußverkehr
(reduzierte Flächen für den Fußverkehr)

☒ mit Busverkehr:
Buslinien [Nr.]: 4, 6, 8710
Haltestellen [Anzahl]: 0

Querschnittsverortung

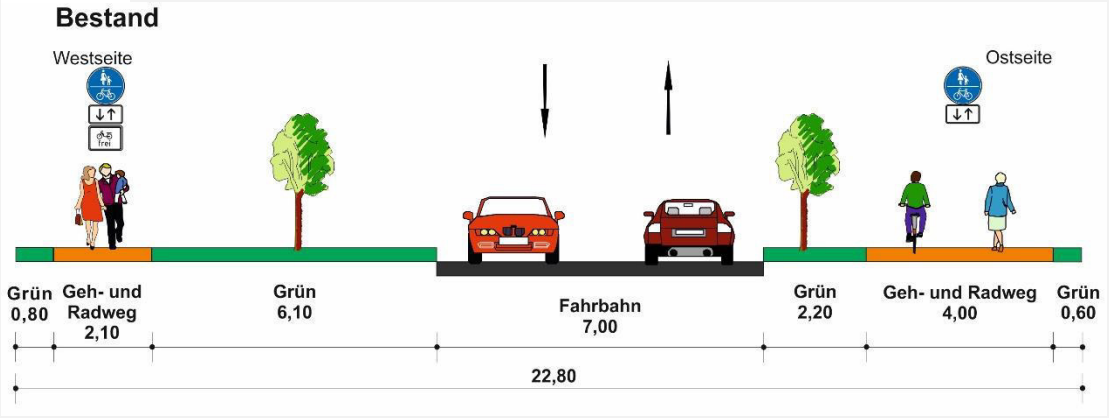


Ausbaustandard ☒ RSW-Standard ☐ Reduzierter Standard ☐ ERA-Standard

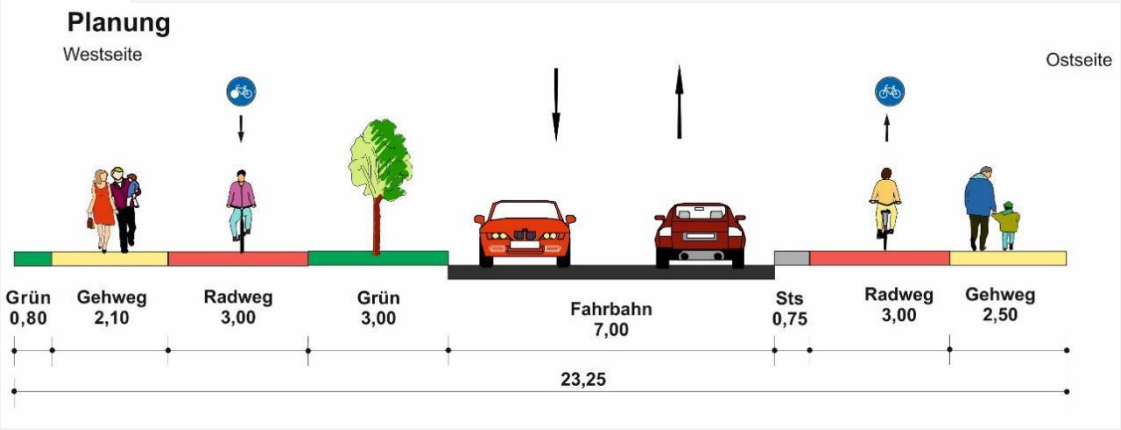
Maßnahmensteckbrief HL 08-c

Querschnitte (Vorzugslösung)

08-c-Q1



08-c-Q1



Maßnahmensteckbrief HL 08-c

Maßnahmentabelle

Nr.	Typ (S/P)	Straße	Beschreibung / Lage	Typ	Maßnahme	Muster-lösung	Länge [m] bzw. Anzahl	Kosten	Gesamt-kosten
08-c	S	Ratzeburger Landstr.	Merkurstr./Siegfriedstr. - Neptunstr./Nibelungenstr.	Strecke	Standardausstattung (beidseitig)	STA	384	50 €	**38.400 €**
08-c	S	Ratzeburger Landstr.	Merkurstr./Siegfriedstr. - Neptunstr./Nibelungenstr.	Strecke	Neuanlage Radweg beidseitig (3,00m + 0,75 Sts)	RWN	384	150 €	**388.800 €**
08-c	S	Ratzeburger Landstr.	Merkurstr./Siegfriedstr. - Neptunstr./Nibelungenstr.	Strecke	Neuanlage Gehweg (Westseite) (2,50 m)	GWN	384	130 €	**124.800 €**

Maßnahmensteckbrief HL 08-c

Verweis auf Skizzen und Querschnitte		
Skizzen	Querschnitte	
-	08-c-Q1 Var. 1	08-c-Q1 Var. 2

Kosten (Vorzugslösung, gerundet)	
Kosten für Streckenmaßnahmen	552.000€
Kosten für punktuelle Maßnahmen	0€
Gesamtkosten	552.000€

Maßnahmensteckbrief HL 08-d

Kenndaten im Bestand

Straße	Ratzeburger Landstraße
Abschnitt von Ort Abschnitt bis Ort	Merkurstraße/Siegfriedstraße Polarisweg
Länge [m]	320
Klassifizierung	L 331
Zul. Geschwindigkeit [km/h]	50
Verkehrsstärke [Kfz/24 h]	k.A. | Schwerverkehr k.A.
Kommune oder Stadtteil HL	St. Jürgen

Repräsentatives Foto

Konflikte und Eingriffe

☒ Grunderwerb erforderlich

Konflikte Natur- und Landschaftsschutz

☐ Eingriff Einzelbäume
☐ Eingriff Baumallee (einseitig)
☒ Eingriff Baumallee (beidseitig)
☐ Eingriff Wallanlage
☒ keine

Nutzungskonflikte

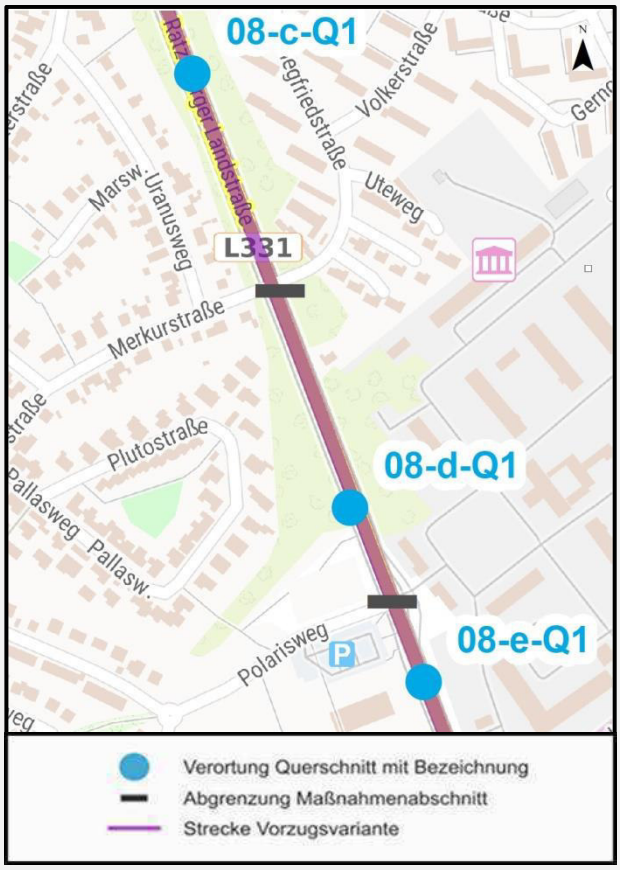
☐ mit ruhendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Stellplätzen)

☐ mit fließendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Fahrstreifen)

☐ mit Fußverkehr
(reduzierte Flächen für den Fußverkehr)

☒ mit Busverkehr:
Buslinien [Nr.]: 4, 6, 8710
Haltestellen [Anzahl]: 1

Querschnittsverortung



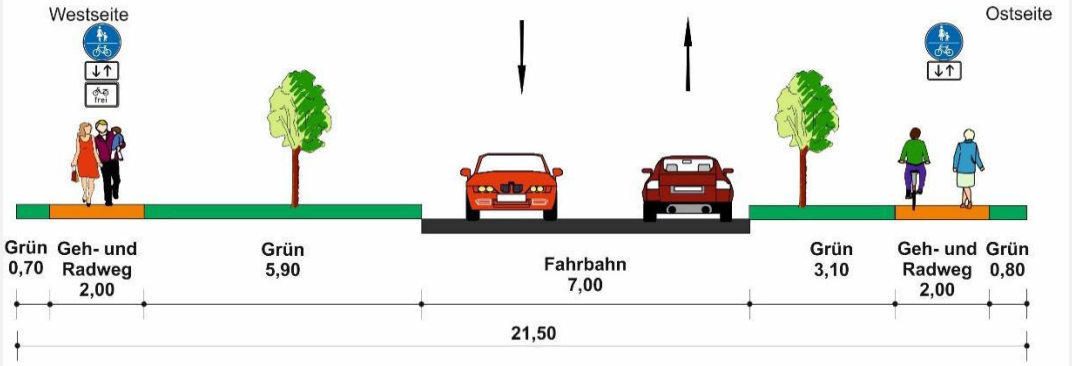
Ausbaustandard ☒ RSW-Standard ☐ Reduzierter Standard ☐ ERA-Standard

Maßnahmensteckbrief HL 08-d

Querschnitte (Vorzugslösung)

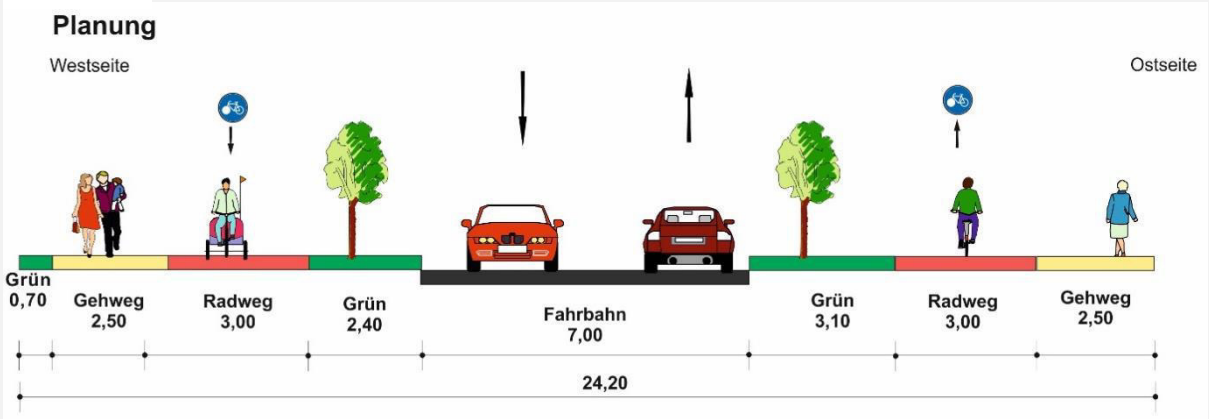
08-d-Q1

Bestand



08-d-Q1

Planung



Maßnahmensteckbrief HL 08-d

Maßnahmentabelle

Nr.	Typ (S/P)	Straße	Beschreibung / Lage	Typ	Maßnahme	Muster-lösung	Länge [m] bzw. Anzahl	Kosten	Gesamt-kosten
08-d	S	Ratzeburger Landstr.	Stadtgrenze Lübeck - Merkurstr./Siegfriedstr.	Strecke	Standardausstattung (beidseitig)	STA	320	50 €	**32.000 €**
08-d	S	Ratzeburger Landstr.	Stadtgrenze Lübeck - Merkurstr./Siegfriedstr.	Strecke	Neuanlage Radwege (beidseitig) (3,00m)	RWN	320	150 €	**288.000 €**
08-d	S	Ratzeburger Landstr.	Stadtgrenze Lübeck - Merkurstr./Siegfriedstr.	Strecke	Neuanlage Gehweg (Ostseite) (2,50 m)	GWN	320	130 €	**104.000 €**
08-d	S	Ratzeburger Landstr.	Stadtgrenze Lübeck - Merkurstr./Siegfriedstr.	Strecke	Verbreiterung Gehweg (Westseite) (0,50 m)	GWV	320	150 €	**24.000 €**
08-d-01	P	Ratzeburger Landstr.	Bushaltestelle "St. Hubertus" (Ostseite)	Bus-haltestelle	Baulicher Radweg mit Regelstandard hinter der Bushaltestelle	ML 1	1	20.000 €	**20.000 €**
08-d-02	P	Ratzeburger Landstr.	Bushaltestelle "St. Hubertus" (Westseite)	Bus-haltestelle	Baulicher Radweg mit Regelstandard hinter der Bushaltestelle	ML 1	1	20.000 €	**20.000 €**

Maßnahmensteckbrief HL 08-d

Verweis auf Skizzen und Querschnitte		
Skizzen	Querschnitte	
-	08-d-Q1 Var.1	08-d-Q1 Var.2

Kosten (Vorzugslösung, gerundet)	
Kosten für Streckenmaßnahmen	448.000€
Kosten für punktuelle Maßnahmen	40.000€
Gesamtkosten	488.000€

Maßnahmensteckbrief HL 08-e

Kenndaten im Bestand

Straße	Ratzeburger Landstraße
Abschnitt von Ort Abschnitt bis Ort	Polarisweg Stadtgrenze Lübeck
Länge [m]	220
Klassifizierung	L 331
Zul. Geschwindigkeit [km/h]	50
Verkehrsstärke [Kfz/24 h]	k.A. | Schwerverkehr k.A.
Kommune oder Stadtteil HL	St. Jürgen

Repräsentatives Foto

Konflikte und Eingriffe

☒ Grunderwerb erforderlich

Konflikte Natur- und Landschaftsschutz

☐ Eingriff Einzelbäume
☒ Eingriff Baumallee (einseitig)
☐ Eingriff Baumallee (beidseitig)
☐ Eingriff Wallanlage
☐ keine

Nutzungskonflikte

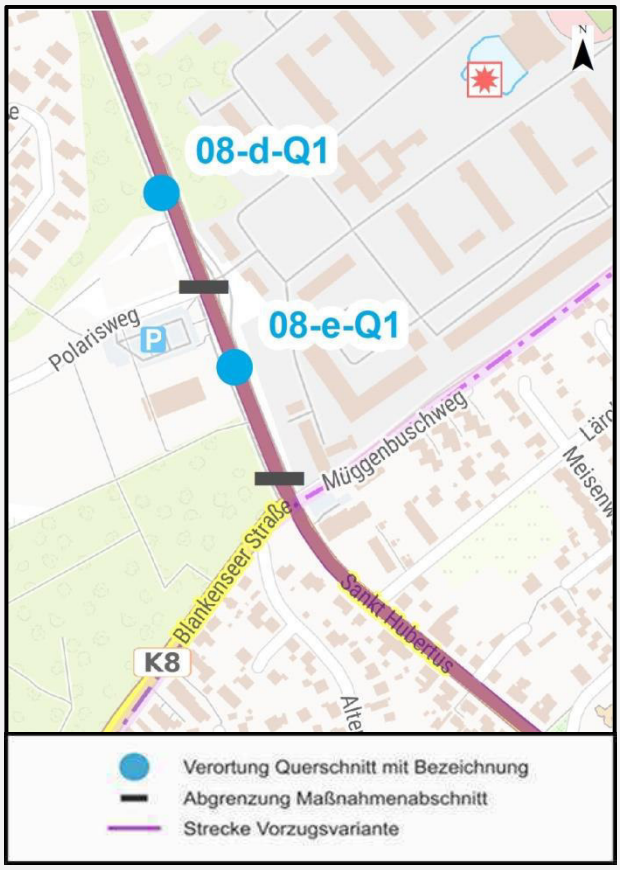
☐ mit ruhendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Stellplätzen)

☐ mit fließendem Kfz-Verkehr
(Entfall von Kfz-Fahrstreifen)

☐ mit Fußverkehr
(reduzierte Flächen für den Fußverkehr)

☒ mit Busverkehr:
Buslinien [Nr.]: 4, 6, 8710
Haltestellen [Anzahl]: 1

Querschnittsverortung



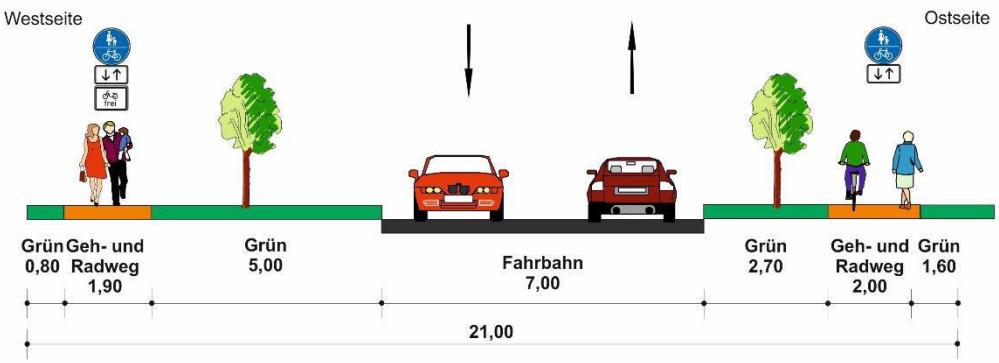
Ausbaustandard ☒ RSW-Standard ☐ Reduzierter Standard ☐ ERA-Standard

Maßnahmensteckbrief HL 08-e

Querschnitte (Vorzugslösung)

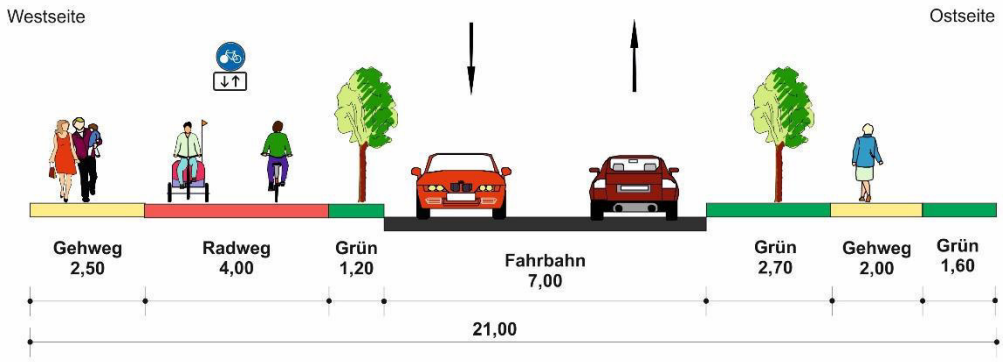
08-e-Q1

Bestand



08-e-Q1

Planung



Maßnahmensteckbrief HL 08-e

Maßnahmentabelle

Nr.	Typ (S/P)	Straße	Beschreibung / Lage	Typ	Maßnahme	Muster-lösung	Länge [m] bzw. Anzahl	Kosten	Gesamt-kosten
08-e	S	Ratzeburger Landstr.	Stadtgrenze Lübeck - Polarisweg	Strecke	Standardausstattung (einseitig)	STA	220	50 €	**11.000 €**
08-e	S	Ratzeburger Landstr.	Stadtgrenze Lübeck - Polarisweg	Strecke	Neuanlage Radweg (Westseite) (4,00m)	RWN	220	150 €	**132.000 €**
08-e	S	Ratzeburger Landstr.	Stadtgrenze Lübeck - Polarisweg	Strecke	Verbreiterung Gehweg (Westseite) (0,60m)	GWV	220	130 €	**17.160 €**
08-e-01	P	Ratzeburger Landstr.	Knoten Ratzeburger Landstraße / Polarisweg	LSA-Knoten	Radverkehrsfurt mit LSA	FU1	1	40.000 €	**40.000 €**
08-e-02	P	Ratzeburger Landstr.	Knoten Müggenbuschweg/Blankenseer Str. (K8)	LSA-Knoten	Radverkehrsfurt mit LSA	FU1	2	40.000 €	**80.000 €**

Maßnahmensteckbrief HL 08-e

Verweis auf Skizzen und Querschnitte	
Skizzen	Querschnitte
-	08-e-Q1

Kosten (Vorzugslösung, gerundet)	
Kosten für Streckenmaßnahmen	160.000€
Kosten für punktuelle Maßnahmen	120.000€
Gesamtkosten	280.000€

rad schnell netz

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudien für Radschnellverbindungen in der Metropolregion Hamburg

Korridor
Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

Anlagenband 2a
Grafik - Pläne - A3

Verzeichnis Grafikband - Pläne - A3

Pläne

Plan 01	Befahrungsnetz
Plan 02	Verkehrsstärken Kfz
Plan 03	Verkehrsstärken Radverkehr
Plan 04	Bewegweistes Radverkehrsnetz
Plan 05	Hauptvarianten Erschließungswirkung
Plan 06	Hauptvarianten Hemmnisse
Plan 07	Hauptvarianten ÖPNV Linienführung
Plan 08	Hauptvarianten
Plan 09	Vorzugsvariante
Plan 10	Bestand Knotenpunkte und Einmündungen
Plan 11	Bestand Bushaltestellen
Plan 12	Planung Bushaltestellen Musterlösung
Plan 13	Radverkehrspotentiale
Plan 14	Verortung Hauptabschnitte
Plan 15	Verortung Unterabschnitte
Plan 16	Planung Führungsform
Plan 18	Verortung Querschnitte
Plan 19	Verortung Skizzen
Plan 20	Prüfung LSA Grünzeitverlängerung
Plan 21	Planung Veränderung Kfz-Fahrstreifen
Plan 22	Planung Veränderung Kfz-Stellplätze
Plan 24	Planung Standardunterschreitung

Pläne in A3

Urheberrechtsangaben

Alle Kartengrundlagen: Hansestadt Lübeck

Impressum

Gefördert durch die Förderfonds
der Metropolregion Hamburg

Herausgeber
Metropolregion Hamburg
Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg
radschnellnetz@metropolregionhamburg.de
radschnellnetz.de
metropolregion.hamburg.de

Projektträger:
Kreis Pinneberg
Kurt-Wagener-Straße 11, 25337 Elmshorn
www.kreis-pinneberg.de

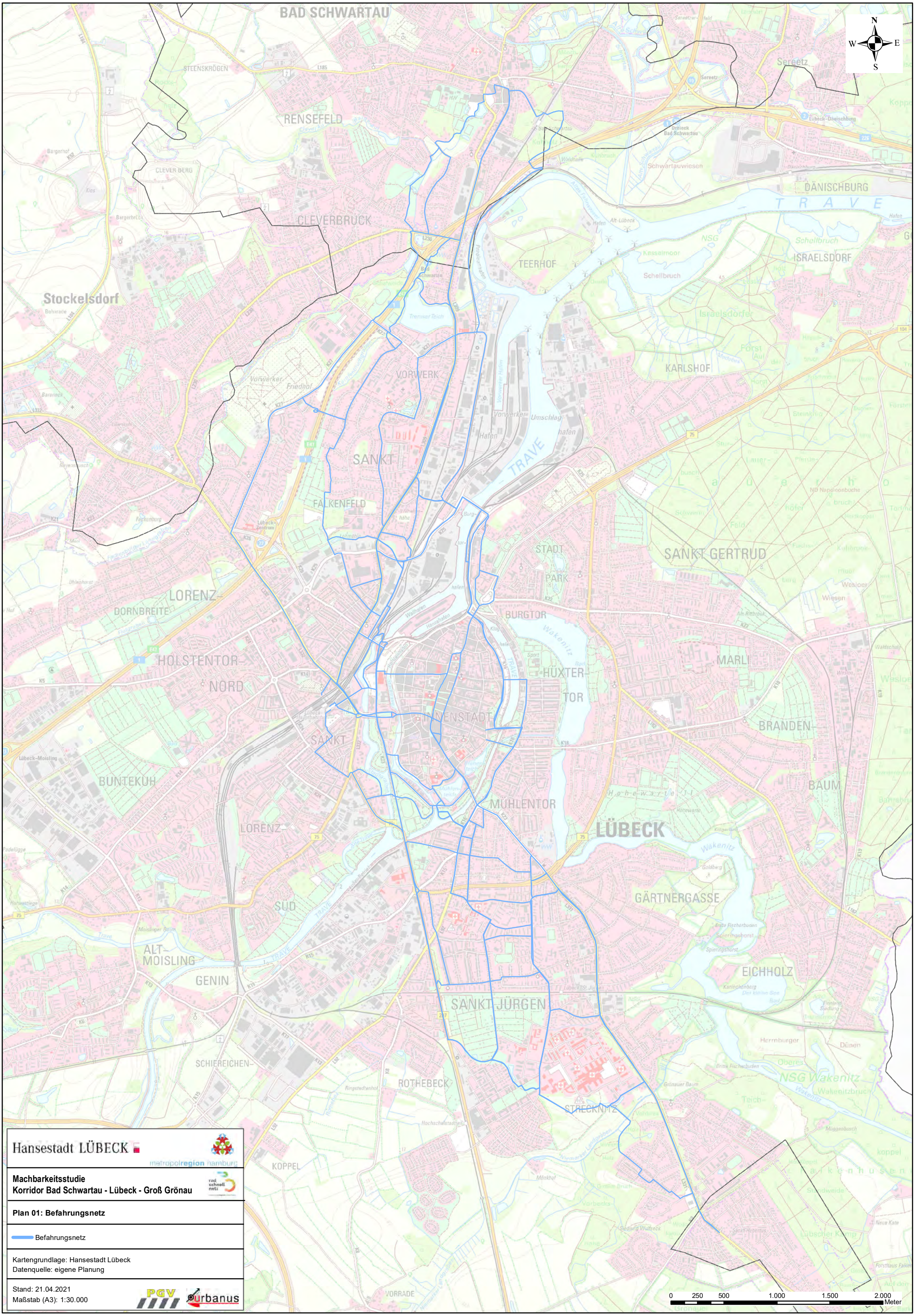
Auftraggeber:
Hansestadt Lübeck
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Mühlendamm 12
23552 Lübeck
www.luebeck.de

Ersteller:
PGV Dargel Hildebrandt GbR
Adelheidstraße 9 b
30171 Hannover
www.pgv-dargel-hildebrandt.de

Kooperationspartner:
Urbanus GbR
An der Untertrave 81-83
23552 Lübeck

Titelfoto:
© Hildebrandt, Edzard

Stand: 21.04.2021



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau - Lübeck - Groß Grönau

raid schnell netz

Plan 01: Befahrungsnetz

Befahrungsnetz

Kartengrundlage: Hansestadt Lübeck
Datenquelle: eigene Planung

Stand: 21.04.2021
Maßstab (A3): 1:30.000

PGV urbanus

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau - Lübeck - Groß Grönau

rad schnell netz

Plan 02: Verkehrsstärken Kfz

Durschnittlicher täglicher Verkehr / DTV (Kfz)

- keine Daten
- 0 - 5000
- 5001 - 10000
- 10001 - 15000
- 15001 - 20000
- 20001 - 25000
- 25001 - 32000
- Befahrungsnetz

Kartengrundlage: Hansestadt Lübeck
Datenquelle: eigene Planung

Stand: 21.04.2021
Maßstab (A3): 1:30.000

PGV urbanus

N W E S

0 250 500 1.000 1.500 2.000 Meter

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau - Lübeck - Groß Grönau

Plan 03: Verkehrsstärken Radverkehr

Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Radverkehr

- 0 - 1000
- 1001 - 2000
- 2001 - 3000
- 3001 - 4000
- 4001 - 5000
- 5001 - 6000
- 6001 - 7000
- Befahrungsnetz

Kartengrundlage: Hansestadt Lübeck
Datenquelle: eigene Planung

Stand: 21.04.2021
Maßstab (A3): 1:30.000

PGV urbanus

N W E S

0 250 500 1.000 1.500 2.000 Meter

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau - Lübeck - Groß Grönau

Plan 04: Bewegweistes Radverkehrsnetz

- Hauptvarianten
- Bewegweistes Radverkehrsnetz

Kartengrundlage: Hansestadt Lübeck
Datenquelle: eigene Planung

Stand: 21.04.2021
Maßstab (A3): 1:30.000

PGV urbanus

0 265 530 1.060 1.590 2.120 Meter

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau - Lübeck - Groß Grönau

rail schnell netz

Plan 05: Hauptvarianten Erschließungswirkung

Ziele

- Bahnhof
- ZOB
- Weiterführende Schule
- Universität, Hochschule
- größere Unternehmen
- Behörde
- Versorgungsschwerpunkt
- Krankenhaus
- Freizeitziel
- Hauptvarianten
- 300m Einzugsbereich
- Gewerbegebiet
- Innenstadt
- Pot. Zwangspunkt
- Zwangspunkt

Kartengrundlage: Hansestadt Lübeck
Datenquelle: eigene Planung

Stand: 21.04.2021
Maßstab (A3): 1:30.000

PGV urbanus

0 265 530 1.060 1.590 2.120 Meter

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau - Lübeck - Groß Grönau

rad schnell netz

Plan 06: Hauptvarianten Hemmnisse

Konfliktart

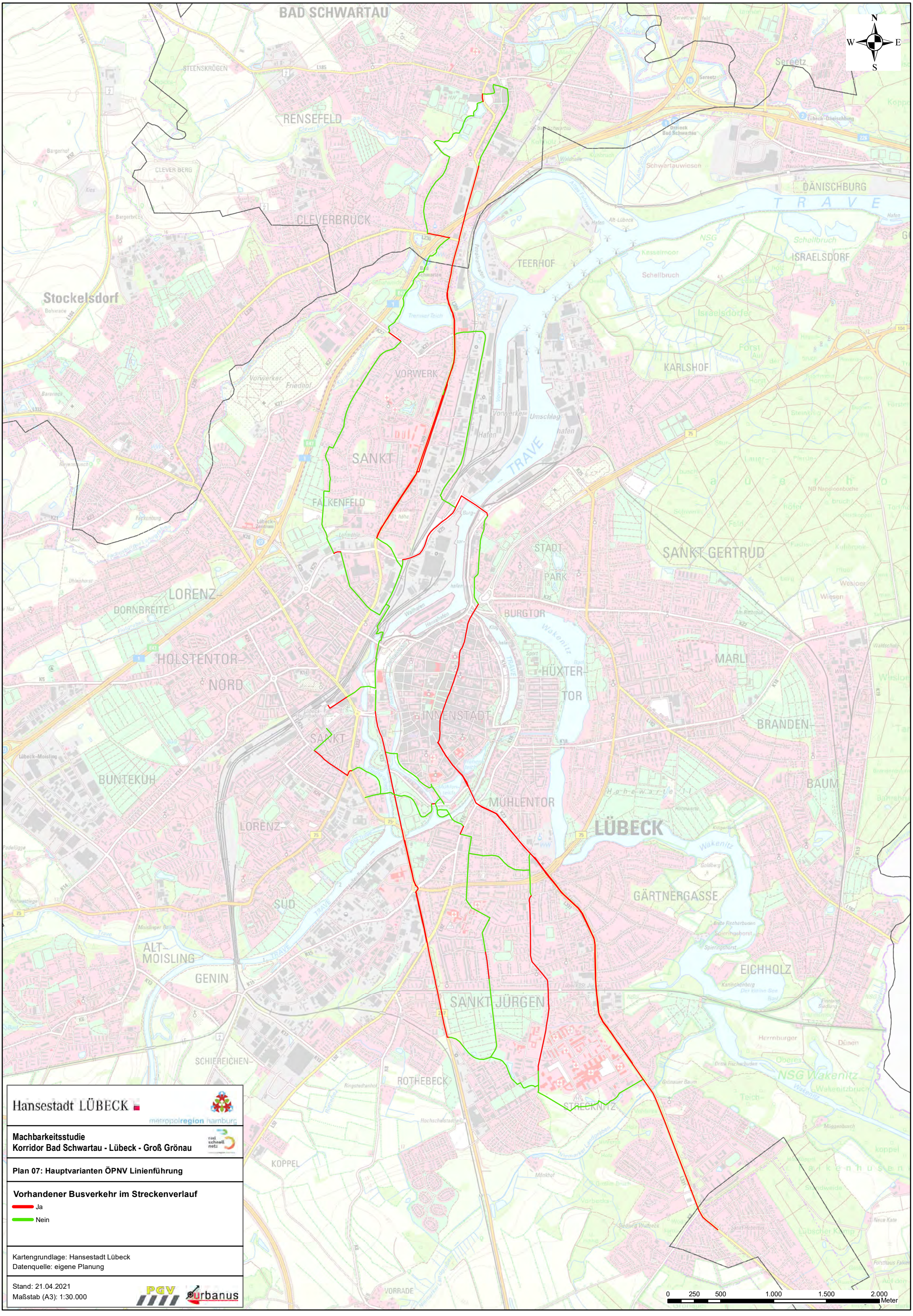
- beidseitiges Kfz-Parken
- einseitiges Kfz-Parken
- Landschaftsschutzgebiet
- Baumbestand
- Hauptvariante
- Befahrungsnetz

Kartengrundlage: Hansestadt Lübeck
Datenquelle: eigene Planung

Stand: 21.04.2021
Maßstab (A3): 1:30.000

PGV urbanus

0 250 500 1.000 1.500 2.000 Meter


N
W
E
S
BAD SCHWARTAU
STEENSKRÖGEN
RENSEFELD
CLEVER BERG
CLEVERBRÜCK
Stockelsdorf
Sereetz
DÄNISCHBURG
TRAVE
Schwartauwiesen
TEERHOF
ISRAELSDORF
Schellbruch
Kesselmoor
NSG
KARLSHOF
Israelsdorfer Forst
VORWERK
SANKT
FALKENFELD
STADT
PARK
SANKT GERTRUD
BURGTOR
LORENZ-
DORNBREITE
HOLSTENTOR-
NORD
INNENSTADT
HÜXTER-
TOR
MARLI
BRANDEN-
BAUM
MÜHLENTOR
LÜBECK
BUNTEKUH
LORENZ-
SÜD
ALT-
MOISLING
GENIN
GÄRTNERGASSE
EICHHOLZ
SANKT JÜRGEN
SCHIEREICHEN-
ROTHEBECK
STRECKNITZ
KOPPEL
VORRADE
Hansestadt LÜBECK
metropolregion hamburg
Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau - Lübeck - Groß Grönau
Plan 07: Hauptvarianten ÖPNV Linienführung
Vorhandener Busverkehr im Streckenverlauf
Ja
Nein
Kartengrundlage: Hansestadt Lübeck
Datenquelle: eigene Planung
Stand: 21.04.2021
Maßstab (A3): 1:30.000
PGV
urbanus
0
250
500
1.000
1.500
2.000
Meter

N-1

N-2

N-3

S-3

S-2a

S-2b

S-1

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau - Lübeck - Groß Grönau

Plan 08: Hauptvarianten

Variantennummer

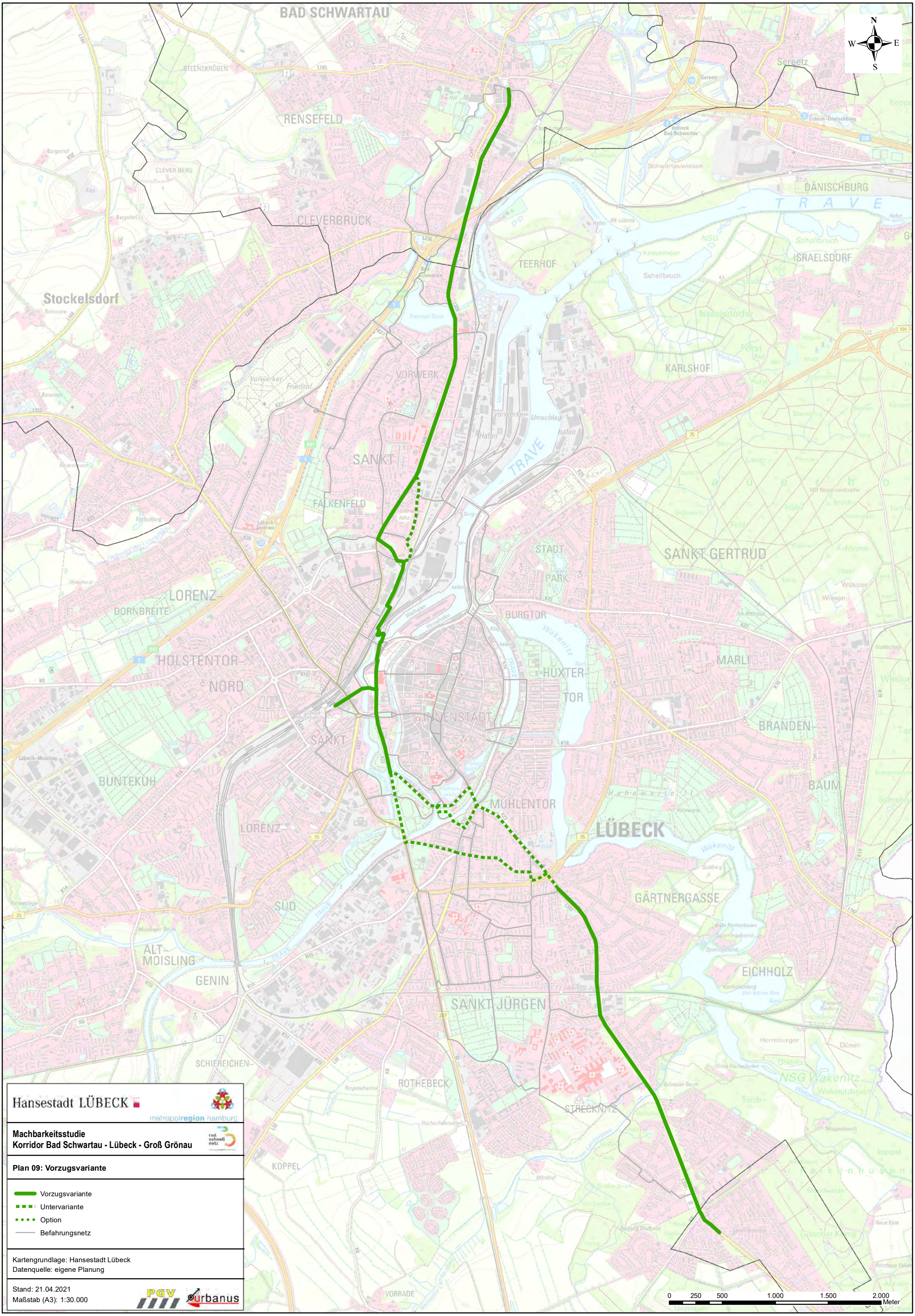
- N-1
- N-2
- N-3
- S-1
- S-2 a/b
- S-3
- Bahnhofsanbindung
- Befahrungsnetz

Kartengrundlage: Hansestadt Lübeck
Datenquelle: eigene Planung

Stand: 21.04.2021
Maßstab (A3): 1:30.000

PGV urbanus

0 250 500 1.000 1.500 2.000 Meter



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau - Lübeck - Groß Grönau

Plan 09: Vorzugsvariante

- Vorzugsvariante
- Untervariante
- Option
- Befahrungsnetz

Kartengrundlage: Hansestadt Lübeck
Datenquelle: eigene Planung

Stand: 21.04.2021
Maßstab (A3): 1:30.000

PGV urbanus

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau - Lübeck - Groß Grönau

Plan 10: Bestand Knotenpunkte und Einmündungen

- Ungesicherte Einmündung
- Fußgängerquerung mit LSA
- Kreisverkehr
- Vollsignalisierter Knotenpunkt
- Vorzugsvariante

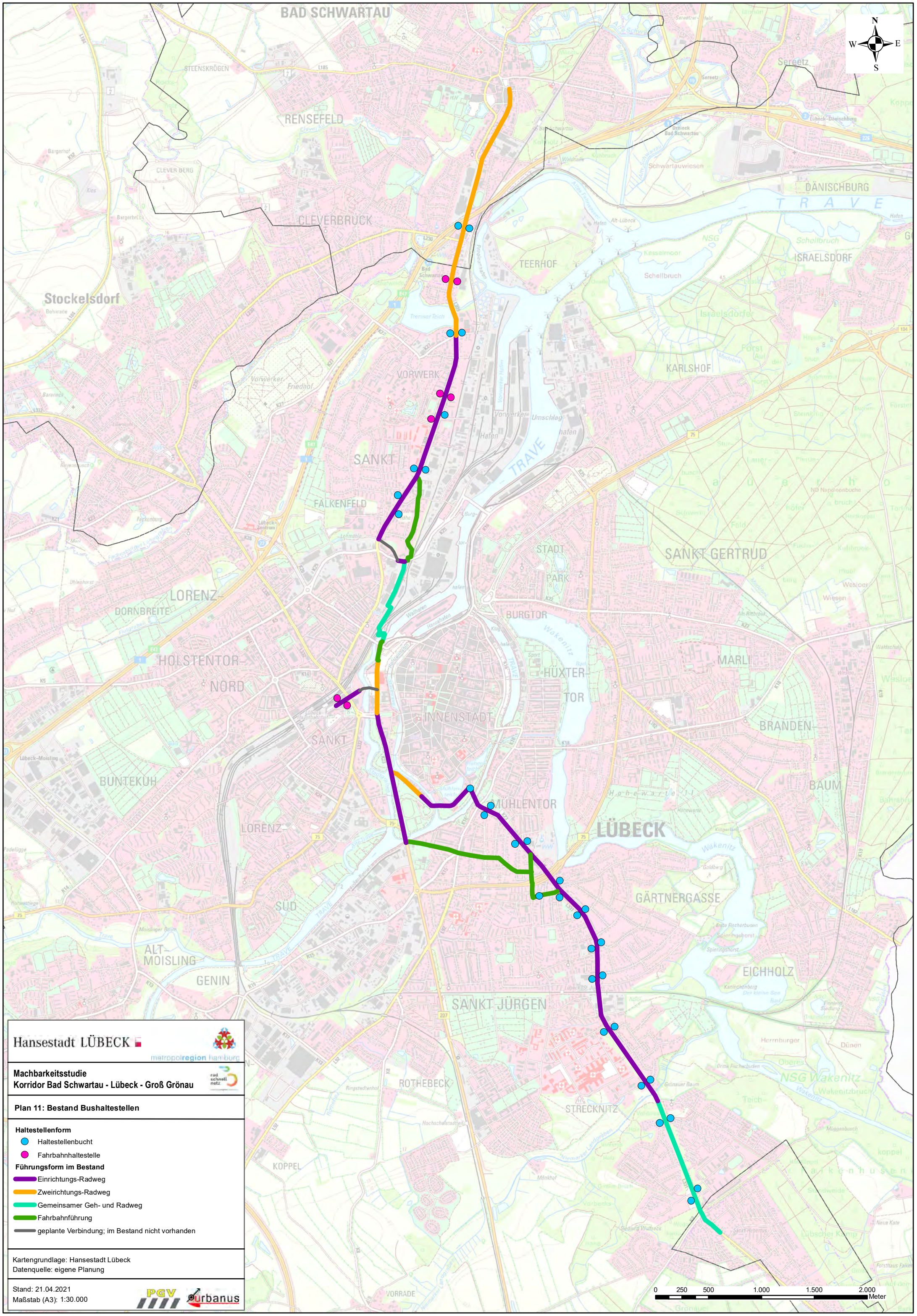
Kartengrundlage: Hansestadt Lübeck
Datenquelle: eigene Planung

Stand: 21.04.2021
Maßstab (A3): 1:30.000

PGV urbanus

N W E S

0 265 530 1.060 1.590 2.120 Meter


N
W
E
S
BAD SCHWARTAU
STEENSKRÖGEN
RENSEFELD
CLEVER BERG
CLEVERBRÜCK
Stockelsdorf
Sereetz
DÄNISCHBURG
TRAVE
TEERHOF
ISRAELSDORF
KARLSHOF
VORWERK
SANKT
FALKENFELD
STADT
PARK
SANKT GERTRUD
LORENZ-
DORNBREITE
HOLSTENTOR-
NORD
INNENSTADT
BURGTOR
HÜXTER-
TOR
MARLI
BRANDEN-
BAUM
MÜHLENTOR
LÜBECK
BUNTEKUH
LORENZ-
SÜD
ALT-
MOISLING
GENIN
SANKT JÜRGEN
EICHHOLZ
GÄRTNERGASSE
ROTHEBECK
STRECKNITZ
KOPPEL
VORRADE
Hansestadt LÜBECK
metropolregion hamburg
Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau - Lübeck - Groß Grönau
rad schnell netz
Plan 11: Bestand Bushaltestellen
Haltestellenform
Haltestellenbucht
Fahrbahnhaltestelle
Führungsform im Bestand
Einrichtungs-Radweg
Zweirichtungs-Radweg
Gemeinsamer Geh- und Radweg
Fahrbahnführung
geplante Verbindung; im Bestand nicht vorhanden
Kartengrundlage: Hansestadt Lübeck
Datenquelle: eigene Planung
Stand: 21.04.2021
Maßstab (A3): 1:30.000
PGV
urbanus
0
250
500
1.000
1.500
2.000
Meter

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau - Lübeck - Groß Grönau

Plan 12: Planung Bushaltestellen Musterlösung

Zuordnung der Musterlösungen zu den Bushaltestellen

- Musterlösung 1 - Baulicher Radweg mit Regelstandard hinter Bushaltestelle am Fahrbahnrand
- Musterlösung 2 - Baulicher Radweg mit reduziertem Standard hinter Bushaltestelle am Fahrbahnrand
- Musterlösung 3 - Sonderlösung Anliegerstraße
- Musterlösung 4 - Radfahrstreifen mit Unterbrechung für Bushaltestelle
- Beibehaltung der derzeitigen Haltestellenform

Geplante Führungsform

- Einrichtungs-Radweg
- Zweirichtungs-Radweg
- Radfahrstreifen
- Fahrradstraße
- Fahrbahnführung

Kartengrundlage: Hansestadt Lübeck
Datenquelle: eigene Planung

Stand: 21.04.2021
Maßstab (A3): 1:30.000

PGV urbanus

0 250 500 1.000 1.500 2.000 Meter

Bad Schwartau

HL01:
1520

HL02:
2520

HL03:
1560

HL04:
3800

HL05:
2090

HL07N:
10.320

HL06:
5030

HL07S:
7900

HL08:
1850

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau - Lübeck - Groß Grönau

Plan 13: Radverkehrspotentiale

Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Radverkehr
Prognose

- ≤ 2000
- 2001 - 4000
- 4001- 6000
- 6001- 8000
- 8001- 10.000
- > 10.000

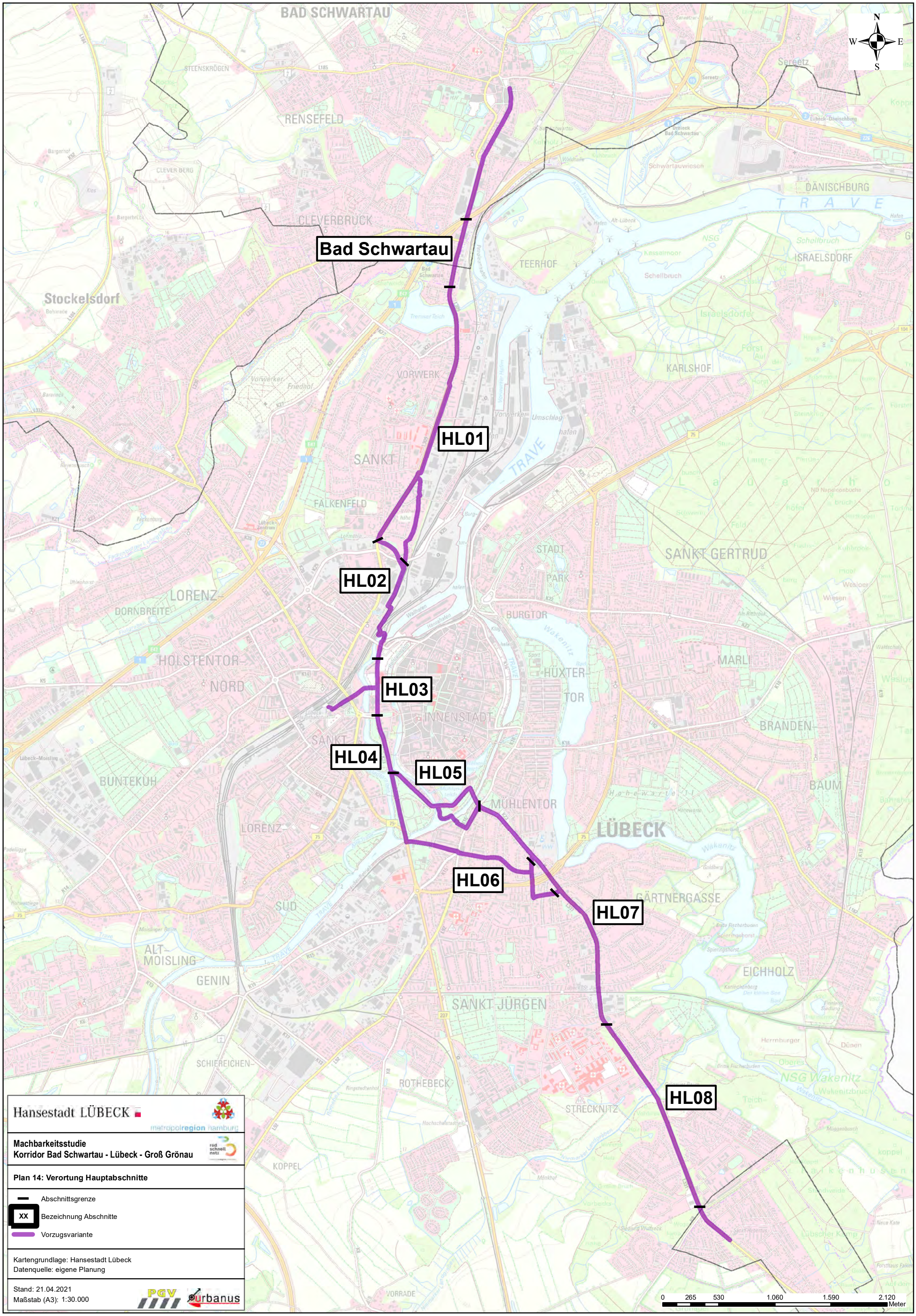
XXXX: xxxx — Hauptabschnittsnummer, Prognose Radfahrende /Tag

Kartengrundlage: Hansestadt Lübeck
Datenquelle: eigene Planung

Stand: 21.04.2021
Maßstab (A3): 1:30.000

PGV urbanus

0 265 530 1.060 1.590 2.120 Meter



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau - Lübeck - Groß Grönau

rad schnell netz

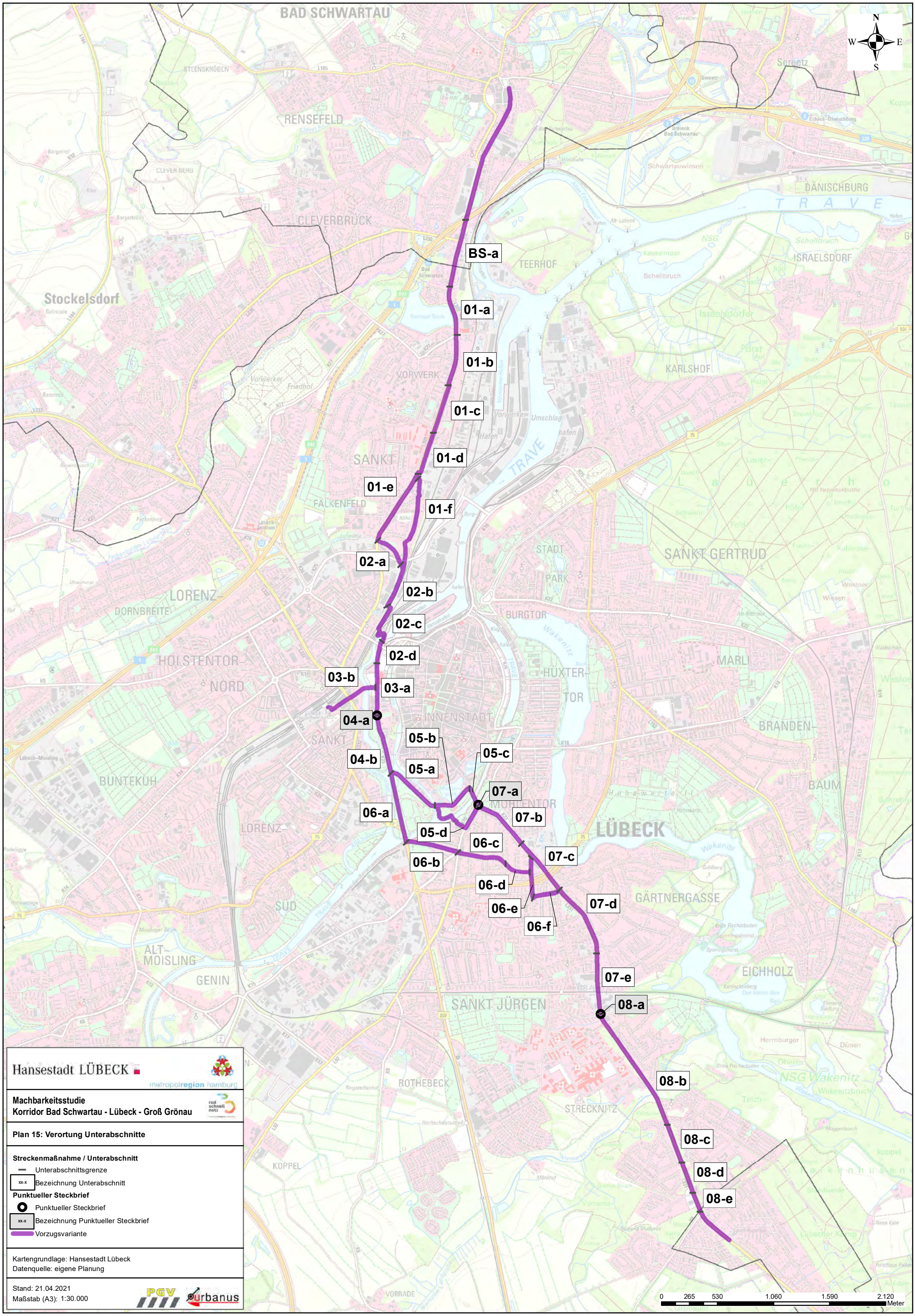
Plan 14: Verortung Hauptabschnitte

- Abschnittsgrenze
- XX Bezeichnung Abschnitte
- Vorzugsvariante

Kartengrundlage: Hansestadt Lübeck
Datenquelle: eigene Planung

Stand: 21.04.2021
Maßstab (A3): 1:30.000

PGV urbanus



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau - Lübeck - Groß Grönau

Plan 15: Verortung Unterabschnitte

Streckenmaßnahme / Unterabschnitt

- Unterabschnittsgrenze
- xx-x Bezeichnung Unterabschnitt

Punktueller Steckbrief

- Punktueller Steckbrief
- xx-x Bezeichnung Punktueller Steckbrief
- Vorzugsvariante

Kartengrundlage: Hansestadt Lübeck
Datenquelle: eigene Planung

Stand: 21.04.2021
Maßstab (A3): 1:30.000

PGV urbanus

BS-a
01-a
01-b
01-c
01-d
01-e
01-f
02-a
02-b
02-c
02-d
03-b
03-a
04-a
04-b
05-b
05-c
05-a
07-a
06-a
07-b
05-d
06-c
07-c
06-b
06-d
06-e
07-d
06-f
07-e
08-a
08-b
08-c
08-d
08-e

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau - Lübeck - Groß Grönau

rad schnell netz

Plan 16: Planung Führungsform

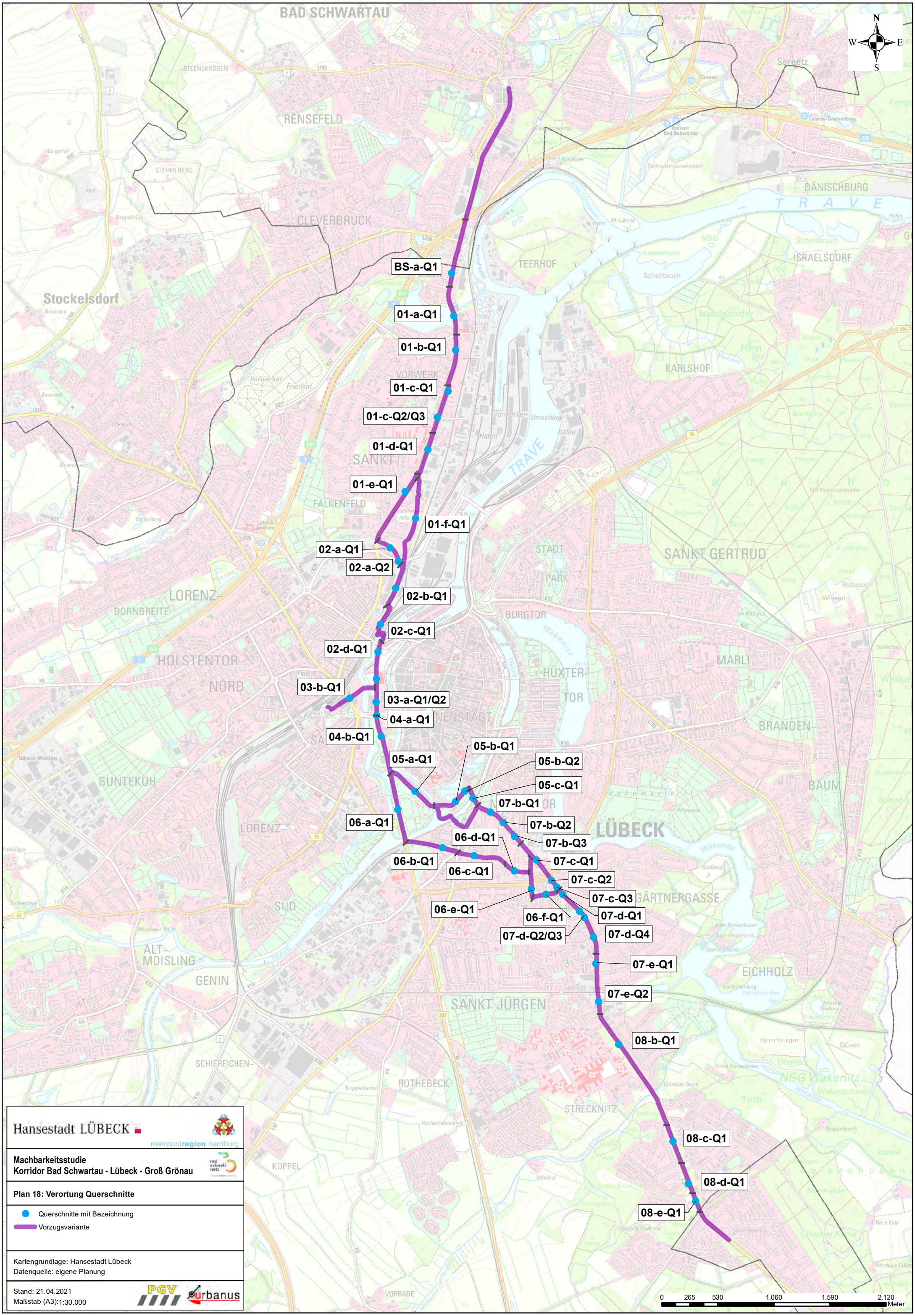
- Einrichtungs-Radweg
- Zweirichtungs-Radweg
- Radfahrstreifen
- Fahrradstraße
- Fahrbahnführung

Kartengrundlage: Hansestadt Lübeck
Datenquelle: eigene Planung

Stand: 21.04.2021
Maßstab (A3): 1:30.000

PGV urbanus

0 250 500 1.000 1.500 2.000 Meter



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau - Lübeck - Groß Grönau

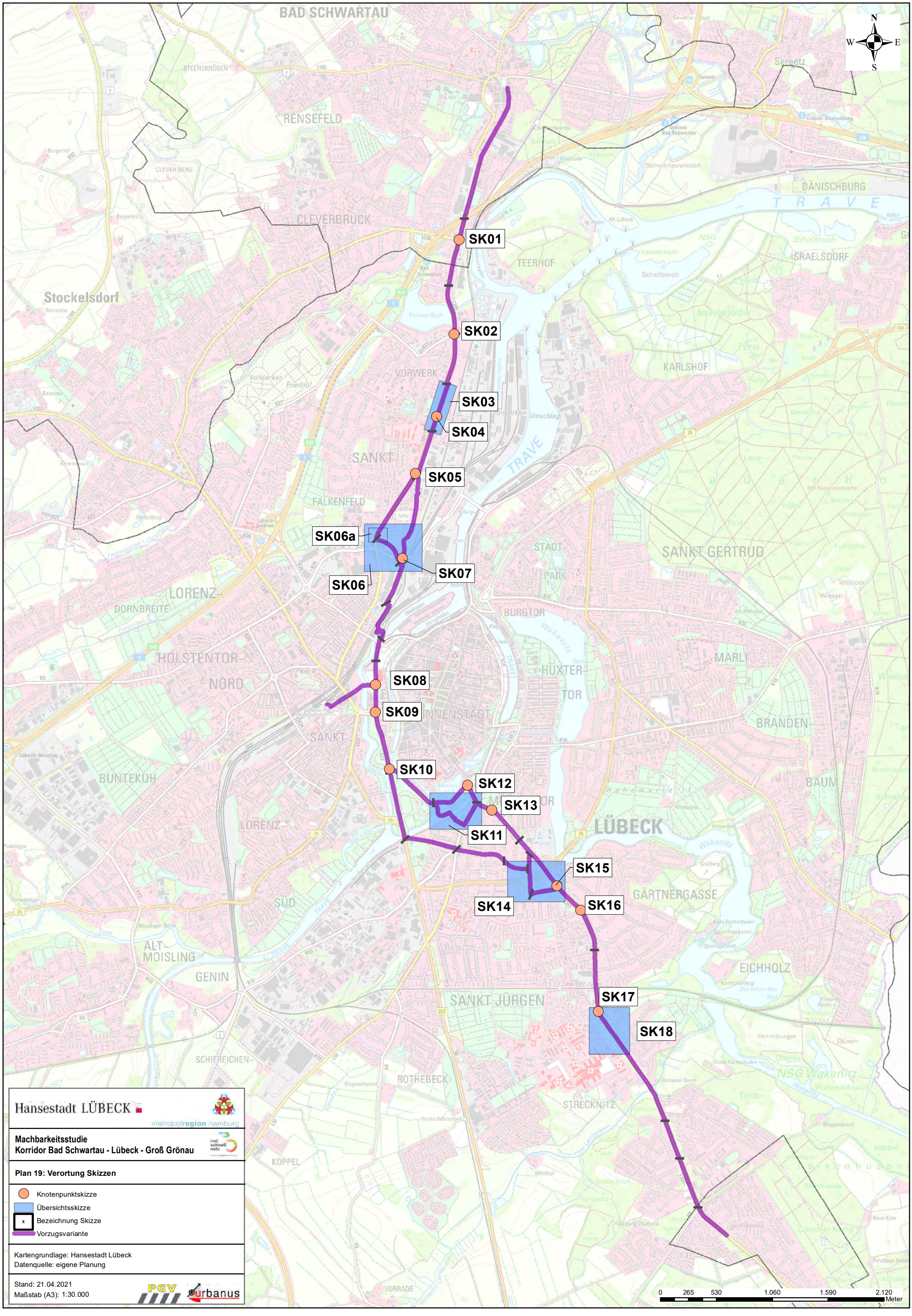
Plan 18: Verortung Querschnitte

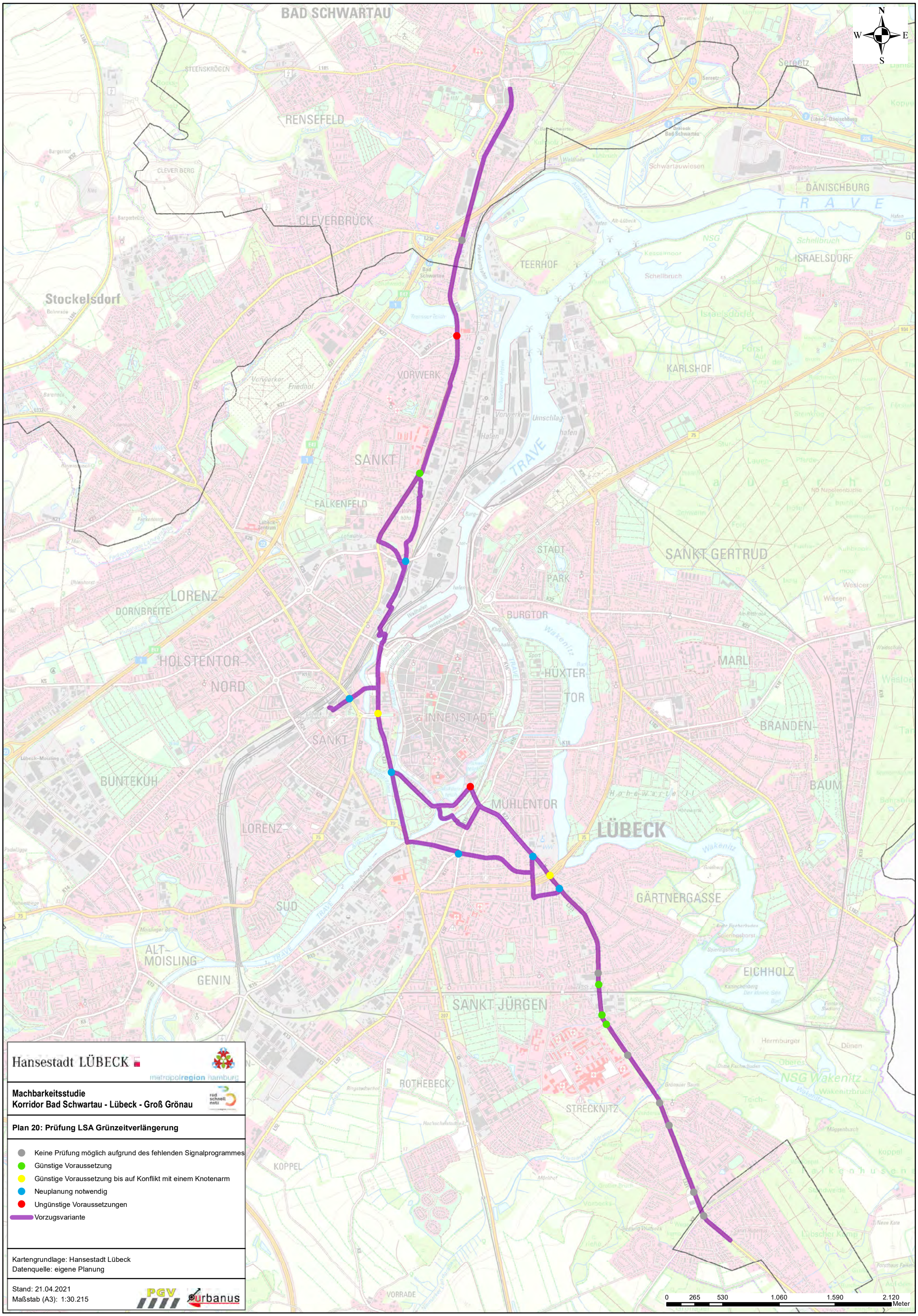
- Querschnitte mit Bezeichnung
- Vorzugsvariante

Kartengrundlage: Hansestadt Lübeck
Datenquelle: eigene Planung

Stand: 21.04.2021
Maßstab (A3):1:30.000

PGV urbanus


N
W
E
S
SK01
SK02
SK03
SK04
SK05
SK06a
SK06
SK07
SK08
SK09
SK10
SK12
SK13
SK11
SK15
SK14
SK16
SK17
SK18
BAD SCHWARTAU
RENSEFELD
CLEVERBRÜCK
CLEVER BERG
STEENSKRÖGEN
Stockelsdorf
TEERHOF
DÄNISCHBURG
ISRAELSDORF
KARLSHOF
VORWERK
SANKT
FALKENFELD
LORENZ-
DORNBREITE
HOLSTENTOR-
NORD
BURGTOR
HÜXTER-
TOR
MARLI
BRANDEN-
BAUM
LÜBECK
SANKT GERTRUD
STADT
PARK
BUNTEKUH
SÜD
ALT-
MOISLING
GENIN
SCHIEREICHEN-
SANKT JÜRGEN
ROTHEBECK
STRECKNITZ
EICHHOLZ
GÄRTNERGASSE
KOPPEL
VORRADE
TRAVE
Schwartauwiesen
Schellbruch
NSG Wakenitz
Hansestadt LÜBECK
metropolregion hamburg
Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau - Lübeck - Groß Grönau
rad schnell netz
Plan 19: Verortung Skizzen
Knotenpunktskizze
Übersichtsskizze
x
Bezeichnung Skizze
Vorzugsvariante
Kartengrundlage: Hansestadt Lübeck
Datenquelle: eigene Planung
Stand: 21.04.2021
Maßstab (A3): 1:30.000
PGV
urbanus
0
265
530
1.060
1.590
2.120
Meter


N
W
E
S
BAD SCHWARTAU
STEENSKRÖGEN
RENSEFELD
CLEVER BERG
CLEVERBRÜCK
Stockelsdorf
Sereetz
Lübeck-Dänischburg
Schwartauwiesen
DÄNISCHBURG
TRAVE
TEERHOF
ISRAELSDORF
Schellbruch
KARLSHOF
VORWERK
SANKT
FALKENFELD
SANKT GERTRUD
STADT
PARK
BURGTOR
LORENZ–
DORNBREITE
HOLSTENTOR–
NORD
INNENSTADT
HÜXTER
TOR
MARLI
BRANDEN–
BAUM
MÜHLENTOR
LÜBECK
BUNTEKUH
ALT–
MOISLING
GENIN
SÜD
SANKT JÜRGEN
GÄRTNERGASSE
EICHHOLZ
ROTHEBECK
STRECKNITZ
KOPPEL
VORRADE
Hansestadt LÜBECK
metropolregion hamburg
Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau - Lübeck - Groß Grönau
Plan 20: Prüfung LSA Grünzeitverlängerung
Keine Prüfung möglich aufgrund des fehlenden Signalprogrammes
Günstige Voraussetzung
Günstige Voraussetzung bis auf Konflikt mit einem Knotenarm
Neuplanung notwendig
Ungünstige Voraussetzungen
Vorzugsvariante
Kartengrundlage: Hansestadt Lübeck
Datenquelle: eigene Planung
Stand: 21.04.2021
Maßstab (A3): 1:30.215
PGV
urbanus
0
265
530
1.060
1.590
2.120
Meter

BS-a
01-a
01-b
01-c
01-d
01-e
01-f
02-a
02-b
02-c
02-d
03-b
03-a
04-a
04-b
05-b
05-c
05-a
07-a
07-b
06-a
05-d
06-c
07-c
06-b
06-d
06-e
07-d
06-f
07-e
08-a
08-b
08-c
08-d
08-e

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau - Lübeck - Groß Grönau

Plan 21: Planung Veränderung Kfz-Fahrstreifen

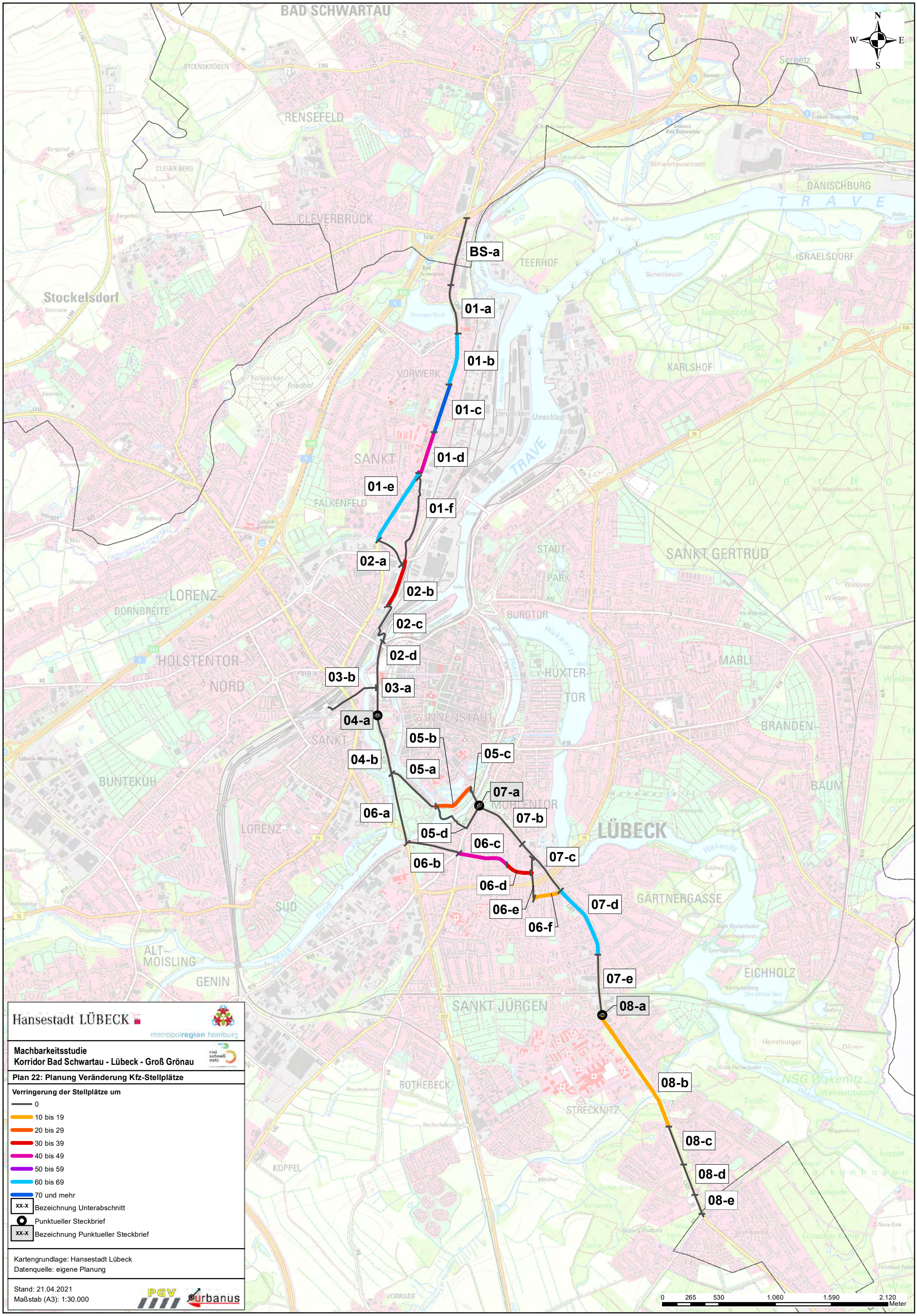
- Keine Änderung des Bestandes
- Reduzierung um einen Fahrstreifen
- Reduzierung um zwei Fahrstreifen
- Einrichtung einer Fahrradstraße
- XX-X Bezeichnung Unterabschnitt
- Punktueller Steckbrief
- XX-X Bezeichnung Punktueller Steckbrief

Kartengrundlage: Hansestadt Lübeck
Datenquelle: eigene Planung

Stand: 21.04.2021
Maßstab (A3): 1:30.000

PGV urbanus

0 265 530 1.060 1.590 2.120 Meter


BS-a
01-a
01-b
01-c
01-d
01-e
01-f
02-a
02-b
02-c
02-d
03-b
03-a
04-a
04-b
05-b
05-c
05-a
07-a
07-b
06-a
05-d
06-c
07-c
06-b
06-d
06-e
06-f
07-d
07-e
08-a
08-b
08-c
08-d
08-e
BAD SCHWARTAU
RENSEFELD
CLEVERBRÜCK
Stockelsdorf
TEERHOF
ISRAELSDORF
DÄNISCHBURG
KARLSHOF
VORWERK
SANKT GERTRUD
BURGTOR
INNENSTADT
LÜBECK
SANKT JÜRGEN
ROTHEBECK
STRECKNITZ
EICHHOLZ
GÄRTNERGASSE
ALT-MOISLING
GENIN
KOPPEL
TRAVE
Hansestadt LÜBECK
metropolregion hamburg
Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau - Lübeck - Groß Grönau
Plan 22: Planung Veränderung Kfz-Stellplätze
Verringerung der Stellplätze um
0
10 bis 19
20 bis 29
30 bis 39
40 bis 49
50 bis 59
60 bis 69
70 und mehr
XX-X Bezeichnung Unterabschnitt
Punktueller Steckbrief
XX-X Bezeichnung Punktueller Steckbrief
Kartengrundlage: Hansestadt Lübeck
Datenquelle: eigene Planung
Stand: 21.04.2021
Maßstab (A3): 1:30.000
PGV
urbanus
0 265 530 1.060 1.590 2.120
Meter

BS-a
01-a
01-b
01-c
01-d
01-e
01-f
02-a
02-b
02-c
02-d
03-b
03-a
04-a
04-b
05-b
05-c
05-a
07-a
06-a
07-b
05-d
06-c
07-c
06-b
06-d
06-e
07-d
06-f
07-e
08-a
08-b
08-c
08-d
08-e

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau - Lübeck - Groß Grönau

Plan 24: Planung Standardunterschreitung

- RSW-Regelstandard
- Auf Teilabschnitten reduzierter Standard
- Reduzierter Standard
- XX-X Bezeichnung Unterabschnitt
- Punktueller Steckbrief
- XX-X Bezeichnung Punktueller Steckbrief

Kartengrundlage: Hansestadt Lübeck
Datenquelle: eigene Planung

Stand: 21.04.2021
Maßstab (A3): 1:30.000

PGV urbanus

0 265 530 1.060 1.590 2.120 Meter

rad schnell netz

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudien für Radschnellverbindungen in der Metropolregion Hamburg

Korridor
Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

Anlagenband 2b
Grafik - Skizzen und Querschnitte

Verzeichnis Grafikband – Skizzen und Querschnitte

Skizzen

SK01	Knotenpunktskizze Tremskamp - Cleverbrücker Straße
SK02	Knotenpunktskizze Memelstraße - Warthestraße
SK03	Übersichtsskizze Anliegerstraße - Schwartauer Landstraße
SK04	Übersichtsskizze Schwartauer Landstraße - Oderstraße
SK05	Knotenpunktskizze Helgolandstraße – Hochstraße - Schwartauer Allee
SK06	Übersichtsskizze Bereich St. Lorenz-Gleis
SK06a	Übersichtsskizze Bereich St. Lorenz-Gleis, Detail Verbindungsrampen
SK07	Knotenpunktskizze Karlstraße - Katharinenstraße
SK08	Knotenpunktskizzen Willy-Brandt-Allee - Stadtgrabenbrücke
SK09	Knotenpunktskizze Holstentorplatz
SK10	Knotenpunktskizze Wallstraße - Possehlstraße
SK11	Übersichtsskizze Bereich Wallstraße - Kronsforder Allee - Kanaltravenbrücke
SK12	Knotenpunktskizze Knoten Wallstraße - Possehlstraße
SK13	Knotenpunktskizze Ratzeburger Allee - Stresemannstraße
SK14	Übersichtsskizze Mönkhofer Weg - Kahlhorststraße - St. Jürgen-Ring
SK15	Knotenpunktskizze Ratzeburger Allee – Kahlhorststraße
SK16	Knotenpunktskizze Ratzeburger Allee – Amselweg
SK17	Knotenpunktskizze Ratzeburger Allee – Stadtweide
SK18	Übersichtsskizze Bereich Stadtweide - Universitätsstraße - Ernst-Ruska-Straße

Urheberrechtsangaben

Alle Kartengrundlagen / Luftbilder: Hansestadt Lübeck

Querschnitte

BS-a-Q1	Tremskamp – Höhe Hausnummer 26
01-a-Q1	Schwartauer Landstraße – Höhe Tremser Teich
01-b-Q1 Var.1	Schwartauer Landstraße – Nördlich Weichselstraße
01-b-Q1 Var.2	Schwartauer Landstraße – Nördlich Weichselstraße
01-c-Q1 Var.1	Schwartauer Landstraße – Höhe Hausnummer 42b
01-c-Q1 Var.2	Schwartauer Landstraße – Höhe Hausnummer 42b
01-c-Q2 Var.1	Schwartauer Landstraße – Höhe Bushaltestelle Oderstraße Ost
01-c-Q2 Var.2	Schwartauer Landstraße – Höhe Bushaltestelle Oderstraße Ost
01-c-Q3 Var.1	Schwartauer Landstraße – Höhe Bushaltestelle Oderstraße West
01-c-Q3 Var.2	Schwartauer Landstraße – Höhe Bushaltestelle Oderstraße West
01-d-Q1 Var.1	Schwartauer Landstraße – Höhe Famila / Verbrauchermärkte
01-d-Q1 Var.2	Schwartauer Landstraße – Höhe Famila / Verbrauchermärkte
01-e-Q1	Schwartauer Allee – Höhe Hausnummer 223
01-f-Q1	Hochstraße – Höhe Hausnummer 30
02-a-Q1	St. Lorenz-Gleis
02-a-Q2 Var.1	Karlstraße – Höhe Bruhn Spedition
02-a-Q2 Var.2	Karlstraße – Höhe Bruhn Spedition
02-b-Q1 Var.1	Katharinenstraße – Zwischen Bahnweg und Karlstraße
02-b-Q1 Var.2	Katharinenstraße – Zwischen Bahnweg und Karlstraße
02-c-Q1	Roddenkoppel
02-d-Q1	Auf der Wallhalbinsel
03-a-Q1	Willy-Brandt-Allee – Höhe MuK-Halle
03-a-Q2	Willy-Brandt-Allee – Höhe Eingang Radisson Hotel
03-b-Q1	Werner-Kock-Straße – Höhe Linden-Arcaden
04-a-Q1 Var.1	Holstentorplatz
04-a-Q1 Var.2	Holstentorplatz
04-b-Q1 Var.1	Possehlstraße – Höhe Hausnr. 1 / Parkhaus
04-b-Q1 Var.2	Possehlstraße – Höhe Hausnr. 1 / Parkhaus
05-a-Q1	Wallstraße – Höhe Hausnummer 39a
05-b-Q1 Var.1	Wallstraße – Höhe Mühlenteich, ca. 130m von Hausnummer 8
05-b-Q1 Var.2	Wallstraße – Höhe Mühlenteich, ca. 130m von Hausnummer 8
05-b-Q2 Var.1	Wallstraße – Höhe Hausnummer 8 (Mühlenbrücke)
05-b-Q2 Var.2	Wallstraße – Höhe Hausnummer 8 (Mühlenbrücke)
05-c-Q1	Mühlenbrücke
06-a-Q1 Var.1	Possehlstraße – Höhe Stadion
06-a-Q1 Var.2	Possehlstraße – Höhe Stadion
06-a-Q1 Var.3	Possehlstraße – Höhe Stadion
06-b-Q1	Charlottenstraße – Höhe Hausnummer 14
06-c-Q1	Uhlandstraße – Höhe Hausnummer 6-8
06-d-Q1	Bernt-Notke-Straße – Höhe Hausnummer 38

06-e-Q1	Mönkhofer Weg – Höhe Hausnummer 23
06-f-Q1 Var.1	Kahlhorststraße – Höhe Hausnummer 6
06-f-Q1 Var.2	Kahlhorststraße – Höhe Hausnummer 6
06-f-Q1 Var.3	Kahlhorststraße – Höhe Hausnummer 6
07-b-Q1	Ratzeburger Allee – Höhe Hausnummer 4
07-b-Q2 Var.1	Ratzeburger Allee – Höhe Hausnummer 10
07-b-Q2 Var.2	Ratzeburger Allee – Höhe Hausnummer 10
07-b-Q3	Ratzeburger Allee – Höhe Hausnummer 15 nördlich Bei der Wasserkunst
07-c-Q1 Var.1	Ratzeburger Allee – Höhe Ausfahrt Edeka
07-c-Q1 Var.2	Ratzeburger Allee – Höhe Ausfahrt Edeka
07-c-Q1 Var.3	Ratzeburger Allee – Höhe Ausfahrt Edeka
07-c-Q2	Ratzeburger Allee – Höhe Hausnummer 25
07-c-Q3	Ratzeburger Allee – Höhe Haltestelle Fahlenkampsweg
07-d-Q1	Ratzeburger Allee – Höhe Hausnummer 31
07-d-Q2	Ratzeburger Allee – Höhe Hausnummer 76
07-d-Q3 Var.1	Ratzeburger Allee – Höhe Hausnummer 57
07-d-Q3 Var.2	Ratzeburger Allee – Höhe Hausnummer 57
07-d-Q3 Var.3	Ratzeburger Allee – Höhe Hausnummer 57
07-d-Q4 Var.1	Ratzeburger Allee – Höhe Hausnummer 86
07-d-Q4 Var.2	Ratzeburger Allee – Höhe Hausnummer 86
07-d-Q4 Var.3	Ratzeburger Allee – Höhe Hausnummer 86
07-e-Q1	Ratzeburger Allee – südlich Kastanienallee Hausnummer 100
07-e-Q2	Ratzeburger Allee – Höhe Aldi / Wirth-Center
08-b-Q1 Var.1	Ratzeburger Allee – Höhe Lämmerstieg 28
08-b-Q1 Var.2	Ratzeburger Allee – Höhe Lämmerstieg 28
08-c-Q1 Var.1	Ratzeburger Landstraße – Zwischen Neptunstraße und Merkurstraße
08-c-Q1 Var.2	Ratzeburger Landstraße – Zwischen Neptunstraße und Merkurstraße
08-d-Q1 Var.1	Ratzeburger Landstraße – Nördlich Polarisweg
08-d-Q1 Var.2	Ratzeburger Landstraße – Nördlich Polarisweg
08-e-Q1	Ratzeburger Landstraße – Südlich Polarisweg

Impressum

Gefördert durch die Förderfonds
der Metropolregion Hamburg

Herausgeber
Metropolregion Hamburg
Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg
radschnellnetz@metropolregionhamburg.de
radschnellnetz.de
metropolregion.hamburg.de

Projektträger:
Kreis Pinneberg
Kurt-Wagener-Straße 11, 25337 Elmshorn
www.kreis-pinneberg.de

Auftraggeber:
Hansestadt Lübeck
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Mühlendamm 12
23552 Lübeck
www.luebeck.de

Ersteller:
PGV Dargel Hildebrandt GbR
Adelheidstraße 9 b
30171 Hannover
www.pgv-dargel-hildebrandt.de

Kooperationspartner:
Urbanus GbR
An der Untertrave 81-83
23552 Lübeck

Titelfoto:
© Hildebrandt, Edzard

Stand: 21.04.2021

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz

SK01 Knotenpunktskizze
Tremskamp - Cleverbrücker Straße

- Radweg
- Gehweg
- Gemeinsamer Geh- und Radweg
- Sicherheitstrennstreifen

Stand: 14.01.2021
Maßstab (A3): 1:325

PGV urbanus

N W E S

Tremskamp

2,5m 3,25m 2,25m 4,0m 2,5m

Cleverbrücker Straße

Am Petroleumhafen

Neuanlage von Furten für den Fuß- und Radverkehr im südlichen Knotenarm Tremskamp.

4,0m 2,5m

Tremskamp

BS-a-Q1
etwa 220 m südlich

0 5 10 20 30 40 Meter

Beibehaltung der Busbucht mit signalisiertem Vorrang des Linienverkehrs am Knotenpunkt.

Markierung eines nordseitigen Schutzstreifens in der Memelstraße- Aufhebung der Benutzungspflicht auf dem südseitigen Radweg

Bau einer Fahrbahn-randhaltestelle mit separater Fahrgastwartefläche westseitig des RSW.

Aufweitung der Warthestraße zur Schaffung einer neuen Rechts-abbiegespur mit eigener Signali-sierung. Gemeinsame Schaltung mit dem Verkehr aus dem nördlichen Knotenarm.

01-a-Q1
etwa 160 m nördlich

01-b-Q1 - Var.1
etwa 180 m südlich

BUS

BUS

3,5m

4m

2,5m

10 m

Warthestraße

Memelstraße

Schwartauer Landstraße

1,6m

1,5m

2,5m

3,5m

4,25m

3,5m

4m

2,5m

N

W

E

S

0 5 10 20 30 40 Meter

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz

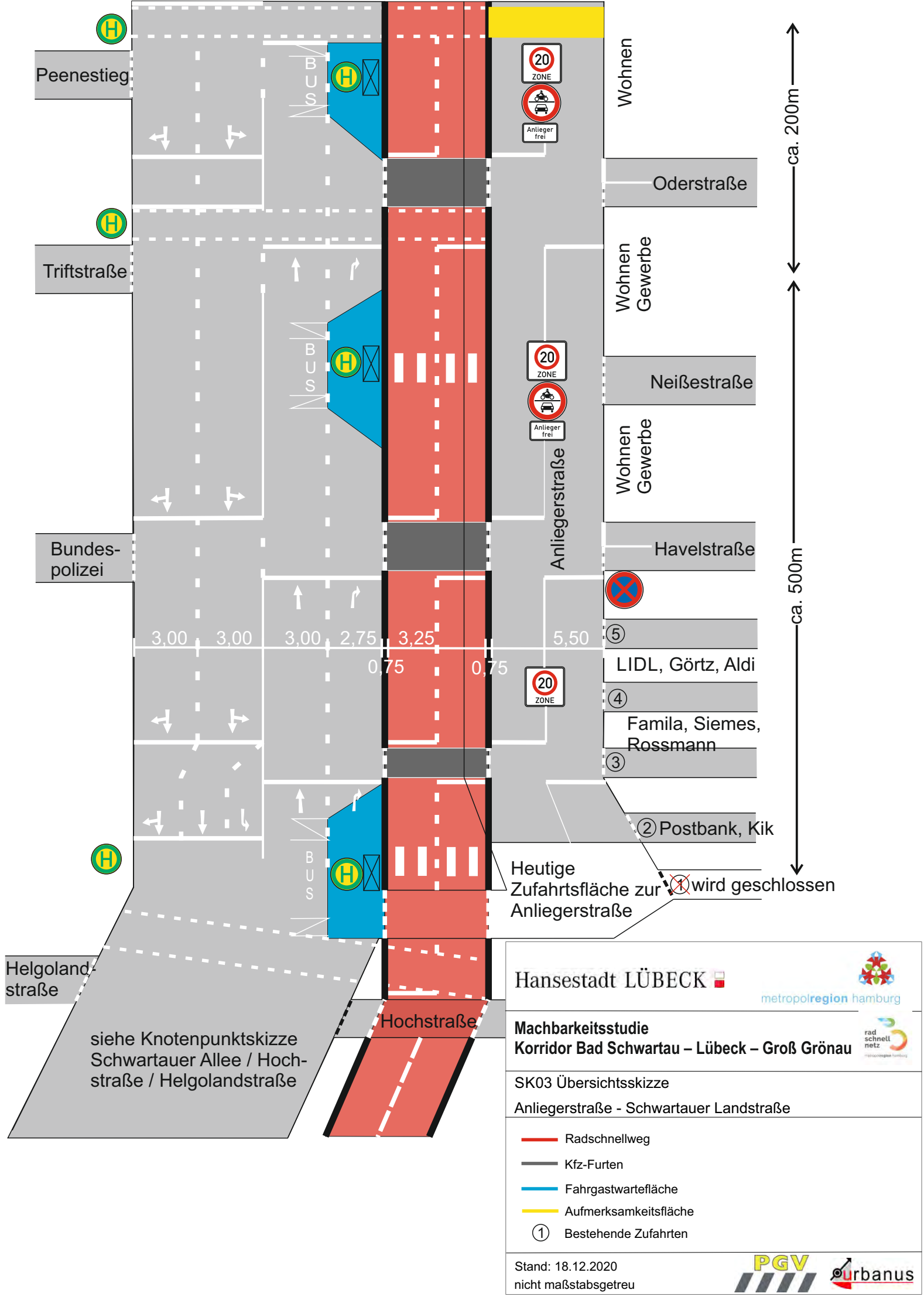
SK02 Knotenpunkskizze
Memelstraße - Warthestraße

Radweg
Gehweg
Sicherheitstrennstreifen
Wartefläche Bushaltestelle

Stand: 18.12.2020
Maßstab (A3): 1:325

PGV

urbanus



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

SK03 Übersichtsskizze

Anliegerstraße - Schwartauer Landstraße

- Radschnellweg
- Kfz-Furten
- Fahrgastwartefläche
- Aufmerksamkeitsfläche
- ① Bestehende Zufahrten

Stand: 18.12.2020
nicht maßstabsgetreu

PGV urbanus

01-c-Q1 - Var.1

01-c-Q2 - Var.1

01-c-Q3 - Var.1

Beidseitiges Parkverbot

Oderstraße

Triftstraße

Beidseitiges Parkverbot

2,00 | 2,00 | 2,30 (inkl. StS) | 3,25 | 3,00 | 3,00 | 3,25 | 3,00 | 5,50 | 2,50

Fahrradstraße

Anlieger frei

2,00 | 2,00 | 2,30 (inkl. StS) | 3,25 | 3,00 | 3,00 | 3,25 | 3,00 | 5,50 | 2,00

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

SK04 Detailskizze
Höhe Oderstraße - Variante 1

- Radweg
- Radschnellweg
- Gehweg
- Fahrbahn
- Grünstreifen
- Wartefläche Bushaltestelle

Stand: 18.12.2020
Maßstab (A3): 1:500

PGV

urbanus

01-c-Q1 - Var.2

01-c-Q2 - Var.2

01-c-Q3 - Var.2

Einseitiges Parkverbot
auf der Westseite

Einseitiges Parkverbot
auf der Westseite

Oderstraße

Triftstraße

2,00
2,00
2,10 (inkl. StS)
3,00
3,00
3,00
2,75
0,75
3,20
0,75
5,25
2,00

30 ZONE

Anlieger frei

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

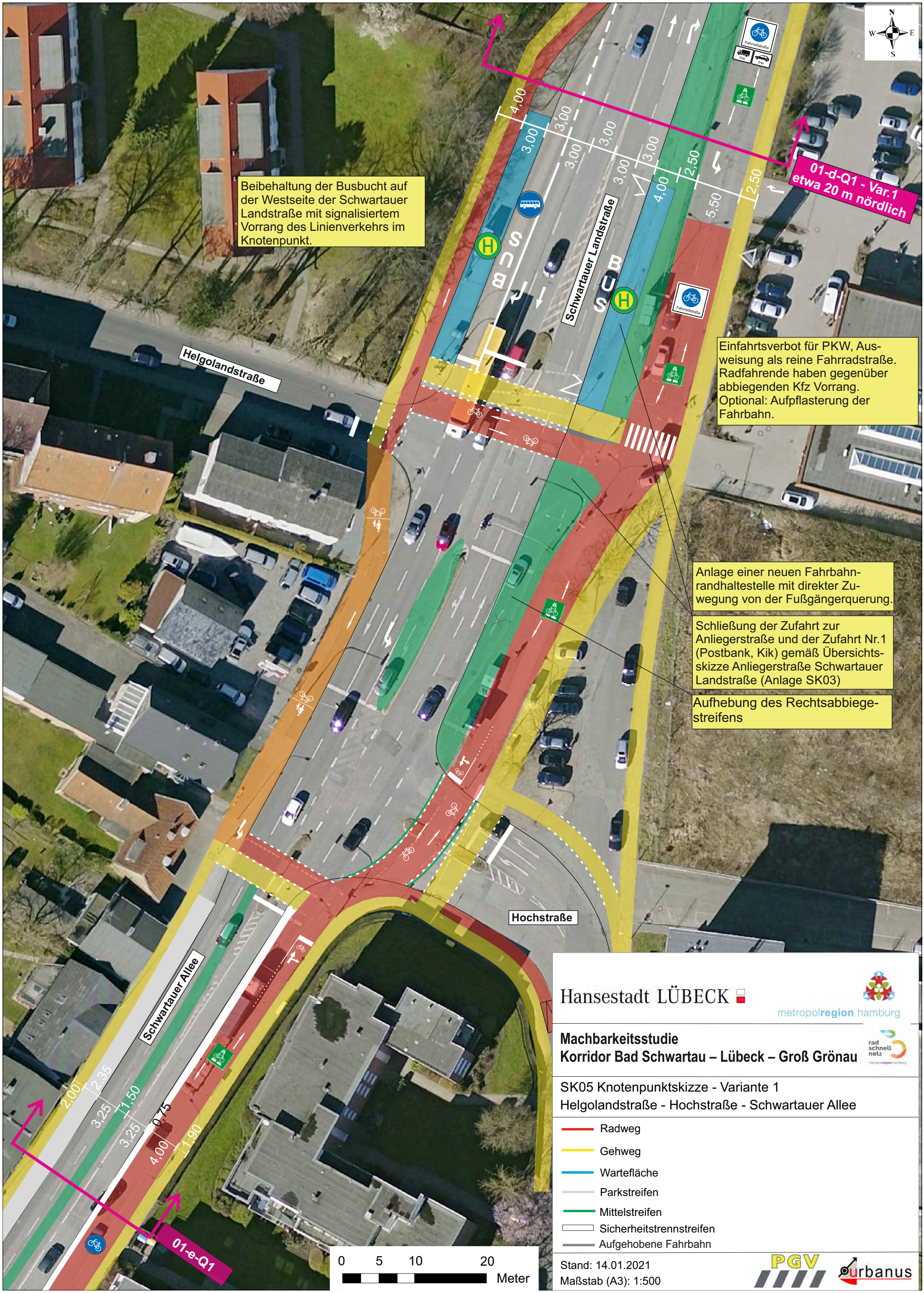
SK04 Detailskizze
Höhe Oderstraße - Variante 2

- Radweg
- Radschnellweg
- Gehweg
- Fahrbahn
- Grünstreifen
- Wartefläche Bushaltestelle
- Sicherheitstrennstreifen

Stand: 12.01.2021
Maßstab (A3): 1:500

PGV

urbanus


Beibehaltung der Busbucht auf der Westseite der Schwartauer Landstraße mit signalisiertem Vorrang des Linienverkehrs im Knotenpunkt.
Helgolandstraße
Schwartauer Landstraße
BUS
BUS
4,00
3,00
3,00
3,00
3,00
3,00
4,00
2,50
5,50
2,50
01-d-Q1 - Var.1
etwa 20 m nördlich
Einfahrtsverbot für PKW, Ausweisung als reine Fahrradstraße. Radfahrende haben gegenüber abbiegenden Kfz Vorrang. Optional: Aufpflasterung der Fahrbahn.
Anlage einer neuen Fahrbahnrandhaltestelle mit direkter Zuwegung von der Fußgängerquerung.
Schließung der Zufahrt zur Anliegerstraße und der Zufahrt Nr.1 (Postbank, Kik) gemäß Übersichtsskizze Anliegerstraße Schwartauer Landstraße (Anlage SK03)
Aufhebung des Rechtsabbiegestreifens
Hochstraße
Schwartauer Allee
2,00
2,35
3,25
1,50
3,25
0,75
4,00
1,90
01-e-Q1
0
5
10
20
Meter
N
W
E
S
Hansestadt LÜBECK
metropolregion hamburg
Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau
SK05 Knotenpunktskizze - Variante 1
Helgolandstraße - Hochstraße - Schwartauer Allee
Radweg
Gehweg
Wartefläche
Parkstreifen
Mittelstreifen
Sicherheitstrennstreifen
Aufgehobene Fahrbahn
Stand: 14.01.2021
Maßstab (A3): 1:500
PGV
urbanus

Beibehaltung der Busbucht auf der Westseite der Schwartauer Landstraße mit signalisiertem Vorrang des Linienverkehrs im Knotenpunkt.

Anlage einer neuen Fahrbahnrandhaltestelle mit direkter Zuwegung von der Fußgängerquerung.

Schließung der Zufahrt zur Anliegerstraße und der Zufahrt Nr.1 (Postbank, Kik) gemäß Übersichtsskizze Anliegerstraße Schwartauer Landstraße (Anlage SK03)

Aufhebung des Rechtsabbiegestreifens

Helgolandstraße

Schwartauer Landstraße

Hochstraße

Schwartauer Allee

01-d-Q1 - Var.2
etwa 20 m nördlich

01-e-Q1

4,00 3,00 3,00 3,00 3,00 3,00 3,00 3,75 0,75 5,50 2,50

2,00 2,35 3,25 1,50 3,25 0,75 4,00 1,90

0 5 10 20 Meter

N W E S

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz metropolregion hamburg

SK05 Knotenpunktskizze - Variante 2
Helgolandstraße - Hochstraße - Schwartauer Allee

- Radweg
- Gehweg
- Wartefläche
- Parkstreifen
- Mittelstreifen
- Sicherheitstrennstreifen
- Aufgehobene Fahrbahn

Stand: 14.01.2021
Maßstab (A3): 1:500

PGV urbanus

Anschlussstrecke zur RSW-Hauptvariante N-1 (Veloroute) über das ehem. Sankt-Lorenz-Gleis, mit Anbindung des Berufschulzentrums und den Sportstätten an der Lohmühle

Schwartauer Allee mit einseitigem Zweirichtungsradweg in Regelbreite, vgl. Querschnittsdarstellung

RSW-Variante Fahrradstraße Hochstr.-Elisenstraße als Alternative zur RSW-Vorzugsvariante N-2

Neuanlage eines parallel angeordneten Brückenbauwerkes mit Verbindungs-rampe zwischen Schwartauer Allee und Sankt-Lorenz-Gleis, Nutzung des vor-handenen Tunnels unter der Schwartauer Allee zur Anbindung des westseitigen Radweges der Schwartauer Allee

Änderung der Vorfahrtsregelung am Knoten Hochstraße/ Elisenstraße zugunsten der RSW-Führung

Reaktivierung Sankt-Lorenz-Gleistrasse für RSW-Zweirichtungsverkehr, 4 m breit, und begleitendem Gehweg

RSW-Vorzugsvariante N-2 Schwartauer Allee, mit Zwerichtungsverkehr an Ostseite

Detailskizze 2

Einmündung der selbständigen Wegeverbindung in Elisenstraße.

Dammbauwerk unter Nutzung des vorhandenen Gehweges, Kronenbreite ca. 7m für getrennten Geh- und Radweg in Regelbreite; Abfangung mit Stützwänden oder alternativ mit Aufständerung nach Bedarf bzw. zur Reduzierung des notwendigen privaten Grunderwerbs

02-a-Q1

Grunderwerb bei Logistikunternehmen an Nordseite der Karlstraße zur Gewährleistung der regelgerechten Geh- und Radwegeführung

Umbau der Karlstraße gemäß Querschnitts-darstellung. Verbeiterung der KFZ-Fahrstreifen sowie der Fuß- und Radverkehrsanlagen.

Seitenwechsel- und Überquerungsanlage,mit RSW-tauglicher LSA und deutlich vergrößerten Aufstellflächen; ergänzende Fußgängerfurt für Anbindung an Katharinenstraße.
Zwei Varianten für Führung zwischen St. Lorenz Gleis und Katharinenstraße (siehe Knotenpunkt-skizzen).

Anlage einer neuen **Fußgänger-LSA** westlich der Einmündung Katharinenstraße zur Querungssicherung von Zufußgehenden. Einbindung in den LSA-Umlauf vom gesamten Knotenpunkt.

02-a-Q2

Empfehlung zur **Sperrung** der Katharinenstraße für den **Durchgangsverkehr**, sowie Verbot des Linksabbiegens vom Gelände der Spedition Bruhn.

Umbau Katharinenstraße mit RSW-Zweirichtungs-verkehr in Regelbreite an der Ostseite und Gehwegausbau an der Westseite, bahnseitige Verbreiterung des Seitenbereiches bei Bedarf für einen ostseitigen Gehweg.
(vgl. Querschnittsdarstellung)

Schwartauer Allee
Elisenstraße
Hochstraße
Bei der Lohmühle
Karlstraße
Einsiedelstraße
Katharinenstraße
GE

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz

SK06 Übersichtsskizze
Bereich St. Lorenz-Gleis

- Eigentum der Hansestadt Lübeck
- Private Grundstücke
- RSW-Vorzugsvariante
- RSW-Alternativroute
- RSW-begleitender Gehweg
- Bestehende Radverkehrsanlagen
- Anschlussstrecke zur RSW-HV N-1
- Bauwerk, Böschung, Abfangung (symbolhaft)
- GE Privater Grunderwerb z.T. notwendig

Stand: 11.01.2021
Maßstab (A3): 1:1.500

PGV urbanus

0 20 30 40 50 60 70 Meter

Anschlussstrecke zur RSW-Hauptvariante N-1 (Veloroute) über das ehem. Sankt-Lorenz-Gleis, mit Anbindung des Berufschulzentrums und den Sportstätten an der Lohmühle;
Nutzung des vorhandenen Tunnels unter der Schwartauer Allee zur Anbindung des westseitigen Radweges; gleichzeitige Kfz-Zufahrt zu Nutzungen im Umfeld der Gleistrasse

Höhenfreie RSW-Verbindung zwischen Schwartauer Allee und Sankt-Lorenz-Gleistrasse

Neuanlage eines parallel angeordneten Brückenbauwerkes mit Verbindungs-rampe zwischen Schwartauer Allee und Sankt-Lorenz-Gleis, Ausbildung als Misch-flächen für Zufußgehende und Radfahrende

Aufschüttung des ehemaligen Sankt-Lorenz-Gleises für das Brückenbauwerk um die Durchfahrtshöhe des Tunnels auf ca. 3,5m zu reduzieren und die Verbindungs-rampen zu verkürzen (Rampenneigung ≤ 6%)

Abfangung der Rampenverbindung zur untenliegenden Veloroute mit einer Stützwand

Reaktivierung Sankt-Lorenz-Gleistrasse für RSW-Zweirichtungsverkehr, 4 m breit, und begleitendem Gehweg, ≥ 2,5m

02-a-Q1

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz metropolregion hamburg

SK06a Übersichtsskizze
Bereich St- Lorenz-Gleis, Detail Verbindungsrampe

- Eigentum der Hansestadt Lübeck
- Private Grundstücke
- RSW-Vorzugsvariante
- Gehweg
- Bestehende Radverkehrsanlagen
- Anschlussstrecke zur RSW-HV N-1
- Parkstreifen
- Mischfläche Fuß- und Radverkehr
- Brückenbauwerk

Stand: 11.01.2021
maßstabsungetreu

PGV urbanus

Firma Falkenfeld - Vorwerk

Einbindung der Firmenzufahrt in LSA-Programm, um Konflikte zwischen Radverkehr und Lieferverkehr zu verhindern.

Grunderwerb von etwa 4 m zu tätigen.

Aufgrund der Engstelle beidseitig Umwandlung der Seitenanlagen in gemeinsame Geh- und Radwege.

Karlstraße

02-a-Q2 - Var.1

2,00
4,00
0,75
3,25
3,25
3,25
2,00
2,00

Einsiedelstraße

Anlage einer neuen Fußgänger-LSA zur Anbindung des neuen Gehweges über das St. Lorenz-Gleis.

Umbau Karlstraße gemäß Querschnittsplanung 02-a-Q1.

Spedition Bruhn

Sperrung der Katharinenstraße für Durchgangsverkehr.
Anlage einer Abfahrt für den Radverkehr aus der Karlstraße auf die Fahrbahn der Katharienstraße.

Lieferverkehr frei

Katharinenstraße

Umbau Katharinenstraße gemäß Querschnitt 02-b-Q1.
Optional Einrichtung einer Fahrradstraße.
Zweispurigkeit für Kfz im Knotenbereich.
Option eines ostseitigen Gehweges von 2,5m verbunden mit erheblichem Umbau- und Kostenaufwand.

30 ZONE

Rechtsabbiegeverbot für LKW vom Speditionsgelände, um Radfahrende auf Fahrbahn Richtung Innenstadt zu schützen.

2,80
6,55
0,75
4,00

02-b-Q1 - Var.1

Richtung Willy-Brandt-Allee

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz

SK07 Variante 1 Knotenpunktskizze
Karlstraße - Katharinenstraße

- Radweg
- Gehweg
- Gemeinsamer Geh-/Radweg
- Anlage LSA

Stand: 11.01.2021
Maßstab (A3): 1:500

PGV urbanus

Firma Falkenfeld - Vorwerk

Grunderwerb von 4,75m zu tätigen.

Aufgrund der Engstelle beidseitig Umwandlung der Seitenanlagen in gemeinsame Geh- und Radwege.

Einsiedelstraße

Karlstraße

02-a-Q2 - Var.2

2,00
3,00
0,75
3,25
3,25
3,25
0,75
3,00
2,00

Bau einer neuen Fußverkehr- und Radverkehr-LSA. Einbindung in das gesamte Knoten-Signalprogrmm.

Umbau Karlstraße gemäß Querschnittsplanung 02-a- Q2

Sperrung der Katharinenstraße für Durchgangsverkehr. Anlage einer Abfahrt für den Radverkehr aus der Karlstraße auf die Fahrbahn der Katharienstraße.

Spedition Bruhn

Lieferverkehr frei

Katharinenstraße

Umbau Katharinenstraße gemäß Querschnitt 02-b-Q1. Optional Einrichtung einer Fahrradstraße. Zweispurigkeit für Kfz im Knotenbereich. Rechtsabbiegeverbot für LKW vom Speditionsgelände, um Radfahrende auf Fahrbahn Richtung Innenstadt zu schützen.

Option eines ostseitigen Gehweges von 2,5m verbunden mit erheblichem Umbau- und Kostenaufwand.

2,80 8,20 3,10

Richtung Willy-Brandt-Allee

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz

SK07 Variante 2 Knotenpunktskizze
Karlstraße - Katharinenstraße

- Radweg
- Gehweg
- Gemeinsamer Geh-/Radweg
- Anlage LSA

Stand: 11.01.2021
Maßstab (A3): 1:500

PGV urbanus

Die **Knotenpunktgestaltung** als kleiner, einspuriger Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser von etwa 27m und die Anschlüsse der neuen Ost-West-Verbindungen erfordern die **Neugestaltung oder Verlegung der Parkplatzzufahrten**, wenn möglich mit direkter Anbindung an die Willy-Brandt-Allee. Grunderwerb von ca. 100m² wäre im südwestlichen Quadranten des KVP erforderlich.

Im begrenzten Umfang sind die beiden Fahrrad-anschlussachsen als Fahrradstraßen auch für die Kfz-Erschließung der Anlieger nutzbar; in der Spitzen-stunde sollte eine Querschnittsbelastung von 400 Kfz/Stunde in den Fahrradstraßen möglichst deutlich unterschritten werden.

03-a-Q1 ca. 10m nördlich

Die **RSW-Verbindung zur Altstadt** kann vorläufig über die bestehende MuK-Brücke für Fuß- und Radverkehr hergestellt werden. Möglicherweise ist perspektivisch auch eine direktere Überquerung der Untertrave möglich, z.B. mit Anbindung an die Alfstraße. Die **RSW-Anbindung zum Hbf** erfolgt über die geplante Stadtgrabenbrücke.

Verbindung zur Altstadt

Werner-Kock-Straße (Stadtgrabenbrücke)

Empfohlen wird die **umlaufend niveaugleiche Gestaltung der Rad- und Gehwege** auch an den Überfahrten mittels Ausbildung flacher seitlicher Rampen und / oder Texturwechsel für die Abbremsung der Kfz.
Der Stadtbusverkehr wird je Richtung mit einer Fahrbahnrand-Haltestelle integriert..

Der hier empfohlene Kreisverkehrsplatz stellt für Radfahrende und auch Zufußgehende die **Verknüpfung der neuen Hauptachsen zwischen Hbf und Altstadt und der Nord-Süd-Radschnellverbindung her**. Er markiert einen neuen Orientierungspunkt. Im Zuge der Willy-Brandt-Allee ermöglicht er den zügigen und sicheren Seitenwechsel.

03-a-Q2

Prinzipskizze, Vor- und Entwurfs-bearbeitung vorbehalten

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

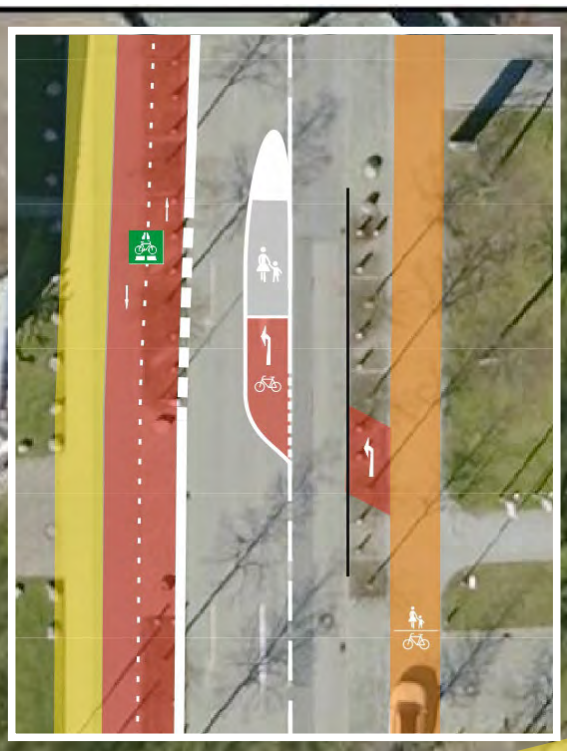
SK08 - Detailskizze Willy-Brandt-Allee - Stadtgrabenbrücke

- Radweg
- Gehweg
- Sicherheitstrennstreifen
- Wartefläche Bushaltestelle
- Grünstreifen
- Mittelinsel

Stand: 14.01.2021
Maßstab (A3): 1:350

PGV

urbanus



03-a-Q1
etwa 170 m nördlich

Willy-Brandt-Allee

Ausbau und Freigabe des Gehweges für den Radverkehr bis zur MuK. Dort Bau einer Querungshilfe. Ermöglichung des Seitenwechsels auch zwischen den Zufahrten Park Inn Hotel und Blu Senator Hotel, mit Mittelinsel und Radverkehrslinksabbieger. (Siehe Skizze)

N
W E
S

<-- Puppenbrücke

4,00

≥ 2,00

Holstentorplatz -->

Possehlstraße

≥ 2,00

04-b-Q1
etwa 140 m südlich

0 5 10 20
Meter

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz

SK09 Knotenpunktskizze
Holstentorplatz

Radweg
Gehweg
Sicherheitstrennstreifen

Stand: 18.12.2020
Maßstab (A3): 1:350

PGV urbanus

Bestand 18,00m

2,50
3,75
9,20
3,25
2,00

Possehlstraße

Brücken-
verbreiterung
2,70m

Gehweg um
Baumbestand
herumführen

Wallstraße

Radweg um
Baumbestand
herumführen

Possehlstraße

~2,00
~3,00
~3,00
~3,00
~3,50

Anschluss
an Bestand

05-a-Q1
ca. 200m südlich

4,75
6,50
1,80

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz

SK10 Knotenpunktskizze
Wallstraße - Possehlstraße

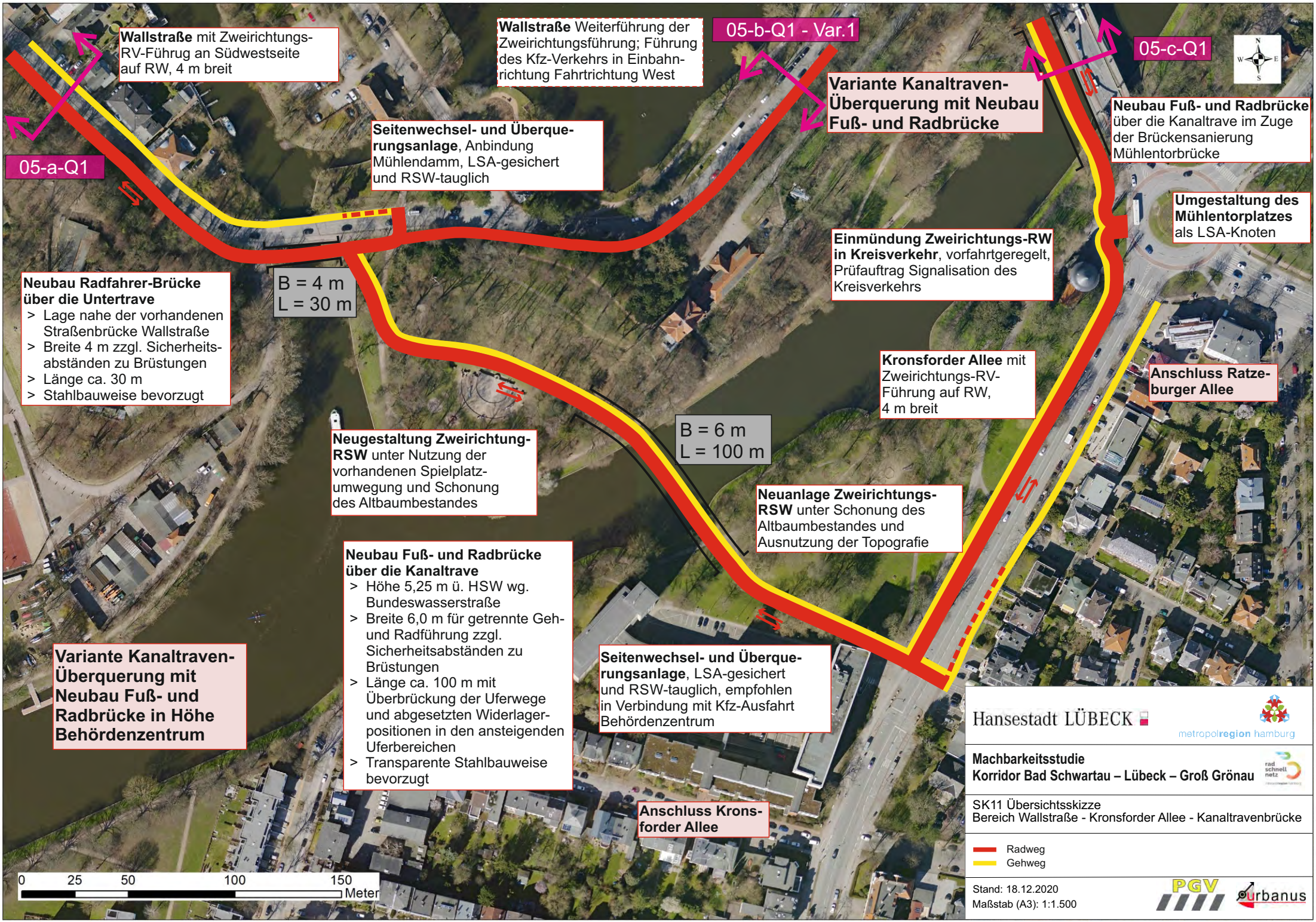
Radschnellweg, Sicherheitstrennstreifen 0,75m enthalten

Gehweg

Fahrbahn

Stand: 18.12.2020
Maßstab (A3): 1:400

PGV urbanus



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz

SK11 Übersichtsskizze
Bereich Wallstraße - Kronsforder Allee - Kanaltravenbrücke

Radweg
Gehweg

Stand: 18.12.2020
Maßstab (A3): 1:1.500

PGV urbanus

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz metropolregion hamburg

SK12 Knotenpunktskizze
Knoten Wallstraße - Possehlstraße

Gehweg
Radweg

Stand: 18.12.2020
Maßstab (A3): 1:300

PGV urbanus

Mühlenstraße

05-b-Q2

Wallstraße

≥14,50

2,95

4,50

4,75

Einbahnstraße

12,20

Anlage Zweirichtungs-radweg auf der Südseite

Bord überfahrbar gestalten

Mühlentorbrücke

05-c-Q1
ca. 40m südlich

Anschluss an Mühlentorplatz
ggf. Umgestaltung als LSA-Knoten

Mühlentorplatz

07-b-Q1

Antonistraße

Ratzeburger Allee

Stresemannstraße

2,50
3,00
3,00
11,50
3,00
3,00
2,50

2,50
3,00
2,80
11,50
3,00
3,70
2,50

07-b-Q2 - Var.1
ca. 20m südlich

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz

SK13 Detailskizze Ratzeburger Allee - Stresemannstraße

- Radweg
- Gehweg
- Sicherheitstrennstreifen
- Wartefläche Bushaltestelle
- Grünstreifen
- Bord im Bestand

Stand: 18.12.2020
Maßstab (A3): 1:500

PGV

urbanus

Weiterführung des Radverkehrs in Richtung Innenstadt auf Radwegen

Ordnung des Kfz-Parkens

Edvard-Munch-Str.

Mönkhofer Weg

Ratzeburger Allee

07-c-Q1 - Var.1

Wallbrechtstr.

Bernt-Notke-Str.
Einrichtung einer Fahrradstr.

06-d-Q1

Bernt-Notke-Str.

Fahrradstraße

frei

30 ZONE

Holbeinstr.

Memlingstr.

06-e-Q1

Barlachweg

Dürerstr.

Geradlinige und unterbrechungsfreie Führung im Knoten

07-c-Q2

Ratzeburger Allee

Einrichtung von ausreichend dimensionierten Aufstellflächen

Anlage von Radwegen in 3,00m Breite + 0,75m Sicherheitstrennstreifen

07-c-Q3

Fahlenkampsweg

St. Jürgen-Ring

Signalisation des Knoten (städt. Planung) anstelle der Unterführung für den Rad- und Fußverkehr.

Mönkhofer Weg

06-f-Q1 Var.1

Anlage einer Radfahrerschleuse zum geschützten Linksabbiegen

07-d-Q1

Kahlhorststr.

Anlage eines Mini-Kreisverkehrs, Durchmesser: ca. 19m (Musterlösung S3)

Ausweisung als Einbahnstr. (Fahrtrichtung West) mit Radfahrstreifen in Fahrtrichtung + Busfreigabe in Gegenrichtung
alternativ: Anlage von Schutzstreifen in 1,50m Breite

Mönkhofer Weg

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz metropolregion hamburg

SK14 Übersichtsskizze
Mönkhofer Weg - Kahlhorststraße - St. Jürgen-Ring

- Radweg
- Tempo 30-Zone (Bestand)
- Fahrradstraße
- Radfahrstreifen

Stand: 18.12.2020
Maßstab (A3): 1:1.500

PGV urbanus

Beibehalten der Fahrstreifenaufteilung
in der Knotenzufahrt St. Jürgen-Ring

07-c-Q2

07-c-Q3

Ratzeburger Allee

Fahlenkampsweg

Kahlhorststraße

Kahlhorststraße
- Einbahnstraße Richtung West, um Kfz-Verkehr zugunsten von Bus- und Radverkehr (RSW) zu reduzieren.
- RFS Richtung West, um RV von Kfz abzugrenzen (RSW Richtung Mönkhofer Weg)
- RFS Richtung Ost funktioniert nicht wegen dreier Anliegerstraßen
- Tempo 30 Halteverbot
- Bus-/Rad-Ausfahrschleuse

Einrichtung einer Radfahrerschleuse zum geschützten Linksabbiegen

Führung des Radverkehrs stadteinwärts auf Radfahrstreifen

07-d-Q1

Aufhebung der Bushaltestelle im südlichen Knotenbereich, betrifft eine Regionalbuslinie; Verlegung auf nördliche Haltestelle

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz

SK15 Knotenpunktskizze Ratzeburger Allee / Kahlhorststraße

- Radweg
- Gehweg
- Sicherheitstrennstreifen
- Wartefläche Bushaltestelle
- Grünstreifen
- Bord im Bestand

Stand: 18.12.2020
Maßstab (A3): 1:500

PGV

urbanus

Amselweg

Am Klosterhof

Ratzeburger Allee

Krummeck

07-d-Q2

07-d-Q3 - Var.1

07-d-Q4 - Var.1

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz

SK16 Detailskizze Ratzeburger Allee - Amselweg - Am Klosterhof

- Radweg
- Gehweg
- Sicherheitstrennstreifen
- Wartefläche Bushaltestelle
- Grünstreifen
- Mittelstreifen
- Bord im Bestand

Stand: 18.12.2020
Maßstab (A3): 1:750

PGV urbanus

0 5 10 20 30 40 Meter

3,20 0,75 3,00 0,75 2,50
3,00 3,25 3,25 3,00

07-e-Q2

Neuanlage Radfahrstreifen in 3,00m Breite zu Lasten der Radwege + Neuaufteilung der Fahrbahnstreifen

Aufstellflächen zum ind. Linksabbiegen

Osterweide

Stadtweide

Neuanlage Radweg 3,00m + Verbreiterung Gehweg auf 2,50m (beidseitig)

Ratzeburger Allee

N
W E
S

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

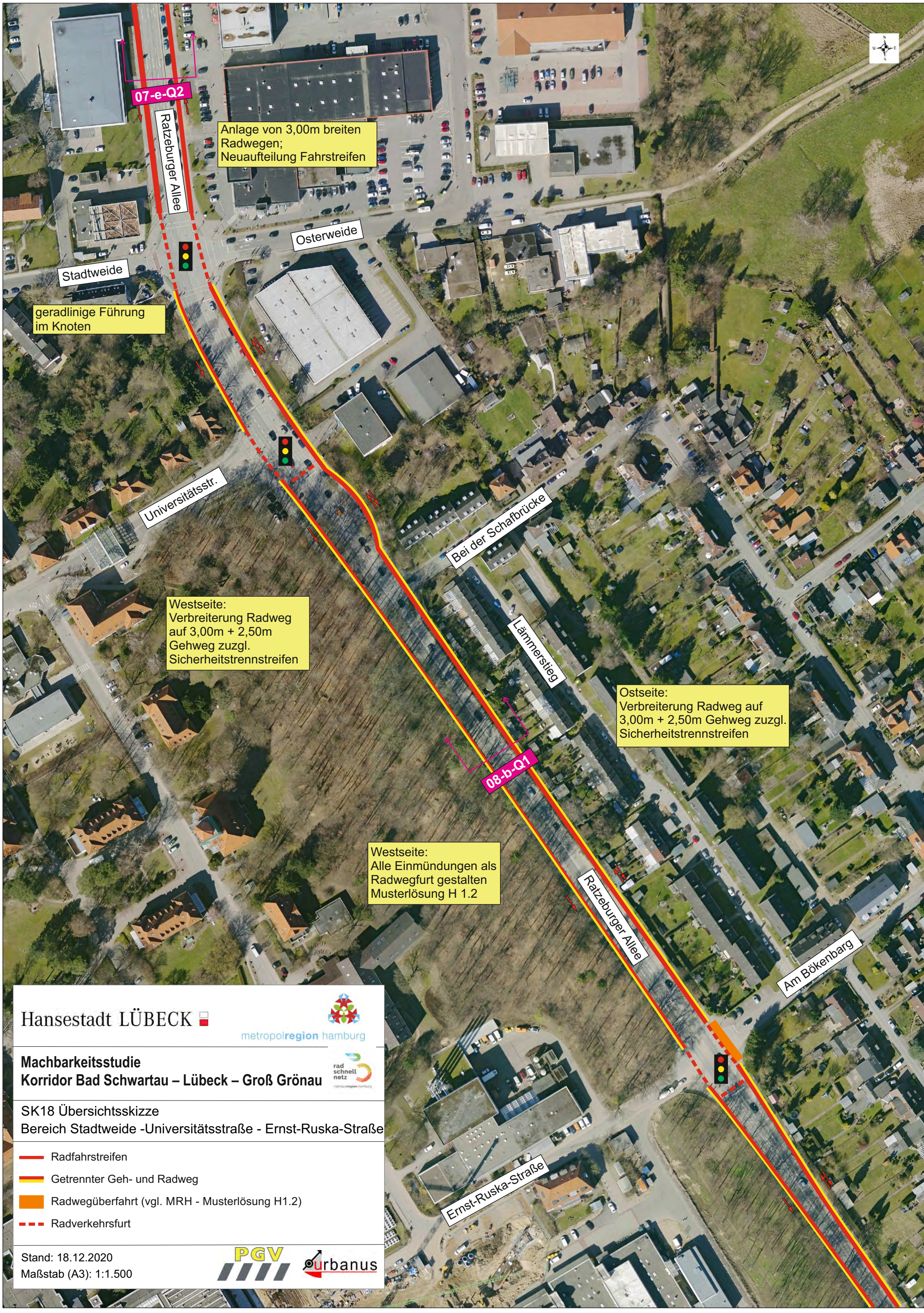
rad schnell netz metropolregion hamburg

SK17 Knotenpunktskizze
Stadtweide - Ratzeburger Allee

- Radschnellweg
- Gehweg
- Fahrbahn
- Sicherheitstrennstreifen

Stand: 18.12.2020
Maßstab (A0): 1:200

PGV urbanus



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz metropolregion hamburg

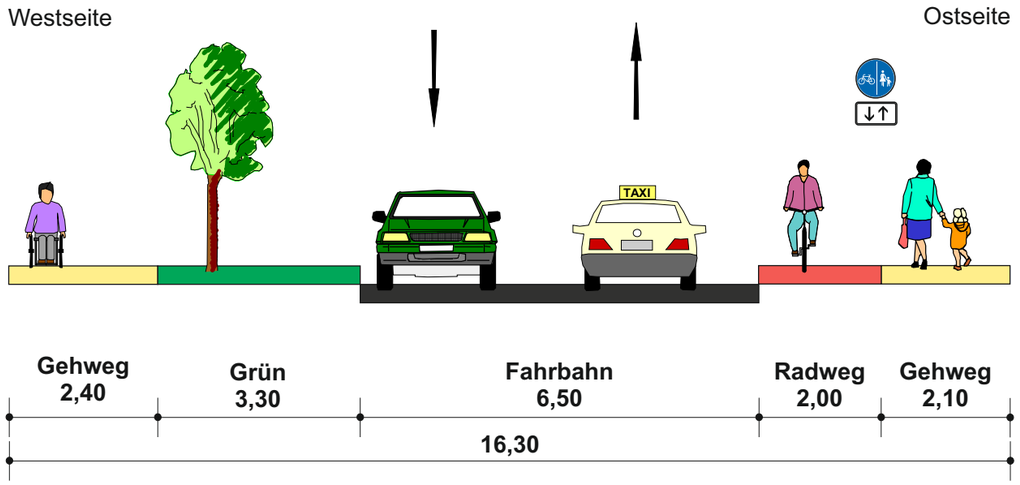
SK18 Übersichtsskizze
Bereich Stadtweide -Universitätsstraße - Ernst-Ruska-Straße

- Radfahrstreifen
- Getrennter Geh- und Radweg
- Radwegüberfahrt (vgl. MRH - Musterlösung H1.2)
- Radverkehrsfurt

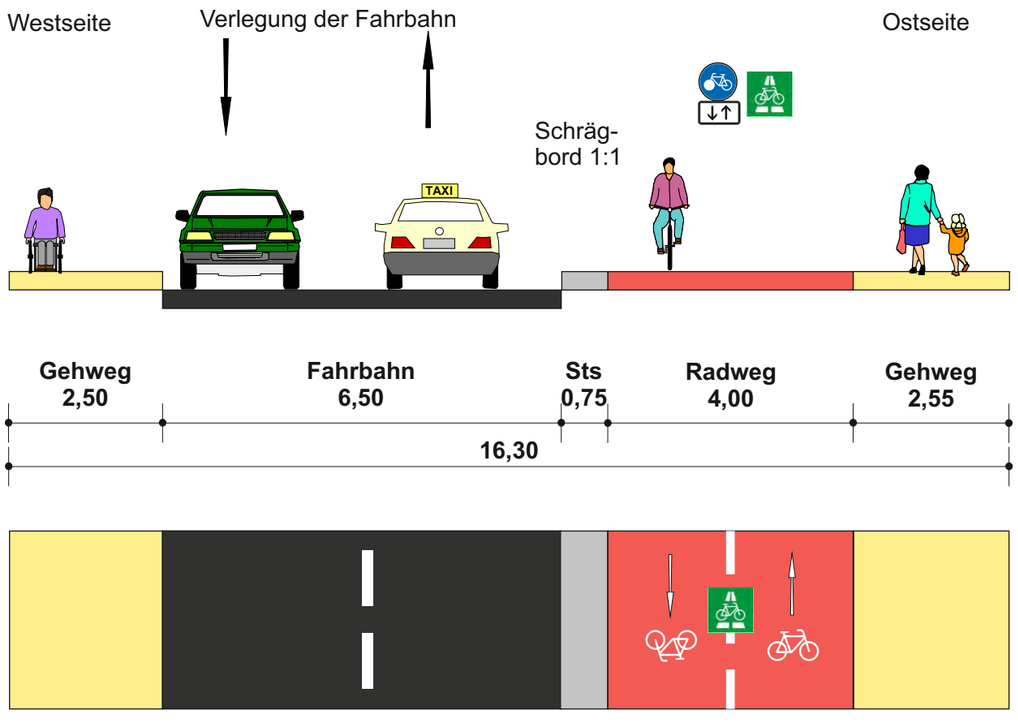
Stand: 18.12.2020
Maßstab (A3): 1:1.500

PGV urbanus

Bestand



Planung



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz

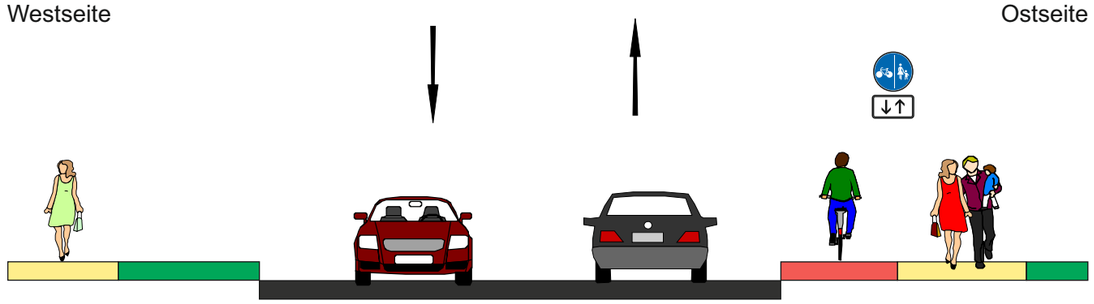
BS-a-Q1 Tremskamp
Höhe Hausnummer 26

Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand

Westseite Ostseite

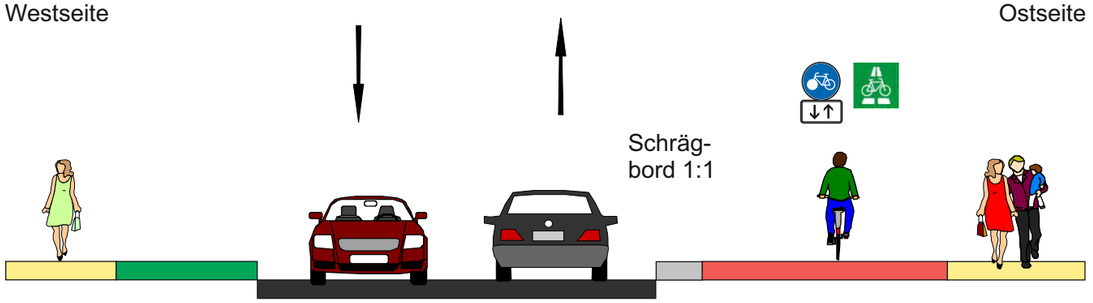


Gehweg	Grün	Fahrbahn	Radweg	Gehweg	Grün
1,80	2,30	8,50	1,90	2,10	1,00

17,60

Planung

Westseite Ostseite



Gehweg	Grün	Fahrbahn	Sts	Radweg	Gehweg
1,80	2,30	6,50	0,75	4,00	2,25

17,60

ggf. Grunderwerb
oder
untermaßige Gehwegbreite

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

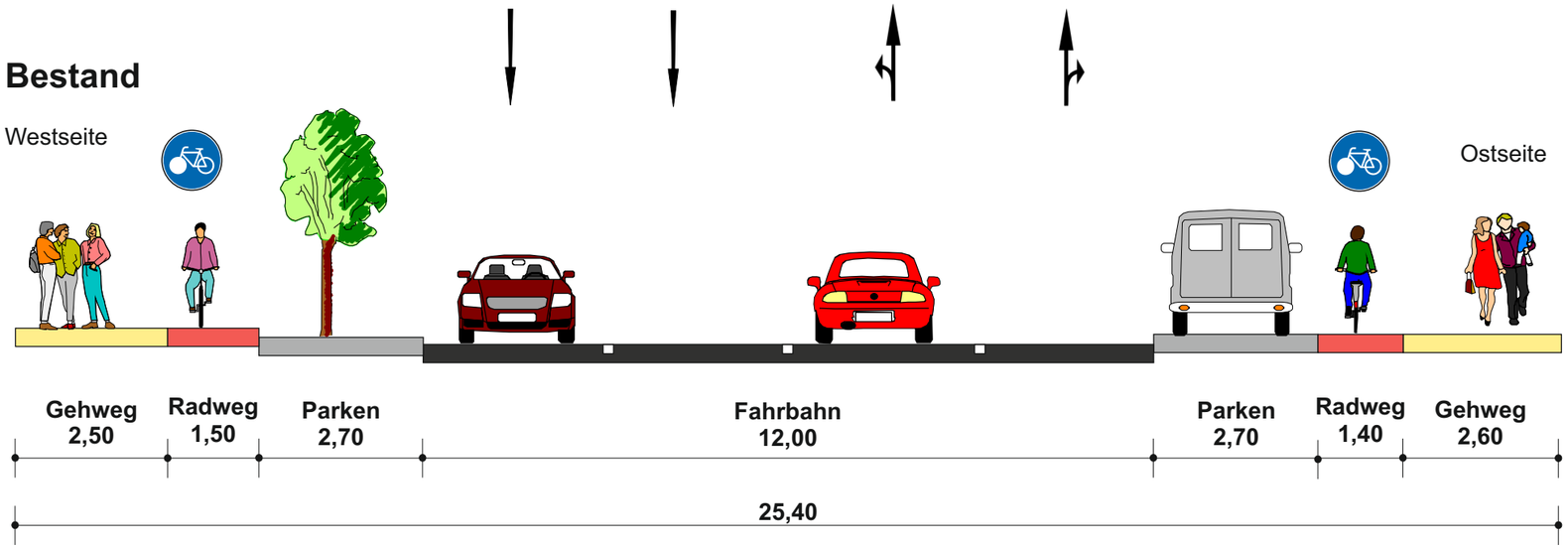
rad schnell netz

01-a-Q1 Schwartauer Landstraße
Höhe Tremser Teich

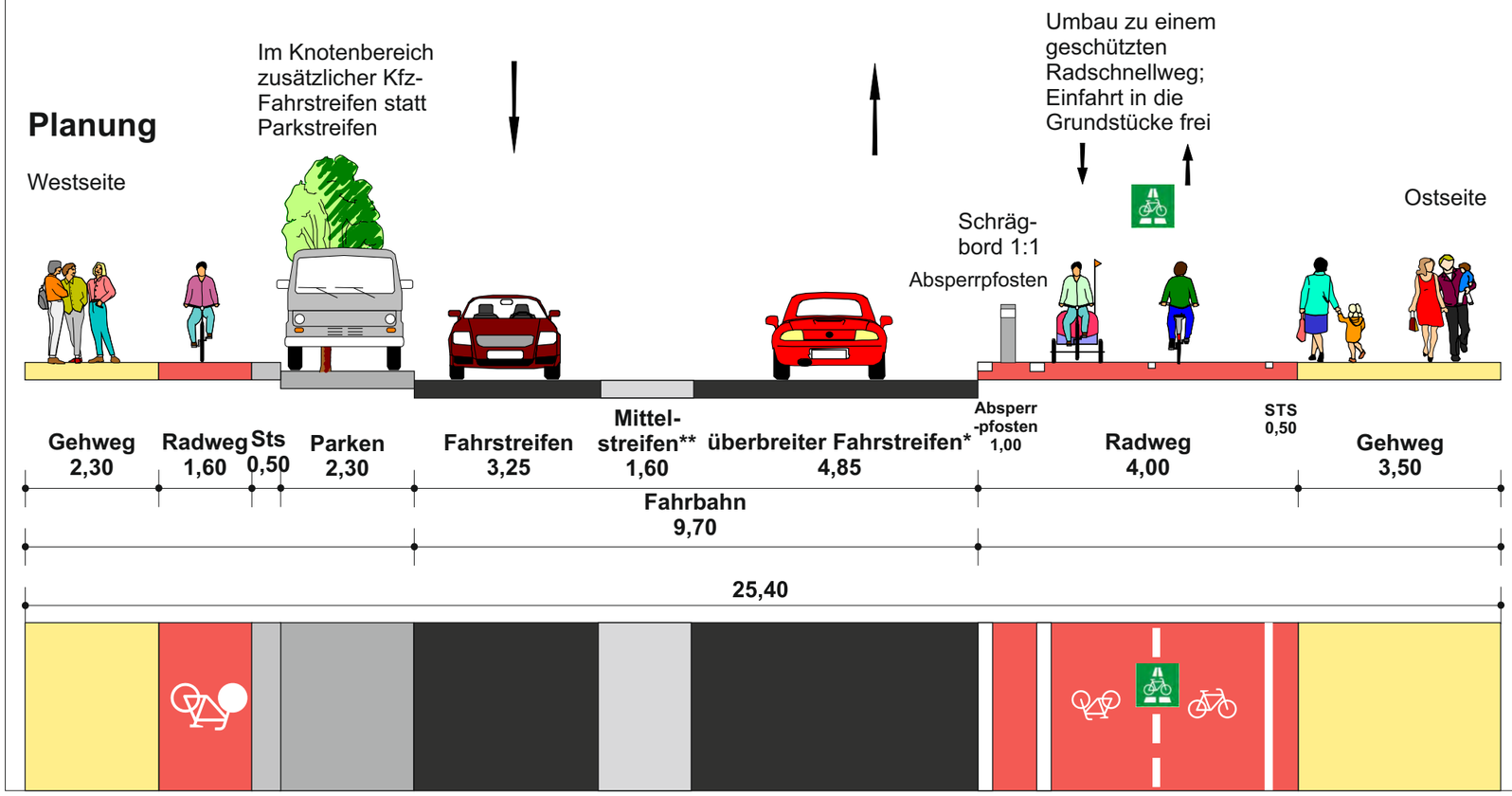
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand



Planung



* Überbreite Fahrstreifen mit Aufstellfläche für rechtsabbiegende Kfz

** Mittelstreifen als Aufstellfläche für linksabbiegende Kfz

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

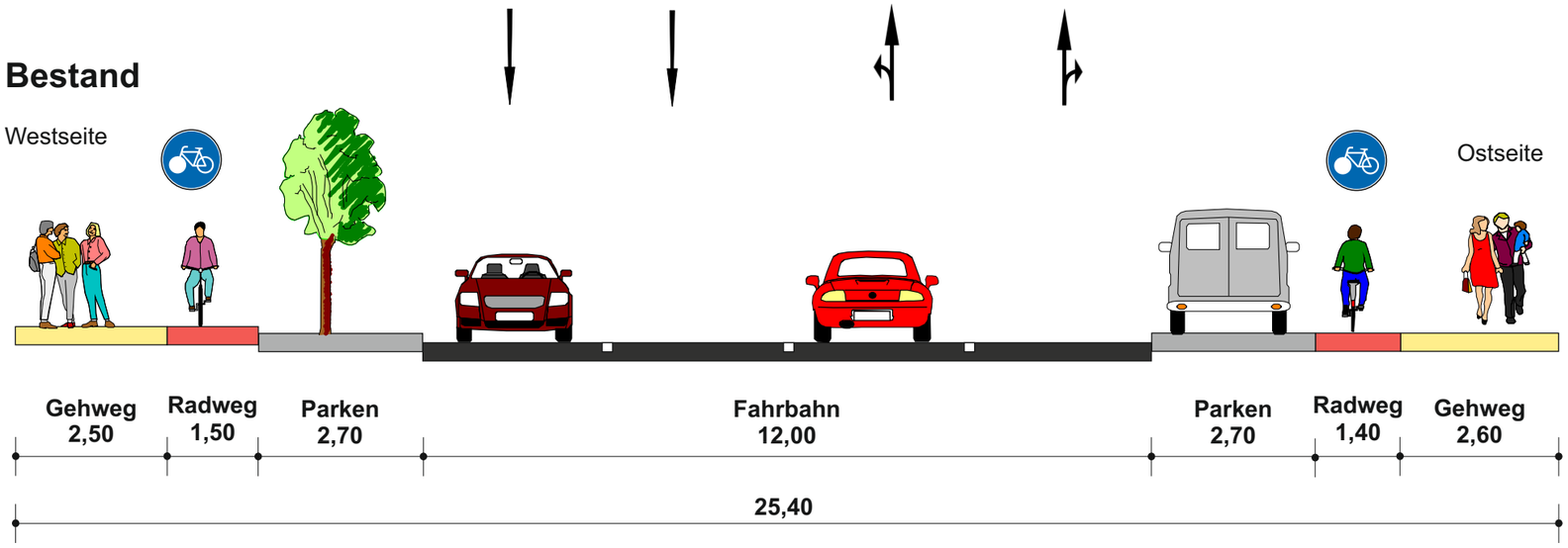
rad schnell netz

01-b-Q1 Var. 1 Schwartauer Landstraße
Nördlich Weichselstraße

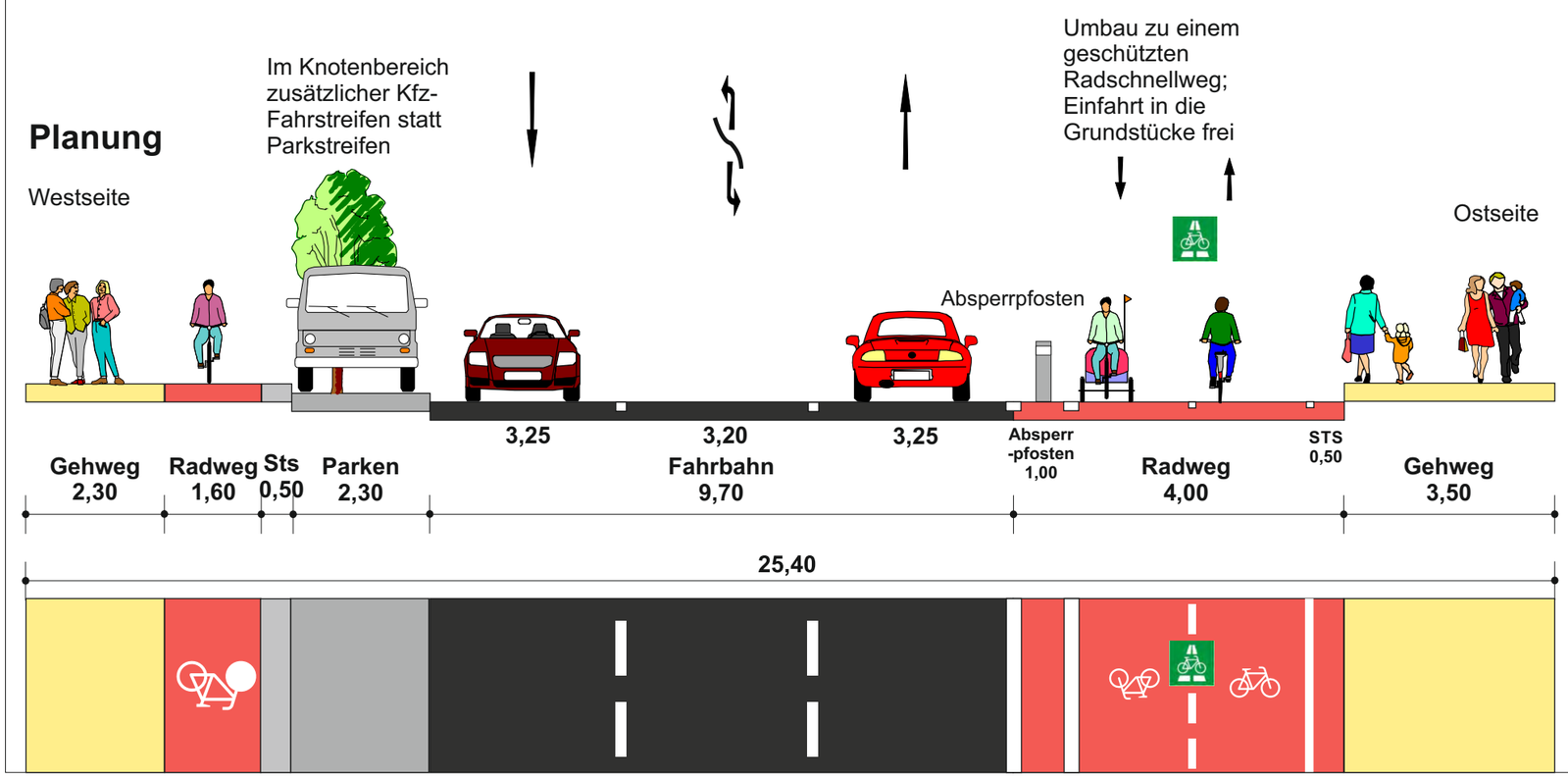
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand



Planung



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz

01-b-Q1 Var.2 Schwartauer Landstraße
Nördlich Weichselstraße

Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

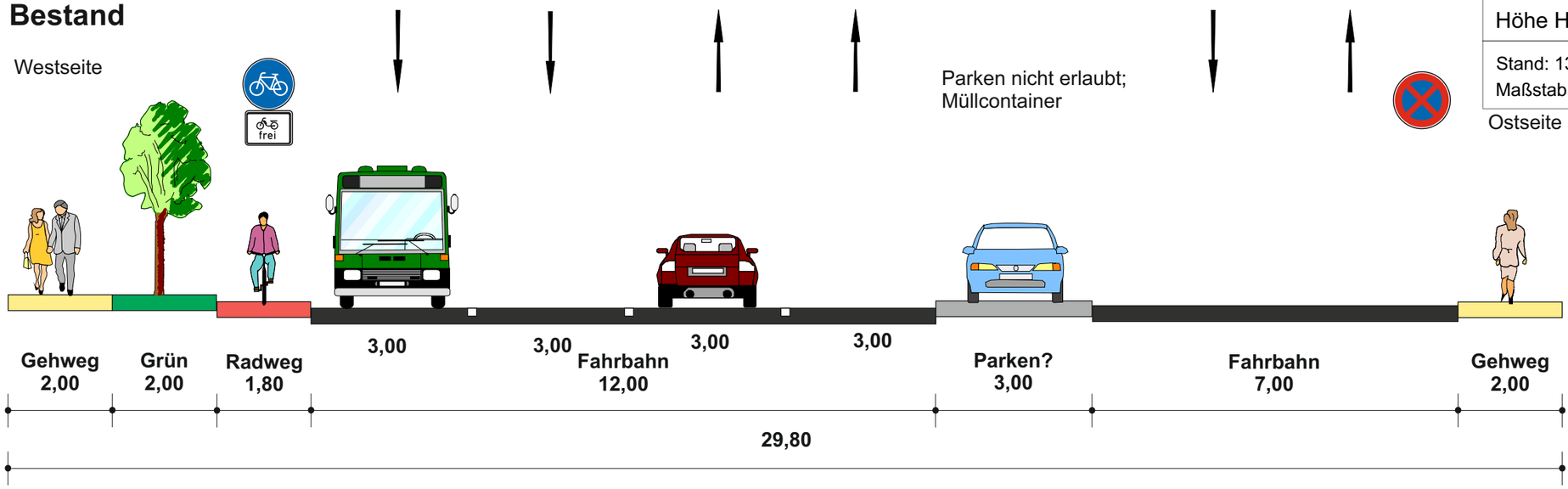
Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

01-c-Q1 Var.1 Schwartauer Landstraße
Höhe Hausnummer 42b

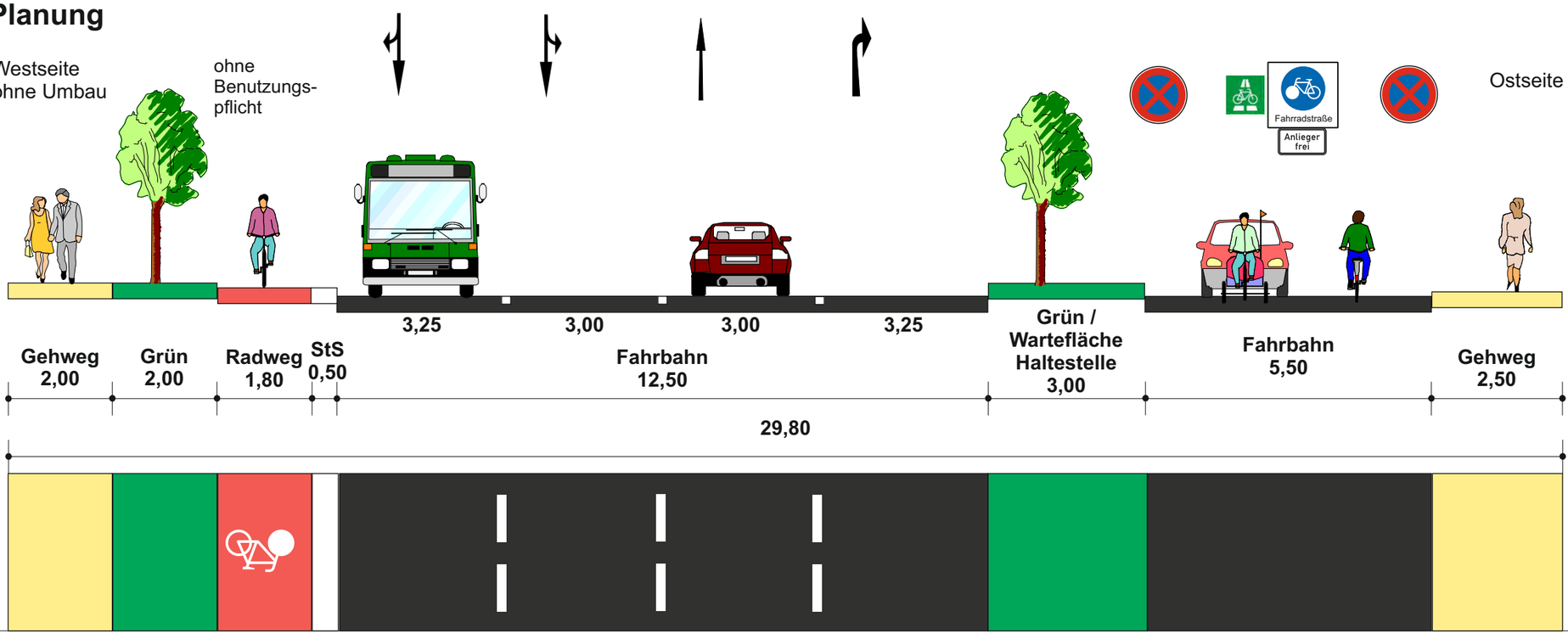
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand



Planung



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

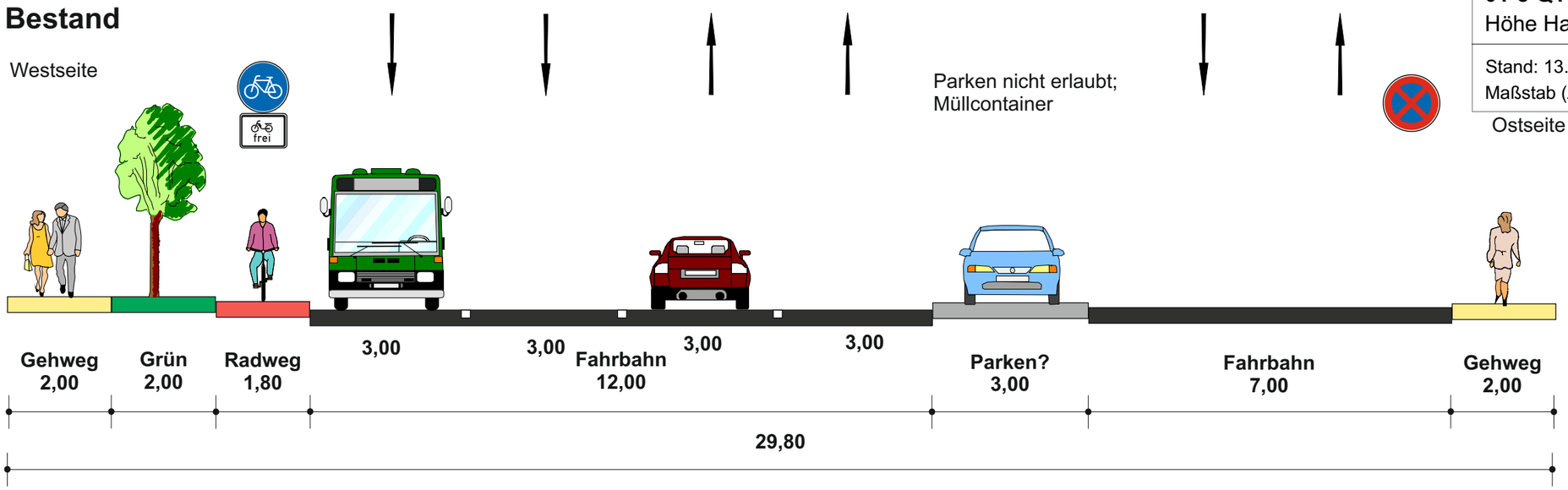
Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

01-c-Q1 Var.2 Schwartauer Landstraße
Höhe Hausnummer 42b

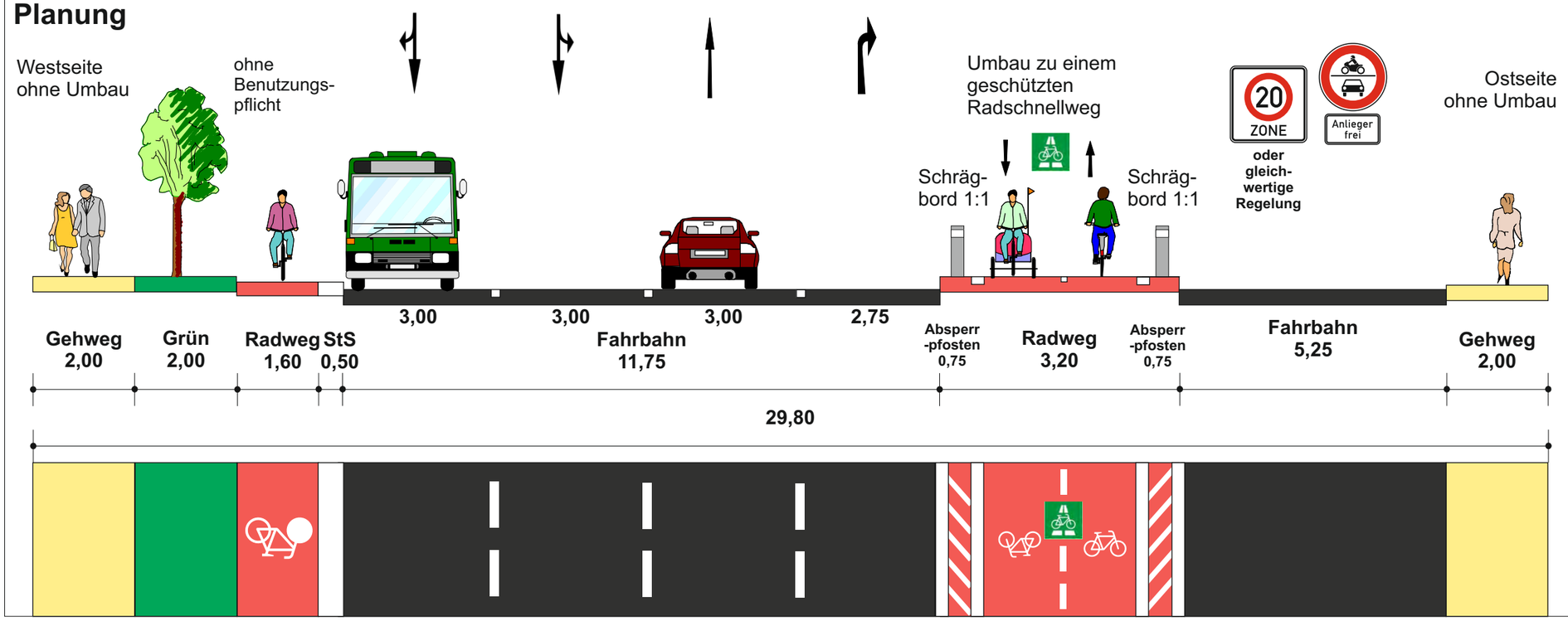
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand



Planung



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

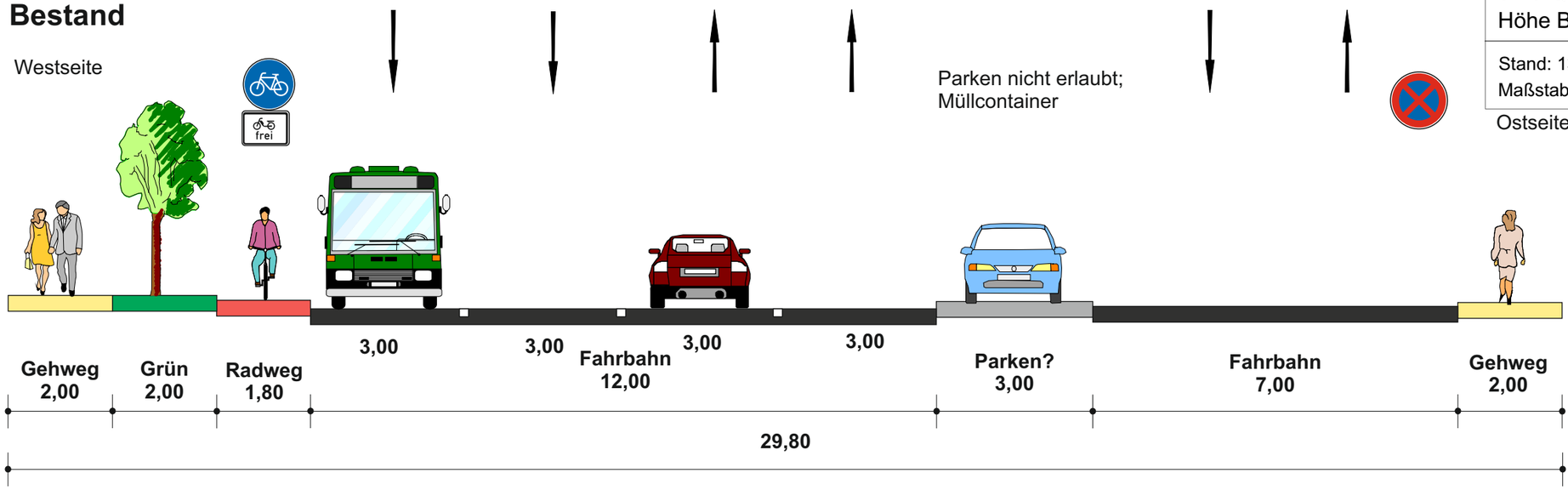
Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

01-c-Q2 Var.1 Schwartauer Landstraße
Höhe Bushaltestelle Oderstraße Ost

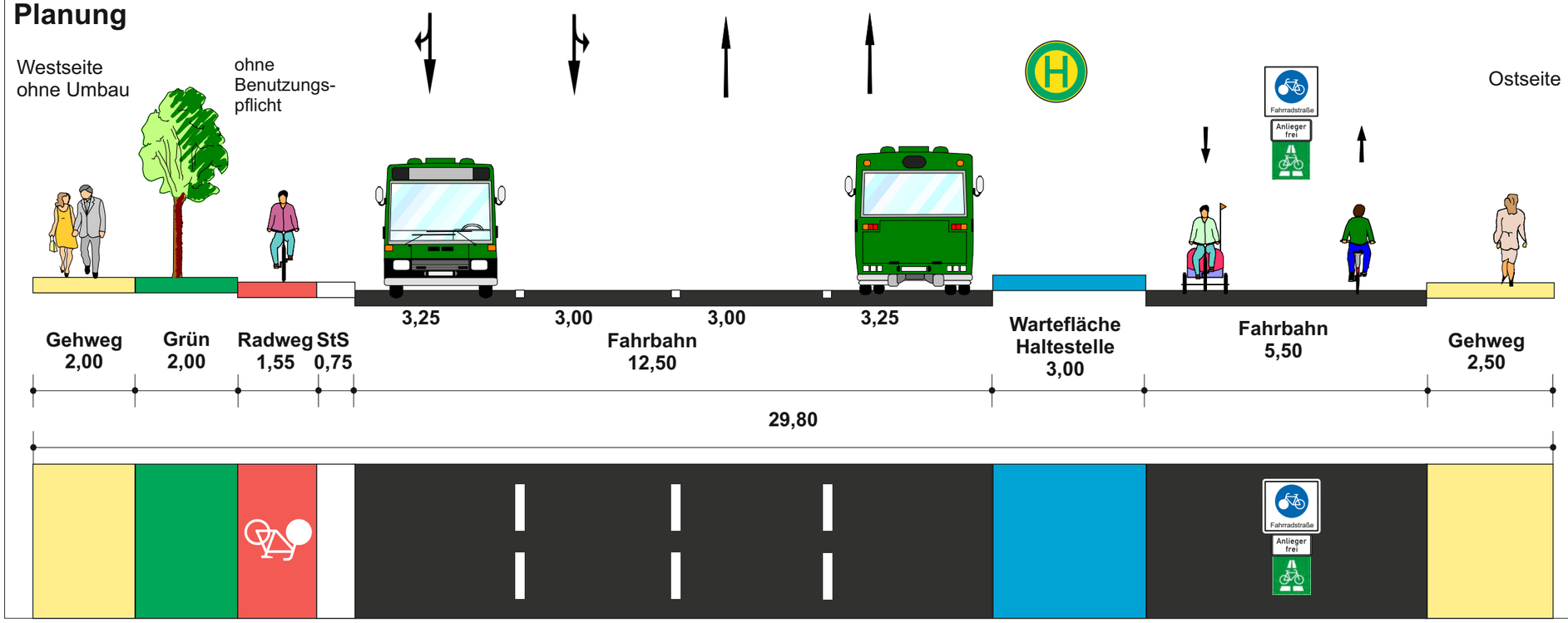
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand



Planung



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

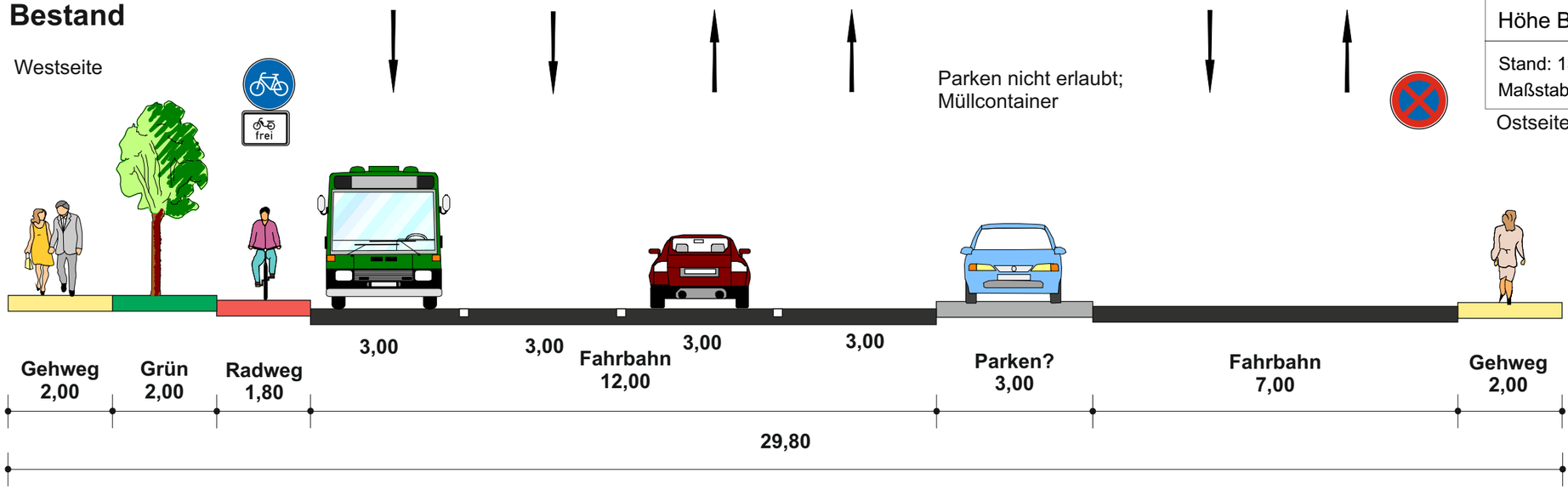
Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

01-c-Q2 Var.2 Schwartauer Landstraße
Höhe Bushaltestelle Oderstraße Ost

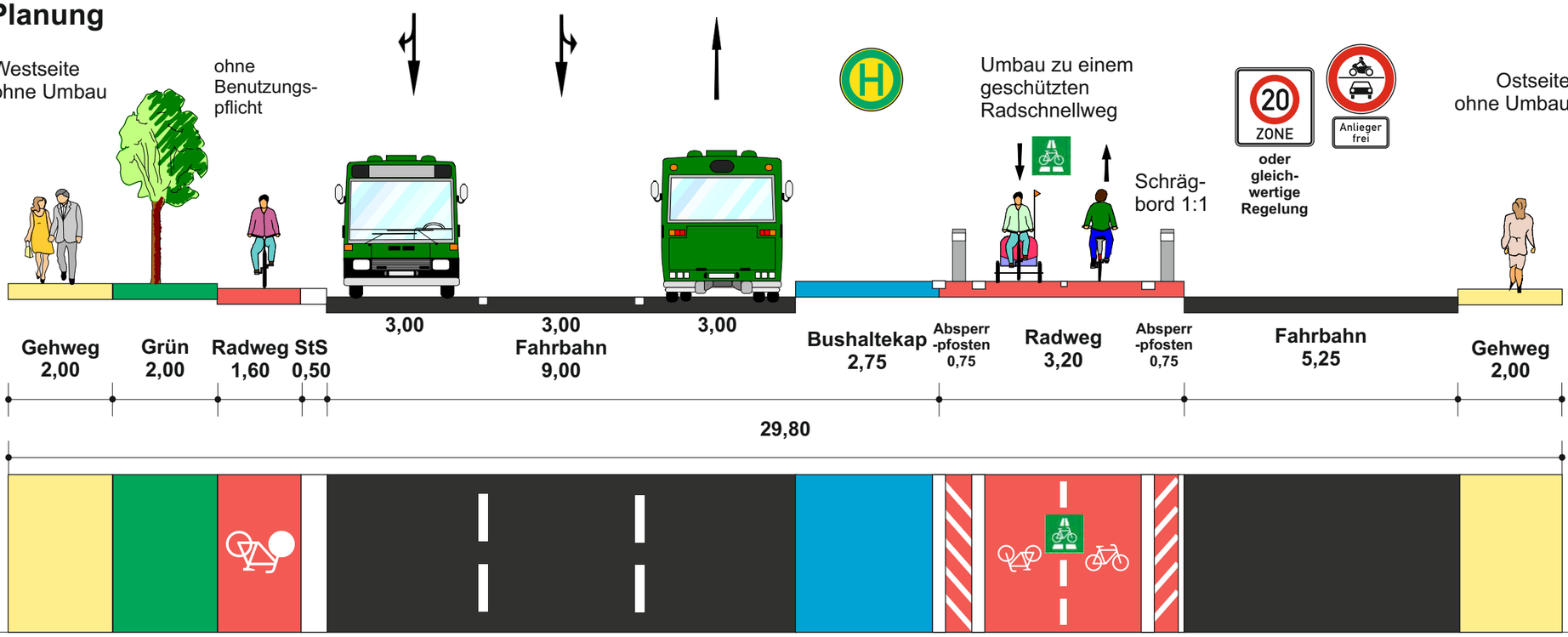
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand



Planung



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

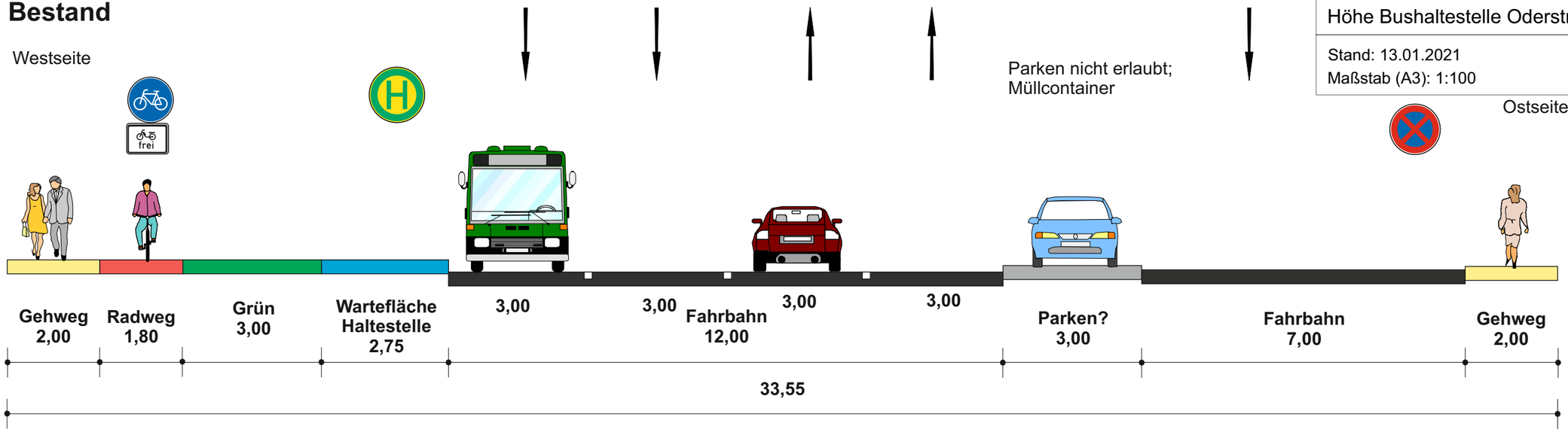
Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

01-c-Q3 Var.1 Schwartauer Landstraße
Höhe Bushaltestelle Oderstraße West

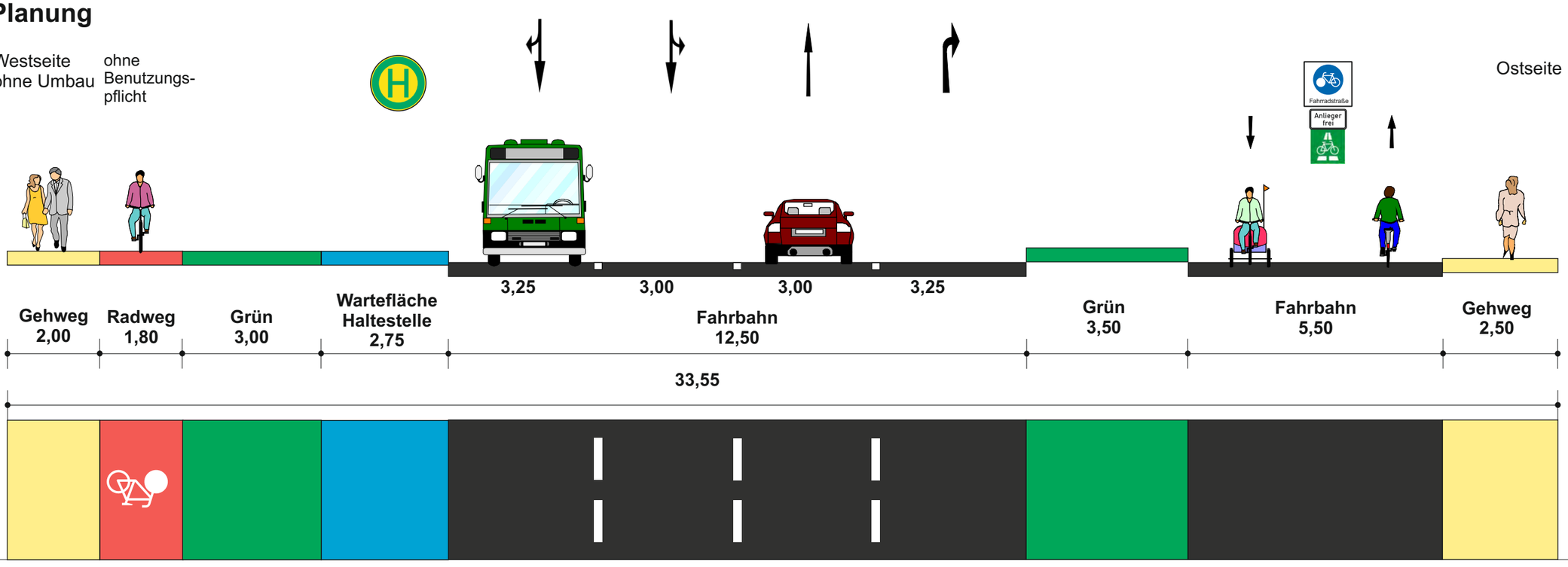
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand



Planung



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

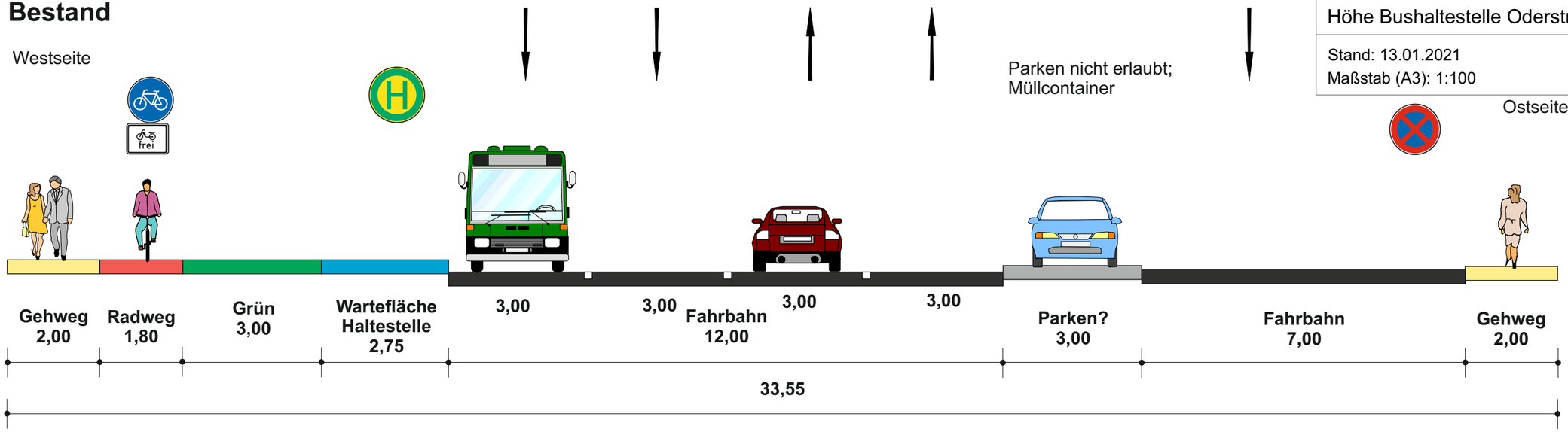
Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

01-c-Q3 Var.2 Schwartauer Landstraße
Höhe Bushaltestelle Oderstraße West

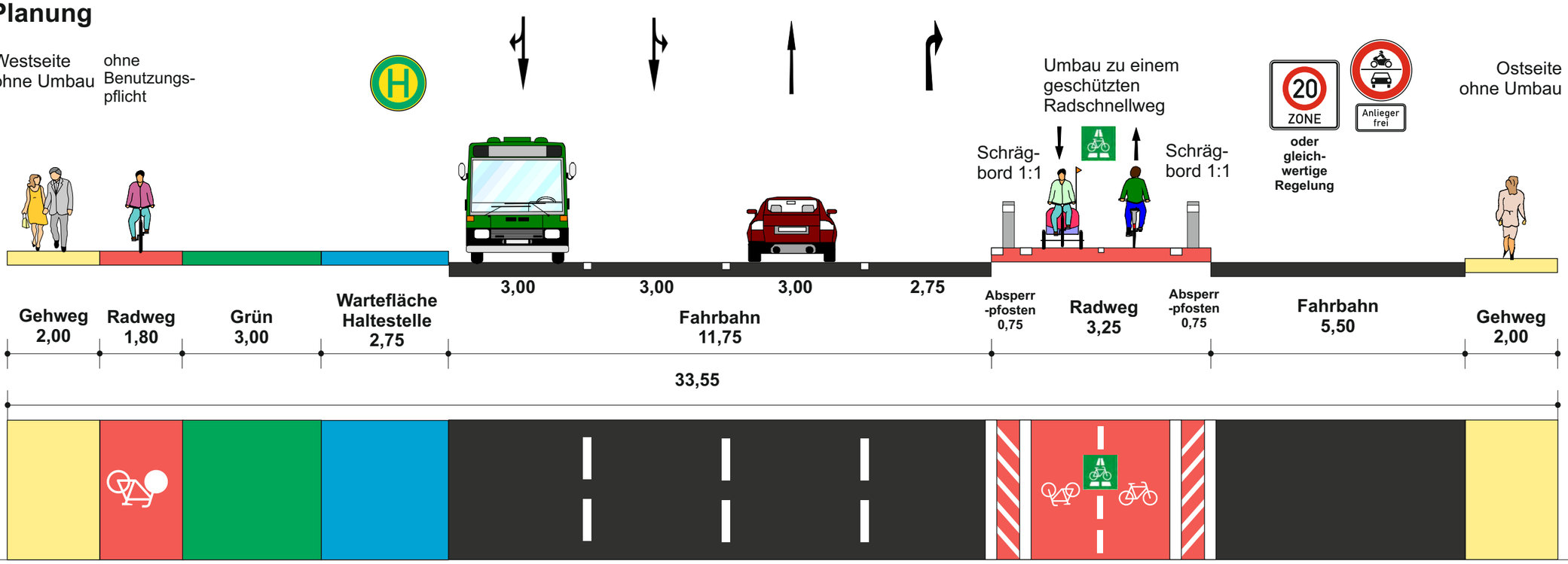
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand



Planung



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

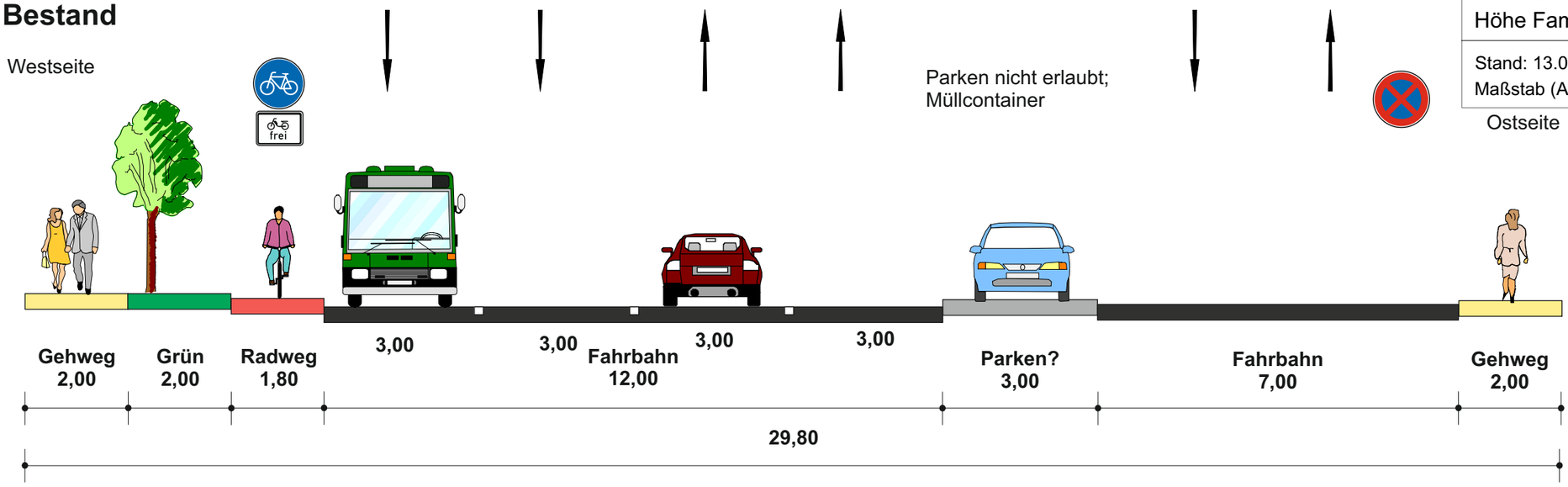
Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

01-d-Q1 Var.1 Schwartauer Landstraße
Höhe Famila / Verbrauchermärkte

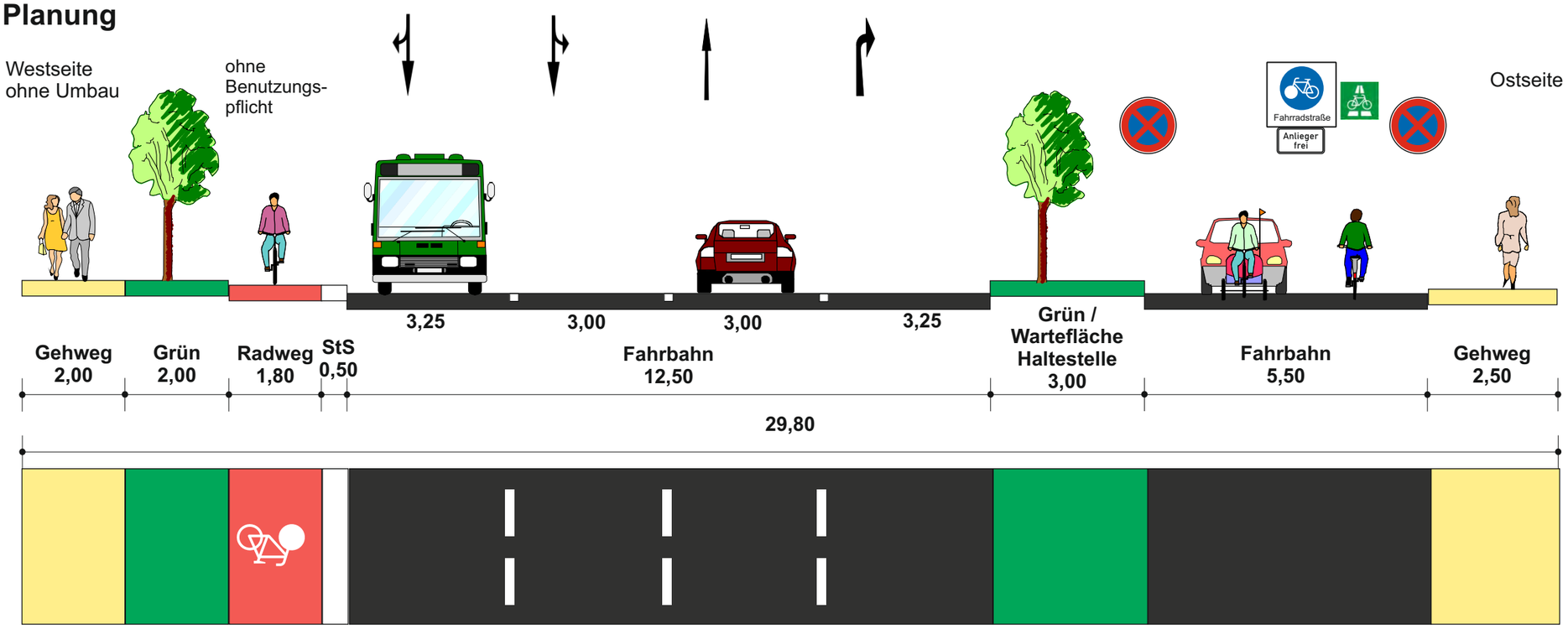
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand



Planung



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

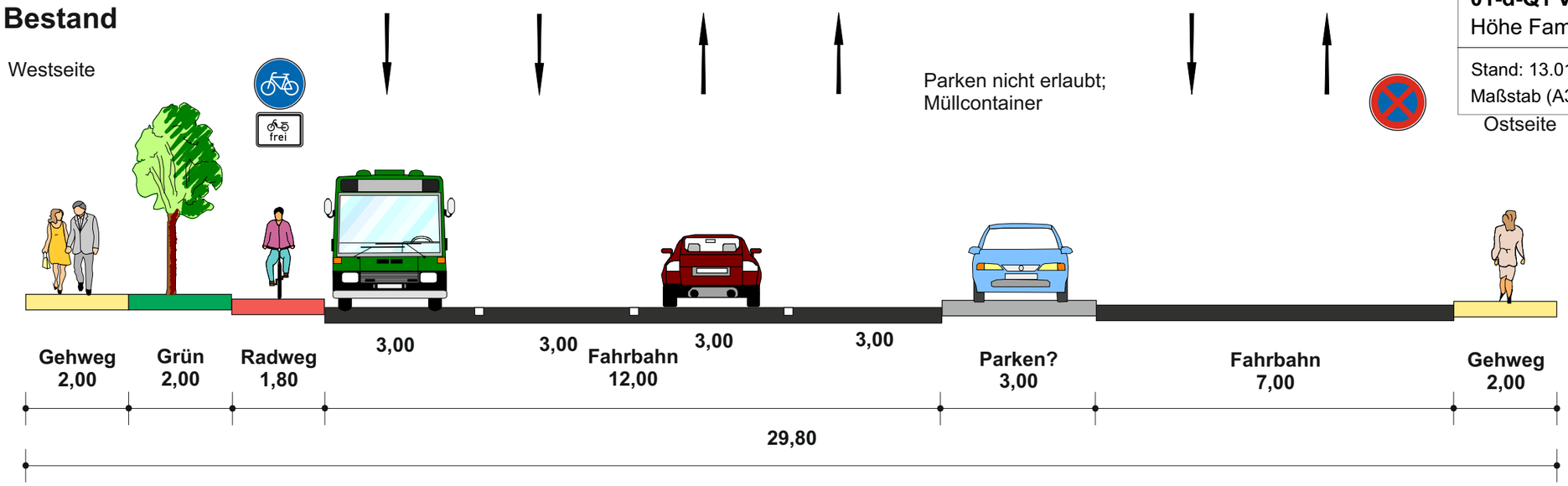
rad schnell netz metropolregion hamburg

01-d-Q1 Var.2 Schwartauer Landstraße
Höhe Famila/Verbrauchermärkte

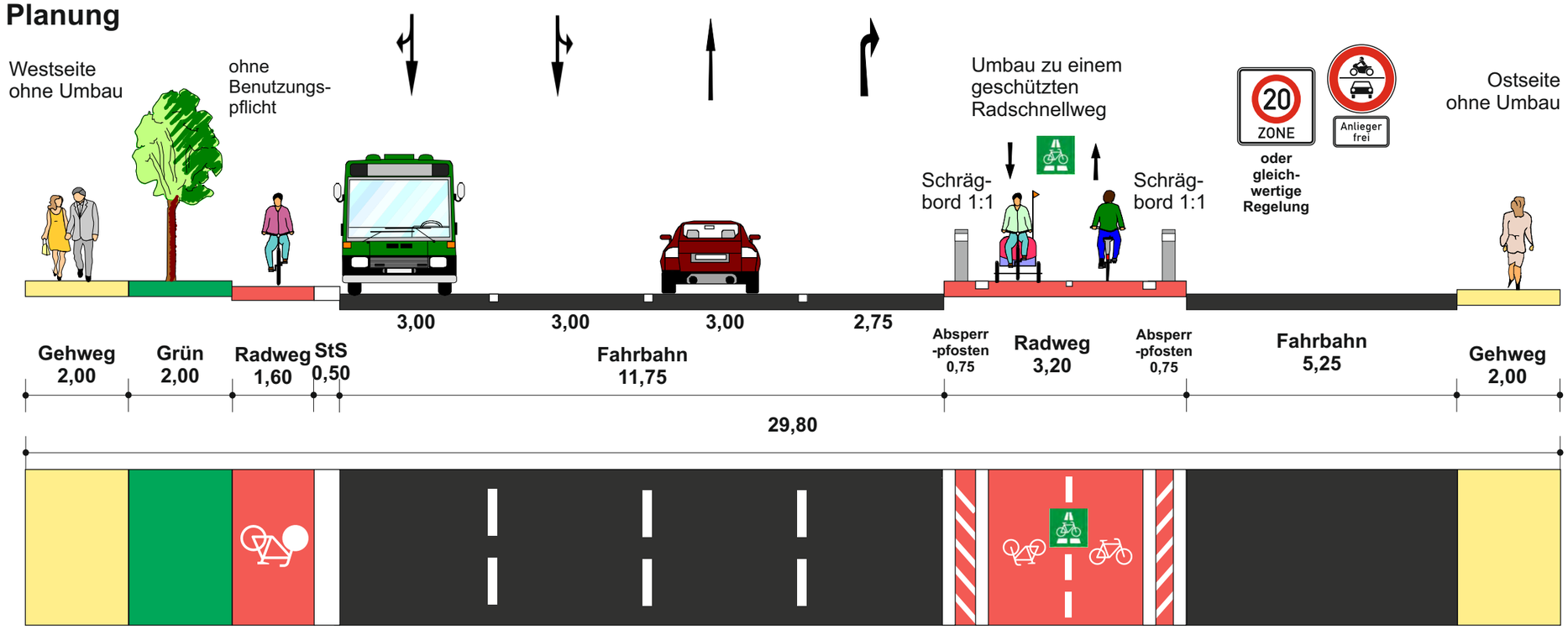
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

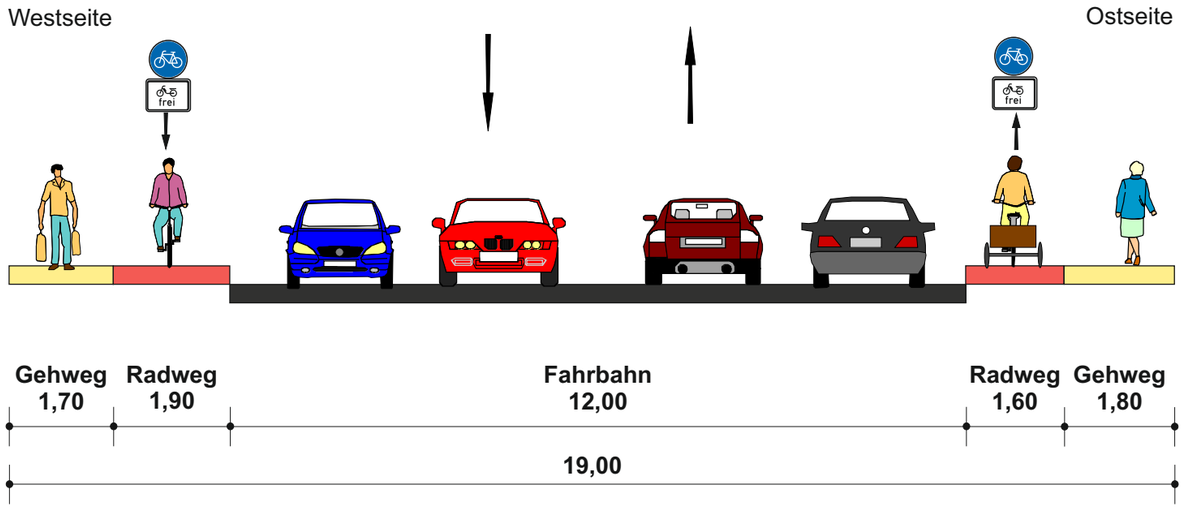
Bestand



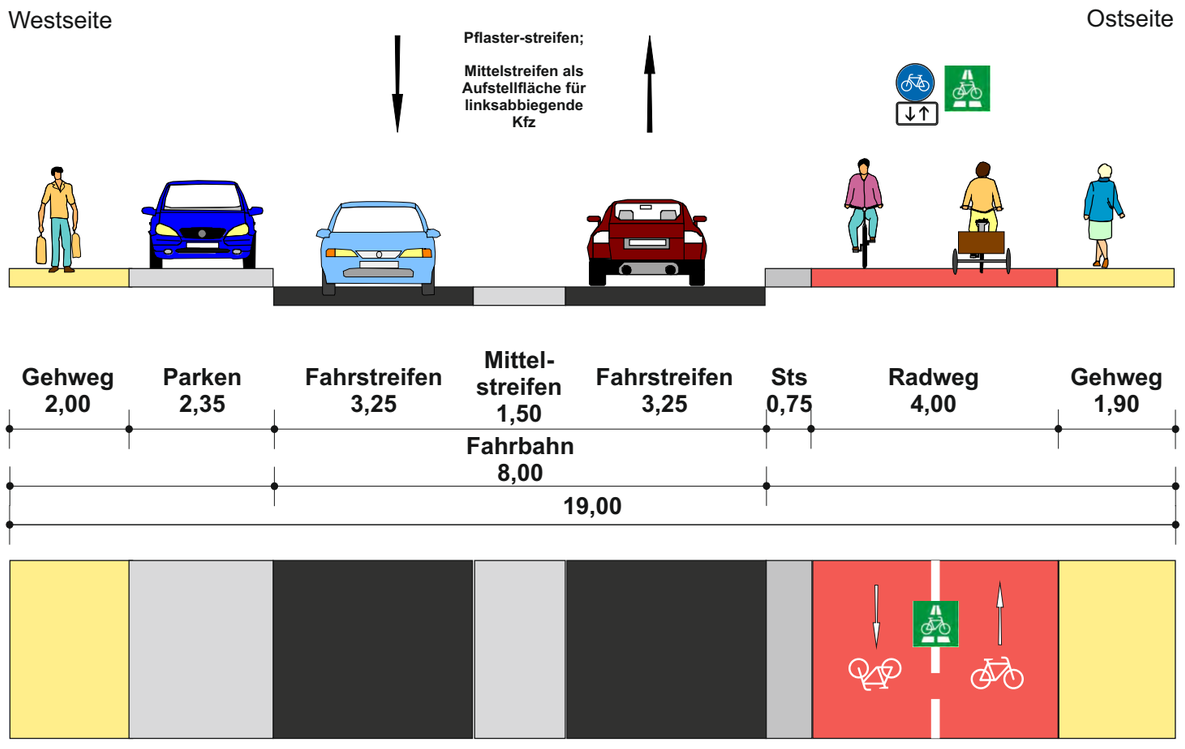
Planung



Bestand



Planung



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

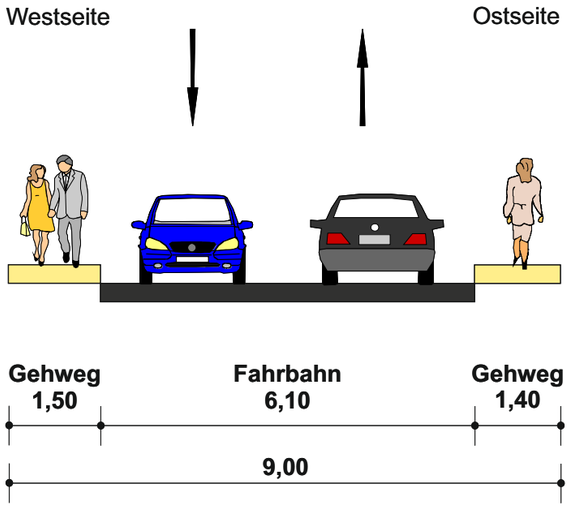
rad schnell netz

01-e-Q1 Schwartauer Allee
Höhe Hausnummer 223

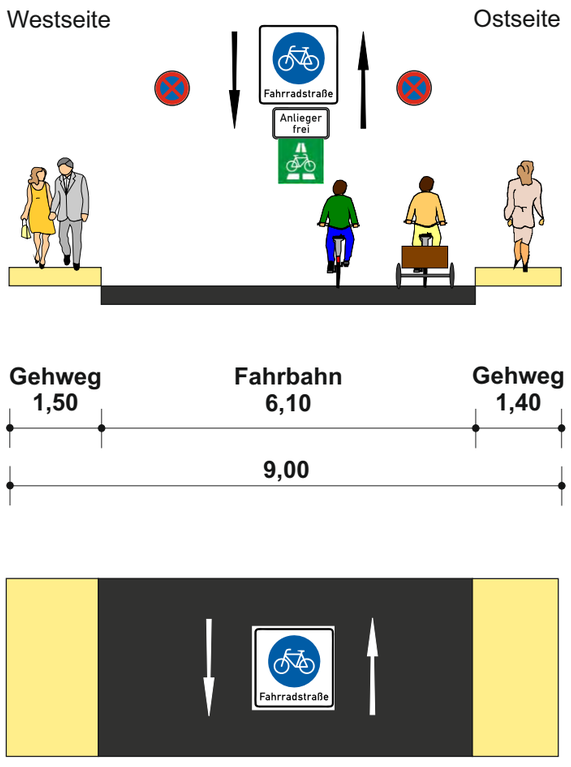
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand



Planung



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz

01-f-Q1 Hochstraße
Höhe Hausnummer 30

Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

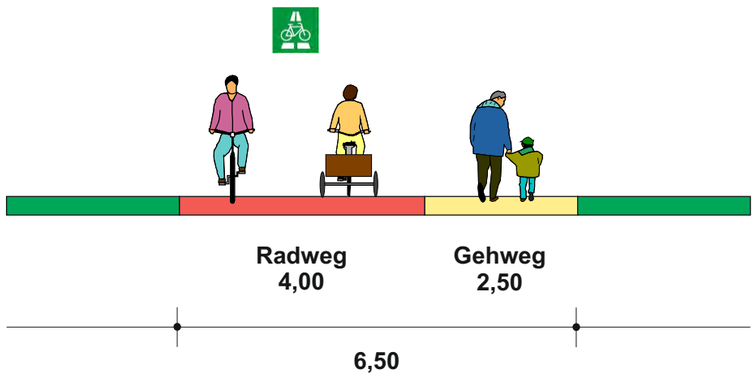
Bestand

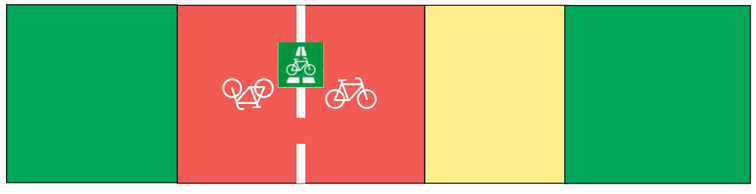
Südseite Nordseite

nicht genutzte Bahntrasse

Planung

Südseite Nordseite





Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

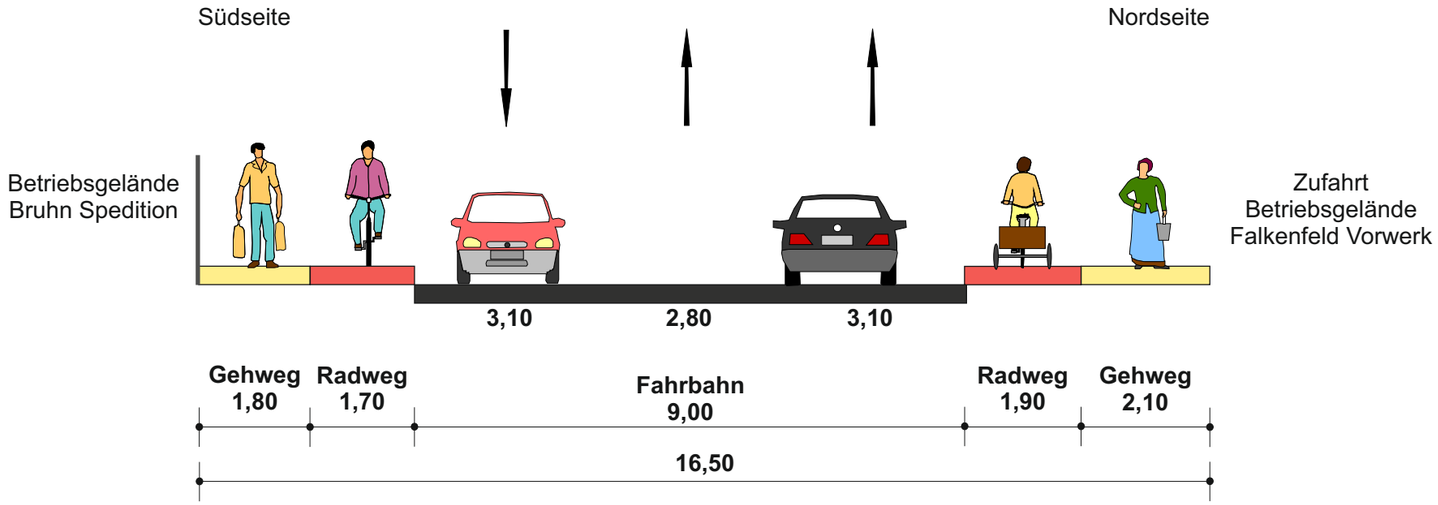
rad schnell netz

02-a-Q1 St. Lorenz-Gleis

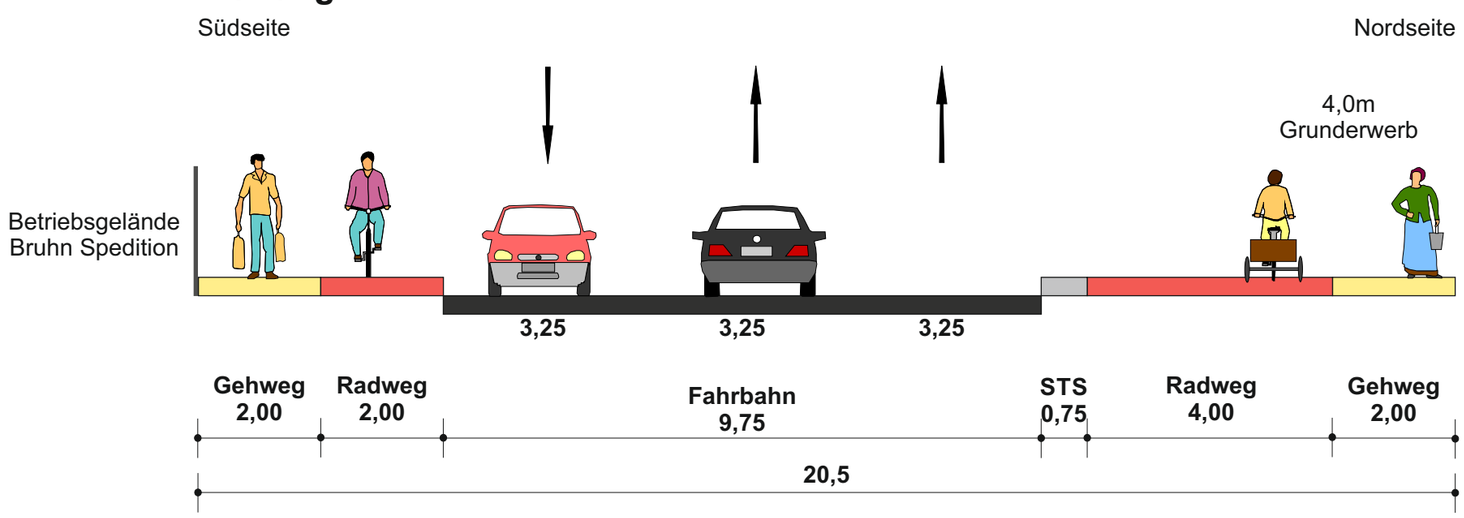
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand



Planung



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

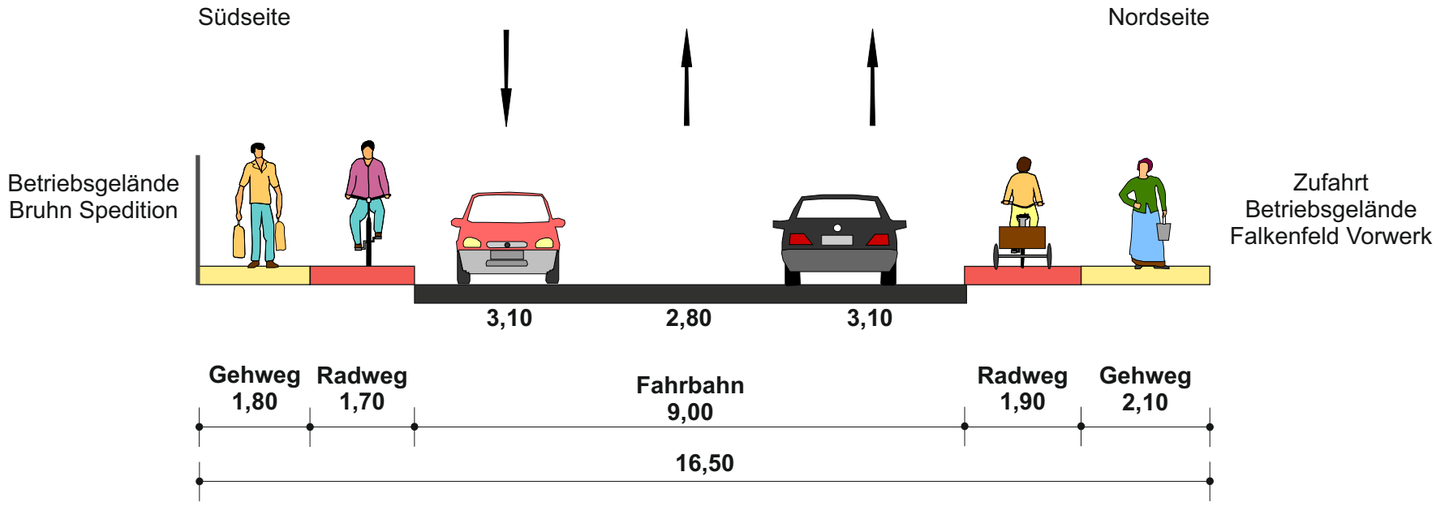
rad schnell netz

02-a-Q2 Karlstraße - Variante 1
Höhe Bruhn Spedition

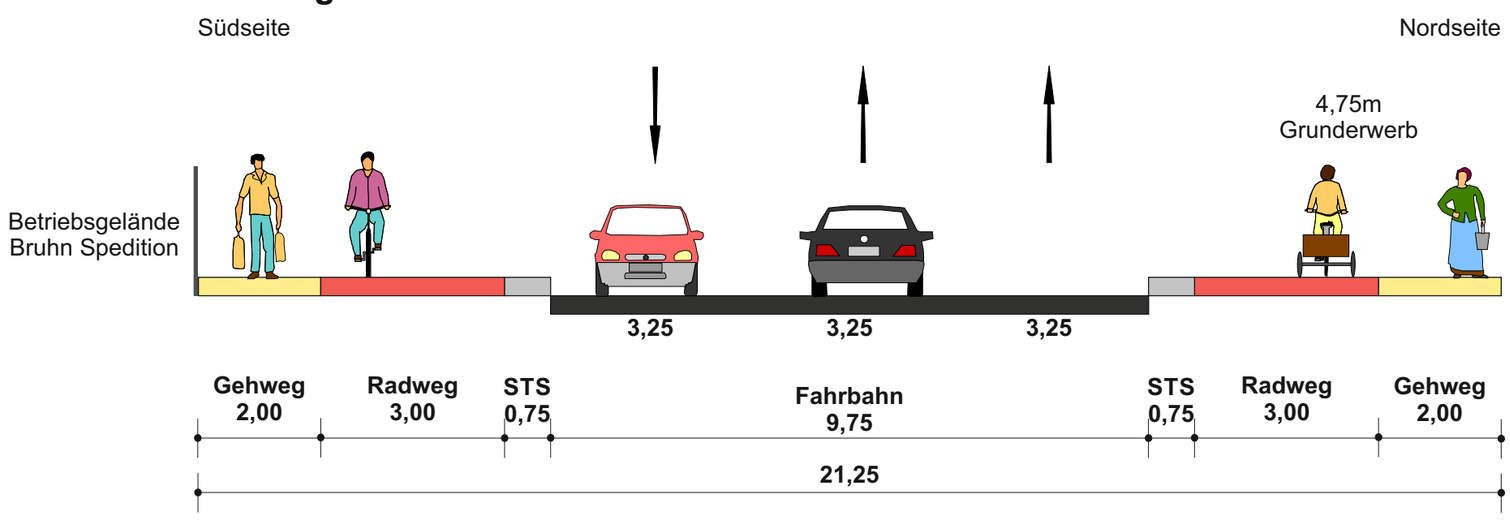
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand



Planung



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

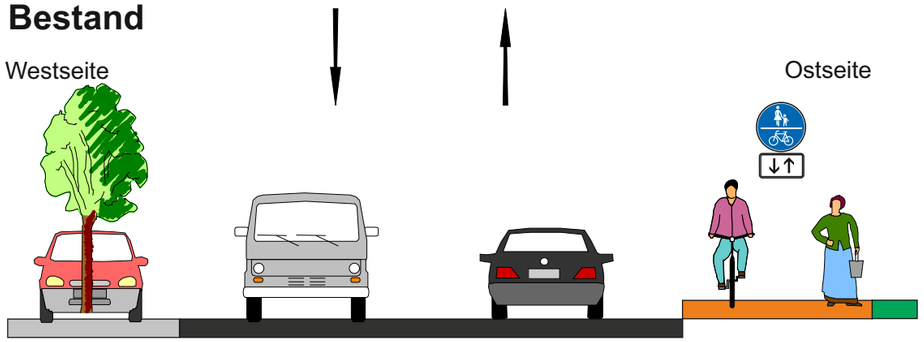
Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

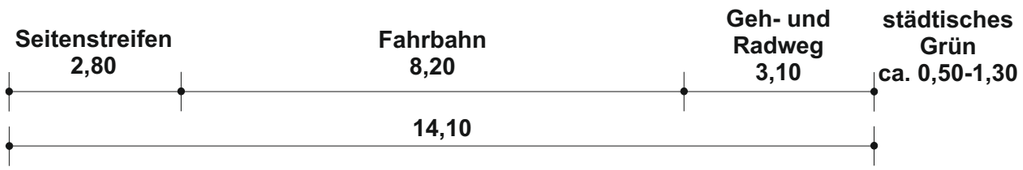
02-a-Q2 Karlstraße - Variante 2
Höhe Bruhn Spedition

Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

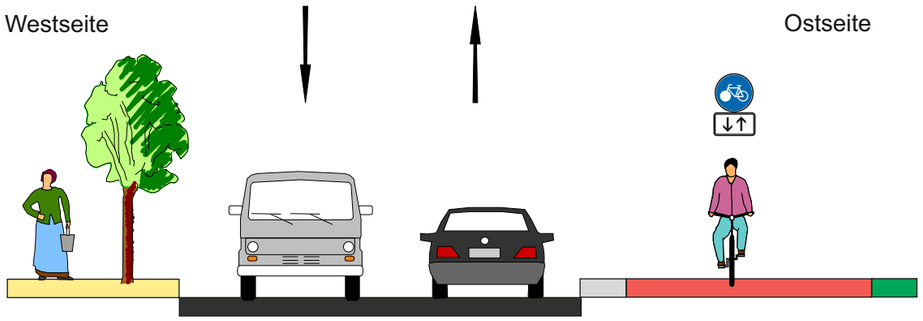
PGV urbanus

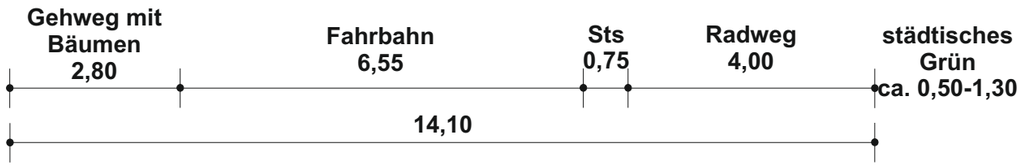
Bestand





Planung Variante 1 Empfehlung





Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

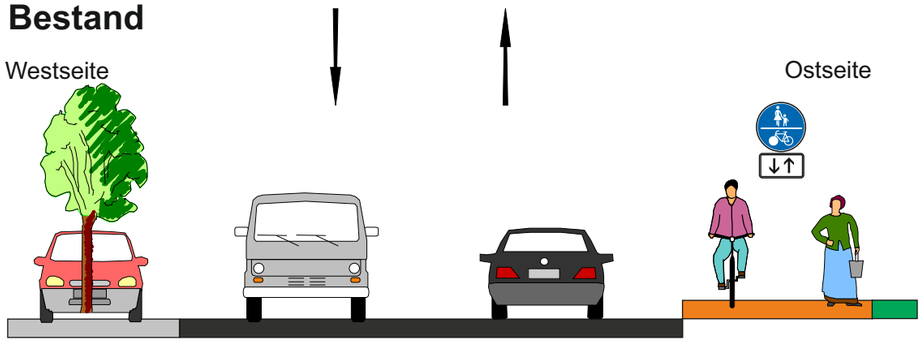
rad schnell netz

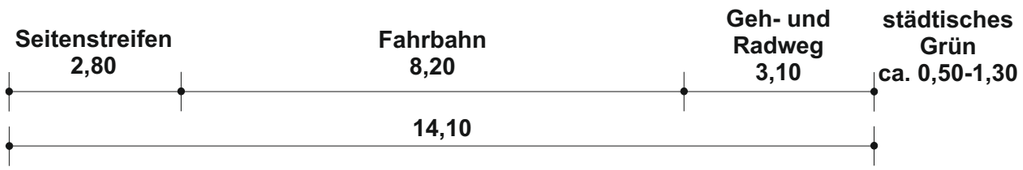
02-b-Q1 Katharinenstraße - Variante 1
Zwischen Bahnweg und Karlstraße

Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

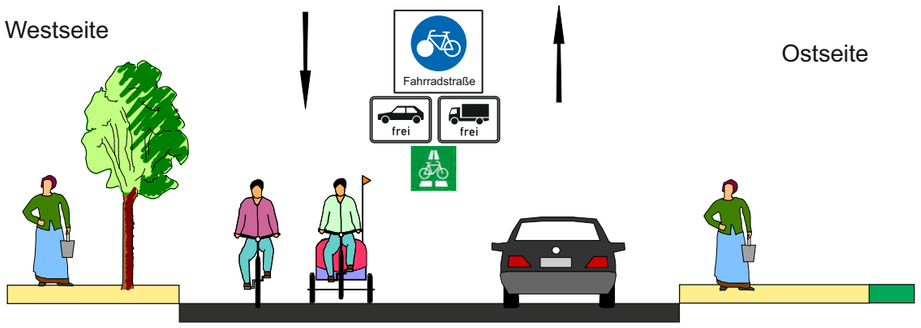
PGV urbanus

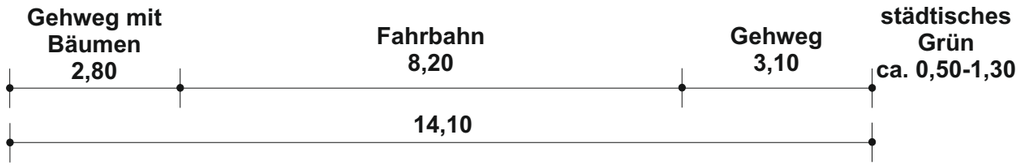
Bestand





Planung Variante 2





Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz

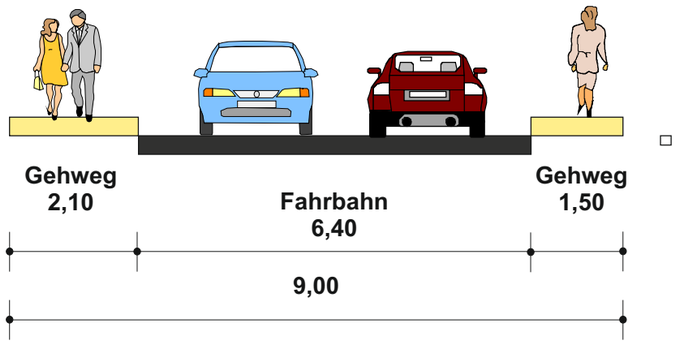
02-b-Q1 Katharinenstraße Variante 2
Zwischen Bahnweg und Karlstraße

Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

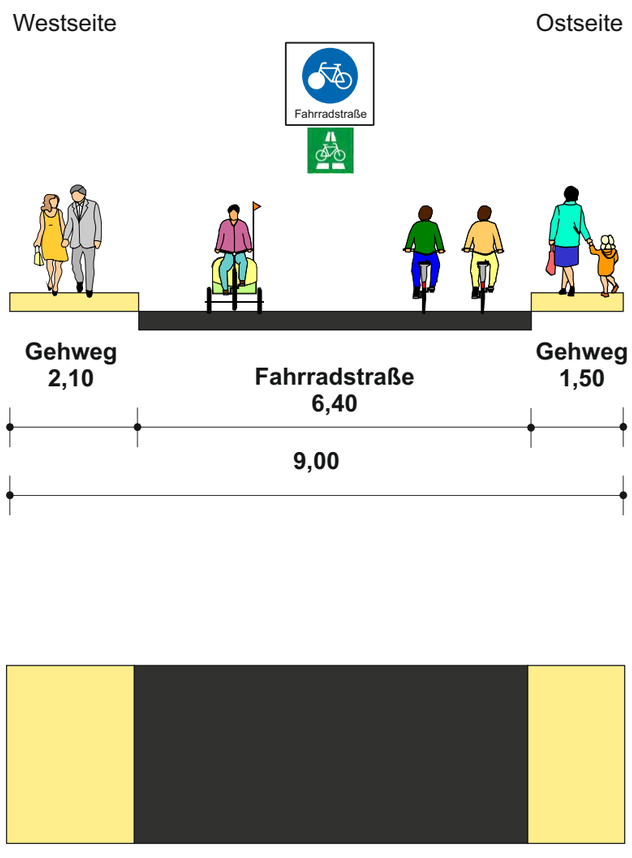
Bestand

Westseite Ostseite



Planung

Westseite Ostseite



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz metropolregion hamburg

02-d-Q1 Auf der Wallhalbinsel

Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

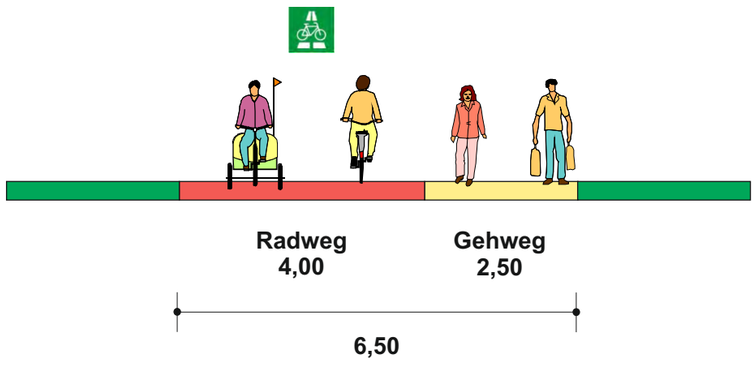
PGV urbanus

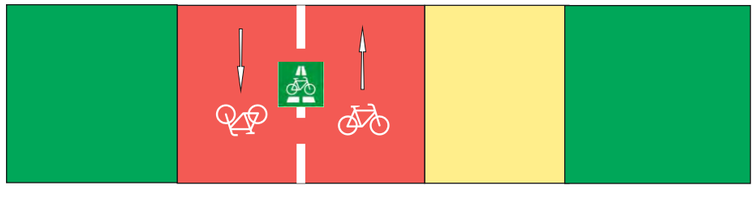
Bestand

Westseite Ostseite

Planung

Westseite Ostseite





Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz

02-c-Q1 Roddenkoppel

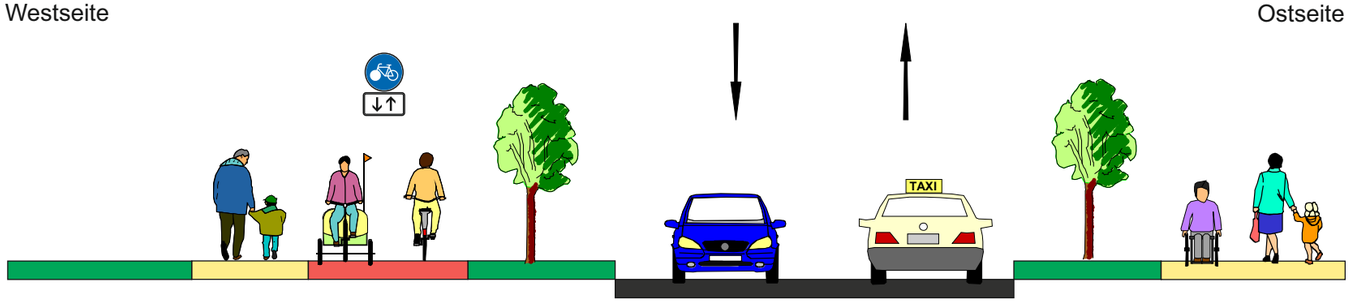
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand

Westseite

Ostseite



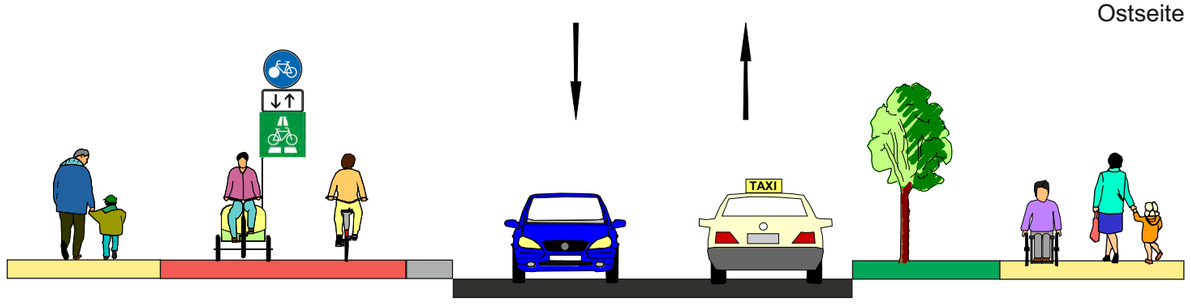
Grün	Gehweg	Radweg	Grün	Fahrbahn	Grün	Gehweg
	1,90	2,60	2,40	6,50	2,40	3,00

18,80

Planung

Westseite

Ostseite



Gehweg	Radweg	Sts	Fahrbahn	Grün	Gehweg
2,50	4,00	0,75	6,50	2,40	3,00

19,15

optional Eingriff in
Parkplatz oder
untermaßiger Gehweg

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz

03-a-Q1 Willy-Brandt-Allee
Höhe MUK-Halle

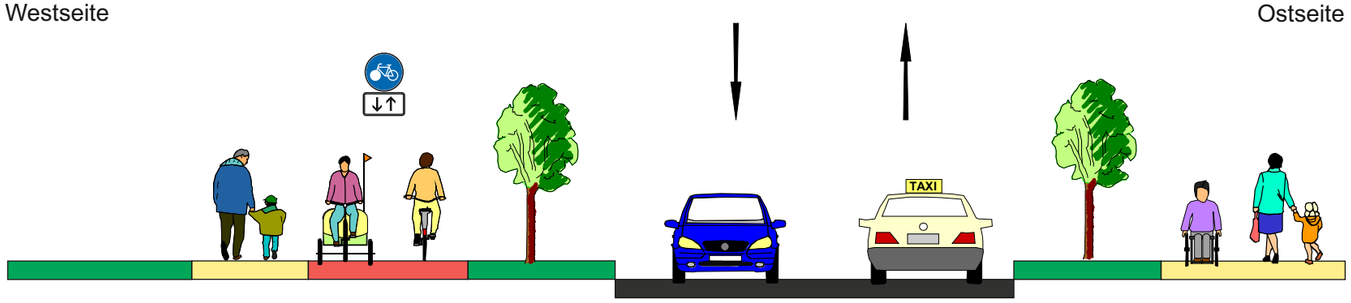
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand

Westseite

Ostseite



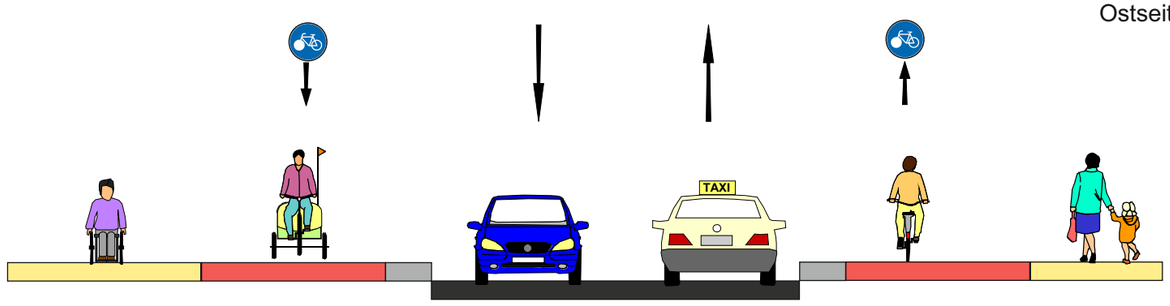
Grün	Gehweg	Radweg	Grün	Fahrbahn	Grün	Gehweg
	1,90	2,60	2,40	6,50	2,40	3,00

18,80

Planung

Westseite

Ostseite



Gehweg	Radweg	Sts	Fahrbahn	Sts	Radweg	Gehweg
3,15	3,00	0,75	6,00	0,75	3,00	2,15

18,80

optional Eingriff in
Parkplatz oder
untermaßiger Gehweg

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

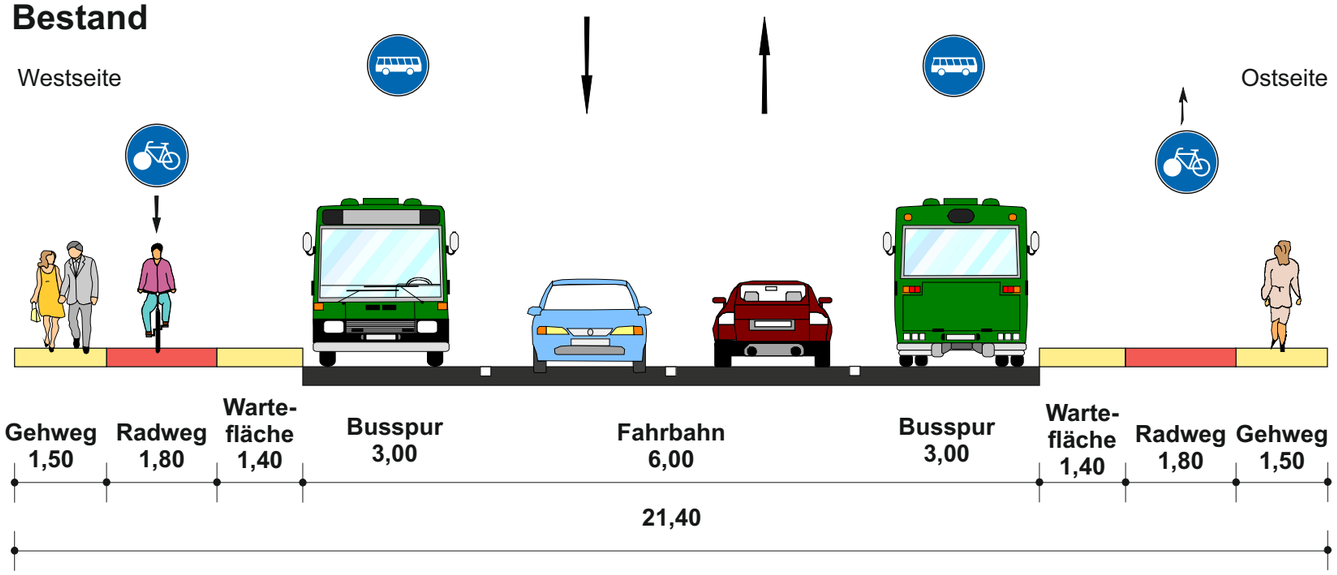
rad schnell netz metropolregion hamburg

03-a-Q2 Willy-Brandt-Allee
Höhe Eingang Radisson Hotel

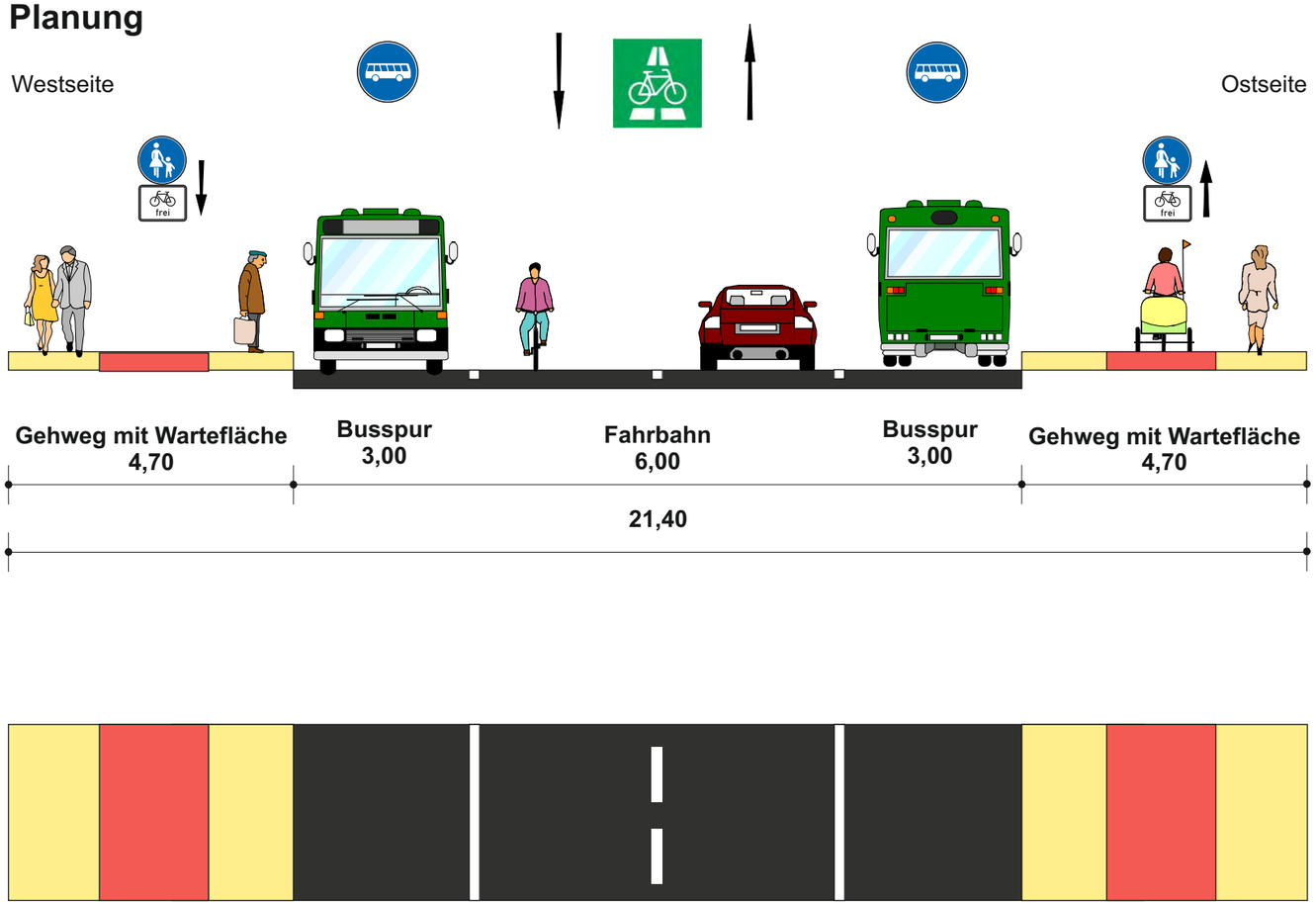
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand



Planung



Kfz-Durchfahrt auf Anlieger + Busse beschränken
optional Radwege zurückbauen

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz

03-b-Q1 Werner-Kock-Straße
Höhe Linden-Arcaden

Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz

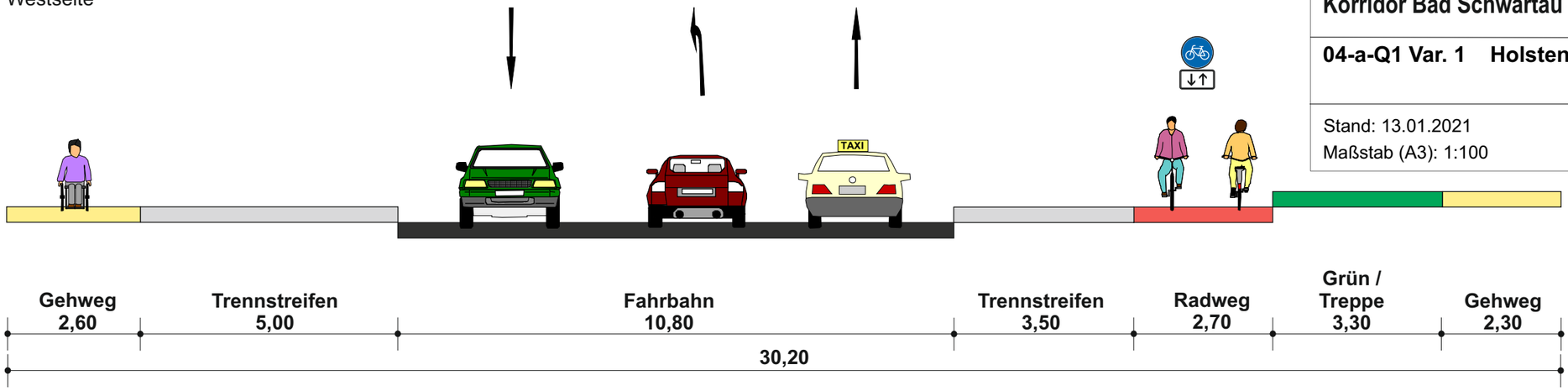
04-a-Q1 Var. 1 Holstentorplatz

Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand

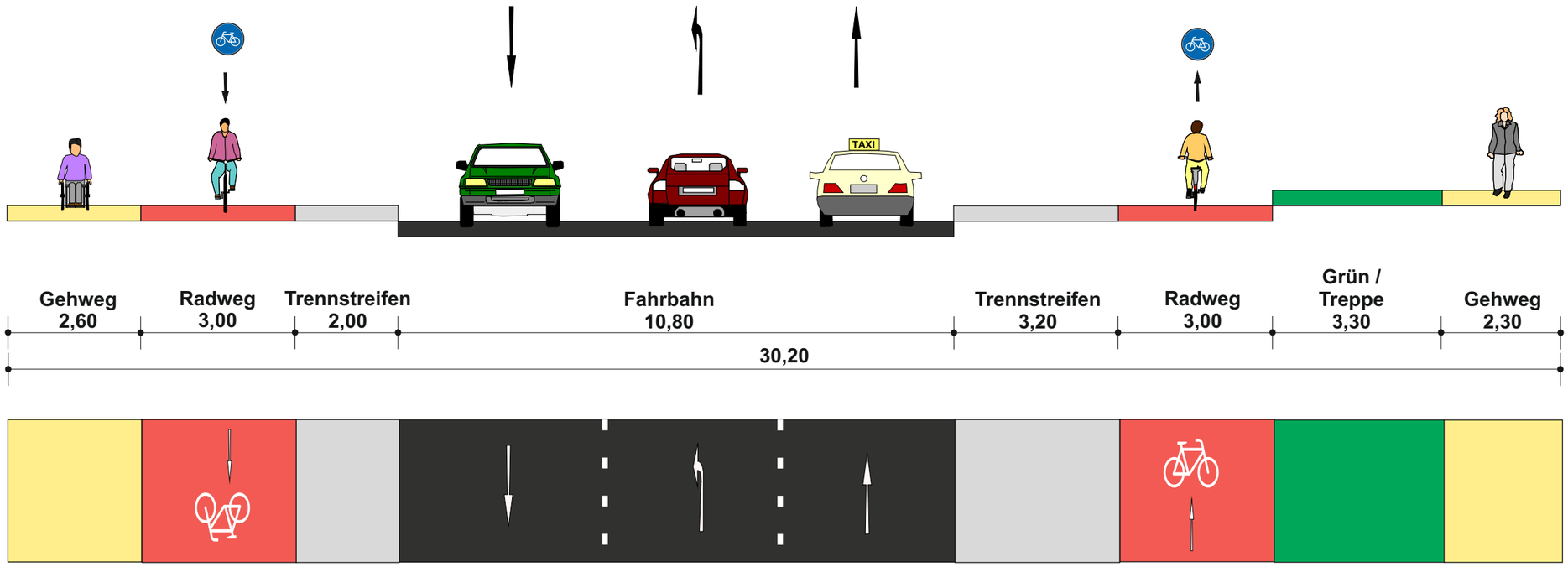
Westseite



Planung

Westseite

Ostseite



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz

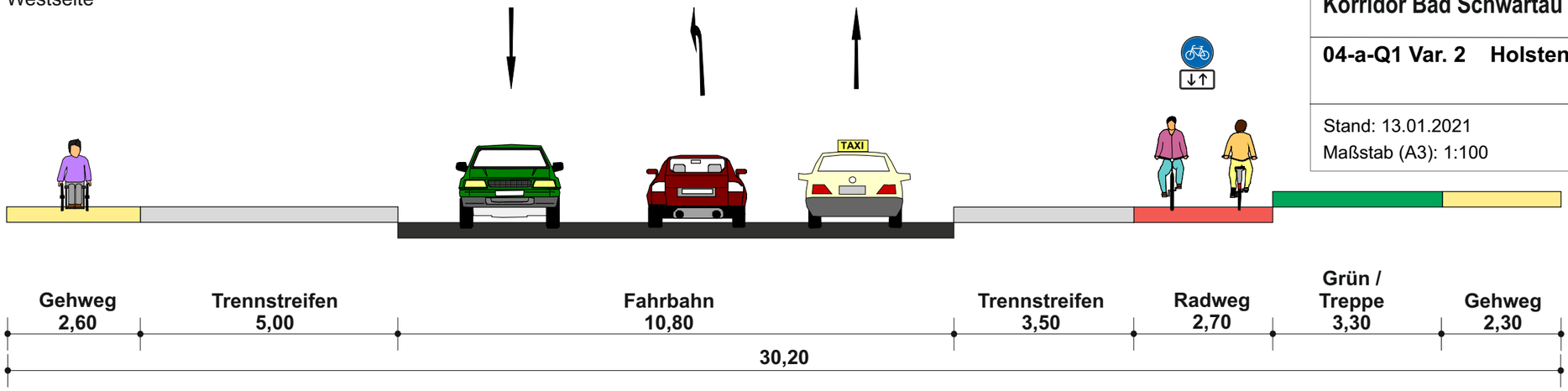
04-a-Q1 Var. 2 Holstentorplatz

Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand

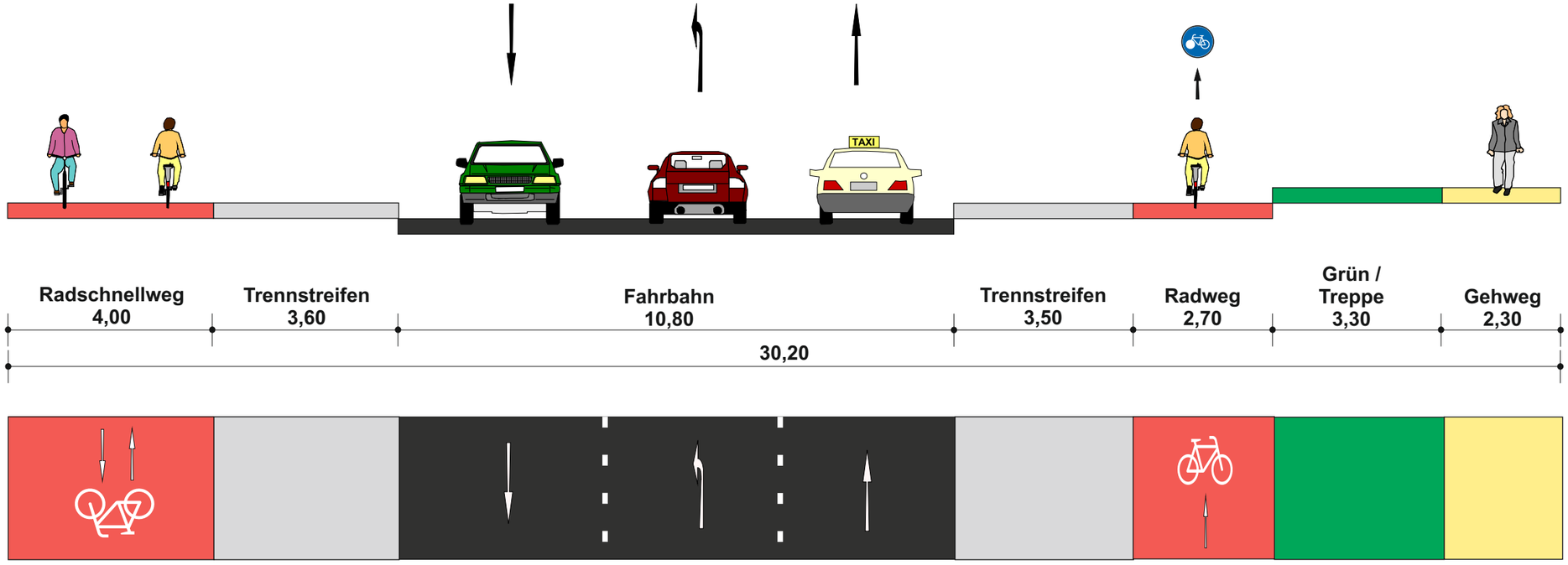
Westseite



Planung

Westseite

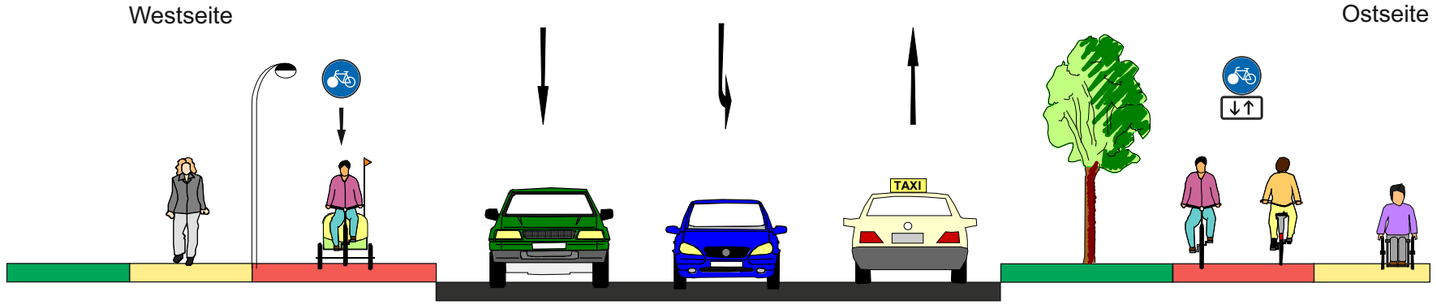
Ostseite

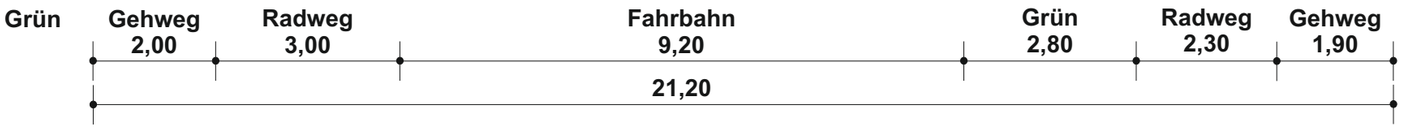


Bestand

Westseite

Ostseite

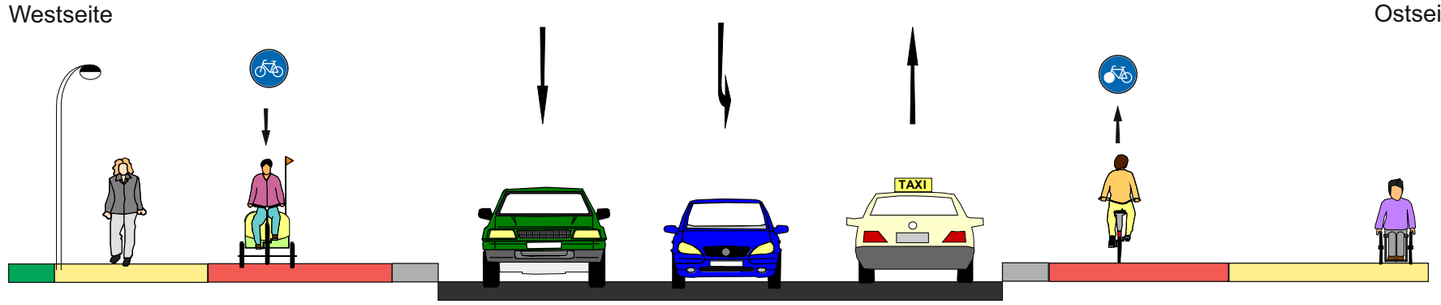




Planung

Westseite

Ostseite



Östl. Grünstreifen nur im Bereich der Parkhauszufahrt (ca.30m) aufheben. Beibehaltung im übrigen Streckenabschnitt

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz

04-b-Q1 Var. 1 Possehlstraße
Höhe Hausnummer 1/Parkhaus

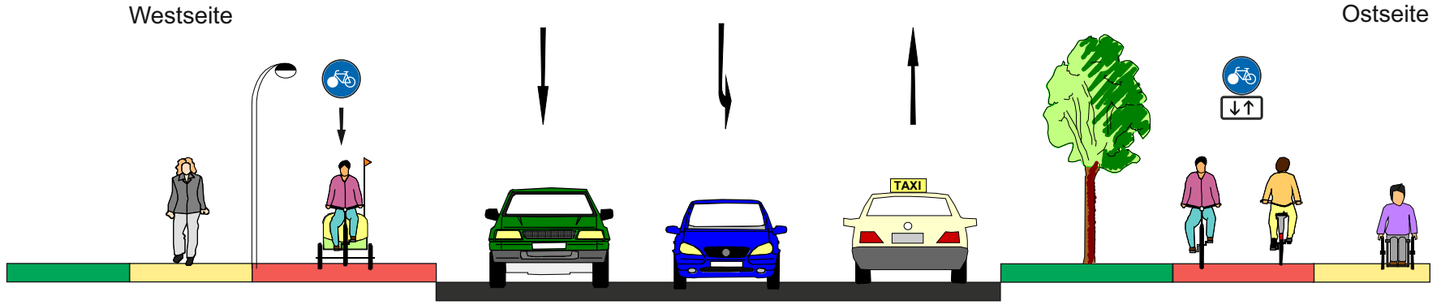
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand

Westseite

Ostseite

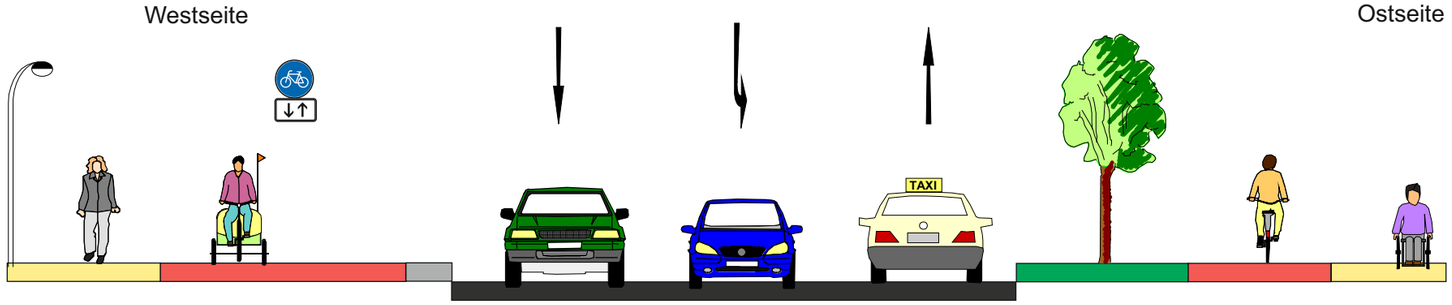


Grün	Gehweg	Radweg	Fahrbahn	Grün	Radweg	Gehweg
	2,00	3,00	9,20	2,80	2,30	1,90
			21,20			

Planung

Westseite

Ostseite



Gehweg	Radweg	Sts	Fahrbahn	Grün	Radweg	Gehweg
2,50	4,00	0,75	9,20	2,80	2,30	1,90
			23,45			

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz

04-b-Q1 Var. 2 Possehlstraße
Höhe Hausnummer 1/Parkhaus

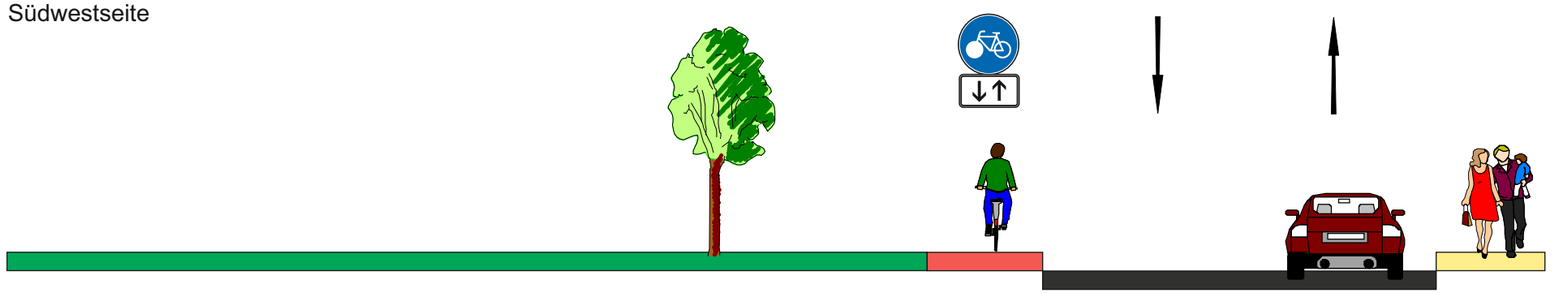
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand

Südwestseite

Nordostseite



Grün
ca. 15,00-70,00

Radweg 1,90 | **Fahrbahn** 6,50 | **Gehweg** 1,80

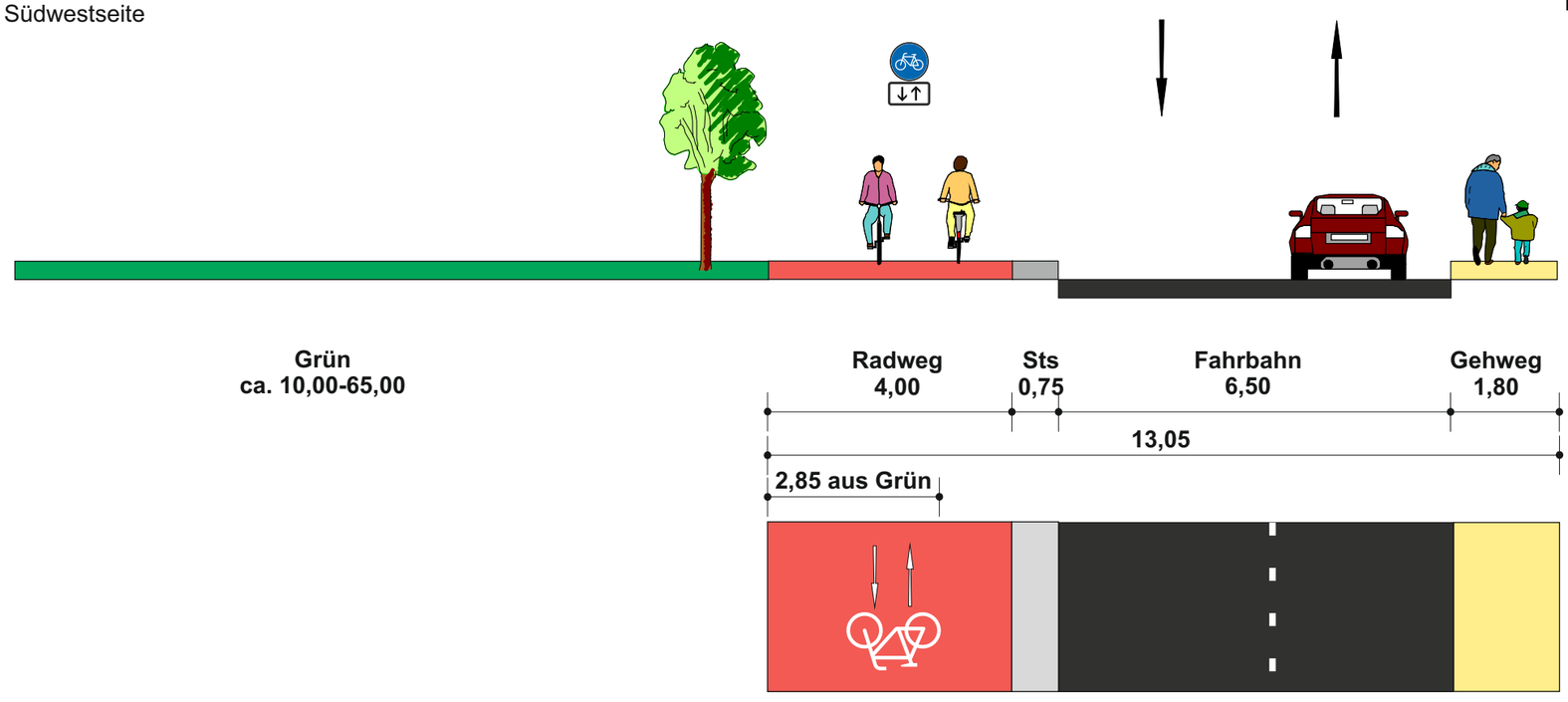
10,20

Gehweg nur ostseitig;
Bäume erhalten, Grün möglichst wenig in Anspruch nehmen

Planung

Südwestseite

Nordostseite



Grün
ca. 10,00-65,00

Radweg 4,00 | **Sts** 0,75 | **Fahrbahn** 6,50 | **Gehweg** 1,80

13,05

2,85 aus Grün

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz

05-a-Q1 Wallstraße
Höhe Hausnummer 39a

Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz

05-b-Q1 Var. 1 Wallstraße
Höhe Mühlenteich, ca. 130m von Hausnummer 8

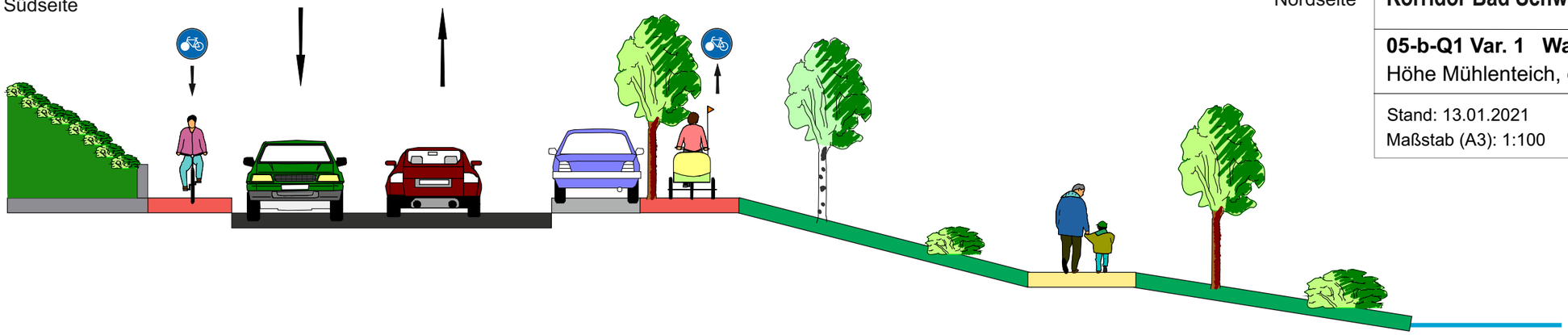
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand

Südseite

Nordseite

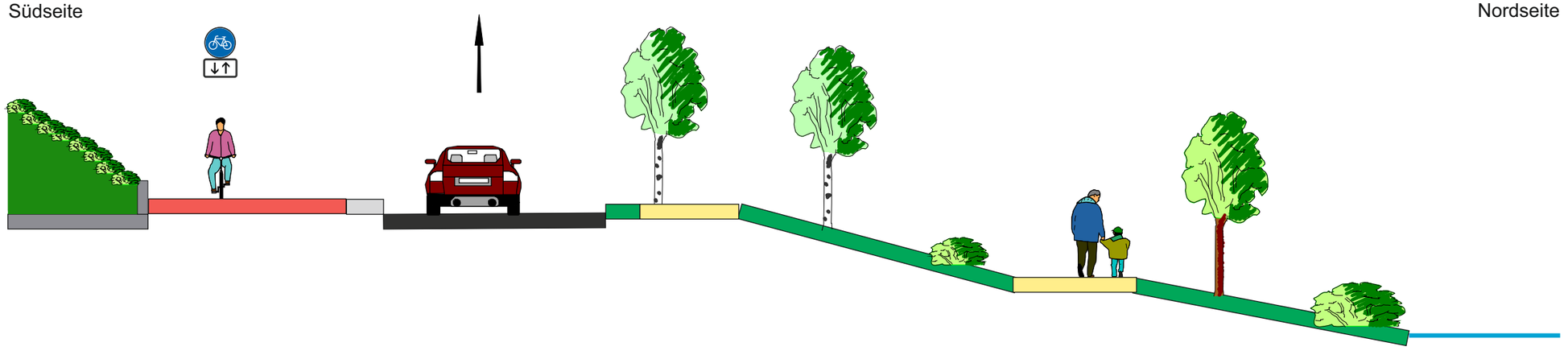


Wall	Radweg	Fahrbahn	Parken/ Grün	Radweg	Grün (schwankend)	Gehweg	Grün	Wasser
	1,70	6,50	1,70	2,00	5,00 - 8,00	2,20	5,50	
	25,70							

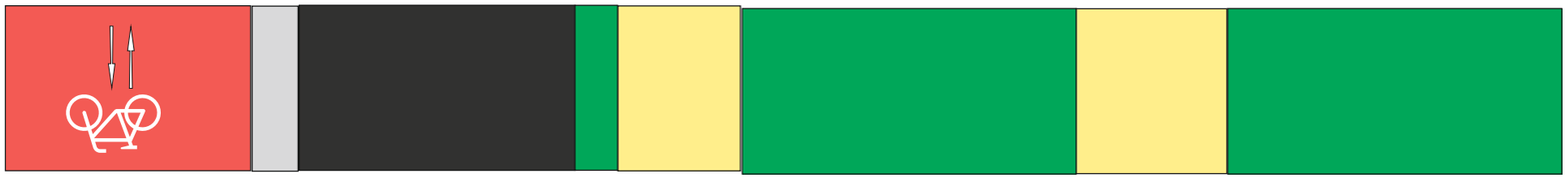
Planung

Südseite

Nordseite



Wall	Radweg	Sts	Fahrbahn	Grün	Gehweg	Grün (schwankend)	Gehweg	Grün	Wasser
	4,00	0,75	4,50	0,65	2,00	5,00-8.00	2,50	5,50	
	25,70								



An zwei Baumstandorten im heutigen Parkstreifen Engstellen im Bereich der Fahrbahn mit 3,5m Fahrbahnbreite

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz metropolregion hamburg

05-b-Q1 Var. 2 Wallstraße
Höhe Mühlenteich, ca. 130m von Hausnummer 8

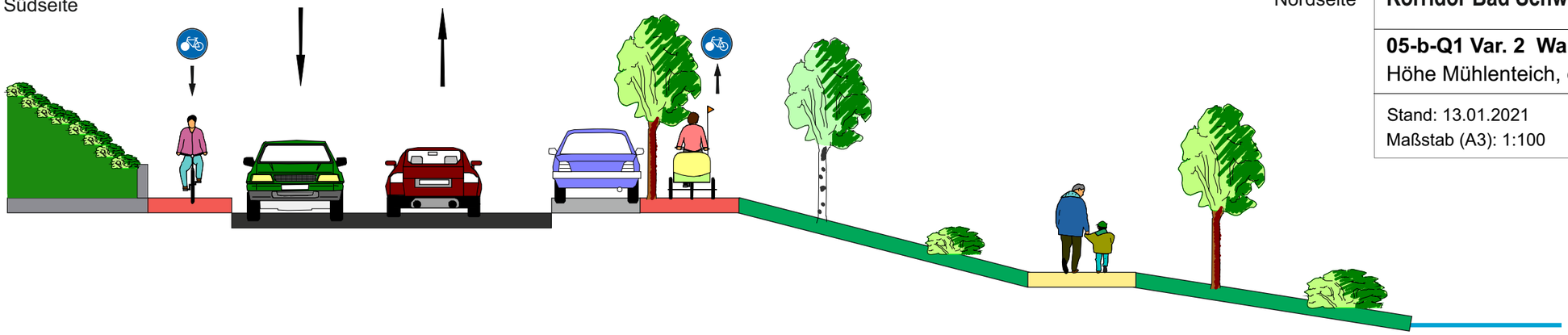
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand

Südseite

Nordseite



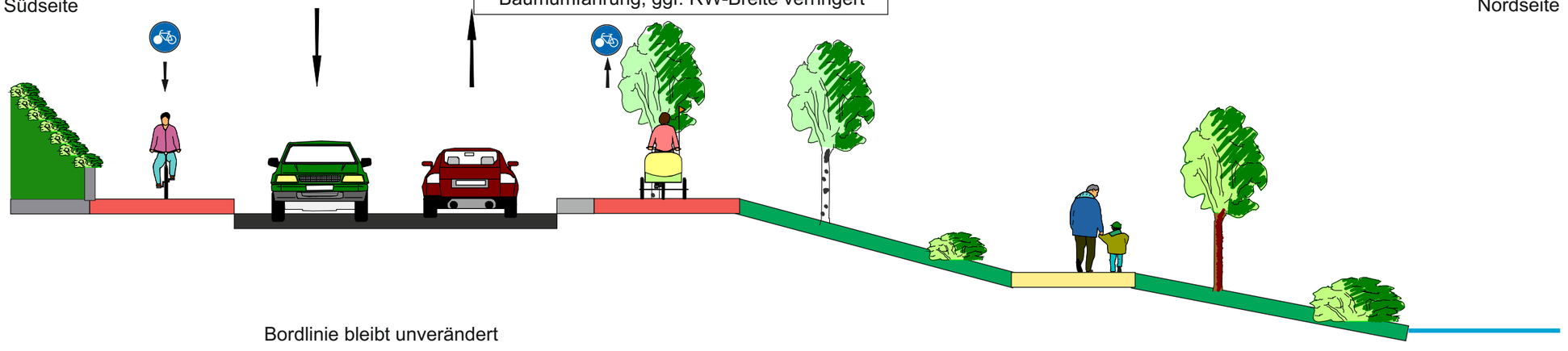
Wall	Radweg	Fahrbahn	Parken/ Grün	Radweg	Grün (schwankend)	Gehweg	Grün	Wasser
	1,70	6,50	1,70	2,00	5,00 - 8,00	2,20	5,50	
	25,70							

Planung

Südseite

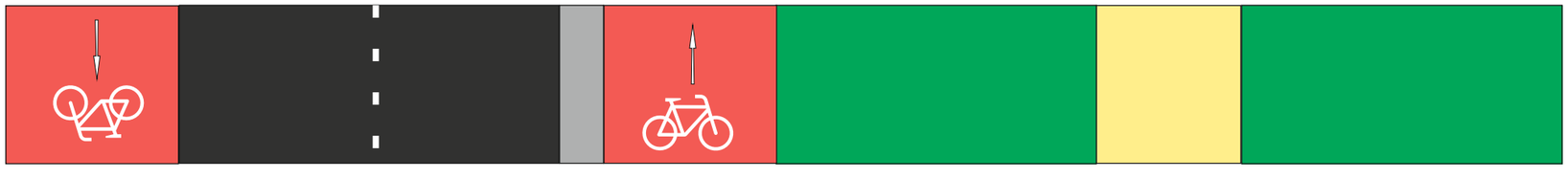
Nordseite

Baumstandorte erhalten und mit Wurzelbrücken schützen (punktuelle Engstellen); Baumumfahrung, ggf. RW-Breite verringert



Bordlinie bleibt unverändert

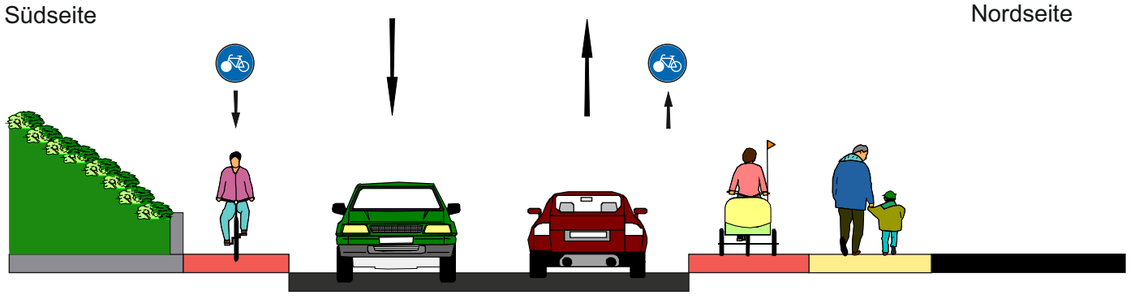
Neue Stütz-wand	Radweg	Fahrbahn	Sts	Radweg	Grün (schwankend)	Gehweg	Grün	Wasser
	3,00 inkl. Sts	6,50	0,75	3,00	5,00-8.00	2,50	5,50	
	25,70							

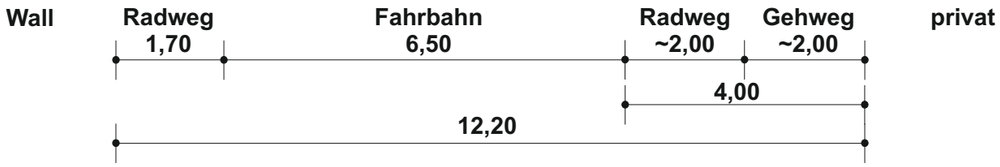


Bestand

Südseite

Nordseite

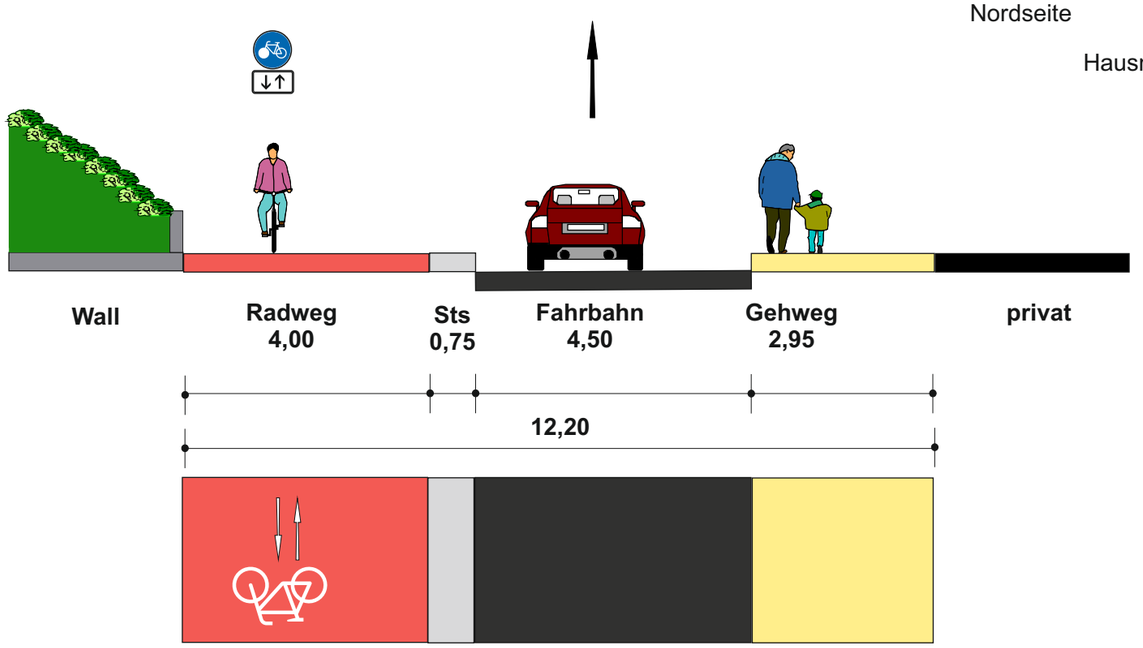




Planung

Nordseite

Hausnr. 8



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz

05-b-Q2 Var. 1 Wallstraße
Höhe Hausnummer 8 (Mühlenbrücke)

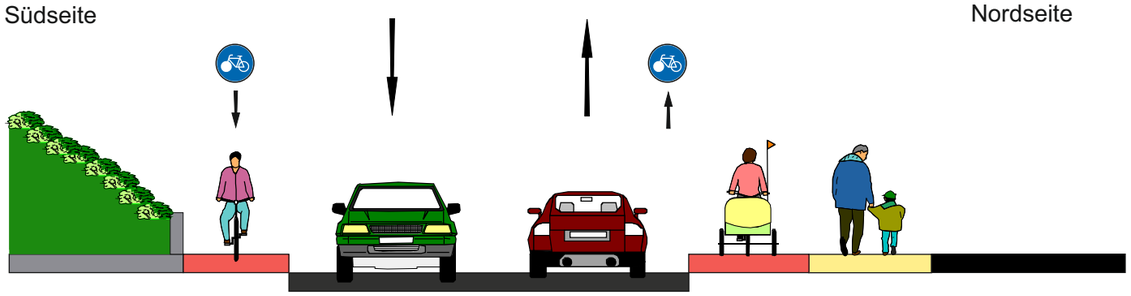
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

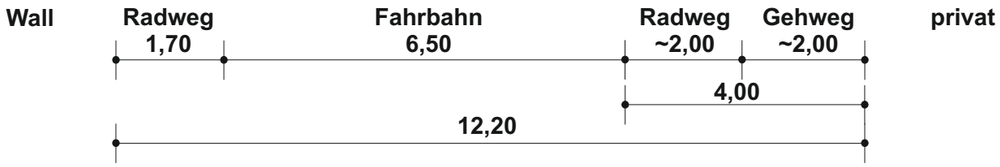
PGV urbanus

Bestand

Südseite

Nordseite



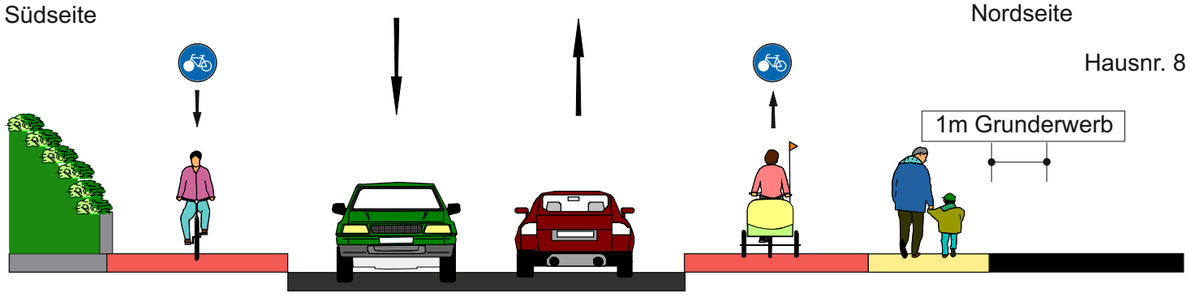


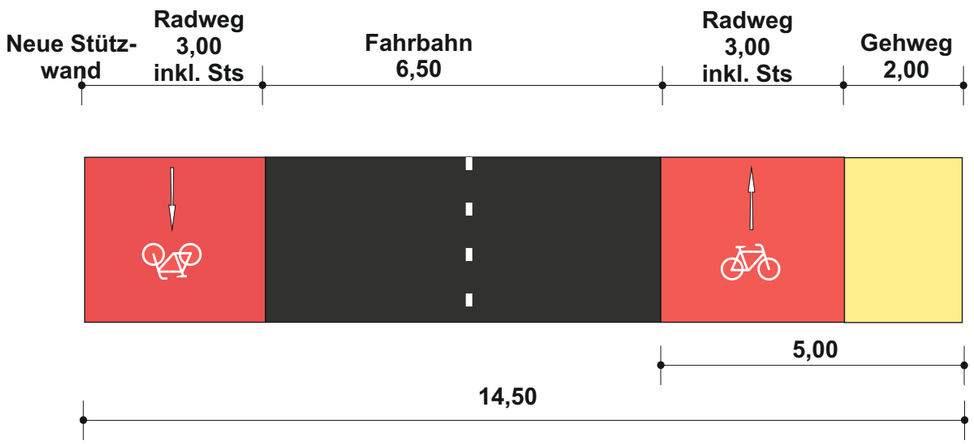
Planung

Südseite

Nordseite

Hausnr. 8





Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

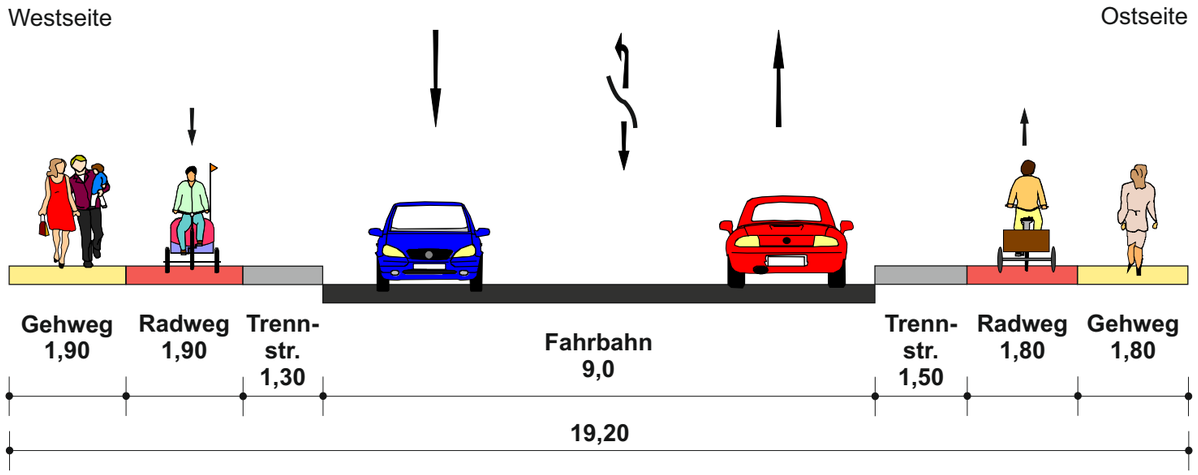
rad schnell netz

05-b-Q2 Var. 2 Wallstraße
Höhe Hausnummer 8 (Mühlenbrücke)

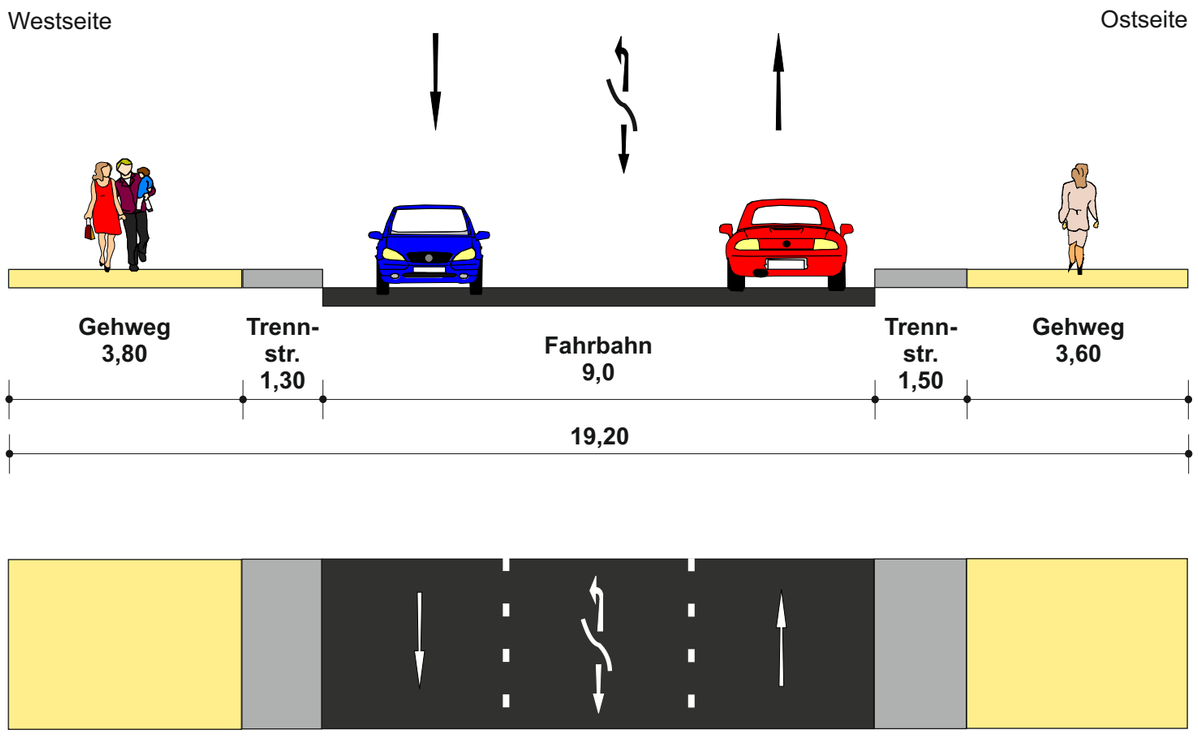
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand



Planung



Neubau einer Radwegbrücke
westlich der Mühlenbrücke
in 4,50 m Breite

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz

05-c-Q1 Mühlenbrücke

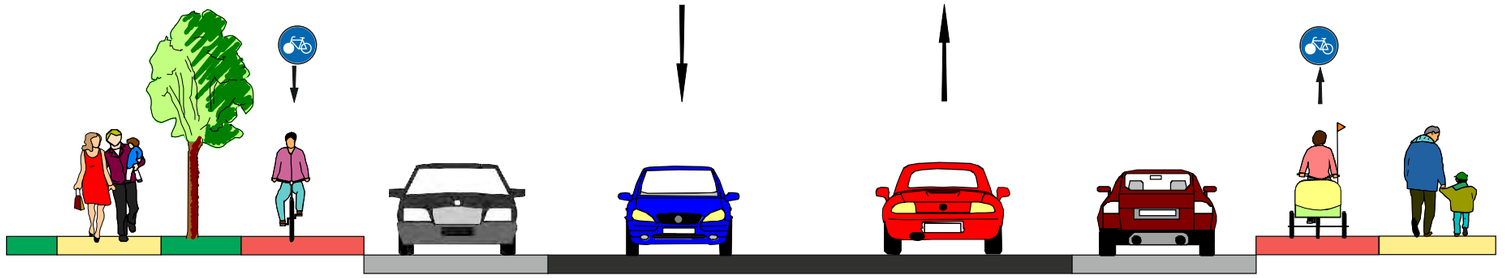
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand

Westseite

Ostseite



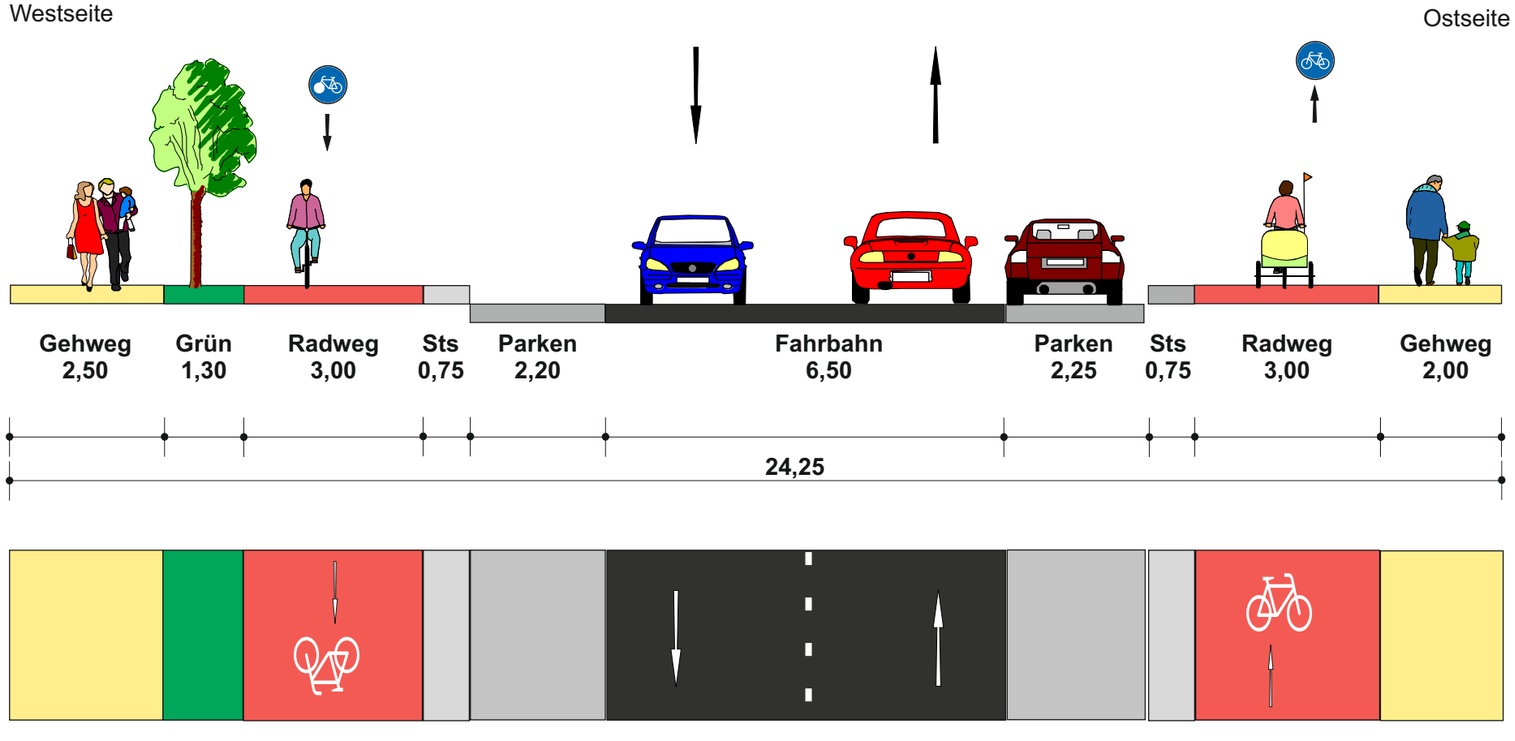
Grün	Gehweg	Grün	Radweg	Parken	Fahrbahn	Parken	Radweg	Gehweg
	1,70	1,30	2,00	3,00	8,55	3,00	2,00	1,90

23,45

Planung

Westseite

Ostseite



Gehweg	Grün	Radweg	Sts	Parken	Fahrbahn	Parken	Sts	Radweg	Gehweg
2,50	1,30	3,00	0,75	2,20	6,50	2,25	0,75	3,00	2,00

24,25

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz metropolregion hamburg

06-a-Q1.Var. 1 Possehlstraße
Höhe Stadion

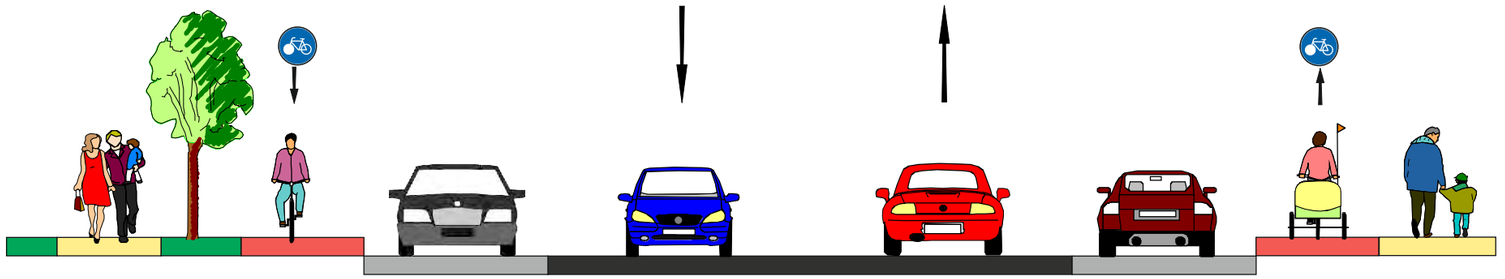
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand

Westseite

Ostseite



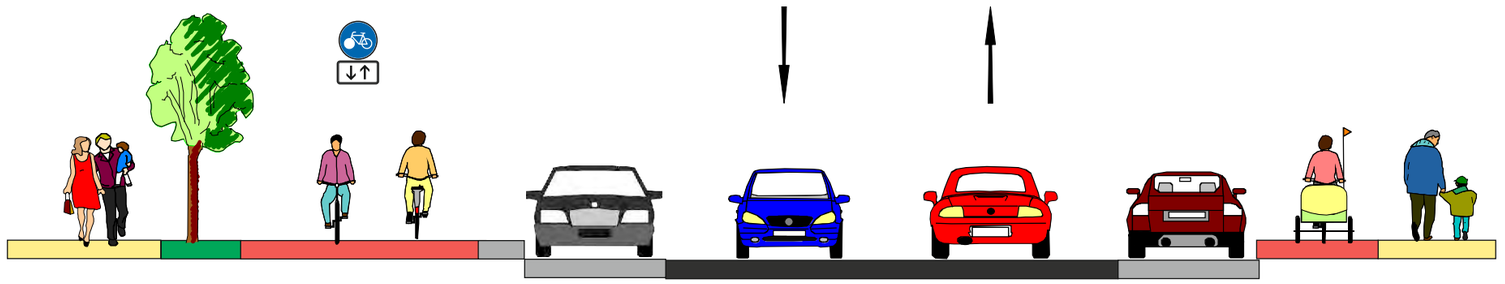
Grün	Gehweg	Grün	Radweg	Parken	Fahrbahn	Parken	Radweg	Gehweg
	1,70	1,30	2,00	3,00	8,55	3,00	2,00	1,90

23,45

Planung

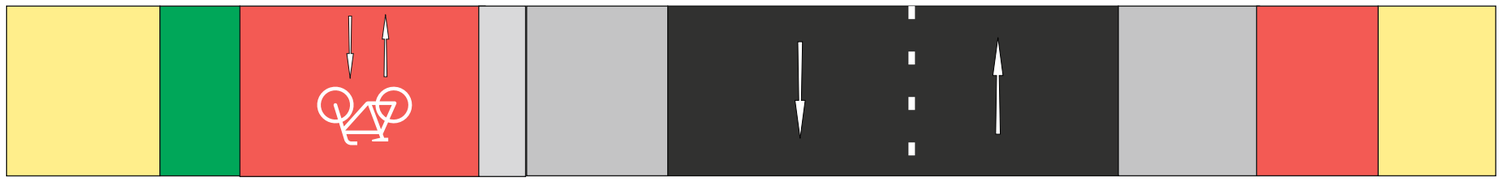
Westseite

Ostseite



Gehweg	Grün	Radweg	Sts	Parken	Fahrbahn	Parken	Radweg	Gehweg
2,50	1,30	4,00	0,75	2,30	7,20	2,30	2,00	1,90

24,25



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz

06-a-Q1 Var..2 Possehlstraße
Höhe Stadion

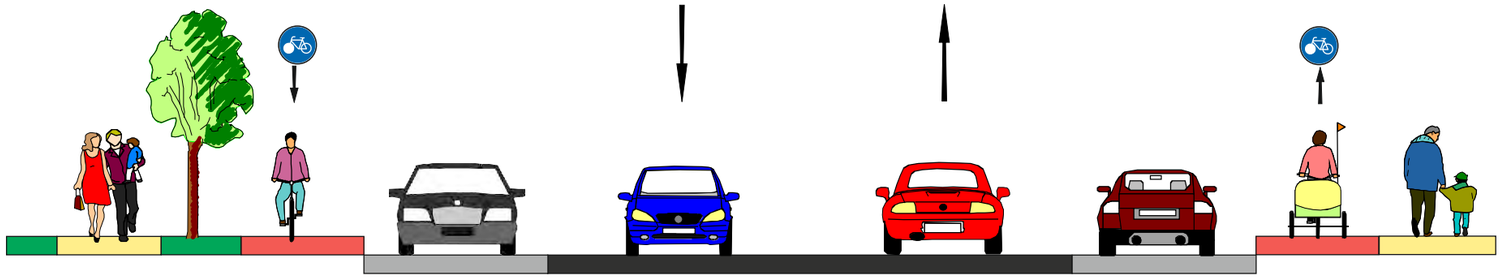
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand

Westseite

Ostseite



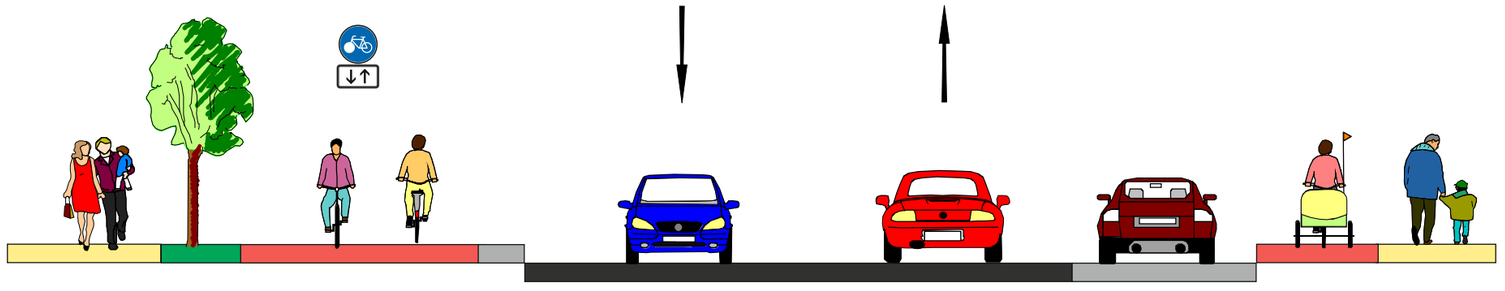
Grün	Gehweg	Grün	Radweg	Parken	Fahrbahn	Parken	Radweg	Gehweg
	1,70	1,30	2,00	3,00	8,55	3,00	2,00	1,90

23,45

Planung

Westseite

Ostseite



Gehweg	Grün	Radweg	Sts	Fahrbahn	Parken	Radweg	Gehweg
2,50	1,30	4,00	0,75	8,80	3,00	2,00	1,90

24,25

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz

06-a-Q1 Var. 3 Possehlstraße
Höhe Stadion

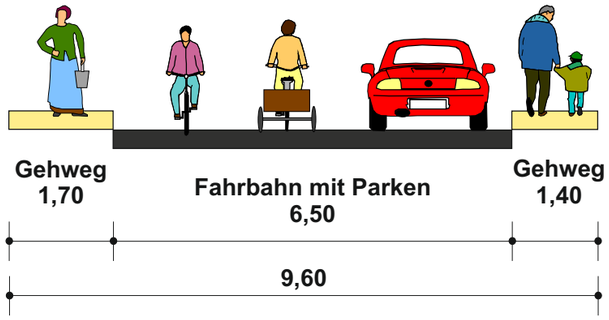
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand

Südseite

Nordseite

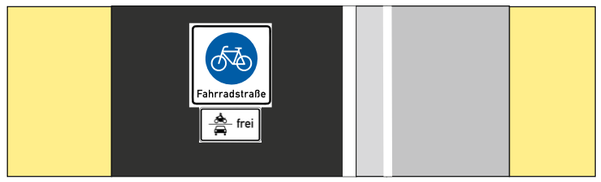


Planung

Südseite

Nordseite

Fahrbahn untermaßig



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz

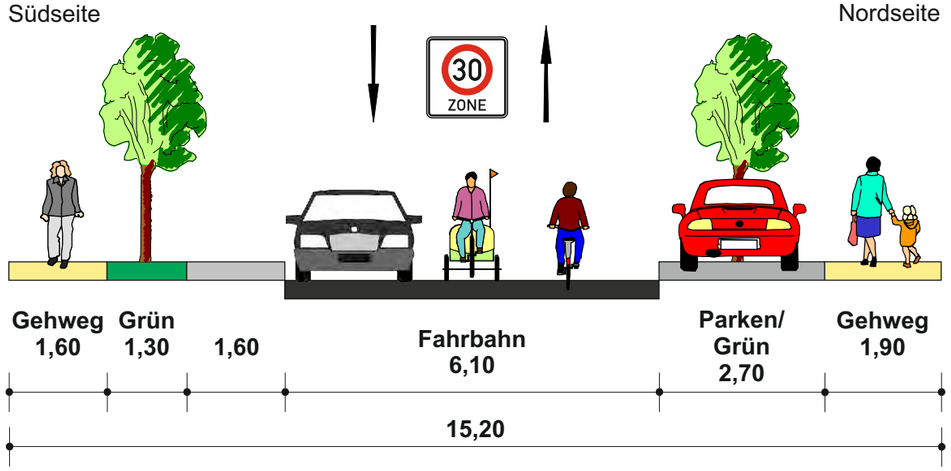
06-b-Q1 Charlottenstraße
Höhe Hausnummer 14

Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

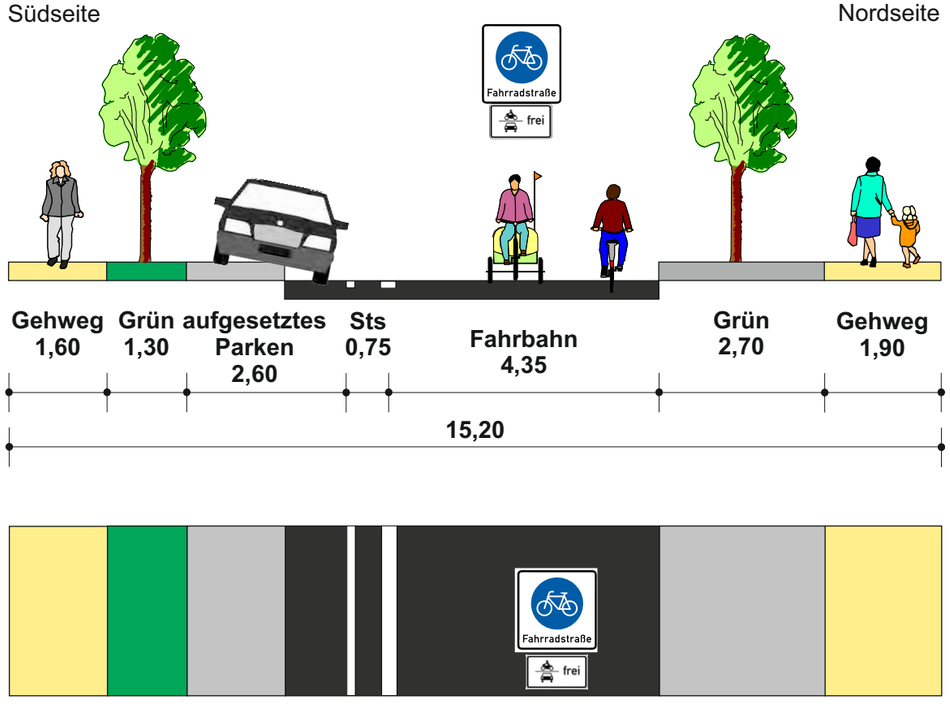
Bestand

Südseite Nordseite



Planung

Südseite Nordseite



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz metropolregion hamburg

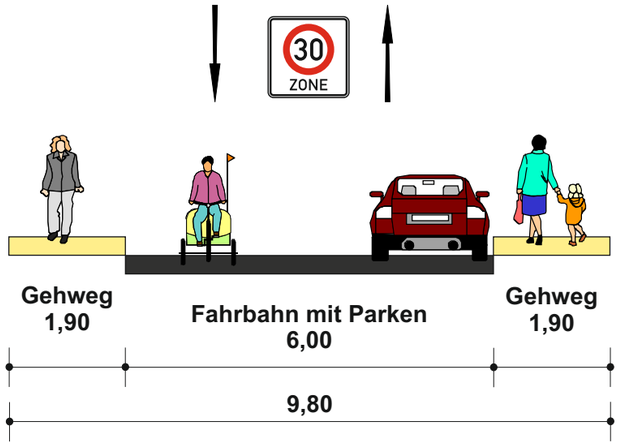
06-c-Q1 Uhlandstraße
Höhe Hausnummer 6-8

Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

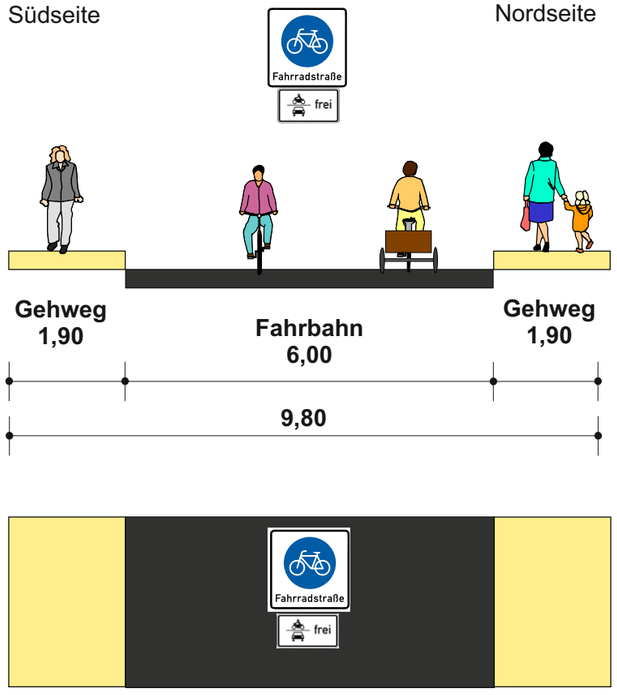
Bestand

Südseite Nordseite



Planung

Südseite Nordseite



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

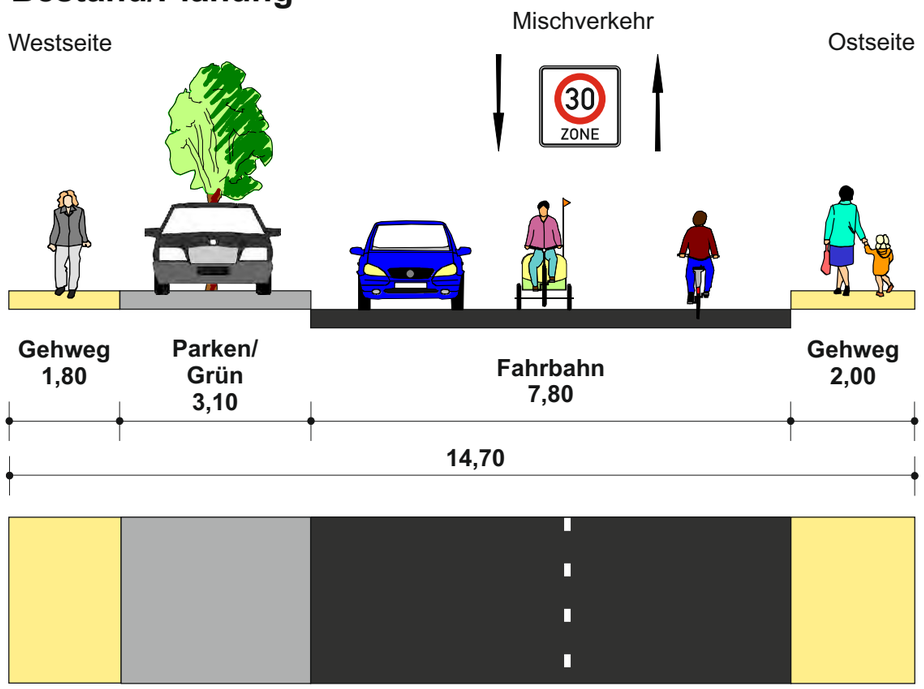
rad schnell netz

06-d-Q1 Bernt-Notke-Straße
Höhe Hausnummer 38

Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand/Planung



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz metropolregion hamburg

06-e-Q1 Mönkhofer Weg
Höhe Hausnummer 23

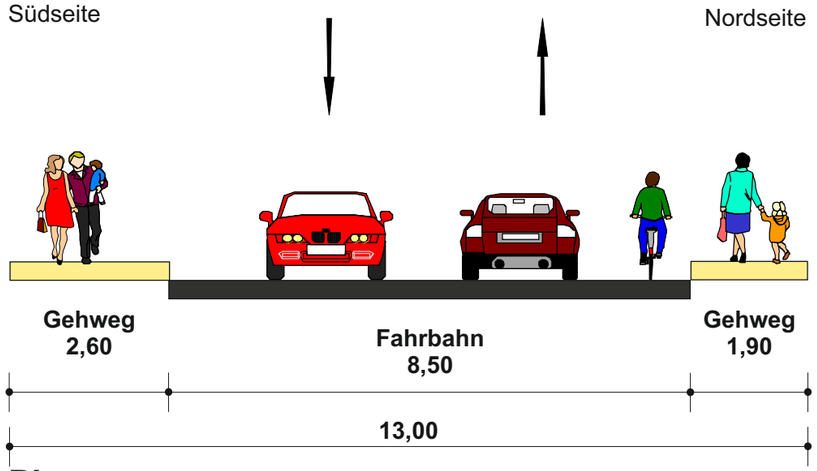
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand

Südseite

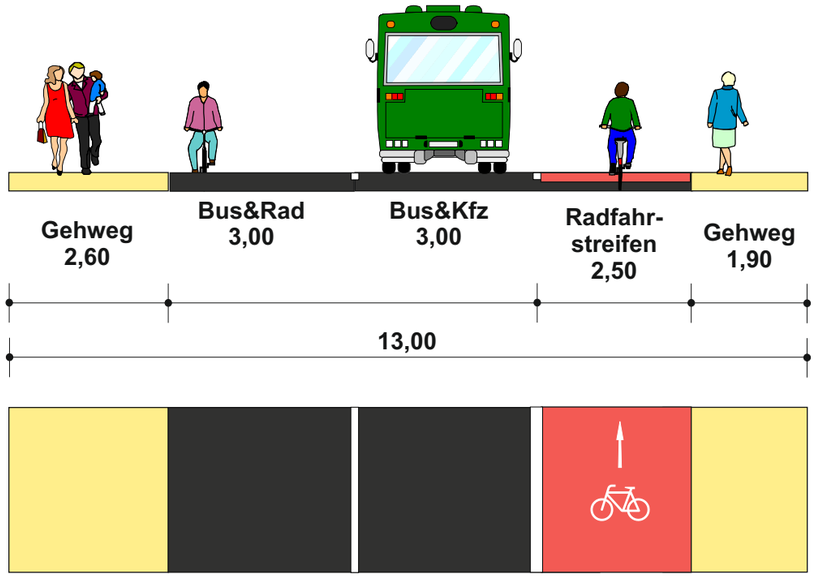
Nordseite



Planung

Südseite

Nordseite



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz

06-f-Q1 Var. 1 Kahlhorststraße
Höhe Hausnummer 6

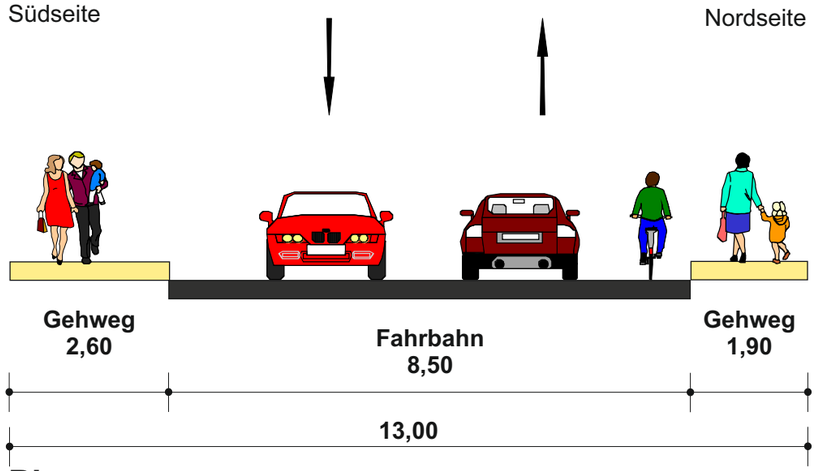
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand

Südseite

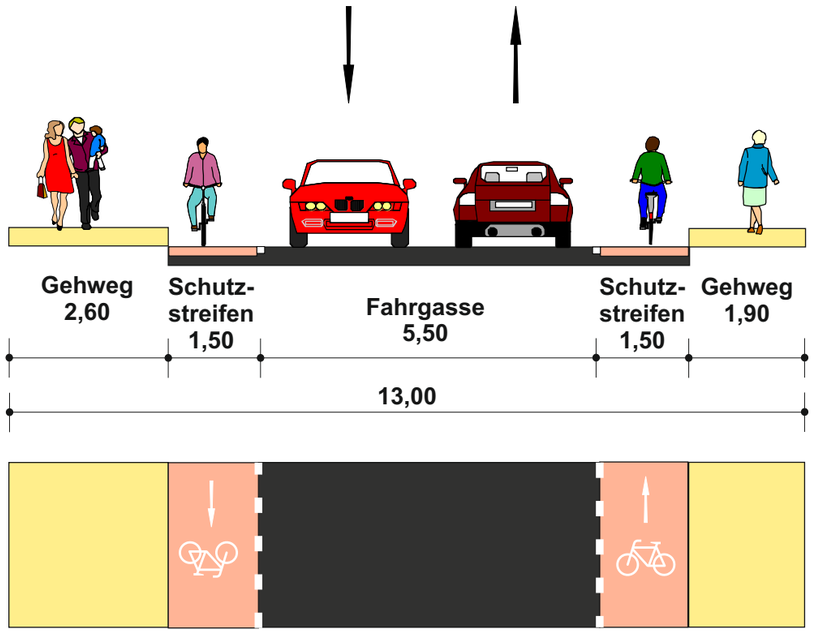
Nordseite



Planung

Südseite

Nordseite



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz

06-f-Q1 Var. 2 Kahlhorststraße
Höhe Hausnummer 6

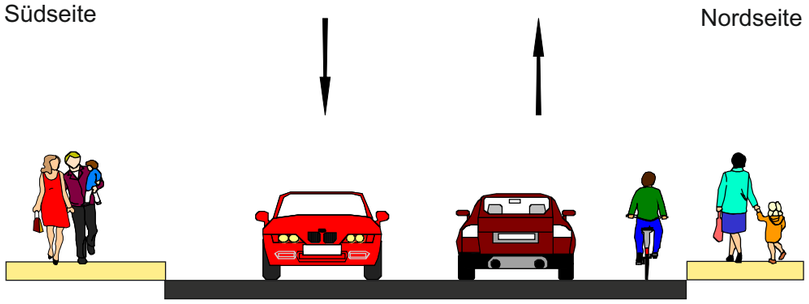
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand

Südseite

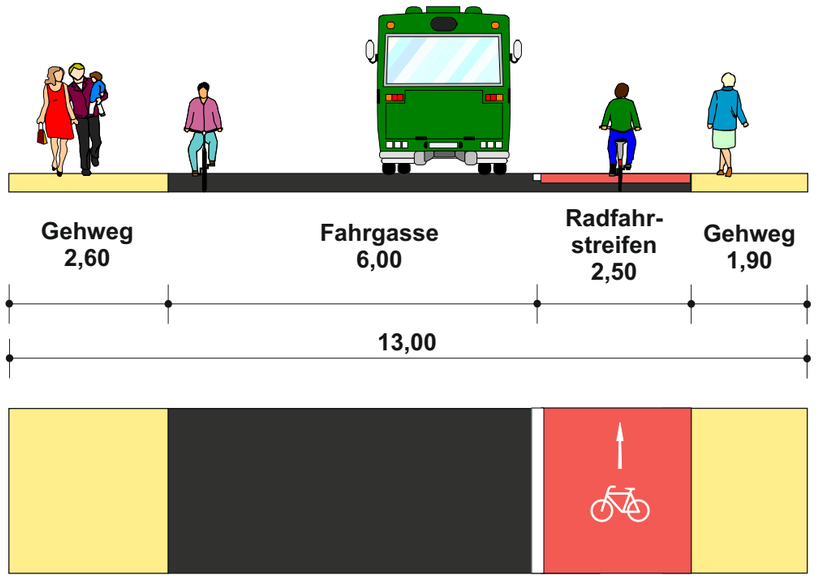
Nordseite



Planung

Südseite

Nordseite



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

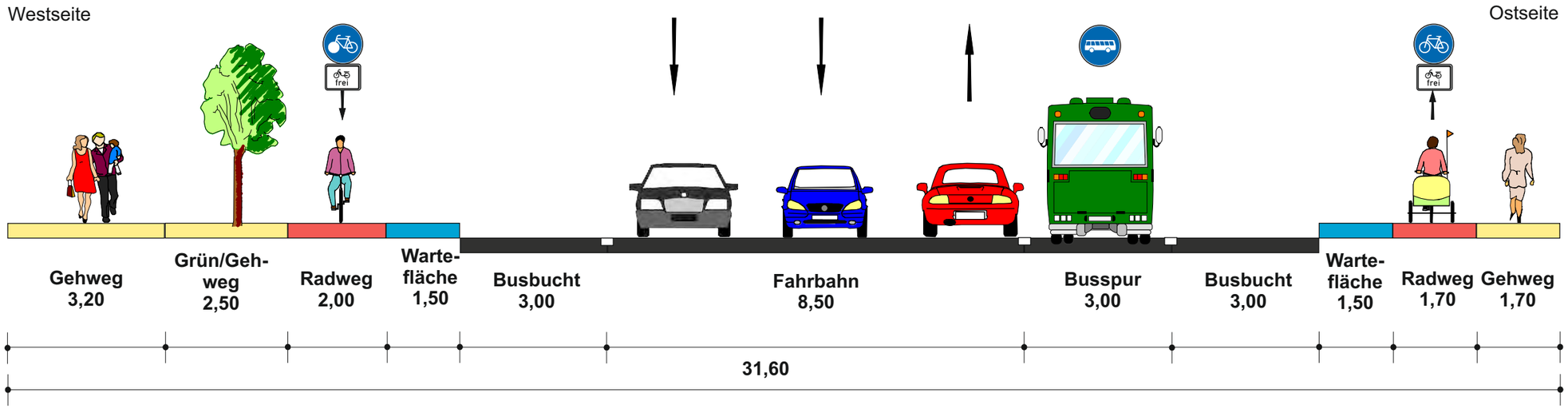
rad schnell netz

06-f-Q1 Var. 3 Kahlhorststraße
Höhe Hausnummer 6

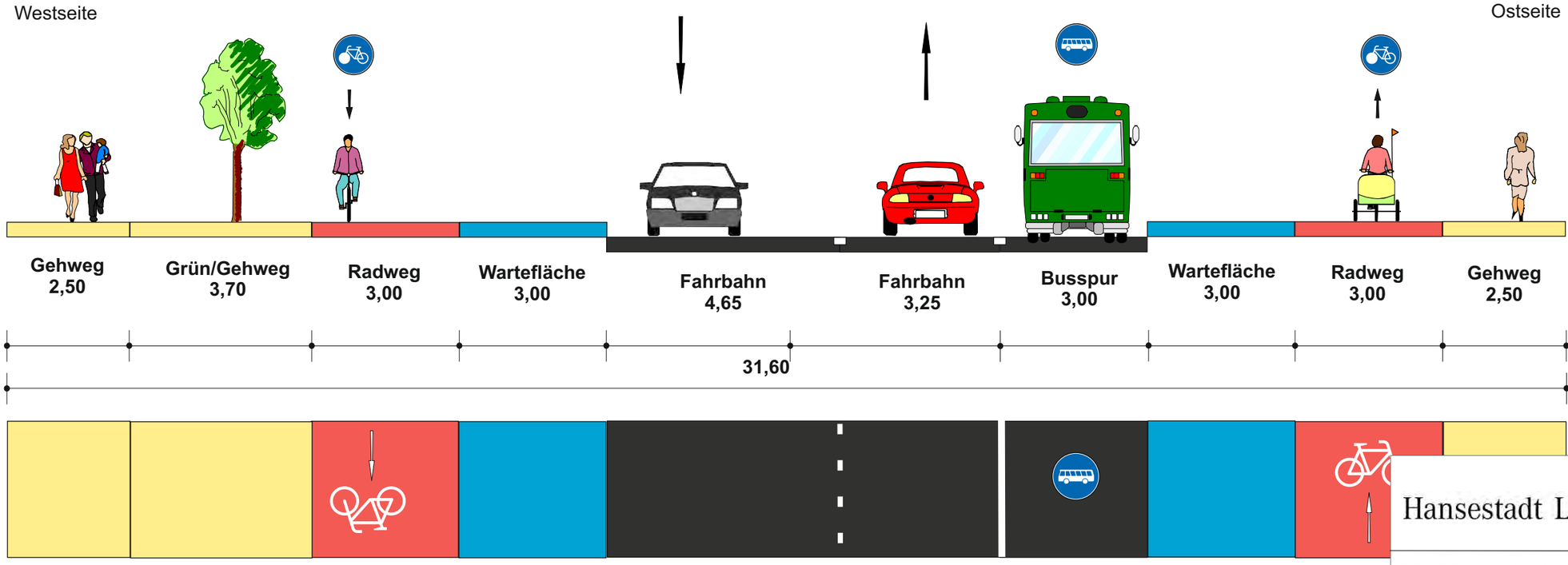
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand



Planung



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

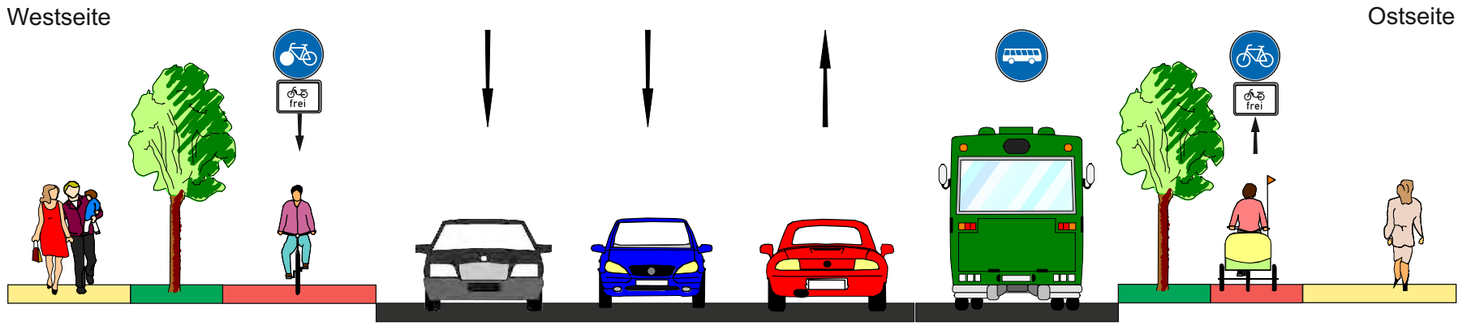
rad schnell netz

07-b-Q1 Ratzeburger Allee
Höhe Hausnummer 4

Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

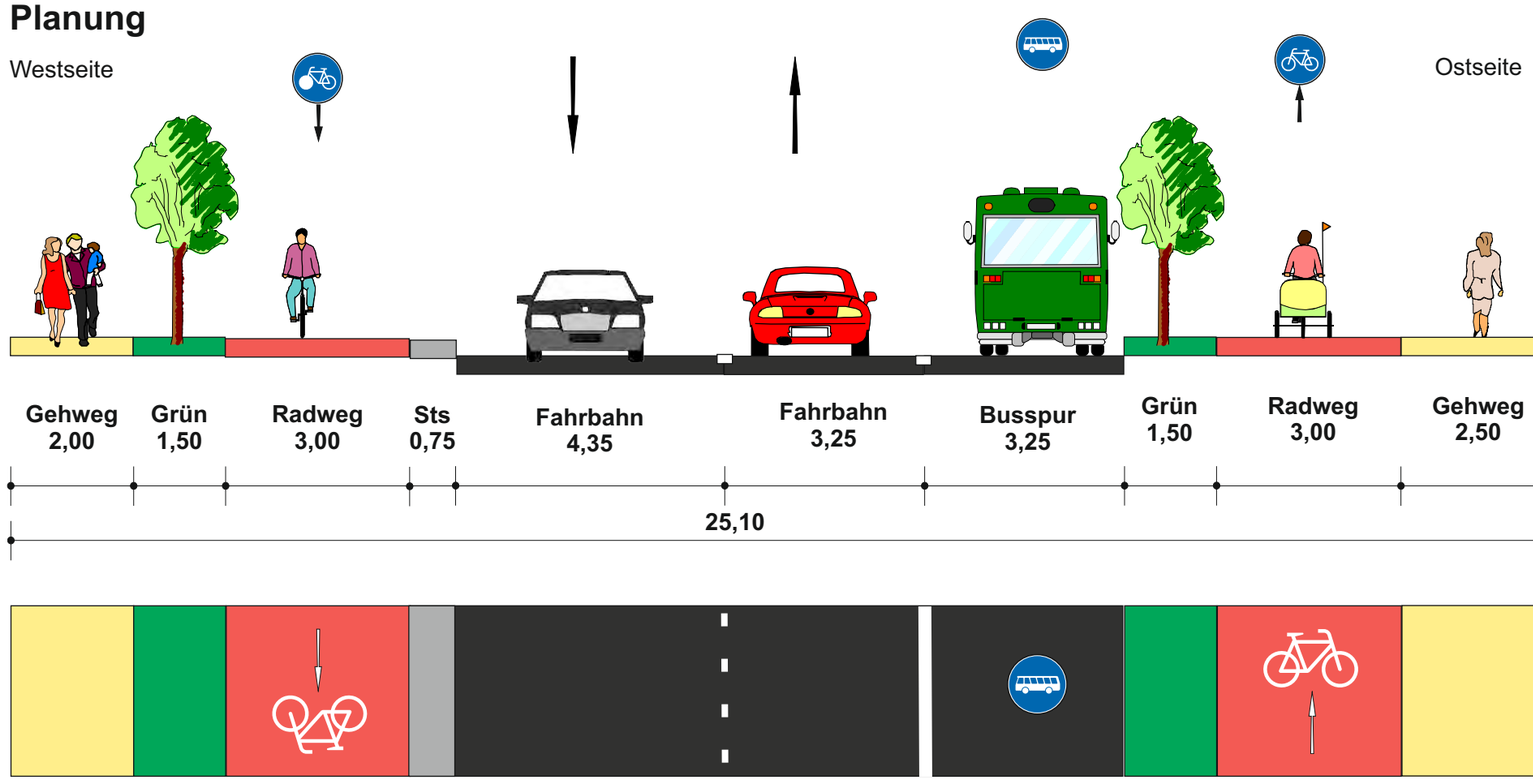
Bestand



Gehweg	Grün	Radweg	Fahrbahn	Busspur	Grün	Radweg	Gehweg
2,00	1,50	2,50	8,80	3,30	1,50	1,50	2,50

23,60

Planung



Gehweg	Grün	Radweg	Sts	Fahrbahn	Fahrbahn	Busspur	Grün	Radweg	Gehweg
2,00	1,50	3,00	0,75	4,35	3,25	3,25	1,50	3,00	2,50

25,10

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz

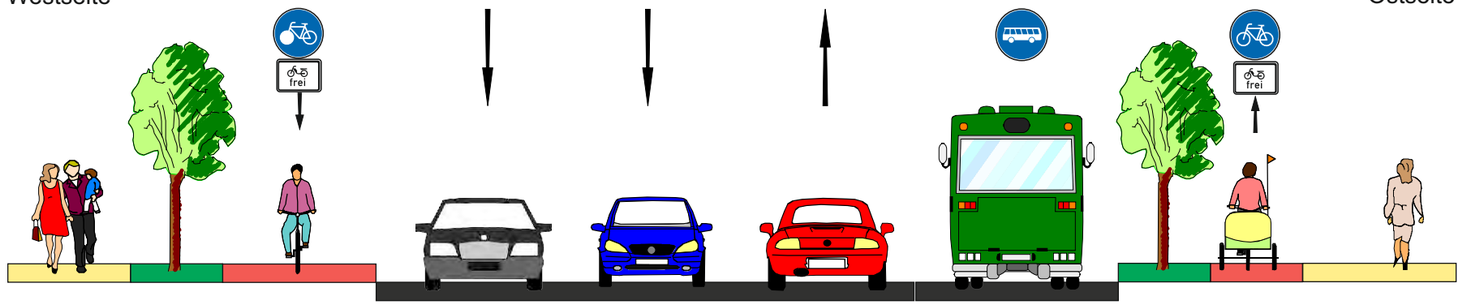
07-b-Q2 Var. 1 Ratzeburger Allee
Höhe Hausnummer 10

Stand:13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand

Westseite Ostseite

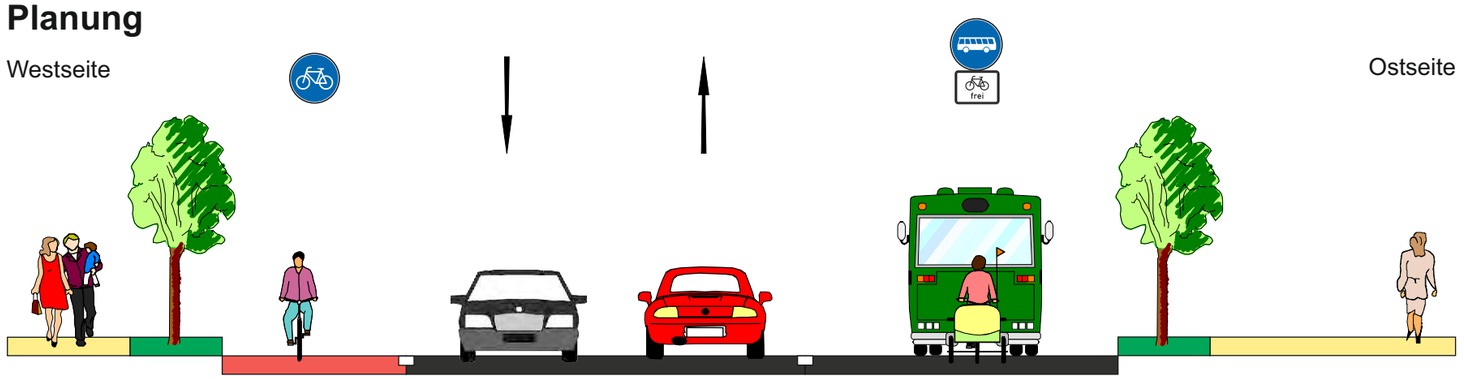


Gehweg	Grün	Radweg	Fahrbahn	Busspur	Grün	Radweg	Gehweg
2,00	1,50	2,50	8,80	3,30	1,50	1,50	2,50

23,60

Planung

Westseite Ostseite



Gehweg	Grün	Radfahr-streifen	Fahrbahn	Bus- und Radfahrstreifen	Grün	Gehweg
2,00	1,50	3,00	6,50	5,10	1,50	4,00

23,60

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz

07-b-Q2 Var. 2 Ratzeburger Allee
Höhe Hausnummer 10

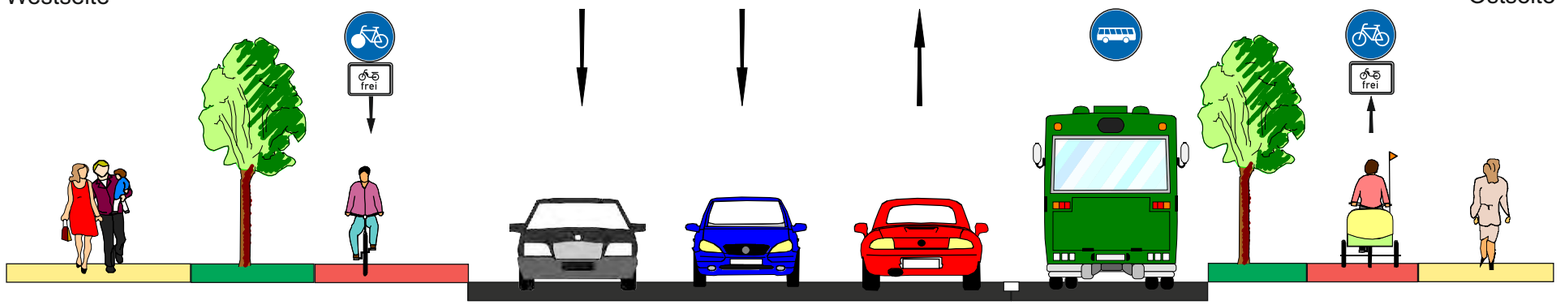
Stand:13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand

Westseite

Ostseite



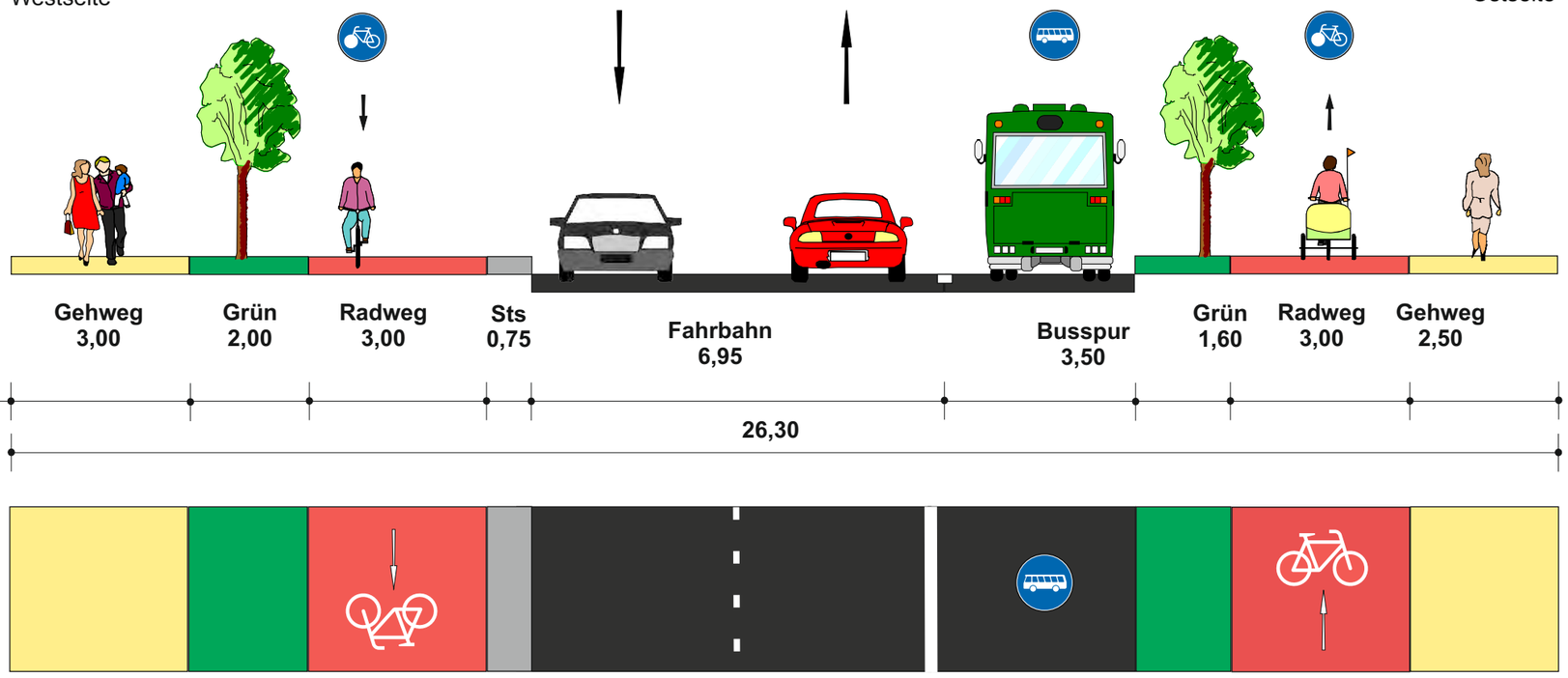
Gehweg	Grün	Radweg	Fahrbahn	Busspur	Grün	Radweg	Gehweg
3,00	2,00	2,50	8,50	3,20	1,60	1,80	2,20

24,80

Planung

Westseite

Ostseite



Gehweg	Grün	Radweg	Sts	Fahrbahn	Busspur	Grün	Radweg	Gehweg
3,00	2,00	3,00	0,75	6,95	3,50	1,60	3,00	2,50

26,30

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

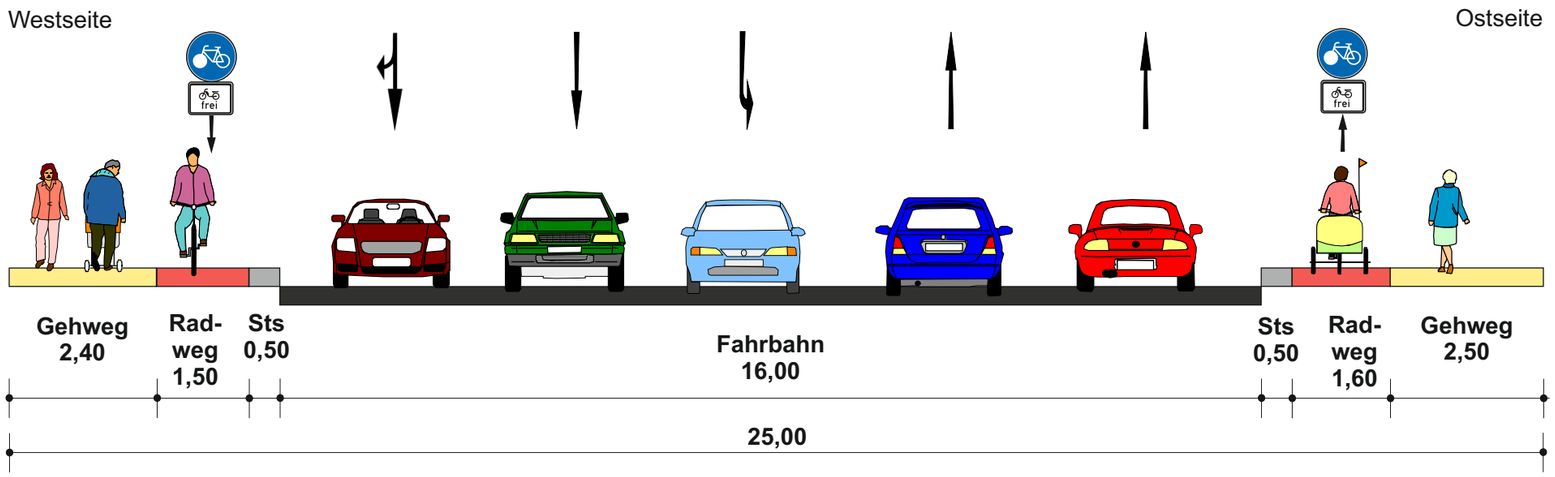
rad schnell netz

07-b-Q3 Ratzeburger Allee
Höhe Hausnummer 15 nördlich Bei der Wasserkunst

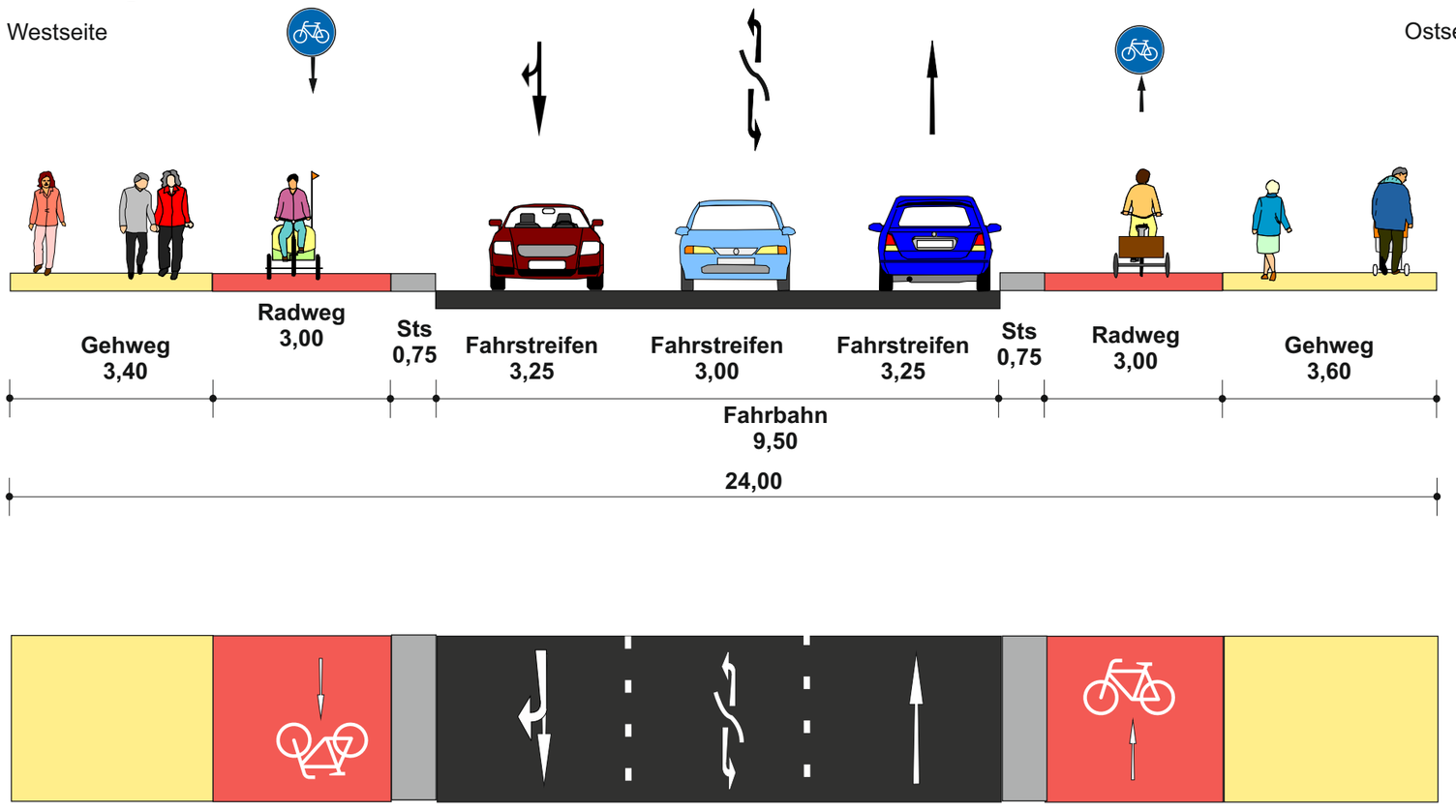
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand



Planung



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

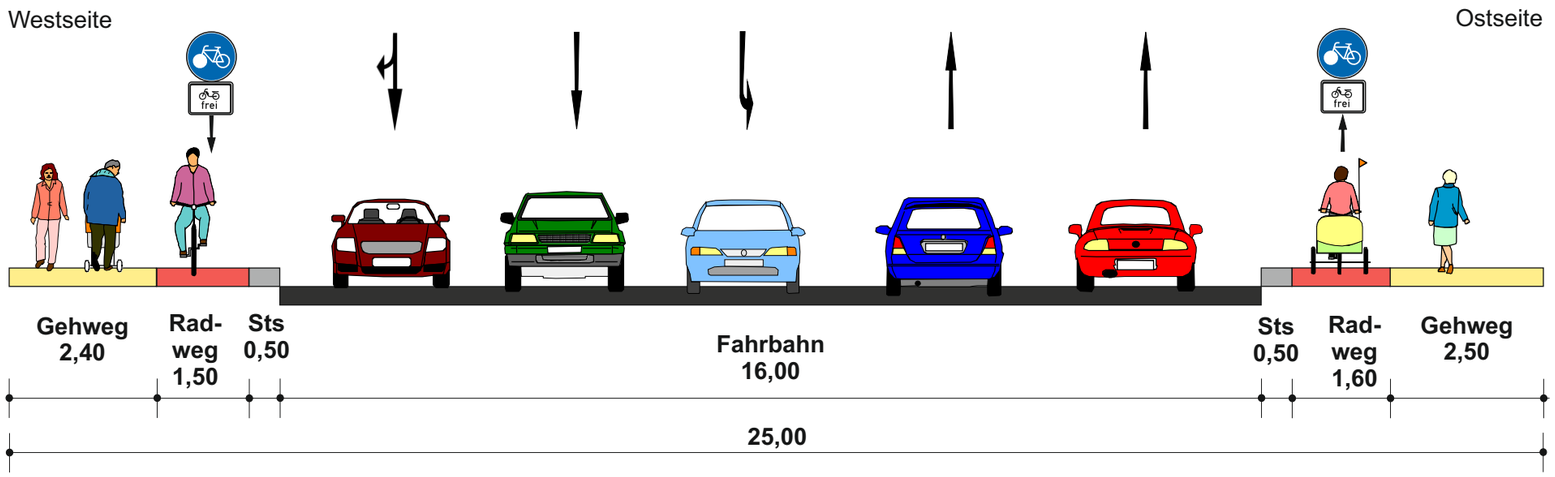
rad schnell netz

07-c-Q1 Var. 1 Ratzeburger Allee
Höhe Ausfahrt Edeka

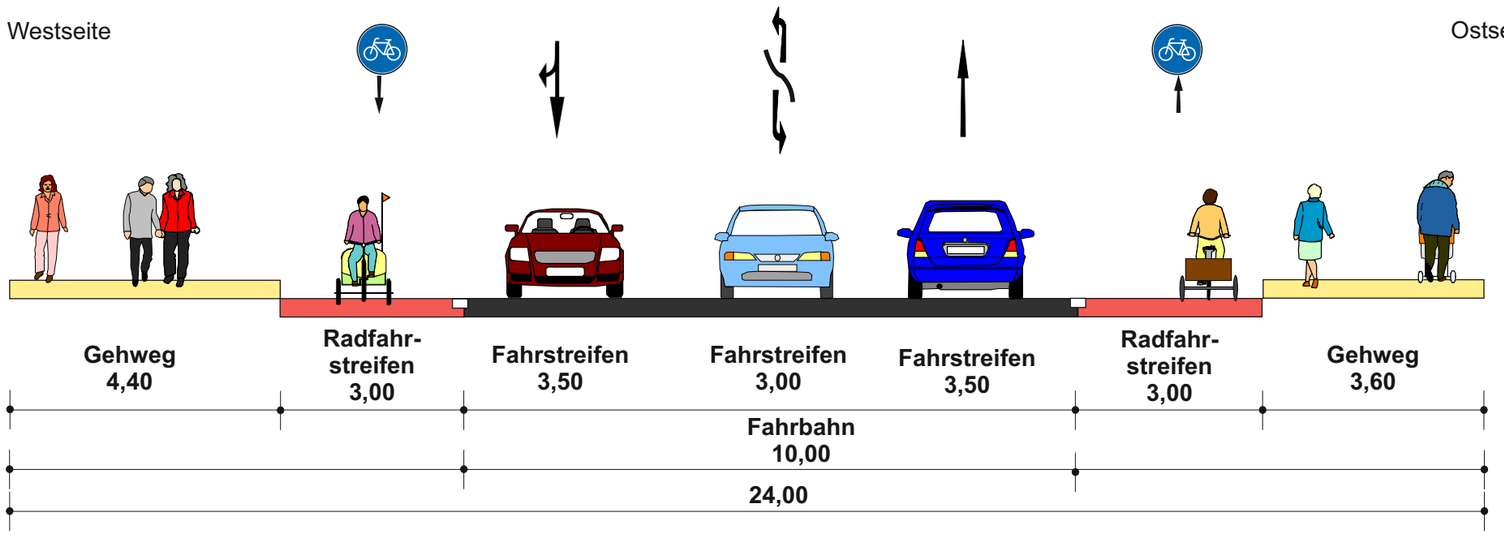
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

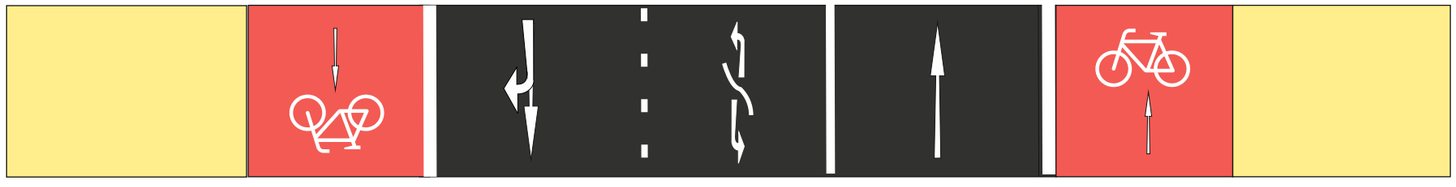
PGV urbanus

Bestand



Planung





Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

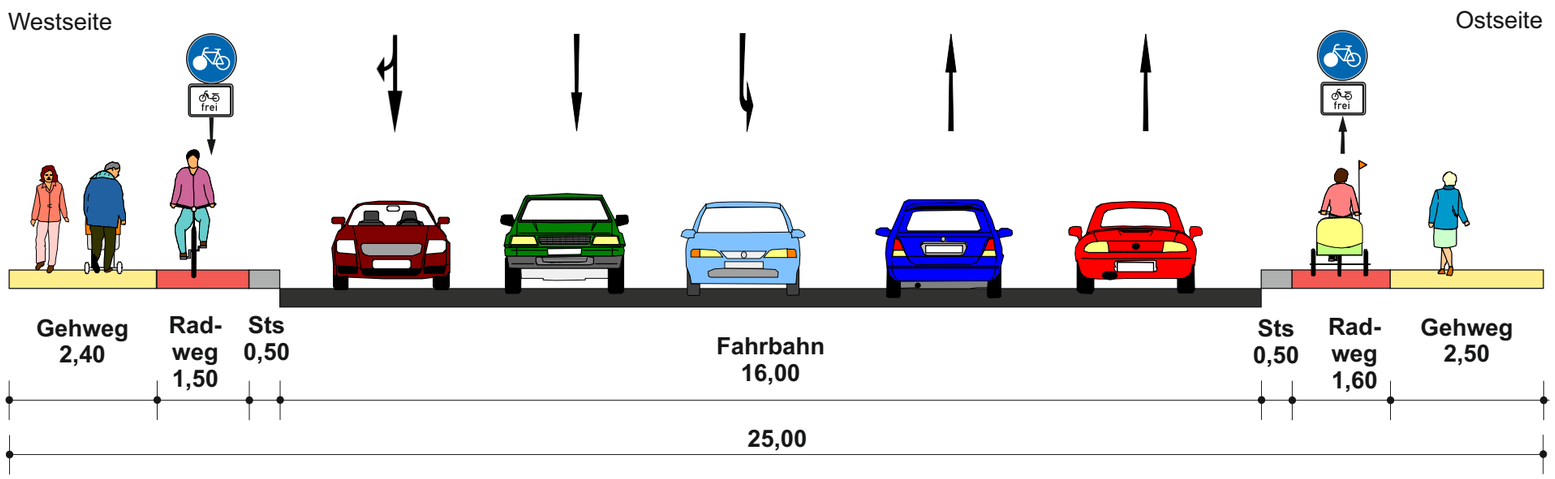
rad schnell netz

07-c-Q1 Var. 2 Ratzeburger Allee
Höhe Ausfahrt Edeka

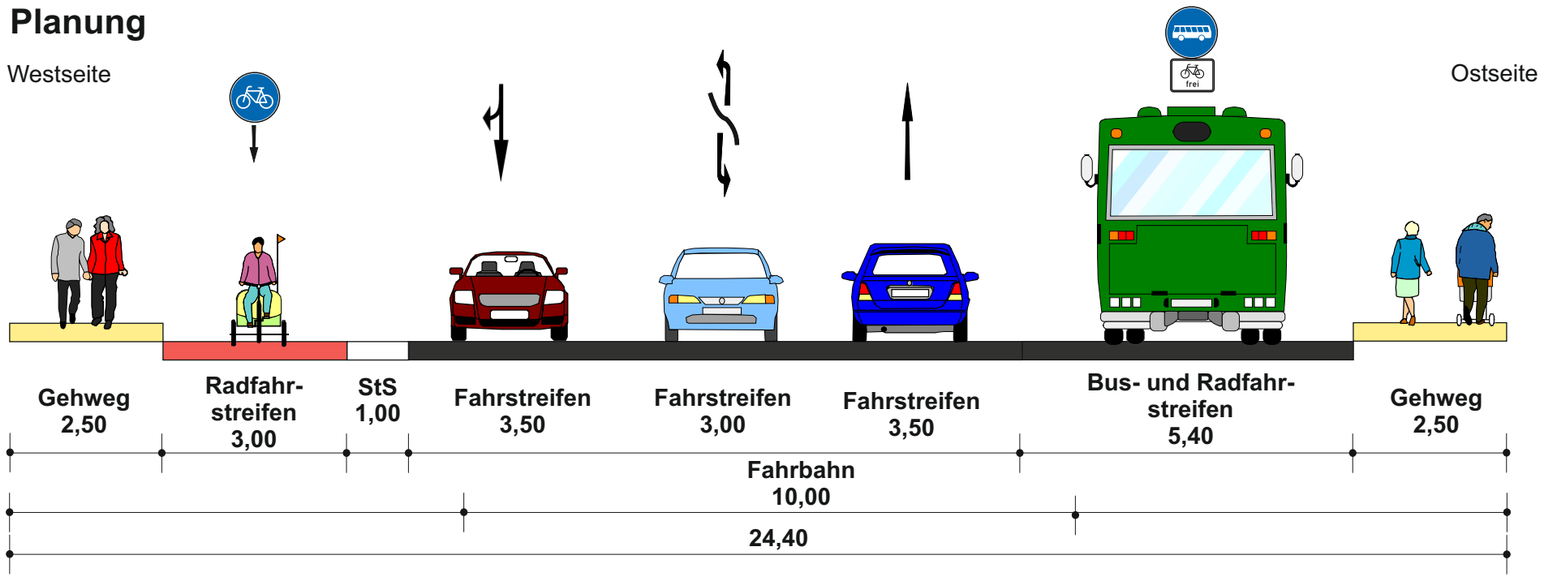
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

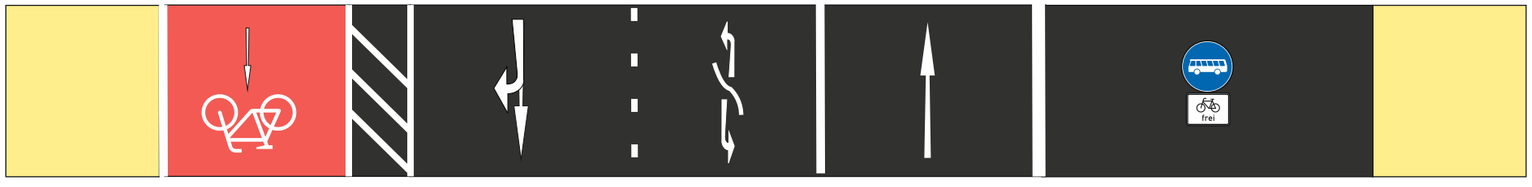
PGV urbanus

Bestand



Planung





Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz

07-c-Q1 Var. 3 Ratzeburger Allee
Höhe Ausfahrt Edeka

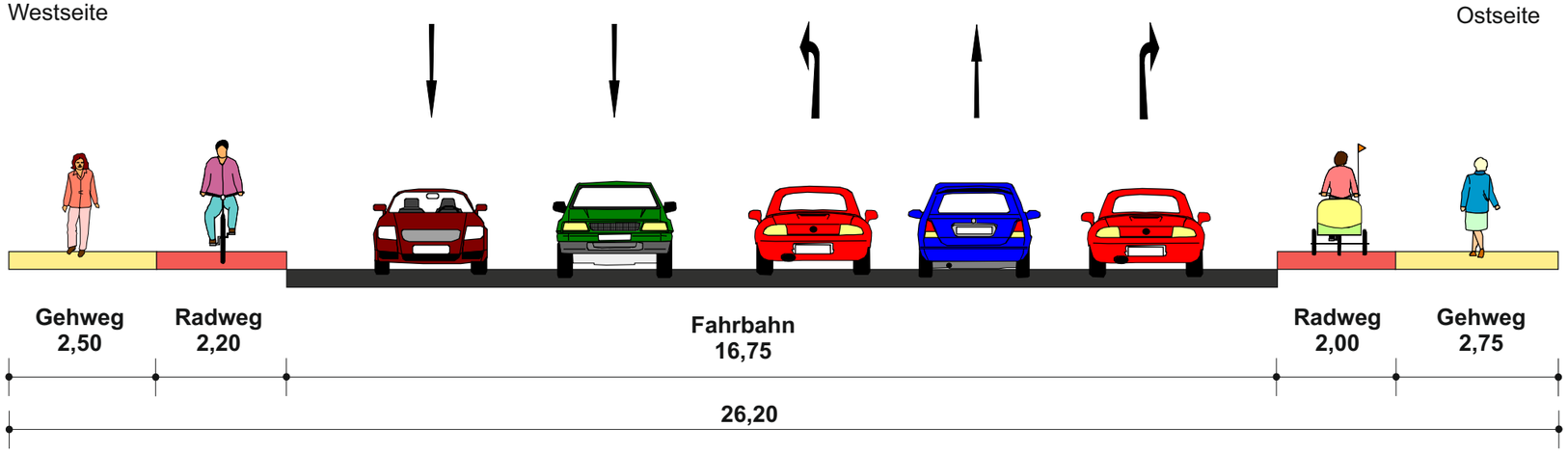
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand

Westseite

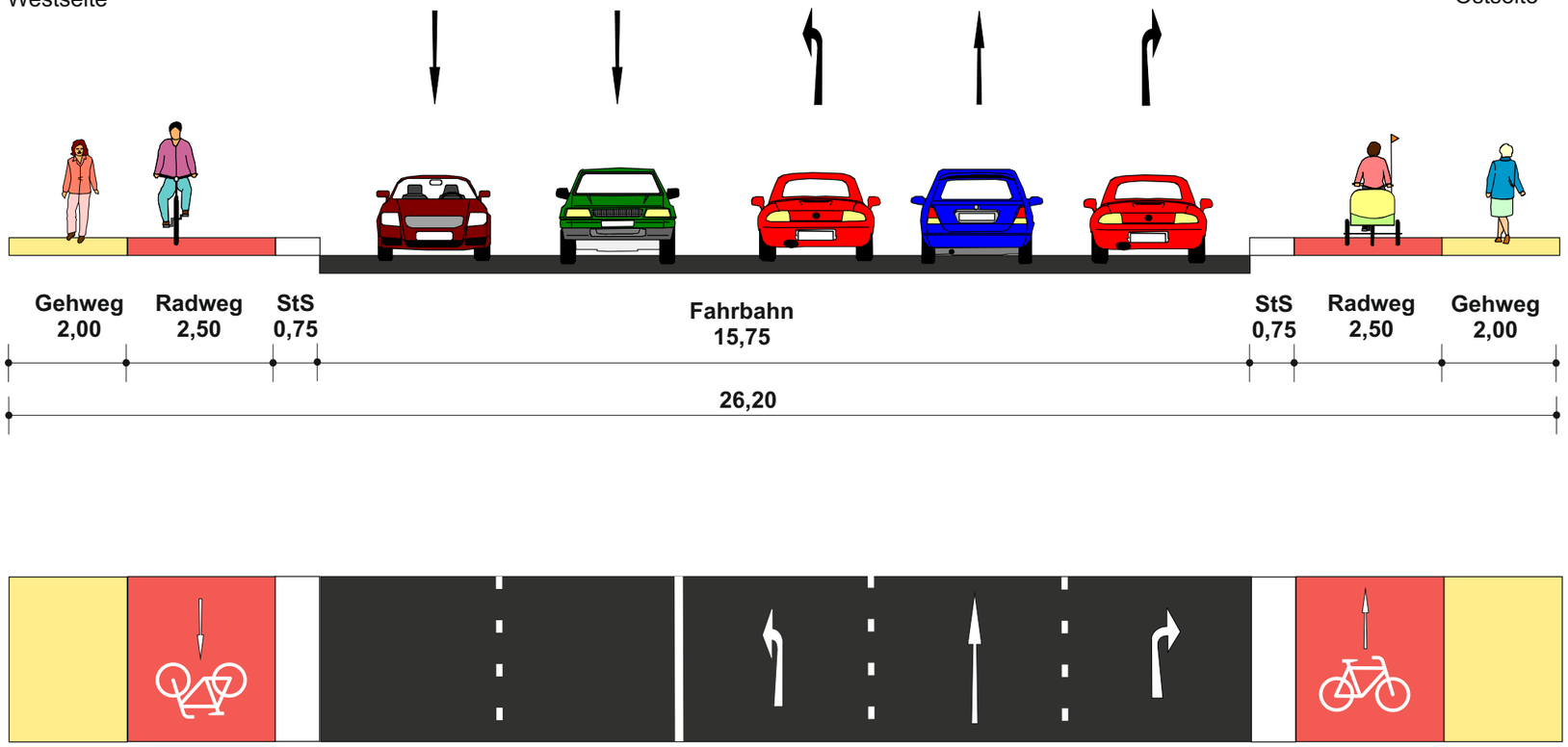
Ostseite



Planung

Westseite

Ostseite



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz metropolregion hamburg

07-c-Q2 Ratzeburger Allee
Höhe Hausnr. 25

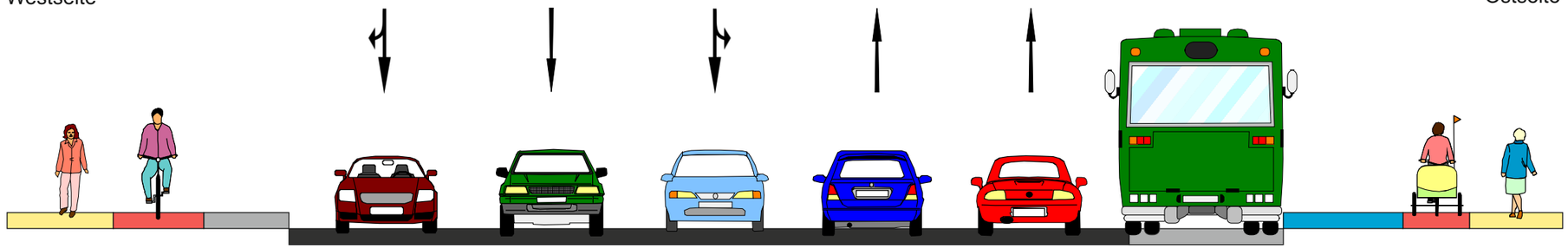
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand

Westseite

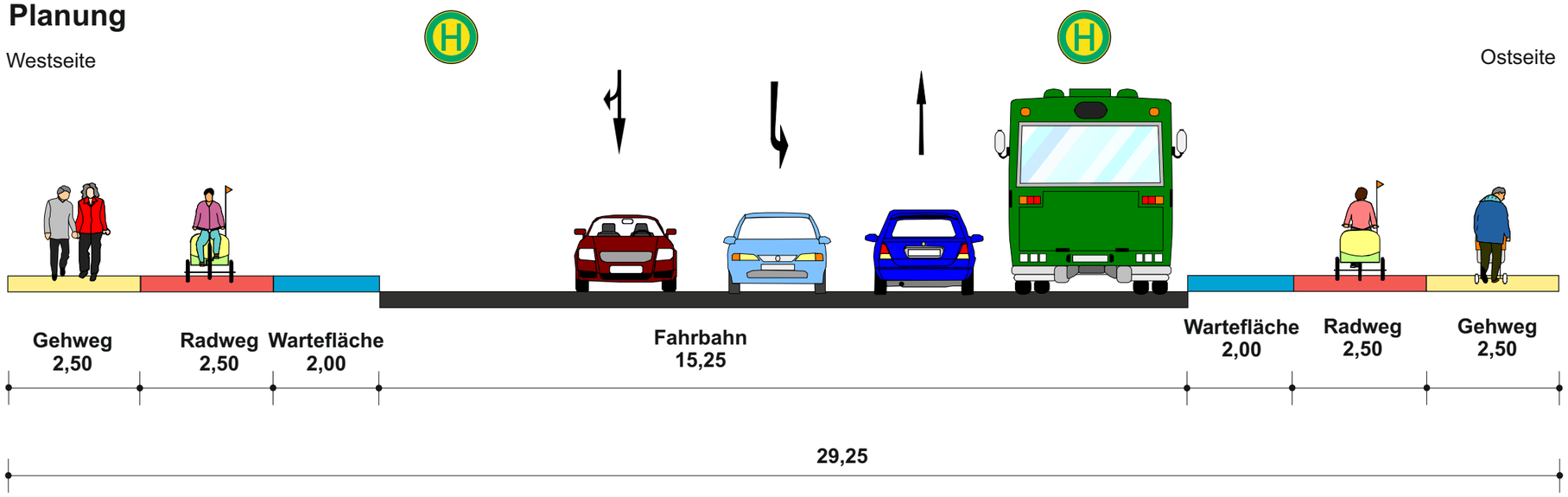
Ostseite



Planung

Westseite

Ostseite



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz

07-c-Q3 Ratzeburger Allee
Höhe Haltestelle Fahlenkampsweg

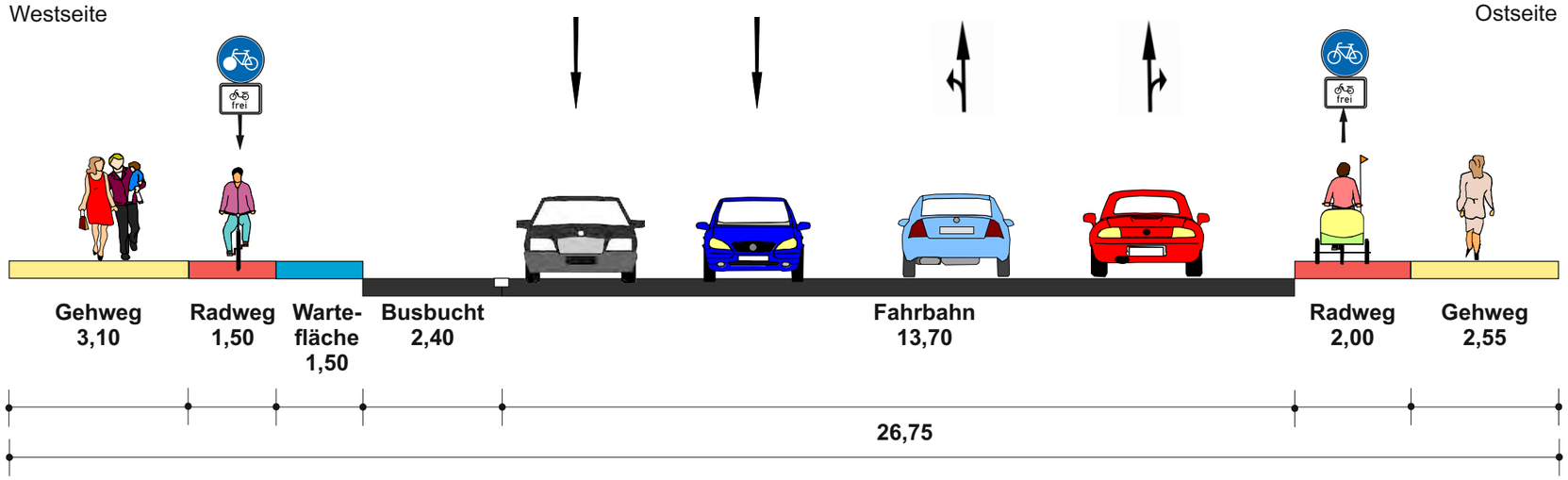
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand

Westseite

Ostseite

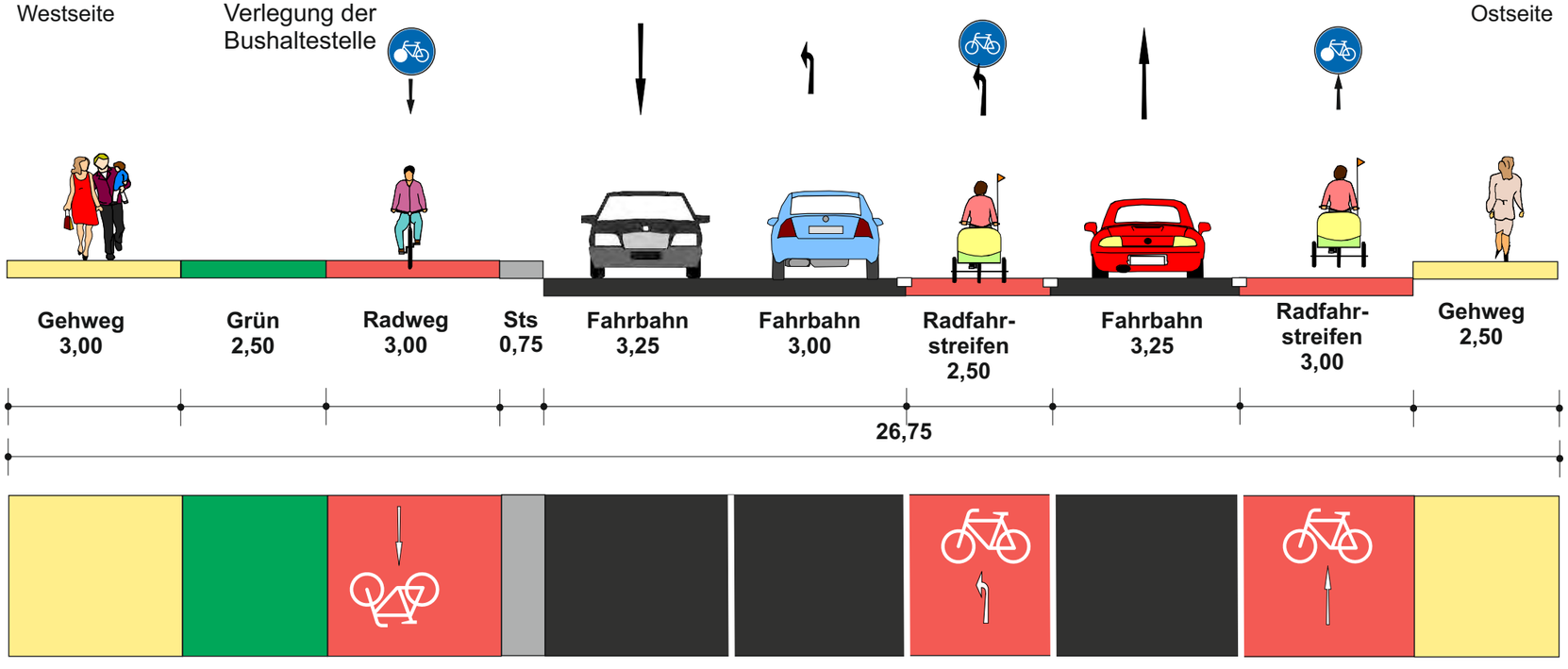


Planung

Westseite

Verlegung der
Bushaltestelle

Ostseite



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz metropolregion hamburg

07-d-Q1. Ratzeburger Allee
Höhe Hausnummer 31

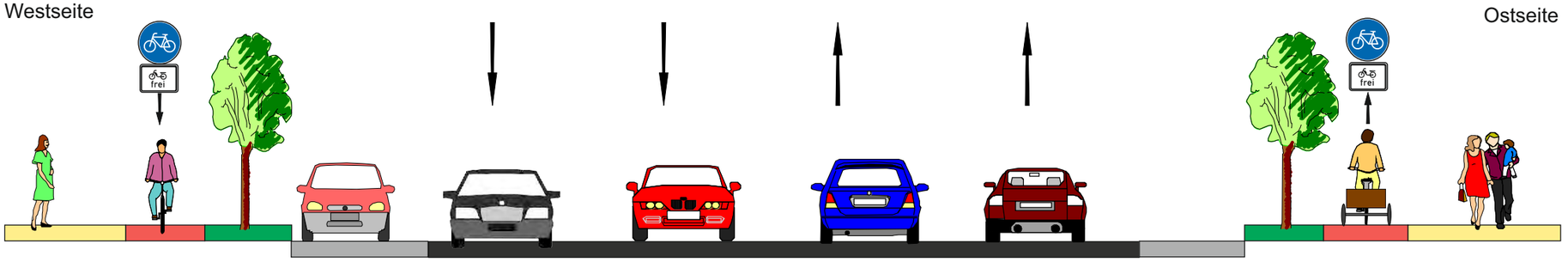
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand

Westseite

Ostseite



Gehweg	Radweg	Grün	Parken	Fahrbahn	Parken	Grün	Radweg	Gehweg
2,30	1,50	1,60	2,60	13,50	2,00	1,50	1,60	2,90

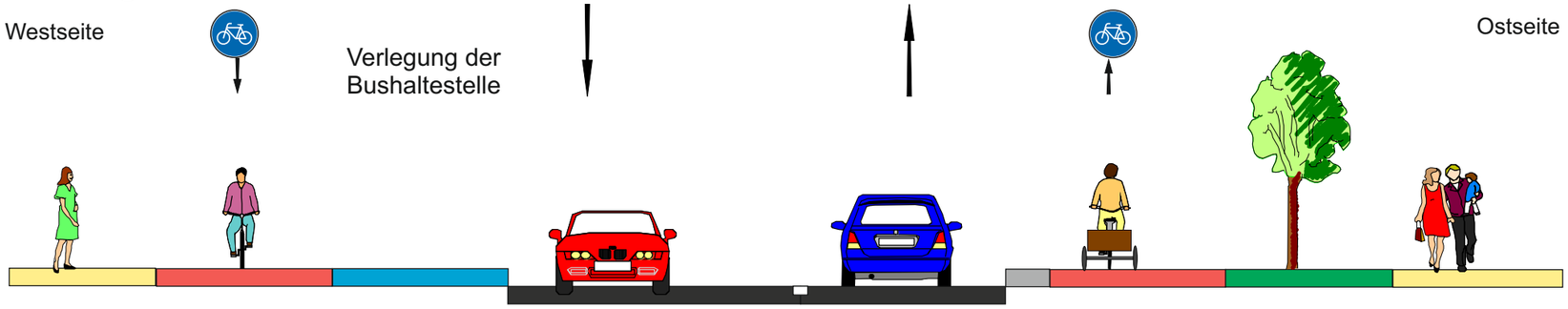
29,50

Planung

Westseite

Verlegung der Bushaltestelle

Ostseite



Gehweg	Radweg	Wartefläche	Fahrbahn	Fahrbahn	Sts	Radweg	Grün	Gehweg
2,50	3,00	3,00	5,00	3,50	0,75	3,00	2,85	2,90

26,50

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

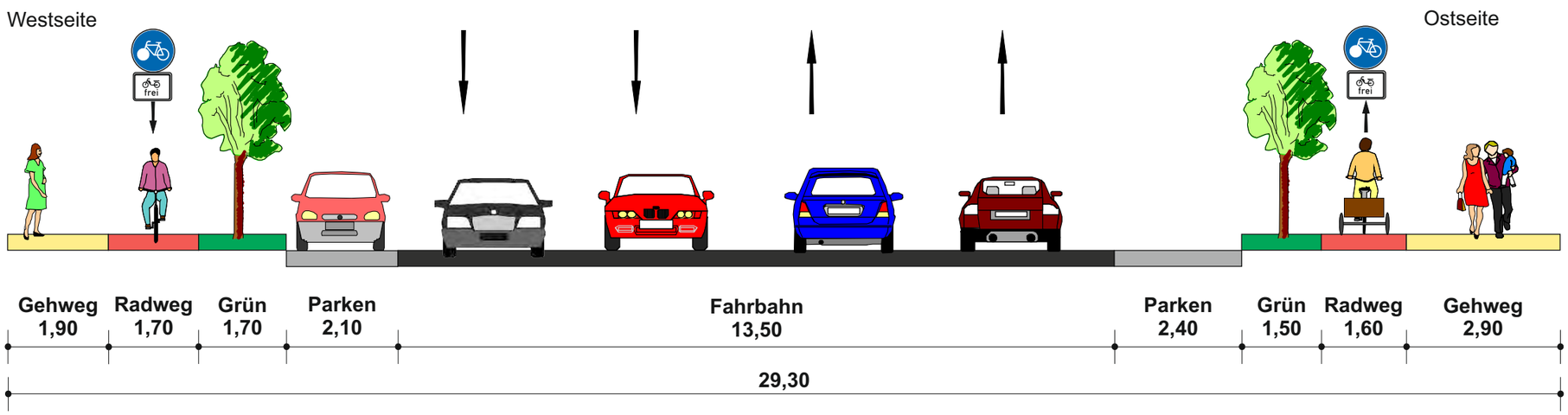
rad schnell netz

07-d-Q2 Ratzeburger Allee
Höhe Hausnummer 76

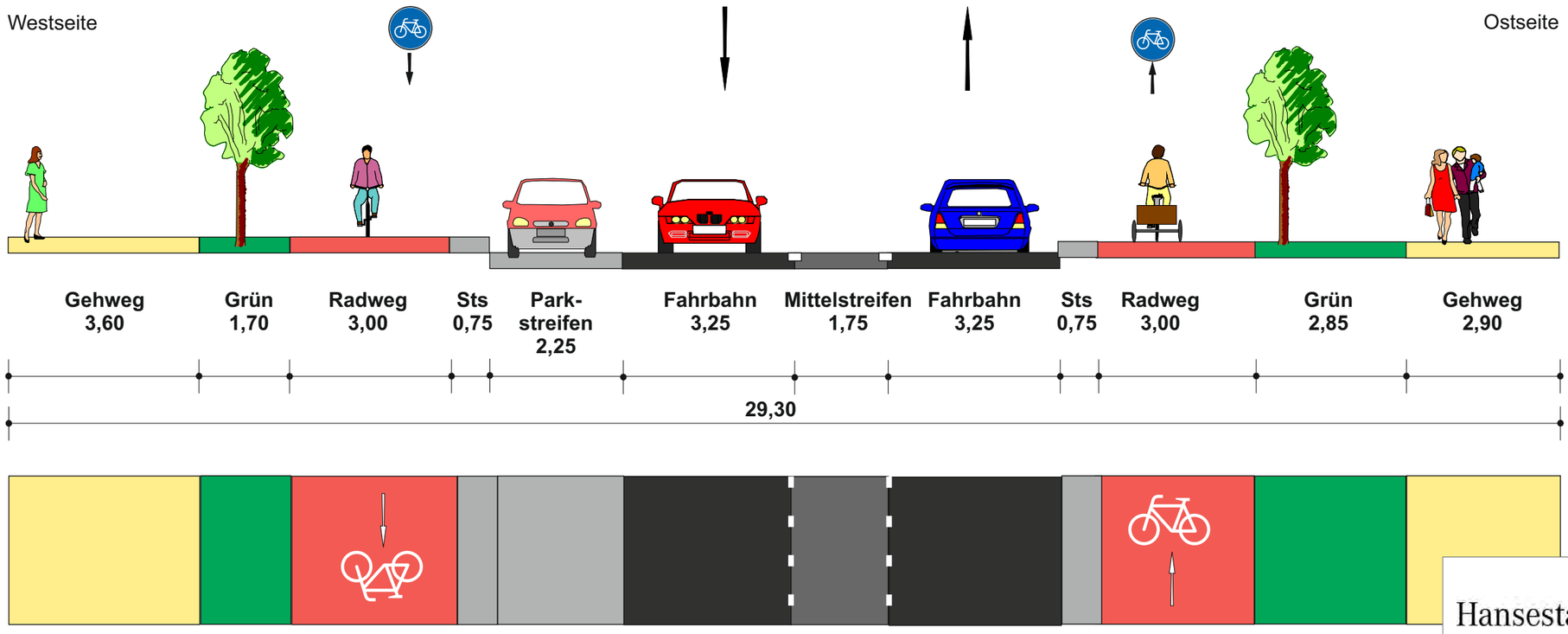
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand



Planung



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz

07-d-Q3 Var.1 Ratzeburger Allee
Höhe Hausnummer 57

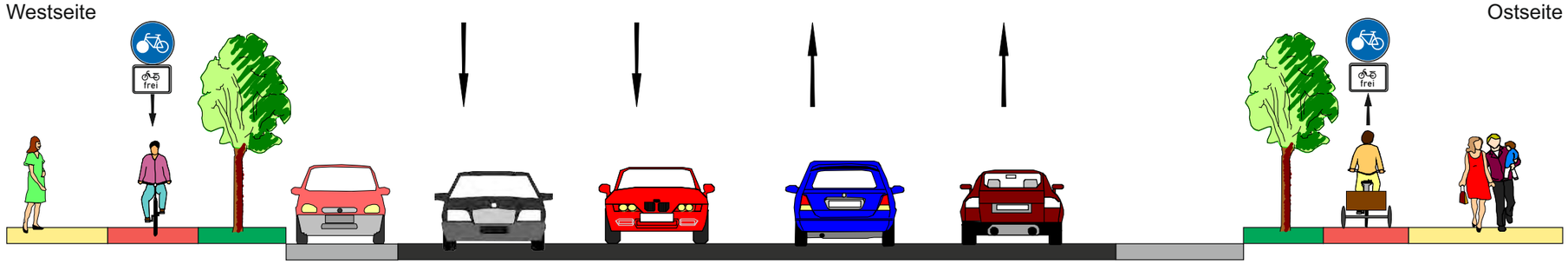
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand

Westseite

Ostseite



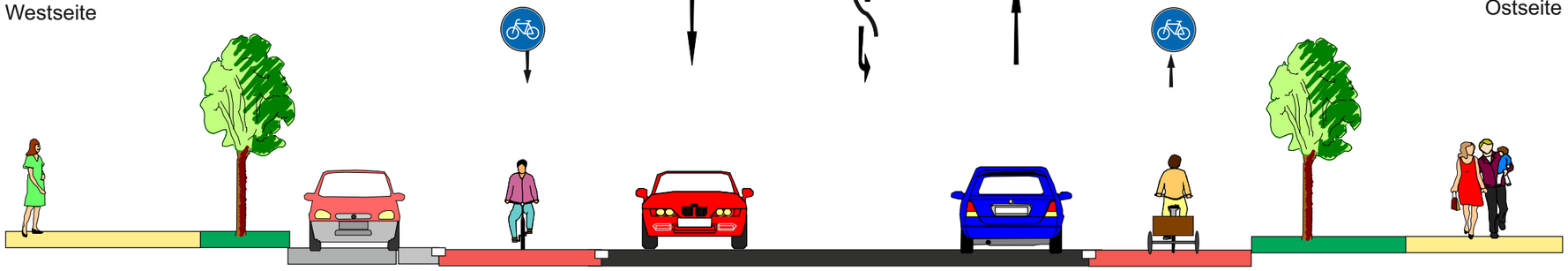
Gehweg	Radweg	Grün	Parken	Fahrbahn	Parken	Grün	Radweg	Gehweg
1,90	1,70	1,70	2,10	13,50	2,40	1,50	1,60	2,90

29,30

Planung

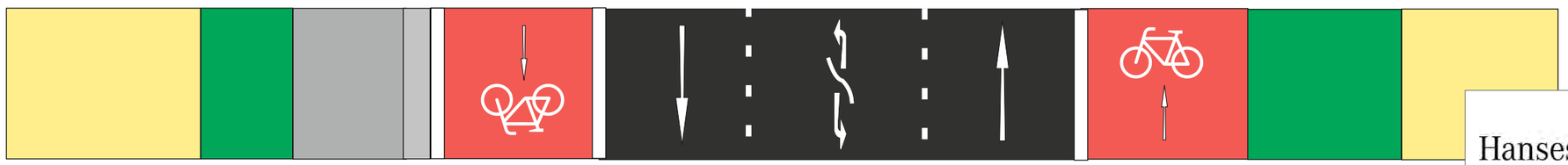
Westseite

Ostseite



Gehweg	Grün	Parken	Sts	Radfahr-streifen	Fahrbahn	Radfahr-streifen	Grün	Gehweg
3,60	1,70	2,00	0,75	3,00	9,00	3,00	2,85	2,90

29,30



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

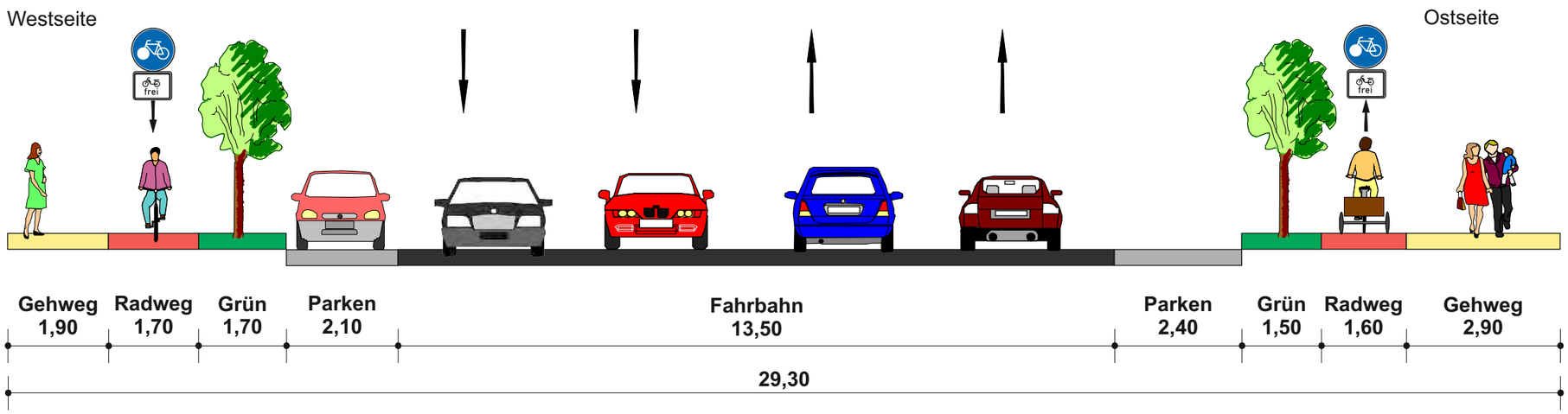
rad schnell netz

07-d-Q3 Var. 2 Ratzeburger Allee
Höhe Hausnummer 57

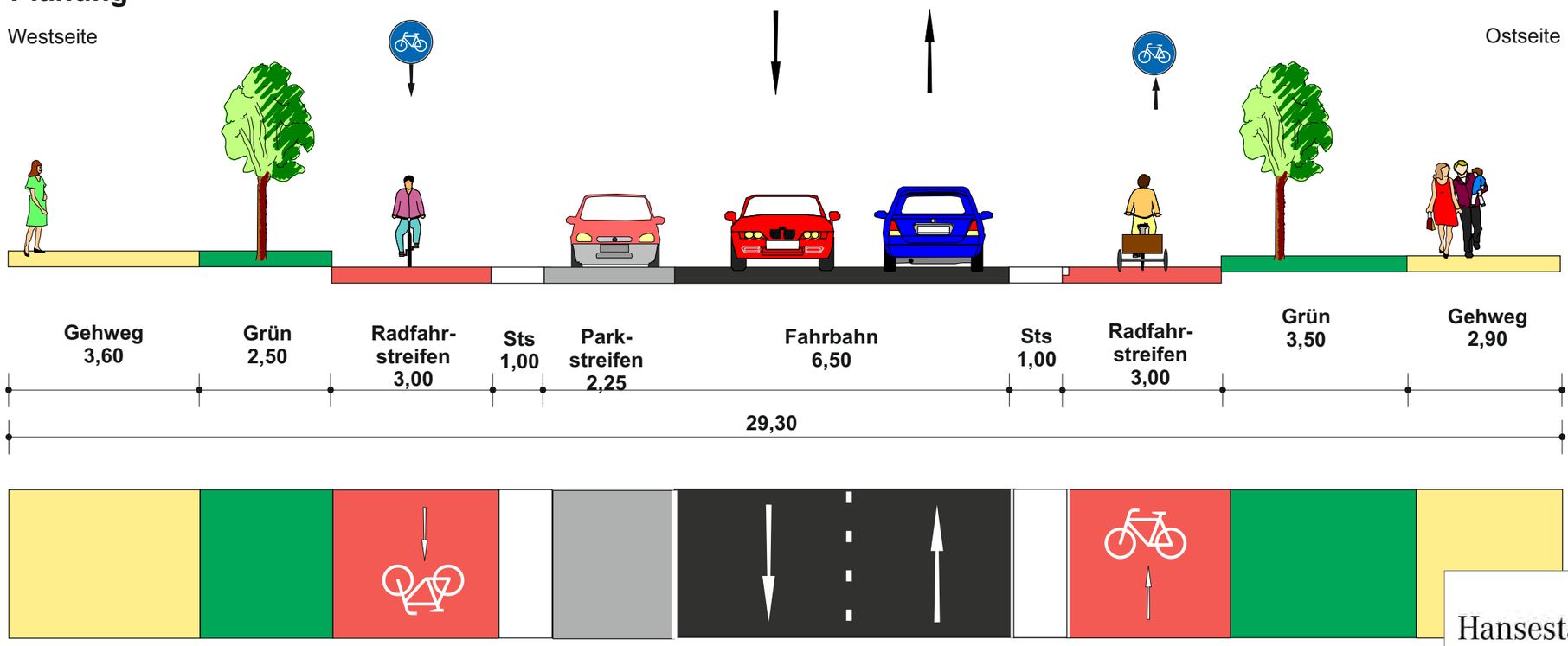
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand



Planung



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz

07-d-Q3 Var. 3 Ratzeburger Allee
Höhe Hausnummer 57

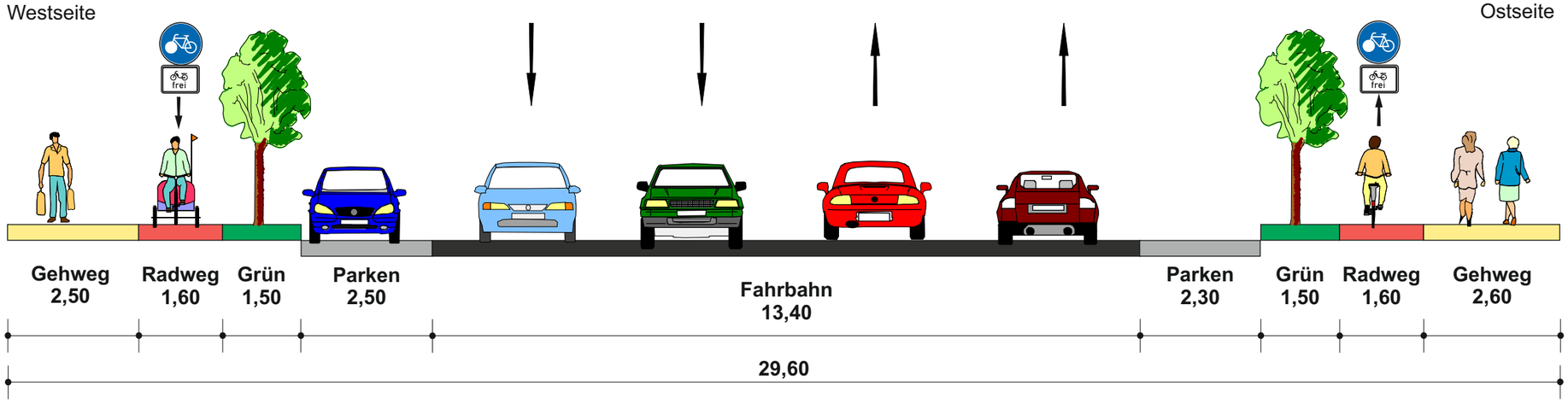
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand

Westseite

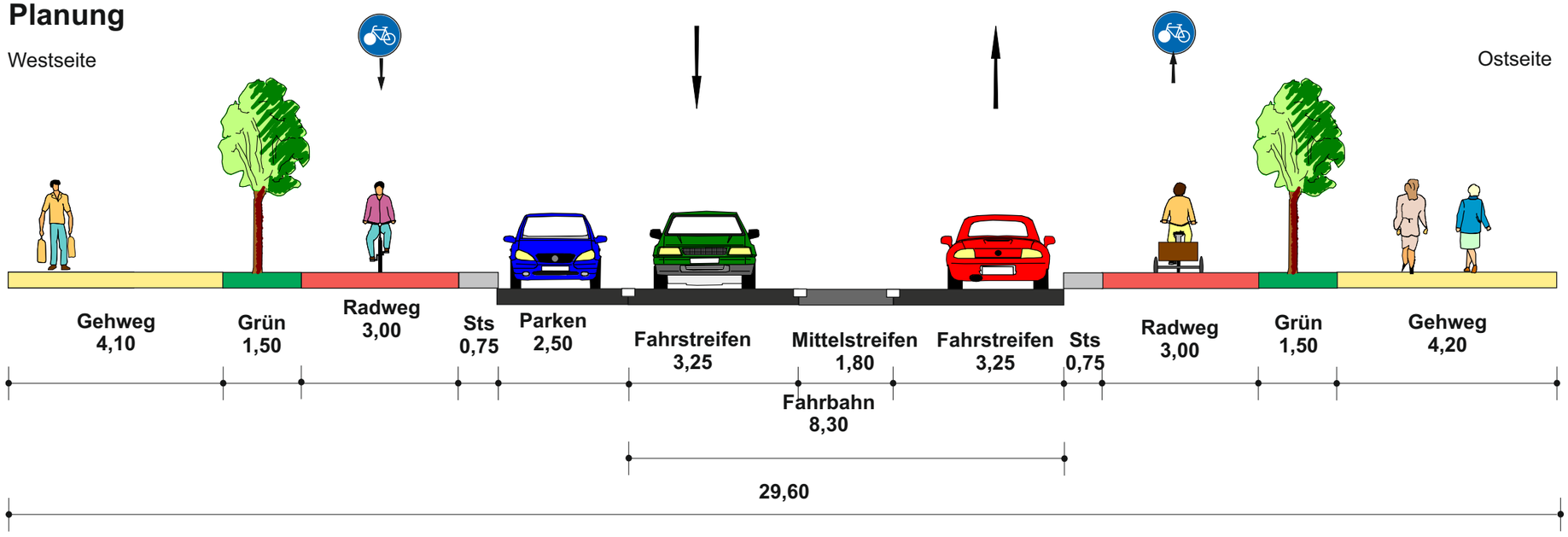
Ostseite

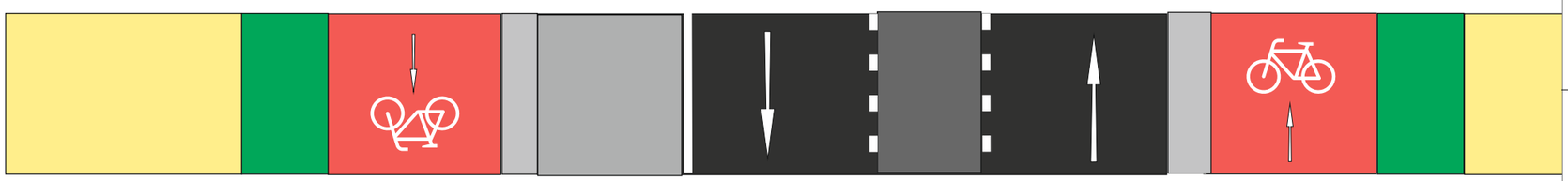


Planung

Westseite

Ostseite





Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz

07-d-Q4 Var. 1 Ratzeburger Allee
Höhe Hausnummer 86

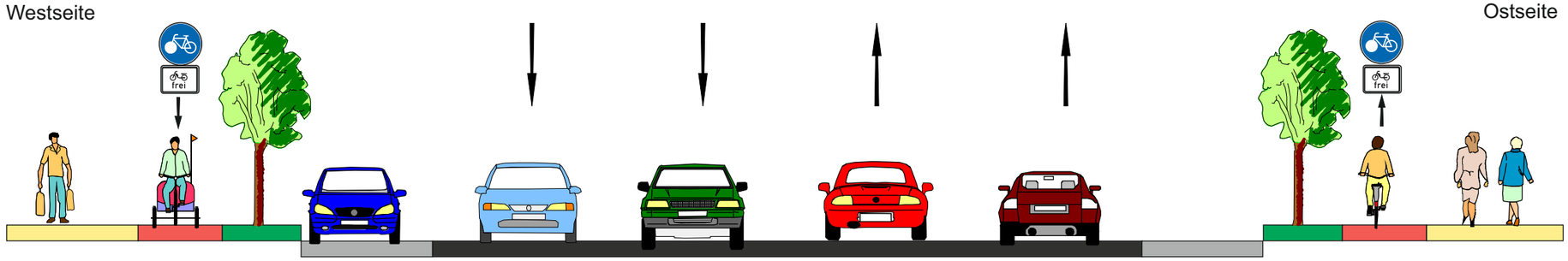
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand

Westseite

Ostseite



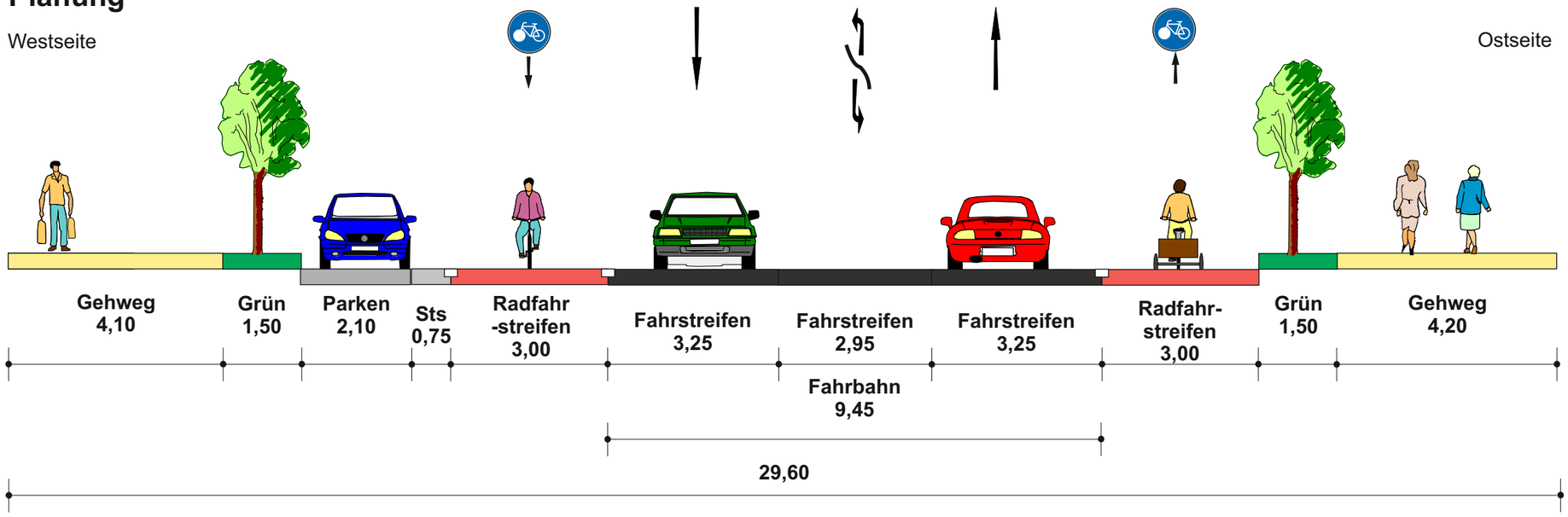
Gehweg	Radweg	Grün	Parken	Fahrbahn	Parken	Grün	Radweg	Gehweg
2,50	1,60	1,50	2,50	13,40	2,30	1,50	1,60	2,60

29,60

Planung

Westseite

Ostseite



Gehweg	Grün	Parken	Sts	Radfahr -streifen	Fahrstreifen	Fahrstreifen	Fahrstreifen	Radfahr- streifen	Grün	Gehweg
4,10	1,50	2,10	0,75	3,00	3,25	2,95	3,25	3,00	1,50	4,20

Fahrbahn 9,45

29,60

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz

07-d-Q4 Var. 2 Ratzeburger Allee
Höhe Hausnummer 86

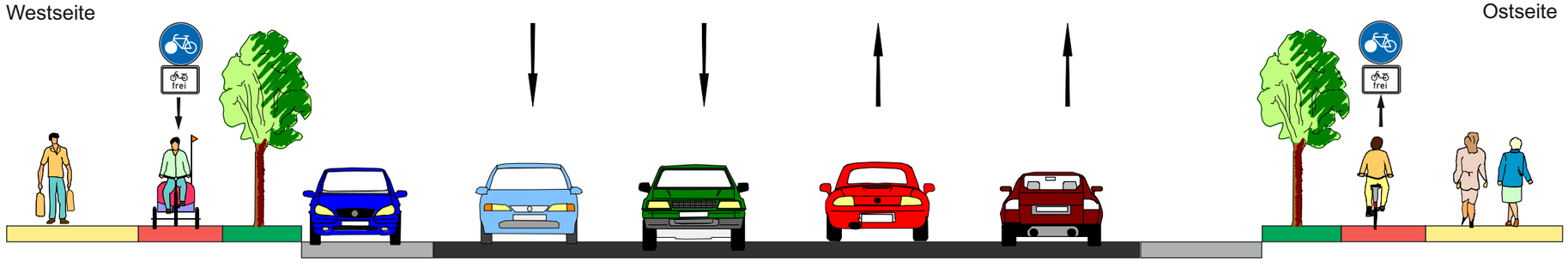
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand

Westseite

Ostseite



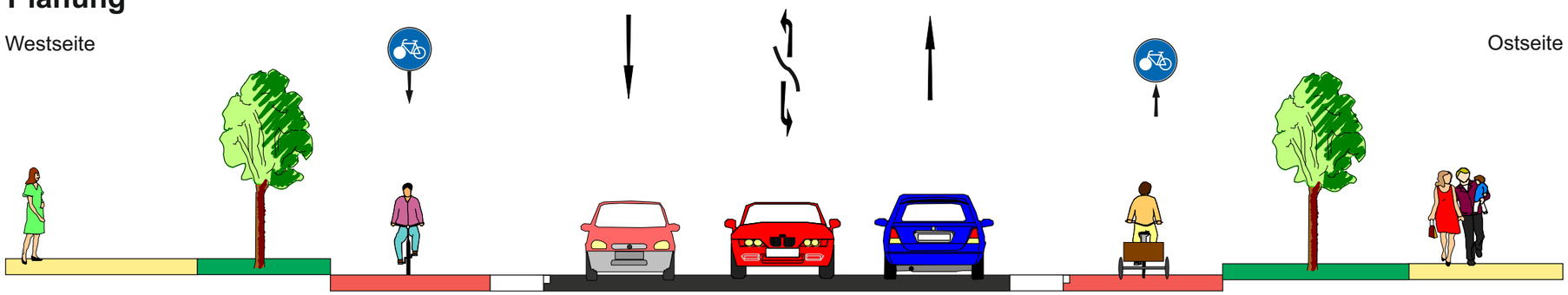
Gehweg	Radweg	Grün	Parken	Fahrbahn	Parken	Grün	Radweg	Gehweg
2,50	1,60	1,50	2,50	13,40	2,30	1,50	1,60	2,60

29,50

Planung

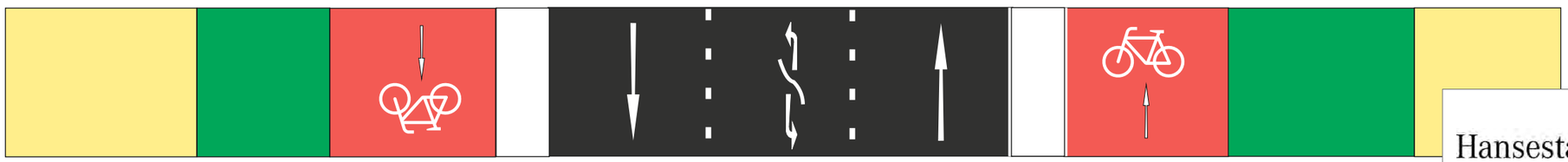
Westseite

Ostseite



Gehweg	Grün	Radfahr-streifen	Sts	Fahrbahn	Sts	Radfahr-streifen	Grün	Gehweg
3,60	2,50	3,00	1,00	8,75	1,00	3,00	3,50	2,90

29,25



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz metropolregion hamburg

07-d-Q4 Var. 3 Ratzeburger Allee
Höhe Hausnummer 86

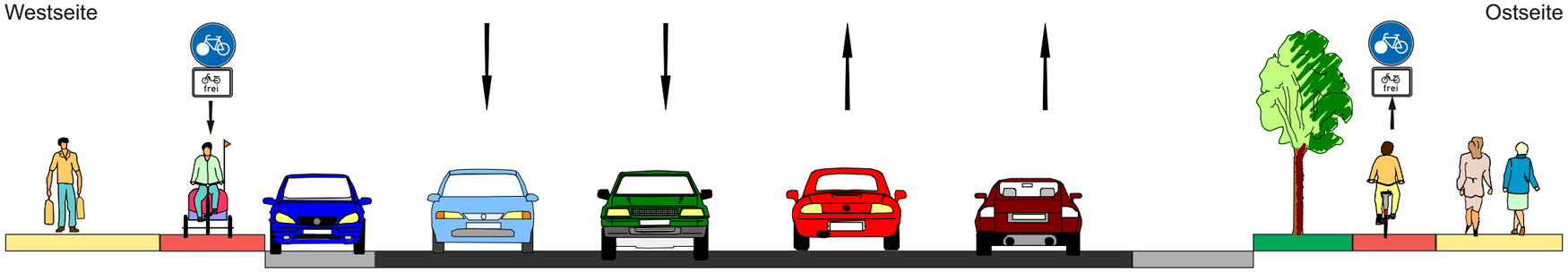
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand

Westseite

Ostseite



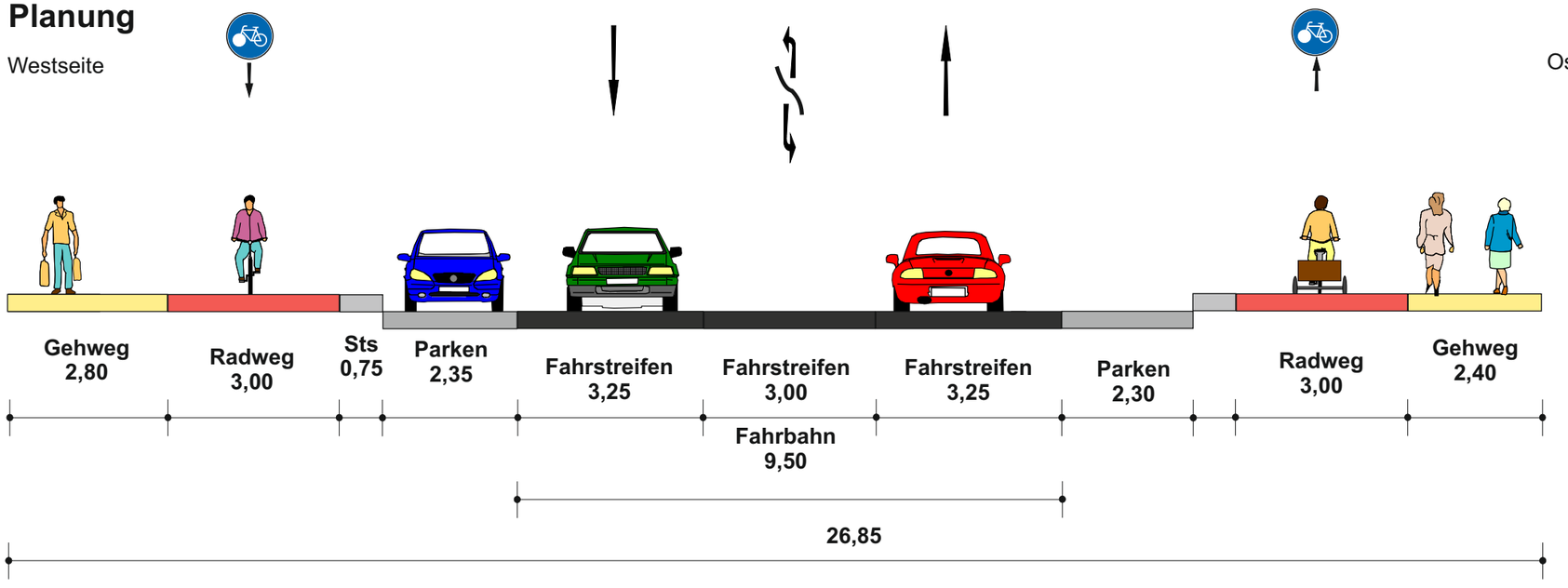
Gehweg	Radweg	Parken	Fahrbahn	Parken	Grün	Radweg	Gehweg
2,80	1,90	2,00	13,40	2,20	1,80	1,50	2,60

28,35

Planung

Westseite

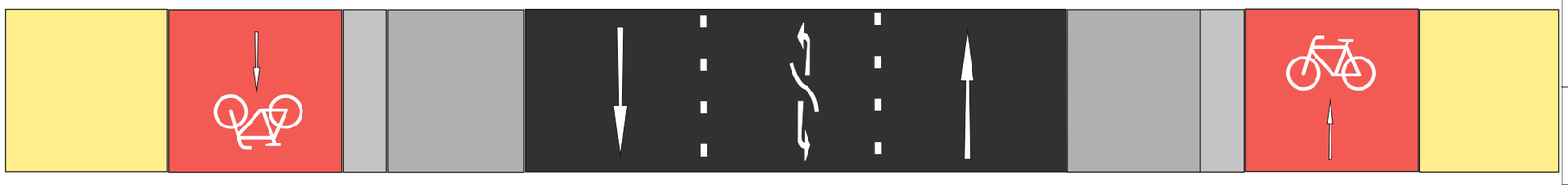
Ostseite



Gehweg	Radweg	Sts	Parken	Fahrstreifen	Fahrstreifen	Fahrstreifen	Parken	Radweg	Gehweg
2,80	3,00	0,75	2,35	3,25	3,00	3,25	2,30	3,00	2,40

Fahrbahn 9,50

26,85



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

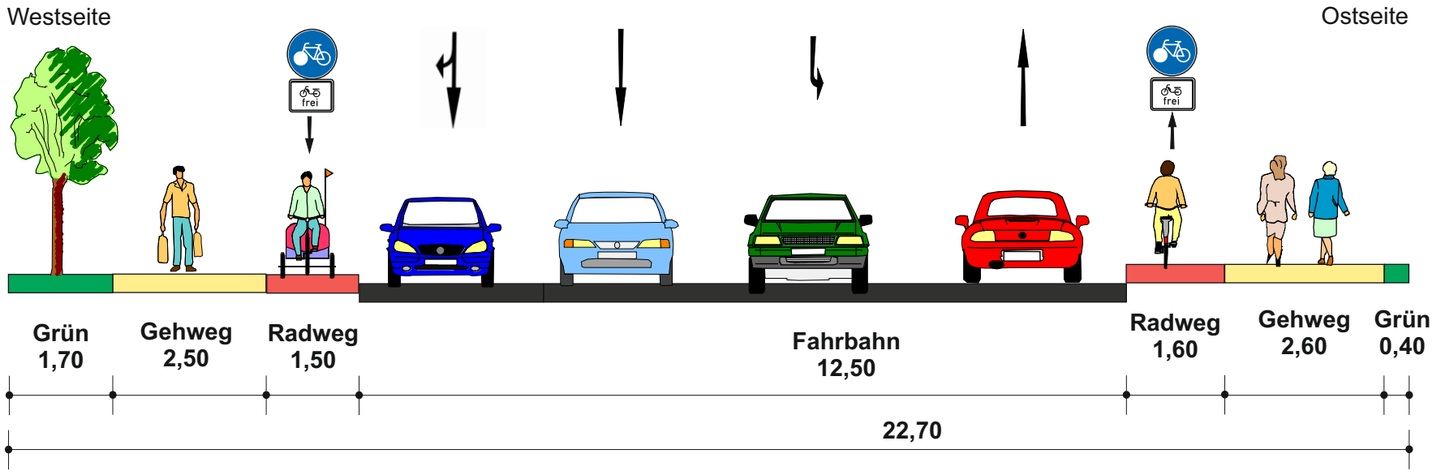
rad schnell netz

07-e-Q1 Ratzeburger Allee
südlich Kastanienallee Hausnummer 100

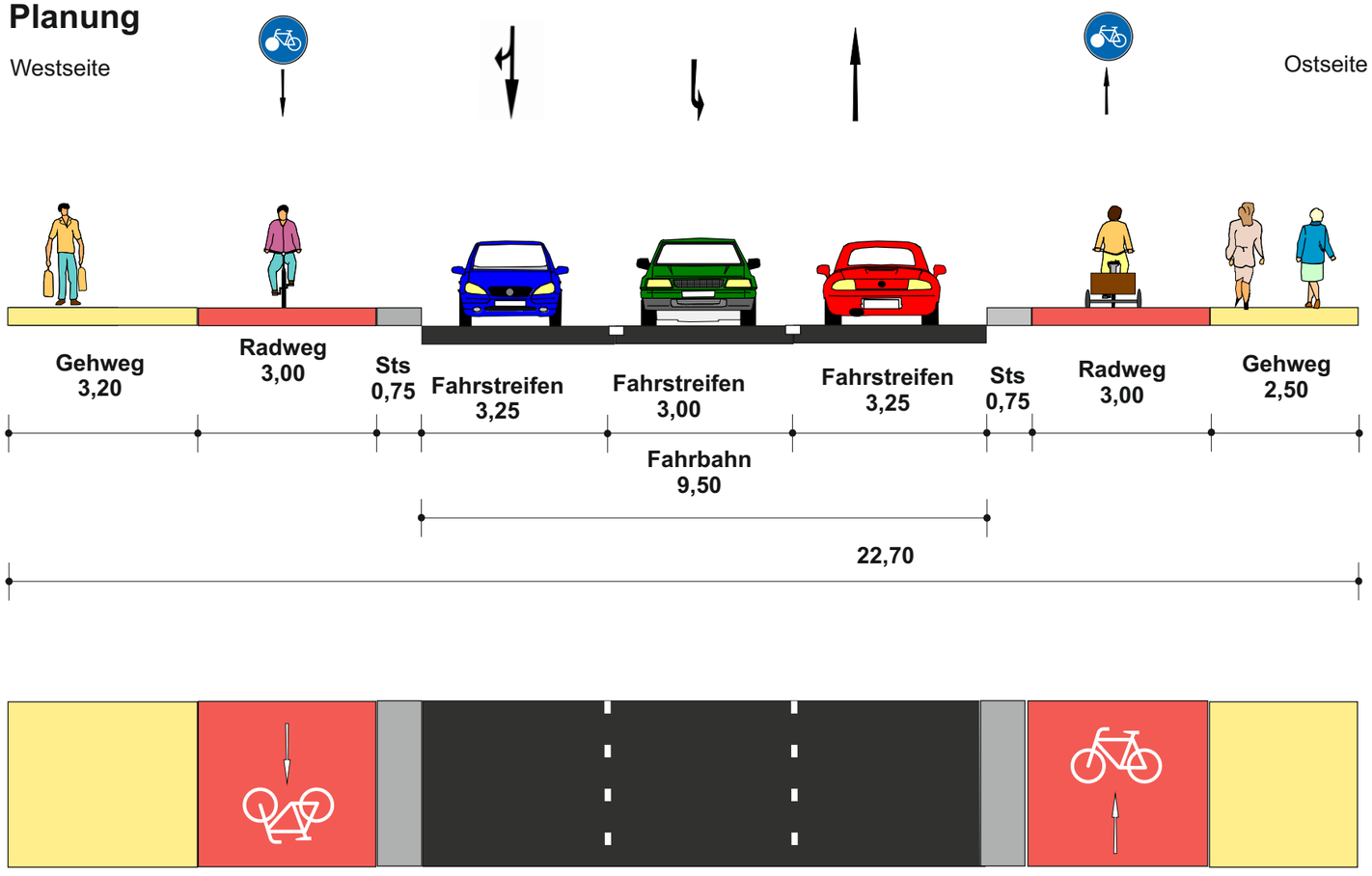
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand



Planung



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz

07-e-Q2 Ratzeburger Allee
Höhe Aldi/ Wirth-Center

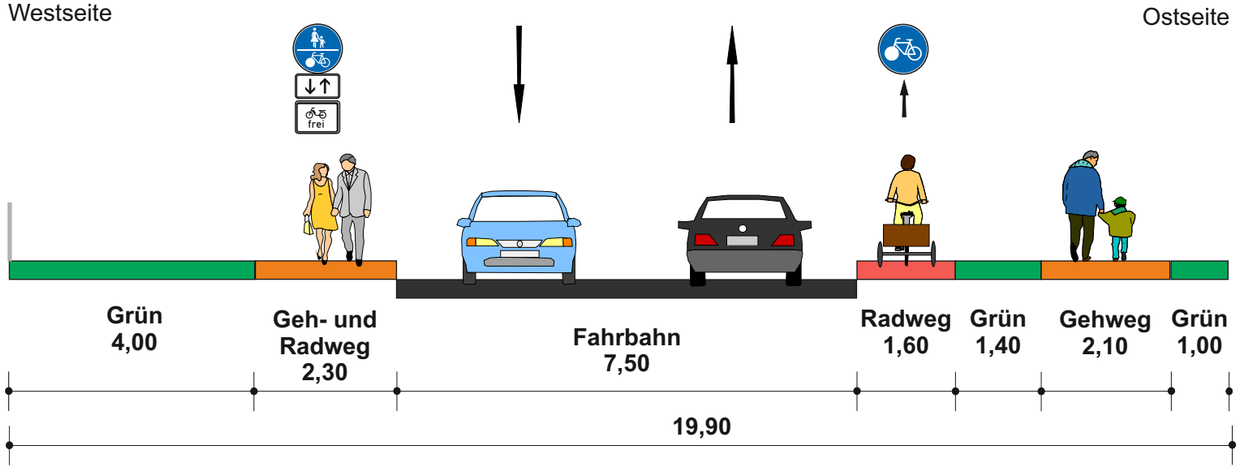
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand

Westseite

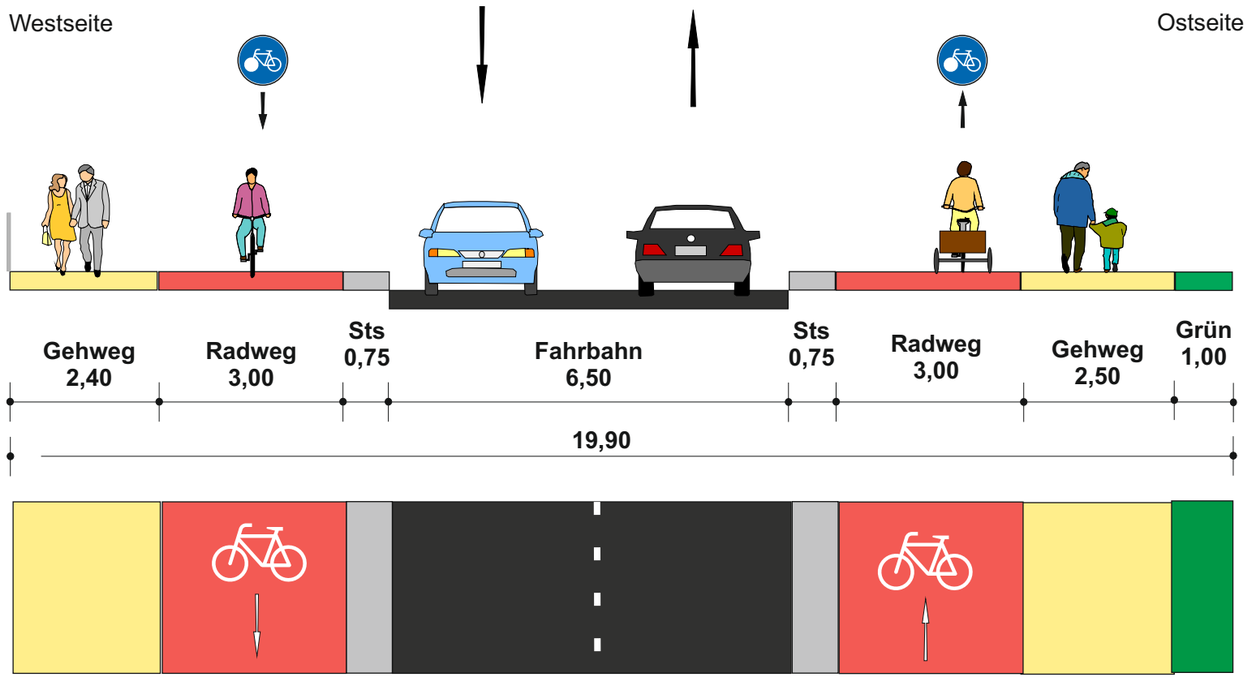
Ostseite



Planung

Westseite

Ostseite



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz

08-b-Q1 Var, 1 Ratzeburger Allee
Höhe Lämmerstieg 28

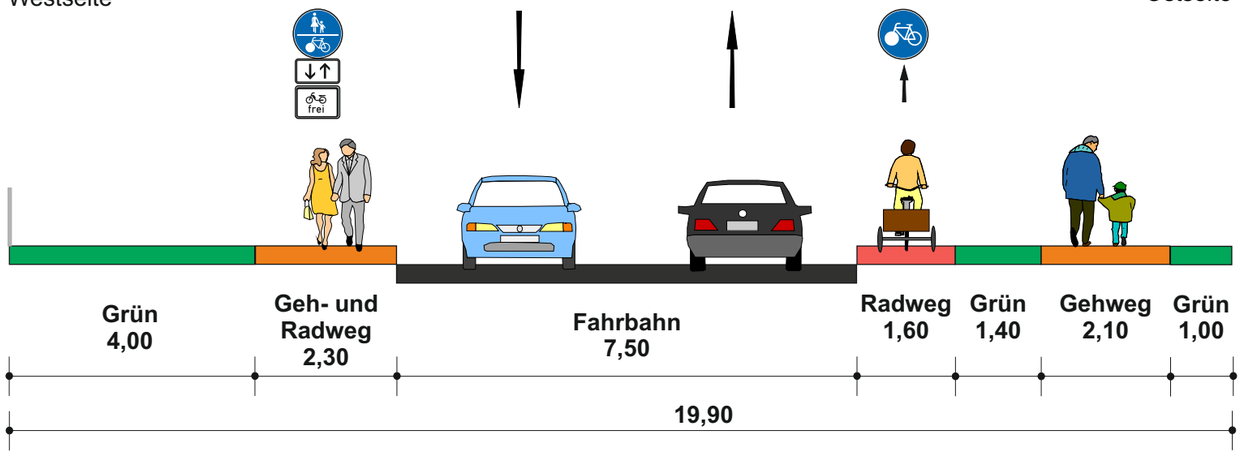
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand

Westseite

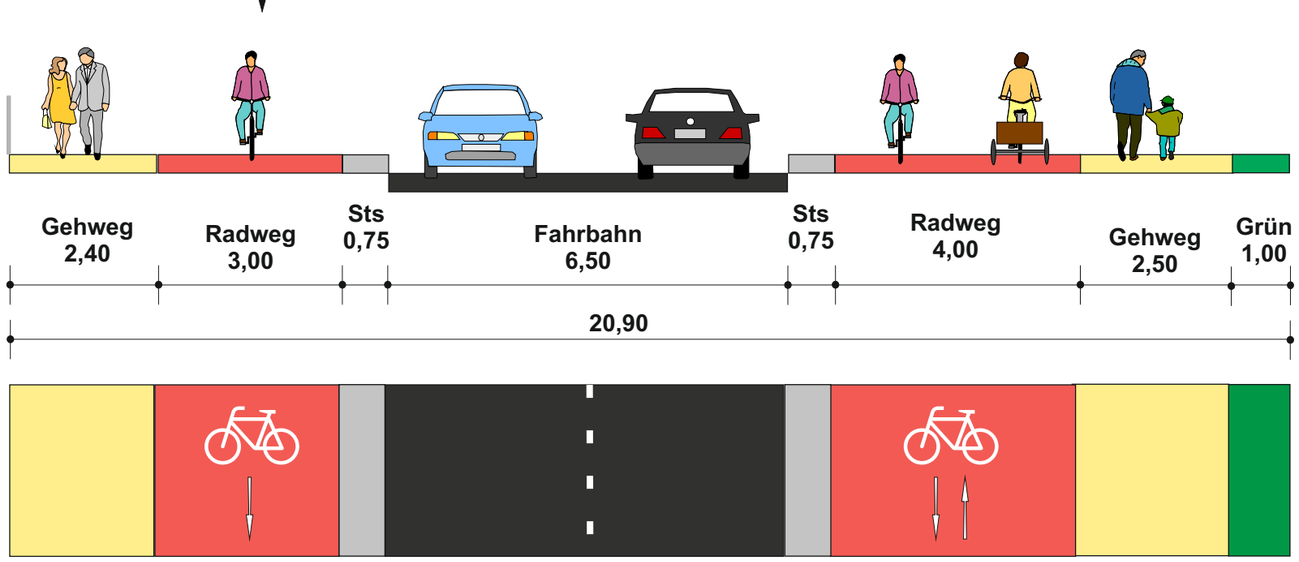
Ostseite



Planung

Westseite

Ostseite



ggf. Grunderwerb
oder
untermaßiger Gehweg

Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

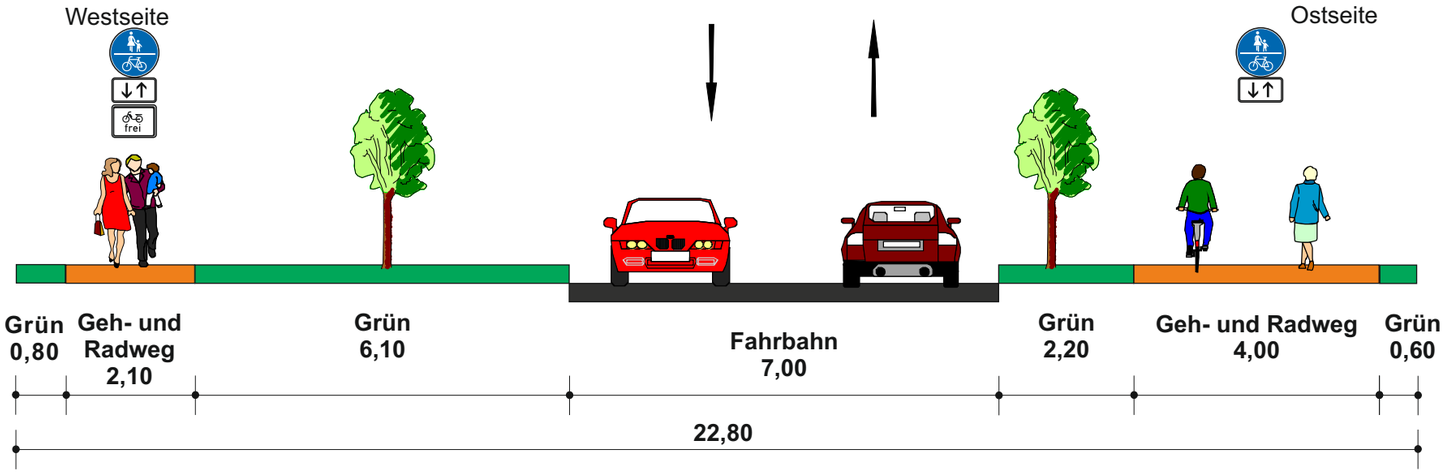
rad schnell netz

08-b-Q1 Var. 2 Ratzeburger Allee
Höhe Lämmerstieg 28

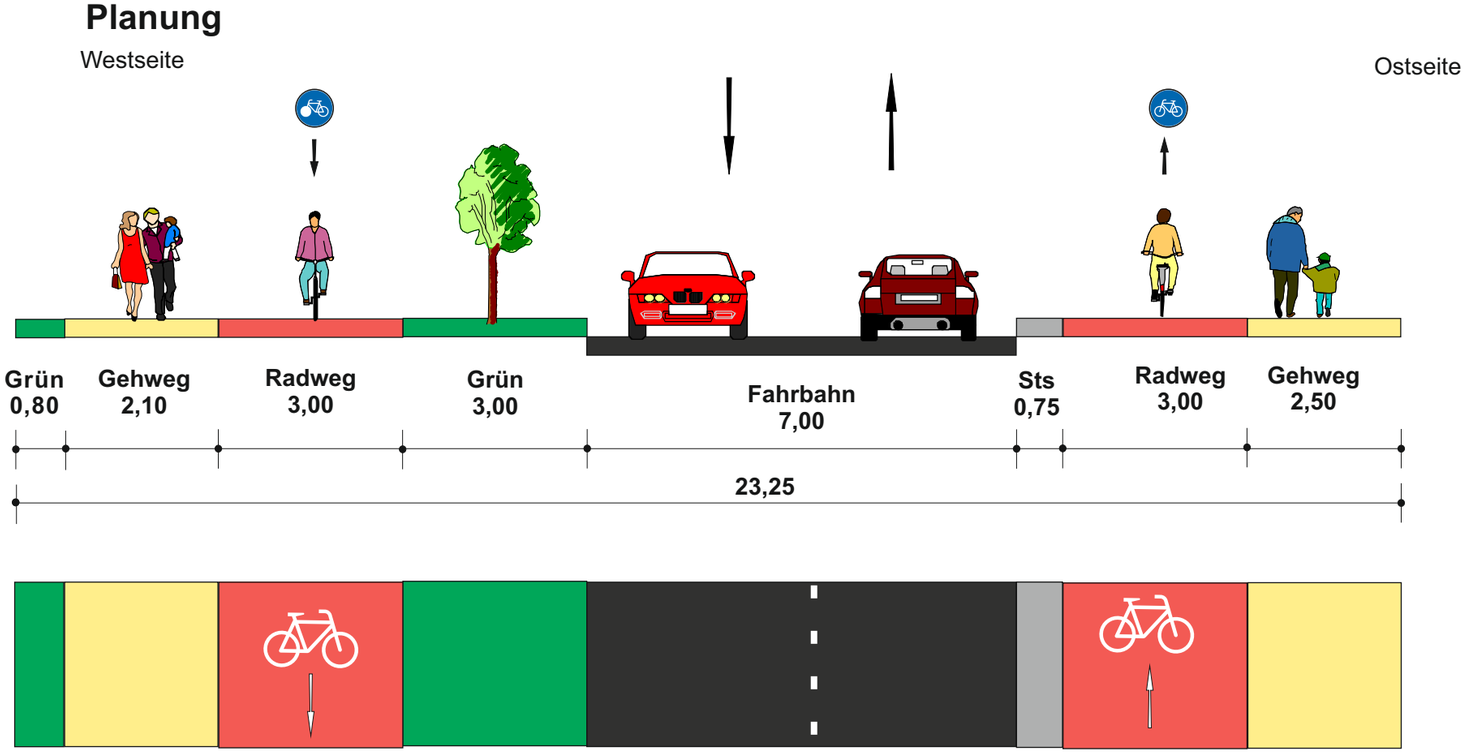
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand



Planung



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

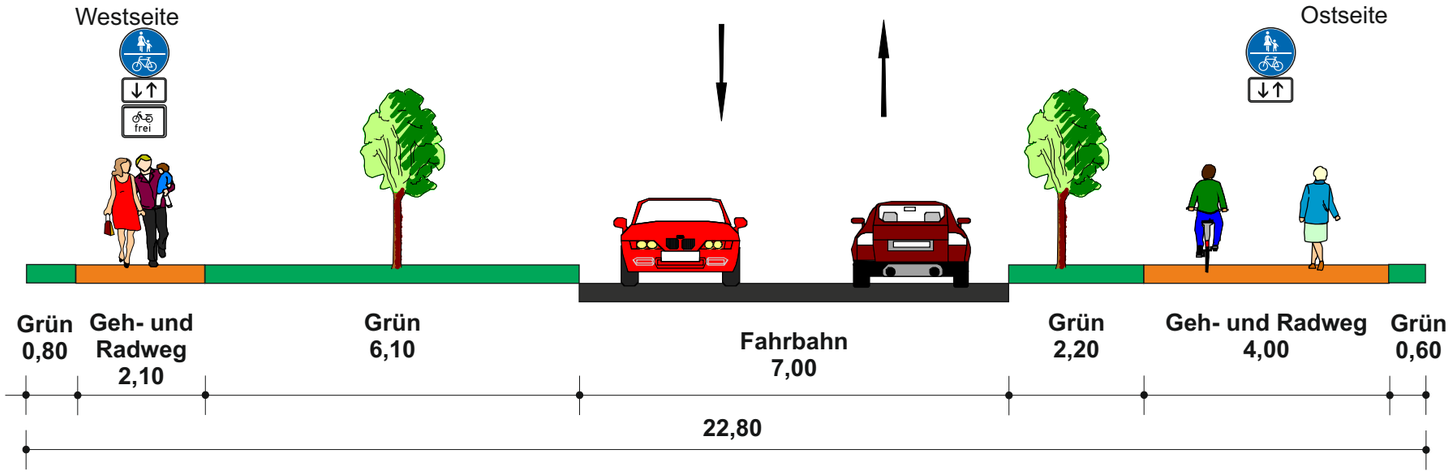
rad schnell netz

08-c-Q1 Var. 1 Ratzeburger Landstraße
Zwischen Neptunstraße und Merkurstraße

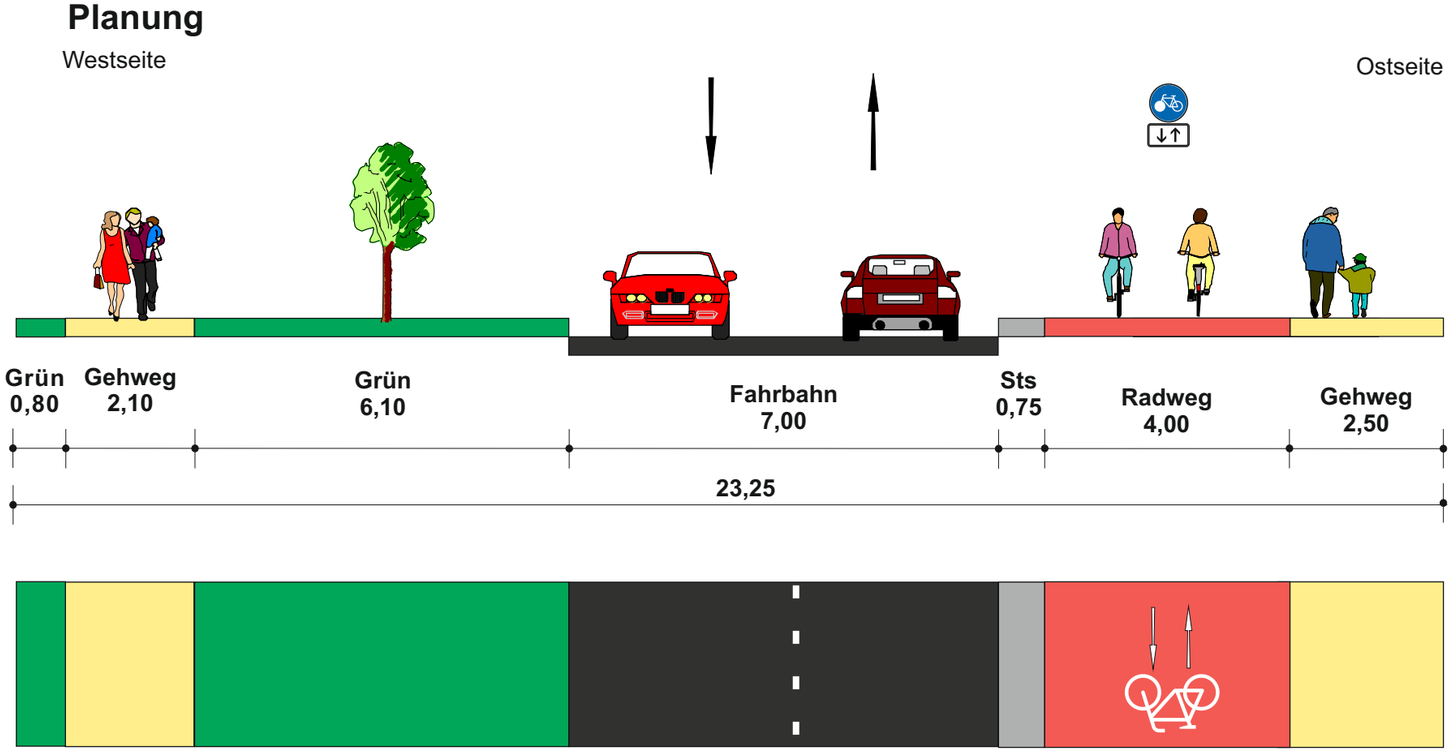
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand



Planung



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

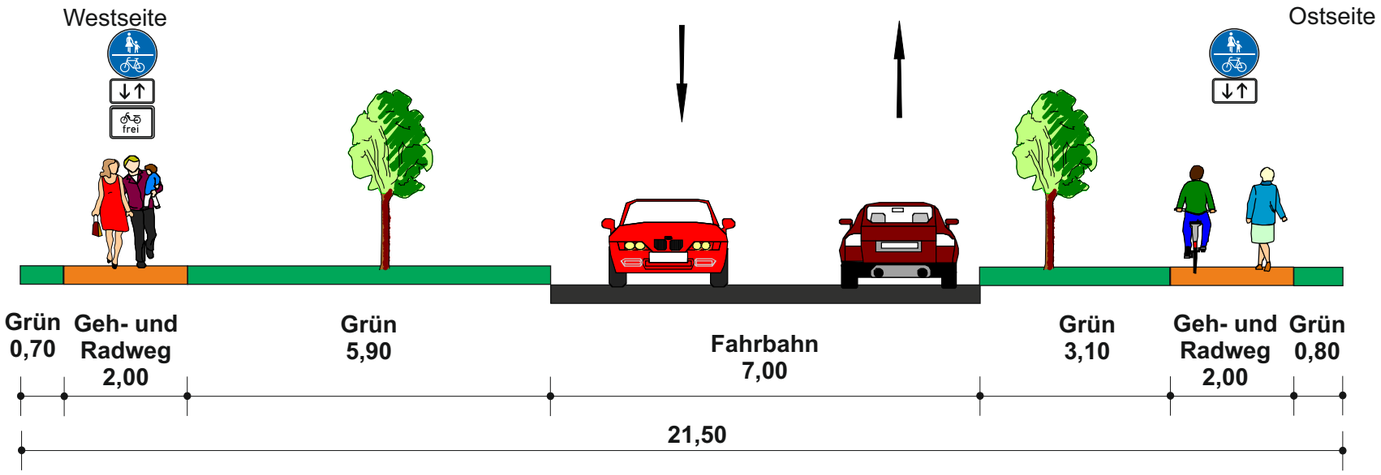
rad schnell netz

08-c-Q1 Var. 2 Ratzeburger Landstraße
Zwischen Neptunstraße und Merkurstraße

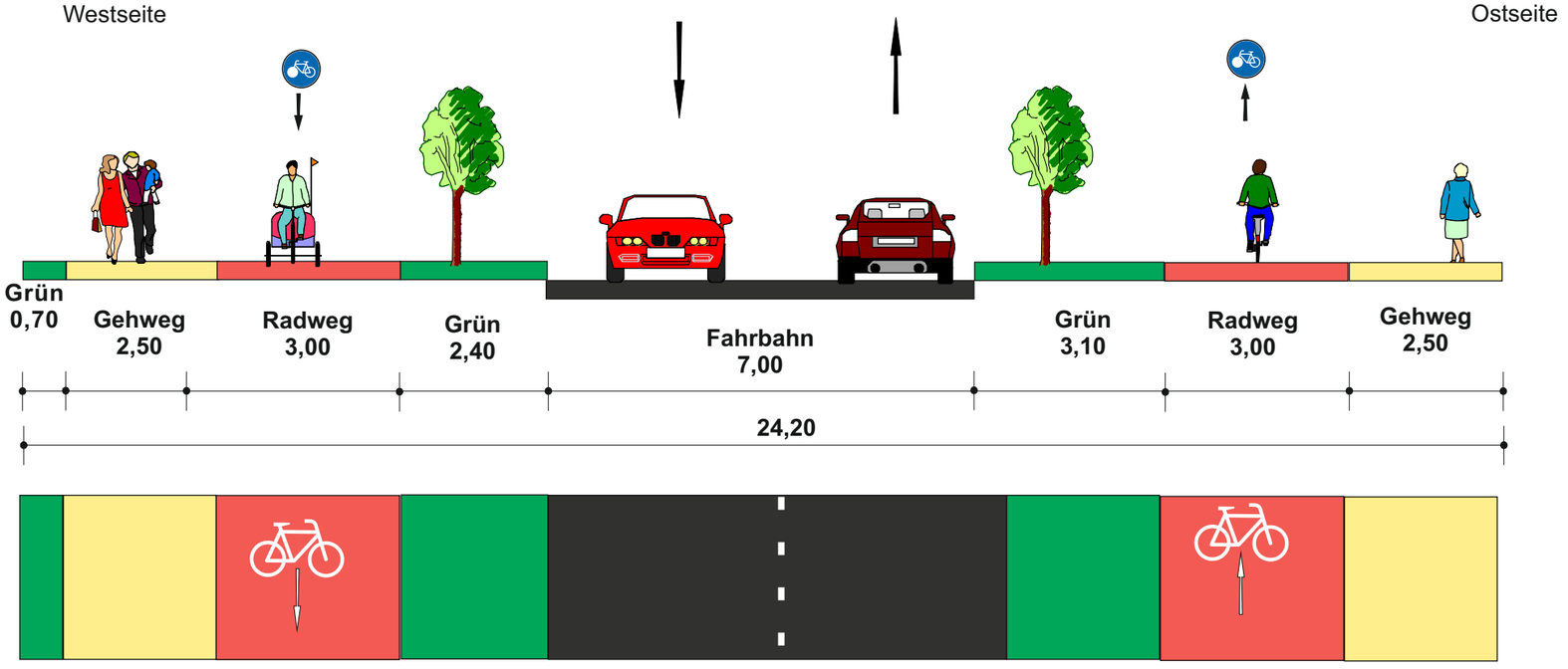
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand



Planung



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

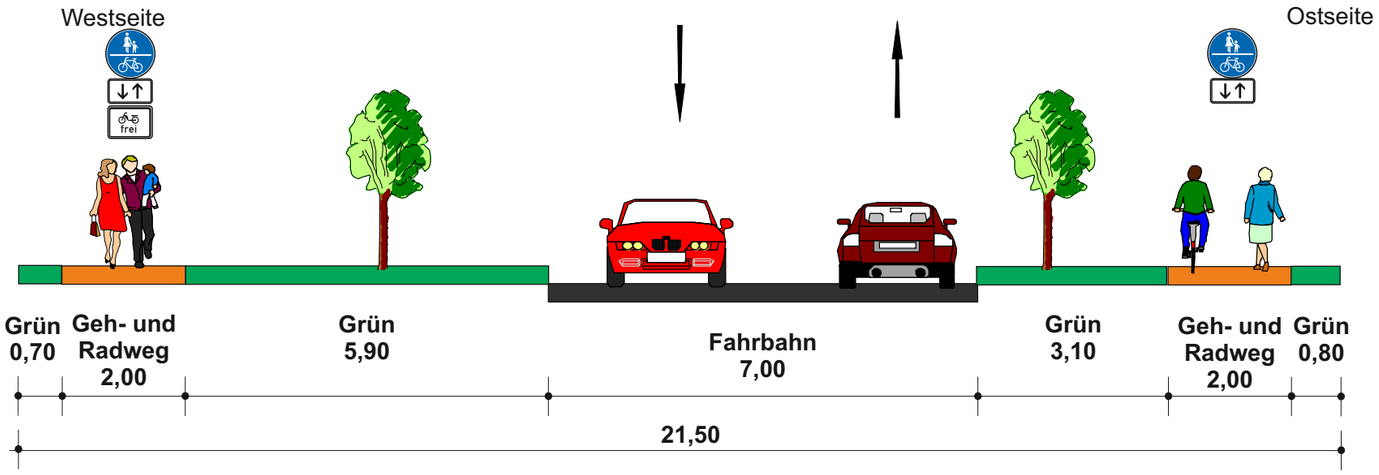
rad schnell netz

08-d-Q1 Var. 1 Ratzeburger Landstraße
Nördlich Polarisweg

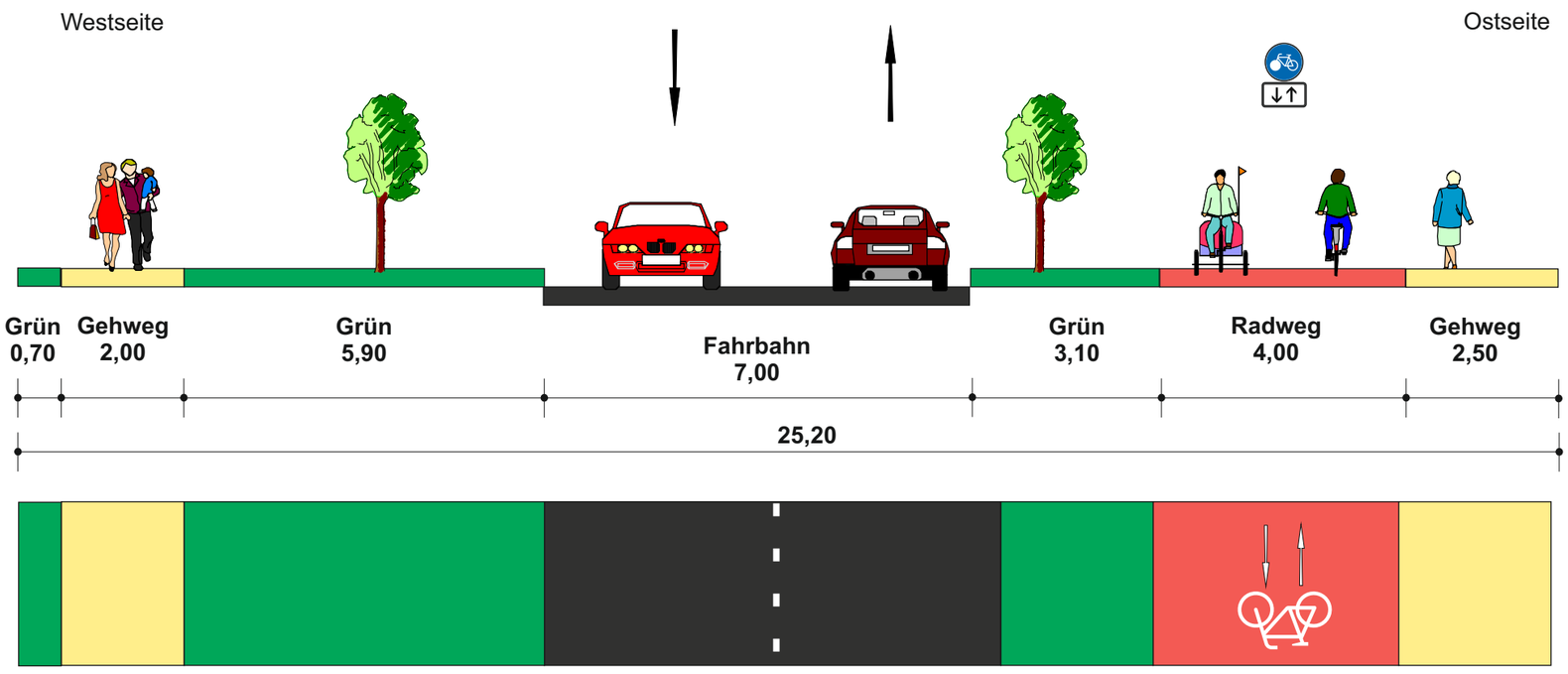
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand



Planung



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

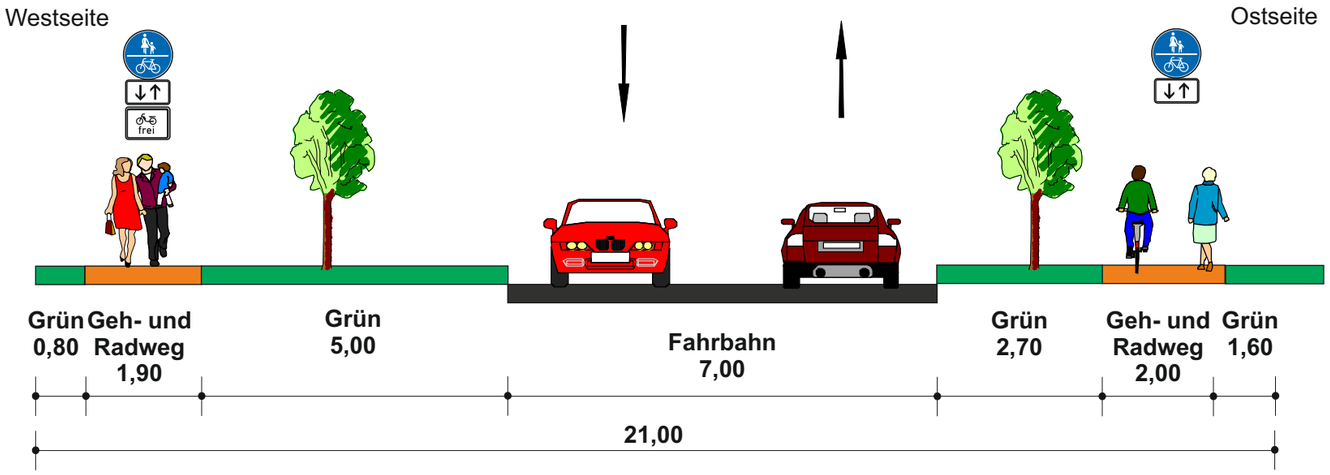
rad schnell netz

08-d-Q1 Var. 2 Ratzeburger Landstraße
Nördlich Polarisweg

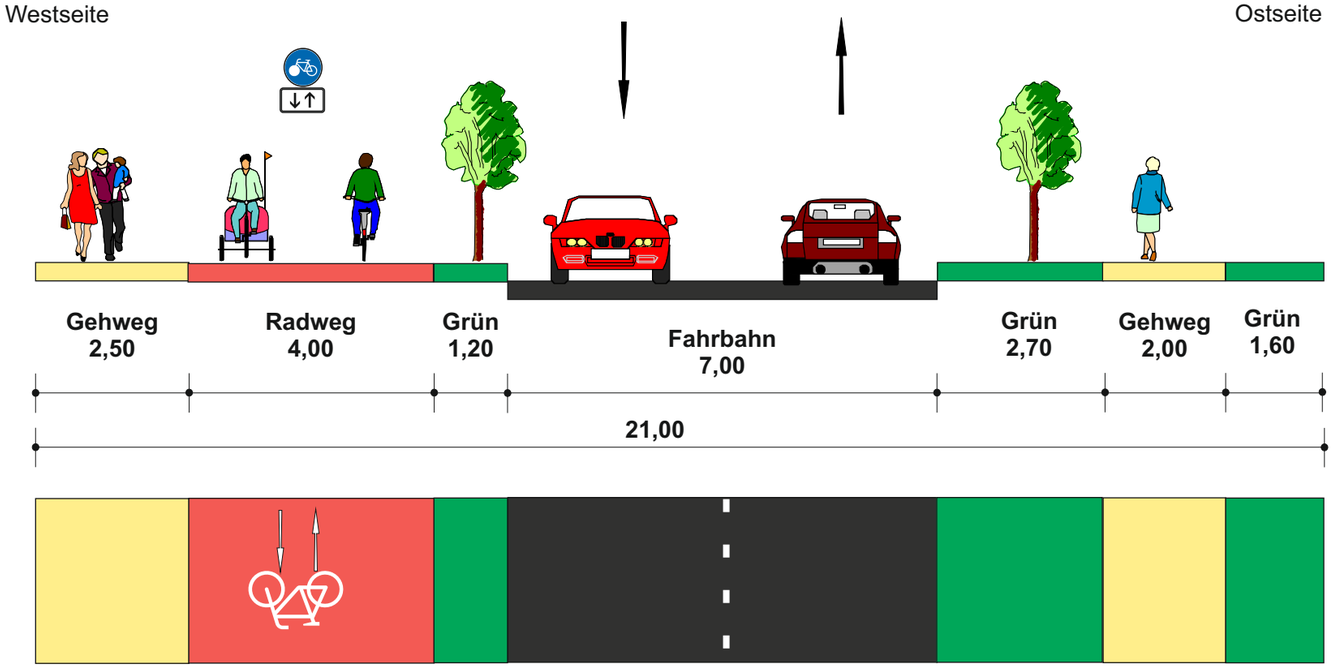
Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

Bestand



Planung



Hansestadt LÜBECK

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudie
Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

rad schnell netz

08-e-Q1 Ratzeburger Landstraße
Südlich Polarisweg

Stand: 13.01.2021
Maßstab (A3): 1:100

PGV urbanus

rad schnell netz

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudien für Radschnellverbindungen in der Metropolregion Hamburg

Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

Anlagenband 3 Tabellen

METROPOLREGION HAMBURG

Verzeichnis Tabellenband

TB01	Bewertungsmatrix
TB02	Synopse TÖB-Beteiligung
TB03	Übersicht Einheitskosten
TB04	Radschnellwegführung an Bushaltestellen
TB05	Berechnung der Potenziale für eine Grünzeitverlängerung
TB06	Veränderung der Stellplatzsituation
TB07	Berechnung Standardunterschreitung

Impressum

Gefördert durch die Förderfonds
der Metropolregion Hamburg

Herausgeber
Metropolregion Hamburg
Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg
radschnellnetz@metropolregionhamburg.de
radschnellnetz.de
metropolregion.hamburg.de

Projektträger:
Kreis Pinneberg
Kurt-Wagener-Straße 11, 25337 Elmshorn
www.kreis-pinneberg.de

Auftraggeber:
Hansestadt Lübeck
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Mühlendamm 12
23552 Lübeck
www.luebeck.de

Ersteller:
PGV Dargel Hildebrandt GbR
Adelheidstraße 9 b
30171 Hannover
www.pgv-dargel-hildebrandt.de

Kooperationspartner:
Urbanus GbR
An der Untertrave 81-83
23552 Lübeck

Titelfoto:
© Hildebrandt, Edzard

Stand: 21.04.2021

Bewertung MRH Los 9 RSV Lübeck	**Nord 1** *Vorwerk*	**Nord 2** *Schwartauer*	**Nord 3** *Posener*
Länge [km]	**8,04**	**6,49**	**7,62**
Infrastruktur			
Konfliktvermeidung (Umsetzung)			
Natur- und Landschaftsschutz	o	o	++
Wasserstraßen	++	++	+
Parken	o	-	++
Städtebau / Denkmalschutz	++	+	++
Konfliktvermeidung (Nutzung)			
Fußverkehr	o	o	o
ÖPNV	+	-	+
Kfz-Verkehr	o	-	-
Parken	+	-	+
Reitsport	++	++	++
Attraktive Strecke			
Direktheit (Umwegefaktor)	-	++	o
Anzahl Knotenpunkte	+	+	+
Topografie	++	++	++
Soziale Sicherheit	o	++	-
Baulicher Aufwand			
Einbindung in bestehende Netzstrukturen	o	o	+
Baulicher Aufwand	+	o	o
Erreichbarkeiten und Umsetzbarkeit			
Erschließungsfunktion			
Wohnen	o	+	-
Arbeiten	-	+	o
(Hoch-)Schulen	o	+	-
Naherholung/Freizeit	+	o	-
Haltestellen des ÖPNV			
Haltestellen des ÖPNV	- -	o	-
Umsetzbarkeit/Realisierbarkeit			
Umsetzbarkeit /Realisierbarkeit	+	-	o
Realisierungsdauer	+	--	+
Realisierungsaufwand			
Grunderwerb (Anzahl Eigentumsparteien)			
Grunderwerb (Flächenübernahme)			
Ingenieurbauwerke	+	-	o

- -
-
o
+
++

Bewertung MRH Los 9 RSV Lübeck	Süd 3 *Berliner*	Süd 2b *Dorf*	Süd 2a *Mönkhofer*	Süd 1 *Ratzeburger*
Länge [km]	**7,20**	**7,54**	**7,50**	**6,67**
Infrastruktur				
Konfliktvermeidung (Umsetzung)				
Natur- und Landschaftsschutz	+	o	o	o
Wasserstraßen	+	-	-	-
Parken	+	o	o	-
Städtebau / Denkmalschutz	+	++	++	+
Konfliktvermeidung (Nutzung)				
Fußverkehr	+	+	+	o
ÖPNV	+	o	-	o
Kfz-Verkehr	o	-	-	-
Parken	-	o	o	-
Reitsport	++	++	++	++
Attraktive Strecke				
Direktheit (Umwegefaktor)	o	o	o	+
Anzahl Knotenpunkte	+	o	o	o
Topografie	++	++	++	++
Soziale Sicherheit	-	-	+	++
Baulicher Aufwand				
Einbindung in bestehende Netzstrukturen	+	o	o	++
Baulicher Aufwand	o	o	o	-
Erreichbarkeiten und Umsetzbarkeit				
Erschließungsfunktion				
Wohnen	-	o	o	+
Arbeiten	o	o	+	++
(Hoch-)Schulen	-	o	+	+
Naherholung/Freizeit	+	o	o	o
Haltestellen des ÖPNV				
Haltestellen des ÖPNV	-	-	o	++
Umsetzbarkeit/Realisierbarkeit				
Umsetzbarkeit /Realisierbarkeit	-	-	o	-
Realisierungsdauer	o	+	+	-
Realisierungsaufwand				
Grunderwerb (Anzahl Eigentumsparteien)				
Grunderwerb (Flächenübernahme)				
Ingenieurbauwerke	o	- -	- -	-

- -
-
o
+
++

Behörde/ Institution	Teilnahme und Rücklauf Okt 2019	Teilnahme und Rücklauf Mai 2020	Teilnahme und Rücklauf Nov 2020	Allgemeine Anmerkungen	Ortsbezogene Defizite/ Kritik	Konkreter Änderungsvorschlag
ADAC Schleswig-Holstein	x	x	x	Keine direkte Betroffenheit mit konkreten Anmerkungen		
ADFC Lübeck	x	x	x	**Grundsätzliche Anforderungen:** - Konsequente Führung in Hochbordlage - Querungsbereiche: Hervorhebung Querungsstellen durch Material und Farbe, Überfahrung Kfz durch Sinussteine oder vergleichbare Produkte gestalten, LSA-Sicherung, Beschilderung mit Hinweis auf den Zweirichtungsverkehr - Seitliche Poller errichten um widerrechtliches Parken von Kraftfahrzeugen auf dem Radschnellweg zu verhindern		**Zu HL01**: Hochbordführung mit Sinussteinen oder vergleichbarer Anrampung an Querungsstellen durch Kfz.
	x				**Zu N-2:** ERA Maße werden nicht eingehalten	- Radweg im nördlichen Abschnitt um mind. 10 cm verbreitern - 75 cm breiten Sicherheitstrennstreifen auf Parkstreifen errichten - im mittleren Abschnitt 50 cm breiten Sicherheitstrennstreifen auf der Fahrbahnfläche errichten - Alternative: Führung durch Hochstraße als Fahrradstraße dafür Senke zwischen Wendeplatz und Karlstraße überbrücken oder auf Damm queren
	x	x			**Zur Bewertungsmatrix; Kriterium Konfliktvermeidung (Umsetzung):** Qualität bei S1, 2a und 2b gleich, können alle drei sowohl über die Mühlenbrücke als auch über die neue Kanalquerung geführt werden. Gleiches gilt für das **Kriterium Ingenieurbauwerke.**	
	x	x			**Zur Bewertungsmatrix; Kriterium Erschließungsfunktion:** Qualität Wohnerschließung bei Varianten S-1, S-2a, und S-2b nördlich der Bahnlinie Lübeck – Herrnburg annähernd gleich. Südlich der Bahn ist die Erschließung bei der Varianten S-2a und S-2b wegen der Anbindung des Hochschulstadtteils besser. In der Kategorie Arbeiten und Bildung ist nicht berücksichtigt, dass die Variante 2-b die Sana- und Ameos-Kliniken unmittelbar erschließt und insofern mit den Varianten S-1 und S-2a mindestens gleichwertig ist.	

Behörde/ Institution	Teilnahme und Rücklauf Okt 2019	Teilnahme und Rücklauf Mai 2020	Teilnahme und Rücklauf Nov 2020	Allgemeine Anmerkungen	Ortsbezogene Defizite/ Kritik	Konkreter Änderungsvorschlag
ADFC Lübeck	x	x			**Zur Bewertungsmatrix; Kriterium Haltestellen des ÖPNV:** Verknüpfung mit dem Hauptbahnhof für alle Varianten außer S-1 und N-3 identisch. Verknüpfung mit Bahnhof Bad Schwartau für alle N-Varianten identisch. Für den Bahnhof Hochschulstadtteil liegen die Vorteile bei S-3 > S-2b > S-2a > S-1; für den Bahnhof St. Jürgen fast exakt umgekehrt bei S-2a > S-1 > S-2b > S-3. Der leichte Nachteil für die Variante S-1 wird kompensiert durch die Erreichbarkeit der Regionalbuslinie nach Mölln. Insgesamt sind in dieser Hinsicht also alle Varianten praktisch gleichwertig.	
	x	x			**Zur Bewertungsmatrix; Kriterium Erschließungsfunktion:** Bei den nördlichen Varianten ist die Schulerschließung der Variante N-1 im Vergleich mit den übrigen Varianten besser oder mindestens gleichwertig, wenn sie Bad Schwartau auf der Lübecker Straße verlässt.	
		x			Es fehlt eine attraktive Verbindung zwischen der **Ratzeburger Allee** und den **Hochschulen**	
		x			**Zur Kalkulation zur Einhaltung der Standards:** - Abschnitt nördlich der A1 wird nicht abgebildet in Anlage 7 aber wohl einberechnet - Gem.- Geh-/Radweg im Südkorridor zwischen St. Hubertus und Zollhaus ist allenfalls ERA-konform. - Neue Anteile: Anteil des Regelstandards von 53%, des Reduzierten Standards von 31%, und des ERA-Standards von 16%. --> Damit Verfehlung der gestellten Anforderungen, was wiederum die Förderung gefährdet	
		x				**Zum Abschnitt Lübecker Straße - Tremskamp/ Stadtgrenze:** - Nördlich der Anton-Baumann-Straße durch einfache Maßnahmen (z.B. Durchfahrtsperre zwischen Bahnhofstraße und Anton-Baumann-Straße) Verkehrsmenge auf ein Fahrradstraßentaugliches Volumen reduzieren - bestehenden Pflasterbelag verbessern

Behörde/ Institution	Teilnahme und Rücklauf Okt 2019	Teilnahme und Rücklauf Mai 2020	Teilnahme und Rücklauf Nov 2020	Allgemeine Anmerkungen	Ortsbezogene Defizite/ Kritik	Konkreter Änderungsvorschlag
ADFC Lübeck		x	x		**Zum Abschnitt Warthestraße** nördlich Einmündung Anliegerstraße (**HL01b**): - verbleibende Radweg auf der Westseite unterschreitet die Mindestmaße der ERA - Sicherheitstrennstreifen zu den geparkten Kfz fehlt, muss gemäß ERA mind. 0,75 m betragen	Vorschlag 1: - Gehweg auf 2,40 m verengen - Radweg auf 1,60 m erweitern - Kfz-Parken auf westlicher Fahrbahnseite ggfls. teilaufgesetzt im Seitenraum Vorschlag 2: Umsetzung zu Lasten des Abbiegestreifens
		x	x		**Zum Abschnitt Nördliche Einmündung Anliegerstraße – Schwartauer Allee / Hochstraße:** - Umwidmung der seitlichen Zufahrtstraße als Fahrradstraße zweifelhaft → hohe Geschäftsdichte östlich der Schwartauer Allee und hohe Kapazität der dazu gehörigen Kfz-Parkplätze. Unterbrechung der seitlichen Straße für den Kfz-Verkehr erforderlich (südlich der Einmündung Havelstraße) damit wäre die Zufahrt und Abfahrt für Kfz zu den Einkaufsmärkten ausschließlich über den Knoten Schwartauer Landstraße/ Hochstraße möglich. - Weniger konfliktträchtig erscheint die Führung als geschützter Zweirichtungsradschnellweg.	- verbleibenden Radweg auf der Westseite ändern: Mindestbreite 1,60 m - Sicherheitstrennstreifen von 50 cm - Einengung der Kfz-Hauptfahrbahn auf 10,20 m: 3 Fahrstreifen, davon einer mit Überbreite - An LSA-Querungen für Zufußgehende in Höhe der Bushaltestellen Peenestraße und Triftstraße sind auf dem östlichen Kfz-Fahrstreifen der Hauptfahrbahn Warteflächen gemäß Musterlösung Fußgängerüberwege vorzusehen
		x	x		**Zum Abschnitt Schwartauer Allee / Hochstraße bis Sankt Lorenz-Gleistrasse / Karlstraße:** - Zweistreifige Fahrbahn reicht aus	- Radschnellweg auch südlich der Hochstraße auf 4 Meter verbeitern - auf der Westseite ist aufgrund der dichten Bebauung ebenfalls eine Fahrradnutzung vorzusehen - Aufweitung des Gehweges auf 3,50 m und eine Freigabe für Radfahrende - Sicherheitstrennstreifen zum Parkstreifen von 0,75 m (Realisierbar durch Aufgabe des Mittelstreifens) - Kfz-Parken im Abbiegebereich unterbrechen und den gewonnen Raum für Abbiegespuren nutzen
		x				**Abschnitt Bahnweg – Willy-Brandt-Allee / Holstentorplatz:** - Südlich bestehender Bahnbrücke Widmung der Katharinenstraße als Fahrradstraße - Sperrung Katharinenstraße südlich der bestehenden Brücke für den Schwerverkehr - Abhängen der nördlichen Katharinenstraße von der Marienbrücke für den Kfz-Verkehr Alternativen: Bahnweg entweder im Anschluss an die Brücke über die Hafenbahn weiter über die Fernbahn zur Katharinenstraße zu führen, oder in Höhe der Matthäistraße

Behörde/ Institution	Teilnahme und Rücklauf Okt 2019	Teilnahme und Rücklauf Mai 2020	Teilnahme und Rücklauf Nov 2020	Allgemeine Anmerkungen	Ortsbezogene Defizite/ Kritik	Konkreter Änderungsvorschlag
ADFC Lübeck		x	x		**Zum Abschnitt Buniamshof – Mühlentorplatz (zweite Variante über die östliche Wallstraße):** Bei Planung von beidseitigen Einrichtungsradwegen (Reduzierter Standard, je 2,50 m Breite zzgl. 0,50 m Sicherheitstrennstreifen) und einer rekrutierbaren Gesamtbreite von 10,50 m verblieben für die Kfz-Fahrbahn lediglich 4,50 m. Dies ist mit Zweirichtungsverkehr von Kfz unvereinbar; es übertrifft jedoch den Regelwert für eine Hauptverkehrsstraße mit einstreifiger Richtungsfahrbahn um 0,25 m und wäre insofern durchaus anwendbar (RASt, Tabelle 11).	- Zweirichtungsradschnellweg auf der Südseite (Führungsform der westlichen Wallstraße beibehalten und in Richtung Possehlstraße zweimaliges Queren der Wallstraße vermeiden)
		x	x		Konzept für die sichere und zügige Querung der **Kreuzung Wallstraße / Mühlenbrücke** ggfls. zusätzliche Brücke sowie des Knotens Mühlenplatz erforderlich.	
		x			**Zum Abschnitt Mühlentorplatz – Bei der Wasserkunst:** Regelkonforme Dimensionierung der RSV-Flächen ohne weiteres möglich	Verfügbare Breite von insgesamt 14,60 m für: - stadtauswärts Radfahrstreifen von 3 m Breite - eine zweistreifige Fahrbahn für den Kfz-Verkehr von 6,50 m Breite - einen für Linienbusse freigegebenen, 5,10 m breiten Radfahrstreifen → Kommunalspur
		x	x		**Zum Abschnitt Bei der Wasserkunst – Kahlhorststraße:** Regelkonforme Dimensionierung der RSV-Flächen ohne weiteres möglich	- zweistreifige Führung des Kfz-Verkehrs - stadtauswärts geschützter Radstreifen (3m + 1m Trennstreifen) - stadteinwärts Kommunalspur 5,5m (Musterlösung 1 bei Haltestelle Wasserkunst ansetzen) - für MIV verbleibt eine Fahrbahnbreite von 7,5m - Im Knotenbereich St. Jürgen-Ring Einengung der Gehwege zur Schaffung von Aufstellflächen für abbiegende Kfz
		x	x		**Zum Abschnitt Bei der Wasserkunst – Kahlhorststraße:** Es fehlt ein Querschnitt für den besonders stark befahrenen Abschnitt St. Jürgen-Ring – Kahlhorststraße	- von 5 auf 4 MIV Fahrstreifen reduzieren - beidseitig 3m breite Radstreifen

Behörde/ Institution	Teilnahme und Rücklauf Okt 2019	Teilnahme und Rücklauf Mai 2020	Teilnahme und Rücklauf Nov 2020	Allgemeine Anmerkungen	Ortsbezogene Defizite/ Kritik	Konkreter Änderungsvorschlag
ADFC Lübeck		x	x		**Zur Ratzeburger Allee Abschnitt Kahlhorststraße – Bahnübergang:** Zweistreifige Fahrbahn genügt, Busspur nicht notwendig	Variante 1: - einen Parkstreifen an der Westseite (einschließlich markiertem Sicherheitstrennstreifen 2,75 m), Parken Ostseite entfällt - einen Radstreifen von 3 m stadtauswärts + 50 cm markierter Sicherheitstrennstreifen - eine Fahrbahn mit zwei Streifen von insgesamt 7,75 m - stadteinwärts einen geschützten Radstreifen (1m Sicherheitstrennstreifen, 3 m Radstreifen) Variante 2: - beidseitig geschützte Radstreifen 3m + 1 m Sicherheitstrennstreifen - Außerhalb von Abbiegebereichen 2-streifige Fahrbahn (6,5m) + Parkstreifen (2,25m) - Innerhalb von Abbiegebereichen Aufgabe des Parkstreifens zugunsten eines Abbiegestreifens
		x	x		**Zum Abschnitt Bahnübergang - Stadtgrenze:** Anforderungen an RSV werden nicht eingehalten	- Querschnitt aus Abschnitt 3 bis zur Universitätsstraße beibehalten - Westlich der Ratzeburger Landstraße Zweirichtungsradweg, dadurch zweimalige Querung der Straßen vermeiden - Breite von 3 m (Reduzierter Standard) wäre südlich der Universitätsklinik angesichts der absehbar geringeren Nutzung vertretbar
			x		**Zum Knoten Schwartauer Landstraße/ Memelstraße/ Warthestraße in HL01a:** aufgrund des weiten Kurvenradius eine erhöhte Gefährdung des Radverkehrs durch rechts in die Warthestraße abbiegende Kfz	
			x		**Zu HL 03a:** Südlich der MUK wird die neue Achse Hauptbahnhof – Stadtgrabenbrücke – MUK-Brücke – Beckergrube den Radschnellweg kreuzen. An dieser Stelle (entsprechend Maßnahme 03-a-02) ist die vorgesehene Querung der Willy-Brandt-Allee besonders leistungsfähig zu konzipieren (kurze Wartezeit, hohe Kapazität).	Die in Steckbrief 4a und auf Skizze SK08 beschriebene zusätzliche Radverkehrsführung östlich der Willy-Brandt-Allee ist bis zu diesem Knoten zu verlängern.
			x			**Zu HL03b:** Die vorhandenen Radwege im Seitenraum sollten mit Rücksicht auf weniger routinierte Radfahrende weiter bestehen;

Behörde/ Institution	Teilnahme und Rücklauf Okt 2019	Teilnahme und Rücklauf Mai 2020	Teilnahme und Rücklauf Nov 2020	Allgemeine Anmerkungen	Ortsbezogene Defizite/ Kritik	Konkreter Änderungsvorschlag
ADFC Lübeck			x		**Zu HL04a:** Die Aufstellfläche für Radfahrende aus Richtung Puppenbrücke vor der Possehlstraße ist sehr beengt.	- Umfahrungsmöglichkeit der Ampelsignalisierung für rechts abbiegende Radfahrende in Richtung Possehls traße wünschenswert - angemessene Aufstellflächen für geradeaus Fahrende in Richtung Holstentor sowie für links Abbiegende in Richtung Willy-Brandt-Allee notwendig - Rahmenplan Innenstadt enthält Schlüsselprojekt Holstentor, bei welchem eine Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf die Nordseite des Holstentors und damit verbunden eine Verschwenkung der Zufahrt aus Richtung Puppenbrücke vorgesehen ist. Dadurch würden zusätzliche Flächen für die genannten Aufstellbereiche zur Verfügung stehen.
			x			**Zu HL 05a:** Aus Platzgründen muss der Radschnellweg zwischen Baumreihe und Wall verlaufen.
			x		**Zu HL 05c:** Entgegen den Formulierungen des Berichts verfehlen die Radwege in den Seitenräumen der Mühlenbrücke die Anforderungen der ERA beträchtlich; im Bereich der Bogenansätze stehen Zufußgehenden und Radfahrenden sogar nur insgesamt 2,50 m zur Verfügung.	Nur die Aufteilung der Fahrbahn in einen stadteinwärts führenden Fahrstreifen für den motorisierten Verkehr in Regelbreite, und einen Zweirichtungsradweg mit Freigabe für stadtauswärts fahrende Linienbusse wäre mit den Regelwerken vereinbar. In allen anderen Fällen ist eine zusätzliche Brücke über den Elbe-Lübeck-Kanal erforderlich.
			x	**Zu HL05 b-d:** Die zwei Varianten: Führung über eine neue Kanalbrücke und Führung über eine neue Brücke westlich der bestehenden Mühlenbrücke sind aus Sicht des ADFC zwei akzeptable Alternativen		

Behörde/ Institution	Teilnahme und Rücklauf Okt 2019	Teilnahme und Rücklauf Mai 2020	Teilnahme und Rücklauf Nov 2020	Allgemeine Anmerkungen	Ortsbezogene Defizite/ Kritik	Konkreter Änderungsvorschlag
ADFC Lübeck			x		**Zu HL06:** Das Problem der Verbindung der südlichen Stadtteile mit dem Zentrum und den östlich angrenzenden Quartieren wird bei dieser Variante nicht gelöst. Sie sollte gemäß Meinungsbild der 3. Projektgruppe nicht weiterverfolgt werden. Als Querverbindung zwischen Genin und der Wakenitzbrücke ist die Einrichtung einer Fahrradstraße im Verlauf des Straßenzuges Charlottenstraße – Uhlandstraße – Bernd-Notke-Straße dennoch sinnvoll.	
			x		**Zum Bereich der Unterführung St. Jürgen-Ring:** Die Radflächen sind so zu dimensionieren und die LSA-Schaltungen so zu modifizieren, dass sich geradeaus fahrende und links abbiegende Radler nicht behindern, und dass auch ein Linksabbiegen ohne zu große Wartezeiten möglich ist.	
			x		**Zu Bushaltestellen im Abschnitt HL 07:** Im gesamten Abschnitt mit Ausnahme der Haltestellen Wasserkunst und Stresemannstraße jeweils stadteinwärts sollten die Bushaltestellen nach der Musterlösung 3 angelegt werden.	HL07 d+e Musterlösung 3 unter Nutzung des Sicherheitstrennstreifens und des Parkstreifens, im Bereich ohne Parkstreifen Kombination aus Musterlösung 3 und 4 unter Nutzung des Sicherheitstrennstreifens mit reduzierter Breite der Warteinsel.
			x	**Zu Knotenpunkten und LSA:** - Grüne-Welle bei sehr dichter Ampelfolge (bis 200m) sinnvoll - Verkürzung der Rotzeit durch Verkürzung Umlaufzeiten oder Platzierung einer zweiten Grünphase - Getrennte Signalisierung von Fuß- und Radverkehr - Bedarfsschaltungen sind zu vermeiden - Bei zweizügig zu querenden Knotenpunkten sollte eine Diagonalphase vorgesehen werden		Diagonalquerung Knoten Ratzeburger Allee/ Stadtweide

Behörde/ Institution	Teilnahme und Rücklauf Okt 2019	Teilnahme und Rücklauf Mai 2020	Teilnahme und Rücklauf Nov 2020	Allgemeine Anmerkungen	Ortsbezogene Defizite/ Kritik	Konkreter Änderungsvorschlag
ADFC Lübeck			x	**Zu den Radverkehrspotenzialen:** Anpassung der eher bescheidenen Prognose notwendig		Rechenbeispiele sind beigefügt
			x			**Zur Kostenschätzung:** Die Alternativführungen (HL01f, HL06) und der Neubau der Brücke Elbe-Lübeck-Kanal (HL05d) können aus der Bilanzierung genommen und dadurch die Gesamtkosten reduziert werden
			x			**Zur Priorisierung/ Umsetzung:** Ein vorgezogener Umbau der Eutiner Brücke und des anschließenden Abschnitts bis zur Willy-Brandt-Allee wäre aufgrund der vorhandenen beträchtlichen Sicherheits- und Komfortmängel wünschenswert.
AStA THL			x	**Grundsätzliche Anforderung:** Zustimmung zur Favorisierung der Routen N2 und S1. Eine adäquate Anbindung an die Technische Hochschule muss bereitgestellt werden. Dies kann u.a. durch Verbesserung des Radweges auf Streckenabschnitt S-2a erfolgen, ohne dass dieser zu einem vollständigen RSW ausgebaut wird.		
			x	**Grundsätzliche Anforderung:** Parallel zur Umsetzung des RSW sollte auch der ÖPNV ausgebaut werden sowie die übrigen Radfahrwege. Die Einbindung der Bahnhaltestellen sowie des Hauptbahnhofs sollten eine hohe Priorität in der Planung einnehmen.		

Behörde/ Institution	Teilnahme und Rücklauf Okt 2019	Teilnahme und Rücklauf Mai 2020	Teilnahme und Rücklauf Nov 2020	Allgemeine Anmerkungen	Ortsbezogene Defizite/ Kritik	Konkreter Änderungsvorschlag
AStA Universität Lübeck	**x**			**Grundsätzliche Anforderungen:** - hoher Sicherheitsstandard und klare Kennzeichnung - Möglichst wenig Abschnitte, bei denen Radfahrende und ÖPNV sich die Fahrbahn teilen. - Verbesserung Radverkehr auf Ratzeburger Allee und Mönkhofer Weg sehr relevant → direkte, schnelle Wegführung ohne große Umwege und Kreuzungen. - Während Bauphase sichere Zufahrt für Radfahrende zum Campus ermöglichen, frühzeitig Übergangslösungen entwickeln und diese ausreichend zu kommunizieren		
Behinderten-beirat			**x**	**Grundsätzliche Anforderung:** Eine weitergeführte Bürgerbeteiligung mit Detailpräsentation wird als notwendig angesehen. Weiterhin sind die Planungen nur zu unterstützen, wenn der finanzielle Aufwand für diesen Ausbau mit dem Ausbau(Verbesserung) der Fußwege gekoppelt und zugleich der ÖPNV billiger und attraktiver gestaltet wird.		
			x		**Zu HL01:** Die beidseitige Fällung von Bäumen im Bereich ZOB Bad Schwartau bis Tremser Teich entspricht nicht der neu verabschiedeten Umweltresolution der Bürgerschaft. Zusätzlich würde eine Fahrradspur auf der Straße den Verkehrsfluss stark bremsen und zu Unfällen führen.	
			x		**Zu HL 01-c + d:** Die Anliegerstraße wird dringend zum Parken und für den reibungslosen Zufahrtsverkehr benötigt. Zunehmend nutzen immer mehr Schwerlaster aus der Posenerstr. die Anliegerstraße als Parkraum. Die Anliegerstraße ist aus diesem Grund nicht für die Errichtung eines RSW einzuplanen.	

Behörde/ Institution	Teilnahme und Rücklauf Okt 2019	Teilnahme und Rücklauf Mai 2020	Teilnahme und Rücklauf Nov 2020	Allgemeine Anmerkungen	Ortsbezogene Defizite/ Kritik	Konkreter Änderungsvorschlag
BUND Lübeck	x		x	**Grundsätzliche Anforderungen:** - Baumbestand erhalten oder sogar erhöhen - Flächenversiegelung vermeiden	Zusätzliche Versiegelung in landschaftlich geschützten Gebieten wird kritisch gesehen: 1. hinter dem Tremser Teich (N-1) 2. im Bereich Wallanlagen/ Verwaltungszentrum Mühlentor (S-2) 3. hinter der Universitätsklinik (S-2 und S-3)	Abweichung von den Radschnellweg-Standards mit wassergebundenen Oberflächengestaltung in Betracht ziehen
			x	**Zu HL02-a:** Bei der Anbindung der Schwartauer Allee an die Karlstraße wird die Variante über das ehemalige Sankt-Lorenz-Gleis präferiert, da bei dieser Version die Möglichkeit besteht das Berufsschulzentrum ohne höhengleiche Überquerung der Schwartauer Allee zu erreichen.		
			x	**Zu HL02-b:** Die Variante 1 wird bevorzugt, da sie als sicherer angesehen wird.		
			x	Für den mittleren Bereich wird die Führung entlang der Wallstraße, über eine neue Radbrücke parallel zur Mühlentorbrücke, favorisiert.		
Deutsche Bahn; DB Immobilien Region Nord	x			Planung von zusätzlichen Radspuren an den Bahnübergängen erfordert eine Änderung der bestehenden Kreuzungsverträge gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz.	Bahnübergang **Teerhofinsel** - veraltetes Plattensystem, das nicht erweitert werden darf = Belagserneuerung Verbreiterung in Richtung Lübeck nicht möglich da Weichenkreuz genau daneben Bahnübergang **Dorfstraße** - veraltetes Plattensystem, das nicht erweitert werden darf = Belagserneuerung Bahnübergang **Mönkhofer Weg** - veraltetes Plattensystem, das nicht erweitert werden darf = Belagserneuerung. Die Erweiterung darf nicht in Richtung Haltpunkt erfolgen. Bahnübergang **Ratzeburger Allee** - Erweiterbar durch zusätzliche Gleistragplatte (sehr aufwendig) oder durch „separaten Überweg“. Ansonsten nicht möglich.	
Firma Drägerwerk	x			Keine direkte Betroffenheit mit konkreten Anmerkungen		

Behörde/ Institution	Teilnahme und Rücklauf Okt 2019	Teilnahme und Rücklauf Mai 2020	Teilnahme und Rücklauf Nov 2020	Allgemeine Anmerkungen	Ortsbezogene Defizite/ Kritik	Konkreter Änderungsvorschlag
Fridays for Future			x	Für den mittleren Bereich wird die Führung über die Wallstraße favorisiert.		
			x			**Zu L05-a:** Möglichst Ausgestaltung des Gehweges barrierefrei. Vorschlag: Verschmälerung der Fahrbahn evtl. auf 5,5m
			x			**Zu L05-b:** Sofern möglich: Verschiebung der Fahrbahn in Richtung Norden um auf der Südseite einen 4m breiten Zweirichtungsradweg einzurichten. Dadurch Vermeidung von Engstellen beim RSW
			x		**Zu L06-b:** Die Fahrt über die Rampe zur Possehlbrücke wird als schwierig angesehen, da sie sehr steil ist und ein sehr kleiner Kurvenradius mit einer über 100°-Kurve aus Richtung Charlottenstraße vorhanden ist.	
			x		**Zu L06-f:** Die Schutzstreifen tragen mit 1,5m beim Überholen durch Kfz oder auch beim Überholen von anderen Radfahrenden zu einem Unsicherheitsgefühl bei.	
			x	**Zu HL06-f:** Die Variante 2 wird bei L 06-f bevorzugt.		
			x	Aufgrund der entstehenden Wartezeiten hintern Bussen wird die Musterlösung ML 2 für Bushaltestellen als nicht sinnvoll angesehen.		Für die Ratzeburger wäre auch die ML 4 gut vorstellbar. Eine Verschwenkung des RSW könnte zwischen den Bäumen erfolgen bzw. stadtauswärts durch einen unterbrochenen Parkstreifen.
Handwerks-kammer Lübeck			x	**Grundsätzlich Anforderungen:** Die uneingeschränkte Berufsausübung der Handwerker längs der Strecke muss gewährleistet werden. Dazu gehört auch die Erreichbarkeit durch ggf. größere Lieferfahrzeuge. Sollten durch die Flächenfestsetzungen Handwerksbetriebe beeinträchtigt werden, wird sachgerechter Wertausgleich und frühzeitige Benachrichtigung betroffener Betriebe erwartet.		

Behörde/ Institution	Teilnahme und Rücklauf Okt 2019	Teilnahme und Rücklauf Mai 2020	Teilnahme und Rücklauf Nov 2020	Allgemeine Anmerkungen	Ortsbezogene Defizite/ Kritik	Konkreter Änderungsvorschlag
Hansestadt Lübeck; Bereich Schule und Sport	**x**	**x**	**x**	Keine direkte Betroffenheit mit konkreten Anmerkungen		
Hansestadt Lübeck; Bereich Stadtgrün und Verkehr		**x**		Es fehlt eine theoretische, verkehrsplanerische Herleitung der zukünftigen Verbindungswege/Radfahrhauptachsen aus einem Verkehrsmodell mit Darstellung der Quelle – Zielbeziehungen und deren Umlegung auf ein Planungsnetz		
		x		Keine konsequente Einhaltung der baulichen Standards		
		x		Kosteneinschätzung fehlt		
		x		Hinweise zur Führung an Bushaltestellen sowie der Ausbildung der Warteflächen fehlen		
		x		Fehlende Durchnummerierung der Anlagen		
		x			**Zum Mittelteil**: Regelquerschnitt Wallstraße nicht korrekt dargestellt. Auf Wallseite kein Gehweg sondern Radweg. Bäume haben einen Abstand von weniger als 1 m zum Radweg. Im Einmündungsbereich Possehlstraße kein Grünstreifen sondern unterirdisches Pumpwerk das überbaut werden müsste. Der "Geländestreifen" ist eine Feuchtwiese, die als Überschwemmungsraum eine besondere Pflanzengesellschaft beherbergt und nicht ohne weiteres an anderer Stelle ausgeglichen werden kann. Fraglich ob auf der Wallseite ein Gehweg benötigt wird, da es parallel einen Grünweg und auf der Bebauungsseite ebenfalls einen Gehweg gibt.	Stärkere textliche Erwähnung dieser Schwierigkeiten für die Trassenentscheidung.

Behörde/ Institution	Teilnahme und Rücklauf Okt 2019	Teilnahme und Rücklauf Mai 2020	Teilnahme und Rücklauf Nov 2020	Allgemeine Anmerkungen	Ortsbezogene Defizite/ Kritik	Konkreter Änderungsvorschlag
Hansestadt Lübeck; Bereich Stadtgrün und Verkehr		x			**Zum Neubau einer Kanaltravebrücke:** Zuwegung aus Richtung Wallstraße über den Kinderspielplatz kritisch. Der Bereich wurde in Vergangenheit für den Radverkehr gesperrt, da er unfallträchtig war. Auch eine Abtrennung durch einen Zaun wird kritisch gesehen, da so die Zugänglichkeit des Spielplatzes beeinträchtigt werden würde	
		x			**Zur Wallstraße (entlang Mühlenteich):** - Im umzuwandelnden Längsparkstreifen und auch im Einmündungsbereich zum Mühlendamm stehen alte/wertvolle Bäume, die in der neuen Planung keinen Platz finden - Im Bereich der Einmündung zur Mühlenstraße müsse Grunderwerb stattfinden	Beeinträchtigungen textlich aufnehmen um sie bei der Trassenentscheidung zu berücksichtigen. Empfehlung: Auf eine Führung über die Wallstraße verzichten. Intensivere Prüfung der Alternativen: 1. Charlottenstraße, Uhlandstraße, Bernd-Notke-Straße 2. St.-Jürgen-Ring bzw. Kahlhorststraße 3. Holstenstraße 4. Dankwartsgrube
		x			**Zu Anlage 8:** Erhalt des vorhandenen Radwegs auf der Westseite als nicht benutzungspflichtige Radwege (Unterschreitung Breiten gem. ERA 2010, ohne Sicherheitstrennstreifen) wird kritisch gesehen	Aufhebung des Radweges und Verbeiterung des Gehweges
		x			**Zu Anlage 9:** Gehweg auf der Westseite der Wallstraße ist ein Zweirichtungsradweg im Bestand	Die Fällung von Bäumen darstellen
		x			**Zu Anlage 10:** Geh- und Radweg auf Westseite unter Mindestmaß gemäß ERA	- Geh- und Radweg auf Westseite auf mind. 2,5 besser 3m setzen - Darstellen wie der Radverkehr neben der Busspur und den Haltestellen geführt wird
		x			**Zu Anlage 11:** - In Körnerstraße wird beidseitig geparkt - Anlage von Schutzstreifen widerspricht Ausweisung als Tempo-30-Zone	
		x			**Zu Anlage 15:** Beim Neubau einer Fuß- und Radbrücke über die Kanaltrave müsste eine Breite von 6,50 m als Regelstandard vorgesehen werden. Neubau (Behelfs-)Fuß- und Radbrücke parallel der Mühlentorbrücke wäre auf der nordwestlichen Seite sinnvoll (aktuelle Planung der Behelfsbrücke auf der Südostseite)	

Behörde/ Institution	Teilnahme und Rücklauf Okt 2019	Teilnahme und Rücklauf Mai 2020	Teilnahme und Rücklauf Nov 2020	Allgemeine Anmerkungen	Ortsbezogene Defizite/ Kritik	Konkreter Änderungsvorschlag
Hansestadt Lübeck; Bereich Stadtplanung und Bauordnung	x			Fahrzeitberechnung fehlt		
	x			300m Radius für Erschließungsfunktion zu starr gefasst (auch Ziele außerhalb berücksichtigen)		
	x				Wiederherstellung Alleen-Charakter in der **Schwartauer Landstraße**	
	x				Lückenschluss über **Holsten-, Sand- und Mühlenstraße** ist aufgrund der überwiegenden Hauptgeschäftsstraßenfunktion mit zahlreichen Be- und Entladevorgängen in zweiter Reihe und einem hohen Fußverkehrs-Querungs-Aufkommen nur schwierig bis kaum möglich. Gleiches gilt für die Königstraße als Anbindung zur Trasse N3.	Prüfung einer **östlichen Altstadtumfahrung** über Hüxtorallee und Falkenstraße zur Verbindung zwischen den Trassen S1 und N3 mit: - beidseitig 3m breiten Radwege - reduziertem Fahrbahnquerschnitt von durchgängig 3 Fahrspuren (1 Fahrspur je Richtung und eine zusätzliche Abbiegespur an den Kreuzungen bzw. Einmündungen) oder abschnittweise 2 Fahrspuren - Anbindung N-2 über Josephinenstraße
	x				Temporäre Blockade durch die Öffnung der **Eric-Warburg-Brücke**	Ausweichroute über N2-Route bis zur Holstenstraße
	x				Führung über Obertrave und südlich fortlaufend aus stadtgestalterischen Gründen kritisch	
	x				**Zu S-3- und S-2:** - Nutzung Erholungswege (Dräger Weg und Zuführung am UKSH vorbei) sehr kritisch: Wege sind naturnah ausgeführt und werden intensiv zum Spazierengehen und Joggen genutzt --> Konflikte mit dieser primär vorgesehen Nutzung - fehlende soziale Kontrolle (gilt allerdings auch für eine Führung durch das Kleingartengelände)	Alternativverbindung durch die Kleingartenanlage und über die Universitätsstraße
	x				Zur **Schwartauer Landstraße**: Pflanzung einer zweiten Baumreihe zur Wiederherstellung des Alleecharakters fehlt	
		x		Vorgehensweise zur Bewertung der verschiedenen Alternativen fehlt für den Mittelbereich		Trassenführung über Hüxtertorallee und Falkendamm als Alternativroute in die Untersuchung für den Mittelbereich aufnehmen; Spangenlösung mit einer Ost- und Westumfahrung der Altstadt bedenken

Behörde/ Institution	Teilnahme und Rücklauf Okt 2019	Teilnahme und Rücklauf Mai 2020	Teilnahme und Rücklauf Nov 2020	Allgemeine Anmerkungen	Ortsbezogene Defizite/ Kritik	Konkreter Änderungsvorschlag
Hansestadt Lübeck; Bereich Stadtplanung und Bauordnung			x		**Zum Abschnitt Wallstraße/Possehlstraße – Wallstraße/Buniamshof (Untervariante Wallstraße):** Der Regelquerschnitt im Bestand ist nicht richtig dargestellt. Auf der Wallseite ist ein Radweg und kein Gehweg. Die Straße wird entlang dieses Radweges mit einer Baumreihe gesäumt, die in einem Abstand von weniger als einem Meter vom Radweg stehen. Weiter gibt es im Einmündungsbereich von der Possehlstraße keinen Grünstreifen zwischen Wallfuß und Radweg. Hier liegt aber ein unterirdisches Pumpwerk der EBL, das überbaut werden müsste. Der Verfügungsraum „Geländestreifen“ ist eine Feuchtwiese, die im Überschwemmungsraum der Trave eine besondere Pflanzengesellschaft beherbergt, die nicht einfach an anderer Stelle auszugleichen ist.	Die Trassenentscheidung ist zu einem späteren Zeitpunkt in Abwägung der Einzelinteressen zu treffen, es ist aber aus unserer Sicht an dieser Stelle eine stärkere textliche Erwähnung dieser Schwierigkeiten aufzunehmen. Es ist fraglich, ob auf der Wallseite überhaupt ein Gehweg notwendig ist, auf der Höhe gibt es parallel einen Grünweg, auf der Seite der Bebauung ist ebenfalls ein Gehweg vorhanden.
			x		**Zum Neubau Kanaltravebrücke in Höhe VZM:** Für die Anfahrt zu einer ggf. neu zu errichtenden Fahrrad- und Gehwegbrücke ist die Zuwegung in der grafischen Darstellung direkt über den Kinderspielplatz am Kaisertor geführt. Diese Trasse wurde vor Jahrzehnten herausgenommen und für den Radverkehr gesperrt, da es dort zu vielen unfallträchtigen Zusammentreffen von Radfahrenden und Kleinkindern kam. Diese Trassenführung wird abgelehnt, eine Abtrennung der RSV zum Spielplatz durch einen Zaun würde die Nutzung und die Zugänglichkeit des KSP über Gebühr stören, Unfälle wären vorprogrammiert.	
			x		**Zur Wallstraße:** Im umzuwandelnden Längsparkstreifen stehen vier größere Straßenbäume. Im Bereich der Einmündung zur Mühlenstraße stünde die notwendige Breite nur bei Ankauf einer Fläche aus privater Hand zur Verfügung. Hier muss ja zu den nötigen 10,5 Metern auch noch der Gehweg mit 2,5 Metern hinzugefügt werden. Im Einmündungsbereich zum Mühlendamm stehen weitere wertvolle Straßenbäume, die für einen breiteren Querschnitt entfallen müssten. Auf der anderen Seite des Mühlendamms stehen ebenfalls sieben wertvolle Bäume in der Grünanlage bis zur LSA die durch den Höhenunterschied bei der Verbreiterung betroffen sind.	Diese Beeinträchtigungen müssen textlich mit aufgenommen werden, um bei einer abschließenden Trassenentscheidung gebührend Berücksichtigung finden zu können. Aus Sicht der Abteilung Planung, Entwurf und Verfahren sollte auf die Führung über die Wallstraße wegen der beschriebenen Beeinträchtigungen verzichtet werden. Es böte sich eventuell eine Verbindung über die Holstenstraße oder Dankwartsgrube in Richtung Mühlenstraße an.

Behörde/ Institution	Teilnahme und Rücklauf Okt 2019	Teilnahme und Rücklauf Mai 2020	Teilnahme und Rücklauf Nov 2020	Allgemeine Anmerkungen	Ortsbezogene Defizite/ Kritik	Konkreter Änderungsvorschlag
Hansestadt Lübeck; Bereich Stadtplanung und Bauordnung			x	**Grundsätzliche Anforderungen:** Falls im Zusammenhang mit dem RSW neue Brücken erforderlich werden, sollten frühzeitig folgende Randbedingungen betrachtet werden: • Anschlüsse mit Höhenlage und möglicher Zuwegung, • Erforderliche Lichtraumprofile der überspannten Verkehrswege • Die daraus entstehenden Rampen (-neigungen) • Möglichst rechtwinklige Kreuzungen und kurze Stützweiten		
			x	**Zum Knoten Tremskamp/Cleverbrücker Straße**: Durch die Ergänzung einer Furt über die südliche Knotenpunktzufahrt Tremskamp dürften sich geringfügige Leistungsfähigkeitsverluste für den Rechtsabbieger in der Cleverbrücker Straße ergeben. Vermutlich ergeben sich weitere geringe Verluste durch die erforderlichen Zwischenzeiten der neuen Furt.		
			x		**Zum Knoten LSA Schwartauer Landstraße/Warthestraße:** Es ist zu prüfen, ob durch eine Verbreiterung und Schaffung einer dritten Fahrspur in der Warthestraße, die negativen Effekte für den Kfz-Verkehr aufgefangen werden könnten. Der Knoten ist derzeit unübersichtlich und unfallträchtig. Die Ergänzung einer zusätzlichen Radfurt im Kreuzungsbereich macht den Knoten noch unübersichtlicher, so dass hier die zukünftigen Signalabläufe sehr genau zu prüfen sind. Die Reduzierung der Fahrspuren in stadtauswärtiger Richtung ist ebenfalls zu prüfen.	
			x		**Zu L01-c+d:** Es fehlt eine Begründung dafür, warum eine Tempo-20-Regelung in der Anliegerstraße umgesetzt werden soll.	
			x		**Zu L01-c+d:** Es fehlen Aufstellflächen für den Fußverkehr der an den Signalanlagen auch den Radschnellweg quert	
			x		**Zu L01-c+d:** Es sollen Buskaps bei nur noch einspuriger Verkehrsführung stadtauswärts eingerichtet werden. Hier sei die Anmerkung erlaubt, dass es sich bei der Schwartauer Landstraße um eine Bedarfsumleitung der Autobahn handelt.	

Behörde/ Institution	Teilnahme und Rücklauf Okt 2019	Teilnahme und Rücklauf Mai 2020	Teilnahme und Rücklauf Nov 2020	Allgemeine Anmerkungen	Ortsbezogene Defizite/ Kritik	Konkreter Änderungsvorschlag
Hansestadt Lübeck; Bereich Stadtplanung und Bauordnung			x		**Zu L01-c und d:** Die Kfz-Überfahrten führen dazu, dass für den Kfz-Verkehr auf der Schwartauer Landstraße eine Signalregelung erforderlich wird (insgesamt 3 neue LSAs) Kfz- und Radverkehr haben unterschiedliche Koordinierungsgeschwindigkeiten und damit kommt es zu einer ständigen Unterbrechung des Verkehrsflusses der jeweils anderen Verkehrsart - Koordinierungen der LSAs auf längeren Strecken funktioniert eventuell nicht. Die Funktionsweise dieses Entwurfs ist daher zwingend nachzuweisen.	
			x		**Zu L01-c und d:** Der Wechsel von signalgeregelten Querungen und Zebrastreifen ist für Fahrbahnen des Kfz-Verkehrs zu vermeiden. Ggf. gilt dies auch für den Radschnellweg?	
			x		**Zum Knoten Landstraße/ Hochstraße:** Es sind neue Grundstücksgrenzen mit dem Erschließungsverfahren für Hochstraße 86 zu beachten. Die Einrichtung eines Buskaps unmittelbar hinter der Signalanlage ist ungünstig, da die Gefahr besteht, dass die Fahrzeuge bei haltendem Bus nicht abfließen können und die Furt blockieren. Außerdem könnte es zu plötzlichen Spurwechselmanövern kommen.	
			x		**Zum Knoten Landstraße/ Hochstraße:** Die Sperrung der Anliegerfahrbahn an der Stelle vereinfacht zwar sicher die Signalisierung, führt aber zu erhöhtem Verkehrsaufkommen an der Ausfahrt der Anliegerstraße im Bereich der Oderstraße (oder den neuen Ausfahrten, siehe 3.), d.h., diese Verkehrsverlagerung ist zu beachten und am Knotenpunkt Oderstraße bzw. den neuen Knotenpunkten zu berücksichtigen. Die Verkehrsführung im Bereich Oderstraße ist heute bereits unübersichtlich.	
			x		**Zum Knoten Karlstraße und Katharinenstraße: D**ie Planung wird aufgrund der derzeitigen Koordinierung (Grüne Welle), dem LKW-Verkehr und dem allgemein hohen Verkehrsaufkommen als problematisch angesehen. Es ist unbedingt der Nachweis zu liefern, dass sich diese Querung ohne nennenswerte Verluste einbinden lässt.	
			x		**Zum Knoten Karlstraße und Katharinenstraße:** Für den aus der Katharinenstraße einbiegenden Verkehr ist die Furt zu weit abgesetzt. Es ist ein weiteres Kfz-Signal vor der neuen Furt erforderlich. Die Notwendigkeit einer Fußgängerquerung an dieser Stelle ist nicht erkennbar. Die Querung kann auch kreuzungsnah vorgesehen werden. Das sollte auch für Variante 2 möglich sein.	

Behörde/ Institution	Teilnahme und Rücklauf Okt 2019	Teilnahme und Rücklauf Mai 2020	Teilnahme und Rücklauf Nov 2020	Allgemeine Anmerkungen	Ortsbezogene Defizite/ Kritik	Konkreter Änderungsvorschlag
Hansestadt Lübeck; Bereich Stadtplanung und Bauordnung			x		**Zum Knoten Karlstraße und Katharinenstraße:** Die Einbindung der Firmenausfahrt der Fa. Falkenfeld in die Signalanlage ist Übermaß und bei kreuzungsnaher Querung auch nicht erforderlich.	
					Zum Knoten Karlstraße und Katharinenstraße: Es fehlt eine Begründung für die Durchfahrtssperrung in der Katharinenstraße. Das jetzige Verkehrsaufkommen wird aus hiesiger Sicht als gering eingeschätzt. Der neue RSW soll außerdem in Seitenlage geführt werden. Die Radwegausleitung auf die Fahrbahn der Katharinenstraße wird für unglücklich und nicht nachvollziehbar gehalten, wenn auf der anderen Seite der RSW geführt wird. Ebenso wenig dürfte eine ausreichende Begründung für eine Tempo-30-Zone vorliegen.	
			x		**Zum Holstentorplatz:** Die vorgelagerten Haltelinien für den Radverkehr führen zu längeren Räumwegen, deren Einfluss auf die Signalprogramme zwingend zu prüfen ist. Die Furten des geplanten RSW sind im Bestand zwar bereits miteinander koordiniert, es ist aber zweitweise möglich – abhängig von den unterschiedlichen Anforderungszuständen - , dass eine Querung in einem Zuge nicht möglich ist. Es sind hohe Zeitverluste für den RSW zu erwarten.	
			x		**Zum Knoten: Possehlstraße/Wallstraße:** Die Führung des linksabbiegenden Radverkehrs (vom Holstentorplatz in die Wallstraße) erscheint unkonventionell (wozu ist die zweite kurze Geradeausspur Richtung Holstentorplatz?). Die Einbindung in die Signalisierung dürfte unkomfortabel für den Radverkehr werden. Die Verbreiterung des Brückenbauwerks dürfte das größte Hindernis sein. Die Verbreiterung jedoch in dem Maße erfolgen, dass Rechtseinbieger aus der Wallstraße und Linksabbieger in der Possehlstraße, keine gemeinsamen Konfliktflächen (mehr) haben.	
			x	**Zum Bereich Wallstraße/Mühlentorplatz:** Es gibt zwischenzeitlich einen Prüfauftrag, den Mühlentorplatz zur signalisierten Kreuzung umzubauen. Für eine Signalisierung des Bestands dürfte der Kreisverkehr zu klein sein.		
			x		**Zum Knoten Mühlenbrücke/Wallstraße:** Dass bestehende Problem, die Führung des Radverkehrs stadtauswärts, von der Fahrbahn auf die Radverkehrsanlage, wird nicht gelöst. Bisher ist für den Radverkehr vor Ort nicht klar erkennbar, welchen Weg er zu nehmen hat.	

Behörde/ Institution	Teilnahme und Rücklauf Okt 2019	Teilnahme und Rücklauf Mai 2020	Teilnahme und Rücklauf Nov 2020	Allgemeine Anmerkungen	Ortsbezogene Defizite/ Kritik	Konkreter Änderungsvorschlag
Hansestadt Lübeck; Bereich Stadtplanung und Bauordnung			x		**Zum Bereich Mönkhofer Weg und St.-Jürgen-Ring:** Die Führung durch den nördlichen Mönkhofer Weg ist zwar naheliegend, jedoch auch sehr konfliktbehaftet, bedingt durch den dort befindlichen Verbrauchermarkt. Zeitweise herrscht hier ein relativ hohes Verkehrsaufkommen mit vielen parkenden Fahrzeugen auf beiden Seiten, dadurch bedingte enge Stellen und kreuzende Verkehre.	
			x		**Zu Knotenpunkten Ratzeburger Allee unter der Wakenitzbrücke und Einmündung Kahlhorststraße:** Die geplanten Änderungen müssen durch Simulationen geprüft werden. Der Linksabbieger Richtung St.-Jürgen-Ring ist heute regelmäßig überstaut, der Rechtsabbieger Richtung Wallbrechtstraße ebenfalls hoch belastet. Die jetzige Lösung dürfte zur Überstauung des Knotens Kahlhorststraße führen. Hinzu kommt, dass aus der Unfallkommission die Forderung kommt, die südliche Furt über die Ratzeburger Allee separat zu signalisieren (Unfallschwerpunkt!), hierfür zweispuriges Linksabbiegen von der Wallbrechtstraße kommend in die Ratzeburger Allee stadtauswärts notwendig. Der aufgezeigte Entwurf wird daher als nicht funktionsfähig betrachtet.	
			x		**Zur Einmündung der Kahlhorststraße:** Die Ausweisung der Kahlhorststraße als Einbahnstraße ist nur möglich, wenn ein signalgeregelter Anschluss des Mönkhofer Weges an den St.-Jürgen-Ring erfolgt. Unter den bestehenden Rahmenbedingungen (keine Durchfahrt vom Hochschulstadtteil zum Mönkhofer Weg) dürfte es aufgrund der starken Verkehrserzeuger (UKSH, Technische Hochschule) nicht zielführend sein, da das zu einer Mehrbelastung der Kalkbrenner und Kahlhorststraße in Richtung Westen führen dürfte, mit allen Nachteilen an den nachfolgenden Knotenpunkten zur Kronsforder Allee.	

Behörde/ Institution	Teilnahme und Rücklauf Okt 2019	Teilnahme und Rücklauf Mai 2020	Teilnahme und Rücklauf Nov 2020	Allgemeine Anmerkungen	Ortsbezogene Defizite/ Kritik	Konkreter Änderungsvorschlag
Hansestadt Lübeck; Bereich Stadtplanung und Bauordnung			x		**Zum Knoten Ratzeburger Allee, Stadtweide:** Bei der Führung des RSW entlang der Ratzeburger Allee werden die Signalanlagen auf der Strecke zwischen Wakenitzbrücke und Bahnübergang nicht betrachtet. Auch hier stehen unterschiedliche Koordinierungsgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs (inkl. ÖPNV) und des Radverkehrs gegensätzlich zueinander und es dürfte schwierig sein, beides „unter einen Hut zu bekommen“ (siehe Schwartauer Landstraße). Der Abschnitt zwischen Osterweide und ehemaliger Hauptzufahrt UKSH ist aufgrund der geringen Knotenpunktabstände bereits heute problematisch und stauanfällig. Eine Diagonalquerung des Radverkehrs ist nur mit einer separaten Signalisierung möglich.	
			x	**Zu Plan 14:** Der Knoten Wallstraße/ Mühlenbrücke ist vollsignalisiert		
			x	**Grundsätzliches zu den Knotenpunktentwürfen:** Es fehlen Informationen dazu, wie kreuzenden Radverkehre bzw. Fußverkehre gegenüber dem Radschnellweg geregelt werden. An allen Knotenpunktsentwürfen sind verschiedene Lösungen (signalgeregelt, Zebrastreifen, freies Queren) vorgesehen. Bereits heute sind diese Querungen konfliktbehaftet. Zebrastreifen, die dem Fußverkehr Vorrang einräumen dürften nur eine Scheinlösung darstellen. Auf jeden Fall sollten einheitliche Lösungen an allen Knotenpunkten angestrebt werden.		
			x	Die Verträglichkeit mit dem Fußverkehr sollte detaillierter dargestellt werden. Aus den Standardskizzen bzw. zeichnerischen Prinzipdarstellungen ist nicht ersichtlich, wie der Querungsbereich über den Radschnellweg bspw. vom Gehweg nach einer Bushaltestelle ausgebildet wird. Informationen zu Vorrang und Barrierefreiheit sollen verständlich erkennbar dargestellt werden (Zebrastreifen, taktile Materialien etc.). Die zeichnerischen Darstellungen sind dahingehend nachzubearbeiten (z.B. Abb.5 + 8 auf S. 12 + 14, Abb. 9, S.16)		
			x	Das Vorgehen zur Ermittlung des zu erwartenden Radverkehrsaufkommens ist anzugeben. Zusätzlich sollte ein Lageplan mit DTV Rad Bestand und Prognose, Faktoren und neuen Anbindungen erstellt werden.		

Behörde/ Institution	Teilnahme und Rücklauf Okt 2019	Teilnahme und Rücklauf Mai 2020	Teilnahme und Rücklauf Nov 2020	Allgemeine Anmerkungen	Ortsbezogene Defizite/ Kritik	Konkreter Änderungsvorschlag
Hansestadt Lübeck; Bereich Stadtplanung und Bauordnung			x	Die ermittelte Fahrgeschwindigkeit ist in den Steckbriefen aufzunehmen und ein zugehöriger Lageplan zu generieren.		
			x	Generell sollte geprüft werden, ob die vorhandenen untermaßigen Radwege ohne Benutzungspflicht beibehalten werden. Gerade wegen fehlender Sicherheitstrennstreifen und Lage neben Parkstreifen werden diese kritisch gesehen.		
			x		**Zu L01–f:** Das Senkrechtparken wird bei einer Ausweisung als Radschnellweg aus Sicherheitsgründen kritisch gesehen	Längsparken vorsehen
			x		**Zu L02 –b:** Der Gehweg auf der Westseite ist in einer Breite von 2,80 m einschließlich Bäume dargestellt, der Gehweg sollte 2,00 m breit sein, ohne dass Bäume die Fläche für den Fußverkehr einschränken.	
			x			**Zu L05-a:** Es wird eine Verlegung des Radwegs in die Grünfläche vorgeschlagen, um die Bäume erhalten zu können.
			x	**Zu L06-b:** Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 30 km/h.		
			x			**Zu L07-b:** Da der Gehweg auf der Ostseite mit 4,00 m sehr breit ist, sollte der Baumstreifen auf 2,00 m verbreitert werden.
			x	**Zu L07-d:** Das Foto stellt nicht den Abschnitt dar.		
			x		**Zu SK01:** Knoten Tremskamp – Cleverbrücker Straße Im Tremskamp beträgt die erforderliche Breite für den gemeinsamen Geh- und Radweg mit Rad-verkehr in beiden Richtungen 3,00 m.	
			x	**Zu SK04:** Die sichere Führung des Radverkehrs von der Helgolandstraße und der Hochstraße auf die signalisierten Zweirichtungsradfurten ist in der weiteren Bearbeitung zu klären.		
			x		**Zu SK07:** Die Führung auf gemeinsamen Geh- und Radweg wird aufgrund des Radverkehrsaufkommen und der Fahrgeschwindigkeiten des Radverkehrs kritisch gesehen	
			x		**Zu SK08:** Die Führung des Fuß- und Radverkehrs auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg auf der Ost-seite wird kritisch gesehen, insbesondere bei Veranstaltungen in der MuK.	
			x			**Zu SK09:** Die Anbindung des Uferwegs mittels einer Rampe an den höher gelegenen verlegten Gehweg muss ergänzt werden.
			x	**Zu 08-d-Q1:** Teilweise ist Grunderwerb auf der Ostseite erforderlich.		

Behörde/ Institution	Teilnahme und Rücklauf Okt 2019	Teilnahme und Rücklauf Mai 2020	Teilnahme und Rücklauf Nov 2020	Allgemeine Anmerkungen	Ortsbezogene Defizite/ Kritik	Konkreter Änderungsvorschlag
Hansestadt Lübeck; Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucher-schutz	x		x		Führung über **Parallelverbindung Kartharinenstraße, Bahnweg, Eutiner Brücke und Willy-Brandt-Allee** mit großem Herstellungs- und Ertüchtigungsaufwand verbunden	Alternative: Werftstraße, Stadtgrabenbrücke, Willy-Brandt-Allee. Dadurch auch verbesserte Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes aus nördlicher Richtung
	x		x		Erhaltung und Schutz der Baumalleen im Verlauf der **Schwartauer Allee** und der **Ratzeburger Allee** zu bedenken. Schließung von Lücken in den bestehenden Baumreihen einplanen. Ggf. Bildung neuer Alleen.	
	x		x	Vielerorts Probleme durch Durchwurzelung des asphaltierten Wegebelags von Fuß- und Radwegen		- Geeignete technische Möglichkeiten im Untergrund nutzen bzw. einen ausreichenden Wurzelraum für die Bäume bieten - Freien Bereich zwischen den einzelnen Bäumen nicht als Kfz-Ersatzparkfläche, so gem. Planungsunterlagen in Teilbereichen der Schwartauer Landstraße nutzen
		x	x		Sinnhaftigkeit **Lückenschluss zwischen Nord und Süd** zweifelhaft: zukünftige Nutzer*Innen werden wahrscheinlich nicht den gesamten RSW durchgängig befahren	Führungsmöglichkeiten: 1. Wallstraße - Wippenbrücke - Uferweg der Wallanlagen - neue Brücke über die Kanaltrave - Kronsforder Allee - Mühlenteller (Umbau Wallstraße zu einer Fahrspur, östl. Fahrspur nur für Anlieger) 2. Wallstraße - Wippenbrücke - Mühlentorbrücke - Mühlenteller (Rückbau südl./westl. Fahrspur) 3. Wallstraße - Wippenbrücke - Kaisertor - neue Brücke über die Kanaltrave - Gebhardweg - Mühlenteller
		x	x	**Grundsätzliche Anforderungen:** - Gesetzliches Gebot der Eingriffsminimierung beachten - Landschaftsschutz und Gewässerschutz beachten (Genauer Darstellung der Alleenbepflanzung notwendig)		
		x	x		**Zur Südroute:** Reduzierter Standard in Ratzeburger Allee wird kritisch gesehen	Konsequente Zweispurigkeit für Kfz
		x	x		**Zur Südroute:** Beibehaltung gemeinsamer Geh- und Radweg wird kritisch gesehen → Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr	
		x	x	**Grundsätzliche Anforderungen:** - Notwendige Querungsbereiche möglichst attraktiv gestalten z.B. mit wenig Wartezeit an Ampeln - Grundsätzlich Zweirichtungsverkehr mit Unfallrisiken verbunden (besonders in der Nordroute)		
			x			Für den mittleren Bereich wird eine Führung über die Wallstraße favorisiert. Ein damit einhergehender Eingriff in die vorhandene Grünflächen und Baumreihen wird allerdings abgelehnt. Stattdessen wird vorgeschlagen, die Wallstraße als Einbahnstraße für den Kfz-Verkehr umzuwidmen und die freiwerdende Fahrbahnhälfte für den RSW zu nutzen.

Behörde/ Institution	Teilnahme und Rücklauf Okt 2019	Teilnahme und Rücklauf Mai 2020	Teilnahme und Rücklauf Nov 2020	Allgemeine Anmerkungen	Ortsbezogene Defizite/ Kritik	Konkreter Änderungsvorschlag
Hansestadt Lübeck; Bereich Wirtschaft und Liegenschaften	x			Keine direkte Betroffenheit mit konkreten Anmerkungen		
			x	**Grundsätzliche Anforderung:** Es ist wichtig, dass dargestellt wird, welche privaten Grundstücksflächen für den Bau des Radschnellweges in Anspruch genommen werden müssen (bspw. in Form eines Grunderwerbsplanes). Es muss beachtet werden, dass der Ankauf von Grundstücksflächen häufig viel Zeit in Anspruch nimmt, sodass notwendige Grundstücksankäufe dem Bereich Wirtschaft und Liegenschaften zeitig mitgeteilt werden müssen.		
Hansestadt Lübeck; Entsorgungs-betriebe Lübeck	x			**Grundsätzliche Anforderung:** Berücksichtigung von Räumarbeiten beachten		
		x		In allen Vorzugsvarianten sind nur eingeschränkt Ablageflächen für Schnee vorhanden		
Hansestadt Lübeck; Feuerwehr Lübeck	x			Keine direkte Betroffenheit mit konkreten Anmerkungen		
Hansestadt Lübeck; Frauenbüro	x	x		**Grundsätzliche Anforderung:** Berücksichtigung von Beleuchtung und sozialer Kontrolle		
Hansestadt Lübeck; Klimaleitstelle			x	Für das notwendige Entfernen von Bäumen sollten in der Nähe Ausgleichspflanzungen umgesetzt werden.		
			x	Bei der Ausführung der breiten Sicherheitsschutzstreifen sollte darauf geachtet werden, dass diese sickerungsfähig oder im Idealfall begrünt sind. Eine biodiverse Ausgestaltung dieser (Verschieden Gräser, eventuell Wildblumen) sollte umgesetzt werden, sofern dadurch die Langlebigkeit des		
			x	Für die Verbindung zwischen der Nord- und der Südroute wird die Führung über die Wallstraße bevorzugt. Der Variante mit einer neuen Brücke wird der Vorzug gegeben. Die Führung über die Mühlenbrücke kann attraktiv sein, wenn Flächen des den KFZ-Verkehrs umgewidmet und dem		
			x	An Knotenpunkten sollte darauf geachtet werden, dass die Ampelschaltungen möglichst verzögerungsarm gestaltet werden.		
			x	Zur Steigerung der Verkehrssicherheit bei der Überfahrt von Zweirichtungsradwegen durch Kfz, wird eine leichte Anhebung des Radweges empfohlen.		

Behörde/ Institution	Teilnahme und Rücklauf Okt 2019	Teilnahme und Rücklauf Mai 2020	Teilnahme und Rücklauf Nov 2020	Allgemeine Anmerkungen	Ortsbezogene Defizite/ Kritik	Konkreter Änderungsvorschlag
Hansestadt Lübeck; Klimaleitstelle			x	**Zu 02-a:** Die Variante 1 SK07 wird präferiert		
			x			**Zu 02-c**: Es sollten Hinweisschilderung aufgestellt werden, die Ortsfremde frühzeitig auf die scharfe(n) Kurve(n) hinweisen
			x			**Zu 03-a:** Für einige alte Bäume im Verlauf der Strecke sollte eine Einzellösung zum Erhalt angestrebt werden.
			x			**Zu 03-b:** Als Option sollten die vorhandenen 1,8 m breiten Fahrradwege weiterhin für unsichere Radfahrende bestehen bleiben.
			x		**Zu 04-a:** Die Aufstellflächen für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen sind knapp bemessen.	Es wird eine Vergrößerung der Wartebereiche für Radfahrende und Fußgehende an der Ecke Holstentorplatz/Possehlstraße (Abbildung 2) empfohlen.
			x			**Zu 04-a**: An der Ecke Willy-Brandt-Allee - Puppenbrücke sollte mind. eine physische Trennung zwischen Rad- und Fußweg hergestellt werden.
			x	**Zu 04-a:** Die Mittelinsel auf der Willy-Brandt-Allee und die Möglichkeit der beidseitigen Überquerung der Kreuzung (in der Form, wie sie in der SK09 Knotenpunktskizze dargestellt sind) werden befürwortet.		
			x			**Zu L05:** Der im oberen Bereich der der Wallstraße angelegte Zweirichtungsradweg sollte auch im unteren Bereich fortgeführt werden. Die Wallstraße sollte in diesem Bereich zu einer Einbahnstraße werden, was auch konform mit den Zielen der Altstadt-Mobilitätskonzeptes gehe.
			x		**Zu L05:** Die vorgesehenen Radwege auf der Mühlenbrücke sind sehr schmal. Sofern die Brücke für den Autoverkehr in beide Richtungen offen bleibt und es keine Möglichkeit zur Verbreiterung der Brücke gibt, ist die alternative Führung über eine neue Brücke (05-d) mit Zweirichtungsradweg die einzige annehmbare Lösung.	

Behörde/ Institution	Teilnahme und Rücklauf Okt 2019	Teilnahme und Rücklauf Mai 2020	Teilnahme und Rücklauf Nov 2020	Allgemeine Anmerkungen	Ortsbezogene Defizite/ Kritik	Konkreter Änderungsvorschlag
Hansestadt Lübeck; Klimaleitstelle			x	**Zu L06 und L05:** Es sollten beide Varianten umgesetzt werden, da sie einerseits zur Anbindung der Innenstadt und andererseits zur Attrakvitätssteigerung des Radverkehrsnetzes beitragen.		
			x		**Zu 07-a:** Es wird angemerkt, dass der Mühlenteller in seiner aktuellen Ausgestaltung nicht für einen RSW geeignet ist.	
			x			**Zu 07-b:** Es wird vorgeschlagen, zusätzlich zur Kommunalspur auch den 4m breiten Fußweg für unsichere Radfahrende freizugeben.
			x			**Zu 07-c:** Es wird vorgeschlagen, einen Sicherheitstrennstreifen zwischen Radwegen und Fahrbahn einzusetzen. Der Verzicht auf einen Fahrstreifen wäre dafür zu prüfen (zumindest nördlich der Wallbrechtbrücke), alternativ eine leichte Beschneidung der Fläche für Fußgänger:innen. Auf der Westseite könnte auch die Einführung eines Grünstreifens geprüft werden.
			x			**Zu 07-d, e:** Es wird vorgeschlagen, einen Sicherheitstrennstreifen zwischen Radwegen und Fahrbahn einzusetzen und die Radwege und Parkflächen etwas zu erhöhen, um eine bessere Abgrenzung zum Autoverkehr zu gewährleisten.
Hansestadt Lübeck; Lübeck Port Authority	x		x	Keine direkte Betroffenheit mit konkreten Anmerkungen		

Behörde/ Institution	Teilnahme und Rücklauf Okt 2019	Teilnahme und Rücklauf Mai 2020	Teilnahme und Rücklauf Nov 2020	Allgemeine Anmerkungen	Ortsbezogene Defizite/ Kritik	Konkreter Änderungsvorschlag
Industrie- und Handelskammer zu Lübeck	x			**Grundsätzliche Anforderungen:** - Ausreichende Fahrbahnbreiten für LKW beachten - Einschränkung der ansässigen Firmen durch den RSW vermeiden	**Zu N-2:** - Streckenverlauf führt über Fläche eines bestehenden Logistik-Unternehmens (Ecke Karlstraße/Katharinenstraße) - Verbindung hinter den Unternehmen an der Karlstraße kritisch, da an der Einmündung der Katharinenstraße /Ecke Einsiedelstraße der Hauptverkehrsknoten gequert werden müsse, der zu Stoßzeiten bereits überlastet ist. Der RSW müsste auf der Karlstraße ein kurzes Stück als Zweirichtungsradweg geführt werden. **Zu N-3:** - Bei Planung im Verlauf der Königsstraße die Erreichbarkeit des Einzelhandels und die Lieferverkehre sowie den ÖPNV bedenken	Führung bevorzugt über Kreuzung Schwartauer Allee / Karlstraße und dann in Richtung Katharinenstraße
Kreis Herzogtum Lauenburg; Regional-entwicklung und Verkehrsinfra-struktur		x			Weiterführung des RSW bis zu den **Bereichen nördlich des Flughafens** sollte geprüft werden/ Verlängerung bis zur Grönau-Halle	
		x			Umgestaltung des Knotenpunktes bei **St. Hubertus** mit Übergang zum auf der Westseite verlaufenden Radweg fehlt	
Kreis Ostholstein; Fachbehörden Boden,- Grundwasser- und Gewässerschutz, Naturschutz, Denkmalschutz, Klimaschutz			x	Eine Ausweitung des RSW in Hinblick auf die Anbindung weiterer Ortschaften im Kreis Ostholstein wäre wünschenswert.		
			x	**Grundsätzliche Anforderung:** Um während der Bauphase eine erhöhte Belastung des Straßenverkehrs und den damit verbundenen Emissionsausstoß so gering wie möglich zu halten, wird eine möglichst zentrale Anlieferung der erforderlichen Baustoffe angeregt. Auch sollte für die Umsetzung des Vorhabens geprüft werden, ob recycelte Materialen (in Hinblick auf einen klimafreundlichen Wertstoff-Kreislauf) einsetzbar sind. Zudem wird empfohlen, die Möglichkeit der Anwendung hellerer Oberflächenmaterialien zu überprüfen, um die Sonneneinstrahlung stärker zu reflektieren und den Belag so als Klimaanpassungsinstrument zu nutzen.		
Lübecker Verkehrswacht e. V.		x		Keine direkte Betroffenheit mit konkreten Anmerkungen		
NABU Lübeck	x			Keine direkte Betroffenheit mit konkreten Anmerkungen		

Behörde/ Institution	Teilnahme und Rücklauf Okt 2019	Teilnahme und Rücklauf Mai 2020	Teilnahme und Rücklauf Nov 2020	Allgemeine Anmerkungen	Ortsbezogene Defizite/ Kritik	Konkreter Änderungsvorschlag
Omnibus Verband Nord	x			**Grundsätzliche Anforderung:** Zunehmende Verlagerung von Radwegen auf die Straße sollte nicht dazu führen, dass dem Stadtbus kein Vorrang mehr eingeräumt wird. Die gefahrenlose und zuverlässige Nutzung der Haltestellen muss gewährleistet sein. In Engstellen wird das Überholen von Radfahrenden gemäß Planung für den Bus nicht mehr möglich sein wird, der Bus wird dadurch verlangsamt. Empfehlung: Mindestfahrbahnbreite von 3m umsetzen.		
	x				Führung durch die **Altstadt** mangelhaft, da aufgrund der bereits existierenden Verkehrsdichte keine schnelle und störungsfreie Fortbewegung möglich sein würde	
Sana Kliniken Lübeck GmbH	x				**Zu S-2b:** An Kreuzung Weidenweg/ Kahlhorststraße/ Körnerstraße erhöhtes Konfliktpotenzial	
	x				**Zu S-2b:** Am Weidenweg in Höhe Kindergarten "Die Stadtmäuse" Engstelle die zudem unübersichtlich ist, hier existiert ein erhöhtes Konfliktpotenzial	
Stadt Bad Schwartau; Bauamt / Bereich Tiefbau und Verkehrsanlagen	x				Anschluss von N-2 an die N-1 über **Cleverbrücker Straße**	
		x			Zum Planungsquerschnitt N-2, 1. **Tremskamp:** Verfügbare Fläche = 16,30m. An Engstelle Tremskamp wurden auf der westlichen Straßenseite bereits ca. 1,50 m hinzugekauft, weiterer Flächenzukauf ist angestrebt.	Profilerweiterung aufnehmen und Grünstreifen darstellen

Behörde/ Institution	Teilnahme und Rücklauf Okt 2019	Teilnahme und Rücklauf Mai 2020	Teilnahme und Rücklauf Nov 2020	Allgemeine Anmerkungen	Ortsbezogene Defizite/ Kritik	Konkreter Änderungsvorschlag
Stadtverkehr Lübeck GmbH	x			**Grundsätzliche Anforderung:** Haltestellenbereiche dürfen nicht direkt am Radschnellweg eingerichtet werden, da es sonst zu einer Gefährdung der ein- und aussteigende Fahrgäste kommen würde		
	x				Führung im **Mönkhofer Weg** kritisch, da der ÖPNV die Radfahrenden aufgrund des geringen Straßenquerschnittes nicht überholen kann und dadurch verlangsamt wird	
	x				Die **Königstraße** und die **Mühlenstraße** eignen sich nicht für RSW, da dort neben Busverkehr auch viele Zufußgehenden und langsamere Radfahrende auf der Straße sind	Ostumfahrung über Kanalstraße bzw. Falkenstraße
			x	Die Musterlösung ML1 wird abgelehnt, da die Radfahrenden den Busverkehr behindern und entschleunigen würden. Die damit einhergehenden Fahrzeitverluste und ggf. erhöhte Betriebskosten müssten durch die HL ausgeglichen werden.		
			x	Die Musterlösung ML2 wird abgelehnt, da in diesem Fall aus einer Fahrbahnrandhaltestelle faktisch eine Busbucht wird. Der Bus kann nicht geradlinig an die Haltestelle heranfahren, so dass diese Haltestelle keine vollständige Barrierefreiheit aufweist. Zusätzlich muss sich der Bus beim Ausfahren wieder in den fließenden Verkehr einordnen, was zu Fahrzeitverlusten führt. Bei der Lösung wird außerdem eine hohe Gefährdung für den Radverkehr gesehen. Statt der Anwendung von Musterlösungen 1 und 2 sollte in der Ratzeburger Allee der gesamte Straßenraum neu geplant werden, um vorhandene Parkstreifen für den Umweltverbund zu nutzen.		
			x	**Zum Kapitel Musterlösungen für RSW-Führung an Bushaltestellen:** Im südlichen Bereich befahren in der morgendlichen Spitze 17 Busse pro Stunde pro Richtung mit ca. 1.400-1.700 Fahrgäste pro Stunde und pro Richtung (in beiden Richtungen also 2.800-3.400 FG) diese Strecke.		

Behörde/ Institution	Teilnahme und Rücklauf Okt 2019	Teilnahme und Rücklauf Mai 2020	Teilnahme und Rücklauf Nov 2020	Allgemeine Anmerkungen	Ortsbezogene Defizite/ Kritik	Konkreter Änderungsvorschlag
Stadtverkehr Lübeck GmbH			x		**Zu HL 01-c+d:** Der Vorschlag wird kritisch gesehen, da die Quell- und Zielverkehre nicht in entsprechender Menge beachtet wurden. Die Querungen des RSW durch den Busverkehr wären sehr konfliktträchtig. Außerdem wäre die Zugänglichkeit zu den Bushaltestellen gemäß Planungen kaum gegeben.	Der RSW könnte auf die andere Straßenseite verlegt und die dortigen Bushaltestellen nach den ML3 und 4 umgebaut werden.
			x		**Zu HL03-a:** Es fehlt der Hinweise auf einen zukünftigen ÖPNV-Verkehr mit den entsprechenden Haltstellen (ML3 und 4)	
			x		**Zu HL05-b:** Die Wallstraße wird nicht von der Linie 32 befahren. Dennoch ist die Wallstraße eine wichtige ÖPNV-Umleitungsstrecke.	
			x		**Zu HL06-a:** Es fährt keine Linie 49 durch die Possehlstraße / Wallstraße.	
			x		**Zu HL06-e:** Es fahren die Linie 1, 9 und 17 durch die Kahlhorststraße.	
			x		**Zu HL06-f:** Es fehlt an einer Beschreibung, was ein Minikreisverkehr ist und ob dieser mit Gelenkbussen befahren werden kann.	
			x		**Zu HL08:** Es fahren die Linien 4, 6 und 8710.	
StattAuto eG		x		Keine direkte Betroffenheit mit konkreten Anmerkungen		

Behörde/ Institution	Teilnahme und Rücklauf Okt 2019	Teilnahme und Rücklauf Mai 2020	Teilnahme und Rücklauf Nov 2020	Allgemeine Anmerkungen	Ortsbezogene Defizite/ Kritik	Konkreter Änderungsvorschlag
TraveNetz GmbH	x		x	**Grundsätzliche Anforderung:** Innerhalb der dargestellten Trassenvarianten befinden sich aktive Versorgungsleitungen der Netz Lübeck GmbH deren Betriebseinschränkungen zu vermeiden sind		
			x	Im Bereich der Ratzeburger Allee sind Leitungserneuerungen für die Gas- und Wasserversorgung geplant. Diese Maßnahmen werden nach heutigem Stand bis einschließlich 2025 dauern. In den jeweiligen Bereichen wird es zu entsprechenden Behinderungen, gegebenenfalls auch Vollsperrungen des Radschnellweges kommen.		
			x	Innerhalb des Abschnittes Schwartauer Landstraße 114-138 sind mittelfristig Niederspannungskabellegungen geplant, welche ggf. im Zuge ihrer Baumaßnahme erfolgen könnten, so dass eine zeitnahe Koordinierung anzustreben ist.		
Universität zu Lübeck	x			Keine direkte Betroffenheit mit konkreten Anmerkungen		
VCD Nord			x		**Zu L BS-a Tremskamp (Abschnitt A1 – Stadtgrenze Lübeck):** Es sollte geprüft werden, ob die Möglichkeit besteht den Grünstreifen zumindest in Teilen zu erhalten.	
			x			**Zu SK03:** Es sollte geprüft werden, ob der Mindeststandard des RSW durch eine Einbahnstraßenregelung in der Anliegerstraße erreichbar ist.
			x		**Zur Ratzeburger Allee:** Durch die haltenden Busse ergibt sich bei der ML 2 eine Beeinträchtigung des Radverkehrs	Es sollte geprüft werden, ob der Parkstreifen mit dem Radfahrstreifen getauscht werden kann, um eine Unterbrechung des RSW zu verhindern.
			x		**Zur Ratzeburger Allee:** Die Möglichkeit einer Protected-Bike-Lane sollte geprüft werden, um das Sicherheitsgefühl der Radfahrenden zu steigern. Statt Pollern könnten auch städtebaulich ansprechende Optionen wie Bepflanzungen umgesetzt werden.	
			x	**Grundsätzliche Anforderung:** Eine Querverbindung zum Hochschulcampus und zum Klinikum sowie zur Wakenitz Halbinsel sollte zusätzlich zum RSW-Projekt mitgedacht werden.		

Maßnahme	Musterlösung (Quelle)	Kosten (€)	Einheit
Einmündungen			
Radwegeüberfahrt	H1.1 (MRH)	20.000	psch.
Bevorrechtigung im Zuge von Fahrradstraßen			
bauliche Bevorrechtigung	N1.1 (MRH)	30.000	psch.
Bevorrechtigung durch Beschilderung	N1.2 (MRH)	10.000	psch.
LSA-Knoten / Fußverkehrs-LSA (Bestand / Ergänzung)			
Radschnellwegfurt mit LSA	FU1 (ERA)	40.000	psch.
Kreisverkehre			
Anlage Minikreisverkehr	MIN (MRH)	100.000	psch.
Anlage kleiner Kreisverkehr	KVP (ERA)	500.000	psch.
Bushaltestellen			
Führung des RSW auf einem baulichen Radweg mit Regelstandard hinter der Bushaltestelle	ML 1 (PGV)	20.000	anteilige Kosten
Führung des RSW auf einem baulichen Radweg mit reduziertem Standard hinter der Bushaltestelle	ML 2 (PGV)	20.000	anteilige Kosten
Sonderlösung Anliegerstraße	ML 3 (PGV)	30.000	anteilige Kosten
Führung auf RSW mit Unterbrechung an Bushaltestelle	ML 4 (PGV)	ohne Kostenansatz	
Sondermaßnahmen (SON)	**Keine Zuordnung einer Musterlösung, individueller Lösungsansatz und Kostenschätzung**		
Umbau Knotenpunkt		100.000 - 500.000	
Neubau / Verbreiterung Brücke		500.000 - 3.000.000	

Maßnahme	Musterlösung (Quelle)	Kosten (€)	Einheit
Standardausstattung (Radschnellwegmarkierung, Beschilderung, Piktogramme, etc.)	STA (MRH)	50	m
Markierungsmaßnahmen und Beschilderungsmaßnahmen			
Anlage Schutz- / Radfahrstreifen (einseitig)	RFS / SST	30	m
Neumarkierung Fahrstreifen (gesamte Fahrbahn)	MAR1	60	m
Neumarkierung Parkstreifen	MAR2	30	m
Beschilderung und Markierung (z.B. T-30 Zone)	BES	50	m
Einrichtung Fahrradstraße	FST	60	m
Bauliche Maßnahmen			
Neubau / Verbreiterung Radweg	RWN / RWV	150	qm
Neubau / Verbreiterung Gehweg	GWN / GWV	150	qm
Neubau Parkflächen	PKN	130	qm
Neubau Fahrbahn	FBN	130	qm
Deckenerneuerung Fahrbahn	DEF	90	qm
Deckenerneuerung Gehweg / Radweg	DEG / DER	50	qm
Bordversatz	BOV	200	m
Einbau Stützmauer	STÜ	1.600	m

	Bushaltestelle	Straßenseite	Haltestellenform	Führung RSW	Musterlösung	Haltefrequenz
Nord	Bad Schwartau Cleverbrücker Straße	West	Busbucht	Im östlichen Seitenraum; Im Zweirichtungs-verkehr	Bestand bleibt erhalten	7 Busse/Stunde
	Bad Schwartau Cleverbrücker Straße	Ost	Busbucht	Im östlichen Seitenraum; Im Zweirichtungs-verkehr	**ML 1**	7 Busse/Stunde
	Bad Schwartau Tremskamp	West	Fahrbahnrand	Im östlichen Seitenraum; Im Zweirichtungs-verkehr	Bestand bleibt erhalten	6 Busse/Stunde
	Bad Schwartau Tremskamp	Ost	Fahrbahnrand	Im östlichen Seitenraum; Im Zweirichtungs-verkehr	**ML 2**	6 Busse/Stunde
	Lübeck Tremser Teich	West	Busbucht	Im östlichen Seitenraum; Im Zweirichtungs-verkehr	Bestand bleibt erhalten	6 Busse/Stunde
	Lübeck Tremser Teich	Ost	Busbucht	Im östlichen Seitenraum; Im Zweirichtungs-verkehr	**ML 1**	6 Busse/Stunde
	Lübeck Peenestieg	West	Fahrbahnrand	Auf Fahrradstraße	Bestand bleibt erhalten	4 Busse / Stunde
	Lübeck Peenestieg	Ost	Fahrbahnrand	Auf Fahrradstraße	**ML 3**	4 Busse / Stunde
	Lübeck Oderstraße	West	Fahrbahnrand	Auf Fahrradstraße	Bestand bleibt erhalten	4 Busse / Stunde
	Lübeck Oderstraße	Ost	Busbucht	Auf Fahrradstraße	**ML 3**	4 Busse / Stunde
	Lübeck Hochstraße	West	Busbucht	Auf Fahrradstraße	Bestand bleibt erhalten	4 Busse / Stunde
	Lübeck Hochstraße	Ost	Busbucht	Auf Fahrradstraße	**ML 3**	4 Busse / Stunde
	Lübeck Josephinenstraße	West	Busbucht	Im östlichen Seitenraum; Im Zweirichtungs-verkehr	Bestand bleibt erhalten	4 Busse / Stunde
	Lübeck Josephinenstraße	Ost	Busbucht	Im östlichen Seitenraum; Im Zweirichtungs-verkehr	**ML 1**	4 Busse / Stunde
	Lübeck neue Haltestelle Willy-Brandt-Allee Höhe MuK	West	Fahrbahnrand	Im westlichen Seitenraum; Im Zweirichtungsvekrehr	**ML 1**	Keine Angabe
	Lübeck neue Haltestelle Willy-Brandt-Allee Höhe MuK	Ost	Fahrbahnrand	Im westlichen Seitenraum; Im Zweirichtungsvekrehr	Unabhängig von RSW-Planung	Keine Angabe
	Lübeck LindenArcaden	Nord	Fahrbahnrand	Radverkehr auf der Fahrbahn	Bestand bleibt erhalten	20 Busse / Stunde
	Lübeck LindenArcaden	Süd	Fahrbahnrand	Radverkehr auf der Fahrbahn	Bestand bleibt erhalten	20 Busse / Stunde

	Bushaltestelle	Straßenseite	Haltestellenform	Führung RSW	Musterlösung	Haltefrequenz
Nord	Lübeck neue Haltestelle Willy-Brandt-Allee Höhe Holstentorplatz	West	Fahrbahnrand	Im westlichen Seitenraum; Im Zweirichtungsvekrehr	**ML 1**	Keine Angabe
	Lübeck neue Haltestelle Willy-Brandt-Allee Höhe Holstentorplatz	Ost	Fahrbahnrand	Im westlichen Seitenraum; Im Zweirichtungsvekrehr	Unabhängig von RSW-Planung	Keine Angabe
Süd	Lübeck Stresemannstraße	Nord	Busbucht	Auf einem Radweg; Richtungstreu	**ML 1**	12 Busse / Stunde
	Lübeck Stresemannstraße	Süd	Busbucht	Auf einem Radweg; Richtungstreu	**ML 1**	12 Busse / Stunde
	Lübeck Wasserkunst	Nord	Busbucht	Auf einem Radweg; Richtungstreu	**ML 1**	12 Busse / Stunde
	Lübeck Wasserkunst	Süd	Busbucht	Auf einem Radweg; Richtungstreu	**ML 1**	12 Busse / Stunde
	Lübeck, Fahlenkampsweg	Nordost	Busbucht	Auf einem Radweg; Richtungstreu	**ML 2**	12 Busse / Stunde
	Lübeck, Fahlenkampsweg	Südwest	Busbucht	Auf einem Radweg; Richtungstreu	**ML 2**	12 Busse / Stunde
	Lübeck, Kahlhorststraße	Süd	Busbucht	Auf einem Radfahrstreifen; Richtungstreu	**ML 4**	8 Busse / Stunde
	Lübeck Amselweg	Ost	Busbucht	Auf einem Radweg; Richtungstreu	**ML 1**	4 Busse / Stunde
	Lübeck Amselweg	West	Busbucht	Auf einem Radweg; Richtungstreu	**ML 1**	4 Busse / Stunde
	Lübeck Weinbergstraße	Ost	Busbucht	Auf einem Radweg; Richtungstreu	**ML 1**	4 Busse / Stunde
	Lübeck Weinbergstraße	West	Busbucht	Auf einem Radweg; Richtungstreu	**ML 1**	4 Busse / Stunde
	Lübeck Gustav-Falke-Straße	Ost	Busbucht	Auf einem Radweg; Richtungstreu	**ML 1**	4 Busse / Stunde
	Lübeck Gustav-Falke-Straße	West	Busbucht	Auf einem Radweg; Richtungstreu	**ML 1**	4 Busse / Stunde
	Universitätsstraße	Ost	Busbucht	Auf einem Radweg; Richtungstreu	**ML 1**	4 Busse / Stunde
	Universitätsstraße	West	Busbucht	Auf einem Radweg; Richtungstreu	Bestand bleibt erhalten	4 Busse / Stunde

	Bushaltestelle	Straßenseite	Haltestellenform	Führung RSW	Musterlösung	Haltefrequenz
Süd	Lübeck Grönauer Baum	Nordost	Busbucht	Auf einem Radweg; Richtungstreu	**ML 1**	6 Busse / Stunde
	Lübeck Grönauer Baum	Südwest	Busbucht	Auf einem Radweg; Richtungstreu	Bestand bleibt erhalten	6 Busse / Stunde
	Lübeck Neptunstraße	Ost	Busbucht	Auf einem Radweg; Richtungstreu	**ML 1**	4 Busse / Stunde
	Lübeck Neptunstraße	West	Busbucht	Auf einem Radweg; Richtungstreu	Bestand bleibt erhalten	4 Busse / Stunde
	Lübeck St. Hubertus	Ost	Busbucht	Auf einem Radweg; Richtungstreu	**ML 1**	4 Busse / Stunde
	Lübeck St. Hubertus	West	Busbucht	Auf einem Radweg; Richtungstreu	Bestand bleibt erhalten	4 Busse / Stunde

Musterlösungen (ML) der Führung des Radschnellweges Lübeck an Bushaltestellen	
ML 1	Baulicher Radweg mit Regelstandard hinter Bushaltestelle am Fahrbahnrand
ML 2	Baulicher Radweg mit reduziertem Standard hinter Bushaltestelle am Fahrbahnrand
ML 3	Sonderlösung Anliegerstraße
ML 4	Radfahrstreifen mit Unterbrechung für Bushaltestelle

Knotenpunkt mit Vollsignalisierung	Geplante Maßnahmen	LSA-Programm vorhanden?	Repräsentativer Signalgeber zur Anwendung auf den RSW	Einfahrender Konfliktstrom	Zwischenzeit zwischen Beginn Sperrzeit RSW und Start Konfliktstrom	Nötige Zwischenzeit aus Zwischenzeitmatrix	Dadurch resultierender Puffer	Voraussetzung für Grünzeitverlängerung? (Günstig, ungünstig, neutral)
Knoten Tremskamp (L309)/ Am Petroleumhafen/ Cleverbrücker Str. (L230)	Umbau Knotenbereich (vgl. Skizze)	nein	x	x	x	x	x	Keine Prüfung möglich aufgrund des fehlenden Signalprogrammes
Knoten Schwartauer Landstraße (L309)/ Warthestr./ Memelstr. (K27)	Umbau Knotenbereich (vgl. Skizze)	ja	F/R 31	K3	SZP 1.1: 25 sek SZP 1.2/1.3: 14 sek SZP 1.4: Überschneidung	14 sek	11 sek	Ungünstige Voraussetzung, keine Grünzeitverlängerung möglich
				K4	SZP 1.1: 25 sek SZP 1.2/1.3: 14 sek SZP 1.4: Überschneidung	11 sek	11 sek	
				K6	SZP 1.1/1.4: 12 sek SZP 1.2/1.3: unendlich	12 sek	0 sek	
Knoten Schwartauer Allee (L309)/ Helgolandstr./ Hochstr./ Schwartauer Allee (L309)	Radverkehrsfurt mit LSA Fußgängerüberweg auf Radweg und Wartefläche	ja	F/R 5 + F/R 6	K2	SP 1/1.1/1.2/1.3/1.4/1.5: 13 sek	8 sek	5 sek	Günstige Voraussetzung, für queren in einem Zug max. 5 sek Grünzeitverlängerung
			F/R 13-F/R 16	K4	SP 1/1.1/1.2/1.3/1.4/1.5: 13 sek	7 sek	6 sek	
				K6	SP 1/1.1/1.2/1.3/1.4/1.5: 18 sek	6 sek	13 sek	
Knoten Karlstraße (K25)/ Katharinenstraße	Umbau Knotenbereich (vgl. Skizze)	ja	x	x	x	x	x	Neuplanung notwendig
Knoten Fakenburger Allee (L332)/ Werner-Kock-Straße	Radverkehrsfurt mit LSA (beidseitig)	ja	x	x	x	x	x	Neuplanung mit Bedarfs-LSA notwendig, um zu lange Wartezeiten zu verhindern

Knotenpunkt mit Vollsignalisierung	Geplante Maßnahmen	LSA-Programm vorhanden?	Repräsentativer Signalgeber zur Anwendung auf den RSW	Einfahrender Konfliktstrom	Zwischenzeit zwischen Beginn Sperrzeit RSW und Start Konfliktstrom	Nötige Zwischenzeit aus Zwischenzeitmatrix	Dadurch resultierender Puffer	Voraussetzung für Grünzeitverlängerung? (Günstig, ungünstig, neutral)
Knoten Puppenbrücke (K23)/ Holstentorplatz	Umbau Knoten (vgl. Skizze)	ja	R5	K1	SZP 1.0: 25 sek SZP 2.0: 26 sek SZP 3.0: 27 sek SZP 5.0: 24 sek SZP 6.0: 26 sek SZP 7.0: 22 sek	6 sek	21 - 18 sek	Günstige Voraussetzungen bis auf Konflikt mit K5
				K5	SZP 1.0/2.0/3.0/5.0/6.0/7.0: 6 sek	6 sek	0 sek	
				K7	SZP 1.0: 26 sek SZP 2.0: 27 sek SZP 3.0: 28 sek SZP 5.0: 24 sek SZP 6.0: 26 sek SZP 7.0: 22 sek	6 sek	22 - 18 sek	
			R6	K2	SZP 1.0-2.5: Überschneidung SZP 3.0/3.4: 70 sek SZP 5.0: Überschneidung SZP 5.4: 58 sek SZP 6.0-7.5: Überschneidung SZP 8.0/8.1: Unendlich	2 sek	56 - 68 sek	
				K3	Zwischen 28 und und 60 sek	2 sek	26 - 58 sek	
				K41	SZP 1.0 - 1.5: 2 sek SZP 2.0/2.2: 2 sek SZP 2.1: 10 sek SZP 2.3-2.5: 9 sek SZP 3.0-5.4: 2 sek SZP 6.0/6.2: 2 sek SZP 6.1/6.3/6.4/6.5: 9 sek SZP 7.0-8.1: 2 sek	1 sek	1 - 9 sek	
Possehlstr./ Wallstr. (K23)	Radverkehrsfurt mit LSA	ja	x	x	x	x	x	Neuplanung notwendig
Knoten Mühlenbrücke/ Wallstr. (K23)	Umbau Knoten (vgl. Skizze)	ja	x	x	x	x	x	Radverkehr auf Fahrbahn mit Kfz, keine eigene LSA, Grünzeitverlängerung RSW nicht möglich
Knoten Kronsforder Allee (K16)/ Charlottenstr./ Uhlandstr.	Umbau Knoten (vgl. Skizze)	ja	x	x	x	x	x	Neuplanung notwendig
Knoten Schwartauer Allee (L331)/ Kahlhorststr./ Fahlenkampsweg	Umbau Knoten mit Radfahrerschleuse und Anpassung der Fahrstreifen im Knotenbereich (vgl. Skizze)	ja	x	x	x	x	x	Neuplanung notwendig

Knotenpunkt mit Vollsignalisierung	Geplante Maßnahmen	LSA-Programm vorhanden?	Repräsentativer Signalgeber zur Anwendung auf den RSW	Einfahrender Konfliktstrom	Zwischenzeit zwischen Beginn Sperrzeit RSW und Start Konfliktstrom	Nötige Zwischenzeit aus Zwischenzeitmatrix	Dadurch resultierender Puffer	Voraussetzung für Grünzeitverlängerung? (Günstig, ungünstig, neutral)
Ratzeburger Allee (K23) / Einmündung Mönkhofer Weg	Radverkehrsfurt mit LSA (einseitig) Erweiterung der Fußgängerfurt (beidseitig)	ja	x	x	x	x	x	Neuplanung notwendig
Knoten St. Jürgen-Ring/ Wallbrechtstr. (B75)	Städtische Planung	ja	F/R 31_33	K4	SZP 1.0/1.1/1.2/1.3: Überschneidung SZP 2.0/2.1/2.2/2.3: Überschneidung SZP 3.0/3.1/3.2/3.3: Überschneidung SZP 4.0/4.2: Überschneidung	11 sek	-	Günstige Voraussetzungen bis auf Konflikt mit K7
				K6	SZP 1.0/1.1: 66 sek SZP 1.2/1.3: unendlich SZP 2.0/2.1: 76 sek SZP 2.2/2.4: unendlich SZP 3.0/3.1: 51 sek SZP 3.2/3.4: unendlich SZP 4.0: 51 sek SZP 4.2: unendlich	11 sek	40 - 65 sek	
			F/R 32_34	K1	SZP 1.0/1.1/1.3: 18 sek SZP 1.2: 11 sek SZP 2.0/2.2: 11 sek SZP 2.1/2.3: 20 sek SZP 3.0/3.2: 9 sek SZP 3.1/3.3: 12 sek SZP 4.0/4.2: 9 sek	3 sek	6 - 17 sek	
			F/R 41_43	K4	SZP 1.0/1.1/1.2/1.3: 23 sek SZP 2.0/2.1/2.2/2.3: 29 sek SZP 3.0/3.1/3.2/3.3: 19 sek SZP 4.0/4.2: 19 sek	11 sek	8 - 12 sek	
			F/R 42_44	K6	SZP 1.0/1.1: 32 sek SZP 1.2/1.3: unendlich SZP 2.0/2.1: 36 sek SZP 2.2/2.3: unendlich SZP 3.0/3.1: 26 sek SZP 3.2/3.3: unendlich SZP 4.0: 26 sek SZP 4.2: unendlich	2 sek	24 - 30 sek	
				K7	SZP 1.0/1.1/1.2/1.3: 4 sek SZP 2.0/2.1/2.2/2.3: 4 sek SZP 3.0/3.1/3.2/3.3: 4 sek SZP 4.0/4.2: 4 sek	4 sek	0 sek	

Knotenpunkt mit Vollsignalisierung	Geplante Maßnahmen	LSA-Programm vorhanden?	Repräsentativer Signalgeber zur Anwendung auf den RSW	Einfahrender Konfliktstrom	Zwischenzeit zwischen Beginn Sperrzeit RSW und Start Konfliktstrom	Nötige Zwischenzeit aus Zwischenzeitmatrix	Dadurch resultierender Puffer	Voraussetzung für Grünzeitverlängerung? (Günstig, ungünstig, neutral)
Knoten Stichweg/ Gustav-Falke-Str.	Radverkehrsfurt mit LSA (beidseitig) Fußgängerüberweg auf Radweg und Wartefläche (beidseitig)	nein	x	x	x	x	x	Keine Prüfung möglich aufgrund des fehlenden Signalprogrammes
Knoten Ratzeburger Allee (L331)/ Weberkoppel/Parkplatz Bauhaus/tedox	Radverkehrsfurt mit LSA (beidseitig) Fußgängerüberweg auf Radweg und Wartefläche (beidseitig)	ja	x	x	x	x	x	Günstige Voraussetzung, RSW gemeinsame Schaltung mit Kfz // Gelbzeit MIV nutzen für Grünzeitverlängerung RSW
Knoten Ratzeburger Allee (L331)/ Stadtweide/Osterweide	Radverk. Ertüchtigung (Furten, Aufstellflächen)	ja	x	x	x	x	x	Günstige Voraussetzung, RSW gemeinsame Schaltung mit Kfz // Gelbzeit MIV nutzen für Grünzeitverlängerung RSW
Ratzeburger Allee (L331)/ Einmündung Universitätsstraße	Radverkehrsfurt mit LSA	ja	x	x	x	x	x	Günstige Voraussetzung, RSW gemeinsame Schaltung mit Kfz // Gelbzeit MIV nutzen für Grünzeitverlängerung RSW
Knoten Ratzeburger Allee (L331)/ Ernst-Ruska-Str./Am Bökenbarg	Radverkehrsfurt mit LSA (beidseitig)	nein	x	x	x	x	x	Keine Prüfung möglich aufgrund des fehlenden Signalprogrammes
Knoten Ratzeburger Landstr. (L331)/ Falkenhusener Weg	Radverkehrsfurt mit LSA	nein	x	x	x	x	x	Keine Prüfung möglich aufgrund des fehlenden Signalprogrammes
Knoten Ratzeburger Landstr. (L331)/ Neptunstr./Nibelungenstr.	Radverkehrsfurt mit LSA (beidseitig)	nein	x	x	x	x	x	Keine Prüfung möglich aufgrund des fehlenden Signalprogrammes
Knoten Ratzeburger Landstraße (L331)/ Polarisweg	Radverkehrsfurt mit LSA	nein	x	x	x	x	x	Keine Prüfung möglich aufgrund des fehlenden Signalprogrammes
Knoten Ratzeburger Landstr. (L331)/ Müggenbuschweg/Blankenseer Str. (K8)	Radverkehrsfurt mit LSA	nein	x	x	x	x	x	Keine Prüfung möglich aufgrund des fehlenden Signalprogrammes

Nr	Straße	Beschreibung / Lage	Veränderung	Ab- / Zunahme
HL 01-a	Schwartauer Landstr.	Wartestr./Memelstr. - Stadtgrenze Lübeck/Bad Schwartau	nein	-
HL 01-b	Schwartauer Landstr.	Schwartauer Landstr. - Wartestr./Memelstr.	ja	- ca. 60
HL 01-c	Schwartauer Landstr.	Neißestr. - Schwartauer Landstr.	ja	- ca. 110
HL 01-d	Schwartauer Landstr.	Schwartauer Allee / Schwartauer Landstr. - Neißestr.	ja	- ca. 40
HL 01-e	Schwartauer Allee	Bahntrasse - Schwartauer Landstr.	ja	- ca. 145 + ca. 80
HL 01-f	Hochstr.	Schwartauer Allee /Schwartauer Landstr. - Karlstr.	nein	-
HL 02-a	Bahntrasse	Katharinenstr. - Schwartauer Allee	nein	-
HL 02-b	Katharinenstr.	Bahnweg - Bahntrasse	ja	- ca. 35
HL 02-c	Bahnweg, Roddenkoppel, Werftstr., Eutiner Eisenbahnbrücke	Auf der Wallhalbinsel - Katharinenstr.	nein	-
HL 02-d	Auf der Wallhalbinsel	Willy-Brandt-Allee - Eutiner Eisenbahnbrücke	nein	-
HL 03-a	Willy-Brandt-Allee	Puppenbrücke/Holstentorplatz - Auf der Wallhalbinsel	nein	-
HL 03-b	Am Bahnhof, Werner-Kock-Str.	Lübeck Hbf - Willy-Brandt-Allee	nein	-
HL 04-a	Possehlstr.	Knoten Puppenbrücke/Holstentorplatz	nein	-
HL 04-b	Possehlstr.	Wallstr. - Puppenbrücke/Holstentorplatz	nein	-
HL 05-a	Wallstr.	Wipperbrücke - Possehlstr.	nein	-
HL 05-b	Wallstr.	Mühlenbrücke - Wipperbrücke	ja	- ca. 20
HL 05-c	Mühlenbrücke	Kronsforder Allee/Hüxtertorallee - Wallstr.	nein	-
HL 05-d	Grünverbindung Wallstr., Kanaltrave, Kronsforder Allee	Mühlentorplatz - Wallstr.	nein	-
HL 06-a	Possehlstr.	Geniner Ufer/Charlottenstr. - Wallstr.	nein	-
HL 06-b	Charlottenstr.	Kronsforder Allee - Possehlstr.	nein	-
HL 06-c	Uhlandstr.	Fritz-Reuter-Str. - Kronsforder Allee	ja	- ca. 40
HL 06-d	Bernt-Notke-Str.	Mönkhofer Weg - Fritz-Reuter-Str.	ja	- ca. 35
HL 06-e	Mönkhofer Weg	Kahlhorststr. - Bernt-Notke-Str.	nein	-
HL 06-f	Kahlhorststr.	Ratzeburger Allee - Mönkhofer Weg	ja	- ca. 10
HL 07-a	Ratzeburger Allee	Knoten Kronsforder Allee/Hüxtertorallee	nein	-
HL 07-b	Ratzeburger Allee	Hohelandstr. - Kronsforder Allee/Hüxtertorallee	nein	-
HL 07-c	Ratzeburger Allee	Kahlhorststr. - Hohelandstr.	nein	-
HL 07-d	Ratzeburger Allee	Kastanienallee - Kahlhorststr.	ja	- ca. 65
HL 07-e	Ratzeburger Allee	Stadtweide/Osterweide - Kastanienallee	nein	-
HL 08-a	Ratzeburger Allee	Knoten Stadtweide/Osterweide	nein	-
HL 08-b	Ratzeburger Allee/Ratzeburger Landstr.	Neptunstr./Nibelungenstr. - Stadtweide/Osterweide	ja	- ca. 10
HL 08-c	Ratzeburger Landstr.	Merkurstr./Siegfriedstr. - Neptunstr./Nibelungenstr.	nein	-
HL 08-d	Ratzeburger Landstr.	Polarisweg - Merkurstr./Siegfriedstr.	nein	-
HL 08-e	Ratzeburger Landstr.	Stadtgrenze Lübeck (--> Groß Grönau) - Polarisweg	nein	-
HL BS-a	Tremskamp	Stadtgrenze Lübeck/Bad Schwartau - Höhe A1	nein	-

1:

(Stand: Planung 14.01.)

2: Schätzung erfolgte nach Betrachtung der Digitalen Luftbild-kacheln, Stand:2016

Berechnung der Standardunterschreitung

18.01.2021

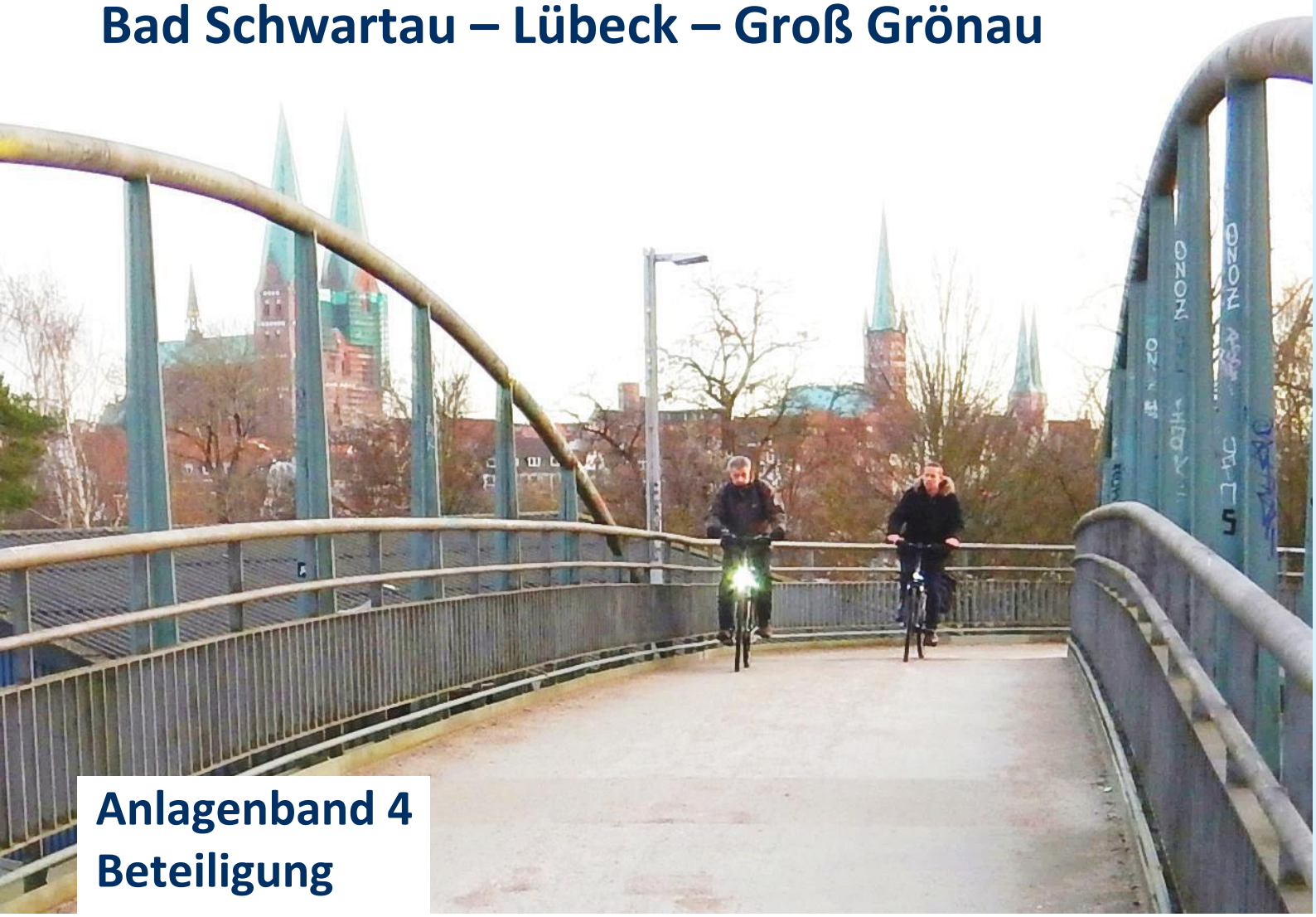
Unterabschnitt	Länge (m)	Standard	Übersichtsabschnitt	Gesamtlänge Übersichtsabschnitt	Standard	Anteil	Länge
HL 01-a	472	RSW-Standard	L 01	3.453	RSW-Standard	100,00%	
HL 01-b	467	RSW-Standard					
HL 01-c	492	Reduzierter Standard					
HL 01-d	419	Reduzierter Standard					
HL 01-e	753	RSW-Standard					
HL 01-f	850	RSW-Standard					
HL 02-a	383	RSW-Standard	L02	1.527	RSW-Standard	100%	
HL 02-b	455	RSW-Standard					
HL 02-c	474	RSW-Standard					
HL 02-d	215	RSW-Standard					
HL 03-a	500	RSW-Standard	L03	1.035	RSW-Standard	100%	
HL 03-b	535	RSW-Standard					
HL 04-a	0	x	L04	554	RSW-Standard	100%	
HL 04-b	554	RSW-Standard					
HL 05-a	539	RSW-Standard	L05	1.124	RSW-Standard	100%	
HL 05-b	400	RSW-Standard					
HL 05-c	185	ERA-Konform (2010)					
HL 06-a	676	RSW-Standard	L06	2.595	RSW-Standard	54,61%	1.417
HL 06-b	510	Reduzierter Standard					
HL 06-c	472	RSW-Standard			Reduzierter Standard	45,39%	1178
HL 06-d	269	RSW-Standard					
HL 06-e	402	Reduzierter Standard					
HL 06-f	266	Reduzierter Standard					
HL 07-a	0	x	L07	2.430	RSW-Standard	90%	2.180
HL 07-b	553	RSW-Standard					
HL 07-c	568	RSW-Standard			Reduzierter Standard	10%	250
HL 07-d	722	RSW-Standard					
HL 07-e	587	RSW-Standard					
HL 08-a	0	x	L08	2.344	RSW-Standard	100%	2.344
HL 08-b	1.211	RSW-Standard					
HL 08-c	384	RSW-Standard					
HL 08-d	529	RSW-Standard					
HL 08-e	220	RSW-Standard					
HL BS-a	651	RSW-Standard		651	RSW-Standard	100%	651

rad schnell netz

metropolregion hamburg

Machbarkeitsstudien für Radschnellverbindungen in der Metropolregion Hamburg

Korridor Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau



Anlagenband 4 Beteiligung

METROPOLREGION HAMBURG

Verzeichnis Beteiligungsband

WU01	Dokumentation des Bürgerworkshops
WU02	Protokoll 1. Projektgruppe RSW – Hansestadt Lübeck 16.11.2018
WU03	Teilnahmeliste 1. Projektgruppe RSW – Hansestadt Lübeck 16.11.2018
WU04	Protokoll 2. Projektgruppe RSW – Hansestadt Lübeck 21.03.2019
WU05	Teilnahmeliste 2. Projektgruppe RSW – Hansestadt Lübeck 16.11.2018
WU06	Protokoll 3. Projektgruppe RSW – Hansestadt Lübeck 30.01.2020

Impressum

Gefördert durch die Förderfonds
der Metropolregion Hamburg

Herausgeber
Metropolregion Hamburg
Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg
radschnellnetz@metropolregionhamburg.de
radschnellnetz.de
metropolregion.hamburg.de

Projektträger:
Kreis Pinneberg
Kurt-Wagener-Straße 11, 25337 Elmshorn
www.kreis-pinneberg.de

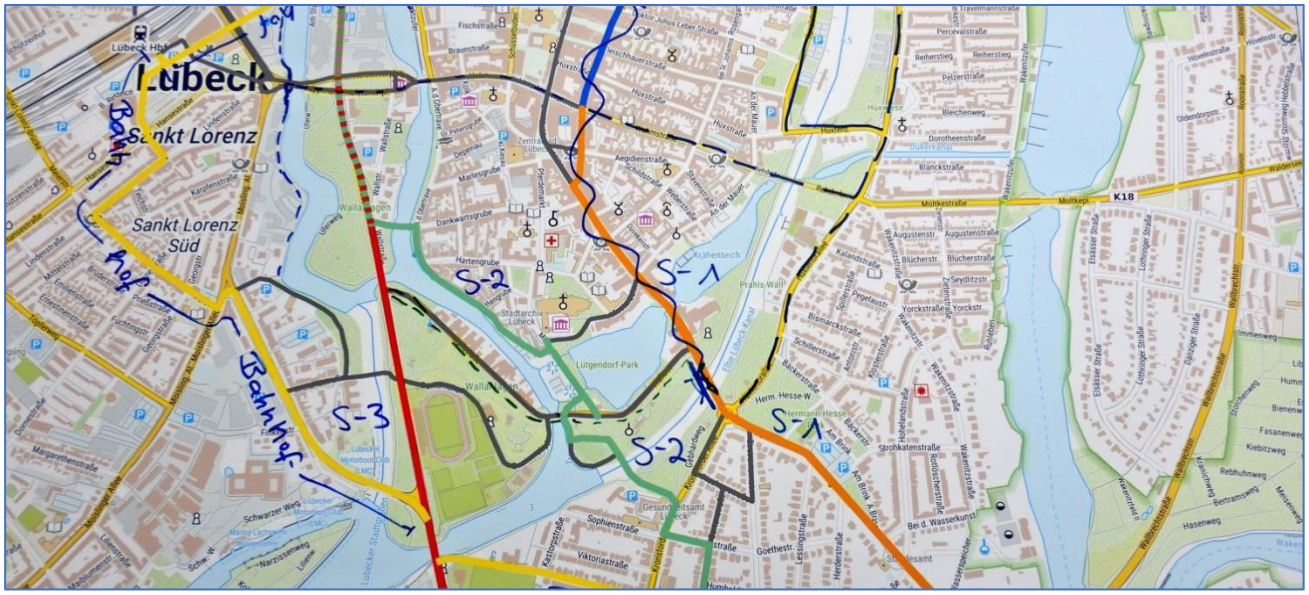
Auftraggeber:
Hansestadt Lübeck
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Mühlendamm 12
23552 Lübeck
www.luebeck.de

Ersteller:
PGV Dargel Hildebrandt GbR
Adelheidstraße 9 b
30171 Hannover
www.pgv-dargel-hildebrandt.de

Kooperationspartner:
Urbanus GbR
An der Untertrave 81-83
23552 Lübeck

Titelfoto:
© Hildebrandt, Edzard

Stand: 21.04.2021



Radschnellweg Lübeck

Dokumentation des Bürgerworkshops am 13. November 2019

Durchführung:

Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV Dargel Hildebrandt GbR

Ansprechpartner:
Edzard Hildebrandt
Annika Wittkowski
Sabine Derksen

Tel: 0511 220601-87
E-Mail: info@pgv-dargel-hildebrandt.de

https://www.pgv-dargel-hildebrandt.de/

urbanus GbR

Stefan Luft

Tel: 0451 7062-666
E-Mail: info@urbanus-luebeck.de

Auftraggeber:

Metropolregion Hamburg

Ansprechpartner:
Dr. Susanne Elfferding

Tel. 040 42841-4214
Susanne.Elfferding@metropolregion.hamburg.de

https://metropolregion.hamburg.de/radschnellnetz/

Hansestadt Lübeck

Bereich Stadtplanung und Bauordnung

Ansprechpartner:
Christian Stolte *christian.stolte@luebeck.de*
Nele Hellwig *nele.hellwig@luebeck.de*

https://uebermorgen.luebeck.de/projekte/radschnellwege/

Fotos: PGV Dargel Hildebrandt GbR

Inhalt

1 Hintergrund....4

2 Ablauf und Impressionen des Bürgerworkshops....4

3 Ergebnisse....6

3.1 Wohnorte, Altersstruktur und Verkehrsmittelwahl der Teilnehmenden....6

3.2 Ergebnisse – Thementisch Südlicher Korridor....7

3.3 Ergebnisse – Thementisch Mittlerer Bereich....8

3.4 Ergebnisse – Thementisch Nördlicher Korridor....9

4 Fazit und Ausblick....10

1 Hintergrund

Die Metropolregion Hamburg fördert seit 2018 Radschnellwege (RSW) im Rahmen von Machbarkeitsstudien für Radschnellverbindungen (RSV). Das Projekt ist von seinem Umfang her das derzeit größte länderübergreifende Radschnellwege-Projekt in Deutschland. Basis ist das im Jahr 2017 abgeschlossene Leitprojekt „Regionale Erreichbarkeitsanalysen“ der Metropolregion Hamburg. Aus der hier durchgeführten Potenzialanalyse ergaben sich neun regionale Radschnellwegkorridore, die im Rahmen von eigenständigen Machbarkeitsstudien untersucht werden. Mit der Machbarkeitsstudie für die Radschnellverbindung in Lübeck wurden die Planungsbüros PGV Dargel Hildebrandt aus Hannover und urbanus aus Lübeck beauftragt.

Ziel ist es, Attraktivität und Nutzung des Fahrrades zu steigern und besonders für den Alltagsradverkehr durchgängig und zügig befahrbare Verbindungen auch über 10 km Fahrtweite zu schaffen. Die Lübecker Radschnellverbindungen wird sehr direkt die Gemeinde Groß Grönau, die Stadt Bad Schwartau, die Altstadt und den Hauptbahnhof Lübecks miteinander verbinden. Die Machbarkeitsstudie ermittelt im Zuge einer groben und dann detaillierten Trassenfindung die Prüfung und Ausarbeitung einer Vorzugsvariante, die bis zum Sommer 2020 abgeschlossen sein soll.

Um die Ermittlung geeigneter Trassenkorridore zu unterstützen wurde 2018 eine Onlinebefragung mit Bürgerschaft und Nutzenden in und um Lübeck durchgeführt. Die Beiträge können von den beauftragten Planungsbüros bei der Erstellung des Maßnahmenkonzeptes im großen Maße berücksichtigt werden. Im Rahmen einer öffentlichen Bürgerveranstaltung am 13.11.2019 im Lübecker Rathaus hatten Interessierte die Gelegenheit, erste Planungsergebnisse zu erfahren, mit Planern und Besuchenden über die besten Varianten zu diskutieren und ihre eigenen Belange einzubringen. Rund 65 Bürgerinnen und Bürger nahmen die Möglichkeit zum Interessensaustausch wahr. Bürgerbeteiligung kann einen möglichst breiten Konsens der Bevölkerung und Nutzenden fördern. Die Ergebnisse werden hier dokumentiert.

2 Ablauf und Impressionen des Bürgerworkshops

Die Bürger und Bürgerinnen wurden im Foyer von Herrn Christian Stolte vom Bereich Stadtplanung und Bauordnung der Hansestadt und vom Gutachterteam PGV Dargel Hildebrandt / urbanus willkommen geheißen. An zwei Eingangsplakaten konnten die Besucherinnen und Besucher Angaben dazu machen, mit welchem Verkehrsmittel sie angereist sind, welcher Altersgruppe sie angehören und in welchem Teil Lübecks sie leben. Nach einem ersten Umsehen an den zahlreichen Ausstellungsplakaten wurden das Publikum vom Bereichsleiter Herrn Karsten Schröder, Hansestadt Lübeck, und Frau Dr. Susanne Elfferding, Projektkoordinatorin bei der Metropolregion Hamburg, begrüßt. Anschließend übernahm Herr Stefan Luft vom Planungsbüro urbanus die Moderation, erläuterte den Ablauf des Abends und stellte gemeinsam mit den Planern Herrn Edzard Hildebrandt und Frau Annika Wittkowski in kurzen Impulsvorträgen die Vorteile von Radschnellverbindungen, die geltenden Qualitätsstandards, die Planungskorridore und erste Ergebnisse vor.

Frau Wittkowski erklärte Ziele und Vorgehen der Bürgerveranstaltung und den Ablauf der nachfolgenden Gruppenarbeitsphase zur Meinungsbildung über die Verläufe, Herausforderungen und Knackpunkte der ausgewählten Trassenvarianten. Sie betonte, dass es keine Vorfestlegungen gäbe und Bürger und Bürgerinnen ihre Meinung frei äußern sollten. Im zweiten Teil der Workshop konnten die Gäste im freien Wechsel an den drei Thementischen über die vorliegenden Trassenvarianten diskutieren und in ausliegenden Arbeitsbögen und Plänen ihre persönlichen Vor- und Nachteile einzelner Varianten beschreiben und eintragen.

Im dritten Teil des Workshops wurden die Arbeitsergebnisse durch die Planer im Plenum vorgestellt und Fragen der Bürgerinnen und Bürger beantwortet. Es wurde zudem die Möglichkeit geboten, Anregungen allgemeiner Art auf einer „bunten (Stell-)Wand“ zu hinterlassen.

Uhrzeit	Thema	Akteure
17:30 Uhr	Eintreffen und Umschauen der Teilnehmenden	
17:45 Uhr	Begrüßung und Einführung in den Ablauf	**Karsten Schröder** Bereichsleiter Stadtplanung u. Bauordnung, HL **Dr. Susanne Elfferding** Projektkoordinatorin Radschnellwege; MRH **Stefan Luft** urbanus GbR
18:00 Uhr	Impulsvortrag: Radschnell-wege, Qualitätsstandards, Machbarkeitsstudien Metro-polregion Hamburg, Pla-nungsstand	**Edzard Hildebrandt und Annika Wittkowski** PGV Dargel Hildebrandt GbR **Stefan Luft**
18:30 Uhr	Gruppenarbeit zu den Trassenvarianten	Begleitung der Arbeitstische durch die Planungs-büros
19.30 Uhr	Zusammenfassung der Ergebnisse	**Edzard Hildebrandt, Annika Wittkowski und Stefan Luft**
20:00 Uhr	Ausblick und Verabschiedung	**Planungsbüros** und **Dr. Susanne Elfferding**

Ablauf des Bürgerworkshops

Begrüßung der Teilnehmenden im Foyer und im Saal

Impulsvorträge zum Thema Radschnellwege

Rege Diskussion an den Thementischen

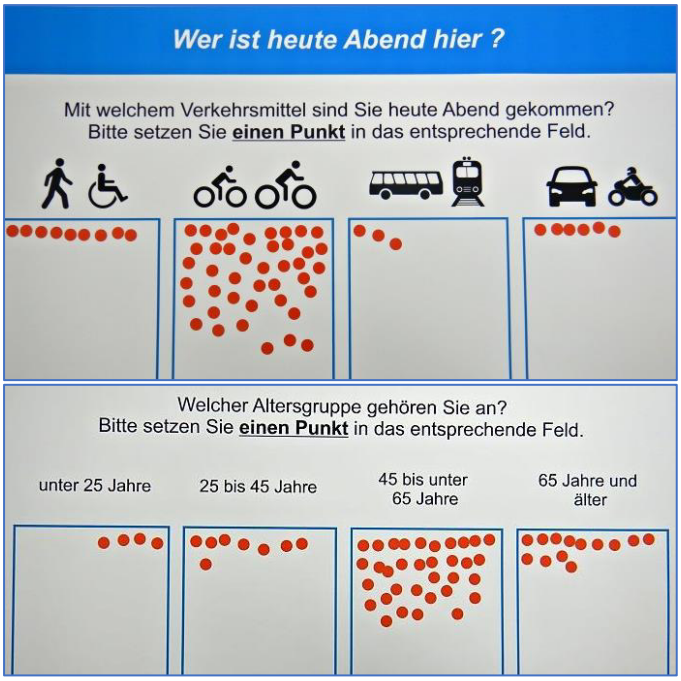
3 Ergebnisse

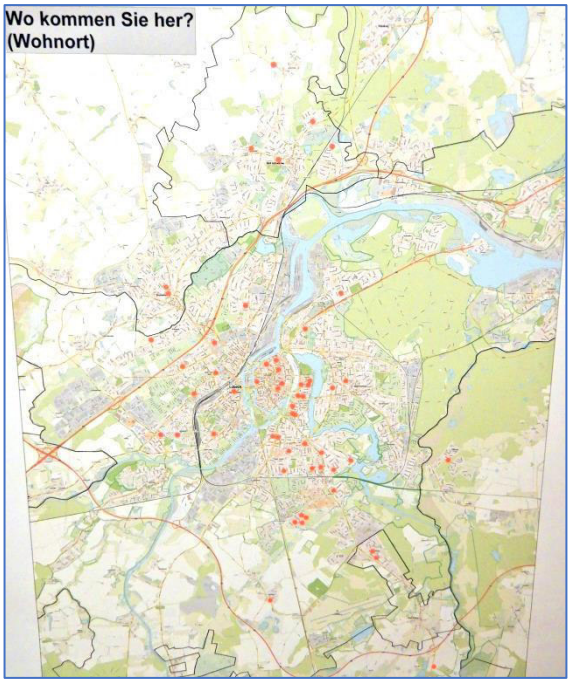
3.1 Wohnorte, Altersstruktur und Verkehrsmittelwahl der Teilnehmenden

Die Wohnorte der Teilnehmenden liegen zum Großteil in einem Umkreis von 5 km. Innerhalb dieses Umkreises gibt es einen leichten Schwerpunkt im Süden der Stadt. Weniger als 1/6 der Teilnehmenden hatten einen Wohnort in größerer Entfernung.

Bei der Altersstruktur der Anwesenden ergab sich ein deutliches Übergewicht der 45- bis 65-Jährigen. Etwa 80 % der Teilnehmenden war älter als 45 Jahre.

Bei der Verkehrsmittelwahl zeigte sich, dass rund 2/3 der Anwesenden mit dem Rad angereist waren. Der Radverkehr bildete somit einen signifikanten Schwerpunkt als Anreisemittel. Bei einer Hinzunahme der Zufußgehenden ergab sich an Anteil von ca. 85 % der Gäste. Somit konnte vermutet werden, dass Lübeck eine Stadt der kurzen Wege ist, mit großem Potenzial für den Radverkehr.





3.2 Ergebnisse – Thementisch Südlicher Korridor

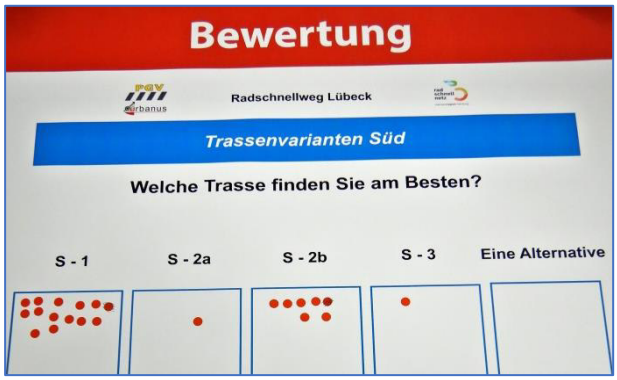
Für den südlichen Korridor wurden vier Hauptvarianten vorgestellt. Die westliche Variante S-3, die über die Berliner Straße führt, belegte mit der S-2a den dritten Platz bei der Trassenfavorisierung. Zwar wurden bei der direkten Streckenführung und Flächenverfügbarkeit Vorteile gesehen, jedoch ist die Erschließungswirkung zu gering. Weiterhin ist die Strecke bereits sehr gut ausgebaut und daher ohne Handlungsbedarf, weshalb die Finanzierungspotenziale nicht ausgeschöpft werden könnten.

Die Varianten S-2b und S-1 stellten sich als Favoriten heraus. Bei der S-1 ist wie bei der S-3 die größere Flächenverfügbarkeit ein Vorteil. Als Nachteil wurde genannt, dass es zwei schwerwiegende Problempunkte an der Strecke bei der Bahnquerung und am St. Jürgen-Ring gäbe.

Des Weiteren wurde der Wunsch bekräftigt, die Altstadt besser zu umfahren. Eine Möglichkeit dafür ist die Nutzung der Wallstraße, die als Einbahnstraße ausgewiesen werden könnte. Ein anderer Vorschlag bezog sich auf die Umfahrung des Problempunktes Mühlentorteller, die durch eine Alternativtrasse über die Wahmstraße realisiert werden könnte. Bei der S-1 stellte sich zudem die Frage, wie eine Anbindung an die TH und die Universität umgesetzt werden sollen.

Die Hochschulanbindungen sind bei der S-2 deutlich einfacher realisierbar. Aufgrund der hohen Belastung des Mönkhofer Weges durch Bus-, Schul-, Anlieger- und studentischen Verkehren wurde diese Variante als konfliktträchtig angesehen. Zudem bestehen Zweifel, ob hier die nötige Qualität für eine Radschnellverbindung hergestellt werden kann. Besonders im nördlichen, Bereich der Variante durch St. Jürgen, mit zahlreichen Zielpunkten wäre die Gestaltung sehr anspruchsvoll.

Da für beide Varianten stichhaltige Argumente gebracht wurden, solle darüber diskutiert werden, ob die Möglichkeit besteht, im Süden zwei Radschnellwegäste umzusetzen.



3.3 Ergebnisse – Thementisch Mittlerer Bereich

Neben den Trassenvarianten im Norden und Süden wurde den Anwesenden die Möglichkeit gegeben, über den zentralen Bereich zu diskutieren, der die Möglichkeiten zur Anbindung des Hbf, der Altstadt und der Verknüpfung der Trassen aus dem Norden mit denen aus dem Süden aufzeigen soll. Bei der Diskussion über den zentralen Bereich wurde wie beim Thementisch für den südlichen Korridor angemerkt, dass eine Führung durch die Altstadt für eine Radschnellverbindung kritisch anzusehen ist. Die Qualitätsstandards würden dort nicht eingehalten werden können. Zudem beständen bereits Planungen der Verwaltung, die einer Führung durch die Altstadt entgegenstehen.

Dennoch wurde gesagt, wie wichtig es ist, die Innenstadt in das Gesamtkonzept einzubinden. Daher sollte eine Anbindung über ein gesamtstädtisches Radverkehrsnetz geschaffen werden. Der RSW sollte seine Premiummerkmale nicht zugunsten einer stärkeren Zielanbindung verlieren. Für die Umfahrung der Altstadt wurde der Vorschlag gemacht, die Hüxtertorallee/ Falkenstraße zu nutzen. Eine andere Alternative sieht die Nutzung der Wallstraße als Kfz-Einbahnstraße vor (vgl. 3.2). Zusätzlich wurde der Fokus auch auf den Lindenteller gelegt, wo großer Handlungsbedarf gesehen wird. Die Situation sollte verbessert werden, um die Verbindung von Innenstadt und Bahnhof zu optimieren.

Weiterer Handlungsbedarf wird für die Mühlentorbrücke erkannt. Diese könnte entweder mit Hilfe einer neuen Radverkehrsbrücke umfahren oder die Straßenraumaufteilung verändert werden, indem z. B. die Brücke nur im Einrichtungsbetrieb stadteinwärts für Kfz freigegeben wird. Dies würde Platz für alternative Verkehrsmittel schaffen und zusätzlich den Durchgangsverkehr auf der Altstadtinsel reduzieren.

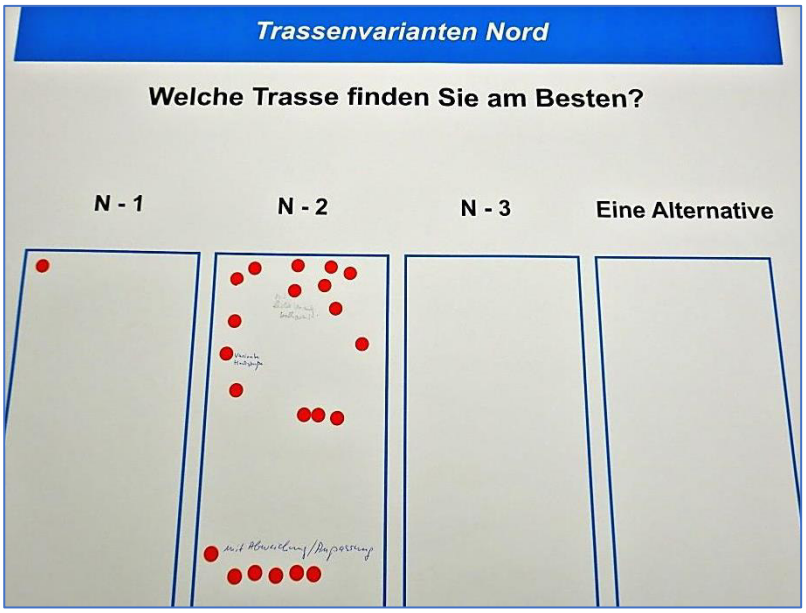
3.4 Ergebnisse – Thementisch Nördlicher Korridor

Im nördlichen Korridor existieren drei verschiedene Trassenvarianten. Bei der Diskussion über die Variante N-1 bestätigte sich der Charakter einer Freizeitroute durch Grünanlagen bzw. die Eignung als „Veloroute“. Dies liegt vor allem an der für eine Radschnellverbindung weniger geradlinigen Streckenführung und der Führung durch weniger intensiv bebaute Gebiete.

Für die Variante N-3 wurden zunächst verschiedene Vorteile aufgeführt, u. a. dass sie konfliktarm ist und nur wenige Grundstücksein- und Ausfahrten aufweist. Zudem sei die Flächenverfügbarkeit gut und die direkte Streckenführung von Vorteil. Als größter Nachteil wurde aufgeführt, dass die Führung im Gewerbegebiet eher unattraktiv ist und das soziale Sicherheitsgefühl beeinträchtigt sein könnte. Darüber hinaus könnten sich beim geplanten Bahnstreckenausbau Komplikationen ergeben. Aufgrund dieser Bewertungen belegte die N-3 den dritten Platz bei der Trassenfavorisierung.

Die N-2 zeigte sich als die favorisierte Trasse, wobei nach Meinung der Teilnehmenden aus Bad Schwartau die Anbindung an Lübeck über den Tremskamp herausfordernd aber lösbar sei. Neben einer guten Erschließungswirkung und der direkten Linienführung der N-2 ist auch die Flächenverfügbarkeit als Vorteil zu werten. Als besondere Herausforderungen werden dagegen das Kfz-Parken an der nördlichen Schwartauer Allee und die Querung der hochbelasteten Karlstraße angesehen (Hafenspange). Um mit dem Parkproblem umzugehen wird vorgeschlagen, die Trasse ostseitig im Zweirichtungsverkehr zu führen, wobei neue Lösungen für das Kfz-Parken gefunden werden müssten. Für die Weiterführung dieser Variante in Richtung Hbf über die Katharinenstraße wird die Idee entwickelt, das St. Lorenz Gleis teilweise aufzuschütten, sodass eine Verbindungsrampe entsteht, zugleich aber die vorhandene Gleisunterführung der Schwartauer Allee noch für eine Veloroute in Richtung Lohmühle nutzbar bleibt.

Andererseits könnte die Hochstraße (Anliegerstraße als Fahrradstraße) als paralleler Alternativkorridor genutzt werden, um die Schwartauer Allee zu umfahren. Auf diese Weise könnte der Radverkehr direkt an der Einmündung Katharinenstraße höhengleich weitergeführt werden.



4 Fazit und Ausblick

Die Bürgerveranstaltung hat gezeigt, dass seitens der Bürgerinnen und Bürger aus Lübeck und Umgebung großes Interesse an einer Radschnellverbindung existiert, die Potenziale für ein zügigeres Vorankommen mit dem Rad besitzt. Insoweit herrscht auch die Meinung vor, dem Individualverkehr weniger Bedeutung beizumessen. Die Beiträge zeigen auf, dass direkte, umwegarme Verbindungen geschaffen werden sollen, die den geltenden Standards, insbesondere Mindestbreiten entsprechen. Weiterhin ist wichtig, das Projekt nicht im Sande verlaufen zu lassen und die Umsetzung bald zu beginnen.

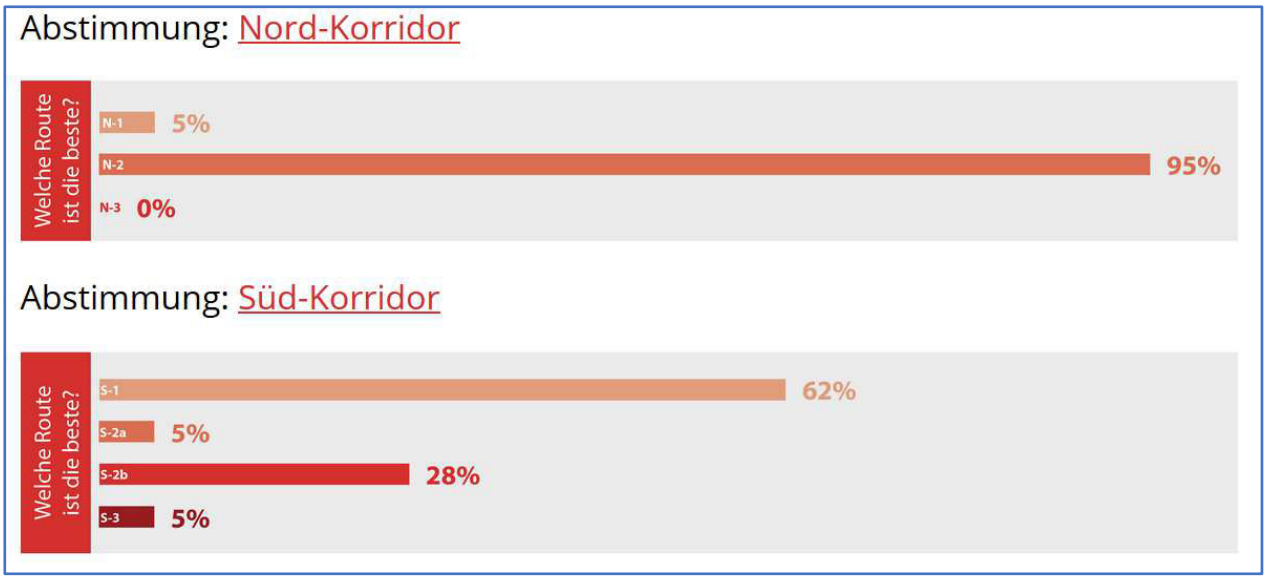
Im Austausch mit den Besucherinnen und Besuchern wurden Beiträge und z. T. detaillierte Anregungen gegeben, die die bisherige Ausrichtung der Entwürfe unterstützen. Als Beispiele sind hier auch Vorschläge für verbesserte und neue Überbrückungen von Bahngleisen (N-2) und Wasserläufen (S-2b) genannt werden, wenn diese im Zuge von günstigen Trassenführungen förderlich bzw. alternativlos erscheinen. Frau Elfferding erläutert ihre Erfahrungen bei der Umsetzung mit einer Strategie in zwei Schritten. Dies bedeutet, zunächst kurzfristig daran zu arbeiten, die durchgängige Befahrbarkeit herzustellen und dann mittel- bis langfristig die RSV weiter zu verbessern und das Maßnahmenkonzept vollständig umzusetzen.

Das weitere Vorgehen sieht vor, dass alle Beiträge sorgfältig gesichtet, geprüft und ausgewertet werden. Wenn unter Berücksichtigung der Anregungen die Vorzugstrassen als Hauptlinien festgelegt oder ggf. korrigiert wurden, beginnen die Detailplanungen. Dies kann wie die Ergebnisse der Thementische gezeigt haben an einzelnen Problempunkten noch zu lokalen Trassenänderungen führen.

Herr Karsten Schröder und Frau Dr. Susanne Elfferding bedankten sich zur Verabschiedung für das rege Interesse und das aktive Mitwirken der Besucher und Besucherinnen an den Fragestellungen.

Die Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit sind wichtige Voraussetzungen für das Gelingen der Umsetzung. Wird empfohlen, sich jederzeit über die Ergebnisse des Bürgerworkshops und den weiteren Verlauf der Planungen zu informieren, indem sie die folgenden einschlägigen Internetseiten aufsuchen:

https://uebermorgen.luebeck.de/projekte/radschnellwege/
https://metropolregion.hamburg.de/radschnellnetz/.



Beispiel: Ergebnisse der Trassenfavorisierung der Workshopsteilnehmenden (auch einsehbar auf uebermorgen.luebeck.de)

PGV Dargel Hildebrandt / urbanus

Hannover / Lübeck, 16.12.2019

Protokoll / Vermerk

PGV-
Dargel-Hildebrandt GbR
Adelheidstraße 9 b
30171 Hannover

urbanus GbR
An der Untertrave 81 - 83
23552 Lübeck

PGV-B-EP007-Protokoll_1.Projektgruppe_03.12

17. Dezember 2018

Anlass:	**1. Projektgruppe der Machbarkeitsstudie für den RSW Lübeck in der Metropolregion Hamburg**	
Ort:	**Lübeck**	
Datum:	**16.11.2018**	**Uhrzeit:10.00 – 12.00 Uhr**

Protokoll durch:	**PGV / Urbanus**
Teilnehmende: vgl. Teilnahmeliste	

Übersicht

In die Bauverwaltung der Hansestadt Lübeck wurde am 16.11.2018 zu einer 1. Projektgruppe der Machbarkeitsstudie für den RSW Lübeck in der Metropolregion Hamburg Teilnehmende der beteiligten Städte, des LBV, des ADFC und der Hochschulen eingeladen. Am Vortag fand mit ca. interessierten 10 Teilnehmende eine fünfstündige Befahrung der Trassenkorridore zwischen Bad Schwartau und Groß Grönau statt. Die Organisation übernahmen die beauftragten Büros PGV/urbanus.

Die Tagesordnung der 1. Projektgruppe sah vor, die Erwartungen an die Machbarkeitsstudie auszutauschen, über die Vorarbeiten zu informieren und die Verläufe potenzieller, zu untersuchender Trassenvarianten innerhalb der vorgegebenen Korridore Nord und Süd zu identifizieren. Dazu trugen Präsentationen der Büros (u.a. Übersicht RSW-Standards und Beispiele, Beteiligungsschritte) und des ADFC Lübeck (Bewertung des Nutzens unterschiedlicher Trassenverläufe) sowie eine moderierte Abfrage der konkreten Wünsche, Hemmnisse und bereits erkannten baulichen Knackpunkte bei. Zum Abschluss wurden auch verschiedene organisatorische Dinge geklärt und der Zeitplan besprochen.

Die nachfolgende Zusammenstellung erfolgt überwiegend thematisch und wird nach schriftlicher oder mündlicher Rückmeldung der Teilnehmende als angenommen betrachtet.

Ergebnisse

Erwartungen der Teilnehmenden:

Hr. Johannsen:

- Der RSW soll ein klares Statement für den Radverkehr sein. Gleichberechtigung mit anderen Verkehrsteilnehmenden ist dabei das oberste Gebot.
- Es sollen schnelle und vor allem sichere Verbindungen für alle Zielgruppen geschaffen werden.
- Der ÖPNV soll nicht entkoppelt werden, dieser sollte parallel verbessert werden.
- Als „Konfliktpunkt“ wird die Vermittlung bei der Politik gesehen.
- Mehrspurige Fahrräder und Anhänger berücksichtigen.

Hr. Raabe:

- Die größte Motivation wird in der Bevölkerung gesehen.
- Der RSW soll als Referenzprojekt für die weitere Radverkehrsentwicklung in Lübeck stehen.
- Auf dem RSW muss eine subjektive Sicherheit geschaffen werden, um alle Zielgruppen zu erschließen.
- Größte Konflikte werden im Umgang mit dem Ruhenden Verkehr gesehen.

Hr. Hagen:

- Die vorgegebenen Kriterien sollten unbedingt eingehalten werden und nicht gleich zu Beginn Kompromisse gemacht werden.
- Beim neuen Aufteilen die verkehrlichen Räume könnte es Konflikte mit Anwohnern geben.
- Die Querung des St.-Jürgen-Ringes ist sehr problematisch, muss aber gelöst werden.
- Der politische Willen muss erneut aktiviert werden, damit die notwendigen Gelder bereitgestellt werden, 2017 war Wahlkampf.

Fr. Stender:

- Radverkehr soll auch an Hauptverkehrsstraßen gefördert werden.
- Anbindung der Bahnhöfe ist wichtig.
- Es muss für ausreichend, gute Stellplätze gesorgt werden (v.a. Bahnhof und Innenstadt).
- Die Stadtgrabenbrücke wäre eine gut nutzbare Ergänzung.

Hr. Ochsmann:

- Ausreichende Breiten sollen zum Überholen eingehalten werden
- Anbindungen an den RSW auch für abgelegene Stadtteile schaffen

Hr. Storck:

- Die Streckenführungen sollen nicht zu große Umwege beinhalten und ausreichend ausgebaut werden.
- Die Strecke über den Tremskamp sollte mit untersucht werden.
- Neben den baulichen Maßnahmen ist ein transparenter Prozess und eine stetige Kommunikation von großer Bedeutung, um den RSW objektiv zu beleuchten und etwaige Fragestellungen der Nutzenden und betroffenen Personen direkt zu integrieren.
- Nutzende aus Bad Schwartau…
  - haben ihren Arbeitsort vielfach in der Innenstadt von Lübeck,
  - sehen großes Potenzial, da die Strecke kurz ist (max. 5 km),
  - nutzen die Strecke sowohl als Arbeitsweg als auch für private Belange
  - sehen ein großes Potenzial in einer direkten, schnellen und sicheren Verbindung.
- Die Umsetzung soll so zeitnah wie möglich erfolgen.

Fr. Spiller:

- Ggf. auch eine Weiterführung in Richtung Timmendorf ermöglichen
- Direkte Strecken sollten bevorzugt werden. Auch betrachten, wo schon viele Nutzende sind.
- Ratzeburger Allee ist eine große Herausforderung, aber eine sehr wichtige Achse.
- Schwartauer Allee / Posener Straße wäre nach Norden geeignet.

Hr. Weiland:

- Schnelle Verbindungen sollten bevorzugt werden.

- Auch besondere Maßnahmen als Highlights andenken (z.B. Brücken), da der RSW auch als besonderes Projekt sichtbar sein muss. Zusätzlich könnte eine farbliche Hervorhebung und Piktogramme/ Logos helfen.
- Zubringer zum RSW müssen geschaffen werden (z.B. Umnutzung alter Gleistrasse Lohmühle / St.-Lorenz-Gleis)
- Die Machbarkeitsstudie muss ein förderfähiges Ergebnis liefern (z.B. die Anforderungen des Bundes müssen eingehalten werden).
- Es wird eine hohe Qualität der Pläne und Skizzen erwartet, die auch zu einer schnellen Umsetzung befähigt.
- Konflikte könnten Routen durch Wohngebiete sein (ruhender Verkehr). Sharing-Angebote sollten mit in Betracht gezogen werden.
- Gerade dort ist Öffentlichkeitsarbeit erforderlich („Angst vor Rasern“ nehmen)

Zusammenstellung div. Projektinformationen und Fragestellungen:

- Zum Radschnellweg gab es einen Bürgerschaftsbeschluss im Mai 2017. Dieser wurde mit dem Ziel einer Umsetzung ausgegeben.
- Es sind die beiden Stadtteile St.-Jürgen und St.-Lorenz/Nord berührt und beteiligt.
- Der Radverkehr soll gefördert werden. Dabei soll stets das Fahrrad im Vordergrund stehen, andere Verkehrsmittel sollten sich „auch unterordnen müssen“. So sollte es z.B. keine Busspuren mit Radverkehrsduldung geben, stattdessen eher ein Radweg mit Freigabe für den Busverkehr (Nachfrage ob es bereits derartige Beispiele geben würde – ggf. Münster).
- Bei der Planung sind auch die Fußverkehrsaufkommen zu beachten. Gerade im Innenstadtbereich dürfen die Gehwege nicht zu gering dimensioniert sein, um ein Ausweichen auf die Radschnellwegtrasse zu mindern.
- Der Verkehrsraum sollte sinnvoll neu aufgeteilt werden, dabei können zum Beispiel Reserven einer breiten Fahrbahn genutzt werden, um Radfahrstreifen anzulegen. In jedem Fall sind klare / eindeutige Regelungen für alle Verkehrsteilnehmenden wichtig.
- Der LBV-SH ist als Oberbehörde in das Leitprojekt zu den Machbarkeitsstudien eingebunden und somit an der Ableitung der Qualitätsstandards beteiligt.

- Zum Zeitplan: Die Bürgerveranstaltung könnte im Frühjahr an bereits geplante Veranstaltungen im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes angegliedert werden. Die genaue Terminierung ist noch offen. Es wird zudem angeregt, dass auch eine Bürgerveranstaltung in Bad Schwartau sinnvoll sein könnte.
- Teilnehmende am Runden Tisch Radverkehr Lübeck:
    - Verkehrspolitische Sprecher der Fraktionen
    - Verbände
    - Vertretung der Stadtteilrunden
    - Vertretung der Universität sind eingeladen, aber nicht immer dabei (Kontaktaufnahme wg. laufendem Projekt empfohlen)

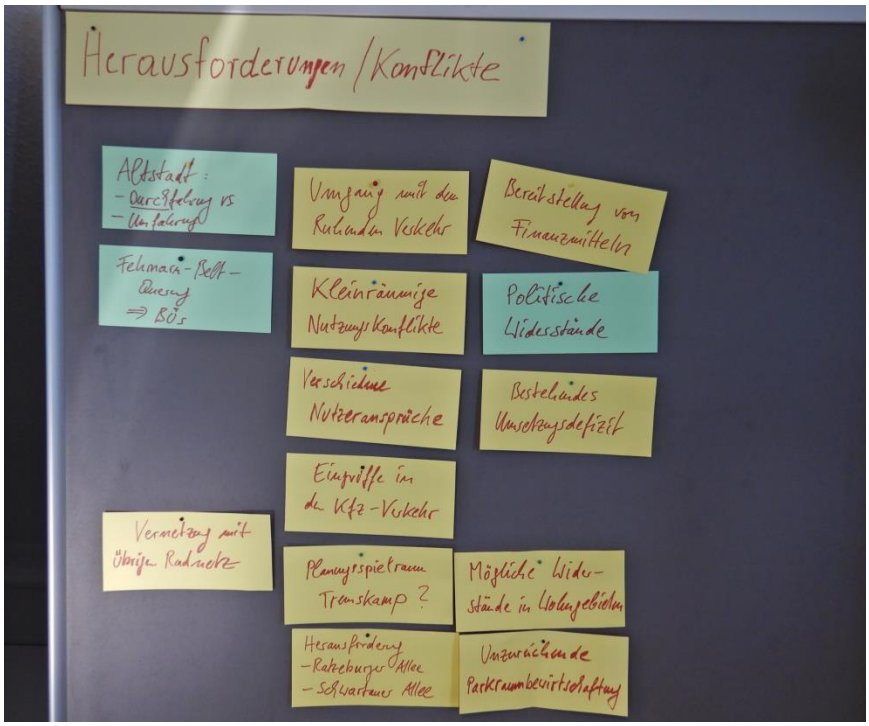
ADFC-Studie (Vortrag Dr. Raabe und Diskussion):

- Bewertung / Empfehlungen erfolgten bestandsorientiert
- LSA-Wartezeiten könnten z.B. durch die Einrichtung einer Grünen Welle für Radfahrende optimiert werden, was in einigen Streckenkorridoren zu veränderten Bewertungen führen würde (kürzere Fahrzeiten auf den Routen entlang der der Hauptverkehrsstraßen)
- Im Rahmen der Machbarkeitsstudie werden mehr Routen untersucht als bei der ADFC-Bewertung.
- Entlang der Ratzeburger Allee wurden 5.000 Radfahrende erfasst (Zeitraum?)
- Die Verbindung zwischen Hochschulstadtteil und der Innenstadt wird als sehr wichtig eingeschätzt.
- Die Nutzbarkeit als Gesamtstrecke Bad Schwartau - Groß Grönau wird vorrausichtlich weniger relevant sein.
- In der Innenstadt ist eher keine vollständige Radschnellwegqualität herstellbar. Aus diesem Grund ist eine gute Vorbeiführung an der Innenstadt (Bypass) mit hoher Qualität ebenso wichtig wie gute Anbindungen ans Zentrum.
- Im Rahmen der Planung zur Fehmarn-Belt-Querung werden die bestehenden Bahnübergänge ggf. umgestaltet (u. a. Bad Schwartau).
- V.a. die Zielgruppe junger Radfahren soll in der Zukunft gewonnen werden. Je besser das Angebot, desto höher ist die Nutzung.

Wie geht es weiter?

- Nächster Termin im Februar soll sich mit den Ergebnissen der Vorprüfung, der Definition und Bewertung der Trassenvarianten befassen
- Rechtzeitige Einladung/ Save the date und mind. 1 Woche vor dem Termin Versand von Unterlagen zur Vorbereitung.
- Austausch zwischenzeitlich jederzeit über die Kontaktdaten der Teilnahmeliste (bitte noch Groß Grönauer Kollegen ergänzen).

Ergebnisse der Kartenabfrage zu Herausforderungen / Konflikten sowie Korridoren / Routen / Potenzialen:



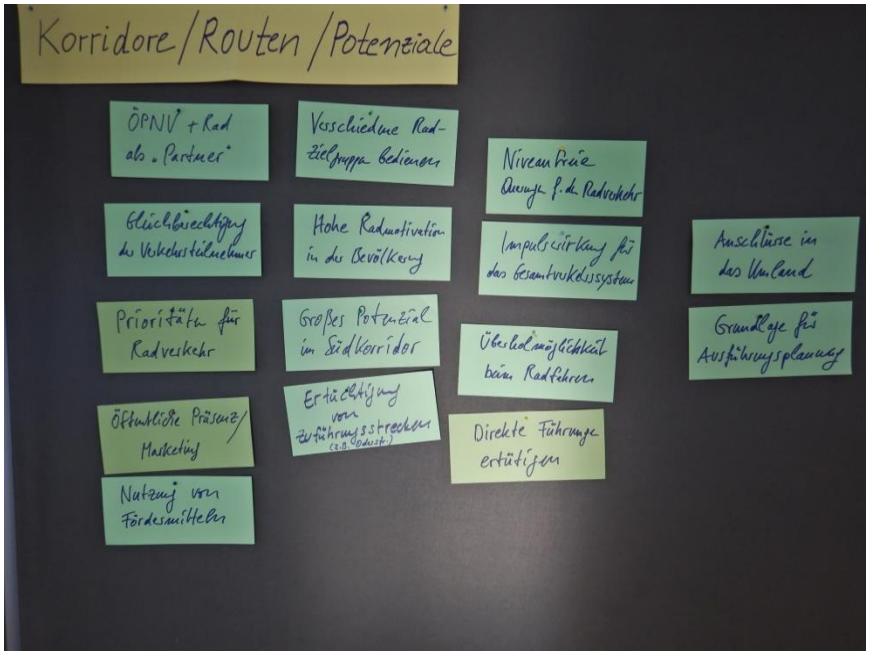


Foto der gemeinsamen Befahrung (15.11.2018):

Teilnehmende der Befahrung: Herr Garms, Herr Hildebrandt, Herr Luft, Herr Storck, Herr Raabe, Herr Hagen, Frau Spiller, Frau Wittkowski

TeilnehmerInnenliste Radschnellweg Metropolregion HH LOS9 HL, Projektgruppe am 16.11.18 um 10:00 Uhr in der Stadtverwaltung, Mühlendamm 12, 23552 Lübeck				
Name, Vorname	**Institution**	**Mail**	**Telefon**	**Unterschrift**
Weiland, Nils	HL, Abteilung 5.610.4 Verkehrsplanung	Nils.Weiland@luebeck.de	0451-122-6610	
Spiller, Astrid	HL, Abteilung 5.610.4 Verkehrsplanung, Fahrradbeauftragte	astrid.spiller@luebeck.de	0451-122-6643	
Stolte, Christian	HL, Stabstelle 5.610.0 Stadtentwicklung	Christian.Stolte@luebeck.de		ENTSCHULDIGT
Johannsen, Jens	HL, Abteilung 5.660.1 Straßenverwaltung	jens.johannsen@luebeck.de	0451-122-3230	
Maurer, Michaela	HL, Abteilung 5.660.5 Flächenmanagement	Michaela.Maurer@luebeck.de		ENTSCHULDIGT
Raabe, Wolfgang	ADFC Lübeck	wolfgang.raabe@adfc-luebeck.de	0176 80689657	
Storck, Patrick	Stadt Bad Schwartau	Patrick.Storck@bad-schwartau.de	0451-2000-2611	
Hoffmann, Christian	LBV SH, Niederlassung Lübeck	Christian.Hoffmann@lbv-sh.landsh.de		
Stender, Silke	SW, Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr	Silke.Stender@lbv-sh.landsh.de	0451 371-2183	
Dr. Elfferding, Susanne	Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg; Projektkoordinatorin Radschnellwege	Susanne.Elfferding@metropolregion.hamburg.de	040-428 41-4214	ENTSCHULDIGT
Hendrik Ochsmann	Student der TH Lübeck	hendrik.ochsmann@stud.th-luebeck.de	0175 1820599	
Luft, Stefan	Urbanus GbR, Ingenieurbüro für Verkehrsplanung	luft@urbanus.de	0451-7062 666	
Wittkowski, Annika	PGV Dargel Hildebrandt GbR, Verkehrsplanung Hannover	wittkowski@pgv-hannover.de	0511-220 601 85	
Hildebrandt, Edzard	PGV Dargel Hildebrandt GbR, Verkehrsplanung Hannover	hildebrandt@pgv-hannover.de	0511-220 601 95	
Hagen, Rolf	ADFC Lübeck	rolf.hagen@adfc-luebeck.de	0177 6327149	

Protokoll / Vermerk

Anlass:	**2. PG, MRH-Radschnellweg Los 9, Bad Schwartau Lübeck Gr. Grönau**		
Ort:	**Lübeck, Bereich Stadtplanung und Bauordnung, Mühlendamm 12**		
Datum:	**21.03.2019**	**Uhrzeit:**	**11:00-13:30**

Protokoll durch:	PGV
Teilnehmende: (Teilnahmeliste)	…

Planungsgemeinschaft Verkehr

PGV-Dargel-Hildebrandt GbR

Klimafreundliche Mobilität – Zukunft Radverkehr
Mobilität im ländlichen Raum
Detailplanung & Spezialaufgaben
Beratung & Kommunikation

Adelheidstraße 9 b
30171 Hannover

Telefon 0511 220 601-87
Telefax 0511 220 601-990

info@pgv-dargel-hildebrandt.de
www.pgv-dargel-hildebrandt.de

B-EP007-Protokoll_2.PG_03.12

3. Dezember 2020

Tagesordnung

TOP 1: Begrüßung (kurze Vorstellung neuer TN); Übersicht

TOP 2: Ergebnisse Planungshandbuch (Standards, Bewertungskriterien)

TOP 3: Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit

TOP 4: Stand der Arbeiten (Stellwände, Großbildschirm)

TOP 5: Bewertungsmatrix – Kommentare – Diskussion

TOP 6: Sonstiges

Die Inhalte der Präsentation sind dem Anhang zu entnehmen

Ergebnisse

TOP 2 Ergebnisse Planungshandbuch

Es wird die Frage gestellt, in wie weit Fördermöglichkeiten im Falle einer Unterschreitung der dargestellten Maßgaben bestehen. Die Antwort lautet, dass eine Förderung gewährleistet werden kann, wenn 80% der Strecke den angestrebten Standards entsprechen.

Seitens der Metropolregion wird angemerkt, dass andere Kommunen bereits gute Erfahrungen mit der Regelung zu 20 % abweichenden Strecken gemacht haben (z.B. Bremen). Im Zweifelsfall könne man aber auch auf den Bund zu zugehen, um weitere Fördermöglichkeiten zu sichten.

Zum Bewertungsverfahren wurde gefragt, ob ein Ansatz bezüglich max. Zeitverluste durch Anhalten und Warten von 30 Sekunden je km übernommen wurde.

Für diese Thematik ist im Planungshandbuch bisher keine klare Aussage getroffen worden. Das Kriterium Reisezeit wird jedoch als wichtig angesehen.

Es wird angemerkt, dass der aktuelle Zustand der Radtrassen im Untersuchungsgebiet abgebildet werden könnte, damit der Zugewinn bzw. der Vorteil eines Radschnellweges deutlich wird.

Weiterhin wird vorgeschlagen, den Zeitgewinn durch den Radschnellweg gegenüber normalem Radverkehr aufzuzeigen.

Es wird angeregt, einzelne Kriterien in der Bewertungsmatrix zu gewichten, da das +/- Schema als zu weich eingeschätzt wird.

TOP 3: Bewertungsmatrix – Kommentare – Diskussion

Im Rahmen der Stadtteilveranstaltungen der Dachmarke „Lübeck überMorgen“ ist die Durchführung eines Workshops zum Thema Radschnellweg denkbar. – Die Veranstaltung im Stadtteil St. Lorenz Süd wird am 02.05.2019 stattfinden, weitere in St. Lorenz-Nord und St. Jürgen dann im September und November 2019.

Der nächste Runde Tisch Radverkehr wird am 14.05.2019 stattfinden. Es wird hierzu angeregt, dass die verkehrspolitischen Vertretungen der Fraktionen dort gezielt eingeladen werden sollten. Zu diesem neuen Termin Mitte Mai hat Frau Spiller bereits eingeladen, inkl. politische Vertretung.

Die geplante gesamtstädtische Öffentliche Veranstaltung zum Thema Radschnellweg wird eventuell im Juni 2019 stattfinden, auch unter der Dachmarke Lübeck Übermorgen.

Zum Thema Öffentlichkeitsarbeit wird seitens der Metropolregion Hamburg das Marketingdesign des Projekts entwickelt, welches u.a. ein Logo enthält. Die Entwicklung ist noch in der Anfangsphase, so dass das Design ggf. für erste Veranstaltungen noch nicht bereitgestellt werden kann. Es werden in diesem Zusammenhang auch Flyer und Broschüren als Master zur Verfügung gestellt und für das Lübecker RSW-Projekt angepasst.

TOP 4: Stand der Arbeiten

Am Beispiel der Innenstadt wird die Herleitung der Trassenvarianten erläutert. Die aufgezeigten Einzugsbereiche von 300 m sind jeweils für beide Seiten der Trasse zu verstehen.

Es besteht der Wunsch nach einer flächendeckenden Darstellung von Radverkehrsbelastungen, diese liegen jedoch im Gegensatz zum Kfz-Verkehr nur punktuell vor.

Bei der Vorstellung der vorläufigen Knackpunkteliste wird ergänzt, dass für einzelne Stellen – zum Beispiel der Unterführung Mönkhofer Weg/St. Jürgen Ring – bereits Planungen für die Anlage einer LSA anstelle der Unterführung vorliegen

In Bezug auf die historische Altstadt wird angemerkt, dass es voraussichtlich nicht möglich sein wird, alle Problempunkte zu beheben.

Beim aktuellen Umbau der Possehlbrücke ist die Einrichtung von Radschnellwegen nicht vorgesehen. Es werden normale Radverkehrsanlagen im Seitenraum angelegt. Für den Übergang von der Possehlbrücke zum Geniner Ufer ist die Anlage einer Rampe mit geringerer Neigung geplant.

Die Projektgruppe ist sich einig, dass es das Ziel sein muss, die Politik zu einer klaren Stellungnahme zu bewegen. Es wird betont, dass es sinnvoll ist, die verkehrspolitischen Vertretungen aller Fraktionen einzubeziehen, um die politische Unterstützung bei der Realisierung des Projektes zu erhalten und um Mitstreitende zu gewinnen.

Alle vorgestellten Hauptvarianten weisen jeweils eine Anbindung an die Innenstadt und den Hauptbahnhof auf.

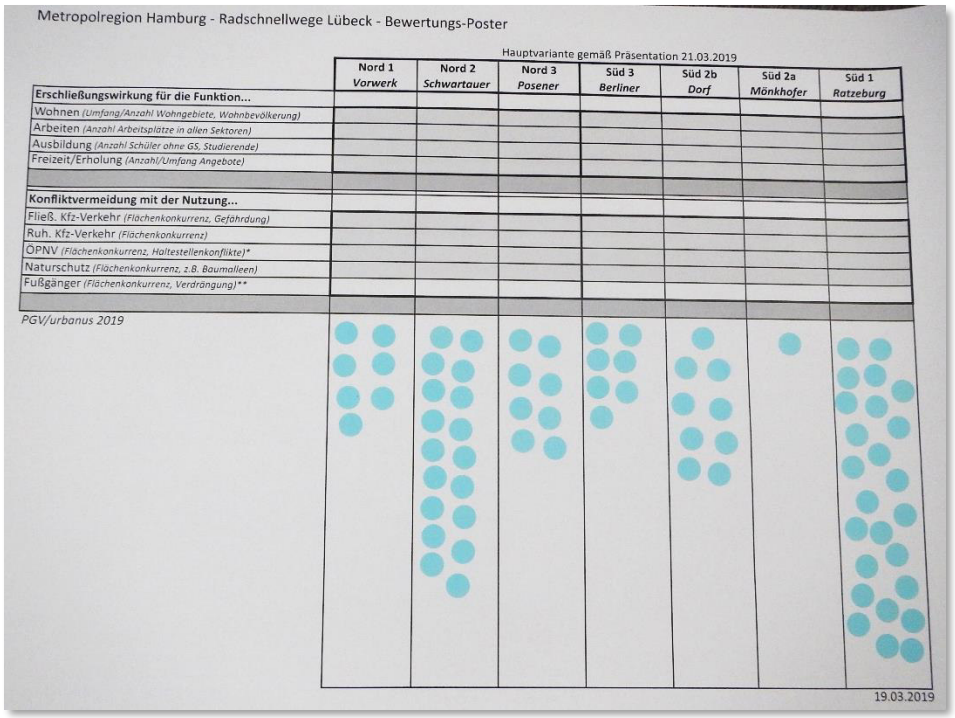
Seitens der Stadt Bad Schwartau (Hr. Storck) wird die Variante N1 eher kritisch gesehen, weil dort bereits Konflikte in einem Wohngebiet bestehen und die Erschließungswirkung der Varianten N2 bzw. N3 insgesamt als besser geeignet eingeschätzt werden.

Seitens der Gemeinde Groß Grönau wird die Trassenwahl über die Ratzeburger Allee als richtige Entscheidung eingeschätzt. In der Verlängerung liegt zudem bereits ein straßenbegleitender Radweg vor (2,00 - 2,50 m breit), der lückenlos weiter bis nach Mölln verläuft.

TOP 5: Bewertungsmatrix – Kommentare – Diskussion

Nach einer kurzen Pause wurden die Teilnehmende gebeten, zehn Punkte (jeweils fünf für die Nordvarianten und die Südvarianten) auf die von ihnen bevorzugten Hauptvarianten zu verteilen. Im Norden wird die Hauptvariante über die Schwartauer Landstraße und im Süden über die Ratzeburger Allee

am stärksten bepunktet. Dieses Votum der heutigen Teilnehmende bedarf der fachlich nachvollziehbaren Überprüfung durch die Auftragnehmer (Bewertungskriterien).



Bewertungsposter zusammengefasst

TOP 6:

Ein drittes Projektgruppentreffen wird für den Zeitraum im September /Oktober 2019 angestrebt.

*Hinweise und Mitteilungen „zwischen den PG-Terminen" nehmen die Auftragnehmer*innen jederzeit gerne entgegen!*

Anlagen

Teilnahmeliste
Präsentation wie gehalten
[sowie Materialversand am 17.3.19]

Teilnahmeliste 2. Projektgruppen-Treffen MRH-RSW-HL am 21.03.2019

Name	Adresse	Teilnahme 1.PG (28.11.2018)	Teilnahme 2.PG (21.3.2019)
Elfferding, Dr. Susanne	susanne.elfferding@metropolregion-hamburg.de	Nein	Ja
Gebauer, Alice (PGV)	gebauer@pgv-hannover.de	Nein	Ja
Hagen, Rolf	rolf.hagen@adfc-luebeck.de	Ja	Ja
Hildebrandt, Edzard (PGV)	hildebrandt@pgv-hannover.de	Ja	Ja
Hoffman, Christian	Christian.Hoffmann@lbv-sh.landsh.de	Nein	Nein
Johannsen, Jens	jens.johannsen@luebeck.de	Ja	Ja
Luft, Stefan (urbanus)	luft@urbanus-luebeck.de	Ja	Ja
Maurer, Michaela*	Michaela.Maurer@luebeck.de	Ja	Nein
Ochsmann, Hendrik*	hendrik.ochsmann@stud.th-luebeck.de	Ja	Nein
Raabe, Dr. Wolfgang	wolfgang.raabe@adfc-luebeck.de	Ja	Ja
Rütz, Werner	ruetz@amt-lauenburgische-seen.de	Nein	Ja
Spiller, Astrid	astrid.spiller@luebeck.de	Ja	Ja
Stender, Silke	Silke.Stender@lbv-sh.landsh.de	Ja	Ja
Stolte, Christian	Christian.Stolte@luebeck.de	Nein	Ja
Storck, Patrick	Patrick.Storck@bad-schwartau.de	Ja	Ja
Thomaskamp, Jan (PGV)		Nein	Ja
Weiland, Nils*	Nils.Weiland@luebeck.de	Ja	Nein
Werner, Benjamin	benjamin.werner@luebeck.de	Nein	Ja
Wittkowski, Annika (PGV)	wittkowski@pgv-hannover.de	Ja	Ja

** Teilnehmer*in hat Mitarbeit beendet*

Protokoll / Vermerk

Anlass:	**3. PG, MRH-Radschnellweg, Bad Schwartau-Lübeck-Gr. Grönau**		
Ort:	**Lübeck, Rathaus (Mittelsaal), Breite Straße 62**		
Datum:	**30.01.2020**	**Uhrzeit: 11:00-13:40**	

Protokoll durch:	**PGV/urbanus**
Teilnehmende: siehe Teilnahmeliste	

Tagesordnung

TOP 1: Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens

TOP 2: Herleitung der Vorzugsvarianten

TOP 3: Variantenvergleiche zu Südwestumfahrung & RSW-Gabelung

TOP 4: Kurzübersicht Planungsstandards

TOP 5: Detailplanung für ausgewählte Problembereiche

TOP 6: Standardunterschreitungen

TOP 7: Weiteres Arbeitsprogramm, Beteiligung & Zeitplan

Planungsgemeinschaft Verkehr

PGV-Dargel-Hildebrandt GbR

Klimafreundliche Mobilität – Zukunft Radverkehr
Mobilität im ländlichen Raum
Detailplanung & Spezialaufgaben
Beratung & Kommunikation

Adelheidstraße 9 b
30171 Hannover

Telefon 0511 220 601-87
Telefax 0511 220 601-990

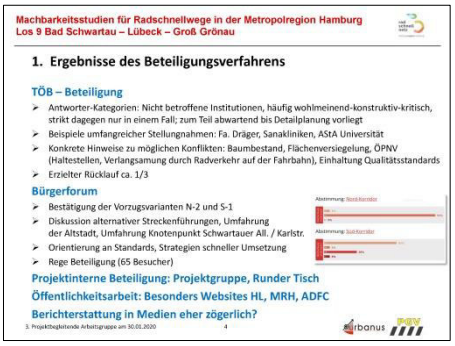
info@pgv-dargel-hildebrandt.de
www.pgv-dargel-hildebrandt.de

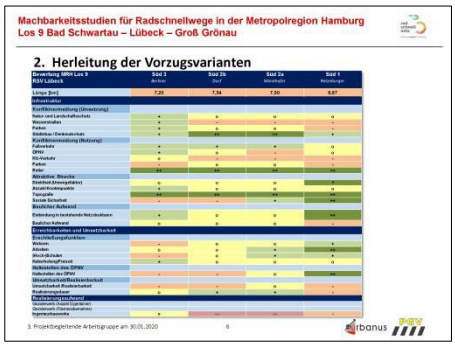
PGV-B-EP007-3.Projektgruppe-Protokoll30.01.2020_03.12

3. Dezember 2020

Ergebnisse

TOP 1 und 2: Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens und Herleitung der Vorzugsvarianten





Auf die Frage, in welchem Maße im bisherigen Verlauf des Projektes ein Interesse seitens der Medien bestand, antwortet ein Vertreter des ADFC, dass in der Berichterstattung der Medien über das Projekt noch größeres Potenzial bestehe. Nach eigenen Berichten zur Machbarkeitsstudie gemeinsam mit den Lübecker Nachrichten sei die Medienresonanz derzeit zurückhaltend. Die Vertreterin der Metropolregion Hamburg merkt an, dass es auf der MRH-Projektseite einen Kanal auf Twitter gäbe, mit der Möglichkeit Informationen einzuspeisen. Es wird von den Studierenden in Lübeck angemerkt, dass das Projekt dort bisher nur eine geringe Bekanntheit bzw. Resonanz habe.

Die Herleitung der Vorzugsvarianten insgesamt (vgl. Folienauswahl oben) und deren Bestätigung im bisherigen Planungs- und Beteiligungsprozess – 2 Sitzungen der Projektgruppe, Runder Tisch Radverkehr und Bürgerforum – ergab weder neue Fragestellungen noch andere Diskussionspunkte. Somit wird der Arbeitsschritt der groben Trassenfindung als im Wesentlichen abgeschlossen betrachtet.

TOP 3 Variantenvergleiche zu Südwestumfahrung & RSW-Gabelung

Die Folienauswahl (obere Reihe) zeigt jeweils eine altstadtnahe (Wallstraße inkl. neuer Brücke) und eine räumlich etwas abgesetzte Variante (Uhland-/Charlottenstraße) der sog. Südwestumfahrung zwischen S-1 und Possehlstraße. Die untere Reihe stellt eine Variante der Anbindung der S-2b an die Wallstraße durch St. Jürgen Nord sowie den Vergleich zwischen S-2b und S-3 nach Konfliktpunkten dar. Zu diesen Variantenvergleichen wurde vor der Pause intensiv diskutiert.

Nach Ansicht der Teilnehmenden des AStA sind bezogen auf die derzeit bestehenden „Radwege“ besonders im Dorfstraßenkorridor Verbesserungen nötig, da hier eine Fahrt zum jetzigen Zeitpunkt vergleichsweise „holprig“ sei. Gerade die Variante S-2b biete sich aber an, da sie eine gute Verbindung auch zwischen der Altstadt und dem für die Studierenden bedeutendsten Teil des Campus darstelle. Auch Studierende aus dem Bereich der Kronsforder Allee nutzen die (südliche) Dorfstraße für Fahrten zur Uni und TH. Zur Wahl des Südkorridors wird angemerkt, dass die RSW-Variante S-3 keinen Mehrwert zumindest für Studierende biete und subjektiv unattraktiver erscheint. Diese Strecke ist zudem im hochschulrelevanten Abschnitt bereits gut ausgebaut. An dem Mönkhofer Weg müsse dagegen aufgrund der starken Konflikte etwas geschehen, wenn auch nicht unbedingt ein Ausbau zu einem vollwertigen RSW nötig sei und auch als weniger realistisch eingeschätzt werde.

Die Dorfstraße könne dagegen eine noch attraktivere Verbindung darstellen, wenn sie für die Radnutzung besser gestaltet und noch stärker verkehrsberuhigt wäre; auch dies müsse jedoch kein RSW-Standard sein.

Nach Vorstellung der Bewertungsergebnisse im Südkorridor, die einen RSW über die Ratzeburger Allee als gesetzt betrachten und optional einen zweiten RSW in Betracht ziehen, wird von Seiten der Hansestadt (Stadtplanung) die Frage gestellt, warum Mühlenbrücke und östliche Wallstraße als Probleme für einen RSW gesehen werde. Die Antwort ist, dass die Standards eingehalten werden müssen, eine Erweiterung an diesen Stellen jedoch nicht oder nur mit Eingriffen in die Seitenräume und Wallanlagen möglich sei. Hierzu wird die Ansicht vertreten, dass die in der Wallstraße bestehenden Kfz-Stellplätze verlagert werden könnten.

Weiter wird die Frage an die Gutachter gestellt, ob schon absehbar sei, welche der aufgeführten Varianten sich für einen Ausbau zum RSW objektiv bzw. verkehrstechnisch am besten eigneten. Im Falle der Vorzugsvariante S-1 wird ein deutlicher Qualitätssprung für möglich gehalten (vgl. Querschnittslösungen), während die „Knackpunkte“ im Zuge der Dorfstraße insbesondere im Umfeld des St.-Jürgen-Ringes als nur schwer lösbar angesehen werden.

Nach Angaben des Bereichs Verkehr ist im Falle der Nutzung der Charlottenstraße die Auf- und Abfahrt der neuen Possehlbrücke ein baulicher „Knackpunkt“. Hier werde ein Ausbau der (tlw. steilen) Rampen auf eine Breite von bis zu 3,5 m erfolgen, auf der Westseite entsteht ohnehin eine neue Rampe.. Generell ermögliche der Brückenneubau jedoch einen kreuzungsfreien Anschluss an die Charlottenstraße. Weiter wird angemerkt, dass am Geniner Ufer ein neues Wohngebiet entstehen soll, als Hinweis auf dessen Nähe zur S-3-Variante.

Der ADFC wirft nach Vorstellung der Gabelungs- und Querverbindungsvarianten zwischen der Ratzeburger Allee und dem Holstentor ein, dass es generell noch offen sei, wie eine Verkehrsreduktion in der Altstadt und in der Wallstraße umgesetzt werden könne, hier würden entsprechende Lösungen im Altstadtkonzept fehlen. Ergänzt wird, dass eine mögliche, aber unwahrscheinliche Variante die Führung ab der Possehlstraße über die Hügel der Wallanlagen sei. Auch die Idee, die Mühlen- und Wallstraße zu Einbahnstraßen für den Kfz-Verkehr zu machen und die freiwerdende Straßenfläche zum Radweg umzubauen, wird eingebracht.

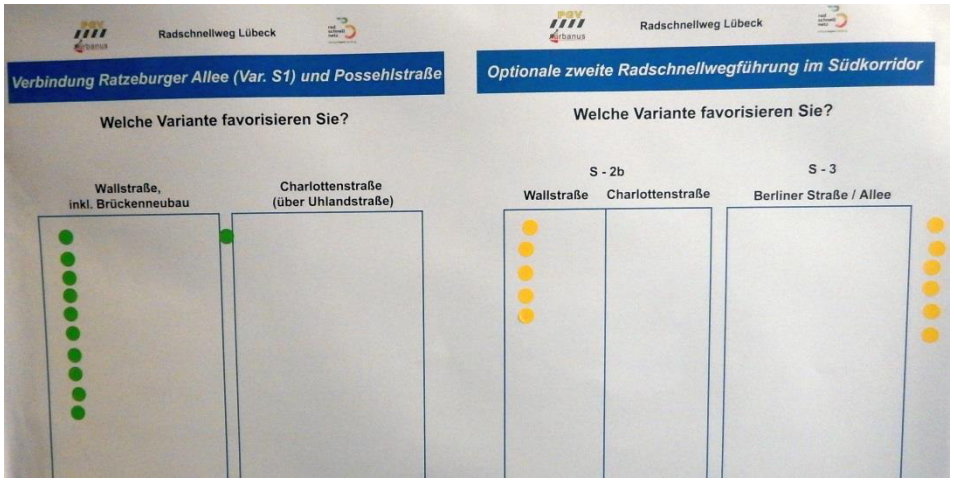
Insgesamt hält der ADFC eine Gabelung im Südkorridor für eine gute Idee. Eine attraktive Verbindung von St. Jürgen mit der Altstadt über den Mühlenteller sei jedoch nötig. Er stimmt zu, dass als westliche Variante die Führung über die Dorfstraße die beste Alternative für eine potenzielle RSW-Gabelung sei. Auch seien die Bahnübergänge als weniger problematisch anzusehen wie es aus der Bewertungsmatrix hervorgeht, da die Wartezeiten relativ zu den Fahrtzeiten gering ausfallen würden. Die Gutachter verweisen aber auf die Perspektive einer deutlichen Zunahme des Eisenbahn-Güterverkehrs auf dieser Strecke.

Auf der Ratzeburger und der Schwartauer Allee besteht eine hohe LSA-Dichte, sodass auch das konfliktärmere und vergleichsweise ungehinderte Durchkommen über Neben- bzw. Anliegerstraßen zu erwägen sei. Im Rückblick zum Bürgerforum wird noch angemerkt, dass die Verknüpfungen mit dem umgebenden Lübecker Radverkehrs- bzw. Veloroutennetz als sehr wichtig bezeichnet wurden.

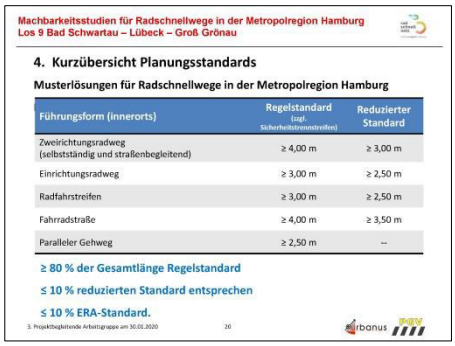
Von den beteiligten Nachbarkommunen sprechen sich die Vertreter Bad Schwartaus für einen einzelnen RSW im Süden aus. Der Vertreter Groß Grönaus betont, dass er und die Bürger des Ortes Rücksicht auf die Entscheidung Lübecks nehmen würden. Auch er sehe die S-1-Variante als ideal an, meint aber, dass Radfahrende Nebenstraßen in Kauf nehmen könnten, wenn sie dafür konfliktärmer unterwegs sind.

Auf die Frage, ob im Südbereich zwei RSW geplant werden sollten, ergibt die Diskussion zusammengefasst, die Variante S-1 planmäßig zu einem vollwertigen RSW auszubauen. Die Entscheidung für eine mögliche RSW-Gabelung solle berücksichtigen, dass der zweite, westliche Abschnitt auch nur abschnittsweise zu einem RSW umgestaltet werde könne. Dass die Variante S-1 direkt zur Altstadt führe sei bereits ein großer Vorteil.

Die abschließende Bewertung durch die Teilnehmenden der Projektgruppe ergab ein eindeutiges Ergebnis: Als Südwestumfahrung wird die Wallstraße inkl. Brückenneubau klar favorisiert (grüne Punkte). Hinsichtlich einer zweiten RSW-Führung wird zu 45 % die Variante S-2b (Wallstr.), zu 0 % die Variante S-3 und zu 55 % keine zweite Variante befürwortet (gelbe Punkte).



TOP 4 und 6: Planungsstandards und Standardunterschreitungen


Machbarkeitsstudien für Radschnellwege in der Metropolregion Hamburg
Los 9 Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

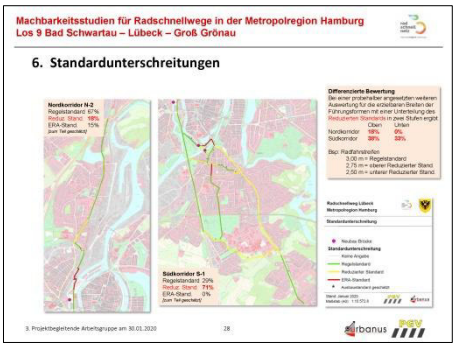
4. Kurzübersicht Planungsstandards

Musterlösungen für Radschnellwege in der Metropolregion Hamburg

Führungsform (innerorts)	Regelstandard (zzgl. Sicherheitstrennstreifen)	Reduzierter Standard
Zweirichtungsradweg (selbstständig und straßenbegleitend)	≥ 4,00 m	≥ 3,00 m
Einrichtungsradweg	≥ 3,00 m	≥ 2,50 m
Radfahrstreifen	≥ 3,00 m	≥ 2,50 m
Fahrradstraße	≥ 4,00 m	≥ 3,50 m
Paralleler Gehweg	≥ 2,50 m	--

≥ 80 % der Gesamtlänge Regelstandard
≤ 10 % reduzierten Standard entsprechen
≤ 10 % ERA-Standard.

3. Projektbegleitende Arbeitsgruppe am 30.01.2020 20


Machbarkeitsstudien für Radschnellwege in der Metropolregion Hamburg
Los 9 Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau

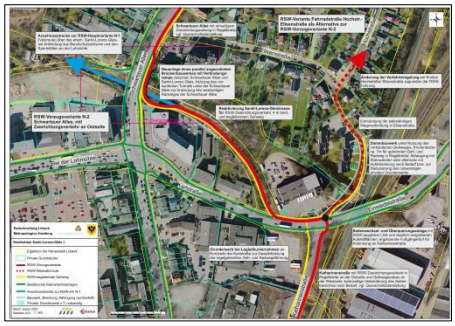
6. Standardunterschreitungen

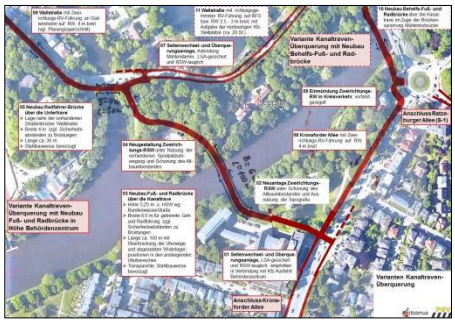
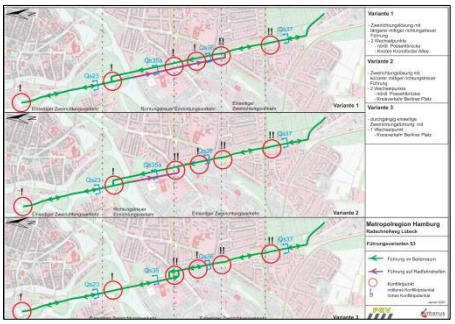
3. Projektbegleitende Arbeitsgruppe am 30.01.2020 28

Die Gutachter erläutern, dass besonders im südlichen Korridor Standardunterschreitungen auftreten werden (vgl. Folienauswahl). Zu diesen Themen wird von den Teilnehmenden der Projektgruppe die Kommunalpolitik als Entscheidungsträger bei der Diskussion von Umsetzungsstrategien ins Spiel gebracht. So sollte mit Kompromisslösungen aufgepasst werden, wenn die Ratzeburger Allee zu einem RSW wird, da die Umgestaltung bzw. verkehrliche Neuordnung dieses Korridors mit derzeit starkem Kfz-Fokus unbestritten eine große Herausforderung darstellt. Das Weiterverfolgen der Alternativen über S-2b oder S-3 könne sich für die Umsetzung dieser Variante somit als Hindernisherausstellen. Auch eine zu frühe Kommunikation ggf. noch ungenauer Kostenschätzungen könne hier zu voreiligen Schlussfolgerungen führen.

Bezogen auf die Ratzeburger Allee merkt der ADFC an, dass die Radwege dort offenkundig unter den geforderten Maßen lägen (z. B. RFS nur 2,75 oder 2,50 m statt 3,0 m). Beim derzeitigen Kfz-Aufkommen sehe aber auch er die Möglichkeit, den Kfz-Verkehrsraum zugunsten des RSW einzuschränken. Da die Lübecker Kreisverkehre wie der Mühlenteller grundsätzlich nicht als RSW-tauglich gelten können, sehen andere Teilnehmenden die Möglichkeit, an diesem eine Unterbrechung des RSW zuzulassen. Der Idee, Kreisverkehre radwegtauglicher zu machen, indem der Rad- und Kfz-Verkehr stärker voneinander getrennt werde, wird z. T. widersprochen, weil dies mit den Vorfahrtsregeln im Widerspruch stehen könnte und somit die Verkehrssicherheit negativ beeinflusse. Eventuell ergeben sich im Rahmen der vertiefenden Planungen aber noch andere Lösungsansätze.

TOP 5 Detailplanung für ausgewählte Problembereiche



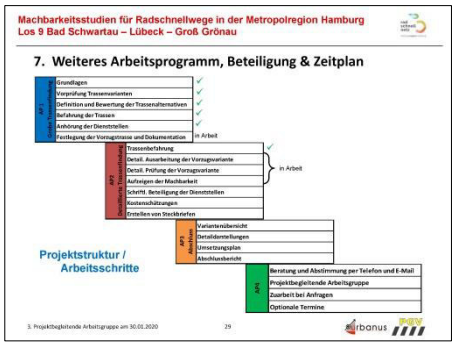



Neben den vorliegenden umfangreichen Querschnittsdarstellungen fokussierte sich die Präsentation auf die ersten Detailskizzen für verschiedene „Knackpunkte“ (vgl. Skizzenauswahl).

Hier kamen Bedenken bezüglich der Nutzbarkeit und der Attraktivität der Karl- und Katharinenstraße inkl. Bahnbrücken auf. Diese seien besonders bei Dunkelheit derzeit eher unangenehm zu durchfahren (fehlende soziale Kontrolle). Die alternative Führung über die (südliche) Schwartauer Allee ist allerdings schwierig umzugestalten und konfliktträchtig zu befahren.

Zudem solle der Bereich „Roddenkoppel“ städtebaulich entwickelt werden, so dass der RSW integriert werden und auch einen Impuls setzen kann. Eine Teilnehmerin nennt das Best-Practice-Beispiel des RSW RS1 im Ruhrgebiet, wo der RSW auch Impulswirkungen für die Stadtentwicklungsplanung hat.

TOP 7: Weiteres Arbeitsprogramm, Beteiligung & Zeitplan



Mit der Detailplanung für die Vorzugstrassen wurde bereits begonnen. Hier müssen demnächst, sobald der Nachweis der Umsetzbarkeit für die Vorzugsvariante erbracht wurde, die betroffenen TÖBs erneut beteiligt werden; geschätzter Zeitraum ist hier März/April.

Außerdem findet der nächste Runde Tisch Radverkehr am 03.03.2020 statt; dazu wird die Hansestadt einladen. Die Präsentation der dann vorliegenden Zwischenergebnisse des RSW-Projektes wird gewünscht. In die Runden Tische sind auch kommunalpolitische Vertreter*innen eingebunden.

Die 4. Sitzung der Projektgruppe wird für April oder Mai anberaumt. Dazu wird seitens der Verwaltung empfohlen, eine vorherige verwaltungsinterne Runde durchzuführen, um eine inhaltliche Abstimmung auf Ebene der Stadtverwaltung herbeizuführen (die Gutachter werden dazu bei Bedarf eingeladen).

Der Vorschlag, die Politik mittels eines kurzen Sachstandsberichtes oder in einer interfraktionellen Runde zu informieren, kommt auf. Dies habe sich bei der politischen Konsensbildung an anderer Stelle bereits bewährt.

Anlage: Teilnehmendenliste (Präsentation und neue Skizzen über Downloadlink per Mail)

PGV Dargel Hildebrandt / urbanus

Hannover / Lübeck, 3. Dezember 2020