



► Nr. VO/2013/00307  
öffentlich

Lübeck, 14.02.2013

## Bericht

**Bereiche:**  
5.610 - Stadtplanung

**Bearbeitung:** Hans-Walter Fechtel (E-Mail: [hans-walter.fechtel@luebeck.de](mailto:hans-walter.fechtel@luebeck.de) Telefon: 122-6603)

## Konzept "Fahrradfreundliches Lübeck"

### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
06.03.2013	Senat	Nichtöffentliche	zur Senatsberatung
18.03.2013	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
21.03.2013	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

### **Anlass:**

Beschluss der Bürgerschaft vom 31.01.2008, TOP 4.1, Drs. 56 und  
Beschluss der Bürgerschaft vom 17.07.2008, TOP 4.27, Drs. 171

Berichterstattung zur Kenntnisnahme

### **Verfahren:**

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:  
5.660 Stadtgrün und Verkehr  
Runder Tisch Fahrradverkehr  
Stadtverkehr Lübeck GmbH  
zustimmend

Ergebnis:  
Beteiligung von Kindern und Jugendlichen  
gem. § 47 f GO ist erfolgt:

x	Ja
	Nein

s. Anhang A13 und A14

Begründung:  
Die Maßnahme ist:

x	neu
x	freiwillig
	vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

x	Die haushaltsmäßige Ordnung für die Maßnahmen erfolgt durch den Fachbereich Planen und Bauen in den Folgejahren.
---	--

**Bericht:**  
s. Anlage

**Anlagen :**  
Konzept „Fahrradfreundliches Lübeck“

Senator/in F. - P. Boden

**Anlage****Konzept „Fahrradfreundliches Lübeck“**

Inhaltsverzeichnis	Seite
<b>Kurzfassung</b>	1
<b>0. <u>Einleitung</u></b>	6
<b>1. <u>Beschlussfassungen und Aufbau des Berichts</u></b>	
1.1 Beschlussfassungen der Bürgerschaft und bisherige Berichterstattungen	7
1.2 Runder Tisch Fahrradverkehr	8
1.3 Aufbau und Zielsetzung/en des Berichtes „Fahrradfreundliches Lübeck“	9
<b>2. <u>Ausgangslage Lübeck 2012 (Analyse Ist-Zustand)</u></b>	
2.1 <u>Radverkehrsmobilität in Lübeck</u>	
2.1.1 Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln	9
2.1.2 Verkehrsmittelwahl	10
2.1.3 Weglänge und Geschwindigkeiten	12
2.1.4 Geschlechts- und fahrtzweckspezifische Besonderheiten	13
2.1.5 Verkehrsmittelwahl nach Stadtteilen	14
2.2 <u>Verkehrssicherheit/ Unfallentwicklung</u>	
2.2.1 Datengrundlage	15
2.2.2 Entwicklung der Unfallzahlen im Radverkehr	15
2.2.3 Verletzte und getötete RadfahrerInnen nach Altersgruppen und Geschlecht	16
2.2.4 Unfallgegner und Unfallverursacher	17
2.2.5 Alleinunfälle von Radfahrern	18
2.2.6 Örtliche Unfallschwerpunkte im Radverkehr	18
2.2.7 Polizeiliche Maßnahmen	20
2.2.8 Fahrraddiebstähle und Diebstahlprävention	21
2.3 <u>„Fahrrad-Klima“ und Radfahr-„Kultur“ in Lübeck</u>	
2.3.1 Zum Begriff „Fahrradfreundlichkeit“	22
2.3.2 „Fahrrad-Klima-Test“	22
2.3.3 Berichterstattung in den Medien	24
2.3.4 Radfahr-„Kultur“ in Lübeck	25
2.4 <u>Erschwernisse auf dem Weg zur „fahrradfreundlichen Stadt“</u>	
2.4.1 Bevölkerung/ Demografie	26
2.4.2 Straßen- und Wegenetz Alltagsverkehr	26
2.4.3 Wegenetz für den Freizeit- und Erholungsradverkehr	27
2.4.4 Ruhender Radverkehr	27
2.4.5 Organisation der Radverkehrsförderung	28
2.4.6 Verkehrspolitische Vorgaben und Prioritätensetzungen	28
2.5 <u>Vorhandene Planwerke und Konzepte</u>	
2.5.1 Verkehrsentwicklungsplan der Hansestadt (VEP-HL 1999)	29
2.5.2 Veloroutenkonzept (2004)	29
2.5.3 Wegweisungskonzept für den Alltags- und Freizeitradverkehr (2004)	30
2.5.4 Radverkehrskonzept Travemünde (1997)	30
2.5.5 Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK)	30
2.5.6 Landschaftsplanerisches Entwicklungskonzept (LEK-Erholung)	31
2.5.7 Planungen Nahverkehr (Bike+Ride-Standorte)	32

### **3. Leitbild zur Radverkehrsförderung in Lübeck**

3.1	Radverkehr als System	33
3.2	Verkehrspolitische Zielsetzungen des VEP-HL	34
3.3	Hauptfelder der Radverkehrsförderung in Lübeck 2008 – 2011	35
3.4	Finanzielle Zielsetzung	37
3.5	Neue Zielsetzungen bei der Infrastrukturentwicklung 2013 – 2020	37
3.6	Neue Zielsetzungen bei Service und Öffentlichkeitsarbeit 2013 - 2020	38
3.7	Ziele bei Unterhaltung und Qualitätssicherung von Radverkehrsanlagen	38

### **4. Radverkehrsinfrastruktur in Lübeck**

4.0	<u>Radverkehrsnetz, Netzplanung</u>	
4.0.1	Vorhandenes Radverkehrsnetz	39
4.0.2	Netzplan(ung) Velorouten und Radwanderwege Gesamtstadt	41
4.0.3	Qualitätsstandards für Velorouten	44
4.1	<u>Straßenbegleitende Radverkehrsanlagen (Radwege/Radfahrstreifen)</u>	
4.1.1	Realisierte Maßnahmen seit 2008	45
4.1.2	Benutzungspflicht von Radwegen	46
4.1.3	Ausbau- und Sanierungsbedarfe 2013 - 2020	47
4.2	<u>Radverkehrsführungen an Knotenpunkten</u>	
4.2.1	Kreisverkehrsplätze	50
4.2.2	Signalisierte Knotenpunkte (Signalzeiten, eigene Signalgeber)	51
4.2.3	Untergeordnete Knotenpunkte (Radfurtenprogramm, Rotfurten, Piktogramme)	53
4.2.4	Spezielle Querungs- und Abbiegehilfen für Radfahrer	54
4.3	<u>Selbstständig geführte Geh- und Radwege</u>	
4.3.1	Realisierte Maßnahmen seit 2008	54
4.3.2	Ausbau- und Sanierungsbedarfe 2013 - 2020	55
4.3.3	Betriebswege anderer Baulastträger (WSA, Forsten)	56
4.3.4	Umlaufsperren	57
4.4	<u>Beschichterung/Wegweisung</u>	
4.4.1	Wegweisungs- und Beschilderungskonzept (Alltags- und Freizeitradverkehr)	58
4.4.2	Radweisung Travemünde / Brodten/ Ivendorf	58
4.4.3	Ausplanung Regionalrouten (SH-Netz)	58
4.5	<u>Öffentliche Fahrradabstellanlagen</u>	
4.5.1	Radparken in der Altstadt	61
4.5.2	Radparken an Schulen	62
4.5.3	Bike + Ride – Anlagen	62
4.5.4	Radparken am Lübecker Hauptbahnhof	63
4.5.5	Überwachung und Kontrolle/n	64
4.6	<u>Öffnung von Einbahnstraßen für Radgegenverkehr</u>	
4.6.1	Aktivitäten seit 2009	65
4.6.2	Weiteres Vorgehen in den Stadtteilen	66
4.7	<u>Fahrradstraßen</u>	
4.7.1	Fahrradstraße östliche Altstadt	67
4.7.2	Dorfstraße	67
4.7.3	Weitere Planungen	68

<b>4.8</b>	<b><u>Radfahren und –parken in Fußgängerbereichen</u></b>	
4.8.1	Altstadt	68
4.8.2	Travemünde	69
4.8.3	Märkte	70
4.8.4	Parks und Grünanlagen	70
<b>4.9</b>	<b><u>Straßenverkehrsrechtl. Maßnahmen zur Erhöhung der Radfahrsicherheit</u></b>	
4.9.1	Geschwindigkeitsbeschränkungen	71
4.9.2	Halt- und Parkverbote	71
4.9.3	Sonstige strassenverkehrsrechtliche Maßnahmen	72
<b>4.10</b>	<b><u>Unterhaltung von Radverkehrsanlagen</u></b>	
4.10.1	Streckenkontrolle und Mängelerfassung	72
4.10.2	Unterhaltung von Radwegen	73
4.10.3	Reinigung und Winterdienst an Radwegen/Radfahrstreifen	73
4.10.4	Baustellen an/auf Radwegen	75

## **5. Service und Dienstleistungen**

<b>5.1</b>	<b><u>Fahrradverleih</u></b>	
5.1.1	Nachfrage	76
5.1.2	Privatanbieter von Leihrädern	76
5.1.3	Bewerbung von Fahrradverleihangeboten	77
5.1.4	Leihradsysteme	77
<b>5.2</b>	<b><u>Radverkehrsförderung in/von Unternehmen</u></b>	78
<b>5.3</b>	<b><u>Fahrradtaxis, Rikschas</u></b>	79
<b>5.4</b>	<b><u>Pedelecs</u></b>	79
<b>5.5</b>	<b><u>Reparatur- und sonstiger Service</u></b>	80
<b>5.6</b>	<b><u>Fahrradmitnahme</u></b>	
5.6.1	Fahrradmitnahme in Zügen	81
5.6.2	Fahrradmitnahme in Bussen	81
5.6.3	Bus-Shuttle am Herrentunnel	81
5.6.4	Fahrradmitnahme auf Fahrgastschiffen und Fähren	82
<b>5.7</b>	<b><u>Radfahrtraining</u></b>	82
<b>5.8</b>	<b><u>Sonstige fahrradbezogene Dienstleistungen</u></b>	82
<b>5.9</b>	<b><u>Zusammenfassung Kap.5 (Handlungsbedarfe)</u></b>	83

<b>6. <u>Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation</u></b>	
6.1 <u>Mobilitätsberatung/-management</u>	84
6.2 <u>Informationsveranstaltungen und Öffentlichkeitsarbeit der Stadt</u>	85
6.3 <u>Printmedien</u>	
6.3.1 Informationen der Bauverwaltung	86
6.3.2 Informationen des ADFC Lübeck	86
6.3.3 Radtouristische Informationen	86
6.4 <u>Aktionen und Kampagnen zur Radverkehrsförderung</u>	
6.4.1 „Fahrrad-Frühling“ des ADFC	87
6.4.2 Mitmach-Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“	87
6.4.3 Bundesweite Kampagnen	87
6.5 <u>Aktionen und Kampagnen zur Radverkehrssicherheit</u>	
6.5.1 Aktionen der Polizei	88
6.5.2 Aktionen der Lübecker Verkehrswacht	88
6.5.3 Aktionen des Fahrradhandels	88
6.5.4 Handlungserfordernisse	89
6.6 <u>Sonstige Veranstaltungen rund um's Rad</u>	
6.6.1 Fahrradversteigerungen	90
6.6.2 Fahrradgottesdienst	90
6.6.3 Stadtführungen per Rad	90
6.6.4 Radsport(veranstaltungen)	90
6.7 <u>(Rad)Touristisches Marketing</u>	
6.7.1 Zertifizierung von Radfernwegen	91
6.7.2 Bett & Bike- Betriebe	91
6.7.3 Fahrradtouristische Angebote in Lübeck und Umgebung	91
6.7.4 Radreisemesse „Traumpfade“ des ADFC	92
6.7.5 Dia-Reportagen des ADFC	92
6.8 <u>Zusammenfassung Kap. 6 (Handlungsbedarfe)</u>	93

## **7. Künftige Organisation der Radverkehrsförderung in Lübeck**

7.1	<u>Zuständigkeiten/Organisationsstrukturen in der Verwaltung</u>	
7.1.1	Fahrradbeauftragte/r	94
7.1.2	Radverkehrsnetzplanung und straßenräumliche Entwürfe	95
7.1.3	Fortbildung der MitarbeiterInnen	95
7.1.4	„Schnelle Eingreiftruppe“	95
7.2	<u>Beteiligung von Verbänden, Bürgerbeteiligung</u>	
7.2.1	AG Fahrradfreundliches Lübeck	96
7.2.2	Runder Tisch Fahrradverkehr	96
7.2.3	Beteiligung von Kindern und Jugendlichen	97
7.2.4	Mängelhinweise aus der Bevölkerung	97
7.3	<u>Kosten und Finanzierung der Maßnahmen</u>	
7.3.1	Kosten des Konzeptes „Fahrradfreundliches Lübeck“	98
7.3.2	Fördermöglichkeiten von Maßnahmen	99
7.3.3	Prioritätensetzung/en	99
7.4	<u>Überprüfung / Evaluation der Maßnahmen</u>	100
7.5	<u>Monitoring / Berichterstattung</u>	101
8.	<u>Ausblick</u>	102

## Verzeichnis der Abbildungen

- 01 Fahrräder und Pkw-Bestand in Lübeck und im Umland 2010
- 02 Verkehrsmittelwahl in Lübeck nach Gebiet 2010
- 03 Verkehrsmittelwahl in Lübeck nach Alter 2010
- 04 Verkehrsmittelwahl in Lübeck nach Weglänge 2010
- 05 Verkehrsmittelwahl in Lübeck nach Wegezweck und Geschlecht 2010
- 06 Mobilitätsverhalten Stadtteile im Vergleich 2010
- 07 Radunfälle auf den Hauptverbindungen des Radverkehrs in Lübeck 2008 +2009
- 08 Konfliktpunkte bei Radverkehrsunfällen in Lübeck 2011
- 09 Fahrrad-Klima-Test, Bewertungen für Lübeck 2003 / 2010
- 10 Radverkehr als System
- 11 Radwegsanierungsmaßnahmen 2008-2010 (Ausschnitt Altstadt/Altstadtrandgebiete)
- 12 Radverkehrsnetz Bestandsplan 2012 (Ausschnitt Altstadt/Altstadtrandgebiete)
- 13 Planung Velorouten 2012 (Ausschnitt Altstadt/Altstadtrandgebiete)
- 14 Ausbau- und Sanierungsbedarfe Radwege/Radfahrstreifen (Ausschnitt Altstadt)
- 15 Lichtsignalanlagen Bestandsplan 2012 (Ausschnitt Altstadt/Altstadtrandgebiete)
- 16 Beispiele für die Ausgestaltung der Radwegweisung in Lübeck
- 17 Ausgeschildertes Rad routennetz in Travemünde
- 18 Plan Winterdienstprioritäten der Radwege (Ausschnitt Altstadt/Altstadtrandgebiete)

## Verzeichnis der Tabellen

- 01 Radverkehrsanteile in Lübeck an allen Wegen nach Tagtypen
- 02 Entwicklung der Unfallzahlen im Radverkehr in Lübeck 2002 – 2011
- 03 Verletzte und getötete RadfahrerInnen in Lübeck nach Altersgruppen 2002-2011
- 04 Verunfallte RadfahrerInnen in Lübeck nach Geschlecht
- 05 Unfallgegner des RadfahrerInnen in Lübeck 2008 – 2011
- 06 Unfälle von Pkws und Fahrradfahrern nach Verursacher 2002-2011
- 07 Fahrraddiebstähle in Lübeck 2009 – 2011
- 08 Radverkehrsnetz in Lübeck nach Führungsform des Radverkehrs
- 09 Veloroutennetz Lübeck, Verzeichnis der Routen (2004)
- 10 Qualitätsempfehlungen für den Alltagsradverkehr auf städtischen Velorouten
- 11 Sanierung von straßenbegleitenden Radwegen 2008- 2011
- 12 Ausbau- und Sanierungsbedarfe von straßenbegl. Radverkehrsanlagen 2013-2020
- 13 Kostenschätzung für die Ausbau- und Sanierungsbedarfe 2013-2020
- 14 Verbesserungen von selbstständig geführten Radverkehrsanlagen 2008 - 2011
- 15 Sanierungsstrecken mit höchster Priorität in 2013/2014

## Anhang

- A 1 Unfallhäufungspunkte von Radfahrern in Lübeck 2002-2010
- A 2 Radwegsanierungen in Lübeck 2008-2010
- A 3 Radverkehrsnetz Lübeck Bestandsplan
- A 4 Netzplanung Velorouten und Radwanderwege
- A 5 Plan Ausbau- und Sanierungsbedarfe an Radwegen 2013-2020
- A 6 Liste Ausbau- und Sanierungsbedarfe der Radverkehrsinfrastruktur 2013-2020
- A 7 Lichtsignalanlagen in Lübeck Bestandsplan
- A 8 Bike + Ride- Anlagen an Haltestellen in Lübeck und Umgebung
- A 9 Plan Winterdienstprioritäten der Radwege
- A 10 Stellungnahme ADFC Lübeck
- A 11 Stellungnahme BUND Lübeck
- A 12 Stellungnahme Naturfreunde Deutschlands
- A 13 Stellungnahme Lübecker Jugendring e.V.

## **Kurzfassung „Fahrradfreundliches Lübeck“**

### **0. Arbeitsauftrag**

In dem Konzept „Fahrradfreundliches Lübeck“ stellt die Bauverwaltung die in den zurückliegenden Jahren auf der Basis des Verkehrsentwicklungsplans (VEP-HL 1999) und der nachfolgenden Bürgerschaftsbeschlüsse realisierten Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur in Lübeck im Überblick dar (s. auch Zwischenbericht „Fahrradfreundliches Lübeck“ vom 03.03.2010). Sie entspricht damit einem Bürgerschaftsauftrag vom 31.01.2008 zur Entwicklung eines nachhaltigen Konzeptes „Fahrradfreundliches Lübeck.“

Das Konzept ist gleichzeitig eine Fortschreibung des VEP-Teilkonzeptes „Radverkehrsnetz 2010“ unter besonderer Berücksichtigung des begleitenden Bürgerschaftsbeschlusses vom 27.11.2008, sich bis zur Erstellung eines fortgeschriebenen Verkehrsentwicklungsplans am Klima-Szenario des Schlussberichtes zum VEP 1999 zu orientieren.

### **1. Aussagen des Konzeptes**

Aufbauend auf einer Analyse der Radverkehrsmobilität, der Entwicklung der Radverkehrsunfälle und der aktuellen Radverkehrsbedingungen in Lübeck

- zeigt das Konzept die kurz- und mittelfristigen Ausbau- und Sanierungsbedarfe beim fließenden Radverkehr sowie zur Verbesserung des Radparkens in Lübeck auf
- und entwickelt in Abstimmung mit dem durch einen Bürgerschaftsbeschluss im April 2008 eingesetzten „Runden Tisch Fahrradverkehr“ Vorschläge zur Verbesserung des örtlichen „Fahrrad-Klimas“ (Service/Dienstleistungen, Öffentlichkeitsarbeit/Kommunikation).

### **2. Ausgangslage**

In Lübeck haben der Fahrradverkehr und der Radwegebau eine lange Tradition. Nach einer im Jahr 2010 durchgeföhrten repräsentativen Mobilitätserhebung erfolgt werktags etwa jede fünfte Ortsveränderung der Wohnbevölkerung per Fahrrad. Die Zählungen an den Altstadtbrücken lassen eine kontinuierliche Zunahme des Fahrradverkehrs während der letzten Jahre erkennen. Die anhaltend hohen Treibstoffkosten, der Trend zu gesundheits- und klimafreundlichen Mobilitätsformen sowie die erwartbare Zunahme von Pedelecs führen mittelfristig mit hoher Wahrscheinlichkeit zu weiteren Aufkommenssteigerungen im Lübecker Fahrradverkehr.

Parallel zur Zunahme des Radverkehrs sind bis zum Jahr 2008 auch die Radunfälle in Lübeck kontinuierlich angestiegen (2008: 689 polizeilich erfasste Radunfälle) und danach nur moderat gesunken (2011: 561 Radunfälle). Im Jahr 2011 stellten die RadfahrerInnen damit 40% der im Straßenverkehr Verunglückten. Die Unfallraten in Lübeck liegen erkennbar höher als in den anderen kreisfreien Städten in Schleswig-Holstein.

Die vorhandenen –oft bereits 30 Jahre alten und z.T. noch älteren– Radwege in Lübeck sind vielfach sanierungs- und ausbaubedürftig. Sie werden dem erhöhten Radverkehr und den gestiegenen Ansprüchen der NutzerInnen an schnelle, direkte, sichere und komfortable Verbindungen im Stadtgebiet vielfach nicht gerecht. Auch halten sie dadurch manche BewohnerInnen von der Fahrradbenutzung im Alltagsverkehr (Einkaufen, Arbeit, Schule) ab.

### **3. Ziele und Maßnahmen zur künftigen Radverkehrsförderung in Lübeck**

Unter Beachtung der aktuellen Mobilitäts- und Unfalldaten sowie unter Würdigung der bereits vorliegenden Teilkonzepte zur Stadt- und Verkehrsentwicklung hat der „Runde Tisch Fahrradverkehr“ nach mehrfacher Beratung am 15.01.2013 folgendes „Leitbild“ zur Förderung des Fahrradverkehrs in Lübeck für den Zeitraum 2013-2020 formuliert und einvernehmlich beschlossen:

#### 3.1 Ziele

Ziel des Konzeptes „Fahrradfreundliches Lübeck“ ist es, den Fahrradverkehr in Lübeck kurz- und mittelfristig attraktiver und sicherer zu machen. Als konkrete Einzelziele sind zu nennen:

- Z 1 Erhöhung des Radverkehrsanteils an allen Wegen der Wohnbevölkerung auf 25 %
- Z 2 Senkung der Radverkehrsunfälle in Lübeck um 50 % (bezogen auf das Jahr 2011)

#### 3.2 Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur

##### Kurzfristige Maßnahmen (KM)

- KM 1 Öffnung aller geeigneten Einbahnstraßen für Gegenrichtungsradverkehr
- KM 2 Realisierung einer flächendeckenden Radwegweisung in Lübeck
- KM 3 Schließung aller wesentlichen Netzlücken mittels Radfahrstreifen/Schutzstreifen
- KM 4 Radfahrerfreundliche Umgestaltung des Lindenplatzes
- KM 5 Sanierung der straßenbegleitenden Radwege an der Roeckstraße
- KM 6 Lückenschluss zw. den Radfernwegen „Alte Salzstraße“ und Ostseeküsten-Radweg
- KM 7 Nachfragegerechte Ergänzung der Fahrradabstellanlagen an den Lübecker Schulen
- KM 8 Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht an allen straßenbegleitenden Wegen
- KM 9 Überprüfung der Radverkehrsführungen an den signalisierten Knotenpunkten

##### Mittelfristige Maßnahmen bis 2020 (MM)

- MM 1 Bau eines eingangsnahen Fahrradparkdecks am Lübecker Hauptbahnhof
- MM 2 Bau der Borndiek-Brücke (Freizeitverbindung Dummersdorfer Feld-Travemünde)
- MM 3 Bau der Stadtgrabenbrücke (Zusatzverbindung zw. Hauptbahnhof und Altstadt)

#### 3.3 Unterhaltung der Radverkehrsinfrastruktur

Die Unterhaltung der Radverkehrsinfrastruktur soll sich künftig an folgenden Zielsetzungen und Maßnahmen orientieren:

- ZU 1 Kurzfristige Behebung punktueller Fahrbahn- und Deckenschäden (Schlaglöcher/ Versackungen, Baumwurzelaufbrüche, Kanten etc.) an Radwegen/Radfahrstreifen
- ZU 2 Ausreichende Beleuchtung von Radwegen/Radfahrstreifen
- ZU 3 Rechtzeitiger Rückschnitt von Stockaustrieben an Straßenbäumen
- ZU 4 Regelmäßige Säuberung der Radverkehrsanlagen
- ZU 5 Rechtzeitiger qualitativer Winterdienst gemäß den abgestimmten Prioritäten
- ZU 6 Gewährleistung durchgängiger Radverkehrsführungen an Baustellen (ohne Absteigerzwang für Radfahrer)

### 3.4 Service und Öffentlichkeitsarbeit

Zur Verbesserung beim Service und der Öffentlichkeitsarbeit werden folgende Ziele und Maßnahmen(felder) benannt, bei deren Realisierung auch die Mitwirkung privater Akteure wünschenswert und erforderlich ist:

#### Ziele

- ZS 1 Verbesserung des Leihrad-Angebotes in und am Rande der Lübecker Altstadt
- ZS 2 Verbesserte Fahrradabstellangebote an Geschäften und Läden
- ZS 3 Ermöglichen der Fahrradmitnahme auf Fahrgastschiffen (Trave, Wakenitz, ELK)
- ZS 4 Schaffung verbesserter Beratungsangebote zur Fahrradmobilität
- ZS 5 Verbesserung der Aufklärungsquote bei Fahrraddiebstählen auf 20 %
- ZS 6 Bessere fahrradtouristische Vermarktung der Stadt (u. a. beim Hansetag 2014)

Folgende Maßnahmen sollten vorrangig ausgeplant und realisiert werden:

- MS 1 (Weiter)Entwicklung eines Radroutenplaners im Internet (Open Street Map)
- MS 2 Durchführung einer Sicherheitskampagne gegen „Geister-Radler“ (2013/2014)
- MS 3 Verbesserte öffentlichkeitswirksame Angebote zum Codieren von Fahrradrahmen
- MS 4 Angebot eines Radfahrtrainings (z.B. für SeniorInnen und MigrantInnen)
- MS 5 (Wieder)Aufstellung einer Fahrradstaffel bei der Polizei Lübeck

## **4. Ausbau- und Sanierungsbedarfe im Lübecker Radverkehrsnetz**

Wesentliche Voraussetzungen zur Erreichung der formulierten Ziele sind –wie die Diskussionen am „Runden Tisch Fahrradverkehr“ und die Ergebnisse des aktuellen „Fahrrad-Klima-Tests“ zeigen– nachhaltige und spürbare Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur. Trotz der diesbezüglichen Anstrengungen der Hansestadt Lübeck während der letzten Jahre besteht– auch im Vergleich mit anderen gleichgroßen Städten im Bundesgebiet und im Hinblick auf die Zielsetzungen des Nationalen Radverkehrsplanes (NRVP 2020) - in Lübeck in vielen Bereichen weiterhin erheblicher Nachholbedarf, um das Fahrradfahren stadtweit und flächendeckend attraktiv(er) und sicher(er) zu machen.

Zur Verbesserung des Lübecker Radverkehrsnetzes sind derzeit Ausbau- und Sanierungsbedarfe auf einer Gesamtlänge von ca. 60 km erkennbar. Diese verteilen sich wie folgt auf die nachstehenden Maßnahmenfelder (s. ausführlicher Kap. 4.1.3 und Anhang A6):

- Neubau von Radwegen	ca. 17km
- Ausbau von vorhandenen Radwegen	ca. 11km
- Grundhafte Sanierung von Radwegen	ca. 13km
- Abmarkierung von Radfahr- bzw. Schutzstreifen	ca. 19km

Die Baukosten allein für diese o.a. Maßnahmen belaufen sich inkl. der Planungsleistungen geschätzt auf ca. 10 Mio. EUR (Preisstand: 2012). Längerfristig hinzu kommen Kosten für Brückenaus- und -neubauten (Travebrücke, Wielandbrücke, Stadtgrabenbrücke, Fußgängerbrücke Wakenitz, Borndiek-Brücke) in Höhe von weiteren ca. 3,3 Mio. EUR.

Von besonderer Bedeutung zur Reduzierung der Unfallzahlen sind ergänzende Maßnahmen zur Lenkung und Sicherung des Fahrradverkehrs (Realisierung des Radwegweisungskonzeptes, fahrradfreundliche Optimierung von Signalschaltungen, Roteinfärbung von Radfurten, Beschilderungsmaßnahmen an 2-Richtungs-Radwegen). Hierfür sind kurzfristig 250 TEUR erforderlich.

Diese Maßnahmen sind auch grundlegend für eine bessere touristische Vermarktung Lübecks in den kommenden Jahren als fahrradfreundliche Stadt.

## **5. Weitere Fahrradstraßen**

Zur Attraktivierung des Radfahrens abseits der Hauptverkehrsstraßen empfiehlt der „Runde Tisch Fahrradverkehr“ die Ausweisung weiterer Fahrradstraßen auf Sammelstraßen in den Wohngebieten. Die dabei anfallenden Kosten (Verbesserung von Fahrbahndecken, Markierung, Beschilderung) werden mit 250 TEUR geschätzt.

## **6. Verbesserungsbedarfe beim Radparken**

Ein wichtiges Mittel zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs ist die Bereitstellung ausreichend vieler und qualitätsvoller Fahrradabstellanlagen. Der Bürgerschaft ist dazu in den letzten Monaten mehrfach ausführlich berichtet worden. Die darin ausgesprochenen Empfehlungen sind örtlich zu konkretisieren und möglichst zügig umzusetzen. Es ist von folgenden Kosten auszugehen:

- Ergänzung von Fahrradbügeln in der Altstadt und am Altstadtrand	100 TEUR
- Bau von Fahrradboxen u. Überdachungen an ÖPNV-Haltestellen (Bike+Ride)	100 TEUR
- Verbesserung des Radparkens an Schulen	100 TEUR
- Realisierung eines Fahrradparkdecks am Lübecker Hbf (längerfristig)	1.700 TEUR

## **7. Öffentlichkeitsarbeit verstärken**

Die Öffentlichkeitsarbeit zur Radverkehrsförderung und zur Radfahrsicherheit ist in Lübeck – verglichen mit Kiel oder anderen fahrradfreundlichen Städten- noch wenig entwickelt und zu unprofessionell. Für eine nachhaltige Öffentlichkeitsarbeit mit Plakaten, Ausstellungen und Aktionsreihen sind (unter Hinzuziehung einer Agentur) für einen Zeitraum von 4-5 Jahren Kosten in Höhe von 200-250 TEUR zu veranschlagen.

## **8. Einschätzung des Finanzbedarfes**

Die Gesamtkosten zur Realisierung der kurz-, mittel- und langfristigen Handlungsbedarfe für ein „Fahrradfreundliches Lübeck“ summieren sich für den Zeitraum 2013-2020 nach derzeitigem Planungsstand auf ca. 16 Mio. EUR. Sie setzen sich wie folgt zusammen:

- Radwegebau (Neubau, Ausbau, Sanierung, Längsmarkierungen)	10.000 TEUR
- Radfahrer-/Fußgängerbrücken (Neu- und Ausbau)	3.300 TEUR
- Wegweisung, Markierungen, Beschilderungen	250 TEUR
- Fahrradstraßen	250 TEUR
- Verbesserung des Radparkens (incl. Fahrradparkdeck am Hbf.)	2.000 TEUR
- Öffentlichkeitsarbeit	250 TEUR

Dieser Betrag liegt in der Größenordnung, der auch im Nationalen Radverkehrsplan 2020 der Bundesregierung als Finanzbedarf für „Aufsteiger“-Städte genannt wird (13-18 EUR pro Einwohner und Jahr).

Ohne eine anforderungsgerechte Finanzierung der skizzierten Maßnahmen wird es nach Einschätzung des „Runden Tisches Fahrradverkehr“ nicht gelingen, die in Lübeck zweifellos vorhandenen zusätzlichen Potentiale für den Fahrradverkehr zu aktivieren und die Zielsetzungen für ein fahrradfreundliche(re)s Lübeck in dem gesetzten Zeitrahmen zu erreichen. Fördermöglichkeiten für die Maßnahmen sind auszuschöpfen.

## **9. Zukünftige Organisation der Radverkehrsförderung**

Mit den ehrgeizigen Zielsetzungen bei der Förderung des Radverkehrs in Lübeck sind die Organisationsstrukturen innerhalb der (Bau)Verwaltung und die Zusammenarbeit mit den Vereinen/Verbänden zu optimieren.

Vom „Runden Tisch Fahrradverkehr“ wird dazu die Bildung einer „Arbeitsgruppe Radverkehrsförderung“ aus Mitgliedern des Runden Tisches und der Bauverwaltung vorgeschlagen. Auch die Arbeitsstrukturen innerhalb der Bauverwaltung sollten nach Ansicht des „Runden Tisches“ problemorientierter und bürger näher entwickelt werden.

Kinder und Jugendliche sind bei den weiteren Planungen und Aktionen in geeigneter Weise zu beteiligen (Befragungen, Mitwirkung an der Planung konkreter –insbesondere auch schulbezogener– Projekte).

Zur Überprüfung/Evaluation der (realisierten) Maßnahmen werden in dem Konzept ebenso Vorschläge unterbreitet wie zur Berichterstattung gegenüber der Bürgerschaft und zur Kommunikation der Planungen/Maßnahmen gegenüber den Verbänden und Stadtteilrunden in Lübeck.

Planung und Umsetzung der Maßnahmen sind auch weiterhin von einem dazu bestellten, innerhalb der Bauverwaltung angesiedelten Fahrradbeauftragten zu koordinieren, der die Hansestadt Lübeck darüber hinaus auf Fachveranstaltungen/Seminaren und in Fachgremien vertreten sollte.

## Bericht „Fahrradfreundliches Lübeck“

### 0. Einleitung

Lübeck hat eine lange Tradition als Fahrradstadt. Alle Alleen zur Altstadt verfügten schon früh über straßenbegleitende Radwege. Bereits im Jahre 1897 heißt es dazu in einem Bericht der Baudeputation: „*Die Radfahrwege sind, wo das Querprofil der Straße es zulässt, auf einem Streifen zwischen Bordsteinkante und Fahrbahn herzustellen; der Fußgängerverkehr ist auf das Terrain zwischen den Baumreihen und den Eigenthumsgrenzen der Anlieger zu verweisen*“.

Der Zustand und die Befahrbarkeit der Lübecker Radwege wurde aber ebenfalls schon früh beklagt. So berichtet 1911 der Lübsche Generalanzeiger: „... *in der Falkenstraße kommt noch hinzu, dass die Behörden unter sich nicht genügend Hand in Hand arbeiten. Nachdem nämlich der den Radlern verbliebene Streifen des Radfahrweges hübsch aufgearbeitet, mit neuer Koksumterlage wieder festgewalzt und mit dem „wunderbaren“ braunen Kies versehen ist, kommt die Gasanstalt und versetzt die (...) Laternenpfähle bis hinter die neu verlegte Bordsteinkante.*“

Eigentlich wollten die Radler damals schon, was sie heute immer noch primär wollen: möglichst sicher, komfortabel, direkt und schnell an ihr Fahrziel kommen !

In Zeiten des Klimawandels sprechen aber auch noch viele andere Gründe dafür, auf das Fahrrad als umwelt- und sozialverträgliches Verkehrsmittel „umzusatteln“, ist es doch:

- flexibel einsetzbar,
- platzsparend (auch beim Parken),
- lärmarm,
- emissionsfrei,
- gesundheitsfördernd,
- kostengünstig in Anschaffung und Betrieb („bezahlbare Mobilität“)
- und leistet es infolge seiner Umwelt- und Umfeldverträglichkeit doch auch einen Beitrag zur Erhaltung des Welterbe-Status der Lübecker Altstadt !

Hinzu kommt: Radfahren macht Spaß und liegt –nicht nur bei jungen Leuten– voll im Trend ! Auch bietet Lübeck günstige topographische und entfernungsmaßige Voraussetzungen für eine vermehrte Benutzung des Fahrrades – zu welchem Zweck auch immer.

Vor dem Hintergrund des in den letzten Jahren zunehmenden Stellenwertes des Fahrrades in der Verkehrspolitik von Bund und Ländern und der stetig wachsenden Radverkehrsanteile in den Großstädten muss sich auch Lübeck die Frage stellen, wie der Trend zum Fahrrad seitens der Stadt (weiter) unterstützt und vor allem auch die Verkehrssicherheit der RadlerInnen erhöht werden kann.

Um Lübeck fahrradfreundlicher zu entwickeln und zu gestalten, bedarf es aber nicht nur verstärkter Aktivitäten der Bauverwaltung, sondern eines insgesamt fahrradfreundlicheren „Klimas“ in der Stadt. Dazu führt das vorliegende –mit dem Runden Tisch Fahrradverkehr abgestimmte – Konzept „Fahrradfreundliches Lübeck“ des Fahrradbeauftragten zahlreiche Maßnahmen auf, deren Realisierung in den nächsten Jahren auch bei knappen Kassen gelingen kann, wenn die Stadt ihren Selbstverpflichtungen zum Klima- und Umweltschutz ernsthaft nachkommt.

Letztlich ist Radverkehrsförderung – wie dargelegt - nicht nur praktizierter Umweltschutz, sondern längerfristig auch kostensenkend für den Einzelnen und die Gemeinschaft. In diesem Sinne ist jede Investition in die Radverkehrsförderung gut angelegtes Geld!

## **1. Beschlussfassungen und Aufbau des Berichts**

### **1.1 Beschlussfassungen der Bürgerschaft und bisherige Berichterstattungen**

In ihrer Sitzung am 31.1.2008 hat die Bürgerschaft zu TOP 4.1 mit Drs. Nr.56 den folgenden interfraktionellen Antrag der CDU-Fraktion und der FDP-Fraktion einstimmig bei 4 Enthaltungen angenommen:

*„Der Bürgermeister wird beauftragt, ein nachhaltiges **Konzept „Fahrradfreundliches Lübeck“** zu entwickeln und bis zum Juli 2008 dem Bauausschuss vorzulegen. Hierzu ist ein begleiten-der Runder Tisch einzurichten, an dem neben Vertretern der Verwaltung und den zuständigen Fachausschüssen der Lübecker Bürgerschaft auch Experten aus Vereinen, Verbänden und sonstigen Einrichtungen, die sich mit Angelegenheiten des Fahrradverkehrs befassen, teilnehmen. Die örtlichen Stadtteilrunden und Stadtteilforen sind zu beteiligen.“*

Weiterhin hat die die Bürgerschaft in ihrer Sitzung am 17.07.2008 zu TOP 4.27 mit Drs. 171 den folgenden Antrag der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen einstimmig angenommen:

*„Der **Runde Tisch „Fahrradfreundliches Lübeck“** wird als ständiger Arbeitskreis bei der Hansestadt Lübeck eingerichtet. Die Arbeitsweise legt dieser im Benehmen mit der Bauverwaltung selbst fest. Seine Empfehlungen sind von Ausschüssen und Bürgerschaft zu berücksichtigen“.*

In einem Zwischenbericht „Fahrradfreundliches Lübeck“ vom 03.03.2010 hat die Verwaltung über die Aktivitäten des Runden Tisches Fahrradverkehr und die in den Jahren 2008 und 2009 realisierten Maßnahmen zur Radverkehrsförderung in Lübeck umfassend berichtet. Der Zwischenbericht wurde nach Beratung im Bauausschuss am 19.04.2010 von der Bürgerschaft am 27.05.2010 unter TOP 8.9 mit Drs. 415 zur Kenntnis genommen.

Zu speziellen Themenstellungen bei der Radverkehrsförderung erfolgten weitere Berichte:

- „**Öffnung von Einbahnstraßen für den Fahrradverkehr gegen die Fahrtrichtung**“  
(mündliche Berichterstattungen im Bauausschuss am 18.01.2010, im Ausschuss für Sicherheit und Ordnung und Polizeibeurat am 01.02.2010 und im Bauausschuss am 02.05.2011, jeweils mit Kenntnisnahme)
- „**Umgestaltung der Dorfstrasse zu einer Fahrradstraße**“  
(mündliche Berichterstattung im Bauausschuss am 06.09.2010 , Kenntnisnahme)
- „**Abmarkierung von Radfahrstreifen in der Kanalstraße**“  
(mündliche Berichterstattung im Bauausschuss am 06.09.2010, Kenntnisnahme)
- „**Verbesserung des Radparkens in der Lübecker Altstadt**“  
(Bericht vom 25.2.2011, Kenntnisnahme BÜ vom 26.05.2011 unter TOP 8.8. mit Drs. 102)
- „**Fahrradgaragen**“  
(Bericht vom 27.06.2012, Kenntnisnahme im Bauausschuss am 20.8.2012) und
- „**Verbesserung des Radparkens an den Lübecker Schulen**“  
(Bericht vom 07.09.2012, Kenntnisnahme BÜ am 29.11.2012 unter TOP 8.20 mit Drs. 118)

Im vorliegenden Bericht „Fahrradfreundliches Lübeck“ werden wesentliche Aspekte aus den vorgenannten Berichten der Vollständigkeit halber nochmals aufgegriffen, vertiefende Ausführungen dazu erfolgen hier jedoch nicht mehr.

## **1.2 Runder Tisch Fahrradverkehr**

Der „Runde Tisch Fahrradverkehr“ (RTF) konstituierte sich am 29.04.2008 und ist seither zu insgesamt 25 Sitzungen sowie- in kleinerer Runde- zu mehreren Arbeitsgruppentreffen zusammengekommen. Die Teilnehmer am Runden Tisch wurden auf der Basis einer entsprechenden Abfrage unter den verkehrspolitisch aktiven Verbänden, Institutionen und Stadtteilrunden in Lübeck von der Bauverwaltung ausgewählt. In der Regel waren jeweils ca.15-20 Personen anwesend, teilweise auch mehr. Vorbereitet und moderiert wurden die Sitzungen des RTF vom Fahrradbeauftragten, Bereich Stadtplanung/ Abt. Verkehrsplanung.

Der RTF hat alle wesentlichen Entscheidungen zur Radverkehrsförderung in Lübeck in den zurückliegenden Jahren mit vorbereitet und die Berichtsfassungen durch Empfehlungen begleitet. Er nahm Kenntnis von den Jahresarbeitsprogrammen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur in Lübeck und gestaltete sie durch eigene Vorschläge zunehmend mit.

Durch die intensive Diskussion strittiger Themen im RTF konnte der Bauausschuss entlastet und ein besseres Verständnis von Politik, Verwaltung und Verbänden erreicht werden. Der RTF ist ferner ein wichtiger Informationspool zur Kommunikation der fahrradbezogenen Aktivitäten seiner TeilnehmerInnen untereinander.

Folgende Vereine/Verbände und Einrichtungen gehör(t)en dem RTF an:

<u>Vereine/Verbände</u>	<u>Politik/ Verwaltung/ Einrichtungen</u>
ADFC – Kreisverband Lübeck	SPD-Fraktion
BUND - Kreisgruppe Lübeck	CDU-Fraktion
Pro Bahn e.V.	Fraktion Die LINKE
DJH-Kreisgruppe Lübeck	Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen
Gesundheitsforum UKL Lübeck	F.D.P.-Fraktion
Lübeck-Management	Fraktion Bürger für Lübeck
Naturfreunde Deutschlands LV S-H e.V.	Lübecker Bunt ( bis zur 17.Sitzung)
Stadtteilrunde St. Lorenz-Süd	Ortsrat Travemünde
St.- Jürgen- Runde	3.390.22 Landschaftsplanung
Vorwerker Runde	3.390.23 Klimaschutzleitstelle
Runder Tisch Karlshof	5.660 Stadtgrün und Verkehr
Öko-soziale Siedlung Karlshof	5.660.3 Verkehrswegebau
Stadtteilkonferenz Schlutup	5.660.3-4 Verkehrseinrichtungen
Stadtteilkonferenz Moisling	Stadtverkehr Lübeck GmbH
Kücknitzer Runde/GVK Kücknitz e.V.	Stadtreinigung Lübeck
LTM GmbH Stadtmarketing	DB Station & Service
Verkehrswacht Lübeck e.V.	Polizeidirektion Lübeck

Weitere VertreterInnen aus Stadtteilinitiativen sowie interessierte BürgerInnen wurden und werden über die Ergebnisse der Sitzungen fallweise informiert (Zusendung der Protokolle). Im Rahmen von Ortsterminen (St. Jürgen, Vorwerk, Karlshof, Schlutup, Kücknitz, Travemünde) wurden und werden auch Anregungen von RTF-Mitgliedern für örtliche Verbesserungen der Radverkehrsanlagen entgegengenommen und auf ihre Machbarkeit hin geprüft.

Dem Vorschlag des Fahrradbeauftragten, die Anzahl der Mitglieder des RTF zur Verbesserung der Arbeitsfähigkeit auf ca. 10 Personen zu begrenzen (s. Zwischenbericht „Fahrradfreundliches Lübeck“), wurde mehrheitlich nicht gefolgt. Für spezielle Themenstellungen (Verkehrssicherheit, Investitionsprogramm) wurden fallweise Unterarbeitsgruppen gebildet. Insgesamt ist festzuhalten, dass sich mit der Einrichtung des RTF der Informationsstand der Akteure zu aktuellen Radverkehrsfragen und –entwicklungen in Lübeck deutlich verbessert hat, wodurch auch bis dato „schwierige“ Themen (z. B. Zulassung von Radgegenverkehr in Einbahnstraßen, Anlage von Radfahrstreifen, Umgestaltung des Lindenplatzes) „bewegt“ werden konnten (s. auch Kap. 7.2.1).

### **1.3 Aufbau und Zielsetzung des Berichtes „Fahrradfreundliches Lübeck“**

In dem vorliegenden Bericht werden sämtliche Felder einer zielgerichteten und modernen Radverkehrsförderung in Lübeck angesprochen:

- Entwicklung/Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur (Kap. 4),
- Service/Dienstleistungen (Kap. 5),
- Öffentlichkeitsarbeit/Kommunikation (Kap. 6).

Ein Schwerpunkt liegt in den Ausführungen zur Entwicklung der örtlichen Radverkehrsinfrastruktur (Bau und Sanierung von Radwegen/Radfahrstreifen, Fahrradabstellanlagen, Radwegweisung, Unterhaltung und Betrieb der Anlagen etc., s.Kap.4). Dazu werden die derzeit in Lübeck vorfindbaren Aktivitäten jeweils kurz dargestellt (Bestandsanalyse) und die planerischen Handlungserfordernisse formuliert.

Zum besseren Verständnis vorangestellt sind Analysen

- zur derzeitigen Radverkehrsmobilität in Lübeck (Kap. 2.1)
- zur Unfallsituation der RadfahrerInnen (Kap. 2.2)
- zum örtlichen „Fahrradklima“ (Kap.2.3) und
- zu Erschwernissen auf dem Weg zur „fahrradfreundlichen Stadt“ (Kap.2.4).

Vor dem Hintergrund des vom Runden Tisches Fahrradverkehr formulierten neuen „Leitbildes zur Radverkehrsförderung“ werden die vorhandenen Planwerke/ Konzepte zur Radverkehrsförderung in Lübeck kritisch hinterfragt und Überarbeitungserfordernisse aufgezeigt.

Neben den Infrastrukturmaßnahmen der öffentlichen Hand werden schließlich auch die erforderlichen privaten Aktivitäten zur Radverkehrsförderung seitens der Vereine/Verbände und des örtlichen Handels benannt. Hier liegen nach übereinstimmender Einschätzung des Runden Tisches Fahrradverkehr wichtige Felder, um Lübeck mittelfristig tatsächlich fahrradfreundlicher zu gestalten/entwickeln und zu vermarkten.

## **2. Ausgangslage Lübeck 2012**

### **2.1 Radverkehrsmobilität in Lübeck**

Im Frühjahr 2010 (März bis Mai) hat die Hansestadt Lübeck gemeinsam mit der Stadtverkehr Lübeck GmbH eine repräsentative Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten durchführen lassen. Daraus leiten sich u. a. aktuelle Aussagen ab

- zur Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln,
- zur Verkehrsmittelwahl und
- zur Struktur der per Fahrrad gemachten Wege in Lübeck und im Umland (Bad Schwartau, Stockelsdorf, Sereetz, Groß Grönau, Krummesse, Klein Wesenberg, Lüdersdorf).

Eine ausführliche Ergebnisdarstellung findet sich in dem Heft 106 der Schriftenreihe „Lübeck plant und baut“ des Fachbereiches Planen und Bauen vom Mai 2011. Nachfolgend werden ausgewählte Ergebnisse daraus dargelegt.

#### **2.1.1 Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln**

Im Durchschnitt befinden sich in jedem Lübecker Haushalt 1,6 Fahrräder. Lediglich ca.14 % der Haushalte sind ohne Fahrrad. Etwa 85 % aller LübeckerInnen haben ständig oder nach Absprache Zugang zu einem Fahrrad. Die Fahrradverfügbarkeit pro Haushalt liegt damit in Lübeck in einer ähnlichen Größenordnung wie die Kfz-Verfügbarkeit (s. Abb.1).

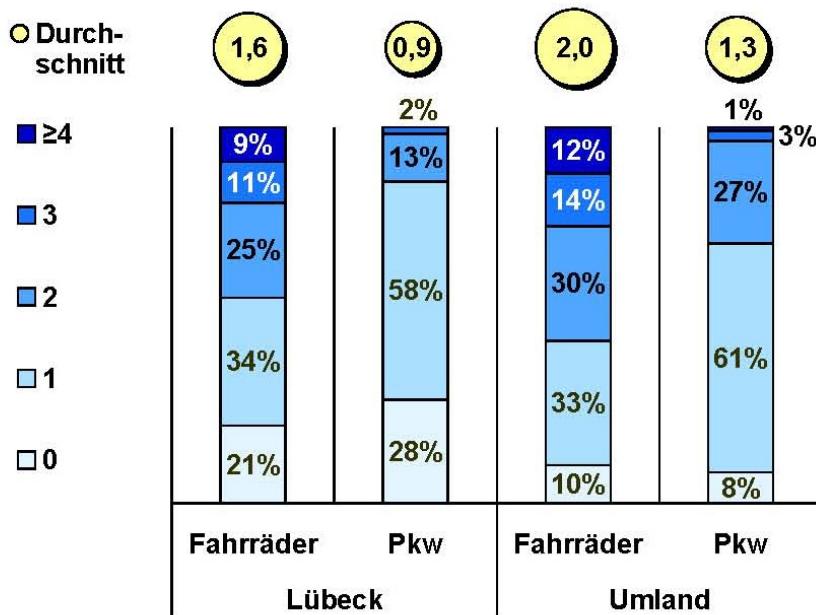


Abb. 1: Fahrräder und Pkw-Bestand in Lübeck und im Umland 2010  
(Anzahl der Fahrzeuge im Haushalt)

## 2.1.2 Verkehrsmittelwahl

Der Radverkehrsanteil an allen von der Lübecker Wohnbevölkerung zurückgelegten Wegen beträgt 17 %. Damit gehört Lübeck – auch im bundesweiten Vergleich (Radverkehrsanteil in städtischen Bereichen: 11 %, in ländlichen Bereichen: 8 %) – zu den radfahraktiven Städten. Die Fahrradbenutzung der Befragten aus dem Lübecker Umland ist mit 10 % erkennbar geringer als die der LübeckerInnen (s. Abb. 2).

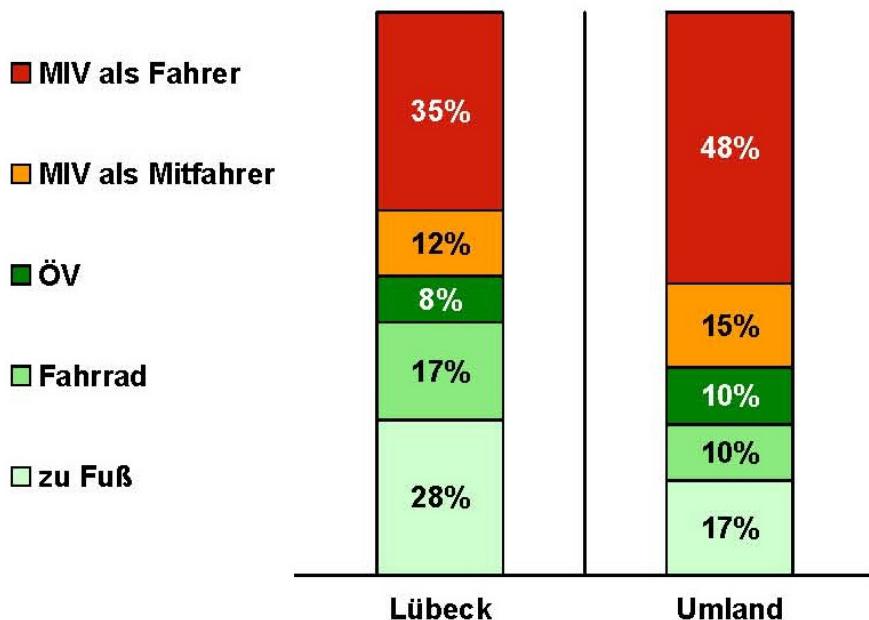


Abb. 2: Verkehrsmittelwahl der LübeckerInnen und der UmlandbewohnerInnen 2010

Die gezogene Stichprobe (ca. 9.300 Wege der Lübecker Wohnbevölkerung, ca. 1.750 Wege der Umlandbevölkerung) erlaubt auch Differenzierungen nach Tagtypen. Danach ist der Radverkehrsanteil in Lübeck werktags mit 19-20 % deutlich höher als am Wochenende. Für die LübeckerInnen ist das Fahrrad mithin eher ein Alltagsverkehrsmittel, während die UmlandbewohnerInnen das Fahrrad eher zu Freizeitzwecken und am Wochenende benutzen (s.Tab. 1).

Wohnbevölkerung .	Alle Tage	Mo-Fr keine Ferien	Tagtyp		
			Mo-Fr Ferien	Samstag	Sonntag/ Feiertag
in Lübeck	17 %	19 %	20 %	11 %	11 %
im Umland	10 %	6 %	18 %	9 %	20 %

Tab. 1: Radverkehrsanteile an allen Wegen in Lübeck und im Umland nach Tagtypen

Wie zu erwarten, ist die Fahrradbenutzung in hohem Maße altersabhängig. Am intensivsten wird das Fahrrad in Lübeck von Kindern und Jugendlichen im schulpflichtigen Alter und von den Studierenden (Medizinische Universität, Fachhochschule Lübeck) genutzt. Aber auch Kleinkinder und SeniorInnen fahren vielfach schon bzw. noch Fahrrad (s. Abb. 3). Trotz eines hohen Motorisierungsgrades legen in Lübeck auch Personen mittleren Alters etwa 15-20 % ihrer werktäglichen Wege mit dem Fahrrad zurück.

Bevölkerung Lübeck

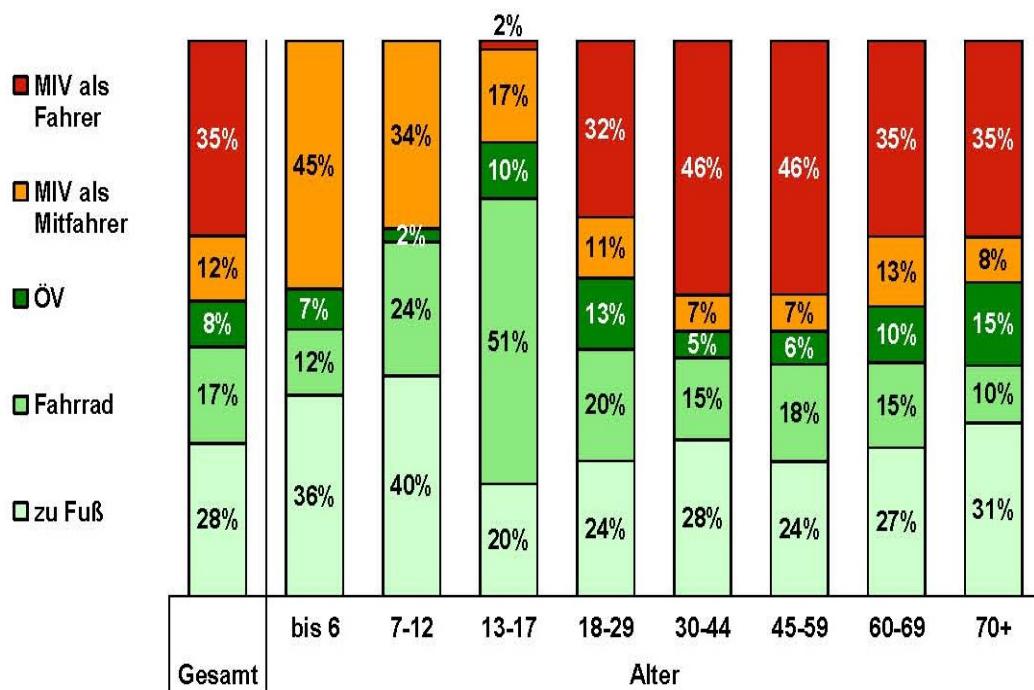


Abb. 3: Verkehrsmittelwahl in Lübeck nach Alter , 2010

### 2.1.3 Weglänge und Geschwindigkeiten

Die Radfahrer legen in Lübeck im Mittel pro Fahrt 3,2 Kilometer zurück. Bei einer durchschnittlichen Wegedauer von 20,3 Minuten pro Fahrt entspricht dies einer Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 10 km/h (hierin sind verkehrsbedingte Haltezeiten an Lichtsignalen sowie Bereitstellungszeiten des Fahrrades enthalten).

Eine differenzierte Betrachtung nach Entfernungsklassen lässt erkennen, dass das Fahrrad von den LübeckerInnen besonders stark bei Wegen im Entfernungsbereich von 1-3 km genutzt wird. Aber auch bei Wegen über 5 km beträgt der Radverkehrsanteil noch ca. 10 % und selbst bei Entfernungen über 10 km erfolgen 6 % der Wege per Rad (s. Abb. 4).

Mit zunehmender Verbreitung von motorunterstützten Rädern (Pedelecs, E-Bikes) dürften sowohl die zurückgelegten Weglängen als auch die Reisegeschwindigkeiten im Radverkehr in den kommenden Jahren tendenziell zunehmen.

Bevölkerung Lübeck

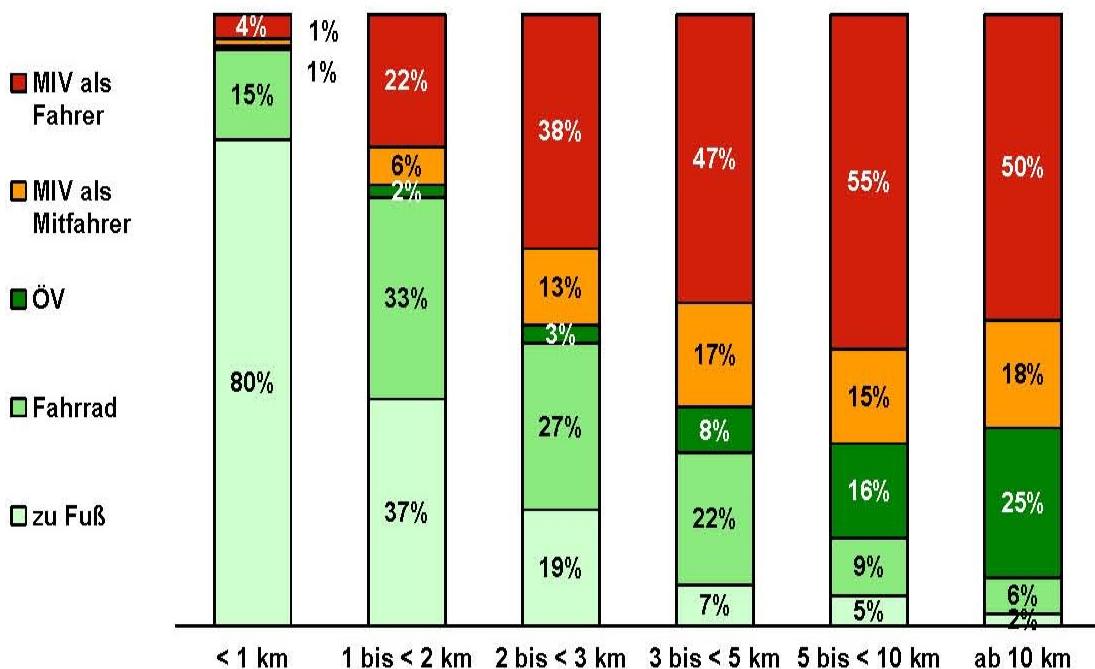


Abb.4: Verkehrsmittelwahl in Lübeck nach Weglänge, 2010

Die Abb. 4 zeigt, dass gerade auf den Strecken im Entfernungsbereich bis 10 km noch erhebliche Potentiale für eine intensivere Fahrradnutzung liegen. Wenn nur ein Teil der Fahrten des Kfz-Verkehrs (Verkehrsmittelanteile MIV als Fahrer: aktuell 47-55 %, MIV als Mitfahrer: aktuell 15-17%) per Fahrrad erfolgten, ließen sich erhebliche Zuwächse im Radverkehr und daraus folgend spürbare Lärmentlastungen auf den Lübecker Straßen sowie Beiträge zum Klimaschutz erzielen. Hierzu müssten allerdings die Durchschnittsgeschwindigkeiten der Radfahrer deutlich höher sein als sie es derzeit sind, um mit den zweifellos vorhandenen Zeitvorteilen der Pkw-Nutzung auf längeren Distanzen (Durchschnittsgeschwindigkeit 26 km/h pro Weg) „konkurrieren“ zu können.

## 2.1.4 Geschlechts- und fahrtzweckspezifische Besonderheiten

Mädchen und Frauen (Radverkehrsanteil an allen Wegen: 18%) benutzen das Fahrrad auf ihren Wegen in Lübeck öfter als Jungen und Männer (Radverkehrsanteil: 17 %). Ursächlich dafür sind verschiedene Faktoren:

- höhere Pkw-Verfügbarkeit der Männer
- geringere Erwerbsquote der Frauen
- vermehrte Wege der Frauen im Nahbereich (kürzere Entfernung)
- unterschiedliche Wegezweckstrukturen von Männern und Frauen.

Abb.5 verdeutlicht, dass Frauen vor allem bei Wegen zur Arbeit, bei dienstlichen/ geschäftlichen Erledigungen und bei Wegen im Rahmen der Kinderbetreuung (Bringen und Abholen) das Fahrrad deutlich öfter benutzen als die Männer.

Bei Fahrten zum Ausbildungsplatz, zum Einkaufen und in der Freizeit sind die Unterschiede zwischen Männern und Frauen bei der Fahrradnutzung dagegen eher gering.

Die höchsten Verkehrsanteile weist das Fahrrad bei Wegen zur Ausbildungsstätte (Schule, Fachhochschule, Universität) auf. Zunehmende Bedeutung gewinnt das Fahrrad aber auch (wieder) auf Wegen zum Arbeitsplatz, insbesondere bei den Frauen.

Im Freizeitbereich werden in Lübeck ebenfalls viele Wege per Rad unternommen. Vorrangig ist das Fahrrad in Lübeck derzeit aber ein Alltagsverkehrsmittel, für Mädchen und Frauen dabei deutlich mehr als für die männliche Wohnbevölkerung.

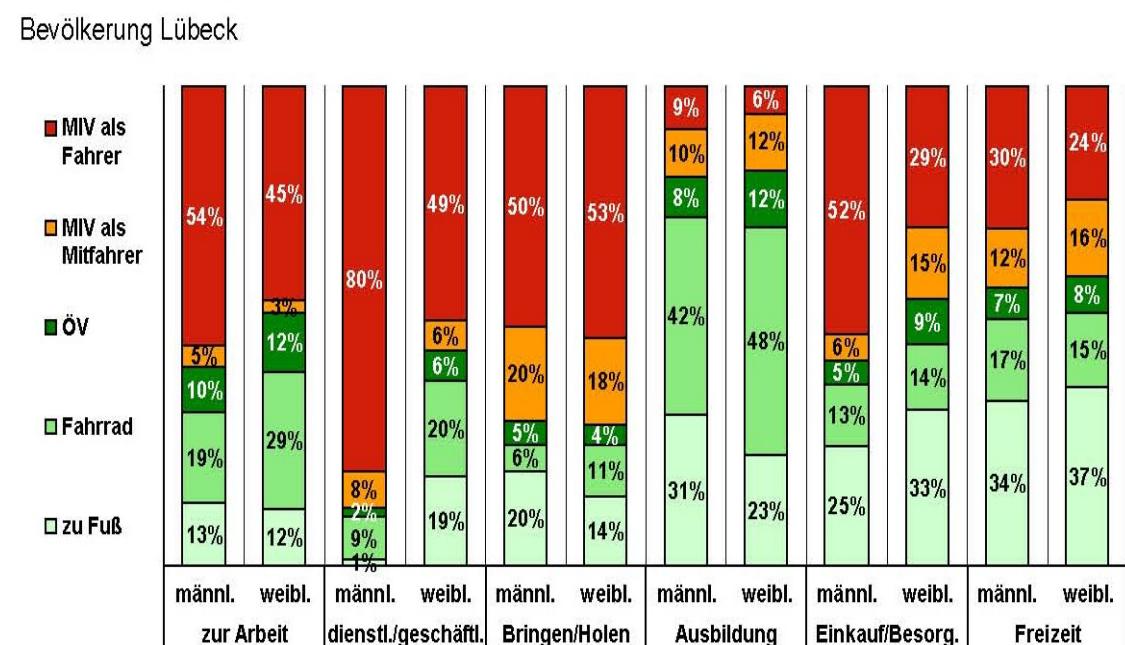


Abb. 5: Verkehrsmittelwahl in Lübeck nach Wegezweck und Geschlecht 2010

## 2.1.5 Verkehrsmittelwahl nach Stadtteilen

Bei der Wahl der Verkehrsmittel zeigen sich in Lübeck starke Unterschiede zwischen den Stadtteilen. In hohem Maße „fahrrad-affin“ (mit Radverkehrsanteilen von 20 % und mehr) sind die altstadtnahen Stadtteile St. Jürgen und St. Gertrud. Hier kommen verschiedene Faktoren zusammen, die eine vermehrte Fahrradbenutzung der Wohnbevölkerung begünstigen:

- kurze Wege infolge guter Nahversorgungsstrukturen in den Stadtteilen
- geringe Entferungen zur nahegelegenen Altstadt (als wichtigem Ziel vieler Fahrten)
- vergleichsweise gute Radverkehrsverbindungen/Wegenetze im Stadtteil und zur Altstadt
- stärkere Umweltorientierung der Wohnbevölkerung
- Lage vieler fahrradaffiner Fahrtziele (Universität, Fachhochschule, Hochschulstadtteil)

Andererseits tragen weniger günstige Radfahrbedingungen (insbesondere aber auch die größeren Wegelängen) in den äußeren Stadtteilen dazu bei, dass dort die Fahrradnutzung deutlich geringer ist, wie Abb. 6 zeigt. In Travemünde erklärt sich der unterdurchschnittliche Radverkehrsanteil zudem mit der besonderen Altersstruktur der Wohnbevölkerung (überdurchschnittlich viele Personen über 60 Jahre).

In Stadtteilen, in denen viel Rad gefahren wird, erfolgen tendenziell weniger Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Es besteht mithin eine gewisse „Konkurrenz“ zwischen dem Fahrrad und dem ÖPNV.

Strategien zur Aktivierung der Radverkehrspotentiale müssen die skizzierten Unterschiede bei der Verkehrsmittelwahl in den Lübecker Stadtteilen berücksichtigen und stadtteilspezifische Schwerpunkte setzen. Die Gründe für die Nichtbenutzung des Fahrrades sind ggf. durch Befragungen noch näher zu ermitteln (s. Kap. 3 „Leitbild“ und Kap. 7.2.3).

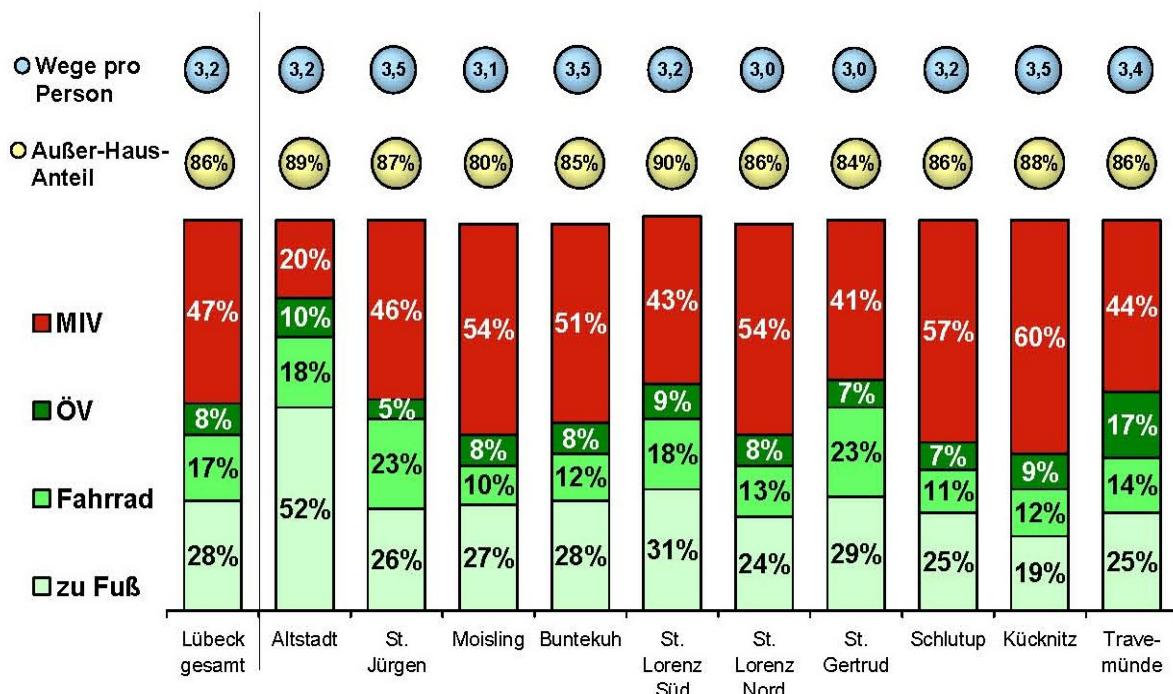


Abb. 6: Verkehrsmittelwahl der Lübecker Wohnbevölkerung 2010  
Stadtteile im Vergleich

## 2.2 Verkehrssicherheit / Unfallentwicklung

### 2.2.1 Datengrundlage

Die Beurteilung der Verkehrssicherheit erfolgt anhand der gemeldeten und von der Polizeidirektion Lübeck statistisch ausgewerteten Radverkehrsunfälle. Wichtige Kenndaten dazu werden in den jährlichen Verkehrssicherheitsberichten der Polizei veröffentlicht.

Neben diesen Unfällen, zu denen i. a. detaillierte Angaben über die Unfallbeteiligten und den Unfallverlauf vorliegen, ereignen sich erfahrungsgemäß noch zahlreiche andere Radunfälle, die der Polizei aber nicht zur Kenntnis kommen oder die infolge des geringen Sachschadens keinen Eingang in die polizeiliche Unfallstatistik finden (S3-Unfälle). Überdurchschnittlich hoch ist die „Dunkelziffer“ vor allem bei den Alleinunfällen von Radfahrern. Da die Dunkelziffern im Wesentlichen zeitinvariant sind, lassen sich Trends der Unfallentwicklung aber auch mit den polizeilich erfassten Daten hinreichend genau nachzeichnen. Bei der Unfalltypenstruktur sind hingegen Korrekturen gegenüber den „wahren“ Werten vorzunehmen.

### 2.2.2 Entwicklung der Unfallzahlen im Radverkehr in Lübeck

Die Anzahl der Radunfälle in Lübeck wie auch die der daran beteiligten RadlerInnen hatte seit 2002 bis zum Jahr 2008 kontinuierlich zugenommen; sie ist danach aber deutlich zurückgegangen und auf einem hohen Niveau von 510 verletzten Radlern jährlich „stabilisiert“. Rückläufig waren vor allem die Alleinunfälle der RadfahrerInnen (s. Tab. 2).

Die Zahl der Schwerverletzten ist seit 2008 ebenfalls rückläufig. Erfreulicherweise blieb die Zahl der tödlich verunglückten RadfahrerInnen in Lübeck in den letzten Jahren gering.

Merkmal	Jahr									
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Radunfälle</b>										
Gesamtzahl	476	526	496	564	587	603	689	651	522	561
davon Alleinunfälle	75	111	79	122	120	110	158	145	99	68
<b>Verletzte Radfahrer</b>										
Gesamtzahl	460	503	459	532	533	561	655	600	510	511
Schwerverletzte	37	43	38	57	45	55	66	57	56	46
Getötete	1	4	0	1	4	1	0	0	0	1

Tab. 2: Entwicklung der Radunfälle und der verletzten Radfahrer in Lübeck 2002-2011  
Quelle: Polizeidirektion Lübeck

Radfahrer stellen derzeit ca. 40 % der im Straßenverkehr in Lübeck Verunglückten. Die Unfallraten im Lübecker Radverkehr liegen erkennbar höher als in den anderen kreisfreien Städten in Schleswig-Holstein, insbesondere als in Kiel, wo die Radunfälle seit 2007 stetig rückläufig sind ( 2007: 406 Radunfälle, 2010: 323 Radunfälle).

Auch in dem „VCD-Städtecheck 2011 Fahrradsicherheit“, der die Unfalldaten der Jahre 2005-2010 für 46 bundesdeutsche Großstädte mit mehr als 100.000 Einwohnern miteinander vergleicht, schneidet Lübeck vergleichsweise schlecht ab. Angesichts der nicht einheitlichen Datengrundlagen zum Radverkehrsaufkommen in den jeweiligen Städten (die Modal-Split-Werte stammen aus unterschiedlichen Jahren und wurden mit z. T. unterschiedlichen Methoden erhoben) sind die ausgewiesenen Unfallkennziffern allerdings nur eingeschränkt miteinander vergleichbar.

### 2.2.3 Verletzte und getötete Radfahrer nach Altersgruppen und Geschlecht

Die Zahl der verunglückten RadfahrerInnen im Erwachsenenalter hat in den letzten Jahren in Lübeck erkennbar zugenommen; bei Kindern bis 14 Jahren sind die Zahlen dagegen weitgehend gleichgeblieben (s. Tab. 3). Im Städtevergleich mit Kiel (2007: 44 Radunfälle mit Kindern, 2008: 35 Radunfälle mit Kindern) schneidet Lübeck allerdings deutlich schlechter ab. Ursächlich dafür könnte sein, dass in Lübeck viele Schulen in der Altstadt und am Altstadtrand liegen und nur über verkehrsreiche Straßen erreichbar sind.

Die erhöhten Zahlen bei den Erwachsenen erklären sich überwiegend durch deren vermehrte Verkehrsteilnahme per Rad; sie sind aber auch ein Indiz dafür, dass durch die gestiegene Verkehrsdichte die Gefährdungen selbst erfahrener RadlerInnen im Straßenverkehr tendenziell zugenommen haben. In besonderem Maße gilt dies für ältere Menschen über 65 Jahre, die auch in höherem Maße an schweren Radunfällen und solchen mit Getöteten beteiligt sind.

Altersgrp.	Jahr									
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
bis 6	4	7	7	?	5	3	6	4	1	
07-14	74	71	68	97(1)	77	80	97	88	73	
15-17	31	35	57	47	50	73	52	37	46	
18-24	57	65	80	86	80	104	93	60	78	
25-34	67	71	79	82	77	97	102	72	94	
35-44	78	70	82	100	88	120	108	80	92	
45-54	47	54	59	73	78	100	83	69	90	
55-64	49(1)	42	53	58	51(1)	66	55	53	59	
65-74	36	29	33(1)	48(1)	41	56	59	48	39(1)	
75 +	14	15	12	18(2)	16	22	19	20	13	
Insgesamt	457(1)	459	529(1)	609(4)	563(1)	721	674	531	585(1)	

Tab.3: Verletzte und getötete RadfahrerInnen in Lübeck 2002-2011 nach Alter  
(Klammerwerte: Getötete)  
Quelle: Polizeidirektion Lübeck

Nach einer für die Jahre 2006-2011 vorgenommenen Sonderauswertung verunfallten deutlich mehr Jungen und Männer mit dem Fahrrad als Mädchen und Frauen (s. Tab. 4). Gemessen an ihrer insgesamt höheren Verkehrsteilnahme per Rad (s. Kap. 2.1.4) haben Mädchen und Frauen in Lübeck bei der Fahrradbenutzung ein erkennbar geringeres Unfallrisiko als Jungen und Männer.

Geschlecht	Jahr					
	2006	2007	2008	2009	2010	2011
männlich	393 (28)	399 (30)	409 (30)	395 (29)	316 (28)	345 (26)
weiblich	232 (21)	259 (23)	328 (36)	279 (28)	215 (28)	240 (18)
Insgesamt	625 (49)	658 (53)	737 (66)	674 (57)	531 (56)	585 (44)

Tab. 4 Verunfallte RadfahrerInnen in Lübeck 2006-2011 nach Geschlecht  
(Klammerwerte: Schwerverletzte und Getötete)  
Quelle: Polizeidirektion Lübeck

## 2.2.4 Unfallgegner und Unfallverursacher

Bei den meisten der polizeilich erfassten Radverkehrsunfälle handelt es sich um Kollisionen der RadfahrerInnen mit Pkws; diese machen über die Hälfte aller statistisch erfassten Radunfälle in Lübeck aus (s.Tab. 5). Ungleich seltener, dafür aber i. a. deutlich schwerer sind die Kollisionen mit Fahrzeugen des Schwerverkehrs (Lkw, Bus, Lastzug).

Entgegen der veröffentlichten Meinung spielen Radunfälle mit Fußgängern nur eine nachgeordnete Rolle. Bedeutsamer sind Unfälle von Radfahrern untereinander sowie besonders die Alleinunfälle von Radfahrern, die ebenfalls häufig mit schweren Verletzungen einhergehen.

Unfallgegner der Radfahrer	Jahr			
	2008	2009	2010	2011
Pkw	371	396	306	360
Lkw, Bus, Sattelzug	43	17	27	30
Krad, Roller, Mofa	8	3	7	6
Fußgänger	40	19	30	26
anderer Radfahrer	62	59	39	51
Sonstiger Gegner	7	12	14	20
<b>Alleinunfälle von Radfahrern</b>	<b>158</b>	<b>145</b>	<b>99</b>	<b>68</b>
<b>Rad- und Alleinunfälle insgesamt</b>	<b>689</b>	<b>651</b>	<b>522</b>	<b>561</b>

Tab. 5: Unfallgegner der RadfahrerInnen in Lübeck 2008 – 2011  
*Quelle: Polizeidirektion Lübeck*

Unfälle von Radfahrern mit Pkws sind in 80 % der Fälle durch den Kfz-Fahrer verschuldet. Häufigste Ursachen dabei sind Vorfahrtmißachtungen der Kraftfahrer bzw. Fehler beim Abbiegen und Wenden. Vielfach trifft die Radfahrer dabei allerdings eine Mitschuld durch z.B. unzulässiges Linksfahren auf Radwegen, die nur für eine Fahrtrichtung vorgeschrieben sind (in den Statistiken benannt als „falsche Fahrbahnbenutzung“). Weitere häufige Ursachen beim Radfahrer sind Vorfahrt- und Rotlichtmißachtungen sowie vereinzelt auch „Alkohol am Lenker“.

Pkw–Rad-Unfälle	Jahr									
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Gesamtzahl	328	329	335	338	360	393	371	396	306	360
mit Scherverletzten	23	25	15	27	26	26	21	21	12	19
<b>Pkw-Rad-Unfälle verschuldet</b>										
von Kfz-Fahrern	271	252	253	255	295	314	299	295	265	308
von Radfahrern	57	77	81	83	65	79	72	80	40	52

Tab. 6 Unfälle von Pkws mit FahrradfahrerInnen in Lübeck 2002-2011  
*nach Verursacher*  
*Quelle. Polizeidirektion Lübeck*

## 2.2.5 Alleinunfälle von Radfahrern

Alleinunfälle von Radfahrern sind in Lübeck vergleichsweise häufig. In den Jahren 2008 und 2009 machten sie bis zu 23 % der polizeilich registrierten Radunfälle aus; im Jahr 2011 sind sie aber auf einen Anteilswert von ca. 12 % an allen Radunfällen zurückgegangen (s. Tab.2).

Bei durchschnittlich 15-20 % der polizeilich registrierten Alleinunfälle zogen sich die RadfahrerInnen schwere Verletzungen zu. Für Personen über 65 Jahren endete in manchen Jahren sogar fast jeder dritte Alleinunfall mit schweren Verletzungen.

Eine Sonderauswertung der Polizeidirektion Lübeck zu den 158 Alleinunfällen des Jahres 2008 ließ folgende Ursachen für die Stürze erkennen:

<u>Ursache</u>	<u>Anzahl Unfälle</u>
- Alkoholeinwirkung	43
- Fahrfehler allgemein	24
- Bordstein	20
- Verkehrseinrichtung	14
- Sturz allgemein	11
- Gesundheit	11
- Witterung	10
- Mängel am Fahrrad	6
- Bahnschienen	5
- Mitfahrer	4
- Beladung	4
- Fahrbahnmängel	3
- andere	3

Jungen und Männer (98 Fälle) waren in einem höheren Ausmaß an den Alleinunfällen beteiligt als Mädchen und Frauen (60 Fälle). Etwa 23 % der Alleinunfälle ereigneten sich bei Dunkelheit.

Hinsichtlich des Einflusses von baulichen Mängeln im Lübecker Straßen- und Wegenetz auf die Alleinunfälle kommt die Polizeidirektion Lübeck zu der Gesamteinschätzung: „*Nach Durchsicht der Sachverhalte zu den Alleinunfällen von Radfahrern im Jahr 2008 kann aus polizeilicher Sicht keine Ursache im Zusammenhang mit dem Zustand des Straßen- und Wegenetzes in der Hansestadt Lübeck erkannt werden:*“ Gleichwohl können bauliche Mängel wie auch die ungenügende Beleuchtung der Verkehrsanlagen im Einzelfall die Entstehung und Schwere solcher Unfälle begünstigen.

## 2.2.6 Örtliche Unfallschwerpunkte im Radverkehr

Etwa 75 % der polizeilich registrierten Unfälle in Lübeck werden an Hauptverkehrsstraßen aufgenommen. Hohe Unfallbelastungen weisen vor allem die Radialstraßen zur Lübecker Altstadt auf (s. Abb. 7: Radunfälle auf den Hauptverbindungen des Radverkehrs).

Hier sind es vor allem die Einmündungen, an denen –trotz markierter Radfurten– den Radfahrern von ein- oder abbiegenden Kfz oft die Vorfahrt genommen wird. Besonderes gefährdet sind dabei RadfahrerInnen, die Einrichtungsradwege in der Gegenrichtung unberechtigt (also links) befahren.

Bei den großen Knotenpunkten treten insbesondere die Kreisel als Unfallhäufungspunkte in Erscheinung (Lindenplatz, Berliner Platz, Gustav-Radbruch-Platz, Mühlentorplatz). Hier sind die Radfahrer schon allein wegen der hohen Kfz-Belastungen verstärkten Gefährdungen ausgesetzt. Gleichwohl machen die Unfälle an den Kreisverkehrsplätzen insgesamt „nur“ ca. 12- 13 % aller in Lübeck polizeilich registrierten Radunfälle aus (s. Abb. 8).

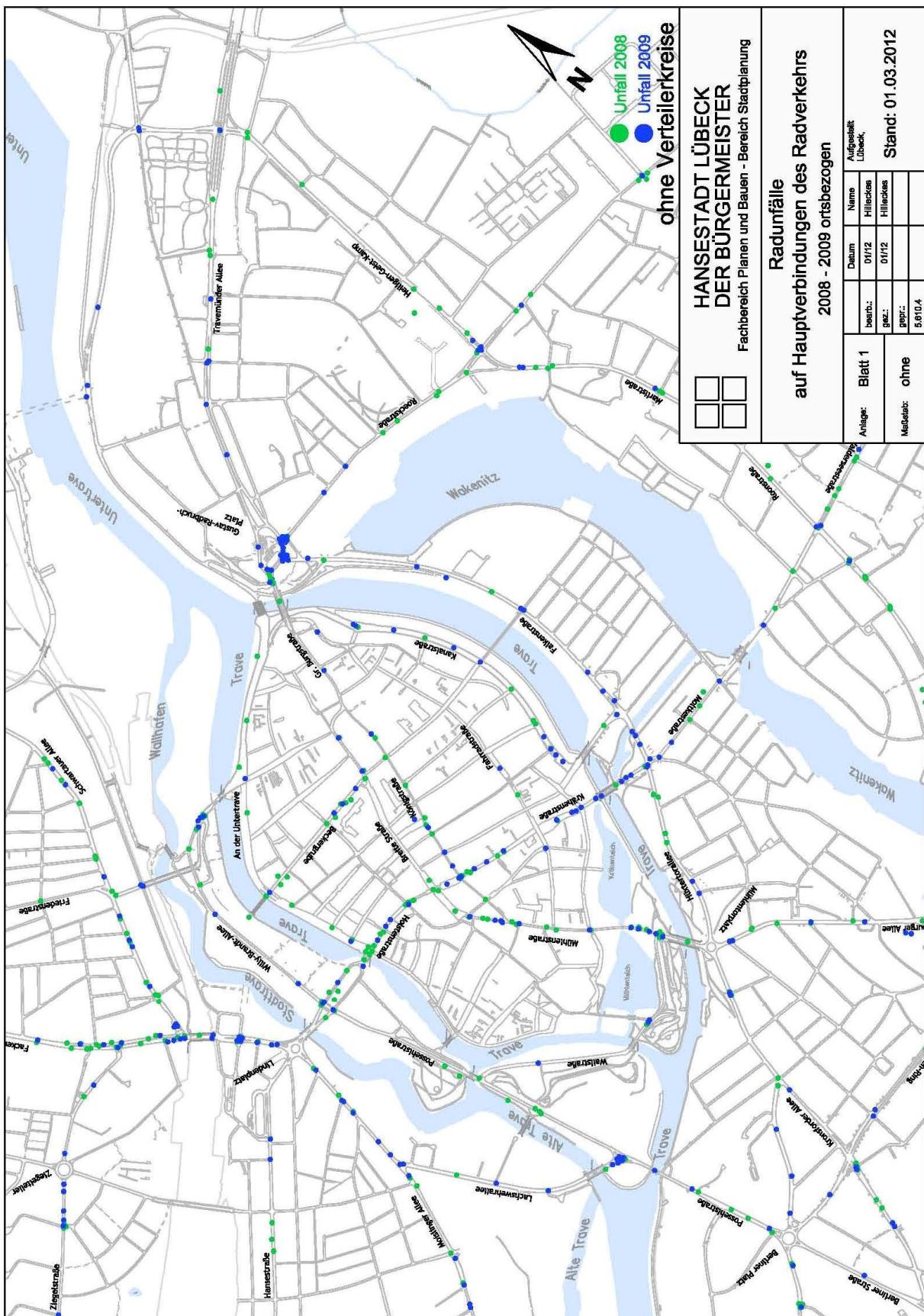


Abb. 7: Radunfälle auf Hauptverbindungen des Radverkehrs in Lübeck (ohne Kreisel)  
Basis: Polizeilich erfasste Unfälle der Jahre 2008 und 2009 (incl. Alleinunfälle)

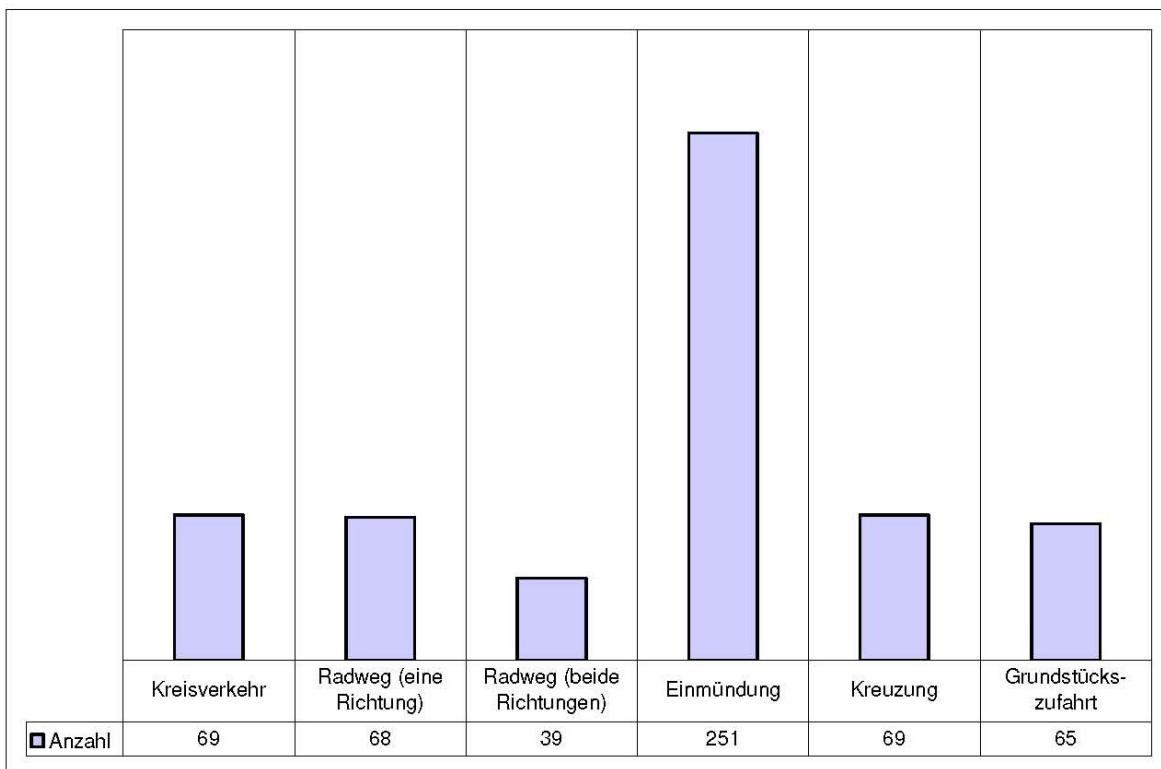


Abb. 8 Konfliktpunkte bei Radverkehrsunfällen 2011

*Quelle: Verkehrssicherheitsbericht 2011 der Polizeidirektion Lübeck*

Eine genauere Übersicht über die Unfallhäufungspunkte von Radfahrern in Lübeck während der Jahre 2003-2011 zeigt die Anlage A1.

## 2.2.7 Polizeiliche Maßnahmen

Die Polizei führt die Unfallpunktekarte für das Lübecker Stadtgebiet und erstellt auf Anforderung Sonderauswertungen der Unfalldateien zu einzelnen sicherheitsrelevanten Fragestellungen. Sie ist Mitglied des Arbeitskreises für Verkehrsfragen und des Runden Tisches Fahrradverkehr, wo sie regelmäßig über aktuelle Entwicklungen bei den Radverkehrsunfällen berichtet.

Eventuelle Mängel an den Verkehrsanlagen in Lübeck werden – zusammen mit dem Straßenbaulsträger und der Straßenverkehrsbehörde – jährlich einmal bei der Auswertung der Unfallhäufungsstellen erörtert und/oder im Rahmen einer Verkehrsschau auf Verbesserungsmöglichkeiten hin untersucht.

Die Polizeidirektion Lübeck überwacht den (Rad)Verkehr im Rahmen ihrer regulären Streifendienste und im Rahmen von temporären Großkontrollen (s. Kap 6.5.1).

Ein weiteres wichtiges Feld der Polizeiarbeit ist die Radfahrausbildung der Viertklässler in den Schulen und auf dem Schulverkehrsgarten/Übungsplatz am Meesenring. Sie nimmt auch die Radfahrprüfungen der SchülerInnen ab. In den Schulferien betreut sie überdies Kurse des Rotary-Clubs für Vorschulkinder auf dem Verkehrsübungsplatz Meesenring zum richtigen Verkehrsverhalten (für Kettcars, Fahrräder, Roller und Fußgänger).

## 2.2.8 Fahrraddiebstähle und Diebstahlprävention

Zu den Fahrraddiebstahldelikten in Lübeck während der Jahre 2009 – 2011 wurden von der Polizeidirektion Lübeck folgende Zahlen mitgeteilt:

Jahr	Fälle	Aufklärungs- Quote	Gesamtzahl Tatverdächtige
2009	2.669	5,9 %	182
2010	2.308	5,9 %	168
2011	2.321	5,9 %	191

Tab. 7: Fahrraddiebstähle in Lübeck 2009- 2011

*Quelle: Polizeidirektion Lübeck SG 1.2*

Die meisten Fahrraddiebstähle wurden im 1. Revier (Lübecker Altstadt) und im 2. Revier (St. Lorenz-Süd incl. Bahnhofsumfeld) registriert; ausgesprochene „Brennpunkte“ sind nach Polizeiangaben allerdings nicht feststellbar.

Nach einer Veröffentlichung des Bundeskriminalamtes vom Juni 2012 belegte die Hansestadt Lübeck im Jahr 2011 mit 1.124 Fahrraddiebstählen pro 100.000 Einwohnern unter den 38 untersuchten deutschen Städten mit mehr als 200.000 EW den dritten Platz hinter Münster (4.914 Räder /100.000 EW) und Bremen (1.185), den „Hochburgen“ des Fahrraddiebstahls.

Ein umfassendes revierübergreifendes Ermittlungskonzept gegen Fahrraddiebstähle gibt es bei der Polizei in Lübeck derzeit nicht. Zur Prävention verweist die Polizei auf die Radfahrausbildung an den Lübecker Schulen durch die MitarbeiterInnen des Sachgebietes 1.4.

Einige Lübecker Fahrradläden bieten einen Codier-Service für Fahrradrahmen an. Diese Art der Prävention erfolgt gelegentlich auch im Rahmen von Fahrrad-Aktionstagen (s. Kap. 6.5).

Zur Diebstahlprävention zählt auch die Aufbewahrung der Räder in (meist privaten) Fahrradgaragen und Fahrradboxen (s. Kap. 4.5.1).

Als mögliche Gründe für die hohe Zahl von Fahrraddiebstählen und die geringe Aufklärungsquote in Lübeck werden genannt (s. Lübecker Nachrichten vom 4./5.12.2011):

- die hohe Zahl von RadlerInnen im Stadtverkehr (große Räder-Auswahl für Diebe)
- Verzicht vieler RadlerInnen auf gute Schlosser (zumeist aus Kostengründen)
- fehlendes Anschließen des Fahrradrahmens beim Abstellen an Fahrradbügeln
- Unkenntnis vieler NutzerInnen über die Rahmennummer ihres Rades.

Es besteht mithin Handlungsbedarf sowohl hinsichtlich infrastruktureller Verbesserungen beim Radparken (abschließbare bzw. bewachte Anlagen an Orten mit hohem Radverkehrsaufkommen wie Schulen, Bahnstationen, zentrale Bushaltestellen, Einkaufszentren) als auch bei der Sensibilisierung der RadlerInnen in punkto Diebstahlschutz (s. Kap. 6).

## **2.3 „Fahrrad-Klima“ und Radfahr-„Kultur“ in Lübeck**

### **2.3.1 Zum Begriff „Fahrradfreundlichkeit“**

Inwieweit eine Stadt fahrradfreundlich ist, zeigt sich nicht nur am tatsächlichen Ausbaugrad und Unterhaltungszustand ihrer Radverkehrsinfrastruktur und an den örtlich vorhandenen Serviceangeboten für die RadlerInnen, sondern spiegelt sich auch am Meinungsbild der RadlerInnen über die örtlichen Bedingungen wider.

Wichtige Merkmale für die Fahrradfreundlichkeit einer Stadt sind ferner

- das Ausmaß des partnerschaftlichen Miteinanders im Verkehr,
- der „subjektive Eindruck“ darüber bei den Verkehrsteilnehmern (Autofahrern wie Radlern),
- die gesellschaftliche Wertschätzung des Fahrrades in der Bevölkerung und in der Politik,
- Art und Umfang der Berichterstattung zum Thema „Fahrrad“ in der örtlichen Presse
- sowie die Bedeutung des Fahrrades für das Stadtimage und als Mittel des touristischen Stadtmarketings.

Nachfolgend werden dazu Ergebnisse von (z. T. schon älteren) Untersuchungen präsentiert und Einschätzungen des Runden Tisches Fahrradverkehr wiedergegeben.

### **2.3.2 Fahrradklima-Test“**

In mehrjährigen Abständen ermitteln der ADFC und der BUND mit Unterstützung des Umweltbundesamtes durch Befragungen von Radlern, wie fahrradfreundlich die Städte und Gemeinden sind. Beim „Fahrradklima-Test“ werden für 27 Kategorien von den Befragten Schulnoten u. a. zum Stellenwert des Fahrrades, zur (subjektiven) Verkehrssicherheit, zur Qualität der Radverkehrsinfrastruktur und zum „Verkehrsklima“ vergeben.

Im Jahr 2012 erfolgte die Befragung erstmals auch über das Internet. Die Zahl der Antworter hat sich dadurch gegenüber dem Jahr 2005 bundesweit mehr als verdreifacht. Im Gegensatz zu 2005, als weniger als 100 LübeckerInnen an der Befragung teilnahmen und deshalb für Lübeck keine stadtbezogenen Ergebnisse vorliegen- erreichte die Teilnehmerzahl im Jahr 2012 mit insgesamt 783 ausgefüllten Fragebögen eine beachtliche Größe. Die Ergebnisse sind damit aussagekräftiger als in den Vorjahren. Die hohe Beteiligung unterstreicht ferner die wachsende Bedeutung des Themas „Fahrrad“ in der öffentlichen Diskussion.

Im Ranking der Großstädte über 200.000 Einwohnern belegte die Hansestadt Lübeck sowohl 2003 als auch 2012 jeweils nur mittlere Plätze (Gesamtnote 2003: 4,31, 2012: 4,04) und lag damit deutlich hinter der Landeshauptstadt Kiel (Gesamtnote 2003: 3,34, 2012: 3,48). Die Lübecker Noten für die Jahre 2003 und 2012 sind in Abbildung 9 vergleichend gegenübergestellt. Positive(re) Bewertungen erfährt Lübeck danach vor allem bei der fahrradmäßigen Erreichbarkeit und Erschließung der Altstadt. Bei den übrigen Merkmalen sind dagegen nur geringe Verbesserungen und z. T. auch Verschlechterungen der Benotungen festzustellen.

Vergleichsweise schlechte Noten erfährt Lübeck vor allem bei Verkehrssicherheitsaspekten (Sicherheitsgefühl, Konflikte mit Kfz, Fahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn, Fahrraddiebstahl), zum Zustand der Radwege sowie zur Radverkehrsführung an Baustellen. Schlechte Noten erteilten die Befragten auch der Öffentlichkeitsarbeit der Stadt und den örtlichen Zeitungsberichten zu Radverkehrsthemen (hier weist Lübeck sogar die schlechtesten Noten von allen untersuchten Städten in Schleswig-Holstein auf).

Die Ergebnisse des „Fahrradklima-Tests“ 2012 decken sich weitgehend mit den vom „Runden Tisch Fahrrad-verkehr“ als kritisch beurteilten Punkten (s. dazu auch Kap.3).

## ADFC- Fahrradklima-Test 2012

Ergebnisvergleich für Kiel, Lübeck und Neumünster (1 = sehr gut, 6 = ungenügend)

Merkmal/ Statement	KI	HL	NMS
F1 Spass oder Stress	2,90	3,35	3,17
F2 Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	3,41	3,85	3,72
F3 Alle fahren Rad	2,64	2,56	2,71
F4 Werbung für das Radfahren	3,21	<b>4,54</b>	<b>4,64</b>
F5 Zeitungsberichte	3,81	<b>4,72</b>	4,26
F6 Förderung in jüngster Zeit	3,36	4,26	4,48
F7 Falschparken auf Radwegen	4,54	4,50	4,68
F8 Reinigung der Radwege	3,86	4,03	3,67
F9 Ampelschaltungen für Radfahrer	4,16	<b>4,44</b>	4,08
F10 Winterdienst auf Radwegen	4,11	4,18	3,85
F11 Sicherheitsgefühl	3,55	4,27	3,99
F12 Konflikte mit Fußgängern	3,56	3,64	3,72
F13 Konflikte mit Kfz	3,92	<b>4,47</b>	3,94
F14 Hindernisse auf Radwegen	3,62	3,96	3,67
F15 Fahrraddiebstahl	4,12	<b>4,72</b>	<b>5,12</b>
F16 Radwege und Radfahrstreifen	3,78	<b>4,40</b>	4,10
F17 Fahren im Mischverkehr (Fahrbahn)	3,67	<b>4,51</b>	4,32
F18 Breite der Radwege	4,01	<b>4,67</b>	4,29
F19 Oberfläche der Radwege	3,86	<b>4,88</b>	4,39
F20 Fahrradabstellanlagen	2,88	3,79	4,01
F21 Führung an Baustellen	4,22	<b>4,88</b>	<b>4,67</b>
F22 Fahrradmitnahme im ÖPNV	4,95	4,87	4,68
F23 Erreichbarkeit Stadtzentrum	2,15	2,34	2,33
F24 Zügig und direkt radeln	2,38	2,70	2,50
F25 Öffnung Einbahnstraßen	1,76	3,16	<b>3,98</b>
F26 Radwegweisung	2,74	<b>3,93</b>	3,46
F27 Öffentliche Leihfahrräder	3,68	4,19	<b>5,36</b>
Gesamtnote	3,48	4,04	3,97
Anzahl Interviews	836	783	232

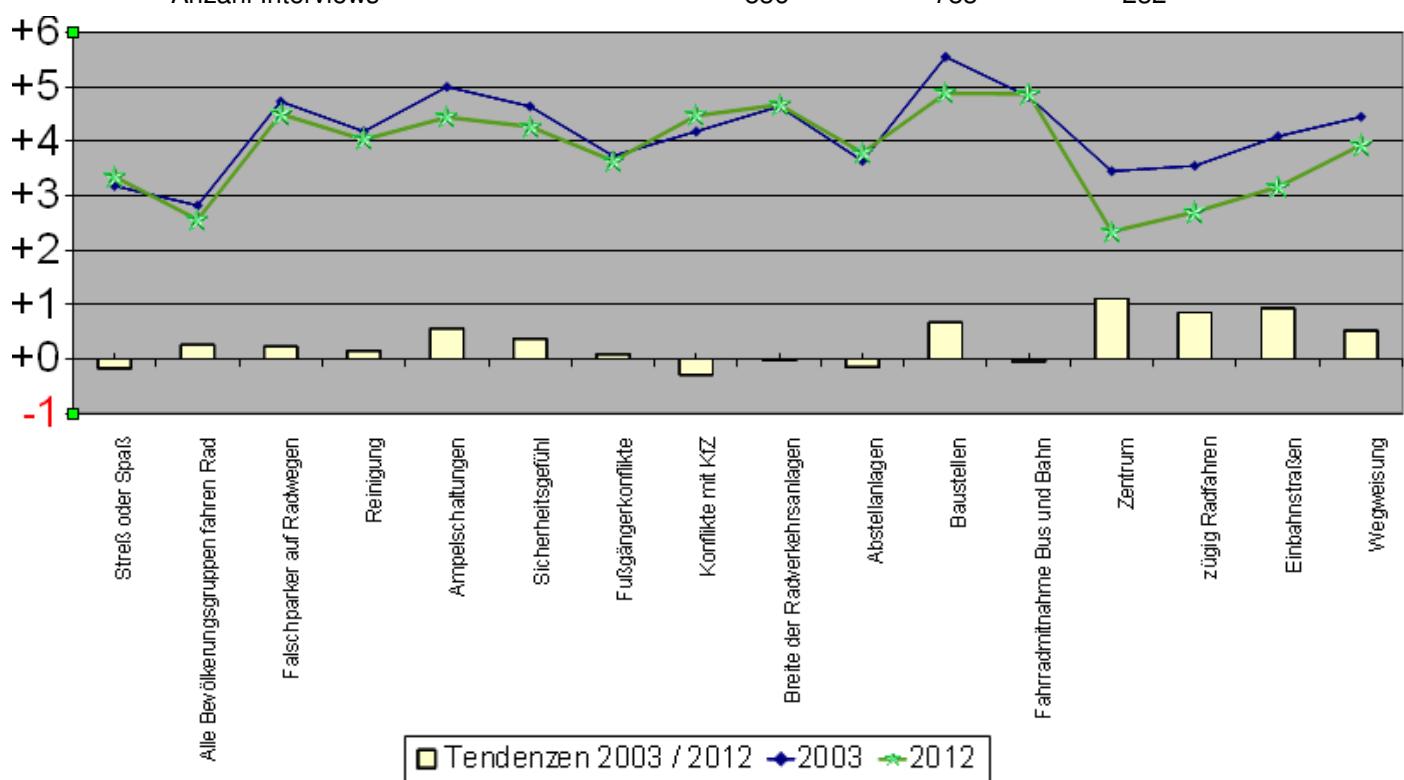


Abb. 9    Fahrradklima-Test, Bewertungen für Lübeck 2003 / 2012  
Quelle: ADFC Lübeck

### 2.3.3 Berichterstattung über Radverkehrsthemen in den Lübecker Medien

Die Berichterstattung in den lokalen Printmedien zu Radverkehrsthemen erfolgt eher unregelmäßig und fokussiert stark auf **Verkehrssicherheitsaspekte**. Die Veröffentlichung der jährlichen Verkehrssicherheitsberichte des Landes S-H und der Polizeidirektion Lübeck wird regelmäßig von – zumeist radfahrerkritischen- Berichten der LN und des Lübecker Wochenspiegels begleitet. Auch über die Polizeikontrollen des Radverkehrs wird i. a. ausführlich berichtet, ebenso über schwere Unfälle mit Radfahrerbeteiligung (vorzugsweise im „Sommerloch“). Besonders oft erfolgen Berichterstattungen zu den Lübecker Kreisen (insbesondere zum Lindenplatz), zum Thema „Radfahren entgegen Einbahnstraßen“ und über das (tagsüber unzulässige) Radeln in Fußgängerbereichen.

Ein weiterer Schwerpunkt der Berichterstattung in den lokalen Medien sind **Produktinformationen** über neue Entwicklungen auf dem Fahrrad- und Fahrradzubehörmarkt (meistens zum Beginn der „Radelsaison“). Auffallend oft wird dabei auf „Modethemen“ wie beispielsweise „Pedelecs“ und „E-Bikes“ fokussiert.

Auch auf **fahrradtouristische Themen** wird vergleichsweise oft eingegangen, z.B. mit

- Tourentipps für Lübeck und Umgebung (meistens während der Sommerferien)
- der Ankündigung von geführten Radwanderungen des ADFC oder anderer Vereine
- Hinweisen auf neue Flyer oder Radwanderkarten.

Radreiseberichte sind aber eher selten und betreffen meist Ziele/Gegenden außerhalb der Region Lübeck.

Aktionen des örtlichen Fahrradhandels (z. B. Beleuchtungscheck im Frühherbst) und des ADFC Lübeck (z. B. Wander- und Reisemesse TRAUMPFFADE, Radtouren und andere Veranstaltungen des sog. „Fahrrad-Frühlings“) werden i. a. mit Vorberichten, seltener auch mit Nachberichten begleitet. Dazu zählen auch Aktionen wie der jährlich in Moisling stattfindende „Fahrrad-Gottesdienst“ oder andere fahrradbezogene Aktivitäten in den Stadtteilen (z.B. zu Fahrradselbsthilfeworkstätten).

Über **Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur** wird in den lokalen Medien berichtet

- bei radverkehrsbezogenen Berichtsvorlagen in den städtischen Gremien
- zum Baubeginn größerer Radverkehrs- oder Straßenbaumaßnahmen
- und bei der Fertigstellung/Eroffnung von straßenbaulichen Um- oder Ausbautenprojekten.

Grundlage dafür sind i. a. entsprechende Informationen/Pressemeldungen der Bauverwaltung, seltener eigene Recherchen der Presse. Hinweise aus der Presse erhalten Radfahrer auch auf Baustellen; allerdings sind diese auf größere Baumaßnahmen beschränkt und oft nicht tagesaktuell. In der Regel überwiegen hier eher kritische Sichtweisen der Printmedien.

Insgesamt bleibt festzustellen, dass die örtlichen Medien die fahrradbezogenen Aktivitäten und die Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur in Lübeck zwar registrieren, eigene Beiträge zur Verbesserung des kommunalen „Fahrrad-Klimas“ (z. B. durch themenbezogene Serien und Diskussionsforen) aber fehlen. Dies führt dazu, dass für Politik und Wirtschaft in der öffentlichen Diskussion die Förderung des Radverkehrs in Lübeck bisher eher ein „Randthema“ bleibt.

Dies gilt auch für die Rolle, die das **Fahrrad bei der Vermarktung Lübecks** nach außen spielt. Im Gegensatz zu anderen Städten, die mit ihrer Fahrradfreundlichkeit gezielt Tagestouristen und Radurlauber bewerben, blieb die Radtouristik in Lübeck und Travemünde – auch in den Broschüren der LTM– bisher eher ein touristisches „Randsegment“ (s. auch Kap. 6.7.3).

### 2.3.4 Radfahr-„Kultur“ in Lübeck

Fahrradfahren ist in Lübeck weit verbreitet und es hat eine lange Tradition. Im Gegensatz zu anderen – stärker studentisch geprägten – Städten fällt das Fahrrad hier allerdings weniger „auf“ und man spricht öffentlich eher weniger darüber.

In der veröffentlichten Meinung überwiegen meistens kritisch-negative Haltungen zu den Aktivitäten der Stadt und der anderen VerkehrsteilnehmerInnen. Polarisierungen „Radfahrer versus Autofahrer“ sind vielfach anzutreffen und Ausdruck eines oft mono-modalen Erlebens des Straßenverkehrs. Vielfach führt diese Rollenfixierung auch zu übertriebenen „Feindbildern“ („Radfahrer als Rowdy“ oder „Rambo-Radler“). Für die gegenseitige Akzeptanz und das partnerschaftliche Verhalten im Straßenverkehr ist dies außerordentlich erschwerend.

Auch hinsichtlich der Verkehrssicherheit ist dies problematisch, da die Verhaltensweisen der Radfahrer von den Autofahrern oft falsch eingeschätzt und Gefahren/ Gefährdungen unterschätzt werden (fehlende „**Gefahrenkognition**“, falscher „subjektiver Sicherheitseindruck“). Gleiches gilt für die Radfahrer, die ihr eigenes und das Verhalten der Autofahrer oft ebenfalls nicht richtig antizipieren. Das Miteinander im Verkehr ist in Lübeck daher nicht selten eher ein „Gegeneinander“ mit der Folge, dass nach klare(re)n Verkehrsregelungen verlangt wird.

Entscheidend für eine Verbesserung der Radfahr-„Kultur“ wie auch der Verkehrssicherheit ist jedoch, dass das Verhalten im Verkehr nicht auf die Durchsetzung des eigenen Vorrangs ausgerichtet ist, sondern auf die Akzeptanz des Anderen und auf eher defensive Fahrweisen. Hierzu können auch – aus Sicht der VerkehrsteilnehmerInnen- „unklare“ Situationen beitragen, da sie zwar einen örtlich höheren Abstimmungsbedarf erfordern, damit gleichzeitig aber auch zu einer höheren Aufmerksamkeit und zur vermehrten Erfahrungsbildung im Straßenverkehr führen (Gestaltungsprinzip des „Shared Space“).

Auffällig im Lübecker Straßenverkehr ist, dass viele RadfahrerInnen auf das Geben von Handzeichen „verzichten“. Fahrtrichtungsanzeigen erfolgen meistens nur an den Kreiseln und bei starkem Verkehr auf den Radwegen. Auch das (unzulässige) Linksradeln auf 1-Richtungs-Radwegen ist weit verbreitet und trägt zu den hohen Unfallzahlen bei (s. Kap. 2.2.4).

Typisch für die Lübsche Radfahr-„Kultur“ ist die bunte Mischung von **Fahrradmodellen**. Weit verbreitet sind robuste und oft mit Fahrradtaschen oder Einkaufskörben ausgestattete Stadträder oder Trekkingräder, die für Fahrten zur Arbeit ebenso geeignet sind wie für das Einkaufen und Fahrten in der Freizeit. Zunehmende Verbreitung während der letzten Jahre finden Fahrradanhänger bei jungen Familien.

Sporträder oder Sonderkonstruktionen sind dagegen eher selten anzutreffen, was auch dem Kopfsteinpflaster und dem nur mittelmäßigen Zustand der Lübecker Straßen und Radwege geschuldet ist. Die eher geringe sportive Ausrichtung der Stadt zeigt sich auch in der nur geringen Bedeutung des Radrennsports in Lübeck (s. Kap. 6.6).

Pedelecs spielen im Lübecker Straßenbild derzeit noch keine große Rolle. Mit der erwartbaren Zunahme solcher Räder gerade bei älteren Menschen zeichnet sich hier für die nächsten Jahre aber ein Wandel ab. Damit kann es auch zu vermehrten Überholungen auf Radwegen kommen, worauf ggf. bei deren Breitenbemessung zu reagieren ist (s. Kap. 4.0).

Obwohl das **Radtourenangebot des ADFC** breit gefächert ist, wird es nicht in dem Maße angenommen, wie man es aus anderen Städten kennt. Viele LübeckerInnen radeln in ihrer Freizeit offensichtlich lieber individuell und in Kleingruppen als in „Großgruppen“, auch wenn bei den Radführungen interessante Informationen zu erhalten und Kontakte zu knüpfen sind.

## **2.4 Erschwernisse auf dem Weg zur „fahrradfreundlichen Stadt“**

Die vorgenannten Darlegungen zum „Fahrrad-Klima“ und zur „Radfahr-Kultur“ machen bereits deutlich, dass es zahlreiche strukturelle Randbedingungen und Mängel gibt, die Lübecks Weg zu einer „fahrradfreundlichen Stadt“ erschweren.

### **2.4.1 Bevölkerung/ Demografie**

- Die Grundeinstellung großer Bevölkerungsteile zum Fahrrad ist eher konservativ („Hier wird schon immer geradelt“). Eine „Aufbruchstimmung“ für das Radeln als gesundheitsfördernde und trendige Mobilitätsform –wie andernorts beobachtbar- ist in Lübeck nicht erkennbar.
- Lübeck ist Universitätsstadt; die immerhin ca. 8.000 StudentInnen sind aber keine „TrendsetterInnen“ wie in anderen deutschen „Radelmetropolen“ und fallen im Stadtbild – auch wegen der Campuslage von Uni und Fachhochschule – vergleichsweise wenig auf.
- Die Bevölkerungsdichte Lübecks ist mit 996 Einwohnern pro Quadratkilometer deutlich geringer als in Städten mit ähnlich hoher Einwohnerzahl (Kiel z.B. 2040 EW/km<sup>2</sup>). Die Wege innerhalb des Lübecker Stadtgebietes sind mithin tendenziell länger als in Städten mit einer eher „kompakten“ Siedlungsstruktur.
- Die äußeren Stadtteile (Moisling, Schlutup, Kücknitz, Travemünde) führen ein starkes „Eigenleben“. Die Verflechtungen der genannten Stadtteile untereinander sind dabei eher gering. Die Nahmobilität erfolgt wegen der kurzen Wege vielfach zu Fuß; größere Distanzen werden verstärkt mit dem ÖPNV oder dem Auto zurückgelegt (s. Kap. 2.1.5).
- Die demografische Entwicklung führt zu einer Zunahme älterer Menschen im Straßenverkehr. Damit steigt auch die Anzahl von radfahrenden SeniorInnen, die nach den Unfallanalysen in höherem Maße gefährdet sind. Spezielle (Nach)Schulungsangebote der Polizei, der Verkehrswacht oder des ADFC für ältere RadfahrerInnen fehlen in Lübeck.

### **2.4.2 Straßen- und Wegenetz Alltagsradverkehr**

- Das Lübecker Straßennetz ist mit seinen historischen Alleen zentral auf die Altstadt ausgerichtet. Durchgängige Routen auf parallelverlaufenden verkehrsarmen Wohnstraßen gibt es nur sehr begrenzt, wodurch die RadfahrerInnen bei Wegen zur Altstadt weitgehend auf die Benutzung der radialen Hauptverkehrsstraßen „angewiesen“ sind.
- Durch die starke Konzentration der weiterführenden Schulen und vieler Arbeitsplätze in der Altstadt kommt es vor allem im morgendlichen Berufs- und Ausbildungsverkehr zu extrem hohen Verkehrsbelastungen im Radverkehr, wodurch die vorhandenen straßenbegleitenden Radwege kurzfristig an ihre Leistungsgrenzen stoßen und es an den signalisierten Knotenpunkten zu Aufstellproblemen der RadlerInnen kommt.
- Die Hauptrouten des Radverkehrs durch die Altstadt und am Altstadtrand sind in Ermangelung durchgängiger Radwege/Radfahrstreifen derzeit nur wenig attraktiv; lediglich in der Achse Klughafenbrücke- Glockengießerstr. –Pfaffenstr.(zeitl. eingeschränkt) - Beckergrube – Holstenhafenbrücke gibt es eine „autoarme“ Querverbindung. Eine geschlossene „autofreie Ringroute“ um die Lübecker Altstadt herum entlang der Trave u. des Elbe-Lübeck-Kanals/ Klughafens fehlt ebenso wie eine attraktive Nord-Süd-Verbindung durch die Altstadt.
- Die starke Fokussierung der RadlerInnen auf die Hauptverkehrsstraßen wird durch die vorhandenen topographischen Barrieren (Trave/Häfen, Wakenitz) und Verkehrsanlagen mit hoher Trennwirkung (Bundesautobahn A1, A226/ B76, Güterbahnhof, Anlagen der Hafenbahn, Herrentunnel, Skandinavienkai) verstärkt und führt in Ermangelung von Brücken bei

der Benutzung von Nebenstraßen oft zu „Umwegen“ und Zeitverlusten ( z.B. Wartezeiten am Shuttlebus am Herrentunnel).

- Eine stärkere Benutzung von Erschließungsstraßen wird zusätzlich erschwert durch die (noch) vorhandenen Einbahnstraßenregelungen und die teilweise schlechten Fahrbahnbeläge (Großsteinpflaster, Deckenschäden). Die geringe Netzdurchlässigkeit erschwert auch den Erschließungsradverkehr in den Wohngebieten.

- Der hohe Altbestand an straßenbegleitenden (und oft schmalen) Radwegen führte in den zurückliegenden Jahren zu hohen Kosten bei der Sanierung und dem Ausbau der Radwege. Kostengünstigere Lösungen wie das Abmarkieren von Radfahr- oder Schutzstreifen auf der Fahrbahn waren und sind wegen der ebenfalls oft schmalen Fahrbahnen nur in wenigen Fällen realisiert worden (Mönkhofer Weg, Marienbrücke, Kanalstraße)

#### 2.4.3 Wegenetz für den Freizeit- und Erholungsradverkehr

- Die großen Naherholungsgebiete sind aufgrund topographischer oder städtebaulicher Zäsuren wegemäßig untereinander oft nur gering oder gar nicht verbunden (z.B. Dummersdorfer Feld -Travemünde).

- Viele Naherholungsflächen sind für RadfahrerInnen wegemäßig nicht hinreichend und/oder nicht qualitätvoll genug erschlossen (Beispiele: das Traveufer am Glashüttenweg und am Schellbruch, die Landschaft im Lübecker Südwesten).

- Es fehlen durchgängige wasser nahe Wanderwegeverbindungen entlang des Stadtgrabens („Trave-Wanderweg“) sowie in Travemünde („Promenade am Fischereihafen“). Damit ließen sich auch die überregional bedeutsamen Fernwanderwege (Radfernweg „Alte Salzstraße“, Hanseatenwanderweg) attraktiver (weiter)führen als derzeit.

- Für die Radwander routen fehlt noch eine eigene Radwegweisung. Die z. T. vorhandene Wegweisung (z.B. am Lisa-Dräger-Weg) ist für ortsfremde RadlerInnen nicht ausreichend.

- Zur Ermöglichung von attraktiven Rundwanderwegen fehlt es an verschiedenen Stellen an Querungsmöglichkeiten von Wasserläufen (Brücken, saisonale Fährverbindungen)

- Die fehlende Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern auf Fahrgastschiffen (Wakenitz) engt den Aktionsraum für Radtouren deutlich ein, wodurch vorhandene radtouristische Potentiale in Lübeck unausgeschöpft bleiben (s. Kap. 5.6).

#### 2.4.4 Ruhender Radverkehr

- An den nachfrage starken Punkten in der Altstadt gibt es zu wenig Fahrradabstellplätze. Die Schaffung weiterer Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum ist wegen der knappen Flächen und der vorhandenen Flächenkonkurrenz (Liefern, Taxen, Parken, Bewohnerparkplätze, Behindertenparkplätze, Außengastronomie) allerdings schwierig.

- Dringender Handlungsbedarf zur Verbesserung des Radparkens besteht – auch vor dem Hintergrund der zahlreichen dort gestohlenen Räder - vor allem am und im Umfeld des Lübecker Hauptbahnhofes (s. Kap. 2.2.8). Die Nachfrage nach Fahrradabstellmöglichkeiten übersteigt das vorhandene Angebot dort nicht nur in der Sommerzeit, sondern ganzjährig.

- An den meisten Frischmärkten und Discountern werden den radfahrenden KundInnen nur unfunktionale Vorderradhalter zum Radparken angeboten. Dies bereitet Probleme beim Beladen der Räder und mindert die Bereitschaft zur Fahrradbenutzung beim Einkaufen.

- An vielen Schulen in Lübeck genügt der angebotene Standard der Fahrradabstellplätze nicht mehr den Bedürfnissen der RadlerInnen nach diebstahlsicheren und witterungsgeschützen Einstellmöglichkeiten (s. Bericht „Verbesserung des Radparkens an Schulen“).

#### 2.4.5 Organisation der Radverkehrsförderung

- Die unterschiedlichen Zuständigkeiten für die Radverkehrsanlagen und Wege in Lübeck (Bereiche Verkehr und Stadtgrün der HL, Bereich Stadtforst, Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Niederlassung Lübeck, Wasser- und Schifffahrtsämter Lübeck und Lauenburg, Kurbetrieb Travemünde) sind für Außenstehende unübersichtlich und erschweren die „Qualitätssicherung“ der Wege.

- Trotz der bereits im Jahre 1987 erfolgten Bestellung eines Fahrradbeauftragten sind die Abstimmungen innerhalb der Stadtverwaltung vielfach zu lang und im Ergebnis zu wenig „innovativ“ (s. Kap.7).

- In Ermangelung einer politischen Mittelebene in Lübeck (Bezirks- oder Ortsräte) erfolgen zu viele – auch kleinräumliche – Entscheidungen in der Bürgerschaft. Dies führt zu unnötigen zeitlichen Belastungen des Bauausschusses bei Fragen der Radverkehrsförderung in den Wohngebieten und Quartieren.

- Infolge der langjährigen Unterfinanzierung bei der Radwegsanierung hat sich ein „Sanierungsstau“ aufgebaut, der mit den vorhandenen personellen und finanziellen Mitteln nur langsam abgebaut werden kann. Es fehlen verlässliche und ausreichende haushalterische Vorgaben und Prioritätensetzungen für nachhaltige Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur in Lübeck.

#### 2.4.6 Verkehrspolitische Vorgaben und Prioritätensetzungen

Die verkehrspolitischen Vorgaben seitens der Bürgerschaft sind teilweise zu unpräzise und in sich widersprüchlich. So ist das Klima-Szenario des Verkehrsentwicklungsplans als Grundlage der Radverkehrsförderung in Lübeck maßnahmenseitig zu wenig ausdifferenziert, um als Steuerungsinstrument tatsächlich wirksam zu sein (s. Kap. 2.5.1).

Überdies fehlt eine erkennbare Prioritätensetzung zugunsten des Radverkehrs bei den Maßnahmen zur Infrastrukturverbesserung. Der Ausbau und die Sanierung von Brücken und Fahrbahnen an Hauptverkehrsstraßen binden (weiterhin) in hohem Maße Mittel, die für Infrastrukturverbesserungen im Radverkehr fehlen.

Veränderte Prioritätensetzungen sind auch bei der Unterhaltung und Reinigung der Radverkehrsanlagen erforderlich, um eine ganzjährige und komfortable Befahrbarkeit der Radwege/Radfahrstreifen zu gewährleisten (s. Kap. 4.10.2).

Als weitere Hindernisse bei der Radverkehrsförderung erweisen sich kurzfristige tagespolitische Handlungserfordernisse. So sind beispielsweise Straßenbaustellen fast immer auch mit Behinderungen des Radverkehrs verbunden, ohne dass die Maßnahme/n nach Fertigstellung einen erkennbaren Nutzen für den Radverkehr haben (s. auch Kap. 4.10.4).

Insgesamt bedarf es einer stärkeren Stringenz bei der Umsetzung der verkehrspolitischen Vorgaben und Prioritäten sowohl seitens der Politik als auch der Bauverwaltung (s. Kap.7).

## **2.5 Vorhandene Planwerke und Konzepte**

### **2.5.1 Verkehrsentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck (VEP-HL 1999)**

Der von der Bürgerschaft im Jahr 1999 zur Kenntnis genommene Verkehrsentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck (VEP-HL) definiert verschiedene Szenarien der Verkehrsentwicklung; er empfiehlt im Zielkonzept u. a. Standards

- zur Netzentwicklung im Radverkehrs- und Fußwegenetz
- zur straßenräumlichen Umgestaltung mehrerer Hauptverkehrsstraßen
- zu Mindest- und Richtmaßen für Radverkehrsanlagen sowie
- zu Radwegweisung.

Der Handlungsbedarf zur Sanierung vorhandener Radwege, zur Anlage neuer Radwege/Radfahrstreifen und zur Ausweisung von Fahrradstraßen ist in dem Plan „Zielkonzept Radverkehrsnetz 2010“ zusammengefasst. In einer Anlage zum VEP-HL sind die sanierungs- und ausbaubedürftigen Streckenabschnitte genauer benannt und nach Prioritäten (grob) geordnet.

Das Zielkonzept „Radverkehrsnetz 2010“ wurde in den Folgejahren verwaltungsintern mehrfach fortgeschrieben. Es stellt unter der Bezeichnung „Ausbau- und Sanierungsbedarfe“ weiterhin die Grundlage für die Entwicklung und Verbesserung des Radverkehrsnetzes dar und dient bei Förderanträgen als Begründung für den Neu- bzw. Ausbau von Radwegen (insbesondere bei Maßnahmen im Außenbereich). Konkrete Abschätzungen über den Investitionsbedarf für die Maßnahmen sind im VEP-HL nicht enthalten.

Gemäß Bürgerschaftsbeschluss vom 27.11. 2008 ist die Verwaltung gehalten, sich bis zur Erstellung eines fortgeschriebenen Verkehrsentwicklungsplans am Klima-Szenario des Schlussberichts zum VEP 1999 zu orientieren. Dieses versieht Maßnahmen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs mit einer erhöhten Priorität.

### **2.5.2 Veloroutenkonzepkt von 2004**

Als Grundlage für eine Wegweisung des Radverkehrs in Lübeck wurde von einem von der Bauverwaltung beauftragten Ingenieurbüro im Jahr 2004 ein Veloroutenkonzepkt erarbeitet, welches (s. näher Kap. 4.0)

- ein Netz von ca. 190 km Hauptrouten des Radverkehrs definiert,
- diese mit Start- und Endpunkt sowie Nummerierung der Routen systematisiert und
- Qualitätsempfehlungen für den Ausbaustandard der Routen ausspricht.

Das Veloroutennetz wurde kleinräumlich verwaltungsintern mehrfach angepasst und dient(e) ebenfalls zur Begründung von Förderanträgen an das Land S-H. In Anhang 1 ist die aktuelle Fassung des Veloroutenkonzepktes dargestellt. Es beinhaltet auch eine Reihe von Radwanderrundrouten, die auf überwiegend vorhandenen Wirtschaftswegen (Forstwegen) und Wegen in Grünanlagen die wichtigsten Naherholungsgebiete der Stadt erschließen.

Das Veloroutennetz dient(e) auch als verwaltungsinterne Grundlage für die Priorisierung von Ausbau- und Sanierungsmaßnahmen an Radwegen. Es war mehrfach Gegenstand von Diskussionen am „Runden Tisch Fahrradverkehr“. Dort wurde eine noch stärkere innere Differenzierung des Netzes und die Definition/Entwicklung von Ringrouten (um die Altstadt sowie im Außenbereich) angeregt.

### 2.5.3 Wegweisungskonzept für den Alltags- und Freizeitradverkehr von 2004

Das auf dem Veloroutenkonzept aufsetzende Wegweisungskonzept definiert (s. Kap.4.4)

- die auszuweisenden Fahrtziele
- die Grundsätze zur Ausgestaltung der Wegweiser (Formate, Inhalte, Farbe)
- die Aufstellung der Wegweiser (Standorte, Länge und Durchmesser der Masten) sowie
- die Pflege und Unterhaltung der Wegweiser.

Für drei ausgewählte regional bedeutsame Routen (HL03 Lübeck-Eutin, HL07 Lübeck-Ratzeburg, HL11 Lübeck-Bad Oldesloe) sowie für die Verbindung zw. der Lübecker Altstadt und Travemünde und das Radverkehrsnetz Travemünde/Brodtien/Ivendorf liegt eine ausführungsreife Standortplanung der Wegweisung vor. Die Inhalte der Radwegweiser mit Angaben zu ihrer Befestigung und zu den Masten sind in einem Kataster standortgenau abgelegt.

### 2.5.4 Radverkehrskonzept Travemünde (RVK-TVM)

Das Radverkehrskonzept Travemünde wurde bereits im März 1997 von der Bürgerschaft zur Kenntnis genommen und stellt seither die Grundlage für radverkehrsbezogene Maßnahmen in Travemünde, im Brodtener Winkel und im Raum Ivendorf dar. Es macht Aussagen zur Entwicklung der Hauptverbindungen des Alltags- sowie des Freizeitradverkehrs (Zielkonzept), setzt sich aber auch mit möglichen Radverkehrsführungen an den Kreisstraßen und den Ausbaustandards der Radwege auseinander.

Das in dem Konzept definierte kurzfristige Maßnahmenprogramm konnte weitgehend abgearbeitet werden, ebenso eine Reihe größerer Baumaßnahmen (u. a. Neubau eines Geh-/Radweges entlang der Ivendorfer Landstraße). Zahlreiche Maßnahmen zur Netzverdichtung sind wegen der fehlenden Finanzierung oder wegen Grunderwerbsproblemen bisher aber noch nicht realisiert.

Die ergänzende Radverkehrsinfrastruktur (Fahrradabstellanlagen, Infotafeln u.ä.) konnte beim Umbau der Vorderreihe, der Kurgartenstraße, des Fährplatzes und der Strandpromenade deutlich verbessert werden.

Über den Stand der Umsetzung des Konzeptes und laufende Projekte zur Radverkehrsförderung in Travemünde wurde dem Ausschuss für den Kurbetrieb Travemünde am 14.02. 2012 und dem Ortsrat Travemünde am 10.10.2012 mit einer Powerpoint-Präsentation berichtet.

### 2.5.5 Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK)

In den Jahren 2008/2009 wurde unter Federführung der Bauverwaltung ein Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) erarbeitet. Bei den dazu durchgeföhrten Werkstattveranstaltungen und Stadtteiltagen wurden auch zahlreiche Hinweise aus der Bevölkerung zu verkehrlichen Problemen und Handlungserfordernissen gegeben sowie Projektvorschläge zur Wohnumfeldverbesserung und zur (Weiter)Entwicklung von Wanderwegen gemacht. Zahlreiche Vorschläge betreffen auch Verbesserungswünsche zum Radverkehr (s. Heft 104 der Reihe „Lübeck plant und baut“, Dezember 2010). Beispielhaft zu nennen sind u. a.

- (verbesserte) Leitsysteme für Radfahrer und Fußgänger in der Altstadt
- Vervollständigung des Rundwanderweges um den Klughafen
- (nachträglicher) Bau ein Geh-/Radweges entlang der B 207n bis zum Ausbildungspark

- Schließung von Wanderwegelücken an der Wakenitz
- behinderten- und fahrradfreundliche Umgestaltung des Zugangs zur Kamelbrücke
- Aus- und Weiterbau der Wanderwege entlang der Kanal-Trave und des Stadtgrabens
- naturnaher Ausbau des Treidelpfades am Schellbruch
- Sanierung und Ausbau der Wanderwege an der Wakenitz
- Neubau eines Geh-/Radweges an der Kirschenallee und A. d. Schießständen
- bauliche Umgestaltung der Mecklenburger Str. in Schlutup (mit Radwegen/Radfahrstreifen)
- Bau der sogen. „Borndiekbrücke“ (Verbindung zw. Dummersdorfer Feld und Travemünde)
- Ausbau des Wanderwegenetzes im Raum Travemünde/ Brodten/ Ivendorf

Erkennbar wird die vergleichsweise starke Ausrichtung des ISEK auf Maßnahmen zur funktionalen Stärkung von Stadtmitte und Stadtteilen, qualitätvolle(re) Gestaltungen des öffentlichen Raums (zur Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten) und den Ausbau von Freizeitwegen. Da die Maßnahmen derzeit weder ausgeplant noch mit Kostenschätzungen hinterlegt sind, stellt das ISEK für die Radverkehrsförderung in Lübeck lediglich einen „Rahmenplan“ dar.

## 2.5.6 Landschaftsplanerisches Entwicklungskonzept „Erholung in Lübeck“ (LEK-Erholung)

In dem –vom Bereich Naturschutz in den Jahren 2007/2008 erstellten– Landschaftsplanerischen Entwicklungskonzept „Erholung in Lübeck“ (LEK-Erholung) sind vorhandene

- Erholungsgebiete (Waldgebiete, Küstenabschnitte, Wasserläufe/Auen, Moorflächen),
- siedlungsnahe Grünflächen und Grünzüge/Kleingärten,
- Naturerlebnismöglichkeiten
- Erholungswege (auch Radwanderwege) und
- Erholungseinrichtungen

in Lübeck kartenmäßig dargestellt und hinsichtlich ihres Erholungswertes näher beschrieben.

Darüber hinaus sind verschiedene „Projekte“ aufgeführt, mit denen eine verbesserte (naturrechtliche) Erholungsnutzung in Grünbereichen/-anlagen ermöglicht und mittels Wegebaumaßnahmen längerfristig eine bessere Vernetzung der Erholungsräume untereinander und mit den angrenzenden Wohngebieten herbeigeführt werden soll. Die Maßnahmen sind noch nicht durchgeplant und auch nicht mit Kostenschätzungen hinterlegt.

Eine Abstimmung mit den im Velorouten-Netz aufgeführten Radwanderrouten (s. Kap. 2.5.2) hat stattgefunden; das LEK-Erholung ist jedoch wesentlich „feinkörniger“ und eher auf eine flächenhafte Erschließung und Vernetzung von Naherholungsgebieten ausgelegt. Das LEK-Erholung stellt mithin eine strategische Zielplanung aus Sicht des Naturschutzes dar, dessen empfohlene Baumaßnahmen i. a. allerdings von anderen Bereichen der Hansestadt Lübeck (Stadtwald, Stadtgrün, Lübeck Port Authority) auszuplanen und zu realisieren sind.

## 2.5.7 Planungen Nahverkehr

### Nahverkehrspläne

In dem aktuellen 2. Regionalen Nahverkehrsplan der Hansestadt Lübeck (RNVP-HL 2004-2009) werden die Zielsetzungen für die Weiterentwicklung des Lübecker ÖPNV-Systems und die Anforderungen an die künftige ÖPNV-Gestaltung (Rahmenstandards) definiert. Auf dieser Basis erfolgt eine Bewertung des vorhandenen ÖPNV-Angebotes und die Ausweisung von Defiziten und Handlungsbedarfen. Für die Radverkehrsförderung relevant in dem Planwerk, das sich derzeit in der Fortschreibung befindet, sind primär die Aussagen zur Einrichtung/zum Ausbau sowie zur Qualitätsverbesserung von **Bike & Ride-Haltestellen**.

Gemäß Haltestellen-Ausbauprogramm der Hansestadt Lübeck sind an den stadteinwärts gelegenen ÖPNV-Haltestellen bei deren Um -oder Ausbau nach Möglichkeit standardmäßig auch immer einige Fahrradbügel vorzusehen.

Größere Bike & Ride-Anlagen werden vorgeschlagen für die Umgestaltung

- der Haltestellen am Travemünder Strandbahnhof,
- der zentralen Altstadt-Haltestellen Kohlmarkt, Sandstr. und Wahnstr.,
- des Gustav-Radbruch-Platzes und
- des Verknüpfungspunktes Bahnhof Kücknitz/ Elbingstrasse.

Da eine Ausweitung des P+R- Systems im 2. RNVP-HL für Lübeck als nicht zielführend erachtet wird, verbleibt an den P+R-Standorten St. Hubertus und Lohmühle auch nur ein reduziertes Angebot an Fahrradbügeln.

Der Bestand an Fahrradbügeln an den Linienbushaltestellen im Stadtgebiet ist dem Haltestellen-Kataster zu entnehmen, welches in den Jahren 2008/2009 aufgebaut wurde und nun Grundlage des Haltestellen-Managements ist.

Bei der jetzt angelaufenen Fortschreibung des RNVP werden diverse Haltestellenstandorte im Hinblick auf – ggf. auch nachträgliche- Überdachungen von Fahrradbügeln geprüft.

### Sonstige Planungen an Bahnhöfen und Haltestellen

Zur Verbesserung der Fahrradabstellqualität am Lübecker Hauptbahnhof gibt es bereits seit längerem Pläne zur Errichtung eines Fahrradparkdecks (altstadtseitig) sowie zur Neuordnung der Fahrradabstellplätze am rückwärtigen Eingang Steinrader Weg. Die Realisierung scheiterte bisher vor allem an strittigen Fragen zur Flächenverfügbarkeit (die infrage stehenden Flächen sind im Eigentum der Deutschen Bahn AG), an statischen Problemen bei der Überbauung der Flächen und an der nicht gesicherten Finanzierung der Maßnahmen (s. dazu auch Kap. 4.5.4).

Bei dem in Planung befindlichen neuen Bahnhaltepunkt „Hochschulstadtteil“ sind an drei Standorten insgesamt 22 Fahrradbügel (davon 10 überdacht) vorgesehen. Ferner in Planung sind Teilüberdachungen der Fahrradbügel an den Bushaltestellen „Wesloer Brücke“ und „Teutendorfer Weg“ (stadteinwärts) bei deren Umgestaltung.

### **3. Leitbild zur Radverkehrsförderung in Lübeck**

Wie im Kap. 2 dargelegt, fehlt es nicht an Analysen zum und an planerischen Vorstellungen zur Entwicklung des Radverkehrs in Lübeck. Zeugnis über die in den letzten 15 Jahre dazu erfolgten planerischen und baulichen Aktivitäten der Stadtverwaltung geben die Jahresberichte des Fahrradbeauftragten (ab 1994) sowie der Zwischenbericht „Fahrradfreundliches Lübeck“ vom März 2010.

Bisher konzentrierten sich die städtischen Aktivitäten in hohem Maße auf die Mängelbe seitigung und Verbesserung der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur, vor allem auf

- die Sanierung und den Ausbau vorhandener Radwege
- die Verbesserung der Netzdurchlässigkeit (Ausweisung „unechter Sackgassen“, Ermöglichen von Gegenrichtungsradverkehr in Einbahnstraßen)
- die Entschärfung von Unfallhäufungsstellen und
- die Ergänzung von Fahrradabstellanlagen an Nachfrageschwerpunkten.

Zukunftsorientierte Radverkehrsförderung bedarf heute allerdings eines deutlich breiteren Ansatzes, um wahrgenommen und wirksam zu sein.

#### **3.1 Radverkehr als System**

Im September 2012 veröffentlichte das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungs wesen den „Nationalen Radverkehrsplan 2020“ (NRVP 2020), dessen Ziele u. a. sind,

- den Radverkehr als klimafreundliche Form der Nahmobilität zu stärken,
- die gesundheitlichen Effekte des Radverkehrs besser zu nutzen,
- den Radverkehr sicherer zu machen und
- das Fahrrad als gleichwertiges Verkehrsmittel bei allen Konzepten für Verkehr, Stadtentwicklung und Raumordnung angemessen zu berücksichtigen.

Für die angestrebte Steigerung des Radverkehrsanteils an allen Wegen empfiehlt der NRVP 2020 die Förderung des Radverkehrs als **Gesamtsystem**, d.h. im Zusammenwirken von

- Infrastrukturen,
- Verknüpfungen mit anderen Verkehrsmitteln
- speziellen Dienstleistungsangeboten sowie
- einer effektiven und kontinuierlichen Kommunikation und Information (Öffentlichkeitsarbeit).

Die Idee des Radverkehrs als System zeigt die Abb. 10.

Erkennbar wird, dass erst ein breites Bündel von investiven Maßnahmen und solchen im Servicebereich eine fahrradfreundliche Stadt ausmacht und Anreize zum „Umsteigen“ auf das Fahrrad schafft. Dazu gehören auch finanzielle Anreize (Stichwort: Entfernpauschale, angemessene Reisekostenvergütung, Bonussysteme durch den Einzelhandel) und Infos/Beratungsangebote für die Verkehrsteilnehmerinnen (Mobilitätsberatung, Fahrrad stadtpläne, Routing-Infos im Internet etc.).

Entscheidend für den Erfolg der Maßnahmen ist ferner ein hohes Maß an Professionalität und eine gute Kommunikation der Fahrradthemen auch gegenüber weniger „fahrradaffinen“ Bevölkerungsgruppen (s. auch Kap. 6).

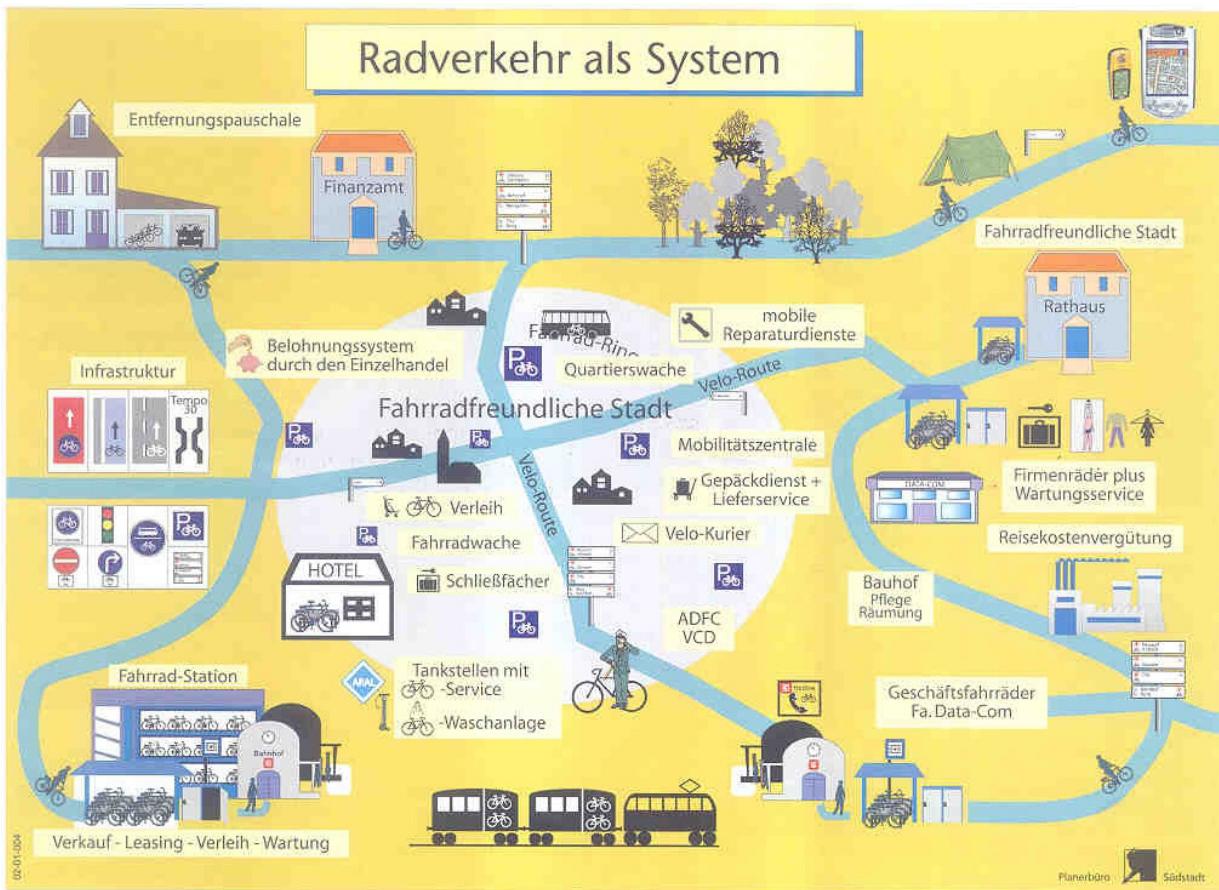


Abb. 10: Radverkehr als System  
Quelle: Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012, Info 1

### 3.2 Verkehrspolitische Zielsetzungen des VEP-HL

Die aktuellen Beschlüsse der Bürgerschaft zum Verkehrsentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck verpflichten die Bauverwaltung, sich bis zur Fortschreibung des VEP-HL am „Klima-Szenario“ des bestehenden VEP zu orientieren (s. Kap. 2.4.1). Dieses definiert folgende Maßnahmenfelder als unverzichtbare Bestandteile zur Entwicklung eines geschlossenen Radverkehrsnetzes:

- Sanierung der vorhandenen Radverkehrsanlagen
- fahrradfreundliche Knotenpunktgestaltung und LSA-Schaltungen
- Netzschlüsse im Radverkehrsnetz (Stadtgrabenbrücke, Wielandbrücke, „Kamelbrücke“)
- aufenthaltsarme Querungshilfen über Hauptverkehrsstraßen im Zuge von Radrouten
- Netzschlüsse in Quartieren durch Erhöhung der Durchlässigkeit für Radfahrer
- Fahrradstation am Lübecker Hauptbahnhof
- Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen (Bike & Ride)
- Entsiegelung und Begrünung von Radverkehrsanlagen an Straßen, die keine Hauptachsen für den Radverkehr darstellen

- Wegweisung für Radfahrer
- regionale Koordinierung von Anlage und Betrieb der Radverkehrsanlagen

Die Vervollständigung des Radverkehrsnetzes an Hauptverkehrs- und Sammelstraßen durch die Anlage von Radwegen, Radfahrstreifen und Schutzstreifen ist für das Umwelt-Szenario nicht zwingend, soll sich aber an den im Anhang zum VEP-HL ausgewiesenen Strecken nach Maßgabe der verfügbaren Haushaltsmittel orientieren.

### 3.3 Hauptfelder der Radverkehrsförderung in Lübeck 2008 - 2010

Bereits in den ersten Sitzungen im Jahre 2008 wurden die Mitglieder des Runden Tisches Fahrradverkehr (RTF) um ihre Einschätzungen zu den vorrangigen Zielen und Maßnahmenfeldern der Radverkehrsförderung in Lübeck gebeten. Als Hauptmaßnahmenfelder wurden (auch in dieser Reihenfolge) gesehen:

1. Verbesserung des baulichen Zustandes der (vorhandenen) Radwege
2. Fahrradfreundlichere Gestaltung der großen Knotenpunkte/Kreisverkehrsplätze
3. Entwicklung/Realisierung von fahrradfreundlichen Hauptverbindungen (Velorouten)
4. Erhöhung der Radfahrsicherheit durch Verkehrsaufklärung und Verkehrsüberwachung

Mit deutlichem Abstand folgten die weiteren Maßnahmenfelder. Deutlich wurde die – je nach Interessenlage der teilnehmenden Einrichtungen/Vereine/Parteien und Verbände – recht unterschiedliche Gewichtung der Handlungsprioritäten zur Förderung des Radverkehrs in Lübeck.

Relativ große Übereinstimmung herrschte hinsichtlich der erforderlichen baulichen Maßnahmen und der örtlichen Prioritäten. So wurden die Radweg- Sanierungsprogramme der Jahre 2008-2010 vom RTF im weitgehenden Konsens beschlossen. Damit konnten zahlreiche bauliche Verbesserungen an den Radwegen vor allem in den an die Altstadt angrenzenden Stadtteilen St. Jürgen, Buntekuh, St. Lorenz-Nord und St. Gertrud erzielt werden (s. Abb.11 und Anhang A 2).

Mit dem Ausschöpfen der von der Haushaltsstelle 6300.643.9850 „Stadtgrabenbrücke“ umgeleiteten Haushaltsmittel in Höhe von ca. 2,0 Mio EUR für die Sanierung von Radwegen haben sich die Prioritäten ab 2011 verschoben hin zu eher einfachen Maßnahmen der Netzverdichtung (Abmarkierung von Radfahrstreifen, Beschilderungsmaßnahmen, punktuelle Maßnahmen).

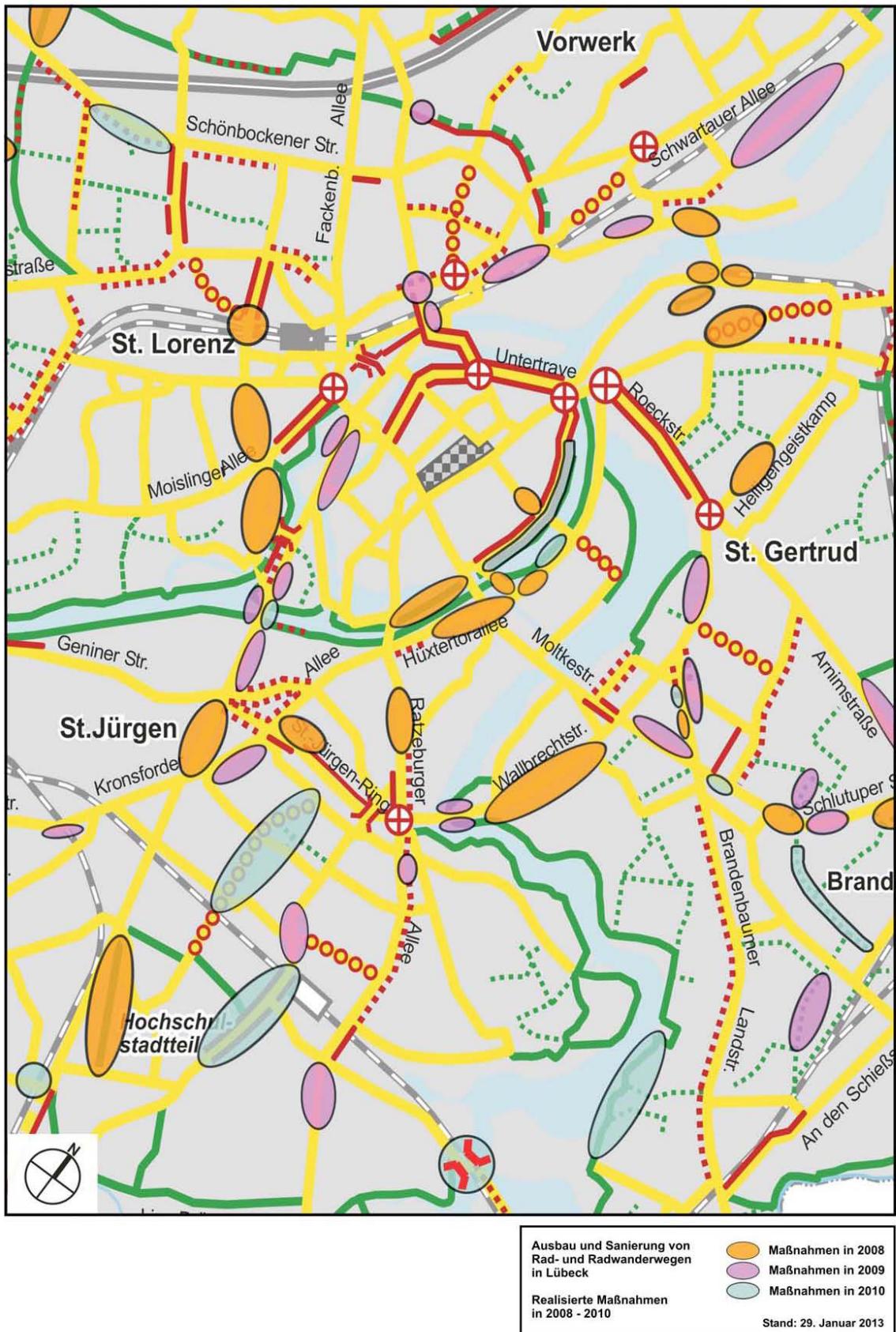


Abb.11 Radwegsanierungen in Lübeck in den Jahren 2008-2010  
Ausschnitt Altstadt und Altstadtrandgebiete

### 3.4 Finanzielle Zielsetzung

Die Entwicklung zu einer fahrradfreundlichen Stadt gelingt nur dann, wenn ausreichend finanzielle Mittel zur Verfügung stehen. Wichtig ist dabei, dass die Mittel nicht nur einmalig, sondern über einen längeren Zeitraum kontinuierlich eingestellt werden, um unabhängig von den oftmals langen Planungs- und Entwurfsphasen eine „Verstetigung“ der Radverkehrsförderung zu erreichen.

Wie die Erfahrungen mit den in den Jahren 2008-2010 zusätzlich eingesetzten 2,0 Mio EUR für die Sanierung von Radwegen zeigen, können dann auch ganzjährig Maßnahmen realisiert werden, was sowohl bessere Baugüten zur Folge hat als auch saisonale Überlastungen der Bauverwaltung und des Baugewerbes vermeidet.

Der im September 2012 vom Bundeskabinett beschlossene Nationale Radverkehrsplan 2020 (NRVP 2020) weist aus, dass „Aufsteiger-Städte“ wie Lübeck einen jährlichen Finanzbedarf von 13-18 EUR pro Einwohner für die Radverkehrsförderung haben. Umgerechnet auf die aktuelle Bevölkerungszahl würde dies für Lübeck ein Finanzvolumen zur Radverkehrsförderung von jährlich insgesamt ca. 3 - 4 Mio EUR bedeuten.

Angesichts der finanziellen Situation der Hansestadt Lübeck sind solche Beträge kurzfristig sicher nicht finanzierbar, mittelfristig jedoch anzustreben, um nicht nur substanzerhaltende Maßnahmen zu realisieren, sondern konsequente Infrastrukturentwicklungen zu betreiben.

Der Runde Tisch Fahrradverkehr spricht sich daher für einen jährlichen Sockelbetrag von 800 TEUR p.a. zur Sanierung und 200 TEUR für die Unterhaltung von Radwegen/Radfahrstreifen aus, der fallweise um weitere Einzeltitel für Neu- und Ausbaumaßnahmen zu ergänzen ist. Auch für Fahrradabstellanlagen und für die fahrradbezogene Öffentlichkeitsarbeit sollten mittelfristig eigene Haushaltstitel eingerichtet werden (s.Kap.7.3).

### 3.5 Neue Zielsetzungen bei der Infrastrukturentwicklung 2013 - 2020

Der verkehrs- und umweltpolitisch sinnvollen Förderung des Radverkehrs sollten nach Ansicht des RTF folgende Zielsetzungen zugrundegelegt und dazu folgende Maßnahmen von der Bürgerschaft beschlossen und zeitnah realisiert werden:

#### Ziele:

- Z 1 Erhöhung des Radverkehrsanteils an allen Wegen der Wohnbevölkerung auf 25 %
- Z 2 Senkung der Radverkehrsunfälle in Lübeck um 50 % (bezogen auf das Jahr 2011)

#### Kurzfristige Maßnahmen (KM)

- KM 1 Öffnung aller geeigneten Einbahnstraßen für Gegenrichtungsradsverkehr (bis 2014)
- KM 2 Realisierung einer flächendeckenden Radwegweisung in Lübeck (bis 2015)
- KM 3 Schließung wesentlicher Netzlücken mittels Radfahrstreifen/ Schutzstreifen (bis 2016)
- KM 4 Radfahrerfreundliche Umgestaltung des Lindenplatzes
- KM 5 Sanierung der straßenbegleitenden Radwege an der Roeckstraße
- KM 6 Qualitativer Lückenschluss zw. RFW „Alte Salzstraße“ und Ostseeküsten-Radweg
- KM 7 Nachgegereechte Ergänzung und Qualitätsverbesserung der Fahrradabstellanlagen an den Lübecker Schulen.
- KM 8 Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht an allen straßenbegleitenden Wegen
- KM 9 Überprüfung der Radverkehrsführungen an den signalisierten Knotenpunkten

#### Mittelfristige Maßnahmen bis 2020

- MM 1 Bau eines eingangsnahen Fahrradparkdecks am Lübecker Hauptbahnhof
- MM 2 Bau der Borndiek-Brücke (Verbindung Dummersdorfer Feld-Travemünde)
- MM 3 Bau der Stadtgrabenbrücke (neue Verbindung zw. Hbf und W.-Brandt-Alee)

### 3.6 Neue Zielsetzungen beim fahrradbezogenen Service und der Öffentlichkeitsarbeit

Das Serviceangebot für RadlerInnen in Lübeck ist – verglichen mit vielen anderen Städten – vergleichsweise schlecht. Zwar gibt es flächendeckend zahlreiche Fahrradläden mit Reparaturservice; Mieträder werden jedoch – außer in Travemünde- nur an wenigen Standorten und in (zu) geringer Typenzahl angeboten. Auch eine Mobilitätszentrale fehlt.

Nach Ansicht des RTF setzen Verbesserungen beim Fahrradservice ein stärkeres Engagement und eine stärkere Kooperation der örtlichen Einrichtungen und Verbände sowie der privaten Akteure voraus. Folgende Ziele sind zu verfolgen:

#### Ziele zur Verbesserung von Service und Öffentlichkeitsarbeit

Z

- S 1 Verbesserung des Leihrad-Angebotes in der und am Rande der HL-Altstadt
- ZS 2 Verbesserte Fahrradabstellangebote an Geschäften und Läden
- ZS 3 Ermöglichen der Fahrradmitnahme auf Fahrgastschiffen (Trave, Wakenitz)
- ZS 4 Schaffung verbesserter Beratungsangebote zur Fahrradmobilität
- ZS 5 Verbesserung der Aufklärungsquote bei Fahrraddiebstählen auf 20 %
- ZS 6 Bessere fahrradtouristische Vermarktung der Stadt (u. a. beim Hansetag 2014)

Folgende Maßnahmen sind vorrangig auszuplanen und zu realisieren:

#### Kurzfristige Maßnahmen bei Service und Öffentlichkeitsarbeit bis 2015/2016

- MS 1 (Weiter)Entwicklung eines Radroutenplaners im Internet (Open Street Map)
- MS 2 Durchführung einer Sicherheitskampagne gegen „Geister-Radler“ (2013/2014)
- MS 3 Verbesserte öffentlichkeitswirksame Angebote zum Codieren von Fahrradrahmen
- MS 4 Angebot eines Radfahrtrainings (z.B. für SeniorInnen und MigrantInnen)
- MS 5 (Wieder) Aufstellung einer Fahrradstaffel bei der Polizei Lübeck

### 3.7 Ziele bei der Unterhaltung und Qualitätssicherung von Radverkehrsanlagen

Die Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur sind nur dann wirksam, wenn die (Rad)Verkehrsanlagen zu einer möglichen ganzjährigen gefahrlosen Fahrradbenutzung anregen. Auch an Baustellen hat eine sichere und den Örtlichkeiten angemessene Führung des Radverkehrs zu erfolgen.

Die Unterhaltung der Radverkehrsinfrastruktur hat sich künftig an folgenden Zielsetzungen/Qualitätsstandards zu orientieren:

- ZU 1 Kurzfristige Behebung punktueller Fahrbahn- und Deckenschäden (Schlaglöcher/ Versackungen, Baumwurzelaufrübre, Kanten etc) an Radwegen/Radfahrstreifen
- ZU 2 Ausreichende Beleuchtung von Radwegen/Radfahrstreifen
- ZU 3 Rechtzeitiger Rückschnitt von Stockaustrieben an Straßenbäumen
- ZU 4 Regelmäßige Säuberung der Radverkehrsanlagen
- ZU 5 Rechtzeitiger qualitativer Winterdienst gemäß den abgestimmten Prioritäten.
- ZU 6 Gewährleistung durchgängiger Radverkehrsführungen an Baustellen (ohne Absteigezwang für Radfahrer)

Dem vorgenannten Leitbild wurde vom Runden Tisch Fahrradverkehr am 15.01.2013 einvernehmlich zugestimmt.

## **4. Radverkehrsinfrastruktur in Lübeck**

Im nachfolgenden Kapitel werden die Maßnahmen thematisiert, die die Bauverwaltung zur Verbesserung des innerörtlichen Radverkehrsnetzes und der örtlichen Radverkehrsinfrastruktur

- in den zurückliegenden 4 Jahren realisiert hat,
- kurzfristig (2013-2016) zur Qualitätssicherung durchführen muss
- und mittel- bis längerfristig zur Netzentwicklung für erforderlich hält.

Thematisiert werden dabei vorrangig Maßnahmen, die zur Verbesserung der regionalen und der nahräumigen Verbindungen innerhalb des Lübecker Stadtgebietes dienen. Kleinräumige Erschließungsmaßnahmen zugunsten des Radverkehrs in den Wohngebieten werden nur am Rande gestreift (Kap. 4.6 Öffnung von Einbahnstraßen für Radgegenverkehr).

### **4.0 Radverkehrsnetz, Netzplanung**

#### **4.01 Vorhandenes Radverkehrsnetz**

Das Lübecker Radverkehrsnetz umfasst aktuell eine Länge von ca. 810 km. Dazu zählen nicht nur die straßenbegleitenden Radwege und die selbstständig geführten Geh-/Radwege in Grün- und Erholungsflächen, sondern auch die verkehrsarmen Fahrbahnen in Wohngebieten (Tempo 30-Zonen) sowie die zum Fahrradfahren freigegebenen Waldwege. Im Einzelnen untergliedert sich das Lübecker Radverkehrsnetz wie folgt (s. Tab.08 und Abb.12):

<u>Klassifizierte Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) mit Radwegen</u>	<u>Länge (km)</u>
Straßenbegleitende Radwege	100
Straßenbegleitende Geh- und Radwege	36
<u>Gemeindestraßen mit Radverkehrsanlagen</u>	
Straßenbegleitende Geh- und Radwege	55
Radfahrstreifen/Schutzstreifen	6
Fahrradstraßen	2,5
<u>Selbstständig geführte Wege mit Fahrradmitbenutzung</u>	
Selbstständige Geh-/Radwege in Wohngebieten	20
Selbstständige Geh-/Radwege in Parks und Grünanlagen (ohne Kleingärten, incl. Kanalseitenwege am Elbe-Lübeck-Kanal und entlang der Stadttrave/Trave)	130
Feld- und Waldwege	150
Fahrbahnen von Erschließungsstraßen in Tempo 30 - Zonen	310
Radverkehrsnetzlänge in Lübeck insgesamt	ca. 810

Tab.08: Radverkehrsnetz in Lübeck nach Führungsform des Radverkehrs  
Stand: Oktober 2012



Abb. 12 Radverkehrsnetz und -infrastruktur in Lübeck, Bestandskarte Ausschnitt Altstadt und Altstadtrandgebiete (Stand: Januar 2013)

Der Bestandsplan (Abb.12) lässt erkennen, dass Lübeck über ein relativ dichtes Netz an straßenbegleitenden Radwegen und gemeinsamen Geh- und Radwegen entlang der (überwiegend radial auf die Altstadt zuführenden) Hauptverkehrsstraßen und der Stadtteilverbindungsstraßen verfügt. In den Außenbereichen (vor allem im Lübecker Westen und Süden) dünn das Radwegenetz allerdings erkennbar aus; hier müssen die RadfahrerInnen vielfach die Fahrbahnen der (i. a. aber nur mäßig verkehrsbelasteten) Verbindungsstraßen mitbenutzen (s. Anhang A 3). Größere Netzlücken bestehen auch noch am westlichen Altstadtrand.

Die bisherige Netzplanung ging von der Entwicklung eines flächenhaften, hierarchisch nur gering abgestuften Netzes von -vorrangig straßenbegleitenden- Radwegen aus. Durch die Trennung des Radverkehrs vom Autoverkehr und die Führung auf eigenen und benutzungspflichtigen Radwegen soll dabei nicht nur die subjektive und objektive Sicherheit der RadfahrerInnen erhöht, sondern auch der Verkehrsfluss im Kfz-Verkehr verbessert werden.

Radverkehrsverbindungen auf verkehrsarmen (Neben)Straßen sind im Lübecker Radverkehrsnetz zwar ebenfalls vorhanden (gelbe Linien in Abb. 12); oft sind die Parallelführungen zu den Hauptverkehrsstraßen wegen schlechter Fahrbahndecken, vorhandener Einbahnstraßenregelungen und infolge von Zwangspunkten bei der Überbrückung von Gewässern (Trave, Elbe-Lübeck-Kanal, Wakenitz) und anderen Barrieren (z.B. Bahnlinien) aber stark umwegig und erhöhen die Reisezeiten. Im Berufs- und Ausbildungsverkehr sind sie daher für viele RadlerInnen in Lübeck nur wenig attraktiv.

Nach Verkehrszählungen aus den 1990er Jahren entfällt ca. 75% der Verkehrsleistung im Alltagsradverkehr in Lübeck auf die Radwege an den Hauptverkehrsstraßen. Da es hier zudem zahlreiche Konfliktstellen mit dem Autoverkehr gibt (hohe Knotenpunktdichte, zahlreiche Grundstückszufahrten), häufen sich entlang der Hauptverkehrsstraßen auch die Unfälle im Radverkehr (s. Abb. 07).

#### 4.02 Netzplan(ung) Velorouten und Radwanderwege

Zur Bewältigung des bisherigen Radverkehrsaufkommens in Lübeck war das vorhandene Radwegenetz im Wesentlichen ausreichend. In den Hauptverkehrszeiten zeigen sich allerdings auf den Radwegen zur Altstadt und an den altstadtnahen Knotenpunkten (Mühlentorplatz, Hüxtertorallee/Rehderbrücke, Gustav-Radbruch-Platz, Lindenplatz) zunehmend Überlastungsscheinungen, die auch zu vermehrten Staus und Wartezeiten im Kfz-Verkehr führen. Bei einem angestrebten Radverkehrsanteil von 25 % ist es zwingend erforderlich, die Hauptverbindungen und –knotenpunkte des Radverkehrs leistungsfähiger und verkehrsicherer/konfliktärmer zu gestalten. Dies gilt besonders für die Strecken des Veloroutennetzes, die ein besonders komfortables und zügiges Radeln innerhalb Lübecks und zu/aus den angrenzenden Ortschaften (Gr. Grönau, Krummesse, Hamberge, Badendorf, Stockelsdorf, Bad Schwartau) ermöglichen sollen. Der Ausbau und die Beschilderung der Velorouten soll den in Tab. 10 definierten Standards genügen.

Nach Abschluss der in den Jahren 2008-2012 durchgeföhrten Sanierungsarbeiten an den Lübecker Radwegen sind zwischenzeitlich wesentliche Voraussetzungen erfüllt, um mit der Ausschilderung der Velorouten in 2013 beginnen zu können (s. auch Kap. 4.4).

Aus Tab. 09 sind die Routen mit ihren Anfangs- und Endpunkten und aus Tab.10 die Qualitätsempfehlungen für die Hauptrouten des Alltagsradverkehrs ersichtlich. Den aktuellen Stand des geplanten Veloroutennetzes zeigen die Abb. 13 und der Anhang A 4.

Änderungen und Konkretisierungen gegenüber dem Planungsstand von 2004 erfolgten

- im Lübecker Süden (Hochschulstadtteil, Bornkamp, Lisa-Dräger-Weg),
- im Bereich des Herrentunnels (Zuwegungen zu den Haltepunkten des Shuttle-Busses)
- und im Bereich des Skandinavienkais (Bodenskulptur Ivendorf).

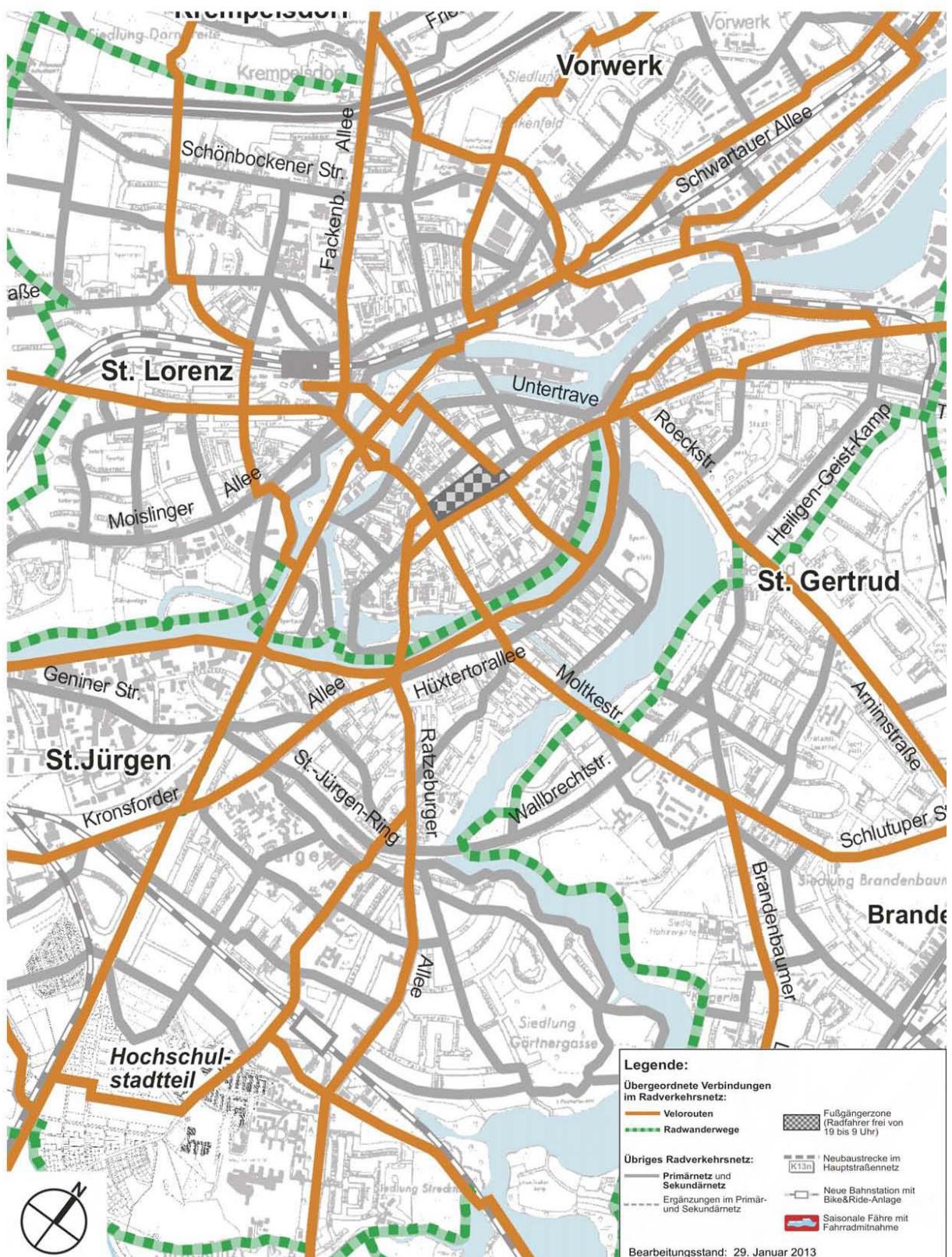


Abb. 13 Netzplanung Velorouten und Radwanderwege  
Ausschnitt Altstadt und Altstadtrandgebiete (Stand: Januar 2013)

<b>HANSESTADT LÜBECK</b>					
<b>Radroutennetz (Velorouten und Radwanderwege)</b>					
<b>Route Nr.</b>	<b>Startpunkt</b>	<b>Endpunkt</b>	<b>Länge [km]</b>	<b>Fernziel / Bemerkungen</b>	<b>Alltag/ Freizeit</b>
HL 01	Holstentor	Stockelsdorf	3,0	Ahrensbök	Alltag
HL 02	Hauptbahnhof	Cleverbrück	5,1	Bad Schwartau	Alltag
HL 03	Holstentor	Bad Schwartau	6,4	Timmendorfer Strand	Alltag
HL 04	Burgtor	Herrentunnel	5,9	Travemünde	Alltag
HL 04.1	Burgtor	Herrentunnel	8,2	Travemünde	Freizeit
HL 05	Burgtor	Schlutup	7,7		Alltag
HL 05.1	Holstentor	Wesloe	4,3		Alltag
HL 06	Marli	Eichholz	2,8		Alltag
HL 06.1	Karlshof	Wakenitzbrücke	4,8		Alltag
HL 07	Mühlentor	St. Hubertus	4,7	Ratzeburg	Alltag
HL 07.1	Mühlentor	Hochschulstadtteil	3,5		Alltag
HL 08	Holstentor	Hochschulstadtteil	4,2		Alltag
HL 09	Mühlentor	Krummesse	10,3	Mölln	Alltag
HL 09.1	Genin	Krummesse	8,6	Mölln (Alte Salzstraße)	Freizeit
HL 10	Burgtor	Niendorf	11,0	Bad Oldesloe	Alltag
HL 11	Holstentor	Hamberge	7,4	Reinfeld	Alltag
HL 12	Buniamshof	Dornbreite	3,7		Alltag
HL 22	Karlshof	Dornbreite	4,5		Alltag
HL 23	Moltkebrücke	Groß Grönau	12,1	Dräger-Weg	Freizeit
HL 24.1	Schönböcken	Hochschulstadtteil	7,5		Alltag
HL 24.2	Wesloe	Hochschulstadtteil	5,8		Alltag
HL 24.3	Wesloe	Gothmund	4,2		Alltag
HL 25	Schönböcken	Cleversiedlung	6,9		Alltag
HL 26	Bad Schwartau	Herrentunnel	6,3		Alltag
HL 27	Herrentunnel	Travemünde (Priwallfähre)	9,2		Alltag
HL 27.1	Schlutup	Kücknitz	2,9	längerfristige Option	Alltag
HL 28	Herrentunnel	Travemünde (Priwallfähre)	9,8		Freizeit
HL 29	Travemünde	Warnsdorf	3,6		Alltag
HL 30	Travemünde	Niendorf	5,0	Timmendorfer Strand	Alltag
HL 31	Priwall	Niendorf	9,0	Ostseeküstenradweg	Freizeit
<b>Gesamtroutennetz:</b> 188,4 km (Mehrachtführungen auf Teilabschnitten möglich)					

Tab. 09      Veloroutenkonzept Lübeck, Verzeichnis der Routen (Stand: Dezember 2004)

Qualitätsmerkmal	Anforderungen (Empfehlungen)
Führungsform auf Hauptverkehrsstraßen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mischverkehr vertretbar bis etwa 10.000 Kfz/Tag</li> <li>- Schutzstreifen ab etwa 5.000 Kfz/Tag als sinnvolle Teilseparation; nach anstehender StVO-Novelle keine Kfz-Obergrenze mehr.</li> <li>- Einsatz von Radfahrstreifen oder baulichen Radwegen entsprechend ERA 95 ab etwa 10.000 Kfz/Tag erforderlich.</li> <li>- Gemeinsame Geh- und Radwege nur in besonderen Ausnahmefällen; eher kommt in verdichteten städtischen Bereichen die Regelung „Gehweg/Radfahrer frei“ in Frage.</li> <li>- Auf Straßen mit durchgängig 4 und mehr Fahrstreifen oder Straßen mit Vzul &gt; 50 km/h sind bauliche Radwege mit möglichst deutlicher Trennung zur Fahrbahn vorzuziehen.</li> </ul>
Führung an Knotenpunkten	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen jeweils direkt den Kfz-Fahrstreifen der gleichen Fahrtrichtung zugeordnet.</li> <li>- bauliche Radwege auf geradlinige und möglichst fahrbahnnah verlaufenden Furten.</li> </ul>
Berücksichtigung bei der Signalisierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- keine Zwischenhalt auf Inseln erforderlich.</li> <li>- in der Regel Signalisierung mit dem Kfz-Verkehr oder mit Radfahrersignalen; Signalisierung mit dem Fußgängerverkehr nur in Ausnahmefällen.</li> <li>- vorgezogene Haltlinien für Radfahrer.</li> </ul>
Führung an Anschlussknoten	<ul style="list-style-type: none"> <li>- nicht abgesetzte Furten; Einhaltung erforderlicher Sichtfelder auf Radfahrer durch Verhinderung des Parkens im Einmündungsbereich.</li> <li>- Roteinfärbung mit deutlicher Beschilderung bei Zweirichtungsradwegen.</li> <li>- bei Neu- oder Umbau Anlage von Rad- und Gehwegüberfahrten.</li> </ul>
Überquerung von Hauptverkehrsstraßen zwischen Knotenpunkten	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bei Belastungen über 10.000 Kfz/Tag sind grundsätzlich Überquerungshilfen (Mittelinseln oder LSA) erforderlich; besonders zu beachten, wenn Hauptadrouten im Zuge von Nebenstraßen oder selbständigen Radwegen verlaufen und Hauptverkehrsstraßen queren.</li> </ul>
Erschließungsstraßen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- in der Regel Tempo 30 ohne Radverkehrsanlagen; bei höheren Kfz-Belastungen Schutzstreifen möglich.</li> <li>- Öffnung von Einbahnstraßen gemäß neuer VwV-StVO.</li> <li>- Fahrradstraßen als öffentlichkeitswirksames Signal bei Bündelung von Fahrbeziehungen mit hoher Nutzung.</li> </ul>
Selbständige Wege	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zügige Trassierung für eine Entwurfsgeschwindigkeit von ca. 30 km/h</li> </ul>
Breiten der Radverkehrsanlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Regelbreiten nach ERA (bei stark frequentierten Routen auch mehr) sind für Velorouten des Alltagsverkehrs stets anzustreben.</li> <li>- Mindestmaße und andere Anforderungen lassen sich aus den VwV-StVO in ihrer ab voraussichtlich 2005 geltenden Fassung ableiten.</li> <li>- Sicherheitsabstand zu parkenden Fahrzeugen grundsätzlich erforderlich.</li> </ul>
Belag von Radverkehrsanlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- gut befahrbar mit Asphalt oder glattem Pflaster ohne Fase.</li> <li>- wassergebundene Decke in Ausnahmefällen in Grünanlagen.</li> </ul>
Bauliche Details	<ul style="list-style-type: none"> <li>- stoßfreie Bordabsenkungen.</li> <li>- Durchführung des Radwegbelags an Grundstückszufahren.</li> </ul>
Beleuchtung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- auf Velorouten möglichst durchgängig.</li> </ul>
Reinigung/Winterdienst	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Berücksichtigung in Reinigungs- und Räumplänen des Fuhrbetriebes mit hoher Prioritätseinstufung für Velorouten.</li> </ul>
Wegweisung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zielorientierte Wegweisung mit einheitlichem Standard als Basis für städtische und überörtliche Routen.</li> <li>- jährliche Kontrolle der Wegweisung und Pflege des Wegweisungskatasters.</li> </ul>
Verknüpfung mit dem ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bike+Ride-Anlagen (möglichst überdacht) an Endhaltestellen und wichtigen Umsteigehaltestellen, Fahrradstation am Bahnhof.</li> </ul>

Tab.10: Qualitätsstandards für die Gestaltung der Velorouten  
*Empfehlungen des Gutachters PGV Hannover (Stand: Dezember 2004)*

## 4.1 Straßenbegleitende Radverkehrsanlagen (Radwege/Radfahrstreifen)

### 4.1.1 Realisierte Maßnahmen seit 2008

Ein großer Teil der ca. 190 km strassenbegleitenden Radwege im Lübecker Stadtgebiet ist bereits 30 Jahre und älter; ihre Bauweise mit den damals gängigen geringen Ausbaubreiten (selten mehr als 1,50-1,60 m Breite), den Unterbrechungen des Asphaltbelags im Bereich der Grundstückszufahrten sowie den hochkantigen Tiefbordabgrenzungen zu den Gehwegen entspricht nicht mehr den modernen Standards.

In der Beantwortung vom 31.05.2006 zu einer Anfrage des damaligen MdBü Bernd Möller zum Zustand und zur Entwicklung der Lübecker Radwege und der Nachlieferung eines Soll-Ist-Verzeichnisses dazu vom 23.1.2007 hat die Bauverwaltung für ca. 34 km Radwege mit Substandards gemäß StVO-Novelle die Mängel streckenbezogen genauer dargelegt. Bei dem ab 2008 durchgeföhrten Programm zur Sanierung von strassenbegleitenden Radwegen in Lübeck konnten auf ca. 30 % der vorgenannten Streckenabschnitte die Mängel dauerhaft beseitigt werden.

Im Rahmen des o. a. Programmes erfolgten parallel dazu zahlreiche weitere Sanierungen von Radwegen, die zwar den Vorgaben der VwV-StVO von 1997 genügt(en), deren Decken aber altersbedingt ebenfalls so starke Schäden (Ausbaggerungen, Schlaglöcher, Baumwurzelaufrüüche) aufwiesen, dass eine –zumeist grundhafte- Sanierung der Radwegdecken notwendig war.

Weitere Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur an Straßen erfolgten

- durch strassenräumliche Teilumgestaltungen (z.B. Dorfstr., Eschenburgstr.),
- beim Ausbau von Straßen (Posener Str., Glashüttenweg, Gneversdorfer Weg),
- durch Um- oder Ergänzungsmarkierungen (Kanalstr., Marienbrücke)
- oder durch Einziehung /Aufhebung von Radwegen (Kaiserallee Westseite, Charlottenstr.)

In der Tab. 11 sind die in den Jahren 2008 bis 2011 erbrachten Bauleistungen an den Hauptverbindungen des Radverkehrs in Lübeck längenmäßig dargestellt.

Art der Maßnahme	2008	2009	Jahr		Summe
			2010	2011	
Neubau von Radwegen	4.010	790	-----	550	5.350
Ausbau von Radwegen	1.000	1.950	350	500	3.800
Sanierung von Radwegen	4.770	4.040	1.240	1.190	11.240
Radfahr-/Schutzstreifen	----	730	1.000	2.250	3.980
Umbau von Fahrbahnen	580	-----	890	90	1.560
Summe	10.360	7.510	3.480	4.580	25.930

Tab. 11 Verbesserungen von strassenbegleitenden Radverkehrsanlagen in Lübeck 2008 – 2011 (Angaben in m)

Insgesamt konnte in den zurückliegenden vier Jahren die strassenbegleitende Radverkehrsinfrastruktur in Lübeck auf einer Länge von ca. 26 km verbessert werden.

Das Tempo bei der Sanierung und dem Ausbau der strassenbegleitenden Radwege/Radfahrstreifen hat - auch wegen fehlender finanzieller Ressourcen beim Bereich Verkehr (Sonderprogramm zur Sanierung von Winterschäden an Fahrbahndecken) und wegen anderer Prioritätensetzungen – ab dem Jahr 2011 aber deutlich nachgelassen.

#### 4.1.2 Benutzungspflicht von Radwegen

Mit der 24. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 07.08.1997 und der hierzu ergangenen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) werden an benutzungspflichtige Radwege bestimmte Sicherheits- und Qualitätsanforderungen gestellt.

In der Hansestadt Lübeck sind nach den daraufhin in den Jahren 1998/1999 vorgenommenen Überprüfungen im Ergebnis die meisten straßenbegleitenden Radwege im Stadtgebiet benutzungspflichtig geblieben. Die Benutzungspflicht blieb i. A. auch dann bestehen, wenn die in der VwV-StVO genannten Mindestbreiten von Radwegen ( $b=1,50\text{m}$ ) bzw. gemeinsamen Geh- und Radwegen (innerorts  $b=2,50\text{m}$ , außerorts  $b=2,00\text{m}$ ) geringfügig unterschritten wurden. In diesen Fällen erfolgte die Anordnung mit Auflagen für den mittelfristigen Ausbau bzw. die Sanierung der betreffenden Wege.

Dauerhaft aufgehoben wurde lediglich die Benutzungspflicht für Radwege in Tempo 30 - Zonen (z. T. verblieben die Wege als sogen. „andere Radwege“).

In der 46. Verordnung zur Änderung der StVO vom 19.09.2009 wird die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht an das Vorhandensein einer „qualifizierten Gefährdungslage“ geknüpft, d.h. Radwege sollen nur noch dort benutzungspflichtig sein, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf nach den örtlichen Verhältnissen erfordern.

In einem Rundschreiben vom 31.08.2012 stellt der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV-SH) als obere Straßenverkehrsbehörde klar, dass der Erwartung einer flächendeckenden Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht in der Folge eines Urteils des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes vom 06.04.2011 widersprochen wird und die in der Vergangenheit getroffenen verkehrsrechtlichen Anordnungen rechtmäßig sind. Die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht bedarf danach jeweils einer Einzelfallprüfung.

Angesichts der gegenüber 1998/1999 teilweise erheblich veränderten Verkehrsverhältnisse auf manchen Lübecker Hauptverkehrsstraßen sowie der dargelegten Überlastung auf manchen Radwegen ist eine erneute Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht angezeigt.

Aus Sicht des ADFC Lübeck erfüllen nur die Radwege an folgenden Straßenabschnitten in Lübeck die Voraussetzungen zur Anordnung der Radwegebenutzungspflicht:

- |                          |                          |
|--------------------------|--------------------------|
| - Bei der Lohmühle       | - Krempelsdorfer Allee   |
| - Beidendorfer Weg       | - Malmöstraße            |
| - Berliner Allee         | - Marlistraße            |
| - Blankenseer Straße     | - Mecklenburger Straße   |
| - Einsiedelstraße        | - Moislinger Allee       |
| - Fackenburger Allee     | - Moislinger Berg        |
| - Geniner Straße         | - Schwartauer Allee      |
| - Gneversdorfer Weg      | - Schwartauer Landstraße |
| - Hamburger Straße       | - Seelandstraße          |
| - Heiligen-Geist-Kamp    | - St.Jürgen-Ring         |
| - Karlstraße             | - Travemündener Allee    |
| - Kronsforder Allee      | - Wallbrechtstraße       |
| - Kronsforder Landstraße | - Ziegelstraße           |

Zusätzlich fordert der ADFC Lübeck, bei linken Radwegen generell keine Benutzungspflicht anzurufen, sondern von der durch die Novellierung der StVO bestehenden Möglichkeit des Benutzungsrechtes (Ausschilderung mit dem Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“) Gebrauch zu machen.

Die Erörterungen mit dem ADFC Lübeck und am „Runden Tisch Fahrradverkehr“ haben zur Vorgehensweise bei der Radwegebenutzungspflicht folgende Empfehlungen ergeben:

- *Rechtsseitige Radwege an Hauptverkehrsstraßen mit Kfz-Querschnittsbelastungen von ca. 20.000 Kfz/24h bleiben aus Verkehrssicherheitsgründen grundsätzlich benutzungspflichtig.*
- *Die Straßenverkehrsbehörde überprüft in Zusammenarbeit mit dem Fahrradbeauftragten und unter Mitwirkung/Anhörung des ADFC die Benutzungspflicht aller Radwege in Lübeck, die die in den VwV-StVO genannten Mindestbreiten nicht erreichen und auf denen ein Überholen nicht möglich ist. Grundlage dafür bildet der Soll-Ist-Vergleich des Berichtes der Bauverwaltung vom 23.01.2007 zum Zustand und zur Entwicklung der Fahrradwege in Lübeck.*
- *Die linksseitigen, benutzungspflichtigen Radwege bzw. gemeinsamen Geh- und Radwege sind wegen ihrer besonderen Gefahrenlage vorrangig zu prüfen. Eine Freigabe für die Gegenrichtung mittels Zusatzverkehrszeichen 1022-10 („Radfahrer frei“) ist vertretbar, wenn an den einmündenden Straßen begleitende Verkehrssicherungsmaßnahmen erfolgen ( z. B. Roteinfärbung von Radfurten, ergänzende Markierungen von Richtungspfeilen und Radfahrrerpiktogrammen, Gefahrenzeichen auf 2-Richtungs-Radverkehr).*
- *Bei der Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht ist zu prüfen, ob der die Fahrbahn benutzende Radverkehr ggf. durch die Abmarkierung von Schutzstreifen am Fahrbahnrand gesichert werden muss oder kann.*
- *Die Überprüfung aller Radwege bzw. gemeinsamen Geh- und Radwege in Lübeck auf ihre Benutzungspflicht ist spätestens bis Ende 2016 abzuschließen.*

#### 4.1.3 Ausbau- und Sanierungsbedarfe an Hauptverkehrsstraßen 2013-2020

Wie bereits mehrfach dargelegt (s. Kap.2.4 und Kap.3), besteht in Lübeck weiterhin ein erheblicher Sanierungs- und Ausbaubedarf an Radwegen bzw. Radfahrstreifen entlang von Hauptverkehrsstraßen. Insgesamt beläuft sich dieser derzeit auf ca. 60 km Gesamtlänge. Hinzu kommen verschiedene Umbauforderungen an Knotenpunkten und Fahrbahnen.

Art der Maßnahme	2013/14	2015/16	Jahr		
			2017/18	2019/20	Summe
Neubau von Radwegen	4.360 *)	2.210	5.880	4.740	17.190
Ausbau von Radwegen	3.880	3.630	2.310	1.200	11.020
Sanierung von Radwegen	5.710	4.325	3.105	---	13.140
Radfahr-/Schutzstreifen	6.190	8.280	4.500	---	18.970
Umbau von Fahrbahnen	1.820	830	510	---	3.160
Summe	21.960	19.275	16.305	5.940	63.480

Tab. 12 Ausbau- und Sanierungsbedarfe von straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen in Lübeck 2013- 2020 (Angaben in m)  
\*) incl. K 13 Ortsumgehung Gr. Steinrade

In Abb.14 und im Anhang A 5 und A 6 sind die Streckenabschnitte und die erforderlichen Ausbau- und Sanierungsbedarfe im Einzelnen aufgeführt.



Abb. 14: Ausbau- und Sanierungsbedarfe an Radwegen/Radfahrstreifen in Lübeck  
Ausschnitt Altstadt und Altstadtrandgebiete (Stand: Januar 2013)

Die Sanierung und der Ausbau von Radwegen sind mit erheblichen Kosten verbunden. Nicht selten mussten in den zurückliegenden Jahren die alten Radwegdecken komplett aufgenommen und neu aufgebaut werden. Oft betraf die Sanierung nicht nur die eigentlichen Radwege, sondern auch Teile der angrenzenden Gehwege (Neuverlegung bei höhenmäßigen Anpassungen), anliegende Bushaltestellen (behindertengerechter Ausbau/Leitstreifen) sowie die Straßenbeleuchtung (Erneuerung oder Versetzen von Masten). Die Arbeiten waren/sind wegen der Kleinteiligkeit der Flächen zudem vergleichsweise zeitaufwändig.

Kostenschätzung für Ausbau- und Sanierungsbedarfe an Radwegen  
(Angaben in TEUR, Preisstand: 2012)

Stadtteil(e)	2013/2014	2015/2016	Jahre		
			2017/2018	2019/20	Summe
Altstadt und Altstadtrand	318	92	215	---	625
St. Jürgen I und II	105	570	260	150	1.085
St. Jürgen III/ HL-Süd	85	260	475	1.000	1.820
Moisling/ Buntekuh	485	200	265	---	950
St. Lorenz-Süd	51	330	50	1.700	2.131
Musikerviertel/ Schönböcken	57	165	---	---	222
St.-Lorenz-Nord-/ Vorwerk	205	180	567	---	952
St. Gertrud/ Eichholz	558	520	585	115	1.778
Schlutup/ Wesloe	220	170	---	---	390
Siems/Herrenwyk/Kücknitz	799	150	625	---	1.574
Ivendorf/Travemünde	60	120	430	---	610
Lübeck insgesamt	2.943	2.757	3.472	2.965	12.137

Tab. 13: Kostenschätzung für die Ausbau- und Sanierungsbedarfe von Radwegen/Radfahrstreifen in Lübeck 2013- 2020 (incl. Brückenbauwerke, s. Anhang A 6)

**Das Ziel einer schnellen und kostengünstigen Verdichtung und Komfortverbesserung des Radverkehrsnetzes ist mit der bisherigen Sanierungspraxis nicht erreichbar. Es bedarf daher einer finanziellen und organisatorischen Neustrukturierung (Schwerpunktbildung) innerhalb des Bereiches Stadtgrün und Verkehr, um die erforderlichen Bauleistungen zu erbringen. Dies begründet sich auch mit dem Bürgerschaftsbeschluss vom 27.11.2008, das Klima-Szenario des VEP-HL zur Grundlage für alle weiteren Straßenbauvorhaben zu machen.**

Zugrunde zu legen sind den künftigen Planungen die Entwurfs- und Ausbaustandards der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA, Ausgabe 2010) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).

## 4.2 Radverkehrsführungen an Knotenpunkten

Wie in Kap. 2.2.6 ausgeführt, ereignen sich viele Radverkehrsunfälle in Lübeck an Knotenpunkten (s. Abb. 8 und Anhang A1). Zur angestrebten Erhöhung der Radverkehrssicherheit sind Maßnahmen erforderlich, die das Fahrradfahren besonders dort sicher(er) machen, wo es Unfallhäufungen gibt und/oder wo es aus Sicht der NutzerInnen heute eher „gefährlich“ ist. Die verbesserten Radverkehrsführungen haben dabei sowohl den gängigen entwurfs- und signaltechnischen Standards (RASt06, ERA 2010, RiLSA, HSRa) zu genügen; sie müssen aber auch den vielfältigen Sicherheitsanforderungen der z. T. sehr unterschiedlichen Nutzergruppen entsprechen.

### 4.2.1 Kreisverkehrsplätze

Die Kreisverkehrsplätze in Lübeck stellen wegen ihrer hohen Gesamtverkehrsbelastungen sowohl an die RadlerInnen als auch an die Lenker aller Kfz hohe Anforderungen. Je nach Gestaltung und „Verkehrsmittel-Mix“ weisen sie allerdings sehr unterschiedliche Unfallbelastungen auf.

Während am Mühlentorplatz, am Ziegelteller und am Lohmühlenteller nur vergleichsweise wenige Radfahrer verunglücken (5-10 Radunfälle pro Jahr), weisen der Lindenplatz, der Berliner Platz und der Gustav-Radbruch-Platz bereits über viele Jahre hinweg hohe Unfallzahlen auf (jährlich 15-20 Radunfälle).

Geschuldet ist dies vor allem

- dem gleichzeitig hohen Kfz-und Radverkehrsaufkommen (bis zu 55.000-60.000 Kfz/24 h; 4.000- 6.000 Radf./24h) in den Kreisen,
- der Größe und Komplexität der jeweils zweispurigen Kreisverkehrsplätze sowie
- dem teilweise zu hohen Tempo, mit dem in die Kreisel ein- und ausgefahren wird.

Charakteristisch sind Unfälle mit Vorfahrtverletzungen von den Kfz an den Zu- und Ausfahrten der Kreisel gegenüber vorfahrtberechtigten RadlerInnen im Kreisverkehr.

Zur Erhöhung der (Rad-)Verkehrssicherheit wurden in den zurückliegenden Jahren etliche Maßnahmen ergriffen:

- Aufstellung von Gefahrenzeichen sowie Nachmarkierung der Rotfurten am Gustav-Radbruch-Platz (Falkenstr., Roeckstr., Zufahrt Burgtorbrücke)
- nachträgliche Roteinfärbung aller Radfurten am Berliner Platz
- Ummarkierung des Lindenplatzes mit Einziehung eines Fahrstreifens und Einrichtung einer Fußgängersignalanlage in der Fackenburger Allee (Verkehrsversuch seit Mitte April 2012).

Die längerfristigen Wirkungen der Maßnahmen bleiben abzuwarten. Zwar lenken diese die Aufmerksamkeit in höherem Maße auf die Konfliktflächen mit den RadlerInnen; in verkehrsschwachen Zeiten ist aber vielfach weder die Geschwindigkeitswahl der Autofahrer noch die zahlreicher RadfahrerInnen situativ angepasst. Auch meiden weiterhin viele RadfahrerInnen wegen subjektiv empfundener hoher Gefährdungen die genannten Plätze. Die Entwicklung von „Umfahrungsmöglichkeiten“ der Kreisel ist folglich mittelfristig auch aus Verkehrssicherheitsgründen weiter zu verfolgen.

Weitere Möglichkeiten zur Erhöhung der (Rad-)Verkehrssicherheit werden in der baulichen Umgestaltung und teilweisen Signalisierung der Kreisverkehrsplätze gesehen. Hierbei ist allerdings eine sorgfältige Abwägung mit den Interessen auch der anderen Verkehrsteilnehmer (Pkw, ÖPNV, Fußgänger) vorzunehmen, da mit der Signalisierung evtl. auch ein Rückgang der Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr einhergeht und sich die Wartezeiten für den Radverkehr erhöhen.

#### 4.2.2 Signalisierte Knotenpunkte und Querungsstellen

Insgesamt weist das Lübecker Straßennetz eine vergleichsweise hohe Signalisierungsdichte auf. Dies gilt insbesondere für die Hauptverkehrsstraßen am Altstadtrand und in den altstadtnahen Wohngebieten (s. Abb.15 und Anhang A 7).

Auf den Hauptverbindungen des Radverkehrs kommt es dadurch zu zahlreichen Unterbrechungen des (Rad-)Verkehrsflusses mit der Folge einer auf vielen Strecken nur geringen Durchschnittsgeschwindigkeit (vgl. auch Kap. 2.1.3). Besonders spürbar werden die Zeitverluste vor allem an einigen größeren Knotenpunkten, an denen sich Hauptverbindungen des Radverkehrs kreuzen (z.B. Ratzeburger Allee/ St. Jürgen-Ring oder Travemünder Allee/ Heiligen-Geist-Kamp). Hier erhöht die Vielzahl an getrennten Signalphasen zusätzlich die Wartezeiten des Radverkehrs.

Die Signalisierung der RadfahrerInnen an den „Ampelkreuzungen“ in Lübeck erfolgt bisher i. A. gemeinsam mit den Fußgängern (kombinierte Streuscheiben). Da sich die Räumzeiten an den Geschwindigkeiten der Fußgänger orientieren, stehen den Radfahrern damit oft nur kurze Grünzeiten zur Verfügung. Durch den vermehrten Einsatz **eigener Signalgeber** an verkehrswichtigen Knotenpunkten ist mittelfristig den spezifischen Anforderungen der RadlerInnen mehr Beachtung zu schenken. Dies ist auch deshalb erforderlich, um die zu verkehrsstarken Zeiten örtlich oft nicht mehr ausreichenden Aufstellflächen vor den Ampeln zu „entlasten“. Hinzu kommt, dass gemäß Neuregelung in der StVO die RadfahrerInnen nur noch bis zum 31.12.2016 weiterhin die Lichtzeichen für zu Fuß Gehende beachten müssen, danach aber beim Fehlen eigener Signalgeber die Lichtzeichen für den Kraftfahrzeugverkehr zu beachten haben. Sinnvoll ist eine getrennte Signalisierung des Radverkehrs vor allem dort, wo Fußgänger- und Radfahrerfurten nicht direkt nebeneinanderliegen.

Zeitverluste an den Ampeln lassen sich ferner durch die vermehrte Schaltung von „**Grünen Wellen**“ auf den Hauptachsen des Radverkehrs reduzieren. Einige kleinere Teilstrecken sind bereits realisiert (z.B. auf der Achse Holstentorplatz-Kohlmarkt stadteinwärts); aber es bestehen Anpassungserfordernisse auch andernorts, um die Durchschnittsgeschwindigkeit der RadlerInnen gerade auf längeren Strecken (insbesondere zur Lübecker Altstadt) zu erhöhen. Aufgrund der großen Geschwindigkeitsunterschiede ist eine gleichzeitige Koordinierung des Kfz- und des Radverkehrs allerdings meist nur schwer möglich; erschwerend hinzu kommt der Umstand, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten der Radfahrer i. A. wesentlich stärker streuen als beim Kfz-Verkehr. Die Möglichkeiten der Beschleunigung des Radverkehrs durch „Grüne Wellen“ sind daher insgesamt eher begrenzt.

Potentiale für Reduzierungen von Wartezeiten der (querenden) RadfahrerInnen ergeben sich eher an den zahlreichen **Fußgängersignalanlagen an den Hauptverkehrsstraßen**, die bei „Grüner Welle“ für den Kfz-Verkehr oft sehr lange Anforderungszeiten (bis 100 Sekunden) aufweisen. Signalanlagen im Verlauf von Velorouten sind bereits kurzfristig daraufhin zu überprüfen, ob die Anforderungszeiten ggf. verkürzt werden können. Möglich ist dies durch eine bessere Adaption der Signalprogramme (Verkehrsabhängige Programmauswahl) und eine bessere Ausstattung der Signalanlagen mit zusätzlichen Schleifen/Detektoren zur Erfassung des Kfz-Verkehrs. Ggf. sind auch die Querungslängen der Furten zu verkürzen (mittels vorgezogener Aufstellflächen). In Einzelfällen ist ferner das Erfordernis von Fußgängersignalanlagen zu prüfen. **Neue/zusätzliche Signalisierungen** des Radverkehrs sind vor dem Hintergrund der anfallenden Wartungs- und Betriebskosten der Anlagen dagegen eher kritisch zu beurteilen. Sinnvoller erscheinen stattdessen künftig eher „weichere“ Formen von Querungshilfen (Mittelinseln).

Heftige öffentliche Reaktionen hatte zum Jahresbeginn 2012 die Installation von sogen. „**Ampelgriffen**“ ausgelöst, mit denen den wartenden RadlerInnen ein Absteigen vom Rad bei roter Ampel erspart werden soll. Die seinerzeit installierten 9 „Ampelgriffe“ werden gut

angenommen. Gemäß einer Empfehlung des Runden Tisches Fahrradverkehr sollten mittelfristig weitere Standorte damit ausgestattet werden.

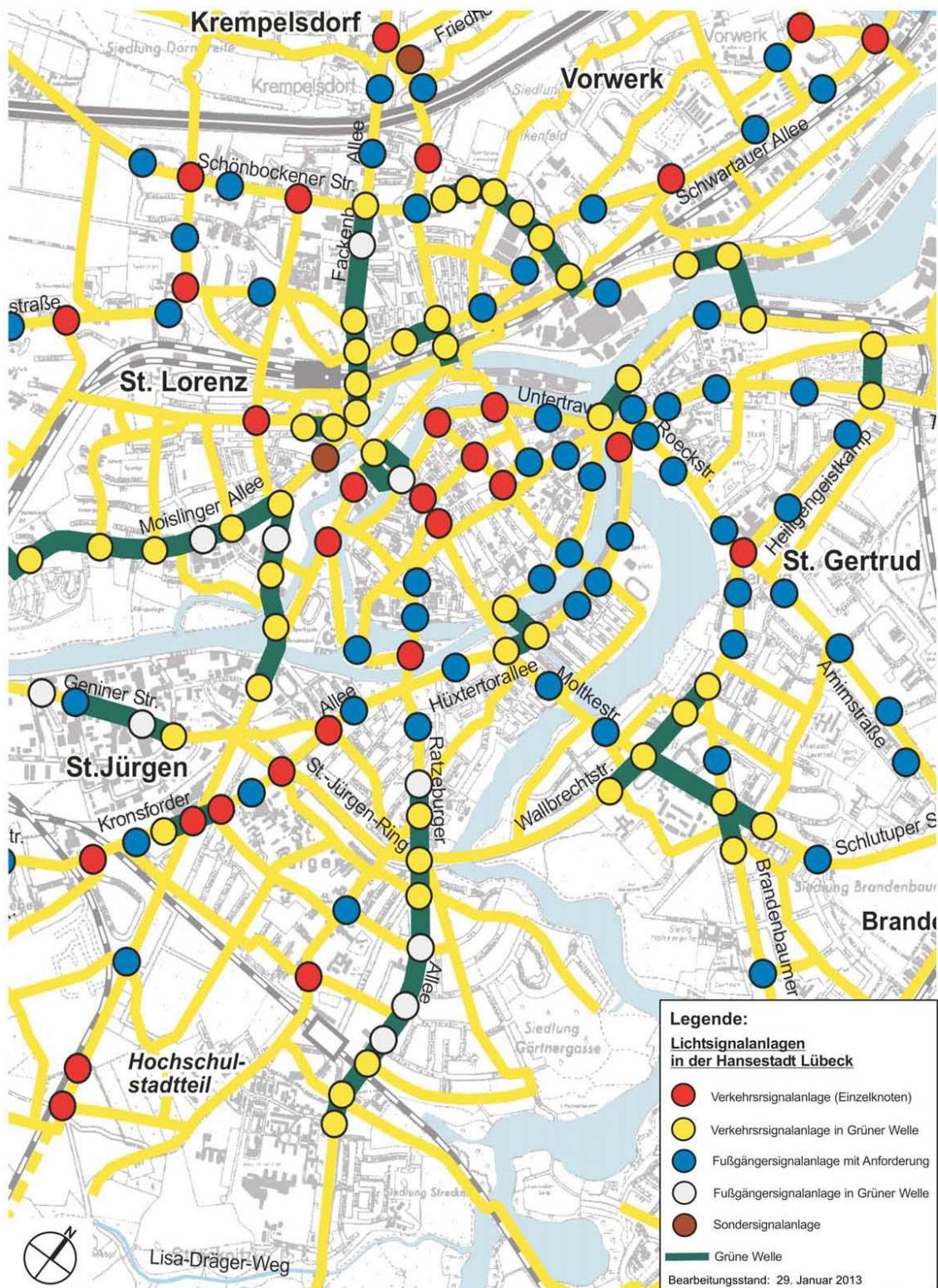


Abb. 15: Lichtsignalanlagen im Lübecker Straßennetz, Bestandsplan  
Ausschnitt Altstadt und Altstadtrandgebiete (Stand: Januar 2013)

#### 4.2.3 Untergeordnete Knotenpunkte

Die nicht-signalisierten Einmündungen von "Nebenstraßen" in Hauptstraßen stellen im Lübecker Radverkehrsnetz ein erhebliches Gefährdungspotential dar (s. Abb. 8). Der Vorrang des geradeausfahrenden Radverkehrs gegenüber den ein- und abbiegenden Kfz an den Einmündungen wird seit Jahren standardmäßig mit **weißen Breitstrichmarkierungen** (b=25 cm) verdeutlicht. Die Anzahl der pro Jahr markierten Radfurten in Lübeck konnte ab 2008 (ca. 60 Furten) bis 2010 (125 Radfurten) deutlich erhöht werden; sie betrug auch im Jahr 2011 noch ca. 110 Radfurten.

Vermehrte Konflikte mit ein- und abbiegenden Kfz gibt es vor allem an Radwegen, die für 2-Richtungs-Radverkehr freigegeben sind oder von Radlern verbotswidrig linksfahrend benutzt werden (s.Kap.2.2.4).

Auf den 2-Richtungs-Radverkehr wird an etwa 80 Stellen im Stadtgebiet bereits seit vielen Jahren mittels Zusatzverkehrszeichen VZ 1000-32 StVO („Auf kreuzenden Radverkehr von links und rechts achten“) unterhalb des VZ 205 StVO („Vorfahrt achten“) hingewiesen. Auf den Furten wurden teilweise zudem Fahrrad-Piktogramme und gegenläufige Richtungspfeile aufgebracht.

In einem von der Bürgerschaft zur Kenntnis genommenen Bericht vom 22.6.2007 hat sich die Bauverwaltung zur Frage der **Roteinfärbung von Radwegen und Radfurten** geäußert. Danach soll –im Einvernehmen mit der Polizei und der Straßenverkehrsbehörde- die Roteinfärbung von Radfurten nur dort erfolgen, wo für Radfahrer nachweislich besondere Gefährdungen vorliegen, z.B. an stark befahrenen Einmündungen von Straßen mit 2-Richtungs-Radwegen und an Unfallhäufungspunkten. Als wesentliche Gründe gegen die generelle Rot-einfärbung von Radfurten wurden seinerzeit genannt:

- Abnutzung der „Signalwirkung“ für die Autofahrer bei durchgängiger Rotmarkierung
- Kostengründe (die Roteinfärbungen kosten etwa 30 EUR pro m<sup>2</sup>)
- „Spurrillenbildung“ an Stellen mit viel Schwerverkehr (durch Anfahren und Bremsen)
- erhöhter Nachbesserungsbedarf auch von Radfahrer-Piktogrammen und Richtungspfeilen.

In seiner Sitzung am 7.9.2009 hat der Bauausschuss diese Haltung im Grundsatz bestätigt.

Zwischenzeitlich ist die Lebenserwartung der Rotfurten durch verbesserte Materialien (2-Komponenten-Reaktionsharzmittel) allerdings deutlich gestiegen, sodass die Furten nicht bereits nach 3-5 Jahren erneuerungsbedürftig sind. Ein vermehrter Einsatz der Roteinfärbungen an Einmündungen von 2-Richtungs-Radwegen über die in Lübeck bestehenden ca. 50 Rotfurten hinaus macht daher künftig Sinn, auch wenn die sicherheitserhöhenden Wirkungen sich meist erst im Zusammenspiel mit weiteren baulichen Maßnahmen an den Einmündungen einstellen (Einengungen oder Aufpflasterungen).

**Teilaufpflasterungen von Einmündungsbereichen** sind in Lübeck –nicht zuletzt aus Kostengründen- erst vergleichsweise selten realisiert worden. Hauptsächliche Anwendungsfälle waren die Eingangsbereiche zu Tempo 30-Zonen mit querenden 2-Richtungs-Radwegen (z.B. Töpferweg/ Dornestr., Kronsforder Allee/ Feldstr., Schönböckener Str./ Pfitznerstr.). Dieser sehr wirkungsvolle Maßnahmentyp sollte bei Straßenneu- oder ausbauten in Lübeck künftig öfter zum Einsatz kommen.

Das gilt auch für die **Markierung von Radfahrer-Piktogrammen und/oder Richtungspfeilen** auf Radwegen an stark befahrenen Grundstückszufahrten (Tankstellen, Zufahrten zu Lebensmittelmärkten oder Firmenparkplätzen). Die Kennzeichnung solcher Konfliktflächen ist im Einzelfall umso dringlicher, je schlechter die örtlichen Sichtverhältnisse sind.

#### 4.2.4 Spezielle Querungs- und Abbiegehilfen für Radfahrer

Querungs- und Abbiegehilfen für an Knotenpunkten direkt abbiegende Radfahrer sind in Lübeck bisher erst selten ausgeführt worden. Zu nennen sind allenfalls:

- Mittelinseln an einigen Knotenpunkten mit separaten Rechtsabbiegefahrbahnen (Beispiele: Possehlstr. /Lachswehrallee oder Moislinger Allee/ Lachswehrallee) oder
- aufgeweitete Radaufstellstreifen an Einmündungen (z.B. Beethovenstr./ Ziegelstr.).

Spezielle Abbiegestreifen zum direkten Linksabbiegen für Radfahrer oder zum Queren von Fahrbahnen fehlen ebenso wie „Fahrradschleusen“ (zum Einsortieren unter Signalschutz vor dem Kfz-Verkehr) oder „Fahrradweichen“ (am Beginn von Kfz-Rechtsabbiegestreifen). Geschuldet ist dieses geringe Maß an „innovativen“ Radverkehrsführungen der ausgeprägten Radwegebautradition in Lübeck und den insgesamt geringen Straßenraumbreiten, die meistens keinen Platz für Sonderlösungen lassen.

Mit dem zunehmenden Einsatz von Radverkehrsführungen auf Radfahrstreifen und zur Komfortverbesserung für die RadlerInnen werden die genannten Führungsformen an den Knotenpunkten aber auch in Lübeck an Bedeutung gewinnen.

### **4.3 Selbstständig geführte Geh- und Radwege**

#### 4.3.1 Realisierte Maßnahmen seit 2008

Die –zumeist in der Unterhaltungslast des Bereiches Stadtgrün und Verkehr stehenden – Wege in Parks und Grünanlagen sind primär für die Naherholung und für den Freizeitradverkehr relevant und entsprechend naturnah gestaltet (wassergebundene Kiesdeckschichten). Teilstrecken sind jedoch auch für den Alltagsradverkehr bedeutsam; sie wurden daher in den zurückliegenden Jahren teilweise auch dauerhaft befestigt (Asphaltierung oder Pflasterung), um eine ganzjährige Benutzung zu ermöglichen.

Die in den Jahren 2008-2011 vom Bereich Stadtgrün und z. T. auch von anderen Baulastträgern (Hochschulstadtteilentwicklungsgesellschaft, Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein Niederlassung Lübeck, Bereich Stadtwald, Deutsche Bahn AG, WSA Lauenburg) sanierten bzw. erneuerten selbstständigen Geh-/Radwege sind in Tab. 14 längenmäßig dargestellt. Das Wegenetz konnte auf einer Länge von insgesamt ca. 21 km saniert oder ausgebaut werden.

Art der Maßnahme	2008	2009	2010	2011	Summe
Erneuerung/Neubau	2.240	140	150	3.510	6.040
Sanierung von Kiesdecken	2.600	4.205	4.050	2.790	13.645
Asphaltierung von Wegen	300	-----	-----	665	965
Summe	5.140	4.345	4.200	6.965	20.650

Tab. 14 Verbesserungen von selbstständig geführten Radverkehrsanlagen in Lübeck 2008 – 2011 (Angaben in m)

Anders als die Asphaltbeläge haben wassergebundene Wegedecken nur eine mittlere Lebensdauer von 8-10 Jahren, günstigstenfalls (geringe Verkehrsbelastung, feuchter Untergrund) von ca. 12-15 Jahren. Für die Pflege und Sanierung der Wege standen in den zurückliegenden Jahren beim Bereich Stadtgrün stadtweit jeweils ca. 75 TEUR zur Verfügung. Mit

diesem Betrag ließ und lässt sich eine systematische Qualitätsverbesserung des Freizeitwegenetzes in Lübeck flächenhaft nicht durchführen.

So dienten die -meist aufgrund von Mängelhinweisen aus den Pflegebezirken erstellten-jährlichen Sanierungsprogramme des Bereiches Stadtgrün auch eher der „Gefahrenabwehr“ (Sanierung der Deckschichten) als einer nachhaltigen Qualitätssicherung der Wege (zusätzliche Erneuerung des Unterbaus). Besonders deutlich wird dies an den häufigen – aufgrund von Uferabbrüchen notwendigen- Verlegungen des Wanderweges oberhalb des Brodtener Steilufers.

Einen Sonderstatus nehmen die Wege in den Grünzügen „Ewerstraße“ und „Wiesental“ im Stadtteil Buntekuh ein, die in den Jahren 2010-2012 mit Fördermitteln des Programmes „Stadtumbau West“ und der „Sozialen Stadt“ ausgebaut wurden.

Auf Bauaktivitäten Dritter geht die Anlage der Wander- und Wirtschaftswege im Bereich Moisling/ Niendorf zurück, die im Auftrag des LBV-SH, Niederlassung Lübeck als Ausgleichsmaßnahmen für den Bau der BAB A20 entstanden sind und nach endgültiger Herstellung von der Hansestadt Lübeck übernommen werden. Der ca. 2,3 km lange Wanderweg südlich der Bahnlinie Lübeck-Travemünde zw. dem BÜ Schäferkamp und dem BÜ Waldhalle wurde von der Deutschen Bahn AG saniert (endgültige Fertigstellung in 2011).

#### 4.3.2 Ausbau- und Sanierungsbedarfe von (Rad-)Wanderwegen

Vor dem Hintergrund der touristischen Zielsetzung, zunehmend auch „Aktivurlauber“ für Lübeck und Travemünde zu gewinnen, ist ein besonderer Fokus auf die Qualitätssicherung (Wegezustand und Ausstattung) der über das Lübecker Stadtgebiet führenden **überregionalen Radfernwanderwege** zu legen. Es sind dies:

- der Radfernweg „Alte Salzstraße“ (entlang des Elbe-Lübeck-Kanals und der Kanaltrave, Länge in Lübeck zw. Krummesse/ Stadtgrenze und dem Holstentorplatz: ca. 13,7 km) und
- der Ostseeküsten-Radweg (Niendorf- Travemünde- Priwall/Landesgr., Länge: ca. 9,2 km).

Mittelfristig erforderlich ist vor allem eine Verknüpfung der beiden Radfernwege (mit Radwegweisung) unter Einbeziehung vorhandener Wirtschaftswege und zu sanierender/auszubauender Streckenabschnitte zw. der Lübecker Altstadt und dem Fährplatz in Travemünde. Damit würde auch die heute noch bestehende Lücke im überregionalen Fernwegenetz und im landesweiten Radwegenetz Schleswig-Holstein geschlossen werden (s. auch Kap. 4.4.3).

Wegemäßig weiterzuentwickeln/zu optimieren ist auch der von den Naturfreunden Deutschland projektierte und in den Jahren 2002/2003 ausgeschilderte „Hanseat-Wanderweg“. Dies betrifft insbesondere Wegeoptimierungen im Bereich Reecke (Neubau Wanderweg zw. Radberg und Reecke) und im Dummersdorfer Feld (Bau der Borndiek-Brücke).

Weitere Ausbau- und Sanierungsbedarfe bestehen mittelfristig ferner auf Teilstrecken folgender **regional bedeutsamer (Rad-)Wanderwege**:

- Dräger-Wanderweg (Moltkebrücke bis Gr. Grönau/Stadtgrenze, Länge: ca. 11,9 km)
- Lisa-Dräger-Wanderweg (Kanalbrücke Kronsforde bis Grönauer Baum, Länge: ca. 8,2 km)
- Fortführung des Wanderweges am Fackenburger Landgraben (Krempelsdorfer Allee bis Steinrader Damm; Länge: ca. 3,1 km).

Auch im Bereich der quartiersbezogenen **Naherholung** besteht Handlungsbedarf, u. a. bei

- der fahrradfreundlichen Schließung des Rundwanderweges um den Klughafen,
- der Vervollständigung des Wanderweges auf der Westseite des Stadtgrabens zw. der Lachswehr und der Werftstraße,
- der Entwicklung einer – auch für RadfahrerInnen nutzbaren – Wegeverbindung am Südufer der Trave zw. dem Glashüttenweg und der Ortslage Gothmund sowie
- einer Verbesserung der Wegequalität des Wanderweges zw. Eichholz und Schlutup in den Brandenbaumer und Wesloer Tannen.

Klärungsbedürftig ist ferner die Ausweisung von Radwanderrouten über Forstwege des Bereiches Stadtwald (Sicherungsnotwendigkeit gegenüber „Astbruch“, s. Kap. 4.3.3).

Weitere Projekte in Erholungsgebieten und Grünzügen sind in dem vom Bereich Naturschutz erarbeiteten Landschaftsplanerischen Entwicklungskonzept „Erholung in Lübeck“ (LEK) aufgeführt, das die Bürgerschaft im Jahr März 2010 zur Kenntnis genommen hat. Hierin sind auch Hinweise der Stadt- und Verkehrsplanung eingeflossen. Die Projekte des LEK, das auf einen Zeitraum von 15-20 Jahren ausgelegt ist, sind in den allermeisten Fällen allerdings bisher weder konkretisiert noch finanziert.

Die aus Radlersicht wichtigsten Infrastrukturmaßnahmen an Grünwegen sind im Anhang A4 und A5 „Maßnahmenprogramm Radverkehrsinfrastruktur 2012-2016 ff“ mit aufgeführt.

#### 4.3.3 Betriebswege anderer Baulastträger

Die in Kap. 4.3.2 genannten Radfernwege verlaufen zu großen Teilen auf Betriebswegen anderer Baulastträger (Kurbetrieb Travemünde, Lübeck Port Authority, Wasser- und Schiffahrtsämter) bzw. auf privaten Flächen (z.B. Privatwege des Vereins der Priwallbewohner). Damit sind sie einer unmittelbaren Überplanung seitens der Hansestadt Lübeck entzogen. Erschwerend hinzu kommen Auflagen, die sich aus ihrer Lage in Landschafts- und Naturschutzgebieten ableiten (z.B. Treidelweg im Bereich Schellbruch/Gr. Lagune). Zur Qualitätsverbesserung der Wege sind daher i.A. längere Abstimmungsprozesse und das Abschließen von Gestattungsverträgen mit dem jeweiligen Baulastträger erforderlich.

Auch geht mit der offiziellen Einbeziehung „fremder Wege“ in die Streckenführung von Radwanderwegen und deren Ausschilderung mit Wegweisern die Verkehrssicherungspflicht an die Hansestadt Lübeck über, d.h. die Hansestadt Lübeck hat

- eine regelmäßige Streckenkontrolle durchzuführen,
- Schäden an den Wegedecken kurzfristig zu beseitigen sowie
- für einen eingeschränkten Winterdienst zu sorgen.

Der Aufwand zur Qualitätssicherung der Radfernwege in Grünbereichen ist mithin erheblich und mit dem vorhandenen Personal des Bereiches Stadtgrün und Verkehr nur eingeschränkt zu leisten.

Der Ausbau des Freizeitwegenetzes sollte sich daher vorrangig auf Flächen und Wege konzentrieren, die sich im Besitz der Hansestadt Lübeck oder von HL-eigenen Betrieben befinden. Die planerischen Zuständigkeiten sind ferner so zu ordnen, dass eine zügige Erarbeitung von Baureifplanungen gewährleistet ist. (s. Kap. 7.1.2) Für „Leuchtturmprojekte“ sollten in den kommenden Haushalten eigene Haushaltstitel angemeldet bzw. bei Stiftungen Förderanträge gestellt werden.

#### 4.3.4 Umlaufsperren

Die selbstständig geführten Geh-/Radwege sind nicht nur das Rückgrat des Lübecker Naherholungsnetzes, sondern sie spielen auch bei der fahrrad- und fußgängerfreundlichen Verdichtung des Erschließungsstraßennetzes eine Rolle. So gibt es zahlreiche kurze Wegeverbindungen am Ende von Sackgassen oder Schleifenerschließungen, die von den Wohngebieten in Grünzüge oder zu Spielplätzen bzw. Kleingartenanlagen führen (s. Tab. 08). Für die Radfahrer ergeben sich dadurch oft Abkürzungen beim Fahren durch verkehrsarme Straßen.

Zur Sicherung gegen unzulässiges Befahren mit Kfz sind diese Wege nicht selten mit „Umlaufsperren“ versehen. Bei zu enger Stellung der Gitter/Geländer oder bei deren zu starker Überlappung ist ein Passieren/Durchfahren der „Umlaufsperren“ mit Kinderanhängern oder auch mit Rollstühlen oft nicht möglich (dies gilt vor allem im Winter, da die Wege nicht immer geräumt werden). Zusätzlich erschwert wird die Situation durch die bisweilen fehlende oder unzureichende Beleuchtung dieser Stellen.

In vielen Fällen ist der angestrebte Zweck (Verhinderung einer Befahrung mit Kfz) auch mit Pollern erreichbar, was zudem eine bessere Befahrbarkeit mit Kehrmaschinen und Fahrzeugen des Winterdienstes ermöglicht. Zur Attraktivitätssteigerung des Radelns auf Straßen in Tempo 30-Zonen sind die Anordnungen für die vorhandenen „Umlaufsperren“ in Lübeck daher dahingehend zu überprüfen, ob im Einzelfall

- die Umlaufsperren gänzlich entfallen können,
- die Umlaufsperren durch Poller ersetztbar sind oder
- eine Verbreiterung der Durchfahrten (z.B. durch Verringerung der Überlappung) möglich ist.

In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) der FGSV wird zu den aktuellen Baustandards ausgeführt:

*- „Sind bei selbstständigen Radwegen bzw. im Außenbereich bauliche Maßnahmen zur Fernhaltung von Kraftfahrzeugen nötig, sollte zunächst die punktuelle Verengung des Weges auf 2,00 m mittels seitlicher Bordführungen, unterstützt durch seitliche Poller, geprüft werden. Sind Poller oder Sperrpfosten im Weg unverzichtbar, sind diese auffällig zu färben und nach beiden Seiten voll retroreflektierend auszuführen.“*

*- Bei Straßenneubauten sollte an Überquerungsstellen mit Wartepflicht auf Umlaufsperren verzichtet werden. Stattdessen sind die Gestaltungsgrundsätze der RASt, insbesondere zu den Sichtverhältnissen, zu beachten.*

*- Sofern im Einzelfall Umlaufsperren realisiert werden, sind diese wie folgt auszuführen:*

*\* Die Einfahrbreite und der Abstand der Gitter zueinander werden durch die jeweilige Wegbreite bestimmt; eine Überlappung der Gitter darf nicht auftreten.*

*\* Erforderlich ist bei allen Wegbreiten ein Abstand zwischen den Gittern von 1,50 m.*

*\* Zwischen der Umlaufsperre und dem zu querenden Verkehrsweg ist eine Aufstellfläche von 3,00 m Länge erforderlich (damit wird vermieden, dass Radfahrer erst auf dem zu querenden Verkehrsweg zum Stehen kommen).“*

Vereinzelt sind diese Standards in Lübeck bereits umgesetzt worden (Beispiel: am Fuß der Rampe von der „Kamelbrücke“ zur Fregattenstr.).

Änderungen der vorhandenen Umlaufsperren an Bahnanlagen unterliegen der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) und sind nur mittels eines aufwändigen Planverfahrens herbeizuführen.

#### **4.4 Beschilderung/ Wegweisung**

Die Ausschilderung von Fahrtzielen des Radverkehrs mit eigenen Wegweisern ist mittlerweile bundesweiter Standard. Damit wird ortskundigen Nutzern nicht nur die Orientierung erleichtert, sondern -quasi „nebenbei“- auch für das Radeln geworben.

Mit einer Wegweisung sollen nicht nur touristische Rad(rund)routen, sondern auch die für den Alltagsradverkehr wichtigen Strecken und Fahrtziele gekennzeichnet werden. Wichtig ist dabei

- eine bis zum Fahrtziel durchgängige Beschilderung der Strecken,
- ein einheitliches Erscheinungsbild sowie
- eine gute Erkennbarkeit der Wegweiser.

Aufgrund des bestehenden Nachholbedarfes liegt hier in den nächsten Jahren ein Schwerpunkt zur Radverkehrsförderung in Lübeck.

##### **4.4.1 Wegweisungskonzept für den Alltags- und Freizeitradverkehr**

Grundlage der in den nächsten Jahren zu realisierenden Radwegweisung in Lübeck ist das bereits 2004 erarbeitete Wegweisungskonzept für den Alltags- und Freizeitradverkehr. Hierin sind (s. auch Kap. 2.4.2 und 2.4.3)

- die Hauptrouten des Alltags- und Freizeitradverkehrs in Lübeck definiert,
- die auszuweisenden Fern- und Nahziele aufgelistet sowie
- die Ausführungsstandards der Wegweiser festgelegt.

Nähere Angaben zur Ausgestaltung der Wegweiser sind der Abb. 16 zu entnehmen.  
Mit der Veröffentlichung des seit dem 01.11.2011 geltenden neuen Wegweisungserlasses für das Land S-H erfolgt(e) eine Anpassung der Vorgaben und des Wegweisungskatasters.

##### **4.4.2 Radwegweisung im Raum Travemünde/ Brodten/ Ivendorf**

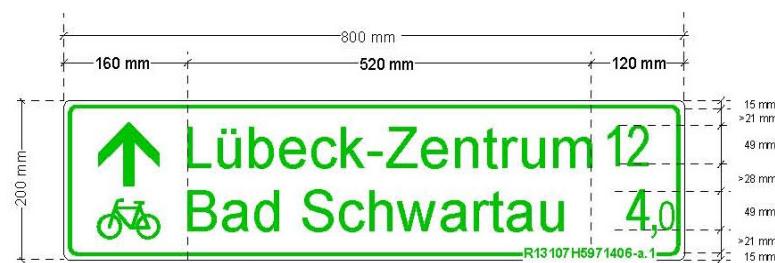
Bis zum Jahresende 2012 wurden die ortsverbindenden Alltags- und Freizeitradrouten im Raum Travemünde/Brodten/Ivendorf auf einer Länge von 55 km mit ca. 240 Zielwegweisern und ca. 160 Zwischenwegweisern ausgeschildert. Dies beinhaltete auch eine Erneuerung der Wegweisung entlang des Ostseeküsten-Radweges zw. Niendorf und dem Priwall/ der Landesgrenze (s. Abb.17).

Mit der Wegweisung werden insbesondere im fahrradtouristischen Bereich Akzente gesetzt und vermehrte Anreize für Radrundtouren in Travemünde und Umgebung gegeben.

##### **4.4.3 Ausplanung der Regionalrouten (S-H-Netz)**

Im Frühjahr 2013 wird das Wegweisungskataster für die regional bedeutsamen Radrouten nach Eutin, Ratzeburg und Bad Oldesloe sowie für die Verbindung zw. der Lübecker Altstadt und Travemünde (Fortsetzung des Radfernweges „Alte Salzstraße“) überprüft und ergänzt.

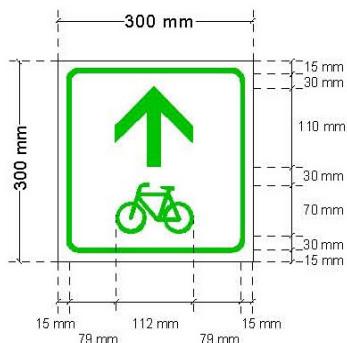
Als Teil des landesweiten Radverkehrsnetzes S-H in Lübeck sollen die genannten Routen noch im Jahr 2013 ausgeschildert werden. Die Konkretisierung der Beschilderung weiterer Strecken des Lübecker Veloroutennetzes und deren Realisierung in 2013/2014 sind geplant.



R13107H5971406-a.1  
 GK-Rechtsweite  
 (letzte 5 Ziffern)  
 Wegweiser-Nr.  
 ggf. Standort-Nr.-Ergänzung  
 GK-Höchstwert

**Wegweiser-ID-Merkmal  
 (auf Zielwegweiser aufgedruckt)**

### ZIELWEGWEISER



### ZWISCHENWEGWEISER

Abb.16: Beispiele für die Ausgestaltung der Wegweiser (Stand: 2004)

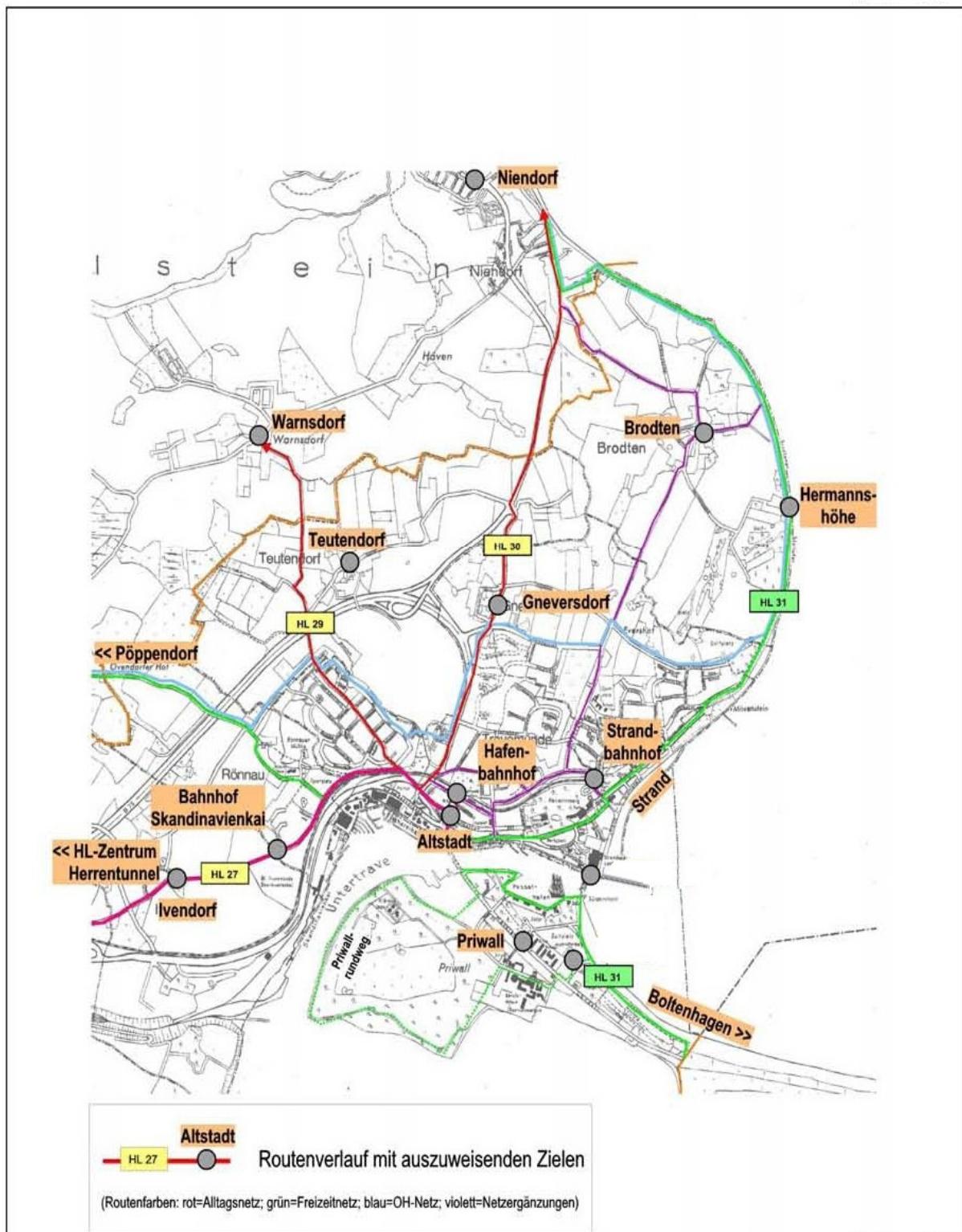


Abb. 17: Ausgeschildertes Radroutennetz in Travemünde

## 4.5 Öffentliche Fahrradabstellanlagen

Die Bereitstellung anforderungsgerechter Fahrradabstellanlagen sowohl an den Fahrtquellen (zumeist den Wohnungen) als auch an den Fahrtzielen (Schulen, Arbeitsstätten, Einkaufs- und Freizeitgelegenheiten) ist eine wesentliche Voraussetzung, um das Radeln auch für Personen interessant zu machen, die heute nur oder überwiegend per Auto oder mit dem ÖPNV verkehren.

Zunehmende Bedeutung erhält das Thema mit der Zunahme hochwertiger Räder und vor allem mit der zunehmenden Verbreitung von Pedelecs. Ein erhöhter Handlungsbedarf leitet sich zudem aus der hohen Zahl an Fahrraddiebstählen in Lübeck ab (s. Kap. 2.2.8).

Zu den verschiedenen Aspekten des Radparkens und deren Verbesserungsmöglichkeiten in Lübeck ist der Bürgerschaft bereits mehrfach ausführlich berichtet worden. Nachfolgend werden daher nur noch zentrale Ergebnisse und Planungsabsichten dazu referiert.

### 4.5.1 Radparken in der Altstadt

Wie in dem Bericht „Verbesserung des Radparkens in der Lübecker Altstadt“ vom 25.02.2011 dargestellt, stehen derzeit in der Altstadt ca. 4.300 öffentliche Fahrradabstellplätze an Fahrradbügeln oder anderen Abstellvorrichtungen (Geländern, Vorderradhaltern oder an mobilen Fahrradabstellmodulen) zur Verfügung. In der Königstr. und am Koberg reicht das Fahrradabstellangebot – auch wegen des starken Nachfragedrucks aus den anliegenden Gymnasien- tagsüber gleichwohl nicht aus.

Im zentralen Einkaufsbereich hat sich die Situation durch die im Jahr 2011 im Rahmen des Projektes „Mitten in Lübeck“ als Ersatzmaßnahme eingebauten ca. 90 Fahrradbügel (Schmiedestr., Kohlmarkt, Sandstr., obere Mühlenstr.) zwar wieder deutlich „entspannt“, dennoch übersteigt aber auch hier die Nachfrage im Sommer (weiterhin) das Angebot.

Die Schaffung zusätzlicher Fahrradabstellangebote auf öffentlichen und privaten Flächen (z.B. auf den Schulhöfen, auf den Kirchhöfen oder in Autoparkhäusern) gestaltet sich – auch aus rechtlichen Gründen- schwierig. So verblieben als kurzfristige Maßnahmen in den Jahren 2011 und 2012:

- ordnungsrechtliche Maßnahmen wie das Kennzeichnen und Abschleppen von „Fahrrad-Leichen“ von öffentlichen Flächen (s. auch Kap. 4.5.4) sowie
- Informationsaktivitäten (Herausgabe eines Faltblattes „Radfahren und -parken in der Lübecker Altstadt“ in mehreren Auflagen).

Das am ehesten verfügbare Flächenpotential in der Altstadt stellen zweifellos die zum Bewohnerparken genutzten Fahrbahnflächen dar; die Umwandlung von solchen Flächen zum Radparken wird von der Straßenverkehrsbehörde bisher unter Verweis auf die hohe Anzahl an ausgegebenen Bewohnerparkausweisen und der nicht StVO-gerechten Anzahl der tatsächlich vorhandenen Bewohnerparkplätze abgelehnt.

Angesichts der beengten Verhältnisse in der Altstadt und des bestehenden flächenhaften Nachfragedrucks können kurzfristig daher nur private Aktivitäten in den Blockbinnenhöfen zielführend sein. Dafür wirbt die Bauverwaltung mit einem gesonderten Faltblatt („Tipps zum Radparken auf privaten Flächen“).

Weitere Überlegungen zur Verbesserung des Radparkens in der Altstadt enthält der Bericht „Fahrradgaragen“ vom 27.06.2012 (Kenntnisnahme in der Bürgerschaft am 27.09.2012).

#### 4.5.2 Radparken an Schulen

Ein großer Teil der Nachfrage nach Radabstellplätzen in Lübeck entfällt auf die SchülerInnen und MitarbeiterInnen der Schulen. Auch sind wegen der Umstellung der Schulen auf einen Ganztagsbetrieb erhöhte Anforderungen der NutzerInnen planerisch zu berücksichtigen.

In dem von der Bauverwaltung unter Mitwirkung des Bereiches Schule und Sport und des Gebäudemanagements (GMHL) erstellten Bericht vom 07.09.2012 (Kenntnisnahme in der Bürgerschaft am 29.11.2012)) wird die derzeitige Fahrradabstellsituation analysiert und auf örtliche Verbesserungsmöglichkeiten hin diskutiert.

Nachhaltige Verbesserungen des Radparkens zeichnen sich an mehreren weiterführenden Schulen ab, an denen das GMHL bei hochbaulichen Aus- und Neubaumaßnahmen in den Jahren 2012/2013 insgesamt ca. 660 Fahrradstellplätze an Fahrradbügeln erstellt. Dies betrifft die Ernestinenschule (Kranenkonvent), die Hanseschule/Dankwartsgrube, die Holstentorschule, die Emil-Possehl-Schule und die Thomas-Mann-Schule.

In dem Bericht wird dargelegt, dass zur mittelfristigen Verbesserung des Radparkens an den übrigen Schulen auch die Schulleitungen, die Elternvertretungen sowie die Fördervereine durch die Einbringung finanzieller Mittel und von Sachleistungen gefordert sind.

#### 4.5.3 Bike + Ride - Anlagen

Durch die Bereitstellung von Fahrradabstelmöglichkeiten an den Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs wird der Einzugsbereich der ÖPNV-Linien -insbesondere im Außenbereich und zu taktschwachen Zeiten- deutlich gesteigert.

Die Hansestadt Lübeck hat daher in den zurückliegenden Jahren die Haltestellen bei deren Neu- oder Ausbau kontinuierlich mit Fahrradbügeln ausgestattet. Eine aktuelle Übersicht über die Haltestellenstandorte mit Fahrradbügeln gibt die Liste im Anhang A 8. Die Standorte sind ferner dem Plan der Abb. 12 zu entnehmen.

In der Regel verfügen die Haltestellen über ein Grundangebot von 2-4 Fahrradbügeln. An Linienendhaltestellen und zentralen Verknüpfungspunkten stehen aber auch größere Anlagen, gelegentlich sogar mit Überdachungen, zur Verfügung.

Mit insgesamt fast 80 Standorten (incl. der Bahnhaltepunkte) ist die Grundausrüstung des ÖPNV-Netzes mit Bike + Ride- Anlagen weitgehend abgeschlossen. Handlungsbedarfe sind dagegen bei Qualitätsverbesserungen, z.B. durch die Bereitstellung von überdachten Stellplätzen und Fahrradboxen zum Einschließen der Räder, erkennbar. Konkret in Planung ist derzeit die Schaffung überdachter Fahrradabstellplätze beim Ausbau der Bushaltestelle „Teutendorfer Weg“ in Travemünde sowie am neuen Bahnhaltepunkt „Hochschulstadtteil“.

Zu prüfen ist, ob sich einzelne Haltestellen mittelfristig ggf. zu „Mobilstationen“ weiterentwickeln lassen, an denen beispielsweise auch Batterien für Pedelecs aufgeladen werden können und Mieträder zur Verfügung stehen (s. Kap. 5.1).

Neben der Erweiterung des Bike + Ride – Angebotes ist auch eine ausreichende Qualitätsicherung der Anlagen erforderlich durch

- regelmäßige Kontrollen zur Entfernung von „Fahrrad-Leichen“,
- Ersetzen schadhafter/verbogener Fahrradbügel und
- Freihaltung der Flächen (Mähen, Freischneiden von seitlichem Bewuchs, Säuberung).

#### 4.5.4 Radparken am Lübecker Hauptbahnhof

Der Ort mit der größten Nachfrage nach Fahrradabstellplätzen außerhalb der Altstadt ist der Lübecker Hauptbahnhof. Im Sommer parken hier im stadtseitigen Umfeld täglich ca. 650-700 Fahrräder und am Ausgang Steinrader Weg nochmals ca. 130-150 Räder.

Nach einer im Jahr 1998 durchgeführten Fahrgastbefragung besteht am Hauptbahnhof ein Bedarf für wenigstens ca. 500 überdachte zuzüglich weiterer ca. 200-300 „offener“, gebührenfreier Fahrradabstellplätze. Die Hansestadt Lübeck hat in den vergangenen Jahren mehrfach (weitere) Flächen aktiviert, um die steigende Nachfrage durch das Bereitstellen von zusätzlichen Fahrradbügeln abzudecken. So wurden im Jahr 2011 am Steinrader Weg weitere 11 Fahrradbügel und 3 Fahrradabstellmodule montiert und im Jahr 2012 an der Konrad-Adenauer-Str.- auf einer städtischen Fläche 25 zusätzliche Bügel eingebaut. Auch im Umfeld des Bahnhofes erfolgten kleinere Ergänzungen (Hansestr./ ZOB, Fackenburger Allee vor den Linden-Arcaden).

Mit den ergriffenen Maßnahmen konnte und kann den gestiegenen Anforderungen der Bahnfahrgäste nach witterungsgeschützten und diebstahlsicheren Abstellplätzen aber (weiterhin) nicht entsprochen werden.

#### Vorplanungen für eine Fahrradstation

Bereits im Jahr 1995/1996 hatte die Bauverwaltung – basierend auf einer genauen Analyse der Nachfrage (Zählungen und Befragungen)- Standorte zur Errichtung einer Fahrradstation am Lübecker Hbf. untersucht. In dem von der Bürgerschaft zur Kenntnis genommenen Bericht „Verbesserung des Radparkens am Lübecker Hauptbahnhof“ vom 05.02.1996 wurden auch die erforderlichen Leistungsangebote und mögliche Standorte für eine zunächst auf 300 Fahrräder ausgelegte Fahrradstation am Lübecker Hauptbahnhof thematisiert.

Der Vorlaufbetrieb eines von der Fahrradjugendwerkstatt „Leihcycle“ angebotenen Fahrradverleihangebotes mit Fahrradbewachung im ehem. Postgebäude am Lindenpark wurde mit dem Abriss des Postgebäudes im Jahr 2002 eingestellt. Leider konnten die seinerzeit planerisch präferierten und städtebaulich attraktiven Standorte anschließend weder beim Bau der Linden-Arcaden noch bei der Sanierung des Lübecker Hauptbahnhofes (Umnutzung der ehem. Expressguträume im Nordflügel des Empfangsgebäudes oder des ehemaligen Postbahnsteigs) wegen anderer Vorstellungen der Bauherren nicht konkretisiert werden.

Variantenuntersuchungen der Bauverwaltung für eine Fahrradstation unter dem Bahnhofsvorplatz erwiesen sich wegen der schwierigen Erschließung mittels (befahrbarer) Rampen, der erforderlichen baulichen Aufwendungen für eine Befahrbarkeit der Decke mit Bussen und Lkws und daraus resultierender (zu) hoher Baukosten als nicht zielführend. Das Umgestaltungskonzept des Architekturbüros Chlumsky-Peters-Hildebrandt für den Bahnhofsvorplatz aus dem Jahr 2003 sah daraufhin die Schaffung von 264 ebenerdigen Fahrradabstellplätzen auf der Westseite des Platzes bei der Neuanpflanzung eines Baumkarrees vor.

#### Planungen für ein Fahrradparkdeck

Mit den geänderten Planvorgaben für die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes (Freihalten von jeglichem Fahrradabstellangebot und jeglicher Bebauung) erfolgten ab dem Jahr 2005 Vorplanungen zur Schaffung eines überdachten Fahrradparkdecks auf DB-eigenen Flächen auf der Nordseite der Konrad-Adenauer-Straße (über den Kasematten des ehemaligen „Postbahnsteiges“) für ca. 550 Fahrradeinstellungen. Über die Planungen wurde dem Bauausschuss im Dezember 2006 mündlich berichtet.

Die daraus entwickelten Vorentwürfe eines Lübecker Architekturbüros für ein eingeschossiges Gebäude nördlich der Linden-Arcaden (mehrere Varianten mit 500 - 620 überdachten

Fahrradabstellplätzen auf sogen. Doppelstockparkern) wurden nach Erörterung am Runden Tisch Fahrradverkehr dem Bauausschuss am 20.09.2010 vorgestellt und von diesem wegen zu hoher Kosten mehrheitlich abgelehnt. Kritisch wurde vor allem die aufwändige Unterkonstruktion (als Ersatzneubau für die baulich maroden – derzeit noch der Deutschen Bahn AG gehörenden - Kasematten) gesehen.

Nach erneuten Gesprächen mit der Deutschen Bahn im Herbst 2010 und Frühjahr 2011 zur Möglichkeit der Überbaubarkeit von Gleisen wurde ein weiterer potentieller Standort zw. dem Empfangsgebäude der Bahn und dem Bahnsteig 1 mit einer Überbauung des Gleises 24 neu entwickelt. Diese Variante sieht- ähnlich wie das Fahrradparkdeck an der K.- Adenauer-Str. - die Bereitstellung von ca. 550 größtenteils überdachten Fahrradabstellplätzen vor, die von der Ostseite des Empfangsgebäudes her über einen Steg ebenerdig erschlossen werden. Durch ihre größere Nähe zur Personenbrücke des Bahnhofs und den geplanten direkten Ausgang zur Bahnhofseingangshalle wird eine höhere Akzeptanz der Anlage erwartet. Mittelfristig wäre die Ergänzung eines Fahrradserviceangebotes in den Räumen des DB-Empfangsgebäudes wünschenswert, die wesentliche Funktionen einer Fahrradstation übernehmen könnte.

Die Ausbaupläne und Kostenschätzungen für das Projekt werden voraussichtlich zur Jahresmitte 2013 im Bauausschuss vorgestellt werden. In die Erörterung wird auch der Runde Tisch Fahrradverkehr (erneut) eingebunden.

#### Ausblick

Durch die enge Verzahnung des Baus des Fahrradparkdecks mit dem Umbau des Bahnhofsvorplatzes, die Nichtverfügbarkeit städtischer Flächen im engeren Bahnhofsumfeld und die politischen Vorgaben zur strikten Kostenbegrenzung der Maßnahme/n besteht eine ausgesprochen schwierige Lage, die eine kurzfristige Realisierung des Fahrradparkdecks bzw. einer Fahrradstation am Lübecker Hauptbahnhof wenig wahrscheinlich erscheinen lässt.

Es sind daher weitere Zwischenlösungen zu prüfen, mit denen sich die Fahrradabstellsituation im Bestand und mit haushaltsmäßig vertretbarem Mitteleinsatz verbessern lässt. Dazu sind insbesondere Standorte am Rande des Lindenparks für weitere -ggf. überdachte- Fahrradabstellanlagen sowie Standorte östlich des ZOB genauer zu überplanen.

#### 4.5.5 Überwachung und Kontrolle/n

Unter den in der Altstadt und am Bahnhof abgestellten Fahrrädern befinden sich erfahrungsgemäß zahlreiche „Fahrrad-Leichen“, die nicht mehr bewegt werden. Um die bereitgestellten Fahrradabstellkapazitäten tatsächlich „ausschöpfen“ zu können, bedarf es regelmäßiger Kontrollen und der „Freimachung“ der Bügel von immobilen Rädern, zumal die Zahl der abgestellten Räder in den nächsten Jahren weiter zunehmen dürfte.

Wie im Bericht „Verbesserung des Radparkens in der Lübecker Altstadt“ vom 25.02.2011 dargestellt, hat sich der städtische Ordnungsdienst im Rahmen der Verkehrsüberwachung dieser Aufgabe seit einigen Jahren angenommen und entfernt jährlich ca. 150-200 „Fahrrad-Leichen“. Diese Tätigkeit sollte fortgeführt und im Bahnhofsumfeld sogar intensiviert werden, da hier erfahrungsgemäß ein besonders hoher Anteil von Rädern langzeitig abgestellt wird.

Eine Parkdauerbegrenzung für Fahrräder auf dem Bahnhofsvorplatz sollte angesichts des daraus folgenden höheren Überwachungsdrucks für die Ordnungskräfte unterbleiben. Sinnvoll erscheinen dort aber Schwerpunktaktionen der Polizei zur Überprüfung der technischen Ausstattung der „Bahnhofsräder“ (Beleuchtung, Bremsen etc.). Auch die Säuberung der Fahrradabstellflächen ist zur Verbesserung des städtebaulichen Erscheinungsbildes und zur Verbesserung der Sicherheit zu intensivieren.

## **4.6 Öffnung von Einbahnstraßen für Radgegenverkehr**

Einbahnstraßen dienen primär der Lenkung des Kfz-Verkehrs und der Bereitstellung zusätzlicher Flächen zum Parken von Kfz im Straßenraum. Radfahrer werden dadurch oft zu Umwegen gezwungen; auch die Erschließung der anliegenden Gebäude ist für die RadlerInnen meist erschwert. Dies führt zu vermehrtem Radeln entlang der Hauptverkehrsstraßen und zu vermehrten Regelverstößen der RadlerInnen (Benutzung linksliegender Radwege, Radeln gegen die Einbahnrichtung und auf Gehwegen).

### Ausgangslage in Lübeck 1994

Die Bauverwaltung hatte bereits 1994 eine flächendeckende Bestandsaufnahme aller Einbahnstraßen in Lübeck (Gesamtlänge: ca. 47 km) vorgenommen. Dabei handelt(e) es sich überwiegend um verkehrsarme Erschließungsstraßen vorzugsweise in der Altstadt und in den altstadtnahen Wohnquartieren, von denen zum Erhebungszeitpunkt ca. 10 % für Radgegenverkehr freigegeben waren (Beschilderung als Fahrradstraße oder „unechte Einbahnstraße“, vereinzelt auch Führung auf Sonderwegen für den Radgegenverkehr).

Die Öffnung weiterer Einbahnstraßen wurde in Lübeck – vor allem wegen der meist geringen Fahrgassenbreiten von unter 4,00 m – von der Polizei und der Ordnungsbehörde sehr restriktiv gehandhabt. Im Nachgang zu dem Bericht „Einbahnstraßen und Radverkehr“ vom 10.11.1994 wurde Radgegenverkehr lediglich auf ca. 3,2 km Einbahnstraßen zugelassen.

### Veränderte Rechtslage und Aktivitäten ab 1997

Mit der StVO-Novelle vom 01.09.1997 war es den Gemeinden freigestellt, Radgegenverkehr in Einbahnstraßen probeweise auch mittels Zusatzverkehrszeichen zuzulassen. Im Gegensatz zu anderen Städten hat Lübeck von dieser Möglichkeit zunächst nur wenig Gebrauch gemacht; lediglich bei straßenräumlichen Umgestaltungen (z.B. der Vorderreihe und Kurgartenstr. in Travemünde oder der Huxstr. und Fleischhauerstr. in der Lübecker Altstadt) oder im Zusammenhang mit verkehrslenkenden Maßnahmen für den Kfz-Verkehr (z.B. in der Meierstr.) erfolgten in den Folgejahren Öffnungen für den Radgegenverkehr. Vereinzelt wurden Einbahnstraßenregelungen auch gänzlich aufgehoben (Bauernweg, Pferdemarkt).

Mit der andernorts üblichen flächenhaften Zulassung von Radgegenverkehr in großen Teilen des Erschließungsstraßennetzes verstärkten sich auch in Lübeck die Forderungen nach weiteren Öffnungen von Einbahnstraßen, zumal die Akzeptanz der Einfahrtverbote erkennbar nachließ. Die Straßenverkehrsbehörde und die Polizei blieben aber weiterhin bei ihrer Grundhaltung und beschieden Einzelanträge zur Öffnung meistens negativ.

#### 4.6.1 Aktivitäten seit 2009

In der StVO-Novelle vom Juli/August 2009 wurden die Vorgaben der VwV-StVO bei der Zulassung von Radgegenverkehr in Einbahnstraßen nochmals gelockert. Danach soll Radgegenverkehr in Straßen mit einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nunmehr auch bei Fahrgassenbreiten ab ca. 3,00 m (bei Linienbusverkehr oder stärkerem Verkehr mit Lkws mindestens 3,50 m) zugelassen werden (können).

In der Sitzung am 03.11.2009 sprach sich der Runde Tisch Fahrradverkehr einstimmig bei einer Enthaltung für die Öffnung aller Einbahnstraßen in Lübeck für Radgegenverkehr aus. Ein gleichlautender Antrag der Fraktion „DIE LINKE“ wurde in der Bürgerschaft am 26.11.2009 in den Bauausschuss überwiesen, der in seiner Sitzung am 18.01.2010 daraufhin einen Prüfauftrag an die Bauverwaltung zur Öffnung der Einbahnstraßen in der Altstadt erteilte. Die Prüfergebnisse wurden im Bauausschuss und im Ausschuss für Sicherheit und Ordnung und Polizeibezirk zustimmend zur Kenntnis genommen.

Im Ergebnis der vorgenommenen Prüfung wurden im Mai 2011 weitere ca. 4,5 km Einbahnstraßen in der Altstadt freigegeben, sodass nunmehr ca. 75 % aller Einbahnstraßen dort für RadfahrerInnen in beiden Richtungen befahrbar sind. Lediglich die Königstraße (starker Busverkehr, viele querende Fußgänger) sowie einige Wohnstraßen mit extrem schmalen Fahrbahnen zwischen den Hochborden ( $b=2,50$  m und weniger) blieben von der Öffnung ausgenommen. Auch der Bausschuss sprach sich am 19.03.2012 nochmals mehrheitlich gegen die Öffnung der Königstraße für Radgegenverkehr aus.

Die Freigabe des Radgegenverkehrs wurde in der Presse und in weiten Teilen der Öffentlichkeit positiv aufgenommen; eine Erhöhung des Unfallrisikos konnte nicht festgestellt werden. Ursächlich für die positive Würdigung der Öffnung seitens der Anwohner ist sicherlich auch, dass bisher keine Kfz-Parkplätze wegen der Öffnungen entfallen mussten.

#### Erweiterung des Prüfauftrages auf die altstadtnahen Wohngebiete

In seiner Sitzung am 02.05.2011 hat der Bauausschuss den Prüfauftrag zur Öffnung von Einbahnstraßen für Radgegenverkehr ohne Gegenstimme auf die Stadtteile St. Lorenz-Süd, St. Lorenz-Nord sowie das Quartier Hüxtertor erweitert.

Im Oktober 2011 erfolgte die Öffnung der für den Schülerradverkehr bedeutsamen Bergenstraße als Einzelmaßnahme. Im April/Mai 2012 wurden weitere ca. 3 km Einbahnstraßen im Stadtteil St. Lorenz-Süd für Radgegenverkehr freigegeben. Auch hier wurden keine Gefährdungen oder Beschwerden von Autofahrern oder AnwohnerInnen bekannt.

Die Beschilderung der im Stadtteil St.-Lorenz-Nord freigegebenen ca. 2,8 km Einbahnstraßen für Radgegenverkehr erfolgte zum Jahreswechsel 2012/2013.

#### 4.6.2 Weitere Vorgehen in den übrigen Stadtteilen

Die Öffnung von verkehrsarmen Einbahnstraßen in Tempo 30 - Zonen hat sich beim Vorhandensein ausreichend breiter Fahrgassen in den genannten Stadtteilen bewährt und sollte auch in den übrigen Lübecker Stadtteilen fortgesetzt werden. Dieses sollte bis zum Jahresende 2014 abgeschlossen sein. Die Pressearbeit ist ggf. zu ergänzen durch das Verteilen von Faltblättern mit Infos zu den verkehrlichen Änderungen in den entsprechenden Gebieten. Eine Einbeziehung örtlicher Akteure und von Vereinen ist anzustreben.

Bewährt hat sich die Einzelfallprüfung im Rahmen eines gemeinsamen Ortstermins von Fahrradbeauftragtem, Straßenbaulastträger, Straßenverkehrsbehörde und Polizei, bei dem zusätzlich situative verkehrliche Faktoren Eingang in die Prüfung finden (können). Auch die Montage der Verkehrszeichen mit stadteigenem Personal hat sich wegen der häufig erforderlichen Anpassungen (Verlängerung und/oder Versetzen von Masten) bewährt.

Um die Attraktivität des Erschließungsstraßennetzes für den Radverkehr weiter zu erhöhen, müssen mittelfristig zusätzlich die Fahrbahndecken vieler Einbahnstraßen saniert werden (s. Kap. 4.10). Erst mit komfortabel befahrbaren Straßenoberflächen lässt sich eine messbare Zahl von Radfahrten auf die Erschließungsstraßen „umlenken“ und die angestrebte verkehrliche „Entlastung“ der Radwege entlang der Hauptverkehrsstraßen in Lübeck erreichen.

Über die Wirksamkeit der Maßnahme/n ist abschließend der Bürgerschaft zu berichten.

## **4.7 Fahrradstraßen**

Fahrradstraßen sind mit Verkehrszeichen 244.1 StVO beschilderte Fahrbahnen, die vor allem dem Radverkehr vorbehalten sind. Anderer Fahrzeugverkehr ist nur ausnahmsweise mit Zusatzzeichen zugelassen. Alle Fahrzeuge dürfen nicht schneller als mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h fahren. Wenn nötig, muss zugelassener Kfz-Verkehr die Geschwindigkeit weiter verringern. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt. Fahrradstraßen sind aufgrund dieser Verkehrsqualitäten insbesondere für Hauptverbindungen des Radverkehrs bzw. bei hohem Radverkehrsaufkommen geeignet.

### **4.7.1 Fahrradstraße in der östlichen Altstadt**

Die bereits im Jahre 1989 –zunächst versuchsweise– eingerichtete Fahrradstraße in der östlichen Altstadt dient(e) sowohl zur verbesserten Erschließung der zahlreichen anliegenden Schulen und Einrichtungen als auch zur Herstellung einer Hauptachse für den Radverkehr abseits der verkehrsreichen und von Stadtbussen befahrenen, parallelverlaufenden Königstraße.

Besondere gestalterische Verbesserungen am Straßenpflaster (z.B. Ausbildung eines mittigen Streifens mit „geschnittenen“ Pflastersteinen) waren geplant, erfolgten aber nicht. Als ergänzende Maßnahmen neben der Beschilderung wurden realisiert:

- Fugenverguss des vorhandenen Straßenpflasters mit Bitumen im Fahrgassenbereich
- Kennzeichnung des Streckenverlaufs der Fahrradstraße mit Fahrrad-Piktogrammsteinen .

Grundsätzlich – auch unter Verkehrssicherheitsaspekten- hat sich die Ausweisung der Fahrradstraße in der östlichen Altstadt als Verteilerschiene und Verbindung in Nord-Süd-Richtung bewährt. Sie wird nicht nur von zahlreichen SchülerInnen intensiv benutzt, sondern verbessert auch die kleinräumliche Erschließung des Quartiers. Bemängelt werden allerdings die abschnittsweise schlechte Qualität des Straßenpflasters und die Enge der Fahrgasse ( $b=3,00\text{m}$ ), die bei Begegnungen mit Lkws und breiteren Pkws die RadfahrerInnen (insbesondere die mit Angängern) bisweilen zu defensivem Fahren zwingt. Beklagt wird auch der in Teilbereichen aus Anwohnersicht hohe Kfz-Schleichverkehr (St. -Annen-Straße).

### **4.7.2 Fahrradstraße Dorfstraße**

Die Umgestaltung der Dorfstraße zu einer Fahrradstraße erfolgte im Herbst 2010. Anlass war u.a. der schlechte bauliche Zustand der straßenbegleitenden Radwege (Schlaglöcher, Baumwurzelaufrübre) und der zunehmende Radverkehr vom Hochschulstadtteil und zur Fachhochschule. Wegen der Lage innerhalb einer Tempo 30 - Zone waren die ca. 50 Jahre alten und nur  $b=1,30\text{ m}$  breiten Radwege bereits seit 1998 nicht mehr benutzungspflichtig.

Auf Anregung und in Zusammenarbeit mit der St. Jürgen-Runde wurden daraufhin Pläne für eine teilweise bauliche Umgestaltung der ca. 900 m langen Straße entwickelt. Die alten Radwege wurden entsiegelt und begrünt, teilweise auch als Längsparkstreifen umgenutzt. Der Fahrkomfort für die Radfahrer wie auch für die Autos wurde durch den Neueinbau einer 4 cm dicken Asphaltdeckschicht auf der Fahrbahn erhöht. An mehreren Stellen (darunter den Knotenpunkten mit querenden Straßen) erfolgten Gehwegvorstreckungen und Änderungen der Vorfahrtregelung zugunsten des Radverkehrs. Im Zuge der Bauarbeiten wurden ferner die Haltestellen „Sudetenstr.“ und „Röntgenstr.“ fahrgastfreundlich umgestaltet sowie insgesamt 30 Pflanzkübel aufgestellt, deren Bepflanzung durch die BewohnerInnen erfolgt.

Die Umgestaltung hat zu einer deutlichen städtebaulichen Aufwertung der Dorfstraße und zu einer spürbaren Zunahme des Radverkehrs (ca. + 20% nach dem Umbau bei stagnierendem Kfz-Verkehr) geführt. Nach anfänglichen Unsicherheiten wegen der Änderungen der Vorfahrtregelungen hat sich mittlerweile ein stabiler Verkehrsablauf eingestellt.

#### 4.7.3 Weitere Planungen

Der Verkehrsentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck (VEP-HL) führt zahlreiche weitere Straßen in der Altstadt und in den altstadtnahen Wohngebieten als potentielle Fahrradstraßen auf (mit Prioritätensetzung).

Nach den zwischenzeitlich gemachten Erfahrungen reicht eine bloße Umbeschilderung von verkehrsarmen Straßen nicht aus, um die gewünschten Bündelungseffekte des Radverkehrs zu erzielen. Vielmehr müssen die Streckenabschnitte wirklich attraktiv sein und den RadlerInnen auch hohe Fahrgeschwindigkeiten ermöglichen. Als Auswahl- und Qualitätsmerkmale der Strecken sind zu nennen:

- Hauptverbindung bzw. innerquartierliche Sammelachse des Radverkehrs,
- Länge von wenigstens ca. 400 m,
- Radverkehrsaufkommen von (angestreb) mehr als 500 Radf/24 h,
- hoher Fahrkomfort (durchgängig glatte Asphaltbeläge, Bevorrechtigung an Knoten)
- durch gestalterische Maßnahmen auch für Fußgänger attraktiv.

Die Prüfung weiterer Fahrradstraßen in Lübeck sollte sich – ohne Anspruch auf Vollständigkeit vorerst auf folgende Streckenabschnitte konzentrieren:

- Dornestr.	zw. Töpferweg und Moislinger Allee	I= 500 m
- Bergenstr.	zw. Ziegelstr. und Flandernstr.	I= 390 m
- Brockesstr.	zw. Schwartauer Allee und B. d. Lohmühle.	I= 510 m
- Gertrudenstr.	zw. Konstinstr. und Fährstr./ Geschw.-Prenski-Schule	I= 450 m
- Bülowstraße	zw. Marliring und Marlstr.	I= 550 m
- Wakenitzstr.	zw. Moltkestr. und Hohelandstr.	I= 375 m
- Hoheland-/Zietenstr.	zw. Ratzeburger Allee und Moltkestr.	I= 940 m
- Kastanienallee	zw. Mönkhofer Weg und Elswigstr.	I= 520 m
- Gärtnergasse	zw. Weinbergstr. und Fahlenkamps weg	I= 920 m
- Heiweg	zw. Edelsteinstr. und Soldatenweg	I= 1.100 m
- Forstmeisterweg	zw. Torneiweg und Am Schellbruch	I= 760 m
- Rehsprung/Hudestr.	zw. Kücknitzer Haupstr. und Neuenteilsredder	I= 1.350 m
- Rose	zw. Moorredder und Vorderreihe	I= 760 m

Die Prüfung ist im Zusammenhang mit der Realisierung des Veloroutennetzes bzw. bei der Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes vorzunehmen.

### **4.8 Radfahren und –parken in Fußgängerbereichen**

Fußgängerbereiche dienen der freien Bewegungsmöglichkeit zu Fuß sowie dem ungestörten Aufenthalt von Passanten. Die Zulassung des Radverkehrs ist gleichwohl möglich, wenn dort wichtige Ziele des Radverkehrs liegen (Geschäfte, Cafes, Schulen etc.) oder eine Umfahrung der Bereiche ein Sicherheitsrisiko für die Radfahrer darstellt bzw. stark umwegig ist.

#### 4.8.1 Fußgängerbereiche in der Lübecker Altstadt

Im **zentralen Fußgängerbereich** in der Lübecker Altstadt (Breite Str., obere Fleischhauerstr., obere Hünstr., Schrang, Pfaffenstr.) ist das Radeln seit den 90er Jahren von 19-9 Uhr zugelassen. Damit wird den RadlerInnen außerhalb der Geschäftsöffnungszeiten eine direkte Querung der Altstadt sowie den SchülerInnen eine temporäre Umfahrungsmöglichkeit der Königstraße (Einbahnstraße) ermöglicht. Eine an den aktuellen Geschäftsöffnungszeiten orientierte Verschiebung des Zeitfensters auf 20 -10 Uhr sowie eine an Sonntagen ganztägige Freigabe zum Radeln ist zu prüfen.

Für die **Pfaffenstraße** wurde wiederholt eine ständige Befahrbarkeit für Radler gefordert, da sie im Verlauf einer wichtigen Querachse des Radverkehrs durch die Altstadt liegt (Klughafenbrücke, Glockengießerstr., Beckergrube, Holstenhafenbrücke). Aufgrund ihrer geringen Breite, der zahlreichen Geschäftsauslagen/Freisitzflächen sowie des tagsüber hohen Passantenaufkommens wurde und wird eine solche Lösung aber weiterhin als unverträglich abgelehnt.

Auch für den umgestalteten **Klingenberg** gilt seit 2011 gemäß der Teileinziehung nach dem Straßen- und Wegegesetz S-H die o. a. Zeitfensterregelung. Zwischen der Schmiedestr. und der Mühlenstr. bzw. dem Pferdemarkt wird der Platz tagsüber dennoch von vielen Radlern fahrenderweise gequert. Da die räumliche Situation sehr übersichtlich ist und der Platz im Zuge einer Hauptachse des Radverkehrs liegt (Fahrradrouten westl. Altstadt) ist eine Ausweitung des Zeitfensters zu prüfen (sonntags könnte der Klingenberg angesichts des geringen Passantenaufkommens sogar ganztägig zum Radeln freigegeben werden).

Um dem unzulässigen Radeln in den Fußgängerbereichen während der Geschäftsoffnungszeiten entgegenzuwirken, sind die Angebote zum Radparken in den Randlagen der Fußgängerzone (weiter) zu verbessern. Dies gilt insbesondere für den Markt (Westseite), das Umfeld der Marienkirche und den Koberg (Nordseite), wo die vorhandenen Fahrradabstellplätze zu erweitern sind (s. auch Bericht „Verbesserung des Radparkens in der Lübecker Altstadt“). Auch auf dem **Schrangen** sollten nach dessen Umgestaltung wegen der hohen Nachfrage weiterhin Fahrradabstellplätze angeboten werden.

Die Untersagung des Radelns in der „Fußgängerfreundlichen **Hüxstr.**“ bei deren samstäglicher Ausweisung als Fußgängerbereich (11-18 Uhr) sollte bestehen bleiben (dies gilt auch für die Unterbrechung der querenden Fahrradstraße in Höhe Balauerfohr/ Schlumacherstr.).

#### 4.8.2 Fußgängerbereiche in Travemünde

Auf der Strandpromenade und in der Vorderreihe in Travemünde ist das Radeln per Zusatzbeschilderung „Radfahrer frei“ ganztägig und ganzjährig zugelassen. Die Freigabe erfolgte wegen der vielen für die RadfahrerInnen interessanten Fahrtziele in diesen Bereichen.

Der dauerhaften Freigabe der ca. 1.500 m langen **Strandpromenade** zum Radeln war im Jahr 1997/1998 zunächst ein einjähriger „Verkehrsversuch“ vorausgegangen, über den der Bürgerschaft berichtet wurde. Von der Kennzeichnung separater Flächen für die Radfahrer wurde u. a. aus gestalterischen Gründen und wegen des erhöhten Überwachungsaufwandes abgesehen.

Bei Sonderveranstaltungen und während der Travemünder Woche ist die Strandpromenade für die RadlerInnen jedoch ganztägig gesperrt. Zur Entlastung der Strandpromenade vom fließenden Radverkehr wurden bei deren Umgestaltung im Jahr 2012 zahlreiche zusätzliche Fahrradabstellplätze (Fahrradbügel, Fahrradmodule) an den Zugängen geschaffen. Insgesamt hat sich die Lösung trotz gelegentlicher Beschwerden von Passanten bewährt und ist – auch wegen der baulichen Verbreiterung der befestigten Flächen bei der Umgestaltung – beizubehalten.

Die **Vorderreihe** ist nur im Sommerhalbjahr als Fußgängerbereich ausgewiesen; im Winterhalbjahr ist sie dagegen auf gesamter Länge (l= 660 m) für Fahrzeugverkehr zugelassen. Die Zulassung des Radverkehrs in der Vorderreihe erfolgte auf der Basis des von der Bürgerschaft beschlossenen Radverkehrskonzeptes Travemünde vom 23.01.1997 (die Vorderreihe ist darin als Hauptverbindung im Alltags- und im Freizeitradverkehr sowie als Route des überregionalen Ostseeküsten-Radweges/OKRW ausgewiesen). Seit der Fußgängerfreundlichen Umgestaltung in den Jahren 2001/2002 darf die Vorderreihe auch in beiden Richtungen von RadlerInnen befahren werden.

An besucherstarken Wochenenden und in der Hauptsaison ist die Vorderreihe fahrenderweise per Rad faktisch jedoch nicht oder nur sehr eingeschränkt benutzbar. Vereinzelt erfolgten daher Forderungen, das Radfahren während der Sommersaison ganztägig zu untersagen. Wegen der Notwendigkeit zur Ausschilderung einer temporären Umleitungsstrecke für den OKRW und wegen des erhöhten Überwachungsaufwandes ist dies aber nicht zielführend. Zur „Entlastung“ der Vorderreihe vom fließenden Radverkehr sollten auch hier zusätzliche Fahrradabstellmöglichkeiten an den Endpunkten und Zufahrten geschaffen werden (Fährplatz, Bereich Rose, Am Lotsenberg/Außentallee).

Bei einer Verbreiterung und Umgestaltung der **Travepromenade** und der „Promenade“ am **Travemünder Fischereihafen** ist auch dort der Radverkehr zuzulassen.

Gleiches gilt für die **Promenade am Passathafen**, über die zurzeit noch der OKRW verläuft. Bei der Realisierung des Projektes „Priwall Waterfront“ ist die OKRW-Route zur Minimierung von Konflikten von Radfahrern mit dort flanierenden Passanten jedoch landseitig in die Waldfläche nördlich der Mecklenburger Landstraße zu verlegen (analog der Regelung auf der Strandpromenade in Travemünde).

#### 4.8.3 Märkte

Auf den Marktflächen in Lübeck ist das Radfahren und Mitführen von Rädern gemäß Satzung zu den Marktzeiten derzeit untersagt. Eine Satzungsänderung, die ein Mitführen von Fahrrädern auf den Marktflächen erlaubt, ist vorgesehen. Bei der Umgestaltung/Erweiterung von Marktflächen ist das Angebot an Fahrradbügeln örtlich zu erhöhen.

#### 4.8.4 Parks und Grünanlagen

In vielen Lübecker Parks und Grünanlagen sind die Erschließungswege bereits seit Jahren flächenhaft zum Radeln freigegeben. Radfahrverbote bestehen dagegen weiterhin für

- die Grünanlage am Mühlentorplatz,
- Teile der Wallanlagen am westlichen Altstadtrand,
- den Stadtpark (ausgenommen den Hauptweg zw. Adolfstr. und Gustav-Adolf-Str.),
- Teile des Drägerparks,
- den Grünzug zw. Beethovenstr./Lortzingstr. und der Artlenburger Str./Ziegelstr.,
- den Grünzug zw. Albert-Schweitzer-Str. und der Knud-Rasmussen-Str. sowie
- den Kurpark am Kalvarienberg in Travemünde.

Es ist zu prüfen, inwieweit die Wege in den o. a. Grünanlagen künftig auch für RadlerInnen freigegeben werden können. Ggf. sind dazu im Einzelfall auch Verbreiterungen der Wege vorzunehmen.

## **4.9 Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Erhöhung der Radfahrsicherheit**

Die gute Erkennbarkeit der Verkehrsteilnehmer untereinander und ein regelkonformes sowie vorausschauend-angepasstes Verhalten sind wichtige Voraussetzungen zur Vermeidung von Unfällen im Straßenverkehr. Mit straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen lassen sich diese Zielgrößen oft in einfacher und kostengünstiger Weise unterstützen.

### **4.9.1 Geschwindigkeitsbeschränkungen**

Hohe Fahrgeschwindigkeiten erhöhen das Unfallrisiko und die Unfallschwere und erfordern aus Sicherheitsgründen oft die Anlage separater baulicher Radverkehrsanlagen (Radwege, Radfahrstreifen). Umgekehrt lassen niedrige Kfz-Geschwindigkeiten eher Führungen der RadfahrerInnen im Mischverkehr zu. Dies wirkt sich flächen- und kostensparend aus.

An schwächer belasteten Verkehrsstraßen ohne Radverkehrsanlagen ist daher zu prüfen, ob sich durch Beschränkungen der örtlich zugelassenen Höchstgeschwindigkeit evtl. kurzfristig Sicherheitsgewinne und längerfristig kostengünstigere Führungen des Radverkehrs (z.B. durch die Abmarkierung von Schutzstreifen anstelle des Neu- oder Ausbaus von Radwegen) erreichen lassen. Dies könnte insbesondere in den Außenbereichen der Hansestadt Lübeck zu einer spürbaren Reduzierung der Baukosten beitragen (s. auch Maßnahmenplan Anhang A5 und A6). Voraussetzung dazu ist eine ausreichende Überwachung der Geschwindigkeiten nach erfolgter Beschilderung. Ist dies nicht möglich bzw. nicht gewährleistet, sind längerfristig bauliche Maßnahmen unvermeidlich.

Örtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen können auch zur kurzzeitigen Entschärfung von Unfallhäufungspunkten im Stadtgebiet beitragen. Aber auch hier stellt sich die Problematik einer adäquaten Überwachung der Maßnahme/n.

Zur Sicherheit des Radverkehrs tragen schließlich auch die laufenden Geschwindigkeitsüberwachungen an den Hauptverkehrsstraßen und in den zahlreichen Tempo 30-Zonen im Stadtgebiet bei. Die entsprechenden Aktivitäten seitens der städtischen Ordnungskräfte und der Polizei sind – auch zur Erhöhung der Radfahrsicherheit- fortzuführen.

### **4.9.2 Halt- und Parkverbote (Parken an Radwegen)**

Durch haltende und parkende Kfz an Knotenpunkten und vor Grundstückszufahrten entstehen nicht selten Sichtbehinderungen für in den Verkehr ein- oder ausfahrende Kfz, die zu einem späten Erkennen der RadlerInnen auf straßenbegleitenden Radwegen und zu eher langen Reaktionszeiten der Verkehrsteilnehmer führen. Insbesondere an stark befahrenen Knotenpunkten sind daher stets ausreichende Sichtverhältnisse auf die Geh- und Radwege zu gewährleisten. Mit Park- und Haltverboten lässt sich auch die Sicht auf die Querungsstellen von selbstständig geführten Geh- und Radwegen verbessern.

Halt- und Parkverbote für Kfz, die der Sicherheit des Radverkehrs dienen, sind im Einzelfall gegen die Parkraumknappheit in der entsprechenden Straße abzuwegen. Die freiwerdenden Flächen sind bevorzugt für die Einrichtung von Fahrradbügeln umzunutzen; Baumanpflanzungen und Grünansaaten sollten wegen des höheren Pflege- und Unterhaltungsaufwandes die Ausnahme bleiben.

Halt- und Parkverbote kommen nicht nur punktuell, sondern auch linienhaft in Betracht, z.B. um am Fahrbahnrand Schutzstreifen oder Radfahrstreifen abmarkieren zu können. Hierzu sind im Einzelfall nach Möglichkeit Ersatzparkplätze auf anliegenden (ggf. auch privaten) Flächen zu schaffen. Die Abwägung hat auch besondere Schutzerfordernisse von anliegenden Einrichtungen (Schulen, Kitas, Alteneinrichtungen) angemessen zu berücksichtigen.

#### **4.9.3 Sonstige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen**

An „kritischen“ Stellen und mängelbehafteten Punkten bzw. Streckenabschnitten des Radverkehrsnetzes sind ggf. präventiv Gefahrenhinweise vorzusehen. Dazu zählen Hinweise auf

- kreuzenden Fahrradverkehr (VZ 138 StVO)
- Engstellen ( VZ 120/121 StVO)
- Strecken mit starkem Gefälle (VZ 108 StVO)
- (kurzfristig nicht behebbare) Radwegschäden (Zusatzschild)
- Gegenverkehr auf Radwegen (Zusatzzeichen 1000-31)
- geänderte (Rad-)Verkehrsführungen (Sondertafeln)
- Gültigkeit von Signalgebern auch für Radfahrer (VZ 1060 StVO).

Die Zusatzbeschilderungen sollten sich gleichermaßen an die Kraftfahrer und die Fahrradfahrer richten und sind – auch im Sinne eines sparsamen Umganges mit Verkehrszeichen – nur einzelfallweise einzurichten. Hinweise auf solche Stellen aus der Bevölkerung und/oder von Verbänden sollten unbürokratisch geprüft und die Verkehrszeichen zeitnah zur Anordnung montiert werden.

Auch über kleinere Beschilderungsmaßnahmen und Änderungen in der (Rad-)Verkehrsführung ist in der Presse und ggf. im Internet zu informieren (s. Kap. 4.10.4).

### **4.10 Unterhaltung und Betrieb von Radverkehrsanlagen**

Damit Radwege/Radfahrstreifen für die RadlerInnen attraktiv bleiben, müssen sie ganzjährig (also auch im Winter) befahrbar sein und einen hohen Fahrkomfort bieten. Sicherheitsrelevante Mängel müssen rechtzeitig erkannt und zeitnah sowie nachhaltig beseitigt werden.

#### **4.10.1 Streckenkontrolle und Mängelerfassung**

Aufgrund der großen Länge des Lübecker Radwegenetzes und des beträchtlichen Erhebungsaufwandes ist eine systematische Befahrung/Begehung der Radwege nur in größeren (i. A. mehrjährigen) Zeitabständen oder aus besonderen Anlässen möglich, z.B.

- im Rahmen der Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht oder
- bei der Vorbereitung von Baumaßnahmen an sanierungsbedürftigen Radwegen.

Die regelmäßige Kontrolle der Radwege auf kleinere bauliche und Sicherheitsmängel erfolgt i. A. durch Mitarbeiter der städtischen Bauhöfe (Straßenbegeher). Mängelhinweise seitens der Polizei, von anderen Dienststellen oder aus der Bevölkerung werden meist durch örtliche Inaugenscheinnahme zeitnah überprüft und die Mängel i. A. fotografisch dokumentiert.

Zwar ist das Lübecker Radwegenetz in Plänen und straßenbezogenen Akten gut erfasst; über ein spezielles EDV-gestütztes Radwegmängelkataster oder eine aktuelle elektronische Radwegebestandsdatei verfügt die Hansestadt Lübeck aber nicht.

Bei dem geplanten Aufbau eines Pavement-Management-Systems für die Straßen in Lübeck beim Bereich Stadtgrün und Verkehr sollten künftig aber auch Bestands- und Zustandsdaten der straßenbegleitenden Radwege systematisch mit eingepflegt werden.

#### 4.10.2 Unterhaltung von Radwegen

Zu den regelmäßigen Unterhaltungsarbeiten des Bereiches 5.660 – Stadtgrün und Verkehr an den städtischen Radwegen zählen

- das Freifräsen der Radwegränder von Grasüberwuchs
- der Rückschnitt von Stammaustrieben an den Straßenbäumen neben Radwegen
- das Freihalten der Lichtraumprofile von Bewuchs
- das Beseitigen von gefährlichen Baumwurzelaufbrüchen in den Deckschichten
- das Richten von Regenwasserabläufen und Schachtdeckeln
- das Verfüllen von Setzungsstellen an Brückenwiderlagern
- das Markieren bzw. Erneuern von Pollern an Einmündungen und Grundstückszufahrten
- die Überprüfung der Straßenbeleuchtung.

Die Radwege an Bundes- und Landesstraßen befinden sich i. A. in der Baulast des Landes und werden vom LBV-SH und dessen Straßenmeistereien unterhalten.

Die zeitnahe Beseitigung festgestellter Mängel wird von den genannten Dienststellen angestrebt, ist bei den derzeit zur Verfügung stehenden personellen und finanziellen Ressourcen aber vielfach nicht leistbar. Insbesondere in den Wachstumsperioden im Sommer ergeben sich – z. T. auch urlaubsbedingt – längere Bearbeitungszeiten bei den Bauhöfen. Mit der Neuorganisation des Flächenmanagements beim Bereich Stadtgrün und Verkehr sind hier künftig Verbesserungen zu erwarten (s. Kap. 7.1.4).

#### 4.10.3 Reinigung und Winterdienst an Radwegen/Radfahrstreifen

Die Reinigung der städtischen Radwege von Laub, Scherben und anderen Verunreinigungen erfolgt durch die Sparte Stadtreinigung der Entsorgungsbetriebe Lübeck. Zum Einsatz im Stadtgebiet kommen drei Kleinkehrmaschinen, die in wöchentlichen Intervallen die straßenbegleitenden Radwege/Radfahrstreifen reinigen. Für Hinweise aus der Bevölkerung steht eine Hotline (Tel. 0451/ 707 600) zur Verfügung. Die Mängelbeseitigung erfolgt zeitnah.

Die Stadtreinigung Lübeck koordiniert auch den Winterdienst. Seit dem Jahr 2011 sind die Winterdienstprioritäten an den Radwegen und Fahrradstraßen in einem eigenen Plan geordnet (s. Abb. 18 und Anhang A 9), der u. a. auch mit dem ADFC Lübeck abgestimmt wurde.

Als Streugut auf Radwegen wird in Lübeck nur abstumpfender Kies (Körnung 0/3 mm) verwendet. Dieser verbleibt in Frost- und Schneeperioden meist längerzeitig auf den Radwegen. Die Wiederaufnahme des ausgebrachten Streugutes erfolgt i. d. R. bis Ostern.

Die Einsätze werden jetzt zentral gesteuert und haben zu einer verbesserten Qualität bei der Ersträumung und Nachräumung auf den Radwegen geführt. Damit leistet die Stadt auch einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit, zur längeren jahreszeitlichen Benutzung des Fahrrades sowie zur Entlastung des Stadtklimas von CO<sub>2</sub>.

Die Radfahrer sind im Winter gleichwohl zu besonderer Aufmerksamkeit angehalten, da eine „Schwarzräumung“ der Radwege bis auf den Asphalt nach einsetzendem Schneefall oft nicht unmittelbar erfolgen kann.

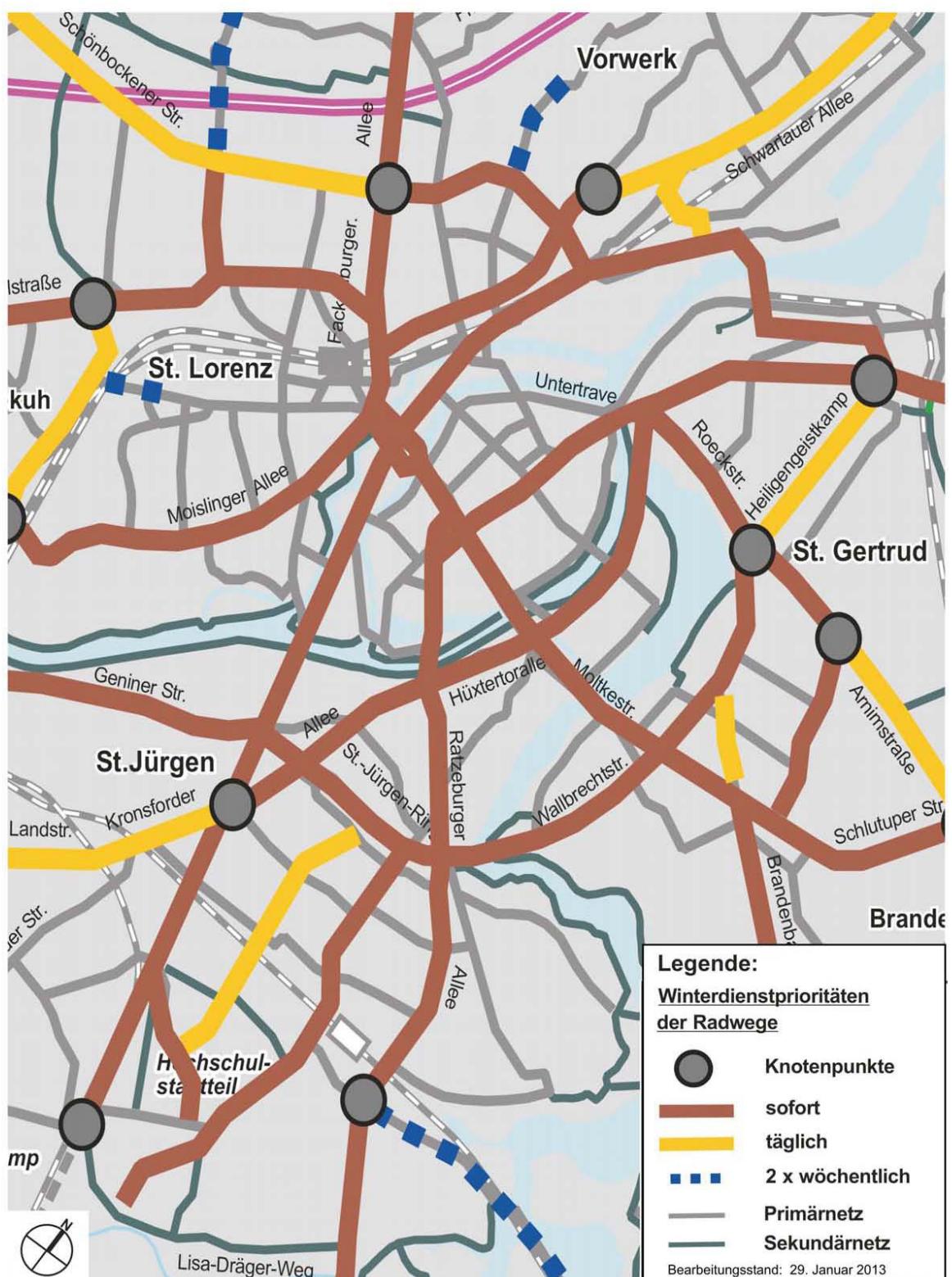


Abb. 18: Winterdienstprioritäten der Radwege, Stand: November 2012  
Ausschnitt Altstadt + Altstadtrandgebiete

#### 4.10.4 Baustellen an/auf Radwegen

Baustellen im Straßenraum führen häufig zu Engpass-Situationen auf Radwegen; sie beeinträchtigen nicht selten den Radverkehrsfluss und die Sicherheit des Radverkehrs. Daher ist auf die anforderungsgerechte Führung des Radverkehrs in Baustellenbereichen ein besonderes Augenmerk zu legen.

Zwar gibt es für die Einrichtung und den Betrieb von Baustellen (Verkehrsführung, Beschilderung, Absperrmaßnahmen) einschlägige Regelwerke wie die „Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen“ (RSA), die zahlreiche Musterlösungen auch zur Radverkehrsleitung enthält. Auch verfügen alle Mitarbeiter der städtischen Bauhöfe über die Arbeitshilfe „Baustellenabsicherung im Bereich von Geh- und Radwegen“ der Arbeitsgemeinschaft der fahrradfreundlichen Städte und Kreise in Nordrhein-Westfalen. Gleichwohl entspricht die Radverkehrsleitung an vielen Baustellen in Lübeck faktisch oft nicht diesen Standards. Dies gilt besonders für die Tagesbaustellen von Leitungsträgern, an denen die Radfahrer meistens per Zusatzbeschilderung zum Absteigen aufgefordert werden.

Oft weisen die Baustellenabsicherungen gefährliche Mängel auf (unangekündigtes Aufstellen von Sperrzäunen oder Verkehrszeichen auf dem Radweg, mangelhafte Beleuchtung). Zudem werden Radwege nicht selten zum Ablagern von Baumaterialien und zum Befahren mit Baufahrzeugen benutzt. Fast immer vermitteln die Baustellenbereiche in Lübeck wenig Sensibilität für die Belange des Radverkehrs.

Oft sind es auch Bauarbeiten an Nicht-Radverkehrsflächen, also an Fahrbahnen, Haltestellenbereichen, auf Parkstreifen oder Gehwegen, die die „normale“ Benutzung der Radwege erschweren. Auch infolge von Hochbaumaßnahmen kann es zu beträchtlichen und langandauernden Behinderungen des Radverkehrs kommen (Beispiel: Umbau Kaufhof Marli).

Besonders störend für den Radverkehr sind komplette Streckensperrungen von Radwegen, sei es bei

- Baustellenbeschilderungen, die einen Wechsel der Straßenseite beinhalten oder
  - ausgewiesenen großräumigen Umleitungen bei Großbaustellen,
- die die RadlerInnen zu bisweilen erheblichen Umwegen zwingen und Ärgernis hervorrufen.

Anforderungsgerechte(re) Radverkehrsführungen an Baustellen können maßgeblich zur Erhöhung der Fahrradfreundlichkeit in Lübeck beitragen. Es sind daher verstärkte Aktivitäten der Bauverwaltung, der Leitungsträger und der Baufirmen bei der fahrradfreundlichen Planung, Einrichtung und beim Betrieb von Baustellenbereichen an und auf Radwegen erforderlich. Der Runde Tisch Fahrradverkehr spricht sich dafür aus, in Baustellenbereichen vermehrt Fahrbahnführungen des Radverkehrs bei gleichzeitiger örtlicher Geschwindigkeitsbeschränkung für den Kfz-Verkehr zu realisieren.

Wirksam werden die angeordneten Baustellensicherungen nur, wenn sie auch regelmäßig von den Bauleitungen und der Verkehrsaufsicht kontrolliert werden. Hier besteht aus Sicht des Runden Tisches Fahrradverkehr ein erhebliches Handlungsdefizit. Bei Nichteinhaltung der städtischen Vorgaben sind die Baustellen vom Bereich Stadtgrün und Verkehr künftig ggf. vorübergehend stillzulegen.

Zur Information der Verkehrsteilnehmer sollten die Ankündigungen der Baustellen längerfristig erfolgen und auch im Internet genauere Streckeninformationen verfügbar sein. Die Berichterstattung zu diesem Thema in den örtlichen Printmedien ist verbessерungsbedürftig (s. auch Kap. 6).

## **5. Service und Dienstleistungen**

Wie bereits in Kap. 3 ausgeführt, kommen dem Service und den Dienstleistungen bei der Radverkehrsförderung und der Etablierung des „Radverkehrs als System“ eine immer größere Rolle zu. Dies gilt insbesondere für die Bereitstellung von Rädern, aber auch für deren Mitnahme(möglichkeiten) und –aufbewahrung. Nachfolgend werden wesentliche Aktivitäten dazu in Lübeck dargestellt und Handlungserfordernisse benannt.

### **5.1 Fahrradverleih**

#### **5.1.1 Nachfrage**

Die Nachfrage nach Leihräder ist in Lübeck örtlich sehr unterschiedlich.

Für die meisten BesucherInnen der Lübecker **Altstadt** steht das Weltkulturerbe im Fokus. Wegen der spezifischen räumlichen Bedingungen in der Altstadt wird diese vorrangig und sinnvollerweise zu Fuß erkundet oder mit dem Fahrgastschiff umrundet (insbesondere von den zahlreichen per Bus anreisenden Besuchergruppen).

Für Fahrradverleihangebote eher relevant sind Personen(gruppen), die Ziele und Aktivitäten außerhalb der Altstadt (z.B. an der Universität, der Fachhochschule oder in Betrieben in den altstadtnahen Quartieren) haben und mit einem Leihrad zeitlich flexibler sind als bei Benutzung des ÖPNV (vor allem bei früh beginnenden oder spät endenden Veranstaltungen). Auch Mehrtagesgäste zählen dazu, die nach „Abarbeitung“ der touristischen Ziele in der Altstadt sich auf „Entdeckungen“ im übrigen Stadtgebiet begeben und dabei mit dem (Leih)Rad ihren Aktionsradius spürbar vergrößern können.

In **Travemünde** ist die Nachfrage nach Leihräder wegen der längeren Verweilzeiten vieler Urlaubsgäste und deren anderer Disposition (aktive, naturnahe Erholung) deutlich höher als in der Altstadt. Wegen örtlich ungünstiger Bedingungen wie

- dem z. T. schwer erreichbaren „Hinterland“ im Westen (z.B. sehr umwegige Anbindung des Dummersdorfer Ufers),
- fehlender Radwanderwege auf der Ostseite der Trave und entlang des Dassower Sees
- der insgesamt bewegteren Topographie entlang der Traveförde sowie
- fehlender bzw. beschränkter Fahrradmitnahmemöglichkeiten in Bussen und auf Fahrgastschiffen (s. Kap. 5.6)

hält sich die Nachfrage nach Leihräder aber in Travemünde –verglichen mit anderen Urlaubsregionen an der Ostseeküste- derzeit in Grenzen.

#### **5.1.2 Privatanbieter von Leihräder**

Die Zahl der privaten Anbieter von Leihräder in Lübeck ist in den zurückliegenden Jahren annähernd gleichgeblieben (in der HL-Altstadt drei, in Travemünde vier Anbieter zuzüglich mehrerer Hotels mit Rädern nur für Hotelgäste). Das Verleihgeschäft wird von den Fahrradläden überwiegend als „Nebengeschäft“ betrieben. Die angebotenen Leihräder in der Lübecker Altstadt und in Travemünde reichen weitgehend aus. Abgesehen von der Hauptsaison, in der es temporär zu Engpässen kommt, ist daher derzeit von einem die Nachfrage abdeckenden Leihrad-Angebot in Lübeck und Travemünde auszugehen.

Eine steigende Nachfrage ist allerdings nach hochwertigen Stadträder, Sondermodellen und Fahrradanhängern feststellbar. Auch im Zusammenhang mit dem Pedelec-/E-Bike-Boom zeichnet sich hier für die nächsten Jahre eine wachsende Nachfrage ab, die mit der

Ausschilderung der Radrouten und von Radwanderstrecken im Lübecker Stadtgebiet einen zusätzlichen Schub erhalten kann. Auch der Trend zum Fahrrad allgemein dürfte das Verleihgeschäft längerfristig beleben und weitere Anbieter zum Verleih von Rädern ermutigen.

### 5.1.3 Bewerbung der Fahrradverleihangebote

Die privaten Werbeaktivitäten mittels Printmedien für die Fahrradverleihangebote in Lübeck und in Travemünde sind derzeit eher gering; auch die LTM bewirbt in ihren Broschüren den Fahrradverleih nur nachrangig. Es zeichnet sich allerdings ein deutlicher Trend zur Information und Vorbuchung von Rädern über das Internet ab.

Im Lübecker Umland, namentlich im Kreis Herzogtum Lauenburg, wird dagegen in deutlich stärkerem Maße für radtouristische Angebote und Leihräder geworben. Zielgruppen sind dabei neben radfahrenden SeniorInnen vor allem auch Familien. Diesen wird nicht nur ein differenziertes und spezifiziertes Netz von Themen-Radrouten offeriert, sondern mit Pedelec-Schnupperangeboten auch Lust auf neue Radelerfahrungen gemacht (s. Kap.6.7.3).

Durch verstärkte Kooperationen mit den Tourismusverbänden und –agenturen im Lübecker Umland lassen sich die Fahrradverleihzahlen auch in Lübeck mittelfristig erhöhen. Darüber hinaus müssen die Lübecker Leihrad-Anbieter innovationsfreudiger werden und beispielsweise ihren Fahrzeugpark modernisieren sowie ihre Öffnungszeiten erweitern (Verleih auch an den Wochenenden, s. Kap. 5.5).

### 5.1.4 Leihradsysteme

Das im Jahr 2009 von einem privaten Unternehmen aus Leipzig in der Lübecker Altstadt und in Travemünde mit insgesamt 50 Rädern gestartete und jeweils in den Sommermonaten (April bis Oktober) angebotene Leihradsystem „nextbike“ wurde im Juni 2011 eingestellt. Als Gründe sind zu nennen bzw. zu vermuten:

- rechtliche Bedenken (Vorgaben der neuen städtischen Werbesatzung)
- politische Eingaben (Beschwerden wegen der Blockierung der öffentl. Fahrradabstellplätze)
- zu geringe Werbeaktivitäten des Betreibers
- mangelnde Nachfrage (Lübecker Altstadt)

Nähere Gründe zur Einstellung des Angebotes wurden von dem Betreiber –auch auf Nachfrage- nicht mitgeteilt. Bei einem besseren Marketing und mit baulich ausgewiesenen festen Abstellstationen wäre evtl. eine bessere Resonanz erzielbar gewesen; insgesamt bestätigt die Einstellung des Leihradsystems aber die derzeit eher begrenzte Nachfrage nach Leihräder in Lübeck.

Dies wird auch belegt durch die nunmehr 4-jährigen Erfahrungen mit den sechs Call-A-Bike-Leihräder am Lübecker Hauptbahnhof (rückwärtiger Eingang am Steinrader Weg). Dieses Angebot eines mit der Deutschen Bahn AG kooperierenden Unternehmens richtet sich vorrangig an Bahnreisende im Nachtransport sowie an Tagestouristen. Die Entleihrate ist eher gering (durchschnittlich eine Entleihe pro Tag), was nicht zuletzt darauf zurückzuführen sein dürfte, dass die Räder wieder zu der Station zurückgebracht werden müssen. Erweiterungsabsichten seitens der DB bestehen derzeit nicht. Mittelfristig sinnvoll wäre eine zusätzliche Call-A-Bike-Station am stadtseitigen Haupteingang des Lübecker Hauptbahnhofes und die Bereitstellung von Call-A-Bike-Rädern an weiteren aufkommensstarken Bahnhaltepunkten in Lübeck (St. Jürgen, Strandbahnhof).

## 5.2 Radverkehrsförderung in/von Unternehmen

Die Bewältigung vieler Dienstfahrten und innerbetrieblicher Wege ist oft problemlos mit dem Fahrrad möglich. Dies erkennen auch in Lübeck immer mehr Firmen und Unternehmen, indem sie ihren MitarbeiterInnen Dienstfahrräder zur Verfügung stellen oder für verbesserte Fahrradabstellmöglichkeiten sorgen.

Die **Stadtverwaltung** geht dabei mit gutem Beispiel voran. So stehen in der Bauverwaltung mittlerweile 10 Diensträder zur Verfügung. Zum Start der AOK-Mitmach-Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ wurden im Jahr 2010 am Verwaltungszentrum Mühlentor 9 zusätzliche Fahrradbügel und zwei Fahrradabstellmodule ergänzt. Auch an anderen Standorten (Stadtteilbüro Fackenburger Allee, Gesundheitsamt Sophienstr., Fachbereich Kultur/Schildstr., Personalrat/Hartengrube) wurden in den zurückliegenden Jahren zusätzliche Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen.

Besonders fahrradfreundlich präsentieren sich der **Uni-Campus und die Fachhochschule Lübeck** (FHS), an denen das ohnehin große Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten in den letzten Jahren durch die GMS-H nochmals erweitert wurde. So wurden im Eingangsbereich zum Gebäude II der FHS im Jahr 2010 beispielsweise 85 zusätzliche Fahrradbügel eingebaut; auch im Umfeld des Audimax wurden zahlreiche weitere Fahrradbügel errichtet. Für parkende Kfz wurde außerdem eine gebührenpflichtige Parkraumbewirtschaftung eingeführt.

Als **fahrradfreundliche Unternehmen** in Lübeck präsentieren sich ferner

- die Sana-Kliniken (Einbau von 30 Fahrradbügeln an der Kronsforder Allee im Jahr 2011)
- die Sparkasse zu Lübeck (Bereithaltung von 60 kostenlosen Fahrradabstellplätzen für MitarbeiterInnen und Kunden in einer privaten Tiefgarage in der Fischergrube),
- die Firma Dräger (Bereithaltung von ca. 90 Fahrradabstellplätzen und von Schließfächern zum Einschließen von Regenbekleidung, Fahrradhelmen etc in der Tiefgarage des neuen Verwaltungsgebäudes am Finkenberg, Bereithaltung von Dienstfahrrädern),
- der Stadtverkehr Lübeck GmbH (überdachte Fahrradbügel am Ratekauer Weg)
- die Deutsche Rentenversicherung Nord (kostenlose Bereithaltung von ca. 135 überdachten und 115 nicht-überdachten „Fahrradnadeln“ am Standort Ziegelstr.) sowie
- das Multi-Funktions-Center (Neubau von Fahrradbügeln an der Maria-Goeppert-Str.)

Ein weiterer wichtiger Schritt zur Erhöhung der Fahrradfreundlichkeit wäre der Aufbau einer betrieblichen Mobilitätsberatung in den genannten Unternehmen (s. dazu auch Kap. 6.1).

Hinzuweisen ist schließlich auf die **Lübecker Wohnungsbaununternehmen**, die in den letzten Jahren bei der Sanierung ihres Gebäudebestandes und beim Neubau von Wohnungen vielfach Ergänzungen von Fahrradbügeln in den Hauseingangsbereichen vorgenommen haben. Zu nennen sind hier die/der

- Wohnungsbaugesellschaft Trave (Standorte in Kücknitz, Buntekuh und St. Jürgen)
- Neue Lübecker (Standorte in Brandenbaum und in St. Jürgen)
- Lübecker Gemeinnützige Bauverein (Standorte in St. Jürgen, Buntekuh und Dornbreite)
- Vereinigte Baugenossenschaft Lübeck (Standorte in St. Gertrud und in Schlutup)
- Bauhütte (Standorte in St. Gertrud/auf Marli)
- Wohnbau Schlutup (Standorte in St. Gertrud) sowie
- BIG-Bau (Standort in der Lübecker Altstadt).

Jährlich sind so in Lübeck jeweils ca. 500-600 zusätzliche Abstellmöglichkeiten auf privaten Flächen entstanden (s. auch Zwischenbericht „Fahrradfreundliches Lübeck“ v. 03.03.2010). Vereinzelt wurden von den Wohnungsbauunternehmen zudem überdachte und/oder abschließbare Fahrradgaragen geschaffen (z.B. in St. Gertrud und St. Jürgen).

Auch **Discounter und Lebensmittelmärkte** sind zunehmend bemüht, an ihren Gebäuden funktionsgerechte Fahrradbügel zu errichten (EKZ Buntekuh, Neukauf/Mönkhofer Weg, Sky/Moislinger Allee und Anderssenring, Aldi/Ratzeburger Allee, Mönkhof-Karree). Allerdings besteht bei den Discountern und Lebensmittelmärkten an vielen Standorten noch ein erheblicher Nachrüstungs- und Modernisierungsbedarf (s. auch Kap. 2.4.4).

### 5.3 Fahrrad-Taxen, Rikschas

In touristisch attraktiven Großstädten wie Amsterdam, Kopenhagen, Berlin oder München gehören sie bereits seit längerem zum alltäglichen Erscheinungsbild: Fahrrad-Taxen und Rikschas, deren Dienste vor allem von Touristen und Städtereisenden genutzt werden.

Auch in Lübeck gibt es seit dem Jahr 2008 eine privat betriebene Fahrradrikscha, welche neben Rundfahrten durch die Altstadt auch für besondere Anlässe (Hochzeiten, Jubiläen, Verabschiedungen aus dem Berufsleben etc.) gebucht werden kann.

Wie bei anderen Fuhrunternehmen auch handelt es sich um einen lizenzierten Betrieb, der nur auf ausgewählten Routen durch die Altstadt fahren darf. Die Fahrradrikscha stellt eine gute Ergänzung der übrigen Stadtführungen dar und sollte als „Sympathie-Faktor“ für ein fahrradfreundliche(re)s Lübeck auch in die (fahrrad)touristische Außenwerbung Lübecks eingebunden werden.

Bei dem geplanten Umbau des Bahnhofsvorplatzes ist auch ein Standort für die Rikscha oder weitere Fahrrad-Taxen zu berücksichtigen.

### 5.4 Pedelecs

Mit der raschen Verbreitung der Elektromotor-unterstützten Pedelecs ist nicht nur für den Fahrradeinzelhandel, sondern auch für die Energieversorger ein neues interessantes Geschäftsfeld entstanden. Die von der Fahrradindustrie und vom Fahrradhandel „angeheizte“ Pedelec-Konjunktur findet in großstädtisch geprägten Räumen mit großen Entfernungen und geringem Angebot an öffentlichen Kfz-Parkplätzen gute Rahmenbedingungen. In mittleren Großstädten wie Lübeck – zumal in solchen mit einem hohen Bestand an „normalen“ Fahrrädern – wird die Bedeutung des Pedelec-Sektors allerdings eher überschätzt.

So ist für das **Entleihen von Pedelecs** nach den bisherigen Erfahrungen beim Fahrradhandel und den Stadtwerken in Lübeck derzeit nur eine schwache Nachfrage vorhanden. Ursächlich dafür sind die vergleichsweise hohen Entleihgebühren für die Pedelecs (etwa das Doppelte bis Dreifache des Preises von „normalen“ Rädern) sowie versicherungsrechtliche Fragen. Auch die derzeit noch geringe Reichweite der Pedelecs sowie das Fehlen von öffentlichen Ladestationen mag im Einzelfall eine Rolle spielen.

Ungleich größer ist die Nachfrage nach dem **Kauf oder Leasen von Pedelecs**. Dies gilt sowohl für Privatkunden als auch für Firmen/Unternehmen, die gekaufte oder geleaste Pedelecs zunehmend als Diensträder einsetzen (Stadtwerke Lübeck, Volksbank Lübeck) und auf diese Weise ihren Reisekostenetat entlasten.

Aus verkehrsplanerischer Sicht ist die Pedelec-Nutzung wegen der Erschließung zusätzlicher Nutzerpotentiale und wegen der größeren realisierbaren Wegelängen gerade bei den „schwächeren“ Verkehrsteilnehmern unbedingt anzustreben; nach den bisherigen Erfahrungen besteht gleichwohl kein unmittelbarer Handlungsbedarf für öffentliche Investitionen in die ergänzende Radverkehrsinfrastruktur, z.B. in öffentliche Ladestationen oder die Ausweisung spezieller Pedelec-Abstellplätze in Lübeck.

In Travemünde sind – auch wegen der bewegteren Topographie und des hohen Anteils älterer BewohnerInnen und Feriengäste – allerdings neue „Geschäftsmodelle“ zu entwickeln, mit denen die Pedelec-Nutzung sowohl im Alltags- als auch im Freizeitradverkehr gefördert wird. Hiervon sind auch im touristischen Bereich „Mitnahme-Effekte“ durch höhere Nutzerzahlen bei den Leihräder zu erwarten.

## 5.5 Reparatur- und sonstiger Service

Die Zahl der Fahrradläden und der gewerblichen Betriebe, die Fahrradreparaturen vornehmen, hat in den Lübeck in den letzten Jahren leicht zugenommen. Auch die Zahl der Fahrradwerkstätten in sozialen Einrichtungen, die gebrauchte Räder aufarbeiten oder reparieren (u. a. Radstation an der UKL, Vorwerker Diakonie, Tagesstätte II „Die Brücke“, mehrere Fahrradselbsthilfeworkstätten in den Stadtteilen) hat sich erhöht.

Das Leistungsangebot der Läden/Einrichtungen umfasst neben dem Verkauf von Neurädern und Radzubehör sowie Radreparaturen i. d. R. auch

- die Aufarbeitung und den Verkauf von Gebrauchträdern,
- das Säubern von Rädern sowie
- die Codierung der Räder zum Zweck der Diebstahlprävention (in einzelnen Läden).

Vereinzelt werden auch Transportdienste (Holen und Bringen von Leihräder innerhalb der Region Lübeck) angeboten.

Die Öffnungszeiten der Läden/Einrichtungen garantieren werktags einen ganztägigen „Full-Service“ rund ums Rad; an Sonn- und Feiertagen sind die Läden/Einrichtungen in Lübeck dagegen fast alle geschlossen und Servicedienste für Tourenradler und Tagesgäste somit nicht verfügbar. Eingeschränkte Sonntagsöffnungszeiten von Fahrradläden und Fahrradverleiher gibt es lediglich in Travemünde während der Sommersaison.

Besondere Service-Angebote des Fahrradfachhandels sind i. A. auf wenige Tage beschränkt (z.B. mobile Sicherheitswoche im Herbst 2010).

Insgesamt genügt das fahrradbezogene „Service-Niveau“ in der Lübecker Altstadt und in Travemünde nur mittleren Ansprüchen. So fehlen insbesondere

- eine „Notfall-Hotline“
- ein mobiler Reparaturservice an Sonn- und Feiertagen während der Sommerzeit
- Automaten mit Pannen-Sets (bisher nur 2 Anbieter in HL vorhanden mit „Schlauchomaten“)
- öffentliche Pumpstationen in zentralen Lagen zum Aufpumpen der Reifen sowie
- Angebote für ein bewachtes Abstellen von Fahrrädern und/oder Reisegepäck in der oder am Rande der Altstadt (derzeit nur während der Öffnungszeiten im Parkhaus Holstentor).

## **5.6 Fahrradmitnahme**

Die Möglichkeit zur Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln erhöht den Aktionsradius der RadlerInnen und ist besonders im Freizeitradverkehr zur An- und Abreise sowie zur Abkürzung von Radrundtouren von Vorteil/von Bedeutung.

### **5.6.1 Fahrradmitnahme in Zügen**

Die –meist stündlich verkehrenden- Züge des Regionalverkehrs von Lübeck nach Hamburg, Kiel, Neustadt, Puttgarden, Bad Kleinen und Ratzeburg/Lüneburg bieten die Möglichkeit zur Mitnahme von Fahrrädern. Mit dem vermehrten Einsatz von LINT-Zügen sind die Beförderungskapazitäten auf einigen Linien allerdings zurückgegangen, sodass es insbesondere an aufkommensstarken Wochenenden zu Engpässen bei der Fahrradmitnahme kommen kann.

Positiv entwickelt hat sich dagegen die Fahrradmitnahme in den Regionalzügen nach Hamburg, da in den Doppelstockwagen vergleichsweise viele Fahrräder Platz finden und das Ein- und Ausladen der Räder aufgrund der breiten Türen und der Niederflurtechnik vergleichsweise einfach erfolgt. An Wochenenden werden diese Züge sogar bis Travemünde – Strandbahnhof durchgeführt. Durch den anforderungsgerechten Umbau der Bahnsteige in Travemünde in den letzten Jahren ist dort das Zu- und Aussteigen mit Rädern deutlich verbessert worden. Probleme bei der Fahrradmitnahme nach Travemünde bereitet werktags allerdings die Mitnahme von Sonderkonstruktionen wie Tandems oder Liegerädern (enge und stufige Einstiegsbereiche in etlichen Regionalzügen).

### **5.6.2 Fahrradmitnahme in Bussen**

Die Fahrradmitnahme in den Niederflurbussen der Stadtverkehr Lübeck GmbH und der Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft (je Bus zwei Fahrräder gegen Bezahlung) ist weiterhin möglich. Behinderte und Kinderwagen haben jedoch Vorrang, sodass es in verkehrsstarken Zeiten zu Engpässen bei der Fahrradmitnahme kommen kann und/oder RadfahrerInnen im Einzelfall zum frühzeitigen Aussteigen gezwungen sind.

Spezielle Fahrrad-/Radwanderbusse werden in Lübeck und Umgebung bereits seit 2004 nicht mehr eingesetzt, da sie nicht kostendeckend zu betreiben waren. Sie stehen auch für Charterverkehre nicht mehr zur Verfügung. Dadurch sind sowohl das Schaalseegebiet als auch die mecklenburgische Küstenregion für Radtouristen und Naherholungssuchende mit dem ÖPNV nicht mehr oder nur mit erheblichen Anfahrtswegen per Fahrrad erreichbar.

### **5.6.3 Bus-Shuttle am Herrentunnel**

Der – für die Benutzer kostenlose- Fahrradtransport durch den Herrentunnel wird sowohl im Alltags- als auch im Freizeitradverkehr gut angenommen. Die Diskussionen um Fahrzeiten und angemessene Transportkapazitäten sind zwischenzeitlich weitgehend „abgeklungen“.

In den Spitzentunden im Frühjahr und während der Sommerferien sind bei den angebotenen Kapazitäten der Fahrradmitnahme weiterhin Engpässe nicht gänzlich zu vermeiden. Der von der Herrentunnel Lübeck GmbH & Co KG bestellte und auf die Regelnachfrage abstellte Buspendelverkehr (zu den Hauptverkehrszeiten am Morgen und frühen Nachmittag: 10-Minuten-Takt, sonst alle 15 Minuten) deckt aber die Grundbedürfnisse ab und ist auch für Ortsfremde akzeptabel. Mitnahmeprobleme gibt es weiterhin bei Mofas und Mopeds (diese müssen auf den mitgeführten Fahrradanhänger der Shuttlebusse verladen werden) und bei größeren Radlergruppen. Hierdurch kommt es vereinzelt zu Zeitverzögerungen und dadurch ausgelöste gelegentliche „Verstimmungen“ der Fahrgäste.

#### 5.6.4 Fahrradmitnahme auf Fahrgastschiffen und Fähren

Die Fahrradmitnahme auf Fahrgastschiffen der **Wakenitz-Schifffahrt** zum Ratzeburger See ist im Jahr 2007 aufgrund rechtlicher Bedenken der Berufsgenossenschaft eingestellt worden (keine ausreichenden Stellflächen für Räder auf den Booten vorhanden); eine Wiederaufnahme der Fahrradmitnahme ist vom Betreiber nicht geplant.

Bei Bäderfahrten des Fahrgastschiffes „**MS Sven Johannsen**“ wurde in der Sommersaison 2012 ab Travemünde/Prinzenbrücke erstmals auch die Mitnahme von Fahrrädern angeboten. Damit waren/sind jetzt auch „One-Way-Fahrrad-Ausflüge“ nach Grömitz, Boltenhagen, Timmendorfer Strand/Scharbeutz und zur Lübecker Altstadt sowie Radrundtouren an den genannten Zielen einfacher möglich. Nach Auskunft der Reederei wurde die Fahrradmitnahme von den Passagieren so gut angenommen, dass sie auch in der Sommersaison 2013 wieder angeboten wird. In den übrigen Jahreszeiten sind für Gruppen auf Anfrage Sonderfahrten möglich.

Die Schiffe der **Priwall-Autofähre** nehmen gegen Bezahlung Fahrräder mit. Die von Ende März bis Mitte Oktober zusätzlich verkehrende **Norderfähre** befördert dagegen weiterhin ausschließlich Fußgänger und keine Fahrräder.

Zwar haben sich die Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme in Lübeck und Umgebung in den zurückliegenden Jahren –wie beschrieben- leicht verbessert; aus (rad)touristischer Sicht sind aber weitere Anstrengungen notwendig, um die Naherholungsziele - vor allem im Lübecker Süden- besser anzubinden und längerfristig auch neue touristische Zielgruppen zu erschließen. Die –auch im VEP-HL 1999 bereits vorgesehene- Fahrradmitnahme auf der Norderfähre ist zur Ermöglichung von Radrundtouren über den Priwall baldmöglichst einzurichten.

#### **5.7 Radfahr-Training für Anfänger und „Wiederaufsteiger“**

Personen, die -aus welchen Gründen auch immer- nicht Fahrradfahren können oder über längere Zeit kein Fahrrad mehr benutzt haben, müssen nicht dauerhaft vom Radeln ausgeschlossen bleiben. So gibt es in verschiedenen Städten (u. a. in Hamburg, Kiel und Braunschweig) von Sportpädagogen entwickelte Trainingsprogramme, in denen die TeilnehmerInnen mit verschiedenen Fahrübungen das Radeln (wieder) lernen und zudem rechtliche Informationen und Tipps zum sicheren Verhalten im Straßenverkehr erhalten. Zu diesem Zweck wirken in einzelnen Übungseinheiten i. a. auch Verkehrspädagogen der Polizei mit.

Auch in Lübeck wurden solche Kurse in den letzten Jahren vereinzelt angeboten (z.B. im Stadtteil Buntewuh als Mikroprojekt innerhalb der „Sozialen Stadt“ und vom Nachbarschaftsbüro „Vorwerk-Falkenfeld“). Zielgruppe waren/sind zumeist Migrantinnen. Auch im Rahmen der Seniorenbildung und als Fortbildung für MitarbeiterInnen der Stadtverwaltung könnte ein Radfahr-Training sinnvoll sein.

#### **5.8 Sonstige fahrradbezogene Dienstleistungen**

Abgerundet wird der Service rund um's Fahrrad in Lübeck durch folgende Dienstleistungen und regelmäßige fahrradbezogene Aktivitäten:

- Angebot eines (privaten) Fahrrad-Kurier-Dienstes (seit über 20 Jahren)
- Zustelldienste von Geschäften/Läden per Fahrrad (u. a. Stadtbäckerei Junge)
- Einsatz eines speziellen Reinigungsfahrzeuges bei der EBL („rollende Mülltonne“)

## **5.9 Zusammenfassung der Handlungsbedarfe bei Service und Dienstleistungen**

Folgende kurz- und mittelfristigen Handlungsbedarfe sind für Lübeck und Travemünde beim Fahrradservice und den fahrradbezogenen Dienstleistungen erkennbar.

### Fahrradverleih/ Fahrradtaxen

- Erweiterung des Fahrzeugparks bei den privaten Fahrradverleihern um hochwertige Städträder, Fahrradanhänger, Sondermodelle und Pedelecs
- Einrichtung einer zusätzlichen Call-A-Bike-Station am stadtseitigen Haupteingang des Lübecker Hauptbahnhofes
- Berücksichtigung eines Rikscha-Stellplatzes bei der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes
- Erweiterung der Servicezeiten von Fahrradverleihern auf das Wochenende ( insbesondere in der Lübecker Altstadt)

### Radverkehrsförderung in/von Unternehmen

- Anlage zusätzlicher (auch überdachter) Fahrradabstellmöglichkeiten in den Unternehmen
- Anlage diebstahlsicherer (abschließbarer) Fahrradgaragen und von Schließfächern
- Ausstattung der Läden von Discountern mit funktionsgerechten Fahrradabstellplätzen
- Bereitstellung von (weiteren) Diensträdern sowie von Pedelecs für Dienstfahrten in der Stadtverwaltung und in den privaten Unternehmen
- Aufbau einer betrieblichen Mobilitätsberatung in den Unternehmen

### Reparatur- und sonstiger Service

- Verlängerung der Öffnungszeiten in den Radläden während der Sommersaison
- Einrichtung eines mobilen Reparaturservice in Lübeck an den Wochenenden
- Anlage einer öffentlichen Pump-Stationen für Fahrräder in zentraler Lage (Altstadtrand)
- zusätzliche Angebote für bewachtes Abstellen von Fahrrädern in der Altstadt

### Fahrradmitnahme

- Erhöhung der Fahrradmitnahmekapazitäten in den Regionalzügen an Wochenenden
- (Wieder)Einsatz von Fahrradbussen im Schaalseegebiet und zw. Travemünde und Boltenhagen während der touristischen Hauptsaison
- (weitere) Optimierung des Fahrplans der Shuttle-Busse am Herrentunnel
- (Wieder)Ermöglichung der Fahrradmitnahme auf Fahrgastschiffen auf der Wakenitz
- Ermöglichen der Fahrradmitnahme auf der Norderfähre (Travemünde-Priwall)

### Sonstige fahrradbezogene Dienstleistungen

- Angebote von Radfahr-Trainingskursen für SeniorInnen und für MigrantInnen
- (Vermehrte) Angebote von Radtouren für NeubürgerInnen

## **6. Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation**

Bisher beschränkte sich die Öffentlichkeitsarbeit der Hansestadt Lübeck zum Thema Radverkehr(sförderung) aus arbeitsökonomischen Gründen vor allem auf Informationen über Neuerungen im Wegenetz und bei den Fahrradabstellanlagen. Anlässe dafür waren/sind z.B.

- der Beginn oder Abschluss von Sanierungsmaßnahmen an vorhandenen Radwegen
- Netzerweiterungen oder –verbesserungen durch Radfahr- und Schutzstreifen
- Neueröffnungen von Brückenbauwerken oder Fahrradstraßen
- die Freigabe von Einbahnstraßen für Radgegenverkehr oder
- Ergänzungen von Fahrradabstellanlagen in zentralen Lagen (Lübecker Altstadt, Travemünde, Hauptbahnhof)

Ein lebhaftes Echo in Artikeln und Leserbriefen in der Lokalpresse fanden/finden regelmäßig die Jahresberichte des Fahrradbeauftragten, die Veröffentlichungen der jährlichen Unfallstatistiken in Lübeck sowie „Reizthemen“ wie die Öffnung von Einbahnstraßen für Radgegenverkehr oder die Installation von „Ampelgriffen“ (s. Kap. 4.2.2).

Wichtig – sowohl zur Verbesserung der „Fahrrad-Klimas“ in der Stadt als insbesondere auch zur Verbesserung der Radverkehrssicherheit – ist jedoch eine regelmäßige und zielgruppengetreue Kommunikation mit der Bevölkerung zu allen Themen rund ums Rad. Nachfolgend werden Ansätze dazu beispielhaft dargestellt und diskutiert.

### **6.1 Mobilitätsberatung und Mobilitätsmanagement**

Die Möglichkeiten einer stadt- und umweltverträglichen Mobilität in Lübeck erschließen sich den BewohnerInnen über die bevorzugten Medien (Lokalpresse, Regional-TV, Offener Kanal Lübeck) und die Veröffentlichungen und Fahrgastinformationen der Verkehrsträger (Stadtverkehr Lübeck GmbH, LVG, Deutsche Bahn AG) meist nur ausschnittsweise.

Insbesondere NeubürgerInnen und Studierende haben ein erhöhtes Informationsbedürfnis, welches auch durch die Internet-Dienste der genannten Einrichtungen i. A. nicht hinreichend befriedigt wird. Zahlreiche Städte im Bundesgebiet bieten daher – häufig in Kooperation mit den öffentlichen Verkehrssunternehmen und/oder den Umweltverbänden – interessierten BürgerInnen seit vielen Jahren **kommunale Mobilitätsberatungen** an.

Nach einer 1998/1999 durchgeföhrten Bestandsaufnahme erhalten BürgerInnen und Gäste in Lübeck zwar an diversen Stellen verkehrsmittelspezifische Informationen; verkehrsmittelübergreifende Beratungen, die auch die „intermodalen“ Schnittstellen der Verkehrsträger berücksichtigen, waren und sind in Lübeck jedoch nicht zentral erhältlich.

Nach einer im Jahr 1999 vom Institut INFAS durchgeföhrten telefonischen Bevölkerungsbefragung zum Thema Mobilitätsberatung (800 Befragte über 14 Jahren) befürworteten etwa 50 % der Lübecker Wohnbevölkerung die Einrichtung einer qualifizierten verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätsberatung (darunter auch überdurchschnittlich viele FahrradbenutzerInnen). Der Empfehlung des Gutachters, eine solche in Lübeck auch tatsächlich einzurichten, wurde seitens der Politik aber (vorwiegend aus Kostengründen) nicht gefolgt.

Die in den Folgejahren stattdessen eingerichteten Informationsstellen der Verkehrssunternehmen (Stadtverkehr Lübeck/Servicebüro Königstr., Autokraft/Servicebüro am Hauptbahnhof) konnten die vorgenannten Info-Funktionen jedoch nur ansatzweise übernehmen und wurden jeweils nach kurzer Zeit wieder eingestellt.

Zwischenzeitlich hat sich die Verkehrsmittelwahl gerade bei jungen Menschen deutlich hin zu mehr intermodalen Mobilitätsformen verändert. Auch sind durch die Zielsetzungen der

Hansestadt Lübeck zum Klimaschutz und zum (verbesserten) Lärmschutz neue Anstrengungen erforderlich, die Kfz-Fahrten im Stadtgebiet durch Verlagerungen von Wegen auf die Verkehrsmittel des sogen. Umweltverbundes zu reduzieren.

Die Notwendigkeit zur Einrichtung einer Mobilitätszentrale und/oder eines Mobilitätsmanagements in Lübeck ist daher erneut zu prüfen. Hierbei sind auch die gegenüber den 90er Jahren deutlich verbesserten Zugriffsmöglichkeiten der NutzerInnen auf Verkehrsinformationen im Internet zu berücksichtigen.

Zusätzlicher Aktivitäten bedarf es auch bei der Verbesserung des **betrieblichen Mobilitätsmanagements**. Neben infrastrukturellen Maßnahmen (insbesondere Verbesserung des Angebotes an witterungsgeschützten Fahrradabstellplätzen und vermehrte Bereitstellung von Dienstfahrrädern) können auch Mitmach-Aktionen die Fahrradbenutzung auf dem Weg zur Arbeit oder bei Dienstfahrten attraktiver machen. Hierzu bedarf es einer intensiven Bewerbung (s. Kap. 6.4).

Ein interessanter neuer Ansatz zur mobilen Mobilitätsberatung sind die seit 2011 vom ADFC Lübeck angebotenen „Radtouren für Neubürgerinnen und Neubürger“, bei denen nicht nur über die Fahrradinfrastruktur in Lübeck informiert wird, sondern auch konkrete Tipps zum sicheren Radeln an Problempunkten (z.B. den Lübecker Kreiseln) vor Ort gegeben werden.

## 6.2 Informationsveranstaltungen / Öffentlichkeitsarbeit der Stadt

Als „klassische“ Form zur direkten Information der Stadtverwaltung/des Fahrradbeauftragten über Neuerungen bei der Radverkehrsinfrastruktur dien(t)en

- mündliche und schriftliche Berichte im Bauausschuss und gegenüber der Bürgerschaft,
- die Sitzungen des Runden Tisches Fahrradverkehr (4-5 Sitzungen pro Jahr),
- die Teilnahme an Info-Veranstaltungen von Stadtteilrunden (z.B. in St. Jürgen, Vorwerk, Buntekuh, Karlshof, Schlutup, Kücknitz und Travemünde),
- Vorträge/Präsentationen bei Veranstaltungen von Verbänden (ADFC, StattAuto e.G.) und bei Interessenvertretungen (Seniorenbeirat, Turn- und Sportbund Lübeck u. ä.),
- Infostände (z.B. auf der alle zwei Jahre stattfindenden Radreise- und Wandermesse „TRAUM PFADE“ des ADFC Lübeck und des DJH-Ortsverbands Lübeck, s. Kap. 6.7.4)
- sowie Info-Radtouren für Interessierte (z.B. im Hochschulstadtteil, in Moisling, Kücknitz und in Travemünde, meistens in Kooperation mit örtlichen Vereinen).

Insbesondere die Berichterstattungen und aktuellen Diskussionen am Runden Tisch Fahrradverkehr haben den Kenntnisstand der „Multiplikatoren“ deutlich verbessert und die Realisierung auch „neuer“ Radverkehrsführungen in Lübeck befördert.

Bei größeren Bauprojekten im Radverkehr ist eine Beteiligung der BewohnerInnen sinnvoll, um Hinweise aus der Bevölkerung frühzeitig aufzunehmen und vorgetragene Bedenken auszuräumen. Als ein positives Beispiel dafür kann der Planungsprozess der Fahrradstraße in der Dorfstraße gelten (in Zusammenarbeit mit der St. Jürgen-Runde).

Über neue Radverkehrsführungen sind die Anwohner ggf. mit Faltblättern zu informieren. Auch über temporäre Änderungen der (Rad)Verkehrsführung während einzelner Bauphasen ist rechtzeitig zu informieren, um Irritationen der VerkehrsteilnehmerInnen zu vermeiden.

## 6.3 Printmedien zum Radeln in Lübeck

### 6.3.1 Informationen der Bauverwaltung

Die Bauverwaltung informiert mittels folgender Printmedien zu den Radfahr- und Radabstellmöglichkeiten in Lübeck (die Infos sind auch im Internet eingestellt):

- Flyer „Radfahren und Radparken in der Lübecker Altstadt“ (mehrere Auflagen)
- Flyer „Radtouren zw. Alter Salzstraße und dem Ostseestrand“ (mehrere Auflagen)
- Flyer „Tipps zum Fahrradparken auf privaten Flächen“
- Flyer „Sicher durch den Winter“

Auch größere Änderungen in der Radverkehrsführung sollten künftig ergänzend durch Faltblätter kommuniziert werden.

Der Runde Tisch Fahrradverkehr empfiehlt ferner, eine Kurzfassung mit den wichtigsten Ergebnissen aus dem vorliegenden Bericht „Fahrradfreundliches Lübeck“ als bebilderte Broschüre in größerer Auflage zu drucken und ins Internet zu stellen.

### 6.3.2 Informationen des ADFC Lübeck

Informationen zum Radfahren in Lübeck, zu den Serviceangeboten und zu den Ansprechpartnern in den jeweiligen Dienststellen der Polizei und der Stadtverwaltung erhalten die FahrradfahrerInnen auch mittels folgender Publikationen des ADFC Lübeck:

- „Radgeber“ mit Radtourenprogramm (erscheint jeweils im April eines Jahres)
- Lübecker Fahrradstadtplan (M:1:20.000, Auflage: 2.000 Ex., März 2012)
- Flyer „Tipps für Neubürgerinnen und Neubürger - Mobil mit dem Rad“

Diese und andere Informationen für Radfahrer werden vom ADFC Lübeck in dessen neuer Geschäftsstelle im Werkhof, Kanalstr. 70, bereitgehalten.

### 6.3.3 Radtouristische Informationen (Karten, Broschüren)

Im Buchhandel sowie bei den Tourist-Informationen in Lübeck und Travemünde sind zahlreiche **Radwanderkarten** aller bedeutenden deutschsprachigen Kartenverlage (meistens Maßstäbe 1:50.000 bis 1:75.000) für Lübeck und Umgebung käuflich erhältlich. Bei der Aktualisierung der Radwanderkarten wurden/werden i. A. auch der städtische Fahrradbeauftragte und der ADFC Lübeck beteiligt.

Tipps zur naturnahen Erholung und zum Freizeitradeln in der Region Lübeck enthalten ferner die drei von der Arbeitsgemeinschaft Lübeck und Umgebung (AGU) e.V. herausgegebenen Bände des **Erholungsführers** „Lübeck-natürlich“ und die Stadtmagazine „Lübeck rundum“ und „Travemünde rundum“ der Lübeck und Travemünde Marketing GmbH (LTM).

Die genannten Karten/Broschüren sind sowohl im örtlichen Buchhandel als auch in den Tourist-Informationen in Lübeck und Travemünde erhältlich. Eine Auswahl präsentieren auch die Fahrradläden, Fahrradverleiher sowie die Bett & Bike-Betriebe in Lübeck (s. Kap. 6.7.2).

## **6.4 Aktionen und Kampagnen zur Radverkehrsförderung**

In zunehmendem Maße finden auch in Lübeck Aktionen und Kampagnen statt mit dem Ziel, die Fahrradbenutzung durch Gemeinschaftserlebnisse mit Wettbewerbscharakter und „Fahrrad-Events“ zu fördern.

### **6.4.1 Fahrrad-Frühling des ADFC**

Bereits seit über 20 Jahren führt der ADFC Lübeck alle zwei Jahre im April/Mai eine Aktionswoche mit Radtouren, Infoständen und Diskussionsveranstaltungen durch, in deren Rahmen auch über das ADFC-Radtourenprogramm und über Neuerungen in der Straßenverkehrsordnung informiert wird. Der Fahrradbeauftragte beteiligt sich an dem Programm i. A. mit einer „Feierabend-Radtour“, bei der Neuerungen im Lübecker Radverkehrsnetz vorgestellt werden. Über die Veranstaltungen wird in der Lokalpresse regelmäßig berichtet.

Im Jahr 2009 präsentierte der ADFC im Rahmen des „Fahrrad-Frühlings“ zusätzlich die Ausstellung „RadLust“, die mit einem RadlerFest im Carlebach-Park abgeschlossen wurde. Dabei wirkten auch die Kunst-RadfahrerInnen des SV Rot-Weiß Moisling mit.

### **6.4.2 Mitmach-Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“**

Seit 2008 beteiligt sich die Stadtverwaltung Lübeck an der vom ADFC und der AOK Schleswig-Holstein initiierten landesweiten Mitmach-Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“, bei der die TeilnehmerInnen an mindestens 20 Arbeitstagen während der Monate Juni bis August per Rad zur Arbeit fahren sollen.

Im Wettbewerb 2009 erhielt die Lübecker Stadtverwaltung als fahrradaktivstes Unternehmen in Schleswig-Holstein ein Preisgeld in Höhe von 500 EUR (welches für die Errichtung zusätzlicher Fahrradständer am Verwaltungszentrum Mühlentor verwendet wurde). Mittlerweile beträgt die Teilnehmerzahl in der Lübecker Stadtverwaltung etwa 140 Personen.

Seit dem Jahr 2010 beteiligen sich neben einigen Firmen und Privatpersonen auch etliche MitarbeiterInnen der Stadtverkehr Lübeck, der LVG sowie der Justizbehörden in Lübeck an der Aktion. Für 2013 planen alle genannten Einrichtungen eine erneute Teilnahme an dem Wettbewerb.

### **6.4.3 Bundesweite Kampagnen**

Im Jahr 2012 hat sich Lübeck –koordiniert durch die Klimaschutzleitstelle der Stadt- erstmals an der bundesweiten Kampagne „**Stadtradeln**“ des Klima-Bündnisses e.V. beteiligt. Ziel der Kampagne ist es, in einem Zeitraum von drei Wochen in einem Team möglichst viele Kilometer CO<sub>2</sub>-frei zurückzulegen, egal ob beruflich oder privat. Die Aktion richtet sich nicht nur an umweltbewusste RadlerInnen, sondern schwerpunktmäßig auch an Mitglieder von Kommunalparlamenten.

Die zurückgelegten Kilometer werden in einem Online-Radelkalender eingetragen; die Ergebnisse können im Internet eingesehen werden. In Lübeck beteiligten sich an der diesjährigen Kampagne ca. 550 RadlerInnen, darunter als „Stadtradler-Star“ Wirtschaftssenator Sven Schindler. Für 2013 ist eine Wiederholung der Kampagne geplant.

An der Image- und Informationskampagne „**Kopf an- Motor aus**“ des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit in den Jahren 2010 und 2011 nahm Lübeck in Ermangelung der dafür erforderlichen personellen Ressourcen nicht teil.

## **6.5 Aktionen und Kampagnen zur Verkehrssicherheit**

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit führ(t)en die Polizeidirektion Lübeck und die örtlichen Fahrradhändler in unregelmäßigen Abständen Aktionen durch.

### **6.5.1 Aktivitäten und Aktionen der Polizei**

Die Polizeidirektion Lübeck überwacht den (Rad)Verkehr im Rahmen ihrer regulären Streifendienste. Mehrmals jährlich (meist im Frühjahr und im Frühherbst) führt sie gemeinsam mit Polizeimeisteranwärtern aus Eutin an den Hauptzufahrten zur Lübecker Altstadt Großkontrollen der Fahrräder durch (vor allem Kontrolle der Beleuchtungsanlage und der Bremsen an den Rädern). Dabei erfolgen auch Belehrungen zur technischen Ausstattung der Fahrräder.

Weitere Schwerpunktaktionen sind Kontrollen zum Fahrverbot für Fahrräder in der Lübecker Fußgängerzone und gelegentliche Verkehrskontrollen im Umfeld von Schulen. In zunehmendem Maße werden Regelübertretungen von Radfahrern auch mit Bußgeldern geahndet.

In den späten 90er Jahren war bei der Polizeidirektion Lübeck eine Fahrradstaffel eingerichtet worden (Soll-Personalstärke: 4 Personen), die hauptsächlich in der Innenstadt, in Parks und in den Wall- und Kleingartenanlagen den (Rad)Verkehr überwachte. Diese bürgernahe und sehr effiziente Form der Verkehrsüberwachung wurde um das Jahr 2005 leider eingestellt. Da auch reguläre Streifendienste der Polizei kaum (noch) per Rad erfolgen, sind die Ordnungskräfte in der Öffentlichkeit heute deutlich weniger auf dem Fahrrad präsent als noch vor 10 Jahren. Dies schafft Distanz, wo eigentlich Nähe sein sollte, und mindert den Überwachungsdruck auf die RadfahrerInnen.

### **6.5.2 Aktionen der Lübecker Verkehrswacht**

Die Arbeit der Lübecker Verkehrswacht konzentriert sich hauptsächlich auf Veranstaltungen in den Schulen (Verteilen von Broschüren) und auf den Verkehrsübungsplatz am Meeserring. Bei Sonderveranstaltungen der Jugendverkehrsschule (z.B. „Tag der offenen Tür“) wirkt(e) sie mit Infoständen ebenso mit wie beim „Kinderverkehrstag“ der Lübecker Nachrichten (bis 2010) oder bei „Schulranzenfesten“.

Im Rahmen einer Artikelserie „Wir machen Lübecks Straßen sicherer“ wurde in den Jahren 2011/2012 in der Lübecker Stadtzeitung über die für RadfahrerInnen wichtigsten Verkehrsregeln informiert und Sicherheitstipps gegeben (z.B. zum Verhalten an den Kreisverkehren).

### **6.5.3 Aktionen des Fahrradhandels**

Aktionen des Fahrradhandels konzentrieren sich naturgemäß eher auf Ausstattungs- und Sicherungsaspekte des Fahrrades. So werden – meist zu Beginn der Fahrradsaison und im Herbst- im Rahmen von Aktionstagen vereinzelt folgende Dienste angeboten:

- Sicherheits-Check der Räder/ Durchführung von Inspektionen
- Codierung von Rädern
- Beratung zur Beleuchtung (z.B. bei der ADFC-Aktion „Licht an!“ im Herbst 2011)

Gemeinschaftsaktionen der Fahrradhändler gibt es in Lübeck in den letzten Jahren leider eher selten. Als Grund ist vor allem der zusätzliche zeitliche Aufwand bei gleichzeitig hoher Arbeitsbelastung der Läden zu vermuten. Auch fehl(t)en entsprechende Impulse seitens der Verbände und der Stadtverwaltung.

Geplant für 2013 ist die Einführung eines „Lübeck-Fahrradhelms“.

#### 6.5.4 Handlungsbedarfe

Angesichts der weiterhin hohen Unfallzahlen im Lübecker Radverkehr ist ein gemeinsames und abgestimmtes Vorgehen der örtlichen Akteure bei der Verkehrssicherheitsarbeit erforderlich; auch sind die bisherigen Kommunikationsformen/Medien zu überdenken.

Im Frühjahr 2013 sollte daher begleitend oder im Nachgang zum Fahrrad-Frühling des ADFC gemäß einer Empfehlung des Runden Tisches Fahrradverkehr eine **Verkehrssicherheits- bzw. Infokampagne** gestartet werden, in der über einen längeren Zeitraum und mit einem gemeinsamen Logo/Slogan (eventuell unter dem Titel „Blickwechsel“) auf gefährliche Punkte und Verhaltensweisen (u. a. auf linksfahrende „Geisterradler“) im Lübecker Straßenverkehr hingewiesen und für mehr Rücksichtnahme gegenüber Radfahrern und der Radfahrer untereinander geworben wird.

Als mögliche Akteure/ Mitwirkende an der Aktion(sreihe) sind zu nennen:

- die Polizeidirektion Lübeck (Verkehrslehrer der Polizei)
- die Lübecker Verkehrswacht
- der ADAC Schleswig-Holstein
- der ADFC Lübeck
- der TÜV Nord
- die DEKRA AG, Niederlassung Lübeck
- die Fachhochschule Lübeck
- die Medizinische Universität zu Lübeck
- die Stadtverkehr Lübeck GmbH
- das Lübeck-Management
- interessierte Fahrradläden in Lübeck (auch in Kücknitz und Travemünde)
- örtliche Verleiher von Fahrrädern sowie
- die lokalen Medien (Zeitungen, Offener Kanal Lübeck)

Als mögliche Sponsoren und Unterstützer kommen in Betracht

- die Lübecker Stiftungen
- gemeinnützige Einrichtungen (wie z.B. der Rotary-Club Lübeck)
- die Krankenkassen
- prominente AlltagsradlerInnen.

Neben einer zentralen Auftaktveranstaltung in der Lübecker Altstadt ist der Einsatz von Plakaten, Artikelserien in den Printmedien und Aktionen auf den Straßen zu prüfen. Auch Mitmachangebote für bestimmte Altersgruppen (Testfahrten, Geschicklichkeitsparcour/e) sind anzubieten.

Notwendig und für den Herbst 2013 vorzubereiten ist ferner eine öffentlichkeitswirksame Tagesveranstaltung zum Thema „**Sicher durch den Winter**“. Mögliche Bausteine sind:

- Präsentation der Ausstellung „Nur Armleuchter fahren ohne Licht“
- Beleuchtungscheck von Fahrrädern
- Präsentation wintertauglicher Radfahrerkleidung
- „Gefahren“-Quiz mit Schwerpunkt „Fahrradbeleuchtung“
- Durchführen einer abendlichen „Glühwürmchen“-Radtour durch Lübeck (mit örtlichen Sicherheitstipps).

Die Aktion ist ggf. nicht zentral in der Altstadt durchzuführen, sondern in Kooperation mit örtlichen Akteuren in einem Stadtteilzentrum (z.B. Einkaufszentrum Buntekuh, Kaufhof Marli, Kirchplatz Kücknitz oder Wochenmarkt Travemünde).

## **6.6 Sonstige Veranstaltungen rund um's Rad**

### **6.6.1 Fahrradversteigerungen**

Bei den Fahrradversteigerungen des Fundbüros werden zweimal jährlich jeweils etwa 150-200 Fahrräder meistbietend versteigert. Die Zahl der Fundräder hat in den letzten Jahren zugenommen, sodass z. T. auch drei Versteigerungen pro Jahr erfolg(t)en.

### **6.6.2 Fahrrad-Gottesdienst**

Bereits seit dem Jahr 2003 findet jeweils am ersten Sonntag im Mai in Moisling ein – meist von ca. 100-150 Menschen besuchter „Fahrrad-Gottesdienst“ statt, der von Pastor Christian Gauer und der Johann-Hinrich-Wichern-Kirchengemeinde zu einem jährlich wechselnden fahrradbezogenen Thema gestaltet wird.

Unterstützt wird die Veranstaltung vom ADFC Lübeck, dem Gemeinnützigen Verein Moisling, Genin und Umgegend, dem städtischen Fahrradbeauftragten sowie dem örtlichen Polizeirevier. An der dem Gottesdienst folgenden Familienradtour nehmen i. A. 80-100 RadlerInnen teil. Im Rahmen des daran anschließenden Stadtteilfestes wurden mehrfach Versteigerungen von gebrauchten und gespendeten neuen Rädern durchgeführt.

Die Veranstaltung wurde im Jahr 2012 erstmals komplett von der Kirchengemeinde organisiert. Eine Weiterführung in 2013 ist geplant.

### **6.6.3 Thematische Stadtführungen per Rad**

Der Lübecker Verkehrsverein e.V. und der Lübecker Stadtführer e.V. bieten für Gruppen nur wenige thematische Stadtführungen per Rad an (z.B. die Literarische Fahrradtour „Auf den Spuren von Thomas Mann“ oder „Über die Wälle durch die Tore zu den Sommerhäusern der Lübecker Vorstädte“). Die Vielfalt der Themen bleibt aber -verglichen mit den Stadtführungen zu Fuß- bisher sehr begrenzt (dies gilt für Travemünde in gleicher Weise).

Nicht nur aus touristischer Sicht besteht ein erheblicher Nachholbedarf, um das Angebot an thematischen Radtouren in Lübeck zu verbreitern und mit anderen Städten „gleichzuziehen“.

### **6.6.4 Radsport(veranstaltungen)**

Radsport (Straßenradrennen, Geländefahren, Mountainbiking, Triathlon u.ä.) ist in Lübeck eher wenig verbreitet. Lediglich drei Vereine bieten Radsportlern gemäß einer Aufstellung des Lübecker Turn- und Sportbundes derzeit diesbezügliche Übungs-/ Trainungsstunden an:

- |                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| - Radsport-Team Lübeck e.V.         | Radsport                                 |
| - SV Rot-Weiß Moisling v. 1911 e.V. | Kunstradfahren, Einradfahren und Radball |
| - Tri-Sport Lübeck e.V.             | Radsport, Triathlon                      |

Gering fällt auch die Zahl an publikumswirksamen Radsportveranstaltungen in Lübeck aus. Zu nennen sind allenfalls:

- das jährliche Radrennen des Radsport-Teams Lübeck in Blankensee sowie
- der 7-Türme-Triathlon (500 TeilnehmerInnen, erstmals veranstaltet im Jahr 2012).

## **6.7 Radtouristisches Marketing**

Der Fahrradtourismus hat sich in den zurückliegenden Jahren bundesweit zu einem bedeutenden Wirtschaftsfaktor entwickelt. Parallel zur Infrastrukturentwicklung in diesem Bereich (Ausbau bzw. Sanierung von Radwegen/Wirtschaftswegen, Ausstattung der Routen mit Radwegweisern, Anlage von Rastplätzen, Ausstattung zentraler Verkäufspunkte mit Fahrradboxen etc.) ist auch die Vermarktung radtouristischer Angebote ständig verbessert worden. Nachfolgend wird die diesbezügliche Situation in Lübeck in wesentlichen Aspekten beleuchtet.

### **6.7.1 Zertifizierung von Radfernwegen**

Die Zertifizierung von Radfernwegen (RFW) vermittelt dem Fahrradurlauber einen Qualitätsmaßstab für die Attraktivität (d.h. den Ausbaugrad, die Übernachtungsangebote und den touristischen Service) längs eines RFW; die Zertifizierung fördert darüber hinaus die Vermarktungschancen von Radfernwegen und touristischen „Paketen“.

Von den beiden Radfernwegen auf Lübecker Stadtgebiet ist derzeit nur der Radfernweg „Alte Salzstraße“ gemäß dem vom ADFC entwickelten Kriterien-System zertifiziert (3 Sterne). Gemeinsam mit der Herzogtum Lauenburg Marketing und Service GmbH (HLMS) gibt es seit zwei Jahren Anstrengungen, die Ausstattung dieses RFW (weiter) zu verbessern, um mittelfristig dessen Höherstufung auf 4 Sterne zu erreichen (s. Kap. 4.3.1). Eine Voraussetzung dazu ist die Verbindung des RFW „Alte Salzstraße“ mit dem Ostseeküstenradweg (verbesserte Linienführung und Ausstattung mit einer Radwegweisung, s. Kap. 4.4.3).

### **6.7.2 Bett & Bike-Betriebe**

Fahrradfreundliche Bett & Bike- Gastbetriebe zeichnen sich dadurch aus, dass sie

- FahrradfahrerInnen auch für eine Nacht Unterkunft gewähren,
- gesicherte Einstellmöglichkeiten für Räder bieten,
- Trockenmöglichkeiten für nasse Kleidung bereithalten,
- ein kräftiges, vitales Frühstück anbieten sowie
- bei der Beseitigung von Fahrradpannen behilflich sind.

Über eine Bett & Bike-Zertifizierung verfügen derzeit 11 Hotels/Gasthöfe in Lübeck (incl. der Jugendherberge Burgtor) und zwei Betriebe in Travemünde. Dort ist das Übernachtungsangebot für Fahrradurlauber im Sinne von Bett & Bike erweiterungsbedürftig, zumal außer beim Naturfreundehaus auf dem Priwall keine Bett & Bike-Betriebe als Übernachtungsangebote für Radfahrergruppen längs des Ostseeküsten-Radweges zur Verfügung stehen.

### **6.7.3 Fahrradtouristische Angebote in Lübeck und Umgebung (Printmedien und Internet)**

Im Gegensatz zu Städtereisenden und Reisegruppen, für die die LTM zahlreiche touristische Reise-Pakete zu Lande und zu Wasser anbietet, wird den Gästen von der LTM weder in der Lübecker Altstadt noch in Travemünde ein spezielles „**Fahrrad-Paket**“ offeriert. Auch in den Printprodukten der LTM (Stadtmagazine „Lübeck Rundum“ und „Travemünde Rundum“) nimmt das Thema „Radwandern/ Radeln in Lübeck“ nur wenig Raum ein (Kurzbeschreibung von je 2-3 Radwandertouren).

Die genannten Radwandertouren (entlang der Wakenitz und von der Altstadt über den Herrentunnel nach Travemünde) sind ferner in der **Broschüre „Radfahrerfreu(n)de“** enthalten, mit der die Metropolregion Hamburg seit Mitte 2012 im Rahmen einer Tagetourismuskampagne Tipps für insgesamt 36 Radtouren im erweiterten Hamburger Umland offeriert (Beschreibungen auch im Internet unter [www.metropolregion.hamburg.de/Gruppenradtouren](http://www.metropolregion.hamburg.de/Gruppenradtouren)).

Vertreten ist Lübeck mit etlichen Routen (Gesamtlänge: 220 km) zudem im **Online-Radroutenplaner** der Tourismus-Agentur Schleswig-Holstein (tash). Das System umfasst alle 12 Radfernwege in Schleswig-Holstein, zahlreiche Themenradrouten, 2.500 Sehenswürdigkeiten, die Bett&Bike-Unterkünfte, Höhenprofile sowie Wetterdaten ([www.sh-radrouthenplaner.de](http://www.sh-radrouthenplaner.de)). Die Daten von persönlich zusammengestellten Radrouten können ausgedruckt und/oder auf ein GPS-Gerät geladen werden. Der Online-Radroutenplaner steht auch als App fürs i-Phone zur Verfügung.

Bereits seit 2007 ist Lübeck ferner in dem tash-Projekt „**Gartenrouten zwischen den Meeren**“ vertreten, in dem neue und historische Parkanlagen im Internet vorgestellt und routenmäßig miteinander vernetzt sind ([www.gartenrouten-sh.de](http://www.gartenrouten-sh.de)). Zu dem Thema wurde in den zurückliegenden Jahren i. A. einmal jährlich auch eine Führung per Fahrrad in Lübeck und/oder Travemünde angeboten.

Die genannten Internet-Produkte bedürfen aus Sicht des Runden Tisches Fahrradverkehr einer Ergänzung/Differenzierung (genauere Tourenbeschreibungen), um für Radwanderer stärkere Handlungsanreize zu geben.

Anzustreben ist ferner eine engere **Kooperation mit der HLMS**, die im Herzogtum Lauenburg in den letzten Jahren einen Vermarktungsschwerpunkt im Bereich Fahrradtourismus entwickelt hat (Ausweisung/Beschichtung mehrerer Radfernwege, Audioguide- unterstützte ausgeschilderte Themenradtouren, Geocaching-Radtouren, kombinierte Schiffs- und Radtouren) und auch im Bereich Service innovative Wege beschreitet (z.B. Verleihung von Pedelecs, Paket „Pedelec-Erlebniswoche“).

#### **6.7.4 Radreisemesse „TRAUMFADE“ des ADFC Lübeck**

Alle zwei Jahre im März/April veranstalten der ADFC-Kreisverband Lübeck und der DJH-Ortsverband Lübeck in der Geschwister-Prenski-Schule in Lübeck die Radreise- und Wandermesse „**TRAUMFADE**“. Auf der eintägigen Veranstaltung wird über regionale und überregionale (Rad)Wandermöglichkeiten und –angebote informiert. In einem Rahmenprogramm gibt es Reiseberichte/Kurzvorträge zu Wanderungen und Fahrradtouren. Örtliche Fahrradhändler und Outdoor-Geschäfte präsentieren zudem aktuelle Produkte. Auch der städtische Fahrradbeauftragte und die Polizei Lübeck waren/sind dort regelmäßig mit Infoständen vertreten.

Die -ehrenamtlich organisierte- Messe hat regelmäßig ca. 1.200-1.400 zahlende BesucherInnen. Sie ist ein wesentlicher Marketingbaustein nicht nur für die Radtouren- und die Beratungsangebote des ADFC Lübeck, sondern für alle Aussteller.

#### **6.7.5 „Reise-Reportagen“ des ADFC Lübeck**

Bereits seit über 15 Jahren führt der ADFC-Kreisverband Lübeck im Februar jeden Jahres in der Jugendherberge „Vor dem Burgtor“ eine Veranstaltungsreihe durch, bei der mit Dia-Vorträgen regionale und internationale Radreiseziele ausführlicher vorgestellt werden. Die „Reise-Reportagen“ erfreuen sich regen Interesses.

## **6.8 Zusammenfassung Handlungsbedarfe Öffentlichkeitsarbeit u. Kommunikation**

Folgende kurz- und mittelfristigen Handlungsbedarfe sind für Lübeck und Travemünde bei der Öffentlichkeitsarbeit und bei der fahrradbezogenen Kommunikation erkennbar:

### Mobilitätsberatung

- Verbesserte Internet – Präsenz zu fahrradbezogenen Themen/Angeboten in Lübeck
- Prüfung der Einrichtung und Finanzierung einer Mobilitätszentrale in Lübeck

### Informationsveranstaltungen

- rechtzeitige Beteiligung der Bevölkerung an Planungen für größere Radverkehrsprojekte
- aktuelle Information der Bevölkerung über neue Radverkehrsführungen (auch Baustellen)

### Flyer/Broschüren/Karten

- (Nach)Druck von Flyern zum Radfahren und -parken in der Altstadt und in Travemünde
- Druck einer Kurzfassung „Fahrradfreundliches Lübeck“ (Broschüre)
- Aktualisierung und Ergänzung von Flyern/Broschüren zu Radwanderrouten in Lübeck (z.B. zum Draeger-Wanderweg und zum Lisa-Dräger-Weg)

### Aktionen und Kampagnen zur Radverkehrsförderung und zur Radfahrsicherheit

- Vermehrte Werbung für die Teilnahme an und regelmäßige Berichterstattung über Radfahr-Mitmach-Aktionen („Mit dem Rad zur Arbeit“, „Stadtradeln“ u. a.)
- Entwicklung einer Verkehrssicherheitskampagne für mehr Rücksichtnahme im Lübecker Straßenverkehr (ADFC zusammen mit Polizei, Verkehrswacht und interessierten örtlichen Fahrradhändlern, mit den LN als Medienpartner)
- Präsentation einer Ausstellung mit Aktionstag/en zum Thema Fahrradbeleuchtung im Herbst 2013 („Nur Armleuchter fahren ohne Licht“)
- Produktion und Vertrieb eines „Lübeck-Fahrradhelms“ (Fahrradhandel, ab Frühjahr 2013)

### Sonstige Veranstaltungen rund ums Rad

- Vermehrte Entwicklung von thematischen Stadtführungen per Rad zu Zielen außerhalb der Lübecker Altstadt (z.B. zur Lübecker Bau- und Industriegeschichte, Stadtentwicklung etc.)
- Etablierung weiterer publikumswirksamer Radsportveranstaltungen in der Lübecker Altstadt oder am Altstadtrand

### Radtouristisches Marketing

- Höherzertifizierung des Radfernweges „Alte Salzstraße“ (2014/2015)
- Eintragung weiterer Bett & Bike- Übernachtungsbetriebe in Travemünde und Umgebung
- Erstellen spezieller „Radreise-Pauschalen“ für Lübeck und Travemünde (LTM)
- Verstärkte Kooperation mit den benachbarten Tourismusverbänden bei der Vermarktung von touristischen Radreiseangeboten.

## **7. Künftige Organisation der Radverkehrsförderung in Lübeck**

Die anforderungsgerechte Förderung des Radverkehrs im Sinne des in Kap. 3 definierten Leitbildes ist –wie auch an anderen Stellen dieses Berichtes mehrfach ausgeführt- mit den bisher eingesetzten finanziellen, personellen und organisatorischen Mitteln nicht machbar.

So dienten die Infrastrukturmaßnahmen in den vergangenen Jahren eigentlich eher der Substanzerhaltung als der Qualitätsverbesserung der (Rad)Verkehrsanlagen. Und die Aktivitäten zur Verbesserung des Radservice in Lübeck sowie die fahrradbezogene Öffentlichkeitsarbeit folgten weniger strategischen Zielen, sondern liefen eher „nebenher“. Auch wegen der nicht regelmäßigen Berichterstattung in den Medien kam das Thema „Radverkehrsförderung“ in Lübeck bisher nicht aus einem „Nischendasein“ heraus.

Mit den ehrgeizigeren Zielsetzungen bei der Förderung des Radverkehrs in Lübeck sind die Organisationsstrukturen innerhalb der (Bau)Verwaltung und die Zusammenarbeit mit den Vereinen/Verbänden neu zu strukturieren bzw. zu optimieren.

### **7.1 Organisation innerhalb der Verwaltung**

#### **7.1.1 Fahrradbeauftragte/r**

Wesentliche Zuständigkeiten zur Förderung des Radverkehrs sind in Lübeck bereits seit Juni 1987 in der Funktion des/der Fahrradbeauftragten gebündelt. Der Fahrradbeauftragte ist vom Fachbereichsleiter Planen und Bauen bestellt und dem Bereich Stadtplanung, Abt. Verkehrsplanung zugeordnet (keine eigene Planstelle). Zu seinen Aufgaben und Zuständigkeiten zählen (Auszug aus der Verfügung vom September 1993):

- Vertretung des Baudezernenten in allen fahrradrelevanten Belangen nach außen,
- Koordinierung aller Planungen und Baumaßnahmen von Radverkehrsanlagen,
- Erarbeitung von Planungen und Stellungnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für RadfahrerInnen,
- Prüfung aller Planungen und Maßnahmen im Baudezernat auf fahrradrelevante Belange,
- Unterrichtung der Öffentlichkeit über Planungen und Maßnahmen zum Radverkehr,
- Aufstellung eines Jahresprogramms der Baumaßnahmen (jeweils zum Jahresanfang),
- Aufstellung des Investitionsprogramms betr. Ergänzungen im Radverkehrssystem (10-Jahres-Programm)
- kontinuierliche Zusammenarbeit mit dem ADFC, Initiativen und sonstigen sachkundigen Bürgern

Die organisatorische Einbindung des/der Fahrradbeauftragten in den Bereich Stadtplanung, Abt. Verkehrsplanung ist wegen der Erarbeitung von Planungen grundsätzlich richtig; allerdings sind die Abstimmungen mit den bauenden Abteilungen beim Bereich Stadtgrün und Verkehr dadurch zeitintensiver als bei der anfänglichen direkten Zuordnung der Aufgabe beim seinerzeitigen Bereich Verkehr (bis 2003).

Die Aufgaben des/der Fahrradbeauftragten werden mit der Realisierung der vielfältigen Teilkonzepte und Maßnahmen des Programmes „Fahrradfreundliches Lübeck“ in den nächsten Jahren erkennbar zunehmen. Für eine erfolgreiche Bearbeitung ist es zwingend erforderlich, die o. a. Bestellung anzupassen und eine dauerhafte und durchgängige Besetzung der Stelle zu gewährleisten. Einzelheiten sind innerhalb des Fachbereiches Planen und Bauen zu regeln.

Für eine intensivere Öffentlichkeitsarbeit (z.B. bei der Entwicklung von Kampagnen) bedarf es der qualifizierten Zuarbeit durch externe Agenturen und/oder einer personellen Verstärkung beim Bereich Stadtplanung (evtl. Einrichtung einer zeitlich befristeten Halbtagsstelle).

### 7.1.2 Radverkehrsnetzplanung und straßenräumliche Enwürfe

Die derzeitige Netzplanung und die zum Netzausbau erforderlichen Maßnahmen konzentrieren sich in hohem Maße auf die (Weiter)Entwicklung des Netzes für den Alltagsradverkehr.

Die straßenräumlichen Entwürfe für die im Anhang 5 und 6 näher beschriebenen Maßnahmen sind vorrangig vom Bereich Stadtplanung, Abt. Verkehrsplanung zu erstellen (bzw. durch von dort beauftragte Büros erstellen zu lassen) und mit den zu beteiligenden Dienststellen in der Stadtverwaltung abzustimmen. Zur Beschleunigung der Verfahren –insbesondere bei förderfähigen Maßnahmen– ist verwaltungsinterne „**Arbeitsgruppe Radverkehrsförderung**“ einzurichten, die vom Fahrradbeauftragten koordiniert wird.

Die haushaltsmäßige Ordnung der Maßnahmen erfolgt wie bisher beim Bereich Stadtgrün und Verkehr. Von dort sind auch die Bauvorbereitung und Bauausführung zu steuern.

Die Maßnahmen zur Entwicklung der Netze für den Freizeit- und Erholungsradverkehr sind bisher entwurflich i. A. noch wenig konkretisiert (s. Kap. 2.5.6). Es bedarf einer Neuordnung der Zuständigkeiten für die weiteren Arbeitsschritte unter Einbeziehung der verschiedenen bauausführenden Dienststellen (Bereich Stadtgrün und Verkehr, Stadtwald, Lübeck Port Authority) und des Bereiches Naturschutz.

Die haushaltsmäßige Ordnung der Maßnahmen ist innerhalb des Fachbereiches Planen und Bauen herzustellen.

### 7.1.3 Fortbildung der MitarbeiterInnen

Der Radverkehr erfährt im Verwaltungsalltag bei den MitarbeiterInnen oft noch nicht die Beachtung, die er angesichts seiner Bedeutung für die Lübecker Verkehrspolitik verdient. Insbesondere „neuen“ Lösungen der Radverkehrsführung (die in anderen Städten z. T. bereits Standardlösungen sind) stehen manche MitarbeiterInnen/ Akteure in Ermangelung eigener Erfahrungen oft skeptisch gegenüber. Auch fehlt bisweilen das Verständnis für die gestiegenen baulichen Standards und spezielle Problemlösungen.

Zum Abbau der Vorbehalte sollten sich die Mitglieder der o. a. verwaltungsinternen „Arbeitsgruppe Radverkehrsförderung“ im Rahmen von Fachexkursionen zu fahrradfreundlichen Nachbarstädten selbst ein Bild von neuen Radverkehrslösungen machen. In den Erfahrungsaustausch sind auch die nicht-bauausführenden Dienststellen und die Polizei einzubeziehen.

### 7.1.4 „Schnelle Eingreiftruppe“

Die Beseitigung kleinerer Mängel an den Lübecker Radwegen (Beseitigung von punktuellen Schlaglöchern, kleineren Baumwurzelaufrüchen, Absackungen an Brückenwiderlagern etc) dauert wegen der unterschiedlichen Zuständigkeiten und wegen der Personalknappheit bzw. anderer Prioritätensetzungen auf den Bauhöfen oft zu lange. Dies mindert den Fahrkomfort für die RadfahrerInnen und stößt oftmals auf Unverständnis der VerkehrsteilnehmerInnen.

Vom Runden Tisch Fahrradverkehr wird die Einrichtung einer „schnellen Eingreiftruppe“ beim Flächenmanagement des Bereiches Stadtgrün und Verkehr vorgeschlagen, um Mängelhinweise aus der Bevölkerung zeitnah abzuarbeiten (s. auch Kap. 7.2.4). Die „Eingreiftruppe“ sollte auch bei Arbeiten zur Radwegweisung im Stadtgebiet (Setzen von Masten, Reinigen von Wegweisern etc.) und im Winterdienst an Radwegen eingeschaltet werden.

## **7.2 Beteiligung von Verbänden, Bürgerbeteiligung**

Das Ziel einer „fahrradfreundlichen Stadt“ lässt sich nur gemeinsam erreichen: Politik, Stadtverwaltung, Verbände, Unternehmen und die BürgerInnen können und müssen dazu jeweils ihre spezifischen Beiträge leisten.

Um die Baumaßnahmen und Aktionen konsensfähig zu machen und die gemeinsamen Ziele – auch bei konträren Einschätzungen einzelner Verkehrssituationen- nicht aus dem Auge zu verlieren, ist darüber hinaus eine effiziente Beteiligung der BürgerInnen erforderlich. Nachfolgend werden die Mitwirkungsinstrumente von Verbänden und BürgerInnen näher umrissen.

### **7.2.1 AG Fahrradfreundliches Lübeck**

Wichtigstes Instrument zur Einbindung von Politik und Verbänden war in den zurückliegenden Jahren der „Runde Tisch Fahrradverkehr“(RTF). Der RTF ist bis zum Jahresanfang 2013 zu insgesamt 25 Sitzungen zusammengetroffen. Außerdem gab es mehrere Arbeitstreffen zu Sonderthemen: Als nicht-öffentlichtes Podium zur Information über aktuelle Radverkehrsthemen und „Leuchtturmprojekte“ (wie die Abmarkierung von Radfahrstreifen auf der Kanalstr. oder den Verkehrsversuch Lindenplatz) hat er sich bewährt. Zur Diskussion kleinerer Maßnahmen oder von Prioritätensetzungen ist er wegen seiner Größe (i. A. 15-20 TeilnehmerInnen) und wegen der unterschiedlichen Interessenausrichtungen (Alltagsradler versus Gelegenheitsradler) allerdings nur bedingt geeignet.

Es wird daher– wie schon im Zwischenbericht „Fahrradfreundliches Lübeck“- vorgeschlagen, auf der Arbeitsebene eine „AG Fahrradfreundliches Lübeck“ mit ca. 10-12 Personen einzurichten. Seitens der Verbände sollten der ADFC-Kreisverband Lübeck, die BUND-Kreisgruppe Lübeck und die Verkehrswacht Lübeck dieser AG angehören, ebenso Vertreter der in der Lübecker Bürgerschaft vertretenen Fraktionen. Die AG Fahrradfreundliches Lübeck sollte sich künftig 3-4 mal jährlich mit einer erweiterten Tagesordnung treffen, sich eine eigene Satzung geben und Empfehlungen ggf. auch mit Mehrheiten aussprechen (können). Die Ergebnisprotokolle der Sitzungen sind den Fraktionen der Lübecker Bürgerschaft regelmäßig zugänglich zu machen.

### **7.2.2 „Runder Tisch Fahrradverkehr“ (RTF)**

Um auch die Bedürfnisse der eher örtlich agierenden Stadtteilrunden weiterhin zu berücksichtigen, wird die Beibehaltung des RTF mit deutlich verringerten Sitzungsintervallen (etwa zweimal jährlich) empfohlen. Hier könnte – über den derzeitigen Teilnehmerkreis hinausgehend- auch weitere Vereine/Einrichtungen, Mitglieder der Bürgerschaft, Vertreter des Fahrradhandels bzw. aus dem Dienstleistungssektor eingeladen/eingebunden werden.

Bei den Treffen des RTF sollte zu wichtigen Radverkehrsthemen (nicht nur über Projekte aus Lübeck, eventuell auch über Themen aus dem Straßenverkehrsrecht) informiert werden. Im Rahmen einer aktuellen Stunde ist den TeilnehmerInnen bei der Veranstaltung Gelegenheit zur Darlegung örtlicher (Rad)Verkehrsprobleme zu geben. An den Treffen des RTF sollten neben dem/den Fahrradbeauftragten auch MitarbeiterInnen anderer städtischer Dienststellen – insbesondere aus dem Bereich Stadtgrün und Verkehr–teilnehmen.

Über die Ergebnisse ist im Internet zu informieren.

### 7.2.3 Beteiligung von Kindern und Jugendlichen

Die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen an Verkehrsplanungen bereitet wegen der schwierigen Erreichbarkeit der Zielgruppe und deren spezifischer Ansprachenotwendigkeit (weiterhin) Probleme. Dabei sind gerade Kinder und Jugendliche von Maßnahmen im Radverkehrssystem in hohem Maße betroffen und aufgrund ihrer täglichen Fahrpraxis oft durchaus kompetent (insbesondere bei der Benennung von Problemen im Schülerradverkehr).

Gemeinsam mit dem Bereich Schule und Sport und den Schulleitungen ist daher eine Schülerbefragung an den weiterführenden Schulen in Lübeck zu konzipieren und durchzuführen, mittels der nähere Auskünfte über

- den Fahrradbesitz der SchülerInnen,
- die Fahrradbenutzung (auf dem Weg zur Schule und während der Freizeit),
- die Gründe für eine evtl. Nichtbenutzung des Fahrrades,
- die gewählten Fahrtrouten zur Schule,
- subjektive Gefährdungen/Gefahrenstellen auf den Schulwegen sowie
- Einschätzungen und Verbesserungsvorschläge zum Radparken an den Schulen

erfragt werden.

Auf diese Weise können die Erkenntnisse und Empfehlungen aus dem Bericht „Verbesserung des Radparkens an den Lübecker Schulen“ konkretisiert und schulbezogene Maßnahmen abgeleitet werden. Auch würden die Schulen dadurch in die Lage versetzt, eigene Schulwegpläne erarbeiten zu können.

Die Organisation und Auswertung der Befragung kann ggf. in Zusammenarbeit mit der Fachhochschule Lübeck oder dem Leistungskurs einer weiterführenden Schule in Lübeck erfolgen. Eine Abfrage der Daten über das Internet wäre zu prüfen.

### 7.2.4 Mängelhinweise aus der Bevölkerung

Bereits in den 90er Jahren war die Bevölkerung in Lübeck gebeten worden, der Stadtverwaltung mittels sog. „Mängel-Coupons“ Hinweise auf Gefahrenstellen und Verbesserungsnotwendigkeiten an den Radwegen und Lichtsignalanlagen zu geben. Die Aktion wurde in den vergangenen Jahren aber nicht mehr besonders beworben, da eine zeitnahe Prüfung und Abarbeitung der (zumeist punktuellen) Mängelhinweise nicht mehr gewährleistet war.

Das neue Leitbild einer „fahrradfreundlichen Stadt“ legt es nahe, die genannte Aktion wieder stärker zu „bewerben“. Dazu sind innerhalb der Bauverwaltung jedoch Bearbeitungsstrukturen zu schaffen, mit denen den Einwäldern

- eine baldige Eingangsrückmeldung gegeben wird,
- eine schnelle Prüfung des Anliegens garantiert wird und
- eine zeitnahe Behebung des Mangels erfolgt/erfolgen kann.

Bei der Neustrukturierung des Flächenmanagements innerhalb des Bereiches Stadtgrün und Verkehr ist die Abarbeitung von Hinweisen aus der Bevölkerung zu Mängeln bei der Radverkehrsinfrastruktur daher neu zu organisieren (s. Kap. 7.1.4).

## 7.3 Kosten und Finanzierung der Maßnahmen

### 7.3.1 Kosten des Konzeptes „Fahrradfreundliches Lübeck“

Die Realisierung der vorgeschlagenen Bausteine des Konzeptes „Fahrradfreundliches Lübeck“ setzt voraus, dass für den ermittelten Finanzbedarf entsprechende Haushaltsmittel und personelle Ressourcen bereitstehen.

Zur baulichen Entwicklung des Wegenetzes (Sanierung und Neu- bzw. Ausbau von Radwegen/ Radfahrstreifen, Bau von Radfahrerbrücken, Ausbau des Freizeitwegenetzes etc.) bestehen in den nächsten Jahren Handlungsbedarfe in Höhe von ca. 12 Mio EUR (nur Baukosten, s. Tab. 13 sowie Anhang A 5 und A6).

Hinzu kommen noch folgende Kosten für weitere Bausteine zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur:

Maßnahmenbereich	Geschätzte Kosten in TEUR
<b>Beschilderung, Markierung an Radwegen</b>	
- stadtweite Umsetzung des Radwegweisungskonzeptes (Wegweiser, Maste)	100
- fahrradfreundliche Maßnahmen an Signalanlagen (zusätzl. Signalgeber etc.)	50
- Markierung von Radfurten (nachträgliche Roteinfärbung)	50
- Zusatzbeschilderungen (in Einbahnstraßen, an 2-Ri-Radwegen, Gefahrzeichen)	50
<b>Radparken</b>	
- Ergänzung von Fahrradbügeln in der Altstadt und am Altstadtrand	100
- Ergänzung von Fahrradboxen und Überdachungen an Haltestellen (Bike+Ride)	100
- Verbesserung des Radparkens an Schulen	100
- Realisierung eines Fahrradparkdeckes am Lübecker Hbf	1.700
<b>Fahrradstraßen</b>	
- Verbesserung der Fahrbahndecken	220
- Beschilderung, Markierung	30
Summe (ohne Planungskosten)	2.500

**Insgesamt bestehen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur in Lübeck Handlungsbedarfe in Höhe von knapp 16 Mio EUR (incl. der Planungskosten).**

Für eine professionelle Öffentlichkeitsarbeit der Stadt mit Plakaten, Ausstellungen und Aktionsreihen sind (unter Hinzuziehung einer Agentur) für einen Zeitraum von 4-5 Jahren weitere Kosten in Höhe von 200-250 TEUR zu veranschlagen.

**Die Gesamtkosten zur Realisierung der Handlungsbedarfe für ein „Fahrradfreundliches Lübeck“ summieren sich somit auf ca. 16 Mio EUR. Dieser Betrag liegt in der Größenordnung des im Nationalen Radverkehrsplan 2020 der Bundesregierung als Finanzbedarf für „Aufsteiger“-Städte genannten Betrages (bei einem spezifischen Betrag von 13 EUR pro Einwohner und Jahr wären dies für Lübeck bei einer Programmlaufzeit von 8 Jahren ca. 22 Mio EUR).**

Angesichts der derzeitigen Haushaltslage der Hansestadt Lübeck und der aktuellen personellen Ressourcen ist dieses Programm nur schwer finanziert und realisierbar. Damit dies gelingt, sind- auch bei Ausschöpfung der GVFG-Fördermöglichkeiten - Umschichtungen im städtischen Haushalt erforderlich, die im Nachgang und mit den Beratungen zu diesem Bericht erfolgen müssen.

### 7.3.2 Fördermöglichkeiten von Maßnahmen

Der Neu- und Ausbau von straßenbegleitenden Radwegen an klassifizierten Straßen sowie von selbständigen Geh-/Radwegen im Zuge von Velorouten ist förderfähig nach dem **Gemeindeverkehrs-Finanzierungsgesetz (GVFG)**. Handlungsleitend für das Land Schleswig-Holstein als Fördergeber ist dabei primär die „Erhöhung der Verkehrssicherheit für RadfahrerInnen“ sowie die Einhaltung der Ausbaustandards gemäß den Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).

Zur Attestierung der Förderfähigkeit der Maßnahme ist beim Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr (LBV-SH) ein Vorentwurf (Lageplan und Querschnitte) nebst einem Erläuterungsbericht vorzulegen, in dem die Dringlichkeit der Maßnahme zu begründen ist. Bei der sogen. „Fördervoranfrage“ ist auch eine vereinfachte Kostenberechnung vorzulegen.

Gefördert werden i. A. maximal 75 % der förderfähigen Baukosten. Grunderwerbskosten, Kosten für (z.B. artenschutzrechtliche) Gutachten sowie Planungsleistungen sind nicht förderfähig. Meistens resultiert daraus ein Fördersatz, der etwa 60 % der Gesamtkosten der Maßnahme ausmacht. Eine Aufstockung des Fördersatzes um weitere 10 % aus Mitteln des **Finanzausgleichsgesetzes (FAG)** ist möglich.

Als förderfähig beschieden vom Land S-H sind derzeit folgende Baumaßnahmen:

- die Anlage eines Geh- und Radweges auf dem St. Lorenz-Gleis sowie
- der Ausbau des Geh- und Radweges an der Travemünder Landstraße zw. Solmitzstr. und dem Bahnhaltepunkt Kücknitz (s. auch Kap. 7.3.3.)

Des Weiteren förderfähig sind

- Maßnahmen zur Verbesserung des Radparkens an zentralen Haltepunkten und Bahnhöfen (Antragprüfung und -bescheidung durch die Landesweite Verkehrsservice-Gesellschaft/LVS Schleswig-Holstein) sowie
- Maßnahmen zur Radwegweisung, soweit sie den Vorgaben des Erlasses zur Radwegweisung in S-H (aktuelle Fassung vom 01.10. 2011) genügen, aus Mittel des Zukunftspfrogramms Wirtschaft (ZPW).

Fördermittel zur Verbesserung des Radparkens und zur Verbesserung der touristischen Infrastruktur können ferner beim Förderfonds der Metropolregion Hamburg (MRH) beantragt werden (die Entscheidung trifft der Lenkungsausschuss der MRH nach vorheriger Antragsprüfung durch die Geschäftsstellen der Förderfonds) sowie aus dem Klimaschutzprogramm der Bundesregierung (ab 2013). Bei der konkreten Beantragung verlangen die Fördergeber jeweils einen Nachweis für die haushaltsmäßige Ordnung der beantragten Maßnahme/n.

### 7.3.3 Prioritätensetzungen der Maßnahmen

Die Prioritäten der Maßnahmen sind generell so geordnet, dass in den Jahren 2013-2016 zunächst die kostengünstigen Maßnahmen zur Netzverdichtung (vorzugsweise im engeren Stadtgebiet) und die zur Verbesserung der (Rad)Verkehrssicherheit dringlichen Maßnahmen ausgeplant und umgesetzt werden (können). Dieses Vorgehen ist auch deshalb sinnvoll, da der Bau neuer straßenbegleitender Radwege in den Außenbereichen vergleichsweise teuer ist und nur eher wenigen NutzerInnen zugute kommt. Hier sind ggf. Übergangslösungen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen oder punktuelle geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen zu realisieren, um die Sicherheit der RadfahrerInnen bereits kurzfristig zu erhöhen (dies gilt vor allem für die Kreisstraßen im Lübecker Süden).

Unter den baulichen Sanierungsmaßnahmen haben jene Streckenabschnitte die höchste Priorität, die nach Lage und Radverkehrsaufkommen eine hervorgehobene Bedeutung im Lübecker Radverkehrsnetz haben und deren derzeitig schlechter baulicher Zustand ein kurzfristiges Handeln aus Verkehrssicherheitsgründen erforderlich macht. Dazu zählen:

Straße/Streckenabschnitt	Länge (m)	Str. klasse	Veloroute
Radwege entlang der Waldenserstr./ Moltkeplatz	300	K 18	HL 05.1
Radwege entlang der Roeckstr. (beide Seiten)	830	K 22	HL 05
Geh- u. Radweg Kronsforder Allee/ Malmöstr	400	L 92	HL 09
Geh- u. Radweg Mecklenburger Str. Ostseite	500	K 32	Schulweg
Geh- u. Radweg Travemünder Landstr./ Solmitzstr	1.480	K 20	HL 27

Tab.15: Sanierungsstrecken straßenbegleitender Radwege mit Priorität in 2013/2014

Die Sanierung der genannten Streckenabschnitte ist auch deshalb vorrangig, um evtl. Klagen gegen die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht begegnen zu können.

Die Schätzungen für die Baukosten der genannten Maßnahmen (incl. Planungskosten) summieren sich auf ca. 1,05 Mio EUR. Die Maßnahmen sind ggf. als Einzeltitel für den Haushalt 2014 anzumelden.

Die derzeitigen Prioritäten der weiteren Maßnahmen aus Sicht der Verkehrsplanung sind dem Anhang A 5 und A 6 zu entnehmen. Im Zusammenhang mit laufenden oder geplanten Straßenbaumaßnahmen und Tiefbaumaßnahmen der Leitungsträger sind hier ggf. noch Verschiebungen erforderlich.

## 7.4 Überprüfung/ Evaluation der Maßnahmen

Bisher ist es in Lübeck wegen der Ressourcenknappheit eher unüblich, die verkehrlichen Wirkungen von Baumaßnahmen mittels größerer Verkehrszählungen, systematischer Beobachtungen/Befragungen oder Unfallanalysen im Vorher-/Nachher-Vergleich zu überprüfen. Die Prüfungen beschränken sich – auch aus Kosten- und Personalgründen- im Wesentlichen auf

- Vorher-/Nachher-Vergleiche der Unfallzahlen an Unfallhäufungspunkten,
- Effekte von verkehrslenkenden Maßnahmen im Hauptverkehrs- oder Erschließungsstraßennetz (z.B. Identifizierung und Verlagerung von Schleichverkehren) sowie
- Effekte von Geschwindigkeitsbeschränkungen (z.B. Geschwindigkeitsmessungen in Tempo 30-Zonen).

Bei der Realisierung des Programms „Fahrradfreundliches Lübeck“ sind derartige Überprüfungen dort sinnvoll, wo es über die verkehrlichen Effekte Unsicherheiten gibt oder Nachbesserungserfordernisse in der Diskussion sind. Sinnvoll erscheint in jedem Fall die Durchführung einer erneuten Mobilitätserhebung im Jahr 2015, um mittels aktueller Daten zur Verkehrsmittelwahl den zwischenzeitlichen Erreichungsgrad der Zielvorgabe „25 % Radverkehrsanteil im Jahre 2020“ überprüfen zu können.

Auch die Veränderung der Unfallzahlen an den Hauptradverbindungen zur Altstadt sollte in Zusammenarbeit mit der Polizeidirektion Lübeck im Jahre 2015/16 streckenbezogen näher untersucht werden (Vorher-/Nachher-Vergleich).

## **7.5 Monitoring, Berichterstattung**

In den zurückliegenden Jahren ist der Bürgerschaft zunächst jährlich, ab 1999 dann alle 2 Jahre über die realisierten Maßnahmen zur Radverkehrsförderung in Lübeck berichtet worden (sogen. „Jahresberichte des Fahrradbeauftragten“).

Bei einer zweijährigen Berichterstattung besteht die Gefahr, dass die zeitlich weiter zurückliegenden Maßnahmen seitens der Presse und der Bevölkerung als „nicht mehr aktuell“ wahrgenommen werden und in der Außendarstellung „zu kurz kommen“. Auch sind zeitliche Anpassungen von Maßnahmen bei einer zweijährigen Berichterstattung gegenüber dem Bauausschuss und der Bürgerschaft schlechter kommunizierbar.

Angesichts des umfangreichen Programms und zur Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit erscheint es sinnvoll, künftig wieder jährliche Sachstandsberichte zum Programm „Fahrradfreundliches Lübeck“ zu erstellen. Diese sind im Rahmen eines Pressegesprächs oder einer Befahrung mit Pressevertretern beispielhaft zu erläutern.

Für aktuelle Informationen zu einzelnen Maßnahmen kann die „AG Fahrradfreundliches Lübeck“ und –wie bisher– der „Runde Tisch Fahrradverkehr“ genutzt werden.

Die regelmäßige mündliche Erörterung von quartiersbezogenen Fahrradthemen in den Stadtteilrunden sollte beibehalten werden; sie kann aus Zeitgründen aber nur etwa alle einhalb bis zwei Jahre erfolgen (bei weitergehendem Bedarf besteht für Interessierte die Möglichkeit zur Teilnahme an den Veranstaltungen des Runden Tisches Fahrradverkehr).

Im Herbst 2016 sollte mit einer Tagesveranstaltung unter Beteiligung der politischen VertreterInnen eine ausführlichere „Zwischenbilanz“ gezogen werden. Dazu ist ein Statusbericht „4 Jahre Fahrradfreundliches Lübeck - eine Halbzeitbilanz“ zu erstellen.

Die Berichte sind zur Grundlage einer möglichen Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes der Hansestadt Lübeck (VEP-HL) zu machen.

Zur verbesserten Außendarstellung auf Bundesebene sollte sich die Hansestadt Lübeck mit dem vorgelegten Programm „Fahrradfreundliches Lübeck“ an Wettbewerben beteiligen und ggf. um die Teilnahme an Modell- und Forschungsvorhaben bewerben.

## **8. Ausblick aus der Sicht des Fahrradbeauftragten**

Der Umorientierung der Lübecker Verkehrspolitik im Sinne einer stadt- und umweltverträgliche(re)n Mobilität kommt in den nächsten Jahren eine große Bedeutung zu. Dies ergibt sich zum einen aus der demographischen Entwicklung der Stadtbevölkerung und dem erkennbaren Trend hin zu einer eher multimodalen Gesellschaft, aber auch aus Gründen der Nachhaltigkeit und des Klimaschutzes.

Der Sicherung und Förderung des Fahrradverkehrs kommt dabei eine Schlüsselrolle zu. Neben den bekannten Vorteilen (einfach, emissionsarm, kostengünstig, direkt, schnell und praktisch) sprechen zunehmend auch Aspekte der Gesundheitsförderung und der Gesundheitshaltung der Bevölkerung für eine verstärkte Nutzung des Fahrrades in Lübeck.

Die Förderung des Radverkehrs begünstigt die Innenentwicklung der Hansestadt Lübeck; sie unterstützt das Ziel einer „Stadt der kurzen Wege“ und trägt zur Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten sowie zur Lärm- und Abgasminde rung in der Stadt bei.

Die Zunahme des Fahrradverkehrs führt längerfristig auch zu Entlastungen der Stadtstraßen vom Kfz-Verkehr mit der Folge von Kostenentlastungen bei der Unterhaltung der Fahrbahnen und beim Betrieb der Verkehrsanlagen. Die Förderung des Fahrradverkehrs stellt mithin auch einen Beitrag zur Entlastung des städtischen Haushalts von Straßenunterhal tungs kosten dar.

Die in den Jahren 2008-2010 realisierten, mit Mitteln aus dem Haushaltstitel „Stadtgrabenbrücke“ finanzierten Maßnahmen der Radwegsanierung haben die Qualitäten im Lübecker Radverkehrsnetz zwar örtlich verbessert; es bestehen aber weiterhin erhebliche Handlungsbedarfe, um das Netz leistungsfähig(er) und das Radfahren attraktiv(er) und sicher(er) zu machen.

Angesichts der Bedeutung, die der Radverkehr bereits heute für die Mobilität der Lübecker Wohnbevölkerung hat, sind die zur Entwicklung und Verbesserung des Radverkehrsnetzes derzeit eingesetzten finanziellen Mittel entschieden zu gering. Sie reichen noch nicht einmal zur Erhaltung der Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet und sind in den kommenden Jahren spürbar zu erhöhen.

Zur zeitnahen Abarbeitung der Handlungsbedarfe sind die Arbeitsprioritäten in der Bauverwaltung entsprechend zu setzen. Beim altersbedingten Ausscheiden des jetzigen Fahrradbeauftragten zum Oktober 2013 ist die Ingenieurplanstelle zeitnah wiederzu besetzen.

Die Kompetenzen des „Runden Tisches Fahrradverkehr“ sind im Sinne einer stärkeren Projektarbeit teilweise neu zu ordnen.

Zur Förderung des „Radverkehrs als System“ müssen die qualitativen Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur einhergehen mit umfassenden Verbesserungen auch beim Service und im kommunikativen Bereich. Dies erfordert von allen Akteuren verstärkte Anstrengungen und einen erhöhten Mitteleinsatz, nicht nur bei der Stadtverwaltung, sondern auch bei den privaten Akteuren. Als „Stadt der Wissenschaft“ sollten künftig auch die Lübecker Hochschulen stärker in die Entwicklung und Evaluierung von innovativen, fahrradfreundlichen Maßnahmen eingebunden werden.

Die in dem Leitbild (Kap.3) formulierten Ziele sollten von der Bürgerschaft beschlossen und zur Grundlage der weiteren Aktivitäten der Hansestadt Lübeck bei der Radverkehrsförderung gemacht werden.

## Anhang

- A 1 Unfallhäufungspunkte von Radfahrern in Lübeck 2002-2010
- A 2 Radwegsanierungen in Lübeck 2008-2010
- A 3 Radverkehrsnetz Lübeck Bestandsplan
- A 4 Netzplanung Velorouten und Radwanderwege
- A 5 Plan Ausbau- und Sanierungsbedarfe an Radwegen 2013-2020
- A 6 Liste Ausbau- und Sanierungsbedarfe der Radverkehrsinfrastruktur 2013-2020
- A 7 Lichtsignalanlagen in Lübeck Bestandsplan
- A 8 Bike + Ride- Anlagen an Haltestellen in Lübeck und Umgebung (Bestand)
- A 9 Plan Winterdienstprioritäten der Radwege
- A 10 Stellungnahme ADFC Lübeck
- A 11 Stellungnahme BUND Lübeck
- A 12 Stellungnahme Naturfreunde Deutschlands
- A 13 Stellungnahme Lübecker Jugendring e.V.

Anhang A1

## **Unfallhäufungspunkte von Radfahrern Hansestadt Lübeck 2002- 2009**

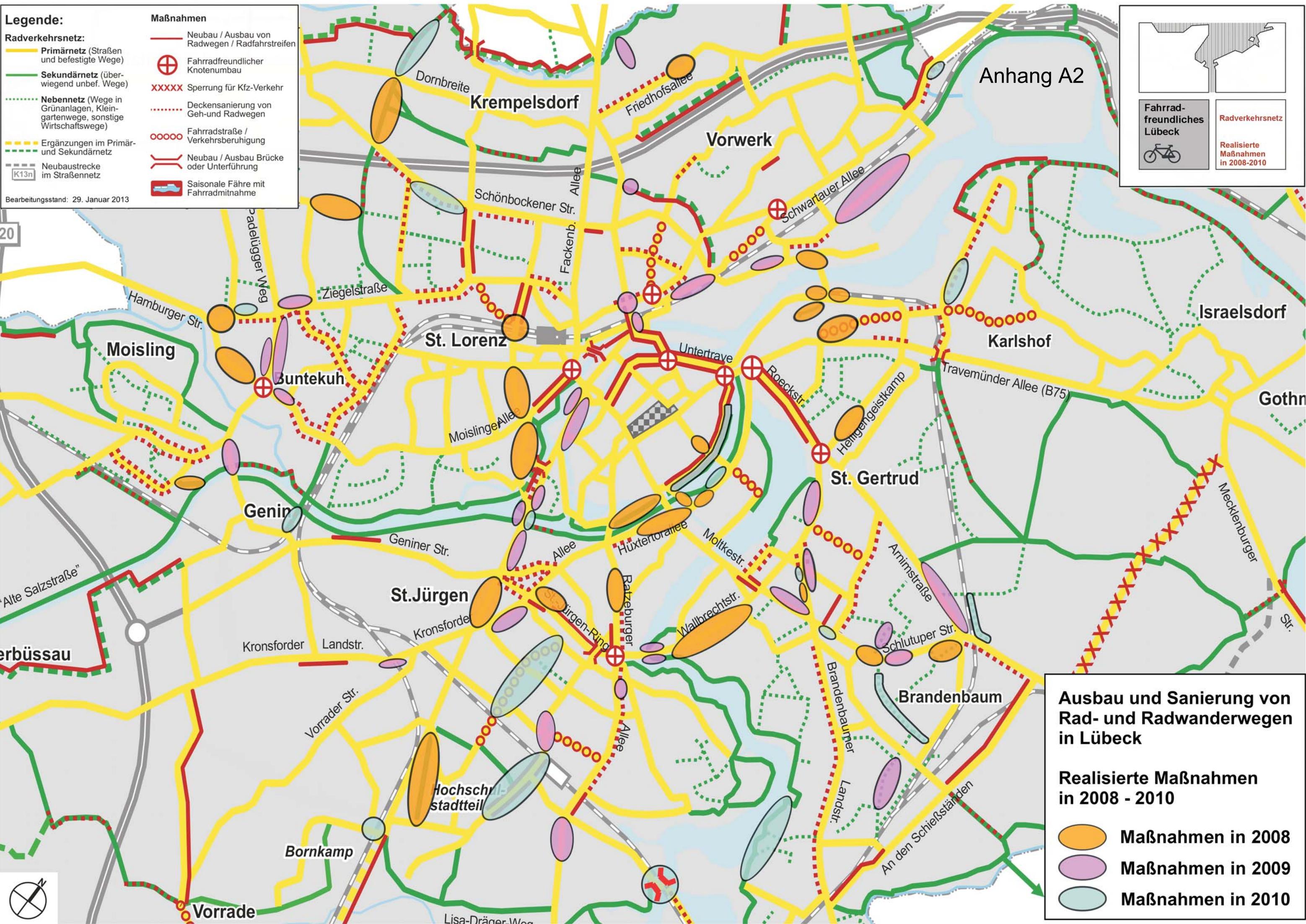
**Legende:**

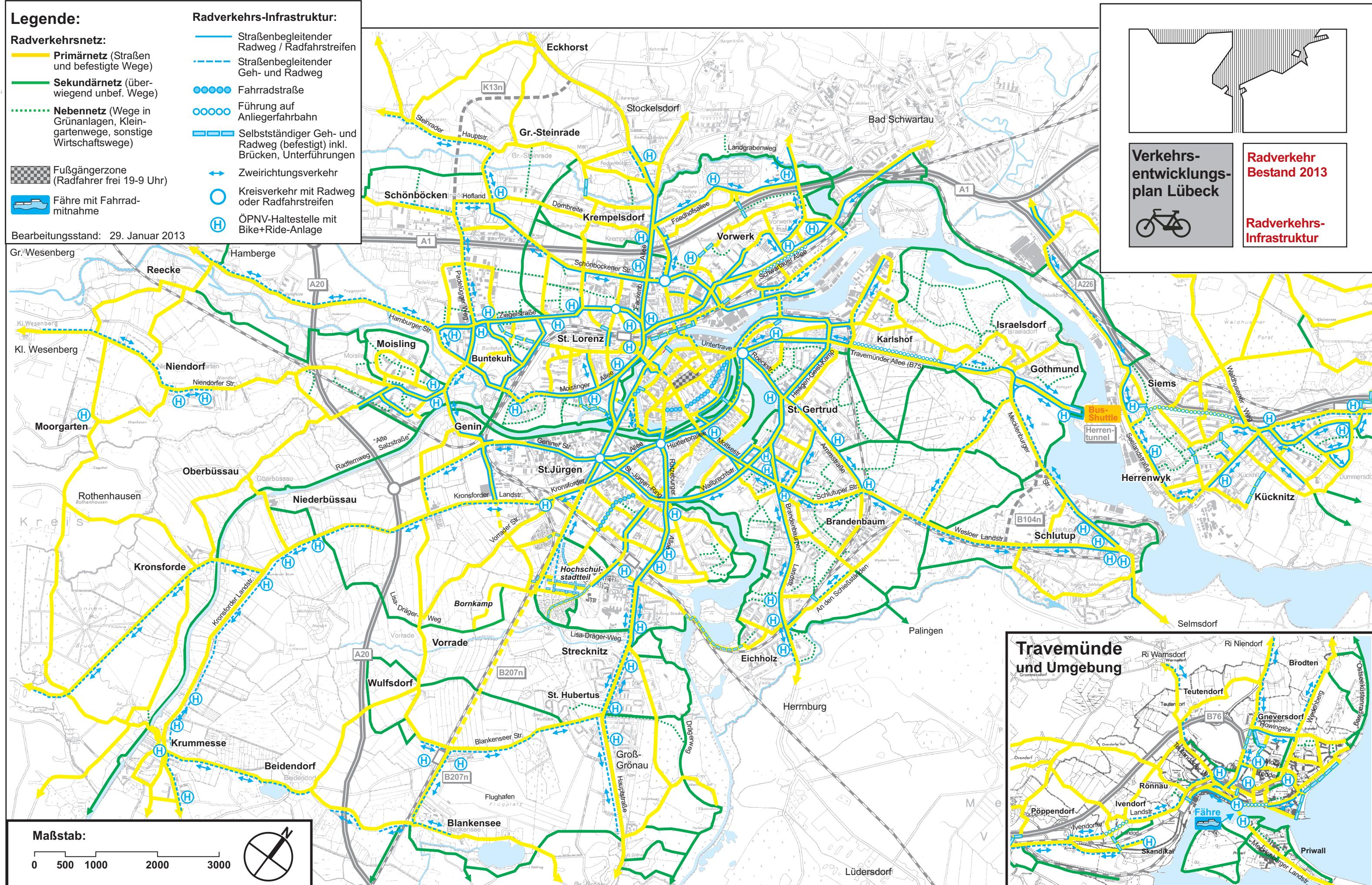
- Radverkehrsnetz:**
- Primärnetz (Straßen und befestigte Wege)
  - Sekundärnetz (überwiegend unbef. Wege)
  - Nebennetz (Wege in Grünanlagen, Kleingartenwege, sonstige Wirtschaftswege)
  - Ergänzungen im Primär- und Sekundärnetz
  - Neubaustrecke im Straßennetz
- K13n

**Maßnahmen**

- Neubau / Ausbau von Radwegen / Radfahrstreifen
- Fahrradfreundlicher Knotenumbau
- Sperrung für Kfz-Verkehr
- Deckensanierung von Geh- und Radwegen
- Fahrradstraße / Verkehrsberuhigung
- Neubau / Ausbau Brücke oder Unterführung
- Saisonale Fähre mit Fahrradmitnahme

Bearbeitungsstand: 29. Januar 2013





**Legende:**

**Übergeordnete Verbindungen im Radverkehrsnetz:**

Velorouten

Radwanderwege

Fußgängerzone (Radfahrer frei von 19 bis 9 Uhr)

**Übriges Radverkehrsnetz:**

Primärnetz und Sekundärnetz

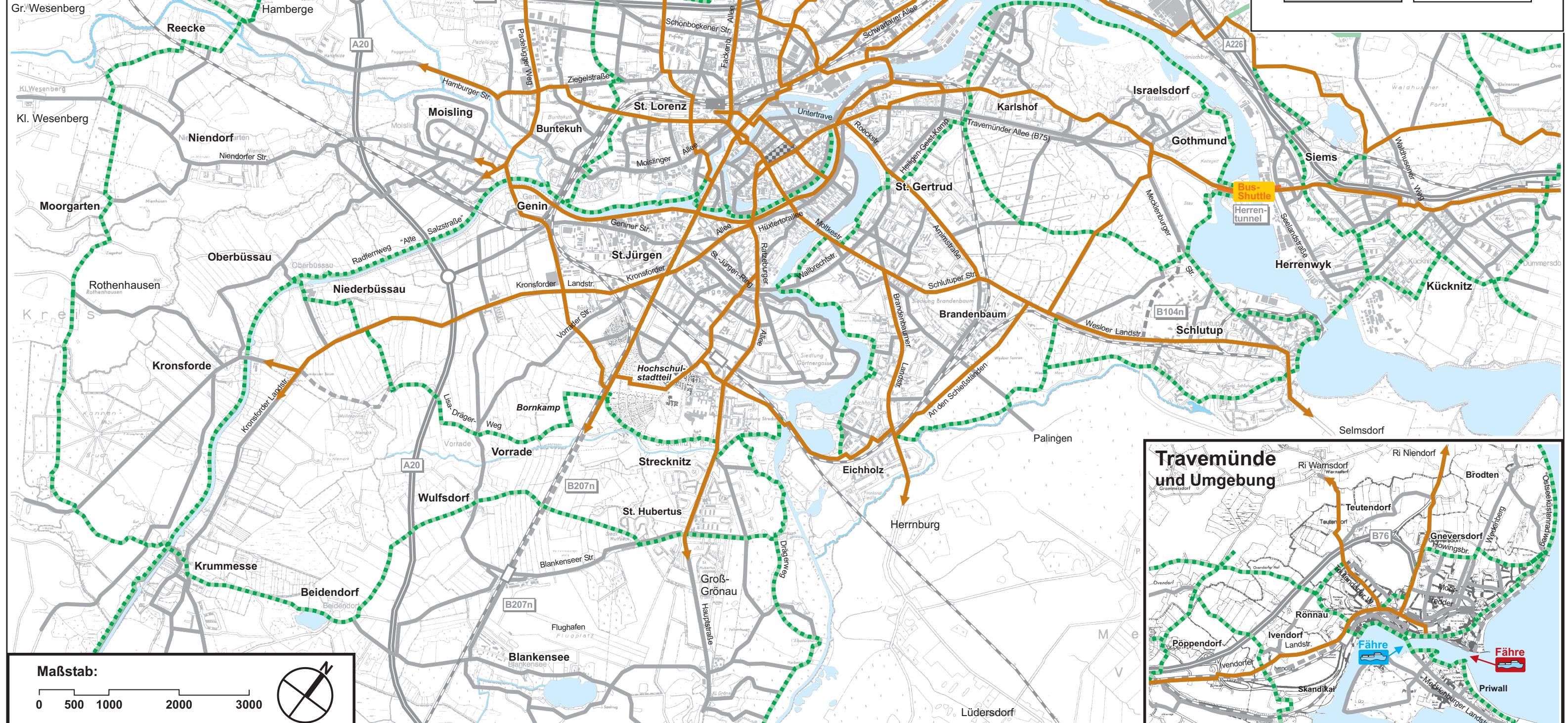
Neubaustrecke im Hauptstraßennetz

Ergänzungen im Primär- und Sekundärnetz

Neue Bahnstation mit Bike&Ride-Anlage

Saisonale Fähre mit Fahrradmitnahme

Bearbeitungsstand: 29. Januar 2013



**Verkehrsentwicklungsplan Lübeck**



**Radverkehr Planung**

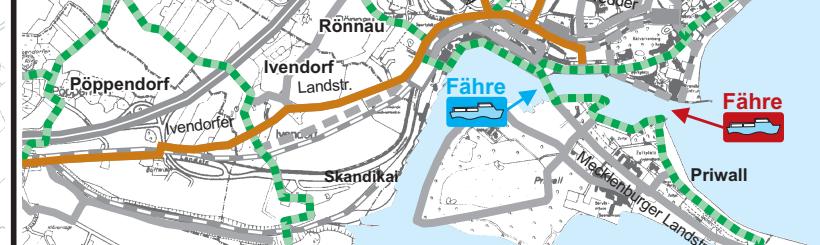
**Konzept Velorouten und Radwanderwege**

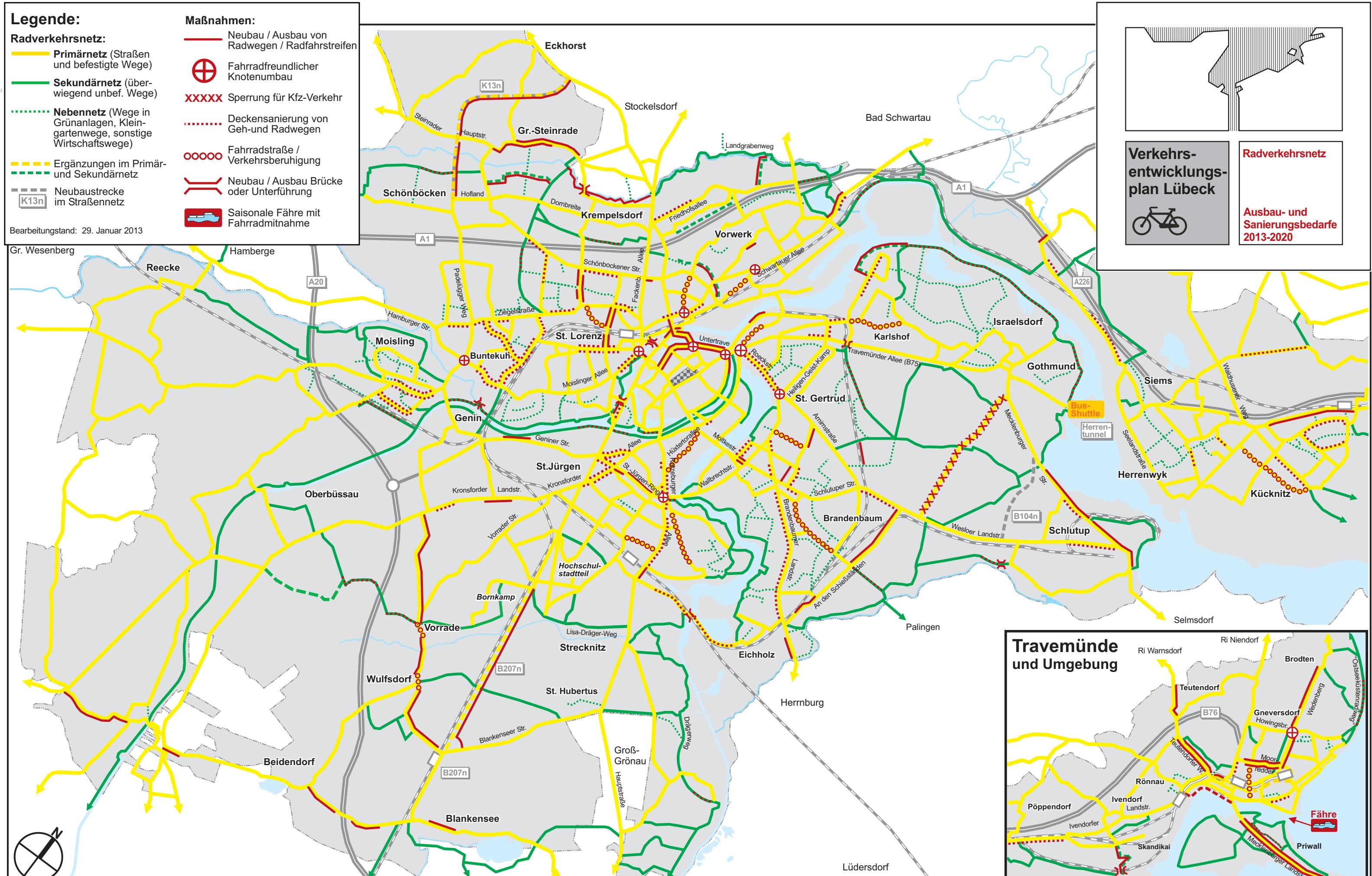
**Maßstab:**

0 500 1000 2000 3000



**Travemünde und Umgebung**





# Anhang A6

Fahrradfreundliches Lübeck

- Ausbau- und Sanierungsbedarfe -

Stand: 29.01.2013

Altstadt + Altstadtrand I

2013 – 2020

Nr.	Straße (n abschnitt)	von ... bis ...	Maßnahme(n)	Typ	Länge (m)	Bau-kosten (TEUR)	KAG / GVFG	Netz A F	Prio-rität	
1	An der Untertrave Fahrbahn beidseitig	Holstenstr. Engelsgrube	Abmarkierung von Radfahrstreifen auf beiden Seiten der Fahrbahn	RFS	2 x770	45*)	GVFG ?	II	2015/ 2016	
2	An der Untertrave Fahrbahn beidseitig	Engelsgrube Kanalstraße/ Hubbrücke	Abmarkierung von Radfahrstreifen beim Umbau der Straße (beidseitig)	RFS	2 x550	25*)	./.	II	2013/ 2014	
3	An der Untertrave/ Beckergrube	Knotenpunkt	Verbesserte Radverkehrsführung (Signalprogramm + Radfurt)			2	./.	I	2013/ 2014	
4	Kanalstraße Ostseite	gegenüber Haus-Nr. 2 Hubbrücke	Herstellung eines baulichen Geh- u. Radweges am Klughafen	NRW	170	180 + Gleis-ausbau	./.		I	2013/ 2014
5	Drehbrücke Fahrbahn Nordseite	Fahrbahn stadtauswärts	Verfüllung der Schienen mit Gummiprofilen	ABR	50	5	./.	II		2013/ 2014
6	Umfeld Musik-u. Kongresshalle	Holstenhafen Willy-Brandt-Allee	Freigabe auch für den Radverkehr (Beschilderung)		400	2	./.	I		2013/ 2014
7	Holstenhafen Westseite Uferweg	Holstenhafenbrücke W.-Brandt-Allee	Verbreiterung Uferweg auf b=4,00m + Freigabe für Radverkehr	ARW	400	Erschließg. NWHL/ Kalline	Sonder-projekt		I	2017/ 2018
8	Possehlstraße/ Holstentorplatz	Knotenpunkt	Verbesserte Radverkehrsführung stadtauswärts (G+R vor d. Löwen)			2	./.	I		2013/ 2014
9	Puppenbrücke Fahrbahn Nordseite	Holstentorplatz Lindenplatz	Abmarkierung Schutzstreifen stadtauswärts	RFS	130	5	./.	I		2013/ 2014
10	Hubbrücke Fahrbahn Westseite	Brückenweg Kanalstr.	Abmarkierung Schutzstreifen stadteinwärts	RFS	50	2	./.	II		2013/ 2014

\*) eigener Haushaltstitel; hier: anteilige Kosten der Markierung

1

Fahrradfreundliches Lübeck

- Ausbau- und Sanierungsbedarfe -

Stand: 29.01.2013

Altstadt + Altstadtrand II

2013 – 2020

Nr.	Straße (n abschnitt)	von ... bis ...	Maßnahme(n)	Typ	Länge (m)	Bau-kosten (TEUR)	KAG / GVFG	Netz A F	Prio-rität	
11	Wielandbrücke	Wielandstraße Possehlstraße	Verbreiterung d. Brückenoberbaus auf b = 3,50 m + Freigabe für Radf.	ABR	80	150*)	./.	I		2017/ 2018
12	Possehlstraße Radweg Westseite	FGÜ Buniamshof Lachswehrallee	Sanierung der RW-Decke (evtl. Wurzelbrücken an d. Bäumen)	SRW	250	40	./.	I RFW		2013/ 2014
13	Südliche Wallstr. Radweg Südseite	Mühlendamm Mühlenbrücke	Verbreiterung des RW um 0,30 m zu Lasten des Seitentrennstreifens	ARW	300	20	./.	II		2015/ 2016
14	Obertrave Westseite Uferweg	Wallstraße 21/23 Brücke Musikhochsch.	Neubau G + R (b=3,00 m) in wassergeb. Decke	NRW	120	10*)	B-Plan 01.71.02		II	2015/ 2016
15	Fahrradstraße östl. Altstadt	Mühlenstraße Burgtorbrücke	Ergänzung Beschilderung + Markierung (abschnittsweise)	AFB	1.400	5	./.	II		2013/ 2014
16	Hüxterdamm Radweg Nordseite	Falkenstraße Hüxtertorbrücke	Sanierung der RW-Decke	SRW	150	20	./.	II		2015/ 2016
17	Glockengießerstraße Fahrbahn	Kanalstr. Langer Lohberg	Fugenverguss d. Fahrbahnpflasters	AFB	180	10	./.	II		2017/ 2018
18	Willy-Brandt-Allee Westseite	„Alternative“ Auf der Wallhalbinsel	Verlängerung des vorh. Radweges unterhalb der Marienbrücke nach Entwidmung Hafenbahngleis	NRW	200	50	./.	I		2013/ 2014
19	Rampe Marienbrücke Altstadtseite	W.- Brandt-Allee Marienbrücke	Neubau Radweg beim Um- oder Neubau der Rampe	NRW	280	50*)	GVFG ?	I		2017/ 2018
20	Marienbrücke Fahrbahn Südwestseite	Schwartauer Allee Kurve zur Rampe ste	Abmarkierung Schutzstreifen ste	RFS	300	5	./.	II		2017/ 2018

\*) eigener Haushaltstitel

2

Nr.	Straße (n abschnitt)	von ... bis ...	Maßnahme(n)	Typ	Länge (m)	Bau-kosten (TEUR)	KAG / GVFG	Netz A F	Prio-rität
21	Hüxtertiallee (K16) Radweg Ostseite	Blanckstr. Pelzerstr.	Sanierung der RW-Decke	SRW	250	40	./.	II	2015/ 2016
22	Geniner Ufer Ostseite Wanderweg	Possehlbrücke B. d. Gasanstalt	Wegverbreiterung auf b=2,50 m Neuaufbau Kiesdeckschicht		700	40	./.	I RFW	2015/ 2016
23	Kahlhorststr. Fahrbahn Südseite	Gr. Klosterkoppel Elswigstr.	Abmarkierung Schutzstreifen	RFS	120	5		I	2013/ 2014
24	Ratzeb. Allee (K 23) Radweg Westseite	Lessingstraße Herderstraße	Sanierung der RW-Decke	SRW	90	15	./.	I	2015/ 2016
25	Ratzeb. Allee (K 23) Radweg Westseite	Mönkhofer Weg St.-Jürgen-Ring	Sanierung der RW-Decke	SRW	125	20	./.	I	2015/ 2016
26	Ratzeb. Allee (L 331) Radweg Ostseite	Weberkoppel Weinbergstraße	Sanierung der RW-Decke + Verbreiterung RW um 0,30 m	ARW	370	70	./.	I	2015/ 2016
27	Ratzeb. Allee (L 331) Radweg Ostseite	Weinbergstraße Amselweg	Sanierung der RW-Decke + Verbreiterung RW um 0,30 m	ARW	320	80	./.	I	2015/ 2016
28	Ratzeb. Allee (L 331) Radweg Ostseite	Amselweg 80 m vor Fahlenk.weg	Sanierung der RW-Decke + Verbreiterung RW um 0,30 m	ARW	230	55	./.	I	2015/ 2016
29	Ratzeb. Allee (K 23) Radweg Ostseite	Rampe Wakenitzbrücke Hohelandstraße	Sanierung u. Verbreiterung RW um 0,30 m + Ausbau der Bus-H	ARW	350	100 (+ Bus-H)	./.	I	2015/ 2016

\*) eigener Haushaltstitel

Nr.	Straße (n abschnitt)	von ... bis ...	Maßnahme(n)	Typ	Länge (m)	Bau-kosten (TEUR)	KAG / GVFG	Netz A F	Prio-rität
31	St.-Jürgen-Ring ( B 75) Radweg Nordseite	Mönkhofer Weg Körnerstraße	Sanierung der RW-Decke + Verbreiterung um 0,30 m	ARW	590	130	KAG ? GVFG ?	II	2017/ 2018
32	St.-Jürgen-Ring ( B 75) Radweg Nordseite	Kronsforder Allee Berliner Platz	Sanierung der RW-Decke + Verbreiterung um 0,30 m	ARW	280	50*)	KAG ? GVFG ?	II	2017/ 2018
33	St.-Jürgen-Ring ( B 75) Radweg Südseite	Berliner Platz Kronsforder Allee	Sanierung der RW-Decke + Verbreiterung um 0,30 m	ARW	280	50*)	KAG ? GVFG ?	II	2017/ 2018
34	St.-Jürgen-Ring ( B 75) Radweg Südseite	Kronsforder Allee Körnerstr.	Sanierung der RW-Decke + Verbreiterung um 0,30 m	ARW	140	30	KAG ?	II	2017/ 2018
35	Malmöstr. (K 13) Radwege beide Seiten	Geniner Str. Kronsforder Landstr.	Sanierung der RW-Decke + Verbreiterung um 0,30 m	ARW	2 x 600	150	KAG ?	II	2019/ 2020
36	Kronsforder Ldstr.(L 92) G + R Südostseite	geg. Nr.12 Ortsfahrt Lübeck	Verlegung des G+R (b=2,00m) hinter d. Bäume	NRW	200	60	StVO GVFG ?	I	2013/ 2014
37	Kronsforder Ldstr.(L 92) G + R Südostseite	Karkbrede H Schiereichenkoppel	Sanierung Deckschicht G + R	SRW	250	40		I	2013/ 2014
38	Kronsforder Allee (L 92) Radweg Südostseite	Zufahrt P Sana-Klinik Kahlhorststraße	Sanierung der RW-Decke + Verbreiterung RW um 0,30 m	ARW	230	50		I	2015/ 2016
39	Kronsforder Allee (L 92) G + R Südostseite	Berliner Allee Friedrichstraße	baul. Umgestaltung G + R (Belag)	ARW	100	20	GVFG ?	I	2015/ 2016
40	Kronsforder Allee (L 92) Radweg Nordwestseite	St. Jürgen-Ring Plönniesstraße	Sanierung der RW-Decke + Verbreiterung um 0,30 m	ARW	380	80	GVFG ?	I	2015/ 2016

\*) eigener Haushaltstitel

Nr.	Straße (n abschnitt)	von ... bis ...	Maßnahme(n)	Typ	Länge (m)	Bau-kosten (TEUR)	KAG / GVFG	Netz A F	Prio-rität
41	B 207 n Ostseite	Paul-Ehrlich-Str. AS Blankenseer Str.	Neubau G+R (b=2,50 m) *)	NRW	2.800	600 *)	./.	I II	2019/ 2020
42	Wanderweg südlich Bahn HL-Herrnburg	Osterweide Wakenitzbrücke	Sanierung/Neubau der Kiesdeckschicht (Stadtgrün)		800	25	./.	I	2017/ 2018
43	Kanal-Trave Wanderweg Südostseite	Geniner Dorfstr. DB-Brücke Genin	Sanierung der Kiesdeckschicht (Stadtgrün)		700	25	./.		I 2013/ 2014
44	Karkbrede Ostseite	Kronsforder Landstraße Vorrader Straße	Neubau G + R (b = 2,00m) mit Asphaltdecke hinter d. Graben	NRW	1.850	400+ Grunderw.	GVFG	II	2019/ 2020
45	Söllbrock G + R Nordseite	Ortstafel 100 m hinter H	Verbreiterung G + R auf b = 2,50 m mit Asphaltdecke	ARW	300	50	KAG + StVO	II	2017/ 2018
46	Schanzenbergweg(K11) Südseite	Ende Ausbau B207 Rampenfuß Brücke A20	Neubau G + R (b = 2,00 m) mit Asphaltdecke	NRW	350	120	GVFG	II	2015/ 2016
47	Schanzenbergweg(K11) Südseite	Rampenfuß Brücke A20 Ortseingang Beidendorf	Neubau G + R (b = 2,00 m) mit Asphaltdecke	NRW	390	140	GVFG	II	2015/ 2016
48	Niedernstraße (K7) Westseite	Kronsforder Hauptstr. Rondeshagener Weg	Neubau G + R (b = 2,00 m) mit Asphaltdecke hinter d. Knick	NRW	1.250	220 + Grunderw.	GVFG	II I	2017/ 2018
49	Wulfsdorfer Weg (K8) Südseite	Ortsausgang Wulfsdorf Abzweig Anliegerstr.	Neubau G + R (b = 2,00 m) mit Asphaltdecke	NRW	900	180+ Grunderw.	GVFG	II	2017/ 2018
50	Drägerwanderweg div. Teilstrecken	Grönauer Baum Stadtgrenze	Sanierung der Kiesdeckschicht + Ergänzung d. Radwegweisung		800	40	Stadtwald		I 2013/ 2014
51	Wirtschaftsweg nordöstl. Ringstedtenhof	Vorrader Straße R.- Luxemburg - Str.	Sanierung der Fahrbahndecke (Kiesdeckschicht)	AFB	250	20	./.		I 2013/ 2014

\*) baulicher G+R erfordert Planfeststellungsverfahren und eigenen Haushaltstitel

Nr.	Straße (n abschnitt)	von ... bis ...	Maßnahme(n)	Typ	Länge (m)	Bau-kosten (TEUR)	KAG / GVFG	Netz A F	Prio-rität
52	August-Bebel-Str. (K 6) Radweg Ostseite	Moislinger Mühlenweg Andersenring	Sanierung der RW-Decke	SRW	350	60	./.	II	2015/ 2016
53	Elbe-Lübeck-Kanal ELK Kanalweg Nordwests.	Stecknitzstraße Trave-Brücke (s. Nr. 56)	Instandsetzung der Kiesdeckschicht (Teilstrecken)		450	35	WSA Lübeck		I 2013/ 2014
54	Nordwestseite ELK Radf./ Fußg. brücke	Einmündung der Trave in den ELK	Sanierung des Brückenoberbaus	ABR	60	300 *)	Förder-zusage	II I	2013/ 2014
55	Niendorfer Straße (K 6) Radwege beide Seiten	Oberbüssauer Weg Moislinger Mühlenweg	Sanierung der RW-Decke	SRW	570 +530	210	./.	II	2017/ 2018
56	Ziegelstraße (K14) Radweg Südostseite	(H) Hudekamp Buntekuhweg	Sanierung der RW-Decke	SRW	350	60	./.	I	2013/ 2014
57	Ziegelstraße (K14) Radweg Südostseite	geg. Alte Heidkoppel geg. Rotenhauser Feld	Sanierung der RW-Decke	SRW	200	40	./.	I	2013/ 2014
58	Ziegelstraße (K14) Radweg Nordwestseite	Am Neuhof Max-Reger-Str.-Ost	Sanierung der RW-Decke	SRW	250	50	./.	I	2013/ 2014
59	Moislinger Allee (B 75) Radweg Südseite	Schaluppenweg Fregattenstr.	Sanierung der RW-Decke + Verbreiterung um 0,30 m	ARW	350	70	GVFG ?	II	2015/ 2016
60	Moislinger Allee (B 75) Radweg Nordseite	Fregattenstraße Schaluppenweg	Sanierung der RW-Decke + Verbreiterung um 0,30 m	ARW	350	70	GVFG ?	II	2015/ 2016
61	Fregattenstraße Radweg Ostseite	Briggstraße Ziegelstraße	Sanierung der RW-Decke	SRW	365	55	./.	II II	2017/ 2018

\*) eigener Haushaltstitel

Nr.	Straße (n abschnitt)	von ... bis ...	Maßnahme(n)	Typ	Länge (m)	Bau-kosten (TEUR)	KAG / GVFG	Netz A F	Prio-rität
62	Hansestr. Fahrbahn beide Seiten	Kreuzweg Hansering	Abmarkierung Schutzstreifen	RFS	2x800	30	./.	I	2013/ 2014
63	Kamelbrücke	Fregattenstr. Teutonenweg	Freigabe für Radverkehr (Beschilderung)	ABR	140	1	./.	I	2013/ 2014
64	Fackenburger Allee Fahrbahn Westseite	K.-Adenauer-Str. FSA Lindenplatz	Rückbau und Begrünung des rechten Fahrstreifens ste	AFB	90	150*)	./.	I	2015/ 2016
65	Moislinger Allee (L 332) beide Seiten *)	Nr. 17 a Lindenplatz	Neubau RW (b = 1,60 m) beim Ausbau der Fahrbahn	NRW	2x400	180*) anteilig	GVFG/ FAG	II	2015/ 2016
66	Weg westl. des Stadtgrabens	Kita Lachswehrallee 1b Zur Sägemühle	Einbau einer Asphaltdeckschicht (Stadtgrün + Verkehr)	AFB	70	20	./.	I	2013/ 2014
67	Stadtgraben Wanderweg Westseite	unterhalb d. Puppen- brücke	Neubau Weg (b = 3,00 m) mit Aufständerung im Stadtgraben	NBR	130	200*)	GVFG ?	I	2019/ 2020
68	Stadtgraben Wanderweg Westseite	Puppenbrücke Nords. Ende Werftstraße	Neubau Wanderweg in wassergeb. Decke		350	50	KWL	I	2017/ 2018
69	Stadtgrabenbrücke *)	in Verlängerung der Werner-Kock-Straße	Neubau Brücke (b = 4,00 m) inkl. Rampen	NBR	90	1.500*)	GVFG ?	I	2019/ 2020

\*) eigener Haushaltstitel

Nr.	Straße (n abschnitt)	von ... bis ...	Maßnahme(n)	Typ	Länge (m)	Bau-kosten (TEUR)	KAG/ GVFG	Netz A F	Prio-rität
71	Schönböckener Str.(K5) G + R Südseite	unterhalb der Unterführung der A1	Verbreiterung des G + R um 0,40 m zur Fahrbahn hin	ARW	80	25	GVFG?	II	2015/ 2016
72	Schönböckener Str.(K5) G + R Südseite	Zuf. KGV Neuhof Unterführung der A 1	Verbreiterung des G + R um 0,40 m zur Fahrbahn hin	ARW	150	60	GVFG?	II	2015/ 2016
73	Beethovenstr. Fahrbahn beide Seiten	FSA Lortzingstr. Schönböckener Straße	Abmarkierung von Radfahr- bzw. Schutzstreifen	RFS	2x 300	15	./.	I	2013/ 2014
74	Lübschenfeld Fahrbahn	Kleingartenanlage Unterführung A 1	Sanierung der Fahrbahndecke	AFB	470	50	./.	II	2015/ 2016
75	Grünzug Musikerviertel	Beethovenstraße Arlenburger Straße	Freigabe für Radverkehr (Beschilderung)		850	2	./.		II
76	Verbindungsweg westl. Teich Herrengarten	Sibeliusstraße Dornbreite	Asphaltierung d. Gefällestellen Instandsetzung Kiesdeckschicht		2 x 50	20	./.	I	2013/ 2014
77	Wisbystr. (K24) Fahrbahn beide Seiten*)	Schützenhof Ziegelplatz	Abmarkierung Schutzstreifen (b=1,50 m) beim Ausbau der FB	RFS	2x 350	20*) anteilig	GVFG?	I	2013/ 2014
78	Morier Str. (K21) Fahrbahn beide Seiten	Holzkampweg Schulweg/Stadtgrenze	Abmarkierung Schutzstreifen	RFS	2x 700	30	./.	II	2015/ 2016
79	K 13 n Ostseite	Hofland/ Kieler Str. Segeb. Ldstr.(L332)	Neubau G+R (b=2,50 m) neben d. Graben beim Neubau der Straße	NRW	3.640	*Eigener HH-Titel	GVFG	II	I

\*) eigener Haushaltstitel

Nr.	Straße (n abschnitt)	von ... bis ...	Maßnahme(n)	Typ	Länge (m)	Bau-kosten (TEUR)	KAG / GVFG	Netz A F	Prio-rität
81	Brockesstraße Fahrbahn	Schwartauer Allee Brolingstraße	Ausweisung als Fahrradstr. nach Erneuerung d. FB-Decke	AFB	420	80	./.	II	
82	Trifftstraße Fahrbahn Ostseite	Nr. 64 Nr. 86 (vor Syltstr.)	Abmarkierung Schutzstreifen Neuordnung des Parkens	RFS	180	20	KAG?	II	
83	Bei der Lohmühle (K 25) Seitenraum Südseite	Fackenburger Allee 150 m in Ri Kreisel	Neubau 2 Ri-Radweg (b=2,00m) südl. der Baumreihe	NRW	150	45*)	StVO+ GVFG?	I	
84	Schwartauer Ldstr.(L309) Radweg Ostseite	Bus (H) Warthestraße Stadtgrenze Schwartau	Sanierung der RW-Decke und des Gehweges	SRW	270	80	GVFG?	II	
85	Schwartauer Allee(L309) Radweg Ostseite	Matthäistraße FSA Brolingstraße	Verbreiterung RW + Neubau GW + Ausbau des Parkstreifens	ARW	350	120	StVO+ KAG?	I	
86	Schwartauer Allee(L309) Radweg Westseite	Ludwigstraße Friedenstraße	Sanierung der RW-Decke	SRW	100	20		I	
87	Ehem. St.- Lorenz-Gleis	An der Hansehalle Karlstraße	Neubau G + R (b = 3,00 m, asphaltiert, beleuchtet ,Bänke)	NRW	780	417	GVFG	I II	2017/ 2018
88	Brolingstraße Radweg Nordseite	Friedenstraße Warendorpplatz	Umnutzung des RW zum Längsparken, Einbau v. Fahrradbügeln		580	20	StVO	II	
89	Friedhofallee (K 27) Radweg Nordwestseite	H Eutiner Str. Krempelsdorfer Allee	Sanierung der RW-Decke + Teilumbau der Bus-H	SRW	700	150	./.	II	

\*) eigener Haushaltstitel

Nr.	Straße (n abschnitt)	von ... bis ...	Maßnahme(n)	Typ	Länge (m)	Bau-kosten (TEUR)	KAG / GVFG	Netz A F	Prio-rität
91	Kantstraße G + R Westseite	Maybachstraße Goebenstraße	Ausbau des Geh- u. Radweges beim Endausbau der Straße	ARW	240	55*) (nur RW)	KAG	II	
92	Walterseestraße (K 18) Radweg Südseite	Moltkeplatz Wallbrechtstraße	Verlegung GW + RW (Verbreiterung RW um 0,80 m)	ARW	150	50	GVFG?	I	
93	Walterseestraße (K 18) Radweg Nordseite	Roonstraße J.-Wullenwever-Str.	Verlegung GW + RW (Verbreiterung RW um 0,80 m)+ Ausbau P	ARW	150	62	GVFG?	I	
94	Marliring Radweg Ostseite	Schlutuper Straße Gneisenaustraße	Sanierung RW, Verlegung GW + Befestigung Parkstreifen	ARW	500	100	KAG ?	II	
95	Marliring Radweg Ostseite	Schenkendorfstr. Arnimstr.	Neubau RW neben dem vorh. Gehweg östl. der Bäume	NRW	220	50	KAG ?	II	
96	Schlutuper Str. (K 18) Radweg Südseite	Marliring Schopenhauerstraße	Sanierung der RW-Decke	SRW	200	35	KAG ?	I	
97	Roeckstraße (K 22) Radweg Nordseite	Lange Reihe Gustav-Radbruch-Platz	Sanierung der RW-Decke	SRW	200	40*)	StVO GVFG?	I	
98	Roeckstraße (K 22) Radweg Südseite	Täuferstraße Parkstraße	Verbreiterung Radweg um 0,30m + Teilumbau Gehweg	ARW	450	100*)	StVO GVFG?	I	
99	Roeckstraße (K 22) Radweg Nordseite	Heiligen-Geist-Kamp Rabenhorst	Verbreiterung Radweg um 0,30m und (H)-Umbau	ARW	180	35*) (nur RW)	StVO GVFG?	I	
100	Roonstr. (B 75) Radweg Westseite	Hövelnstr. Waldseestr.	Punktuelle Sanierung der RW-Decke in den Baumbereichen	SRW	150	20	./.	II	
101	J.-Wullenwever-Str. Radwege beide Seiten	Moltkeplatz Hövelnstr.	Aufhebung der Radwege nach Sanierung der FB-Decke	AFB	330	20*) (anteilig)	./.	II	

\*) eigener Haushaltstitel

Nr.	Straße (n abschnitt)	von ... bis ...	Maßnahme(n)	Typ	Länge (m)	Bau-kosten (TEUR)	KAG / GVFG	Netz A F	Prio-rität
102	Hafenstraße (K 16) Radweg Westseite	Konstinstraße Höhe Schwedenkirche	Verbreiterung RW auf b = 2,50m vor Neubau Fa. Brüggen	ARW	330	60	./.	I	2015/ 2016
103	Luisenstraße Radweg Nordwestseite	Brücke Hafenbahn Sandberg	Sanierung der RW-Decke	SRW	250	40	./.	I	2015/ 2016
104	Sandberg (K 25) Radweg Nordostseite	Travemünder Allee Luisenstraße	Sanierung der RW-Decke	SRW	230	35	./.	II	2017/ 2018
105	Glashüttenweg Radweg Ostseite	An der Hülshorst Niels-Bohr-Ring II	Sanierung der RW-Decke (teilw. mit Baumbrücken)	SRW	510	80	./.	II	2017/ 2018
106	Trave-Treidelweg NSG Schellbruch	Brücke Medebek Brücke Gothmund	Sanierung der Wegedecke/ des Betonsteinpflasters		2.500	?	Bau WSA Lübeck	I	2017/ 2018
107	Trave-Treidelweg westl. Glashüttenweg	Aldi-Parkplatz Hauptweg i. Schellbruch	Ausbau des Trampelpfades mit einer Kiesdeckschicht (b=2,50m)		800	60*)	?	I	2017/ 2018
108	Waldwege Lauer Holz nördl. des ehem. Zoos	Waldstr. Eichenweg	Sanierung der Deckschicht (Teilstrecken)		300	40	Stadt-wald	II	2015/ 2016
109	Hafenbahn Nordseite	Am Rittbrook Kuhbrookmoorweg	Ausbau des Trampelpfades mit einer Kiesdeckschicht (b=2,00m)		400	40	./.	II	2019/ 2020
110	Wesloer Ldstr. (K 18) Radweg Südseite	Brücke Hafenbahn Im Gleisdreieck	Sanierung der RW-Decke	SRW	200	30	./.	I	2013/ 2014
111	Wesloer Ldstr. (K 18) Radweg Südseite	Im Gleisdreieck Kirschenallee	Sanierung der RW-Decke + Ausbau (H) Kirschenallee	SRW	370	56	./.	I	2013/ 2014
112	Travemünder Allee Radweg NW-Seite	Sandberg (Rampe) H Burgtorfriedhof	Sanierung der RW-Decke	SRW	200	35	./.	II	2017/ 2018

\*) eigener Haushaltstitel

Nr.	Straße (n abschnitt)	von ... bis ...	Maßnahme(n)	Typ	Länge (m)	Bau-kosten (TEUR)	KAG / GVFG	Netz A F	Prio-rität
113	Kirschenallee (K19) Westseite	Wesloer Landstraße Heiweg	Neubau G + R (b = 2,50 m) beim Ausbau der Straße	NRW	1.250	200*) (anteilig)	GVFG	II	2017/ 2018
114	A. d. Schießständen(K19) Westseite	Bauende Nr. 115 Siedlung A. d. Schießst.	Neubau G + R (b = 2,50 m) beim Ausbau der Straße	NRW	550	100*) (anteilig)	GVFG	II	2017/ 2018
115	Brandenbaumer Tannen Waldweg	A. d. Schießständen 50 m vor Landgraben	Neuaufbau einer Kiesdeckschicht		650	80	Stadt-wald	I	2015/ 2016
116	Brandenb. Landstr.(L182) G + R Südwestseite )	Tannenkoppel Behaimring 2	Sanierung des RW bzw. G+R bei der Sanierung der Straße	SRW	400	70 *) (anteilig)	./.	I I RFW	2015/ 2016
117	Brandenb. Landstr.(L182) Radweg Südwestseite	Im Brandenbaumer Feld Soldatenweg	Instandsetzung d RW-Decke (Oberfläche)	SRW	1.900	100	./.	I	2013/ 2014
118	Fußgängerbrücke über die Wakenitz	südl. der DB-Brücke Bahnhlinie HL-Herrnburg	Verbreiterung des Brückenoberbaus auf b=3,50 m + Rampen	ABR	40	75	./.	II I	2019/ 2020
119	Weg nördl. der Bahnlinie HL-Herrnburg	Wakenitzbrücke Parkpl. Badestelle Kl.See	Böschungssicherung + teilw. Sanierung d. RW-Decke	SRW	900	80	./.	II I	2015/ 2016
120	Drägerwanderweg div. Teilstrecken	Elsässer Str. Gleisweg	Sanierung der Kiesdeckschicht + Ergänzung d. Radwegweisung		600	30	./.	I	2013/ 2014

\*) eigener Haushaltstitel

Nr.	Straße (n abschnitt)	von ... bis ...	Maßnahme(n)	Typ	Länge (m)	Bau-kosten (TEUR)	KAG / GVFG	Netz A F	Prio-rität
121	Wesloer Weg Fahrbahn	Mecklenburger Straße Wesloer Landstraße	Rückbau der Kfz-Fahrbahn auf b= 3,00 m; Ausweisung als G+R		3.500	Bau LBV-SH	./.	I	2015/ 2016
122	Mecklenburger Str.(K 32) Radweg Nordostseite	Neue Zufahrt Kai 2 Zufahrt IVG	Verbreiterung des RW auf b = 2,50 m zur Fahrbahn hin	ARW	500	100	GVFG? KAG?	I	2013/ 2014
123	Mecklenburger Str.(K 32) Radweg Südwestseite	Karlruher Straße Alte Mühle	Sanierung + Verbreiterung d. RW auf b = 2,50 m	ARW	450	80	KAG?	I	2013/ 2014
124	Mecklenburger Str.(K 32) Fahrbahn Nordostseite	Wesloer Straße BÜ Hafenbahn	Abmarkierung eines RFS oder Schutzstreifens auf der Fahrbahn	RFS	750	30	./.	II	2015/ 2016
125	Mecklenburger Str.(K 32) Fahrbahn Nordostseite	Küterstr. Wesloer Str.	Abmarkierung eines RFS oder Schutzstreifens auf der Fahrbahn	RFS	270	10	./.	II	2015/ 2016
126	Wesloer Straße (K 18) Radweg Südseite	Brücke über Hafenbahn Am Dovensee	Sanierung d. RW-Decke + Ausbau der Bus-(H)	SRW	780	130 (incl. H- Ausbau)	./.	I	2015/ 2016
127	Waldweg in Verlängerung des Palinger Weges	OU Schlutup (B104) Weg z. Wesloer Moor	Neuaufbau d. Kiesdeckschicht		500	40	Stadt- wald	I	2013/ 2014

\*) eigener Haushaltstitel

Nr.	Straße (n abschnitt)	von ... bis ...	Maßnahme(n)	Typ	Länge (m)	Bau-kosten (TEUR)	KAG / GVFG	Netz A F	Prio-rität
128	Dänischb. Landstr. (L290) Westseite	Spiegelkamp Unterführung A 226	Verbreiterung GW auf b = 3,00m + Ausweisung als G+R	ARW	170	?	IKEA B-Plan	II	2013/ 2014
129	Dänischb. Landstr. (K9) Radweg Nordseite	Schäferkamp Kiesweg	Sanierung der RW-Decke	SRW	300	40	./.	II	I
130	Siemser Landstr. (K9) Radweg Nordseite	Luisenhof-Schule Zum Herrenmoor	Sanierung der RW-Decke bei Sanierung der Fahrbahn	SRW	900	50 (anteilig)	./.	II	2015/ 2016
131	Kücknitzer Mühlbachtal Querweg	Rangenberg Verlängerung Dockstr.	Instandsetzung der Deckschicht Freigabe auch für Radf.		600	25	Stadt- wald ?		II
132	Ostpreußenering Radweg Ostseite	H Roter Hahn Westpreußenering	Sanierung der RW-Decke	SRW	760	100		II	2015/ 2016
133	Dummersdorfer Straße Radweg Südseite	Dummersdorfer Scheide Wischtowweg	Instandsetzung der RW-Decke + Abmarkierung Schutzstreifen ?	RFS	590	40	./.	II	2013/ 2014
134	Westpreußenering Radweg Nordseite	Ostpreußenering Tannenbergstraße	Sanierung der RW-Decke (Teilstrecken)	SRW	570	66	./.	II	2013/ 2014
135	Walhusener Weg Fahrbahn	Kleinensee Tiefende	grundhafte Sanierung der Fahrbahndecke (b= 4,00 m)	AFB	1.500	250*)	KAG ?		I
136	Travemünder Ldstr. (K20) Geh-/Radweg Ostseite	Solmitzstraße Bahn-H/ Elbingstraße	Neubau G+R (Asphaltdecke) + Verbreiterung um 0,50m	ARW	1.480	403*)	GVFG förder- fähig	I	I
138	ehem. Metallhütten Gelände Wanderweg	vorhand. Wanderweg Langremenkoppel	Herstellung eines Verbindungs- weges (Kiesdeckschicht)		100	?	Stadt- wald ?		II
139	Borndiek-Brücke	Sandfeld Nordseite KV-Terminal	Neubau einer Brücke (b =3,50m) für Radfahrer + Fußgänger	NBR	70	600 *)	Förderg. LPA?	I	2017/ 2018

\*) eigener Haushaltstitel

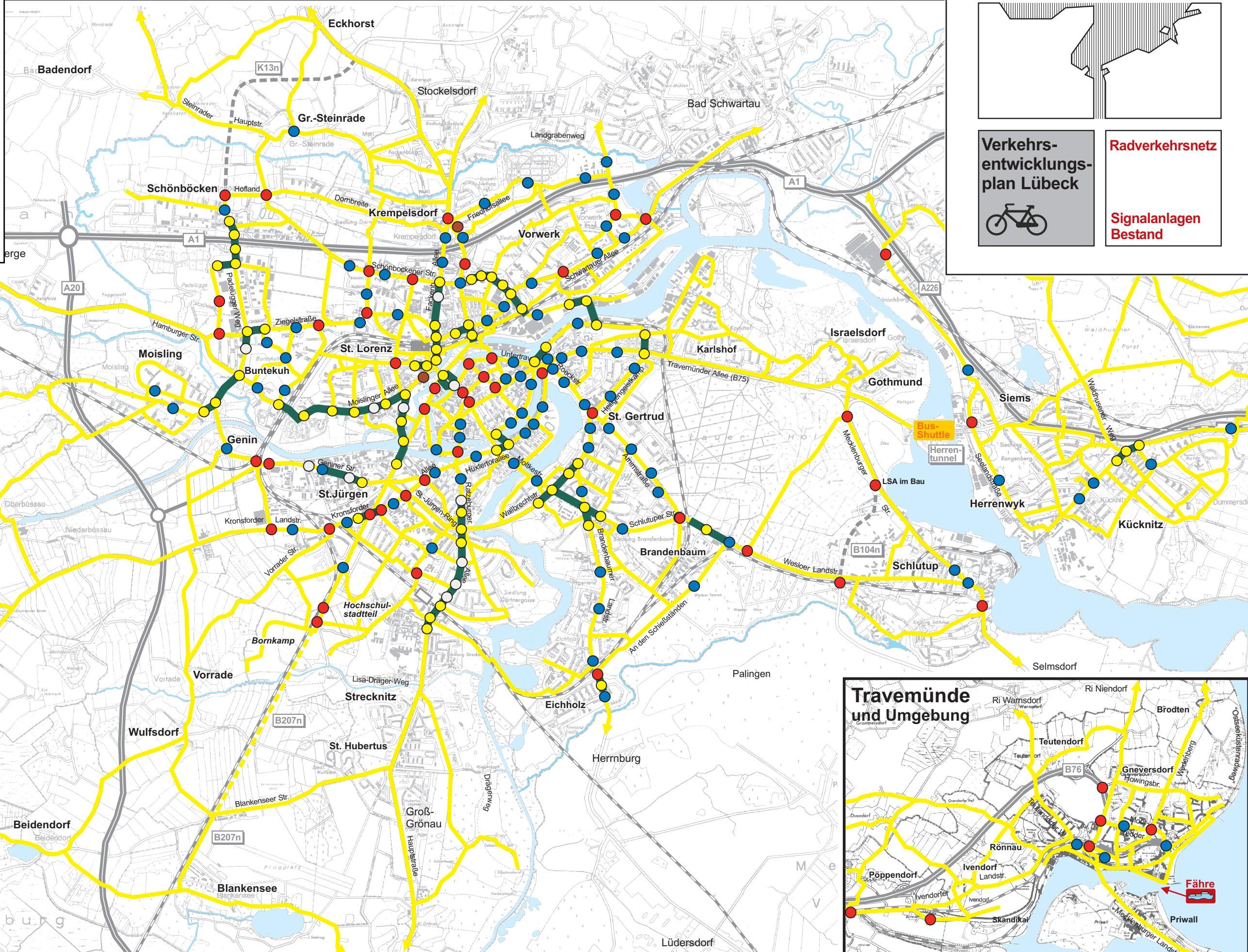
Nr.	Straße (n abschnitt)	von ... bis ...	Maßnahme(n)	Typ	Länge (m)	Bau-kosten (TEUR)	KAG / GVFG	Netz A F	Prio-rität
141	Moorredder (K 28) Fahrbahn beide Seiten	Brodtener Kirchsteig ehem. Bahnhstrasse	Abmarkierung Schutzstreifen	RFS	2 x650	30	./.	II	2013/ 2014
142	Verbindungsstraße(K 30) Warnsdorf – Teutendorf	Stadtgrenze Bollbrügg	Neubau G+R (b = 2,00 m) auf d. Nordostseite	NRW	800	350*) (incl. Grunderw.)	GVFG +FAG	I I	2017/ 2018
143	Teutendorfer Weg (K 30) Fahrbahn beide Seiten	Ivendorfer Landstraße Hollbeck	Abmarkierung Schutzstreifen	RFS	2x1.020	35	./.	I	2015/ 2016
144	Außenallee Radweg Ostseite	Trelleborgallee – Süd Am Brügmannsgarten	Instandsetzung der RW-Decke (Teilstrecken)	SRW	420	30	./.		I OK- RW 2013/ 2014
145	Steenkamp (K 1) Fahrbahn Ostseite	Am Fahrenberg Howingsbrook	Abmarkierung Schutzstreifen	RFS	750	15	./.	II	2015/ 2016
146	Wedenberg (K 1) Fahrbahn Ostseite	Rödsaal Hermannshöhe	Abmarkierung Schutzstreifen	RFS	1.350	25	StVO	II	2015/ 2016
147	Trasse der ehem. Brodtener Bahn	Zuf. KGV Steenkamp Howingsbrook	Erneuerung und Verbreiterung der Kiesdecksschicht		270	25	./.	II	2015/ 2016
148	Waldweg nördl. Mecklenb. Landstr.	Kohlenhof Dünenweg	Instandsetzung Kiesdecksschicht + punktl. Beleuchtung		500	40	./.		I OK- RW 2017/ 2018
149	Mecklenburger Ldstr.(K3) Fahrbahn beide Seiten	Kohlenhof Naturfreundehaus	Abmarkierung Schutzstreifen	RFS	2x2.100	40*) (anteilig)	GVFG?	II	2017/ 2018
150	Priwall-Rundweg südl. Priwall	Seite Pötenitzer Wiek (Teilstrecken)	Instandsetzung der Kiesdeck- schicht		500	20	Stadt- wald ?	II	2015/ 2016

\*) eigener Haushaltstitel

**Legende:****Lichtsignalanlagen  
in der Hansestadt Lübeck**

- Verkehrssignalanlage (Einzelknoten)
- Verkehrssignalanlage in Grüner Welle
- Fußgängersignalanlage mit Anforderung
- Fußgängersignalanlage in Grüner Welle
- Sondersignalanlage
- Grüne Welle

Bearbeitungsstand: 29. Januar 2013



## Bike+ Ride- Anlagen Lübeck + Speckgürtel

Stand: 10.01.2013

### St. Jürgen /HL-Süd (12)

Flughafen  
Bahn-H Flughafen  
P+R St. Hubertus ste  
Neptunstr. ste  
Grönauer Baum ste  
Gustav-Falke-Str. ste  
Weinbergstr. ste  
Fahlenkampsweg ste  
Vorrader Str. ste  
Bahn-H St.Jürgen  
Moltkestr. sta  
Blanckstr. sta

### Krummesse/Kronsforde (7)

Tannenweg (überdacht)  
Krummesse Schule ste  
Moorweg ste  
Ruschweg ste  
Krummesser Baum ste  
Schleusenstr. ste  
Butenhof ste

### Moorgarten/Niendorf (4)

Moorgarten ste  
Grote Bleeken ste  
Holderbusch ste  
Bartelsholz ste

### Moisling/Buntekuh (6)

August-Bebel-Str. sta  
August-Bebel-Str. ste  
Hudekamp ste  
Buntekuh ste  
Buntekuh sta  
Max-Reger-Str. ste

### Schönböcken/St. Lorenz-Nord (12)

Bauernweg  
Kurzer Weg ste  
P+R Lohmühle  
A. d. Hansehalle ste  
Sreetzer Weg ste  
Vorwerker Friedhof Eing.3 ste  
Tremser Teich sta  
Peenestieg ste  
Oderstr. ste  
Fackenburger Allee ste  
Pfitznerstr. ste  
Burckhardt-Gymnasium sta

### St. Lorenz-Süd (7)

Roter Löwe ste  
Drägerwerk ste  
Meierstr. ste  
ZOB/ Hansestr.  
ZOB/ Kreuzweg  
Hbf/ Bahnhofsvorplatz  
Hbf/ Steinrader Weg

### St. Gertrud/ Eichholz (10)

Adolfstr. ste  
Am Rittbrook ste  
Wesloer Brücke ste  
Kaufhof ste  
Gneisenaustr. sta  
Meesenring sta  
Guerickestr. ste  
Eichholz Teich ste  
Eichholz sta  
Am Stau (Shuttle-Bus)

### Schlutup (4)

Fabrikstr. sta  
Beim Meilenstein sta  
Wesloer Str. sta  
Schlutup Markt

### Siems/ Kücknitz (8)

Siems (Bus-Shuttle)  
Seelandstr. sta  
Solmitzstr. sta  
Roter Hanh ste  
Ostpreußenring sta  
Eisenstr. sta  
Kirchplatz  
Bahn-H Kücknitz

### Travemünde (9)

Fährplatz Travemünde  
Priwallfähre Priwall  
Hafenbahnhof  
Strandbahnhof  
Rose//Morredder  
Torstr. sta  
Teutendorfer Weg ste  
Rönnauer Weg ste  
Bahn-H Skandinavienkai

Summe: 79 Haltestellen/-punkte

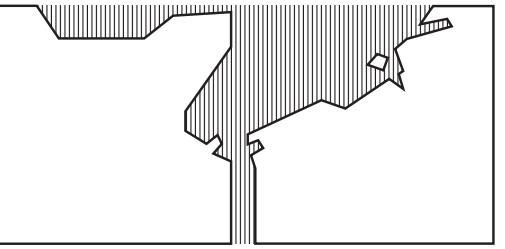
## Anhang A9

## Legende:

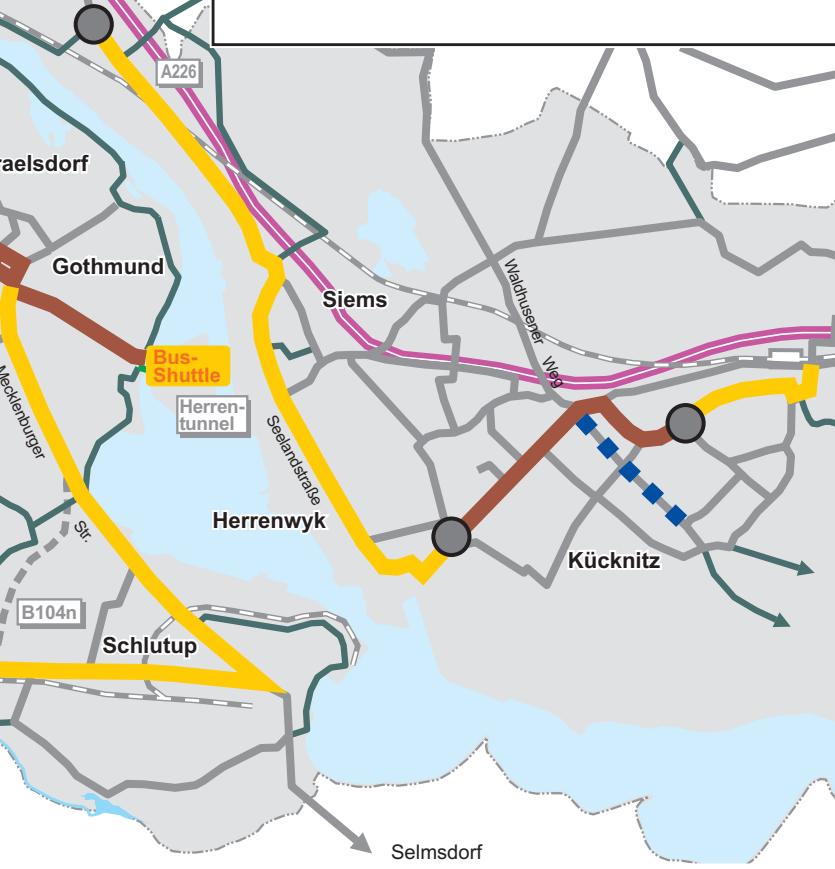
## Winterdienstprioritäten der Radwege

- |  |                        |
|--|------------------------|
|  | <b>Knotenpunkte</b>    |
|  | <b>sofort</b>          |
|  | <b>täglich</b>         |
|  | <b>2 x wöchentlich</b> |
|  | <b>Primärnetz</b>      |
|  | <b>Sekundärnetz</b>    |

Bearbeitungstand: 29. Januar 2013



# Verkehrs- entwicklungs- plan Lübeck



# Travemünde und Umgebung



# Anhang A10



Member of the  
European Cyclists' Federation (ECF)



Allgemeiner Deutscher  
Fahrrad-Club  
Lübeck e.V.  
Kanalstraße 70  
23552 Lübeck

**ADFC Lübeck e.V.** | Kanalstraße 70 | 23552 Lübeck

Tel. 0451 | 7 83 63  
adfc-luebeck@gmx.de  
www.adfc-sh.de

**Bankverbindung**  
EDG Kiel  
BLZ 210 602 37  
Kto. 62 63 50

## **Stellungnahme zum Bericht „Fahrradfreundliches Lübeck“**

Der Runde Tisch Radverkehr hat sich aus unserer Sicht im Wesentlichen bewährt. Die Bedürfnisse der Radfahrerinnen und Radfahrer konnten gemeinsam abgestimmt werden. Schwierig ist es, wenn lediglich aus einem Stadtteil die Sicht dargestellt wird, ohne das große Ganze zu sehen.

Wir begrüßen, dass die Hansestadt Lübeck sich das Ziel setzt bis in das Jahr 2020 einen Radverkehrsanteil von 25 % an den zurückgelegten Wegen zu erreichen. Damit erfüllt sie die Vorgaben, die aus dem Nationalen Radverkehrsplan 2020 erwachsen.

Als problematisch wird sich die hierfür notwendige Finanzierung erweisen. Die im Bericht genannten Werte erreichen nicht die Vorgaben des Nationalen Radverkehrsplan 2020. Danach müsste Lübeck 3 bis 4 Millionen im Jahr für den Radverkehr zur Verfügung stellen. Anzuerkennen ist jedoch, dass im Bericht als jährliche Mittel immerhin ein Mehrfaches der in den letzten Jahren für die Radverkehrsförderung ausgegebenen Beträge genannt sind. Hier muss nun der politische Wille auch zu einer Umsetzung dieses Kompromissvorschlags führen.

Die zur Verfügung stehenden Mittel sollten für folgende Punkte schwerpunktmaßig verwandt werden:

### **Netzlückenschlüsse im Radverkehrsnetz**

Neben den teuren Brückenbauwerken gibt es viele Maßnahmen, die auch kostengünstig umgesetzt werden können. Hierzu zählt die bereits begonnene Öffnung von Einbahnstraßen. Es kann jedoch nicht sein, dass die Straßenverkehrsbehörde nahezu ein Jahr pro Stadtteil benötigt, um die Freigabe anzutragen. In der Zwischenzeit sollte ausreichend Erfahrungen vorhanden sein, so dass ein solches Verfahren innerhalb von einem Vierteljahr umgesetzt werden kann.

Immer wieder wird das Radfahren durch Umlaufsperren behindert. Auch hier sollte eine Überprüfung erfolgen. Dabei ist zu prüfen, ob ggf. Gehwege auch für den Radverkehr geöffnet werden können. Damit wird der Radverkehr auf Nebenstraßen ermöglicht, was zu einer Verminderung von Gefahren an den

Hauptverkehrsstraßen führt.

An den Lichtsignalanlagen ist der Radverkehr einzubinden. Unverständlich ist, dass jeder Einkaufsladen seine eigene Ampel erhält, der Radverkehr aber z.B. an der Brücke Beckergrube oder auch an der Klughafenbrücke in die Signalschaltung nicht eingebunden wird.

Bei Lichtsignalanlagen, die einen Abstand von weniger als 200 m haben, sollte die Signalisierung auf die Geschwindigkeit des Radverkehrs ausgerichtet werden. Als positives Beispiel sei hier die Strecke stadteinwärts entlang des Holstentors erwähnt. Negativ ist dagegen die Gegenrichtung,

### **Ausreichende Dimensionierung der Radverkehrsanlagen**

Der Radverkehrsanteil soll auf 25 % steigen (s.o.). Mehr Radfahrerinnen und Radfahrer benötigen daher auch ausreichend Platz im Straßenraum. Die sehr große Differenzierung in den gefahrenen Geschwindigkeiten und das dadurch hervorgerufene Erfordernis eines gefahrlosen Überholens erfordert eine ausreichende Dimensionierung der Radverkehrsanlagen. Schon heute sehen wir an Knotenpunkten des Radverkehrs, dass die Radfahrer mehr Raum benötigen als ihnen zur Verfügung gestellt wird. (z.B. Holstentorplatz)

Im Hauptnetz sollte der Radverkehr auf der Fahrbahn auf Radfahrstreifen geführt. Bei zukünftigen Sanierungsmaßnahmen sollten heute vierspurigen Straßen umgewandelt werden, so dass der Radweg und jeweils eine Richtungsfahrbahn zu einer Umweltspur (Breite 4,50 m) umgewandelt wird. Dies stellt eine Förderung des gesamten Umweltverbundes dar.

### **Ausreichende Abstellanlagen für den Radverkehr**

An den Quellen und Zielen müssen ausreichend Abstellmöglichkeiten vorhanden sein. In den letzten Jahren hat sich bei den Wohnungsbaugesellschaften hier einiges getan, das positiv erwähnt werden muss. Dagegen wird im Einzelhandel noch zu selten der Radfahrer als Kunde mit Ansprüchen für sein Fahrzeug gesehen. Mit Ausnahme einiger Supermärkte sind minderwertige Abstellanlagen sogenannte Felgenkiller noch immer weit verbreitet. Teure Räder, und dazu gehören auch die etwas schwereren Elektroräder, bedürfen nicht nur zum Diebstahlschutz sondern auch für einen sicheren Stand vernünftige Abstellanlagen. Im Touristischen Bereich wird es auch notwendig sein, die Batterien aufladen zu können.

Die derzeitige Planung das Fahrradparkhaus mit einem unmittelbaren Zugang zum Bahnhof zu bauen, unterstützen wir, bei einer Steigerung des Radverkehrsanteils ist jedoch davon auszugehen, dass die neuen Abstellplätze durch den zusätzlichen Bedarf aufgezehrt werden. Auf der Altstadtinsel könnte ein eigenständiges Angebot für Langzeitparker (Mitarbeiter der dortigen Betriebe) angezeigt sein. Hier sind die dortigen Unternehmen gefordert, positiv sei hier die Sparkasse zu Lübeck mit den Stellplätzen in ihrem Parkhaus zu erwähnen.

### **Steigerung des Subjektiven Sicherheitsgefühls**

Hohe Geschwindigkeiten und zu enges Überholen durch den motorisierten Verkehr erzeugen das Gefühl der Unsicherheit auf dem Rad. Daher sind die Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern zu reduzieren. Das Überschreiten der Geschwindigkeitsbeschränkungen ist kein

Kavaliersdelikt.

Lübeck sollte sich für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften einsetzen. Diese Forderung wird von Unfallforschern, Verkehrssicherheitsrat und weiteren verschiedenen Initiativen unterstützt. Auf europäischer Ebene ist ein entsprechendes Bürgerbegehren gerade registriert worden.

### **Verkehrssicherheitskampagne**

Wir planen für das Jahr 2013 eine Verkehrssicherheitskampagne unter dem vorläufigen Titel „Geisterradler“. Über eine Unterstützung in Form von Teilnahme an den Veranstaltungen, bei der Genehmigung der Veranstaltungen und beim Erlassen von Gebühren würden wir uns freuen.

### **Fahrradbeauftragter**

Der derzeitige Fahrradbeauftragte scheidet im kommenden Jahr aus Altersgründen aus. Die Stelle ist möglichst ohne Vakanz wieder zu besetzen, damit die Interessen der Radfahrenden in Lübeck in der Stadtverwaltung und gegenüber der Öffentlichkeit vertreten werden.

# Anhang A11



FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

## BUND Kreisgruppe Lübeck

Glockengießerstraße 42a  
23552 Lübeck

Fon 0451-76666  
Fax 0451-76666  
E-mail info@bund-luebeck.de  
www.bund.luebeck.de

Hansestadt Lübeck  
Stadtplanung, Abt. Verkehrsplanung  
Z.H. Herrn Hans-Walter Fechtel  
Fahrradbeauftragter der HL

Sachbearbeiter:  
Hendrik Degener  
hendeg@gmx.de

## **Stellungnahme zum Bericht „Fahrradfreundliches Lübeck“**

Der BUND erkennt an, dass in den vergangenen Jahren deutliche Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrradverkehrs in Lübeck umgesetzt worden sind. Allerdings dürfen diese Verbesserungen nicht darüber hinweg täuschen, dass es sich zu wesentlichen Teilen um seit langer Zeit überfällige Instandsetzungsmaßnahmen gehandelt hat und nur einige wenige Maßnahmen zu substantiellen Verbesserungen im Sinne eines Aus- oder Neubaus von Radverkehrsanlagen geführt haben. Hierzu zählen die Umwidmung der Dorfstraße zu einer Fahrradstraße und die Abzeichnung von Radverkehrsstreifen entlang der Kanalstraße. Im Falle der Radstreifen entlang der Kanalstraße handelt es sich jedoch um eine ca. 30 Jahre alte Forderung des BUND, die bereits vor Jahren hätte umgesetzt werden können, wenn denn der Wille seitens der Politik und der Verwaltung da gewesen wäre.

### **Ehrgeizige Ziele erfordern zielführende Beschlüsse und Maßnahmen**

Das Ziel, den Anteil des Fahrradverkehrs im Modal Split auf 25% bis zum Jahr 20020 zu erhöhen unter zeitgleicher Verbesserung der Verkehrssicherheit, wird vom BUND begrüßt. Es ist ehrgeizig, aber im Hinblick auf die Erfolge in Städten, die den Fahrradverkehr gezielt und konsequent gefördert haben, realisierbar. Allerdings bedarf es dazu einer erheblich höheren Gewichtung des Fahrradverkehrs in der Lübecker Verkehrs- und Stadtentwicklungs politik und entsprechend zielführender Beschlüsse und Maßnahmen.

Hierzu im folgenden einige wichtige Aspekte:

### **Grundsätzlicher Perspektivenwechsel zugunsten einer „Fahrradfreundlichen Stadt“ im Rahmen einer ökologisch orientierten Verkehrspolitik**

Grundsätzlich bedarf es eines Perspektivenwechsels der Politik wie der Verwaltung, der den Radverkehr in den Fokus rückt, im Zweifel auch auf Kosten des motorisierten Individualverkehrs. Nach unserem Eindruck wird der Radverkehr in den Planungen der Verkehrsbehörden immer noch zu häufig nachrangig behandelt und Radverkehrsanlagen erst nach oder bestenfalls im Zusammenhang mit der Optimierung der Situation für den KFZ-Verkehr geplant. Als Beispiel sei hier der Kreuzungsbereich der Vorrader Straße mit der Kronsforder Allee genannt. Eine radfahrerfreundliche Planung würde hingegen den Radverkehr von vorneherein berücksichtigen bzw. ihm idealer Weise den Vorrang geben. Möchte Lübeck wirklich eine „fahrradfreundliche Stadt“ werden, so wäre in erster Linie dieser

Perspektivenwechsel vorzunehmen. Eine vergleichsweise günstige und zugleich symbolträchtige Maßnahme, dass es Lübeck ernst mit dem Slogan der fahrradfreundlichen Stadt ist, wäre die Reservierung je einer Spur / Fahrtrichtung entlang der Ratzeburger Allee nach Fertigstellung der B 207 neu. So würde Lübeck etwas Substantielles für den Radverkehr leisten und sich gleichzeitig die aufwändige und dringend notwendige Sanierung der strassenbegleitenden Radwege auf dieser Relation sparen. In diesem Beispiel wird auch deutlich, dass Radwegebau in nicht wenigen Fällen mehr dem Autoverkehr dient bzw. gedient hat als dem Radverkehr und es oft günstigere Alternativen gibt, die dann allerdings auf Kosten des Autoverkehrs gehen. Aber wie gesagt: Ohne Perspektivenwechsel wird langfristig die Wende zur „Fahrradfreundlichen Stadt“ nicht gelingen.

### **Erhebliche Aufstockung der Haushaltsmittel für den Radverkehr**

Trotz der Verbesserungen für den Radverkehr in den letzten Jahren bräuchte aber noch Jahre, um bei gleich bleibendem Tempo und gleich bleibenden Mitteln einen den heutigen Ansprüchen genügenden Standard herzustellen, der nicht nur das gestiegene Volumen des Radverkehrs aufnehmen könnte, sondern auch noch zusätzlich Menschen animieren würde, vom Auto auf das Rad umzusteigen. Leider ist mit Blick auf die Zukunft zu befürchten, dass selbst das mäßige Sanierungs- und Ausbautempo der vergangenen Jahre nicht fortgesetzt werden wird. Die einmalig aus der zunächst aufgegebenen Stadtgrabenbrücke zur Verfügung stehenden 2 Millionen Euro sind verbraucht bzw. verplant und eine Verstärkung dieser Mittel ist nicht in Sicht. Der bisher zur Verfügung stehende Sockelat von ca. 350.000 Euro wird nach unserer Einschätzung nicht einmal ausreichen, um die jetzt erreichten mäßigen Substanzverbesserungen zu halten; es ist mit einem erneuten Aufstau von notwendigen Instandsetzungsmaßnahmen zu rechnen. Wenn Lübeck die Wende hin zu einem ökologisch orientierten Verkehrskonzept, wozu zweifelsohne ganz wesentlich der Radverkehr gehört, schaffen will, dann wäre eine Erhöhung des Etats des Radverkehrs auf mind. dessen heutigen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen zu fordern.

### **Schnellere Freigabe von Einbahnstraßen für Radfahrer**

Die begonnene sukzessive Freigabe von Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung ist ausdrücklich zu begrüßen, allerdings hinkt Lübeck in dieser Angelegenheit vielen anderen großen Städten, etwa Kiel, um Jahre hinterher und das aktuelle Tempo der Überprüfung könnte und muss nach unserer Auffassung beschleunigt werden.

### **Nachfragegerechte Steigerung der Parkmöglichkeiten für Radfahrer. Besonders dringlich: Fahrradparkhaus am Bahnhof**

Die Parkmöglichkeiten für Radfahrer sind in den vergangenen Jahren erfreulicherweise ausgeweitet worden, jedoch hält der Ausbau nicht Schritt mit der steigenden Nachfrage. Die Pläne für ein Fahrradparkhaus am Bahnhof kommen dagegen trotz der Dringlichkeit offenbar nicht voran.

### **Grundsätzlich Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht**

Die durchzuführende Überprüfung der bestehenden Radwegebenutzungspflichten im Lichte der neuen StVO wurde seitens der Stadt überhaupt noch nicht angegangen. Hier unterstützen wir die Forderung des ADFC, grundsätzlich davon auszugehen,

dass keine Radwegebenutzungspflicht anzuerkennen ist und in jedem Einzelfalle eine solche Anordnung zu begründen. Damit würde dem Geist der StVO entsprochen, die eine Radwegebenutzungspflicht nur im Einzelfalle zulässt und grundsätzlich davon ausgeht, dass Radfahrer die Fahrbahn benutzen. Das übliche Vorgehen bei der Überprüfung, zunächst alle benutzungspflichtigen Radwege anzuschauen und dann nach Gründen für die Aufhebung der Benutzungspflicht zu suchen, zäumt das Pferd von hinten auf und läuft dem Ziel der Radverkehrsförderung zuwider.

.

# Anhang A12



Ortsgruppe Lübeck Verband für Umweltschutz, sanften Tourismus, Sport und Kultur  
Fachgruppenleiter Wandern Horst Boelter, Schönböckener Str. 47, 23556 Lübeck, Tel 0451-42883

Lübeck, 04.12.2012

## Stellungnahme zum Bericht „Fahrradfreundliches Lübeck“

Sehr geehrter Herr Fechtel,

ich habe mich noch einmal in die umfangreichen Unterlagen vertieft. Sie nehmen darin Bezug auf den „Nationalen Radverkehrsplan 2020“ und die Beschlüsse der Bürgerschaft Lübeck. Auch die Erörterungen des „Runden Tisches Fahrradverkehr“ finden sich dort wieder. Beschlüsse und Stellungnahmen lassen erkennen, dass Einigkeit darüber besteht, Lübeck fahrradfreundlicher zu gestalten.

Wie aus Ihrem Bericht ersichtlich ist, soll dies auf vielen verschiedenen Feldern geschehen. Die erforderlichen Maßnahmen können nur sukzessive durchgeführt werden, d.h. es sind Prioritäten zu setzen. Nach Auffassung der Naturfreunde würde es zu kurz greifen, die Reihenfolge erforderlicher Maßnahmen nur nach dem Alltagsverkehr und der Naherholung in der Region auszurichten.

Ein ganz wichtiger Aspekt für die Auswahl sind Wirkung und Nutzen der Maßnahmen für den Tourismus. Der Tourismus ist für Lübeck eine wichtige Einnahmequelle; Wirtschaft, Beschäftigung und Steuereinnahmen hängen davon ab. Mit anderen Worten: Touristen bringen Geld in die Stadtkasse. Die Naturfreunde plädieren daher dafür, vorrangig zunächst Maßnahmen zu realisieren, die auch den Tourismus stärken. Besonderer Handlungsbedarf besteht dafür in Travemünde. Hier erfüllt derzeit einzig der Ostseeküsten-Radweg die Kriterien einer attraktiven Rad- und Wanderroute.

Vorrangig im Sinne unserer Überlegungen zur Angebotsverbesserung des Radwanderwegenetzes in Travemünde und Umgebung wären folgende Maßnahmen:

- die Markierung von Schutzstreifen auf der K 1, K3 und K 30,
- die Anlage eines baulichen Geh- und Radweges an anderer Stelle der K 30;
- die Qualitätsverbesserung des Radweges entlang der Außenallee;
- die Verlängerung des Wanderweges auf der Trasse der ehemaligen Brodtener Bahn;
- der Ausbau einer Geh- und Radwegverbindung von Brodten zur Herrmannshöhe.

Erhöhten Bedarf für Verbesserungen des Rad(wander)wegenetzes erkennen wir auch am Lübecker Altstadtrand. Hier wären folgende Maßnahmen vorrangig umzusetzen:

- die fahrradfreundliche Umgestaltung der Straße „An der Untertrave“
- die Freigabe der Kaianlagen zwischen Hub- und Drehbrücke für Radfahrer,
- die Anlage eines durchgängigen auch für FahrradfahrerInnen freigegebenen Uferweges am Holstenhafen zwischen dem Holstentor und der Hubbrücke
- der Ausbau des Uferweges zwischen der Kita Lachswehrallee 1b und dem Aufgang zum Lindenplatz nördlich der Puppenbrücke.

## **Hanseatenwanderweg**

Bereits seit ca. 10 Jahren setzten sich die Naturfreunde Deuschlands für die Beschilderung und den Ausbau einer überregionalen Wanderwegeverbindung auf den Spuren der Hanse ein (Hanseatenweg). Im Streckenabschnitt zw. dem Herrentunnel und Travemünde ist die derzeitige traveferne Wegeführung durch den Waldhusener Forst nur suboptimal. Attraktiver wäre eine travenahe Führung des Hanseatenweges längs des Dummersdorfer Ufers mit Anbindung an die Bodenskulptur Ivendorf. Leider ist die frühere Wegeverbindung nahe der Borndiekmulde beim Ausbau des Skandinavienkais in den 70er Jahren unterbrochen worden. Es fehlt hier eine Brücke für Radfahrer und Wanderer, die den Menschen eine Querung der Hafenbahngleise ermöglicht und den Travemündern und den Urlaubsgästen das Naturschutzgebiet am Dummersdorfer Ufer erschließt. Eine Verlegung des heute noch über den Europaweg E 9 verlaufenden Hanseatenweges an das Dummersdorfer Ufer würde auch die Verbindung von Kücknitz nach Travemünde entscheidend verbessern. Die Naturfreunde fordern daher einen baldigen Bau der sogen. „Borndiek Brücke“.

Von dem Bau würde auch unser Naturfreundehaus auf dem Priwall profitieren, welches viele Gäste hat, die gern mal einen Tagesausflug mit dem Fahrrad oder eine Wanderung machen wollen. Die bestehende unbefriedigende Situation setzt unserem Angebot enge Grenzen.

Es wäre gut, wenn die Gäste in Travemünde und Lübeck Zentrum neben Kultur und Wellness auch den Erholungswert durch Radfahren und Wandern in Lübeck entdecken könnten, doch dazu gibt man ihnen wenig Gelegenheit.

Wir sind davon überzeugt, dass für etliche der genannten Maßnahmen außer öffentlichen Fördermitteln auch private Gelder aus Stiftungen eingeworben werden können. Das würde die Finanzen der Hansestadt Lübeck entlasten helfen.

Mit freundlichen Grüßen

*Horst Boelter*

# Anhang A13



Lübecker Jugendring e.V., Mengstr. 41-43, 23552 Lübeck

Hansestadt Lübeck  
Bereich Stadtplanung  
Herrn Hans-Walter Fechtel  
23539 Lübeck

Lübeck, 31. 1. 2013

## Konzept „Fahrradfreundliches Lübeck“

- hier: Ihre Anfrage zur Kinder und Jugendbeteiligung nach § 47 f der Gemeindeordnung

Sehr geehrter Herr Fechtel,

vielen Dank für Ihre Anfrage und für das sehr konstruktive und informative Gespräch.

Gerne nehme ich wie folgt Stellung:

Der Lübecker Jugendring e.V. unterstützt im Rahmen seiner Möglichkeiten sehr gerne die Bemühungen der Hansestadt Lübeck Kinder und Jugendliche umfassend im Sinne der Gemeindeordnung zu beteiligen. In manchen Bereichen der Hansestadt Lübeck gelingt die Beteiligung sehr erfolgreich.

Aus unserer Sicht sind folgende Punkte wichtig für das Gelingen:

- Frühzeitige Planung und Vorbereitung der Beteiligungsmaßnahmen
- Festlegung einer konkreten und offenen Fragestellung
- Erreichung einer klar umgrenzten Zielgruppe
- Verbindliche Strukturen zum Beispiel durch Einbeziehung von Schulen und Lehrkräften
- Spielräume für Mitbestimmung innerhalb des Vorhabens
- Intensive pädagogische Begleitung der Maßnahmen
- Vermeidung von Überforderungen der Kinder und Jugendlichen

Je nach Themenfeld oder Arbeitsbereich kann die Gewichtung dieser Gelingensbedingungen variieren. Je komplexer und langfristiger ein Vorhaben ist, desto höher sind die Anforderungen zum Beispiel an die zeitlichen Ressourcen oder an die pädagogische Begleitung.

Aus diesen Gründen halten wir eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen an der Fertigstellung Ihres Konzeptes für nicht sinnvoll bzw. sogar kontraproduktiv. Zu diesem Zeitpunkt des Verfahrens und bei der Komplexität des Vorhabens können wir uns nicht vorstellen, dass eine Beteiligung erfolgreich durchzuführen ist. Die Gefahr besteht, dass Kinder und Jugendliche sich nicht wirklich ernst genommen fühlen könnten und deshalb auch für weitere Beteiligungen nicht mehr zur Verfügung stehen. Für uns scheint es deshalb sinnvoller, bei der konkreten Umsetzung einzelner Maßnahmen aus Ihrer Planung Kinder und Jugendliche zu beteiligen. Besonders anbieten würden sich dort aus unserer Sicht die Planungen zusätzlicher Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an den Schulen oder die Entschärfung von Gefahrpunkten an Schulwegen.

Grundsätzlich möchten wir mit der Hansestadt Lübeck das Konzept für die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen weiterentwickeln und würden uns über eine weitere Zusammenarbeit insbesondere mit Ihrem Bereich sehr freuen.

Für weitere Informationen stehe ich Ihnen gerne auch persönlich zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Pito Bernet  
Geschäftsführer

Lübecker Jugendring e.V.

E-Mail      [Info@luebeckerjugendring.de](mailto:Info@luebeckerjugendring.de)  
Homepage    [www.luebeckerjugendring.de](http://www.luebeckerjugendring.de)

Mengstr. 41-43  
23552 Lübeck  
Fon (0451) 7 88 50  
Fax (0451) 70 63 014

montags - freitags  
9.00 - 12.00 Uhr  
und Termine  
nach Vereinbarung

Sparkasse zu Lübeck  
BLZ 230 501 01  
Konto 300 132 13

# Anhang A14



## Stadtschülerparlament Lübeck

Hansestadt Lübeck

4.401 Schule und Sport

Große Burgstraße 2

23552 Lübeck

Lübeck, d. 01.02.2013

## Stellungnahme zum Bericht "Fahrradfreundliches Lübeck"

Das Stadtschülerparlament Lübeck (SSP), als das vertretende Gremium aller Schüler\_innen der weiterführenden Schulen in Lübeck, begrüßt die Bemühungen um das aktuelle Thema der Verbesserung der Fahrradsituation.

Die Inhalte des Berichts "Fahrradfreundliches Lübeck" hält das Stadtschülerparlament in seinen Grundideen für sehr unterstützenswert. Der sinnvollen Ausbau von Fahrradwegen, sowie die Erweiterung des Fahrradnetzes sind grundlegend für eine CO<sub>2</sub> – neutrale Infrastruktur.

Die angesprochene Planung der neuen Fahrradwege, die ausschließlich zur Lückenschließung zwischen der „Alte Salzstraße“ und dem Ostseeküsten-Radweg gedacht sind, halten wir jedoch angesichts der aktuellen Haushaltsslage der Hansestadt für nicht verhältnismäßig.

Der Fokus muss viel dringender auf den Innenstadtbereich gelenkt werden. Zwingend notwendig ist ein Ausbau der Fahrradparkplätze, besonders im Bereich vor der Stadthalle sowie in der Königsstraße.

Den im Bericht angesprochenen Bau der Stadtgrabenbrücke empfinden wir zudem als nicht notwendig. Dies erscheint uns als eine Verschwendug von Geldern, die besser in nachhaltige Verkehrssicherheitskampagnen investiert werden sollten.

Besonderes Augenmerk wollen wir als kommunale Schülervertretung auf die teilweise unzureichende Parkplatzsituation für Fahrräder vor den Lübecker Schulen und auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit (z. B. durch Informationskampagnen an Schulen) richten. In Zukunft würden wir uns wünschen, dass an diesen Problemen zusammen gearbeitet wird.

## Einbindung von Kindern und Jugendlichen

Das Stadtschülerparlament Lübeck würde in zukünftigen Fragen zum Radverkehr (besonders in Fragen zum Schüler\_innenradverkehr) gerne eingebunden werden. Des Weiteren wäre es wünschenswert, wenn die Koordination einer möglichen Schüler\_innenbefragung in Zusammenarbeit mit dem Stadtschülerparlament erfolgen würde.