



Radschnellweg Lübeck

**Bewertung des Nutzens
unterschiedlicher Trassenverläufe**

April 2018

Radschnellweg Lübeck

Die Metropolregion Hamburg plant den Bau mehrerer Radschnellwege in Hamburg und im Hamburger Umland. Für die Hansestadt Lübeck wurde eine Route von Bad Schwartau über die Lübecker Innenstadt nach Sankt Hubertus / Groß Grönau zur Machbarkeitsstudie angemeldet. Auf ihrer Sitzung am 18.05.2017 betonte auch die Lübecker Bürgerschaft, dass für einen solchen Radschnellweg ein erheblicher Bedarf besteht, und unterstützte die Anmeldung mit einem einstimmigen Beschluss.

Um die erforderlichen Planungen und Beratungen zu beschleunigen und das Ergebnis zu verbessern, legt der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC) in Lübeck die nachfolgende Dokumentation vor. Sie beschreibt alternativ mögliche sinnvolle Trassenoptionen für den geplanten Radschnellweg. Bewertet werden die jeweilige Fahrzeit, die Erschließungsqualität, und die Verkehrsbelastung. Diese Bewertung erlaubt die Auswahl einer möglichst leistungsfähigen Variante, welche voraussichtlich besonders gut geeignet ist, den Anteil der Fahrradnutzung im Raum zwischen der Lübecker Innenstadt und Bad Schwartau sowie dem Süden der Hansestadt mit der Universität und den umliegenden Siedlungsgebieten deutlich zu steigern.

Alle Trassenverläufe nutzen weitestgehend bereits vorhandene Verkehrswege. Allerdings sind in allen diskutierten Varianten umfangreiche bauliche Maßnahmen und / oder Nutzungseinschränkungen für andere Verkehrsteilnehmer erforderlich. Hinsichtlich der Führungsoptionen und des erforderlichen Ausbaustandards wird im übrigen auf die Kriterien der AGFS-NRW verwiesen:

<http://agfs-nrw.de/de/fachthemen/radschnellwege/radschnellwege-in-nrw.html>

Jegliche Unterschreitungen der dort definierten Anforderungen hätten zwangsläufig eine verminderte Akzeptanz des Radschnellwegs und damit einen verringerten Nutzen für die Bürger Lübecks zur Folge.

Ausgewählte Routen

Durch die Anmeldung bei der Metropolregion Hamburg war der Verlauf von Bad Schwartau über die Lübecker Innenstadt nach Groß Grönau fest vorgegeben. Wegen ihrer überragenden Bedeutung als Fahrtziel wurde darüber hinaus die Universität als obligatorischer Wegepunkt definiert. Aus diesen Festlegungen ergibt sich folgende Einteilung:

Nordabschnitt: Bad Schwartau – Innenstadt Lübeck

Südabschnitt: Innenstadt Lübeck – Universität
Universität – Groß Grönau / Sankt Hubertus

Trassenoptionen für den Nordabschnitt

(Marktplatz Bad Schwartau – Kohlmarkt Lübeck)

Grundsätzlich kommen drei Korridore zwischen Bad Schwartau und Lübeck in Frage:

- Vorwerk;
- Schwartauer Allee;
- Östlich der Bahnlinie.

Darüber hinaus wird im Verkehrsentwicklungsplan Bad Schwartau eine Route durch den Bürgerpark / Moorwischpark als Ergänzungsoption diskutiert. Auch diese Route wurde deshalb auf ihre Eignung als Teil des Radschnellweges untersucht.

Nach Berücksichtigung unterschiedlicher Detailtrassierungen verbleiben neun näher zu untersuchende Routen mit folgendem Verlauf:

Route 1a

Vom Marktplatz Bad Schwartau über Rensefelder Straße und Rathausgasse zum Eutiner Ring, diesen überqueren und durch die Grünanlagen zur Klaus-Groth-Straße. Dieser in südöstlicher Richtung folgen, dann rechts durch die Hamburger Straße zur Cleverbrücker Straße; diese östlich der Autobahnunterführung überqueren. Zwischen Autobahn und Tremser Teich südwärts bis zur Vorwerker Straße, dieser kurz nach Osten folgen, dann rechts in die Straße Am Behnckenhof / Lehmkuhlenweg / Westerstieg. In Höhe der Süderstraße nach Westen versetzen, entlang der Kleingärten und An der Holstenhalle südwärts. Bei der Lohmühle kurz links, dann rechts durch die Brockesstraße, über die Schwartauer Allee und auf der Matthäistraße zur Katharinenstraße, dort rechts zur Marienbrücke, dort links. Jenseits des Stadtgrabens auf einer neu zu bauenden Rampe abwärts zur Fläche zwischen Feuerwache und Willy-Brandt-Allee. Weiter entlang des Stadtgrabens südwärts, vor dem Parkplatz des Park Inn zurück zur Willy-Brandt-Allee und zum Holstentorplatz. Am Holstentor vorbei und durch die Holstenstraße zum Kohlmarkt.

Route 1b

Vom Marktplatz Bad Schwartau durch die Lübecker Straße / Tremskamp südwärts bis zur Cleverbrücker Straße. Dort rechts bis zur Autobahn, weiter wie Route 1a.

Routen 2a und 2b (Schwartauer Allee)

In beiden Varianten wurde der Verlauf des Tremskamps /Schwartauer Landstraße zwischen Cleverbrücker Straße und Wißmannstraße für den Radschnellweg verworfen, da dort ohne größere Eingriffe in die Siedlungsstruktur und die Straßenbepflanzung kein ausreichender Raum für alle Verkehrsarten vorhanden wäre. Stattdessen wurde ein Verlauf entlang des Tremser Teiches untersucht.

Route 2 a

Bis südlich der Cleverbrücker Straße wie Route 1 a. Vor der Clever Au links abbiegen, nördlich und östlich des Tremser Teiches bis zur Memelstraße. Ab hier entlang der Schwartauer Allee bis zur Matthäistraße. Weiter wie Route 1a.

Route 2b

Bis südlich der Cleverbrücker Straße wie Route 1b. Weiter wie Route 2a.

Routen 3a und 3b

Der Verlauf beider Varianten innerhalb von Bad Schwartau hängt von der Festlegung der zukünftigen Bahnkreuzungen im Stadtgebiet ab. Insofern ist die vorgesehene Kreuzung der Bahnlinie durch die bestehende Unterführung nördlich des Bahnhofs Bad Schwartau als vorläufig zu betrachten.

Route 3a

Vom Marktplatz Bad Schwartau in die Bahnhofstraße, am Ende der Wohnbebauung links in die Parkanlage, durch die Unterführung und weiter zur Kreuzung Bismarckstraße / Nikolausstraße. Hier rechts, weiter durch den Wald zur Unterführung der Elisabethstraße unter der Autobahn. Über den Bahnübergang, dann rechts entlang der Bahn bis zur Warthestraße. Dieser nach links folgen, weiter entlang der Posener Straße, dann links in die Josephinenstraße bis zur Einsiedelstraße. Dort links zur Eric-Warburg-Brücke, über die Brücke, über Gertrudenstraße / Am Gertrudenkirchhof zur Travemünder Allee, weiter über Gustav-Radbruch-Platz, Burgtor, Große Burgstraße, Königstraße und Wahnstraße zum Kohlmarkt.

Route 3b

Bis zur Einsiedelstraße wie Route 3a, weiter entlang der Einsiedelstraße südwärts. Links in die Katharinenstraße, über Bahnweg / Roddenkoppel zur Feuerwache Innenstadt. Weiter wie Route 1a.

Route 4a

Vom Marktplatz Bad Schwartau über Rensefelder Straße und Rathausgasse zum Eutiner Ring, diesen überqueren und durch die Grünanlagen zur Klaus-Groth-Straße. Dieser kurz in südöstlicher Richtung folgen, dann gleich rechts durch den Moorwischpark bis zum Cleverhofer Weg, dort links zur Cleverbrücker Straße. Diese überqueren, westlich der Autobahn bis zur Vorwerker Straße. Gegenüber weiter entlang der Friedhofsallee, vor der Eutiner Straße links zur Brücke über die Autobahn, dann geradeaus bis zum Lehmkuhlenweg. In diesen rechts einbiegen, weiter wie Route 1a.

Route 4b

Bis zur Vorwerker Straße wie Route 4a. Dort links abbiegen, jenseits der Autobahn rechts zum Wendeplatz Am Graben, weiter bis Am Behnckenhof. Dort rechts, weiter wie Route 1a.

Route 4c

Bis zur Cleverbrücker Straße wie Route 4a, dort links abbiegen, östlich der Autobahnunterführung rechts über die Straße und weiter wie Route 1a.

Trassenoptionen für den Südabschnitt

(Kohlmarkt – Universität – Sankt Hubertus)

Für die Ausfahrt aus dem Stadtzentrum gibt es zur Mühlenstraße keine sinnvolle Alternative. Für den weiteren Verlauf bis zur Universität bieten sich drei Optionen an, welche durch die Bahnübergänge der Strecke Lübeck – Bad Kleinen weitgehend festgelegt sind:

- Dorfstraße
- Mönkhofer Weg
- Ratzeburger Allee.

Im weiteren Verlauf kommen Trassierungen über das Audimax oder östlich der Universitätsklinik infrage. Von dort ist ein Verlauf durch die Planetensiedlung oder entlang der Ratzeburger Landstraße möglich.

Daraus ergeben sich sechs Routenvarianten mit folgendem Verlauf:

Route 5a

Vom Kohlmarkt durch die Sandstraße, Mühlenstraße und Mühlenbrücke zum Mühlentorplatz. Weiter über Ratzeburger Allee, Stresemannstraße und Pleskowstraße zur Gartenstraße (Gegenrichtung: über Pleskowstraße und Kronsfordter Allee zum Mühlentorplatz). Über Gartenstraße und Körnerstraße mit direkter Querung des St. Jürgen-Rings bis zur Kahlhorststraße, weiter auf dem Weidenweg durch das Sana-/Ameos-Gelände zur Dorfstraße, auf dieser südwärts. Am Ende der Dorfstraße links auf den Radweg und über den Grünstreifen zum Audimax. Vom Audimax auf dem Mönkhofer Weg weiter südwärts, nach 50 Metern links und grob entlang der vorhandenen Wege das UKSH-Gelände südlich umfahren. Dann rechts abbiegen und im Verlauf der vorhandenen Fußgängerbrücke den Landgraben überqueren, danach dem Wegeverlauf nach rechts folgen bis zur Einmündung des Junorings in die Saturnstraße. Weiter über Junoring, Merkurstraße und Pallasweg, schließlich auf dem Radweg zum Polarisweg, diesem zur Ratzeburger Allee und weiter zur Kreuzung Sankt Hubertus folgen.

Route 5b

Zunächst wie Route 5a, dann aber nicht rechts zur Landgrabenbrücke abbiegen, sondern geradeaus in den Peter Monnik-Weg bis zur Ratzeburger Landstraße. Entlang der Ratzeburger Landstraße bis zur Kreuzung Sankt Hubertus.

Route 6a

Bis zum Mühlentorplatz wie Route 5. Weiter auf der Ratzeburger Allee, dann rechts in den Mönkhofer Weg und auf diesem bis zum Audimax. Weiter wie Route 5a.

Route 6b

Bis zum Audimax wie Route 6a, dann wie Route 5b.

Route 7a

Bis zum Abzweig Mönkhofer Weg wie Route 6, dann weiter auf der Ratzeburger Allee bis zur Stadtweide. Dort rechts abbiegen, zum Mönkhofer Weg, und diesem nach links bis zum Audimax folgen. Weiter wie Route 5a.

Route 7b

Bis zur Stadtweide wie Route 7a. Weiter entlang der Ratzeburger Allee und Ratzeburger Landstraße nach Sankt Hubertus.

Bewertungskriterien und Methodik

Die skizzierten Routen wurden nach einheitlichen Kriterien bewertet. Dabei wurden die Erschließungsqualität und die Fahrzeit mit jeweils 40% gewichtet, die Verkehrsbelastung mit 20%.

Fahrzeit

Für die Ermittlung der Fahrzeit wurde eine durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit von 18 km/h angenommen.

Hinzugefügt wurde eine durchschnittliche Wartezeit an den vorhandenen Ampelanlagen von jeweils 25 Sekunden; dies entspricht einer Umlaufzeit von 100 Sekunden und einer Grünzeit von 30 Sekunden. Abweichend wurden für zwei- oder mehrzügige Querungen von Verkehrsknoten 55 Sekunden kalkuliert, entsprechend einer Umlaufzeit von ebenfalls 100 Sekunden und einer Latenz zwischen erster und letzter Grünphase von 5 Sekunden. Für quer zur Radroute verlaufende Fußgängerquerungen wurde eine durchschnittliche Wartezeit von 10 Sekunden angenommen.

Für die folgenden Knoten wurden neue Lichtsignalanlagen mit jeweils 25 Sekunden durchschnittlicher Wartezeit angenommen:

- Cleverbrücker Straße östlich der A1 (Routen 1,2 und 4c);
- Sankt Jürgen-Ring / Körnerstraße (Route 5);
- Sankt Jürgen-Ring / Mönkhofer Weg (Route 6).

Die Zählung und Einstufung der Lichtsignalanlagen erfolgten in Fahrtrichtung stadteinwärts.

Für die Kreuzungen der Bahnlinien Lübeck – Travemünde (Route 3) sowie Lübeck – Bad Kleinen (Routen 5, 6, und 7) wurde jeweils eine Wartezeit von 6 Sekunden angenommen, entsprechend 3 Zügen je Stunde und einer Schließzeit von jeweils 2 Minuten. Für die Querung der Eric-Warburg-Brücke wurde eine Wartezeit von durchschnittlich 12 Sekunden kalkuliert, basierend auf der Annahme einer Brückenöffnung alle 4 Stunden von jeweils 10 Minuten Dauer.

Für die Routen 5a, 6a und 7a wurde ein Zweirichtungsradweg westlich der Ratzeburger Landstraße angenommen; andere Varianten hätten einen erhöhten Zeitbedarf aufgrund zusätzlicher Straßenquerungen zur Folge. Für die Route 7b wurde nördlich des Übergangs Grönauer Baum mit beidseitigen Einrichtungsradwegen kalkuliert.

Aus den kumulierten Zeiten wurde ein Ranking ermittelt.

Erschließungsqualität

Die Erschließungsqualität wurde differenziert nach den Kriterien Wohnen sowie Ausbildung, Arbeit, Einkauf, Freizeit / Tourismus und Anbindung an den öffentlichen Regionalverkehr. Für jede der genannten Detailerschließungen wurde ein Ranking erstellt. Zwei oder mehr gleichwertige Erschließungsqualitäten wurden mit dem Durchschnittswert des belegten Bereichs bewertet. Da die Mehrzahl der Wege an der eigenen Wohnung beginnt oder endet, wurden für die Gesamtbewertung der Erschließungsqualität die Wohnerschließung mit 30% und alle weiteren Erschließungen mit jeweils 14% gewichtet.

Verkehrsbelastung

Das Ranking der Verkehrsbelastung ergab sich aus der Schätzung des Produkts aus der Dichte des Kraftfahrzeugverkehrs entlang der jeweiligen Route und der Länge der betreffenden Abschnitte. Methodisch wurde im übrigen wie bei der Ermittlung der Erschließungsqualität verfahren.

Gesamtbewertung der Routen

Für die Gesamtbewertung wurden das Ranking der Erschließungsqualität und der Fahrzeit mit jeweils 40%, das Ranking der Verkehrsbelastung mit 20% gewichtet. Nach Division des Ergebnisses durch das durchschnittliche Ranking der Einzelparameter ergibt sich für jede der untersuchten Routen ein Score. Scorewerte über 1 repräsentieren bei dieser Methodik eine überdurchschnittliche Attraktivität, Werte unter 1 entsprechen einer unterdurchschnittlichen Attraktivität. Durch den abschließenden Divisionsvorgang ist auch ein Vergleich zwischen unterschiedlich starken Gruppen möglich.

Ergebnisse

Nordabschnitt

Bei der Erschließungsqualität liegen die Routen entlang der Schwartauer Allee (2a und 2b) sowie über Vorwerk (1a, 1b, 4b, 4c) sehr dicht beieinander. Die Routen 3a und 3b entlang der Bahntrasse sowie 4a entlang der Friedhofsallee schneiden hier deutlich schlechter ab.

Die deutlich kürzeste Fahrzeit bietet die Route 3a (Bahntrasse – Eric-Warburg-Brücke). Alle anderen Routen liegen dicht beieinander; am längsten ist die Fahrzeit entlang der Schwartauer Allee, in erster Linie wegen der zahlreichen Ampelhalte.

Die Verkehrsbelastung ist am geringsten auf den Routen durch Vorwerk und am höchsten entlang der Schwartauer Allee.

Im Gesamtranking schneidet die Route 1b (Lübecker Straße – Vorwerk) mit einem Score von 1,24 am besten ab, gefolgt von Route 4b (Moorwischpark – Vorwerker Straße) mit einem Score von 1,17; nur diese beiden Routen weisen in allen bewerteten Kategorien überdurchschnittliche Resultate auf. Nachteilig bei der folgenden Route 3a (Bahntrasse – Eric-Warburg-Brücke; Score 1,16) ist die bereits erwähnte schlechte Erschließungsqualität. Am deutlich schlechtesten schneiden die Routen entlang der Schwartauer Allee (Score 0,69 bzw. 0,85) sowie die Route 4a (Friedhofsallee, Score 0,71) ab.

Südabschnitt

Die Route 5a über Körnerstraße, Dorfstraße und Planetensiedlung schneidet in allen Kriterien am besten ab (Score 1,42). Überdurchschnittliche Bewertungen erreichen außerdem die Routen 5b (Dorfstraße – Ratzeburger Landstraße, Score 1,13) und 6a (Mönkhofer Weg – Planetensiedlung, Score 1,03). Die Route 7b (Ratzeburger Allee mit Ostumfahrung der Uniklinik) bietet zwar eine attraktive Fahrzeit, schneidet aber sowohl hinsichtlich der Erschließungsqualität als auch der Verkehrsbelastung schlecht ab.

Weitere Detailergebnisse sind den Tabellen im Anhang zu entnehmen.

Schlussfolgerungen

Für den Nordabschnitt zwischen Bad Schwartau und der Lübecker Innenstadt wird eine Entscheidung zwischen den Routen 1b (Lübecker Straße – Vorwerk) und 4b (Moorwischpark – Vorwerker Straße) zu treffen sein. Die Route 3a erscheint trotz des recht guten Gesamtscores aufgrund der schlechten Erschließungsqualität weniger geeignet.

Ergänzend zum Radschnellweg sollten bei allen Varianten außer 3a die Radwege entlang der Possehlstraße / Wallstraße zwischen Holstentorplatz und Stadthalle leitlinienkonform ausgebaut werden, um bei direkten Fahrten vom nördlichen ins südliche Stadtgebiet den Anstieg im Zuge der Holstenstraße umfahren zu können. Alternativ zur westlichen Wallstraße käme hier auch eine Führung entlang des Buniamshofs infrage.

Im Südabschnitt spricht alles für die Route 5 (Dorfstraße), da diese in sämtlichen bewerteten Kategorien am besten abschneidet. Die Fortsetzung nach Sankt Hubertus kann durch die Planetensiedlung (Route 5a) oder entlang der Ratzeburger Landstraße (Route 5b) geführt werden. Beide unterscheiden sich nicht in der Erschließungsqualität, die Route 5a ist hinsichtlich der Fahrzeit und der Verkehrsbelastung leicht vorteilhaft. Sie enthält allerdings eine Passage durch Waldgebiet. Ob dieser Umstand die Akzeptanz im Alltagsverkehr nachteilig beeinflusst, sollte diskutiert und in den Entscheidungsprozess mit einbezogen werden.

Anhang

Tabellen Ranking

Ranking Fahrzeit Nord

Streckenabschnitte

Abschnitt		Streckenlänge (m)	LSA			Zeit LSA (s)	Bahnübergänge Brücken	Gesamtzeit (s)
			LSA 10 s	LSA 25 s	LSA 55 s			
A	Hamburger Straße	2140		1		25	0	453
B	Lübecker Straße	1694		1		25	0	364
C	Vorwerk	5071		4		100	0	1114
D	Schwartauer Allee	4873	4	7		215	0	1190
E	Bahntrasse	4564				0	6	919
F	Eric-Warburg-Brücke	2868	4	1	1	120	12	706
G	Katharinenstraße	2281		2		50	0	506
H	Stadteinfahrt West	1258		2	1	105	0	357
I	Moorwischpark	2029		1		25	0	431
J	Friedhofsallee	5415	1	3		85	0	1168
K	BAB-Vorwerk	5095		3		75	0	1094
L	Tremser Teich - Vorwerk	5343		4		100	0	1169

Ranking Fahrzeit Nord

Routen

Route	Abschnitte	Streckenlänge (m)	LSA 10 s	LSA 25 s	LSA 55 s	Zeit LSA (s)	Bahnübergänge Brücken	Gesamtzeit (s)	Gesamtzeit (min)	Ranking
1a	Hamburger Straße - Vorwerk (A,C,H)	8469	0	7	1	230	0	1924	32,1	4
1b	Lübecker Str. - Vorwerk (B,C,H)	8023	0	7	1	230	0	1835	30,6	7
2a	Hamburger Straße - Schwartauer Allee (A,D,H)	8271	4	10	1	345	0	1999	33,3	1
2b	Lübecker Str. - Schwartauer Allee (B,D,H)	7825	4	10	1	345	0	1910	31,8	5
3a	Bahntrasse - Eric-Warburg-Brücke (E,F)	7432	4	1	1	120	18	1624	27,1	9
3b	Bahntrasse - Katharinenstr. (E,G,H)	8103	0	4	1	155	6	1782	29,7	8
4a	Moorwischpark - Friedhofsallee (H,I,J)	8702	1	6	1	215	0	1955	32,6	2,5
4b	Moorwischpark - Vorwerk (H,I,K)	8382	0	6	1	205	0	1881	31,4	6
4c	Moorwischpark - Tremser Teich (H,I,L)	8630	0	7	1	230	0	1956	32,6	2,5

Ranking Erschließung Nord

Route	Wohnen (30%)	Arbeit (14%)	Ausbildung (14%)	Einkauf (14%)	Freizeit (14%)	ÖV (14%)	Gesamt
1a	Hamburger Straße - Vorwerk	6,5	2,5	8	5	6,5	5,73
1b	Lübecker Str. - Vorwerk	6,5	5	5	5	4	5,31
2a	Hamburger Straße - Schwartauer Allee	6,5	7	5	8,5	2	5,8
2b	Lübecker Str. - Schwartauer Allee	6,5	9	2,5	8,5	1	5,59
3a	Bahntrasse - Eric-Warburg-Brücke	2	7	2,5	1,5	8,5	3,47
3b	Bahntrasse - Katharinenstr.	1	7	1	1,5	8,5	4,08
4a	Moorwischpark - Friedhofsallee	3	2,5	5	5	4	3,91
4b	Moorwischpark - Vorwerk	6,5	2,5	8	5	4	5,38
4c	Moorwischpark - Tremser Teich	6,5	2,5	8	5	6,5	5,73

Gesamtranking Nord

Route	Fahrzeit	Erschließung	Verkehrsbelastung	Gesamtscore	
1a	Hamburger Straße - Vorwerk	4	5,73	8	1,10
1b	Lübecker Str. - Vorwerk	7	5,31	6,5	1,24
2a	Hamburger Straße - Schwartauer Allee	1	5,8	2	0,62
2b	Lübecker Str. - Schwartauer Allee	5	5,59	1	0,89
3a	Bahntrasse - Eric-Warburg-Brücke	9	3,47	4	1,16
3b	Bahntrasse - Katharinenstr.	8	4,08	3	1,09
4a	Moorwischpark - Friedhofsallee	2,5	3,91	5	0,71
4b	Moorwischpark - Vorwerk	6	5,38	6,5	1,17
4c	Moorwischpark - Tremser Teich	2,5	5,73	9	1,02

Ranking Fahrzeit Süd

Streckenabschnitte

Abschnitt		Streckenlänge (m)	LSA 10 s	LSA 25 s	LSA 55 s	Zeit LSA (s)	Bahnübergänge Brücken (s)	Gesamtzeit (s)
A	Mühlenstraße	1008	2	1		45	0	247
B	Dorfstraße	3226		1		25	6	676
C	Mönkhofer Weg	2994	3	3		105	6	710
D	Ratzeburger Allee	2482	5	5		175	6	677
E	Stadtweide - Audimax	1269				0	0	254
F	Ostumfahrung Uniklinik - St. Hubertus	2159	2	4		120	0	552
G	Planetensiedlung	2610		1		25	0	547
H	Ratzeburger Landstraße	2630	1	2		60	0	586

Ranking Fahrzeit Süd

Routen

Route	Abschnitte	Streckenlänge (m)	LSA 10 s	LSA 25 s	LSA 55 s	Zeit LSA (s)	Bahnübergänge Brücken (s)	Gesamtzeit (s)	Gesamtzeit (min)	Ranking
5a	A+B+G	6844	2	3	0	95	6	1469,8	24,5	5,5
5b	A+B+H	6864	3	4	0	130	6	1508,8	25,1	3,5
6a	A+C+G	6612	5	5	0	175	6	1503,4	25,1	3,5
6b	A+C+H	6632	6	6	0	210	6	1542,4	25,7	2
7a	A+D+E+G	7369	7	7	0	245	6	1724,8	28,7	1
7b	A+D+F	5649	9	10	0	340	6	1475,8	24,6	5,5

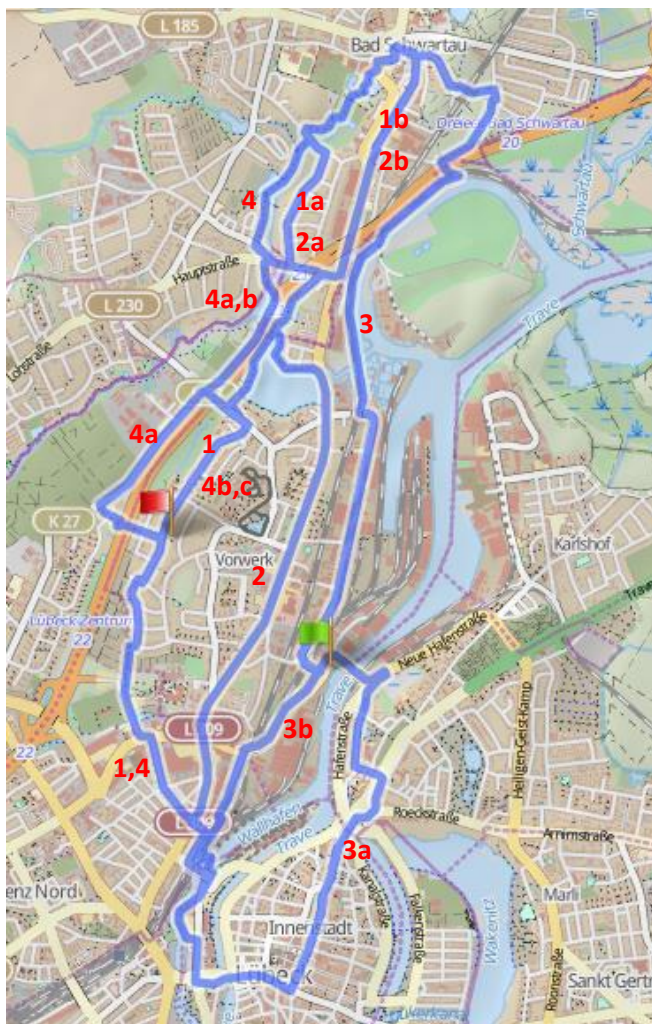
Ranking Erschließung Süd

Route	Wohnen (30%)	Arbeit (14%)	Ausbildung (14%)	Einkauf (14%)	Freizeit (14%)	ÖV (14%)	Gesamt
5a	Dorfstraße - Planetensiedlung	4	5,5	5,5	1,5	3,5	3,93
5b	Dorfstraße - Ratzeburger Landstraße	4	5,5	5,5	1,5	3,5	3,93
6a	Mönkhofer Weg - Planetensiedlung	4	2,5	3	3,5	3,5	3,72
6b	Mönkhofer Weg - Ratzeburger Landstraße	4	2,5	3	3,5	3,5	3,72
7a	Ratzeburger Allee - Planetensiedlung	4	2,5	3	5,5	3,5	3,44
7b	Ratzeburger Allee - Ostumfahrung Uniklinik	1	2,5	1	5,5	3,5	2,26

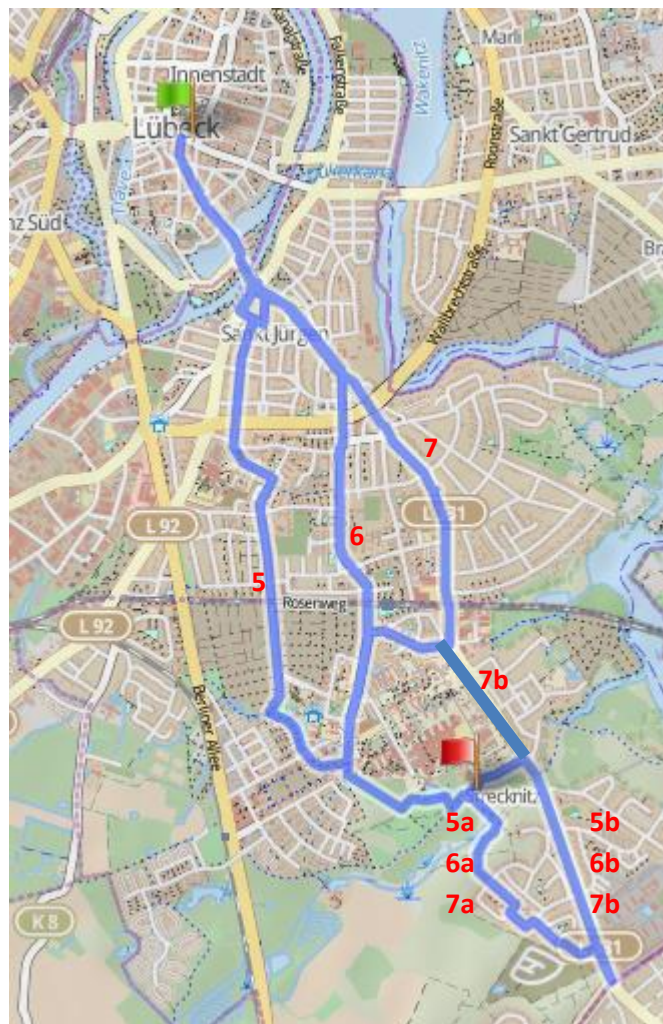
Gesamtranking Süd

Route	Fahrzeit	Erschließung	Verkehrsbelastung	Gesamtscore	
5a	Dorfstraße - Planetensiedlung	5,5	3,93	6	1,42
5b	Dorfstraße - Ratzeburger Landstraße	3,5	3,93	5	1,13
6a	Mönkhofer Weg - Planetensiedlung	3,5	3,72	3,5	1,03
6b	Mönkhofer Weg - Ratzeburger Landstraße	2	3,72	1,5	0,74
7a	Ratzeburger Allee - Planetensiedlung	1	3,44	3,5	0,71
7b	Ratzeburger Allee - Ostumfahrung Uniklinik	5,5	2,26	1,5	0,97

Karten



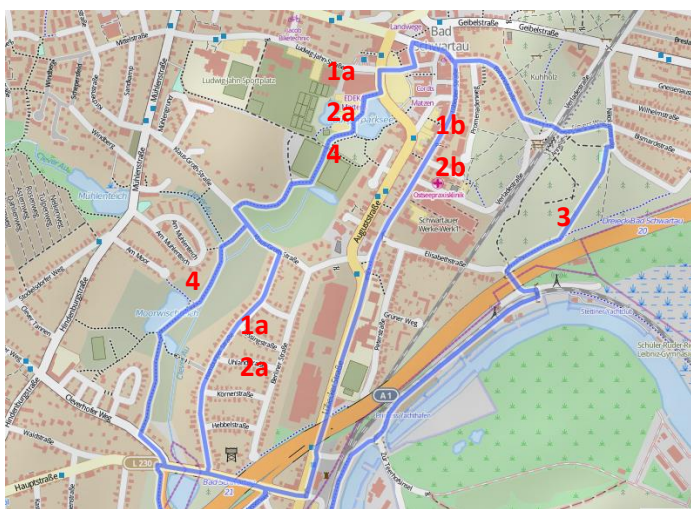
Übersicht Nordabschnitt



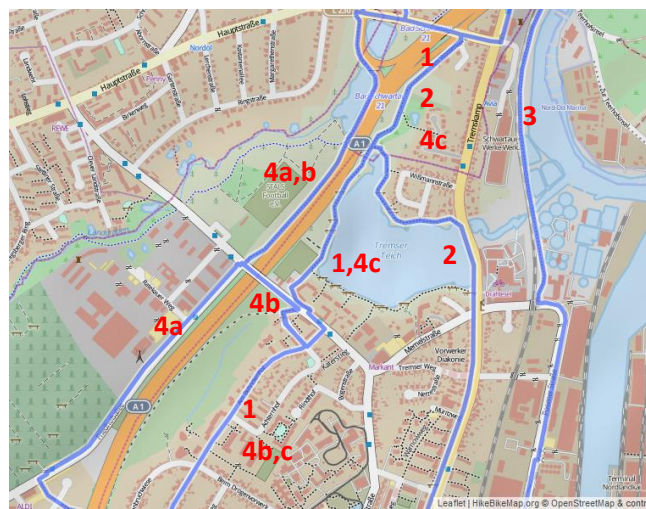
Übersicht Südabschnitt

Kartengrundlage: gpsies / openstreetmap

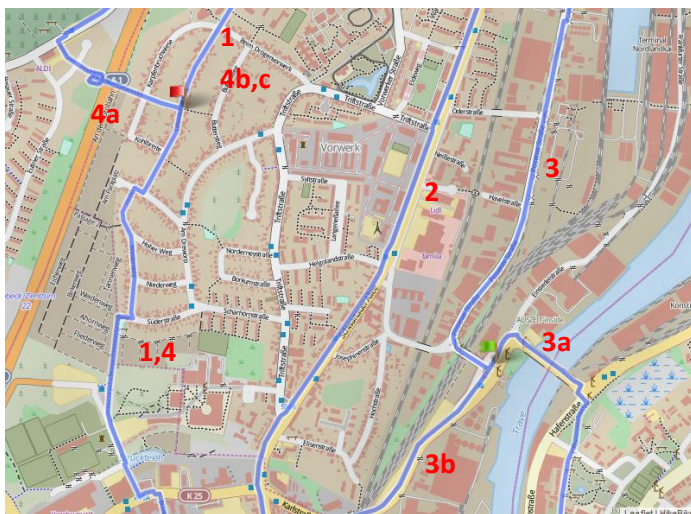
Details Nordabschnitt



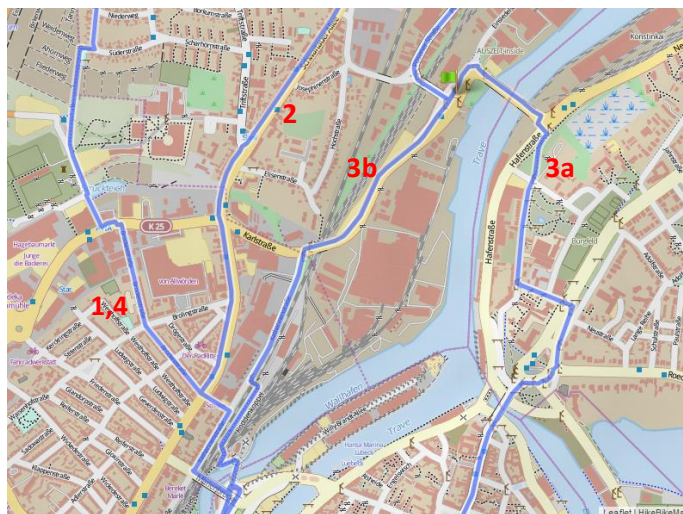
Nord 1



Nord 2



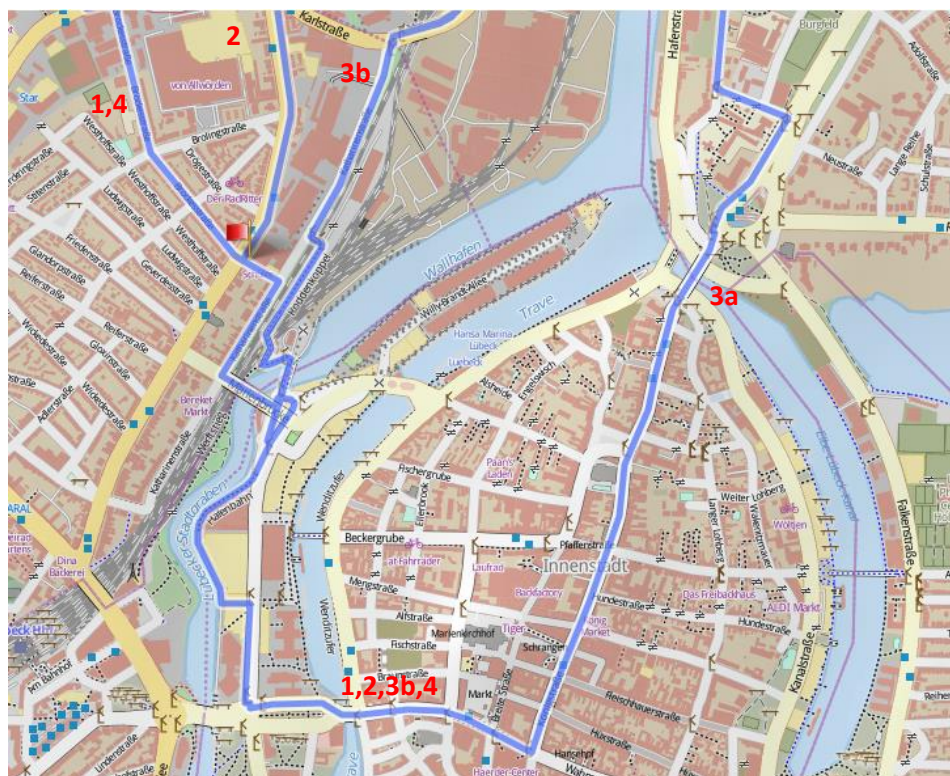
Nord 3



Nord 4

Kartengrundlage: gpsies / openstreetmap

ADFC Lübeck: Radschnellweg Lübeck 2018



Nord 5

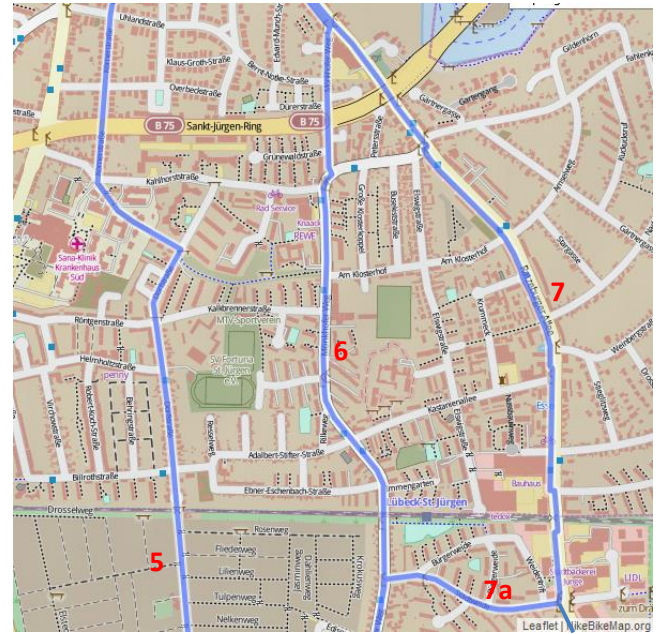
Kartengrundlage: gpsies / openstreetmap

ADFC Lübeck: Radschnellweg Lübeck 2018

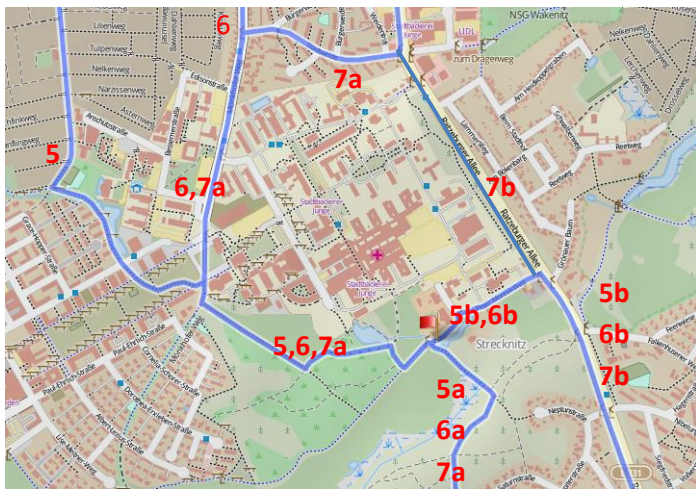
Details Südabschnitt



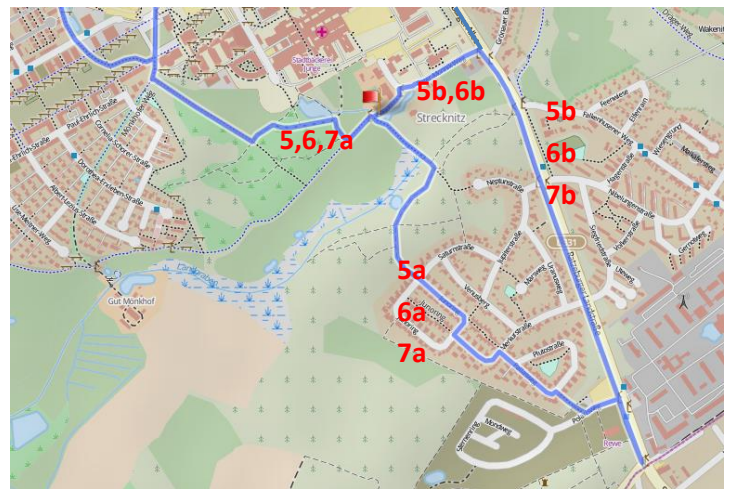
Süd 1



Süd 2



Süd 3



Süd 4