



Velorouten für Lübeck 2023

**Routenverläufe und Führungsformen
Qualität, Maßnahmen, Priorisierung**

Teil 1: Text

Dezember 2023

Inhalt

Vorwort	3
Einleitung	4
Methodik	
Struktur des Veloroutenkonzepts	4
Fragestellung	5
Trassenverläufe	5
Führungsformen	6
Qualität	9
Nomenklatur	11
Ergebnisse	
Länge, Trassierung, Relevanz	11
Gegenwärtige Qualität des Veloroutennetzes	12
Führungsformen	14
Radschnellverbindungen / Radvorrangrouten	14
Knotenpunkte und Überquerungen	15
Beschreibung der einzelnen Velorouten	
Radfernwege	16
Velorouten (Bestand)	18
Noch nicht nummerierte sowie zusätzliche Velorouten	34
Leuchttürme	43
Maßnahmen und Priorisierung	45
Schlussfolgerungen	
Auswirkungen der Verkehrsmittelnutzung	46
Effekte der Förderung einzelner Verkehrsarten	48
Auswirkungen der Umsetzung des Veloroutenkonzepts	50
Kosten und Nutzen	51
Ausblick	52
Quellenverzeichnis	53

Vorwort

Schlechte Wege, hohe Unfallzahlen: die Radfahrbedingungen in Lübeck müssen besser werden. Denn erst wenn die Radrouten in Lübeck attraktiv und sicher sind, macht das Lust, das Auto stehen zu lassen und aufs Rad zu steigen, immer öfter. Aber wie soll das gehen?

Mit der Endfassung seiner „Velorouten für Lübeck 2023“ legt der ADFC ein umfassendes Lösungskonzept vor. Dieses nimmt bereits bestehende Bürgerschaftsbeschlüsse, Planungen, und Beschilderungen auf und entwickelt sie weiter. Das Ergebnis ist ein zusammenhängendes Netz von Hauptverbindungen des Radverkehrs in Lübeck. Dieses Netz verbindet die Wohngebiete mit Schulen, Hochschulen, Arbeitsplätzen, Einkaufszonen, und auch mit den Nachbargemeinden.

Dieses Netz hat ein Team im ADFC über mehr als zwei Jahre umfassend gesichtet und die vorhandenen Mängel erfasst und beschrieben. Den bestehenden Mängeln stellt das Konzept ein ausführlich beschriebenes Ziel gegenüber. Aus dieser Gegenüberstellung ergeben sich notwendige Maßnahmen, die das Konzept ebenfalls beschreibt. Und ganz wichtig: Diese Maßnahmen werden nach ihrer Dringlichkeit priorisiert.

Gut gesicherte Forschungsergebnisse zeigen, wie sich die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel auf die einzelnen Verkehrsteilnehmer*innen und auf die Allgemeinheit auswirkt. Dieses Wissen fasst das Konzept übersichtlich zusammen. Ebenso beschreibt es anhand aussagefähiger Daten, wie sich die Verkehrsmittelwahl in Lübeck durch die Umsetzung des Konzepts verändern wird. Schließlich wird berechnet, welchen finanziellen Aufwand die Realisierung des Konzepts erfordern wird, und welcher Nutzen diesen Kosten entgegensteht.

Mit dem Konzept „Velorouten für Lübeck 2023“ liegt den Entscheidungsträgern in Politik und Verwaltung eine konkrete und realisierbare Lösungsempfehlung für die bestehenden Verkehrsprobleme vor. Wir liefern eine für Lübeck maßgeschneiderte Antwort auf die häufig gestellte Frage: Wir würden ja gerne etwas tun für den Radverkehr, aber wo soll man anfangen ...?

Genauso richtet sich das Konzept aber auch an all die Bürgerinnen und Bürger Lübecks, die an einem sicheren, gesunden, und attraktiven Angebot für ihre alltäglichen Wege interessiert sind, und die sich an den unterschiedlichsten Stellen dafür einsetzen oder das in Zukunft tun möchten.

Einleitung

Am 25.06.2020 beschloss die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck mit großer Mehrheit einen [kurzfristigen Maßnahmenkatalog](#) (19) zur Abwendung eines Klimanotstands. Ein Teil dieses Katalogs ist die Zielsetzung, bis 2030 den Anteil des Radverkehrs an allen Wegen zu verdoppeln. Neben der Herstellung von Radschnellwegen wird in diesem Beschluss als weiteres Instrument formuliert:

Das Konzept „Fahrradfreundliches Lübeck“ ... aus dem Jahr 2013 soll als Basis verwendet und fortgeschrieben werden...Das Konzept wird zum Handlungsleitfaden für die Ausgestaltung des Fahrradverkehrs und seiner Infrastruktur in Lübeck.

Der ADFC hält diese beiden methodischen Ansätze für sinnvoll; er stimmt dem Beschluss auch insofern zu, als das vorliegende [Konzept „Fahrradfreundliches Lübeck“](#) (20) einer Fortschreibung bedarf. Deshalb hat der ADFC das Projekt „Lübeck Mapathon“ initiiert, an dessen Ende nunmehr ein vollständiges Veloroutenkonzept für Lübeck steht, welches alle mindestens stadtteilübergreifenden Radrouten umfasst. Bereits im Januar 2023 publizierte der ADFC eine erste Version dieses Konzepts, welche die Routenverläufe und die jeweils sinnvollsten Führungsformen beschrieb, und die auch eine erste, noch grobe Qualitätsbeschreibung enthielt. Die vorliegende Endfassung vertieft die Zustandsbeschreibung beträchtlich. Auf Grundlage der vorhandenen Qualität beschreibt sie außerdem die erforderlichen Maßnahmen, und sie leitet aus der Schwere der vorhandenen Defizite und der Relevanz der Routen eine sachgerechte Priorisierung dieser Maßnahmen ab.

Methodik

Struktur des Veloroutenkonzepts

Neben dem Textteil enthält das Veloroutenkonzept 2023 vier weitere Bestandteile:

- Teil 2 fasst in drei Tabellen die wichtigen Kennziffern des zukünftigen Veloroutennetzes zusammen. Die erste Tabelle stellt die Länge der Routen dar, sowie den Anteil der geänderten und ergänzten Trassierungen, schließlich die Relevanz der einzelnen Routenabschnitte. Die zweite Tabelle erfasst die derzeitige Qualität des zukünftigen Netzes. In der dritten Tabelle wird der zukünftige Anteil der unterschiedlichen Führungsformen des Radverkehrs dargestellt.
- Teil 3 enthält die Steckbriefe aller Velorouten. Er beschreibt, ebenfalls in Tabellenform, den aktuellen Zustand der einzelnen Routenabschnitte, und skizziert den zu erreichenden Zustand und die dazu erforderlichen Maßnahmen.
- Teil 4 priorisiert diese Maßnahmen. Er enthält die gleichen Inhalte wie Teil 3, gruppiert jedoch die einzelnen Routenabschnitte nach der Dringlichkeit der Maßnahmen in acht Klassen.
- Teil 5 enthält die Kartendarstellung des Konzepts. Sie besteht aus einer [interaktiven Karte](#), die online einsehbar ist und das Netz in beliebig variierbarer Auflösung abbildet. Zusätzlich stellt das Konzept Übersichtskarten und Detailansichten in unterschiedlichen Maßstäben zur Verfügung

Fragestellung

Ende 2020 wurde eine Arbeitsgruppe „Lübeck Mapathon“ im ADFC-Kreisverband Lübeck gegründet. Diese Arbeitsgruppe legte zunächst in groben Zügen die anzuwendende Methodik fest und rief danach verbandsintern und über die lokalen Medien zur Äußerung von Wünschen zur zukünftigen Führung und Gestaltung der übergeordneten Radrouten in Lübeck auf. Dieser Prozess war befristet bis Ende Mai 2021; ausgewertet wurde darüber hinaus eine eigene Passantenbefragung zur Anwendung geschützter Radstreifen in Lübeck sowie die öffentlich zugänglichen Stellungnahmen zum Radverkehrskonzept im Rahmen des Projekts übermorgenLÜBECK. Schließlich floss natürlich auch die Expertise der aktiven Mitglieder des ADFC, sowohl als Fahrradnutzer*innen, aber auch als langjährige Tourenleiter*innen, in die Auswertung ein. Insgesamt konnten etwa 500 Stellungnahmen berücksichtigt werden. Die meisten dieser Stellungnahmen bezogen sich auf mehrere Örtlichkeiten, so dass weit mehr als 1.000 örtliche Stellungnahmen zur Verfügung standen.

Die in Lübeck installierte Radwegweisung orientiert sich weitgehend an den Routen des Konzepts „Fahrradfreundliches Lübeck“, sie berücksichtigt daneben aber auch weitere Routen. Berücksichtigt wurde weiter das Haupttroutennetz Radverkehr aus dem [Mobilitätskonzept Innenstadt](#) (21). Schließlich waren an einigen Stellen Netzergänzungen erforderlich, weil entweder Verbindungen mit absehbar hohem Nachfragepotenzial nicht angemessen berücksichtigt waren, oder weil Abschnitte mit hoher Fahrradnutzung nicht im Netzkonzept enthalten waren.

Nach Abschluss der Sammlung der Stellungnahmen wurden alle beschilderten Routen gesichtet, soweit sie mindestens eine stadtteilverbindende Funktion haben (Netzkategorien IR II, IR III, und IR IV nach ERA). Darüber hinaus existieren selbstverständlich auch Radrouten von stadtteilinterner Bedeutung, die jedoch nicht Gegenstand dieses Veloroutenkonzepts sind.

Die Sichtung aller Routenverläufe umfasste jeweils drei Fragestellungen:

1. Ist der vorgesehene Trassenverlauf für die zugrunde liegende Verbindung geeignet, oder gibt es bessere Trassenverläufe?
2. Welche Führungsform für den Radverkehr ist am besten geeignet?
3. Entspricht die bisherige Führung des Radverkehrs dem Stand der Technik, oder gibt es Mängel oder Wegelücken? Wie gravierend sind diese Mängel? Welche Problemlösung ist zu bevorzugen?

Fast alle Routen wurden weiter in mehrere Abschnitte aufgeteilt. Jeder Abschnitt zeichnet sich durch eine vergleichbare Bestandsqualität und eine konstante Führungsform aus, und zwar sowohl im Bestand als auch in der Planung. Diese Unterteilung dient also einer spezifischen Bewertung und Maßnahmenplanung. Mehrfach genutzte Abschnitte wurden dabei nur einer Route zugeordnet. Deshalb ergibt sich aus der summierten Länge aller Abschnitte die Länge des Gesamtnetzes.

Trassenverläufe

Auf den Karten ist der angestrebte Trassenverlauf dargestellt; er ist auch im Teil „Ergebnisse“ des Veloroutenkonzepts in Textform beschrieben. Soweit der angestrebte Trassenverlauf vom ursprünglichen Verlauf des Programms „Fahrradfreundliches Lübeck“ oder von der vorhandenen Beschilderung abweicht, ist dies in der Routenbeschreibung begründet.

Führungsformen

Die [Empfehlungen für Radverkehrsanlagen \(ERA\)](#) (14) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) definieren die Anforderungen an Anlagen für den Radverkehr in Deutschland. Das Veloroutenkonzept des ADFC Lübeck orientiert sich weitestgehend an diesen Empfehlungen. Abweichungen werden im Text begründet.

Die empfohlene Führungsform ist in der Karte durch die Farbe und Breite der Routenmarkierung dargestellt. Angewendet werden:

- Blau: Radwege (auch Geh- und Radwege);
- Orange: Fahrradstraßen;
- Grün: Geschützte Radstreifen;
- Braun: Wassergebundene Wege;
- Violett: Andere Fahrbahnführungen (z.B. Mischverkehr, Radstreifen, Schutzstreifen);
- Breite Markierung: Radschnellverbindung / Radvorrangroute.

Radwege sind eine etablierte Form der Radverkehrs; bei guter Ausführung haben sie unter Radfahrenden auch eine sehr hohe Akzeptanz. Auch Fahrradstraßen sind eine in der StVO und in den technischen Regelwerken beschriebene Form der Radverkehrsführung. Umfragen zufolge gibt es auch für diese Führungsform grundsätzlich eine hohe Akzeptanz; letztere scheint aber davon abzuhängen, ob der Radverkehr auch tatsächlich die dominierende Verkehrsform ist. Wo dies nicht der Fall ist, muss durch wirksame verkehrsrechtliche Anordnungen oder durch modale Filter (z.B. physische Durchfahrtsperren für Kfz) das Überwiegen des Radverkehrs sichergestellt werden.

Geschützte Radstreifen sind eine neue Form der Radverkehrsführung; ersten Berichten zufolge genießen auch sie eine hohe Akzeptanz bei den Nutzer*innen. In der ERA aus 2010 sind sie noch nicht aufgeführt; sie werden aber in den [Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten](#) (15) der FGSV beschrieben (z.B. Bild 23). Verkehrsrechtlich handelt es sich um Radstreifen, welche durch eine Sperrfläche (Zeichen 292 nach StVO) in Kombination mit Verkehrseinrichtungen (nach § 43 StVO) von der Kfz-Fahrbahn getrennt werden. Ein Halten oder Parken von Kraftfahrzeugen ist in diesem Fall nur auf der Kfz-Fahrbahn möglich. Die erforderliche Breite der Sperrfläche ergibt sich, soweit nicht anders geregelt, aus der Breite der Sperrelemente und aus dem erforderlichen Mindestabstand dieser Elemente zur Kfz-Fahrbahn und zum Radstreifen.

Wassergebundene Wegeoberflächen eignen sich vor allem für Wege des Freizeitverkehrs; sie erfordern allerdings eine regelmäßige Instandhaltung. Wege mit erheblicher Bedeutung für den Alltagsverkehr, straßenbegleitende Wege, und Wege mit einer regelmäßigen Nutzung durch Kraftfahrzeuge oder Reiter benötigen eine feste Oberfläche.

Andere Fahrbahnführungen umfassen z.B. reinen Mischverkehr, Schutzstreifen, Radstreifen, oder gemeinsame Flächen für Radfahrende und öffentlichen Verkehr. Diese Führungsformen werden auch unter Radfahrenden kontrovers diskutiert. Die Fakten zu diesem Thema fasst der nachstehende Exkurs zusammen.

Exkurs: Ungeschützte Führung des Fahrradverkehrs auf der Fahrbahn

Die ERA differenziert die ungeschützten Radverkehrsführungen auf der Fahrbahn in die spezifischen Führungsformen Mischverkehr, Schutzstreifen, und Radstreifen. Im Mischverkehr sind keine linearen Markierungen vorgesehen, sondern allenfalls Fahrradpiktogramme. Schutzstreifen sind im Regelfall 1,50 m breit, mindestens jedoch 1,25 m. Sie sind markiert durch eine unterbrochene Leitlinie, sind aber rechtlich Teil des

Fahrstreifens. Schutzstreifen dürfen vom Kfz-Verkehr nur bei Bedarf befahren werden; das Halten oder Parken ist Kraftfahrzeugen auf diesen Streifen nicht erlaubt. Radstreifen sind durch eine durchgezogene Linie vom Kfz-Verkehr getrennt; sie sind mindestens 1,85 m breit. Kraftfahrzeuge dürfen sie lediglich für die Zufahrt zu Parkplätzen am Fahrbahnrand überfahren.

Die zurzeit geltende Fassung der ERA wurde im Jahr 2010 veröffentlicht. Sie erlaubt den Einsatz von ungeschützten Fahrbahnführungen für den Radverkehr in beträchtlichem Umfang. Erst in den Folgejahren erfolgten mehrere Untersuchungen mit hoher Teilnehmerzahl zur Akzeptanz von ungeschützten Fahrbahnführungen. Exemplarisch geschildert seien die Ergebnisse von zwei Untersuchungen:

- Der [Fahrradklimatest 2018](#) (3) des ADFC (170.000 Teilnehmer*innen) ermittelte, dass es für 81% der Radfahrenden wichtig oder sehr wichtig ist, vom Kfz-Verkehr getrennt zu fahren; bei Radfahrerinnen betrug dieser Anteil sogar 86%.
- 2020 publizierte das Team FixMyCity aus Berlin eine [Studie zur subjektiven Sicherheit im Radverkehr](#) (13). 22.000 Teilnehmende wurden anhand von 3D-Bildern nach Ihrem Sicherheitsgefühl in unterschiedlichen Radfahrtsituationen befragt. Nur 14% der Radfahrenden fühlten sich auf Straßen ohne Radverkehrsanlage sicher; es gab in dieser Hinsicht keinen wesentlichen Unterschied zwischen Vielfahrenden und Gelegenheitsradfahrer*innen. Von den ungeschützten Radverkehrsführungen erhielten lediglich breite Radstreifen eine positive Benotung. Am eindeutig besten wurden Radwege im Seitenraum und geschützte Radstreifen bewertet.

Mehrere weitere Untersuchungen kamen durchweg zu vergleichbaren Ergebnissen. Auf dieser Grundlage kommen der Deutsche Städte- und Gemeindebund und der Bundesvorstand des ADFC in einer [gemeinsamen Dokumentation](#) (12) aus dem Jahr 2021 zu folgender Einschätzung:

„Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr ist nur auf Straßen mit wenig Kfz-Verkehr und Geschwindigkeiten bis 30 km/h sinnvoll.“

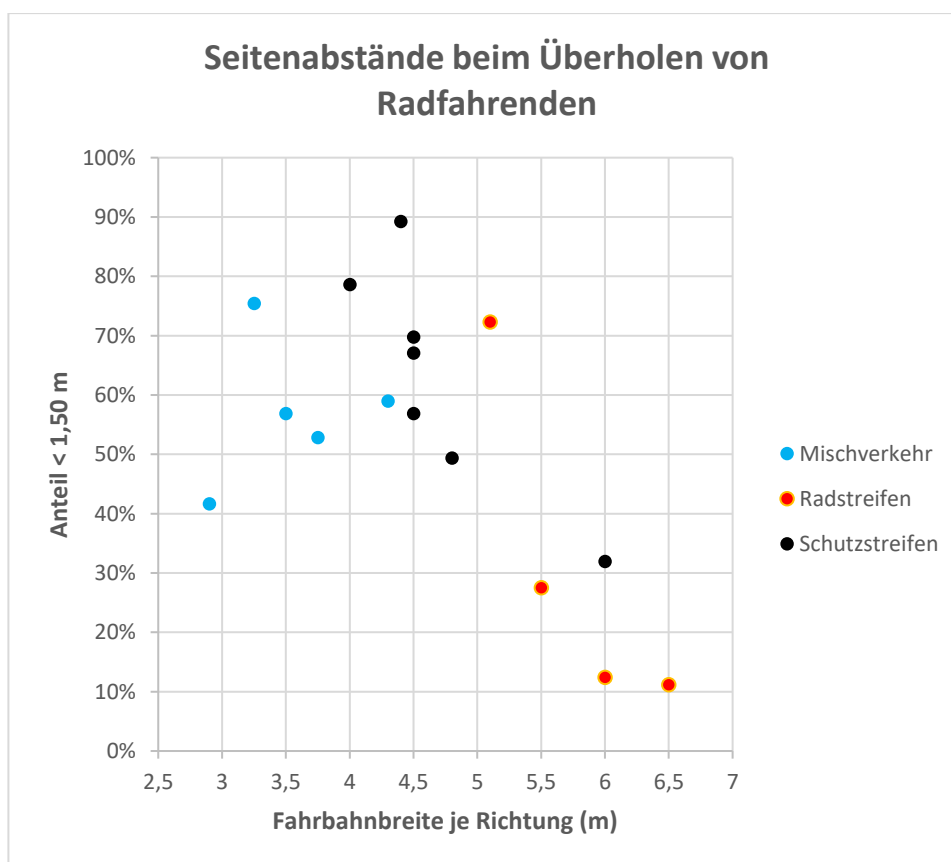
Seit dem Frühjahr 2022 stehen dem ADFC Lübeck [Ultraschallsensoren](#) (5) zur Messung des Seitenabstands bei Überholvorgängen zur Verfügung. Bis Anfang September 2023 wurden etwa 6.500 Überholvorgänge erfasst. Eine Auswertung von mehr als 4.500 Überholvorgängen an 16 ausgewählten Straßenabschnitten (Straßen mit höherer Kfz-Belastung; 5 mit Mischverkehr, 7 mit Schutzstreifen, 4 mit Radstreifen) zeigt:

- Auf Hauptstraßen mit Mischverkehr unterschreiten 40 – 75% der überholenden Kraftfahrzeuge den vorgeschriebenen Mindestabstand von 1,50 m.
- Auf Radstreifen erreicht der Anteil kritischer Überholvorgänge bis zu 72%, auf Schutzstreifen sogar bis zu 89%.
- Wesentlich für die Häufigkeit gefährlicher Überholvorgänge scheint die Fahrbahnbreite zu sein. Die höchste Quote riskanter Überholvorgänge ist bei Fahrbahnbreiten zwischen 3,25 m und 5,10 m je Richtung zu verzeichnen. Erst bei Fahrbahnbreiten ab 6 m je Richtung unterschreitet der Anteil kritischer Überholvorgänge die Grenze von 20% (s. Abbildung 1). Ob es bei gleicher Breite von Fahrbahn und Radverkehrsanlage einen Sicherheitsunterschied zwischen Radstreifen und Schutzstreifen gibt, bedarf weiterer Klärung.
- Überholvorgänge mit zu geringem Abstand sind für Radfahrende auf ungeschützten Fahrbahnführungen der mit weitem Abstand häufigste Risikofaktor. Es gibt keinen

Hinweis darauf, dass ungeschützte Markierungen im Vergleich mit reinem Mischverkehr zu größerer Sicherheit führen. Vielmehr scheint es so, als ob das Risiko gefährlicher Überholvorgänge durch Längsmarkierungen zunimmt. Für diese Annahme spricht auch die örtliche Situation in der Wisbystraße: auf der Westseite ist hier Mischverkehr angeordnet, auf der Ostseite ist ein Schutzstreifen markiert. Der Anteil riskanter Überholvorgänge ist auf der Westseite deutlich niedriger, darüber hinaus finden auf dieser Seite bei gleicher Verkehrsstärke auch weniger Überholvorgänge statt.

- In stauanfälligen Abschnitten vor Knotenpunkten dürften Markierungen von Radstreifen oder Schutzstreifen allerdings weiterhin sinnvoll sein, auch unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit.

Abbildung 1



Auswertung des Überholabstands auf 16 ausgewählten Strecken mit unterschiedlichen Formen der Fahrbahnführung. 4.572 Überholvorgänge. © ADFC Lübeck

In Lübeck wurden in den Jahren 2018 – 2020 mehrere schlechte Radwege entwidmet. Der Radverkehr wurde dort ungeschützt auf die Fahrbahn verlagert; in der Roeckstraße und der Wesloer Straße als Mischverkehr, in der Fregattenstraße als Schutzstreifen. Vermutlich waren diese Veränderungen ein Grund dafür, dass sich die Gesamtbenotung für Lübeck im Fahrradklimatest 2020 drastisch verschlechterte. Zwischen der Klimatestbenotung und der tatsächlichen Fahrradnutzung besteht ein sehr enger, hoch signifikanter [Zusammenhang](#) (6). Deshalb ist zu befürchten, dass die genannten Veränderungen einen Rückgang des

Radverkehrs in Lübeck zur Folge hatten, mindestens aber das Ausbleiben eines sonst zu erwartenden Zuwachses.

Ein positives Gegenbeispiel ist der kürzlich prämierte [Verkehrsversuch rund um das Theater](#) (22). Der Versuch bestand aus einer Fahrbahnverengung und Neugestaltung, kombiniert mit einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs und einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h. Die Versuchsstrecke zwischen Engelsgrube und Fünfhausen ist nur 350 Meter lang; auf den Anschlussstrecken wurden keine Änderungen vorgenommen. Trotzdem nahm der Fahrradverkehr hier nach Angaben der Hansestadt Lübeck deutlich zu.

Aus diesen Gründen sieht auch das Veloroutenkonzept des ADFC Lübeck ungeschützte Fahrbahnführungen nur für Straßen mit geringem und langsamen Kfz-Verkehr vor, soweit dies möglich ist.

Die Eignung von gemeinsamen Verkehrsflächen für Radfahrende und Linienbusse wurde im Verkehrsversuch Fackeburger Allee überprüft. Die bislang vorliegenden [Erkenntnisse](#) geben Anlass zur Annahme, dass diese Form der Radverkehrsführung anderen ungeschützten Fahrbahnführungen unter Sicherheitsaspekten überlegen ist. Zumindest auf sehr stark befahrenen Straßen ist aber keine gute Akzeptanz zu erwarten; hier sind geschützte Radverkehrsführungen erforderlich. (7)

Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten sind Netzelemente des Radverkehrs für Verbindungen mit einem hohen Nachfragepotenzial. Sie können als Radwege, geschützte Radstreifen, oder Fahrradstraßen geführt werden; unter definierten Voraussetzungen kommen auch andere Fahrbahnführungen infrage. Die technischen Anforderungen für diese Netzelemente sind den einschlägigen [Hinweisen der FGSV](#) (15) zu entnehmen. Auf der Karte sind Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten mit Breitstrich gekennzeichnet.

Qualität

Abschnitte ohne erforderliche Maßnahmen sind auf der Karte als durchgezogene Linie gezeichnet; dies betrifft überwiegend Abschnitte ohne relevante Mängel. Diese Signatur bezeichnet aber auch Abschnitte, in denen Mängel toleriert werden können, weil ihre Beseitigung einen unangemessen hohen Aufwand erfordern würde.

Unterbrochene Linien kennzeichnen Abschnitte mit Mängeln, die beseitigt werden müssen. Diese Signatur kennzeichnet auch eine vorhandene Führungsform, die nicht der empfohlenen Führungsform entspricht.

Punktierte Linien kennzeichnen Wegelücken. Dies umfasst auch alle Abschnitte, auf denen aufgrund der Verkehrsbelastung eine geschützte Radverkehrsführung erforderlich ist, der Radverkehr aber ungeschützt geführt wird. Diese Signatur kennzeichnet außerdem vorhandene Wege, auf denen das Radfahren verboten ist. Schließlich bezeichnet sie auch Einbahnstraßen, in denen ein Zweirichtungsradverkehr erforderlich, aber bislang nicht zugelassen ist.

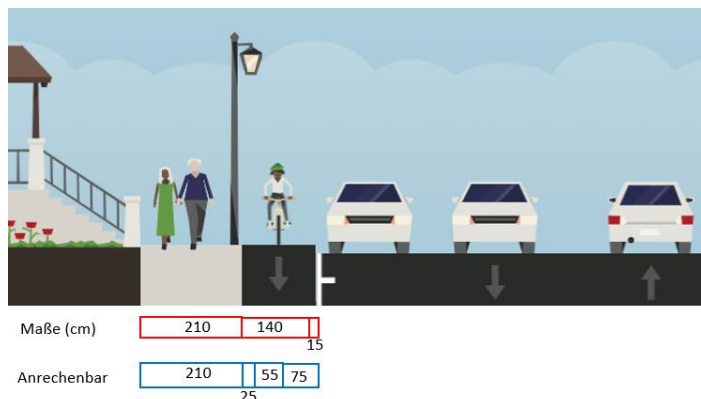
Im Textteil und in den Tabellenteilen wird eine weitere Differenzierung vorgenommen in Abschnitte mit relevanten Mängeln sowie in Abschnitte mit sehr schweren Mängeln. Relevante Mängel sind alle Abweichungen von den Vorgaben der ERA oder von den oben beschriebenen Einsatzgrenzen für andere Fahrbahnführungen; als relevante Mängel werden auch suboptimale Führungsformen gewichtet. Sehr schwere Mängel sind zum Beispiel sehr schlechte Oberflächen oder schwierige passierbare Hindernisse (sehr enge Umlaufsperrern, Treppen), auch drastische Überschreitungen der

ERA-Vorgaben für ungeschützte Fahrbahnführungen. Sehr schwere Mängel sind außerdem erhebliche Breitendefizite. Die Ermittlung des Breitendefizits folgt den [Vorgaben der FGSV \(16\)](#). Zunächst werden die Regelbreite des Radwegs sowie die Vorgaben für die Sicherheitsräume zu Einbauten, zur Fahrbahn, und zu geparkten Kfz addiert. Hiervon werden die tatsächliche Breite des Weges sowie die tatsächlich vorhandenen Sicherheitsräume abgezogen. Beträgt die Differenz zur Regelbreite einen Meter oder mehr, liegt ein sehr schwerer Mangel vor.

Ein praktisches (und leider sehr häufiges) Beispiel zur Veranschaulichung: Ein Einrichtungsradweg verläuft direkt neben einem Gehweg; auf der Grenze zwischen Gehweg und Radweg stehen Laternen ohne Sicherheitsraum. Der Radweg hat eine Breite von 1,40 Metern. Links von Radweg befindet sich ein Bordstein von 15 cm Breite, daran schließen sich unmittelbar Kfz-Längsparkstände an. Insgesamt stehen also 1,55 Meter zwischen den Laternen und den parkenden Kfz zur Verfügung.

Dagegen hat nach ERA ein Einrichtungsradweg eine Regelbreite von 2 Metern, der Sicherheitsraum zu Einbauten (also z.B. Laternen) beträgt mindestens 25 cm, der Sicherheitstrennstreifen zu geparkten Kfz in Längsrichtung muss mindestens 75 cm betragen. Insgesamt ergibt sich so ein Mindestraum von 3 Metern zwischen Laternen und geparkten Kfz. Vorhanden sind aber nur 1,55 Meter. Daraus ergibt sich ein Breitendefizit von 1,45 Metern, also ein sehr schwerer Mangel (s. Abbildung 2).

Abbildung 2



Ermittlung der anrechenbaren Breite eines Radwegs © Streetrix

Aus dieser Differenzierung ergeben sich vier Qualitätskategorien. Regelkonforme Abschnitte werden in der Kategorie A zusammengefasst; Abschnitte mit relevanten Mängeln in der Kategorie B. Abschnitte mit sehr schweren Mängeln werden der Kategorie C zugeordnet, Wegelücken der Kategorie L.

Dieses Konzept ermöglicht die Bewertung einzelner Routenabschnitte. Daneben ist aber auch die Bewertung ganzer Velorouten oder auch die Qualitätsentwicklung des Veloroutennetzes im Zeitverlauf von Interesse. Diesem Zweck dient ein Scoresystem, welches auf dem oben beschriebenen Konzept basiert, und welches im Grundsatz die einzelnen Routenabschnitte proportional zu ihrer Länge gewichtet. Methodisch wird in diesem Verfahren Abschnitten der Kategorie A der Wert 5 zugeordnet, Abschnitten der Kategorie B der Wert 3, Abschnitten der Kategorie L der Wert 2, und Abschnitten der Kategorie C der Wert 1. Für jeden Abschnitt wird seine Länge mit seinem Wert multipliziert; die Summe aller Ergebnisse wird durch die Gesamtlänge der Route dividiert. In diesem Verfahren werden alle Abschnitte einer Route im Gebiet der Hansestadt Lübeck berücksichtigt, also auch mehrfach genutzte Abschnitte, die anderen Routen zugeordnet sind.

Ein Beispiel: Eine 5 Kilometer lange Route entspricht auf 2 Kilometern der Kategorie A, auf 1,5 Kilometern der Kategorie B, auf einem Kilometer der Kategorie C, und auf 500 Metern der Kategorie L. Der Rechenweg: $2*5 + 1,5*3 + 1*1 + 0,5 * 2 = 16,5$. Dieses Zwischenergebnis wird durch die Gesamtlänge geteilt: $16,5 : 5 = 3,3$. Der Score für diese Route beträgt also 3,3.

Der Score kann also zwischen 5 (bester Wert, alle Abschnitte regelkonform) und 1 (schlechtester Wert, alle Abschnitte sehr schlecht) betragen. Damit bietet sich eine vierstufige Gruppierung entsprechend der nachfolgenden Tabelle an:

Score	Symbol	Bewertung	Beschreibung
4 - 5	+	akzeptabel	Regelkonforme Abschnitte überwiegen
3 - < 4	o	verbesserungsbedürftig	Abschnitte mit Mängeln überwiegen; regelkonforme Abschnitte sind länger als sehr schlechte Abschnitte
2 - < 3	-	schlecht	Abschnitte mit Mängeln überwiegen; sehr schlechte Abschnitte sind länger als regelkonforme Abschnitte
1 - < 2	--	indiskutabel	Sehr schlechte Abschnitte überwiegen

Aus Gründen der Übersichtlichkeit wird diese Differenzierung nur im Textteil und den Tabellen vorgenommen, nicht aber auf der Karte.

Nomenklatur

Im Konzept „Fahrradfreundliches Lübeck“ wurde allen berücksichtigten Routen eine Nummer zugewiesen (HL 01 – HL 31). Dieses Konzept wurde im Verlauf der Beschilderung auch auf einen Teil der weiteren Routen ausgedehnt. Diese Nummerierungen wurden im Veloroutenkonzept des ADFC übernommen. Noch nicht nummerierte oder zusätzliche Routenverläufe wurden mit dreistelligen Nummern versehen, gruppiert nach Lage:

101 – 120: Innenstadt;
 121 – 140: Lübeck-Nord;
 141 – 160: Lübeck-Ost;
 161 – 180: Lübeck-Süd;
 181 – 200: Lübeck-West.

Ergebnisse

Länge, Trassierung, Relevanz

Das präsentierte Veloroutennetz umfasst 67 Routen; diese Routen wurden weiter aufgeteilt in 625 Abschnitte. Die addierte Länge aller Routen beläuft sich auf 376 Kilometer. Nach Abzug von Mehrfachnutzungen von Streckenabschnitten sowie von Abschnitten außerhalb der Hansestadt Lübeck ergibt sich eine Nettolänge von insgesamt 293 Kilometern innerhalb der Hansestadt Lübeck. Davon entsprechen 227 Kilometer oder 77% dem alten Veloroutenkonzept, dem beschilderten Radroutennetz, oder dem Mobilitätskonzept Altstadt. Auf einer Länge von 42 Kilometern wurden Routenverläufe verändert. 24 Kilometer wurden dem Bestandsnetz hinzugefügt.

Der Anteil von Premiumrouten der Relevanzklasse iR II (also (Radschnellverbindungen oder Radvorrangrouten) wird 32 Kilometer betragen. Auf eine Länge von 131 Kilometern summieren sich die übrigen großen radialen und die wichtigsten tangentialen Verbindungen (iR III). 130 Kilometer lang ist das Teilnetz der Stadtteilverbindungen (iR IV).

Gegenwärtige Qualität des Veloroutennetzes

Abschnitte

Allen Abschnitten des Veloroutennetzes wurde eine Qualitätsbewertung zugeordnet. Vergeben wurden die Bewertungen

- A: Regelkonformer Abschnitt; Führungsform adäquat;
- B: Abschnitte mit relevanten Mängeln (auch: Änderung der Führungsform empfehlenswert);
- C: Sehr schlechter Abschnitt;
- L: Wegelücke.

Alle weiteren Details sind dem Abschnitt Methodik zu entnehmen.

85 Kilometer des Veloroutennetzes entsprechen den Anforderungen der technischen Regelwerke und weisen eine angemessene Führungsform auf; sie sind demnach der Kategorie A zuzuordnen. Das entspricht 29% des Gesamtnetzes.

146 Kilometer, also fast exakt die Hälfte des Netzes, sind der Kategorie B zuzuordnen. Sie weisen also relevante Mängel auf, jedoch keine extremen Mängel. In der überwiegenden Zahl der Fälle müssen diese Mängel beseitigt werden; auf einer Länge von insgesamt 11 Kilometern können sie toleriert werden. Der längste und „prominenteste“ Abschnitt mit tolerierbaren Mängeln ist der Ostseeküstenradweg entlang des Brodtener Ufers.

Die sehr schlechten Abschnitte der Kategorie C summieren sich auf eine Länge von 46 Kilometern; das entspricht 16% des Gesamtnetzes. Insbesondere auf diesen Abschnitten sind Radfahrende erheblichen Komfortmängeln und hohen Unfallrisiken ausgesetzt.

Auf 16 Kilometern oder 5% des Netzes müssen Lücken geschlossen werden (Kategorie L). Das betrifft Straßen mit fehlenden Radwegen, Wegeabschnitte ohne Freigabe für den Radverkehr, und Einbahnstraßen ohne Freigabe für den gegenläufigen Radverkehr.

Die Verteilung dieser Qualitätsstufen hängt stark von der Führungsform des Radverkehrs ab. So ist die Kategorie A (regelkonforme Abschnitte) auf Radwegen deutlich unterproportional vertreten, nämlich mit 18% an den Radwegen mit festem Belag, und mit 15% an den Radwegen mit wassergebundener Oberfläche. In der großen Mehrzahl der Fälle finden sich diese regelkonformen Abschnitte auf Geh- und Radwegen durch Grünanlagen oder entlang von anbaufreien Straßen. Als einziger längerer Abschnitt entlang von Straßen in bebauten Gebieten ist hier der Radweg entlang der Carl-Gauß-Straße im Hochschulstadtteil zu nennen.

Deutlich überproportional ist hingegen mit 59% der Anteil regelkonformer Abschnitte auf Fahrbahnführungen. Überwiegend handelt es sich dabei um Tempo 30-Zonen in bebauten Gebieten oder um landwirtschaftliche Wege bzw. Straßen mit geringem Kfz-Aufkommen und niedriger zugelassener Geschwindigkeit in Außenbereichen.

Bei Betrachtung der sehr schlechten Abschnitte kehren sich die Verhältnisse erwartungsgemäß um. Auf ungeschützten Fahrbahnführungen beträgt der Anteil der sehr schlechten Abschnitte lediglich

4%, also weit weniger als der Durchschnittsanteil. Deutlich höher als der Durchschnittswert liegen dagegen die Anteile sehr schlechter Abschnitte bei den wassergebundenen Radwegen mit 24% und bei Radwegen mit fester Oberfläche sogar mit 25%. Zwei Faktoren sind dafür maßgeblich: zum einen eine schlechte Oberflächenqualität, zum anderen eine ungenügende Breite und fehlende Sicherheitsräume zur Fahrbahn bzw. zu geparkten Kraftfahrzeugen. Bezüglich der Oberflächen bemüht sich die Hansestadt Lübeck teilweise um Besserung; andererseits wurden aber z.B. bei der Sanierung der Radwege an der Friedhofsallee im Bereich der Bäume Asphaltlücken hinterlassen und mit Kies aufgefüllt. Bezüglich der Breiten der Wege und der Einrichtung von Sicherheitsräumen entsprechend den geltenden Regelwerken ist dagegen in den letzten Jahren keinerlei Interesse an einer Verbesserung festzustellen, auch nicht bei Neubauten wie der Bahnhofsbrücke oder beim Oberbüssauer Weg. In diesem Bereich liegt eindeutig das größte Qualitätsdefizit der Radinfrastruktur in Lübeck.

Velorouten

Für alle Velorouten dieses Konzepts wurde darüber hinaus in dem beschriebenen Verfahren ein Qualitätsscore ermittelt. Der beste erreichbare Wert dieses Scores beträgt 5 (Route auf ganzer Länge regelkonform), der schlechtest mögliche Score beträgt 1 (sehr schwere Mängel auf der gesamten Route).

Keine einzige Veloroute erfüllt auf ganzer Länge die Anforderungen der technischen Regelwerke. Nur auf 19 von 67 Routen bleiben die Nutzer vor sehr schlechten Abschnitten der Kategorie C verschont.

Acht Routen weisen einen Score von 4 oder mehr auf, erfüllen die Anforderungen der geltenden Regelwerke also zumindest auf der Hälfte ihres Verlaufs. Mit einem Score von 4,84 schneidet die Route 167 (Oberbüssau – Rondeshagen) am besten ab, gefolgt von den Routen 122 (Kücknitz – Waldhusen; Score 4,60), und HL 24.3 (Wesloe – Gothmund; Score 4,52). Auffällig ist, dass sieben dieser Routen im Stadtrandbereich verlaufen; nur die Route HL 07.1 (Mühlentor – Hochschulstadtteil über Dorfstraße) verläuft überwiegend in bebauten Quartieren.

In der Kategorie „Verbesserungsbedürftig“ (Score 3 bis unter 4) finden sich 30 Routen; dieser Bewertungsbereich ist damit am häufigsten vertreten. Auf diesen Routen dominieren Abschnitte mit Mängeln; regelkonforme Abschnitte sind aber stärker vertreten als sehr schlechte Abschnitte. Ähnlich stark vertreten ist die Kategorie „Schlecht“ (Score 2 bis unter 3) mit 26 Routen. Auch hier dominieren Abschnitte mit Mängeln; allerdings nehmen sehr schlechte Abschnitte mehr Raum ein als regelkonforme Abschnitte.

Drei Routen weisen einen Score unter 2 auf und verdienen sich damit das Prädikat „Indiskutabel“; hier dominieren demnach die sehr schlechten Abschnitte. Mit einem Score von 1,80 ist in dieser Kategorie auch die Fahrradstraße durch die östliche Altstadt vertreten; Ursache ist das schlechte Kopfsteinpflaster auf dem überwiegenden Teil dieser Route. Noch schlechter schneiden nur noch zwei Routen ab: die Veloroute HL 01 (Holstentor – Stockelsdorf über Fackenburger Allee; Score 1,29), und als trauriges Schlusslicht die Route 110 (Wallstraße zwischen Possehlstraße und Mühlenbrücke; Score 1,22). Ursächlich sind in beiden Fällen abenteuerlich schmale Radwege ohne ausreichende Sicherheitsräume zur Fahrbahn oder zu parkenden Kraftfahrzeugen.

Der Gesamtscore des Netzes innerhalb der Hansestadt Lübeck beträgt 3,21.

Führungsformen

125 Kilometer des Netzes werden auf Radwegen mit festem Belag verlaufen, das entspricht einem Anteil von 43% am Gesamtnetz. Darin enthalten sind auch Wege, die von Fußgängern und Radfahrern gemeinsam genutzt werden. Weitere 42 Kilometer verlaufen auf wassergebundenen Wegen; dies entspricht einem Anteil von 14%. Geschützte Radstreifen sind für 4 Kilometer bzw. 1% des Gesamtnetzes vorgesehen. Insgesamt verlaufen damit 58% des Veloroutennetzes baulich getrennt vom Kfz-Verkehr.

Der Anteil von Fahrradstraßen wird deutlich zunehmen und 30 Kilometer betragen; dies entspricht 10% des Gesamtnetzes. Auf diesen Straßen wird der Radverkehr die dominierende Verkehrsart und ist auch rechtlich privilegiert; je nach Anordnung können andere Verkehrsteilnehmer (z.B. Anlieger im Pkw) diese Straßen aber auch nutzen. Auf 93 Kilometern oder 32% des Netzes wird der Radverkehr auf anderen Straßen ohne feste Trennung vom Kfz-Verkehr geführt. Dafür sind Radstreifen, Schutzstreifen, gemeinsame Fahrstreifen mit dem Busverkehr, und reiner Mischverkehr mögliche Varianten. Die Diskussion über die grundsätzliche Eignung der einzelnen Varianten steht noch am Anfang; insofern haben die Empfehlungen für die einzelnen Abschnitte noch vorläufigen Charakter. Bereits jetzt steht aber fest, dass diese Führungsformen für Straßen mit sehr hohem Kfz-Aufkommen nicht geeignet sind. Fest steht auch, dass diese Führungsformen niedrige Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs erfordern. Das hat drei Gründe, die sich aus dem Ziel der Verringerung von Unfallrisiken ableiten: Erstens reduzieren niedrige Geschwindigkeiten bei gleichbleibender Verkehrsdichte die Zahl der Überholvorgänge – eine Senkung der Kfz-Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h halbiert fast die Zahl der Überholmanöver. Zweitens verbleibt im Fall einer kritischen Situation bei niedriger Geschwindigkeit mehr Zeit zum Ausweichen. Drittens nimmt im Fall einer Kollision die Aufprallenergie bei reduzierter Geschwindigkeit exponentiell ab; damit sinkt das Risiko schwerer Verletzungen.

Radschnellverbindungen / Radvorrangrouten

Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten eignen sich für wichtige Radverbindungen mit hohem Nachfragepotenzial, und sie ermöglichen aufgrund ihrer Gestaltung eine zügigere Fahrt bei geringerem Konfliktpotenzial. In der Hansestadt Lübeck liegt für die Radschnellverbindung von Bad Schwartau nach Groß Grönau eine abgeschlossene Machbarkeitsstudie mit positivem Ergebnis vor. Aus der Bürgerschaft gibt es darüber hinaus Äußerungen zugunsten einer weiteren Radschnellverbindung von Moisling nach Travemünde.

Aus Sicht des ADFC sollte der geplante Radschnellweg Bad Schwartau – Groß Grönau zügig realisiert werden. Außerdem sieht der ADFC ein zweifelsfreies Potenzial für Radschnellverbindungen oder Radvorrangrouten vom Stadtzentrum nach Kücknitz, Wesloe, Marli, Moisling, und Stockelsdorf. Für die Fortsetzungsabschnitte Kücknitz – Travemünde, Wesloe – Schlutup, und Marli – Eichholz sind regelkonforme konventionelle Radverkehrsführungen ausreichend.

Der Radschnellweg Bad Schwartau – Groß Grönau nutzt die Velorouten HL 03, HL 08, 110, und HL 07. Die Radschnellverbindung nach Stockelsdorf folgt der Veloroute HL 01, die Route nach Moisling verläuft auf den Routen HL 11, 181, HL 24.1, und HL 10. Die Route nach Kücknitz folgt vom Gustav-Radbruch-Platz bis zum Herrrentunnel der Veloroute HL 04. Die Radschnellverbindungen nach Wesloe und Marli nutzen vom Gustav-Radbruch-Platz bis zur Heinrichstraße gemeinsam die Veloroute HL 05. Die Route nach Wesloe verbleibt auf der Veloroute HL 05, die Route nach Marli verläuft ab

Heinrichstraße auf der Veloroute HL 06. Die Ost-West-Verbindung zwischen Fackenburger Allee und Gustav-Radbruch-Platz verläuft über die Velorouten 107 und 104.

Die Details sind den Beschreibungen der einzelnen Velorouten zu entnehmen.

Knotenpunkte und Überquerungen

Der überwiegende Teil der Unfälle von Radfahrenden ereignet sich an Knotenpunkten und Überquerungsstellen. Daher sind diese Örtlichkeiten so zu gestalten, dass die Gefährdung von Radfahrenden möglichst gering ist. Daneben ist auch zu beachten, dass die Zeitverluste an Knotenpunkten und Überquerungsstellen möglichst gering sind.

Die einschlägigen Regelwerke (insbesondere [ERA](#) (14), [RASt](#) (17), und [RiLSA](#) (18)) definieren die einzuhaltenden Standards für diese Situationen, und sie bieten zahlreiche Lösungsmodelle an. Diese Vorgaben sind auf den Velorouten in Lübeck konsequent einzuhalten. Exemplarisch seien einige Themen aufgezählt, die besondere Beachtung verdienen.

Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlagen

Radwege entlang von Hauptverkehrsstraßen sind vor Grundstückszufahrten nicht abzusenken, sondern niveaugleich weiter zu führen. Das gleiche gilt zumindest im Zuge von Velorouten auch an Einmündungen von Erschließungsstraßen. Vor Knotenpunkten sind gute Sichtbedingungen für Radfahrende und für Kfz-Nutzer zu gewährleisten.

Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen

Vorgezogene Haltelinien und ein zeitlicher Grünvorlauf für den Radverkehr verbessern die Sicherheit. Insbesondere bei einer dichten Abfolge von Lichtsignalanlagen ist eine grüne Welle für den Radverkehr zu realisieren. Kurze Umlaufzeiten vermindern den Zeitverlust für Radfahrende; im Falle unvermeidlich langer Umlaufzeiten (90 s und länger) sind zwei Grünphasen je Umlauf für den Radverkehr vorzusehen. Grundsätzlich ist an allen Knotenarmen im Zuge von Velorouten eine Furt für den Radverkehr einzurichten. An Kreuzungen von Velorouten oder bei abknickendem Verlauf einer Veloroute entstehen bislang häufig lange Wartezeiten. Diagonalquerungen oder umlaufende Zweirichtungsfurten können diese Zeitverluste reduzieren; dabei ist der Schutz vor abbiegenden Kraftfahrzeugen zu berücksichtigen.

Die ERA definiert die maximal zulässigen Wartezeiten je Kilometer in Abhängigkeit von der Bedeutung der jeweiligen Strecke. Die Einhaltung dieser Grenzen ist für das gesamte Veloroutennetz erforderlich; insbesondere bei Routenverläufen entlang von Hauptstraßen werden diese Zeiten bisher jedoch deutlich überschritten. Gerade an Knoten mit Lichtsignalanlagen sind deshalb die Signalsteuerungen so zu gestalten, dass die Vorgaben der ERA eingehalten werden. Bedarfsschaltungen für den Radverkehr sind an signalisierten Knoten auszuschließen.

Kreisverkehre

Die Führung des Radverkehrs an Kreisverkehren ist von der baulichen Gestaltung des Kreisverkehrs und von der Dichte des Kfz-Verkehrs abhängig. Kreisverkehre mit einstreifiger Führung im Kreisverkehr sowie auf den Ein- und Ausfahrten sind für den Radverkehr bei korrekter Gestaltung als sicher anzusehen; im Falle stärkerer Kfz-Belastung ist ergänzend eine Freigabe der umlaufenden Gehwege für den Radverkehr oder alternativ die Anlage eines umlaufenden, abgesetzten Radwegs zu

prüfen. Kreisverkehre mit mehrstreifiger Führung des Kfz-Verkehrs erfordern gemäß ERA umlaufende Radwege in regelkonformer Ausführung. Bei hoher Verkehrsbelastung kann eine zusätzliche Ampelregelung erforderlich sein; schon aufgrund der begrenzten Aufstellkapazität im Kreisverkehr müssen die Umlaufzeiten in diesem Fall deutlich kürzer sein als an Kreuzungen. Auch an Kreisverkehren sind Bedarfsschaltungen an Ampeln auszuschließen. Eine planfreie Querung für den Radverkehr (bevorzugt als Brückenkonstruktion) kann an großen und verkehrsreichen Kreisverkehren sinnvoll sein.

Straßenquerungen außerhalb von Knotenpunkten

Der Bedarf an Überquerungsanlagen ergibt sich aus der Bedeutung für den Radverkehr und aus der Dichte des Kfz-Verkehrs; auch in dieser Hinsicht wird auf die Bestimmungen der ERA verwiesen. Im Fall von Ampeln als Querungshilfe kommen Bedarfsschaltungen nur dann infrage, wenn der Phasenwechsel in der Regel unmittelbar nach Anforderung erfolgt, spätestens jedoch nach Ablauf der Mindestgrünzeit der laufenden Phase eingeleitet wird. Ampelprogramme, welche lediglich ein Zeitfenster je Umlauf für den Radverkehr vorsehen, und die Freigabe dieses Fensters darüber hinaus von einer vorherigen Anforderung abhängig machen, werden auch in der RiLSA als nachteilig bewertet; sie sind deshalb zumindest im Verlauf von Velorouten abzulehnen. Bei hohem Radverkehrsaufkommen können feste Schaltungen mit regelkonformer Umlaufzeit eine sinnvolle Option auch für Straßenquerungen außerhalb von Knotenpunkten sein.

Beschreibung der einzelnen Velorouten

Dieses Kapitel beschreibt in Textform die einzelnen Velorouten. Diese Beschreibungen enthalten Angaben zur Relevanz der einzelnen Routen, zu ihrer Länge, und zur aktuellen Qualität. Sie beschreiben den Tourenverlauf, und in groben Zügen auch die zukünftigen Führungsformen für den Radverkehr. Alle darüber hinausgehenden Informationen zum aktuellen Zustand der Routen und zu den zukünftigen Führungsformen sind Teil 3 dieses Konzepts (Steckbriefe der Velorouten) zu entnehmen.

Radfernwege

Lübeck wird zurzeit von drei Radfernwegen berührt: dem Ostseeküstenradweg, dem Deutsch-deutschen Radweg (oder Iron-Curtain-Trail), und dem Radfernweg Alte Salzstraße. Allen drei Radfernwegen wird mindestens die Kategorie iR III zugeordnet. Soweit Velorouten genutzt werden, erfolgt die Beschreibung der Führungsform im Abschnitt Velorouten.

Ostseeküstenradweg (OK)

Der Ostseeküstenradweg ist Teil der europäischen Radroute Eurovelo 10 rund um die Ostsee. Im bisherigen Veloroutenkonzept wird diesem Weg auf ganzer Länge im Stadtgebiet die Veloroute HL 31 zugeordnet. Die bisherige Trasse wird überwiegend beibehalten. Geändert wird der Verlauf auf zwei kürzeren Abschnitten auf dem Priwall zugunsten besser befahrbarer Routen. Im Zentrum von Travemünde wird infolge der saisonalen Sperrung der Vorderreihe eine geänderte Trassierung beschrieben. Eine Neutrassierung an der Grenze nach Niendorf umgeht einen schlechten Wegeabschnitt. Ansonsten wird die Trassierung über das Brodtener Ufer beibehalten, obwohl der

ADFC Velorouten für Lübeck 2023 – Teil 1 (Text)

Weg größtenteils in keinem guten baulichen Zustand ist und außerdem gegenseitige Beeinträchtigungen von Radfahrenden und Spaziergängern nicht selten sind. Mit Rücksicht auf diese Beeinträchtigungen wird jedoch eine Verlegung der Veloroute HL 30 (Binnenlandverbindung von Travemünde nach Niendorf) von der B 76 zur K 1 vorgeschlagen, da von Brodten mehrere Verbindungen zum Steiluferweg bestehen, die den Nutzer*innen einen bedarfsgerechten Wechsel zwischen Steilufer- und Binnenlandroute erlauben. Weitere Details siehe HL 31.

Deutsch-deutscher Radweg (DD)

Kategorie: iR III Länge: 16,1 km Qualität: o (3,39)

Der Deutsch-deutsche Radweg ist Teil des europäischen Radfernwegs 13 entlang des Eisernen Vorhangs von Nordnorwegen zum Schwarzen Meer. In Lübeck verläuft die Route zwischen der Ortsgrenze nach Selmsdorf (Mecklenburger Straße) und der Grenze nach Groß Grönu (Drägerweg) und nutzt auf diesem Weg bislang die Velorouten HL 05, HL 24.2, und HL 23 sowie in Schlutup den Paligner Weg. Diese Trassierung wird – abgesehen von der teilweisen Neutrassierung der Veloroute HL 23 – überwiegend beibehalten. Lediglich in Schlutup wird anstelle des Paligner Wegs ein Verlauf über die Straße Am Teich empfohlen; die dort vorhandene Führung als Anliegerstraße mit 20 km/h kann beibehalten werden.

Alte Salzstraße (AS)

Kategorie: iR III (Holstentor – Warthestraße iR II) Länge: 36,0 km Qualität: o (3,26)

Der Radfernweg Alte Salzstraße verläuft von Lüneburg nach Travemünde überwiegend entlang des Elbe-Lübeck-Kanals. Im Lübecker Stadtgebiet verläuft der Weg ab Krummesse zunächst auf der Veloroute HL 09.1 bis zur Geniner Bahnbrücke. Zwischen Geniner Dorfstraße und Geniner Bahnbrücke wird die Trasse auf das Nordwestufer des Kanals verlegt, um den Stadtteil Buntekuh besser anzubinden. Bis zur Possehlbrücke verläuft der Radfernweg dann mit der Veloroute HL 10 auf dem südlichen Kanalufer. Auf der Possehlbrücke wird der Kanal erneut gequert, weiter verläuft die Route entlang der Veloroute HL 08 und des Radschnellwegs Richtung Bad Schwartau bis zur Warthestraße. Über die Warthestraße (Führungsform Zweirichtungsradweg) wechselt die Trasse dann auf den Weg zur Teerhofinsel östlich der Bahnlinie. Die Planungen der DB sehen eine Schließung des Bahnübergangs Teerhofinsel und als Ersatz eine Straße östlich des Bahndamms mit einem straßenbegleitenden Geh- und Radweg vor. Für die Fortsetzung bis zum Bahnübergang Waldhalle und weiter bis zum Ende der Bootshäuser sollte eine asphaltierte Fahrradstraße eingerichtet werden. Vom Bahnübergang Waldhalle bis Dänischburg wird die Veloroute HL 26 genutzt, von Dänischburg bis Sereetz folgt die Route zunächst der bisherigen Trasse. Von Sereetz nach Waldhusen ändert sich der Verlauf: statt der teilweise schlechten Wege um den Waldhusener Moorsee werden die ruhigen Straßen Am Rugenberg und Waldhusener Weg genutzt. Ab Waldhusen folgt die Route der Veloroute HL 28 bis Travemünde.

Velorouten (Bestand)

HL 01 Holstentor – Stockelsdorf

Kategorie: Holstentor – Lindenplatz iR III; Lindenplatz – Stadtgrenze iR II Länge: 2,8 km

Qualität: -- (1,29)

Verlauf und Führungsform

Zwischen Holstentor und Lindenplatz ist für beide Fahrrichtungen eine geschützte Radverkehrsführung erforderlich; empfohlen wird in Richtung Holstentor ein Radweg, in Richtung Lindenplatz ein geschützter Radstreifen. Der Lindenplatz ist so umzugestalten, dass eine sichere, angstfreie, und zügige Querung auch für den Radverkehr möglich ist; der freie Rechtsabbieger für den Kfz-Verkehr von der Puppenbrücke in die Fackenburger Allee ist aufzuheben. Auf der Fackenburger Allee und der Krempelsdorfer Allee ist eine Radschnellverbindung einzurichten. Zwischen Lindenplatz und Werner-Kock-Straße ist dabei der Radverkehr auf beidseitigen Einrichtungsradwegen zu führen, nördlich der Werner-Kock-Straße als RSV-konformer Zweirichtungsradweg auf der Westseite. Auf der Ostseite ist zwischen Werner-Kock-Straße und Schwartauer Allee zusätzlich ein ERA-konformer Einrichtungsradweg vorzusehen; nördlich der Schwartauer Allee sind die Bestandswege auch zukünftig für den Radverkehr in Fahrrichtung stadtauswärts freizugeben.

HL 02 Hauptbahnhof – Cleverbrück

Kategorie: ab Katharinenstraße iR IV Länge: 5,3 km Qualität: o (3,36)

Verlauf

Vom Hauptbahnhof über Stadtgrabenbrücke, Willy-Brandt-Allee und Bahnweg entspricht der Verlauf den Velorouten 107 und HL 03 (Beschreibung s. dort). Über Brockesstraße, Vorwerk und Vorwerker Straße bis zur Stadtgrenze wird die bisherige Trassierung beibehalten.

Führungsform

Bis Katharinenstraße s. Routen 107 und HL 03. Katharinenstraße und Matthäistraße Mischverkehr bei 30 km/h; Brockesstraße als Fahrradstraße. Bei der Lohmühle bis Westerstieg als Radweg; Westerstieg / Lehmkuhlenweg / Am Behnckenhof wie bisher als Tempo 30-Zone, zwischen Ende Westerstieg und Am Schwarzen Berg als Geh- und Radweg. Vorwerker Straße als Zweirichtungsradweg bis Nr. 95, danach bis zum Landgraben als Geh- und Zweirichtungsradweg.

HL 03 Holstentor – Bad Schwartau

Kategorie: iR II Länge: 4,7 km Qualität: - (2,04)

Verlauf

Unverändert über Willy-Brandt-Allee, Bahnweg, und Katharinenstraße zur Karlstraße. Weiterführung entsprechend der Planung für den Radschnellweg über das Lohmühlengleis zur Schwartauer Allee / Schwartauer Landstraße bis zur Stadtgrenze.

Führungsform

Entsprechend der Machbarkeitsstudie Radschnellweg; Auf der Wallhalbinsel und Eutiner Brücke als Fahrradstraße, sonst als Zweirichtungsradwege, östlich der Willy-Brandt-Allee zusätzlich Einrichtungsradweg zwischen Holstentor und MUK.

HL 04 Burgtor – Herrentunnel

Kategorie: iR II Länge: 6,0 km Qualität: o (3,03)

Verlauf

Vom Gustav-Radbruch-Platz bis zur Adolfstraße entlang der Travemünder Allee. Zwischen Adolfstraße und Glashüttenweg Beibehaltung der Trassierung entlang der Travemünder Allee, sofern wie im Hauptausschuss am 25.4 2023 beschlossen eine planfreie Querung des Sandbergs und ein Rückbau der Kfz-Flächen in der Travemünder Allee erfolgt. Anderenfalls ab Adolfstraße Weiterführung über Eschenburgstraße, Luisenstraße, und Glashüttenweg zur Travemünder Allee. Weiter entlang der Travemünder Allee bis zum Herrentunnel.

Presseberichten zufolge prüft die Hansestadt Lübeck den Bau eines Travesperrwerks, um die flussnahen Siedlungsgebiete (Altstadt, Karlshof, Israelsdorf, Gothmund) vor den absehbar zunehmenden Überflutungen bei Ostseehochwasser zu schützen. Denkbare Standorte eines solchen Sperrwerks wären entweder die Verlängerung der Gothmunder Straße oder das Gelände der ehemaligen Herrenbrücke. Im Falle eines positiven Prüfergebnisses sollte in ein solches Sperrwerk eine bewegliche Brücke für den Fuß- und Radverkehr integriert werden, über welche die Veloroute HL 04 bis Kücknitz verlängert wird.

Führungsform

Die Veloroute HL 04 ist bis zum Eichenweg als Radvorrangroute zu konzipieren; im Fall einer festen Querung der Trave bis Kücknitz. Bis zum Glashüttenweg Zweirichtungsradweg Nordseite, vom Glashüttenweg bis Am Schellbruch als Fahrradstraße. Weiterer Verlauf bis Herrentunnel als Zweirichtungsradweg.

HL 04.1 Burgtor – Gothmund

Kategorie: ab Glashüttenweg iR IV Länge: 6,0 km Qualität: o (3,93)

Verlauf

Gustav-Radbruch-Platz – Adolfstraße wie HL 04 (s. dort). Weiter über Eschenburgstraße und Luisenstraße, danach über Forstmeisterweg, Am Schellbruch, Medebekstraße nach Israelsdorf. Weiter über Waldstraße und Eichenweg nach Gothmund. Über Wilhelm-Wisser-Weg und Gothmunder Weg zur Trave. Der weitere Verlauf entlang der Trave zur Herreninsel ist wegen nur lokaler Relevanz nicht berücksichtigt.

Führungsform

Verbindungsweg zwischen Travemünder Allee und Eschenburgstraße als Zweirichtungsradweg, Eschenburgstraße als Fahrradstraße. Luisenstraße als Radstreifen. Forstmeisterweg bis Torneiweg Mischverkehr 30 km/h, dann bis Am Schellbruch als Fahrradstraße. Ab Am Schellbruch Mischverkehr 30 km/h.

ADFC Velorouten für Lübeck 2023 – Teil 1 (Text)

HL 05 Burgtor – Schlutup

Kategorie: bis Schlutuper Straße iR II, danach bis Stadtgrenze iR III Länge: 9,1 km

Qualität: - (2,57)

Verlauf

Vom Gustav-Radbruch-Platz über Roeckstraße und Arnimstraße bis zur Heinrichstraße. Wegen der beengten Verhältnisse in der Arnimstraße Weiterführung über Heinrichstraße, Schönkampstraße, Am Lauerhofberg zum Marliring; von dort über Stellbrinkstraße und Prassekstraße zum Gehweg zurück zur Arnimstraße. Entlang der Arnimstraße zur Schlutuper Straße, weiter entlang der Wesloer Landstraße und der Wesloer Straße bis zum Speckmoorweg. Ab hier erneute Trassenänderung mangels attraktiver Führungsoptionen auf der Wesloer Straße: Speckmoorweg, nach dem Bahnübergang südlich entlang der Bahn bis zum Bahnübergang Ottostraße, dann nördlich entlang der Bahn (Neubaugebiet geplant) und über Am Dornbusch zurück zur Wesloer Straße. Über Wesloer Straße und Mecklenburger Straße zur Stadtgrenze.

Führungsform

Die Veloroute HL 05 ist zwischen Gustav-Radbruch-Platz und Schlutuper Straße als Radschnellverbindung zu konzipieren. Roeckstraße vom Gustav-Radbruch-Platz bis zur Krügerstraße als Fahrradstraße. Ab Krügerstraße sowie in der Arnimstraße bis Heinrichstraße Zweirichtungsradweg auf der Südseite. Heinrichstraße bis Am Lauerhofberg Fahrradstraße, Marliring Zweirichtungsradweg. Stellbrinkstraße und Prassekstraße als Fahrradstraßen, Zweirichtungsradweg zur Arnimstraße und entlang der Arnimstraße bis zur Schlutuper Straße.

Wesloer Landstraße und Wesloer Straße bis Speckmoorweg Zweirichtungsradwege. Speckmoorweg, bahnbegleitende Wege, und Am Dornbusch als asphaltierte Fahrradstraßen. Wesloer Straße und Mecklenburger Straße bis Schlutuper Markt als verkehrsberuhigtes Stadtteilzentrum. Ab Schlutuper Markt Mischverkehr 30 km/h, ab am Teich zusätzlich Schutzstreifen stadtauswärts.

HL 05.1 Holstentor – Wesloe

Kategorie: iR III Länge: 4,4 km Qualität: - (2,95)

Verlauf

Unveränderter Streckenverlauf über Holstenstraße, Wahnstraße, Rehderbrücke, Moltkestraße, Walderseestraße, und Schlutuper Straße.

Führungsform

Holstentorplatz und Holstenbrücke Einrichtungsradwege; optional Umgestaltung der Südseite des Holstentorplatzes im Sinne des Altstadtkonzepts. Umgestaltung von Holstenstraße und Kohlmarkt im Sinne des Altstadtkonzepts mit Beibehaltung des Radstreifens stadtauswärts. Wahnstraße bis Huxtortallee Mischverkehr 30 km/h. Moltkestraße Nordseite Einrichtungsradweg, Südseite Radstreifen und Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr. Moltkebrücke beidseitig geschützte Radstreifen. Walderseestraße Südseite Einrichtungsradweg; Nordseite Marlistraße bis Am Bertramshof Radweg, Am Bertramshof bis Moltkebrücke geschützter Radstreifen. Schlutuper Straße Zweirichtungsradweg auf der Südseite, außerhalb der angebauten Abschnitte als gemeinsamer Geh- und Radweg.

HL 06 Marli – Eichholz

Kategorie: bis Kaufhof iR II, danach bis Stadtgrenze iR III Länge: 4,7 km

Qualität: - (2,40)

Verlauf

Wegen mangelhafter Wege und hoher Verkehrsbelastung geänderte Trassierung zwischen Arnimstraße und Walderseestraße. Beginn an der Veloroute 5 Heinrichstraße / Schönkampstraße, weiter über Heinrichstraße, Kottwitzstraße, Gneisenaustraße, Kleiststraße, Goebenstraße, Scharnhorststraße, westlicher Meesenring zum Kaufhof. Über Marlistraße und Brandenbaumer Landstraße zur Stadtgrenze.

Führungsform

Die Veloroute HL 06 ist von der Veloroute HL 05 bis zum Kaufhof als Radschnellverbindung zu konzipieren. Bis Kaufhof Fahrradstraßen, ab Kaufhof bis zur Stadtgrenze Zweirichtungsradweg.

HL 06.1 Karlshof – Wakenitzbrücke

Kategorie: iR III; Arnimstraße – Bülowstraße iR II Länge: 5,0 km Qualität: - (2,82)

Verlauf

Sandberg, Heiligen-Geist-Kamp bis Am Waldsaum. Wegen mangelhafter Wege und hoher Verkehrsbelastung ab hier geänderter Trassenverlauf bis zur Einmündung Elsässer Straße / Wallbrechtstraße: Über Am Waldsaum, Grüner Weg, Ernststraße zur Arnimstraße. Weiter über Bergstraße und Alexanderstraße, von dort östlich des Drägerparks zum Wendeplatz der Rudolf-Groth-Straße. Auf Rudolf-Groth-Straße und Jürgen-Wullenwever-Straße zum Moltkeplatz; über Danziger Straße und Elsässer Straße zur Wallbrechtstraße. Entlang der Wallbrechtstraße und Wakenitzbrücke zur Ratzeburger Allee.

Führungsform

Sandberg und Heiligen-Geist-Kamp bis Am Waldsaum gemeinsame Geh- und Zweirichtungsradwege Ostseite. Am Waldsaum bis Ernststraße als Fahrradstraßen. Bergstraße und Alexanderstraße als Fahrradstraßen. Radweg entlang des Drägerparks; Rudolf-Groth-Straße bis Elsässer Straße als Fahrradzone bzw. Fahrradstraßen. Wallbrechtstraße und Wakenitzbrücke als gemeinsame Geh- und Zweirichtungsradwege.

HL 07 Mühlentor – St. Hubertus

Kategorie: iR II Länge: 4,5 km Qualität: - (2,78)

Verlauf

Ratzeburger Allee / Ratzeburger Landstraße

Führungsform

Auf ganzer Länge Radschnellweg, Kahlhorststraße – Kastanienallee (stadtauswärts) bzw. Weberkoppel – Kahlhorststraße (stadteinwärts) als geschützte Radstreifen, sonst als Einrichtungsradwege. Polarisweg – Blankenseer Straße Zweirichtungsradweg Westseite.

HL 07.1 Mühlentor – Hochschulstadtteil

Kategorie: iR III Länge: 3,4 km Qualität: + (4,00)

Verlauf

Ab Ratzeburger Allee über Mönkhofer Weg, Kahlhorststraße, Dorfstraße, Grace-Hopper-Straße zur Carl-Gauß-Straße.

Führungsform

Mönkhofer Weg von der Ratzeburger Allee bis zur Kahlhorststraße Mischverkehr 30 km/h; niveaugleiche gesicherte Querung des St. Jürgen-Rings. Kahlhorststraße Mischverkehr 30 km/h. Dorfstraße bis zum Bahnübergang als Fahrradstraße, südlich des Bahnübergangs als Mischverkehr 30 km/h, zuletzt als Radweg. Grace-Hopper-Straße zunächst als Radweg, ab Bebauung Mischverkehr 30 km/h.

HL 08 Holstentor – Hochschulstadtteil

Kategorie: Holstentor – Wallstraße iR II, sonst iR III Länge: 4,1 km Qualität: - (2,95)

Verlauf

Possehlstraße, Berliner Straße, Berliner Allee, Carl-Gauß-Straße bis Carlebachpark

Führungsform

Holstentor – Wallstraße Radschnellverbindung als Zweirichtungsradweg Westseite, Erhalt des Einrichtungsradwegs Ostseite. Wallstraße – Lachswehrallee beidseitig Einrichtungsradwege. Lachswehrallee – Welsbachstraße Westseite auf der Possehlbrücke gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg zur umwegarmen Anbindung der Rampe zum Kanalufer, zwischen Possehlbrücke und Welsbachstraße Gehweg + Zweirichtungsradweg; Ostseite Einrichtungsradweg. Welsbachstraße – Kronsfordter Allee Einrichtungsradwege; der Berliner Platz ist so umzugestaltet, dass eine sichere, angstfreie, und zügige Querung auch für den Radverkehr möglich ist. Kronsfordter Allee – Carl-Gauß-Straße gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg Ostseite. Carl-Gauß-Straße Zweirichtungsradweg ohne Benutzungspflicht.

HL 09 Mühlentor – Krummesse

Kategorie: iR III Länge: 10,3 km Qualität: - (2,18)

Verlauf

Kronsfordter Allee, Kronsfordter Landstraße, Krummesser Landstraße, Lübecker Straße.

Führungsform

Auf der Westseite vom Mühlentor bis zur Plönnesstraße Gehweg + Einrichtungsrادweg; von der Plönnesstraße bis zur Berliner Allee gemeinsamer Geh- und Einrichtungsrادweg. Auf der Ostseite gemeinsamer Geh- und Radweg von der Berliner Allee bis zum Parkplatz FAZ (Nr. 67); im weiteren Verlauf bis zur Pleskowstraße getrennte Geh- und Einrichtungsrادwege. Zwischen Pleskowstraße und Mühlenplatz Erweiterung des Gehwegs; für den Radverkehr stadteinwärts in diesem Abschnitt Wahlfreiheit zwischen Nutzung des erweiterten Gehwegs oder der Busspur.

Südlich der Berliner Allee auf der Ostseite zunächst getrennter Geh- und Zweirichtungsrادweg auf der Ostseite. Von der Heidstraße bis zum Ortseingang Krummesse gemeinsame Geh- und Zweirichtungsrادwege auf der Ostseite. Der Alleeabschnitt zwischen dem Süden der Siedlung Krummesser Baum und dem Niemarker Weg kann als wassergebundener Weg in reduzierter Breite erhalten werden, sofern eine regelmäßige Instandhaltung gewährleistet ist. In der Ortsdurchfahrt Krummesse Wahlfreiheit zwischen Nutzung des östlichen Gehwegs im Zweirichtungsverkehr und Nutzung der Fahrbahn bei Tempolimit 30 km/h.

HL 09.1 Wielandbrücke – Krummesse

Kategorie: Possehlbrücke – Geniner Bahnbrücke iR IV; ab Geniner Bahnbrücke iR III (RFW Alte Salzstraße) Länge: 12,7 km Qualität: - (2,40)

Verlauf

Startpunkt aufgrund besserer Netzlogik verlegt zur Wielandbrücke. Zwischen Lachwehr und Geniner Bahnbrücke Trassenverlegung zur besseren Erschließung des Drägerwerks und zur Vermeidung erheblicher Landschaftseingriffe am nördlichen Kanalufer.

Von der Wielandbrücke bevorzugt entlang des westlichen Stadtgrabenufers, alternativ über Wielandstraße und Lachwehrallee zur Lachwehr. Weiter über den Schwarzen Weg und den Finkenbergr, in südlicher Richtung in die Nelkenstraße. Lückenschluss zum Ringreiterweg, weiter in südwestlicher Richtung zum Kanaluferweg. Weiter am westlichen Kanalufer bis zur Stadtgrenze südlich von Krummesse.

Führungsform

Westlicher Uferweg am Stadtgraben als Geh- und Radweg, Zufahrt zur Lachwehr Anliegrstraße. Schwarzer Weg als Geh- und Radweg. Finkenbergr zunächst Mischverkehr 30 km/h, ab Dr. Heinrich Dräger-Straße als Geh- und Radweg. Nelkenstraße Mischverkehr 30 km/h, Lückenschluss zum Ringreiterweg als asphaltierter Geh- und Radweg. Ringreiterweg als zunächst asphaltierter, dann als wassergebundener Anliegrweg. Kanaluferweg zwischen der Rampe zur Geniner Bahnbrücke und der Moisinger Bahnbrücke asphaltiert, im weiteren Verlauf wassergebunden.

HL 10 Burgtor – Niendorf

Kategorie: iR III; August-Bebel-Straße und Moisinger Mühlenweg iR II

Länge: 14,7 km

Qualität: o (3,18)

Verlauf

Geänderte Trassierung zwischen Rehderbrücke und Verwaltungszentrum entlang der Hüntertorallee / Kronsfordter Allee aufgrund hoher Bedeutung für den Alltagsverkehr. Zwischen Geniner Bahnbrücke und Stecknitzstraße Verlauf auf dem nordwestlichen Kanalufer wegen besserer Anbindung des Stadtteils Buntekuh. In Niendorf neue Trasse am südlichen Siedlungsrand wegen relevanter Verkehrsbelastung der Niendorfer Hauptstraße. Verlängerung bis Wesenberger Heide als attraktive, primär touristische Verbindung nach Ahrensburg und Hamburg.

Vom Gustav-Radbruch-Platz über Falkenstraße und Hüntertorallee zum Mühlenplatz, vor dem Verwaltungszentrum durch die Grünanlagen zum südöstlichen Kanaluferweg. Nach dem Ende des Geniner Gewerbegebiets weiter auf der ehemaligen Gleistrasse über den Elbe-Lübeck-Kanal und über eine neue Rampe zum nordwestlichen Ufer. Auf dieser Kanalseite bis zur Geniner Straßenbrücke, weiter entlang der Stecknitzstraße nach Moising. Über August-Bebel-Straße und Moisinger Mühlenweg zum Oberbüssauer Weg, auf dieser Straße über die Bahn und die A 20. Weiter über Am Binsenhorst bis zum Niendorfer Sportplatz, von dort entlang der Südgrenze der Bebauung bis zum Hellkamp. Weiter über Hellkamp, Hainbuchenweg und Grote Bleeken. Entlang der Niendorfer Hauptstraße zur Nienhüsener Straße / Moorgartener Straße / Schenkenberger Weg. Von hier Abzweig Richtung Wesenberger Heide bis zur Stadtgrenze.

Führungsform

Falkenstraße und Hüntertorallee als geschützte Radstreifen. Vom Mühlenplatz zum Verwaltungszentrum stadtauswärts Einrichtungsradweg, stadteinwärts bis zur Pleskowstraße Einrichtungsradweg, danach Freigabe der Busspur für den Radweg und Freigabe des verbreiterten Gehwegs für den Radverkehr. Vom Verwaltungszentrum zum Kanalufer als asphaltierter Geh- und Radweg, am Ufer als wassergebundener Weg. Unterquerung der Possehlbrücke als Geh- und Radweg, bis An der Gasanstalt als Fahrradstraße, weiter als wassergebundener Weg. Ab Ende des Geniner Gewerbegebiets asphaltierter Geh- und Radweg bis zur August-Bebel-Straße. August-Bebel-Straße Radschnellverbindung als Radweg; Moisinger Mühlenweg Radschnellverbindung als Fahrradstraße. Bahnquerung entlang des Oberbüssauer Weges als Einrichtungsradwege, danach Mischverkehr 30 km/h. Am Binsenhorst als Fahrradstraße, dann asphaltierter Geh- und Radweg bis zum Hellkamp. Hellkamp, Hainbuchenweg, und Grote Bleeken Mischverkehr 30 km/h; Geh- und Radweg entlang der Niendorfer Hauptstraße. Im weiteren Verlauf Mischverkehr 30 km/h in den Siedlungen und 50 km/h außerhalb der Siedlungen.

HL 11 Holstentor – Hamberge

Kategorie: Lindenplatz – Abzweig Baltic-Schule iR II, übrige Abschnitte iR III

Länge: 4,9 km

Qualität: - (2,49)

Verlauf zwischen Lindenplatz und Kamelbrücke geändert wegen relevanter Kfz-Belastung in der Hansestraße.

Vom Holstentor über die Puppenbrücke zum Lindenplatz, weiter auf der Lindenstraße. Über Hanseplatz, Pommersche Straße, und Märkische Straße zum Teutonenweg.

Die derzeitige Kamelbrücke ist als Route für einen Gehweg und eine Radschnellverbindung nicht geeignet; das gilt auch für die westliche Rampe. Ein Neubau ist deshalb erforderlich. Im Kontext mit der zurzeit diskutierten S-Bahn Lübeck könnte an dieser Stelle ein Haltepunkt Buntekuh entstehen, der über die neue Brücke mit den Stadtteilen Buntekuh und St. Lorenz Süd verbunden wäre.

In Buntekuh durch die Grünanlagen zur Ziegelstraße, weiter entlang der Ziegelstraße und der B 75 zur Stadtgrenze.

Führungsform

Bis Lindenplatz wie Veloroute HL 01, vom Lindenplatz bis zur Lindenstraße Radschnellverbindung als Einrichtungsradwege. Lindenstraße bis Teutonenweg Radschnellverbindung als Fahrradstraße. Neue Buntekuhbrücke und Weiterführung in Buntekuh bis zum Abzweig zur Baltic-Schule Radschnellverbindung als Radweg. Weiter in der Grünanlage als konventioneller Geh- und Zweirichtungsradweg. Entlang der Ziegelstraße Einrichtungsradwege bis Herrenholz, im weiteren Verlauf gemeinsame Geh- und Einrichtungsradwege. Entlang der Hamburger Straße gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg Nordseite.

HL 12 Buniamshof – Eckhorst

Kategorie: iR IV Länge: 8,6 km Qualität: o (3,93)

Verlauf

Gegenüber dem bisherigen Veloroutenkonzept wird die Route verlängert über die Dornbreite hinaus bis Eckhorst Stadtgrenze (teilweise bereits beschildert). Grund für die Verlängerung ist die erhebliche Bedeutung dieser Route für Touren in Richtung Plön und Neumünster.

Vom Kanalufer bei der Freilichtbühne vorbei am Buniamshof und über die Wielandbrücke. Westlich des Stadtgrabens durch die Grünanlagen und Zur Sägemühle, dann in die Meierstraße. Nördlich der Meierbrücke in die Bergenstraße, dann über die Ziegelstraße in die Beethovenstraße. Weiter auf der Sibeliusstraße, nach dem Wendeplatz durch die Grünanlagen zur Dornbreite. Jenseits der Dornbreite weiter auf Elsterweide und in westlicher Richtung Am Landgraben, dann durch die Grünanlagen (auf Stockelsdorfer Gebiet) zur Dürerstraße und zur Morier Straße. Wieder in Lübeck auf der Morier Straße nach Groß Steinrade. Von dort über Drögeneck und Schwalbenbergweg nach Eckhorst.

Führungsform

Beim Buniamshof zunächst Anliegerstraße, dann Geh- und Radweg mit Weiterführung über Wielandbrücke und durch die Grünanlagen. Mischverkehr 30 km/h Zur Sägemühle und Meierstraße bis einschließlich Meierbrücke. Bergenstraße zunächst Geh- und Radweg, dann Mischverkehr 30 km/h. Ziegelstraße und Beethovenstraße Zweirichtungsradwege auf der Süd- bzw. Ostseite. Sibeliusstraße Mischverkehr 30 km/h, durch die Grünanlage und die Kleingärten wassergebundener Weg, Rampe zwischen Wiesen und Kleingärten fester Belag. Elsterweide und Am Landgraben Mischverkehr 30 km/h, Grünanlage bis Landgrabenbrücke wassergebundener Weg. Morier Straße und Drögeneck Mischverkehr 30 km/h; Schwalbenbergweg asphaltierter Feldweg.

HL 22 Karlshof – Dornbreite

Kategorie: iR III (Katharinenstraße – Schwartauer Allee iR II) Länge: 6,5 km

Qualität: o (3,06)

Verlauf

Luisenstraße, Neue Hafenstraße, Eric-Warburg-Brücke, Einsiedelstraße. Ab Katharinenstraße geänderter Verlauf über Lohmühlengleis wegen deutlich geringerer Verkehrsbelastung bis zur Hansehalle. Am Stadion vorbei zur Stockelsdorfer Straße; entlang der Stockelsdorfer Straße bis zur Krepelsdorfer Allee; Dornbreite bis Bahntrassenweg (Humboldt看iese).

Führungsform

Radstreifen entlang der Luisenstraße. Zweirichtungsradweg entlang der Neuen Hafenstraße, gemeinsame Geh- und Einrichtungsradwege auf der Eric-Warburg-Brücke, Einrichtungsradwege entlang der Einsiedelstraße. Selbständige asphaltierte Radwege auf der Lohmühlengleisstraße und weiter bis zur Stockelsdorfer Straße, zwischen Katharinenstraße und Schwartauer Allee als Radschnellweg. Gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg entlang der Stockelsdorfer Straße. Dornbreite Mischverkehr 30 km/h.

HL 23 Moltkebrücke – Groß Grönau (Drägerweg)

Kategorie: iR IV Länge: 13,4 km Qualität: o (3,33)

Verlauf

Von der Moltkebrücke in die Elsässer Straße, an deren Ende über die Rampe zum Drägerweg entlang der Wakenitz. Auf dem Drägerweg bis zum Müggenbuschweg. Zur Vermeidung beträchtlicher Landschaftseingriffe ab hier über Müggenbuschweg und Falkenhusener Weg, auf dem Absalonshorster Weg nach Absalonshorst. Auf dem Drägerweg bis zur Stadtgrenze.

Führungsform

Elsässer Straße Mischverkehr 30 km/h, ab hier bis zum Müggenbuschweg Beibehaltung der bestehenden Führungsform (überwiegend wassergebunden außer Gleisweg). Müggenbuschweg, Falkenhusener Weg, und Absalonshorster Weg Mischverkehr 30 km/h bzw. Anliegerstraßen. Ab Absalonshorst bis zur Stadtgrenze wassergebundener Weg.

HL 24.1 Schönböcken – Hochschulstadtteil

Kategorie: iR III; Moislinger Baum – Stecknitzstraße iR II Länge: 8,0 km

Qualität: - (2,98)

Verlauf

Ab Roggenhorster Straße entlang Kieler Straße, Padelügger Weg, und Buntekuhstraße zum Moislinger Baum; weiter über den Moislinger Berg in die Stecknitzstraße. Da der Radweg in der Geniner Dorfstraße die Anforderungen der Regelwerke beträchtlich unterschreitet und mit vertretbarem Aufwand nicht in einen regelkonformen Zustand gebracht werden kann, wird die Route verlagert: über die vorhandene Rampe zum nordwestlichen Kanaluferweg, auf diesem Weg bis zur Geniner Bahnbrücke. Über die neue Rampe, die neue Brücke, und den neuen Gleistrassenweg ADFC Velorouten für Lübeck 2023 – Teil 1 (Text)

gemeinsam mit Veloroute HL 10 bis zum bestehenden Gleistrassenweg. Von hier über eine neue Rampe zur Geniner Straße und weiter zur Malmöstraße. Auf der bisherigen Route über Malmöstraße zur Kronsfordter Allee. Zur Umwegvermeidung über An der Rothebek zur Vorrader Straße. Auf dieser Straße bis zum Ringstedtenhof, und auf den Wegen nördlich des Ringstedtenhofs zum Bahnhof Hochschulstadtteil und zur Berliner Allee. Über Maria-Goeppert-Straße und Alexander-Fleming-Straße zum Carlebachpark.

Führungsform

Kieler Straße bis Ziegelstraße Geh- und Zweirichtungsradweg Ostseite. Buntekuhweg Einrichtungsradwege. Am Moislinger Baum / Moislinger Berg Radschnellverbindung als Zweirichtungsradweg Ostseite (Gehweg Westseite) mit Erweiterung der Travebrücke oder Zusatzbrücke für RSV. Von der Stecknitzstraße bis zur Kreuzung Geniner Straße / Malmöstraße asphaltierte Geh- und Radwege. Malmöstraße Einrichtungsradwege; Kronsfordter Landstraße / Kronsfordter Allee gemeinsamer Geh- und Radweg Ostseite. An der Rothebek zunächst Geh- und Radweg, dann Mischverkehr 30 km/h. Vorrader Straße als Fahrradstraße. Wege am Ringstedtenhof wie im Bestand im Westteil asphaltiert, dann wassergebunden, ab Schärenweg wieder asphaltiert. Maria-Goeppert-Straße und Alexander-Fleming-Straße Mischverkehr 30 km/h.

HL 24.2 Wesloe – Hochschulstadtteil

Kategorie: iR III Länge: 7,5 km Qualität: o (3,80)

Verlauf

Ab Wesloer Landstraße über Kirschenallee und An den Schießständen zur Brandenbaumer Landstraße; von dort in den Kaninchenbergweg. Trassenänderung: wegen Sanierungsbedarf im Koppelbarg und attraktiverer Führung auf dem Kaninchenbergweg weiter bis Bei den Pappeln und über Bei den Pappeln zum Gleisweg. Auf dem Gleisweg bis zur Brücke über die Wakenitz, weiter auf dem Wanderweg zur Osterweide. Geänderte Trassenführung über Ratzeburger Allee und Universitätsstraße zum Mönkhofer Weg wegen direkterer Führung, besserer Erschließung des Universitätsgeländes, und geringerer Verkehrsbelastung. Auf dem Mönkhofer Weg bis zum Audimax, an der Nordseite des Carlebachparks zum Campus-Einkaufszentrum.

Führungsform

Kirschenallee von der Wesloer Landstraße bis zur Haltestelle Haselnussweg Mischverkehr 30 km/h, Gehwegausbau und Freigabe für Radverkehr. Weiterer Verlauf Kirschenallee und An den Schießständen bis Kindertagesstätte Radweg; von der Kindertagesstätte bis Brandenbaumer Landstraße Mischverkehr 30 km/h, Gehwegfreigabe für Radverkehr. Kaninchenbergweg Mischverkehr 30 km/h, Bei den Pappeln bis Schweriner Straße Mischverkehr 30 km/h, weiter bis Gleisweg als Radweg. Gleisweg bis Badestelle als Anliegerstraße, weiter bis Abzweig nach Groß Grönau als Radweg. Abzweig Groß Grönau bis Wendepplatz Osterweide als asphaltierter Geh- und Radweg. Osterweide Mischverkehr 30 km/h, Universitätsstraße Anliegerstraße, Mönkhofer Weg Mischverkehr 30 km/h. Carlebachpark als Radweg.

HL 24.3 Wesloe – Gothmund

Kategorie: iR III Länge: 4,2 km Qualität: + (4,52)

Verlauf

Ab Kirschenallee Wesloer Landstraße, Wesloer Weg, Mecklenburger Landstraße, Eichenweg, Gothmunder Weg.

Führungsform

Zweirichtungsradweg entlang der Wesloer Landstraße, Wesloer Weg als selbständiger Radweg. Radweg entlang der Mecklenburger Landstraße. Mischverkehr 30 km/h auf Eichenweg und Gothmunder Weg.

HL 25 Schönböcken – Cleversiedlung

Kategorie: Schönböcken – Krempelsdorfer Allee iR III; Krempelsdorfer Allee – Cleversiedlung iR IV
Länge: 7,4 km Qualität: - (2,99)

Verlauf

Von der Kieler Straße über Im Winkel, Lindenallee, und Schönböckener Hauptstraße. Steinrader Damm bis zur Kreuzung mit der Segeberger Bahntrasse, dann auf der Bahntrasse zur Dornbreite. Weiter über Dornbreite, Krempelsdorfer Allee, und Friedhofsallee zur Vorwerker Straße. Querung der Vorwerker Straße mithilfe einer neuen Ampel, weiter entlang der A 1 zur Stadtgrenze.

Führungsform

Im Winkel zunächst selbständiger Radweg, dann bis zum Steinrader Damm Mischverkehr 30 km/h. Steinrader Damm als Radweg, Bahntrasse als teils asphaltierter, teils wassergebundener Geh- und Radweg. Dornbreite Mischverkehr 30 km/h, Krempelsdorfer Allee Nutzung des Radschnellwegs. Friedhofsallee bis zur Eutiner Straße Zweirichtungsradweg auf der Nordwestseite, weiter entlang des Friedhofs und zur Vorwerker Straße überwiegend als gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg. Entlang der A 1 als wassergebundener Geh- und Radweg.

HL 26 Bad Schwartau – Herrentunnel

Kategorie: iR III Länge: 6,4 km Qualität: + (4,49)

Verlauf

Ab Stadtgrenze am Bahnübergang Waldhalle auf dem Wanderweg entlang der Bahn bis zum Bahnhof Dänischburg. Über den Schäferkamp zur Dänischburger Landstraße, weiter entlang der Siemser Landstraße. In Siems auf dem Kirchweg bis zum Wendeplatz und auf dem Radweg zur Haltestelle des Shuttlebusses.

Führungsform

Vom Bahnübergang bis zum Ende der Bootshäuser Mischverkehr; in diesem Abschnitt sollte eine asphaltierte Fahrradstraße eingerichtet werden. Nach den Bootshäusern wassergebundener Weg bis zum Bahnhof Dänischburg, ab hier asphaltiert. Schäferkamp Mischverkehr 30 km/h. Dänischburger Landstraße bis zum Klettenweg Zweirichtungsradweg; ab Klettenweg Dänischburger

und Siemser Landstraße auf gemeinsamen Geh- und Zweirichtungsradwegen. Kirchweg Mischverkehr 30 km/h, dann Radweg zum Shuttlebus.

HL 27 Herrentunnel – Travemünde (über Travemünder Landstraße)

Kategorie: iR III Länge: 9,2 km Qualität: + (4,07)

Verlauf

Vom Shuttlebus auf dem Radweg zum Kirchweg, durch die Unterführung, weiter auf dem Kieselgrund. Wegen der geringeren Lärm- und Schadstoffbelastung geänderter Verlauf über Rangenberg und Geleitweg. Wieder auf der alten Trasse über Im Brunskroog zur Solmitzstraße bis zum Beginn der Travemünder Landstraße. Entlang dieser Straße bis zur Ivendorfer Landstraße. Durch Ivendorf nach Travemünde. In Travemünde auf dem Europaweg zur Unterführung beim Bahnhof Skandinavienkai. Über Travemünder Landstraße und Baggersand zur Priwallfähre.

Führungsform

Vom Shuttle bis zur Unterführung Radwege bzw. kurzer Mischverkehr 30 km/h. Kieselgrund und Rangenberg Mischverkehr 30 km/h, Geleitweg als Fahrradstraße. An der Kehre Mischverkehr 30 km/h, danach Geh- und Zweirichtungsradweg bis zum Kirchplatz. Einrichtungsradswege in der Solmitzstraße, Geh- und Zweirichtungsradweg entlang der Travemünder Landstraße. Geh- und Zweirichtungsradwege in der Ivendorfer Landstraße, Ortsdurchfahrt Ivendorf Mischverkehr 30 km/h. Unterführung um den Bahnhof Skandinavienkai als Geh- und Zweirichtungsradweg, danach bis zu den Stellplätzen Mischverkehr 30 km/h. Anschließend Westseite Radstreifen, Ostseite Einrichtungsradsweg bis zum Baggersand. Geh- und Zweirichtungsradweg entlang Baggersand.

Im Fall einer festen Travequerung sollte die Route von dort bis zum Kirchplatz in Kücknitz als Radvorrangroute dimensioniert werden.

HL 27.1

Schlutup – Kücknitz (Fähre)

Eine Fährverbindung von Schlutup nach Kücknitz erscheint für den Alltagsverkehr nicht attraktiv. Eine bewegliche Brücke (wie in HL 04 skizziert) könnte einen weit größeren Nutzen für Fußgänger und Radfahrer entfalten.

HL 28 Herrentunnel – Travemünde (über Ovendorf)

Kategorie: Bis Waldhusener Weg iR IV, danach iR III (RFW Alte Salzstraße) Länge: 10,5 km

Qualität: + (4,44)

Verlauf

Bis zum Kieselgrund gemeinsamer Verlauf mit HL 27. Über Olendiek und Am Moor in den Wald, über Holzweg und Am Ringwall nach Pöppendorf. Über Ovendorf zum Ovendorfer Hof, auf dem Rönnauser Weg nach Travemünde. Über Ostseestraße und Kleines Haff zur Bahnunterführung (geänderter Verlauf zugunsten einer geringeren Verkehrsbelastung), gemeinsam mit HL 27 zur Priwallfähre.

Führungsform

Kieselgrund bis Waldhusener Weg Mischverkehr 30 km/h, danach 50 km/h bis zum Ringwall. Ab hier und in Pöppendorf Mischverkehr 30 km/h, Ende Pöppendorf bis Stadtgrenze 50 km/h. Ovendorfer Hof Mischverkehr 50 km/h, ab Ortseingang Travemünde 30 km/h. Kleines Haff bis Unterführung Geh- und Zweirichtungsradweg.

HL 29 Travemünde – Warnsdorf

Kategorie: iR IV Länge: 3,9 km Qualität: - (2,97)

Verlauf

Von der Priwallfähre über St. Lorenz-Straße und Torstraße zur Travemünder Landstraße, weiter in den Teutendorfer Weg. Nach dem Bahnübergang geänderte Trasse über An der Bäk, Am Bach, und Langer Bogen wegen geringerer Verkehrsbelastung. Entlang des Teutendorfer Wegs weiter nach Warnsdorf.

Führungsform

Bis Torstraße Mischverkehr 30 km/h. Travemünder Landstraße und Teutendorfer Weg Zweirichtungsradwege, alternativ Geh- und Zweirichtungsradweg entlang der Bahnlinie. In der Teutendorfer Siedlung An der Bäk / Am Bach / Langer Bogen als Fahrradstraßen. Ab Langer Bogen Geh- und Zweirichtungsradweg entlang des Teutendorfer Wegs bis zur Stadtgrenze.

HL 30 Travemünde – Niendorf (Binnenland)

Kategorie: iR IV Länge: 6,0 km Qualität: - (2,56)

Verlauf

Für diese Route wird ein komplett neuer Verlauf empfohlen. Ein Grund dafür sind die hohen Immissionen entlang der B 76 und die Qualitätsmängel des begleitenden Radwegs. Noch wichtiger sind die zusätzlichen Optionen, die sich durch die neue Führung über Brodten ergeben: Von Brodten gibt es fünf Zufahrten zum Wanderweg entlang der Steilküste. Dieser Weg ist landschaftlich sehr schön, ist aber saisonal sehr stark von Wanderern genutzt, und kann mit vertretbarem Aufwand auch nicht in einen technisch attraktiven Zustand versetzt werden. Deshalb wird für den Ostseeküstenradweg weitgehend eine Beibehaltung der bisherigen Trasse und des bisherigen Instandhaltungskonzepts empfohlen. Radfahrende haben so die Möglichkeit, je nach Präferenzen und Belastung den Radfernweg und die Brodtener Route zu kombinieren.

Bis zur Rose gemeinsamer Verlauf mit dem Radfernweg, dort Querung der Bahn und weiter auf der Fehlingstraße. Dann auf der Trasse der ehemaligen Niendorfer Bahn bis zum Rödsaal, entlang von Steenkamp und Wedenberg nach Brodten. Am Ende von Brodten Pflingstbusch, dann auf dem Hävenkamp zum Steiluferweg. Ab hier mit dem Ostseeküstenweg gemeinsame Einfahrt nach Niendorf.

Führungsform

Bahnübergang Rose für Kfz sperren, Fehlingstraße als Fahrradstraße. Bahntrasse bis Rödsaal als asphaltierter Geh- und Radweg, Geh- und Radwege entlang Steenkamp und Wedenberg.

Ortsdurchfahrt Brodten Mischverkehr 30 km/h, Pfingstbusch 50 km/h, Hävenkamp als asphaltierte Anliegerstraße.

HL 31 Travemünde – Niendorf (Ostseeküstenradweg)

Kategorie: iR III Länge: 9,5 km Qualität: o (3,48)

Verlauf

Zwei kleinere Verlaufsänderungen auf dem Priwall, beide wegen besserer Befahrbarkeit: Wechsel von der Mecklenburger Landstraße zum Seeweg erst 100 Meter nach der Landesgrenze über den Waldweg. Bei der Gabelung des Seewegs am Haus der Wasserwacht halblinks halten und entlang des Dünenparks fahren. Am Kreisverkehr geradeaus auf den wassergebundenen Waldweg, bis zur Mecklenburger Landstraße und zur Fähre. Wegen der saisonalen Sperrung der Vorderreihe für den Radverkehr über Sankt Lorenz-Straße, Kurgartenstraße, und Am Lotsenberg zur Außenallee. Über Kaiserallee und Helldahl zum Steiluferweg. Geänderte Einfahrt nach Niendorf wegen erheblicher Mängel und Gefahren: unmittelbar vor der Stadtgrenze zwischen Feld und Wäldchen bzw. bebauten Grundstücken landeinwärts bis zum Parkplatz des Mutter-Kind-Heims; über diesen Parkplatz zur Steiluferallee.

Führungsform

Mecklenburger Landstraße Mischverkehr 30 km/h, Waldweg Anliegerstraße. Seeweg wassergebunden, Dünenweg Anliegerstraße mit Zweirichtungsradverkehr. Waldweg zur Mecklenburger Landstraße wassergebunden. Priwallfähre bis einschl. Kurgartenstraße Mischverkehr 30 km/h. Am Lotsenberg z.B. Shared Space, Außenallee Zweirichtungsradweg, Bertlingstraße z.B. Shared Space. Kaiserallee und Helldahl Mischverkehr 30 km/h. Steiluferweg wassergebunden mit Inkaufnahme technischer Mängel. Zufahrt zum Parkplatz an der Stadtgrenze wassergebunden.

HL 32 St. Hubertus – Krummesse

Kategorie: iR IV Länge: 10,7 km Qualität: - (2,97)

Verlauf

Von St. Hubertus entlang der Blankenseer Straße zum Flughafen. Über Wulfsdorfer Weg, Höhlfeld, und Schanzenbergweg nach Beidendorf. Entlang der Beidendorfer Hauptstraße / Beidendorfer Weg nach Krummesse. In Krummesse Raiffeisenstraße – Lange Reihe – Niedernstraße bis Kronsforders Hauptstraße.

Führungsform

Geh- und Zweirichtungsradweg entlang der Blankenseer Straße und des Wulfsdorfer Wegs bis zum Abzweig in die Siedlung beim Flughafenbahnhof. In der Siedlung und im Höhlfeld Mischverkehr 30 km/h. Geh- und Zweirichtungsradweg entlang des Schanzenbergwegs bis zum Ortseingang Beidendorf. In Beidendorf Mischverkehr 30 km/h, ab Ortsteilzugang bis Krummesse Geh- und Zweirichtungsradweg. In Krummesse Mischverkehr 30 km/h, ab Rondeshagener Weg Geh- und Zweirichtungsradweg.

HL 33 Groß Grönau – Beidendorf

Kategorie: iR IV Länge: 5,4 km Qualität: - (2,58)

Verlauf

Die Veloroute beginnt an der Stadtgrenze zu Groß Grönau; auf dem Seekamp nach Blankensee, auf dem Söllbrock durch den Ort und weiter zur B 207. Weiter neben dem Schanzenbergweg nach Beidendorf.

Führungsform

Auf dem Seekamp bis zum Ortseingang Blankensee Mischverkehr 50 km/h. In Blankensee und weiter bis zur Zufahrt zur B 207 Mischverkehr 30 km/h. Entlang des Schanzenbergwegs Geh- und Zweirichtungsradweg bis zum Ortseingang von Beidendorf. In Beidendorf Mischverkehr 30 km/h.

HL 34 Moising – Flughafen

Kategorie: iR IV Länge: 10,1 km Qualität: o (3,30)

Verlauf

Vom neuen Moisinger Zentrum über Oberbüssauer Weg / Eckbusch nach Oberbüssau. Weiter über Schleusenstraße, Krambreed, und Butenhof zur Kronsforder Landstraße. Über die Raabrede und Niemark nach Vorrade. Entlang der K 8 über Wulfsdorf zum Flughafen.

Führungsform

Bis zur südlichen Zufahrt zum Haltepunkt Moising Einrichtungsradwege, dann Oberbüssauer Weg und Eckbusch bis zur Grienaubücke Mischverkehr 30 km/h, danach bis Ortseingang Oberbüssau 50 km/h. In Oberbüssau und auf der Schleusenstraße Mischverkehr 30 km/h. Krambreed Anliegerstraße mit wassergebundenem Belag; Butenhof Mischverkehr 30 km/h. Kronsforder Landstraße Geh- und Zweirichtungsradweg. Raabrede bis Deponie Mischverkehr 30 km/h, danach wassergebundener Anliegerweg mit Ausnahme der Brücke über die A 20. Geh- Zweirichtungsradweg auf der Westseite entlang der K 8; in den Ortsdurchfahrten Vorrade und Wulfsdorf Mischverkehr 30 km/h.

HL 35 Hochschulstadtteil – Beidendorf

Kategorie: iR IV Länge: 6,4 km Qualität: + (4,23)

Verlauf

Maria-Goeppert-Straße, am Bahnhof Hochschulstadtteil vorbei, auf dem Schärenweg zum Bornkamp. Über Bornkamp und Kadetrinne zum Vilmring; über den östlichen Vilmring und den Verbindungsweg zur Verlängerung des Schyrkamps. Auf dem Schyrkamp nach Vorrade, weiter auf Vorrader Hauptstraße und Krog nach Wulfsdorf. Über Karkfeld und Stegenort nach Beidendorf.

Führungsform

Maria-Goeppert-Straße Mischverkehr 30 km/h. Berliner Allee bis zum Beginn des Schärenwegs Radweg. Schärenweg, Bornkamp, und Kadetrinne Mischverkehr 30 km/h. Vilmring verkehrsberuhigter Bereich. Verbindungsweg und Schyrkamp bis zum Beginn des Feldwegs

wassergebunden, Feldweg asphaltiert. Ortsdurchfahrt Vorrade Mischverkehr 30 km/h. Krog außerhalb der Siedlungen Geh- und Zweirichtungsradweg, Ortsdurchfahrt Wulfsdorf Mischverkehr 30 km/h. Wulfsdorf – Beidendorf außerhalb der Siedlungen Mischverkehr 50 km/h, Ortsdurchfahrten 30 km/h.

HL 36 Moisling – Klein Wesenberg

Kategorie: iR IV Länge: 6,5 km Qualität: o (3,22)

Verlauf

Geänderter Beginn am westlichen Kanaluferweg in Höhe Bahnbrücke zur Herstellung einer Verbindung vom Elbe-Lübeck-Kanal nach Westen. Auf dem bisherigen Feldweg südlich entlang der Bahnlinie zum neuen Haltepunkt Moisling, weiter auf dem Oberbüssauer Weg und über die A 20. Weiter über Am Binsenhorst bis zum Niendorfer Sportplatz, von dort entlang der Südgrenze der Bebauung bis zum Hellkamp. Weiter über Hellkamp, Hainbuchenweg und Grote Bleeken. Entlang der Niendorfer Hauptstraße und der Wesenberger Straße nach Klein Wesenberg.

Führungsform

Kanalufer bis Oberbüssauer Weg als asphaltierter Feldweg / Bahnhofszufahrt. Oberbüssauer Weg Mischverkehr 30 km/h, Am Binsenhorst als Fahrradstraße, dann asphaltierter Geh- und Radweg bis zum Hellkamp. Hellkamp, Hainbuchenweg, und Grote Bleeken Mischverkehr 30 km/h; Geh- und Zweirichtungsradwege entlang der Niendorfer Hauptstraße und der Wesenberger Straße.

HL 37 Kronsforders Landstraße – Niendorf

Kategorie: iR IV Länge: 6,1 km Qualität: - (2,98)

Verlauf

Ab Abzweig K 81 entlang der Kronsforders Landstraße / Kronsforders Hauptstraße nach Kronsforde. Weiter über Quadebekstraße. Auf Lauenburgischem Gebiet über Gut Rothenhausen zum Ziegelhof. Nach der Grienaubücke über Schenkenberger Weg, Moorgartener Straße, und Nienhüsener Straße nach Niendorf.

Führungsform

Kronsforders Landstraße und Kronsforders Hauptstraße Geh- und Zweirichtungsradweg. Quadebekstraße in der Ortsdurchfahrt Mischverkehr 30 km/h, ab Ortsausgang Geh- und Zweirichtungsradweg bevorzugt Nordseite. Schenkenberger Weg bis Nienhüsener Weg Mischverkehr 50 km/h; auf angebauten Abschnitten 30 km/h.

HL 50 Hochschulstadtteil – UKSH Süd

Kategorie: iR IV Länge: 2,2 km Qualität: o (3,27)

Verlauf

Vom Campus-Einkaufszentrum östlich der Berliner Allee zur Maria-Mitchell-Straße. Weiter entlang der südlichen Bebauungsgrenze des Hochschulstadtteils und durch die Wiesen zum Gut Strecknitz. Auf dem Peter-Monnik-Weg zur Ratzeburger Landstraße.

Führungsform

Geh- und Zweirichtungsradweg bis zur Maria-Mitchell-Straße. Weiter als wassergebundener Weg bis zum Gut Strecknitz. Auf dem Peter-Monnik-Weg Mischverkehr 30 km/h.

Noch nicht nummerierte sowie zusätzliche Velorouten**Bereich Zentrum****101 Eric-Warburg-Brücke – Mühlendamm**

Kategorie: iR IV Länge: 3,2 km Qualität: - (2,03)

Verlauf

Von der Eric-Warburg-Brücke entlang der Hafenstraße bis zu den Hubbrücken. Weiter entlang der Untertrave und der Obertrave bis zum Kleinen Bauhof. Über das Gelände der Baubehörde zum Mühlendamm.

Führungsform

Zweirichtungsradwege entlang der Hafenstraße und der Untertrave westlich der Kfz-Fahrbahn, optimal mit Integration der westlichen Hubbrücke. Östlich der Hafenstraße Freigabe der Gehwege für den Radverkehr in nördlicher Richtung. An der Obertrave Mischverkehr 20 km/h; auf dem Gelände der Baubehörde Geh- und Radweg.

102 Engelsgrube – Wallstraße

Kategorie: iR IV Länge: 1,6 km Qualität: - (2,81)

Verlauf

Von der Engelsgrube über Schwönekenquerstraße, Kupferschmiedestraße, Fünfhausen und Schlüsselbuden zum Kohlmarkt. Über die Schmiedestraße weiter zum Klingenberg. Über Pferdemarkt, Parade, und Mühlendamm zur Wallstraße.

Führungsform

Schwönekenquerstraße und Kupferschmiedestraße Zweirichtungsradverkehr; Mischverkehr 30 km/h. Fünfhausen und Schlüsselbuden Mischverkehr 20 km/h. Schmiedestraße Mischverkehr 30 km/h. Klingenberg Freigabe für den Radverkehr. Pferdemarkt bis Mühlendamm Mischverkehr 30 km/h.

103 Kohlmarkt – Mühlenentor

Kategorie: Kohlmarkt – Wallstraße iR III; Wallstraße – Mühlenplatz iR II Länge: 1 km

Qualität: o (3,00)

Verlauf

Vom Kohlmarkt über Sandstraße, Mühlenstraße, und Mühlenbrücke zum Mühlenentor.

Führungsform

Sandberg Mischverkehr 10 km/h. Klingenberg bis Wallstraße Mischverkehr 20 km/h. Mühlenbrücke Radschnellverbindung als beidseitige Radstreifen, stadtauswärts Mitbenutzung durch Linienbusse; mittlerer Fahrstreifen Kfz-Verkehr stadteinwärts. Individuelle Kfz-Ausfahrt aus der Mühlenstraße nur über die Wallstraße.

104 Gustav-Radbruch-Platz – Mühlenstraße

Kategorie: Gustav-Radbruch-Platz – Koberg iR II; Koberg – Mühlenstraße iR III Länge: 1,4 km

Qualität: - (2,43)

Verlauf

Vom Gustav-Radbruch-Platz über Burgtorbrücke und Große Burgstraße zum Koberg. Weiterfahrt über die Königstraße bis zur Wahnstraße. Auf der Wahnstraße zum Kohlmarkt. In Gegenrichtung von der Mühlenstraße in die Königstraße; ab Wahnstraße gemeinsamer Verlauf beider Richtungen.

Führungsform

Gustav-Radbruch-Platz bis Koberg Radschnellverbindung als Fahrradstraße. Königstraße zwischen Koberg und Aegidienstraße Mischverkehr 20 km/h, Zweirichtungsradverkehr nach Fahrbahnerweiterung. Königstraße zwischen Mühlenstraße und Aegidienstraße Einrichtungsradverkehr in Richtung Koberg.

105 Burgtor – Mühlenstraße über Aegidienkirche

Kategorie: iR IV Länge: 1,5 km Qualität: -- (1,80)

Verlauf

Auf ganzer Länge entsprechend der vorhandenen Fahrradstraße über Ida-Boy-Ed-Garten, Rosenstraße, Langer Lohberg, Schlumacherstraße, Sankt-Annen-Straße.

Führungsform

Fahrradstraße

106 Eutiner Brücke – Falkenstraße

Kategorie: iR IV Länge: 1,7 km Qualität: - (2,00)

Verlauf

Von der Eutiner Brücke entlang der Willy-Brandt-Allee zur Drehbrücke. Über die Engelsgrube zum Koberg; weiter über Königstraße, Glockengießerstraße und Klughafenbrücke zur Falkenstraße.

Führungsform

Auf der Wallhalbinsel Mischverkehr 30 km/h, Geh- und Zweirichtungsradweg nordwestlich der Willy-Brandt-Allee bis zur Drehbrücke. Drehbrücke bis Koberg Mischverkehr 30 km/h, Königstraße Mischverkehr 20 km/h mit Zweirichtungsradverkehr nach Fahrbahnerweiterung. Glockengießerstraße Mischverkehr 30 km/h. Klughafenbrücke als gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg.

107 Hauptbahnhof – Koberg

Kategorie: iR II Länge: 1,7 km Qualität: - (2,82)

Verlauf

Vom Hauptbahnhof über Werner-Kock-Straße und Stadtgrabenbrücke zur MUK. Über MUK-Brücke, Beckergrube, und Breite Straße zum Koberg.

Führungsform

Zwischen Hauptbahnhof und Fackenburger Allee Mischverkehr 30 km/h mit Freigabe der Seitenräume für den Radverkehr (Radschnellverbindung mit Standardunterschreitung). Werner-Kock-Straße östlich der Fackenburger Allee Radschnellverbindung als Fahrradstraße; Stadtgrabenbrücke und MUK-Umfahrung Gehweg + Radschnellverbindung als Zweirichtungsradweg. MUK-Brücke als Geh- und Radweg (Standardunterschreitung). Untere Beckergrube bis Fünfhausen Mischverkehr 20 km/h (Standardunterschreitung); obere Beckergrube und Breite Straße Radschnellverbindung als Fahrradstraße 20 km/h. Koberg als Fahrradstraße 30 km/h.

108 Possehlstraße – Mühlenstraße

Kategorie: iR IV Länge: 0,7 km Qualität: o (3,57)

Verlauf

Von der Possehlstraße über die nördliche Wallstraße und die Dankwartsbrücke zur Dankwartsgrube. Über die Kapitelstraße zur Mühlenstraße.

Führungsform

Nördliche Wallstraße als Fahrradstraße, Dankwartsbrücke als Geh- und Zweirichtungsradweg. Dankwartsgrube und Kapitelstraße Mischverkehr 30 km/h mit Zweirichtungsradverkehr.

109 Huxstraße – Huxterdamm

Kategorie: iR IV Länge: 0,9 km Qualität: o (3,22)

Verlauf

Königstraße – Falkenstraße über Huxstraße und Huxtertorbrücke

Führungsform

Huxstraße als verkehrsberuhigter Bereich. Huxterdamm bis einschließlich Huxtertorbrücke Mischverkehr 30 km/h, östlich der Brücke bis Falkenstraße beidseitig Einrichtungsradwege.

110 Possehlstraße – Mühlenbrücke

Kategorie: iR II Länge: 0,9 km Qualität: -- (1,22)

Verlauf

Wallstraße

Führungsform

Radschnellverbindung als Zweirichtungsradweg Südseite. Zwischen Mühlenbrücke und Mühlendamm einstreifige Kfz-Fahrbahn Richtung Possehlstraße.

111 Burgtor – Lachwehrbrücke

Kategorie: iR IV Länge: 3,5 km Qualität: o (3,06)

Verlauf

Von den Hubbrücken bis zum Beginn des westlichen Kanaluferwegs auf der Kanalstraße. Weiter auf dem westlichen Kanaluferweg zur Possehlbrücke. Verlängerung über die nordwestliche Rampe und die Lachwehrbrücke zur Lachwehrallee bis zur Lachwehr.

Führungsform

Auf der Kanalstraße Schutzstreifen 30 km/h. Im weiteren Verlauf überwiegend wassergebundene Geh- und Radwege. Abweichend asphaltierter Radweg auf der Wipperbrücke, asphaltierte Anliegerstraße von der Wipperbrücke zum südwestlichen Uferweg. Rampen zur Possehlbrücke als asphaltierte Gehwege mit Freigabe für den Radverkehr. Geh- und Zweirichtungsradweg auf der Südwestseite der Lachwehrbrücke, Anliegerstraße bis zur Lachwehr.

Bereich Nord**121 Vorwerk – Stockelsdorf**

Kategorie: iR IV Länge: 3,5 km Qualität: o (3,00)

Verlauf

Vom Tremser Teich entlang des Landgrabens bis zur Reinbeker Straße; auf der Reinbeker Straße zur Krepelsdorfer Allee.

ADFC Velorouten für Lübeck 2023 – Teil 1 (Text)

Führungsform

Wassergebundener Radweg entlang des Landgrabens. Auf der Reinbeker Straße Mischverkehr 30 km/h.

122 Kücknitz – Waldhusen

Kategorie: iR IV Länge: 1,0 km Qualität: + (4,60)

Verlauf

Brücke über die B 75 im Zuge der Solmitzstraße, weiter auf dem Waldhusener Weg bis zur Kreuzung im Wald.

Führungsform

Solmitzstraße bis Kücknitzer Weg Geh- und Zweirichtungsradweg. Waldhusener Weg Mischverkehr; südlich des Bahnübergangs 30 km/h, nördlich des Bahnübergangs 50 km/h.

Bereich Ost

141 Israelsdorf – Schlutup

Kategorie: iR IV Länge: 4,1 km Qualität: - (2,56)

Verlauf

Eichenweg von der Wilhelm-Wisser-Straße bis zur Travemünder Allee. Über die Kreuzwegbrücke und entlang der Mecklenburger Straße bis zur Wesloer Straße.

Führungsform

Mischverkehr 30 km/h auf dem Eichenweg. Auf der Kreuzwegbrücke und entlang der Mecklenburger Straße Geh- und Zweirichtungsradweg Nordseite bis zur Apfelallee, danach Geh- und Zweirichtungsradweg Südseite bis zur Fabrikstraße. Im weiteren Verlauf bis zur Wesloer Straße Mischverkehr 30 km/h und Freigabe der Gehwege für den Radverkehr (Nordseite) bzw. Angebotsradweg auf der Südseite.

Bereich Süd

161 Vorrade – Kronsfordter Allee

Kategorie: iR IV Länge: 3,1 km Qualität: o (3,13)

Verlauf

Neue Route aufgrund hoher Fahrradnutzung

Vorrader Hauptstraße, Vorrader Straße

Führungsform

Vorrader Hauptstraße Mischverkehr 30 km/h. Vorrader Straße bis An der Rothebek Fahrradstraße; An der Rothebek bis Kronsfordter Allee Mischverkehr 30 km/h.

ADFC Velorouten für Lübeck 2023 – Teil 1 (Text)

162 Geniner Straße

Kategorie: iR 4 Länge: 0,5 km Qualität: o (3,00)

Verlauf

Neue Route aufgrund hoher Fahrradnutzung.

Kronsfordener Allee – Berliner Platz

Führungsform

Fahrradstraße, Allee. Für Kfz keine Verbindung vom / zum Berliner Platz.

163 Possehlbrücke – Mönkhofer Weg

Kategorie: iR IV Länge: 1,3 km Qualität: o (3,15)

Verlauf

Neue Route aufgrund hoher Fahrradnutzung

Charlottenstraße – Uhlandstraße – Bernd-Notke-Straße.

Führungsform

Fahrradstraße

164 Flughafenbahnhof – Klein Sarau (A 20)

Kategorie: iR IV Länge: 2,2 km Qualität: o (3,45)

Verlauf

Attraktive Netzergänzung in Richtung Klein Sarau - Ratzeburg

Höhlfeld – Vierruten, weiter entlang Bahntrasse zur Stadtgrenze (A 20).

Führungsform

Höhlfeld Mischverkehr 30 km/h. Vierruten bis zur Bahntrasse wassergebunden, entlang der Bahn Geh- und Radweg bis Schanzenbergweg. Schanzenbergweg bis Stadtgrenze Mischverkehr 50 km/h.

165 Kahlhorststraße – Universitätsstraße

Kategorie: iR IV Länge: 1,5 km Qualität: 0 (3,53)

Verlauf

Mönkhofer Weg von der Kahlhorststraße zur Universitätsstraße.

Führungsform

Kahlhorststraße – Stadtweide Schutzstreifen 30 km/h; Stadtweide – Universitätsstraße Mischverkehr 30 km/h.

166 Geniner Bahnbrücke – Berliner Allee

Kategorie: iR IV Länge: 2,4 km Qualität: - (2,42)

Verlauf

Lückenschluss der Ringroute um Lübeck

Von der Geniner Bahnbrücke zunächst auf der alten Gleistrasse, dann auf neuer Rampe zur Geniner Straße in Höhe Einmündung Hinter den Kirschkatzen. Hinter den Kirschkatzen bis Grundstück Nr. 45, dann durch die Gewerbebrache und vorbei am Henschelplatz zu den alten Gewerbegleisen und weiter zwischen Kleingärten und Bahnlinie. Unterquerung der Kronsfordter Allee parallel zur Bahnlinie. Weiter auf der Heidstraße und am Spielplatz entlang; über die Bestandsrampe zum Radweg Berliner Allee.

Führungsform

Geh- und Radwege bis Geniner Straße. Hinter den Kirschkatzen beidseitig Geh- und Einrichtungsradwege. Lückenschluss einschließlich Unterquerung der Kronsfordter Allee als Geh- und Radweg. Heidstraße Mischverkehr 30 km/h, danach bis zur Berliner Allee asphaltierter Geh- und Radweg.

167 Oberbüssau – Rondeshagen

Kategorie: iR IV Länge: 6,4 km Qualität: + (4,84)

Verlauf

Von Oberbüssau über Langjohn und Milbreed nach Kronsforde. Entlang der Kronsfordter Hauptstraße bis Altenfeld. Über Altenfeld und Gutsweg oberhalb des Kanals nach Krummesse. Über Niedernstraße und Rondeshagener Weg zur Stadtgrenze.

Führungsform

Langjohn und Milbreed als Anliegerstraße. Kronsfordter Hauptstraße Geh- und Zweirichtungsradweg. Altenfeld Mischverkehr 30 km/h. Gutsweg als Geh- und Radweg mit landwirtschaftlichem Verkehr. Rondeshagener Weg Mischverkehr 50 km/h.

Bereich West

181 Steinrader Weg – Moislinger Baum

Kategorie: Steinrader Weg – Buntekuh iR IV; Buntekuh – Moislinger Baum iR II

Länge: 3,6 km Qualität: o (3,83)

Verlauf

Die Route integriert die beschilderte Route Bergenstraße – Fregattenstraße und einen Teilabschnitt der Radschnellverbindung nach Moisling. Sie bildet damit eine Verbindung von Moisling über Buntekuh nach St. Lorenz Nord.

Von der Bahnhofsbrücke in den Steinrader Weg, weiter in den Schützenhof. Über die Wisbystraße in die Bergenstraße, über den Radweg zum Güterschlag und auf der Trasse der Segeberger Bahn zu Klipperstraße. Über die Fregattenstraße in die Ewerstraße, am Wendeplatz links halten und zur Baltic-Schule. Weiter zur Karavellenstraße, über Korvettenstraße, Pinassenweg, und Moislinger Allee zum Moislinger Baum.

Führungsform

Steinrader Weg Mischverkehr 30 km/h; Schützenhof als Anliegerstraße. Einrichtungsradwege entlang der Wisbystraße; Bergenstraße zunächst als Radweg, dann Mischverkehr 30 km/h. Radweg zum Güterschlag, dort 30 km/h. Bahntrasse als Radweg, Klipperstraße als Anliegerstraße. Fregattenstraße Schutzstreifen und 30 km/h, Ewerstraße als Anliegerstraße. Nach Kreuzung der Veloroute 11 Weiterführung bis zum Moislinger Baum als Radschnellverbindung: als Zweirichtungsradwege + Gehwege in den Grünanlagen, entlang der Korvettenstraße und entlang der Moislinger Allee, als Fahrradstraße in der Karavellenstraße und in den angebauten Abschnitten des Pinassenwegs.

182 Schönböcken – Roggenhorst

Kategorie: iR IV Länge: 2,2 km Qualität: - (2,64)

Verlauf

Ab Kieler Straße auf der Roggenhorster Straße bis zum Wendeplatz. Auf dem Waldweg in Verlängerung der Roggenhorster Straße bis zur Stadtgrenze an der Bachbrücke.

Führungsform

Kieler Straße bis Hopfenschlag Anliegerstraße, danach bis Zinngießerstraße Geh- und Zweirichtungsradweg Nordseite. Ab Zinngießerstraße bis zum Stadtgut Anliegerstraße, westlich des Stadtguts wassergebundener Weg.

183 Trave-Campus – Stockelsdorf

Kategorie: iR IV Länge: 8,1 km Qualität: o (3,44)

Verlauf

Die Route integriert die bereits beschilderte Route von der Kamelbrücke nach Stockelsdorf. Sie verlängert dieses Angebot aber deutlich nach Süden und bindet damit den im Aufbau befindlichen

Südabschnitt des Geniner Gewerbegebiets und den geplanten Trave-Campus in das Veloroutennetz ein.

Vom Trave-Campus über Wasserfahrdamm und Baltische Allee zur Geniner Straße. Von der Geniner Straße über eine neue Rampe zur Trasse des ehemaligen Geniner Hafengleises, auf dieser Trasse über den Elbe-Lübeck-Kanal, und über eine neue Rampe zum nordwestlichen Kanaluferweg. Auf diesem Weg bis zum Radweg in Verlängerung des Talwegs, über Heidberg und Auf der Höhe zur Moisinger Allee. Weiter auf der Fregattenstraße zur Ziegelstraße, dort in östlicher Richtung bis zur Gleistrasse der Segeberger Bahn. Auf der Gleistrasse und über Lübschenfeld zum Steinrader Damm. Weiter auf der Gleistrasse zur Dornbreite und zur Morier Straße. Auf der Morier Straße bis zur Stadtgrenze am Schulweg.

Führungsform

Wasserfahrdamm bis zum Wendeplatz Mischverkehr 30 km/h. Weiterer Verlauf der Wasserfahrdamm und Baltische Allee als Zweirichtungsradswege. Einrichtungsradswege entlang der Geniner Allee, selbständige Geh- und Zweirichtungsradswege bis zur Verlängerung des Talwegs. Heidberg und Auf der Höhe Mischverkehr 30 km/h, Versatz entlang der Moisinger Allee als Zweirichtungsradsweg Südseite. Fregattenstraße als Schutzstreifen bei maximal 30 km/h, Ziegelstraße als Einrichtungsradswege. Erster Abschnitt der Segeberger Bahntrasse als wassergebundener Weg, Lübschenfeld als Anliegerstraße. Weiterer Verlauf der Bahntrasse als wassergebundener Weg, zumindest die Steigungsabschnitte sollen asphaltiert bleiben. Morier Straße Mischverkehr 30 km/h.

184 Rapsacker – Groß Steinrade

Kategorie: iR IV Länge: 1,5 km Qualität: - (2,60)

Verlauf

Steinrader Damm von der Steinrader Hauptstraße bis zur Steinrader Hauptstraße.

Führungsform

Steinrader Hauptstraße bis Dornbreite Mischverkehr 30 km/h, Freigabe der Bestandswege für den Radverkehr. Dornbreite bis Steinrader Hauptstraße Geh- und Zweirichtungsradsweg Ostseite.

185 Morier Straße – Badendorf

Kategorie: iR IV Länge: 3,0 km Qualität: o (3,00)

Verlauf

Über Morier Straße und Steinrader Hauptstraße bis zur Stadtgrenze bei Badendorf.

Führungsform

Morier Straße und Steinrader Hauptstraße bis Nr. 57 Mischverkehr 30 km/h; westlich Nr. 57 bis Badendorf Geh- und Zweirichtungsradswege Südseite.

186 Roggenhorst – Stockelsdorf

Kategorie: iR IV Länge: 4,1 km Qualität: o (3,39)

Verlauf

Ab Roggenhorster Straße entlang der Kieler Straße / K 13 bis zur Stadtgrenze.

Führungsform

Geh- und Zweirichtungsradweg.

187 Moisinger Allee (Lindenplatz – Drägerwerk)

Kategorie: iR IV Länge: 1,1 km Qualität: - (2,27)

Verlauf

Vom Lindenplatz entlang der Moisinger Allee zum Drägerwerk.

Führungsform

Einrichtungsradwege.

188 Moorgarten – Hamberge

Kategorie: iR IV Länge: 4,4 km Qualität: o (3,55)

Verlauf

Vom Schenkenberger Weg über Moorgartener Straße und Bartelsholz zur Wesenberger Straße. Weiter über Reecker Heide, Radbergweg, und Billerbäckweg nach Reecke. Über Rennsahl und Ziegeleiweg zur Stadtgrenze bei Hamberge.

Führungsform

In Moorgarten Mischverkehr 30 km/h, ab Ortsausgang 50 km/h. Zweirichtungsradweg entlang der Wesenberger Straße. Reecker Heide, Radbergweg, und Billerbäckweg Mischverkehr 50 km/h. Ortsdurchfahrt Reecke Mischverkehr 30 km/h; Ziegeleiweg zwischen Salzwiese und Stadtgrenze 50 km/h.

Leuchttürme

Erstes Ziel des Veloroutennetzes ist es, den Bürgerinnen und Bürgern Lübecks die Möglichkeit zu bieten, alle Ziele in unserer Stadt und alle Nachbargemeinden mit dem Fahrrad zu erreichen, und zwar sicher, angstfrei, und komfortabel. Deshalb ist dieses Netz so umfangreich konzipiert, dass es von allen Standorten in Lübeck aus auf kurzem Weg erreichbar ist. Und deshalb dürfen die Nutzerinnen und Nutzer im gesamten Netz einen Ausbauzustand erwarten, der den geltenden Regelwerken entspricht.

Aus diesem flächenhaften Netz ragen mit gutem Grund einige Leuchtturmprojekte heraus. Hier ist zunächst das Teilnetz der Premiumrouten, nämlich der Radschnellverbindungen und der

Radvorrangrouten zu nennen. Diese Abschnitte werden einen höheren Ausbauzustand aufweisen als die konventionellen Radrouten; auch zu diesen Anforderungen existiert ein spezifisches [Regelwerk](#) (15). Diese Premiumrouten wurden deshalb ausschließlich für Abschnitte mit hohem Nachfragepotenzial ausgewählt. Es handelt sich um sieben radiale Routen, die das Stadtzentrum mit einwohnerstarken Außenbezirken oder Nachbargemeinden verbinden, nämlich (im Uhrzeigersinn) mit Bad Schwartau, mit Kücknitz, mit Wesloe, mit Marli, mit dem Hochschulbereich und Groß Grönau, mit Moisling, und mit Stockelsdorf. Sowohl aufgrund ihrer hohen Relevanz als auch aufgrund ihres Ausbaustandards werden diese Premiumrouten viele Menschen zur regelmäßigen Fahrradnutzung bewegen, die bisher aufgrund der Angebotsdefizite ihr Fahrrad nur eingeschränkt nutzen.

Alle vier westlichen Premiumrouten führen über die MUK, die drei östlichen Routen beginnen am Gustav-Radbruch-Platz. Ein entscheidender Baustein in der Verbindung dieser beiden Teilnetze ist ein weiteres Leuchtturmprojekt: die Stadtgrabenbrücke zwischen Hauptbahnhof und MUK. Über diese Brücke wurde seit vielen Jahren diskutiert; im Frühjahr 2023 begannen endlich die ersten bauvorbereitenden Arbeiten. Der Bau der Brücke ist seitens der Stadt für 2024 vorgesehen. Diese Brücke ist ein unverzichtbares Element einer leistungsfähigen Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Gustav-Radbruch-Platz. Im Falle eines angemessenen Ausbaustandards und nach einem sachgerechten Ausbau der Anschlussstrecken rechnet der ADFC mit einer Nutzung der Stadtgrabenbrücke durch etwa 10.000 Radfahrer*innen täglich.

Seit vielen Jahren ist die Kamelbrücke zwischen St. Lorenz-Süd und Buntekuh über die Bahngleise ständiger Anlass für Verärgerung. Nach einer langen Kette von Planungsfehlern ist diese wichtige Verbindung zurzeit für den Radverkehr gesperrt. Erschwerend kommt hinzu, dass auch die benachbarten Brücken über die Bahn (St. Lorenz-Brücke und Moislinger Allee) für den Radverkehr nur unter beträchtlichen Risiken nutzbar sind.

Das Veloroutenkonzept sieht für diese Brücke einen Neubau vor, verbunden mit einer entscheidenden Funktionserweiterung. Zurzeit wird über die Einrichtung einer Regio-S-Bahn rund um Lübeck diskutiert. Diese Überlegungen sind auch sinnvoll: Leistungen des öffentlichen Verkehrs werden in erster Linie auf längeren Strecken nachgefragt, und eine Zunahme des öffentlichen Verkehrs auf langen Distanzen hat unter dem Aspekt des Umwelt- und Klimaschutzes beträchtliche Vorteile. Deshalb sollte der Brückenneubau mit einem S-Bahn-Haltepunkt Buntekuh verknüpft werden. Insofern würde die neue Brücke einerseits den Radschnellweg von Moisling ins Stadtzentrum aufnehmen, sie würde andererseits auch den Bewohner*innen von St. Lorenz Süd und Buntekuh einen direkten Bahnanschluss bieten. Durch diesen Neubau wird aus einem Verkehrshindernis ein wichtiger Knotenpunkt für den intermodalen Verkehr.

Besonders bei anhaltenden Nordostwindlagen werden Teile Lübecks bereits jetzt durch Travehochwasser überflutet. Aufgrund des Klimawandels ist mit einem erheblichen Anstieg der Meeresspiegel zu rechnen; das betrifft natürlich auch die Ostsee. Als Folge dieses Anstiegs werden Häufigkeit und Ausmaß der Überflutungen vor allem in der Altstadt, in Israelsdorf / Karlshof / Gothmund, und in Travemünde zunehmen. Deshalb überlegt die Hansestadt Lübeck, ein Travesperrwerk zu errichten, um diese temporären Überflutungen in den oberhalb des Sperrwerks gelegenen Stadtteilen zu verhindern.

Sofern sich die Hansestadt Lübeck im Grundsatz für die Errichtung eines solchen Sperrwerks entscheidet, wäre seine Errichtung geographisch an zwei Stellen möglich: in Höhe der ehemaligen Herrenbrücke, oder unmittelbar flussabwärts von Gothmund. Das Sperrwerk könnte mit vertretbarem Mehraufwand mit einer beweglichen Brücke für Radfahrende und Fußgänger ausgestattet werden. Diese Brücke würde die Fahrzeit des Radverkehrs zwischen Kücknitz und dem ADFC Velorouten für Lübeck 2023 – Teil 1 (Text)

Stadtzentrum erheblich verkürzen, und sie würde den Shuttlebus durch den Herrentunnel entbehrlich machen. Auch die Radvorrangroute vom Stadtzentrum zum Herrentunnel würde über diese Brücke geführt und nach Kücknitz verlängert.

Maßnahmen und Priorisierung

Die erforderlichen Maßnahmen ergeben sich aus der Differenz zwischen dem vorhandenen Radverkehrsangebot und den Bestimmungen der jeweils anzuwendenden Regelwerke. Das Spektrum der Maßnahmen variiert dabei beträchtlich von geänderten verkehrsrechtlichen Anordnungen bis hin zum Neubau von Brücken. Entsprechend variieren auch die Ausgaben von nahezu kostenneutral bis zu sehr teuren Einzelprojekten, die allerdings immer auch einen beträchtlichen gesellschaftlichen Nutzen entfalten. Alle Maßnahmen sind in Teil 3 des Veloroutenkonzepts (Steckbriefe der Velorouten) näher beschrieben.

Die Priorisierung der erforderlichen Maßnahmen wird in erster Linie aus dem Schweregrad der vorhandenen Mängel abgeleitet. In zweiter Linie entscheidet die Relevanz der Route über die Dringlichkeit der vorgesehenen Maßnahmen. Daraus folgt eine Zuordnung aller 625 Abschnitte in eine von acht Dringlichkeitsstufen:

1. Kategorie C (sehr schwere Mängel) auf Routen der Kategorien iR II oder iR III;
77 Abschnitte, 30 Kilometer;
2. Kategorie C (sehr schwere Mängel) auf Routen der Kategorie iR IV;
39 Abschnitte, 16 Kilometer;
3. Kategorie L (Lücken) auf Routen der Kategorien iR II oder iR III;
21 Abschnitte, 8 Kilometer;
4. Kategorie L (Lücken) auf Routen der Kategorien iR IV;
15 Abschnitte, 8 Kilometer;
5. Kategorie B (andere relevante Mängel, beseitigungsbedürftig) auf Routen der Kategorien iR II oder iR III; 180 Abschnitte, 72 Kilometer;
6. Kategorie B (andere relevante Mängel, beseitigungsbedürftig) auf Routen der Kategorie iR IV;
106 Abschnitte, 63 Kilometer;
7. Kategorie B tolerabel (andere relevante Mängel, langfristig Beseitigung prüfen);
19 Abschnitte, 11 Kilometer;
8. Kategorie A (regelkonform, nur laufende Instandhaltung erforderlich);
168 Abschnitte, 85 Kilometer.

Die Dringlichkeitsstufe 1 hat die höchste Priorität, die Dringlichkeitsstufe 7 die niedrigste. Die Abschnitte der Dringlichkeitsstufe 8 sind regelkonform und bedarfsgerecht; hier ist lediglich eine normale Instandhaltung erforderlich. Teil 4 des Veloroutenkonzepts (Priorisierung) beschreibt die erforderlichen Maßnahmen genauer, gruppiert nach ihrer jeweiligen Dringlichkeitsstufe.

Schlussfolgerungen

Auswirkungen der Verkehrsmittelnutzung

Gehen und Radfahren sind annähernd klimaneutral. Verglichen mit dem motorisierten Verkehr entlasten beide Verkehrsarten die Umwelt auch sonst auf vielfältige Weise: Sie setzen keine Stickoxide und keinen Feinstaub frei; ihr Energieverbrauch ist bei gleicher Verkehrsleistung um ein Vielfaches niedriger als der Verbrauch des motorisierten Verkehrs. Das gilt übrigens auch für Pedelecs: ihr Energieverbrauch beträgt etwa 0,6 kWh je 100 Kilometer; ein E-Auto der Größe Kompakt- bis Mittelklasse verbraucht bei durchschnittlicher Besetzung etwa 15 kWh je Personenkilometer, also das 25-fache eines Pedelecs. Die [Freisetzung](#) von Klimagasen und Luftschadstoffen sowie der Energieverbrauch entsprechen im öffentlichen Verkehr bei gleicher Verkehrsleistung etwa 30% derjenigen des Pkw-Verkehrs. (Infras, 24)

Gehen und Radfahren erzeugen keinen Lärm. Ihr Flächenverbrauch ist im Vergleich mit dem Pkw-Verkehr bei gleicher Verkehrsleistung weit geringer – sowohl beim Fahren als auch beim Parken. Noch geringer ist nur der Flächenverbrauch des öffentlichen Verkehrs, jedoch nur, wenn sich dieser im Mischverkehr mit dem übrigen motorisierten Verkehr bewegt.

Radfahren senkt – in Abhängigkeit von der Radfahrleistung – das Krankheitsrisiko und das Sterblichkeitsrisiko beträchtlich, und zwar auch dann, wenn man das gesteigerte Unfallrisiko mit einbezieht. Bei einer Radfahrleistung von 50 km wöchentlich sinkt das globale Krankheitsrisiko um 25% ([Kemen](#), 26). Das Sterblichkeitsrisiko sinkt bei der gleichen Radfahrleistung sogar um 28% ([Celis-Morales](#), 11; [WHO](#), 31); das entspricht einem Anstieg der Lebenserwartung um 4 Jahre ([Destatis](#), 28). Umgerechnet auf die dafür erforderliche Radfahrleistung bedeutet dies, dass die wache, verfügbare Lebenszeit je Kilometer um knapp 7 Minuten zunimmt; die Fahrzeit beträgt aber nur ca. 4 Minuten. Bis zu einer wöchentlichen Radfahrleistung von 100 Kilometern ist der disponible Lebenszeitgewinn größer als die aufgewendete Fahrzeit. Damit ist Radfahren nicht nur unter dem Gesundheitsaspekt, sondern auch unter dem Zeitaspekt allen anderen Verkehrsarten deutlich überlegen, zumindest solange ein Weg nicht länger als 10 Kilometer ist. Auch Gehen senkt das Sterblichkeitsrisiko beträchtlich; bei gleicher Verkehrsleistung ist dieser Effekt jedoch etwa 30% geringer als der Effekt des Radfahrens.

Für den motorisierten Verkehr sind keine Gesundheitsvorteile nachgewiesen. Unter den Aspekten des Umweltschutzes bietet aber eine intermodale Mobilität beträchtliche Vorteile. Eine Kombination aus Radverkehr und öffentlichem Verkehr kombiniert die hohe Netzdichte und die Gesundheitsförderung des Radfahrens mit der hohen Wegegeschwindigkeit des öffentlichen Verkehrs; unter dem Zeitaspekt kann eine solche Kombination einer reinen Pkw-Nutzung nahezu ebenbürtig sein ([ADFC Lübeck](#), 4). Der [Landesverband Schleswig-Holstein des ADFC](#) (8) hat ein solches Modell am Beispiel eines ländlichen Kreises geprüft und als realisierbar eingeschätzt; erst recht dürfte dies für die Verbindung zwischen der Hansestadt Lübeck und ihrer Umgebungsregion gelten.

Für die einzelnen Verkehrsteilnehmer*innen sind Gehen und Radfahren die kostengünstigsten Bewegungsarten, gefolgt vom öffentlichen Verkehr. Ein eigener Pkw ist individuell das teuerste Verkehrsmittel.

Für die kommunalen Haushalte hat [Sommer](#) (32) in drei größeren Städten die kommunalen Zuschüsse in Relation zur Verkehrsleistung gesetzt. Im Mittel der drei Städte betrug der kommunale Zuschuss (Kostenbasis 2009 – 2011) für Fußgänger 7,8 ct je Personenkilometer (einschließlich

Aufwand für Aufenthaltsqualität), für den öffentlichen Verkehr 6,5 ct/Pkm, für den Pkw 3,1 ct/Pkm, und für den Radverkehr 0,8 ct/Pkm.

Bezogen auf das Jahr 2017 ermittelte das Schweizer Beratungs- und Forschungsinstitut [Infras](#) (24) die externen Kosten der Verkehrsträger in Deutschland. Externe Kosten sind die Summe der Kosten eines Verkehrsträgers, die nicht durch Abgaben der Nutzer (z.B. Kfz-Steuer, Kfz-bezogene Energiesteuer, Park- und Mautgebühren) gedeckt sind. Für den Pkw-Verkehr wurden in dieser Untersuchung externe Kosten von 10,8 ct/Pkm ermittelt; bei einer kumulierten Jahresleistung des Pkw-Verkehrs von 880 Milliarden Pkm ([MiD](#), 23) entspricht dies einer jährlichen Subvention in Höhe von 95 Milliarden EUR. Die mit Abstand wichtigsten Kostentreiber sind Unfallkosten, die nicht von der Kfz-Versicherung getragen werden, sowie Umweltschäden. Für den öffentlichen Verkehr wurden externe Kosten von 3,2 ct/Pkm (Bahn) bzw. 3,0 ct/Pkm (Bus) ermittelt. Nach Berücksichtigung der Betriebskostenzuschüsse für den öffentlichen Verkehr dürfte sich leistungsbezogen eine ähnliche Subventionshöhe wie für den Pkw-Verkehr ergeben.

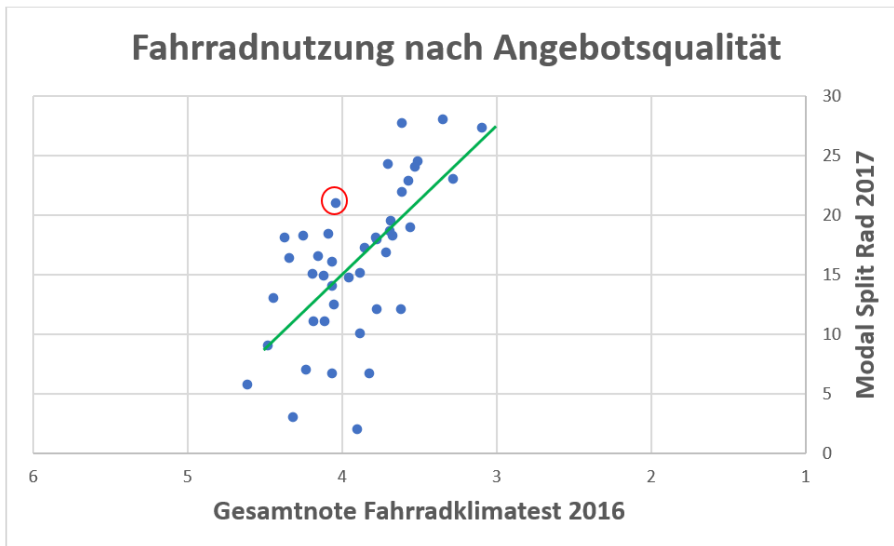
Infolge der Senkung des Krankheitsrisikos üben Gehen und Radfahren auch wirtschaftlich einen erheblichen externen Nutzen aus. Geht man davon aus, dass die Gesundheitskosten sich proportional zur Krankheitshäufigkeit verhalten, dann senkt Radfahren die Gesundheitskosten um 57 ct/Pkm. Nach Abzug der Wegekostenzuschüsse von Bund, Ländern, und Kommunen von geschätzt 2 ct/Pkm verbleibt ein Nutzen von 55 ct/Pkm. Gehen senkt die Krankheitskosten um etwa 39 ct/Pkm; nach Abzug der anrechenbaren Wegekostenzuschüsse von etwa 6 ct/Pkm verbleibt ein Nutzen von 33 ct/Pkm (Kostenbasis 2017). ([Destatis](#), 29; [IW](#), 25)

Aus den geschilderten Sachverhalten ergibt sich offenkundig, dass eine wirksame Förderung des Radverkehrs in Lübeck im allgemeinen Interesse liegt, und zwar aus Gründen des Klima- und Umweltschutzes, des Gesundheitsschutzes, und der privaten und öffentlichen Finanzen. Daraus ergibt sich unmittelbar die Frage, wie wirksam eine solche Förderung sein kann.

Effekte der Förderung einzelner Verkehrsarten

Seit vielen Jahren führt der ADFC bundesweit den Fahrradklimatest durch, mit einem über die Jahre ständig steigenden Zuwachs an auswertbaren Kommunen und an Teilnehmer*innen. Vergleicht man das Ergebnis des [Fahrradklimatests](#) (2) mit den lokalen Ergebnissen der beiden großen nationalen Mobilitätshebungen ([MiD](#), 9; [SrV](#), 30), dann zeigt sich ein hoch signifikanter Zusammenhang zwischen der Zufriedenheit der Nutzer*innen und der tatsächlichen Fahrradnutzung (s. Abbildung 3).

Abbildung 3



Fahrradnutzung in Abhängigkeit von der Benotung im Fahrradklimatest. 43 deutsche Städte > 100.000 Einwohner. Kreismarkierung: Hansestadt Lübeck (2,9,30)

Der Modal Split des Radverkehrs nimmt bei einer Angebotsverbesserung um eine Schulnote um 12,5 Prozentpunkte zu. Die Markierung für die Hansestadt Lübeck liegt am oberen Rand der Punktwolke; das bedeutet, dass trotz eines schlechten Angebots die Fahrradnutzung überdurchschnittlich hoch ist.

Eine weitere aufschlussreiche Studie ist der [ADAC-Monitor Mobil in der Stadt](#) (1), publiziert im Jahr 2020. In dieser Studie wurden Bewohner von 29 mittleren Großstädten nach der Angebotsqualität für die von ihnen genutzten Verkehrsmitteln befragt. Für die Fahrradnutzung stimmt das Ranking des ADAC-Monitors weitgehend mit dem Ranking des ADFC-Fahrradklimatests überein.

Für 18 der vom ADAC untersuchten Städte liegen auch Daten aus den beiden oben genannten Mobilitätsstudien vor. Für diese Städte kann deshalb verkehrsmittelbezogen ermittelt werden, wie sich eine überdurchschnittliche Qualität auf die Nutzung dieses Verkehrsmittels, aber auch der übrigen Verkehrsmittel auswirkt.

Die Ergebnisse zeigen die nachfolgenden Abbildungen 4 - 7.

Abbildung 4

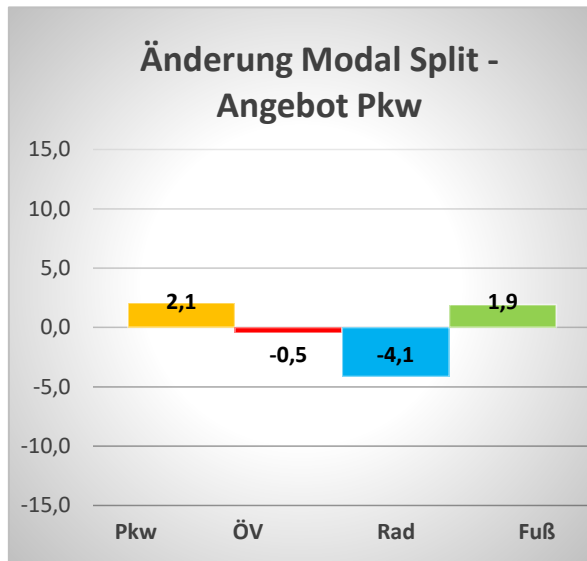


Abbildung 5

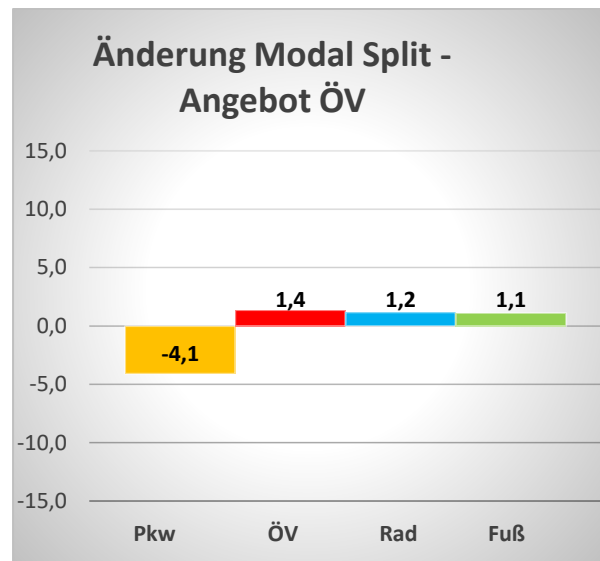


Abbildung 6

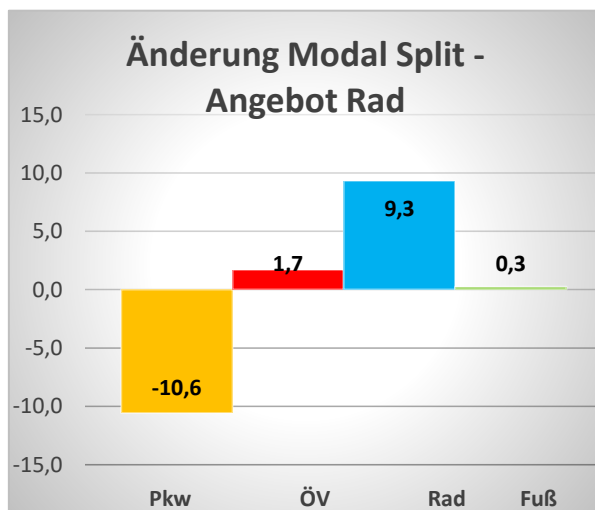
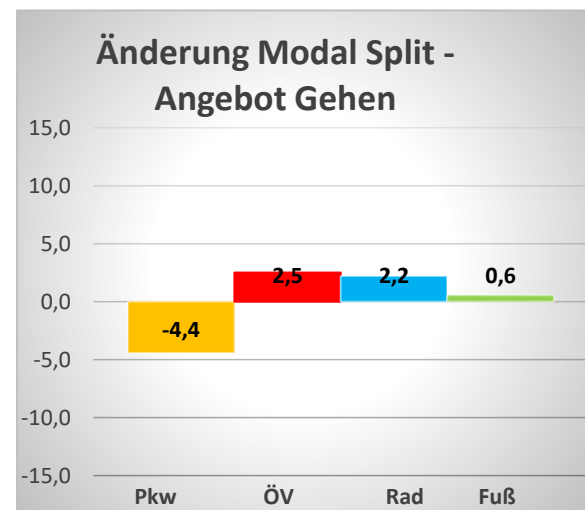


Abbildung 7



Abbildungen 4 – 7. Auswirkungen eines überdurchschnittlichen Angebots für eine Verkehrsart auf die Nutzung aller Verkehrsarten. Angaben in Modal-Split-Prozentpunkten (1, 9, 30)

Ein überdurchschnittliches Angebot für den Pkw-Verkehr hat eine leichte Zunahme der Pkw-Nutzung und des Gehens zur Folge; für den Radverkehr ergibt sich eine mittelstarke Abnahme (Abbildung 4). Ein überdurchschnittliches Angebot für den öffentlichen Verkehr führt zu einer mittelstarken Abnahme der Pkw-Nutzung und zu einer leichten Zunahme der übrigen Verkehrsarten (Abbildung 5). Interessant ist in diesem Kontext auch die Aufschlüsselung nach Verkehrsmitteln des öffentlichen Verkehrs: Städte mit reinem Busverkehr weisen einen durchschnittlichen Modal Split von 14% auf. Städte mit Straßenbahnen haben zwar die höchste Zufriedenheitsrate, der Modal Split des öffentlichen Verkehrs beträgt aber auch nur durchschnittlich 15%. Städte mit eng getakteten Schnellbahnangeboten haben zwar keine besonders hohe Zufriedenheit, aber eine mit 18% deutlich höhere Nutzung des öffentlichen Verkehrs. Ein überdurchschnittliches Angebot für den Radverkehr hat einen starken Anstieg des Radverkehrs und einen noch stärkeren Rückgang des Pkw-Verkehrs zur Folge; die Nutzung des öffentlichen Verkehrs nimmt leicht zu (Abbildung 6). Ein

überdurchschnittliches Angebot für Fußgänger führt zu einer mittleren Senkung der Pkw-Nutzung; Radverkehr und öffentlicher Verkehr nehmen etwas zu. Erstaunlicherweise bleibt der Fußgängerverkehr in diesem Fall nahezu unverändert (Abbildung 7).

Insgesamt entsteht der Eindruck, dass die Angebotsqualität für den Radverkehr den intensivsten Einfluss auf den Modal Split ausübt; das gilt vor allem für den Radverkehr und die Pkw-Nutzung. Deutlich geringere Veränderungen durch Angebotsänderungen sind bei der Nutzung des städtischen ÖPNV zu erwarten. Am geringsten ist die Variabilität beim Fußgängerverkehr.

Ein interessantes Detail zeigt sich in dieser Studie noch bezüglich der Angebotseinschätzung für den Pkw-Verkehr. Münster und Oldenburg sind deutschlandweit die größeren Städte mit der höchsten Radverkehrsdichte; in beiden Städten beträgt der Radverkehrsanteil mehr als 40% aller Wege – doppelt so viel wie in Lübeck. Auf den ersten Blick erstaunt, dass der ADAC ausgerechnet in diesen beiden Städten die zufriedensten Pkw-Nutzer*innen findet. Die Lösung ist sehr einfach: der Flächenbedarf des Pkw-Verkehrs ist bei gleicher Verkehrsleistung fast dreimal so hoch wie der des Radverkehrs; beim Parken ist der Unterschied noch weit größer. Wenn – wie in Münster und Oldenburg – sehr viele Wege mit dem Rad zurückgelegt werden, dann sinkt in ähnlichem Maß die Zahl der Pkw-Fahrten, und der verbleibende Pkw-Verkehr hat mehr Platz je Fahrzeug.

Auswirkungen der Umsetzung des Veloroutenkonzepts

Ziel des Veloroutenkonzepts ist eine deutliche Zunahme des Radverkehrsanteils, in Übereinstimmung mit den einschlägigen Beschlüssen der Bürgerschaft zum Klimaschutz und zum Verkehrsentwicklungsplan. Die im Klimaschutzbeschluss geforderte Verdopplung des Radverkehrs von 21% auf 42% aller Wege ist in Lübeck erreichbar, zumal Lübeck im ADAC-Monitor die einzige von 18 Städten ist, die trotz unterdurchschnittlicher Angebotsqualität einen überdurchschnittlichen Radverkehrsanteil aufweist. Eine solche Zunahme würde nach der bestehenden Datenlage eine Verbesserung im ADFC-Fahrradklimatest um 1,7 Schulnoten auf eine Gesamtnote von 2,6 (also 3+) erfordern. Dieses Ziel schätzt der ADFC als realistisch ein.

Als Folge der zunehmenden Radverkehrsdichte sowie des besseren Ausbaus der Radwege wird das Unfallrisiko der einzelnen Radfahrer*innen deutlich sinken ([Richter, 27](#)).

Das Veloroutenkonzept des ADFC berücksichtigt zwei Grundsätze:

- Eingriffe in Grünflächen und vor allem in den Baumbestand sind zu minimieren;
- Für Fußgänger*innen sollen regelkonforme Flächen verbleiben.

Daraus ergibt sich zwangsläufig, dass die zusätzlich erforderlichen Flächen überwiegend auf Kosten des Pkw-Verkehrs zu gewinnen sind. Das kann reduzierte Fahrbahnbreiten oder einen Teilabbau von Kfz-Stellflächen am Fahrbahnrand bedeuten.

Reduzierte Fahrbahnbreiten für den Kfz-Verkehr betreffen vor allem die vorgesehenen geschützten Radstreifen und die Premiumverbindungen, soweit letztere nicht als Fahrradstraßen geführt werden. Das entspricht einer Gesamtlänge von etwa 25 Kilometern. In allen Fällen werden die verbleibenden Kfz-Fahrbahnen aber den Anforderungen der Regelwerke zumindest entsprechen.

Relevante Eingriffe in den Bestand von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge am Fahrbahnrand werden eine Strecke von 100 – 110 Kilometern betreffen, also etwa 14% des Lübecker Straßennetzes. Geht man davon aus, dass in diesen Abschnitten die Zahl der Kfz-Stellplätze durchschnittlich halbiert wird, würden rund 7% der Kfz-Stellplätze am Fahrbahnrand entfallen; das dürfte etwa 5% der öffentlichen ADFC Velorouten für Lübeck 2023 – Teil 1 (Text)

Kfz-Stellplätze entsprechen. Die von der Bürgerschaft verabschiedeten Grundsätze für den Verkehrsentwicklungsplan gehen von einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs um mindestens 30% aus; das wird auch den Kfz-Bestand beträchtlich reduzieren. Insofern dürfte sich die Situation für den verbleibenden Kfz-Verkehr durch die Umsetzung des Veloroutenkonzepts deutlich entspannen.

Auch die erwähnten Beispiele aus Münster und Oldenburg zeigen: Die Zunahme des Radverkehrs ist nicht etwa Folge eines Zwangs, der auf die bisherigen Pkw-Nutzer*innen ausgeübt wird. Das Gegenteil trifft zu: Viele Menschen werden erstmals die Gelegenheit erhalten, sich zu zumutbaren Bedingungen anders als mit dem Pkw zu bewegen – und von dieser hinzugewonnen Freiheit in mehrfacher Hinsicht zu profitieren.

Die gegenwärtige Dominanz des Pkw-Verkehrs verursacht in Lübeck jährlich mehr als 500 vorzeitige Todesfälle, die sich im Fall regelmäßiger Fahrradnutzung nicht ereignet hätten. Eine Verdoppelung der Fahrradnutzung im Sinne des Klimaschutzbeschlusses der Bürgerschaft würde 250 – 300 dieser vorzeitigen Todesfälle verhindern – Jahr für Jahr. Voraussetzung für eine solche Entwicklung ist eine rationale Verkehrspolitik. Unverzichtbare Bestandteile einer solchen Politik sind die vollständige Umsetzung dieses Veloroutenkonzepts, ein attraktives Angebot des öffentlichen Verkehrs für längere Distanzen, und eine gute Verknüpfung beider Verkehrsarten ([ADFC-HL](#) (4), [ADFC-SH](#) (8), [Celis-Morales](#) (11), [WHO](#) (31)).

Kosten und Nutzen

Auf einer Länge von 197 Kilometern sind die Radfahrbedingungen zu verbessern. Etwa auf zwei Dritteln dieser Gesamtstrecke werden umfangreiche Maßnahmen erforderlich sein. Auf dem letzten Drittel geht es um geänderte verkehrsrechtliche Anordnungen oder auch z.B. um eine Sanierung wassergebundener Wege, meist verbunden mit einer Erweiterung auf die Regelbreite. Kalkuliert man für die erstgenannten Maßnahmen mit durchschnittlichen Kosten von 800.000 EUR je Kilometer, und für die zweitgenannten Maßnahmen mit 200.000 EUR je Kilometer, dann ergeben sich Gesamtkosten in Höhe von 140 – 150 Millionen EUR.

Der finanzielle Nutzen ergibt sich in erster Linie aus der Verkehrsumverteilung. Bisher bewältigt der Radverkehr in Lübeck eine jährliche Strecke von 180 Millionen Kilometern; die gleiche Strecke käme noch einmal hinzu. Das entspricht eingesparten Gesundheitskosten von rund 100 Millionen EUR jährlich, außerdem eingesparten Subventionen für den motorisierten Verkehr von 20 Millionen EUR jährlich. Mit anderen Worten: Gesamtwirtschaftlich amortisiert sich die Umsetzung des gesamten Veloroutenkonzepts theoretisch in wenig mehr als einem Jahr. Allerdings erreichen die Gesundheitseffekte erst 5 – 8 Jahre nach Verhaltensumstellung ihre volle Ausprägung ([Byberg](#), 10; [WHO](#), 31). Hinzu kommt noch der individuelle Gewinn der Nutzer*innen durch kürzere Wegezeiten und durch den Zugewinn an Lebenszeit und Lebensqualität.

Ausblick

Im Juni 2020 hat die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck im Rahmen der Klimaschutzplanungen beschlossen, dass bis 2030 eine Verdoppelung des Radverkehrsanteils erreicht werden soll. Am 30. Juni 2022 beschloss die Bürgerschaft, im Verkehrsentwicklungsplan eine Reduzierung des Pkw-Anteils an den Wegen des Personenverkehrs um mindestens 30% vorzusehen. Beide Beschlüsse setzen eine substantielle Verbesserung der Radfahrbedingungen zwingend voraus. Mit dem Beschluss zur Zukunft der Geh- und Radwege am 30. März 2023 hat die Bürgerschaft im Grundsatz die erforderlichen finanziellen Mittel dafür bewilligt.

Sowohl aus den Reihen der Politik als auch der Verwaltung wurde in den letzten Jahren wiederholt die Bereitschaft artikuliert, die Bedingungen für den Radverkehr zu verbessern, andererseits auch das Fehlen eines einschlägigen Konzepts beklagt. Das Veloroutenkonzept des ADFC ist eine Antwort auf diese Herausforderung. In der jetzt vorliegenden finalen Version beschreibt es detailliert die Verläufe und die Führungsformen der zukünftigen Hauptverbindungen des Radverkehrs, und es nimmt eine differenzierte Bestandaufnahme der vorhandenen Qualität vor. Die erforderlichen Maßnahmen werden beschrieben; und es wird auch eine Priorisierung dieser Maßnahmen vorgenommen. Schließlich beschreibt es die zu erwartenden Effekte der Umsetzung des Konzepts, und es nimmt eine Nutzen-Kosten-Bewertung vor. Aus Sicht des ADFC fällt diese Nutzen-Kosten-Kalkulation außergewöhnlich günstig aus.

Dieses Konzept befasst sich ausschließlich mit den Hauptverbindungen des Radverkehrs. Darüber hinaus ist auf allen anderen angebauten Straßen eine sichere und angstfreie Fahrradnutzung zu ermöglichen.

Mit dem Veloroutenkonzept legt der ADFC den Entscheidungsträgern in Politik und Verwaltung ein Dokument vor, welches den Istzustand beschreibt, diesem eine rationale, humane, und realistische Zielvorstellung gegenüberstellt, und den Weg zu diesem Ziel ausführlich beschreibt. Eine drastische Angebotsverbesserung für den Radverkehr ist aus Gründen des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheitsfürsorge, der Unfallverhütung, der Schonung der natürlichen Ressourcen, und der Wirtschaftlichkeit dringend geboten. Der ADFC erwartet, dass die hierzu erforderlichen Maßnahmen von den Verantwortlichen zügig und sachgerecht durchgeführt werden.

Quellenverzeichnis

1. ADAC Monitor: Mobil in der Stadt (2020)
https://assets.adac.de/image/upload/v1611570549/ADAC-eV/KOR/Text/PDF/ADAC-Monitor-2020-Bericht-gesamt_yjtuk2.pdf
2. ADFC-Fahrradklima-Test 2016
<https://www.adfc.de/artikel/adfc-fahrradklima-test-2016/>
3. ADFC-Fahrradklima-Test 2018 – Dossier
<https://www.adfc.de/dossier/adfc-fahrradklima-test-2018-3/>
4. ADFC Lübeck: Mobilität für Lübeck (2021)
<https://luebeck.adfc.de/artikel/mobilitaet-fuer-luebeck>
5. ADFC Lübeck: OpenBikeSensor Lübeck (2022)
<https://luebeck.adfc.de/artikel/openbikesensor-luebeck>
6. ADFC Lübeck: Radschnellweg Lübeck – Was ist zu erwarten? (2021)
<https://luebeck.adfc.de/artikel/radschnellweg-luebeck-was-ist-zu-erwarten>
7. ADFC Lübeck: Verkehrsversuch Fackenburger / Krempelsdorfer Allee Zwischenbilanz des ADFC (2022)
<https://luebeck.adfc.de/artikel/verkehrsversuch-fackenburger-krempelsdorfer-allee-zwischenbilanz-des-adfc>
8. ADFC Schleswig-Holstein: Anforderungen an den öffentlichen Verkehr als Teil eines intermodalen Mobilitätskonzepts (2021)
https://sh.adfc.de/fileadmin/Gliederungen/Pedale/schleswig-holstein/Publikationen/20210804_Abschlussbericht_AG_Fahrradmitnahme_ADFC_SH.pdf
9. Agora Verkehrswende, DLR: Städte in Bewegung (2020)
https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2020/Staedteprofile/Agora-Verkehrswende_Bewegung_in_Staedten_1-2.pdf
10. Byberg L, Melhus H, Gedeborg R, Sundström J, Ahlbom A, Zethelius B, Berglund LG, Wolk A, Michaëlsson K: Total mortality after changes in leisure time physical activity in 50 year old men: 35 year follow-up of population based cohort: BMJ 2009;338;b688
<https://www.bmj.com/content/338/bmj.b688>

11. Celis-Morales CA, Lyall DM, Welsh P, Anderson J, Steell L, Yibing G, Maldonado R, Mackay DF, Pell JP, Sattar N, Gill JM: Association between active commuting and incident cardiovascular disease, cancer, and mortality: prospective cohort study
BMJ 2017;357:j1456
<https://www.bmj.com/content/357/bmj.j1456>
12. Deutscher Städte- und Gemeindebund + ADFC: Förderung des Radverkehrs in Städten + Gemeinden (2021)
<https://www.dstgb.de/publikationen/dokumentationen/nr-158-foerderung-des-radverkehrs-in-staedten-und-gemeinden/doku-158-radverkehr-dstgb-adfc-komprimiert.pdf?cid=gkm>
13. FixMyCity: Studie zur subjektiven Sicherheit im Radverkehr – Ergebnisse und Datensatz einer Umfrage mit über 21.000 Teilnehmenden (2020)
<https://fixmyberlin.de/research/subjektive-sicherheit>
14. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA (2010)
<https://www.fgsv-verlag.de/era>
15. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten – H RSV (2021)
<https://www.fgsv-verlag.de/h-rsv>
16. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise zur einheitlichen Bewertung von Radverkehrsanlagen – H EBRA (2021)
<https://www.fgsv-verlag.de/h-ebra>
17. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (2006)
<https://www.fgsv-verlag.de/rast>
18. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für Lichtsignalanlagen (2015)
<https://www.fgsv-verlag.de/rilsa>
19. Hansestadt Lübeck: Entwurf für 49 kurzfristige Maßnahmen zum Klimaschutz in der Hansestadt Lübeck für das Jahr 2020
https://www.luebeck.de/files/stadtentwicklung/Klimaschutz/Klimaschutz-Sofortma%C3%9Fnahmen_%C3%84nderungen_Juni2020.pdf
20. Hansestadt Lübeck: Konzept „Fahrradfreundliches Lübeck“ (2013)
<https://www.hamburg.de/contentblob/4599804/1454458d741985596d0fb667c6e18b43/data/konzept-fahrradfreundliches-luebek.pdf>

21. Hansestadt Lübeck: Rahmenplan Innenstadt mit Mobilitätskonzept (2019)
https://luebeck.de/files/uebermorgen/RP_Innenstadt_Broschuere_Webseite.pdf
22. Hansestadt Lübeck: Verkehrsversuch Beckergrube – Evaluation (2021)
https://luebeck.de/files/uebermorgen/Beckergrube/2021-08-24_Bericht_Beckergrube_Evaluation.pdf
23. Infas: Mobilität in Deutschland 2017 – Ergebnisbericht
https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf
24. Infras: Externe Kosten des Verkehrs in Deutschland (2019)
https://www.infras.ch/media/filer_public/b0/c9/b0c9923c-199c-4642-a235-9e2440f0046a/190822_externe_kosten_verkehr_2017.pdf
25. Institut der Deutschen Wirtschaft: Entgeltfortzahlung 2017 (2018)
https://www.iwkoeln.de/fileadmin/user_upload/Studien/Kurzberichte/PDF/2018/IW-Kurzbericht_2018-84_Entgeltfortzahlung.pdf
26. Kemen J: Mobilität und Gesundheit – Einfluss der Verkehrsmittelnutzung auf die Gesundheit Berufstätiger (2016)
<https://www.springer.com/de/book/9783658135935>
27. Richter T, Beyer O, Ortlepp J, Schreiber M: Sicherheit und Nutzbarkeit markierter Radverkehrsführungen
Unfallforschung der Versicherer, Forschungsbericht Nr. 59 (2019)
<https://udv.de/de/publikationen/forschungsberichte/sicherheit-und-nutzbarkeit-markierter-radverkehrsfuehrungen>
28. Statistisches Bundesamt: Kohortensterbetafeln für Deutschland 1920 – 2020
https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Bevoelkerung/Sterbefaelle-Lebenserwartung/Publikationen/Downloads-Sterbefaelle/kohortensterbetafeln-5126101209004.pdf?__blob=publicationFile
29. Statistisches Bundesamt: Gesundheitsausgaben 2017 Prognose 2018
https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2019/03/PD19_109_23611.html
30. TU Dresden: Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“ – Städtevergleich
https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/SrV2018_Staedtevergleich.pdf?lang=de

31. WHO: Development of the health economic assessment tools (HEAT) for walking and cycling
Meeting report of the consensus workshop in Bonn, Germany, 1–2 October 2013
<https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/350598/WHO-EURO-2014-4526-44289-62558-eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

32. Zukunftsnetz Mobilität NRW: Der Autoverkehr kostet die Kommunen das Dreifache des ÖPNV und der Radverkehr erhält die geringsten Zuschüsse
<https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/aktuelles/news/uni-kassel-der-autoverkehr-kostet-die-kommunen-das-dreifache-des-oepnv-und-der-radverkehr-erhaelt-die-geringsten-zuschuesse>

Die Links dieses Verzeichnisses wurden letztmalig am 6.10.2023 überprüft.